

CUMHURİYET DÖNEMİNDE TÜRKİYE’DE LİMAN VE İSKELE POLİTİKALARI (1923-1960)

NADİR YURTOĞLU*

ÖZ

Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren 1960 yılına kadar Türkiye’de liman ve iskele politikaları ile bu politikaların ekonomiye olan yansımaları çalışmanın konusunu teşkil etmektedir. Konu, Cumhuriyetin ilk döneminde liman ve iskele politikaları (1923-1950); Demokrat Parti (DP) döneminde liman ve iskele politikaları (1950-1960) ile sınırlandırılarak iki dönem halinde ele alınmıştır. Türkiye’de liman ve iskele politikaları ile bu politikaların ekonomiye olan katkıları sayısal veriler ışığında değerlendirilmiştir. Çalışmanın kaynak materyalini, Cumhuriyet arşivi belgeleri, resmi yayınlardan; zabıt ceridesi, kanunlar ve tutanak dergileri, resmi gazete, istatistik yıllıkları ve ayın tarihinin yanı sıra dönemin süreli yayınları arasında bulunan ekonomi dergilerinin makaleleri oluşturmaktadır. Konu incelenirken, deniz ticaretinin geliştirilmesinde liman ve iskelelerin yaptığı katkılar göz önüne getirilerek gerekli değerlendirilmelerde bulunulmuştur. Çalışmada elde edilen sonuç şudur: Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren yabancılar tarafından yürütülen liman hizmetleri 1925 yılında Türk sermayesi ile kurulan şirketlere devredilmiştir. 1939 yılında liman hizmetlerini devletin üstlenmesiyle Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü teşkil edilmiş, bu kurum 1944 yılında Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğüne dönüştürülmüştür. Ayrıca çıkarılan kanunlarla liman ve iskeleler konusunda yasal boşluklar giderilmiştir. DP döneminde ise liman ve iskelelerin iç ve dış finans kaynakları artırılıp yeniden inşa, ıslah ve genişletilme çalışmalarına girilmesi ve limanların donanımlı hale getirilmesiyle yükleme-boşaltma kapasiteleri artırılmıştır. Bu suretle Türkiye’nin dış ülkelerle yapılan deniz ticaret hacmi genişletilerek millî ekonomiye önemli katkılar sağlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Liman, İskele, Antrepo, Rıhtım, Barınak.

* Doç. Dr., Kastamonu Üniversitesi Eğitim Fakültesi Türkçe ve Sosyal Bilimler Eğitim Bölümü, nyurtoglu@kastamonu.edu.tr
ORCID: 0000-0001-7478-3149 DOI: 10.33419/aamd.642423
Makale Gönderim Tarihi: 27.07.2018 Makale Kabul Tarihi: 19.03.2019

PIER AND PORT POLICIES IN TURKEY DURING THE REPUBLIC PERIOD (1923-1960)

ABSTRACT

This study deals with the pier and port policies in Turkey from the early years of the Republic to 1960 and the reflections of these policies on economy. The subject is limited to and addressed in two periods: the pier and port policies in the early Republic period (1923-1950) and the pier and port policies in the Democratic Party (DP) period (1950-1960). Evaluations on the pier and port policies in Turkey and the contributions of these policies to economy have been made based on numeric data. The source materials of the study are Republic archive documents, official publications such as proceedings of memorandum, laws, journals of official reports, official gazettes, statistical annuals, *Ayin Tarihi* journal [government's dating publication], and articles from the economics magazines of the period. The relevant evaluations have been made considering the contributions of piers and ports to the development of maritime trade. The study has found out that port services, which were performed by foreigners as of the early years of the Republic, were transferred to companies established with Turkish capital in 1925. With the state's undertaking port services in 1939, Directorate General of State Ports Authority was set up. This institution was turned into Directorate General of State Seaways and Ports Authority in 1944. Also, legal gaps concerning ports and piers were eliminated through the laws introduced. In the DP period, internal and external financing sources of the ports and piers were increased; reconstruction, improvement, and expansion works were launched; and the ports were made well-equipped. In this way, their loading and unloading capacities were enhanced. By this means, Turkey's external maritime trade volume was raised, thereby making considerable contributions to national economy.

Keywords: Port, Pier, Warehouse, Dock, Haven.

GİRİŞ

Anadolu'nun üç tarafının denizlerle çevrili bulunması, iç ve dış ticaretin denizlerden yapılmasının önünü açmış, bu durum deniz ticaret filosunun ve liman tesislerinin geliştirilmesini zorunlu hale getirmiştir¹. Liman ve iskeleler arasında eşya ve yolcu taşımacılığının ucuz ulaşım ağını teşkil etmesi, uluslararası ticarete liman ve iskelelerin önemini daha da artırmıştır².

13. yüzyılda Tebriz, Van, Bitlis, Diyarbakir, Birecik, Halep karayolunun devamındaki Payas Limanı, uluslararası ulaştırmanın belli başlı bağlantı noktalarından biri olmuştur. Bu dönemde Müslüman tüccarlar Halep, Kayseri, Aksaray, Amasya gibi şehirlerden Sinop, Antalya ve Alanya limanlarına mal getirip boşaltmış, İtalyan tacir ve gemiciler deniz yoluyla bu malları Altınordu ve Mısır'a taşımıştır³.

Osmanlı deniz ticaretinin geliştirilmesinde liman ve iskelelerin önemini koruduğu bilinmektedir. 1844 yılında Gemlik, İzmit, Bandırma, Tekirdağ, gibi merkezler İstanbul'un zahire iskeleleri olarak kullanılmıştır⁴. Devletin son dönemlerinde Galata ve Haydarpaşa limanları ile İzmir Limanının dış ticarete önemli bir yer edindiği görülmektedir⁵. Bu yüzden Abdülâziz döneminde (1861-1876) Köstence, Varna ve İstanbul limanlarıyla İzmir rıhtımının inşası çalışmaları yürütülmüştür⁶.

II. Abdülhamit Dönemi'nde (1842-1918) imtiyazı 80 yıl süreyle Mikail Paşaya verilen 23 Milyon Frank sermayeli *İstanbul Rıhtım ve Antrepoları Anonim Şirketi* kurulmuştur. Sirkeci'den Unkapanı köprüsü, Tophane'den yine aynı noktaya kadar Haliç'in her iki tarafında rıhtımlar tesis edip işletmek ve bu rıhtımlar boyunca depo, antrepo ve doklar teşkil etmek görevi verilen

1 DP, **Kalkınan Türkiye**, Demokrat Parti Yayınları, Desen Matbaası, Ankara, 1954, s. 122; Türk Tarihi Tetkik Cemiyeti, **Tarih IV**, Türkiye Cumhuriyeti, Maarif Vekâleti Yayınları, İstanbul, 1931, s. 299.

2 Haluk Cillov, **Türkiye Ekonomisi Bünyesi**, Özel İktisadi ve Ticari İlimler Yüksek Okulu Yayınları, İstanbul, 1967, s. 262; Erol Zeytinoğlu, **Türkiye Ekonomisi**, Met-er Matbaası, 6. Basım, İstanbul, 1976, s. 509-510.

3 Aydın Yalçın, **Türkiye İktisat Tarihi**, Ayyıldız Matbaası, Ankara, 1979, s. 259-260.

4 Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi, Islahat Fermanı Devri, 1856-1861**, C 6, 4. Basım, TTK Yayınları, Ankara, 1988, s. 265.

5 DİE, **Osmanlı Sanayii 1913, 1915 Yılları Sanayi İstatistiki**, Haz. Gündüz Ökçün, Yayın No: 2024, Ankara, 2003, s. 50.

6 Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi, Islahat Fermanı Devri, 1861-1876**, C 7, 4. Basım, TTK Yayınları, Ankara, 1988, s. 273.

bu şirkete gelirinin %10'unu hazineye bırakma yetkisi tanınmıştır. Osmanlı Hükümeti isterse 40 yıl sonra bütün tesisleri satın alabilme imkânına kavuşabilecekti. Bu büyük imtiyazın yalnız Karaköy köprüsüne kadar giden bölümü tamamlanmış, diğer kısımlar tarafların anlaşması üzerine tasfiye edilmiştir. 1901 yılında II. Abdülhamit tarafından Galata ve İstanbul limanlarının devletçe satın alınması teşebbüsüne girilip bu limanların imtiyazını elinde tutan şirkete 30 milyon Frank teklif edilmişse de şirketin 45 milyon Frank talep etmesi bu teşebbüsü neticesiz bırakmıştır⁷.

Bu dönemde liman ve iskele faaliyetlerine devam edilmiştir. 1857 yılındaki bir fermanla Joseph Moutran adlı bir Beyrut'lu şahıs ile ortaklarına ait *Beyrut Limanı ve Rıhtımları ve Antrepoları Osmanlı Kumpanyası*'na Beyrut Limanı'nın inşa ve işletme imtiyazı verilmiş, 1894'ten itibaren kumpanya bu limandan gelir elde etmeye başlamıştır. Abdülhamit İzmir Limanı'nı da satın almak istemmişse de bunda başarılı olamadığı için 1891'de imtiyaz mukavelesi şirket lehine yenilenmiştir. Öte yandan 1888'de bir irade ile Hassa hazinesine imtiyazı verilmiş Selanik Limanı'nın inşası çalışması Edmont Bartissol adında bir Fransız'ın memurluğunda hazinenin ortak bulunduğu ve 1897'de kurulan bir şirkete devredilmiştir. 1898'de başlanan inşaat 1902'den sonra tamamlanmıştır⁸.

Bu limanların dışında 1895'te bir Alman firmasının imtiyaz olarak aldığı İzmit civarında, Derince Limanı'nı inşa etme çalışması 1896'da tamamlanmıştır. 1899'da da Haydarpaşa Limanı'nı inşa ve işletme imtiyazı *Anadolu Şimendiferi Kumpanyası*'na verilmiş bir yıl sonra başlanan inşaat 1904'te tamamlanmıştır.⁹ 1911-1912 yıllarında liman ve rıhtım faaliyetlerine yabancı sermayenin katkısı 471 milyon kuruşa ulaşmıştır¹⁰.

1890 yılında İzmir, Trabzon, Samsun, Mersin ve İskenderun limanlarından yapılan ihracatın İstanbul dışındaki tüm Anadolu limanlarından yapılan ihracatın %86'sını teşkil ettiği görülmektedir¹¹. 1907 yılında liman, rıhtım

7 Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi, Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri 1876-1907**, C 8, 3. Basım, TTK Yayınları, Ankara, 1988, s. 463.

8 Karal, **Osmanlı Tarihi, Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri 1876-1907**, s. 463-464.

9 Karal, **Osmanlı Tarihi, Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri 1876-1907**, s. 464.

10 Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, TTK Yayınları, Ankara, 1994, s. 12.

11 DİE, **19. Yüzyılda Osmanlı Ticareti**, Haz. Şevket Pamuk, Yayın No: 1831, Ankara, 1995, s. 32-33.

ve fenerlerin gayrisafi hasılatı 40 milyon kuruş iken 1913'te bu rakam 48, 1914'te ise 45 milyon kuruşa yükselmiştir¹².

I. Cumhuriyetin İlk Döneminde Liman ve İskele Politikaları (1923-1950)

I.1. Cumhuriyet Hükümetlerinin Liman ve İskelelerle İlgili Yasal Düzenlemeleri

Cumhuriyetin ilanından hemen sonra hükümetlerin Türkiye'de liman ve iskele faaliyetleri ile ilgili yasal düzenlemelere gittikleri bilinmektedir. Bu yasal düzenlemelerden ilki 6 Nisan 1924 tarih ve 463 sayılı *Zonguldak Şimendifer ve Liman Rüsumunun Tenzili Hakkında Kanun*'dur. Bu kanunla Havza-i Fahmiye'de Hükümet ve Ereğli Şirketi tarafından işletilen şimendiferlerle Zonguldak Limanı'nda ton başına alınmakta olan vergiler yarı yarıya düşürülmüştür¹³.

14 Nisan 1925 tarih ve 618 sayılı *Limanlar Kanunu* Cumhuriyetin ilk yıllarında limanlarla ilgili yürürlüğe giren kanunlardan bir diğeri olmuştur. Bu Kanunla limanların yönetimi, temizlenmesi, genişletilmesi, şamandıraların konması ve güvenliğinin sağlanmasını gibi bütün işlerin yürütülmesinde hükümet yetkili kılınmıştır¹⁴.

22 Nisan 1925 tarihinde çıkarılan 651 sayılı *Anadolu - Bağdat Demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtım İdaresinin 1341 Senesi Bütçe Kanunu* ile Anadolu - Bağdat Demiryollarının ve Haydarpaşa liman ve rıhtımının 1925 yılı mali geliri 7.692.000 lira, genel masrafları ise 5.880.800 lira olarak tespit edilmiştir¹⁵.

12 Vedat Eldem, **Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi**, TTK Yayınları, Ankara, 1994, s. 213.

13 TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 2, C 2, 06.04.1340, s. 311; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, 1933 Mali Senesi Muvazene-i Umumiye Kanunu Lâyihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası, Dönem: 4, Toplantı: 2, C 15, 15.05.1933, Sıra No: 165, TBMM Matbaası, Ankara, 1933, s. 99; 1927 yılı bütçesinde Ereğli Liman tesisleri ile bir kısım demiryolu hatlarının masrafları 15 milyon lira, Samsun ve Mersin limanları için 5.255.000 lira olarak tespit edilmiştir. TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 2, Toplantı: 4, C 32, 72. Birleşim, 26.05.1927, s. 476.

14 TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 2, C 3, 14.04.1341, s. 184-186; **Resmi Gazete**, Sayı No: 95, 20 Nisan 1341; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, 1930 Senesi Bütçesi Hakkında Umumi Mazbata, Dönem: 3, Toplantı: 3, C 19, 17.05.1930, s. 12/12.

15 TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 2, C 3, 22.04.1341, s. 267-270; **Resmi Gazete**, Sayı No: 99, 2 Mayıs 1341.

Yine 22 Nisan 1925 tarihinde 652 sayılı *Anadolu - Bağdat Demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtım İdaresinin 1341 Senesine Mahsus Fevkalade Bütçe Kanunu* kabul edilmiştir. Bu kanun ile 22 Nisan 1340 tarihli Kanunla beş yıl zarfında harcanmak üzere Anadolu Demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtım İdaresinin ıslahı için ayrılan 15.000.000 liradan 1925 yılında 5.000.000 liranın harcanması kabul edilmiş, bu harcamaya karşılık 3.011.200 lira gelir tahsis edilmiştir¹⁶.

Cumhuriyetin ilk yıllarında liman ve iskele çalışmalarıyla ilgili yasal düzenlemelere devam edilerek 16 Ocak 1926 tarih ve 719 sayılı *Seyrisefain İdaresi 1341 Senesi Bütçesinde Münakale İcrasına ve İdare-i Mezkûrenin Liman Tahmil ve Tahliye Şirketlerine İştirakine Dair Kanun* çıkarılmıştır. Bu Kanunla Seyrisefain İdaresinin 1341 yılı gider bütçesinin üçüncü bölümünün birinci maddesi kaleminden 275.000 lira, liman yükleme boşaltma şirketlerine iştirak hissesi adıyla açılacak beşinci bölüme nakledilmiştir¹⁷.

22 Mayıs 1927 tarihinde 1042 sayılı *Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesinin Teşkilât ve Vezâifine Dair Kanun* liman ve iskelelerle ilgili kabul edilen bir başka önemli yasal düzenlemedir. Bu kanun ile mevcut durumu inşada ve gelecekte inşa edilecek Devlet Demiryolları ve bunların Devlete ait limanlarını işletmek ve inşa etmek üzere Nafia Vekâletine bağlı hükmü şahsiyete haiz ve katma bütçeli Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi teşkil edilmiştir¹⁸.

18 Haziran 1927 tarih ve 1091 sayılı *Demiryolları ile Liman ve Su İşleri için İki Yüz Milyon Liralık Bono İhracı Hakkındaki 25 Kânunuevvel 1926*

16 TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 2, C 3, 22.04.1341, s. 271; **Resmi Gazete**, Sayı No: 99, 2 Mayıs 1341.

17 TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 2, C 4, 16.01.1926, s. 271; **Resmi Gazete**, Sayı No: 280, 25 Ocak 1926; 758, 948, sayılı Anadolu - Bağdat Demiryolları ve Haydarpaşa Liman ve Rıhtım İdaresinin 1926, 1927 yılları bütçe kanunları hakkında bilgi alma için Bk. TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 2, C 4, 28.02.1926, s. 356-359; **Resmi Gazete**, Sayı No: 319, 11 Mart 1926; TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 2, C 5, 27.12.1926, s. 20-23; **Resmi Gazete**, Sayı No: 543, 8 Ocak 1927.

18 TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 2, C 5, 22.05.1927, s. 197-204; **Resmi Gazete**, Sayı No: 598, 31 Mayıs 1927; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, 1931 Senesi Bütçesi Hakkında 1/80 Numaralı Kanun Lâyihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası, Dönem: 4, Toplantı: F., C 3, 14.07.1931, S. Sayısı: 50, s. 127; 31 Mayıs 1930 tarihinde kabul edilen 1667 sayılı Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiye'sinin Teşkilât ve Vezâifine Dair Kanuna Müzeyyel Kanunu'nun ayrıntıları için ayrıca Bk. TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 3, C 8, 31.05.1931, s. 653; **Resmi Gazete**, Sayı No: 1509, 2 Haziran 1930; Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi Teşkilat ve Vazifeleri Hakkında Kanun Lâyihası için Bk. **BCA**, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 55-Dosya No: 47-Sıra No: 19.

