

İNÖNÜ DÖNEMİ'NDE TÜRKİYE'DE DENİZ ULAŞIMI (1938-1950)

MARINE TRANSPORT IN THE INONU ERA IN TURKEY (1938-1950)

Nadir YURTOĞLU*

Geliş Tarihi/Received:03.04.2019

Kabul Tarihi/Accepted:15.05.2019

YURTOĞLU, Nadir, (2019), "İnönü Dönemi'nde Türkiye'de Deniz Ulaşımı (1938-1950)" Belgi Dergisi, C.2, S.18, Pamukkale Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını, Yaz 2019/II, ss. 1449-1474.

Öz

İsmet İnönü'nün Cumhurbaşkanı olduğu 11 Kasım 1938'den Demokrat Parti'nin iktidara geldiği 14 Mayıs 1950'ye kadar olan dönemde Türkiye'de deniz ulaşımı faaliyetleri ile bu faaliyetlerin ekonomiye olan yansımaları makalenin konusunu teşkil etmektedir. Çalışma, İnönü Dönemi'nde denizyolları faaliyetleri (1938-1950) ile sınırlandırılarak tek dönem halinde ele alınmıştır. Denizyolları faaliyetinin ekonomiye olan etkileri sayısal veriler ışığında değerlendirilmiştir. Çalışmanın kaynak materyalini, Başkanlık Cumhuriyet Arşivi Belgeleri, resmi yayınlardan; Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Zabıt Ceridesi, kanunlar ve tutanak dergileri, Türkiye Cumhuriyeti Resmi Gazetesi, istatistik yıllıkları, ayın tarihi ve dönemin süreli yayınları arasında bulunan dergilerin makaleleri oluşturmaktadır. Konu incelenirken, dönemin dünyadaki deniz ulaşım çalışmaları alanında yaşanan gelişmeler göz önüne getirilerek gerekli değerlendirilmeler yapılmıştır. Çalışmada elde edilen sonuçlar şudur: İnönü'nün Cumhurbaşkanı olmasından kısa bir süre 3613 sayılı Kanunun kabul edilmesiyle deniz nakliyatı ve seyrüsefer emniyeti görevi Ulaştırma Bakanlığı uhdesine verilmiştir. Akabinde 7 Haziran 1939'da çıkarılan 3633 sayılı Kanunla da Denizbank feshedilerek Devlet Denizyolları İşletme Genel Müdürlüğü ve Devlet Limanları İşletme Genel Müdürlüğü adı altında iki idare teşkil edilerek denizyollarında yeni bir yapılanmaya gidilmiştir. Bunlara ilave olarak yapılan kanunî düzenlemelerle denizyolları alanında meydana gelen yasal boşluk giderilmeye çalışılmış, II. Dünya Savaşı sonucunda deniz filosunu güçlendirmeye yönelik Avrupa ve ABD'den gemi satın alımı yoluna ağırlık verilmiştir. Bu suretle Devlet Denizyolları ve armatörlere ait gemilerin sayı ve tonajlarının artırılmasının yanı sıra iç ve dış deniz seferleri ile bu seferlerden elde edilen gelirler de artırılarak milli ekonomiye önemli katkılar sağlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Ulaştırma Bakanlığı, Deniz Ulaşımı, II. Dünya Savaşı, Armatör, Devlet Denizyolları

Abstract

This study addressed the Inonu-Era (1938-1950) Turkish maritime transport activities and analyzed their repercussions on national economy between the 11th of November when Ismet Inonu was the president and the 14th of May 1950 when the Democratic Party came to power, in the light of numerical data. Data were collected from Presidency Republican Archive Documents, official publications, Memorandum Diary of the Grand National Assembly of Turkey, laws and minute books, Official Gazette of the Republic of Turkey, annual statistics and articles in periodicals of the era. The study also assessed global developments in the maritime sector. The results are as follows: Shortly after the election of Inonu as president, the Ministry of Transport was tasked with the maritime transport and navigation safety with the adoption of Law No. 3613. Denizbank was dissolved and two administrations were established under the name of the General Directorate of State Maritime Administration and the General Directorate of State Ports Operation with the Law No. 3633 issued

*Dr. Öğretim Üyesi, Kastamonu Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Türkçe ve Sosyal Bilimler Eğitimi Bölümü, Sosyal Bilimler Eğitimi ABD, nyurtoglu@kastamonu.edu.tr. (orcid.org /0000-0001-7478-3149)

on June 7, 1939. In addition, legal regulations were introduced to fill the legal gap in maritime law. After World War II, ship orders were placed in European countries and the United States in order to strengthen the fleet. This decision resulted in an increase in the number and tonnages of ships of the State Naval and ship-owners and, thus, an increase in the number of inward and outward voyages. These maritime developments contributed to the national economy.

Keywords: *Ministry of Transport, Marine Transportation, World War II, Ship-owner, State Maritime Lines*

GİRİŞ

İnsanlık tarihi kadar eskilere giden denizcilikten yararlanılması, dünya üzerindeki ticaret faaliyetlerinin gelişmesini önemli ölçüde etkilemiştir. Akdeniz ve çevresinde yaşayan insanların denizcilikte maharetlerini gösterip ileri gitmeleri, ilk medeniyetlerin teşkil edilmesinin önünü açmıştır.¹

Osmanlı Devleti'nin, kuruluş ve yükseliş dönemlerinde denizcilik alanında kazandığı ivmeyi son dönemlerde girdiği savaşlar ve kapitülasyonlar yüzünden kaybetmesi, Cumhuriyet Dönemine yetersiz bir deniz filosu bırakılması sonucunu ortaya koymuştur.²

24 Temmuz 1923'te Lozan anlaşmasının imzalanması, bir yandan kapitülasyonların kaldırılmasını sağlarken öbür yandan kabotaj hakkının Türk devletine geçmesinin önünü açmıştır.³ 19 Nisan 1926'da 815 sayılı *Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dâhilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında Kanunun* çıkarılması, deniz ticaretinin ulusal bir nitelik kazanması ve denizyollarının gelişmesi bakımından önemli bir gelişme olmuştur.⁴

Kabotajın Türk Devletine intikalinin hemen ardından Seyr-i Sefain İdaresinin faaliyetleri eldeki mevcut vasıtalarla daha düzenli hale getirilerek programlaştırılmıştır.⁵ Ancak gemilerin ihtiyacı karşılayamaması ve yıpranmışlığı, dış ülkelerden ikinci el, daha kullanışlı

1 Nejdet Köktürk, "Milletlerarası Denizyolları", İktisadi Yürüyüş, C. 8, S. 180, Yıl: 8, 18 Haziran 1947, s. 7; Erol Zeytinoğlu, *Türkiye Ekonomisi*, 6. Basım, Met-er Matbaası, İstanbul, 1976, s. 510.

2 Osmanlı Devleti'nin denizcilik alanında geri kalma nedenleri için Bk.Yusuf Ziya Kalafatoğlu, "Vapurculuğumuz", İktisadi Yürüyüş C. 3, S. 35-36, Yıl: 2, 1 Haziran 1941, s. 30; Ayrıca Osmanlı Devleti'nin 1820'den itibaren denizyolları alanında yaşadığı gelişme için Bk. Nadir Yurtoğlu, "Atatürk Dönemi'nde Türkiye'de Denizyolları Politikası (1923-1938)", *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, C. 6, S. 1, Yıl: 2019, s. 73-75; Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi, Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri 1876-1907*, C. 8, 3. Basım, TTK Yayınları, Ankara, 1988, s. 464-465; Özlem Yıldız, "II. Meşrutiyetten I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914)", Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir, 2012, s. 2, 38-39; Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, TTK Yayınları, Ankara, 1994, s. 106; Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi, Islahat Fermanı Devri, 1861-1876*, C. 7, 4. Basım, TTK Yayınları, Ankara, 1988, s. 272.

3 Yurtoğlu, a.g.m., s. 80; Haluk Cillov, *Türkiye Ekonomisi*, 2. Basım, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1962, s. 384; Serhat Çelebioğlu, "Yüzer Liman Terminalleri: İşlevleri ve Türkiye Kabotajını Arttırıcı Yönde Bir Model Geliştirilmesi", İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2009, s. 15.

4 TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 2, C. 4, 19.04.1926, 571-572; *Resmî Gazete*, Sayı No: 359, 29 Nisan 1926; Yurtoğlu, a.g.m., s. 80; Kabotaj Kanunu ile ilgili ayrıntılı bilgi almak için Bk. Fethi Arslaner, "Kabotaj Kanunu", İktisat ve Ticaret Ansiklopedisi, C. 6, İstanbul, 1951, s. 168-169; 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. 23-45; Kemal Arı, İzmir'den Bakışla Türkiye'de Kabotaj: (Haklar, Kazanımlar ve Bayramlar), Deniz Ticareti Odası İzmir Şubesi Yayınları, İzmir, 2009, s. 174; Kabotaj Kanunu'nun kabul edilmesinin 10. yıldönümü olan 1 Temmuz 1935'te Atatürk'ün de katıldığı İstanbul kutlamalarında yapılan etkinlikler için Bk. "Ulusal Bir Utkunun Onuncu Yıldönümü", *Ulus*, 2 Temmuz 1935, Sayı No: 5003; "Denizciler Bayramı Çok Güzel Geçti", *Zaman*, 2 Temmuz 1935, Sayı No: 372; 1936 yılı kutlamaları için Bk. "Kabotaj Bayramı Dün Merasimle Kutlandı", *Cumhuriyet*, 2 Temmuz 1936, Sayı No: 4358.

5 Türk Tarihi Tetkik Cemiyeti, *Tarih IV*, Türkiye Cumhuriyeti Maarif Vekâleti Yayınları, İstanbul, 1931, s. 299; Yurtoğlu, a.g.m., s. 81.

olanların getirilerek filoya katılmasına yol açmıştır. Ayrıca Ekonomi Bakanlığı uhdesinde deniz ticaretini genişletmeye yönelik bir planlaştırma çabasına içerisine girilmiş, V1, V2, V3, V4 ve V5 türünde 5 vapur tipinin ulaşımına dâhil edilmesi çalışmaları yürütülmüştür.⁶

Denizyolları alanında yaşanan en önemli gelişmelerden biri de 27 Aralık 1937'de kabul edilen 3295 sayılı *Denizbank Kanunu* olmuştur. Bu Kanunun birinci maddesiyle Ekonomi Bakanlığı uhdesinde merkezi Ankara'da bulunan 50 milyon sermayeli Denizbank tesis edilerek her türlü denizcilik faaliyetleri bu kurumun uhdesine verilmiştir.⁷

1. İnönü Dönemi'nde Denizyolları Faaliyetleri (1938-1950)

1.1. Denizyolları ile İlgili Yapılan Kanunî Düzenlemeler

İnönü Dönemi'nde denizyolları ile ilgili kanunî boşluğu gidermek ve bu alanda gelişmeyi sağlamak amacıyla ihtiyaç ölçüsünde bir dizi yasal düzenlemelere gidilmiştir. İlk etapta deniz ulaştırma hacminin genişlemesi ve seferlerin sağlıklı bir şekilde yürütülmesi, ulaştırma teşekküllerinin bir bakanlıkta toplanmasını zaruri kıldığından, 27 Mayıs 1939'da 3613 sayılı *Münakalât Vekâleti Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanun* kabul edilmiştir. Kanunun birinci maddesiyle deniz nakliyatı ve seyrüsefer emniyeti ile vazife ve hizmetleri Ulaştırma Bakanlığına verilmiştir.⁸

Bu gelişmenin hemen ardından Atatürk döneminde bir iktisadi devlet kuruluşu halinde ortaya çıkan Denizbank'ın, bir buçuk yıllık kısa bir faaliyetten sonra 1939 yılında kapatılarak bütün varlıklarıyla devlete intikal ettiğini görülmektedir.⁹ 7 Haziran 1939 tarihinde kabul edilen 3633 sayılı *Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüklerinin Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanunla Denizbank feshedilerek yerine Devlet Denizyolları İşletme Genel Müdürlüğü ve Devlet Limanları İşletme Genel Müdürlüğü* adı altında iki idare teşkil edilmiştir. Merkezleri İstanbul'da bulunan katma bütçeli her iki kuruluş Ulaştırma Bakanlığına bağlanmıştır.¹⁰

3633 sayılı Kanunun ikinci maddesiyle Devlet Denizyolları İşletme Genel Müdürlüğünün görevleri şu şekilde belirlenmiştir:¹¹

6 Kalafatoğlu, a.g.m., s. 31; Yurtoğlu, a.g.m., s. 81; Cumhuriyetin ilk 10 yılında deniz ticareti çalışmaları için Bk. "Raporlar, Kısım-2", *Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı 1933*, TTK Yayınları, Ankara, 1972, s. 49-50.

7 TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 18, 27.12.1937, s. 44; *Resmi Gazete*, Sayı No: 3796, 30 Aralık 1937; Muhlis Ete, "Devletin İktisadi İşletmeciliği", İktisadi Yürüyüş C. 2, S. 14, Yıl: 1, 1 Temmuz 1940, s. 6; "Denizyollarımızın Tarihçesi", İktisadi Yürüyüş, C. 3, S. 35-36, Yıl: 2, 1 Haziran 1941, s. 33; Atatürk 1 Kasım 1938 tarihli TBMM'nin açılış konuşmasında "BMM Denizbank'ı kurmakla çok isabetli bir harekette bulunmuştur" demiştir. Aşşe Afetinan, *Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı 1933*, TTK Yayınları, Ankara, 1972, s. 163.

8 TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 20, 27.05.1939, s. 123; *Resmi Gazete*, Sayı No: 4220, 31 Mayıs 1939; "Denizyollarımızın Tarihçesi", İktisadi Yürüyüş, C. 3, S. 35-36, Yıl: 2, 1 Haziran 1941, s. 33; Devlet Denizyolları İşletme Genel Müdürlüğünün 1939 ve 1940 malî yılı bütçe kanunları hakkında ayrıntılı bilgi almak için Bk. TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 20, 23.06.1939, s. 653-654; *Resmi Gazete*, Sayı No: 4246, 30 Haziran 1939; TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 21, 01.06.1940, s. 844-845; *Resmi Gazete*, Sayı No: 4528, 6 Haziran 1940.

