

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TARİHİ BİLİM DALI

**DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE BİR KAMU İKTİSADİ TEŞEBBÜSÜ:
DENİZCİLİK BANKASI TÜRK ANONİM ORTAKLIĞI (1952-1983)**

Doktora Tezi

MEHMET SAYA

İstanbul, 2021

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TARİHİ BİLİM DALI

**DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE BİR KAMU İKTİSADİ TEŞEBBÜSÜ:
DENİZCİLİK BANKASI TÜRK ANONİM ORTAKLIĞI (1952-1983)**

Doktora Tezi

MEHMET SAYA

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Murat Koraltürk

İstanbul, 2021

GENEL BİLGİLER

İsim ve Soyadı : Mehmet Saya

Anabilim Dalı : İktisat

Programı : İktisat Tarihi

Tez Danışmanı : Dr. Öğr. Üyesi Murat Koraltürk

Tez Türü ve Tarihi : Doktora - 2021

Anahtar Kelimeler : Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı, Bankacılık, Ulaştırma, Liman, Tersane, Kıyı Emniyeti, Gemi Kurtarma

ÖZET

Bu çalışma, temeli 1844 yılında kurulan Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi'ne dayanan Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı'nı konu edinmiştir. Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı, Demokrat Parti döneminde milli iktisat, milli savunma, sosyal zorunluluk bakımından gerekli olduğu ve deniz ulaştırma sektörünü kalkındırmak düşüncesiyle 1951 yılında 5842 sayılı kanunla kurulmuş, 1952 yılında faaliyetlerine başlamış ve 1983 yılında ise tasfiye edilmiştir. Dolayısıyla faaliyet süresi Demokrat Parti dönemi, planlı dönem ve piyasa ekonomisine geçiş dönemi olmak üzere Türkiye iktisat tarihinin üç özel dönemini kapsamıştır. Bu bakımdan incelenmeyi hak eden bir konu olmuştur.

Çalışmanın amacı, incelenen dönemlerin siyasi ve iktisadi gerçekliklerini dikkate alarak Denizcilik Bankası TAO'nun deniz ulaştırması alanındaki faaliyetlerini ve deniz ulaştırması sektörüne katkılarını incelemektir. Çalışmanın konusundan dolayı kronolojik bir dönem sırası takip edilerek birincil kaynaklardan elde edilen arşiv belgeleri ve dökümanlarla ikincil kaynaklardan ulaşılan dökümanların analizi üzerinden betimleyici bir yöntem kullanılmıştır. Çalışmanın konusu olan Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı, faaliyet dönemi boyunca deniz ulaştırma sektörü üzerinden ülke

ticaretinin ve sanayisinin gelişimine, sektörün beşeri sermayesinin yükselmesine ve ülkede deniz ulaştırmasının daha iyi temellere oturmasına katkı sunmuştur.

GENERAL KNOWLEDGE

Name and Surname : Mehmet Saya

Field : Economics

Programme : History of Economics

Supervisor : Assist. Prof. Murat Koraltürk

Degree Awarded and Date : Doctorate - 2021

Keywords : Maritime Bank Turkish Joint Stock Company, Banking, Transportation, Port, Shipyard, Coastal Safety, Ship Salvage

ABSTRACT

This study have examined Maritime Bank Turkish Joint Stock Company, which was founded in 1844 by the Private Treasury of The Ottoman Sultan Ferries Administration. Maritime Bank Turkish Joint Stock Company was established in 1951 with the thought of developing the maritime transport sector, as it was necessary in terms of national economy, national defense and social necessity during the Democrat Party period, started its activities in 1952 and was liquidated in 1983. Therefore, its activity period covered three special periods of the Turkish economic history, namely the Democratic Party period, the planned period and the transition period to the market economy. In this respect, it has been a topic that deserves to be examined.

The aim of the study is to examine the activities of Maritime Bank Turkish Joint Stock Company in the field of maritime transport and its contributions to the maritime transport sector, taking into account the political and economic realities of the examined periods. Due to the topic of the study, a descriptive method was used through the analysis of archive documents and documents obtained from primary sources and documents reached from secondary sources by following a chronological period order.

Maritime Bank Turkish Joint Stock Company, which is the topic of the study, has contributed to the development of the country's trade and industry through the maritime transport sector, to the increase of the human capital of the sector, and to the establishment of maritime transport in the country on better foundations throughout its activity period.



ÖNSÖZ

Doktoraya başlamadan önce deniz ulaştırması alanıyla ilgili neredeyse hiçbir şey okumamıştım. Doktora tezimde bu alanı ve bu alanda faaliyet gösteren bir kurumla çalışmam hem çok öğretici hem de zorlayıcı oldu. Ancak bu zorlayıcı süreçte desteğini esirgemeyen birçok insan hayatıma dokundu. Bu anlamda Türkiye Denizcilik İşletmeleri Arşivi'nin değerli çalışanı Sn. Aytekin Akça'ya; TBMM ve Milli Kütüphane'nin arşiv bölümlerinde çalışan yardımsever ve nazik memurlara; kullandığım pahalı kozmetik ilaçlara erişimimi kolaylaştıran eczacı arkadaşım sevgili Ümit Tanrıverdi ve değerli çalışanı Kazım Alagöz'e; çalışmanın daha iyi bir metin olması için çalışmayı okuyup zenginleştiren kıymetli dostlarım Ali Sertaç Kanacı, H. Gül Ertuğrul Kanacı ve Yunus Can Polat'a; beraber doktora başladığımız günden beri yol arkadaşlığını bütün pozitif enerjisiyle hissettiren ve çalışmayı okuyarak katkı sunan sevgili dostum Muhammed Cihad Alkış'a; aynı bilim dalında benden önce doktora başlaması hasebiyle tecrübelerini benimle paylaşan değerli ağabeyim Dr. Cihan Yapıştıran'a; savunma jürimde olmayı büyük bir nezaketle kabul eden Doç. Dr. Akansel Yalçınkaya ve Doç. Dr. Şefik Memiş'e; tez izleme komitemde yer alarak yapıcı eleştirileriyle katkı sunan Prof. Dr. Fehmi Yılmaz ve Prof. Dr. Rahmi Deniz Özbay'a; doktora öğrenciliğim boyunca ısmarladığı kahveler eşliğindeki eğlenceli sohbetleriyle motivasyonuma katkı sunan Dr. Öğr. Üyesi Arzu Varlı Binagül'a; denizcilik alanını bana sevdiren, akademik anlamda ufkumu açan ve tecrübesinden her zaman yararlandığım değerli danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Murat Koraltürk'e ve eğitim hayatım boyunca bana her türlü desteği sunan aileme teşekkür ederim.

Bu tezi, ben doktora başladıktan sonra aramıza katılarak ailemizin sevinç kaynağı olan biricik yeğenim Miran Ali'ye ithaf ediyorum.

İÇİNDEKİLER

ÖZET	ii
ABSTRACT	iii
ÖNSÖZ	v
İÇİNDEKİLER	vi
TABLO LİSTESİ	ix
GRAFİK LİSTESİ	x
KISALTMALAR	xiii
GİRİŞ	1
1. TÜRKİYE CUMHURİYETİ’NİN DENİZCİLİK GEÇMİŞİ	4
1.1. Sanayi Devrimi Çağına Kadar	4
1.1.1. Selçukluların Denizcilik Deneyimi	4
1.1.2. Kuruluştan 19. Yüzyıla Kadar Osmanlıların Denizcilik Deneyimi	4
1.2. Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı Denizciliği	7
1.2.1. Bahriyede Reform, Modernleşme ve Teknoloji Transferi	7
1.2.2. Ticari Denizcilikte Atılan Adımlar	11
1.2.3. Devletin Armatörlük Girişimi ve Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi	15
1.3. Erken Cumhuriyet Döneminde Denizcilik Sektörü	20
1.4. Bölüm Özeti	31
2. DENİZCİLİK BANKASI TÜRK ANONİM ORTAKLIĞI’NIN KURULUŞU VE DEMOKRAT PARTİ DÖNEMİ’NDEKİ FAALİYETLERİ (1952-1960).....	33
2.1. Demokrat Parti’nin Ekonomi ve Ulaştırma Politikası.....	33
2.2. Denizcilik Bankası TAO’nun Kuruluşu.....	39
2.2.1. Dünyada Deniz Ulaştırması İle İlgili Kamu İktisadi Teşebbüsü Örnekleri	39
2.2.2. Dünyada Deniz Ulaştırmasını Finanse Eden Kurum ve Sistem Örnekleri.....	42
2.2.3. Denizcilik Bankası TAO’nun Kuruluşu.....	43
2.2.4. Denizcilik Bankası TAO’da Yönetim ve Organizasyon	46
2.2.5. Denizcilik Bankası TAO’nun Faaliyete Geçmesi	47
2.2.5.1. Bankacılık ve Finansman Hizmetleri	49
2.2.5.2. Ulaştırma Hizmetleri	54
2.2.5.2.1. Denizyolları İşletmesi	54

2.2.5.2.1.1. Denizcilik Bankası Deniz Nakliyatı TAŞ'ın Kuruluşu	62
2.2.5.2.2. İstanbul Şehir Hatları İşletmesi	65
2.2.5.2.3. İzmir Körfez Hatları	69
2.2.5.2.4. Van Gölü İşletmesi	71
2.2.5.3. Liman Hizmetleri	73
2.2.5.3.1. İstanbul Liman İşletmesi	73
2.2.5.3.2. İzmir Liman İşletmesi	77
2.2.5.3.3. Trabzon Liman İşletmesi	80
2.2.5.4. Tersanecilik Faaliyetleri	84
2.2.5.5. Denizde Güvenlik Hizmetleri	93
2.2.5.5.1. Kıyı Emniyeti İşletmesi	94
2.2.5.5.2. Gemi Kurtarma İşletmesi	95
2.2.5.6. Personel Politikası	97
2.2.5.7. Teknoloji Kullanımı ve Tercihi	100
2.2.5.8. Reklam, Tanıtım ve İş Birliği Politikası	103
2.3. Bölüm Özeti	104
3. PLANLI DÖNEMDE DENİZCİLİK BANKASI TAO	107
3.1. Planlı Dönemin Ekonomi ve Ulaştırma Politikası	107
3.2. Bankacılık ve Finansman Hizmetleri	118
3.3. Ulaştırma Hizmetleri	122
3.3.1. Denizyolları İşletmesi	122
3.3.2. İstanbul Şehir Hatları İşletmesi	127
3.3.3. İzmir Körfez Hatları	131
3.3.4. Van Gölü İşletmesi	132
3.4. Liman Hizmetleri	134
3.4.1. İstanbul Liman İşletmesi	134
3.4.2. İzmir Liman İşletmesi	137
3.4.3. Trabzon Liman İşletmesi	139
3.4.4. Giresun Liman İşletmesi	141
3.4.5. Antalya Liman İşletmesi	143
3.5. Tersanecilik Faaliyetleri	146
3.6. Denizde Güvenlik Hizmetleri	160
3.6.1. Kıyı Emniyeti İşletmesi	160

3.6.2. Gemi Kurtarma İşletmesi	165
3.7. Personel Politikası.....	166
3.8. Teknoloji Kullanımı ve Tercihi.....	170
3.9. Reklam, Tanıtım ve İş birliği Politikası	174
3.10. Bölüm Özeti	178
4. PİYASA EKONOMİSİNE GEÇİŞ SÜRECİNDE DENİZCİLİK BANKASI TAO	181
4.1. 1980 Sonrası Ekonomi ve Ulaştırma Politikası.....	181
4.2. Bankacılık ve Finansman Hizmetleri	182
4.3. Ulaştırma Hizmetleri.....	186
4.3.1. Denizyolları İşletmesi	186
4.3.2. İstanbul Şehir Hatları İşletmesi	189
4.3.3. İzmir Körfez Hatları.....	192
4.3.4. Van Gölü İşletmesi.....	193
4.4. Liman Hizmetleri	195
4.4.1. İstanbul Liman İşletmesi	195
4.4.2. İzmir Liman İşletmesi	198
4.4.3. Trabzon Liman İşletmesi.....	200
4.4.4. Giresun Liman İşletmesi	203
4.4.5. Antalya Liman İşletmesi	205
4.5. Tersanecilik Faaliyetleri.....	207
4.6. Denizde Güvenlik Hizmetleri	215
4.6.1. Kıyı Emniyeti İşletmesi.....	215
4.6.2. Gemi Kurtarma İşletmesi	216
4.7. Personel Politikası.....	217
4.8. Teknoloji Kullanımı ve Tercihi.....	218
4.9. Reklam, Tanıtım ve İş Birliği Politikası	220
4.10. Denizcilik Bankası TAO'nun Tasfiye Edilmesi.....	221
4.11. Bölüm Özeti	223
SONUÇ	225
EKLER.....	237
KAYNAKÇA.....	310

TABLO LİSTESİ

Tablo 1: Denizcilik Bankası TAO’nun Devraldığı Bilanço (TL).....	47
Tablo 2: Denizcilik Bankası TAO’nun Mülga Müdürlükten Devraldığı Büyük ve Küçük Deniz Vasıtaları (Adet).....	48
Tablo 3: D.B. Deniz Nakliyatı TAŞ’nin 1955-1983 Dönemi Filosu (Sayı-Ton/Yıl).....	64
Tablo 4: Planlı Dönem Kalkınma Planlarında Makro Ulaştırma ve Deniz Ulaştırma Politikaları.....	107
Tablo 5: Planlı Dönemde Program Açıklayan Hükümetlerin Makro Ulaştırma ve Deniz Ulaştırma Politikaları.....	109
Tablo 6: Planlı Dönem Genel Seçimlerinde Siyasi Partilerin Deniz Ulaştırmasına Yönelik Vaatleri.....	113

GRAFİK LİSTESİ

Grafik 1: 1952-1960 Döneminde Bankacılık İşletmesi'ndeki Mevduat Türlerinin Durumu	50
Grafik 2: Bankacılık İşletmesi'nin 1952-1960 Dönemindeki Yatırım Durumu.....	51
Grafik 3: 1952-1960 Döneminde Denizyolları İşletmesi'nin İç Hatlarda Taşıdığı Yolcu Sayısı.....	55
Grafik 4: 1952-1960 Döneminde Denizyolları İşletmesi'nin İç Hatlarda Taşıdığı Yük Miktarı (Ton)	56
Grafik 5: 1952-1960 Döneminde Denizyolları İşletmesi'nin Dış Hatlarda Taşıdığı Yolcu ve Yük Miktarı.....	58
Grafik 6: D.B. Deniz Nakliyatı TAŞ ile 1955-1983 Döneminde Taşınan Yükler (Ton/Yıl).....	64
Grafik 7: İstanbul Şehir Hatları İşletmesinin 1952-1960 Döneminde Taşıdığı Yolcu Sayısı.....	67
Grafik 8: İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'nin 1952-1960 Döneminde Taşıdığı Araç Sayısı.....	68
Grafik 9: 1952-1960 Döneminde İzmir Körfez Hattında Taşınan Yolcu Sayısı	70
Grafik 10: 1953-1960 Döneminde Van Gölü İşletmesi'nde Taşınan Yolcu ve Yük Miktarı (Adet-Ton/Yıl)	72
Grafik 11: İstanbul Liman İşletmesi'nin 1952-1960 Dönemindeki Toplam Yükleme, Boşaltma ve Aktarma Faaliyeti (Ton)	76
Grafik 12: 1952-1960 Döneminde İzmir Liman İşletmesi'nin Yükleme ve Boşaltma Faaliyeti (Ton)	78
Grafik 13: 1952-1960 Döneminde Trabzon Liman İşletmesi'nin Yükleme ve Boşaltma Faaliyeti (Ton)	81
Grafik 14: 1955-1960 Döneminde Denizcilik Bankası TAO ve Şahıslara Ait Gemilerin Trabzon Liman İşletmesi'nde Yaptığı Taşımacılık Faaliyeti (Ton)	82
Grafik 15: 1953-1960 Döneminde Haliç Tersanesi'ndeki İnşaat, Tamir ve Havuzlama Sayısı.....	85
Grafik 16: 1953-1960 Döneminde İstinye Tersanesi'ndeki İnşaat, Tamir ve Havuzlama Sayısı.....	87

Grafik 17: 1953-1960 Döneminde Camialtı Tersanesi'ndeki İnşaat, Tamir ve Havuzlama Sayısı	89
Grafik 18: 1953-1960 Döneminde Hasköy Tersanesi'ndeki İnşaat, Tamir ve Havuzlama Sayısı.....	90
Grafik 19: 1952-1960 Döneminde Denizcilik Bankası TAO Haricine Yapılan Toplam İnşaat, Tamir ve Havuzlama Sayısı	92
Grafik 20: 1952-1960 Döneminde Gemi Kurtarma İşletmesi Tarafından Kurtarılan Yerli ve Yabancı Gemi Sayısı.....	96
Grafik 21: Antalya Liman İşletmesi'nin 1978-1980 Dönemindeki Ticari Eşya Yükleme-Boşaltma-Aktarma, Ambarlama Hizmeti ve Su Satışı Faaliyeti (Ton)	144
Grafik 22: Antalya Liman İşletmesi'nin 1978-1980 Döneminde Kılavuzladığı Gemi Sayısı.....	145
Grafik 23: 1961-1972 Döneminde Tersanelerde Yaptığı İş Karşılığında Denizcilik Bankası TAO'ya Bağlı İşletmelerden ve Denizcilik Bankası TAO Haricinden Elde Edilen Hâsılat (TL)	159
Grafik 24: 1961-1973 Döneminde Yaşanan Gemi Kazalarında Kıyı Emniyeti İşletmesi'nin Kurtardığı Kişi Sayısı	163
Grafik 25: 1981-1983 Döneminde Bankacılık İşletmesi Verdiği Krediler İle Maliye Bakanlığı ve TCMB'nin Fonladığı Krediler (TL)	183
Grafik 26: 1981-1983 Döneminde Bankacılık İşletmesi'ndeki Umumi ve Tasarruf Mevduatları (TL)	184
Grafik 27: Denizyolları İşletmesi'nin 1981-1983 Döneminde İç Hatlardaki Düzenli Seferle Taşıdığı Yolcu ve Araç Sayısı İle Yük Miktarı.....	187
Grafik 28: Denizyolları İşletmesi'nin 1981-1983 Döneminde Dış Hatlardaki Düzenli Seferle Taşıdığı Yolcu ve Araç Sayısı İle Yük Miktarı.....	188
Grafik 29: İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'nin 1981-1983 Döneminde Taşıdığı Yolcu ve Araç Sayısı.....	190
Grafik 30: İzmir Körfez Hatları'nın 1981-1983 Döneminde Taşıdığı Yolcu Sayısı....	192
Grafik 31: Van Gölü İşletmesi'nin 1981-1983 Döneminde Taşıdığı Yolcu ve Hayvan Sayısı İle Yük Miktarı.....	194
Grafik 32: İstanbul Liman İşletmesi'nin 1981-1983 Dönemindeki Ticari Eşya Yükleme-Boşaltma-Aktarma, Ambarlama Hizmeti ve Su Satışı Faaliyeti (Ton)	196

Grafik 33: İstanbul Liman İşletmesi'nin 1981-1983 Döneminde Kılavuzladığı Gemi Sayısı.....	197
Grafik 34: İzmir Liman İşletmesi'nin 1981-1983 Dönemindeki Ticari Eşya Yükleme-Boşaltma-Aktarma, Ambarlama Hizmeti ve Su Satışı Faaliyeti (Ton)	198
Grafik 35: İzmir Liman İşletmesi'nin 1981-1983 Döneminde Kılavuzladığı Gemi Sayısı	199
Grafik 36: Trabzon Liman İşletmesi'nin 1981-1983 Dönemindeki Ticari Eşya Yükleme-Boşaltma-Aktarma, Ambarlama Hizmeti ve Su Satışı Faaliyeti (Ton)	201
Grafik 37: Trabzon Liman İşletmesi'nin 1981-1983 Döneminde Kılavuzladığı Gemi Sayısı.....	202
Grafik 38: Giresun Liman İşletmesi'nin 1981-1983 Dönemindeki Ticari Eşya Yükleme-Boşaltma-Aktarma, Ambarlama Hizmeti ve Su Satışı Faaliyeti (Ton)	203
Grafik 39: Giresun Liman İşletmesi'nin 1981-1983 Döneminde Kılavuzladığı Gemi Sayısı.....	204
Grafik 40: Antalya Liman İşletmesi'nin 1981-1983 Dönemindeki Ticari Eşya Yükleme-Boşaltma, Ambarlama Hizmeti ve Su Satışı Faaliyeti (Ton).....	205
Grafik 41: Antalya Liman İşletmesi'nin 1981-1983 Döneminde Kılavuzladığı Gemi Sayısı.....	206
Grafik 42: 1981-1982 Yıllarında Haliç Tersanesi'ndeki İnşaat, Tamir ve Havuzlama Sayısı.....	207
Grafik 43: 1981-1982 Döneminde Camialtı Tersanesi'ndeki İnşaat ve Tamir Sayısı..	209
Grafik 44: 1981-1982 Yıllarında İstinye Tersanesi'ndeki İnşaat, Tamir ve Havuzlama Sayısı.....	210
Grafik 45: 1981-1982 Yıllarında Alaybey Tersanesi'ndeki İnşaat, Tamir ve Havuzlama Sayısı.....	212
Grafik 46: 1981-1983 Döneminde Denizcilik Bankası TAO Haricine Yapılan Toplam İnşaat, Tamir ve Havuzlama Sayısı	213
Grafik 47: 1981-1983 Döneminde Gemi Kurtarma İşletmesi'nin Kurtardığı Yerli ve Yabancı Gemi Sayısı	216

KISALTMALAR

BYKP	Beş Yıllık Kalkınma Planı
DP.	Demokrat Parti
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
drl.	Derleyen
DWT	Deadweight
Ed.	Editör
hzl.	Hazırlayan
IMAEM	Doğu Avrupa Ülkeleri Denizcilik Birliği
IMCO	Hükümetlerarası Denizcilik İstişari Teşkilatı
KHK.	Kanun Hükmünde Kararname
TAO	Türk Anonim Ortaklığı
TAŞ	Türk Anonim Şirketi
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDİ	Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TÜDEK	Türkiye Denizcilik İşletmeleri
t.y.	Tarih Yok

GİRİŞ

Demokrat Parti (DP), 14 Mayıs 1950 tarihli genel seçimleri kazanıp iktidarı devraldıktan bir yıl sonra Türkiye'nin uzun bir denizcilik geçmişine sahip olduğunu göz önünde tutup milli iktisat, milli savunma ve sosyal zorunluluk bakımından önemli olduğu düşüncesiyle 10 Ağustos 1951 tarihinde 5842 sayılı Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu'nu meclisten geçirerek Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı'nın (TAO) kuruluşunu başlatmıştır. Denizcilik Bankası TAO, deniz ulaştırmasıyla ilgili her türlü bankacılık işlerini yapmanın yanında diğer bankacılık işlerini de yapmak, çatısı altına alınan işletmeler üzerinden ulaştırma hizmetleri, limancılık hizmetleri, tersanecilik faaliyetleri, denizde güvenlik hizmetlerini yapmakla görevlendirilmiştir. 1 Mart 1952 tarihinde resmen faaliyetlerine başlayan Denizcilik Bankası TAO'nun kökleri aslında Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyılına gitmektedir. İlk nüvesi Osmanlı Devleti'nin azalan gücü karşısında kapitülasyonların devletin iskelelerinde geniş yer bulması sonucu denizlerde asker, mühimmat ve posta taşımacılığı faaliyetini yüksek fiyatlarla yapan yabancıların elinden alınması ve bu konudaki devlet harcamalarının azaltılması amacıyla Sultan Abdülmecid zamanında 1844 yılında Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi olarak kurulmuştur. İdare, hem Osmanlı Devleti döneminde hem de Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonraki dönemde çeşitli isimler ve uygulamalar altında deniz ulaştırması faaliyetlerini sürdürmüş ve nihayetinde Denizcilik Bankası TAO adını almıştır.

Bu çalışmanın tamamı dört bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümünde Türkiye'nin denizcilik birikimine temel olan Anadolu Selçuklu Devleti'nin denizcilik deneyimleriyle Osmanlı Devleti'nin Sanayi Devrimi öncesi ve sonrasındaki askeri ve ticari denizciliği ele alınacaktır. Aynı bölümde devletin armatörlük girişimi olarak 1844 yılında kurduğu Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi ile başlayan ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuyla devam eden kurumsal tabanlı deniz ulaştırma serüveni Denizcilik Bankası TAO'nun kuruluşuna kadar incelenecektir.

Çalışmanın 1952-1960 dönemini kapsayan ikinci bölümünde DP'nin iktidara gelişi, DP'nin ekonomi ve ulaştırma politikası, DP'nin iktidarlara boyunca deniz ulaştırmasına yönelik çıkarılan yasalar, DP hükümetlerinin parti programları ve seçim

beyannameleri, bütçelerdeki deniz ulaştırmasının yerine bakıldıktan sonra dünyada deniz ulaştırmasına yönelik kurulan kamu iktisadi teşebbüsü örnekleriyle deniz ulaştırmasını finanse eden kurum ve sistem örnekleri ele alınacaktır. Daha sonra Denizcilik Bankası TAO'nun kuruluş süreci irdelenecek ve Denizcilik Bankası TAO'nun DP iktidarları boyunca yürüttüğü bankacılık, ulaştırma, limancılık, tersanecilik ve denizde güvenlik hizmetine yönelik faaliyetleri incelenecektir.

Çalışmanın 1960-1980 dönemini ele alan üçüncü bölümünde 27 Mayıs 1960 tarihindeki askeri darbe sonrası Devlet Planlama Teşkilatı'nın (DPT) kurulmasıyla planlama tabanına oturan ülke ekonomisinin yeni ekonomi politikası, bu ekonomi politikasına kaynak olan beş yıllık kalkınma planları (BYKP) ve bu planlardaki deniz ulaştırmasına yönelik hedefler değerlendirilecektir. Bunun yanında planlı dönem boyunca deniz ulaştırmasına yönelik çıkarılan yasalar ele alınacak, kurulan hükümetlerin programlarıyla hükümete ortak olan siyasi partilerin seçim beyannameleri üzerinden deniz ulaştırmasına yönelik vaatleri irdelenecektir. Aynı bölümde Denizcilik Bankası TAO'nun bünyesindeki işletmelerle dönem boyunca yürütülen faaliyetler incelenecektir.

Çalışmanın 1981-1983 dönemini kapsayan dördüncü bölümünde 24 Ocak 1980 tarihinde alınan kararlar sonrasında piyasa ekonomisine geçiş yönlü değişen ekonomi politikası ve ulaştırma politikası ele alınacaktır. Bu kısa dönemde de daha önceki dönemlerde olduğu gibi deniz ulaştırmasına ilişkin çıkarılan yasalar değerlendirilecek, kurulan bir tane hükümetin deniz ulaştırma politikasına bakıldıktan sonra dönem boyunca Denizcilik Bankası TAO'nun asli görevi olarak işletmeler üzerinden yürüttüğü deniz ulaştırma faaliyetleri incelenecektir.

Çalışmanın birinci bölümü ağırlıklı olarak ikincil kaynaklar, çalışmanın asıl konusunu oluşturan ikinci, üçüncü ve dördüncü bölümlerinde ise istisnai bazı ikincil kaynaklar dışında birincil kaynaklar kullanılarak yazılmıştır. İkincil kaynaklar satın alma, akademik ve resmi platformlardan erişme yoluyla elde edilmiştir. Birincil kaynaklar olarak kullanılan arşiv belgeleri ve dökümanlar ise Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin (TDİ) Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Arşivi, Milli Kütüphane Arşivi, Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Arşivi'ne doğrudan

başvurup çalışılarak ve Devlet Arşivleri Başkanlığı'nın Cumhuriyet Arşivi, Resmi Gazete ile Cumhuriyet Gazetesi'nin çevrimiçi siteleri taranak elde edilmiştir.

Denizcilik Bankası TAO Türkiye'nin üç özel dönemi içinde otuz bir yıl faaliyet göstermiştir. Bu dönemler Türkiye'nin farklı iktisat politikası uygulamalarının olduğu dönemler olmuştur. Bundan dolayı bu farklı iktisat politikası uygulamalarının deniz ulaştırma sektörüne yansımaları da farklı olmuştur. Denizcilik Bankası TAO da bir kamu iktisadi teşebbüsü (KİT) olarak bu yansılardan etkilenmiştir. Bu sebeple bu çalışmanın hem bu özel üç dönemdeki deniz ulaştırma sektörünün seyrini anlamak hem de deniz ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren bir KİT üzerinden sektörü incelemek bu alandaki literatüre ve kurum tarihçiliğine önemli katkılar sunacaktır.

1. TÜRKİYE CUMHURİYETİ’NİN DENİZCİLİK GEÇMİŞİ

1.1. Sanayi Devrimi Çağına Kadar

Türkiye Cumhuriyeti’nin denizcilik geçmişi Selçuklu ve Osmanlı birikimi üzerine kurulmuştur. Bundan dolayı Türkiye’nin yüzlerce yıl geriye giden bir denizcilik geçmişinden ve tecrübesinden bahsetmek mümkündür.

1.1.1. Selçukluların Denizcilik Deneyimi

Selçuklu Türkleri Malazgirt Meydan Muharebesi’nden sonra Anadolu’ya geldiklerinde Anadolu’nun sahil bölgeleri ve limanlar Bizans İmparatorluğu’nun veya Bizans İmparatorluğu’na bağlı yerel güçlerin elindedir¹. Dolayısıyla denizcilik faaliyetleri imparatorluk halkı tarafından yürütülmüş ve Selçuklular 11. yüzyıl Anadolu’sunda Bizans’la karşı karşıya geldiklerinde, doğrudan doğruya Bizans’ın denizcilik bilgilerinden yararlanmıştır².