Tarih ve 944 Numaralı Kanuna Müzeyyel Kanun limanlarla ilgili kabul edilen kanunlardan bir diğeri olmuştur. Bu kanunla 25 Aralık 1926 tarih ve 944 numaralı Kanunun birinci maddesi gereğince demiryolları ile liman ve su işleri için ihracına izin verilen iki yüz milyon liralık bono iki yüz yirmi milyon liraya çıkarılmıştır¹⁹.

8 Mayıs 1933 tarihinde kabul edilen 2173 sayılı *Harp Gemilerinin Tamiri İçin Gölcükte Tamir Limanı ve Tersane Yapıtırılması Hakkında Kanun* liman ve tersane hakkında yürürlüğe giren bir başka yasal düzenleme olmuştur. Bu kanun ile savaş gemilerinin tamir ve barınmaları için Gölcük'te bir tamir limanı ve tersanesinin önemli kısımlarının yaptırılmasına karşılık gelmek ve her yıl ödenecek miktarı o yılın bütçesine konulmak şartı ve Bakanlar Kurulunun uygun görmesi ile dört milyon liraya kadar taahhüt yerine getirilmesine ve taahhüt miktarına kadar Hazine bonusu ihracına Millî Müdafaa ve Maliye Bakanları yetkili kılınmıştır²⁰.

Limanlarla ilgili kanuni düzenlemelerin en önemlilerinden biri de 18 Haziran 1934 tarihinde kabul edilen 2521 sayılı *Liman İşlerinin Hükümetçe İdaresine Dair Kanun*'dur. Bu Kanunla 618 sayılı Yasaya göre teşkil edilmiş olan liman şirketlerinden sermayesinin dörtte üçü veya daha fazlası hazineye intikal edenlerin tasfiyesi için usulen karar almaya Maliye Bakanı yetkili kılınmıştır. Tasfiye neticesinde bu şirketlerin haiz olduğu hak ve salâhiyetler ve imtiyaz konusunu teşkil eden hizmetler, Maliye Bakanlığına bağlı ve hükmî şahsiyeti haiz olmak üzere teşkil edilecek idarelere devredilmiştir. Bu limanlardaki rıhtımlar da hazineye intikal ettikçe adı geçen idareler tarafından işletilmesi kararlaştırılmıştır²¹.

19 TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 2, C 5, 18.06.1927, s. 424; **Resmi Gazete**, Sayı No: 619, 18 Haziran 1927; 25 Aralık 1926 tarih ve 944 sayılı Kanunun ayrıntıları için Bk. TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 2, C 5, 25.12.1926, s. 16; **Resmi Gazete**, Sayı No: 541, 3 Ocak 1927; Ticaret Vekâleti ve Limanlar İdaresi 1927 Senesi Bütçelerinde On Beş Bin Liranın Münakalesine Dair (1/158) Numaralı Kanun Layihası ve Bütçe Encümeni Mazbatasının ayrıntıları için Bk. TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 3, Toplantı: 1, C 4, 82. Birleşim, 24.05.1928, s. 349.

20 TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 4, C 12, 08.05.1933, s. 297; **Resmi Gazete**, Sayı No: 2400, 14 Mayıs 1933; 5 Ocak 1929 tarih ve 1375 sayılı *Anadolu ve Mersin - Tarsus - Adana Demiryolları ve Haydar Paşa Limanı ve Zürih'te Şark Demiryolları Bankası Arasında Mün'akit Dört Kıtâ İtirafname ve Merbutatının Tasdiklerine Ait Kanun*'un ayrıntıları için Bk. TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 3, C 7, 05.01.1929, s. 114-136; **Resmi Gazete**, Sayı No: 1090, 12 Ocak 1929.

21 TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 4, C 13, 18.06.1934, s. 852; **Resmi Gazete**, Sayı No: 2735, 25 Haziran 1934; 8 Haziran 1936 tarihinde kabul edilen 3004 sayılı İskelelerin Ne

10 Haziran 1936 tarihinde kabul edilen 3023 sayılı İstanbul ve İzmir Limanlarının Sureti İdaresi Hakkında Kanun ile 2521 sayılı Yasayla hükmî şahsiyeti haiz ve Maliye Vekâletine bağlı İstanbul ve İzmir Liman İşleri Umum Müdürlükleri İktisat Vekâletine bağlanmıştır²².

11 Haziran 1937 tarihinde 3241 Sayılı *Ereğli Şirketinden Alınan Liman, Demiryolu ve Madenlerle Kozlu ve Kilimli Demiryollarının İşletilmesi ve Havzadaki Deniz İşlerinin İnhisar Altına Alınması Hakkındaki Kanun* kabul edilmiştir. Bu Kanunla Ereğli Şirketinin elinde bulunan madenlerle liman ve demiryollarına ait bütün hukuk, gelir, emlak, arazi, tesisler satın alma değeri üzerinden; Hükûmet tarafından işletilmekte olan Kozlu ve Kilimli demiryolları da bütün müştemilâtıyla Etibank'a devredilmiştir²³.

7 Haziran 1939 tarihinde kabul edilen 3633 Sayılı *Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüklerinin Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanun* ile merkezleri İstanbul'da olmak üzere Ulaştırma Bakanlığına bağlı Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü ile Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü kurulmuştur²⁴.

14 Ağustos 1942 tarih ve 4302 sayılı *Mersin Liman Şirketinin Satın Alınması Hakkındaki Mukavelenin Tasdikine Dair Kanun* ile Mersin Liman İşleri Türk Anonim Şirketinin 10 Mart 1942 tarihindeki durumu ile satın alındığına dair, bu şirketle Hükûmet arasında 3.4.1942 tarihinde düzenlenen sözleşme onaylanmıştır²⁵.

Suretle İdare Edileceğine Dair Kanun hakkında bilgi almak için Bk. TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 5, C 16, 08.06.1936, s. 803-804; **Resmi Gazete**, Sayı No: 3329, 13 Haziran 1936.

- 22 TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 4, C 16, 10.06.1936, s. 942-946; **Resmi Gazete**, Sayı No: 3331, 16 Haziran 1936; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Varidat Bütçesi, Dönem: 6, Toplantı: F. C 2, 22.05.1939, s. C/7; İstanbul ve İzmir Liman İşleri İdaresinin İktisat Vekâletine Devrine Dair Kanun Tasarısı ile ilgili 16 Nisan 1936 tarih ve 2/4403 sayılı Karar için Bk. **BCA**, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 63-Dosya No: 30-Sıra No: 8.
- 23 TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 5, C 17, 11.06.1937, s. 985-986; **Resmi Gazete**, Sayı No: 3639, 24 Haziran 1937; Ayrıca Devlet Demiryolları İstimlak Kanununun İnşa Olunacak Limanlar Hakkında da Tatbikatına Dair 1/ 1033 Numaralı Kanun Layihası için Bk. TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 2, Toplantı: 4, C 31, 48. Birleşim, 09.04.1927, s. 8; Devlet Demiryolları ve Limanları Umumî İdaresinin Teşkilât ve Vezâifine Dair Kanunun 37. Maddesine Bir Fıkra İlâvesi Hakkında 1/1 Numaralı Kanun Lâyihası ve Nafia Encümeni Mazbatasının ikinci müzakeresi için Bk. TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 4, Toplantı: F., C 1, 6. Birleşim, 28.05.1931 s. 73.
- 24 TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 6, C 20, 07.06.1939, s. 538-544; **Resmi Gazete**, Sayı No: 4234, 16 Haziran 1939.
- 25 TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 6, C 23, 14.08.1942, s. 893-895; **Resmi Gazete**, Sayı No: 5189, 20 Ağustos 1942.

24 Ocak 1944 tarihinde 4517 sayılı *Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğünün Kaldırılması ve Vazifelerinin Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğüne Verilmesi Hakkında Kanun* yürürlüğe girmiştir. Bu Kanun ile 7 Haziran 1939 tarih ve 3633 sayılı Kanunla kurulmuş olan Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüklerinden: Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğünün adı Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğüne dönüştürülmüştür. Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü kaldırılmış ve bu idarenin bütün hizmetleriyle gelirleri Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğüne devredilmiştir²⁶.

I.2.Cumhuriyet Hükümetlerinin Liman ve İskele Faaliyetleri

Cumhuriyet Hükümetlerinin liman ve iskele faaliyetlerine önem verdiği bu dönemde yapılan icraatlardan anlaşılmaktadır. Deniz ticaretinde liman ve iskelelerin önemini bilen Mustafa Kemal Atatürk, 1 Mart 1923 tarihinde TBMM'nin açılışı münasebetiyle yaptığı konuşmada, Anadolu'nun önemli ticaret noktalarından biri olan Mersin'de bir limanın inşa ve işletilmesi ile ilgili yapılan müracaatların değerlendirilerek hazırlanan sözleşme tasarısının Meclise sunulduğunu ifade etmiştir²⁷.

22 Kasım 1924 tarihinden 3 Mart 1925 tarihine kadar Okyar Hükümeti'nin Başbakanlığını yürüten Ali Fethi Okyar, 27 Kasım 1924 tarihinde TBMM'de açıkladığı II. Hükümet Programı'nda, ticaret hayatı üzerine büyük etkide bulunan nakliyat işlerinin ve özellikle limanlardaki yükleme ve boşaltma faaliyetlerinin düzenlenmesi ve mevcut zorlukların giderilmesi konusunda çalışmalar yapılacağını söylemiştir²⁸.

26 TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 7, C 26, 24.01.1944, s. 45-47; **Resmi Gazete**, Sayı No: 5616, 1 Şubat 1944.

27 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 1, Toplantı: 4, C 28, Birinci İçtima, 01. 03. 1339, s. 9; Cumhuriyetin ilk yıllarında Suriye'den yapılan kaçakçılığın Mersin Limanını gümrük vergisinden mahrum bıraktığı, bu durumun önlenmesi için güvenlik tedbirlerinin alınması gerektiği ile ilgili Antep milletvekili Ali Cenani Bey'in TBMM kürsüsünden ifade ettiği sözleri için Bk. TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 2, Toplantı: 1, C 6, 107. Birleşim, 20.02.1340, s. 179; Ekonomik krizin önlenmesinde ihracatı kolaylaştırma tedbirlerinin alınmasının yanı sıra limanlara gidecek nakil araçlarına el konulmaması gibi tedbirlere de başvurulması gerektiğiyle ilgili bilgi için Bk. TBMM, **Zabıt Ceridesi**, 1337 Muvazene-i Umumiye Kanunu Lâyihası ve Muvazene-i Maliye Encümeni Mazbatası, Dönem: 1, Toplantı: 3, C 17, 21.02.1338, S. Sayısı: 7, TBMM Matbaası, Ankara, 1338, s. 7.

28 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 2, Toplantı: 2, C 20, 13. Birleşim, 27.11.1340, s. 399; İsmail Arar, **Hükümet Programları 1920-1965**, Burçak Yayınevi, İstanbul, 1968, s. 44.

Bu ifadelerden yaklaşık bir yıl sonra 1 Kasım 1925 tarihli TBMM'nin açılış konuşmasında Atatürk, ticaret hayatında 1924 yılında limanlarda yapılan faaliyetler ile bu faaliyetlerin kolaylaştırılmasına yönelik gerçekleştirilen temel girişimlerin ihtiyaca uygun çalışmalarından sayılacağını belirtmiştir²⁹.

Limanların geliştirilmesi için yerli sermaye tarafından çeşitli vilayetlerde ekseriyeti 1925 yılı içerisinde olmak üzere Türk anonim şirketleri teşkil edilmiştir. Mayıs ayı içerisinde İstanbul'da 60 bin lira sermaye ile *Bahri Muamelat TAŞ*, 13 Mayıs'ta 1.500.000 TL sermaye ile İzmir Liman ve Körfez İşleri TAŞ, 17 Temmuz'da 50 bin lira sermaye ile *Trabzon Liman İnhisarı TAŞ*, 2 Ağustos'ta 500 bin lira sermaye ile İstanbul Mavuna ve Salapuryacıları Tahmil ve Tahliye TAŞ, 23 Aralık'ta 500 bin lira sermaye ile İstanbul Liman İşleri İnhisarı TAŞ ve 11 Mayıs 1926'da da 200 bin lira sermaye ile *Mersin Liman İşleri TAŞ* kurulmuştur³⁰.

Bu arada kapitülasyonların kaldırılması ile 19 Nisan 1926 tarih ve 815 sayılı *Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suluları Dâhilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında Kanun*'un yürürlüğe girmesi, Cumhuriyetin ilk yıllarında deniz ticaretine ulusal bir nitelik kazandırılması ve Türk limancılığının geliştirilmesinde önemli bir kilometre taşı olmuştur. Kanunun birinci maddesine göre: Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine yük ve yolcu alıp taşımak ve limanlar içinde veya arasında herhangi hizmeti yerine getirmek Türk sancağı taşıyan gemilere ve diğer deniz taşıtlarına verilmiştir. Yabancı gemiler ise dış ülkelerden almış oldukları yolcu ve malı Türk limanlarına taşıyabilecekleri gibi Türk limanlarından yabancı limanlara gidecek yolcu ve malı da alabileceklerdi. Kanunun ikinci maddesine göre: Nehir, göl ve Marmara havzasındaki boğazlarda bütün kara sularıyla kara suları

29 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 2, Toplantı: 3, C 19, Birinci İçtima, 1 Teşrinisani 1341, s. 9; Ayşe Afetinan, **Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı 1933**, TTK Yayınları, Ankara, 1972 s. 101; Cumhuriyetin ilk yıllarında limanlarda depo ve antrepo yetersizliğinin ticaret hayatında sıkıntılara yol açtığı ile ilgili TBMM'de bütçe görüşmeleri esnasında Antalya Milletvekili Rasih Bey ile Giresun Milletvekili Hakkı Tarık Beyin Maliye Bakanı Hasan Saka ile karşılıklı konuşma ve tartışmaları için Bk. TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 2, Toplantı: 3, C 25, 99. Birleşim, 15.05.1926, s. 141-144.

30 A. Gündüz Ökçün, **1920-1930 Yılları Arasında Kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye**, Sermaye Piyasası Kurulu Yayınları, 2. Basım, Ankara, 1997, s. 103-104; İzmir Liman ve Körfez İşleri TAŞ hakkında ayrıntılı bilgi almak için Bk. Umut Karabulut, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında İzmir Limanı ve Limanın Bölge Üzerindeki Etkileri", Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmalar Dergisi, C 4, S 11, Yıl: 2005, s. 127-129.

içerisinde yer alan, körfez, liman, koy ve benzeri yerlerde, vapur, römorkör, istimbot, mavna, salapurya, sandal, kayık, hareketli büyük ve küçük benzeri taşıma araçları ile maçuna, algarina, şat, su dubaları, limbo, kurtarma gemileri, şamandıra, sal gibi sabit ve hareketli araçları bulundurmak ve bunlarla taşımacılık ve ticaret yapma hakkı Türk tebaasına mahsus hale getirilmiştir³¹.

815 sayılı Kanunun kabul edilmesiyle birlikte Limanlar İdaresinin bütçesinin artırılmasına da özen gösterilmiştir. İdarenin 1926 bütçesi 271.137 lira iken 1928 yılı bütçesi 1927 yılının 424.123 lirasına mukabil 290.313 lira olarak kabul edilmiştir. 1929 yılında bu rakam 297.050 liraya yükselmiştir³². 1 Kasım 1927 tarihinden 27 Eylül 1930 tarihine kadar IV. İnönü Hükümeti'nin Maliye Bakanlığı görevini yürüten Mehmet Şükrü Saraçoğlu'nun verdiği bilgilere göre 1927 yılı itibarıyla İzmir, Mersin, İstanbul, Samsun limanlarındaki buharlı ve motorlu tonajın toplamı 84.500 tonu bulmuştur³³.

Cumhuriyet Hükümetleri, liman faaliyetlerini kamu hizmeti kapsamında ele almıştır. İsmet İnönü, 2 Ekim 1930 tarihinde TBMM'de açıkladığı V. Hükümet Programı'nda, İstanbul ve İzmir limanlarında faaliyet gösteren millî yükleme ve boşaltma şirketlerinin ilerleme ve gelişme kaydettiğini, kamu hizmeti anlayışı yerleşene kadar liman işlerinde millî teşekkülleri kaldırmayacaklarını, masrafları azaltarak araçları geliştirip çoğaltmanın başlıca hedefleri

-
- 31 TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 2, C 4, 19.04.1926, s. 571-572; **Resmi Gazete**, Sayı No: 359, 29 Nisan 1926; Kemal Arı, "Türkiye'de Kabotaj Uygulamasına Geçiş Süreci ve Bu Süreçte Strateji Oluşturma Çabaları", **Prof. Dr. Yavuz Ercan'a Armağan**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2008, s. 44; Kemal Arı, **İzmir'den Bakışla Türkiye'de Kabotaj: (Haklar, Kazanımlar ve Bayramlar)**, Deniz Ticareti Odası İzmir Şubesi Yayınları, İzmir, 2009, s. 174.
- 32 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Maliye Vekâleti 1927 Yılı Bütçesi Munzamma İtası Hakkındaki 2/55 Numaralı Teklifi Kanunisi ve Bütçe Encümeni Mazbatası, Dönem: 3, Toplantı: 1, C 3, 62. Birleşim, 19 Nisan 1928, S. Sayısı:101, s. 137; İGM, **İstatistik Yıllığı 1930-1931**, Yayın No: 14, Ankara, 1931, s. 339; İGM, **İstatistik Yıllığı 1931-1932**, Yayın No: 21, Ankara, 1932, s. 355; İGM, **İstatistik Yıllığı 1932-1933**, Yayın No: 34, Ankara, 1933, s. 408; İGM, **İstatistik Yıllığı 1935-1936**, Yayın No: 88, Ankara, 1936, s. 401.
- 33 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 3, Toplantı: 1, C 3, 62. Birleşim, 19 Nisan 1928, s. 157; 1927 ve 1947 yıllarında Türk limanlarına giren, çıkan yerli ve yabancı gemilerin sayı, tonaj ve oranları için Bk. İGM, **İstatistik Yıllığı 1929**, Yayın No: 8, Ankara, 1929, s. 261; İGM, **İstatistik Yıllığı 1930**, Ankara, 1930, s. 397-403; İGM, **1934-1935 İstatistik Yıllığı**, Ankara, 1935, s. 640-643; İGM, **Küçük İstatistik Yıllığı 1947-1950**, Yayın No: 330, Ankara, 1951, s. 341-342; İGM, **İstatistik Yıllığı, 1948**, Yayın No: 285, Ankara, 1948, s. 569-575; İGM, **Küçük İstatistik Yıllığı 1948**, Yayın No: 290, Ankara, 1948, s. 547-549; İGM, **İstatistik Yıllığı 1949**, Yayın No: 303, Ankara, 1949, s. 393-398; İGM, **Küçük İstatistik Yıllığı 1949**, Yayın No: 313, Ankara, 1949, s. 341.

olduğunu, kanun ve sözleşme hükümleri çerçevesinde ve imkânlar dâhilinde rıhtım hizmetlerini de kamu hizmeti kapsamına almak için çaba sarf edeceklerini belirtmiştir³⁴.