9 Mustafa Nuri Anıl, "Devlet İktisadi Teşekkülleri-II", İktisadi Yürüyüş, C. 9, S. 87, Yıl: 4, 30 Temmuz 1943, s. 23; 3460 sayılı *Sermayesinin Tamamı Devlet Tarafından Verilmek Suretiyle Kurulan İktisadî Teşekküllerin Teşkilâtı ile İdare ve Murakabeleri Hakkında Kanunun ayrıntıları* için Bk. TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 18, 17.06.1938, s. 879-888; *Resmi Gazete*, Sayı No: 3950, 4 Temmuz 1938; Devlet Denizyolları İşletmesinin 3460 sayılı Kanuna bağlı bir iktisadi devlet teşekkülü haline getirilmesinin amacı için Bk. Cemil Parman, "Yarınki Denizyolları", İktisadi Yürüyüş, C. 10, S. 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 35.

10 TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 20, 07.06.1939, s. 538; *Resmi Gazete*, Sayı No: 4234, 16 Haziran 1939; Nadir Yurtoğlu, *Demokrat Parti Dönemi Tarım Politikaları ve Siyasal, Sosyal, Ekonomik Hayata Tesirleri (1950-1960)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2017, s. 212; Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüklerinin Teşkilât ve Vazifelerine Dair 28 Nisan 1939 Tarihli Kanun Tasarısı için Bk. BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 86-38-2, Tarih: 28.04.1939.

11 TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 20, 07.06.1939, s. 538; "Bugünkü Denizyolları", İktisadi Yürüyüş, C.

1. Türkiye sahillerinde düzenli posta seferleri tekeli işletmek,
2. İstanbul ve civarı iç hatlarıyla İzmir Körfez Hattı ve Yalova Hattını işletmek,
3. Gemi kurtarma tekeli işletmek,
4. Kılavuzluk ve romorkörcülük tekeli işletmek,
5. Van gölü tekeli işletmek,
6. Bunlardan dışında inhisarı içermemek kaydıyla deniz, göl, nehir ve kanallarda her türlü yük ve yolcu nakliyatı yapmak,
7. Gemi inşa, tamir ve havuzlama işlerini yapmak,

3633 sayılı Kanunun dördüncü maddesi gereğince Devlet Limanları İşletme Genel Müdürlüğünün görevleri ise şu şekilde tespit edilmiştir:¹²

İstanbul, İzmir, Trabzon başta olmak üzere hükümetçe Devlet Limanları Genel Müdürlüğüne devredilecek limanlarda tekel şeklinde ve diğerlerinde de isteğe bağlı olarak:

1. Yolcuların beraberindeki eşyalar dışında bütün ticaret eşyasının her türlü yükleme, boşaltma ve aktarma işleri yapmak,
2. Gemilere tatlı su verilmesinin yanı sıra akaryakıt yükleme, boşaltma ve aktarma işlerini gerçekleştirmek,
3. Rıhtımları işletmek,
4. Ambar, antrepo, umumî mağaza, deniz yolcu salonu ve sundurmaları tesis ve işletmek,
5. Sahillerde iskele tesis ederek işletmek,
6. Limanlarda palamar şamandıralarını tesis ederek işletmek,
7. Türkiye sahillerinde fener, radyofar ve deniz işareti ile sahillerde Can Kurtarma İstasyonlarını tesis edilerek işletmek,
8. Kömür, mazot ve benzeri yakıt alma-verme yeri tesis ve işletilmesinin yanı sıra tekel kapsamı dışında bütün limanlarda dalgıçlık işleri de yapmak.

Bu kanunun yayın tarihinde Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü tarafından idare edilen liman, rıhtım, iskele ve mevcut tesisler bu madde hükmü dışında yer almıştır.

Devlet Denizyolları İşletmesinin teşkilat üniteleri ise şunlardır:¹³

1. Kabotaj hatlarında ve dış denizlerde vapurculuk işleriyle uğraşan Deniz Hatları İşletmesi
2. İstanbul ve civarı şehir hatlarında vapurculuk işlerini yürüten Şehir Hatları İşletmesi

10, S. 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 34; Yusuf Ziya Kalafatoğlu, "Vapurculuğumuz", İktisadi Yürüyüş, C. 3, S. 35-36, Yıl: 2, 1 Haziran 1941, s. 31.

12 TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 20, 07.06.1939, s. 538-539.

13 "Bugünkü Denizyolları", İktisadi Yürüyüş, C. 10, S. 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 34.

3. Yükleme, boşaltma, ambarlama, rıhtım, kılavuzluk, kömür ve su verme işlerini yerine getiren İstanbul Limanı İşletmesi

4. Gemi tamir ve inşa işleriyle uğraşan Haliç Fabrika ve Havuzları

5. Yine gemi tamir ve inşa işleriyle ilgilenen İstinye Fabrika ve Dokları

6. Gemi Kurtarma İşletmesi

7. Fenerlerle ilgilenen ve çeşitli kıyı emniyeti düzeni ve can kurtarma görevini yerine getiren Kıyı Emniyeti ve Can Kurtarma İşletmesi

8. Yük ve yolcu nakliyatı ile ilgilenen Van Gölü İşletmesi

9. Şehir hatlarında vapurculuk görevini yürüten ve İzmir Liman işleriyle uğraşan İzmir Şubesi

10. Liman işleriyle ilgilenen Trabzon Şubesi

3633 sayılı Kanunun kabul edilmesinden bir ay sonra 7 Temmuz 1939'da 3716 sayılı *Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü İhtiyacı İçin Yeni Gemiler İnşası ve Sair Vesait, Teçhizat, Malzeme, Alât ve Edevat Mubayaası Hakkında Kanun* yürürlüğe girmiştir. Bu kanunla Devlet Denizyolları İşletme Genel Müdürlüğü ihtiyacı için muhtelif tipte yeni gemiler inşa ettirilmesi ve sair vesait, teçhizat, malzeme, alât ve edevat siparişi ve bunlara ilişkin her türlü hizmetlerin yerine getirilmesi maksadıyla 12.600.000 liraya kadar gelecek yıllara geçici taahhütlere girişmeğe Ulaştırma Bakanı yetkili kılınmıştır.¹⁴

İnönü Dönemi'nde Denizyolları ile ilgili yapılan kanuni düzenlemelerden biri de 21 Nisan 1941 tarihinde kabul edilen 4004 sayılı *Devlet Demiryolları ve Limanlarıyla Devlet Denizyolları ve Devlet Limanlarında Yapılacak Askerî Nakliyattan Alınacak Ücretler Hakkında Kanun*dur. Bu kanunun ikinci maddesiyle denizyollarında seyahat edecek kara, deniz, hava, jandarma, subayları ile askerî memur, erat ile emniyet teşkilâtının polis âmir ve memurlarına, Devlet Denizyolları ve Devlet Limanlarının kendi askerî tarifeleri uygulanmıştır.¹⁵

30 Haziran 1941 tarih ve 4076 sayılı *Fenerler Hasılatından Hazineye Ödenecek Miktar Hakkında Kanun* bu dönemde yürürlüğe giren kanunlardan biri diğeri olmuştur. Bu kanunla, fenerler gayrisafi hasılatının yarısı her yıl hazineye ödenmiştir. Ancak Devlet Limanları İşletme Genel Müdürlüğüne kalacak gayrisafi hasılat 175.000 liradan az olamaz hükmü getirilmiştir.¹⁶

2 Temmuz 1941'de yürürlüğe giren 4083 sayılı *Haliç Vapurları İşletme İnhisarına Dair Kanun* ile denizyolları hakkında kabul edilen kanunlara bir yenisi daha eklenmiştir. Bu kanunla, İstanbul Limanının Galata Köprüsünden başlayarak Haliç'in sonuna kadar her iki yönünde mevcut veya ileride tesis edilecek iskelelere yolcu taşımak için gemi işletme hakkı, Devlet Denizyolları İşletme İdaresine verilmiştir.¹⁷

24 Ocak 1944 tarihinde kabul edilen 4517 sayılı *Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğünün Kaldırılması ve Vazifelerinin Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğüne Verilmesi Hakkında Kanun*la da denizyollarında yeni bir yapılanmaya gidilmiştir. Bu yapılanmada 3633 sayılı Kanunla kurulan Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları İşletme Genel Müdürlüklerinden: Devlet Denizyolları İşletme Genel Müdürlüğü,

14 TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 20, 07.07.1939, s. 985; *Resmi Gazete*, Sayı No: 4258, 14 Temmuz 1939.

15 TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 22, 21.04.1941, s. 215; *Resmi Gazete*, Sayı No: 4794, 26 Nisan 1941.

16 TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 22, 30.06.1941, s. 762; *Resmi Gazete*, Sayı No: 4853, 7 Temmuz 1941.

17 TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 22, 02.07.1941, s. 779; *Resmi Gazete*, Sayı No: 4856, 10 Temmuz 1941.

Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğüne dönüştürülmüştür. Devlet Limanları İşletme Genel Müdürlüğü ise kaldırılarak bütün hizmet ve gelirleriyle Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğüne devredilmiştir. 4517 sayılı Kanunun ikinci maddesiyle Devlet Limanları İşletme Genel Müdürlüğünün bütün menkul ve gayrimenkulleriyle, hak ve görevleri Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğüne geçmiştir. Ayrıca Türkiye sahillerinde fener, radyofar ve deniz işaretleriyle can kurtarma istasyonları kurup işletme görevi yalnız Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğüne verilmiştir.¹⁸

15 Ocak 1945 tarih ve 4697 sayılı Şirket-i Hayriye'nin Satın Alınmasına, Dair Olan Sözleşmenin Onanması Hakkında Kanun bu dönemde denizyolları ile ilgili yürürlüğe giren kanunlardan bir diğeri olmuştur. Bu kanunun birinci maddesiyle, Şirket-i Hayriye'nin bütün imtiyazlarıyla ortaklığa ait her nevi mal, hak ve menfaatleri satın alınması için hükümetle Şirket-i Hayriye Türk Anonim Ortaklığı arasında 20 Ekim 1944 tarihinde imzalanan sözleşme onanmıştır. Ayrıca birinci maddede adı geçen mal, hak ve menfaatleri ile imtiyaz sözleşmesindeki süre, kayıtlarla bağlı olmaksızın Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğüne intikal etmiş, Boğaz içinde muntazam vapur işletmesi, tekel şeklinde Genel Müdürlük tarafından yapılmıştır.¹⁹

30 Ocak 1946 tarih ve 4844 Sayılı *Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü İhtiyaçları İçin Gelecek Yıllara Geçici Yüklenmelere Girişilmesi Hakkında Kanun* ile denizyolları alanında önemli bir aşama kaydedilmiştir. Bu kanunla, hükümetçe onanacak program gereğince, yıllık ödeme miktarı 12.000.000 lirayı geçmemek üzere Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğüne yapılıp satın alınacak gemi, tarak dubası, havuz, tersane araç ve gereçleri ile yükleme ve boşaltma tesisleri için 76.000.000 liraya kadar gelecek yıllara geçici yüklenmelere girişmeğe Ulaştırma Bakanı yetkili kılınmıştır.²⁰

13 Şubat 1946 tarih ve 4867 sayılı *Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü Memurları Emekli Sandığı Hakkındaki 3137 Sayılı Kanunun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesine ve Bu Kanuna Yeniden Bazı Maddeler Eklenmesine Dair Kanun* ile denizyolları memurlarının hangi kanun hükümlerine tabi olduğunu ortaya konulmuştur. Bu kanunla, Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğünün daimî kadrolarında gösterilen ve 3656 sayılı Kanunun 19. maddesi konusuna giren hizmetlilere 3137 sayılı Kanun hükümlerine bağlı olarak adı geçen Kanunun 5. maddesinin ilgili fıkraları hükümleri uygulanmıştır.²¹

24 Nisan 1946'da da 4875 sayılı *Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğüne Tahsil Edilmekte Olan Vergi ve Resimlerin İlgili Daire ve Sandıklara Yatırılması Süresine Dair Kanun* yürürlüğe konulmuştur. Bu kanunla, belli tarifeli taşıtlarla yolculuk yapanlardan alınacak nakliyat resmi hakkındaki 472 sayılı Kanuna ek 2030 sayılı Kanunun birinci maddesinde, Damga Resmi Kânununun bazı maddelerini değiştiren 3478 sayılı Kanunun on ikinci maddesinde, Asker Ailelerine Yardım Hakkındaki 4109 sayılı Kanunun dördüncü maddesinde ve Belediye Vergi ve Resimleri Kanununa ek 4375 sayılı Kanunun ikinci maddesinde yazılı süreler, Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü için 75'er güne çıkarılmıştır.²²

18 TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 7, C. 26, 24.01.1944, s. 45; *Resmi Gazete*, Sayı No: 5618, 1 Şubat 1944; Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme İdaresinin çeşitli inşaat ve tamirat işlerinde kullanılmak üzere ihtiyaç duyduğu tuğlanın 30.000 lira keşif bedelle Eskişehir'de emaneten inşa edilecek tuğla fırınından elde edilmesi, 3 Mayıs 1943 tarihinde Bakanlar Kurulu tarafından kabul edilmiştir. BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 101-30-20, Tarih: 03.05.1943.

19 TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 7, C. 27, 15.01.1945, s. 99-100; *Resmi Gazete*, Sayı No: 5913, 24 Ocak 1945.

20 TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 7, C. 28, 30.01.1946, s. 537; *Resmi Gazete*, Sayı No: 6223, 4 Şubat 1946.

21 TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 7, C. 28, 13.02.1946, s. 586; *Resmi Gazete*, Sayı No: 6237, 20 Şubat 1946.