Anadolu Selçuklularının kurucusu Kutulmuş’ın oğlu Süleyman Şah, Bizans’ın içindeki iktidar mücadelelerinden yararlanıp devlet sınırlarını genişleterek İznik’i ele geçirmiş ve burayı başkent yapmıştır³. Süleyman Şah 1075 yılında aldığı İznik ile yetinmemiş, devletin sınırlarını Marmara ve Karadeniz yönünde genişleterek Üsküdar ve Kadıköy’e doğru ilerlemiştir. Burada kurduğu gümrük daireleri vasıtasıyla İstanbul Boğazı’ndan gelip geçen gemilerden vergi alarak denizcilik faaliyetlerini başlatmıştır⁴. Bu denizcilik faaliyetleri, Selçukluların önemli bir komutanı olan Emir Çaka Bey’in 1081 yılında İzmir’de dönemine göre modern sayılabilecek bir tersane kurarak elli parçalık ilk donanmayı inşa ettirmesiyle ilerleme sağlamıştır⁵.

1.1.2. Kuruluştan 19. Yüzyıla Kadar Osmanlıların Denizcilik Deneyimi

1299 yılında kurulan Osmanlı Devleti, 1323 yılında Kocaeli’ndeki

¹ Hasan Geyikoğlu, “Selçuklular’ın Denizcilik Politikası ve Denizcilik Faaliyetleri”, **Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, Cilt.10, Sayı.22, (2003), s.253.

² Hatice Palaz Erdemir, “Eski Türklerde Su ve Su Ulaşımı”, **Turkish Studies**, Vol.6/2, (Bahar 2011), s.830.

³ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Tarihi 1. Cilt**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1988, s.17.

⁴ Erdoğan Merçil, “Selçuklular Döneminde Türk Denizcilik Faaliyetleri”, İdris Bostan ve Salih Özbaran (Ed.), **Türk Denizcilik Tarihi 1** içinde (21-29), İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2009, s. 24.

⁵ *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, (t.y.), https://www.dzkk.tsk.tr/pages/denizwiki/konular.php?icerik_id=11&dil=1&wiki=1&catid=4, (02.08.2019).

Karamürsel'i fethedip Marmara Denizi'ne ulaşmıştır. Daha sonra Gemlik ve İzmit'i alan Osmanlılar Rumeli yönünde ilerlemiştir⁶. Sahillere vardıktan kısa bir süre sonra gerek Bizans'tan kalan gerekse de denizci Anadolu beyliklerinden kalan İzmit, Gemlik, Edincik, Gelibolu tersanelerinden⁷ ve Bizans İmparatorluğu'nun donanma tersanesi olan Kontoskalion'dan (Kadırğa Limanı) yararlanmıştır⁸. Bunun yanında Osmanlılar, İrva Deresi ağzında ve başka yerlerdeki gemi inşa tezgahlarında gemi inşa etmiştir. Fakat, bunlar hem lokasyon hem de levazımat, ambar ve mahzenleriyle bir devlet tersanesi olmaktan uzak kalmıştır⁹. Zamanla sınırları genişleyen ve denizler yönündeki ilerleyişi devam eden Osmanlı Devleti, Yıldırım Bayezid döneminde Saruca Paşa'nın nezaretinde 1390 yılında devletin ilk muntazam tersanesi kabul edilecek Gelibolu Tersanesi'nin inşaatını başlatmıştır¹⁰. XVI. yüzyıla kadar donanmanın ihtiyaç duyduğu gemiler çoğunlukla bu tersanede inşa edilmiştir¹¹.

Fatih Sultan Mehmed 1453 yılında İstanbul'u fethettikten sonra Kadırğa Limanı bir süre tersane olarak kullanılmıştır. Daha sonra Haliç'in Aynalıkavak semtinde birkaç gözden oluşan Galata Tersanesi (Tersane-i Âmire) inşa edilmiştir¹². Fatih Sultan Mehmed'in ilk nüvesini oluşturduğu Galata Tersanesi'ne II. Bayezid'in birkaç ilavesi dışında asıl şekil veren hükümdar Yavuz Sultan Selim olmuştur¹³. Yavuz Sultan Selim, Osmanlı donanmasının hem niceliğini arttırmak hem de devlet merkezinde iyi bir tersane yapmak üzere harekete geçmiştir. Bundan dolayı 1515 yılında yeni bir tersane inşasına başlanarak Gelibolu'dan sonra ikinci büyük tersane İstanbul'da tesis edilmiştir¹⁴. Dârüssınâa-i Âmire, Haliç Tersanesi ve İstanbul Tersanesi de denilen Tersane-i Âmire, Osmanlı Devleti'nin genişlemesine paralel olarak Haliç'te iyi bir teşkilâta kavuşarak Osmanlı denizcilik faaliyetlerinin merkez üssü olmuştur. Bu tersane,

⁶ Erdoğan Oran, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Bir Kurum Olarak Bahriye Vekâleti, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, 2012), s.20.

⁷ İdris Bostan, "Tersâne-i Âmire", **TDV İslam Ansiklopedisi**, C.40, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 2011, s.513.

⁸ Wolfgang Müller-Wiener, **Bizans'tan Osmanlıya İstanbul Limanları**, 2. Baskı, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003, s.45.

⁹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, 3. Baskı, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1988, s.394.

¹⁰ Uzunçarşılı, **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, s.394.

¹¹ İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1992, s.1.

¹² Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire**, s.3. Tersane-i Âmire'nin kurulduğu lokasyon Bizans İmparatorluğu'nun da tersane olarak kullandığı ve adına Exartysis denilen bölgedir. Detaylı bilgi için bkz. Müller-Wiener, s.11-12.

¹³ Bostan, "Tersâne-i Âmire", **TDV İslam Ansiklopedisi**, s.513.

¹⁴ Uzunçarşılı, **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, s. 396-397.

özellikle 16. ve 17. yüzyılların Akdeniz’inde emsalleri arasında özgündür. O dönemlerde bir benzerine sadece Venedik’te rastlanmaktadır. Osmanlı sanayisinin değişimine öncülük eden ve modernleşme gelişmelerine sahne olan Tersane-i Âmire kuruluşundan itibaren kürekli, yelkenli ve buharlı gemi sınıfından her türlü geminin inşa edildiği, donanım ve tamirlerinin yapıldığı bir kurum olmuştur¹⁵.

Osmanlı Devleti’nin Gelibolu ve Tersane-i Âmire yanında başka yerlerde tersaneleri olmuştur. Özellikle 16. ve 17. yüzyılda gemi inşaları yapan Sinop Tersanesi, İzmit Tersanesi, Süveyş Tersanesi, Birecik Tersanesi, Basra Tersanesi, Rusçuk Tersanesi, Samsun Tersanesi, Kefken Tersanesi’ni de belirtmek gerekir. Tersanelerin dışında devletin hüküm sürdüğü coğrafyanın farklı noktalarında 18. yüzyıl başına kadar farklı dönemlerde gemi inşa eden 65 adet tezgah söz konusudur¹⁶. Hem tersanelerde hem de gemi inşa tezgahlarında ağırlıklı olarak donanma için gemi inşaları gerçekleştirilmiştir. Tersanelerde donanma için 17. yüzyıla kadar kürekli gemiler, 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren de yelkenli gemiler inşa edilmiştir¹⁷.

Osmanlı Devleti buharlı gemi çağına kadar kendi sularında ticaret yapmıştır. Denizaşırı ticarete yönelmemiştir¹⁸. Bununla beraber, 1450 yılından çok önce Akdeniz’deki ticarete dâhil olmuş ve buradaki denizaşırı ticaret, Osmanlıların yükselmesinde önemli rol oynamıştır. Osmanlılar denizaşırı ticareti, siyasi yayılma amacıyla ahidnameler üzerinden verdiği ticari imtiyazlarla yönetmiştir. Bu bağlamda Osmanlı limanlarında ticaret yapmak için izin verilen ilk devlet 1482 yılında Venedik olmuştur. 1536’da Fransa’ya ve 1582 yılında ise İngiltere’ye ticari imtiyaz verilmiştir. Ticari imtiyaz verilmeyen devletler ise ticari imtiyaz verilen devletlerin bayrakları altında ticari faaliyetler yürütmüştür¹⁹. Osmanlı Devleti’nin güçlü olduğu dönemde yabancı devletlere verdiği bu ticari imtiyazlar karşılıklı çıkar ilişkisine dayanıp Osmanlı tüccar sınıfının oluşmasına ve Osmanlı ticari denizciliğinin gelişmesine katkı

¹⁵ Bostan, “Tersâne-i Âmire”, **TDV İslam Ansiklopedisi**, s.513-514.

¹⁶ İdris Bostan, “İstanbul Dışındaki Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları”, İdris Bostan ve Salih Özbaran (Ed.), **Türk Denizcilik Tarihi 1** içinde (311-325) İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2009, s.314-321.

¹⁷ Burcu Kurt, “Osmanlı Donanmasında Modern Teknolojiyi Yakalamak: Bahriye Sanayi Alayları”, **Uludağ Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt.28, Sayı.28, (2015), s.82.

¹⁸ Güzide Sezgin, “İnönü Dönemi (1938-1950) Türk Denizciliği”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2007), s.16.

¹⁹ İdris Bostan, **Osmanlı Deniz Ticareti**, 1. Baskı, İstanbul: Küre Yayınları, 2019, s.8.

sunmuştur. Devlet olarak önemli fayda sağladığı ticari imtiyazlar meselesini 18. yüzyılın ortalarına kadar başarılı bir şekilde yürütmüştür²⁰.

Osmanlı Devleti'nde bir yandan denizaşırı ticaret ticari imtiyazlarla yürütülmüş, diğer yandan da deniz ticaretinin desteklenmesi için, özellikle 16. ve 17. yüzyılda yaygın bir uygulama olarak mudârebe (emek-sermaye ortaklığı) kullanılmıştır²¹. Mudârebe uygulaması genelde gemi reisleri ile sermaye sahipleri arasında gerçekleşmiştir²². Deniz ticaretinin ağırlıklı olarak yürütüldüğü Galata ve Tophane'de genelde müslüman sermaye sahipleri tasarruflarının önemli bir bölümünü mudârebe yoluyla hristiyan gemi reislerine vermiştir²³. Mudârebe uygulamasının deniz ticaretinde kullanılması, hem ihtiyaç duyulan sermayenin elde edilmesi hem de deniz ticaretinde yaşanacak olası riskleri dağıtma isteğinden kaynaklandığı söylenebilir.

1.2. Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı Denizciliği

Osmanlı Devleti kurulduktan sonra uzunca bir dönem denizcilik politikalarını tersaneler ve donanma üzerinden yürütmüştür. Bu politika biçimi dünyada değişim rüzgârları esinceye kadar büyük ölçüde başarılı bir şekilde devam etmiştir. Ancak, zamanla savaşlarda yaşanan başarısızlıklar ve Sanayi Devrimi'nin yarattığı yeni denizcilik uygulamaları Osmanlı denizcilik politikalarının eksikliklerini ortaya çıkarmıştır. Osmanlı Devleti de ortaya çıkan eksiklikleri tamamlama konusunda çeşitli adımlar atmak zorunda kalmıştır.

1.2.1. Bahriyede Reform, Modernleşme ve Teknoloji Transferi

Osmanlı Bahriyesi'ndeki reform, modernleşme ve teknoloji transfer süreci 1770 yılında Ruslara karşı yapılan ve ağır kayıplarla karşılaşılan Çeşme Savaşı ile başlamıştır. Devlet yönetimi bu durumu hafifletmek için çareler aramış ve üç ana eksen üzerinden bahriyede yeni bir dönemi başlatmıştır. *Birincisi*, devletin kendi bünyesinde yaptığı reformlar ve yarattığı yeni düzenlemelerdir. III. Mustafa döneminde yaşanan Çeşme Savaşı'nda ağır bir şekilde gemi ve personel kaybıyla karşılaşan Osmanlı

²⁰ Ertuğrul Acartürk ve Ramazan Kılıç, "Osmanlı Devleti'nde Kapitülasyonların İktisadi ve Siyasi Perspektiften Analizi", *Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt.29, Sayı.2, (2011), s.19.

²¹ Fethi Gedikli, *Osmanlı Şirket Kültürü*, 2. Baskı, İstanbul: İz Yayıncılık, 2018, s.334.

²² Gedikli, s.112.

²³ Gedikli, s.334.

Devleti, deniz savaşları için eğitimli personelin gerekliliğini fark etmiştir²⁴. Denizcilerinin mesleki eksikliklerini fark eden devlet, Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın girişimleri sonucunda deniz subayı yetiştirmek üzere Mekteb-i Riyaziyye'yi (Hendese Okulu) 1773 yılında kurmuştur²⁵. Bu okul, Osmanlı Devleti'nin ilk kez batılı tarzda eğitim-öğretim yapacağı bir okul olmuştur²⁶.

1787–1792 tarihleri arasında gerçekleşen Osmanlı-Rus ve Alman savaşları (1789) esnasında tahta geçen Sultan III. Selim, Karadeniz'i Türk gölü hâline getirmek istemiş ancak bu isteği büyük hayal kırıklığı ile sonuçlanmıştır. Sultan III. Selim, tersanelerde ve donanmada düzenlemelerin yapılması amacıyla süt kardeşi Küçük Hüseyin Paşa'yı 1792 yılında kaptan-ı deryalık görevine getirmiştir. Küçük Hüseyin Paşa, askeri gemi inşa eden tersanelerin genişletilmesine ve modernizasyonuna yönelik bir plan çerçevesinde reform çalışmalarına başlamıştır. Paşa; savaş gemilerini kalyon, fırkateyn, şehtiye şeklinde ayırarak ona göre kaptan tayin etmiş, gemi süvarilerinin devlet malına zarar vermelerini engellemek için önlemler almış, gemileri bir program çerçevesinde onarıma alınmasını sağlamış, bakım-onarım timleri oluşturmuş, teknik konularda gemilerin periyodik kontrol edilmelerini sağlamış, gemi personellerinin kural dışı hareketlerine yönelik gelen ihbar ve şikâyetleri hızlıca değerlendirilmesini sağlayarak ilgili personelleri cezalandırmıştır. Küçük Hüseyin Paşa, 11 Temmuz 1792 tarihinde donanmadaki personelin özlük hakları, liyakat, denetim ve teşvik konularına yönelik bir nizamname çıkartarak bir düzen oluşturmuştur²⁷.

Sultan III. Selim'in bahriye için yaptığı bir diğer reform 1804 yılında çıkardığı nizamname olmuştur. Bu nizamname ile 1792 yılında çıkarılan nizamname üzerinden yürüyen ihtilaflar bertaraf edilmeye çalışılmış ve bir dizi başka yenilikler getirilmiştir. Nizamnamenin getirdiği yenilikleri; Umur-ı Bahriye Nezareti'nin (Tersane-i Âmire Nezareti) kurulması, müstakil bir tersane hazinesinin tahsisi, farklı sorumluluk alanları tanımlanarak iş bölümünün getirilmesi, yeni görev alanlarının ihdas edilmesi, personelin

²⁴ Başak Aydemir ve Metin Ataç, "Maritime Education and Training: The Turks In The Late Ottoman And Early Republican Era", **Mediterranea**, (Agosto 2015), s.404.

²⁵ Daniel Panzac, **Osmanlı Donanması (1571-1923)**, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2018, s.228.

²⁶ Emin Yakıtıl, "Bahriye Mektebi", **TDV İslam Ansiklopedisi**, C.4, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 1991, s.509.

²⁷ Oran, s.33-36.

atanma ve görevde yükselmesinin yanında yeni çalışma prensiplerinin getirilmesi²⁸, gemilerin gruplandırılarak ona göre komutanların tayin edilmesi, reformların finansmanı için yeni vergilerin çıkarılması, Bahriye Mektebi'nden mezun olacakların maaş, terfi ve çalışma esasları şeklinde saymak mümkündür²⁹.

İkinci olarak yabancı uzmanlar ve yurt dışı eğitim üzerinden denizcilik teknolojisinin bilgisi transfer edilmiştir. Denizcilik teknolojisi, 18. yüzyılın sonlarına doğru İstanbul'daki yabancı teknik uzmanlar tarafından büyük bir ilgiyle takip edilmiştir³⁰. Osmanlı Devleti de zamanla çeşitli milletlerden uzmanlar istihdam ederek bahriyeyi daha ileri noktalara taşıma çabası içine girmiştir. İlk olarak Fransa'dan getirilen uzmanlar bahriyede istihdam edilmiştir. I. Abdulhamid döneminde 1784 ve 1787'de iki ayrı Fransız grup Tersane-i Amire'de çalışmak için gelmiştir³¹. Gelen uzmanlar yeni tarz kalyon inşasına başlamış ve bu uzmanların sayısı birkaç yılda on ikiye ulaşmıştır³². Fransız uzmanların yeni tarzda kalyon inşa etme girişimleri ile beraber Osmanlı gemi inşa teknolojisinde yeni bir dönem başlamıştır³³.

Sultan III. Selim döneminde ise deniz teknolojilerinin Avrupa'dan transferi konusunda izlenen denge politikasının³⁴ bir parçası olarak bahriyede istihdam edilen Fransızların yanında, 1790 yılında Avusturyalı köprü mimarı ve teknik ressam Andon/Antion³⁵, yine 1790 yılında iki İsveçli mühendis³⁶, 1793 yılında ünlü Fransız gemi inşa mimarı Brun'un da arasında bulunduğu dört kişilik uzman bir heyet³⁷, 1794 yılında İspanyol mühendis Wloa/Volla³⁸, 7 Haziran 1795 tarihinde arasında ünlü mühendis A.E. Rhodê'un da içinde bulunduğu 10 kişilik İsveçli bir grup uzman³⁹, 1794 veya 1795 yılında 4 tane İngiliz uzman istihdam edilmiştir⁴⁰. 20 Ekim 1827 tarihindeki

²⁸ Evren Sünerin, "III. Selim Dönemi Islahat Hareketlerinin Gemlik Tersanesi'ne Yansımaları", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2011), s.52-54.

²⁹ Oran, s.43-47.

³⁰ Tuncay Zorlu, **Osmanlı ve Modernleşme**, 1. Baskı, İstanbul: Timaş Yayınları, 2014, s. 146.

³¹ Zorlu, s. 147.

³² İdris Bostan, "Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü (1785-1819)", **Tarih Dergisi**, Sayı:35, (1994), s.178.

³³ İdris Bostan, "Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü (1785-1819)", s.178-179.

³⁴ Zorlu, s. 146.

³⁵ Zorlu, s. 183.

³⁶ Zorlu, s. 167.

³⁷ İdris Bostan, "Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü (1785-1819)", s.179.

³⁸ Zorlu, s. 182.

³⁹ Zorlu, s. 167-168.

⁴⁰ Zorlu, s. 172.

Navarin Deniz Savaşı'ndan sonra Amerikalı gemi inşa mühendislerinden yararlanılmıştır⁴¹. Deniz inşaat mühendisi olan Henry Eckworth 1830 yılında İstanbul'a gelmiş ve devlet hizmetine girmiştir. Daha sonra yine Amerikalı mühendis olan Forster Rhodes istihdam edilmiştir⁴². Bunların yanında Cenevizli demirci Yakomi, Venedik asıllı marangoz Yozop (Joseppo) gibi kalifiye elemanlar da bahriye için istihdam edilmiştir⁴³.

Osmanlı Bahriyesi'ne denizcilik teknolojisi bilgisinin transferi için yurt dışı eğitime de başvurulmuştur. Bu bağlamda ilk yurt dışı eğitim, 1830'da beş kişinin Fransa'ya gönderilmesiyle gerçekleştirilmiştir. Daha sonra 1835'te bahriyeli dört mühendis Londra'ya gönderilmiştir. Arada kesintiye uğrasa da 1846 yılında birçok bahriyeli mühendis, Londra sefiri Mustafa Reşit Paşa'nın önerisiyle İngiltere'ye yollanmıştır⁴⁴. Yurt dışı eğitim konusunda da Osmanlı yönetiminin farklı ülke tecrübelerinden yararlanarak bir denge politikası izlediği anlaşılmaktadır.

Son olarak *üçüncüsü* de bahriye için doğrudan doğruya teknolojinin satın alınmasıdır. Özellikle Sanayi Devrimi'nin ortaya çıkardığı buharlı makine sisteminin gemilere uygulanması sonucu denizcilik teknolojisi modern bir zemine oturmuştur. Osmanlı Devleti de bu teknolojiyi takip etmek amacıyla yurt dışından gemi sipariş etmiştir. İngiliz yapımlarından ilki olan Swift gemisi 1828 yılında, ikincisi Hylton Joliffe ise 1829 yılında satın alınmıştır⁴⁵. Swift (Buğu, Sağır) ve Hylton Joliffe (Kebir) buharlı gemileri alındıktan sonra 1837 yılına kadar başka gemi satın alınmamıştır. Çünkü Osmanlı Devleti, Tersane-i Amire'de buharlı gemi inşa çalışmalarına başlamış ve nihayetinde Eser-i Hayr isimli ilk buharlı gemiyi 26 Kasım 1837 tarihinde denize indirmiştir⁴⁶.

⁴¹ Yaşar Bedirhan ve Figen Atabey, "Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Danışmanlar (1808-1918)", *Turkish Studies*, Cilt.8, Sayı.5, (2013), s.129-130.

⁴² Bedirhan ve Atabey, s.130.

⁴³ Zorlu, s. 183.

⁴⁴ Mustafa Gençoğlu, "Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt.34, Sayı.58, (2015), s.610-611.

⁴⁵ Nurcan Bal, "19. Yüzyılda Osmanlı Bahriyesi'nde Gemi İnşa Teknolojisinde Değişim: Buharlı Gemiler Dönemi" (*Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010), s.12-14. Detaylı bilgi için bkz. Nurcan Bal, *Osmanlı Bahriyesi*, İstanbul: Kopernik Kitap, 2018.

⁴⁶ Levent Düzcü, "Yelkenliden Buharluya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1825-1855)", (*Yayınlanmamış Doktora Tezi*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2012), s.178-181. Detaylı bilgi için bkz. Levent Düzcü, *Yelkenliden Buharluya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1825-1855)*, İstanbul: Doğu Kütüphanesi, 2017.

III. Mustafa döneminin Osmanlı Bahriye'sinde başlayan reform girişimleri, III. Selim döneminde hızlanarak modernleşme ve teknoloji transferi noktasında sağlam temellere oturmuş ve II. Mahmut döneminde de bu çabaların meyvesi olarak bir Osmanlı tersanesinde ilk defa buharlı gemi inşa edilmiştir. Bu bağlamda, yarım yüzyılı aşan çabalar sayesinde Osmanlı Bahriyesi önemli dönüşümler yaşamış, ciddi aşamalar kaydetmiş ve dönemin modern deniz teknolojilerini takip etme fırsatı elde ederek uygulamaya geçmiştir.

Osmanlı Bahriye'sinde atılan bütün olumlu adımlar ve zamanın dayattığı yenilikler paralelinde kurumsal bir çatı ihtiyacı doğmuştur. Sultan Abdülmecit'in tahta geçtiği 1839 yılında ilan edilen Tanzimat Fermanı'ndan sonra Bahriye Meclisi kurulmuş ve sonra da Osmanlı devlet teşkilatında uzun bir geçmişi olan kaptan paşalık kurumunu lağvedilmiştir⁴⁷. Bahriye Meclisi'nin ilki geçici statüde 1840 yılında, ikincisi daimi olacak şekilde 1845 yılında kurulmuştur⁴⁸. Sanayi Devrimi sonrası meydana gelen gelişmeler dolayısıyla askeri denizciliğin öneminin Kırım Savaşı ile iyice ortaya çıkması⁴⁹, buhar çağıının yeni uygulamalarının Sultan Abdülaziz tarafından dikkatlice izlenmesi⁵⁰ ve önemsenmesi, zamanla denizciliğin daha da önem kazanarak denizcilikle ilgili problemlerin gün geçtikte artması gibi nedenlerden dolayı 1867 yılında Bahriye Nezareti kurulmuştur. İmparatorluk ömrünün sonuna kadar faaliyetlerine devam etmiş bir kurum olarak Bahriye Nezareti, tersane ve donanma ilgili bütün işleri yürütmüştür⁵¹.

1.2.2. Ticari Denizcilikte Atılan Adımlar

Sanayi Devrimi ile beraber ilkin İngiltere, sonra da Batı Avrupa ekonomileri kitlesel ve ucuz mamül mal üreticileri olmuştur. Avrupa ülkeleri hem ürettikleri mallar için pazar aramış hem de üretimin devamı için hammadde, bol ve ucuz gıda sağlamaya çalışmıştır. Bu durum, dünya ticaret hacminde o döneme kadar benzeri görülmemiş bir

⁴⁷ Ali İhsan Gencer, "Bahriye Nezareti", **TDV İslam Ansiklopedisi**, C.4, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 1991, s.511.

⁴⁸ Levent Düzcü, "Osmanlı Bahriye Teşkilatı'nda Reform Çabaları (1876-1922)", **Akademik Bakış**, Cilt.3, Sayı.5, (2009), s.2.

⁴⁹ Oran, s.55.

⁵⁰ Sezgin, s.9.

⁵¹ Gencer, s.511.

genişleme yaratmıştır. Buharlı makinenin gemilerde kullanılarak deniz ulaştırmasında gerçekleştirdiği devrim ise ticaretteki bu genişlemeyi hızlandırmıştır⁵².

Osmanlı Devleti ancak 19. yüzyılda ticari denizciliğin önemi kavrayabilmiştir. Bunun ilk emaresi gemilerin kullanım amacında görülmektedir. 19. yüzyıla kadar ticaret gemilerine toplar konulup askeri amaçlar için kullanılmıştır. Fakat, bu yüzyılda askeri amaçlar için alınmış gemilere de ticaret yaptırılmıştır. Bu gemiler, yelkenli gemicilikte olduğu gibi denizaşırı sefer ve ticaretlerde değil yakın sahillerde iç ihtiyaçları karşılamak üzere kullanılmıştır⁵³. Fakat Osmanlı Devleti ticari denizciliğin önemini kavradıktan sonra gerek devletin hükmettiği coğrafyada gerekse de dünyada ticari denizcilik uygulamaları konusunda birçok taş yerinden oynamıştır. Bunları; Sanayi Devrimi'nin yarattığı buharlı gemi teknolojisine uyum sağlama ve bu teknolojinin yönetimi için gereken nitelikli insan kaynağının eksik olması⁵⁴, 1830 yılında Yunanistan'ın bağımsızlığını kazanması sonucunda birçok nitelikli Rum denizcinin kaybedilmesiyle beraber Ege ve Akdenizde güçlü bir rakibin ortaya çıkması⁵⁵, 1838 yılında İngiltere ile imzalanan Balta Limanı Anlaşması'nın ve daha sonra benzerlerinin diğer Avrupa devletleriyle imzalanmasından kaynaklı devletin boğazlardaki ticaret, liman ve gümrük resimleri üzerindeki tekel hakkının bertaraf olması⁵⁶ şeklinde saymak mümkündür. Yaşanan bütün bu olumsuzlukları bertaraf etmek ve ticari denizciliği geliştirmek için Osmanlı Devleti çeşitli adımlar atmıştır. Bu bağlamda; Memalik-i Mahrusa Fenerler İdaresi ve Tahlisiye İdaresi'nin kurulması, limanların modernizasyonu, Tüccar Kaptan Mektebi'nin açılması sağlanmıştır.

19. yüzyılın başından itibaren İstanbul merkezli yükselen sanayi ve ticaret faaliyetleri, Osmanlı Devleti'nin Avrupa devletleriyle yaptığı ticari anlaşmaların sonucu olarak ihracatın ve ithalatın artması, Karadeniz'in yabancı bayraklı gemilere açılması,

⁵² Şevket Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, C.3, İstanbul: İletişim Yayınları, 1985, s. 653.

⁵³ İlhan Ekinci, "19. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler", **Tarih İncelemeleri Dergisi**, Cilt.21, Sayı.2, (2006), s.46.

⁵⁴ İlhan Ekinci, "19. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler", s. 47.

⁵⁵ Kaori Komatsu, "Yakınçağ Osmanlı Denizciliği ve Karadenizliler", **İskelede Yaşanan**, Orhan Berent, Murat Koraltürk (drl.), İstanbul: İletişim Yayınları, 2013, s.161-162.

⁵⁶ M.A.M. Yücel Karlıklı, "Atatürk Dönemi Türk Deniz Politikası (1923-1938)", **(Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, 2012)**, s.9.

deniz ticaretinin kuzey-güney yönlü olarak yoğunlaşması⁵⁷ ve özellikle Kırım Savaşı'nda müttefik kuvvetlerin ikmalinde yaşanan birçok olumsuz tecrübe boğaz trafiğine yönelik önlemlerin alınmasını gündeme getirmiştir. 1855 yılında Fransız kaptan Marius Michel'in girişimi ve sonrasında yönetimiyle ilk modern deniz fenerlerinin inşasına başlayan Memalik-i Mahrusa Fenerler İdaresi kurulmuştur⁵⁸. İdare'nin kurulmasından sonra birçok lokasyonda modern fenerler inşa edilmiş ve eskileri de tamir edilmiştir. Bu bağlamda, 1856 yılında Fenerbahçe, Bebek, Rumeli, Anadolu, Gelibolu, Hellas (Mehmetçik), Kumkale, Karaburun; 1857 yılında Ahırkapı, Yeşilköy, Kepez, Çanakkale, Nağraburnu, Marmara Adası; 1858 yılında Karakova, Çardak, 1859 yılında Şile Fenerleri modern yöntemlerle inşa edilmiştir. İstanbul'daki Kız Kulesi fenerinin bakımı ve yenilenmesinin yanında daha önce yapılan fenerlerin de onarımları ve ışık değişimleri yapılmıştır⁵⁹.