Bu suretle 1930 yılı İktisat Vekâleti bütçesinden liman ve sahil hizmetleri arasında bulunan şamandıraların imal, tesis, tamir ve giderleri için 40 bin, limanların temizlenme, tarama, mayın imhası, tamir, işletme, idare giderleri olarak 10 bin lira ödenek konmuştur³⁵. 1932 malî yılı için bu ödenek düşürülerek TBMM Encümenince şamandıralarda 5.500, limanlarda 1.000 lira olarak tespit edilmiştir³⁶. 1933 yılında şamandıraların imal ve tamir giderleri için 8 bin, limanların tamir ve işletme giderleri için 30 bin lira ödenek ayrılmıştır³⁷. 1934 yılında bu tahsisat şamandıralar için 7.500, limanlar için 9.500 lira olarak tespit edilmiştir³⁸. 1935 yılına gelindiğinde İktisat Vekâleti bütçesinden şamandıraların imal, tamir ve giderleri için 5.760, limanların temizlenme tamir, işletme giderleri için 7.680 lira tahsis edilmiştir.³⁹ 1936 yılında şamandıralar için tahsis edilen rakam 6 bin, limanlar için 7.680 lira olmuştur⁴⁰. İktisat Vekâleti bütçesinden 1937 yılında şamandıraların için ayrılan ödenek 17 bin, limanlar için 28.540 lira olmuştur⁴¹.

34 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 3, Toplantı: 3, C 21, 84. Birleşim, 02.10.1930, s. 35; İstanbul Limanı Haliç ve Boğaziçi'nin tümünü ihtiva edip kuzeyde Rumeli ve Anadolu fenerleri arasına ulaşılan hat ile güneyde Ayastefonos Feneri ile Fenerbahçe arasına erişilen hattın oluşmuştur. TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 2, Toplantı: 2, C 18, 102. Birleşim, 14.04.1341, s. 20; Haliç fabrika ve havuzları ile İstinye fabrika ve dokları hakkında ayrıntılı bilgi almak için Bk. İsmet Alkan, "Deniz İşletmelerimizden İstinye Fabrika Doklar ve Haliç Fabrika-Havuzlar", **İktisadi Yürüyüş**, C 3, S. 35-36, Yıl: 2, 1 Haziran 1941, s. 34-38; "Haliç Fabrika ve Havuzları", **İktisadi Yürüyüş**, C 10, S. 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 42-43; 1923-1950 yılları arasında Türkiye'de inşa edilen 18 ve yukarı gros tonilatoluk gemi sayıları için Bk. **DPT Kalkınan Türkiye (Rakamlarla 1923-1968)**, Milli Eğitim Basımevi, Ankara, 1969, s. 84.

35 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 4, Toplantı: F. C 3, 27. Birleşim, 14.07.1931, s. 125.

36 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, 1932 Senesi Bütçe Kanunu Lâyihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası, Dönem: 4, Toplantı: 1, C 9, 20.06.1932, Sıra No: 156, TBMM Matbaası, Ankara, 1932, s. 177.

37 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, 1933 Malî Senesi Muvazene-i Umumiye Kanunu Lâyihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası, Dönem: 4, Toplantı: 2, C 15, 15.05.1933, Sıra No: 156, Sıra No: 165, TBMM Matbaası, Ankara, 1933, s. 275.

38 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 4, Toplantı: 3, C 22, 27.05.1934, s. 145; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 5, Toplantı: F, C 3, 22.05.1935, s. 153.

39 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 5, Toplantı: 1, C 11, 25.05.1936, s. 152.

40 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 5, Toplantı: 2, C 18, 24.05.1937, s. 161.

41 TBMM, **Zabıt Ceridesi** Masraf Bütçeleri, Dönem: 5, Toplantı: 3, C 25, 23.05.1938, s. 1961.

İnönü, 7 Mart 1935 tarihinde TBMM'de açıkladığı VII. Hükümet Programı'nda da rıhtım ve limanların devlet elinde bulunmasının faydalarının her geçen gün daha fazla anlaşıldığını ve nakliyede ucuz ve az masraflı bir işletmeyi gerekli bulduklarını dile getirmiştir⁴².

Cumhuriyet hükümetlerinin liman ve rıhtımları merkeze alarak deniz ticaretini geliştirmeleri yönünde planlı çalışma yapmaları ve tarifelerde indirim getirmeleri Atatürk'ün 1 Kasım 1937 tarihli TBMM'yi açış konuşmasında şöyle dile getirilmiştir. “*Liman İşlerinde modern ve planlı çalışma ve tarifelerdeki tenzilatın uyandırdığı memnuniyetin verimli neticeleri, ticarete dikkati celp etmiştir. Bu yolda devam edilmesinde isabet olacaktır.*”⁴³

Benzer ifadeleri 8 Kasım 1937'de açıkladığı I. Hükümet Programı'nda dile getiren Celal Bayar, önemli limanlarda işletme servislerini yeniden düzenleyip yükleme ve boşaltma araçlarını özelliklerine göre modernleştirerek masraflarını ve dolayısıyla tarifelerini asgariye indirmek için çalışmalara devam edeceklerini belirtmiştir. Sözlerine devam eden Bayar, İstanbul'da modern donanımına sahip transit satış da yapacak bir kömür deposunun kurulacağını, diğer limanlarda ihtiyaç ölçüsünde iskele yapmak, mevcutları ıslah etmek ve memlekette deniz sevgisini yaşatıp deniz sporlarını teşkilatlandırarak himaye etmek kararında olduklarını dile getirmiştir⁴⁴.

Bu çerçevede liman ve sahil hizmetlerini artıran CHP Hükümeti, Ulaştırma Bakanlığı bütçesinden 1939 yılında da mayın imha masrafı olarak 6.055, limanlarda temizleme, tarama işleri, şamandıra imal, tamir, idare ve çeşitli masraflar için 100 bin lira ödenek ayırmıştır⁴⁵. 1940 yılında bu ödenek mayın imha masrafları için 6 bin, limanlar için 51.804, limanların uluslararası işaret, malzeme ve araç tesisi için 2 bin lira olarak belirlenmiştir⁴⁶. 1941 yılında li-

42 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 5, Toplantı: F., C 1, 2. Birleşim, 07.03.1935, s. 27; **Zaman**, 8 Mart 1935, Sayı No: 259.

43 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 5, Toplantı: 3, C 20, 1. Birleşim, 01.11.1937, s. 5.

44 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 5, Toplantı: 3, C 20, 3. Birleşim, 08.11.1937, s. 28-29; Deniz ticareti içerisinde bulunan liman hizmetleri ve teçhizat işleri 24 Mayıs 1934 tarihinde çıkarılan 2450 sayılı İktisat Vekâleti Teşkilât ve Vazifeleri Hakkında Kanun'un birinci maddesi uyarınca İktisat Vekâletinin görevleri arasında sayılmıştır. TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 4, C 13, 27.05.1934, s. 335-343; **Resmî Gazete**, Sayı No: 2713, 29 Mayıs 1934; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 4, Toplantı: 3, C 22, 58. Birleşim, 27.05.1934, s. 303.

45 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 6, Toplantı: 1, C 11, 27.05.1940, s. 179.

46 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 6, Toplantı: 2, C 18, 26.06.1941, s. 257-258.

man ve sahil hizmetleri için Ulaştırma Bakanlığı bütçesinden ayrılan pay daha da artırılarak mayın imha ve diğer giderler için 10 bin, liman ve şamandıra masrafları için 66.660, sahilde uluslararası işaret, malzeme ve araç tesisi için 2 bin lira olarak tespit edilmiştir⁴⁷. 1942 yılında Ulaştırma Bakanlığı bütçesinden mayın imha giderleri için 35 bin, liman ve şamandıra masrafları için 166 bin ve uluslararası işaret, malzeme ve araç tesisi için 2 bin lira tahsis edilmiştir⁴⁸. 1943 yılında bu tahsis mayın imhada 58.426, liman ve şamandıra faaliyetlerinde 112 bin, işaret ve malzemelerde 1.000 lira olarak tespit edilmiştir⁴⁹. 1944 yılına gelindiğinde liman, şamandıra, uluslararası işaret, malzeme ve araç tesisi için toplamda 166 bin liranın Ulaştırma Bakanlığı bütçesinden tahsis edildiği göze çarpmaktadır⁵⁰. 1945 yılının yedi aylık döneminde liman ve kıyı hizmeti olarak görülen faaliyetler için Ulaştırma Bakanlığı bütçesinden toplamda 75.684 lira ayrılmıştır⁵¹. 1946 yılı liman ve kıyı hizmetlerinin toplam gideri için ayrılan ödenek 132.553 lira olmuştur⁵². 1947 yılında bu rakam 127.251 lirayı bulmuştur⁵³. 1948 yılında liman ve kıyı hizmeti için Ulaştırma Bakanlığı bütçesinden ayrılan ödenek miktarı daha da artırılarak 321.801 liraya ulaşmıştır⁵⁴.

Özel teşebbüs elinde bulunan limanların ıslah edilerek donanımlı hale getirilmesinin zor görülmesi, devletin bu görevi üzerine almasını zaruri kılmıştır. İlk aşamada yabancılar tarafından yürütülen liman hizmeti 1925 yılında tarifeleri hükümetçe tespit edilip kontrol altında tutulan ve Türk sermayesi ile teşkil edilen şirketlere devredilmiştir. Ancak imtiyaz sahibi İstanbul ve İzmir Rıhtım Şirketleri gibi müesseselerin faaliyetlerini sürdürmeleri, liman hizmetinin bir bütün halde yürütülmesini engellemiştir. On yıl süren bu faaliyetin nihayet 1935 yılında sonlandırılması ve İstanbul ve İzmir limanlarının kanuni

47 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 6, Toplantı: 3, C 25, 25.05.1942, s. 247.

48 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 7, Toplantı: F., C 2, 24.05.1943, s. 224.

49 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 7, Toplantı: 1, C 10, 22.05.1944, s. 249.

50 TBMM, **Tutanak Dergisi**, 1945 Yılı Yedi Aylık Gider Bütçeleri, Dönem: 7, Toplantı: 2, C 14, 21.05.1945, s. 312.

51 TBMM, **Tutanak Dergisi**, 1946 Yılı Gider Bütçeleri, Dönem: 7, Toplantı: 3, C 20, 17.12.1945, s. 273.

52 TBMM, **Tutanak Dergisi**, 1947 Yılı Gider Bütçeleri Dönem: 8, Toplantı: 1, C 3, 18.12.1946, s. 282.

53 TBMM, **Tutanak Dergisi**, 1948 Yılı Gider Bütçeleri Dönem: 8, Toplantı: 2, C 8, 26.12.1947, s. 304-305.

54 TBMM, **Tutanak Dergisi**, 1949 Yılı Gider Bütçeleri Dönem: 8, Toplantı: 3, C 16, 21.02.1949, s. 320-321.

hüviyetini kazanmasının ardından 1937'de Trabzon, 1939'da da İskenderun Limanı aynı hüviyeti kazanmıştır⁵⁵. Nihayet 7 Haziran 1939 tarihinde kabul edilen 3633 Kanunla limanların işletilmesi için Ulaştırma Bakanlığına bağlı Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü kurulmuştur. Liman işleri ile ilgilenen bu kuruluşun görevleri şunlardır:⁵⁶

1. Bütün ticaret eşyasını yükleme, boşaltma ve aktarma,
2. Gemilere tatlı su verilmesi, akaryakıt ve madeni yağları boşaltma ve aktarma,
3. Rıhtımların işletilmesi,
4. Ambar, antrepo, umumi mağaza, yolcu salonu ve sundurmaların tesis ve işletilmesi,
5. Sahillerde iskele tesisi ve işletilmesi,
6. Limanlarda palamar ve şamandıraların kurularak işletilmesi,
7. Türkiye sahillerinde fener ve radyo farların tesis edilmesinin yanı sıra deniz işaretleri ile sahillerde can kurtarma istasyonlarının kuruluşu ve işletilmesi,
8. Kömür, mazot ve benzeri yakıtları alıp verme mıntıklarının tesis edilerek işletilmesi.

Rıhtım ve liman şirketlerinin faaliyet dönemlerinde limanlarda ucuzluk, kolaylık ve çabukluğun söz konusu olamaması ve köhne vasıtaların işletmeye alınması, sık sık arızaların yaşanmasına yol açmıştır. Hissedarlarına menfaat sağlayan bir kurumun ötesine geçemeyen bu şirketlerin devlete intikal etmesinden sonra değişim ve dönüşüme uğradığını, yükleme-boşaltma araçlarında

55 “Devlet Limanları”, **İktisadi Yürüyüş**, C 3, S 35-36, Yıl: 2, 1 Haziran 1941, s. 17; Şükrü Koçak, “Ulaştırma Politikamız” **İktisadi Yürüyüş**, C 9, S 199, Yıl: 4 Mayıs 1948, s. 2; İskenderun Limanının bütün tesis ve araçları ile birlikte Devlet Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğüne Devri Kanun Lâyihası ile ilgili 29 Haziran 1939 tarih ve 2/11375 sayılı Karar için Bk. **BCA**, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 87-Dosya No: 62-Sıra No: 3; İzmir Limanı'nı, ihtiyaçlara cevap verir hale getirmek için hazırlanan proje uygulamaya geçmiştir. İzmir Limanı'nın mevcut yerinden kaldırılması Alsancak'ta demir iskele yanında yeniden inşası hakkında hazırlanan proje uygun görülmüş ve bu iş bir İngiliz inşaat grubuna verilmiştir. Yeni limanın bütün teknik tesisleriyle 342 milyon liraya mal olması öngörülmüştür. Çalışmaların tamamlanması ile yüzlerce ticaret vapurunu kolaylıkla içine alacak olan yeni limana vagonlar girip mallarını doğruca vapurlara teslim edecektir. “İzmir Limanı İnşaatı”, **Arkitekt**, C 1944, S 1944-05-06 (149-150), s. 143.

56 TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 6, C 20, 07.06.1939, s. 538-544; **Resmi Gazete**, Sayı No: 4234, 16 Haziran 1939; Yusuf Ziya Kalafatoğlu, “Vapurculuğumuz”, **İktisadi Yürüyüş**, C 3, S 35-36, Yıl: 2, 1 Haziran 1941, s. 32.

yeniliğe gidilmesi, birçok rıhtımın tamir edilmesi, iş hacminin genişletilmesi ve çalışanların sağlık ve sosyal durumlarının iyileştirilmesinden anlaşılmaktadır⁵⁷.

23 Mayıs 1933 tarihinde çıkarılan 2214 sayılı Kanunla yapılmasına izin verilen ve inşaatı taahhüde bağlanmış bulunan Ereğli Limanı'nın tahsisatı 10 milyon lira olarak tespit edilmiştir. 775 metrelik bir dalga kıran ile 700 metrelik rıhtım inşa ve limanın taranma işi, limanda yapılacak başlıca faaliyetler arasında yer almış, 1950 sonuna kadar çalışmaların tamamlanması düşünülmüştür. Ereğli Limanı'nın ilerleyen süreçteki ihtiyaçlara göre genişletilmesi işi on yıllık büyük program kapsamına alınmıştır⁵⁸.

Bu arada TBMM'nin 1 Kasım 1944 tarihli açılış konuşmasında Cumhurbaşkanı İnönü tarafından, inşaat halinde bulunan İskenderun Limanı'nın birkaç ay içerisinde bitirilip işletmeye açılması ve Trabzon ile Ereğli limanlarının inşa çalışmalarına 1945 yılı içerisinde başlanılacağı müjdesi verilmiştir⁵⁹.