22 TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 7, C. 28, 24.04.1946, s. 603; *Resmi Gazete*, Sayı No: 6295, 30 Nisan 1946;

Denizyolları ile ilgili yasal düzenlemelere devam edilerek 11 Haziran 1947 tarihinde 5074 sayılı *Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü İhtiyaçları İçin Gelecek Yıllara Geçici Yüklenmelere Girişilmesine Dair Olan 4844 Sayılı Kanun İle Genel Müdürlüğün 1947 Yılı Bütçe Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun* yürürlüğe girmiştir. Bu kanunla 4844 sayılı Kanunun 1. maddesi şu şekilde değiştirilmiştir: Hükümetçe onanacak program gereğince yıllık ödeme miktarı 1947 - 1949 yılları için 35' er milyon, kalan yıllar için 27' şer milyon lirayı geçmemek ve en çok otuz yılda ödenmek üzere Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğünce inşa ve satın alınacak gemi, tarak dubası, havuz, tersane, yükleme, boşaltma ve taşıma tesisleri için 150.000.000 liraya kadar gelecek yıllara geçici yüklenmelere girişmeye Ulaştırma Bakanı yetkili kılınmıştır.²³

Denizyolları ile ilgili kabul edilen önemli kanunlardan biri de 24 Mayıs 1949 tarihinde yürürlüğe giren 5396 sayılı *Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğünün Teşkilât ve Vazifeleri Hakkındaki 3633 Sayılı Kanuna Ek Kanundur*. Bu kanunla, yükleme ve boşaltma giderleri, mahkeme harçları, geri verilecek paralar, gelir getiren mülklerin vergi ve resimleri ve emekli, dul ve yetim aylıkları gibi giderlerden her biri için yıllar bütçesine konan ödenek yetmediği takdirde harcanması gereken miktarı Maliye Bakanlığının muvafakatiyle ödemeye Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü yetkili kılınmıştır.²⁴

5396 sayılı Kanunun kabul edilışinden kısa bir süre sonra, 6 Haziran 1949 tarihinde de 5426 sayılı *Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü Hesabına Amerika'dan Satın Alınan Altı Yolcu Gemisi İşinde ve Kredi Temininde Hizmeti Görülen Mc. Cann'e ve Ortağına Verilecek İkramiye Hakkında Kanun* yürürlüğe girmiştir. Bu kanunla, Amerika'dan satın alınan altı yolcu gemisi işi ve kredi temininde hizmetleri görülen Mc. Cann ve ortağına yaptığı çalışmalar karşılığında Devlet Denizyolları ve Limanları bütçesinden 175.000 dolar ikramiye vermeye Ulaştırma Bakanı yetkili kılınmıştır.²⁵

1.2. II. Dünya Savaşı Öncesi ve Savaş Döneminde Denizyolları Çalışmaları

II. Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde başlanan denizyolları ile ilgili yapılan kanunî düzenlemeler dış ülkelerden gemi siparişi yoluna gidilerek bu alanda filoyu güçlendirme çabasını da beraberinde getirmiştir. Maliye Bakanı Fuad Ağralı'nın 1939 yılı bütçe görüşmeleri esnasında yaptığı konuşmada verdiği bilgilere göre: Almanya'ya sipariş edilen çeşitli tipte toplam 29.500 tonluk 12 gemiden altısı denize indirilmiştir. Diğer altısı bir sonraki yıl içinde gelecektir. Ayrıca bir kısım gemilerin İngiltere tezgâhlarına sipariş edilmesi kararlaştırılmıştır. Bu suretle sipariş edilmiş ve edilecek gemilerin toplam tonajı mevcut posta vapurlarının tonaj toplamının %80 ine tekabül etmektedir. Bütün yeni vapurların ticaret filosuna katılmasıyla kabotaj hizmeti karşılanacağı gibi deniz ticaretinin önemli surette gelişmesi ve malların ihracı için gerekli dövizin harcanmasında da bir tasarruf sağlanacaktır.²⁶

472 sayılı *Muayyen Tarifeli Vesaiti Nakliye ve Seyahat Eden Yolculardan Alınacak Nakliyat Resmi Hakkında Kanun* ile 2030 sayılı *Muayyen Tarifeli Vesait İle Seyahat Eden Yolculardan Alınacak Nakliyat Resmi Hakkında 10 Nisan 1340 Tarih ve 472 Numaralı Kanuna Müzeyyel Kanun* hakkında bilgi almak için Bk. TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 2, C. 2, 10.04.1340, s. 327; TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 4, C. 11, 25.06.1932, s. 581; *Resmi Gazete*, Sayı No: 2139, 2 Temmuz 1932; Ayrıca 3478 sayılı *Damga Resmî Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesine ve Bu Kanuna Bazı Maddeler Eklennesine Dair Kanun* ile 4109 sayılı *Asker Ailelerinden Muhtaç Olanlara Yardım Hakkında Kanun* için Bk. TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 18, 22.06.1938, s. 938-949; *Resmi Gazete*, Sayı No: 3955, 9 Temmuz 1938; TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 22, 11.08.1941, s. 815-818; *Resmi Gazete*, Sayı No: 4887, 15 Ağustos 1941; 4375 sayılı *Belediye Vergi ve Resimleri Kanununa Ek Kanun* için ayrıca Bk. TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 24, 14.01.1943, s. 220; *Resmi Gazete*, Sayı No: 5310, 21 Ocak 1943.

23 TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 8, C. 29, 11.06.1947, s. 709; *Resmi Gazete*, Sayı No: 6635, 18 Haziran 1947.

24 TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 8, C. 31, 24.05.1949, s. 708; *Resmi Gazete*, Sayı No: 7218, 28 Mayıs 1949.

25 TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 8, C. 31, 06.06.1949, s. 833; *Resmi Gazete*, Sayı No: 7230, 11 Haziran 1949.

26 TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 6, Toplantı: F., C. 2, 14. Birleşim, 22.05.1939, s. 132; Maliye Bakanı Fuad Ağralı, 1940 yılı bütçe görüşmeleri esnasında ülke savunma araçlarının takviyesi, bayındırlık, sanayi, maden, deniz

Savaş öncesinde kabul edilen 3633 sayılı Kanunla Denizbank'ın feshedilmesi, Devlet Denizyolları İşletmesine bir kısım vapurların intikal etmesine neden olmuştur. Bunlar: 5.000 ile 3.000 ton arasındaki Ege, İzmir, Ankara, Karadeniz, Cumhuriyet, Tari, Aksu, Güneysu, Etrüsk ile bunlara sonradan Almanya'dan katılan Tırhan ve Kadeş vapurları. 3.000 ile 1.000 ton arasındaki Erzurum, Konya, Dumlupınar, Trak, Sus, Marakaz, Anafarta, Çanakkale, Mersin, Antalya ile hurda olarak satılmak üzere kadro dışı bırakılan ve sonradan idare tarafından yük gemisi şeklinde düzenlenen Tunç Vapuru. 1.000 ile 400 ton arasında Ülgen, Bursa, Saadet, Bartın, Seyyar, Kemal ve Tayyar ile 200 tonluk Uğur vapurları. Denizyolları İşletmesinin Karadeniz, Akdeniz ve Marmara havzasındaki seferlerini gerçekleştiren bu vapurların büyük bir kısmı geniş çaplı bir tamire ihtiyaç duymuştur.²⁷

Denizyolları İşletmesinde çürük ve yaşlı durumunda bulunan ve tamiri için yeni bir gemi masrafı gerektiren Gülcemal Vapurunun ise Bakanlar Kurulu tarafından 14 Haziran 1939 tarihinde, bedeli serbest dövizle ödenmek şartıyla İtalya'daki *Ricuperi Metallici Firmasına* 23.000 İngiliz Lirası karşılığında satışına izin verilmiştir.²⁸

Gülcemal Vapurunun satışına izin verilmesinden takriben iki ay sonra, Almanya'ya sipariş edilen gemilerin taksitlerini ödemek ve yapılan borçlar ile kalan taksitleri kapatmak için borçlanma şartları Maliye Bakanlığınca belirlenmek kaydıyla Devlet Denizyolları Genel Müdürlüğüne 6.350.000 liralık bono ihracına 10 Ağustos 1939'da Bakanlar Kurulunca izin verilmiştir.²⁹

Bu dönemde Denizbank'ın 997.000 liralık hissesinin yer aldığı 3 milyon lira itibari sermayeli bir Sosyete Şilebi Kurumu bulunmaktadır. Bu kurumun Devlet Denizyolları İşletme Genel Müdürlüğüne intikal eden üç gemilik bir filoya sahip bir idare meclisi ile çok sayıda görevlilerinden teşkil edilen bir merkez teşkilatı da mevcut olmuştur. 1938 yılının ilk altı aylık bilançolarında 7.938 lira kâr eden şirketin hazineye olan 182.000 sterlinlik döviz borcunu altı aylık sürede ödeyememesi ve diğer başka sorunlar nedeniyle, kalan hisselerinin Devlet Denizyolları İşletme Genel Müdürlüğüne satın alınması hükümetçe değerlendirilmiştir. Nihayet 28 Ağustos 1939 tarihli Bakanlar Kurulu toplantısında Sosyete Şilep Müessesesinin Devlet Denizyolları İşletme Genel Müdürlüğüne satın alınması kararlaştırılmıştır.³⁰

Bu kararın verildiği süreçte Devlet Denizyolları İdaresi ile özel armatörlere ait çoğunluğu yaşlı ve hantal 200.000 gros ton kapasitesinde bir ticaret filosu mevcut olmuştur. Bu filodan 10 yaşına kadar 6 yolcu gemisi 13.404 gros ton, 31-40 yaşına kadar olan 9 gemi 34.890 groston; 41-50 yaşına kadar 8 gemi 14.186 gros ton ve 51-65 yaşına kadar 6 gemi 5.676 gros ton kapasitesinde yer almıştır. Yukarıda da belirtildiği üzere İdarenin 23 gemisinin 30 yaşından büyük olmasının nedenlerinden biri Almanya'ya siparişi yapılan 10 gemiden dördünün ve İngiltere'ye ismarlanan 11 geminin, II. Dünya Savaşının başlaması nedeniyle ülkeye getirilemeyişidir.³¹

ticaretiyle ilgili tesislerin tamamlanması için gereken malî tedbirlerin alınması ve programların tahakkuk ettirilmesine devam edilmektedir diyerek, bu konuda ülke içi ve dışından yeni krediler ve yeni imkânlar sağlanmaya çalışıldığını ifade etmiştir. TBMM, *Zabit Ceridesi*, Dönem: 6, Toplantı: 1, C. 11, 56. Birleşim, 27.05.1940, s. 276.

27 Kalafatoğlu, a.g.m., s. 32; Denizbank'ın Almanya'dan getirtmekte olduğu yeni vapurların seferler esnasında yapacakları çeşitli masraflar karşılığı olarak 3.904 İngiliz Liralık döviz müsaadesiyle ilgili 12 Kasım 1938 tarih ve 2/9813 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı için Bk. BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 85-93-8, Tarih: 12.11.1938.

28 BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 87-56-6, Tarih: 14.06.1939; Devlet Denizyolları İşletme Genel Müdürlüğü ihtiyacı için yeni gemiler inşası ve sair araç, teçhizat malzeme alet ve edevat satın alımı hakkındaki 3 Temmuz 1939 tarihli kanun tasarısı için Bk. BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 87-64-3, Tarih: 03.07.1939.

29 BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 88-79-20, Tarih: 10.08.1939.

30 BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 88-84-13, Tarih: 28.08.1939.

31 A. Denizci, "Türkiye Gemiciliği", *Türk Ekonomisi*, S. 73, Yıl: 7, Temmuz 1949, s. 150-151;II. Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine Almanya'da inşa edilen Doğu, Egemen, Savaş ve Şalon adlı vapurların ülkeye getirilme imkânı ortadan kalkmıştır. Kalafatoğlu, a.g.m., s. 32.

İnönü Dönemi'nde Türkiye'de Deniz Ulaşımı (1938-1950)

Nihayet, 1 Eylül 1939'da II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birçok ülke gemisinin denizlerde zarar görmesi, uluslararası ticaretin sekteye uğramasına yol açmıştır. Türkiye'de deniz ulaşımında savaştan etkilenen ülkeler arasında yer almıştır. Devlet Denizyolları İşletmesi 1938'de Mısır'a yaptığı seyahatle başladığı seferlerden 71.000 liralık hasılat elde etmesine rağmen savaş koşulları ve vapur azlığı nedeniyle yapılan seferler kesintiye uğramıştır.³²

Savaşın başlaması ardından motorlu ve yelkenli küçük deniz vasıtalarında navlun fiyatlarının savaş öncesine göre bazı hatlar için bir kattan fazla yükselmesi, ülkede taşımacılıkta gemi bulmakta zorlanması sonucunu ortaya koymuştur.³³

Bu nedenle Avrupa'dan gemi temin etme yoluna gidilmiştir. Cumhuriyet Vapuru dışındaki İdare kadrosunda mevcut gemilerin hemen hepsi 1941 yılı itibarıyla satın alınmıştır. Mali imkânların yerinde olmayışı ve ülkede taşınma ihtiyacının karşılanma zorunluluğu nedeniyle Avrupa'dan ikinci el olarak temin edilen bu gemilerin dışında, Heybeli ve Kalamış vapurları Fransız tezgâhlarında inşa edilerek Denizyolları İdaresine katılmıştır.³⁴

Ayrıca düzenli posta seferleriyle de ülke sahillerinde kamu hizmetini yürüten Denizyolları İdaresinin, artan milli müdafaa ihtiyaçlarını zamanında ve emniyet içerisinde yerine getirebilmesi için elinde bulunan ve çoğunluğu yaşlanmış eski vapurların büyük ölçekte tamirleri gerekli olduğundan, 275.000 liralık fazla bir harcama yapılmasına 7 Mart 1941'de Bakanlar Kurulunca izin verilmiştir.³⁵

Gemi yapımına ayrılan ödenekten eğitime de pay ayrılmıştır. Denizyolları İdaresince yaptırılacak gemilerin taksit karşılığı olarak 3194 sayılı Kanunla verilen 5 milyon liralık tahsisattan 250 bin lirası, 3 Şubat 1940 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile köy öğretmen okulları ihtiyacı için tahsis edilmiştir.³⁶

Bu gelişmenin yanı sıra Devlet Denizyolları İşletme Genel Müdürlüğü adına Almanya'da tahsil yapan 34 öğrenci siyasi durum nedeniyle geri çağırılmıştır. Bu öğrencilerin aynı kurumun ihtiyacı olan teknisyenleri yetiştirmek amacıyla eğitimlerini İngiltere'de sürdürmelerine gerek duyulduğundan, bu ülkeye gönderilmesi ve yol, tahsil, tedavi ve maaş masrafları için 1940 yılı döviz cetvellerine 20 Nisan 1940 tarihli Bakanlar Kurulu Kararıyla 66.700 liralık bir tahsisat konulmuştur.³⁷

Bu dönemde Türkiye'de deniz ticareti, sayı ve kalite itibarıyla uluslararası ölçüleri ifade edecek bir durumda değildir. 68 bin kişiyi bulan kadrosu ile Denizyolları Müessesesi, deniz filosu ve ticaretinin yaklaşık yarısını sahip olmuş, yılda ortalama 1 milyon yolcu, 450-500 bin ton yük ve 400 bin bağ hayvan taşımıştır.³⁸

Mısır limanlarına yapılmakta olan deniz seferleri ihtiyacı karşılanamadığı için Sosyete Şilepten satın alınan Denizyolları İdaresine ait Demir, Krom ve Bakır adındaki şilepler de

32 Aslan Tufan Yazman, "Akdeniz Seferlerinden Alınan Neticeler", İktisadi Yürüyüş, C. 11, S. 241, 21 Ocak 1950, s. 1.

33 Muhittin Birgen, "Münakalenin Mevkii", İktisadi Yürüyüş, C. 2, S. 24, Yıl: 1, 1 Birinci Kânun 1940, s. 2.

34 "Cumhuriyetten Sonra Eski ve Yeni Gemilerimiz", İktisadi Yürüyüş, C. 3, S. 35-36, Yıl: 2, 1 Haziran 1941, s. 28-29; Ulaştırma Bakanlığı Denizyolları İşletme Genel Müdürlüğü kadrosunda bulunan memuriyetleri yazılı yedek subayların 7 Haziran 1940 tarihinde Bakanlar Kurulu tarafından tecilleri kabul edilmiştir. BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 91-55-2, Tarih: 07.06.1940.