Osmanlı Devleti'nde tahlisiye ihtiyacı da fener ihtiyacı gibi Kırım Savaşı esnasında gündeme gelmiştir. Buharlı gemilerin yaygınlaşmasıyla birlikte denizlerde gemi trafiği ve gemi tonajları artmış, deniz kazaları yaşanmış ve böylece seyir güvenliği gündeme gelmiştir. Yapılan komisyon çalışmaları neticesinde İstanbul Liman Reis'ine bağlı olup Bahriye Nezareti tarafından idare edilecek Tahliyesi İdaresi, 1869 yılında kurulmuştur⁶⁰.

19. yüzyılın ikinci yarısında hız kazanan buharlı gemi teknolojisiyle birlikte hem gemiler büyümüş hem de taşınan mal miktarında artış olmuştur. Fakat taşınan yükleri ulusal ve uluslararası pazarlara ulaştıran hizmet üniteleri olarak limanların altyapısal olarak bu yeni durum karşısındaki uygunsuzluğu kısa zamanda ortaya çıkmıştır. Buhar çağıyla birlikte dünyada Marsilya ve Londra gibi Avrupa limanları art arda modernize edilmiştir. Osmanlı limanlarında da benzer bir süreç takip edilmiştir. Çünkü limanlara gelen gemilerin açık denizde korunaksız beklemesi, liman derinliklerinin iyi olmaması, gün battıktan sonra yükleme-boşlatma faaliyetlerine izin verilmemesi sonucunda ortaya çıkan zaman ve etkinlik kaybı gibi birçok sorun Osmanlı

⁵⁷ Yasemin Nemlioğlu Koca, "Denizlerimizi Aydınlatanlar: Türkiye'de Fenerlerin Kuruluşu ve Gelişimi", **Journal of ETA Maritime Science**, Cilt.6, Sayı.2, (2018), s.109.

⁵⁸ Müller-Wiener, s.122.

⁵⁹ Yasemin Nemlioğlu Koca, "Denizlerimizi Aydınlatanlar: Türkiye'de Fenerlerin Kuruluşu ve Gelişimi", s.111.

⁶⁰ Özlem Yıldız, **Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914)**, 1. Baskı, İstanbul: Tarihçi Kitabevi Yayınları, 2014, s.215.

limanlarının da modernizasyonunu gündeme getirmiştir⁶¹. Bundan dolayı Osmanlı Devleti'nin önemli limanlarında modernizasyon ve inşaa çalışmaları başlamıştır. İzmir Limanı'nda 1867 yılında⁶², Beyrut Limanı'nda 1887 yılında⁶³, Selanik Limanı'nda 1896 yılında⁶⁴ ve İstanbul Limanı'nda 1890 yılında⁶⁵ modernizasyon ve inşaa çalışmaları başlamıştır.

Osmanlı Devleti'nde ticari denizcilik eğitimi, 1884 yılında İstanbul'da kuruluş çalışmaları başlayan Leyli Tüccar Kaptan Mektebi ile başlamıştır⁶⁶. 1821 yılında Mora İsyani ile başlayan sürecin 1830'da Londra Protokolü ile bağımsız Yunanistan'ı doğurması sonucunda Osmanlı ticaret gemilerinde çalışıp Akdeniz ve Ege ticari faaliyetlerinde önemli yerleri bulunan birçok vasıflı Rum denizcinin kaybedilmesinin yanında Ege ve Akdeniz'de güçlü bir rakibin ortaya çıkmasının yaşattığı acı deneyimi bertaraf etmek⁶⁷, Osmanlı deniz ticaretini canlandırmak ve Osmanlı tüccar gemilerinde yüksek maaşlarla istihdam edilen Rum ve Ermeni kaptan ve çarkçılara karşı müslüman personel istihdam etmek için hem leyli (yatılı) hem de nehari (yatısız) kurulan bu okul⁶⁸ çeşitli mali kaynak sorunlarından dolayı ancak 1887 yılında açılabilmiştir⁶⁹.

Tüccar Kaptan Mektebi, 22 yıl faaliyetlerini sürdürmüş fakat zamanla mezunların artması ve devletin mezunlarına yeterli istihdam yaratamamasından dolayı 1909 yılında kapanmıştır⁷⁰. Tüccar Kaptan Mektebi'nin kapanmasından sonra Tevs'-i Ticareti Bahriye-i Osmaniye Cemiyeti'nin kurucusu Abdülhamit Naci Bey bir ticari denizcilik okulu açmak için girişimlerde bulunmuş ve bu girişim, 1910 yılında olumlu sonuç vererek Milli Ticaret-i Bahriye Kaptan ve Çarkçı Mektebi'nin açılmasını

⁶¹ Yıldız, s.132-134.

⁶² Mübahat Kütükoğlu, "İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı", **Tarih Dergisi**, Sayı.32, (1979), s. 503.

⁶³ Mahir Melih Güneş, "Levant'ta Ticaret: Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi (1888-1914)", (**Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019), s.62.

⁶⁴ Selahattin Bayram, "Osmanlı Döneminde Selanik Limanı: 1869-1912", (**Yayınlanmamış Doktora Tezi**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2009) s. 110.

⁶⁵ Müller-Wiener, s.139.

⁶⁶ Yasemin Nemlioğlu Koca, "Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Üzerine Bir Değerlendirme", Cem Can ve Abdurrahman Kilimci (Ed.), **Sosyal ve Beşeri Bilimlere Küresel Yaklaşımlar**, Ankara: Detay Yayıncılık, 2016, s.368.

⁶⁷ Komatsu, s.161-162.

⁶⁸ Şakir Batmaz, "Tüccar Kaptan Mektepleri", **Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri**, İstanbul: Dünya Basımevi, 2005, s.110.

⁶⁹ Mutlu Karakaya, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Deniz Ticaret Mektepleri'nin Gelişimi (1887-1981)", **VIII. Türk Ticaret Tarihi Sempozyumu**, Rahmi Deniz Özbay ve Cihan Yapıştıran (hızl.), İstanbul: İstanbul Yayınları, 2016, s.113.

⁷⁰ Karakaya, s.113.

sağlamıştır⁷¹. Cumhuriyet Türkiye’inde de varlığını devam ettiren bu okul, Tüccar Kaptan Mektebi ile benzer sorunlardan dolayı aynı kaderi paylaşarak 1928 yılında kapanmıştır⁷².

Osmanlı Devleti, Atlas ve Hint Okyanusu sularına ulaşacak kadar geniş bir coğrafyada hüküm sürmüş ve bunu güçlü donanması ile gerçekleştirmiştir. Ancak bu güçlü donanma paralelinde, ticaret filoları kurulup desteklenemediğinden dolayı devlet denizlerde askeri gücüyle orantılı bir iktisadi karşılık alamamıştır⁷³. Bu durum da deniz ticareti için elzem olan beşeri sermaye, iş ağırları, organizasyon, sermaye birikimi, eğitim ve teknoloji gibi birçok faktörün prematüre kalmasına yol açmıştır.

1.2.3. Devletin Armatörlük Girişimi ve Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi

Osmanlı Devleti’nin 18. yüzyıl uluslararası ticaretinde, Batı dünyasının üstünlüğünü kesinleşmeye başlamış ve batılı devletler merkantilist kapitalizmin gelişimi paralelinde kumpanyalar kurmuştur. Osmanlı Devleti’nin bu süreçte azalan gücü karşısında büyükelçilerden destek gören kumpanyaların etkileri artmış ve böylece kapitülasyonlar geniş bir şekilde devletin iskelelerine yerleşerek batılı tüccarların yararına işlemiştir⁷⁴. Tanzimat sonrası dönemde de denizlerde asker, mühimmat ve posta taşımacılığı işlerinin elinde tutan yabancı vapur işletmeleri yüksek fiyatlarla deniz taşımacılığı faaliyetlerini sürdürmüştür. Bu alanda yerli bir taşımacılık işletmesinin daha düşük fiyatlar teklif ederek piyasaya girmesi, hem devletin masraflarını azaltacağı hem de yabancıların bu alandaki etkisini kıracağı düşüncesiyle⁷⁵ sermayesi Sultan Abdülmecid hazinesi tarafından sağlanıp Damat İlhami Paşa’nın nezareti, Mustafa Fazıl Paşa ve Boğos Bey’in idareleri altında Bahriye Nezareti’ne bağlı bir devlet işletmesi olarak *Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi* 1844 yılında kurulmuştur⁷⁶. İdare; bağımsız, Osmanlı liman ve iskeleleri arasında yük ve yolcu taşımacılığı yapacak bir işletme

⁷¹ Mutlu Karakaya, s.114.

⁷² Mutlu Karakaya, s.118.

⁷³ Sezgin, s.15.

⁷⁴ Süleyman Uygun, “Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti’nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2013), s.2-3.

⁷⁵ Arzu T. Terzi, “Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası”, *Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri*, İstanbul: Globus Dünya Basımevi, 2005, s.148-149.

⁷⁶ Demet Gediz, “Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi (1910-1923)”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2013), s.7.

şeklinde tasarlanmıştır⁷⁷. Kurulurken Seyri Bahri ve Eseri Hayr isimli⁷⁸ iki vapura sahip olan Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi, beş yıl içinde filosundaki vapur sayısını on beşe çıkarmıştır. İdare'nin şehirler arası ilk açtığı hatlar İstanbul ile İzmit, Gemlik ile Tekirdağ iskeleleri arasında olmuştur. İstanbul içinde ise Sirkeci-Adalar, Sirkeci-Pendik ve Sirkeci-Yeşilköy arasında vapurları faaliyet göstermiştir⁷⁹.

Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi, faaliyet gösterdiği dönem içinde kazançlı bir işletme hâline dönüşmemiştir. Çünkü devlet kurumları ile sürekli iş yapılmasından dolayı alacaklar düzenli tahsil edilemeyerek borca kalmış, İdare müdürlerinin gelirleri safi kazanç üzerinden %3'lük bir önemli tutarı oluşturmuş, vapurlar için alınan makineler üzerinden yolsuzluklar yapılmış ve yabancı vapur kumpanyaları ile İdare arasındaki rekabetten dolayı yabancı vapur kumpanyalarının uygunsuz davranışları İdare vapurlarına sürekli zarar vermiştir⁸⁰.

Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi'nin adı, 19 Nisan 1864 yılında yayınlanan bir nizamname ile *Fevaid-i Osmaniye* olarak değiştirilmiştir⁸¹. Fevaid-i Osmaniye, Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi'nden yirmi vapur devralmış ve bu vapurlarla önce boğaza, adalara, Gemlik'e ve İzmit Körfezi'ndeki iskelelere seferler yapmıştır. Daha sonra da Karadeniz ve Akdeniz'de vapurlarını çalıştırmıştır⁸². Fevaid-i Osmaniye, İstanbul halkına ucuz seyahat imkanı sunmakla kalmamış Kadıköy ve Adalar'a sefer düzenleyerek şehir içi ulaşımında yabancı işletme tekeline de kırmıştır⁸³. Yerli girişimin sağladığı bu imkan, yabancıları harekete geçirmiştir. Bonal adında bir Fransız, Fevaid-i Osmaniye'nin yönetimini ele geçirmek için girişimlere kalkışmış fakat Sadrazam Mustafa Reşit Paşa buna engel olmuştur⁸⁴.

Fevaid-i Osmaniye'nin sahip olduğu gemi sayısının çoğalması, yük ve yolcu taşımacılığında artış meydana getirmiştir. Bunun yanında seyir tarifeleri, iç hizmetler

⁷⁷ Eser Tutel, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Yeni Baskı, İstanbul: İletişim Yayınları, 1997, s.31.

⁷⁸ Reşat Ekrem Koçu, "Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı", *İstanbul Ansiklopedisi*, C. 8, İstanbul: Koçu Yayınları, 1966, s.4422.

⁷⁹ Murat Koraltürk, *Buharlı Vapurlardan Deniz Otobüslerine İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, İstanbul: Varlık Yayınları, 2010, s.88.

⁸⁰ Terzi, s.151.

⁸¹ Terzi, s.152.

⁸² Tutel, s.34.

⁸³ Koraltürk, *Buharlı Vapurlardan Deniz Otobüslerine İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, s.88.

⁸⁴ Abdulahad Nuri, *Osmanlı Seyr-i Sefain Tarihçesi*, 1. Basım, İstanbul: Ahmet İhsan Matbaası, 1926, s.3-4.

talimatnamesi ve gemiler için demirbaş defterlerinin hazırlanması Fevaid-i Osmaniye'yi düzenli bir vapurculuk kuruluşu yolunda ilerletmiştir⁸⁵. Diğer taraftan, bu düzenlemelerin kurumsallaşmayı derinleştirdiği, kendisinden sonra başka isimlerle devam edecek olan işletmenin sürekliliği ve iyi bir altyapıya kavuşması bakımından büyük önem taşıdığı söylenebilir.

Fevaid-i Osmaniye'nin adı, hükümdarlık dönemi 1861-1876 yılları arasında olan ve deniz ulaşımını çok önemseyen Sultan Abdulaziz'e ithafen 1871 yılı Haziran ayında *İdare-i Aziziye* olarak değiştirilmiştir⁸⁶. Fevaid-i Osmaniye'nin imtiyaz sahibi olduğu bütün hatlar *İdare-i Aziziye* için de geçerli olmuştur. Bahriye Nezareti'ne bağlı olan *İdare*, devlet postalarını belirli bir ücret karşılığında taşımıştır⁸⁷. *İdare*, yirmi beşten fazla gemiyle faaliyet göstermiştir⁸⁸.

1851 yılında kurulan *Şirket-i Hayriye*'nin önemli gelişme kaydetmesi, denize ve denizcilğe karşı çok ilgili bir padişah olan Sultan Abdülaziz'in ilgisini çekmiştir. Sultan, *İdare-i Aziziye*'nin Avrupa'dakiler gibi büyük bir gemi işletme anonim şirketi olarak kurulmasını yeni ve modern gemiler satın alınmasını çok istemiştir. Bundan dolayı *İdare*'yi bir milyonluk sermaye ile büyütmek istemiş⁸⁹ fakat 1870 yılında patlak veren Almanya-Fransa Savaşı'nın yarattığı iktisadi buhran böyle bir şirketin hisse senetlerini alacak hissedarları endişenlendirmiş ve istenen biçimde bir anonim şirket kurulamamıştır⁹⁰.

1876 yılının mayıs ayında Sultan Abdülaziz'in yerine tahta oturan V. Murad, *İdare*'nin adını değiştirerek tüm mal varlığını devlete devretmiş ve *İdare*'nin yeni adı *İdare-i Mahsusa* olmuştur. Fakat V. Murad sadece üç ay tahtta kalabilmiş ve ardından II. Abdülhamid padişah olmuştur. Bahriye Nezareti'ne bağlı olan *İdare-i Mahsusa* adı asıl bu dönemde bilinir olmuştur⁹¹. Trabzon'dan Varna'ya, İstanbul'dan Girit'e, Trablusgarp ve Hudeyde'ye, oradan Basra'ya kadar taşımacılık yapan *İdare-i*

⁸⁵ Gediz, s.9.

⁸⁶ Koraltürk, *Buharlı Vapurlardan Deniz Otobüslerine İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, s.88.

⁸⁷ Gediz, s.10.

⁸⁸ Nuri, s.11.

⁸⁹ Bayram Çamcı ve diğerleri (drl.), *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I*, İstanbul: Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, 1995, s.145.

⁹⁰ Koçu, s.4424.

⁹¹ Sema Küçükalioglu, "İdare-i Mahsusa, Kuruluşu, Faaliyetleri ve Sosyo-Ekonomik Etkileri", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, 1999), s.45.

Mahsusa'nın Karadeniz, Ege ve Akdeniz'in önemli merkezlerinde acenteleri olmuştur. Ancak II. Abdülhamid devriyle beraber yeni bir döneme başlayan İdare'de köklü değişiklikler yapılamadığı için bir ilerleme kaydedilememiştir⁹². Faaliyet gösterilen birçok vapur hattı dahi iptal edilmiştir⁹³.

İdare-i Mahsusa vapurları devletin hem askeri taşımacılığını hem de posta işlerini yürütmüştür. Bunun yanında bu vapurlar, hacı ve muhacir nakli ile yabancı devlet adamlarının taşınması gibi başka işler için de kullanılmıştır. Fakat bu işler İdare-i Mahsusa için önemli bir maliyet teşkil etmiştir. İdare, maliyetine katlandığı bu işlerin ödemesini zamanında alamadığı için ciddi maddi sıkıntılarla karşılaşmıştır⁹⁴. Maddi sıkıntıların yanında, İdare'nin yönetsel anlamda da önemli problemleri olmuştur. İdare, II. Abdülhamid dönemi boyunca çok sayıda yönetici değiştirmiştir. Öyle ki, İdare'nin bir haftalık müdürleri bile olmuştur. Hatta, İdare iki ay bir gün süren müdürsüz bir dönemi dahi yaşamıştır⁹⁵. Dolayısıyla kurumsallaşma ve organizasyonel yapıda bir derinleşme de söz konusu olamamıştır. Bunun en önemli kanıtı, İdare'nin düzenli bir idare merkezinin olmayışı gösterilebilir. İdare bu durumdayken vapurlarda meydana gelen arızalara yönelik doğrudan bir ilgi olmamıştır. Vapurlar birer, ikişer çürüğe çıkmış ve Haliç'te yer kalmayınca da Paşabahçe koyuna demirletilmiştir. Buraya getirilen gemilerin bir kısmı olduğu yerde batmış, otuz yedi tanesi de hurdaya çıkmıştır⁹⁶. 1878 yılında yetmiş dokuz vapura sahip olan İdare'nin II. Meşrutiyet'in ilan edildiği 1908 yılında sadece on altı vapuru kalmıştır⁹⁷.

İdare-i Mahsusa 3 Kasım 1909 tarihinde bir İngiliz şirketine satılmıştır. Ancak kısa bir süre sonra hükümetin değişmesi ve satış sözleşmesinde hükümetin telep etmesi hâlinde şirket vapurlarının hepsi veya bir kısmının hükümetin emrine verilmesine ilişkin

⁹² Küçükalioglu, s.130.

⁹³ Nuri Akbayar vd. (Ed.), "İdare-i Aziziye", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, C. 4, İstanbul: Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, 1993, s.136.

⁹⁴ Küçükalioglu, s.130.

⁹⁵ Tutel, s.73

⁹⁶ Bayram Çamcı ve diğerleri (drl.), s.147.

⁹⁷ Koraltürk, **Buharlı Vapurlardan Deniz Otobüslerine İstanbul'da Deniz Ulaşımı**, s.89.

maddenin İngiliz şirket tarafından kabul edilmemesinden dolayı sözleşme feshedilmiştir⁹⁸.

İdare-i Mahsusa döneminde yaşanan olumsuz tecrübelerden sonra sermayesi devletten karşılanmak kaydıyla Maliye, Harbiye, Ticaret ve Nafia nezaretlerinden seçilen üyelerin oluşturduğu ve uzman bir genel müdürün başında olduğu bağımsız bir kurul tarafından yönetilmek üzere⁹⁹ 9 Eylül 1910 tarihinde *Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi* resmen kurulmuştur. Kurulduktan kısa bir süre sonra İdare'nin yaşlı ve yorgun gemilerden oluşan filosu, oluşturulan bir komisyon tarafından kısmen yenilenmiştir. Akdeniz, Karadeniz, Gülcemal, Bahr-i Ahmer, Nilüfer, Plevne, Deme, Kızılırmak gibi ikinci el ama uzun süre iş görebilecek gemiler satın alınmıştır. Böylece iptal edilen hatların bir bölümün yeniden açılması mümkün olmuştur¹⁰⁰. İdare'ye genel müdürlük için Deniz Albay Azmi Bey görevlendirilmiştir¹⁰¹. Azmi Bey'den sonra 7 Eylül 1911 tarihinde İdare'nin başına Karl Leke getirilmiştir. Alman müdür Leke, İdare için Alman uzmanlar getirmiş, Alman denizcilik işletmelerinin nizamnamelerini Türkçe'ye tercüme ettirmiş, İdare'ye ait gemilerin bacalarını sarıya boyatmış ve bacaların üzerine iç içe geçmiş iki çapa ve ay yıldızdan oluşan bir logo yaptırtmıştır. Karl Leke'nin icraatları genel olarak beğenilmemiş ve 4 Ocak 1913 tarihinde sözleşmesi feshedilmiştir¹⁰². Kısa bir süre sonra 26 Ocak 1913 tarihli nizamname ile İdare, Harbiye Nezareti'ne bağlanarak savaşta olan Osmanlı Devleti'nin askeri nakliyatının güvenli yapılması amacı güdülmüştür¹⁰³.

Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi sık sık yönetici değişikliği yaşamıştır¹⁰⁴. Fakat Karl Leke'den sonra İdare'nin başına getirilen emekli kurmay binbaşı Sadullah (Güney) Bey döneminde İdare yeniden aktif hale gelmiştir. Sadullah Bey, İdare'nin seferlerinin düzene sokulması ve yolculara daha iyi hizmet verilmesi açısından önemli işlere imza

⁹⁸ Nuri Akbayar vd. (Ed.), "İdare-i Aziziye", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, C. 4, İstanbul: Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, 1993, s.136.

⁹⁹ Bayram Çamcı ve diğerleri (drl.), s.150.

¹⁰⁰ Nuri Akbayar vd. (Ed.), "Deniz Ulaşımı", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, C. 3, İstanbul: Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, 1993, s.32.

¹⁰¹ Kasım Sözer, "1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesindeki Bilgiler Işığında Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısının Değerlendirilmesi", (**Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2006), s.14-15.

¹⁰² Fatih Demircioğlu, "Bir Geminin Hikayesi: Germanic/Gülcemal Vapuru (1874-1950)", (**Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2019), s. 59.

¹⁰³ Gediz, s.69.

¹⁰⁴ Gediz, s.69.

atmıştır¹⁰⁵. Yabancıların işlettiği fenerler idaresine asker taşıyan Osmanlı gemilerinin fener vergisi ödemesini kaldırtmış, personelin büyük kısmındaki devamsızlık, kayıtsızlık ve düzensizliğin önüne geçerek iş disiplinini sağlamıştır¹⁰⁶.

İstanbul'un Marmara sahilleri Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi'nden Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi dönemine kadar yandan çarklı vapurlara ev sahipliği yapmıştır. 1912'de Fransa'ya siparişi verilen Moda, Kadıköy, Burgaz isimli vapurlar ise bu sahillerde çalışan ilk pervaneli vapurlar olmuştur¹⁰⁷.

Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, milli bir anonim şirket hâline getirilmek istenmiş fakat ilkin Trablusgarp sonra da Balkan Savaşı'nın çıkması sermayenin toplanmasını, dolayısıyla da şirketin kurulmasını engellemiştir¹⁰⁸. İdare'nin faaliyet gösterdiği dönem boyunca savaşımlardan kurtulamamış olması, İdare'yi sivil deniz taşımacılığından daha çok askeri levazımın bir kolu olarak çalıştırmıştır¹⁰⁹. Bundan dolayı İdare, sadece I. Dünya Savaşı'nda yirmi sekiz gemisini kaybetmiştir¹¹⁰. İdare, asker ve askeri levazım nakliyatının yanında yeri geldiğinde muhacir nakliyatı da yapmıştır¹¹¹.

1.3. Erken Cumhuriyet Döneminde Denizcilik Sektörü

Cumhuriyet döneminin denizcilik politikası Osmanlı Devleti'nin son yüzyılındaki denizcilik politikasına paralel olmuştur. İzlenen politikalarda kırılmanın tam askine sürekliliğin izini sürmek mümkündür. Bundan dolayı erken cumhuriyet dönemindeki politikaların felsefesini iyi analiz etmek için Osmanlı Devleti'nin Tanzimat sonrası dönemdeki tartışmalarını, fikir dünyasını ve iktisadi dünya görüşü anlamak gerekir.

19. yüzyıldan ortasından sonra sanayileşen Avrupa devletlerinin iktisadi yayılması ve buharlı gemi teknolojisinin yaygınlaşması Osmanlı sularında ve sahillerinde yabancı devletlerin faaliyetlerini de arttırmıştır. Bu faaliyetlerin artışı

¹⁰⁵ Koraltürk, *Buharlı Vapurlardan Deniz Otobüslerine İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, s.90.

¹⁰⁶ Sözer, s.16.

¹⁰⁷ Koraltürk, *Buharlı Vapurlardan Deniz Otobüslerine İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, s.90.

¹⁰⁸ Tutel, s.117-118.

¹⁰⁹ Gediz, s.69.

¹¹⁰ Küçükalioglu, s.127.

¹¹¹ Gediz, s.70.

yabancı devletlerin Osmanlı Devleti'ne karşı siyasi ve ekonomik baskılarını beraberinde getirmiştir. Tanzimat sonrası olan bu dönemde Osmanlı Devleti'ndeki merkeziyetçi arayışa paralel olarak kabotaj tekeli ihtiyacı da artmıştır. İmparatorluğun ömrünün sonuna doğru milli iktisat düşüncesinin etkileri arttıkça denizciliği ilgilendiren kabotaj tartışmaları da başlamıştır¹¹². II. Meşrutiyet'in ilanı ile birlikte halkın beklentileri artmış ve kabotaj tartışmaları hız kazanmıştır¹¹³. I. Dünya Savaşı'na girmeden önce İttihat ve Terakki kapitülasyonları kaldırdığını ilan etmiş ve kapitülasyonların denizlerdeki uzantısı olan kabotaj uygulamasının nasıl olacağına yönelik de dokuz maddelik bir ilkeler bütünü açıklamıştır¹¹⁴. Bu ilkeler, kısaca, Osmanlı sularındaki bütün tasarrufların Osmanlı Devleti'ne ve tebaasına ait olduğunu ilan eden bir manifestoyu oluşturmuştur¹¹⁵.

I. Dünya Savaşı ile beraber Marmara Denizi yabancı gemilere kapatılarak yabancı şirketlerin rekabeti engellenmiştir. Osmanlı limanlarında kalan bazı gemiler ise yerli armatörler tarafından düşük fiyatlarla satın alınmıştır. Bu süreçte gayrimüslim armatörler faaliyetlerini durdurmuştur. Bu durum Müslüman-Türk armatörlere yaramıştır. Diğer taraftan Milli Mücadele döneminde Karadeniz'in nispeten daha güvenli olması Karadenizli armatörlerin faaliyetlerini arttırmalarına katkı sunmuş ve yeni bir armatör burjuvazisi ortaya çıkmıştır¹¹⁶.

İttihat Terakki'nin Osmanlı Devleti'ne benimsetmeye çalıştığı milli iktisat düşüncesi cumhuriyetin kurulduktan sonra kesintiye uğramamıştır. Çünkü cumhuriyetin kurucu kadrolarında, temel düşüncesinde ve Kemalist ekonomi politikalarında milli iktisatın etkileri söz konusu olmuştur¹¹⁷. Bu bağlamda en somut örnek olarak İzmir İktisat Kongresi'nde Müslüman-Türk halkının çıkarlarına yönelik alınan kararlar¹¹⁸ ve genç cumhuriyetin izlediği diğer politikalar gösterilebilir.

¹¹² İlhan Ekinci, "Osmanlı Devleti'nden Marmara'da Kabotaj Tartışmaları", **Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt.8, Sayı. 1, (2006). s.101-102.

¹¹³ İlhan Ekinci, "Osmanlı Devleti'nden Marmara'da Kabotaj Tartışmaları", s.112-113.

¹¹⁴ İlhan Ekinci, "Osmanlı Devleti'nden Marmara'da Kabotaj Tartışmaları", s.119-120.

¹¹⁵ Detaylar için bkz. Yıldız, s.53-54.

¹¹⁶ Murat Koraltürk, **Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Denizcilik Sektörünün Ekonomi Politikası**, 1. Baskı, İstanbul: Libra Kitapçılık ve Yayıncılık, 2020, s.51.

¹¹⁷ Arzu Varlı ve Murat Koraltürk, "II. Meşrutiyet'ten Erken Cumhuriyet'e Milli İktisadın Sürekliliği ve İzmir İktisat Kongresi", **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi**, Cilt.9, Sayı.20, (2010), s.139.

¹¹⁸ Varlı ve Koraltürk, s.140.

Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne iyi bir denizcilik mirasının kaldığı söylenemez. Gerek zamanında denizciliği ilgilendiren çeşitli konuların üzerinde durulmamasından kaynaklı gerekse de savaşların yarattığı tahribattan kaynaklı birçok noktada sorunları olan bir mirastan bahsedilebilir. Bu sorunları; faaliyette bulunan sigorta şirketlerinin çoğunun yabancıların elinde olması ve bu şirketlerin Türkiye'ye ait yaş ortalaması otuz yılın üzerinde olan gemileri sigorta primleri noktasında işine geldiği gibi davranarak yerli sermayeyi zor durumda bırakması, eğitilmiş deniz personelinin eksikliği, limanların kara yollarıyla bağlantısı konusunda önemli eksikliklerin olması, bürokrasideki çok başlılık¹¹⁹ ve az sayıda gemiye sahip bir deniz ticaret filosu şeklinde sıralamak mümkündür.

Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal eden filodaki gemi sayısı ve filonun toplam gros tonajı hakkında çeşitli rakamlar söz konusudur. Filoya yönelik rakamlar bir kaynaktan 88 adet gemi ile 34.902 gros ton¹²⁰, diğer bir kaynaktan 271 adet gemi ile 48.085 gros ton¹²¹ ve son olarak iki farklı veriden bahseden bir kaynaktan ise ilk veri 364 gemi ile 69.016 ton; ikinci veri de 439 adet gemi ile 78.048 ton şeklinde geçmektedir¹²². Filoya ilişkin verilerin bu kadar farklılık göstermesi; armatör uyruklarının -özellikle gayrimüslimlerin- daha netlik kazanmamış olması, Türkiye'ye ait gemilerin farklı devletlerin bayrakları altında çalışmaya devam etmesi, savaşlar esnasında sahipleri değişen gemiler hakkında kayıtların bulunmaması, yapılan hesaplamalara yelkenli ve yardımcı gemilerin katılmasından kaynaklanmaktadır¹²³.

Genç cumhuriyet, denizciliği geliştirmek için önemli girişimlerde bulunmuştur. İlk olarak, yerli girişimcileri korumak amacıyla 30 Ocak 1923'te Lozan'da imzalanan *Türk-Yunan Nüfus Mübadelesi'ne İlişkin Sözleşme ve Protokol*'ü çerçevesinde gerçekleşen mübadele, Türkiye'ye deniz yolundan gelecek müslüman mübadillerin sevkini Türkiye'ye ait kamu ve özel gemiler tarafından sağlanmıştır. Bu süreçte,

¹¹⁹ Fevzi Çakmak, "Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Deniz Ticaretinin Genel Durumu ve Gelişimine Yönelik Alınan Tedbirler", **Türkiye Cumhuriyeti'nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi Uluslararası Sempozyumu**, Erdem Ünlen (hızl.), Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2017, s.891-907.

¹²⁰ Yasemin Nemlioğlu Koca, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Denizcilik Politikaları ve Kabotaj Uygulamaları", **Türkiye Cumhuriyeti'nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi Uluslararası Sempozyumu**, Erdem Ünlen (hızl.), Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2017, s.860.

¹²¹ Tutel, s.166.

¹²² Kemal Arı, **Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri**, İzmir: Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları, 2008, s.63.

¹²³ Yasemin Nemlioğlu Koca, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Denizcilik Politikaları ve Kabotaj Uygulamaları", s.860.

hükümetin mali desteğiyle hem Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi hem de armatörler yeni gemi alımlarıyla filolarını genişletmiştir¹²⁴. Ancak burada bir noktaya dikkat çekmekte yarar vardır. 24 Temmuz 1923 yılında imzalanan Lozan Antlaşması'yla deniz ticaretinin gelişimine katkı sunan kabotaj hakkı Türkiye'ye verilmiştir¹²⁵. Fakat Türkiye ile Yunanistan arasında yapılan anlaşma çerçevesinde başlayan mübadele sürecinde Türkiye'nin filosu yetersiz kalmıştır. Gereken ihtiyacı karşılamak için konferansa katılan ülkelerle özel anlaşmalar yapılmış ve kabotaj hakkı iki yıllığına bazı özel yabancı şirketlere verilmiştir. Bunlar; Servizio Maritimo Italiano, Lloyd Triestino, Compagnio Navigazioni Italiano, Mèssagerie Paquet et Frêšine, Khidiv Constant Lines, Nelerman Lines adlı şirketlerdir¹²⁶. İkinci olarak, yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'ne iktisadi anlamda yol haritası olacak İzmir İktisat Kongresi'nde (17 Şubat 1923- 4 Mart 1923) Ticaret-i Bahriye Meselesi başlığı altında alınan kararların sonraki yıllarda atılacak adımlara zemin hazırlamıştır. Bu kararlar, Türkiye'ye ait limanlarda tam kabotaj hakkını sağlamak; armatörlerin vapur alabilmesi için ticaret bankalarının kurulmasını ve bu bankaların merkez sigortacılığını da yapmasını sağlamak; Donanma Cemiyeti'nin sermaye ve alacaklarının şehit çocuklarına tahsis etmek ve ilgili sermaye ile bir bahriye ticaret bankası kurmak; bahriye sanayisinin himayesi için hükümete ait araziden tersane ve çek mahalli olabilecek yerlerin bedelsiz olarak bahriye sanayii sanatkârları ve amelesine hemen teslim etmek; gemi inşası için gerekli olup ülkede olmayan bütün hammaddelerin vergiden muafiyetini sağlamak; deniz vasıtalarının yapımında kullanılan ham maddelerin ve motorların vergiden muaf tutmak; yapılacak deniz vasıtalarının Bahriye Vekaleti üzerinden planlamak; 300 tondan yukarı gemi inşa edecek tezgahlara hükümetçe mükafat vermek; limanlarda postacılık yapabilme hakkının plana uygun deniz vasıtalarıyla yapmak; deniz vasıtalarının inşası için izinli olarak ormanlardan elde edilmiş keresteyi kullanmak; deniz vasıtalarının zorunlu olarak sigorta etmek; Seyr-i Sefain İdaresi'nin ticari bir heyet tarafından idare ve ıslah etmek; *Vesait-i Nakliye-i Bahriye Kanunu*'na riayet edilmesini sağlamak; yerli vapur idarelerinden fener ve sıhhiye vergilerinin %50'sini almak; vapur ve motorlarca alınan

¹²⁴ Nurşen Gürboğa ve Murat Koraltürk, "1930'larda İktisadi Devletçilik, Şilepçiliğin Gelişmesi ve Sosyete Şilep TAŞ'ının Kuruluşu", *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, Cilt.13, Sayı.25-26, (2016), s.29.

¹²⁵ M. Âkif Tural, *Atatürk Devrinde İktisâdî Yapılaşma ve Celal Bayar (1920-1938)*, 1. Baskı, Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 1987, s.80.

¹²⁶ Tutel, s.172.

ihrakiyeden vergiler alınmamasını sağlamak, deniz vasıtalarını yalnız limanlara bağlamak ve bir adet vergi vermesini sağlamak; herhangi bir zamanda liman gelen vapurun pratikasının verilmesi sağlamak; Karadeniz ve Akdeniz'de hızlıca limanlar tesis etmek; yükleme ve boşaltma faaliyetlerinin yapılabilmesi için kolaylıklar sağlanarak kayık limanları yapmak; kurallara uygun bir şekilde kefalet alınmak şartıyla motorlara da transit eşya nakli için izin vermek; deniz ticaretinde yardımlaşmayı temin etmek için esnaf cemiyetlerinin kuruluşuna yardımcı olmak; deniz ticaret meslek okullarını tesis etmek; balıkçılığın ve balık ürünlerinin himayesi ile balık vergilerini tadil etmek; balık yağcılığının gelişmesi için himaye sağlamak şeklinde olmuştur¹²⁷. Üçüncü olarak, 20 Şubat 1924 tarihinde kabul edilen 418 sayılı *Türkler ve Türk Şirketleri Tarafından İştirak Olunan Buharlı Sefainin Gümrük Resminden İstisnasına Dair Kanun*'u ile yerli girişimciler tarafından satın alınan ve milli bayrak altına alınacak buharlı gemilerin beş yıl gümrük vergisinden muaf olacağı belirtilmiştir¹²⁸. Daha sonra çıkarılan kanunlarla bu muafiyetin hem süresi hem de kapsamı genişletilmiştir¹²⁹. Dördüncü olarak, 19 Nisan 1926 tarihinde kabul edilip 1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren *Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dâhilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında Kanun*'udur¹³⁰. Bu kanun, Türkiye'ye ait bütün sularda ve limanlarda her türlü ticari faaliyetin Türkiye vatandaşları tarafından ve yerli sermaye ile yapılmasını öngörmüştür. Bu anlamda kanunun amacı, yerli sermayeyi korumak ve Türkiye'nin deniz ticareti ve taşımacılığını geliştirmeyi hedeflemiştir¹³¹. Beşinci olarak, özel sektör gemi inşa ve işletmeciliğinin teşviki olmuştur. Bir kısmı, 28 Mayıs 1927 tarihinde kabul edilen *Teşvik-i Sanayi Kanunu* içerisinde yer alan teşvik hükümleri ile yerli armatörlere hazineden avans ve kredi kolaylıkları, vergi ve gümrük muafiyetleri, devlet sektörü ile eşit rekabet şartları sağlanmıştır¹³². Altıncı olarak, 15 Mayıs 1929 tarihinde kabul edilen 1440 sayılı *Ticaret Kanunu*'nda deniz ticaretine geniş bölüm

¹²⁷ Ayşe Afet İnan, *İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat-4 Mart 1923*, 2. Baskı, Ankara: Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1989, s.37-39.

¹²⁸ TBMM, "Türkler ve Türk Şirketleri Tarafından İştirak Olunan Buharlı Sefainin Gümrük Resminden İstisnasına Dair Kanun", *Kanunlar Dergisi*, Cilt.2, (1924), s.220.

¹²⁹ Gürboğa ve Koraltürk, s.29.

¹³⁰ TBMM, "Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dâhilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında Kanun", *Kanunlar Dergisi*, Cilt.4, (1926), s.571.

¹³¹ Özer Özçelik, "Atatürk Dönemi Ekonomi Politikaları", *Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt.9, No.1, (2007), s.258.

¹³² Filiz Çolak, "Atatürk Dönemi'nde Türkiye Cumhuriyeti'nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış", *Turkish Studies*, Cilt.8/2, (Kış 2013), s.358.

ayrılmış, kabotaj kanunu sonrasında ortaya çıkan sorunların giderilmesi için¹³³ donatan ve donatma iştiraki, kaptan, mal taşıma, yolcu taşıma, denizödüncü, avaryalar, kurtarma, gemi alacaklıları, deniz yolculuğu, müruru zaman, gemi rehini, sicil ve bayrak konularında ayrıntılı düzenlemeler yapılmıştır¹³⁴. *Yedinci* olarak, çeşitli vapur şirketlerinin rekabete girerek hem kendilerinin zarara uğraması¹³⁵ hem de Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi zarar görerek devlet bütçesine yük olmaya başlaması sonucunda hükümet, yaşanan bu olumsuzlukların önüne geçmek için 9 Temmuz 1932 tarih 2068 sayılı Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun'unu çıkarmıştır. Bu kanunla kabotajın kapsadığı limanlar arasında posta seferlerinin devlet tekeline alınmıştır. Şilepçilik ve özel donanımlı gemilerle hayvan taşımacılığı, liman içi, körfez içi nakliyat ve devletin düzenli vapur işletmediği limanlar arasında taşımacılık ise armatörlere bırakılmıştır¹³⁶.

Yasal altyapı ve girişimler sayesinde hem kamu kesimi hem de özel teşebbüs Türkiye Cumhuriyeti'nin deniz ticaret filosunun hacmini arttırmıştır. 1920'lerin ortasında 33.967 net tonu armatörlere, 25.301 net tonu Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne, 4.059 net tonu Şirket-i Hayriye'ye ve 1.019 net tonu Haliç Vapurları Şirketi'ne ait olmak üzere ticaret filosunun toplamı 64.346 net ton olmuştur¹³⁷. 1934 yılında ise bu rakamlar sırasıyla 72.701 net tonu armatörlere, 34.084 net tonu Denizyolları ve AKAY Müdürlüğü'ne (Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi), 3.635 net tonu Şirket-i Hayriye'ye ve 1.019 net tonu Haliç Vapurları Şirketi'ne ait olmak üzere ticaret filosunun toplamı 111.439 net tona yükselmiştir¹³⁸. Burada dikkat çeken iki nokta söz konusudur. *İlki* özel kesim olan armatörlere ait filonun %114, *ikincisi* kamu kesimi olan Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne ait filonun ise %34 oranında büyümüş olmasıdır. Dolayısıyla izlenen politikaların yerli girişimcilere yaradığını söylemek mümkündür.

Türkiye'nin deniz ticaret filosu yıllar içinde gelişimine devam ederek İkinci Dünya Savaşı'nın başlangıç yılı olan 1939 yılında deniz ticaret filosunun toplam hacmi

¹³³ Yasemin Nemlioğlu Koca, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Denizcilik Politikaları ve Kabotaj Uygulamaları", s.859.

¹³⁴ TBMM, "Ticaret Kanunu", **Kanunlar Dergisi**, Cilt.7, (1929), s.441.

¹³⁵ Çakmak, s.900.

¹³⁶ Gürboğa ve Koraltürk, s.32-33.

¹³⁷ Gürboğa ve Koraltürk, s.30.

¹³⁸ Nadir Yurtoğlu, "Atatürk Dönemi'nde Türkiye'de Denizyolları Politikası (1923-1938)", **Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi**, Cilt.6. Sayı.1, (Mart 2019), s.85-86.

250.000 grostonun üzerine çıkmış ve savaş yılları süresince büyüyerek 300.000 gros tonun üzerine çıkmıştır¹³⁹. Savaş bittikten sonra devlet, gemi satın alma ve yeni gemi inşa ettirme yoluyla deniz ticaret filosunu büyötmeye çabalamıştır. Bu çaba, 1945-1951 yılları arasında 2 şilep İsveç'ten; 2 tanker, 7 yolcu gemisi ve 8 şilep Amerika Birleşik Devletleri'nden olmak üzere toplam 19 geminin satın alınmasıyla somutlaşmıştır. Ayrıca 4 tanesi İtalya ve 6 tanesi Hollanda'dan olmak üzere 10 tane gemi daha satın alınmıştır. 1945-1951 yılları arasında toplamda 123.176 gros ton kadar gemi satın alımı gerçekleştirilmiştir¹⁴⁰.

Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra denizciliği olumlu etkileyecek yasal altyapıyla hem desteklemiş hem de kurumsal dönüşümleri gerçekleştirmiştir. Cumhuriyet kurulduktan sonra 1925 yılında çıkarılan 597 sayılı kanunla Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin adı *Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi* şeklinde değiştirilmiştir¹⁴¹. Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi, Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nden çalışabilir vaziyette toplam gros tonajı 23.370 olan 32 gemi devralmıştır¹⁴². İdare, Sadullah (Güney) Bey'in yönetimiyle kısa sürede gelirlerini önemli ölçüde arttırmayı başarabilmiştir. 1923 yılında 2.329.883 TL gelir elde eden İdare, 1924 ve 1925 yıllarına ait gelirleri ise sırasıyla 2.981.122 TL, 3.147.905 TL olarak gerçekleşmiştir¹⁴³. İdare, filoya eklediği gemilerle Köprü-Pendik ile Köprü-Yeşilköy arasında hatlar oluşturarak seferler koymuştur. Daha sonraki yıllarda İstanbul-İzmit ile İzmit Körfezi hattını açmış ve bu hattı Yalova'ya kadar uzatmıştır¹⁴⁴.

1933 yılında 2248 sayılı *Denizyolları ve A.K.A.Y. İşletmeleri İle Fabrika ve Havuzlar Teşkilâtı Hakkında Kanun*'u ile Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi lağvedilerek yerine üç tane bağımsız müdürlük kurulmuştur. Bunlar; Denizyolları İşletmesi

¹³⁹ Gürboğa ve Koraltürk, s.47.

¹⁴⁰ Murat Koraltürk, "II. Dünya Savaşı Ertesi ABD'den Gemi Alımı ve Zincirkıran Komisyonu'nun Faaliyetleri", **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi**, Cilt.8, Sayı.2, (2016), s. 190-192-193.

¹⁴¹ *Tarihçe* (t.y.), <https://www.tdi.gov.tr/tarihce/>, (16 Ekim 2019).

¹⁴² Tutel, s.166.

¹⁴³ Tutel, s.172.

¹⁴⁴ *Tarihçe* (t.y.), <https://www.tdi.gov.tr/tarihce/>, (16 Ekim 2019).

Müdürlüğü, AKAY İşletmesi Müdürlüğü, Fabrika ve Havuzlar İşletme Müdürlüğü'dür¹⁴⁵.

Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi bölündükten sonra doğan kurumlardan ilki olan *Denizyolları Müdürlüğü*'nün çalışma sahası Marmara, Karadeniz ve Akdeniz bölgeleri ile dış hatlar olmuştur¹⁴⁶. Müdürlük, kıyılarda düzenli posta seferlerinin tekel olarak işletilmesi için kurulmuştur. 1935 yılında, dönemin hükümeti posta ve nakliye filosunu güçlendirmek için yeni gemilerin alınmasına yönelik ayırdığı ödenek sonucunda on yedi vapur satın alınmıştır. Fakat diğer taraftan ömrünü tamamlamış on bir gemi filodan çıkarılmıştır¹⁴⁷. Denizyolları Müdürlüğü, dört yıllık faaliyet döneminin ardından 27 Aralık 1937 tarihinde 3295 sayılı *Denizbank Kanunu* ile kurulan Denizbank'a bağlanmıştır¹⁴⁸.

Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'nden doğan ikinci kurum olan *AKAY İşletmesi Müdürlüğü*, işletmenin sefer yaptığı Adalar, Kadıköy, Anadolu yakası ve Yalova iskelelerinin baş harflerinden almıştır. AKAY İşletmesi sevahil-i mütecavire (yakın sahiller nakliyatı) hatlarını yapmak üzere kurulmuştur¹⁴⁹. İşletme döneminde Burgazada ve Galata Köprüsü'ndeki iskeleler yenilenmiştir. İşletme, vapurlarının gidip geldiği Yalova'da termal otel yaptırmış ve buradaki seferlerinden de kazanç elde etmiştir¹⁵⁰. AKAY İşletmesi, toplamda 4.011 tonu bulan 14 şehir hattı vapuruyla beraber 1937 yılında kurulan Denizbank'ın bünyesine katılmıştır¹⁵¹.

Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi tasfiye edildikten sonra doğan üçüncü kuruluş *Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü*'dür. Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü'nün görevi gemi ve diğer deniz araçlarının inşaatı, tamiri, tadili ve havuzlama işlerini yapmak

¹⁴⁵ **T.C. Resmi Gazete**, "Denizyolları ve A. K. A. Y. İşletmeleri İle Fabrika ve Havuzlar Teşkilâtı Hakkında Kanun", 8 Haziran 1933, Sayı.2422, s.2647.

¹⁴⁶ Şükrü Yaman (drl), **Türk Deniz Ticareti Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi II**, İstanbul: Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Genel Müdürlük Kültür Yayınları, 1999, s.54.

¹⁴⁷ Şükrü Yaman (drl), s.55.

¹⁴⁸ **T.C. Resmi Gazete**, "Denizbank Kanunu", 30 Aralık 1937, Sayı.3796, s.9158.

¹⁴⁹ Şükrü Yaman (drl), s.55.

¹⁵⁰ Murat Koraltürk, **Buharlı Vapurlardan Deniz Otobüslerine İstanbul'da Deniz Ulaşımı**, s.91.

¹⁵¹ Tutel, s.197.

olmuştur¹⁵². Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü de Denizyolları ve AKAY İşletmesi Müdürlüğü gibi 1937 yılında kurulan Denizbank'a bağlanmıştır.

Denizbank, 27 Aralık 1937 tarihinde kabul edilen 3295 sayılı *Denizbank Kanunu* ile İktisat Vekaleti'ne bağlı olmak ve merkezi Ankara'da olmak üzere kurulmuştur. Denizyolları ve Akay İşletmeler ile Fabrika ve Havuzlar İdaresi, İstanbul, İzmir ve Trabzon Liman İşletme İdareleri, Tahlisiye Umum Müdürlüğü devlet inhisarı altında bulunan İstanbul Limanı'nda kılavuzluk ve romorkörcülük ve diğer Türkiye sahillerinde kılavuzluk işlerini idare eden Kılavuzluk ve Romorkörcülük Müdürlüğü ve Van Gölü İşletme İdaresi, özel kanunlarla tanımlanmış tekel, imtiyaz ve her türlü haklar Denizbank'a intikal etmiştir. Denizbank; deniz, göl, nehir ve limanlarda ve bunların kıyılarında deniz ticareti, sanayii ve inşaatı ile denizcilik konularını kapsayan her türlü işi yürütmek; deniz, göl, nehir ve liman ulaşımını birleştirmek maksadıyla zorunlu görülen iskele ve şehirler arasında kamyon ve otobüslerle nakliyat yapmak ve bu işler için taahhütlere girişmek; denizcilik işlerinde kredi açmak; her türlü banka muameleleri yapmak; turizm işlerinin denize ait kısımlar ile uğraşmak; deniz sıhhi ve içtimai yardım teşkilâtı kurmak ve işletmek; devlet başkanına ait deniz vasıtalarını, topluca işletme, satınalma, inşaat ve çeşitli masrafların karşılığı olarak İktisat Vekâleti bütçesine her sene konulacak tahsisatı toptan alarak idare etmekle yükümlü olmuştur¹⁵³. Özetle, Denizbank; deniz nakliyatı, liman, kılavuzluk, gemi kurtarma gibi işleri bünyesine alarak denizcilik işlerinde kredi açmak, bankacılıkla ilgili bütün işlemleri yapmak, turizm işlerinin denizle alakalı kısımlarıyla uğraşmak amacıyla kurulmuştur¹⁵⁴. Denizbank fazla uzun ömürlü olamamış ve sadece bir buçuk yıl faaliyetlerini sürdürebilmiştir. İmpex Şirketi davası, gemi usulsüzlüğüne yönelik bir soruşturma ve Satie Binası davasından¹⁵⁵ dolayı kurumsal olarak yıpranan Denizbank'ın görev yetkileri 1 Temmuz 1939 tarihinden itibaren¹⁵⁶ Devlet Denizyolları İşletme Umum

¹⁵² Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) Denizcilik Bankası TAO Arşivi, Denizcilik Bankası TAO Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü, **Denizcilik Bankası Hakkında Genel Bilgiler**, 1979, s.5.

¹⁵³ **T.C. Resmi Gazete**, "Denizbank Kanunu", 30 Aralık 1937, Sayı.3796, s.9158.

¹⁵⁴ Abdulaziz Kardaş, "Cumhuriyet Dönemi'nde Bir Bankacılık Serüveni: Denizbank (1937-1939)", **Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı.10, (Ekim 2016), s.135.

¹⁵⁵ Nurşen Mazıcı, **Celal Bayar (Başbakanlık Dönemi 1937-1939)**, İstanbul: Der Yayınevi, 1996, s.136-142.

¹⁵⁶ Gürhan Kınalı, "İkinci Bayar Hükümetini Sarsan Yolsuzluk Hadiselerine İki Örnek: Satie ve İmpex", **Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi**, Cilt.2, Sayı.2, (2017), s.139.

Müdürlüğü ile Devlet Limanları Umum Müdürlüğü adlarında iki kuruluşa devredilmiştir¹⁵⁷.

Denizbank'ın faaliyetlerinin sonlandırılmasından sonra oluşturulan kurumlardan biri olan *Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü*, 1939 yılında 3633 sayılı *Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları işletme Umum Müdürlüklerinin Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanun*'u ile merkezi İstanbul'da olmak üzere Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı mülhak bütçeli bir idare olarak kurulmuştur. Müdürlüğün uğraş ve görev alanları ilgili kanunda Türkiye sahillerinde muntazam posta seferleri tekeli işletmek; Denizbank tarafından işletilmiş olan İstanbul ve civarı iç hatlar ile İzmir körfez hattını ve Yalova hattını işletmek; gemi kurtarma tekeli işletmek; kılavuzluk ve romorkörcülük tekeli işletmek; Van Gölü işletme tekeli işletmek; tekel olmamak şartıyla deniz, göl, nehir ve kanallarda her nevi yük ve yolcu nakliyatı yapmak; gemi inşa, tamir, havuzlama işlerini yapmak şeklinde belirtilmiştir¹⁵⁸. Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü, 1944 yılında 4517 sayılı *Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'nün Kaldırılması ve Vazifelerinin Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne Verilmesi Hakkında Kanun*'u ile Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'nün ortadan kaldırılarak bütün hizmet ve gelirleriyle kendisine devredilmesi sonucunda adı, Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü olarak değiştirilmiştir¹⁵⁹.

Denizbank'ın tasfiye edilmesiyle oluşturulan kurumlardan diğeri olan *Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü* de Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü ile aynı kanunla merkezi İstanbul'da olmak üzere Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı ek bütçeli bir idare olarak kurulmuştur. İlgili kanuna göre bu müdürlüğün ilgili kanundaki uğraş ve görev alanları; İstanbul, İzmir, Trabzon ve hükümetçe Devlet Limanları Umum Müdürlüğü'ne devir ve tevdi edilecek limanlarda tekel şeklinde ve diğer limanlarda ihtiyari olarak yolcuların beraberlerindeki zat ve hane eşyası hariç olmak üzere bütün ticaret eşyalarının her türlü yükleme, boşaltma ve aktarma işleri; gemilere tatlı su

¹⁵⁷ Eser Tutel, s.216-217.

¹⁵⁸ **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları işletme Umum Müdürlüklerinin Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanun”, 16 Haziran 1939, Sayı.4234, s.11978.

¹⁵⁹ **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'nün Kaldırılması ve Vazifelerinin Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne Verilmesi Hakkında Kanun”, 1 Şubat 1944, Sayı. 5618, s.6357.

verilmesi ile ihrakiyelerinin yükleme, boşaltma ve aktarma işleri; rıhtımların işletilmesi; ambarlar, antrepolar, umumi mağazalar, deniz yolcu salonları, sundurmalar tesis ve işletilmesi; sahillerde iskeleler tesisi ve işletilmesi işleri; limanlarda palamar şamandıraları tesis ve işletilmesi; Türkiye sahillerinde fenerler, radyofarlar, deniz işaretleri ve sahillerde can kurtarma istasyonları tesis ve işletilmesi; kömür, mazot vb. yakıtları alma ve verme mıntakalarının tesis ve işletilmesi ve bundan başka tekel oluşturmamak kaydıyla bütün limanlarda dalgıçlık işlerini yapmak olarak belirtilmiştir¹⁶⁰. Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü, 1944 yılında 4517 sayılı kanunla lağvedilerek bütün hizmet ve gelirleriyle Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü'ne devredilmiş ve aynı kanunla Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü'nün adı, Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü olarak değiştirilmiştir¹⁶¹.

Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü 1944 yılının ocak ayında kabul edilen 4517 sayılı *Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'nün Kaldırılması ve Vazifelerinin Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne Verilmesi Hakkında Kanun*'u ile kurulmuştur¹⁶². Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'nün faaliyet dönemindeki en dikkate değer olay, boğaziçinde doksan dört yıl ulaşım faaliyetleri sürdüren Şirket-i Hayriye'nin devlet tarafından satın alınarak Şirket-i Hayriye'ye ait bütün imtiyazların, her nevi malın, hakkın ve menfaatlerin Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne geçmiş olmasıdır¹⁶³. Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü faaliyetleri, 1951 yılında 5842 sayılı *Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu* ile kurulan Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı (TAO) faaliyete geçene kadar devam etmiştir¹⁶⁴.

¹⁶⁰ **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları işletme Umum Müdürlüklerinin Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanun”, 16 Haziran 1939, Sayı.4234, s.11978.

¹⁶¹ **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'nün Kaldırılması ve Vazifelerinin Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne Verilmesi Hakkında Kanun”, 1 Şubat 1944, Sayı. 5618, s.6357.

¹⁶² **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'nün Kaldırılması ve Vazifelerinin Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne Verilmesi Hakkında Kanun”, s.6357.

¹⁶³ **T.C. Resmi Gazete**, “Şirket-i Hayriye'nin Satın Alınmasına Dair Olan Sözleşmenin Onanması Hakkında Kanun”, 24 Ocak 1945, Sayı. 5913, s.8217.

¹⁶⁴ **T.C. Resmi Gazete**, “Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu”, 16 Ağustos 1951, Sayı.7886, s.1812.

1.4. Bölüm Özeti

Türkiye'nin denizcilik birikimi Anadolu Selçukları'na kadar gitmektedir. Selçuklu hükümdarı Süleyman Şah'ın 1075 yılında İznik'i ele geçirdikten sonra Üsküdar ve Kadıköy'ü almıştır. Böylece boğazdan geçen gemilerden vergi alarak denizciliğe yönelik ilk uygulamayı başlatmıştır. Ardından Emir Çaka Bey'in İzmir'de 1081 yılında dönemine göre modern sayılabilecek bir tersane kurup ilk donanmanın inşasını sağlaması denizcilik birikimini arttırmıştır. 1299 yılından kurulan Osmanlı Devleti ise Karamürsel'i aldıktan sonra Marmara Denizi'ne ulaşmıştır. Rumeli tarafına ilerlerken Anadolu beyliklerinden kalan tersanelerden yararlanmıştır. Bunun yanında Bizans'la karşılaşmaları da denizcilik noktasında bilgilerinin artmasını sağlamıştır. Osmanlı Devleti, 14. yüzyıl sonundan itibaren Gelibolu Tersanesi'ni, İstanbul'un fethinden sonra da İstanbul'da Haliç Tersanesi'ni devletin denizcilik karargahı yapmıştır. Haliç Tersanesi, 16. ve 17. yüzyıllarda dünyada benzeri bulunmayan özgün bir tersane olmuştur. Fakat Sanayi Devrimi sonrası buharlı gemi teknolojisinin yaygınlaşması ve savaşlarda yaşanan başarısızlıklar, devletin denizcilik politikalarını değiştirmek zorunda bırakmıştır. Bahriyede reform ve modernleşme süreci başlatılmıştır. Aynı zamanda Avrupa'dan ve Amerika'dan yabancı uzmanlar getirilip istihdam edilerek ve doğrudan denizcilik teknolojisi satın alınarak süreç yönetilmiştir. Bu sürecin sonunda 1867 yılında Bahriye Nezareti kurulmuştur.