Limanların inşa faaliyetlerine devam edilmiş, 2 Ağustos 1944 tarihinde çıkarılan 4643 sayılı Kanunun birinci maddesi uyarınca tahsis edilen on milyon liralık ödenek ile Trabzon liman işleri de taahhüde bağlanmıştır⁶⁰. 700 metrelik dalgakıran ve 400 metre uzunluğunda rıhtım inşası ile limanın taranması çalışmalarının 1951 yılının sonunda tamamlanması planlanmıştır. Ayrıca 13 Şubat 1946 tarihinde çıkarılan 4870 sayılı Kanunla 3,5 milyon lira tahsisatı kabul edilen İnebolu ve Amasra liman işleri de, 1949 yılı sonlarında bitirilmek üzere, taahhüde bağlanmıştır. Yürütülecek bu çalışmaların dışında maliyetinin 300.000 lirayı bulması öngörülen Antalya mendireği yapım faali-

57 Selim Cavid. Yazman, "Devlet Limanlarında Eski ve Yeni Çalışma Ruh ve Zihniyeti Arasındaki Fark; Bir Mukayeseden Çıkan Neticeler", **İktisadi Yürüyüş**, C 3, S 35-36, Yıl: 2, 1 Haziran 1941, s. 14-16, 67.

58 TBMM, **Tutanak Dergisi**, 1947 Yılı Gider Bütçeleri Dönem: 8, Toplantı: 1, C. 3, 18.12.1946, s. 202; 2214 sayılı Kanunun ayrıntıları için Bk. TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 4, C 12, 23.05.1933, s. 582; **Resmi Gazete**, Sayı No: 2413, 29 Mayıs 1933.

59 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 7, Toplantı: 2, C 14, 1, Birleşim, 01.11.1944, s. 5; Yükleme ve boşaltma işlemlerinin hız kazanması amacıyla Mersin Limanı'ndaki Belediyeye ait beş iskelenin Devlet Limanları Umum Müdürlüğü emrine verilmesi 13 Nisan 1942 ve 2/17696 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kabul edilmiştir. **BCA**, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 98-Dosya No: 30-Sıra No: 3.

60 TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 7, C 26, 02.08.1944, s. 739; **Resmi Gazete**, Sayı No: 5777, 8 Ağustos 1944; Trabzon'un yeni bir limana kavuşması hakkındaki makale için Bk. Hamdi Olcay, "Günler Boyunca; Trabzon Limana Kavuşuyor", **Ülkü**, S 116, C 10, Yıl: Temmuz 1946, s. 23.

yetinin 1947 yılında tamamlanması kararlaştırılmıştır⁶¹. Bunun yanı sıra 1948 bütçesine konan 300.000 lira ödenek ile Alanya ve Sinop'ta da birer küçük iskelenin yapılması kararlaştırılmıştır⁶².

Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü tarafından işletilen İzmit, Erdek, Edremit (Akçay) limanlarındaki iskelelerin Millî Korunma Kanunu'nun altıncı maddesi uyarınca Devlet Demiryolları ve Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğüne devri 22 Mayıs 1943 tarih ve 2/19946 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kabul edilmiştir⁶³.

Bu arada Samsun Limanı 29 Ocak 1944 tarihinde çıkarılan 3/357 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Devlet Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğüne devredilmiştir⁶⁴. Ayrıca devlete ait bazı liman ve iskelelerin Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğüne devri ve adı geçen müdürlükçe işletilmesi 9 Mart 1944 tarih ve 3/692 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kabul edilmiştir⁶⁵.

Devlete ait bir kısım liman ve iskelelerin Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğüne devrinin akabinde dört yıl süren inşa çalışmaları ardından 10 bin tonluk gemilerin kolayca yanaşıp yük alıp vermesini sağlayan ve maliyeti 3-4 milyon lirayı bulan İskenderun Limanı, 8 Ocak 1945 tarihinde işletmeye açılmıştır⁶⁶. Ayrıca Tekirdağ, Bandırma gibi belli başlı ih-

61 TBMM, **Tutanak Dergisi**, 1947 Yılı Gider Bütçeleri Dönem: 8, Toplantı: 1, C 3, 18.12.1946, s. 202; 4870 sayılı Kanunun ayrıntıları için Bk. TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 7, C 28, 13.02.1946, s. 593; **Resmi Gazete**, Sayı No: 6238, 21 Şubat 1946.

62 TBMM, **Tutanak Dergisi**, 1948 Yılı Gider Bütçeleri Dönem: 8, Toplantı: 2, C 8, 26.12.1947, s. 209.

63 **BCA**, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 101-Dosya No: 35-Sıra No: 12; Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresince Haydarpaşa ve Derince limanları ile ilgili 1928-1944 yılları arasında rıhtım genişliği, yanaşan gemi sayısı, hasılat, masraf, ihracat ve ithalat miktarları hakkında bilgi almak için Bk. İGM, **İstatistik Yıllığı 1935-1936**, Yayın No: 88, Ankara, 1936, s. 449; İGM, **İstatistik Yıllığı 1936-1937**, Yayın No: 115, Ankara, 1937, s. 435; İGM, **İstatistik Yıllığı 1938-1939**, Yayın No: 142, Ankara, 1939, s. 486; İGM, **İstatistik Yıllığı 1939-1940**, Yayın No: 159, Ankara, 1940, s. 529; İGM, **İstatistik Yıllığı 1942-1943**, Yayın No: 226, Ankara, 1944, s. 366; İGM, **İstatistik Yıllığı 1942-1945**, Yayın No: 255, Ankara, 1946, s. 503.

64 **BCA**, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 104-Dosya No: 9-Sıra No: 22.

65 **BCA**, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 105-Dosya No: 24-Sıra No: 16.

66 Mehmet Gayretli, "İskenderun Limanı", **İktisadi Yürüyüş**, C 6, S 123, Yıl: 6, 5 Şubat 1945, s. 6; Afyonkarahisar Milletvekili Berç Türker 1942 yılı bütçe görüşmeleri esnasında yaptığı konuşmada İskenderun'da liman ve gümrük işlerinin düzensizliğiyle ilgili açıklamalarda bulunmuştur. Bu açıklamalar için Bk. TBMM, **Zabıt Ceridesi**,

raç noktalarında yapılmış iskelelerden sonra 509 metre uzunluğunda ve bir de demiryolu hattı bulunan İskenderun iskelesinin açılması da önemli bir gelişme olarak kabul edilmiştir⁶⁷.

21 Temmuz 1946 tarihinde yapılan seçimle iktidara gelen Başbakan Recep Peker, 14 Ağustos 1946 tarihinde TBMM’de açıkladığı Hükümet Programı’nda, başlanmış bulunan Ereğli, Amasra, İnebolu, Trabzon limanlarıyla Antalya küçüktâşit limanı ve diğer bazı önemli iskelelerin inşaatına devam edileceğini, Samsun Liman projesi ve Mudanya, Çanakkale iskele çalışmalarının yürütüleceğini belirtmiştir⁶⁸. Peker sözlerine devamla Samsun, İzmir, Mersin, Antalya, İstanbul ve Ereğli limanlarının genişletilmesi, Giresun, Kefken, Bartın ara limanları ile Karadeniz Marmara ve Akdeniz’deki önemli kıyı kasabalarının yolcu ve yük bakımından ihtiyaç duyduğu iskele ve mendireklerin on yıl gibi bir süre de tamamlanmasının programlaştırıldığını dile getirmiştir⁶⁹.

Bu arada İstanbul Liman İşletmesi, Haliç, Boğaz ve Marmara’nın 100 millik çevresinde 570 bin m²’lik bir deniz alanı üzerinde en büyük kutru 23 mil olan bir sahada çalışarak yükleme, boşaltma, ambarlama, gemilere su verme, kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetini gerçekleştirmiştir. İşletmenin çalışma alanındaki rıhtımlarının uzunluğu 1.863 metredir. Bunun Sarayburnu’ndaki 368 metrelik kısmı askeri hizmetlere, Galata rıhtımındaki 150 metrelik kısmı şehir hatları vapurlarına, Sirkeci’deki 150 metrelik kısmı ise ecnebi liman-

Dönem: 6, Toplantı: 3, C 25, 62. Birleşim, 25.05.1942, s. 266.

- 67 Aslan Tufan Yazman, “İskenderun Limanı ve Boğazların Açılması“, **İktisadi Yürüyüş**, C 6, S 122, Yıl: 6, 25 Ocak 1945, s. 1; Tekirdağ iskelesinin ivedi olarak pazarlıkla yapılması ve gerekli ödeneğin sağlanması ile ilgili 28 Eylül 1939 tarih ve 2/12031 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı için Bk. **BCA**, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 88-Dosya No: 94-Sıra No: 14.
- 68 TBMM, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 8, Toplantı: 0, C 1, 3. Birleşim, 14.08.1946, s. 36; 1943 yılından beri Devlet Demiryolları ve Limanları İşletmesi Genel Müdürlüğüne işletilen Mudanya ve Bandırma’daki belediye iskelelerinin adı geçen kuruma verilmesi 14 Şubat 1946 tarih ve 3/3821 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kabul edilmiştir. **BCA**, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 110-Dosya No: 16-Sıra No: 10.
- 69 TBMM, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 8, Toplantı: 0, C 1, 3. Birleşim, 14.08.1946, s. 36; 1939 yılının sonlarına doğru Marmara Havzasında bulunan iskelelerin yapılandırılması için 800 bin liralık bir ödenğe ihtiyaç duyulmuştur. Bu ödeneğin temini ile ilgili 11 Aralık 1939 tarih ve 2/12485 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı için Bk. **BCA**, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 89-Dosya No: 117-Sıra No: 5; Marmara Havzasında yapılacak on iskelenin acil bir şekilde pazarlıkla inşa edilmeleri, 8 Şubat 1940 tarih ve 2/12807 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı kabul edilmiştir. **BCA**, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 90-Dosya No: 12-Sıra No: 19.

larından gelen motorlara tahsis edilmiştir. Kalan 1.195 metre rıhtımdan bir kısmı posta gemileri ve şileplerin bağlanıp yanaşmasına, 300-400 metrelik bir kısmı da açıktaki gemilerden yük alıp verme ya da diğer iskelelere yük götürecekle küçük araçların yükleme boşaltma işlemlerine ayrılmıştır. 1.863 metre genişliğindeki rıhtımların ihtiyacı karşılayamaması, Tophane rıhtımının Salıpazarı yönünde uzatılmasını zorunlu hale getirmiştir. 2.000 tonu yükleme, 2.300 tonu kömür olmak üzere 4.800 ton boşaltma ve 700 ton kömür yükleme İşletmenin günlük iş hacmini göstermiştir⁷⁰.

İstanbul Liman İşletmesinin faaliyetini yürüttüğü sıralarda 3633 sayılı Kanunla kurulan ve 24 Ocak 1944 tarihinde 4517 sayılı Kanunla Liman İşletmeleriyle birleştirilen Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü, altısı ecnebi şirket olmak üzere yirmi teşekkülden meydana gelmiştir. Bu teşekküller sırayla şöyledir:⁷¹

1. Seyrisefain,
2. Vapurculuk Türk Anonim Şirketi,
3. Sosyete Şilep,
4. Akay İdaresi,
5. Şirketi Hayriye,
6. Haliç Şirketi,
7. İzmir Körfez Hattı Şirketi,
8. Gemi Kurtarma Şirketi,
9. Van Gölü İşletmesi,
10. İstanbul Liman, Şirketi,
11. İzmir Liman Şirketi,

70 “İstanbul Limanı İşletmesi”, **İktisadi Yürüyüş**, C 10, S 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 46-47; İstanbul Limanında yeni tesislerin yapılması ile ilgili 16 Ocak 1935 tarih ve 1880 sayılı Bakanlar Kurulu Kararname için Bk. **BCA**, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 51-Dosya No: 4-Sıra No: 17; Genelkurmay Başkanlığınca Zeytinburnu, Maltepe, Çanakkale ve Sinanköy iskelelerinin işin gizliliğine binaen pazarlıkla yaptırılması, 8 Ocak 1943 tarih ve 2/19279 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kabul edilmiştir. **BCA**, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 100-Dosya No: 110-Sıra No: 5.

71 TBMM, **Tutanak Dergisi**, 1950 Yılı Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Bütçesi, Dönem: 8, Toplantı: 4, C 24, 24.02.1950, S. Sayısı: 156, s. 9; TBMM, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 8, Toplantı: 4, C 24, 55. Birleşim, 24.02.1950, s. 1180; Memduh Yaşa, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978**, Akbank Kültür Yayını, İstanbul, 1980, s. 285.

12. Trabzon Liman Şirketi,
13. İstanbul Rıhtım Şirketi,
14. İzmir Rıhtım Şirketi,
15. Fabrika Havuzlar İdaresi,
16. İstinye Dok Şirketi,
17. Fenerler İdaresi,
18. Tahlisiye İdaresi,
19. Kılavuzluk ve Romörkörlük idaresi,
20. Gümrük ve Antrepolar İdaresi.

1947 yılının başlarında Kuruçeşme’de, rıhtım uzunluğu 370 metre olan 39 bin m² alanda bir kömür bölgesinin tesisine başlanmıştır⁷². Tesislerin inşalarına yabancı firmaların da katkı sağladığı bilinmektedir. Zonguldak Limanını inşa eden Amerikan Pitsburg Coppers Firmasının temsilcisi General Brehon yaptığı bir basın toplantısında Türkiye’nin gün geçtikçe sanayileşmesini takdirle karşıladığını ve Amerikan firmalarının Türkiye ile iş birliği yapmaktan memnuniyet duyduklarını belirtmiştir⁷³.

II. DP Döneminde Liman ve İskele Politikaları (1950-1960)

DP’nin 14 Mayıs 1950 tarihinde iktidara gelmesiyle birlikte liman ve iskele politikalarında yeni bir dönem başlamıştır. DP’nin Parti Programı’nın 79. maddesinde demiryolları, karayolları, liman, depo ve antrepolar, ulaştırma sistemi içerisinde birbirlerini tamamlayan unsurlar olarak kabul edilmiştir⁷⁴.

Cumhurbaşkanı Celal Bayar, 1 Kasım 1950 tarihinde TBMM’nin açılış konuşmasında liman ve iskele çalışmaları üzerinde önemle durmuş, iki yıl içerisinde tamamlanması düşünülen Ereğli, Trabzon, İnebolu ve Amasra liman-

72 **BCA**, Fon No: 30 10 0 0-Kutu No: 14-Dosya No: 81-Sıra No: 1

73 **Ayın Tarihi**, Sayı No: 198, Yıl: Mayıs 1950, s. 2; 1925-1949 döneminde liman ve iskelelere ayrılan ödenek miktarları için Bk. **BCA**, Fon No: 30 1 0 0-Kutu No: 74-Dosya No: 471-Sıra No: 12.

74 **DP Programı**, Ankara, 1946, s. 23; DP’nin 14 Mayıs 1950 tarihinde iktidara gelmesi ile ilgili yapılan değerlendirmeler için Bk. Nadir Nadi “O Günün Manası”, **Cumhuriyet**, 16 Mayıs 1950, Sayı No: 9258; Advıye Fenik, “Millet Şuurunun Hâkimiyeti”, **Zafer**, 16 Mayıs 1950, Sayı No: 380; Habib Edib Törehan, “Yeni İktidar Partisi İşe Başlamazdan Evvel”, **Yeni İstanbul**, 16 Mayıs 1950, Sayı No: 167; “Güzel Bir Gün”, **Yeni Sabah**, 16 Mayıs 1950, Sayı No: 399.

ları dışında, Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankasından sağlanacak kredi ile 1951 yılından itibaren Samsun, Haydarpaşa, İzmir, İskenderun, limanlarının inşa ve genişletilme çalışmalarına başlanılacağı belirtilmiştir⁷⁵.

Adnan Menderes, 30 Mart 1951 tarihinde TBMM'de açıkladığı II. Hükümet Programı'nda ülkenin kıyı teşekkülünde, kara ulaştırma sistemleri, deniz trafiği şartları ve limanlar konusunun önem arz ettiğini, büyük limanlar programının ödeneklerle ilgili kanun tasarısının TBMM'ye sevk edildiğini bildirmiştir⁷⁶.

Bu arada Ulaştırma Bakanlığı gerek tekel halinde işletilen çeşitli limanların mahalli teşebbüslere bırakılıp bırakılmamasını tespit etmek, gerekse işletilmesi kendi Bakanlığına verilen iskelelerin durumu ve belediye gelir kanunu gereğince alınan liman resmi konularını görüşmek üzere 5-9 Şubat 1951 tarihleri arasında Ankara'da liman rejimi ile ilgili bir Kongre düzenlemiştir. Çeşitli milletvekilleri, bürokratlar, dernek ve oda temsilcilerinin katıldığı kongreyi, yapılacak faaliyetlerle ilgili vatandaşların dinlenerek değerlendirmelerinin alınması ve ilgililerin emrivakiler karşısında bırakılmaması karar ve temennisiyle I. Menderes Hükümeti'nin 11 Ağustos 1950 tarihinden 9 Mart 1951 tarihine kadar Ulaştırma Bakanlığını yapmış Seyfi Kurtbek açmıştır⁷⁷.

II-III-IV ve V. Menderes hükümetlerinde Maliye Bakanlığı görevini yürüten Hasan Polatkan, 1951 yılı bütçe görüşmeleri esnasında yaptığı bir konuşmada 45 merkezin ihtiyacını giderecek ve 25 milyon liraya mal olacak iskele ve barınaklar için konulmuş ödeneğin bir önceki yıla göre 1951 yılında % 60 oranında artırıldığını dile getirmiştir⁷⁸.

75 TBMM, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Toplantı: 1, C 2, 1. Birleşim, 01.11.1950, s. 7; **Yeni İktidarın Çalışmaları, 22.05.1950-01-08.1951, Demokrat Parti Hizmetinde Bulunduğu Türk Milletine Hesap Veriyor**, Güneş Matbaacılık TAO, Ankara, 1951 s. 81-82; Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü 1950 Yılı Bütçe Kanunu Hakkında bilgi almak için Bk. TBMM, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 8, Toplantı: 4, C 24, 56. Birleşim, 25.02.1950, s. 1231-1235.