35 BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 94-20-2, Tarih: 07.03.1941.

36 BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 90-13-4, Tarih: 03.02.1940.

37 BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 90-39-13 Tarih: 20.04.1940.

38 "Memleket İktisadiyatı Bakımından Denizyolları ve Ehemmiyeti", İktisadi Yürüyüş, C. 3, S. 35-36, Yıl: 2, 1 Haziran 1941, s. 27; 1 Temmuz 1941'de Denizcilik Bayramı dolayısıyla yapılan etkinlikler için Bk. "Deniz Bayramı Bütün Yurtta Kutlandı", *Yeni Sabah*, 2 Temmuz 1941, Sayı No: 1135.

sıkışık durumlarda Akdeniz sahillerine ve Mısır limanlarına sefer yapmalarına 13 Ocak 1942 tarihinde Bakanlar Kurulunca izin verilmiştir.³⁹

Bu nedenle gemi açığını kapatmak amacıyla Devlet Denizyolları Genel Müdürlüğü için yeniden yaptırılacak tersane ve gemilerin her türlü bedel ve masrafları için Ulaştırma Bakanlığında 1942 yılı tahsisatı olarak 750.000 liralık bir pay ayrılmıştır.⁴⁰ Doklar inşaatı masrafları için de Devlet Denizyolları İşletme Genel Müdürlüğüne 1943 yılı Maliye Bakanlığı bütçesinden 750.000 lira tahsis edilmiştir.⁴¹

Ayrıca 4345 sayılı Kanunla, Ulaştırma Bakanlığı 1942 mali yılı bütçesi 864. fasıla konulan tahsisatla, Devlet Denizyolları İşletme Genel Müdürlüğü için Pendik'te yaptırılacak tersane inşaatı malzemesinin 2490 sayılı Kanun hükümleri kapsamında tedarik edilmesi şartıyla adı geçen Kanununun 50. maddesinin E fıkrasına uygun olarak emaneten yaptırılması, 17 Nisan 1943 tarihli Bakanlar Kurulu toplantısında kabul edilmiştir.⁴²

Deniz ulaşımının geliştirilmesi yönünde yapılan yatırımların artırılması yanı sıra seferlerin de düzenli hale getirilmesi için çaba sarf edilmiştir. Ulaştırma Bakanı Fahri Engin, Bakanlığının 1942 yılı bütçe görüşmeleri esnasında verdiği bilgilere göre: Yolcu vapurlarının seferleri de artırılmıştır. Karadeniz hattı postaları düzenli seyirlerine devam etmiştir. Bartın Postası tabir edilen ve İnebolu'ya sürdürülen sefer de, Ereğli limanına uğramak şartıyla, mutazaman devam etmiştir. Ayrıca İzmit Körfezi dâhilinde bir hat tesis edilerek Karamürsel'le İzmit arasında ulaşım sağlanmış, İzmit ile İstanbul arasındaki hatta da bir sefer düzenlenmiştir. Ayvalık ve İzmir postaları da düzenli olarak sürdürülmüş, Mersin'e 15 günde bir yolcu vapurları tahsis edilmiştir.⁴³

Deniz seferlerinin düzenli hale getirildiği bir süreçte Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü memur ve hizmetlilerinden görev başında kazaya uğrayarak sakat kalanlara tahsis edilecek maluliyet aylığı hakkındaki tüzük, 5 Nisan 1944'te Bakanlar Kurulunca yürürlüğe konulmuştur.⁴⁴ Bunun yanı sıra adı geçen kurumun memurlarının tayin, tebdil, terfi ve ceza yöntemleriyle bunlara verilecek harcırah, tazminat ve tahsisatlar hakkındaki tüzüğün bazı maddelerinin değiştirilerek bir maddesinin kaldırılması ve bu tüzüğe geçici bir madde ilave edilmesine dair tüzük, 29 Temmuz 1944'te Bakanlar Kurulunca yürürlüğe konulmuştur.⁴⁵

Bu arada savaş yıllarında Ulaştırma Bakanlığı denizciliğin gelişmesi için biri sahillerin emniyeti, diğeri denizci yetiştirilmesi ile ilgili iki kanun tasarısını hazırlayarak TBMM'ye sunmuştur.⁴⁶ Aynı bakanlık deniz personelinin görev ve yetkilerini belli bir statüye bağlayan bir de yönetmelik hazırlayarak 1 Eylül 1945 tarihinde yayınlamıştır. Bakanlık ayrıca liman reisliklerini kaldırarak yerine Bölge Liman ve Deniz İşleri Müdürlüklerini ihdas etmiştir.⁴⁷

39 BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 97-108-2, Tarih: 13.01.1942.

40 TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Masraf Bütçeleri, Dönem: 7, Toplantı: F, C. 2, 24.05.1943, s. 226.

41 TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Masraf Bütçeleri, Dönem: 7, Toplantı: 1, C. 10, 22.05.1944, s. 72/12.

42 BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 101-25-8, Tarih: 17.04.1943; 4345 sayılı 1942 Malî Yılı Muvazene-i Umumiye Kanununa Bağlı A, B, D ve E Cetvellerinde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunun ayrıntıları için Bk. TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 24, 28.12.1942, s. 105; *Resmî Gazete*, Sayı No: 5294, 31 Aralık 1942; Ayrıca 2490 sayılı *Artırma ve Eksiltme ve İhale Kanunu* hakkında bilgi almak için Bk. TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 4, C. 13, 02.06.1934, s. 706-722; *Resmî Gazete*, Sayı No: 2723, 10 Haziran 1934.

43 TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 6, Toplantı: 3, C. 25, 64. Birleşim, 27.05.1942, s. 346.

44 BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 105-23-3, Tarih: 05.04.1944.

45 BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 106-55-16, Tarih: 29.07.1944.

46 Selim Cavid Yazman, "Denizciliğimiz Gelişiyor", *İktisadi Yürüyüş*, C. 5, S. 11, Yıl: 5, 1 Ağustos 1944, s. 1.

47 Ziya Tataç, "Olaylara Bakış, Ulaştırma Ekonomisi", *Türk Ekonomisi*, S. 29, Yıl: 3, Kasım 1945, s. 146; Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğüne tahsil edilen nakliyat, damga resmi, asker ailelerine yardım ile Belediye vergisi ve resimlerinin ilgili daire ve sandıklara yatırılma süreci hakkındaki 2 Ağustos 1945 tarihli Kanun tasarısı için Bk. BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 109-64-03, Tarih: 02.08.1945.

İnönü Dönemi'nde Türkiye'de Deniz Ulaşımı (1938-1950)

Denizciliğin geliştirilmesi yönünde bir yandan deniz personeli ile ilgili yönetmeliğin hazırlanarak limanlarda kurumsal yapılanmaya gidilirken öbür yandan Devlet Başkanının deniz araçlarına Ulaştırma Bakanlığı bütçesinden her yıl değişen miktarlarda ödenek ayrılmıştır. Bu makama ait deniz araçlarının her türlü işletme, satın alım, inşa ve farklı masrafları ve sigorta ücretleri için Denizyolları İdaresine, Ulaştırma Bakanlığı bütçesinden 1939 yılında 216.000 lira tahsis edilmiştir.⁴⁸ Bu rakam 1940 yılında 244.400 liraya yükseltilmiştir.⁴⁹ 1941 yılında bu yükseliş sürdürülerek 494.400 liraya ulaşmıştır.⁵⁰ 1942 yılında Devlet Başkanına ait deniz araçlarının her türlü işletilme, satın alım, inşa ve farklı masraf ve sigorta ücretleri için Denizyolları İdaresine, Ulaştırma Bakanlığı bütçesinden verilen pay 665.925 liraya yükseltilmiştir.⁵¹ Bu ödenek 1943 yılında 794.400 liraya çıkarılmıştır.⁵² 1944 yılında yine 794.400 lira olarak belirlenmiştir.⁵³ 1945 yılının yedi aylık tahsisatı ise 463.400 lira olarak tespit edilmiştir.⁵⁴

Tablo 1'de 1945 yılında 50 gros tonilato üzerindeki makinalı Türk ticaret gemilerinin sayısı, brüt tonaj ve net tonaj durumları gösterilmiştir.

TABLO: 1. Türk Ticaret Gemileri (1945)

	Sayı	Gayri Safi Tonaj (Brüt Tonaj)	Safi Tonaj (Net Tonaj)
1. Devlet Denizyolları			
A. Posta Vapurları	27	64.160	36.513
B. Şehir Kıyı Vapurları	60	21.645	10.394
C. Şilepler	6	7.272	3.484
D. Gemi Kurtarma Vapurları	7	2.338	846
E. Müteferrik Vapurlar (Römorkörler)	2	149	30
F. Araba Vapurları	4	2.358	1.052
G. Van Gölündeki Vapurlar	10	-	730
2. Devlet Limanları İşletmesi			
A. Römorkörler	30	3.088	1.123
B. Su Gemileri	8	1.252	585
C. Yük Motorları	2	131	78
D. Muhtelif Binekler	24	220	93
E. Kaldırma Tarama Vasıtaları	6	835	357
3. Devlete Ait Yatlar ve Gemiler	2	4.254	1.723
4. Özel Kişilere Ait Gemiler	38	57.348	34.268
Toplam	226	165.050	91.276

Kaynak: İGM, *Küçük İstatistik Yıllığı 1942-1945*, Yayın No: 253, Ankara, 1947, s. 543-544.

Tablo: 1'e göre 1945 yılında Devlet Denizyollarına ait 50 gros tonilato üzerindeki makinalı Türk ticaret gemilerinden posta, şehir kıyı, gemi kurtarma, Van gölü ve Araba

48 TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Masraf Bütçeleri, Dönem: 6, Toplantı: 1, C. 11, 27.05.1940, s. 180.

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

50 TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Masraf Bütçeleri, Dönem: 6, Toplantı: 3, C. 25, 25.05.1942, s. 248.

51 TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Masraf Bütçeleri, Dönem: 7, Toplantı: F, C. 2, 24.05.1943, s. 225.

52 TBMM, *Zabıt Ceridesi*, Masraf Bütçeleri, Dönem: 7, Toplantı: 1, C. 10, 22.05.1944, s. 250.

53 TBMM, *Tutanak Dergisi*, 1945 Yılı Yedi Aylık Gider Bütçeleri, Dönem: 7, Toplantı: 2, C. 17, 21.05.1945, s. 313.

54 TBMM, *Tutanak Dergisi*, 1946 Yılı Gider Bütçeleri, Dönem: 7, Toplantı: 3, C. 20, 17.12.1945, s. 274.

vapurları ile römorkör ve şileplerinden teşkil edilen 116 geminin 97.922 brüt ve 53.049 net tonaj kapasitesine sahip olduğu görülmektedir. Devlet Limanları İşletmesine ait 70 gemi ise 5.526 brüt, 2.236 net tonaj kapasitesindedir. Ayrıca Devlete ait 2 yat ve geminin 4.254 brüt, 1.723 net tonajı bulunmaktadır. Bunlara ilave olarak özel şahıslara ait 38 geminin 57.348 brüt ile 34.268 net tonajı yer almaktadır.

1.3. II. Dünya Savaşı Sonrasında Denizyolları Alanında Yapılan Çalışmalar

II. Dünya Savaşı'nın sona ermesi, denizyolları alanında bir rahatlama yaşanması ve gemilerin denizlerde rahat hareket etme ortamını sağlamasına rağmen savaşın ortaya koyduğu sarsıntının etkisini sürdürmeye devam ettiği gözlemlenmektedir. Türkiye'nin 1946 yılına gelindiğinde ticaret filosunun denizci ülkelerle göre bir hayli geri olması, bu ülkelerin ulaşım araçlarından elde ettikleri döviz gelirinden mahrum kalınması sonucunu ortaya koymuştur.⁵⁵

Bu durumu Recep Peker, TBMM'de okuduğu hükümet programında açıkça dile getirmiştir. Peker'in 14 Ağustos 1946'da açıkladığı Hükümet Programına göre: Denizyollarında çok yıpranmış olan devlete ve armatörlere ait gemiler yavaş yavaş yenileyip sayıları artırılacaktır. Liman ve iskeleler modern ulaşım imkânlarına göre donatılacak, deniz endüstrisini hızla gemi yapabilecek duruma getirebilme imkânları araştırılacaktır. Savaş nedeniyle şahıslara ait deniz taşıtları ulaşımının serbestliği ve navlunlar üzerine konulmuş kayıtlar, önce iç nakliyattan başlayarak kaldırılacak, şartların olgunlaşmasıyla da dış seferlere yayılacaktır. Serbest şilepçiliğin teşvik edilip temini için de bir Deniz Bankasının kurulması çalışması yürütülecektir.⁵⁶

Peker'in açıklamalarının devamında verdiği bilgilere göre: Kara ve deniz taşıtlarının tarifeleri, genel ekonomik politikanın gereklerine uygun olarak; kâr ve zarar düşüncesinin üstünde bir memleket anlayışıyla düzenlenecektir. Ulaştırma işletmeleri arasındaki, mesleğe bağlılık ve disiplin zihniyetinin yerleşmesi dikkate alınacaktır.⁵⁷

Bu arada, Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel İdaresine otuz yılı geçmemek üzere 50 milyon liraya kadar borçlanma ve bono çıkarmasının yanı sıra 76 milyon liraya kadar gelecek yıllara geçici taahhütlere girilebilme yetkisi verilmiştir.⁵⁸

Dış ülkelerden satın alınacak deniz araçları ile ilgili ödemelerde bono çıkarma sürecine devam edilmiştir. ABD'den satın alınacak altı şilep ile inşa ettirilecek altı şehir hattı, altı Karadeniz tipi ve iki Marmara tipi yolcu vapurlarının 1946 yılı peşin ödemelerinin sağlanması için Maliye Bakanlığının kefaletiyle 4844 sayılı Kanunun üçüncü maddesine dayanılarak Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü'nün 4.000.000 liralık bono çıkarması, 29 Kasım 1946'da Bakanlar Kurulunca kararlaştırılmıştır.⁵⁹

Bu dönemde deniz nakliye çalışmaları olanca hızıyla sürdürülmüştür. Devlet Denizyolları Genel Müdürü Yusuf Ziya Erzin'in Ankara da yaptığı temasların ardından İstanbul'a dönüşünde deniz ulaştırma işleri hakkında gazetecilere verdiği bilgilere göre: liman hizmetlerinde kullanılmak üzere İngilizler 'den 17 çıkarma gemisi ile 7 vinç satın alınmıştır. 4844 sayılı Kanunla 76 milyon liralık bir taahhüt yetkisi alınırken, bu rakamın 150 milyon liraya çıkarılması yolundaki tasarı, bütçe komisyonunda kabul edilmiştir. Bu

55 Muhlis Ete, "Paranın Dış Değerinin Düşürülmesi", *Türk Ekonomisi*, S. 36, Yıl: 4, Haziran 1946, s. 164; Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü'nün tamirat atölyeleriyle tesislerinin bakımı için gerekli bulunan ve bedeli 3.000.000 lirayı geçmeyecek olan malzemenin pazarlıkla satın alınması kararlaştırılmıştır. Bu malzemenin alınma şartları ile ilgili bilgi için Bk. BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 111-41-8, Tarih: 10.06.1946.