Osmanlı Devleti, Sanayi Devrimi'ne kadar kendi sularında ticaret yapmış ve yabancı devletlere verdiği ticari imtiyazlarla da Akdeniz ticaretinde varlık göstermiştir. Ancak savaşlarda yaşanan başarısızlıklar ve 19. yüzyılda ticari denizciliğin öneminin anlaşılmasıyla devlet, çeşitli girişimlerde bulunmuştur. Ticari denizciliğin gelişimi için 1855 yılında Memalik-i Mahrusa Fenerler İdaresi, 1869 yılında Tahlisiye İdaresi, 1887 yılında ise Tüccar Kaptan Mektebi kurulmuştur. Bunun yanında buharlı teknolojiyle beraber artan liman trafiğinin aksamaması için limanların modernizasyonu bu dönemde gerçekleştirilmiştir.

Osmanlı Devleti'nin 18. yüzyıl uluslararası ticaretinde, Batı dünyasının üstünlüğünü kesinleşmiş ve ardından Osmanlı Devleti'nin azalan gücüne paralel bir olarak kapitülasyonlar önemli ölçüde ülkenin iskelelerine yerleşerek batılı tüccarların

yararına işlemiştir. Tanzimat sonrası süreçte denizlerde yüksek fiyatlarla asker, mühimmat, posta taşımacılığı faaliyeti yürüten yabancılardan bu işi almak ve devlet masraflarını azaltmak için Sultan Abdülmecid döneminde Hazine-i Hassa Vapurlar İdaresi 1844 yılında kurulmuştur. Temel kuruluş amacı deniz taşımacılığı olan İdare'nin adı 1864 yılında Fevaid-i Osmaniye, 1871 yılında İdare-i Aziziye, 1876 yılında İdare-i Mahsusa ve 1910 yılında ise Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi adını almıştır. Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra 1925 yılında Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi adını almıştır. Ticari denizciliğin gelişimi için genç Türkiye, İzmir İktisat Kongresi'nde alınan kararlar, çıkarılan çeşitli yasalar ve özellikle 1926 yılında yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu çerçevesinde Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi ile armatörlerin sahip olduğu filoyu büyötmeye çalışmıştır. 1933 yılında Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi üç parçaya bölünerek Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü, AKAY İşletmesi Müdürlüğü, Fabrika ve Havuzlar İşletme Müdürlüğü şeklinde organize edilmiştir. Bu üç müdürlük, 1937 yılında deniz taşımacılığının finansmanı için kurulan Denizbank çatısı altında birleştirilmiştir. İki yıl sonra tasfiye edilen Denizbank, 1939 yılında Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü ve Devlet Limanları Umum Müdürlüğü olarak ikiye bölünmüştür. 1944 yılında ise bu iki müdürlük birleştirilerek Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü çatısı altına girmiştir. Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'nün faaliyetleri, Denizcilik Bankası TAO faaliyete geçene kadar sürmüştür.

2. DENİZCİLİK BANKASI TÜRK ANONİM ORTAKLIĞI'NIN KURULUŞU VE DEMOKRAT PARTİ DÖNEMİ'NDEKİ FAALİYETLERİ (1952-1960)

2.1. Demokrat Parti'nin Ekonomi ve Ulaştırma Politikası

Demokrat Parti, 7 Ocak 1946'da resmen kurulmuş¹⁶⁵ ve dört yıl muhalefette kaldıktan sonra 14 Mayıs 1950 tarihli genel seçimde 487 milletvekilinin 416'sını kazanarak iktidar olmuştur¹⁶⁶. DP'nin 1946 yılı parti programındaki iktisadi görüşü; devletin ana görevinin özel teşebbüsü desteklemesi gerektiği, özel teşebbüs ve sermaye faaliyetlerinin esas olduğu, devlet kuruluşlarının verimlilik düşüklüğünden dolayı özel girişime devredilmesi gerektiği, ülkenin kalkınmasının tarım sektörü üzerinden olacağı, denk bütçe esası ve dolaylı vergilerden çok dolaysız vergilere yer verilmesi gerektiği, zorunlu olmadıkça piyasalara müdahale edilmeyeceği şeklinde olup tam liberal¹⁶⁷ bir yol haritası şeklinde çizilmiştir. İzlediği ekonomi politikası ise ağırlıklı olarak tarıma ve dış ticarete ağırlık veren bir kalkınma stratejisi ekseninde¹⁶⁸ büyük toprak sahipleri ve ticaret burjuvazisinin çıkarlarını savunmaya yönelik olmuştur¹⁶⁹.

DP'de liberal ekonomi modelinin bütün kurallarıyla uygulanacağı ve buna yönelik politika üretileceği yönünde net bir niyet söz konusu olmuştur. Ancak DP iktidarları süresince devletin ekonomi içerisindeki payı azaltılamamış aksine var olan kamu iktisadi teşebbüslerine yenileri eklenmiştir. Bu dönem içinde; 1951 yılında Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı¹⁷⁰, 1952 yılında Et ve Balık Kurumu¹⁷¹, 1954 yılında Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı¹⁷² ve Devlet Malzeme Ofisi¹⁷³, 1955

¹⁶⁵ Enis Şahin ve Bilal Tunç, "Demokrat Parti'nin Kuruluş Süreci ve DP – CHP Siyasi Mücadelesi (1945-1947)", *Sosyal ve Kültürel Araştırmalar Dergisi*, Cilt.1, Sayı.2, (2015), s.41.

¹⁶⁶ 1950-1977 Yılları Arasında Yapılan Milletvekili Genel Seçimleri (t.y.), <http://www.ysk.gov.tr/tr/1950-1977-yillari-arasi-milletvekili-genel-secimleri/3007>, (17 Kasım 2019).

¹⁶⁷ Cem Eroğul, *Demokrat Parti Tarihi ve İdeolojisi*, 2. Baskı, Ankara: İmge Kitabevi, 1990, s.13.

¹⁶⁸ Serdar Turgut, *Demokrat Parti Döneminde Türkiye Ekonomisi*, 1. Baskı, Ankara: Adalet Matbaacılık, 1991, s.173.

¹⁶⁹ Turgut, s.157.

¹⁷⁰ T.C. Resmi Gazete, "Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu", 16 Ağustos 1951, Sayı. 7886, s.1809.

¹⁷¹ T.C. Resmi Gazete, "Et ve Balık Kurumu Teşkiline Mütedair Koordinasyon Kararı", 1 Ekim 1952, Sayı. 8221, s.4601.

¹⁷² T.C. Resmi Gazete, "Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı Kanunu", 16 Mart 1954, Sayı.8659, s.8644.

¹⁷³ T.C. Resmi Gazete, "Devlet Malzeme Ofisi Kurulması Hakkında Kanun", 22 Mart 1954, Sayı.8664, s.8771.

yılında Türkiye Demir ve Çelik İşletmeleri¹⁷⁴ gibi kamu işletmeleri kurularak kamu girişimciliği daha da yaygınlaştırılmıştır. Dolayısıyla DP, önceki dönemlerde uygulanan savaş ekonomisinin merkezi yönetimine karşı liberal düşüncüyü gerçekleştirme niyetinde olmasına rağmen gerek çevresel koşullar gerekse de liberal ekonomi modeline uygun davranış biçimlerinin eksik olmasından kaynaklı istediği iktisadi sistemi oluşturamamıştır. Fakat altyapıya yaptığı yatırımların sonraki dönemler için ekonominin ve piyasanın bütünleşmesine katkı sağladığını söylemek mümkündür¹⁷⁵.

DP iktidara geldikten sonra makro ulaşım politikasına ayrıca bir önem vermiştir. Ulaşım, DP tarafından ülkenin ekonomik ve manevi bütünlüğünü garanti eden bir konu olarak görülmüştür¹⁷⁶. Böyle bir ulaşım politikası felsefesine sahip olan DP, sadece iktidarı kazandığı ilk seçimin seçim beyannamesinde deniz ulaştırmasına yer vermiştir. 14 Mayıs 1950 ile 27 Mayıs 1960 arasını kapsayan Demokrat Parti iktidarları döneminde üç tane genel seçim olmuştur. Parti olarak 14 Mayıs 1950 tarihindeki genel seçimi için hazırladığı seçim beyannamesinde, CHP'nin limanlar konusundaki vaatlerine yönelik eleştiri yapılmıştır. Beynamede limanlar konusunun dört yılda bitirecek işler olmadığını, CHP'nin bu konuyla ilgili bahsettiği mevcut programı çerçevesinde hangi limanların yapılacağını ve ne kadar tahsisat sağlanacağını şeffaf olarak açıklaması gerektiği belirtilmiştir¹⁷⁷. 2 Mayıs 1954 tarihinde yapılan genel seçime yönelik seçim beyannamesi, Yugoslav Devlet Başkanı Mareşal Tito'nun Türkiye'yi ziyaret etmesi sebebiyle gecikmiştir. DP iktidarının dört yıllık faaliyetlerinin bilançosuyla beraber gelecek yıllarda etkisi görülebilecek işlerden bahsedilmesi planlanmıştır¹⁷⁸. Fakat daha sonra seçim beyannamesinin yayınlanmayacağı belirtilmiştir¹⁷⁹. DP iktidarı 27 Ekim 1957 tarihinde yapılan genel seçim için seçim

¹⁷⁴ T.C. Resmi Gazete, "Türkiye Demir ve Çelik İşletmeleri Kanunu", 21 Mayıs 1955, Sayı.9011, s.11909.

¹⁷⁵ Abdullah Takım, "Demokrat Parti Dönemi'nde Uygulanan Ekonomi Politikaları ve Sonuçları", **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, Cilt.67, No.2, (2012), s.165-166.

¹⁷⁶ Nuran Dağlı ve Belma Aktürk (Hazırlayanlar), **Hükümetler ve Programları 1.Cilt 1920-1960**, Ankara: T.B.M.M Basımevi, 1988, s.161.

¹⁷⁷ Zafer, "D. Parti Seçim Beyannamesi", 9 Mayıs 1950, s.1.

¹⁷⁸ Akşam, "DP Seçim Beyannamesi", 16 Nisan 1954, s.2.

¹⁷⁹ Ensar Yılmaz, "1954 Seçimlerinin Önemi, Öne Çıkan Özellikleri ve Siyasi Sonuçları", **E-Journal of New World Sciences Academy**, Cilt.5, Sayı: 4, (2010), s.544.

beyannamesi hazırlamamıştır. Sebebi ise meclis genel kurulunda böyle bir kararın alınmış olmasıdır¹⁸⁰.

DP iktidarları döneminde beş tane hükümet kurulmuştur. 22 Mayıs 1950 ile 9 Mart 1951 tarihleri arasında faaliyet gösteren I. Menderes Hükümeti'nin programında devlet taşımacılığının ülkeye pahalıya mal olduğu, tekelci mantıkla ele alınan devlet deniz taşımacılığının ekonomi üzerindeki olumsuz etkilerinin yanında milli ticaret altyapısının gelişimine engel olduğu belirtilmiştir¹⁸¹. I. Menderes Hükümeti'nin programındaki bu fikirden kısa bir sürede vazgeçilmiştir. Çünkü Denizcilik Bankası TAO, bizzat DP hükümeti tarafından kurularak devlet deniz taşımacılığı daha çok desteklenmiş ve 9 Mart 1951 ile 17 Mayıs 1954 arasındaki sürede faaliyet gösteren II. Menderes Hükümeti'nin programında büyük limanların yapımına yönelik ödenekleri kapsayan kanun tasarısının meclise sevk edildiği, denizyollarının da içinde yer aldığı ahenkli ve tamamlayıcı bir ulaştırma sisteminin geliştirilmesi gerektiği ve Denizyolları İdaresi'ne yeni bir düzen getiren kanun tasarısı yakın bir zamanda meclise getirileceği belirtilmiştir¹⁸². Nitekim 10 Ağustos 1951 tarihinde 5842 sayılı *Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu* olarak mecliste kabul edilmiştir. 17 Mayıs 1954 ile 27 Mayıs 1960 arasındaki dönemi kapsayan III., IV. ve V. Menderes hükümetlerinin programlarında ise deniz ulaştırmasıyla ilgili herhangi bir yol haritasından bahsedilmemiştir.

Demokrat Parti iktidarları hem seçim beyannamelerindeki vaatlerinde hem de hükümet programlarındaki isteklerinde deniz ulaştırmasına ya çok az yer vermiş ya da hiç yer vermemiştir. Ancak iktidarları döneminde deniz ulaştırmasının gelişimine yönelik yasal zeminde birçok adım atılmıştır. Bunları denizde can emniyetinin korunmasına yönelik *Denizde Can Emniyetinin Korunması Hakkında Akdedilen Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamıza ve Bu Sözleşmenin Onanmasına Dair Kanun*¹⁸³; Deniz Ticareti Hukuku Türk Derneği'nin Comite Maritime International adlı uluslararası komitenin Türkiye'deki bir kolu olarak çalışmasına izin verilmesine yönelik

¹⁸⁰ Yakup Kaya, "1957 Genel Seçimlerinin Türk Siyasi Yaşamına Yansımaları", *Tarihin Peşinde*, Sayı.20, (2018), s.592.

¹⁸¹ Nuran Dağlı ve Belma Aktürk (hızl.), s.155.

¹⁸² Nuran Dağlı ve Belma Aktürk (hızl.), s.175.

¹⁸³ **T.C. Resmi Gazete**, "Denizde Can Emniyetinin Korunması Hakkında Akdedilen Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamıza ve Bu Sözleşmenin Onanmasına Dair Kanun", 18 Ocak 1950, Sayı.7409, s.17597.

karar¹⁸⁴; 5775 sayılı *Limanların İnşa, Tevsi, Islah ve Teçhizine Dair Kanun*'unda Bayındırlık Bakanlığı'na tanınan ödeme yetkilerinin artırılmasına yönelik *Limanların İnşa, Tevsi, Islah ve Teçhizine Dair Olan Kanuna Ek Kanun*¹⁸⁵; ülke kıyılarındaki şehir ve kasabaların ihtiyaçlarını karşılamak üzere iskele, rıhtım, mendirek, barınak ve limanlar inşaatlarının yapılması, onarılması, taranması, tesis ve teçhizatlandırılması, etüt ve projelendirilmesi, bu işler için gereken makine ve vasıtaların satın alınması, bakımı, onarımı ve buna yönelik depo ve atölyelerin kurulması ve işletilmesi hakkındaki *Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun*¹⁸⁶; denizlerde ve göllerde Türkiye Cumhuriyeti bayrağını taşıyan 150 ve daha yukarı gros tonilatluk ticaret gemileriyle bu gemilerde çalışan gemi adamları ve gemi adamlarının iş verenleri arasındaki ilişkileri düzenleyen 6379 sayılı *Deniz İş Kanunu*¹⁸⁷; 6379 sayılı Deniz İş Kanunu'na tabi ticaret gemilerinde çalışan muhtelif sınıflara mensup gemi adamlarının çeşitli sefer bölgelerine nazaran günlük ve haftalık normal iş müddetlerinin belirlenmesine yönelik 6379 sayılı *Deniz İş Kanunu Hakkında Kararname*¹⁸⁸; gemi sahiplerinin sorumluluklarını kısıtlayan, gemi ve gemi adamlarına yönelik bazı kuralların standartlaştıran *Gemi Sahiplerinin Sorumluluklarının Tahdidi İle İlgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme*¹⁸⁹; deniz taşımacılığına ilişkin bazı kuralları standartlaştıran *Konişmentoya Mutaallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme*¹⁹⁰; deniz ticaret araçlarına yönelik uygulanacak el koyma, imtiyaz ve diğer bazı kuralları standartlaştıran *Deniz Ticaret Vasıtalarının Rehni ve İmtiyazı İle İlgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme*¹⁹¹; devletlere ait gemilere yönelik muafiyetleri ve bazı kuralları standartlaştıran *Devlet Gemilerinin Muafiyetleri İle İlgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme*¹⁹²; Limanların İnşa, Tevsi, Islah ve Teçhizine dair olan 5775 sayılı kanuna ek 6192 sayılı kanunda Bayındırlık Bakanlığı'na tanınan

¹⁸⁴ T.C. Resmi Gazete, "Bakanlar Kurulu Kararları", 18 Temmuz 1952, Sayı.8161, s.4153-4154.

¹⁸⁵ T.C. Resmi Gazete, "Limanların İnşa, Tevsi, Islah ve Teçhizine Dair Olan Kanuna Ek Kanun", 4 Aralık 1953, Sayı.8574, s.7700.

¹⁸⁶ T.C. Resmi Gazete, "Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun", 4 Şubat 1954, Sayı.8625, s.8097-8098.

¹⁸⁷ T.C. Resmi Gazete, "Deniz İş Kanunu", 20 Mart 1954, Sayı. 8663, s.8742-8746.

¹⁸⁸ T.C. Resmi Gazete, "6379 sayılı Deniz İş Kanunu Hakkında Kararname", 19 Temmuz 1954, Sayı.8758, s.9905.

¹⁸⁹ T.C. Resmi Gazete, "Gemi Sahiplerinin Sorumluluklarının Tahdidi İle İlgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme", 22 Şubat 1955, Sayı.8937, s.11082-11085.

¹⁹⁰ T.C. Resmi Gazete, "Konişmentoya Mutaallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme", 22 Şubat 1955, Sayı.8937, s.11085-11088.

¹⁹¹ T.C. Resmi Gazete, "Deniz Ticaret Vasıtalarının Rehni ve İmtiyazı İle İlgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme", 22 Şubat 1955, Sayı.8937, s.11088-11090.

¹⁹² T.C. Resmi Gazete, "Devlet Gemilerinin Muafiyetleri İle İlgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme", 22 Şubat 1955, Sayı.8937, s.11091-11092.

ödeme yetkilerinin arttırılmasına yönelik *Limanların İnşa, Tevsi, İslah ve Teçhizine Dair Olan 5775 ve 6192 Sayılı Kanunlara Ek Kanun*¹⁹³; denizde can emniyetinin korunmasına yönelik *Denizde Can Emniyetinin Korunması Hakkında 1948 Yılında Londra'da Toplanan Milletlerarası Konferansla Kabul Edilen Nihai Karar İle Eklerine Katılmamıza Dair Kanun*¹⁹⁴; deniz ticaretine yönelik teknik konularda iş birliği sağlamak ve deniz işletmeciliğinin verimliliğini arttırmaya yönelik *İstişari Denizcilik Teşkilâtının Kurulması Hakkındaki Devletlerarası Sözleşmeye Katılmamıza ve Bu Sözleşmenin Tasdikına Dair Kanun*¹⁹⁵; Van Gölü sahilinde gereken yerlerde yanaşma iskeleleri inşa edilmesi ve feribot yaptırılmasını da kapsayan *Demiryolları ve Limanları İnşaatı İçin Gelecek Yıllara Sâri Taahhütlere Girişilmesi Hakkındaki 3262, 3813, 4643 ve 5075 Sayılı Kanunlara Ek Kanun*¹⁹⁶; Limanların İnşa, Tevsi, İslah ve Teçhizine dair olan 5775, 6192 sayılı kanunlara ek 6596 sayılı kanunda Bayındırlık Bakanlığı'na tanınan ödeme yetkilerinin arttırılmasına yönelik *Limanların İnşa, Tevsi, İslah ve Teçhizine Dair Olan 5775, 6192 ve 6596 Sayılı Kanunlara Ek Kanun*¹⁹⁷; limanlarda yükleme-boşaltma işlerini kolaylaştırmak için *Limanlarda Tahmil ve Tahliye Ameliyelerini Kolaylaştırmak Maksadına İlişkin Karar*¹⁹⁸ ve 6237 sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun'da Bayındırlık Bakanlığı'na tanınan parasal taahhüt miktarı yetkisinin arttırılmasına yönelik *Limanlar İnşaatı Hakkında 6237 Sayılı Kanuna Ek Kanun*¹⁹⁹ şeklinde sıralamak mümkündür.

DP iktidarları deniz ulaştırmasının gelişimine yasal zeminde katkı sunmanın yanında uygulamada da bunu kısmen tatbik etmiştir. İktidarları dönemini kapsayan ulaşım yatırım harcamalarında denizyolları için yapılan yatırım harcama miktarlarından bunu görmek mümkündür.

¹⁹³ **T.C. Resmi Gazete**, “Limanların İnşa, Tevsi, İslah ve Teçhizine Dair Olan 5775 ve 6192 Sayılı Kanunlara Ek Kanun”, 27 Mayıs 1955, Sayı.9013, s.11940.

¹⁹⁴ **T.C. Resmi Gazete**, “Denizde Can Emniyetinin Korunması Hakkında 1948 Yılında Londra'da Toplanan Milletlerarası Konferansla Kabul Edilen Nihai Karar İle Eklerine Katılmamıza Dair Kanun”, 2 Temmuz 1956, Sayı.9347, s.14725.

¹⁹⁵ **T.C. Resmi Gazete**, “İstişari Denizcilik Teşkilâtının Kurulması Hakkındaki Devletlerarası Sözleşmeye Katılmamıza ve Bu Sözleşmenin Tasdikına Dair Kanun”, Sayı.9364, s.15173.

¹⁹⁶ **T.C. Resmi Gazete**, “Demiryolları ve Limanları İnşaatı İçin Gelecek Yıllara Sâri Taahhütlere Girişilmesi Hakkındaki 3262, 3813, 4643 ve 5075 Sayılı Kanunlara Ek Kanun”, 10 Eylül 1956, Sayı.9403, s.15556.

¹⁹⁷ **T.C. Resmi Gazete**, “Limanların İnşa, Tevsi, İslah ve Teçhizine Dair Olan 5775, 6192 ve 6596 Sayılı Kanunlara Ek Kanun”, 13 Eylül 1957, Sayı. 9705, s.17846.

¹⁹⁸ **T.C. Resmi Gazete**, “Limanlarda Tahmil ve Tahliye Ameliyelerini Kolaylaştırmak Maksadına İlişkin Karar”, 16 Mayıs 1959, Sayı. 10207, s.21647.

¹⁹⁹ **T.C. Resmi Gazete**, “Limanlar İnşaatı Hakkında 6237 Sayılı Kanuna Ek Kanun”, 4 Haziran 1959, Sayı. 10222, s.21820.

1951-1960 dönemi ulaşım yatırım harcamalarında denizyollarının yerini EK 1'deki grafik göstermektedir²⁰⁰. Denizyolları yatırım harcamalarında 1952 yılı ve sonrası için ilgili yıllara ait genel bütçede dönemin Bayındırlık (Nafia) Bakanlığı ve Ulaştırma (Münakalat) Bakanlığı'na ait yatırım bütçesindeki liman yapımı, iskele yapımı, barınak yapımı, limanları temizleme-tarama, şamandıra bakım-onarımı, liman idareleri için satın alınan veya bakım-onarımı yapılan makine, araç-gereç ve taşıtlara yönelik rakamlar; karayolları yatırım harcamalarında Karayolları Genel Müdürlüğü'nün bütçesi; havayolları yatırım harcamalarında 1956 yılına kadar Devlet Havayolları Genel Müdürlüğü'nün bütçe rakamları, sonrasında ise Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne ait bütçeler ve son olarak demiryolu yatırım harcamalarında ise ilgili yıllara ait genel bütçede dönemin bayındırlık bakanlıklarının yatırım bütçelerindeki demiryolu yapım masrafları esas alınmıştır. Denizyolları yatırım harcamaları, dönem boyunca havayolları yatırım harcamalarından fazla, demiryolları yatırım harcamalarından ise 1951, 1952 ve 1953 yılları hariç diğer bütün yıllarda fazladır. Fakat denizyolları yatırım harcamaları karayolları yatırım harcamalarına göre daha düşük düzeyde kalmıştır. Öyle ki karayolları yatırımlarıyla makasın en az olduğu yıl olan 1951 yılında bile karayolları yatırım harcamaları denizyolları yatırım harcamalarına göre %136 oranında daha fazladır. Denizyolları yatırım harcamaları dönem başına göre %407 oranında artarken, karayolları yatırım harcamaları %1152 oranında artmıştır.

Denizyolları yatırım harcamalarının çok önemli bir bölümünü liman, iskele, barınakların yapımıyla tamir ve tarama faaliyetleri oluşturmaktadır. Dönemi kapsayan ilgili yılların Bayındırlık Bakanlığı yatırım bütçeleri esas alındığında 1951 yılında Ereğli, Trabzon, Amasra, İnebolu, Haydarpaşa, İzmir, İskenderun, Samsun limanlarıyla Çanakkale, Taşucu, Anamur, Akçakoca iskelelerinin inşasının yanında Kefken Barınağı ve Salıpazarı Rıhtımı inşası²⁰¹; 1952 yılında Alanya, Finike, Rize, Marmaris, Mudanya iskelelerinin inşası²⁰²; 1953 yılında Lapseki, Şarköy, Gemlik, Bulancak, Rize, Hopa,

²⁰⁰ Fazla kaynak kullanılarak üretilen bütün grafikler metin içi okumayı zorlaştırdığı için EK yapılmıştır.

²⁰¹ TBMM, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Cilt.5, Birleşim: 45, Toplantı: 1, 19.02.1951 içinde 1951 Yılı Gider Bütçeleri, s.263-264.

²⁰² TBMM, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Cilt.13, Birleşim: 42, Toplantı: 2, 20.02.1952 içinde 1952 Yılı Gider Bütçeleri, s.271.

Ordu, Pazar iskelerinin inşası²⁰³; 1954 yılında Mersin Limanı ile Fethiye, Vakfıkebir, İlişi iskelelerinin ve Giresun Bartın barınaklarının inşası²⁰⁴; 1955 yılında Boğaziçi, Çayeli iskelelerinin inşası ile Bartın, Giresun limanlarının inşası ve İnebolu Limanı taraması²⁰⁵; 1956 yılında Fındıklı, Ayancık, Çardak, Ünye, Yalıköy iskelerinin ile Antalya küçük taşıt limanının inşası ve Bodrum Limanı onarımı²⁰⁶; 1957 yılında Kartal, Sinanköy, Sürmene, Görele, Gerze, Perşembe, Evrenye, İğneada, Mürefte, Eceabat, Marmara Adası, Dikili, Çeşme, Kuşadası, Güllük iskeleleri ile Pendik, Alaplı rıhtımlarının inşasının yanında Samanlıdere ve Ayvalık'ta tarama²⁰⁷; 1959 yılında Sinop İskelesi ile Dikili, Çeşme, Kuşadası barınaklarının inşasıyla beraber Trabzon Limanı sahası, Gelibolu, Bozcada, Gömenez limanlarının tamiri ve Haliç'te tarama²⁰⁸; 1960 yılında Tophane Rıhtımı ve ambarlarının inşası gerçekleştirilmiştir²⁰⁹.

2.2. Denizcilik Bankası TAO'nun Kuruluşu

2.2.1. Dünyada Deniz Ulaştırması İle İlgili Kamu İktisadi Teşebbüsü Örnekleri

Dünyada kamu iktisadi teşebbüslerinin kuruluş öyküsü 1929'da gelişmiş kapitalist ülkelerde yaşanan derin krizle yakından ilişkilidir²¹⁰. Yirminci yüzyılın ilk yarısında yaşanan finansal krizler ve savaşlar ekonomide devlet müdahaleciliğini arttırmıştır. Avrupa'da ve Japonya'daki devlet müdahaleciliği gerek millileştirmek gerekse de stratejik önem atfedilen ağ/şebeke servisleri ve bankacılık sektörlerinde tekeller ve geniş endüstriyel işletmeler kurmak şeklinde kendini göstermiştir. Brezilya, Hindistan, Endonezya ve Güney Afrika'da ise özel sermayenin yetersizliğinden dolayı

²⁰³ TBMM, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Cilt. 20, Birleşim: 44, Toplantı: 3, 16.02.1953 içinde 1953 Yılı Gider Bütçeleri, s.282-283.

²⁰⁴ TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 9, Cilt.28, Birleşim: 45, Toplantı: 4, 18.02.1954 içinde 1954 Yılı Masraf Bütçeleri, s.303-305.

²⁰⁵ TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 10, Cilt.5, Birleşim: 42, Toplantı: 1, 18.02.1955 içinde 1955 Yılı Masraf Bütçeleri, s.275-276.

²⁰⁶ TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 10, Cilt.10, Birleşim: 39, Toplantı: 2, 20.02.1956 içinde 1956 Yılı Masraf Bütçeleri, s.287.

²⁰⁷ TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 10, Cilt.17, Birleşim: 41, Toplantı: 3, 20.02.1957 içinde Masraf Bütçeleri, s.337-339.

²⁰⁸ TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem:11, Cilt.7, Birleşim: 40, Toplantı: 2, 20.02.1959 içinde Masraf Bütçeleri, s.272-273.

²⁰⁹ TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem:11, Cilt.12, Birleşim: 41, Toplantı: 3, 19.02.1960 içinde Masraf Bütçeleri, s.264.

²¹⁰ Yakup Kepenek, **100 Soruda Gelişimi, Sorunları ve Özelleştirilmeleriyle Türkiye'de Kamu İktisadi Teşebbüsleri**, 2. Basım, İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1993, s.20.

devlet kendisi KİT'ler kurarak ekonomiye müdahil olmuştur²¹¹. Deniz ulaştırma alanında ise dünyanın farklı kıtalarında farklı ülkelerin çeşitli amaçlar için kurduğu kamu iktisadi teşebbüsleri faaliyet göstermiştir.