76 TBMM, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Toplantı: 1, C 6, 58. Birleşim, 30.03.1951, s. 64; Faruk Sükan, **Başbakan Adnan Menderes'in Meclis Konuşmaları, TBMM 1950-1960**, Kültür Ofset LTD. Şirketi Yayınları, Ankara, 1991, s. 61; Menderes'in II. Hükümet Programı ayrıntıları için Bk. **Milliyet**, 31 Mart 1951, Sayı No: 329; **Akşam**, 31 Mart 1951. Sayı No: 11668.

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

78 TBMM, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Toplantı: 1, C 5, 45. Birleşim, 19.02.1951, s. 207.

Bir yandan, iskele ve barınaklara bütçeden tahsis edilen ödenek miktarları artırılırken öbür yandan Ereğli, İnebolu, Amasra ve Trabzon limanlarının inşaa çalışmaları sürdürülmüştür. 5775 sayılı *Limanların İnşaa, Tevsi, Islah ve Teçhizine Dair Kanun* gereğince, Haydarpaşa, Salıpazarı, Alsancak limanlarının 1952 yılı içerisinde ihale edilerek inşaatına başlanması ve İskenderun ve Samsun limanlarının etütlerinin yapılması planlanmıştır. Ayrıca Taşucu, Anamur, Akçakoca ve Çanakkale iskele inşaatlarının 1952 yılı içinde tamamlanması planlanırken, Alanya, Finike, Rize, Mudanya ve Marmaris iskele inşaatlarına devam edilmiştir⁷⁹. Bu iskelelere ilaveten aynı yıl içerisinde Gemlik, Lâpseki, Hopa, Ordu, Bulancak iskeleleri ile Kefken barınağı taahhüde bağlanmış, Pazar iskelesi ihale aşamasına gelmiştir⁸⁰. Bu dönemde ulaştırma sisteminin tamamlayıcı unsurları arasında görülen liman ve iskelelerin, Türkiye gibi ihracat kapasitesi yüksek ülkeler için önem arz ettiği kabul edilmiştir⁸¹.

Bu nedenle liman ve vapurculuk faaliyetleri için 1952 yılı bütçesinden tahsis edilen 21.768.000 liranın 1950 yılı bütçesinin 9.477.001 lirasına bakarak %129, 1951 yılı bütçesinin 12.595.501 lirasına bakarak %73 oranında bir artışı ifade etmiştir⁸². 1952 yılı bütçe tasarısında liman, iskele ve barınak inşaatları için 22.250.000 liralık bir ödenek ayrılmıştır. Bu rakam 1951 yılı ödeneğine göre 9.675.000 lira, 1950 yılı ödeneğine göre 13.148 000 lira bir

79 TBMM, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Toplantı: 2, C 13, 42. Birleşim, 20.02.1952, s. 368; TBMM, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Toplantı: 2, C 10, 1. Birleşim, 01.11.1951, s. 10; **Ayın Tarihi**, Sayı No: 219, Yıl: Şubat 1952, s. 68: 23 Mayıs 1951 tarihinde çıkarılan 5775 sayılı *Limanların İnşaa, Tevsi, Felah ve Teçhizine Dair Kanun*'un ayrıntıları için Bk. TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 9, C 33, 23.05.1951, s. 777-778; **Resmi Gazete**, Sayı No: 7823, 1 Haziran 1951; 5775 sayılı Kanunla ilgili 6192 sayılı *Limanların İnşaa, Tevsi, Islah ve Teçhizine Dair Olan Kanuna Ek Kanun* 6237 sayılı *Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun* ve 6596 sayılı *Limanların İnşaa, Tevsi, Islah ve Teçhizine Dair Olan 5775 ve 6192 Sayılı Kanunlara Ek Kanun* ve 7047 sayılı *Limanların İnşaa, Tevsi, Islah ve Teçhizine Dair Olan 5775, 6192 ve 6596 Sayılı Kanunlara Ek Kanun* hakkında bilgi almak için Bk. TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 9, C 36, 27.11.1953, s. 12; **Resmi Gazete**, Sayı No: 8574, 4 Aralık 1953; TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 9, C 36, 27.01.1954, s. 123-124; **Resmi Gazete**, Sayı No: 8625, 4 Şubat 1954; TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 10, C 37, 20.05.1955, s. 1054; **Resmi Gazete**, Sayı No: 9013, 27 Mayıs 1955; TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 10, C 39, 10.09.1957, s. 1212; **Resmi Gazete**, Sayı No: 9705, 13 Eylül 1957.

80 **Ayın Tarihi**, Sayı No: 227, Yıl: Ekim 1952, s. 22.

81 TBMM, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Toplantı: 3, C 17. 1. Birleşim, 01.11.1952, s. 11.

82 TBMM, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Toplantı: 2, C 13, 42. Birleşim, 20.02.1952, s. 367; **Ayın Tarihi**, Sayı No: 217, Yıl: Aralık 1951, s. 64.

artışı göstermektedir⁸³. 1953 yılı bütçesinden liman ve iskele inşaatları için ayrılan ödenek 26.200.000 liraya çıkarılmıştır⁸⁴. Bu arada Etibank tarafından yaptırılan Zonguldak Limanı inşaatı tamamlanmıştır⁸⁵.

Zonguldak Limanı'nın hizmete girmesinin ardından İskenderun Limanı'nın yüklenme boşaltma hizmetlerinde kullanılmak üzere liman alanında imal edilen sekiz adet 185 tonluk sac layterden⁸⁶ üçü denize indirilmiş, satın alınan 10 adet 130 tonluk yeni Gat, 29 Eylül 1953 tarihinde liman yüklenme boşaltma hizmetlerine tahsis edilmiştir. Bu araçların devreye girmesi sayesinde limanda çekilmekte olan taşıt sıkıntısı bertaraf edilerek gemilerin boşaltma işlemine hız kazandırılmıştır⁸⁷.

1953 yılında limanların donanımlı hale gelmesi için yapılan çalışmalar sürdürülerek, Mersin Limanı'nda hizmete konulan muhtelif tonajda 10 mavnadan⁸⁸ başka, İskenderun Limanı'nda 100-120 tonluk 10 mavnada daha hizmete konulmuştur. Bunun yanı sıra Samsun Limanı için temin edilen 20 mavnadan dördü 1953 yılı sonlarında hizmete girerken, kalan altısı yola çıkarılmış, 10 mavnanın da yakın zamanda bu limana gönderilmesi kararlaştırılmıştır⁸⁹.

83 TBMM, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Toplantı: 2, C 13, 42. Birleşim, 20.02.1952, s. 368.

84 TBMM, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Toplantı: 3, C 20, 44. Birleşim, 16.02.1953, s. 318; TBMM, **Tutanak Dergisi**, 1953 Yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Bütçe Komisyonu Raporu, Dönem: 9, Toplantı: 3, C 20, 16.02.1953, S. Sayısı: 108, TBMM Basımevi, Ankara, 1953, s. 322.

85 **Ayın Tarihi**, Sayı No: 238, Yıl: Eylül 1953, s. 25.

86 Alt kısmı düz, geniş ve sağlam yapılı bir yük gemisi.

87 **Ayın Tarihi**, Sayı No: 239, Yıl: Ekim 1953, s. 22; Celal Bayar'ın 1 Kasım 1953 tarihinde TBMM'nin açılış konuşmasında limanlarla ilgili verdiği bilgiler için Bk. TBMM, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Toplantı: 4, C 25, 1. Birleşim, 01.11.1953, s. 8-9.

88 Gemilere ve yakın kıyılara yük taşıyan, güvertesiz büyük tekne.

89 **Ayın Tarihi**, Sayı No: 242, Yıl: Ocak 1954, s. 7; DP döneminde başta tarım ürünleri olmak birçok eşyayı tüketim merkezleri ile ihracat limanlarına ulaştırmak amacıyla Mersin, İskenderun, Samsun, Haydarpaşa ve Derince limanları, Devlet Demiryolları ve Limanları Genel Müdürlüğü yönetimi altına verilmiştir. Hilmi Özdoğan, "Ofis Bakımından Limanlarda Tahmil ve Tahliye", **TMO Dergisi**, S 8, Yıl: 1, Kasım 1955, s. 27; Haluk Cillov, **Türkiye Ekonomisi**, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, 2. Basım, İstanbul, 1962, s. 377; 1950-1960 yılları arasında Devlet Demiryollarının İdaresi altında bulunan Mersin, İskenderun, Samsun, Haydarpaşa ve Derince limanlarına yanaşan gemilerin sayıları, eşya tonlatosu, gelir ve giderleri hakkında bilgi almak için Bk. İGM, **İstatistik Yıllığı 1951**, Yayın No: 332, Ankara, 1951, s. 432; İGM, **1959 İstatistik Yıllığı**, Yayın No: 380, Ankara, 1959, s. 489; DİE, **İstatistik Yıllığı 1960-1962**, Yayın No: 460, Ankara, 1962, s. 559; DİE, **1963 Türkiye İstatistik Yıllığı**, Yayın No: 490, Ankara, 1963, s. 511.

Ayrıca İskenderun Limanı için Denizcilik Bankası'na inşa ettirilen 150-180 tonluk 8 saç layterden ikisi daha hizmete girerken, üçünün de kısa sürede hizmete girmesi düşünülmüştür. Bu saç layterlerden başka Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası yardımıyla getirilen 50 tonluk 6 adet saç layterden ikisi Samsun Limanı'nda çalışmaya başlamıştır⁹⁰.

Limanların donanımlı hale getirilmesi amacıyla 1953 yılında yapılan takviye çalışmalarına devam edilmiştir. Haydarpaşa Limanı'nda üç tonluk bir seyyar vinç, iki istif makinesi, iki ambar traktörü, 18 trayler; Mersin Limanı'nda 40 beygirlik deniz dizel motoru, üç tonluk seyyar vinç, iki istif makinesi, ambar traktörü, 12 trayler ; İskenderun Limanı'nda 3 tonluk seyyar vinç, üç tonluk dört ekskavator (kazı makinesi), dört istif makinesi, iki manevra traktörü, iki ambar traktörü, 30 trayler ile tahliye ve servis motorbotu; Samsun Limanı'nda 40 beygirlik deniz dizel motoru, istif makinesi, üç ambar traktörü, 24 trayler ile tahlisiye (can kurtarma) ve servis motorbotu hizmete girmiştir. Ayrıca Devlet Demiryolları İşletmesine bağlı liman tesislerinin takviye çalışmaları neticesinde 1953 yılının 11 ayında yükleme ve boşaltma işlemleri 1952 yılının 12 aylık dönemine göre artışlara yol açmıştır. İskenderun Limanı'nda 989.000 ton olan yükleme boşaltma miktarı 1.135.000 tona, Mersin Limanı'nda 346.000 ton olan yükleme boşaltma kapasitesi 450.000 tona, Samsun Limanı'nda 317.000 ton olan yükleme boşaltma kapasitesi 400.000 tona yükselmiştir⁹¹.

Liman kapasitelerinin yükseltilmesinde DP Hükümeti'nin bütçeden limanlara tahsis ettiği ödeneğin artırılması etkili olmuştur. 1947-1950 yılları

90 **Ayın Tarihi**, Sayı No: 242, Yıl: Ocak 1954, s. 7-8.

91 **Ayın Tarihi**, Sayı No: 242, Yıl: Ocak 1954, s. 8; Mersin Limanı'nın 1956 yılı kapasite durumu ile ilgili bilgi almak için Bk. **Bülten**, S 3, Yıl: 1, 15 Nisan 1956, s. 5; DP döneminde limanlarda yükleme- boşaltma işleminin artmasında Toprak Mahsulleri Ofisinin (TMO), hububat ticaretinde Devlet Demiryolları taşımacılığında yararlanması ve İstanbul, İzmir, Samsun, Trabzon, Mersin, Tekirdağ, Derince ve İskenderun limanlarından yükleme boşaltma işlemi gerçekleştirmesi etkili olmuştur. Latif Aküzüm, "Aylık Sohbet", **TMO Dergisi**, S 15, Yıl: 1, Ağustos 1955, s. 3; Hamit Yurdakul, "Demiryolu Nakliyatının Hukuki Mahiyeti Hakkında Notlar", **TMO Dergisi**, S 13, Yıl: Nisan 1956, s. 13; Nadir Yurtoğlu, **Demokrat Parti Dönemi Tarım Politikaları ve Siyasi, Sosyal, Ekonomik Hayata Tesirleri 1950-1960**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2017, s. 187; TMO, liman ve iskelelerin yükleme-boşaltma kapasitelerinin yetersizliği nedeniyle limanlarda kurulması düşünülen siloların açılmasına kadar, yükleme ve boşaltma çalışmalarını bazı seyyar mekanik cihazlarla takviye etmiştir. Hilmi Özdoğan, "Ofis Bakımından Limanlarda Tahmil ve Tahliye", **TMO Dergisi**, S 8, Yıl: 1, Kasım 1955, s. 27.

döneminde liman inşaatı işlerine ayrılan ödenek 31,6 milyon lira iken, 1951-1954 döneminde bu miktar 77 milyon liraya çıkarılarak % 143,67 oranından bir artışı ifade etmiştir⁹².

Türkiye’de liman faaliyetleri 1954 yılında da devam etmiştir. Cumhurbaşkanı Celal Bayar ile I. II. ve III. Menderes hükümetlerinin 22 Aralık 1950 tarihinden 9 Aralık 1955 tarihine kadar Bayındırlık Bakanlığı görevini yürüten Kemal Zeytinoğlu’nun verdiği bilgilere göre: Ereğli, Trabzon, Zonguldak, İnebolu ve Amasra liman çalışmaları tamamlanırken, her biri 60-70 milyon liraya mal olması hesaplanan Samsun ve Mersin limanlarının inşaat faaliyetleri başlamıştır. İki dalga kıranının uzunluğu 4,5 km olan Samsun Limanı’nın tamamlanması halinde 10 bin tonluk beş geminin yanaşabilmesi ve 15-20 geminin barınabilmesinin yanı sıra yılda 800 bin ton yükleme-boşaltma işleminin gerçekleştirilebilmesi öngörülmüştür. Ayrıca İstanbul Haydarpaşa ve Salı Pazarı liman inşa çalışmaları ilerlemiştir. 25 milyon liraya mal olması planlanan Haydar Paşa Limanı’nın tamamlanması durumunda 5-10 bin tonluk 4 geminin yanaşabilmesi ve yılda 750 bin ton yükleme-boşaltma yapılabilmesi düşünülmüştür. Maliyeti 10 milyon lirayı bulması düşünülen Salı Pazarı rıhtım ve antrepoları inşası tamamlandıktan sonra 5-10 bin tonluk üç geminin yanaşarak yılda 200 bin ton yükleme boşaltma işlemi gerçekleştirebilmesi öngörülmüştür⁹³.

Yine 10 milyon lira masraflı, orta büyüklükte iki gemi yanaşabilecek ve üç gemi ile 30-40 kadar küçük taşıtı barındırabilecek 150 bin ton yükleme boşaltma kapasitesine sahip Giresun Limanı’nın temeli atılmıştır⁹⁴. Ayrıca ihalesi yapılan ve 32 milyon liraya mal olması düşünülen İzmir-Alsancak Limanı’nın temeli 14 Şubat 1955 tarihinde atılmıştır. Tamamlanması halinde 10 bin tonluk üç geminin yanaşması ve 10 büyük geminin barınabilmesi planlanmıştır. Alsancak Limanı’nın yıllık yükleme-boşaltma kapasitesi ise 1,5-2

92 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 9, Toplantı: 4, C 28, 45. Birleşim, 18.02.1954, s. 532; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, 1954 Yılı Bütçe Kanunu Lâyihası ve Bütçe Komisyonu Raporu, Dönem: 9, Toplantı: 4, C 28, 18.02.1954, S. Sayısı: 109, TBMM Basımevi, Ankara, 1954, s. 76.

93 **Ayın Tarihi**, Sayı No: 253, Yıl: Aralık 1954, s. 8-9; Ziya Tataç, “Olaylara Bakış, Temmuz 1953, Bayındırlık Ekonomisi”, **Türk Ekonomisi**, S 123, Yıl: 11, Eylül 1953, s. 282.

94 Giresun Liman inşaatının bakım ve onarım malzemesinin yetersizliği nedeniyle sözleşme süresinin uzatılması hakkındaki 24 Eylül 1958 tarih ve 30792 sayılı Karar için Bk. **BCA**, Fon No: 30 11 1 0-Kutu No: 272-Dosya No: 29-Sıra No: 4.

milyon ton olarak hesap edilmiştir⁹⁵. Bu limanın inşa çalışmaları dışında 35 kadar liman ve barınağın etüt ve projesinin hazırlanması için bir firma görevlendirilmiştir⁹⁶. Haydarpaşa Limanının genişletilme inşaatı için temel atma töreni 18 Nisan 1954 tarihinde Cumhurbaşkanı Celal Bayar tarafından gerçekleştirilmiştir⁹⁷.

Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın TBMM'de verdiği bilgilere göre, Ereğli, Trabzon, Zonguldak, İnebolu, Amasra ve İskenderun limanlarının kömür, hububat ve muhtelif türde yıllık eşya taşıma kapasitesi 6 milyon 850 bin tondur. Bunun yanı sıra 300 metrelik rıhtımı ve 16 bin metrekarelik depo alanı ile Salıpazarı liman çalışmaları tamamlanmış, bu limanın ikinci kısım Tophane inşaatı ise sürdürülmüştür⁹⁸.