56 TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 8, Toplantı: 0, C. 1, 3. Birleşim, 14.08.1946, s. 32-33; İsmail Arar, *Hükümet Programları 1920-1960*, Burçak Yayınevi, İstanbul, 1968, s. 176-177.

57 TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 8, Toplantı: 0, C. 1, 3. Birleşim, 14.08.1946, s. 33.

58 Ziya Tataç, "Olaylara Bakış, Ulaştırma Ekonomisi", *Türk Ekonomisi*, S. 31, Yıl: 4, Ocak 1946, s. 28.

59 BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 112-75-2, Tarih: 29.11.1946.

paranın 111,5 milyon lirası çeşitli türde ve çapta 38 gemi, 17,5 milyon lirası liman tesis, teçhiz ve vasıtaları, yine 17,5 milyon lirası fabrika ve atölyelerin ıslahı ve tamiri, kalan 3 milyon lira ise ihtiyaç duyulan çeşitli malzemenin tedarikine ayrılmıştır. Tahsis edilen paranın yarısı muhtelif işlerde taahhüde bağlanmış, kalanının harcama yerleri için ise incelemeler sürdürülmüştür. Adı geçen 38 gemiden 14'ü yolcu ve posta vapuru, 10'u yük gemisi, 2'si gaz gemisi, 12'si şehir hattı vapuru olarak düşünülmüştür. Türk Deniz Ticaret Filosunun İsveç ve ABD'den satın alınan 8'i şilep, 9 gemiden, İtalya ve Hollanda'ya sipariş edilen 8 posta ve 6 boğaz vapurundan başka 38 gemi ile daha takviye edileceği haberi ülkede sevinçle karşılanmıştır.⁶⁰

II. Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle birlikte İtalya'nın Alsald tersanesine 4 yolcu gemisi sipariş edilmiş, ABD'den de 6 yolcu gemisinin satın alınması için teşebbüse geçilmiştir. Bu suretle Devlet Denizyollarının yolcu gemi tonajlarının bir kat artırılması ve savaştan önce 30 yaşından küçük ve %20'sini teşkil eden yolcu gemi tonaj oranının %60'şa ulaştırılması hedeflenmiştir. Bu dönemde 30 yaşından büyük ve sayıca yarıdan fazlayı oluşturan 23 geminin yerine daha genç ve küçük tonajda gemilerin bulundurulması zaruri olarak görülmüştür.⁶¹

Devlet Denizyollarının yük gemi filosu da alınan yeni gemilerle gençleştirilerek sayıları artırılmıştır. Böylece 5 yaşına kadar 12 yük gemisi 55.199 gros ton ve 79.671 hamule ton kapasitesine sahip iken, 21-31 yaşına kadar 2 adet yük gemisinin gros tonu 4.847, hamule tonu ise 7.990 olduğu görülmektedir. Bunun yanı sıra 45-60 yaşına kadar olan 3 yük gemisinin gros tonu 8.740, hamule tonu 13.400'dür.⁶² Savaş sonrası iki yıllık süreçte Türkiye'de esaslı bir deniz ulaştırma politikası ele alınırken, bu politikanın ana hatları şöyle belirlenmiştir:⁶³

1. Posta vapurculuğunu, iç hizmetlere yetecek bir seviyeye çıkardıktan sonra Akdeniz'e yerleşmek ve yük nakliyatını uzak denizlere yaymak,
2. Limanları modern aletlerle donatırken, yükleme, boşaltma ve ambar işlerine güven ve hız kazandırmak,
3. Mevcut tersaneleri öncelikle tamir, sonra da gemi yapabilecek düzeye erdirmek,
4. ABD ve İtalya'dan yeni gemiler satın almak.

Deniz ulaştırma politikasının belirlenme çalışmalarının yürütüldüğü bir dönemde Devlet Demir ve Denizyolları için gerekli satın almaları yapmak üzere ABD'ye gönderilen heyete katılan Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdür Yardımcısı Aziz Derya'ya 13 Ekim 1947 tarihli Bakanlar Kurulu toplantısında gündelik verilmesi kararlaştırılmıştır.⁶⁴

Yurtdışı çalışmalarını yürütmek üzere görevlendirilmelere devam edilmiştir. Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü ihtiyacı için Mısır'da İngilizler tarafından satışa sunulacak malzemenin alıp yapmak üzere görevlendirilen İstanbul Liman İşletmesi Müdürü İhya Görgün, Genel Müdürlük Müfettişi Nurettin Tanfer, Makine Enspektörü

60 Abidin Daver, "Şilepçiliğimizin Gelişme Yolu", İktisadi Yürüyüş, C. 8, S. 180, Yıl: 8, 18 Haziran 1947, s. 2; Devlet Denizyolları ve Limanları emrindeki fabrika ve atölyelerde çalışan yüksek mühendis ve mühendislikten bekaya ve yoklama kaçağı durumunda olmayanların, her biri için Ulaştırma Bakanlığından Milli Savunma Bakanlığına bildirilecek süreye kadar askere gönderilmesinin geri bırakılması, 28 Şubat 1947 tarihli Bakanlar Kurulu toplantısında kararlaştırılmıştır. BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 113-17-1, Tarih: 28.02.1947.

61 Denizci, a.g.m., s. 151.

62 Denizci, a.g.m., s. 151.

63 *Ayın Tarihi*, Sayı No: 170, Ocak 1948, s. 38.

64 BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 115-71-20, Tarih: 13.11.1947.

Ekrem Demirdeş ve İnşaiye Teknisyeni Muhittin Kuş'a 5 Aralık 1947 tarihli Bakanlar Kurulu toplantısında gündelik verilmesi kararlaştırılmıştır.⁶⁵

Bu arada Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğüne gelecek yıllara geçici yüklenmelere girilecek işlere ait 150 milyon liralık program, Bakanlar Kurulunca ele alınmıştır. Neticede dövizle ödemeyi gerektirecek her çeşit yüklenmelere girilmeden veya satın alım yapılmadan önce Maliye Bakanlığının görüş ve onayına başvurmak kaydıyla adı geçen programın onanması ve 23.05.1946 tarih ve 3/4233 sayılı Kararın iptali; 5074 sayılı Kanunun birinci maddesine göre kabul edilmiştir.⁶⁶

Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü'nün 150 milyon liralık programının onaylanmasından kısa bir süre sonra ABD'den uzun vade ile satın alınan gemilerle Hollanda'ya sipariş edilen şehir hattı vapurlarının ödenmesi gereken taksitleriyle faizlerini karşılamak üzere adı geçen kurumun Maliye Bakanlığının kefaletiyle 2.670.000 liralık bono çıkarması, 8 Ocak 1948 tarihli Bakanlar Kurulu toplantısında kararlaştırılmıştır.⁶⁷

Ayrıca ABD'den satın alınan ikisi tanker, dört geminin %25 bedellerine ve bu gemilerin gerekli onarım ve değişiklik giderlerine karşılık gelmek üzere Maliye Bakanlığının kefaletiyle Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü'nün, 4.655.000 liralık bono çıkarması, 8 Ocak 1948 tarihli Bakanlar Kurulu toplantısında kararlaştırılmıştır.⁶⁸

Bu arada Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü için Hollanda'da inşa ettirilen altı şehir hattı gemisinin deneyimlerini yaparak teslim almak için bu ülkeye Haliç Fabrika ve Havuzları Hasköy Atölyesi Başmühendisi Rıza Özçıkıb'ın gönderilmesi ve adı geçen kişiye gündelik verilmesi, 13 Haziran 1948'de Bakanlar Kurulunca kararlaştırılmıştır.⁶⁹

Yine Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü için inşa ettirilen Trabzon Gemisini yurda getirmek üzere İsveç'e gönderilecek yedi memura gündelik verilmesi, 18 Ocak 1948 tarihli Bakanlar Kurulu toplantısında kararlaştırılmıştır.⁷⁰

Türk deniz filosunun geliştirilerek sayılarının artırılması çabaları neticesinde 1948 yılının başlarında Amerika'dan 15 yolcu gemisiyle 10 şilep ve 2 akaryakıt gemisi satın alınırken, şehir hatlarındaki sıkıntıyı hafifletmek için Hollanda'ya da 6 gemi siparişi verilmiş, İngilizlerin Mısırdaki vasıtalarından 16 çıkarma gemisi satın alınarak ülkeye getirilmiştir. Bu suretle son bir yıl içerisinde denizyollarına 200 bin tonilatoluk bir ticaret filosu katılmıştır.⁷¹

Ticaret filusunda yaşanan bu gelişme denizcilikle ilgili düzenlenen etkinliklere de yansımıştır. Ulaştırma Bakanı Kasım Güllük 'ün 1 Temmuz 1948'de Denizcilik Bayramı dolayısıyla yaptığı konuşmada verdiği bilgilere göre: Denizciliğin 22 yıl önceki durumu ile 1948 yılı mukayese edildiğinde, durmadan genişleyen ticaret filosu dünyanın büyük limanlarında şanlı Türk bayrağını dalgalandırmasına rağmen ticaret filosu ve Denizyolları İdaresinin elindeki araçlar ihtiyacı karşılamaktan uzak kalmıştır.⁷²

Aynı yılın sonlarına doğru bu İdarenin, 48'i yolcu gemisi, şilep ve tanker, 68'i de şehir hatları vapuru olmak üzere 200 bin tonilatoyu aşan bir filosu mevcuttur. ABD'den alınan 10 gemiden Çoruh, Yozgat şilepleri ile Kocaeli ve Sivas tankerleri yurda getirilip hizmete

65 BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 115-73-11, Tarih: 05.12.1947.

66 BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 115-72-5, Tarih: 18.11.1947.

67 BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 115-85-8, Tarih: 08.01.1948.

68 BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 115-85-9, Tarih: 08.01.1948.

69 BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 117-59-10, Tarih: 13.08.1948.

70 BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 117-70-5, Tarih: 18.11.1948.

71 *Ayın Tarihi*, Sayı No: 170, Ocak 1948, s. 38-39.

72 *Ayın Tarihi*, Sayı No: 176, Temmuz 1948, s. 2.

girerken, kalan altısının tamir ve tadilatı sürmüştür. İsveç'ten alınan Trabzon şilebinin ise yakında ülkeye getirilmesi düşünülmüştür. Acil ihtiyaçları karşılamak için hazır alınan bu gemilerin dışında 4 yolcu gemisi de sipariş edilmiştir. Şehir hatları için Hollanda'ya yaptırılan 6 geminin de 1948 yılı sonuna kadar ülkeye getirilmesi planlanmıştır. Armatörlerin elinde ise 85.000 ton kapasitede 33 gemi vardır. Dış ülkelerden gemi satın almak isteyen müteşebbislere Hükümetçe 3 milyon dolar döviz verilerek serbest şilepçilik filosuna 14.500 ton kapasitesinde 5 yük gemisi daha ilave edilmiştir. Özel armatörlerce daha fazla iş temini için ayrıca bir kanun tasarısı hazırlanmıştır. Deniz kredi müessesesi ile ilgili hazırlanan kanun tasarısı TBMM'ye sevk edilmiştir.⁷³

Bu arada Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü için ABD'den satın alınan altı gemiyi getirmek üzere adı geçen ülkeye gönderilecek 56 kişiye 5 Mayıs 1949 tarihli Bakanlar Kurulu toplantısında gündelik verilmesi kararlaştırılmıştır.⁷⁴

1949 yılının Temmuz ayına geldiğinde şehir hatları gemileriyle özel hizmet gemileri dışında Devlet Denizyolları İdaresinin yolcu ve yük gemisinin gelişmiş bir filoya sahip olduğu gözlemlenmektedir. 10 Yaşına kadar 16 gemi 72.799 gros ton kapasitesinde iken, 11-20 yaşına kadar 11 geminin sahip olduğu kapasite 53.658 gros tona ulaşmıştır. 31-50 yaşına kadar olan 11 gemi 41.893 gros ton ve 51-75 yaşına kadar olan toplam 15 gemi ise 21.599 gros ton büyüklüğündedir. Böylece yarıdan fazlası 30 yaşından küçük gemilerden teşkil edilen bu filonun ülke içi ve dışı deniz taşımacılığında önemli bir işlevi yerine getireceği düşünülmüştür.⁷⁵

Bu dönemde armatörlerin yük gemileri de tonaj ve sayı itibariyle azımsanamayacak bir rakama ulaşmıştır. 21-30 yaşına kadar 2; 31-40 yaşına kadar 3; 41-50 yaşına kadar 4; 51-60 yaşına kadar 9; 61-70 yaşına kadar 13; 71-80 yaşına kadar 4 ve 81-90 yaşına kadar 1 adet olmak üzere toplamda 36 armatör gemisi 52.347 gros ton ve 77.097 hamule ton kapasitesine sahip olarak denizyollarında hizmetlerini sürdürmüştür. 1948 yılında armatörlere ait filonun gençlendirilmesine yönelik olarak tahsis edilen 2.500.000 dolarlık dövizle, yaşları 40'tan küçük 36.000 gros ton ve 60.000 hamule ton kapasiteli 12 yeni gemi alınmıştır. 1949 yılında ödenecek dövizle alınması muhtemel 30.000 gros ve 50.000 hamule ton büyüklüğündeki 12 gemi ile armatörlerin filosu 120.000 gros ton ve 185.000 hamule tona ulaşacağı düşünülmektedir.⁷⁶