Regie voor Maritiem Transport, Belçika'nın Ostend şehrinden İngiltere'nin Dover kasabasına yolcu taşımak üzere bir devlet işletmesi olarak 1846 yılında Belçika'da kurulmuştur²¹². 1994'te Eurostar uluslararası yüksek hızlı tren servisinin faaliyetlerine başlayarak aktarmasız bir şekilde Londra-Brüksel arası gidip gelmesiyle beraber devlet, ağır finansal kayıplar başlamadan şirketi 1997 yılında kapatmıştır²¹³.

Messageries Maritimes, posta taşımacılığı amacıyla Fransa'da devletin desteklediği ve yönetimine dâhil olduğu imtiyazlı bir özel şirket olarak 1851'de kurulmuştur²¹⁴. Devlet, 1948 yılında hem *Messageries Maritimes*'in hem de 1855'te yine devlet destekli kurulan *Compagnie Générale Transatlantique*'un hisselerinin çoğunluğunu satın almıştır²¹⁵. Rekabetçi bir sektörde devlet destekli iki şirketin olmaması için 1976 yılında birleştirilerek *Compagnie Générale Maritime* ismiyle faaliyetlere devam etmiştir. 1996 yılında özelleştirilince CMA-CGM ismini almıştır²¹⁶.

Atlantic Steam Navigation Company, ucuz yollu transatlantik yolcu hizmeti sunmak için 1936 yılında İngiltere'de kurulmuştur²¹⁷. 1954 yılının Nisan ayında İngiltere Ulaştırma Komisyonu tarafından kamulaştırılmıştır. 1971'de *European Ferries Ltd.* isimli şirkete satılmıştır²¹⁸.

Australian National Line, Avustralya kıyılarında deniz taşımacılığı yapmak amacıyla devlet tarafından 1956 yılında kurulmuştur. Zamanla başka rotalar eklenerek Avustralya'dan başka ülkelere, başka ülkelerden Avustralya'ya uluslararası ticaret

²¹¹ Türk Kamu İşletmeleri Birliği, **Türkiye ve Dünyada Kamu İşletmeleri AB, OECD, BRICS Ülkeleri Araştırma İnceleme Raporu ve Siyasa Önerileri**, Ankara: TKİB Yayınları, 2015, s.5-6.

²¹² Peter C. Smith, **Offshore Ferry Services of England and Scotland**, Great Britain: Pen and Sword Maritime, 2012, s.80.

²¹³ *Regie voor Maritiem Transport*, https://en.wikipedia.org/wiki/Regie_voor_Maritiem_Transport, (10 Şubat 2020).

²¹⁴ Uygun, s.37. Detaylı bilgi için bkz. Süleyman Uygun, **Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)**, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2015.

²¹⁵ Jean-Pierre Dormois, "France: The Idiosyncrasies of Volontarisme", James Foreman-Peck ve Giovanni Federico (Ed.), **European Industrial Policy** içinde (58-98), New York: Oxford University Press, 1999, s.77.

²¹⁶ Antonie Frémont, "A Geo-History of Maritime Networks Since 1945", Cêsar Ducruet (Ed), **Maritime Networks** içinde (37-50), New York: Routledge, 2016, s.38.

²¹⁷ Peter C. Smith, a.g.e., s.115.

²¹⁸ Jeremy Hartill, "British Railway Shipping 1948-1984 A Nationalised Success Story", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, University of York, 2014), s.102.

yapılmış ve şirket zamanla denizcilik aktivitelerinin bel kemiği hâline gelmiştir. Şirket, 1998 yılında Fransız CMA CGM isimli şirkete satılmıştır²¹⁹.

China Ocean Shipping Company, 1961 yılında doğrudan devletin ulaştırma bakanlığı tarafından kontrol edilen bir kamu şirketi olarak Çin’de kurulmuştur. Şirketin işleri taşımacılık, lojistik, finans, ekipman imalatı, taşımacılık hizmetleri, sosyal hizmetler ve bilgi hizmetleri olmak üzere yedi gruba ayrılmıştır²²⁰. Çin Devlet Konseyi, 2016 yılında China Ocean Shipping Company ve China Shipping’in birleşerek China COSCO Shipping Corporation Limited’i yeni bir şirket olarak kurulmasını onaylamıştır²²¹.

Shipping Corporation of India, 1961 yılında Eastern Shipping Corporation ve Western Shipping Corporation şirketlerinin birleşimi sonucu bir kamu işletmesi olarak kurulmuştur. Şirket, işlerini ham petrol taşımacılığında çeşitlendirmiştir. Ama yolcu ve yük taşımacılığı hizmetleri de yapmıştır²²². 2019 yılının kasım ayında şirket hisselerinin %63.75’i devlet tarafından satılmıştır²²³.

Neptune Orient Lines, 1968 yılının Aralık ayında Singapur Maliye Bakanlığı nezaretinde milli bir şirket olarak kurulmuştur. Şirketin ülke ticaretinin bir kısmını uygun navlun fiyatlarıyla taşıyarak Singapur’un endüstriyel gelişimine katkıda bulunacağı ve özellikle kriz zamanlarında temel kargoların tedarik hattını muhafaza edeceği düşünülmüştür. 1969 yılında şirket, devletin kendisine bağlı şirketlere yaptığı yatırımları yönetmek için kurduğu Temasek Holding’e devredilmiştir. Aralık 2015’te Fransız CMA CGM şirketi, Temasek Holding’teki Neptune Orient Lines’ın hisselerinin çoğunluğunu satın almıştır²²⁴.

Portline, büyük hacimli kuru dökme malların arz ve taşınmasında özerkliği

²¹⁹ About ANL, <https://www.anl.com.au/about-us/about> (12 Şubat 2020).

²²⁰ Yu Zheng ve Chris Smith, “New Voyages In Search of Treasure: China Ocean Shipping Company (COSCO) In Europe”, Jan Drahokoupil (Ed.), **Chinese Investment In Europe: Corporate Strategies And Labour Relations** içinde (231-251), Brussels: ETUI Aisbl, 2017, s.232-234.

²²¹ History, <http://en.coscocs.com/col/col6922/index.html>, (11 Şubat 2020).

²²² The Shipping Corporation of India Ltd., <http://www.shipindia.com/page/history>, (12 Şubat 2020).

²²³ India Approves Sale of Shipping Corporation of India (2019), <https://worldmaritimenews.com/archives/286897/india-approves-sale-of-shipping-corporation-of-india/>, (12 Şubat 2020).

²²⁴ Alvin Chua & Lim Tin Seng, “Neptune Orient Lines”, https://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_1688_2010-07-26.html, (11 Şubat 2020) ve Lim Puay Ling, “Temasek Holdings”, https://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_2019-07-15_113737.html, (11 Şubat 2020).

garantileyerek ülkenin ihtiyaçlarını karşılamak ve böylece ülkenin iktisadi kalkınmasını desteklemek amacıyla 1984 yılında Portekiz’de kurulmuştur. Şirket, iki eski kamu işletmesinin mirası üzerine kurulmuştur. Bunlarda biri Companhia Nacional de Navegação SA; diğeri ise geçmişi 15. yüzyıla kadar giden uzun vadeli bir deniz ticaret geleneğine sahip Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos SA’dır. Portline 1991 yılında özelleştirilmiştir. Günümüzde Portline Bulk International S.A. adıyla faaliyetlerine devam etmektedir²²⁵.

2.2.2. Dünyada Deniz Ulaştırmasını Finanse Eden Kurum ve Sistem Örnekleri

Denizcilik alanında sermaye birikiminin yetersizliği ve bürokrasinin yavaş işleyişi gibi nedenlerle bu alana yeterince yatırım yapılmadığını düşünen, denizcilik alanında eksiklik hisseden, bu alanda söz sahibi olmak isteyen ve bulunduğu noktayı daha ileri noktalara taşımak isteyen devletler kendi iktisadi dinamiklerine uygun kurumlar ve sistemler inşa etmiştir. Devlet aygıtı bazen hukuk üzerinden hakem olup oyunu kurarken bazen de bizzat kendisi işin içine girerek sistemi inşa eden oyuncu olmuştur.

DNB, 1822 yılında kurulmuş Norveç’in en eski özel bankasıdır²²⁶. Dünyada deniz taşımacılığını finanse eden lider bankalardan biridir²²⁷. Banka, Norveç’te 116 ofis aracılığıyla faaliyet göstermekle beraber dünya üzerinde 16 ülkede hizmet vermektedir²²⁸.

Kommandittselskap (K/S), 1980’li yıllarda orta çıkan²²⁹ Norveç tipi komandit şirket türüdür. Şirket sahiplerinin hisseleri %10’dan aşağı olamamış ve şirket sahipleri alacaklılara karşı sınırsız sorumlu, diğer ortaklar ise getirdikleri sermaye oranında yükümlü olmuştur. Böylece kurulan her komandit şirket, tahvil çıkararak sermayesini

²²⁵ Portline History, <https://www.portline-bulk.com/en/page/2/history/3/>, (11 Şubat 2020).

²²⁶ DNB’s history, <https://www.dnb.no/en/about-us/about-dnb/history.html>, (13 Şubat 2020).

²²⁷ Citi, Societe Generale, DNB and Other Leading International Banks Promote Greener Global Shipping Through New Principles (18 Haziran 2019), <https://www.globalmaritimeforum.org/content/2019/06/Citi-Societe-Generale-DNB-and-other-leading-international-banks-promote-greener-global-shipping-through-new-principles.pdf>, (13 Şubat 2020).

²²⁸ Global Network, <https://www.dnb.no/en/about-us/global-network.html#> (13 Şubat 2020) ve DNB Norway, <https://www.dnb.no/en/about-us/global-network/norway.html>, (13 Şubat 2020).

²²⁹ Charles R. Cushing, “Shipbuilding Finance”, Manolis G. Kavussanos ve Ilias D. Visvikis (Ed.), **The International Handbook of Shipping Finance** içinde (95-125), Londra: Palgrave Macmillan, 2016, s.114.

arttırabilmiştir. Bu tahvilleri alanlar, şirketin gelirlerine ortak olup bu gelirlerin vergisinden muaf olmuştur. Bu şekilde sistem teşvik edici bir mekanizma işlevi görmüş ve gemicilik şirketleri bunun üzerinden örgütlenmiştir²³⁰.

Kommandit-gesellschaft (KG) Sistemi, Alman tersanelerini ve deniz taşımacılığını ileri bir noktaya taşımak için tasarlanmıştır²³¹. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Alman ticaret filosunu canlandıran temel taşlardan biri olmuştur²³². Yatırımcılar üzerinden kurulan limited şirketler bir yandan gemicilik endüstrisine sermaye akıtmış, diğer yandan bu şirketler bankalarla görüşüp hisselerini yüksek vergi matrahına sahip Alman yatırımcılara satarak bu yatırımcıların yüksek oranlarda vergiden muaf olmalarını sağlamıştır²³³. Bu sistem, Almanya'da büyük ölçüde konteyner filosunun büyümesini sağlayarak tersaneleri ve denizcilik sektörünü geliştirmek için kredi sunan bankaların hacimlerinin de artmasına katkıda bulunmuştur²³⁴.

Bahsi geçen kurum ve sistemlerin dışında birçok ülkede deniz ulaştırma alanı ticaret bankaları ve eximbank'lar üzerinden finanse edilmiş veya devletler çeşitli yasalarla vergi muafiyetleri veya sübvansiyonlar sağlayarak bu alanı desteklemiştir.

2.2.3. Denizcilik Bankası TAO'nun Kuruluşu

DP'nin 1946 yılındaki parti programının 83. maddesinde, devlet deniz işletmeciliğine yönelik bütün vasıtalarla tesis ve teşekküllerin bir idare altında toplanmasının gerekli olduğu belirtilmiştir²³⁵. Bundan dolayı DP iktidara geldikten sonra çalışmalara başlayarak Denizcilik Bankası TAO'nun kuruluş sürecini başlatmıştır. Dolayısıyla Denizcilik Bankası TAO gibi bir kurumun DP'li ekibin öteden beri bir projesi olduğu söylenebilir. Çünkü kuruluş amacı Denizcilik Bankası TAO'yla aynı

²³⁰ Yusuf Ziya Şipal, "Türkiye'de Deniz Ulaşım Sektöründeki Firmaların Gemi Yatırım Stratejileri ve Finansmanı; Bir Uygulama", (**Yayımlanmamış Doktora Tezi**, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2014), s.135.

²³¹ Süreyya Akol, "KG Financing Methodology in Maritime Industry: German Evidence", (**Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008), s.15.

²³² Max Johns ve Christoph Sturm, "The German KG System", Orestis Schinas vd. (Ed.), **HSBA Handbook On Ship Finance** içinde (71-87), Heidelberg: Springer, 2015, s.71.

²³³ Şipal, s.131.

²³⁴ Cem Varışlı, "Türkiye'de ve Dünya'da Denizcilik Finansmanı ve Deniz Sigortaları", (**Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2015), s.27.

²³⁵ Demokrat Parti, **Demokrat Parti Programı**, Ankara, 1946, s.23-24.

olan Denizbank, Celal Bayar Hükümeti (1937-1939) döneminde kurulmuştur²³⁶. Celal Bayar'ın Adnan Menderes, Refik Koraltan, M. Fuad Köprülü ile Cumhuriyet Halk Partisi'nden ayrılıp DP'yi kurması²³⁷, DP'nin 1950 yılında yapılan genel seçimleri kazanıp tek başına iktidar olduktan sonra Adnan Menderes'in başbakan, Celal Bayar'ın da cumhurbaşkanı olduğu bir dönemde Denizcilik Bankası TAO'nun kurulması bu projeyi doğrulamaktadır.

18 Temmuz 1951 tarihinde DP'nin lideri ve dönemin başbakanı Adnan Menderes tarafından Büyük Millet Meclisi Yüksek Başkanlığı'na sunulan kanun tasarısında Denizcilik Bankası TAO'nun kuruluş gerekçesi açıklanmıştır. Kuruluş gerekçesinde, Türkiye'de devlet deniz işletmecilik tarihinin uzun olduğu; deniz ticaretinin milli iktisat, milli savunma ve sosyal zorunluluk bakımından önem arz ettiği; Fransa, İngiltere ve Amerika gibi denizci ülkelerde devletin deniz işletmecilik alanına müdahil olduğu; Türkiye'de de devletin deniz işletmecilik alanına aksiyoner olabileceği ve şahısların da bu alana iştirak edebileceği bir anonim ortaklığın gerekliliği vurgulanmıştır²³⁸.

Kanun tasarısı meclise sunulduktan yirmi iki gün sonra 10 Ağustos 1951 tarihinde 5842 sayılı *Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu* olarak mecliste 272 kabul, 19 ret ve 14 çekimser oyla kabul edilmiştir²³⁹. İlgili kanun 16 Ağustos 1951 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Kanuna göre Denizcilik Bankası TAO deniz ulaştırmasıyla ilgili her türlü bankacılık faaliyetinin yanında diğer bankacılık işleri yapmak; şehir hatlarını işletmek; Türkiye kıyılarında ve yabancı denizlerde nakliyat yapmak; Türkiye limanlarında kılavuzluk, romorkörcülük, dalgıçlık yapmak; Türkiye kıyılarında can ve mal güvenliği sağlamak; Türkiye karasularında gemi kurtarmak; gemi ve diğer deniz araçlarını inşa, tamir, tadil ve havuzlama işlerini yapmak; her türden sigorta işlerini yapmak; denize ait turizm ve spor işleriyle ilgilenmek; deniz sağlık ve sigorta yardım müesseselerini kurup işletmek için anonim ortaklık şeklinde

²³⁶ Muhlisse Yıldız Güvendiren, "Türkiye Karasularında Deniz Taşımacılığı (1923-1939)", (Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2014), s.164.

²³⁷ Eroğlu, s.11-12.

²³⁸ Türkiye Büyük Millet Meclisi, **Denizbank Türk Anonim Ortaklığı Kanunu Tasarısı ve Ulaştırma Komisyonu ile Karma Komisyon Raporları**, 276 No'lu Komisyon Raporu, Ankara, 1951, s.1-2. Detaylar için bkz. EK 2.

²³⁹ TBMM, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Cilt.9, Birleşim: 113, Toplantı: 1, 10.08.1951, s.910. *Sivil Amiral* lakaplı Abidin Daver kanunun kabulünü Cumhuriyet Gazetesi'ndeki köşesine *Türk Denizciliği İçin Hayırlı Bir Kanun* taşımıştır. Abidin Daver, "Türk Denizciliği İçin Hayırlı Bir Kanun", **Cumhuriyet**, 13 Ağustos 1951, s.1.

tasarlanmış bir kurumdur. Kurumun itibari sermayesi her biri 100 lira değerinde nama yazılı 5 milyon hisseye ayrılmış 500.000.000 milyon Türk Lirası'dır. Hisse senetleri A ve B gruplarına ayrılmış olup bunlardan A grubu Hazine'ye ait olmak üzere sermayenin % 51'ini (255.000.000 TL), B grubu da gerçek veya tüzel kişilere ait olmak üzere sermayenin % 49'unu (245.000.000 TL) teşkil etmiştir²⁴⁰. Sermayeyle ilgili dönemin DP Kastamonu milletvekili Şükrü Kerimzade yaptığı konuşmada, Denizcilik Bankası TAO'nun ticari bir zihniyetle yönetilmesi durumunda randımanlı ve verimli çalışacağı, %49 oranında paya sahip olan özel teşebbüse zamanı geldiğinde devletin kendi %51'ini de yavaş yavaş devredeceğini belirtse de²⁴¹ sonuç böyle olmamıştır. Çünkü Denizcilik Bankası TAO, ilkin anonim ortaklık olarak 1952 yılında faaliyete geçmiş ve 12 yıllık faaliyet döneminin ardından 21 Mart 1964 tarihinde 440 sayılı *İktisadi Devlet Teşekkülleriyle Müesseseleri ve İştirakler Hakkında Kanun*'unun Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmesiyle birlikte gördüğü hizmetlerin niteliği ve sermayesinin büyük bölümünün hazineye ait olması dikkate alınarak kurum olarak kamu iktisadi teşebbüsleri arasında sayılmış, kuruluş ve işleyişi bu kanuna göre yürütülmüştür²⁴².

1 Mart 1952 tarihinde faaliyete geçen Denizcilik Bankası TAO'nun²⁴³ merkezi İstanbul'da Galata semtinde olmuştur. Adliye Sicilli Ticaret Dairesi'nde ve İstanbul Ticaret-Sanayi Odası'nda 45.776 sicil ve kayıt numarası ile yer almıştır²⁴⁴.

Denizcilik Bankası TAO 1952-1983 döneminde bankacılık temeli üzerine denizciliği ilgilendiren birçok alanın yanında lokanta ve kaplıca işletmeciliği gibi başka alanlar da faaliyet gösteren bir KİT olarak faaliyet göstermiştir. Kuruluş kanununa göre Denizcilik Bankası TAO'nun kurulmasının amacı, başta deniz ulaştırmasını ilgilendiren her türlü bankacılık işlemleri yapmanın yanında özellikle gemi inşa, tamir, satın alma, deniz işletmeciliği yapan gerçek ve tüzel kişilere her türlü kolaylığı sağlayarak denizciliğin birçok alanıyla beraber deniz ticaretini ileri noktalara taşımaktır. Yani, özel

²⁴⁰ T.C. Resmi Gazete, "Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu", 16 Ağustos 1951, Sayı.7886, s.1809-1812. Detaylar için bkz. EK 3.

²⁴¹ TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem. 9, Cilt. 9, Birleşim: 113, Toplantı: 1, 10.08.1951, s.876.

²⁴² T.C. Ulaştırma Bakanlığı, *Cumhuriyetimizin 60. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme*, Ankara, 1983, s. 59.

²⁴³ Türkiye Denizcilik İşletmeleri Denizcilik Bankası TAO Arşivi, Denizcilik Bankası TAO, *Denizcilik Bankası TAO Birinci Hesap Yılı*, İstanbul, 1952, s.5. Dönemin Cumhuriyet Gazetesi de Denizcilik Bankası TAO'nun faaliyete geçtiğini duyurmuştur. *Cumhuriyet*, "Denizcilik Bankası Bugün Faaliyete Geçiyor", 1 Mart 1952, s.1 .

²⁴⁴ *Sicilli Ticaret Gazetesi ve Piyasa Cedveli*, "Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı", 17 Nisan 1953, No. 7912, s.3.

sektörün de denizcilikle ilgili yapacağı atılımlar için bankacılık işlemleri noktasında destek sunulacağı belirtilmiştir. Dolayısıyla deniz ulaştırmasını geliştirmek için tamamen kamu destekli bir sektör organizasyonu düşünülmemiştir; özel sektörün de girişimleri olması hâlinde önünün açık olacağı ilan edilmiştir. Diğer taraftan, Denizcilik Bankası TAO'nun ülkenin ihtiyaçlarına dikkat ederek milli iktisat ve milli savunma konularındaki hassasiyetleri gözeteceği, gerek kuruluş gerekçesinde gerekse de kuruluş kanununda vurgulanmıştır.

2.2.4. Denizcilik Bankası TAO'da Yönetim ve Organizasyon

Denizcilik Bankası TAO'nun ilk yönetim kurulu 1 Mart 1952 tarihinde İstanbul'da bankanın idare merkezinde yapılmıştır. A grubu hisseleri temsilen Cemal Şahin Giray, Abidin Daver, Enver Tekand, Mazhar Nedim Göknil; B grubu hisselerini temsilen ise Tevfik Rüştü Aras, Ata Nutku, Necati Özdeniz katılmıştır. İlk toplantıda yönetim kurulu başkanlığına Necati Özdeniz, başkan vekilliğine Ata Nutku ve katipliğe Zihni Bilge seçilmiştir. İdari komite asli üyeliklerine Enver Tekand ve Cemal Şahin Giray; yedek üyeliklerine ise Abidin Daver ve Mazhar Nedim Göknil seçilmiştir. Denizcilik Bankası TAO'nun ilk genel müdürü olarak ise Yusuf Ziya Öniş atanmıştır²⁴⁵.

Denizcilik Bankası TAO'ya bağlı işletme ve müdürlüklerin iş programlarının yapılması, bunların finansmanı ve kuruma ait genel politikanın izlenmesi ve tatbik şekilleri bankanın en yetkili organı olan yönetim kurulu tarafından belirlenmiştir. Yönetim kurulunun almış olduğu kararlar icra organının başında bulunan genel müdür ve genel müdüre bağlı yardımcılar tarafından yürütülmüştür²⁴⁶.

Denizcilik Bankası TAO'nun bu çalışmanın konusunu oluşturan deniz ulaştırmasına yönelik faaliyet alanlarının organizasyonu ise bankacılık finansman ve hizmetleri, ulaştırma hizmetleri, liman hizmetleri, tersanecilik faaliyetleri ve denizde güvenlik hizmetleri şeklinde organize olmuştur.

²⁴⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1952 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 1 Mart 1952, 1. Toplantı, Karar Sayfa No: 1.

²⁴⁶ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, **Ulaştırmada 50 Yıl**, Ankara, 1973, s.112.

2.2.5. Denizcilik Bankası TAO'nun Faaliyete Geçmesi

Denizcilik Bankası TAO'nun faaliyete geçmesiyle yapılan ilk yönetim kurulunda Devlet Denizyolları ve İşletme Genel Müdürlüğü mülga sayılmış ve 5842 sayılı kanun çerçevesinde bütün yetkiler aksatılmadan Denizcilik Bankası TAO'ya devredilmiştir²⁴⁷.

Denizcilik Bankası TAO faaliyete geçtiğinde Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'nden devraldığı bir bilanço olmuştur. Bu bilanço dönemin Divan Muhasebat Reisliği temsilcisi Ali Nemki Görk, Maliye Vekaleti temsilcisi Faik Ökte, Denizcilik Bankası TAO temsilcisi Abdullah Arınmış, Ulaştırma Vekaleti temsilcisi Bekir Başar ve Umumi Murakabe Heyeti temsilcisi Tahsin Kazım Sindiren tarafından hazırlanmıştır²⁴⁸.

Tablo 1

Denizcilik Bankası TAO'nun Devraldığı Bilanço (TL)

Aktif Kıymetler		Pasif Kıymetler	
Sabit Kıymetler Toplamı	326.882.086,81	Çıkarılan Bonolar	154.281.642,64
Kasa ve Bankalar Toplamı	3.775.814,61	Borçlar	57.814.523,58
Stoklar Toplamı	11.253.268,78	Nazım Hesaplar	21.797.101,23
İştirakler, Esham ve Tahvilat Toplamı	11.257,50		
Bitmemiş İşler	13.560.668,66		
Alacaklar Toplamı	80.882.790,33		
Nazım Hesaplar Toplamı	21.797.101,23		
Toplam	458.162.987,92		233.893.267,45

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Devir Bilançosu ve Tasfiye Kurulu Raporu**, s.5.

²⁴⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1952 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 1 Mart 1952, 1. Toplantı, Karar Sayfa No: 1-2.

²⁴⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, Denizcilik Bankası TAO, **Devir Bilançosu ve Tasfiye Kurulu Raporu**, s.36-37.

Denizcilik Bankası TAO devraldığı bilanço Tablo 1’de görülmektedir. Aktif ve pasifi, 5842 sayılı kanunun geçici 1. maddesine uygun bir şekilde Denizcilik Bankası TAO’nun kuruluş tarihindeki durum ve rayıçlara göre kıymetlendirilmiş ve aktif-pasif arasındaki fark olan 224.269.720,47 liralık fark “Hazine Sermaye İştiraki” namıyla devir bilançosuna alınmıştır²⁴⁹.

Tablo 2
Denizcilik Bankası TAO’nun Mülga Müdürlükten Devraldığı Büyük ve Küçük Deniz Vasıtaları (Adet)

Büyük Deniz Vasıtaları		Küçük Deniz Vasıtaları		
		İşletme	Makineli	Makinesiz
Yük ve Yolcu Gemisi	53	İstanbul İşletmeleri	105	519
Tanker	3	İzmir İşletmesi	18	125
Kurtarma Gemisi	3	Trabzon İşletmesi	4	22
Şehir Hatları Vapuru	48	Van İşletmesi	7	4
Haliç Vapuru	10			
Araba Vapuru	3			
İzmir Körfez Vapurları	7			
Toplam	127	Toplam	134	670

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Devir Bilançosu ve Tasfiye Kurulu Raporu**, s.14-15.

Denizcilik Bankası TAO’nun mülga müdürlükten devraldığı büyük ve küçük deniz vasıtalarının sayısı Tablo 2’de görülmektedir. Tablodaki büyük deniz vasıtalarına ek olarak hazineye ait 3 adet araba vapuru ile kiralık çalışan 1 adet kurtarma gemisi; küçük deniz vasıtalarında ise hazineye ait 2 römorkör ile 1 adet su layteri olmuştur²⁵⁰.

Denizcilik Bankası TAO’nun devraldığı büyük deniz vasıtalarının teknolojisi ile ilgili devir bilançosu ve tasfiye kurulu raporunda herhangi bir bilgi tespit

²⁴⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Devir Bilançosu ve Tasfiye Kurulu Raporu**, s.34.

²⁵⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Devir Bilançosu ve Tasfiye Kurulu Raporu**, s.14-15.

edilememiştir. Fakat küçük deniz vasıtalarından makineli olanlar, toplam küçük deniz vasıtalarının %16,6'sı olduğu görülmektedir. Bu oran, kurumun kurulduğu döneme göre oldukça düşüktür. Çünkü, 19. yüzyılın ilk yarısında buharlı makine teknolojisinin deniz vasıtalarında yaygınlaşmaya başladığı düşünüldüğünde, yüz yılı aşkın bir zamanın geçmiş olmasına rağmen hâlen deniz ulaştırma teknolojisinin Türkiye’de geri olduğu söylenebilir. Dolayısıyla Denizcilik Bankası TAO’nun küçük deniz vasıtaları konusunda devraldığı teknoloji çağının gerisinde olmuştur.

Denizcilik Bankası TAO yönetimi zaman kaybetmeden 1952 yılı için bir iş programının yapılmasını planlamıştır²⁵¹. Yönetim olarak devralınan yetki ve görevlerin aksaksız devamı için ciddi bir kararlılık gösterilmiştir²⁵². Ancak 1952 yılı yönetim açısından zor bir yıl olarak geçmiştir. Kurum, faaliyetlerine başladığında kömür sıkıntısıyla karşılaşmıştır. Çözüm olarak işletmelerde bir süre iş görece kadar kömür alınması öngörülmüş ve sıkıntıyı atlatmak için tedbirler alınmıştır²⁵³. Diğer taraftan kuruma ait gemileri işler hale getirmek için yedek parça ihtiyacı olan gemilere hemen ödenek ayrılmıştır²⁵⁴. Yani, kurumun asli görevleri aksattırılmadan devam ettirilmek ve kuruma daha fazla işlerlik kazandırılmak istenmiştir.

Denizcilik Bankası TAO kurulduğunda birçok noktada kötü bir miras devralmıştır. Devralınan kötü mirasın tetkikleri hızlıca yapılmış ve hizmetlerin aksamaması için hızlıca çalışmalara başlanmıştır. Bundan dolayı yönetim, kuruma bağlı işletmelerin yatırım, yenileme, satın alma, tamir, teknik personel gibi ihtiyaç duyulan her kalemin masraflarını bütçe imkanları ölçüsünde karşılamaya çalışmıştır.