Maliye Bakanı Hasan Polatkan 1955 yılı bütçe görüşmeleri esnasında yaptığı bir konuşmada bütün gelişmiş ülkelerde, yol ve liman dâvalarının yıllarca önce halledilmesine rağmen, Türkiye'de 1950 yılına kadar en fazla ihmal edilen konulardan birinin karayolları ve liman tesisleri olduğunu belirtmiştir⁹⁹.

Bu yüzden liman dâvasını, iktisadi kalkınmanın önemli merhalelerinden biri olarak gören DP Hükümeti, bir yandan bütçe imkânlarını dış kredilerle takviye ederken öbür yandan liman inşaatına 1950 yılında 9.1 milyon lira, 1954 yılında 25.6 milyon lira ve 1955 yılında 53 milyon lira ödenek ayırmıştır. Bu rakam 1954 yılına göre %107, 03 ve 1950'ye göre %482,41 oranında bir artışı ifade etmiştir¹⁰⁰.

95 **Ayın Tarihi**, Sayı No: 253, Yıl: Aralık 1954, s. 8-9; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 10, Toplantı: 1, C 2, 1. Birleşim, 01.11.1954, s. 11; **Ayın Tarihi**, Sayı No: 255, Yıl: Şubat 1955, s. 18-19.

96 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 10, Toplantı: 2, C 8, 1. Birleşim, 01.11.1955, s. 10.

97 **Ayın Tarihi**, Sayı No: 246, Yıl: Nisan 1954, s. 24; Menderes'in 24 Mayıs 1954 tarihinde TBMM'de açıkladığı III. Hükümet Programı'nda bayındırlık alanında yapılacak çalışmalar hakkında verdiği bilgiler için Bk. TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 10, Toplantı: F, C 1, 3. Birleşim, 24.05.1954, s. 31.

98 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem:10, Toplantı: 3, C 14, 1. Birleşim, 01.11.1956, s. 6-7; Limanların modernleşme çalışmaları ile adeta Avrupa limanlarını andırdığını iddia eden Menderes'in ifadeleri için Bk. TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 10, Toplantı: 3, C 17, 49. Birleşim, 28.02.1957, s. 1235.

99 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 10, Toplantı: 1, C 5, 42. Birleşim, 18.02.1955, s. 210.

100 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 10, Toplantı: 1, C 5, 42. Birleşim, 18.02.1955, s. 227; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, 1955 Yılı Bütçe Kanunu Lâyihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası, Dönem: 10, Toplantı: 1, C 5, 08.02.1955, S Sayısı: 183, TBMM Matbaası, Ankara, 1955, s. 72.

IV. Menderes Hükümeti'nin 9 Aralık 1955 tarihinden 24 Ağustos 1956 tarihine kadar Maliye Bakanlığı görevini yürüten Nedim Ökmen, 1956 Yılı bütçe görüşmeleri esnasında yaptığı bir konuşmada liman ve iskele yetersizliği konusunda şöyle demiştir: *“İskele ve limansızlıktan iktisadiyatımızın ne büyük zararlar görmekte olduğunu tafsile hacet yoktur. Sadece bir misal olarak arz edeyim: 1945-1947 senelerinde harp sonu terakümü (birikmiş) olarak satılmış olan üç-dört yüz bin ton hububatın yolsuzluk ve limansızlık yüzünden uzun zamanlar ihracına ve teslimine imkân bulunamamıştı. İşte bu tecrübeler ve ihtiyacın böylece takdiri neticesidir ki 1950'den bu yana liman, iskele ve barınak inşasına da ne büyük ehemmiyet verildiği yüksek malûmlardır.”* Bu sözlerle Ökmen, limanların donanımlı hale getirilemeyişinin ülkenin dış ticaret ve ekonomisine önemli zararlar açtığını belirtmiştir¹⁰¹.

Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu'nun İzmir Alsancak Limanı'nın temel atma töreninde verdiği bilgilere göre: Karadeniz'de Hopa, Pazar, Rize, Çayeli, Vakfikebir, Bulancak, Ordu, Akçakoca iskeleleri; Marmara'da Boğaziçi, Gemlik, Mudanya, Lâpseki ve Çanakkale iskeleleri; Ege ve Akdeniz'de Marmaris, Fethiye, Finike, Alanya, Anamur ve Taşucu iskeleleri inşaatına başlanmış, Lâpseki, Mudanya, Akçakoca, Pazar, Şarköy, Çanakkale, Finike, Alanya, Taşucu, Fethiye ve Anamur iskeleleri tamamlanarak hizmete sokulmuştur¹⁰². 1958 yılı Şubat ayı itibariyle iskele inşaatlarına bakıldığında Rize, Çayeli, Bulancak, Ordu, Emirgân, Anadolu Hisarı, Beykoz, Marmaris, Gemlik iskeleleri tamamlanarak işletmeye açılmıştır. Ayrıca, Çardak, Fethiye, Paşabahçe, Hopa, Fındıklı, Vakfikebir, Ayancık, Ünye, Yalıköy, Eceabat, Kuşadası, Bodrum, Antalya, Sürmene, Görele, İğneada, Mürefte, Çeşme, Güllük, Perşembe, Marmara Adası, Dikili, Kartal ve Sinanköy iskeleleri ile Pendik rıhtımı ve Kefken barınağının yapımı sürdürülmüş, inşası kararlaştırılan 37 limanın etütleri tamamlanmıştır¹⁰³.

DP Hükümeti 1950-1957 yılları arasında, Zonguldak, Trabzon, Ereğli, İnebolu, Salıpazarı (İstanbul), Tophane (İstanbul) ve İskenderun limanları ile Amasra Barınma Limanı'nı hizmete açarak bu limanların yıllık kapasitesini

101 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 10, Toplantı: 2, C 10, 39. Birleşim, 20.02.1956, s. 310.

102 **Ayın Tarihi**, Sayı No: 255, Yıl: Şubat 1955, s. 19; **Ayın Tarihi**, Sayı No: 242, Yıl: Ocak 1954, s. 51-52; 1955 yılı sonu itibariyle liman ve iskele inşaatları durumları hakkında bilgi almak için Bk. TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 10, Toplantı: 2, C 10, 20.02.1956, s. 286-287.

103 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, 1958 Yılı Bütçe Kanunu Lâyihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası, Dönem: 11, Toplantı: 1, C 2, 19.02.1958, S. Sayısı: 31, TBMM Matbaası, Ankara, 1958, s. 22.

9 milyon 200 bin tona çıkarmıştır. Bütün liman, iskele ve barınak inşaatları için, 1940-1950 yılları arasında 41,5 milyon lira masraf edilmesine karşılık, 1950'den itibaren 740 milyon liralık bir program ile çalışılmış, 1957 yılı sonuna kadar bu rakamın 290 milyon lirası harcanmıştır. Yine bu program kapsamında 1957 yılına bakarak 1958 yılı bütçesine liman iskele ve barınaklarla ilgili 45,5 milyon lira fazla ile 115 milyon liralık bir ödenek tahsis edilmiştir¹⁰⁴.

DP hükümetleri 1950 yılından 1959 yılına kadar olan dokuz yıllık dönemde liman, iskele ve barınakların yapılandırılmasında büyük çaba göstererek 460 milyon 661 bin liralık bir yatırım yapmıştır. Tamamı 1961 yılında uygulanacak programa göre 181 milyon liranın daha harcanması planlanmıştır¹⁰⁵. Ayrıca 1950 yılında, tabiat şartları uygun olduğunda yükleme-boşaltma yapılabilen limanların toplam kapasitesi 11 milyon ton iken, yatırımların bitirilmesi durumunda bu miktarın 79 milyon 500 bin tona yükseltilmesi öngörülmüştür¹⁰⁶.

Ülkede liman ve sınırlar: Karadeniz, İstanbul ve Marmara, Bulgar sınırı, Yunan sınırı, Ege Denizi, Akdeniz, Hatay, Suriye sınırı, Irak sınırı, İran sınırı ve Rusya sınırı olmak üzere 11 gruba ayrılmıştır¹⁰⁷.

Türkiye'de 1959 yılında bölgeler itibariyle liman, iskele ve barınak inşaatlarının durumu şöyledir:

104 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 11, Toplantı: 1, C 2, 42. Birleşim, 19.02.1958, s. 159, 172; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 10, Toplantı: 3, C 17, 41. Birleşim, 20.02.1957, s. 321; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, 1957 Yılı Bütçe Kanunu Lâyihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası, Dönem: 10, Toplantı: 3, C 17, 20.02.1957, S. Sayısı: 61, TBMM Matbaası, Ankara, 1957, s. 20: İskenderun Limanının genişletilme ve ıslah çalışmaları Ağustos 1956, Salıpzararı rıhtım ve ambarları inşaatı Kasım 1956'da tamamlanmıştır. TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 10, Toplantı: 3, C 17, 20.02.1957 s. 336.

105 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 11, Toplantı: 3, C 12, 41. Birleşim, 19.02.1960, s. 31-32; 1959 yılına kadar limanlara yapılan 460 milyon 661 liralık yatırımın 1961 yılı sonunda 181 milyon liranın daha harcanması ile 642 milyon liraya çıkarıldığı görülmektedir. Haluk Cillov, **Türkiye Ekonomisi**, s. 393.

106 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, 1960 Yılı Muvazene-i Umumiye Kanunu Lâyihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası Dönem: 11, Toplantı: 3, C 12, 19.02.1960, S. Sayısı: 43, TBMM Matbaası, Ankara, 1960, s. 35.

107 Bu sınır ve limanların adları ile 1938-1952 yılları arasında ithalat ve ihracat değerleri için Bk. İGM, **İstatistik Yıllığı 1950**, Yayın No: 328, Ankara, 1950, s. 298-301; İGM, **Küçük İstatistik Yıllığı 1951**, Yayın No: 343, İstanbul, 1952, s. 324; İGM, **İstatistik Yıllığı 1952**, Yayın No: 342, Ankara, 1952, s. 460; İGM, **İstatistik Yıllığı 1953**, Yayın No: 360, Ankara, 1953, s. 402.

II.1. Akdeniz Bölgesi Liman ve İskeleleri

Akdeniz Bölgesinde yer alan ve 2 Nisan 1954'te Hollandalı bir firma olan *Hollanda Kraliyet Liman İnşaat Şirketi*'ne ihale edilen Mersin Limanı'nın yapılan antlaşma gereği ana kısımları 3,5 yıl içinde, diğer yardımcı tesislerle birlikte kalanının 5,5 yıl içerisinde tamamlanması kararlaştırılmıştır¹⁰⁸. 1954 yılı sonunda inşaatına başlanan limanın 68 milyon 868 bin lira olan keşif bedelinin, ilâve ve tadillerle birlikte 143 milyon liraya ulaşması düşünülmüştür. Limanın 6 bin 58 metre uzunluğundaki dalga kıranından 5.900 metresi bitirilirken, 1.523 metre uzunluğu, 10 metre derinliği, 667 metre uzunluğu 6 metre derinliği ve 215 metre uzunluğu ve 4 metre derinliği bulunan rıhtımları tamamlanmıştır. 13 muhtelif tipte vapurun rıhtımlara yanaşarak yükleme-boşaltma imkânına kavuşması ve limanın yıllık kapasitesinin, petrol dışında 1,5 milyon tona, ilerleyen süreçte ise 7,5 milyon tona çıkarılması öngörülmüştür¹⁰⁹.

Akdeniz bölgesinin önemli limanları arasında bulunan İskenderun Limanı'na 1954-1957 yılları arasında 10 milyon lira masraf edilerek başlanan krom, kömür ve zahire yükleme tesisleri tamamlanmış, 1950 yılında 450 bin ton olan limanın kapasitesi 1 milyon 188 bin tona yükseltilmiştir. Buna rağmen ihtiyaç karşılanamadığından limanın genişletme projesi hazırlanmıştır. Bu projenin bitirilmesi halinde liman kapasitesinin ilk etapta 4 milyon, ilerleyen süreçte 6 milyon tona yükseltilmesi düşünülmüştür. Akdeniz bölgesinde, ayrıca Finike, Alanya, Taşucu, Anamur iskele inşaatları ile Antalya küçük taşıt limanının yapılandırılması çalışmaları tamamlanmıştır¹¹⁰.

108 İbrahim Halil Aytar, **Kuruluşundan Modern Limanın İnşasına Mersin Kenti'nin ve Limancılık Faaliyetlerinin Gelişimi**, Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Mersin, 2015, s. 294.

109 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, 1960 Yılı Muvazene-i Umumiye Kanun, s. 35; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 11, Toplantı: 2, C 7, 40. Birleşim, 20.02.1959, s. 300; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, 1959 Yılı Bütçe Kanunu Lâyihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası, Dönem: 11, Toplantı: 2, C 7, 20.02.1959, S. Sayısı: 41, TBMM Matbaası, Ankara, 1959, s. 24; "Modern Mersin Limanı Yurt Hizmetine Girdi", **Yeni Kastamonu**, 29 Nisan 1960, Sayı No: 766; Bayındırlık Bakanlığının liman, iskele ve barınaklarla ilgili çalışmaları için Bk. **BCA**, Fon No: 30 1 0 0-Kutu No: 74-Dosya No: 469-Sıra No: 18.

110 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, 1960 Yılı Muvazene-i Umumiye Kanun, s. 35; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 11, Toplantı: 2, C 7, 40. Birleşim, 20.02.1959, s. 300; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri Dönem: 11, Toplantı: 2, C 7, 20.02.1959 s. 273.

II.2. Marmara Bölgesi Liman ve İskeleleri

Marmara bölgesinin önemli limanları arasında bulunan Haydarpaşa Limanı'na ıslah ve genişletilme çalışmaları için 48 milyon liralık ödenek ayrıılırken, bunun 24 milyon lirası harcanmıştır. Genişletilme çabalarının birinci kısmını teşkil eden 645 metre uzunluğundaki rıhtım, 760 metre uzunluğundaki dalgakıran, 1.500 m² genişliğindeki 3 ambar ile yol ve demiryolları inşaatı tamamlanarak hizmete girmiştir. İkinci kısım genişletilme çalışmaları arasında yer alan 570 metre uzunluğundaki dalgakıranın 140 metrelik kısmı tamamlanmıştır. İnşaatın 1961 yılında bitirilmesi halinde Haydarpaşa rıhtımının 7 adet 10 bin tonluk geminin yanaşmasına elverişli hale gelmesi ve yükleme boşaltma kapasitesinin 1 milyon tona yükseltilmesi öngörülmüştür. Marmara bölgesinin önemli limanları arasında yer alan Salıpazarı Rıhtım ve Ambarlarının 1953 yılında başlanan inşaatına 1959 yılının sonuna kadar 10 milyon lira harcanmış, 310 metre rıhtım ve 16 bin m²lik 2 ambar tamamlanarak 1957 yılında hizmete girmiştir. Ayrıca, 1956 yılında başlanan antrepo inşaatı için 16,5 milyon liralık harcama yapılmıştır. 1956 yılında inşasına başlanıp 19 milyon lira harcanması ile 1958 yılında tamamlanan ve Denizcilik Bankası tarafından işletilen Tophane rıhtım ve ambar tesisleri, 290 metre uzunluğunda rıhtımı ve 16 bin m²lik iki ambarı ile hizmet vermiştir. Marmara bölgesinde inşa edilen bu tesislerden başka İstanbul Boğaziçi iskeleleri, Şarköy, Çanak-kale, Çardak, Lâpseki, Mudanya, Gemlik, Kartal, Sincanköy, Marmara adası, Mürefte ve Ecaabat iskeleleri ile Pendik rıhtımı ve Samanlıdere, Şarköy tara-maları tamamlanarak hizmete açılmıştır¹¹¹.

II.3. Karadeniz Bölgesi Liman ve İskeleleri

1953 yılında inşasına başlanan ilâve ve tadilatlarla 112 milyon liraya mal olması düşünülen Karadeniz bölgesinin önde gelen limanları arasında bulunan Samsun Limanı'na 1959 yılı sonuna kadar 82,5 milyon lira harcanmıştır. 1950 yılında limanın 189 bin ton olan yükleme-boşaltma kapasitesinin çalışmaların tamamlanmasının ardından 1961 yılında 750 bin tona, ilerleyen yıllarda da 6 milyon tona ulaşması öngörülmüştür. Bölgenin önemli limanlarından biri olan ve 1954 yılında inşasına başlanılan Giresun Limanı'na 15 milyon 900 bin lira harcanmıştır. Limanın 375 metre uzunluğu, 8 metre derinliği ve yine 270 metre

111 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, 1960 Yılı Muvazene-i Umumiye Kanunu, s. 35-36; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 11, Toplantı: 2, C 7, 40. Birleşim, 20.02.1959, s. 300.

uzunluğu ve 4 metre derinliği bulunan rıhtımları tamamlanarak hizmete açılmıştır. Ayrıca 1959 yılında 350 metre uzunluğunda ikinci derecede bir dalgakıran ile beton alan kaplaması işi ihale edilerek dalgakıranın 150 metrelik kısmı tamamlanmış, kalanının ise 1961 yılı Şubat ayında bitirilmesi kararlaştırılmıştır. Giresun Limanı'nın yükleme-boşaltma kapasitesi 1950 yılında 25 bin ton iken, 1959 yılında 71 bin tona ulaşmış, rıhtımların vinçlerle donatılmasından sonra kapasitenin 500 bin tona yükseltilmesi öngörülmüştür. Karadeniz bölgesinde 1950 yılında kapasitesi 1 milyon 490 bin ton olan Zonguldak Limanı'nın yapılan genişletilme çalışmaları ardından, 3 milyon 200 bin ton yükleme-boşaltma imkânına; 1950 yılındaki kapasitesi 209 bin ton olan Ereğli Limanı'nın 1 milyon ton yükleme-boşaltma imkânına ulaştığı görülmüştür. Rıhtımların vinçlerle tamamen teçhizinden sonra Ereğli Limanı'nın da 2 milyon ton kapasiteye yükseleceği düşünülmüştür. Trabzon Limanının 1950 yılındaki kapasitesi 111 bin ton iken, 1959 yılında 250 bin tona ulaşmış, rıhtımların donanımlı hale gelmesinden sonra yükleme-boşaltma miktarının 500 bin tona, ilerleyen yıllarda da 1 milyon 250 bin tona yükseltilmesi planlanmıştır. Karadeniz bölgesinde liman faaliyetlerinin yanı sıra Çayeli, Pazar, Rize, Bulancak, Ordu, Akçakoca, Ayançık, Hopa iskelelerinin inşaatı tamamlanarak hizmete girmiştir. Ayrıca 1961 yılında Sinop iskelesinin tamamlanmasıyla birlikte 2 adet 7.500 tonluk geminin yanaşabileceği öngörülmüştür¹¹².