Deniz filosunun güçlendirilmesine yönelik çalışmalar İnönü'nün 1 Kasım 1948 tarihli TBMM'nin açılış konuşmasında gündeme getirilmiştir. İnönü'nün açıklamalarına göre: Yurtta ucuz, hızlı ve iyi işleyen bir ulaştırma şebekesinin kökleşmesi ve geliştirilmesi çalışmalarının yanı sıra ülke içerisinde deniz ticaret filosunun güçlendirilmesi ve özel şilepçiliğin geliştirilmesi yolundaki gayretlere devam edilmiştir.⁷⁷

Ulaştırma Bakanı Kemal Satır da deniz filosunun güçlendirilmesi ile ilgili bütçe görüşmelerinde açıklamalarda bulunmuştur. Satır'ın TBMM'de Bakanlığının bütçesi ile ilgili yapılan tenkitlere ve ulaştırma politikası hakkında verdiği bilgilere göre: Denizyolları İdaresinin kalkınma gayretlerine paralel olarak serbest şilepçiliğin de inkişaf ettirilmesi için mümkün olan yardım sağlanmakta ve tedbirler alınmaktadır. Son iki yılda bütün deniz ticaret filosunun armatörler elindeki tonaj toplamı 70 bin tona yakın iken bu tonaj bir kat artmıştır. Armatörlerin yeniden gemi almak için Ulaştırma Bakanlığına müracaatı takdire şayandır. Bakanlık, memleketin döviz kaynağı telâkki edilen bu vasıtalarının çoğaltılması

73 Rüçhan Akıncı, "Ulaştırma İşlerimiz", İktisadi Yürüyüş, C. 9, S. 211, Yıl: 9, 19 Kasım 1948, s. 4, 20.

74 BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 119-40-2, Tarih: 05.05.1949.

75 Denizci, a.g.m., s. 151.

76 Denizci, a.g.m., s. 152; 1949 yılında Ulaştırma Bakanlığınca Türk armatörlerine yurt dışından gemi satın almaları için 2.000.000 dolar tahsis edilirken, kredi almak isteyen bu armatörler sıraya konularak istedikleri kredi kendilerine verilmiştir. Ziya Tataç, "Olaylar, Mayıs 1949, Ulaştırma Ekonomisi", S. 73, Yıl: 7, Temmuz 1949, s. 159.

77 TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 8, Toplantı: 3, C. 13, 1. Birleşim, 01.11.1948, s. 5.

için elinden gelen gayreti göstermekte ve hükümet nezdinde gerekli teşebbüsü yapmaktadır. Armatörlerin büyük bir anlayışla deniz ticareti filosunu artırma konusunda kendilerine yardım edeceği bir müjde olarak kabul edilebilir. Deniz ulaşımının, bilhassa başlangıç ve bitiş noktaları olan limanların modern imkânlarla göre teçhizi için çalışmalar sürdürülmektedir.⁷⁸

Bu arada Devlet Denizyollarının satın aldığı yolcu gemilerinden 7.300 tonluk Trabzon yolcu gemisi, 4 Ağustos 1949 günü saat 12,30'da İstanbul Limanına gelmiştir.⁷⁹

Bu gemilerin filoya katılması İnönü'nün 1 Kasım 1949'da TBMM'yi açış konuşmasında da dile getirilmiştir. İnönü'nün açıklamalarına göre: Ulaştırma alanında deniz ticaret filosuna 1948 yılında katılan gemilerle kaydedilen gelişme, ilerisi için güzel ümitler uyandırmıştır. Deniz eşya naklinde armatörlerin Devlet Denizyollarıyla eşit şartlara tâbi olmalarını sağlayacak kanun tasarısı Meclise sunulmak üzeredir.⁸⁰

Denizyollarının gelişmesine Marshall Yardımının da katkısı olmuştur. 1949-1950 döneminde Marshall Yardımından denizyollarına ayrılan ödenek 9.414.810 doları bulurken, İnönü Dönemi'nden sonraki yıllarda bu rakam artarak devam etmiştir.⁸¹

Denizyollarının gelişmesine paralel olarak Akdeniz seferleri de gündün güne gelişmeye başlamıştır. İstanbul vapuruyla başlayan bir dönem, Ankara vapuruyla üstün bir duruma gelmiş, Adana vapurunun katılımıyla da Türk denizcilerinin Akdeniz hatlarında itibari artmıştır. Tatillerinin geçirmek isteyen vatandaşlar, Batı Akdeniz hattıyla Marsilya'ya gidip, Doğu-Güney Akdeniz Hattıyla İstanbul'a dönebilmıştır.⁸²

Akdeniz ve açık denizlerde yolcu ve yük taşıyan bu gemileri Deniz Hatları İşletmesi çalıştırmış, Türkiye sahillerinde 3.000 km'den fazla bir uzunlukta seferler düzenlenmiştir. Bu sahillerde uğranılan iskele sayısı 73 iken, Akdeniz'de düzenli yolcu ve yük seferleri yapılan iki hat üzerinde dokuz yabancı liman ve iskeleye uğranılmıştır. Bu hatlardan birisi İstanbul-Pire-Napoli-Marsilya-Cenova; diğeri ise İstanbul-İzmir-Pire-İskenderiye-Portsait-Hayfa-Beyrut ve Kıbrıs hattıdır. Deniz Hatları İşletmesinin elinde 119.938 gros ton kapasitede 36 yolcu ve yük gemisinin yanı sıra, 14 şilep, 4 tanker ve 3 araba vapurundan müteşekkil 57 vasıta yer almıştır. Yolcu ve yük gemilerinin 43.200 gros tonluk altı adedi 1949 yılı ortalarında ABD'den gelerek işletmeye katılmıştır.⁸³

II. Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle birlikte 7 Ağustos 1945'de deneme mahiyetinde Doğu Akdeniz'e yeniden düzenlenmeye başlayan 11 sefer neticesi 1 milyon 307.000 liralık bir gelir elde edilmiştir. 1946 yılında 24 seferden 2.412.000 milyon, 1947 yılında 15 seferden 955.000 ve 1948'de de 6 seferden 191.000 liralık bir gelir elde edilmiştir. Sonradan bu gelir düşüşünün nedeni Doğu Akdeniz civarında kolera ve sair bulaşıcı hastalıkların baş göstermesidir. 1949 yılına gelindiğinde Akdeniz'in güneydoğu yönüne yapılan 20 seferle seyahatlere hız kazandırılarak 1.564.000 liralık bir gelir sağlandığı gözlemlenmektedir. Bilhassa yeni yolcu gemilerinin ticaret filosuna katılması ve Denizyolları İdaresine devredilen genç ve değerli işletmelerin çabalarıyla 26 Haziran 1949'dan itibaren başlayan Doğu- Güney Akdeniz seferleri bu sonucu ortaya koymuştur. 5.276 tonluk İstanbul ve 5.236 tonluk Adana vapurlarının yaptıkları bu Doğu-Güney seferlerinin gidiş-dönüşlerinde İstanbul, İzmir, Kıbrıs, Beyrut, İskenderiye, Napoli, Marsilya ve Cenova'ya uğranılmıştır.

78 TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 8, Toplantı: 3, C. 16, 54. Birleşim, 27.02.1949, s. 980; *Ayın Tarihi*, Sayı No: 183, Şubat 1949, s. 110.

79 *Ayın Tarihi*, Sayı No: 189, Ağustos 1949, s. 2.

80 TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 8, Toplantı: 4, C. 21, Birinci Birleşim, 01.11.1949, s. 6.

81 "Devlet Ulaştırma İşleri Pavyonu", İktisadi Yürüyüş, C. 10, S. 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 29; 1950-1951 döneminde 19.539.000 dolara çıkan Marshall Yardımından denizyollarına ayrılan ödenek 1951-1952'de daha da artırılarak 10.713.160 dolara yükseltilmiştir.

82 "Akdeniz Sularında Devlet Denizyolları", İktisadi Yürüyüş, C. 10, S. 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 36.

83 "Devlet Denizyolları Deniz Hatları İşletmesi", İktisadi Yürüyüş, C. 10, S. 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 40.

İnönü Dönemi'nde Türkiye'de Deniz Ulaşımı (1938-1950)

Bu suretle lüks vapurlar Avrupa'nın güneyi ile Akdeniz'in güneydoğusunu Türkiye'ye bağlamıştır. Böylece Devlet Denizyollarının 1945-1949 yılları arasındaki beş yıllık dönemde Doğu Akdeniz'e düzenlediği 76 seferde 36.000 yolcu ve 81. 000 ton yük taşımacılığı karşılığında 6.429.000 liralık bir gelir elde edilmiştir. Devlet Denizyollarının Batı Akdeniz seferleri ise 19 Haziran 1946'da başlamıştır. 1946 ile 1949 yılları arasındaki dört yıllık süreçte Batı Akdeniz'e 61 seferde 30.000 yolcu 28.000 ton yük taşınması mukabilinde 9.611.000 liralık bir hasılat elde edilmiştir.⁸⁴

Bu arada Devlet Denizyolları ve Limanlar İşletme Genel Müdürlüğüne ait Akbaş, Kemal ve Söğütlü gemilerinin yabancılara da satılmasına izin verilmesi hakkındaki K/806 sayılı Kararın yürürlüğe konulması, 5 Nisan 1950 tarihli Bakanlar Kurulu toplantısında kabul edilmiştir.⁸⁵

K/806 sayılı Kararın yürürlüğe girmesinden yaklaşık bir hafta sonra Devlet Denizyolları ve Limanlar İşletme Genel Müdürlüğünün 5074 sayılı Kanun gereğince giriştiği yüklenme bedellerinin 1950 yılı içindeki ödemeleri karşılamak üzere bono çıkarması, 13 Nisan 1950 tarihli Bakanlar Kurulu toplantısında ele alınmıştır. Neticede adı geçen kurumun 3633 sayılı Kanununun 32. maddesine gereğince Maliye Bakanlığının kefaletiyle 15.500.000 liralık bono çıkarması kararlaştırılmıştır.⁸⁶

Bakanlar Kurulunun bono çıkarılması çalışmalarının yürütüldüğü bir süreçte Cenova tezgâhlarında üretilen 3.000 tonluk Uludağ ve Bandırma vapurları 1950 yılının Nisan ayında; Ansaldo tezgâhlarında imal edilen 7.000 gros tonluk İskenderun ve Samsun gemileri ise aynı yılın Temmuz ayında Devlet Denizyolları İdaresine teslim edilmesi kararlaştırılmıştır.⁸⁷

1943 ile 1948 yılları arasında İstanbul limanına giren-çıkan Türk ve yabancı gemilerin sayılarına gelince: 160 olan 1943'te İstanbul limanına giren yabancı gemilerin sayısı 1948'de 2.285'e; 1.484 olan Türk gemileri sayısı ise 1.601'e yükselmiştir.⁸⁸

31 Aralık 1949 tarihi itibarıyla en küçüğü 409 gros ton kapasitesindeki Tayyar gemisi ile en büyüğü 10.442 gros ton kapasitesindeki Kocaeli gemisinden meydana gelen toplamda 183.074 gros ton büyüklüğündeki başlıca 51 gemilik deniz filosu hizmetini sürdürmüştür. Bu gemilerin isimleri Seyyar, Kemal, Saadet, Ülgen, Dumlupınar, Konya, Antalya, Necat, Tari, Cumhuriyet, Çanakkale, Mersin, Anafarta, Bursa, Erzurum, Karadeniz, Çorum, İzmir, Güneysu, Aksu, Ege, Bakır, Tırhan, Etrüsk, Kadeş, Sus, Marakaz, İstanbul, İkbal, Demir, Derince, Ödemiş, Kastamonu, Malatya, Kars, Rize, Çoruh, Yozgat, Ardahan, Samsun, Edirne, Başarı, Adana, Giresun, Ordu, Trabzon, Ankara, Tarsus ve Sivas'tır.⁸⁹

Çok sayıda geminin faaliyetini sürdürdüğü bu dönemde Devlet Başkanlığı deniz taşıtlarının her türlü imal, satın alma ve işletme giderleriyle sigorta ücretleri için Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğüne, Ulaştırma Bakanlığı bütçesinden 1946 yılında ayrılan ödenek 794.400 lira olarak belirlenmiştir.⁹⁰ Bu ödenek 1947 yılında

84 Aslan Tufan Yazman, "Akdeniz Seferlerinden Alınan Neticeler", İktisadi Yürüyüş, C. 11, S. 241, 21 Ocak 1950, s. 1, 24.

85 BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 122-29-15, Tarih: 05.04.1950.

86 BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 122-35-9, Tarih: 13.04.1950.

87 "Ansaldo Tezgâhlarında Yapılmakta Olan Gemilerimiz", İktisadi Yürüyüş, C. 10, S. 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 38-39.

88 "İstanbul Liman İşletmesi", İktisadi Yürüyüş, C. 10, S. 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 47; 1 Temmuz 1949'da Denizcilik Bayramı dolayısıyla İstanbul Taksim ve Barbaros anıtları önünde yapılan törende konuşan Ulaştırma Bakanı Kemal Satır, 1948 yılında sadece Devlet Denizyolları gemilerinin ülkeye 16 milyon liralık döviz kazandırdığını belirtmiştir. "Denizcilik Bayramı", *Akşam*, 2 Temmuz 1949, Sayı No: 11036; Kemal Satır konuşmasının devamında ticaret filosunun 200 bin tonu devlete 150 bin tonu da armatörlere ait olmak üzere 350 bin tonu geçtiğini belirtmiştir. "Denizciler Bayramı", *Zafer*, 2 Temmuz 1949, Sayı No: 64.

89 "Denizyollarının Tarihçesi", İktisadi Yürüyüş, C. 10, S. 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 45.

90 TBMM, *Tutanak Dergisi*, 1947 Yılı Gider Bütçeleri, Dönem: 8, Toplantı: 1, C. 3, 18.02.1946, s. 282.

394.400 lira düşüşle 400.000 liraya inmiştir.⁹¹ 1948 yılına geldiğinde Devlet Başkanlığı deniz taşıtlarına Ulaştırma Bakanlığı bütçesinden tahsis edilen ödenek Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğüne verilmek üzere Cumhurbaşkanlığı Bütçesine aktarılmıştır.⁹²

Adı geçen Genel Müdürlük, altısı ecnebi olmak üzere yirmi teşekkülden meydana gelmiştir. Yaptıkları faaliyet itibariyle birbirine benzemeyen birçok işletme unsurunu bünyesinde barındıran müessese, bu haliyle farklı bir karakter arz etmiştir.⁹³ Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü'nün kuruluşları şunlardır:⁹⁴

1. Seyr-i Sefain,
2. Vapurculuk Türk Anonim Şirketi,
3. Sosyete Şilep,
4. Akay İdaresi,
5. Şirket-i 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,
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 İdaresi,
20. Gümrük ve Antrepolar İdaresidir.