2.2.5.1. Bankacılık ve Finansman Hizmetleri

Bankacılık ve finansman hizmetleri, Bankacılık İşletmesi üzerinden yürütülmüştür. İşletme, kuruluş kanununa göre deniz ulaştırması ve deniz ulaştırmasını içeren konularda banka işlemlerini yapmak; gemi inşa, tamir ve satın alımları için

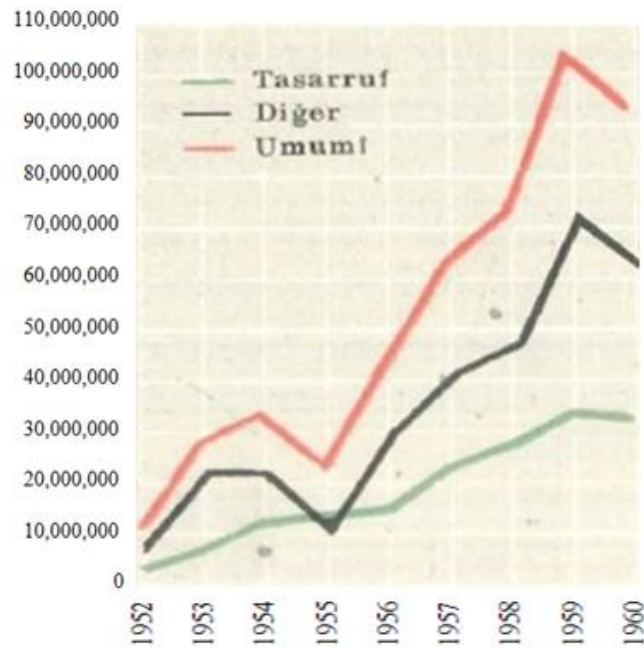
²⁵¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1952 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 6 Mart 1952, 2. Toplantı, Karar Sayfa No: 1.

²⁵² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1952 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 1 Mart 1952, 1. Toplantı, Karar Sayfa No: 1-2.

²⁵³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1952 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 6 Mart 1952, 2. Toplantı, Karar Sayfa No: 2.

²⁵⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1952 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 8 Mart 1952, 3. Toplantı, Karar Sayfa No: 2.

krediler açmak, mevduat kabul etmek gibi çeşitli bankacılık işlemlerini yapmakla yetkili kılınmıştır. Bankacılık İşletmesi, 28 Ekim 1952 tarihinde kurulmuş ve merkez şubesi Galata olmuştur²⁵⁵. İşletme başarıyla kurulmuştur ancak birçok kısıt altında çalışmak zorunda kalmıştır. İşletmenin faaliyetlerine başladığı ilk yıllarda armatörlere tamir kredisi verilebilmiş fakat gemi inşa ve satın alma kredisi verilememiştir. Çünkü, Deniz Ticaret Kanunu'nun engel teşkil ettiği bazı kurumsal altyapı eksiklikleri olmuştur. Dolayısıyla işletmenin geniş kredi yaratma imkanı olamamış ve sahip olduğu kaynaklar da bünyesinde olduğu işletme topluluğunun yenilenmesi ve modernleşmesi amacıyla yönlendirilmiştir²⁵⁶. Bankacılık İşletmesi'nin olumsuz etkilendiği diğer bir konu da mülga idareden devralınan 115 milyon TL borcun yenilenme formaliteleri 5 milyon TL'nin üzerinde bir masraf çıkararak işletmenin serbest çalışmasını olumsuz etkilemesi olmuştur²⁵⁷.



Grafik 1: 1952-1960 Döneminde Bankacılık İşletmesi'ndeki Mevduat Türlerinin Durumu ²⁵⁸

²⁵⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1954, s.6.

²⁵⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.6.

²⁵⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1956, s.10.

²⁵⁸ Bu dönemde (1952-1960), Denizcilik Bankası TAO çatısı altında faaliyet gösteren işletmelerin özellikle 1955 ve 1956 yıllarına ait temel faaliyet verileri ilgili hesap yılı raporlarında kaydedilmemiştir. Bundan dolayı birçok

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1960, s.29.

1952-1960 döneminde Bankacılık İşletmesi'ndeki mevduat türlerinin durumunu Grafik 1 göstermektedir. Mevduatlar; tasarruf, diğer ve umumi olmak üzere üç gruba ayrılmıştır. Umumi mevduat, tasarruf ve diğer mevduatların toplamından oluşmaktadır. Tasarruflar, 1960 yılı haricinde sürekli artmıştır. Umumi mevduat ise 1955 ve 1960 yılları haricinde diğer yıllarda sürekli artmıştır. 1955 yılında umumi mevduattaki düşüşün başlıca sebepleri, genel olarak ekonomide yaşanan mal kıtlığının fiyatları %20 oranında arttırmış olması²⁵⁹ ve özel olarak ise deniz ulaştırma sektörünü ilgilendiren kömür fiyatlarının %25 oranında artmasından kaynaklanmıştır²⁶⁰. 1960 yılında bütün mevduat türlerindeki düşüşün sebebi çeşitli iş alanlarındaki durgunluktan dolayı gerçekleşmiştir. Yine aynı yılda umumi mevduattaki düşüş ise diğer işletmelerin, kendilerine ait mevduatlarının önemli bir kısmını yatırım ödemelerine yönelik olarak çekmiş olmasından kaynaklanmıştır²⁶¹.



Grafik 2: Bankacılık İşletmesi'nin 1952-1960 Dönemindeki Yatırım Durumu

işletmenin yürüttüğü temel faaliyetlere ilişkin modern grafikler çizilememektedir. Ancak, kurumun dokuzuncu hesap yılı olan 1960 yılında, birçok işletmenin 1952-1960 dönemindeki temel faaliyetlerini gösteren özet grafikler tespit edilmiştir. Dolayısıyla çalışmanın içeriği açısından önemli görülen bu grafikler kullanılacaktır.

²⁵⁹ Osman Cenk Kanca, "1950-1960 Arası Türkiye'de Uygulanan Sosyo-Ekonomik Politikalar", **Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt.9, Sayı.19, (2012), s.55.

²⁶⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1955, s.29.

²⁶¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.30.

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.29.

Bankacılık İşletmesi'nin 1952-1960 dönemindeki yatırım durumunu Grafik 2 göstermektedir. Buna göre 1956 yılında yatırımlarda düşüş meydana gelmiştir ve bu düşüşün en önemli sebebi, 1955 yılı ortasında yaşanan kömür zamlarının 1956 yılını da etkileyerek Denizcilik Bankası TAO'ya ait işletmelerde ilave masraflara yol açmış olmasıdır²⁶². Yatırımlar, 1959 yılında ise 2 milyon TL'ye yakın bir düşüş kaydedip 16 milyon TL'nin üzerinde seyrederek 1960 yılını da bu istikrarla kapatmıştır. Bu durumun başlıca sebebi, 4 Ağustos 1958 tarihinde alınan kararlar doğrultusunda takip edilmek istenen istikrar politikasının, 1959 yılının ikinci yarısında başlayan enflasyonist baskılar nedeniyle yaşadığı başarısızlığın 1960 yılını da etkilemiş olmasıdır²⁶³. İstisnai iki yıl dışında plasman eğrisi yukarı yönlü ve pozitif gerçekleşmiştir. Bu da Bankacılık İşletmesi'nin büyüme, yenileme ve modernleştirme faaliyetlerini büyük ölçüde gerçekleştirebildiğini göstermektedir.

Dönem boyunca birçok kısıtın olmasına rağmen Galata merkez şubesi ile faaliyetlerine başlayan Bankacılık İşletmesi, 1960 yılında 22 şubeye ulaşmıştır²⁶⁴. Bu şubelerde 1959 yılı sonu itibariyle çalışan personel sayısı 248'dir²⁶⁵. 1960 yılının verilerine göre işletme gelirlerinin %68,6'sı Denizcilik Bankası TAO'ya ait işletmelerden elde edilmiştir²⁶⁶. Bankacılık İşletmesi'nin bazı şubeleri iyi etütler yapılmadan açıldığından şube ölçeğinde zarar etmesine rağmen²⁶⁷ Denizcilik Bankası TAO'ya ait işletmelerin ezici çoğunluğunu deniz ulaştırması ve deniz ulaştırması ile ilgili işletmelerin oluşturduğu göz önüne alındığında, bankacılık faaliyetinin sektöre büyük ölçüde faydalı olduğu anlaşılmaktadır. İşletme olarak faydalı olmanın yanında yürüttüğü faaliyetlerden kâr da elde etmiştir. İşletmenin 1952-1960 dönemindeki kâr-zarar durumuna yönelik bilgiye 1957 yılı ve sonrası için ulaşılabilmektedir. Buna göre;

²⁶² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Beşinci Hesap Yılı**, s.6.

²⁶³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.6.

²⁶⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, Ankara: Ege Matbaası, 1962, s.132.

²⁶⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.166.

²⁶⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.11.

²⁶⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.11.

1957 yılını 691.657 TL kârla, 1958 yılını 2.047.305,67 TL kârla²⁶⁸, 1959 yılını 5.528.786,64 TL kârla²⁶⁹ ve son olarak 1960 yılı ise 3.312.523,53 TL kârla kapatmıştır²⁷⁰. Denizcilik Bankası TAO olarak ise bu dönemi kapsayan dokuz yılın altı yılında kâr, üç yılında ise zarar etmiştir²⁷¹.

1960 yılında Denizcilik Bankası TAO'nun itibari sermayesinin %51'ini teşkil eden 255.000.000 lirası A grubuna ve %49'unu teşkil eden 245.000.000 lirası da B grubuna ait olmuştur. 31.12.1960 tarihi itibarıyla A grubunun tamamı ve B grubunun da 13.115.221,79 lirası ödenmiştir. Yani B grubunda henüz ödenmemiş sermaye olarak 231.884.778,21 liralık miktar kalmıştır²⁷².

Denizcilik Bankası TAO yönetim kurulu tarafından kurumun bünyesindeki her bir işletme için her yıl iş programları yapılmıştır. Bu programların içeriğine göre harcama miktarları belirlenmiş, beklenen gelirler hesaplanmış, kaç personelin istihdam edileceği belirtilmiş ve yatırım harcamalarının ne kadar olacağı ifade edilmiştir. Dolayısıyla bütçeler oluşturularak finansman sağlanmıştır. Bilindiği üzere bütçe, bir organizasyonun finansal ve organizasyonel amaçlarına ulaşması için öngörülen yolu gösteren kapsamlı bir finansal plandır. Dolayısıyla bütçe, gelecek faaliyet dönemi için işletmenin varmak istediği hedeflere ve uygulamak istediği politikalar temeli üzerinde işletme yönetimi tarafından oluşturulan detaylı planların maddi ve rakamsal olarak ifade eden raporlardır²⁷³. Ancak Denizcilik Bankası TAO 1952 yılı hariç her yıl, özellikle de yılın bitimine doğru, acil durumlar dışında işletmelere ek tahsisatların yapılması yönünde yönetim kurulu kararları çıkmıştır. Bu durum kurumun kaynak yönetimi açısından sıkıntılar doğurmuştur²⁷⁴. Dolayısıyla Denizcilik Bankası TAO'nun bünyesindeki işletmelerin neredeyse hiçbirinde iş programlarının akış süreci sağlıklı ve verimli seyretnemiştir. Bundan dolayı yapılan tahsisat aşırımları veya ek tahsisatlar

²⁶⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1958, s.10.

²⁶⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1959, s.17-18.

²⁷⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.30.

²⁷¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.51.

²⁷² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.11.

²⁷³ Mehmet Gençtürk ve Gülsüm Bağcı, "Şirketlerin Bütçe ve Bütçe Uygulamalarına Genel Bir Bakış: Burdur İlindeki Şirketlere Yönelik Nitel Bir Araştırma", **Muhasebe ve Finansman Dergisi**, (Ocak 2012), s.50.

²⁷⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.4.

normal karşılanmıştır²⁷⁵. Bunların yanında biri merkezde ve on altısı işletmelerde olmak üzere on yedi üniteye müstakil muhasebe tutulmuştur. Merkezdeki Genel Muhasebe Müdürlüğü, işletmelerde sene sonunda çıkarılan kâd'i mizanları birleştirerek yıllık ana bilançoğu çıkarmış ancak farklı işletmelerdeki muhasebe kayıt süreçlerini layıkıyla izleyememiştir²⁷⁶.

2.2.5.2. Ulaştırma Hizmetleri

Denizcilik Bankası TAO'nun ulaştırma hizmetleri; Denizyolları İşletmesi, Denizcilik Bankası Deniz Nakliyatı TAŞ, İstanbul Şehir Hatları İşletmesi, İzmir Liman İşletmesi'ne bağlı İzmir Körfez Hatları ve Van Gölü İşletmesi üzerinden yürütülmüştür.

2.2.5.2.1. Denizyolları İşletmesi

Denizyolları İşletmesi, 1843 yılında Seyribahri isimli buharlı geminin hizmete konulmasıyla faaliyetlerine başlamıştır. Zaman içinde farklı kurumlar çatısı altında ve uygulamalarla faaliyetlerini sürdürmüş ve nihayetinde Denizcilik Bankası TAO bünyesine alınmıştır²⁷⁷.

Denizyolları İşletmesi, 1953 yılı itibariyle iç hatlarda toplam 73 iskele arasında düzenli seferlerle faaliyet göstermiştir²⁷⁸. İşletme, yolcu nakliyatı için kullanılan yaşlı bir gemi filosu devralmıştır. 1953 yılında filoda toplamı 59.767 DWT olan 25 adet aktif geminin yaş ortalaması 33'tür²⁷⁹. Demek ki 1952 yılında filo devralındığında filonun yaş ortalaması 32'dir. Kurumun yönetimine göre, bundan dolayı iyi şartlarda bir taşımacılık hizmeti sunulamamış ve zaman zaman taşıma hizmetleri aksamıştır²⁸⁰. Bir yandan sunulan hizmet aksarken bir yandan da filonun eskiliği yüzünden tamir maliyetleri artmıştır. Tamir maliyetlerinin yanında 1954 yılında yürürlüğe giren 6379 sayılı *Deniz İş Kanunu* gereğince ortaya çıkan yeni maliyetler ve ihrakiyelik kömürün kalitesi zaman zaman düşmesinden kaynaklı yakıt maliyetlerindeki artış²⁸¹ toplam

²⁷⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, *Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu*, s.4.

²⁷⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, *Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu*, s.5-6.

²⁷⁷ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, *Ulaştırmada 50 Yıl*, Ankara, 1973, s.114.

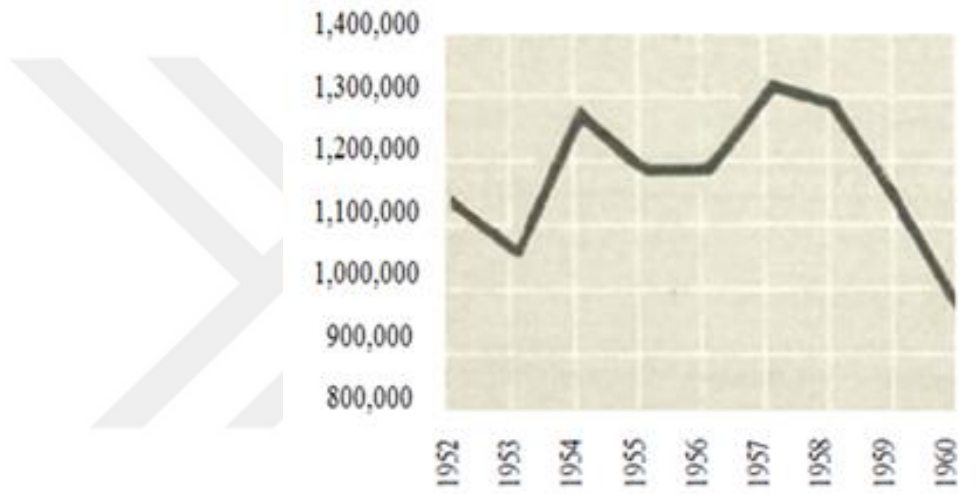
²⁷⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, *Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı*, s.7.

²⁷⁹ Aynı dönemde Norveç'in filosunun yaş ortalaması 10,5 ve Fransa'nınki 11,33'tür. Bknz. TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, *Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı*, İstanbul, 1954, s.10.

²⁸⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, *Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı*, s.7.

²⁸¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, *Denizcilik Bankası TAO Üçüncü Hesap Yılı*, İstanbul, 1954, s.5.

maliyetleri yükseltmiştir. Son olarak yolcu tarifeleri de maliyetleri karşılama noktasında eksik kalmıştır. Öyle ki 1953 yılında 1931 yılındaki yolcu tarifelerinin uygulandığı ve zararına çalışıldığı tespit edilmiştir²⁸². Bu olumsuzlukları aşılması için 1953 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi'ndeki akademisyenlerin de içinde bulunduğu uzman bir heyetin hazırladığı plan doğrultusunda ikisi 'Karadeniz tipi', üçü 'Akdeniz tipi' yolcu ve yükleri beraber taşıyabilen 5 adet gemi Almanya'dan bulunan beş senelik 93,3 milyon marklık krediyle yine Almanya'daki A.G. Weser Tersanesi'ne sipariş edilmiştir²⁸³.



Grafik 3: 1952-1960 Döneminde Denizyolları İşletmesi'nin İç Hatlarda Taşıdığı Yolcu Sayısı

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.14.

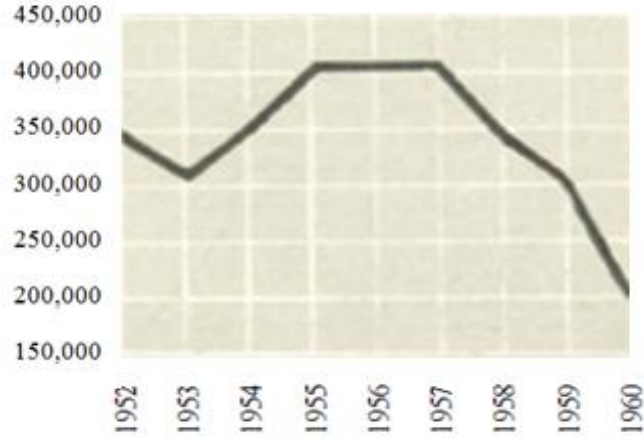
Denizyolları İşletmesi'nin 1952-1960 döneminde iç hatlarda (kabotaj hattı) düzenli seferlerle taşıdığı yolcu sayısını Grafik 3 göstermektedir. Buna göre dönem içinde yolcu sayısında dalgalanmalar olmuştur. Bu dalgalanmalar farklı sebeplerden kaynaklanmıştır. Birincisi, kış mevsiminde fırtınalı havalardan dolayı gemiler iskelelere yanaşamadığından yolcular karayolunu seçmiş²⁸⁴ ve dönem boyunca sorun devam etmiştir. İkincisi ise bu dönemde hızla gelişen karayollarına paralel olarak otomobil ve

²⁸² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.10.

²⁸³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Üçüncü Hesap Yılı**, s.5.

²⁸⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.11.

otobüs gibi karayolları nakil vasıtalarının denizyolu nakliyatıyla etkili bir şekilde rekabet etmiş olmasıdır²⁸⁵.



Grafik 4: 1952-1960 Döneminde Denizyolları İşletmesi'nin İç Hatlarda Taşıdığı Yük Miktarı (Ton)

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.14.

Denizyolları İşletmesi'nin 1952-1960 döneminde kabotaj hattında düzenli seferlerle taşıdığı yük miktarını Grafik 4 göstermektedir. Yük nakliyatı da yolcu nakliyatıyla aynı sebeplerden dolayı dalgalanmalar göstermiştir. Bunun yanında limanlardaki pahalı ve zor yapılan tahmil ve tahliye, mekanize ve organize edilmemiş faaliyetlerden dolayı karayoluyla yapılan kamyon taşımacılığının işletme gemileriyle yarışabilmesi, iç hatlardaki yük nakliyatını olumsuz etkilemiştir. Bu durum dönem boyunca ağırlıklı olarak devam etmiştir. İşletmede iç hatlardaki yük nakliyatı için 16.5 yıl yaş ortalamasına sahip toplamda 6.511 DW'lik 2 adet şilep kullanılmıştır²⁸⁶.

İç hatlardaki yük navlun tarifeleri bir süre maliyetlerin altında yürütülmüştür. 1953 yılında 1931 yılındaki tarifelere göre hayvan taşımacılığı yapıldığı, bundan dolayı tarifelerin maliyetleri karşılama noktasında çok düşük kaldığı ve zararına bu işin

²⁸⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.91

²⁸⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.10-11.

yapıldığı yönetim tarafından tespit edilmiştir²⁸⁷. Ancak özellikle hayvan taşımacılığında, şehirlerdeki et fiyatlarını dikkate alarak hayvan taşımacılığı tarifelerini çok düşük oranlarda arttırılmış veya tarifeleri arttırılmaması yönünde hareket edilmiştir²⁸⁸.

Denizyollarının faaliyet gösterdiği iç hatlarda yasal düzenlemeler de maliyet artışına ve Denizyolları İşletmesi'nin hareket kabiliyetini olumsuz etkilemiştir. İşletmeye ait gemiler uğradığı her iskelede dönemin 5237 sayılı *Belediye Gelirleri Kanunu* gereğince liman işgaliye vergisi ödemiştir. İlgili kanun, azami bir sınır belirlemediği için her belediye farklı ve bazı belediyeler ise yüksek vergi almıştır. Ayrıca 5889 sayılı *Akaryakıtlardan Alınacak Yol Vergisi Kanunu* gereğince gemilerde kullanılan akaryakıtın tonu başına o dönem 50 lira yol vergisi ilave edilmesi maliyetleri arttırmıştır²⁸⁹.

Belediye Gelirleri Kanunu, Demokrat Parti'nin muhalefette olduğu 1948 yılında yürürlüğe girmiştir²⁹⁰. DP iktidara geldikten yaklaşık dört ay sonra 3 Eylül 1950 tarihinde yapılan ilk yerel seçimlerde denize kıyısı olan il ve ilçelerin belediye meclis üyeliklerinin ezici çoğunluğunu²⁹¹, 13 Kasım 1955 tarihli bir sonraki yerel seçimde ise önemli bir bölümünü kazandığından²⁹² olsa gerek ki partili belediyelerinin *Belediye Gelirleri Kanunu* gereğince liman-iskele işgaliye vergisinden mahrum kalmaması için özel durumlar dışında²⁹³ deniz taşımacılığını muaf tutacak herhangi bir yasal düzenleme yapmamıştır.

Akaryakıtlardan Alınacak Yol Vergisi Kanunu ise 1952 yılında I. Demokrat Parti hükümeti döneminde yürürlüğe girmiştir²⁹⁴. Denizcilik Bankası TAO'nun faaliyetlerini zorlayan ve yılda önemli bir tutara karşılık gelen bu vergiden Denizcilik Bankası TAO'nun muaf olması gerektiğini düşünen yönetim kurulu bu konuyu dönemin

²⁸⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.10.

²⁸⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.12-13.

²⁸⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.11-12.

²⁹⁰ **T.C. Resmi Gazete**, "Belediye Gelirleri Kanunu", 9 Temmuz 1948, Sayı. 6953, s. 14345.

²⁹¹ Hikmet Çolak, "Demokrat Parti Döneminde Yerel Seçimler", (**Yayımlanmamış Doktora Tezi**, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2013), s.168-169.

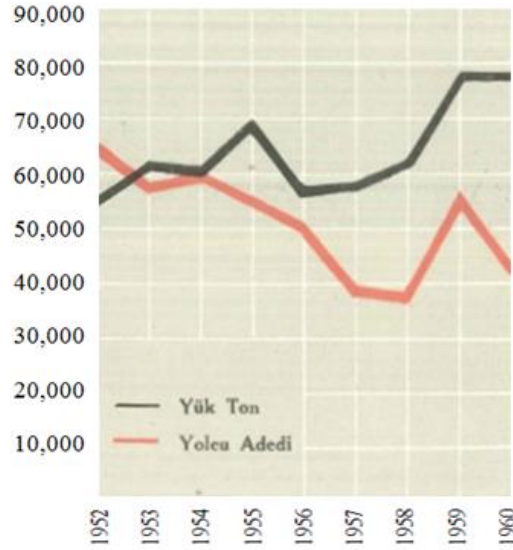
²⁹² Hikmet Çolak, s.293-303.

²⁹³ Fırtına, tamir ve kumanya tedariki gibi özel durumlarda limanlara giren-çıkan veya devlete ait olup ticari işlerde kullanılmayan deniz vasıtalarının vergi muafiyeti. Detaylı bilgi bkznz. **T.C. Resmi Gazete**, "Belediye Gelirleri Kanunu", 9 Temmuz 1947, Sayı. 6953, s. 14347.

²⁹⁴ **T.C. Resmi Gazete**, "Akaryakıtlardan Alınacak Yol Vergisi Kanunu", 29 Şubat 1952, Sayı. 8047, s.2888.

başbakanı Adnan Menderes ile görüşmüştür. Başbakanın tutumu bu konuda olumlu olmuş²⁹⁵ ancak sonra DP iktidarı tarafından herhangi yasal düzenleme yapılmamıştır.

Denizyolları İşletmesi iç hatlarda olduğu gibi dış hatlarda da düzenli yolcu ve yük seferleri yapmıştır. Akdeniz’de üç tane belli başlı hatta aktif faaliyet göstermiştir. Bunlar; İstanbul-Barselona, İstanbul Hayfa ve yaz aylarında aktifleşen Türkiye-Mısır hatlarıdır. Bu hatlar üzerinde yolcu gemilerinin uğradığı limanlar; Pire, Trieste, Venedik, Napoli, Cenova, Marsilya, Barselona, Palma, Larnaka, Beyrut, Hayfa, İskenderiye ve Tripoli olmuştur²⁹⁶. Dış hatlardaki düzenli yolcu taşımacılığının yanında hac ve kruvaziyer seferleri de düzenlenmiştir. Örneğin, 1953 yılında 4 adet hac seferi²⁹⁷ ve 1954 yılında ise hem hac seferleri düzenlenmiş hem de 9 adet kruvaziyer seferi yapılmıştır²⁹⁸.



Grafik 5: 1952-1960 Döneminde Denizyolları İşletmesi’nin Dış Hatlarda Taşıdığı Yolcu ve Yük Miktarı

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.15.

²⁹⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1953 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 28 Mayıs 1953, 146. Toplantı, Karar Sayfa No: 3-4.

²⁹⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.14-15.

²⁹⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.14.

²⁹⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Üçüncü Hesap Yılı**, s.6.

Denizyolları İşletmesi'nin 1952-1960 döneminde dış hatlarda düzenli seferlerle taşıdığı yolcu ve yük miktarını Grafik 5 göstermektedir. Yolcu taşımacılığının dönem boyunca seyri, istisnai iki yıl hariç, aşağı yönlüdür. 1953 yılında dış hatlar yolcu taşımacılığındaki düşüşün nedeni, Yunanistan'da yaşanan devalüasyon sonucu işletmeye ait gemilerdeki tarifelerin yüksek kalmış olmasından kaynaklanmıştır²⁹⁹. 1957 yılında dış hatlardaki yolcuların azalmasının nedenleri, akaryakıt sınırlamaları ve Orta Doğu'daki siyasi olaylardan dolayı turistlerin dış hatlara ilgi göstermemelerinden kaynaklanmıştır³⁰⁰. 1960 yılında yolcu adedinde düşüş yaşanmasının temel nedeni ise yurt dışı seyahatlere sınırlamaların getirilmiş olmasıdır³⁰¹. Genel olarak dış hatlar yolcu sayısındaki düşüşün nedenleri ise kısmi seyahat tahditleri, yabancı şirketlerin rekabeti, kara ve hava nakil vasıtalarının rekabetinden kaynaklanmıştır³⁰².

Denizcilik Bankası TAO, dış hatlardaki yük taşımacılığında şilepçilik ve tankercilik olmak üzere iki alanda faaliyet göstermiştir. Grafik 5'teki siyah renkli eğri bu iki faaliyet sahasının toplamından oluşan yük taşımacılığını 1952-1960 dönemi için göstermektedir. Eğrinin seyrinden görüldüğü üzere, 1956 yılı hariç, genel olarak ya yukarı yönlü ve pozitif seyretmiş ya da sabit kalmıştır. 1956 yılındaki sert düşüşün sebebi ise Süveyş meselesinden dolayı dış hatlardaki vasıtaların iki ay boyunca boştaki kalmalarından kaynaklanmıştır³⁰³. Yük nakliyatı, 1956 yılı sonrası sürekli bir yükselişe geçerek 1960 yılında 80.000 tona yaklaşmıştır.

Şilepçilik alanında düzenli iki hat söz konusudur. Birincisi 1953 yılı itibariyle toplamı 64.918 DW olan 10 şilep ile idare edilen Hamburg, Bremen, Rotterdam, Anvers, Londra ve Hall ile Türkiye limanları arasında aktif olan Kontinan Hattı'dır. İkincisi ise toplamı 5380 DW olan 2 şilep ile idare edilen Türkiye ile Adriyatik limanları arası aktif olan Adriyatik Hattı'dır. Bunlara ek olarak 6300 DW'lik 1 şilep de Akdeniz'de tarifersiz seferler yapmıştır³⁰⁴. 1953 yılı rakamlarına göre bütün şileplerin yaş ortalaması

²⁹⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.15.

³⁰⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1957, s.6.

³⁰¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.15.

³⁰² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.91.

³⁰³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Beşinci Hesap Yılı**, s.7.

³⁰⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.16.

16,5'tir³⁰⁵.