II.4. Ege Bölgesi Limanları

Ege bölgesi limanları arasında bulunan ve 1958 yılında tamamlanan İzmir Alsancak Limanı'na 50 milyon 500 bin lira harcanmıştır. 1959 yılında 750 bin ton kapasite ile çalışan limanın rıhtım, yükleme-boşaltma tesislerinin tamamlanması durumunda kapasitenin 1,5 milyon tona yükseltilmesi planlanmıştır. Öte yandan, İzmir şehir limanının 1950 yılında 628 bin ton olan yükleme-boşaltma hacmi 1959 yılında 1,5 milyon tona ulaşmıştır. Limanlardan başka Ege bölgesinde Marmaris, Fethiye iskeleleri ve Bodrum barınağı inşaatı ile Ayvalık taraması tamamlanarak hizmete açılmıştır. 1950 yılından itibaren 9 yıl içerisinde üzerinde çalışılan liman inşaatlarının tamamlanmasıyla 17 bin 920 metre dalgakıran, 13.300 metre rıhtım ve yanaşma yeri, 170 bin 500 metrekare kapalı alanın hizmete girmesi öngörülmüştür. Bunun yanı sıra 8 bin

112 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, 1960 Yılı Muvazene-i Umumiye Kanunu..., s. 36; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 11, Toplantı: 3, C 12, 19.02.1960, s. 263.

500 metre kıyı müdafaası, 20 milyon m³ tarama, 6 milyon 730 bin m³ dolgu, 1 milyon 700 m³ hafriyat yapılmış, 16 milyon 240 bin m³ anroşman¹¹³, 1 milyon 323 bin 500 metreküp beton dökümü planlanmıştır¹¹⁴.

1950-1959 yılları arasındaki dokuz yıllık dönemde liman, iskele ve barınakların inşaatı için 461 milyon liralık bir yatırım yapılmış, programlaştırılan çalışmalar için de 180 milyon liranın daha harcanması öngörülmüştür¹¹⁵. Bu yatırımlar sonucu limanların toplam kapasitesi 1950 yılında 6.676.000 ton iken, 1954 yılında 9.459.000 tona 1958 yılında ise 8.930.000 tona çıkarılmıştır.

113 Kıyı yapılarına etki eden dalgayı önlemek amacıyla destek olarak kullanılan büyük kütleli taş bloklara anroşman denmiştir.

114 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, 1960 Yılı Muvazene-i Umumiye Kanunu..., s. 36-37; İzmir Alsancak Limanı'nın 1957-1960 yıllarında kaydettiği gelişmeler için Bk. Kemal Arı, **100. Yıldönümünde İzmir Deniz Nakliyeciliği Derneği Tarihi**, İzmir Deniz Nakliyeciliği Derneği Yayınları, İzmir, 2014, s. 200-224.

115 TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 11, Toplantı: 3, C 12, 41. Birleşim, 19.02.1960, s. 31-32; Karadeniz halkı limanlardan sadece Haziran, Temmuz ve Ağustos aylarında yararlanabildiği için DP döneminde liman ve iskele faaliyetleri oldukça önem kazanmıştır. Rıfkı Salim Burçak, **On Yılın Anıları 1950-1960**, Ankara, 1998, s. 766.

SONUÇ

Cumhuriyetin ilanından hemen sonra savaştan çıkmış ve yıkıma uğramış bir Türk devletinin kalkınma ve gelişmesi için sermayeye ihtiyaç duyulmuştur. Bu sermayenin öncelikle ülkenin yer altı ve yer üstü kaynaklarının değerlendirilip ihracat imkânlarının artırılmasıyla elde edilebileceğini düşünen Cumhuriyet hükümetleri, ürünlerin dış ülkelere açılış kapısı olan liman ve iskelelere önem vermeye başlamıştır. Bu suretle, ilk etapta deniz ticaretinin geliştirilmesi ve ekonominin canlandırılması için liman ve iskelelerle ilgili yasal düzenlemeler yapılmıştır. Akabinde yabancıların ellerinde bulunan liman ve iskeleler, 1925 yılında tarifeleri hükümetçe tespit edilip kontrol altında tutulan ve yerli sermaye ile kurulan Türk anonim şirketlere devredilmiştir. Ayrıca liman faaliyetlerinin kamu hizmeti kapsamına alınması için de çalışmalar yürütülmüştür.

Bu gelişmelerin yanı sıra kapitülasyonların kaldırılarak 815 sayılı Kabotaj Kanunu'nun kabul edilmesi ve deniz ticaretinin ulusal bir kimlik kazanmasıyla Türkiye'nin bütün sahillerinde taşımacılık ve ticaret yapma hakkı Türk sancağı taşıyan gemilere verilmiştir.

Deniz taşımacılığı ve ticaretinin millileşmesinin yanı sıra 1939 yılında kabul edilen 3633 sayılı Kanun ile Ulaştırma Bakanlığına bağlı Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü ile Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü kurulmuş, liman hizmetleri Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğüne verilmiştir. 24 Ocak 1944 tarihinde çıkarılan 4517 sayılı Kanunla da Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü, Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğüne dönüştürülmüştür.

DP'nin iktidara gelmesiyle birlikte limanların inşa, ıslah ve yapılandırılması amacıyla 1950-1959 döneminde iç ve dış finansman kaynakları seferber edilerek 460 milyon liranın üzerinde bir harcama yapılmıştır. Yapılan bu harcamalar ve limanların daha donanımlı hale getirilmesiyle bir yandan limanların yükleme- boşaltma kapasiteleri artırılırken öbür yandan dış ticaret hacmi yükseltilmiştir.

Limanların yükleme-boşaltma imkânlarının elverişli duruma getirilmesi sayesinde dış ülkelerden çay, kahve, kakao, çikolata, kâğıt, dokuma, kauçuk, hazır ilaç, serum, tıbbi ve kimyevi madde, cam, demir, çelik, makine, saat, optik, teknik cihaz, akaryakıt, yağ ve boya ürünleri ile tarım aleti ve kara taşıtı gibi çeşitli ürünler ithal edilerek tüketim malları ihtiyacı giderilmiş, mal yeter-

sizliğinden kaynaklanan krizler önlenmiştir. Bunun yanı sıra kabuklu meyve, üzüm, incir, kuru sebze, tohum, afyon, hububat, deri, kürk, balık, yumurta, palamut, meyan kökü, tütün ve canlı hayvan ve maden ürünlerinin ihracatının yapılması, sektörlerin hayat bulmaları ve ülkeye döviz kazandırılmasının önünü açmıştır.

Sonuç itibariyle Cumhuriyet döneminde liman ve iskelelerin Türkiye'nin bütün ihracat mallarının yabancı ülkelere açılan kapısı olması, bir yandan üretimi teşvik edip bu alanda artışları tetiklerken, öbür yandan sektörler bazında istihdam imkânlarını genişleterek millî ekonomiye katkı sağlamıştır.

KAYNAKÇA

I. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ (BCA)

- BCA, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 55-Dosya No: 47-Sıra No: 19.
_____, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 63-Dosya No: 30-Sıra No: 8.
_____, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 87-Dosya No: 62-Sıra No: 3.
_____, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 98-Dosya No: 30-Sıra No: 3.
_____, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 101-Dosya No: 35-Sıra No: 12.
_____, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 104-Dosya No: 9-Sıra No: 22.
_____, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 105-Dosya No: 24-Sıra No: 16.
_____, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 88-Dosya No: 94-Sıra No: 14.
_____, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 110-Dosya No: 16-Sıra No: 10
_____, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 89-Dosya No: 117-Sıra No: 5
_____, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 90-Dosya No: 12-Sıra No: 19.
_____, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 51-Dosya No: 4-Sıra No: 17.
_____, Fon No: 30 18 1 2-Kutu No: 100-Dosya No: 110-Sıra No: 5.
_____, Fon No: 30 10 0 0-Kutu No: 14-Dosya No: 81-Sıra No: 1.
_____, Fon No: 30 1 0 0-Kutu No: 74-Dosya No: 471-Sıra No: 12.
_____, Fon No: 30 11 1 0-Kutu No: 272-Dosya No: 29-Sıra No: 4.
_____, Fon No: 30 1 0 0-Kutu No: 74-Dosya No: 469-Sıra No: 18.

II. RESMİ YAYINLAR

1. Türkiye Büyük Millet Meclisi, Kanunlar Dergisi, Zabıt Ceridesi ve Tutanak Dergisi

- TBMM, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 2, C 2, 06.04.1340, s. 311.
_____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 2, C 3, 14.04.1341, s. 184-186.
_____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 2, C 3, 22.04.1341, s. 267-270.
_____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 2, C 3, 22.04.1341, s. 271.
_____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 2, C 4, 16.01.1926, s. 271.
_____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 2, C 4, 28.02.1926, s. 356-359.

- _____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 2, C 4, 19.04.1926, s. 571-572.
- _____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 2, C 5, 25.12.1926, s. 16.
- _____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 2, C 5, 27.12.1926, s. 20-23.
- _____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 2, C 5, 22.05.1927, s. 197-204.
- _____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 2, C 5, 18.06.1927, s. 424.
- _____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 3, C 7, 05.01.1929, s. 114-136.
- _____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 3, C 8, 31.05.1931, s. 653.
- _____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 4, C 12, 08.05.1933, s. 297.
- _____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 4, C 12, 23.05.1933, s. 582.
- _____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 4, C 13, 27.05.1934, s. 335-343.
- _____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 4, C 13, 18.06.1934, s. 852.
- _____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 5, C 16, 08.06.1936, s. 803-804.
- _____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 4, C 16, 10.06.1936, s. 942-946.
- _____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 5, C 17, 11.06.1937, s. 985-986.
- _____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 6, C 20, 07.06.1939, s. 538-544.
- _____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 6, C 23, 14.08.1942, s. 893-895.
- _____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 7, C 26, 24.01.1944, s. 45-47.
- _____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 7, C 26, 02.08.1944, s. 739.
- _____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 7, C 28, 13.02.1946, s. 593.
- _____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 9, C 33, 23.05.1951, s. 777-778.
- _____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 9, C 36, 27.11.1953, s. 12.
- _____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 9, C 36, 27.01.1954, s. 123-124.
- _____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 10, C 37, 20.05.1955, s. 1054.
- _____, **Kanunlar Dergisi**, Dönem: 10, C 39, 10.09.1957, s. 1212.
- _____, **Zabıt Ceridesi**, 1337 Muvazene-i Umumiye Kanunu Lâyihası ve Muvazene-i Maliye Encümeni Mazbatası, Dönem: 1, Toplantı: 3, C 17, 21.02.1338, S. Sayısı: 7, TBMM Matbaası, Ankara, 1338, s. 7.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 1, Toplantı: 4, C 28, Birinci İçtima, 01.03.1339, s. 9.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 2, Toplantı: 1, C 6, 107. Birleşim, 20.02.1340, s. 179.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 2, Toplantı: 2, C 20, 13. Birleşim, 27.11.1340, s. 399.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 2, Toplantı: 2, C 18, 102. Birleşim, 14.04.1341, s. 20.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 2, Toplantı: 3, C 19, Birinci İçtima, 1 Teşrinisani 1341, s. 9.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 2, Toplantı: 3, C 25, 99. Birleşim, 15.05.1926, s. 141-144.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 2, Toplantı: 4, C 31, 48. Birleşim, 09.04.1927, s. 8.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 2, Toplantı: 4, C 32, 72. Birleşim, 26.05.1927, s. 476.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Maliye Vekâleti 1927 Yılı Bütçesi Munzamma Itası Hakkındaki 2/55 Numaralı Teklifi Kanunisi ve Bütçe Encümeni Mazbatası, Dönem: 3, Toplantı: 1, C 3, 62. Birleşim, 19 Nisan 1928, S. Sayısı:101, s. 137.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 3, Toplantı: 1, C 3, 62. Birleşim, 19 Nisan 1928, s. 157.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 3, Toplantı: 1, C 4, 82. Birleşim, 24.05.1928, s. 349.

_____, **Zabıt Ceridesi**, 1930 Senesi Bütçesi Hakkında Umumî Mazbata, Dönem: 3, Toplantı: 3, C 19, 17.05.1930, s. 12/12.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 3, Toplantı: 3, C 21, 84. Birleşim, 02.10.1930, s. 35.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 4, Toplantı: F., C 3, 27. Birleşim, 14.07.1931, s. 125.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 4, Toplantı: F., C 1, 6. Birleşim, 28.05.1931 s. 73.

_____, **Zabıt Ceridesi**, 1931 Senesi Bütçesi Hakkında 1/80 Numaralı Kanun Lâyihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası, Dönem: 4, Toplantı: F., C 3, 14.07.1931, S. Sayısı: 50, s. 127.

_____, **Zabıt Ceridesi**, 1932 Senesi Bütçe Kanunu Lâyihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası, Dönem: 4, Toplantı: 1, C 9, 20.06.1932, Sıra No: 156, TBMM Matbaası, Ankara, 1932, s. 177.

_____, **Zabıt Ceridesi**, 1933 Malî Senesi Muvazene-i Umumiye Kanunu Lâyihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası, Dönem: 4, Toplantı: 2, C 15, 15.05.1933, Sıra No: 156, Sıra No: 165, TBMM Matbaası, Ankara, 1933, s. 99, 275.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 4, Toplantı: 3, C 22, 58. Birleşim, 27.05.1934, s. 303.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 4, Toplantı: 3, C 22, 27.05.1934, s. 145.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 5, Toplantı: F. C 1, 2. Birleşim, 07.03.1935, s. 27.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 5, Toplantı: F., C 3, 22.05.1935, s. 153.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 5, Toplantı: 1, C 11, 25.05.1936, s. 152.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 5, Toplantı: 2, C. 18, 24.05.1937, s. 161.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 5, Toplantı: 3, C 20, 1. Birleşim, 01.11.1937, s. 5.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 5, Toplantı: 3, C 20, 3. Birleşim, 08.11.1937, s. 28-29.

_____, **Zabıt Ceridesi** Masraf Bütçeleri, Dönem: 5, Toplantı: 3, C 25, 23.05.1938, s. 1961.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Varidat Bütçesi, Dönem: 6, Toplantı: F., C 2, 22.05.1939, s. C/7.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 6, Toplantı: 1, C 11, 27.05.1940, s. 179.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 6, Toplantı: 2, C 18, 26.06.1941, s. 257-258.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 6, Toplantı: 3, C 25, 62. Birleşim, 25.05.1942, s. 266.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 6, Toplantı: 3, C 25, 25.05.1942, s. 247.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 7, Toplantı: F., C 2, 24.05.1943, s. 224.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 7, Toplantı: 1, C 10, 22.05.1944, s. 249.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 7, Toplantı: 2, C 14, 1. Birleşim, 01.11.1944, s. 5.

_____, **Tutanak Dergisi**, 1945 Yılı Yedi Aylık Gider Bütçeleri, Dönem: 7, Toplantı: 2, C 14, 21.05.1945, s. 312.

_____, **Tutanak Dergisi**, 1946 Yılı Gider Bütçeleri, Dönem: 7, Toplantı: 3, C 20, 17.12.1945, s. 273.

_____, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 8, Toplantı: 0, C 1, 3. Birleşim, 14.08.1946, s. 36.

_____, **Tutanak Dergisi**, 1947 Yılı Gider Bütçeleri Dönem: 8, Toplantı: 1, C 3, 18.12.1946, s. 202, 282.

_____, **Tutanak Dergisi**, 1948 Yılı Gider Bütçeleri Dönem: 8, Toplantı: 2, C 8, 26.12.1947, s. 209, 304-305.

_____, **Tutanak Dergisi**, 1949 Yılı Gider Bütçeleri Dönem: 8, Toplantı: 3, C 16, 21.02.1949, s. 320-321.

_____, **Tutanak Dergisi**, 1950 Yılı Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Bütçesi, Dönem: 8, Toplantı: 4, C 24, 24.02.1950, S. Sayısı: 156, s. 9.

_____, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 8, Toplantı: 4, C 24, 55. Birleşim, 24.02.1950, s. 1180.

_____, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 8, Toplantı: 4, C 24, 56. Birleşim, 25.02.1950, s. 1231-1235.