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

92 TBMM, *Tutanak Dergisi*, 1949 Yılı Gider Bütçeleri, Dönem: 8, Toplantı: 3, C. 16, 21.02.1949, s. 323; Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü'nün 1946 yılı birinci, ikinci ve üçüncü mevkii yolcu adedi ve nakliyat resmi miktarları için Bk. TBMM, *Tutanak Dergisi*, 1949 Yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Bütçe Komisyonu Raporu, Dönem: 8, Toplantı: 3, C. 16, 21.02.1949, S. Sayısı: 133, TBMM Basımevi, Ankara, 1949, s. 66.

93 TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 8, Toplantı: 4, C. 24, 55. Birleşim, 24.02.1950, s. 1185.

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

İnönü Dönemi'nde Türkiye'de Deniz Ulaşımı (1938-1950)

Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü 1950 yılı başlarında, yurt içinde Karadeniz, Marmara, Ege ve Güney Akdeniz olmak üzere dört bölge ve 76 iskele arasında; yurt dışında ise dokuzu Doğu ve Güney Akdeniz, beşi de Batı Akdeniz'de olmak üzere toplam 14 iskele arasında düzenli yolcu seferleri ile işletme görevini yerine getirmiştir. Şehir hatları olarak İstanbul'da (İzmit hattı dâhil) 73, İzmir körfezinde 12 ve İzmit körfezinde de 10 olmak üzere toplamda 95 iskele arasında seferler düzenlemiştir. Ayrıca Van gölünde 9 iskele arasında yolcu ve yük nakliyatı gerçekleştirilmiş, yurt içi ve yurt dışındaki iş kapasitesine göre şilep işletmeciliği yapılmıştır. Bunların yanı sıra İstanbul, İzmir, Trabzon limanlarında yükleme, boşaltma, rıhtım, su verme, ambar, ardiye, kılavuzluk, römorkörcülük, fener, can ve gemi kurtarma hizmetleri ile gemi tamir işleri ve gemi işletmeciliği faaliyetleri de kurumun diğer çalışmaları arasında yer almıştır.⁹⁵

Tablo: 2'de 1938 ile 1950 yılları arasında Türkiye'de 18 ve üzeri gros tonluk yük, yolcu gemisi ve tanker sayıları gösterilmiştir.

TABLO: 2. Türkiye'de 18 Gros Ton ve Üzeri Deniz Ulaşım Araçları (1938-1950)

Yıllar	Yük Gemisi		Yolcu Gemisi		Tanker		Toplam	
	Sayı	Gros Ton	Sayı	Gros Ton	Sayı	Gros Ton	Sayı	Gros Ton
1938	1.497	140.518	116	118.267	4	4.374	1.617	263.159
1939	1.575	142.144	113	113.652	4	4374	1.692	260.170
1940	1.624	144.722	117	119.491	5	4.418	1.746	268.631
1941	1.657	144.253	118	132.642	5	4.418	1.780	281.313
1942	1.679	143.298	119	135.598	5	4.418	1.803	283.314
1943	1.806	171.581	116	131.483	5	4.418	1.927	307.482
1944	1.871	181.812	115	128.853	5	4.418	1.991	315.083
1945	1.910	185.636	115	128.853	5	4.418	2.030	318.907
1946	1.950	192.544	114	125.363	5	4.418	2.069	322.325
1947	1.986	209.505	116	130.177	6	5.024	2.108	344.706
1948	2.022	225.606	123	149.085	7	5.418	2.152	380.109
1949	2.071	288.417	128	151.756	7	5.418	2.206	445.591
1950	2.055	348.738	129	178.689	13	7.449	2.197	534.876

Kaynak: İGM, *1959 İstatistik Yıllığı*, Yayın No: 380, Ankara, 1959, s. 491; DPT, *Kalkınan Türkiye (Rakamlarla 1923-1968)*, Milli Eğitim Basımevi, Ankara, 1969, s. 84.

Tablo 2'ye göre, 1938 yılında Türkiye'de 18 gros ton ve üzeri 1.497 mevcut yük gemisinin sayısı 558 artışla 1950 yılında 2.055'e; 140.518 gros ton olan yük gemileri kapasitesi 208.220 gros ton artışla 1950 yılında 348.738 gros tona; 116 olan yolcu gemisinin sayısı 13 artışla 1950 yılında 129'a; 118.267 gros ton kapasitesindeki yolcu gemisi 60.422 gros

95 TBMM, *Tutanak Dergisi*, 1950 Yılı Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü Bütçesi, Dönem: 8, Toplantı: 4, C. 24, 24.02.1950, S. Sayısı: 156, s. 14; 1938 ile 1942 yılları arasında Denizyolları İşletmesinin vapur sayı ve tonajı, sefer sayısı, yolcu ve hayvan nakliyatı ve hasılatı hakkında bilgi almak için Bk. İGM, *Küçük İstatistik Yıllığı 1940-1941*, Yayın No: 192, Ankara, 1942, s. 307; İGM, *Küçük İstatistik Yıllığı 1941-1942*, Yayın No: 198, Ankara, 1948, s. 341; 1945-1947 yılları arasında başlıca limanlara giren çıkan yerli ve yabancı gemiler hakkında bilgi almak için ayrıca Bk. İGM, *Küçük İstatistik Yıllığı 1949*, Yayın No: 313, Ankara, 1949, s. 341; Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmesi 1946-1950 yılı eşya nakliyatı için Bk. İGM, *İstatistik Yıllığı 1952*, Yayın No: 342, Ankara, 1952, s. 502-503; İGM, *Küçük İstatistik Yıllığı 1951*, Yayın No: 343, Ankara, 1952, s. 372; İGM, *İstatistik Yıllığı 1953*, Yayın No: 360, Ankara, s. 452-453.

ton artışla 1950 yılında 178.689 gros tona; 4 olan tanker sayısı 9 artışla 1950 yılında 13'e; 4.374 gros ton kapasitesindeki tanker 3.075 gros ton artışla 1950 yılında 7.449 gros tona; 1.617 olan toplamda 18 ve üzeri gros tonluk deniz ulaşım araçları sayısı 580 artışla 1950 yılında 2.197'ye; 263.159 gros ton kapasitesindeki toplam deniz araçları, 271.717 gros ton artışla 1950 yılında 534.876 gros tona yükselmiştir.

Böylece 1938 yılından 1950 yılına yük gemisi sayısında %37,34; yük gemisi gros tonunda %148,18; yolcu gemisi sayısında %11, 20; yolcu gemisi gros tonunda %51,08; tanker sayısında %225; tanker gros tonunda %70,30; 18 ve üzeri gros tonluk toplam deniz ulaşım araçları sayısında %35, 86; gros ton kapasitesindeki toplam deniz ulaşım araçlarında %103,25 oranında bir artış sağlanmıştır.

SONUÇ

Atatürk Dönemi'nde denizyollarının geliştirilmesi ve deniz filosunun güçlendirilmesi amacıyla Almanya ile İngiltere gibi ülkelere siparişi verilen gemilerin II. Dünya Savaşı'nın baş göstermesi nedeniyle getirilemeyeşi, İnönü Dönemi'nin başlangıcında yaşanan önemli sorunlarından birini teşkil etmiştir.

Bu dönemde de denizyollarının geliştirilmesinin yeni yasal düzenlemelere bağlı olması, bir dizi kanunların çıkarılması sonucunu ortaya koymuştur. Ayrıca deniz ulaştırma hacminin genişlemesi ve seferlerin düzenli bir şekilde yürütülmesi, ulaştırma teşekküllerinin bir elde toplanmasını zorunlu hale getirdiğinden, 27 Mayıs 1939 tarih ve 3613 sayılı Kanunla deniz nakliyatı görevi Ulaştırma Bakanlığı uhdesine verilmiştir. Bu gelişmeden on gün sonra 7 Haziran 1939 tarih ve 3633 sayılı Kanunla Denizbank feshedilerek yerine Devlet Denizyolları İşletme Genel Müdürlüğü ve Devlet Limanları İşletme Genel Müdürlüğü adı altında iki kurum ihdas edilmiştir.

Denizyollarındaki yapılanma sürecine 24 Ocak 1944 tarihinde kabul edilen 4517 sayılı Kanunla devam edilmiştir. Bu kanunla, Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları İşletme Genel Müdürlüklerinden: Devlet Denizyolları İşletme Genel Müdürlüğü, Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğüne dönüştürülmüş, Devlet Limanları İşletme Genel Müdürlüğü ise kaldırılmıştır.

İnönü Dönemi'nde denizyolları alanında yaşanan gelişmelerden biri de Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğüne inşa ve satın alınacak gemi, tarak dubası, havuz, tersane, yükleme, boşaltma ve taşıma tesisleri için ilerleyen yıllara geçici yüklenmelere girilmesi olmuştur. Ayrıca gemi yapımı için Ulaştırma Bakanlığı bütçesinden tahsis edilen paylar da artırılmıştır. Buna ilave olarak Marshall Yardımından denizyollarına önemli ölçüde ödenek tahsis edilmiştir. Gerçekleştirilen bu icraatlara bilhassa II. Dünya Savaşı sonrası Avrupa ülkeleri ve ABD'den gemi satın alımının eklenmesi, Devlet Denizyolları ve armatörlere ait gemi sayıları ile yurt içi ve yurt dışı deniz seferleri sayısının artırılmasına yol açmıştır.

1950 yılına gelindiğinde Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü yurt içinde dört bölge ve 76 iskele; yurt dışında dokuzu Doğu ve Güney Akdeniz, beşi de Batı Akdeniz'de olmak üzere toplam 14 iskele arasında düzenli yolcu seferleri görevini yerine getirmiştir. Sefer sayılarının artırılması bir yandan Devlet Denizyollarının gelirlerini artırırken öbür yandan yolcu ve eşyaların karayolu ve demiryoluna göre daha ucuz bir şekilde taşınmasını temin etmiştir. Bunun yanı sıra 10 binlere ulaşan kadrosu ile Devlet Denizyolları, birçok insana istihdam alanı ve geçim kapısı teşkil etmiştir. Bu dönemde iç ve dış denizlerde ticaretin inkişaf etmesi ve Türk ekonomisinin yabancı ülkelere açılarak dünya ekonomisi ile uyum içerisine girmesinde Devlet Denizyolları önemli bir görevi yerine getirmiştir.

Türkiye'de ihracat ve ithalat ürünlerinin taşınmasında deniz ulaşım araçları ve denizyollarından yararlanılması, birçok sektörün gelişmesine de ön ayak olmuştur. Bu dönemin önemli ihracat malları arasında bulunan fındık, kuru incir, çekirdeksiz kuru üzüm, tütün, pamuk, Antep fıstığı, badem, ceviz, kuru sebze, tohum, buğday, arpa, çavdar ve darı gibi ürünlerin dış ülkelere denizyolları ve gemiler vasıtasıyla ihracatıyla tarım sektörüne; balık, yumurta, tiftik, yapağı, canlı hayvan kürk ve deri ürünleri ihracatıyla hayvancılık sektörüne; halı, ipek ve döküntülerinin ihracatıyla dokuma sektörüne; yer altı zenginliklerinin ihracatıyla madencilik sektörüne katkı sağlanmıştır. Yukarıdaki ürünlerin denizyolları vasıtasıyla ihracatı aynı zamanda ülke ekonomisine döviz girdisinin kazandırılmasının da önünü de açmıştır.

Ayrıca, çay, kakao, çikolata, kahve gibi ürünlerin denizyolları ve gemiler vasıtasıyla ithal edilmesi gıda sektörüne; pamuklu dokuma, pamuk iplikleri, yün ve kıl, yün iplikleri, ipek ve iplikleri ithalatıyla yine dokuma sektörüne; her türlü ham kauçuk, iç ve dış lastik ithalatıyla lastik sektörüne; hazır ilaç, serum ve aşı ithalatıyla sağlık sektörüne; cam ürünleri ithalatıyla cam sektörüne, demir ve çelik ürünleri ithalatıyla demir ve çelik sektörüne; çeşitli makine, saat, optik, teknik alet ve cihazlar ithalatıyla, makine ve aletler sektörüne; ziraat alet ve makineleri ithalatıyla tarım sektörüne; kara taşıtları ve akaryakıt ürünleri ithalatıyla ulaşım sektörüne; boya ithalatıyla adı geçen sektörün gelişmesine önemli katkı sağlamıştır. Bu ihtiyaç mallarının dış ülkelere satın alınması ayrıca yaşanacak olası krizleri de önlemiştir.

Netice itibariyle İnönü Dönemi'nde gemi sayı ve tonajı ile seferlerin artırılması, bir yandan ülke gelirlerini artırıp bütün ihracat ve ithalat sektörlerinin gelişmesine ön ayak olurken öbür yandan istihdamı genişleterek milli ekonomiye önemli katkılar elde edilmesini sağlamıştır.

KAYNAKÇA

I. ARŞİV BELGELERİ

Başkanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)

BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 85-93-8, Tarih: 12.11.1938.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 86-38-2, Tarih: 28.04.1939.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 87-56-6, Tarih: 14.06.1939.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 87-64-3, Tarih: 03.07.1939.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 88-79-20, Tarih: 10.08.1939.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 88-84-13, Tarih: 28.08.1939.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 90-13-4, Tarih: 03.02.1940.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 90-39-13, Tarih: 20.04.1940.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 91-55-2, Tarih: 07.06.1940.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 94-20-2, Tarih: 07.03.1941.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 97-108-2, Tarih: 13.01.1942.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 101-25-8, Tarih: 17.04.1943.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 101-30-20, Tarih: 03.05.1943.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 105-23-3, Tarih: 05.04.1944.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 106-55-16, Tarih: 29.07.1944.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 109-64-03, Tarih: 02.08.1945.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 111-41-8, Tarih: 10.06.1946.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 112-75-2, Tarih: 29.11.1946.

_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 113-17-1, Tarih: 28.02.1947.

- _____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 115-71-20, Tarih: 13.11.1947.
_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 115-72-5, Tarih: 18.11.1947.
_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 115-73-11, Tarih: 05.12.1947.
_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 115-85-8, Tarih: 08.01.1948.
_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 115-85-9, Tarih: 08.01.1948.
_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 117-59-10, Tarih: 13.08.1948.
_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 117-70-5, Tarih: 18.11.1948.
_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 119-40-2, Tarih: 05.05.1949.
_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 122-29-15, Tarih: 05.04.1950.
_____, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/ 122-35-9, Tarih: 13.04.1950.

II. RESMİ YAYINLAR

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

TBMM, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 2, C. 2, 10.04.1934, s. 327.

- _____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 2, C. 4, 19.04.1926, s. 571-572.
_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 4, C. 11, 25.06.1932, s. 581.
_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 4, C. 13, 02.06.1934, s. 706-722.
_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 18, 27.12.1937, s. 44.
_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 18, 17.06.1938, s. 879-888.
_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 5, C. 18, 22.06.1938, s. 938-949.
_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 20, 27.05.1939, s. 123.
_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 20, 07.06.1939, s. 538-539.
_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 20, 23.06.1939, s. 653-654.
_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 20, 07.07.1939, s. 985.
_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 21, 01.06.1940, s. 844-845.
_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 22, 21.04.1941, s. 215.
_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 22, 30.06.1941, s. 762.
_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 22, 02.07.1941, s. 779.
_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 22, 11.08.1941, s. 815-818.
_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 24, 28.12.1942, s. 105.
_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 6, C. 24, 14.01.1943, s. 22.
_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 7, C. 26, 24.01.1944, s. 45.
_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 7, C. 27, 15.01.1945, s. 99-100.
_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 7, C. 28, 30.01.1946, s. 537.
_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 7, C. 28, 13.02.1946, s. 586.
_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 7, C. 28, 24.04.1946, s. 603.
_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 8, C. 29, 11.06.1947, s. 709.
_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 8, C. 31, 24.05.1949, s. 708.
_____, *Kanunlar Dergisi*, Dönem: 8, C. 31, 06.06.1949, s. 833.
_____, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 6, Toplantı: F., C. 2, 14. Birleşim, 22.05.1939, s. 132.
_____, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 6, Toplantı: 1, C. 11, 56. Birleşim, 27.05.1940, s. 276.
_____, *Zabıt Ceridesi*, Masraf Bütçeleri, Dönem: 6, Toplantı: 1, C. 11, 27.05.1940, s. 180.

İnönü Dönemi'nde Türkiye'de Deniz Ulaşımı (1938-1950)

- _____, *Zabıt Ceridesi*, Masraf Bütçeleri, Dönem: 6, Toplantı: 2, C. 18, 26.06.1941, s. 258.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Masraf Bütçeleri, Dönem: 6, Toplantı: 3, C. 25, 25.05.1942, s. 248.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Dönem: 6, Toplantı: 3, C. 25, 64. Birleşim, 27.05.1942, s. 346.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Masraf Bütçeleri, Dönem: 7, Toplantı: F, C. 2, 24.05.1943, s. 225-226.
- _____, *Zabıt Ceridesi*, Masraf Bütçeleri, Dönem: 7, Toplantı: 1, C. 10, 22.05.1944, s. 72/12, 250.
- _____, *Tutanak Dergisi*, 1945 Yılı Yedi Aylık Gider Bütçeleri, Dönem: 7, Toplantı: 2, C. 17, 21.05.1945, s. 313.
- _____, *Tutanak Dergisi*, 1946 Yılı Gider Bütçeleri, Dönem: 7, Toplantı: 3, C. 20, 17.12.1945, s. 274.
- _____, *Tutanak Dergisi*, 1947 Yılı Gider Bütçeleri, Dönem: 8, Toplantı: 1, C. 3, 18.02.1946, s. 282.
- _____, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 8, Toplantı: 0, C. 1, 3. Birleşim, 14.08.1946, s. 32-33.
- _____, *Tutanak Dergisi*, 1948 Yılı Gider Bütçeleri, Dönem: 8, Toplantı: 2, C. 8, 26.12.1947, s. 305.
- _____, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 8, Toplantı: 3, C. 13, 1. Birleşim, 01.11.1948, s. 5.
- _____, *Tutanak Dergisi*, 1949 Yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Bütçe Komisyonu Raporu, Dönem: 8, Toplantı: 3, C. 16, 21.02.1949, S. Sayısı: 133, TBMM Basımevi, Ankara, 1949, s. 66.
- _____, *Tutanak Dergisi*, 1949 Yılı Gider Bütçeleri, Dönem: 8, Toplantı: 3, C. 16, 21.02.1949, s. 323.
- _____, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 8, Toplantı: 3, C. 16, 54. Birleşim, 27.02.1949, s. 980.
- _____, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 8, Toplantı: 4, C. 21, Birinci Birleşim, 01.11.1949, s. 6.
- _____, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 8, Toplantı: 4, C. 24, 55. Birleşim, 24.02.1950, s. 1185.
- _____, *Tutanak Dergisi*, 1950 Yılı Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü Bütçesi, Dönem: 8, Toplantı: 4, C. 24, 24.02.1950, S. Sayısı: 156, s. 9, 14.

B. Resmi Gazete

Resmi Gazete, Sayı No: 359, 29 Nisan 1926.

_____, Sayı No: 2139, 2 Temmuz 1932.

_____, Sayı No: 2723, 10 Haziran 1934.

_____, Sayı No: 3796, 30 Aralık 1937.

_____, Sayı No: 3950, 4 Temmuz 1938.

_____, Sayı No: 3955, 9 Temmuz 1938.

_____, Sayı No: 4220, 31 Mayıs 1939.

_____, Sayı No: 4234, 16 Haziran 1939.

_____, Sayı No: 4246, 30 Haziran 1939.

_____, Sayı No: 4258, 14 Temmuz 1939.

_____, Sayı No: 4528, 6 Haziran 1940.

_____, Sayı No: 4794, 26 Nisan 1941.

- _____, Sayı No: 4853, 7 Temmuz 1941.
_____, Sayı No: 4856, 10 Temmuz 1941.
_____, Sayı No: 4887, 15 Ağustos 1941.
_____, Sayı No: 5294, 31 Aralık 1942.
_____, Sayı No: 5310, 21 Ocak 1943.
_____, Sayı No: 5618, 1 Şubat 1944.
_____, Sayı No: 5913, 24 Ocak 1945.
_____, Sayı No: 6223, 4 Şubat 1946.
_____, Sayı No: 6237, 20 Şubat 1946.
_____, Sayı No: 6295, 30 Nisan 1946.
_____, Sayı No: 6635, 18 Haziran 1947.
_____, Sayı No: 7218, 28 Mayıs 1949.
_____, Sayı No: 7230, 11 Haziran 1949.

C. Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü (İGM) Yayınları

- İGM, *Küçük İstatistik Yıllığı 1940-1941*, Yayın No: 192, Ankara, 1942, s. 307.
_____, *Küçük İstatistik Yıllığı 1941-1942*, Yayın No: 198, Ankara, 1948, s. 341.
_____, *Küçük İstatistik Yıllığı 1942-1945*, Yayın No: 253, Ankara, 1947, s. 543-544.
_____, *Küçük İstatistik Yıllığı 1949*, Yayın No: 313, Ankara, 1949, s. 341.
_____, *Küçük İstatistik Yıllığı 1951*, Yayın No: 343, Ankara, 1952, s. 372.
_____, *İstatistik Yıllığı 1952*, Yayın No: 342, Ankara, 1952, s. 502-503.
_____, *İstatistik Yıllığı 1953*, Yayın No: 360, Ankara, s. 452-453.
_____, *1959 İstatistik Yıllığı*, Yayın No: 380, Ankara, 1959, s. 491.

D. Ayın Tarihi (Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı)

- Ayın Tarihi*, Sayı No: 170, Ocak 1948, s. 38-39.
_____, Sayı No: 176, Temmuz 1948, s. 2.
_____, Sayı No: 183, Şubat 1949, s. 110.
_____, Sayı No: 189, Ağustos 1949, s. 2.

III. SÜRELİ YAYINLAR

A. Dergiler

- İktisadi Yürüyüş (1940-1950)
Türk Ekonomisi (1945-1949)

B. Gazeteler

- Akşam* (2 Temmuz 1949)
Cumhuriyet (2 Temmuz 1936)
Ulus (2 Temmuz 1935)
Yeni Sabah (2 Temmuz 1941)
Zafer (2 Temmuz 1949)
Zaman (2 Temmuz 1935)

IV. KİTAPLAR

- AFETİNAN, Ayşe, *Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı 1933*, TTK Yayınları, Ankara, 1972.
ARAR, İsmail, *Hükümet Programları 1920-1960*, Burçak Yayınevi, İstanbul, 1968.

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

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

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

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

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

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

TÜRK TARİHİ TETKİK CEMİYETİ, *Tarih IV*, Türkiye Cumhuriyeti Maarif Vekâleti Yayınları, İstanbul, 1931.

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

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

V. MAKALELER

"Akdeniz Sularında Devlet Denizyolları", *İktisadi Yürüyüş*, C. 10, S. 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 36.

AKINCI, Rüçhan, "Ulaştırma İşlerimiz", *İktisadi Yürüyüş*, C. 9, S. 211, Yıl: 9, 19 Kasım 1948, s. 4, 20, 24.

ANIL, Mustafa Nuri, "Devlet İktisadi Teşekkülleri-II", *İktisadi Yürüyüş*, C. 9, S. 87, Yıl: 4, 30 Temmuz 1943, s. 23.

"Ansaldo Tezgâhlarında Yapılmakta Olan Gemilerimiz", *İktisadi Yürüyüş*, C. 10, S. 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 38-39.

ARI, 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.

ARSLANER, Fethi, "Kabotaj Kanunu", *İktisat ve Ticaret Ansiklopedisi*, C. 6, İstanbul, 1951, s. 168-169.

BİRGEN, Muhittin, "Münakalenin Mevkii", *İktisadi Yürüyüş*, C. 2, S. 24, Yıl: 1, 1 Birinci Kânun 1940, s. 2.

"Bugünkü Denizyolları", *İktisadi Yürüyüş*, C. 10, S. 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 34.

"Cumhuriyetten Sonra Eski ve Yeni Gemilerimiz", *İktisadi Yürüyüş*, C. 3, S. 35-36, Yıl: 2, 1 Haziran 1941, s. 28-29.

DAVER, Abidin, "Şilepçiliğimizin Gelişme Yolu", *İktisadi Yürüyüş*, C. 8, S. 180, Yıl: 8, 18 Haziran 1947, s. 2, 24.

"Deniz Bayramı Bütün Yurtta Kutlandı", *Yeni Sabah*, 2 Temmuz 1941, Sayı No: 1135.

DENİZCİ, A., "Türkiye Gemiciliği", *Türk Ekonomisi*, S. 73, Yıl: 7, Temmuz 1949, s. 150-156.

"Denizciler Bayramı", *Zafer*, 2 Temmuz 1949, Sayı No: 64.

"Denizciler Bayramı Çok Güzel Geçti", *Zaman*, 2 Temmuz 1935, Sayı No: 372.

"Denizcilik Bayramı", *Akşam*, 2 Temmuz 1949, Sayı No: 11036.

"Denizyollarımızın Tarihçesi", *İktisadi Yürüyüş*, C. 3, S. 35-36, Yıl: 2, 1 Haziran 1941, s. 33.

"Denizyollarının Tarihçesi", *İktisadi Yürüyüş*, C. 10, S. 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 45.

- “Devlet Denizyolları Deniz Hatları İşletmesi”, İktisadi Yürüyüş, C. 10, S. 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 40-42.
- “Devlet Ulaştırma İşleri Pavyonu”, İktisadi Yürüyüş, C. 10, S. 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 28-33.
- ETE, Muhlis, “Devletin İktisadi İşletmeciliği”, İktisadi Yürüyüş C. 2, S. 14, Yıl: 1, 1 Temmuz 1940, s. 6.
- _____, Muhlis, “Paranın Dış Değerinin Düşürülmesi”, *Türk Ekonomisi*, S. 36, Yıl: 4, Haziran 1946, s. 163-165.
- “İstanbul Liman İşletmesi”, İktisadi Yürüyüş, C. 10, S. 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 47.
- “Kabotaj Bayramı Dün Merasimle Kutlandı”, *Cumhuriyet*, 2 Temmuz 1936, Sayı No: 4358.
- KALAFATOĞLU, Yusuf Ziya, “Vapurculuğumuz”, İktisadi Yürüyüş C. 3, S. 35-36, Yıl: 2, 1 Haziran 1941, s. 30-32.
- KÖKTÜRK, Nejdet, “Milletlerarası Denizyolları”, İktisadi Yürüyüş, C. 8, S. 180, Yıl: 8, 18 Haziran 1947, s. 7, 19.
- “Memleket İktisadiyatı Bakımından Denizyolları ve Ehemmiyeti”, İktisadi Yürüyüş, C. 3, S. 35-36, Yıl: 2, 1 Haziran 1941, s. 27-27.
- PARMAN, Cemil, “Yarınki Denizyolları”, İktisadi Yürüyüş, C. 10, S. 238-240, Yıl: 10, 31 Aralık 1949, s. 35.
- TATAÇ, Ziya, “Olaylara Bakış, Ulaştırma Ekonomisi”, *Türk Ekonomisi*, S. 29, Yıl: 3, Kasım 1945, s. 143-146.
- _____, Ziya, “Olaylara Bakış, Ulaştırma Ekonomisi”, *Türk Ekonomisi*, S. 31, Yıl: 4, Ocak 1946, s. 26-29.
- _____, Ziya, “Olaylar, Mayıs 1949, Ulaştırma Ekonomisi”, S. 73, Yıl: 7, Temmuz 1949, s. 157-162.
- “Ulusal Bir Utkunun Onuncu Yıldönümü”, *Ulus*, 2 Temmuz 1935, Sayı No: 5003.
- YAZMAN, Aslan Tufan, “Akdeniz Seferlerinden Alınan Neticeler”, İktisadi Yürüyüş, C. 11, S. 241, 21 Ocak 1950, s. 1, 24.
- YAZMAN, Selim Cavid, “Denizciliğimiz Gelişiyor”, İktisadi Yürüyüş, C. 5, S. 11, Yıl: 5, 1 Ağustos 1944, s. 1.

VI. TEZLER

- ÇELEBİOĞLU, Serhat, “Yüzer Liman Terminalleri: İşlevleri ve Türkiye Kabotajını Arttırıcı Yönde Bir Model Geliştirilmesi”, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2009.
- YILDIZ, Özlem, “II. Meşrutiyetten I. Dünya Savaşına Osmanlı Devleti’nde Deniz Ticareti (1908-1914)”, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir, 2012.