_____, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Toplantı: 1, C 2, 1. Birleşim, 01.11.1950, s. 7.

_____, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Toplantı: 1, C 5, 45. Birleşim, 19.02.1951, s. 207.

_____, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Toplantı: 1, C 6, 58. Birleşim, 30.03.1951, s. 64.

_____, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Toplantı: 2, C 10, 1. Birleşim, 01.11.1951, s. 10.

_____, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Toplantı: 2, C 13, 42. Birleşim, 20.02.1952, s.367- 368.

_____, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Toplantı: 3, C 17. 1. Birleşim, 01.11.1952, s. 11.

_____, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Toplantı: 3, C 20, 44. Birleşim, 16.02.1953, s. 318.

_____, **Tutanak Dergisi**, 1953 Yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Bütçe Komisyonu Raporu, Dönem: 9, Toplantı: 3, C 20, 16.02.1953, S. Sayısı: 108, TBMM Basımevi, Ankara, 1953, s. 322.

_____, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Toplantı: 4, C 25, 1. Birleşim, 01.11.1953, s. 8-9.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 9, Toplantı: 4, C 28, 45. Birleşim, 18.02.1954, s. 532.

_____, **Zabıt Ceridesi**, 1954 Yılı Bütçe Kanunu Lâyihası ve Bütçe Komisyonu Raporu, Dönem: 9, Toplantı: 4, C 28, 18.02.1954, S. Sayısı: 109, TBMM Basımevi, Ankara, 1954, s. 76.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 10, Toplantı: F., C 1, 3. Birleşim, 24.05.1954, s. 31.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 10, Toplantı: 1, C 2, 1. Birleşim, 01.11.1954, s. 11.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 10, Toplantı: 1, C 5, 42. Birleşim, 18.02.1955, s. 210, 227.

_____, **Zabıt Ceridesi**, 1955 Yılı Bütçe Kanunu Lâyihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası, Dönem: 10, Toplantı: 1, C 5, 08.02.1955, S Sayısı: 183, TBMM Matbaası, Ankara, 1955, s. 72.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 10, Toplantı: 2, C 8, 1. Birleşim, 01.11.1955, s. 10.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 10, Toplantı: 2, C 10, 39. Birleşim, 20.02.1956, s. 310.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 10, Toplantı: 2, C 10, 20.02.1956, s. 286-287.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 10, Toplantı: 3, C 14, 1. Birleşim, 01.11.1956, s. 6-7.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 10, Toplantı: 3, C 17, 41. Birleşim, 20.02.1957, s. 321.

_____, **Zabıt Ceridesi**, 1957 Yılı Bütçe Kanunu Lâyihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası, Dönem: 10, Toplantı: 3, C 17, 20.02.1957, S. Sayısı: 61, TBMM Matbaası, Ankara, 1957, s. 20.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 10, Toplantı: 3, C 17, 20.02.1957 s. 336.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 10, Toplantı: 3, C 17, 49. Birleşim, 28.02.1957, s. 1235.

_____, **Zabıt Ceridesi**, 1958 Yılı Bütçe Kanunu Lâyihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası, Dönem: 11, Toplantı: 1, C 2, 19.02.1958, S. Sayısı: 31, TBMM Matbaası, Ankara, 1958, s. 22.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 11, Toplantı: 1, C 2, 42. Birleşim, 19.02.1958, s. 159, 172.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 11, Toplantı: 2, C 7, 40. Birleşim, 20.02.1959, s. 300

_____, **Zabıt Ceridesi**, 1959 Yılı Bütçe Kanunu Lâyihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası, Dönem: 11, Toplantı: 2, C 7, 20.02.1959, S. Sayısı: 41, TBMM Matbaası, Ankara, 1959, s. 24.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri Dönem: 11, Toplantı: 2, C 7, 20.02.1959 s. 273.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 11, Toplantı: 3, C 12, 41. Birleşim, 19.02.1960, s. 31-32.

_____, **Zabıt Ceridesi**, 1960 Yılı Muvazene-i Umumiye Kanunu Lâyihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası Dönem: 11, Toplantı: 3, C 12, 19.02.1960, S. Sayısı: 43, TBMM Matbaası, Ankara, 1960, s. 35-37.

_____, **Zabıt Ceridesi**, Masraf Bütçeleri, Dönem: 11, Toplantı: 3, C 12, 19.02.1960, s. 263.

2. Resmî Gazete

Resmî Gazete, Sayı No: 95, 20 Nisan 1341.

_____, Sayı No: 99, 2 Mayıs 1341.

_____, Sayı No: 280, 25 Ocak 1926.

_____, Sayı No: 319, 11 Mart 1926.

_____, Sayı No: 359, 29 Nisan 1926.

_____, Sayı No: 541, 3 Ocak 1927.

_____, Sayı No: 543, 8 Ocak 1927.

_____, Sayı No: 598, 31 Mayıs 1927.

_____, Sayı No: 619, 18 Haziran 1927.

_____, Sayı No: 1090, 12 Ocak 1929.

_____, Sayı No: 1509, 2 Haziran 1930.

_____, Sayı No: 2400, 14 Mayıs 1933.

_____, Sayı No: 2413, 29 Mayıs 1933.

_____, Sayı No: 2713, 29 Mayıs 1934.

_____, Sayı No: 2735, 25 Haziran 1934.

_____, Sayı No: 3329, 13 Haziran 1936.

_____, Sayı No: 3331, 16 Haziran 1936.

_____, Sayı No: 3639, 24 Haziran 1937.

_____, Sayı No: 4234, 16 Haziran 1939.

_____, Sayı No: 5189, 20 Ağustos 1942.

_____, Sayı No: 5616, 1 Şubat 1944.

- _____, Sayı No: 5777, 8 Ağustos 1944.
_____, Sayı No: 6238, 21 Şubat 1946.
_____, Sayı No: 7823, 1 Haziran 1951.
_____, Sayı No: 8574, 4 Aralık 1953.
_____, Sayı No: 8625, 4 Şubat 1954.
_____, Sayı No: 9013, 27 Mayıs 1955.
_____, Sayı No: 9705, 13 Eylül 1957.

3. Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü (İGM) ve Devlet İstatistik Enstitüsü (DİE) Yayınları

- İGM, İstatistik Yıllığı 1929**, Yayın No: 8, Ankara, 1929, s. 261.
_____, **İstatistik Yıllığı 1930**, Ankara, 1930, s. 397-403.
_____, **İstatistik Yıllığı 1930-1931**, Yayın No: 14, Ankara, 1931, s. 339.
_____, **İstatistik Yıllığı 1931-1932**, Yayın No: 21, Ankara, 1932, s. 355.
_____, **İstatistik Yıllığı 1932-1933**, Yayın No: 34, Ankara, 1933, s. 408.
_____, **1934-1935 İstatistik Yıllığı**, Ankara, 1935, s. 640-643.
_____, **İstatistik Yıllığı 1935-1936**, Yayın No: 88, Ankara, 1936, s. 401, 449.
_____, **İstatistik Yıllığı 1936-1937**, Yayın No: 115, Ankara, 1937, s. 435.
_____, **İstatistik Yıllığı 1938-1939**, Yayın No: 142, Ankara, 1939, s. 486.
_____, **İstatistik Yıllığı 1939-1940**, Yayın No: 159, Ankara, 1940, s. 529.
_____, **İstatistik Yıllığı 1942-1943**, Yayın No: 226, Ankara, 1944, s. 366.
_____, **İstatistik Yıllığı 1942-1945**, Yayın No: 255, Ankara, 1946, s. 503.
_____, **Küçük İstatistik Yıllığı 1947-1950**, Yayın No: 330, Ankara, 1951, s. 341-342.
_____, **İstatistik Yıllığı 1948**, Yayın No: 285, Ankara, 1948, s. 569-575.

_____, **Küçük İstatistik Yıllığı 1948**, Yayın No: 290, Ankara, 1948, s. 547-549.

_____, **İstatistik Yıllığı 1949**, Yayın No: 303, Ankara, 1949, s. 393-398.

_____, **Küçük İstatistik Yıllığı 1949**, Yayın No: 313, Ankara, 1949, s. 341.

_____, **İstatistik Yıllığı 1950**, Yayın No: 328, Ankara, 1950, s. 298-301.

_____, **Küçük İstatistik Yıllığı 1951**, Yayın No: 343, İstanbul, 1952, s. 324.

_____, **İstatistik Yıllığı 1951**, Yayın No: 332, Ankara, 1951, s. 432.

_____, **İstatistik Yıllığı 1952** Yayın No: 342, Ankara, 1952, s. 460.

_____, **İstatistik Yıllığı 1953**, Yayın No: 360, Ankara, 1953, s. 402.

_____, **1959 İstatistik Yıllığı**, Yayın No: 380, Ankara, 1959, s. 489.

DİE, **İstatistik Yıllığı 1960-1962**, Yayın No: 460, Ankara, 1962, s. 559.

_____, **1963 Türkiye İstatistik Yıllığı**, Yayın No: 490, Ankara, 1963, s. 511.

_____, **19. Yüzyılda Osmanlı Ticareti**, Haz. Şevket Pamuk, Yayın No: 1831, Ankara, 1995, s. 32-33.

_____, **Osmanlı Sanayii 1913, 1915 Yılları Sanayi İstatistiki**, Haz. Gündüz Ökçün, Yayın No: 2024, Ankara, 2003, s. 50.

4. Ayın Tarihi (Başbakanlık Basın Yayın Enformasyon Genel Müdürlüğü)

Ayın Tarihi, Sayı No: 198, Yıl: Mayıs 1950, s. 2.

_____, Sayı No: 217, Yıl: Aralık 1951, s. 64.

_____, Sayı No: 219, Yıl: Şubat 1952, s. 68.

_____, Sayı No: 227, Yıl: Ekim 1952, s. 22.

_____, Sayı No: 238, Yıl: Eylül 1953, s. 25.

_____, Sayı No: 239, Yıl: Ekim 1953, s. 22.

_____, Sayı No: 242, Yıl: Ocak 1954, s. 7-8, 51-52.

_____, Sayı No: 246, Yıl: Nisan 1954, s. 24.

_____, Sayı No: 253, Yıl: Aralık 1954, s. 8-9

_____, Sayı No: 255, Yıl: Şubat 1955, s. 18-19.

III. SÜRELİ YAYINLAR

A. Gazeteler

Akşam (1951)

Cumhuriyet (1950)

Milliyet (1951)

Yeni İstanbul, (1950)

Yeni Kastamonu (1960)

Yeni Sabah (1950)

Zafer (1950)

Zaman (1935)

B. Dergiler

Arkitekt (1944)

Bülten (1956)

Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmalar Dergisi (2004)

İktisadi Yürüyüş (1941-1951)

TMO Dergisi (1955-1956)

Türk Ekonomisi (1953)

Ülkü (1946)

IV. KİTAPLAR

Afetinan, Ayşe, **Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı 1933**, TTK Yayınları, Ankara, 1972.

Arar, İsmail, **Hükümet Programları 1920-1965**, Burçak Yayınevi, İstanbul, 1968.

Arı, Kemal, **İzmir'den Bakışla Türkiye'de Kabotaj: (Haklar, Kazanımlar ve Bayramlar)**, Deniz Ticareti Odası İzmir Şubesi Yayınları, İzmir, 2009.

_____, **100. Yıldönümünde İzmir Deniz Nakliyeciliği Derneği Tarihi**, İzmir Deniz Nakliyeciliği Derneği Yayınları, İzmir, 2014.

Burçak, Rıfki Salim, **On Yılın Anıları 1950-1960**, Ankara, 1998.

Cillov, Haluk, **Türkiye Ekonomisi**, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, 2. Basım, İstanbul, 1962.

_____, **Türkiye Ekonomisi Bünyesi**, Özel İktisadi ve Ticari İlimler Yüksek Okulu Yayınları, İstanbul, 1967.

DP Programı, Ankara, 1946.

DP, **Kalkınan Türkiye**, Demokrat Parti Yayınları, Desen Matbaası, Ankara, 1954.

DPT Kalkınan Türkiye (Rakamlarla 1923-1968), Millî Eğitim Basımevi, Ankara, 1969.

Eldem, Vedat, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, TTK Yayınları, Ankara, 1994.

_____, **Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi**, TTK Yayınları, Ankara, 1994.

Karal, Enver Ziya, **Osmanlı Tarihi, Islahat Fermanı Devri, 1856-1861**, C 6, 4. Basım, TTK Yayınları, Ankara, 1988.

_____, **Osmanlı Tarihi, Islahat Fermanı Devri, 1861-1876**, C 7, 4. Basım, TTK Yayınları, Ankara, 1988.

_____, **Osmanlı Tarihi, Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri 1876-1907**, C 8, 3. Basım, TTK Yayınları, Ankara, 1988.

Ökçün, A. Gündüz, **1920-1930 Yılları Arasında Kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye**, Sermaye Piyasası Kurulu Yayınları, 2. Basım, Ankara, 1997.

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

Türk Tarihi Tetkik Cemiyeti, **Tarih IV**, Türkiye Cumhuriyeti, Maarif Vekâleti Yayınları, İstanbul, 1931.

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, **Demokrat Parti Dönemi Tarım Politikaları ve Siyasi, Sosyal, Ekonomik Hayata Tesirleri 1950-1960**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2017.

Zeytinoğlu, Erol, **Türkiye Ekonomisi**, Met-er Matbaası, 6. Basım, İstanbul, 1976.

V. MAKALELER

Aküzüm, Latif, “Aylık Sohbet”, **TMO Dergisi**, S 15, Yıl: 1, Ağustos 1955, s. 3.

Alkan, İsmet, “Deniz İşletmelerimizden İstinye Fabrika Doklar ve Haliç Fabrika-Havuzlar”, **İktisadi Yürüyüş**, C 3, S 35-36, Yıl: 2, 1 Haziran 1941, s. 34-38.

Arı, Kemal, “Türkiye’de Kabotaj Uygulamasına Geçiş Süreci ve Bu Süreçte Strateji Oluşturma Çabaları”, **Prof. Dr. Yavuz Ercan’a Armağan**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2008, s. 23-45.

“Devlet Limanları”, **İktisadi Yürüyüş**, C 3, S 35-36, Yıl: 2, 1 Haziran 1941, s. 17-20.

Fenik, Advieye , “Millet Şuurunun Hâkimiyeti”, **Zafer**, 16 Mayıs 1950, Sayı No: 380.

Gayretli, Mehmet, “İskenderun Limanı”, **İktisadi Yürüyüş**, C 6, S 123, Yıl: 6, 5 Şubat 1945, s. 6, 15.

“Güzel Bir Gün”, **Yeni Sabah**, 16 Mayıs 1950, Sayı No: 399.

“Haliç Fabrika ve Havuzları”, **İktisadi Yürüyüş**, C 10, S 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 42-43.

“İstanbul Limanı İşletmesi”, **İktisadi Yürüyüş**, C 10, S 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 46-47.

“İzmir Limanı İnşaati”, **Arkitekt**, C 1944, S 1944-05-06 (149-150), s.131- 143.

Kalafatoğlu, Yusuf Ziya, “Vapurculuğumuz”, **İktisadi Yürüyüş**, C 3, S 35-36. Yıl: 2, 1 Haziran 1941, s. 30-32.

Karabulut, Umut, “Cumhuriyetin İlk Yıllarında İzmir Limanı ve Limanın Bölge Üzerindeki Etkileri”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmalar Dergisi**, C 4, S 11, Yıl: 2005, s. 127-144.

Koçak, Şükrü, “Ulaştırma Politikamız” **İktisadi Yürüyüş**, C 9, S 199, Yıl: 4 Mayıs 1948, s. 2, 23.

“Modern Mersin Limanı Yurt Hizmetine Girdi”, **Yeni Kastamonu**, 29 Nisan 1960, Sayı No: 766.

Nadi, Nadir “O Günün Manası”, **Cumhuriyet**, 16 Mayıs 1950, Sayı No: 9258.

Olçay, Hamdi, “Günler Boyunca; Trabzon Limana Kavuşuyor”, **Ülkü**, S 116, C 10, Yıl: Temmuz 1946, s. 23.

Özdoğan, Hilmi, “Ofis Bakımından Limanlarda Tahmil ve Tahliye”, **TMO Dergisi**, S 8, Yıl: 1, Kasım 1955, s. 27.

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

Tataç, Ziya, “Olaylara Bakış, Temmuz 1953, Bayındırlık Ekonomisi”, **Türk Ekonomisi**, S 123, Yıl: 11, Eylül 1953, s. 282.

Törehan, Habib Edib , “Yeni İktidar Partisi İşe Başlamazdan Evvel”, **Yeni İstanbul**, 16 Mayıs 1950, Sayı No: 167.

Yazman, Aslan Tufan, “İskenderun Limanı ve Boğazların Açılması”, **İktisadi Yürüyüş**, C 6, S 122, Yıl: 6, 25 Ocak 1945, s. 1, 21.

Yazman, Selim Cavid, “Devlet Limanlarında Eski ve Yeni Çalışma Ruh ve Zihniyeti Arasındaki Fark; Bir Mukayeseden Çıkan Neticeler”, **İktisadi Yürüyüş**, C 3, S 35-36, Yıl: 2, 1 Haziran 1941, s. 14-16, 67.

Yurdakul, Hamit, “Demiryolu Nakliyatının Hukuki Mahiyeti Hakkında Notlar”, **TMO Dergisi**, S 13, Yıl: Nisan 1956, s. 13.

VI. TEZLER

Aytar, İbrahim Halil, **Kuruluşundan Modern Limanın İnşasına Mersin Kenti'nin ve Limancılık Faaliyetlerinin Gelişimi**, Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Mersin, 2015.