Dış hatlarda çalışan yolcu gemilerinin rakiplerinin konforuyla yarışması için çeşitli iyileştirmeler yapılmıştır. Bunun için filodaki Tarsus gemisinin salon ve kamaraları ıslah edilmiştir. 1954 sezonu için de Adana gemisinin tadilatı temin edilmiş ve yine yıl yılı için İskenderun gemisinin klimatize çalışmaları başlamıştır. Ayrıca gemilerdeki servisin daha iyi olması için 1953 yılında Denizcilik Bankası TAO'ya bağlı olarak hizmete açılan Liman Lokantası'nda meslek ve dil kursları açılmıştır³⁰⁶.

Dış hatlara özen gösterilerek daha çok müşteri çekilmeye çalışılmıştır. Çünkü dış hatlar; alınan hizmet kalitesinin önemsendiği, iç hatlar gibi tekel olarak işletilemeyen ve yoğun rekabetten dolayı dünya piyasasındaki tarifelerin gözetilerek akla yatkın bir politikayla faaliyet gösterilmesi gereken bir piyasa olmuştur.

1950 yılında Kore Savaşı'nın etkisiyle birdenbire artan uluslararası navlunlar, 1953'te savaşın bitimiyle beraber uluslararası ödemeler güçleşince taşımacılık azalmıştır. Buna karşılık, dünya ticaret filosu genişlemiştir. Çünkü Almanya, Japonya gibi ülkeler aktif taşımacılık yaptıkları eski hatlarına yerleşmiştir. Dolayısıyla navlunlarda oransal olarak hızlı düşüşler yaşanmış, miktarsal olarak da önemli azalmalar meydana gelmiştir³⁰⁷.

Limanların zaman zaman iyi işleyememesinden dolayı liman hizmetleri aksamıştır. Bundan dolayı gemilerin kısa sürede çok sefer yapması imkansız hale gelmiştir³⁰⁸. İşletmenin de geniş ve yeterli bir şilep filosu olmadığından dolayı bu olumsuzlukların önüne geçilememiş ve ülke ihtiyacını karşılama noktasında eksiklikler yaşanmıştır. Çünkü işletmeye ait şilep filosu ülke ithalat-ihracatının çok az kısmını karşılayabilmiştir. Bu durum fark edilip şilepçiliğin gelişime müsait ve kârlı bir alan olduğu bilindiği için 1953 yılı içinde 4050'şer tonluk iki şilep satın alınıp hizmete

³⁰⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.10.

³⁰⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.15.

³⁰⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.17.

³⁰⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.18.

konmuştur³⁰⁹. Ertesi yıl Amerika'daki özel sermayeden 7 seneyi kapsayan 14 milyon dolar tutarındaki kredi ile 5 adet şilep satın alınmıştır³¹⁰.

Ülke menfaatlerinin korunması bakımından şilepçilik faaliyetlerine ayrı bir önem verilmiştir. Yerli şilepçiliğin desteklenmesi için kamu kurumları, belediyeler ve KİT'lerin yurt dışından alacağı makine, tesisat ve malzemenin yerli bayraklı gemilerle taşınmasına yönelik karar Maliye Bakanlığı tarafından alınmıştır. Bu karar, adeta Kontinan Hattı'nın teminatı olmuştur³¹¹.

Denizcilik Bankası TAO'nun dış hatlardaki yük taşımacılığında faaliyet gösterdiği diğer alan tankercilik olmuştur. 1953 yılında dış hatlarda kuruma ait 2 adet tanker aktif olarak faaliyet göstermiştir. Biri T2 tipinde yaşı 11 olan 16.548 DW'lik olup Basra Körfezi'nden, diğeri de yaşı 9 olan 3.933 DW'lik daha küçük bir tanker olup Akdeniz tasfiyhanelerinden ülke limanlarına akaryakıt taşımıştır. Denizcilik Bankası TAO ve armatörlere ait tankerler 1954 yılı itibariyle ülkenin akaryakıt ihtiyacının %60'ını karşılayabilmiştir³¹². Hem ülkenin yıldan yıla artan akaryakıt ihtiyacının karşılanması hem de akaryakıt taşımacılığında döviz tasarrufu sağlamak için filoya yeni tankerlerin kazandırılması kararlaştırılmış ve Amerika'dan alınan kredi ile Japonya'daki Uraga Tersanesi'nde 21.300 DW'lik bir tanker sipariş edilmiştir³¹³.

Tankerler aşırı ihtiyaçtan dolayı azami kapasitede çalıştırılmıştır. Bu yıllarda dünya tanker navlunları düşük seyretmiştir. Ama hükümet milli tankerciliği himaye etme amacıyla maliyet esasına göre sözleşmelere izin verdiği için tankercilik kârlı bir alan olarak kalmıştır³¹⁴.

Denizyolları İşletmesi'nin idari bünyesindeki aksaklıklar, masraflarındaki fazlalıklar ve gelirlerindeki yetersizliklerinden dolayı zarar eden bir işletme olmuştur³¹⁵. Özellikle dış hatlarda birçok defa zarar edilmesine rağmen deniz taşımacılık

³⁰⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.18.

³¹⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Üçüncü Hesap Yılı**, s.7-8.

³¹¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.18.

³¹² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.18-19.

³¹³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Üçüncü Hesap Yılı**, s.10.

³¹⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Üçüncü Hesap Yılı**, s.12.

³¹⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.8.

şirketlerinin milli ekonomi üzerindeki olumlu etkileri deniz ticaretinin devamlılığı ve gelişiminden beklenen faydalar göz önünde tutularak bu hatlardan vazgeçilmemiştir³¹⁶.

1960 yılı itibariyle Denizyolları İşletmesi'ne ait 131.228 gross tonajlı 33 adet gemi aktif olmuştur³¹⁷. Aktif 33 gemiden yaşı 20'den küçük olanların sayısı 12'dir³¹⁸. 1960 yılı itibariyle işletmenin filosundaki gemi isimleri; Necat, Erzurum, Tarı, Aksu, Başarı, Ankara, İstanbul, Adana, Etrüsk, Sus, Marakoz, Kadeş Tırhan, Giresun, Ordu, Trabzon, Derince, İskenderun, Samsun, Bandırma, Uludağ, Ayvalık, Gemlik, İzmir, Akdeniz, Ege, Marmara, Karadeniz'dir. Bu gemilerin ortalama yaşı 21,8 olup toplam gros tonajı 119.655'tir³¹⁹.

Denizyolları İşletmesi, devralınan döneme göre hem gemi sayısı ve hem de gemilerin tonajı bakımından artış, gemilerin yaş ortalamasında ise düşüş söz konusudur. İşletme bu bakımdan olumlu gelişme göstermiştir. İşletmenin genişleyen gemi filosuna paralel olarak çalışan personel sayısı da artmıştır. 1959 yılı sonu itibariyle çalışan memur, müstahdem, gemi adamı ve işçi sayısı toplamda 3.265 kişidir³²⁰.

2.2.5.2.1.1. Denizcilik Bankası Deniz Nakliyatı TAŞ'nin Kuruluşu

Denizyolları İşletmesi'nin şileplerle yeterince ilgilenememesi ve uluslararası navlun konferanslarında deniz taşımacılığında Türkiye'nin düzenli seferler yapmaya zorlanmasıyla beraber³²¹ 1 Ocak 1954 tarihinde Denizcilik Bankası TAO bünyesinde Şilepçilik İşletmesi kurulmuştur³²². Bu işletmenin beklenenden daha iyi sonuçlar vermesi üzerine, şirkete dönüştürüldüğünde hem iç hem de uluslararası yük nakliyatında daha aktif bir rol oynayacağı göz önüne alınarak³²³ 10 Ağustos 1951 tarih ve 4/5095 Sayılı Kararname gereğince 18 Haziran 1955 tarihinden itibaren 110.000.000 TL sermaye ile Denizcilik Bankası Deniz Nakliyatı Türk Anonim Şirketi (TAŞ)

³¹⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.8.

³¹⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.3.

³¹⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.90.

³¹⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.169.

³²⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu** s.166.

³²¹ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, **Cumhuriyetin 70 Yılında Ulaştırma ve Haberleşme**, Ankara, 1993, s.106.

³²² T.C. Ulaştırma Bakanlığı, **Cumhuriyetimizin 60. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme**, Ankara, 1983, s.69.

³²³ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, **Cumhuriyetin 70 Yılında Ulaştırma ve Haberleşme**, s.106.

kurulmuştur³²⁴. Hem şilepçiliği hem de tankerciliği bünyesinde barındıran şirket, 21 Mart 1964 tarihinde 440 sayılı *İktisadi Devlet Teşekkülleriyle Müesseseleri ve İştirakler Hakkında Kanun*'unu gereğince kamu iktisadi teşebbüsleri arasında sayılmış, kuruluş ve işleyişi bu kanuna göre yürütülmüştür. Bu kanuna göre şirketin faaliyet konuları;

- İç ve dış sularda her türlü yük, hayvan ve tali olarak yolcu taşımak,
- İç sularda, kara ve havada kombine veya yardımcı her türlü taşıma işlerini yapmak,
- Yurt içinde ve dışında her türlü acentelik ve temsilcilik işlerini yapmak,
- Gemi alım-satımı ve aracılık işlerini yapmak,
- Gemi kiralama ve kiraya verme, her türlü navlun sözleşmelerini her sıfatla yapmak ve muamelelerde aracılık, brokerlik, komisyonculuk işlerini yapmak,
- Her türlü sigorta acenteliğini yapmak, sigorta şirketlerine ortak olmak,
- Yukarıdaki işlere ilişkin diğer işleri yapmak, yaptırmak ve koordine etmek,
- Şirket, ihtiyacı dâhilince taşınmaz mal satın almak, satmak, kiraya vermek, kiralamak, satın aldığı arsa ve arazi üzerinde inşaat yapmak, taşınmaz mallar üzerinde gerek kendi ve gerekse üçüncü kişiler lehine aynı haklar tesis etmek, gemi ipoteği vermek, gemi ipoteği almak ve kaldırmak, şirketin amaç ve faaliyetlerine uygun işler yapmak,

olarak belirtilmiştir³²⁵.

³²⁴ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, *Cumhuriyetimizin 63. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme Hizmetleri*, Ankara, 1986, s.175.

³²⁵ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, *Ulaştırma ve Haberleşme 1983-1990*, Ankara, 1991, s.121

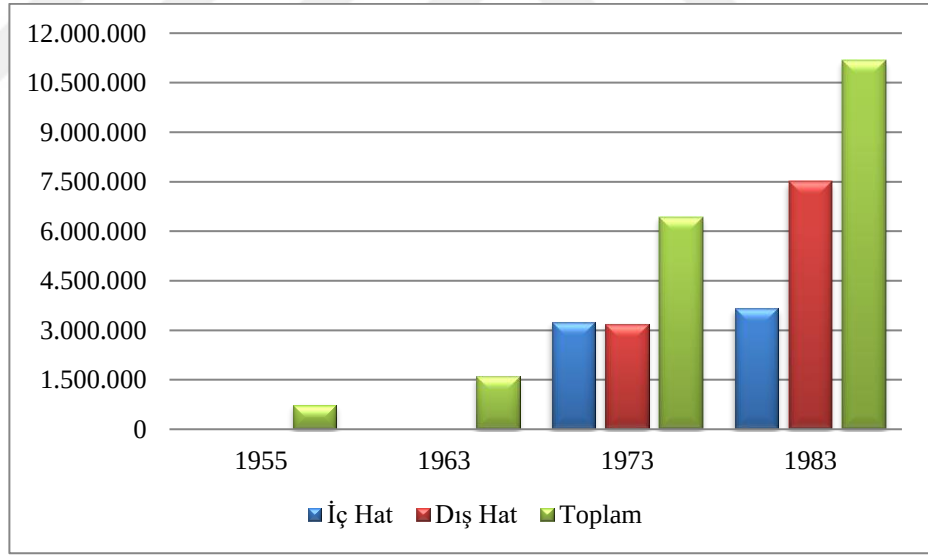
Tablo 3

D.B. Deniz Nakliyatı TAŞ'nin 1955-1983 Dönemi Filosu (Sayı-Ton/Yıl)

	1955	1963	1973	1983
Gemi Sayısı	24	36	54	60
Tonaj (DWT)	154.487	263.137	706.634	1.148.041

Kaynak: T.C. Ulaştırma Bakanlığı, **Cumhuriyetin 70 Yılında Ulaştırma ve Haberleşme**, s.109.

Denizcilik Bankası Deniz Nakliyatı TAŞ'nin 1955-1983 dönemi filosunun durumunu Tablo 3 göstermektedir. 1955 yılında 25 gemi ve 154.487 tonajla (dwt) işe başlayan şirket, dönem sonunda dönem başına göre gemi sayısını 1,5 kat ve tonajını da 6 katın üzerinde arttırarak 1983 yılında 60 gemi ve 1.148.041 tonaja (dwt) sahip olmuştur.



Grafik 6: D.B. Deniz Nakliyatı TAŞ ile 1955-1983 Döneminde Taşınan Yükler (Ton/Yıl)

Kaynak: T.C. Ulaştırma Bakanlığı, **Cumhuriyetin 70 Yılında Ulaştırma ve Haberleşme**, s.109.

DB Deniz Nakliyatı TAŞ ile 1955-1983 döneminde taşınan yükleri Grafik 6 göstermektedir. 1955 ve 1963 yıllarına ait iç ve dış hat yük verileri yoktur. Buna göre 1983 yılında iç hatta taşınan yük miktarı 1973 yılında taşınan yük miktarına göre %13 oranında artış kaydederken, aynı dönemde dış hatlarda taşınan yük miktarında %135 oranında bir artış olmuştur. Taşınan toplam yükte ise her dönem bir önceki dönemde taşınan yük miktarını katlamıştır. 1963 yılında 1955 yılına göre %118, 1973 yılında 1963 yılına göre %301 ve son olarak 1983 yılında 1973 yılına göre %74 oranında artmıştır. Bu sonuçlar şirketin ülke ihtiyaçlarını karşılama noktasında ne kadar önemli olduğunu göstermektedir.

Denizcilik Bankası Deniz Nakliyatı TAŞ hem gemi sayısı ve tonaj bakımından hem de iç ve dış hatlarda taşınan toplam yükler bakımından 1955-1983 döneminde gelişimini hızlı bir sürdüren bir şirket olmuştur. Şirket, 20 Mayıs 1983 tarihinde Resmi Gazete’de yayınlanan 60 Sayılı İktisadi Devlet Teşekkülleri ve Kamu İktisadi Kuruluşları Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (KHK) ile KİT’lerin karma ekonominin kurullarına göre yönetilmesi, kârlılık ve verimlilik ilkeleri doğrultusunda sermaye birikimine yardım etmeleri gerektiği belirtilerek³²⁶ Türkiye Denizcilik Kurumu’nun bağlı ortaklığı haline getirilmiştir³²⁷.

2.2.5.2.2. İstanbul Şehir Hatları İşletmesi

İstanbul Şehir Hatları İşletmesi, yabancıların boğazda vapur çalıştırmasını hoş karşılamayan Osmanlı yönetiminin³²⁸ 1844 yılında Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi’ni kurmasıyla ilk faaliyetlerine başlamıştır. Dönemler itibariyle farklı isimler altında faaliyetlerine devam etmiş ve nihayetinde Denizcilik Bankası TAO’nun bünyesine katılmıştır.

Denizcilik Bankası TAO, İstanbul Şehir Hatları İşletmesi’ni birçok sorunuyla beraber devralmıştır. Bu sorunlardan birincisi, Denizcilik Bankası TAO öncesi maliyetlerin çok altında olan tarifeler uygulanmıştır. 1939 yılından 1953 yılına kadar

³²⁶ T.C. Resmi Gazete, “İktisadi Devlet Teşekkülleri ve Kamu İktisadi Kuruluşları Hakkında Kanun Hükmünde Kararname”, 20 Mayıs 1983, Sayı.18052, s.1-2.

³²⁷ T.C. Resmi Gazete, “İktisadi Devlet Teşekkülleri ve Kamu İktisadi Kuruluşları Hakkında Kanun Hükmünde Kararname”, s.20.

³²⁸ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, *Ulaştırmada 50 Yıl*, Ankara, 1973, s.118.

tarifelerde %40 artışa rağmen farklı kalemlerdeki girdi maliyetlerinde %300-600 arasında artış olmuştur³²⁹. İkincisi, yaş ortalaması yüksek ve eski teknolojik özelliklere sahip bir filo devralınmıştır. İşletmeye ait 50'nin üzerinde geminin 21 tanesi hariç tutulduğunda filonun ortalama yaşı 46 olmuştur. Aynı filonun arabalı gemilerden 4 tanesi, diğer gemilerden ise 8 tanesi motorludur. Geri kalanlar da kömürle çalışan, istimli ve ağır masraf çıkaran gemilerdir³³⁰. İşletme birçok eksikliğine ve paraya ihtiyaç duymasına rağmen hükümet otoritesini temsil edenlerle Denizcilik Bankası TAO memurlarına ve işçilerine yönelik ücret muafiyetinin yanında öğrenci, basın mensubu ve erlere yapılan indirimde devam etmiştir³³¹.

İşletmenin daha iyi noktalara gelmesi için önemli adımlar atılmıştır. İlk tarifelerden başlanarak 1954 yılında çeşitli hatların tarifesinde %10 ile %35 arasında zam yapılmıştır³³². 1956 yılında Denizcilik Bankası TAO'ya ait tersanelerde inşa edilmiş 750 kişilik Çengelköy yolcu gemisi, 44 otomobillik Kabataş ve 54 otomobillik Karamürsel gemisi hizmete konmuştur³³³. 1958 yılında 3 adet araba vapuru ile 5 adet şehir hattı gemisi hizmete başlamıştır³³⁴. 1959 yılında tersanelerde inşa edilen 1 adet 750 kişilik şehir hattı gemisi, 2 adet 150'şer tonluk liman su gemisi ve 1 adet 1225 HP'lik romorkör hizmete girmiştir. Aynı yılda bütün bunların yanında İngiltere'den 1 adet kurtarma gemisi satın alınarak hizmete başlamıştır³³⁵. 1959 yılında, Şirket-i Hayriye ve AKAY İdaresi'nden intikal eden 30 adet gemiden 26'sı tamir ettirilerek hizmete konmuştur. Aynı yılda Denizcilik Bankası TAO'ya ait bir tersanede inşa edilen 1 adet 750 kişilik şehir hattı gemisi hizmete girmiştir³³⁶.

³²⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.23.

³³⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Üçüncü Hesap Yılı**, s.14.

³³¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1952 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 22 Mayıs 1952, 26. Toplantı, Karar Sayfa No: 3.

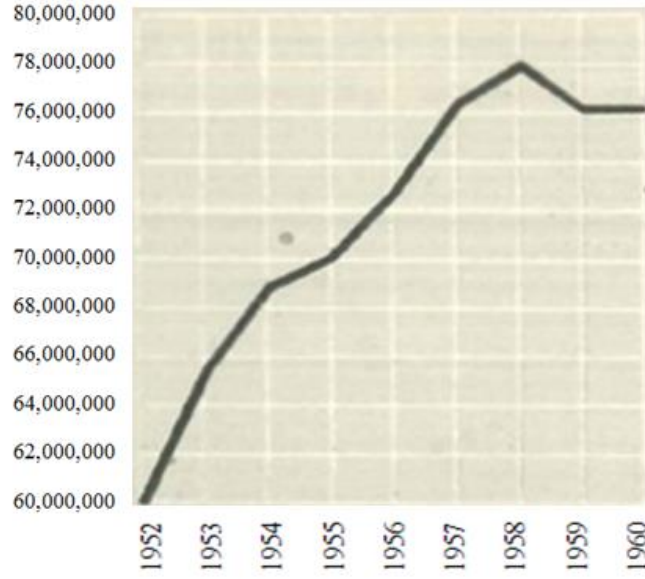
³³² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1954, s.14.

³³³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1956, s.8.

³³⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1958, s.8.

³³⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1959, s.6.

³³⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1959, s.10.

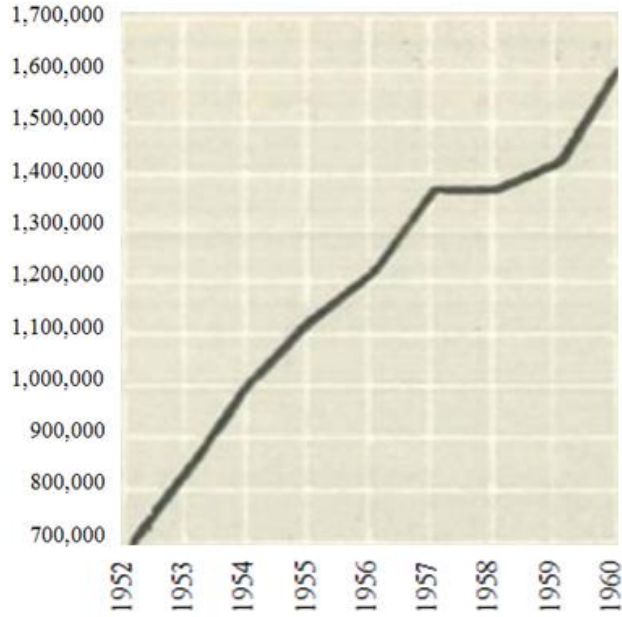


Grafik 7: İstanbul Şehir Hatları İşletmesinin 1952-1960 Döneminde Taşıdığı Yolcu Sayısı

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.19.

İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'nin 1952-1960 döneminde düzenli seferlerle taşıdığı yolcu sayısını Grafik 7 göstermektedir. Denizcilik Bankası TAO'nun işletmeyi devraldığı 1952 yılından 1958 yılına kadar taşınan yolcu sayısı, hızlı ve sürekli olarak artmıştır. 1958 yılından sonraki düşüş; birçok yeni yolun yapılması, motorlu araç sayısının hızlıca artması, trafik istikametlerinde büyük değişmelerin yaşanması ve halkın küçük fiyat farklarına bakmayarak süratli vasıtaları tercih etmesinden kaynaklanmıştır³³⁷.

³³⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.113.



Grafik 8: İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'nin 1952-1960 Döneminde Taşıdığı Araç Sayısı

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.19.

İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'nin 1952-1960 döneminde düzenli seferler üzerinden araba vapurlarıyla taşıdığı araç sayısını Grafik 8 göstermektedir. Taşınan araç sayısı 1957 yılına kadar sürekli artmış, artış istikrarı 1958 yılında korunmuş ve sonraki yıllarda artış eğilimi devam etmiştir. Grafik 8, Grafik 7 ile beraber yorumlandığında 1958 yılı sonrasında motorlu taşıt sayısındaki artışın kendini iyice hissettirmesine bağlı olarak taşınan araç sayısının artışına neden olduğunu söylemek mümkündür.

İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'nin 1960 yılında 62 tanesi yolcu, 12 tanesi de araba vapuru olmak üzere toplam 74 gemilik filoya sahip olmuştur. Yaş ortalaması 30 olan bu gemiler toplamda 33.867 gros tona ulaşmıştır³³⁸. İşletmenin 1960 yılında sahip olduğu filo, 1952 yılında devralınan filoya göre nispeten gençleştirilmiştir. 1959 yılı sonu itibariyle işletmede çalışan memur, müstahdem, gemi adamı ve işçi sayısı

³³⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.107.

toplamda 2.968 kişidir³³⁹.

İstanbul Şehir Hatları İşletmesi, dönem itibariyle yapılan birçok iyileştirme, modernleştirme ve düzenlemeye rağmen 1960 yılı itibariyle hâlen birçok eksikliğe sahip olmuştur. Bu eksiklikler; işletmenin uğradığı iskelelerin %55'inin ahşap ve özellikle Boğaziçi ve Haliç iskelelerinin bu vasıfta olması sebebiyle sürekli masraflı tamirata ihtiyaç duyması, gemilerin birinde radarın yedi tanesinde de telsiz telefonların çalışmaması³⁴⁰, filonun yaş ortalamasının hâlen yüksek kalması³⁴¹, nüfusun büyük ölçüde artmasına karşılık belirli saatler dışında vapurların kapasitelerinin çok altındaki yolcu miktarları ile çalışarak ciddi külfetlere neden olması³⁴², işletmenin masraf kalemlerini oluşturan maliyetlerin artış oranı karşısında yolcu ve araba vapuru tarifelerinin artış oranının çok düşük kalması ve bunun sonucunda da gelirlerdeki artışın genel masraflar karşısında %82 oranında düşük kalması³⁴³, 152 tanesi otomobil ve 23.289 tanesi yolcu olmak üzere muhtelif şahıslara 23.441 adet bedava seyahat izninin işletmeye külfet yüklemesi, personel sayısında gereksiz bir şişkinliğin olması, malzeme sarfiyatının gereği gibi kontrol edilememesi³⁴⁴, işletmenin güzergah tarifesinin iyi düzenlenememiş olmasından kaynaklı işletmenin faaliyetlerinin geniş bir sahaya yayılarak maliyetlerde büyük artışlara yol açması ve işletmenin kamu hizmeti görmesi nedeniyle tarifelere hakim olamaması olarak sıralamak mümkündür³⁴⁵.

2.2.5.2.3. İzmir Körfez Hatları

İzmir'de yolcu taşımacılığı şehrin gelişmesine paralel olarak doğan ihtiyaç üzerine 1884 yılında Şirket-i Hamidiye'nin kurulmasıyla başlamıştır. Zaman içinde farklı isim ve uygulamalar altında faaliyetlerine devam etmiş³⁴⁶ ve nihayetinde Denizcilik Bankası TAO'nun bünyesine katılmıştır. Burada da İzmir Liman İşletmesi'nin içinde faaliyet göstermiştir. Denizcilik Bankası TAO, İzmir Körfez

³³⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.166.

³⁴⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.106.

³⁴¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.107.

³⁴² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.9.

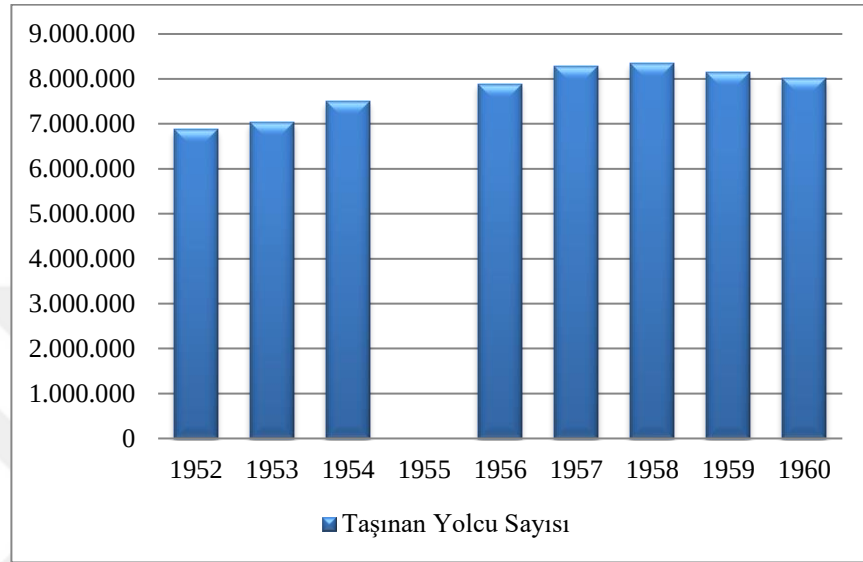
³⁴³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.110.

³⁴⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.9.

³⁴⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.113.

³⁴⁶ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, **Ulaştırmada 50 Yıl**, s.122.

Hatları'nı 7 adet vapurla devralmıştır³⁴⁷. İzmir Körfez Hatları, İzmir'in muhtelif semtlerine günlük yolcu taşıma hizmetini yerine getirmiştir. 1953 yılında hatlardaki tarifelerin 1939 yılından beri sabit kaldığı tespit edilmiştir. İlgili tarifeler maliyetleri karşılamakta eksik kalmış ve işletmeyi zarara sokmuştur³⁴⁸.



Grafik 9: 1952-1960 Döneminde İzmir Körfez Hattında Taşınan Yolcu Sayısı

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Üçüncü Hesap Yılı**, s.17; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Altıncı Hesap Yılı**, s.8; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yedinci Hesap Yılı**, s.10; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Sekizinci Hesap Yılı**, s.18; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.23.

1952-1960 döneminde İzmir Körfez Hattı'nda düzenli seferlerle taşınan yolcu sayısını Grafik 9 göstermektedir. 1955 yılına ait veri yoktur. Grafiğe göre 1952 yılından 1959 yılına kadar taşınan yolcu sayısında sürekli bir artış olmuştur. 1959 yılı ve sonrasında taşınan yolcu sayısında düşüş yaşanmıştır. Bu düşüşe belirgin bir sebep olarak taşımacılık faaliyeti gösteren diğer işletmelerde olduğu gibi karayolları taşımacılığının etkili rekabetini göstermek mümkündür.

³⁴⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Devir Bilançosu ve Tasfiye Kurulu Raporu**, s.14.

³⁴⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.28-29.

1960 yılı itibariyle İzmir Körfez Hattı'nda kullanılan 7 geminin ortalama yaşı 27,7'dir. Gemilerin en yaşlısı 56, en genci ise 9 yaşındadır. Bundan dolayı işletmeye ait filonun yaş ortalaması oldukça yüksek kalmıştır. Bu da tamir masraflarının artmasına, gemilerin tamirde kalma süresinin uzamasına³⁴⁹ ve tamir süresi boyunca kazanılacak olası gelirlerden mahrum kalınmasına neden olmuştur.

2.2.5.2.4. Van Gölü İşletmesi

Van Gölü'nde denizcilik faaliyetleri İlk Çağ'a kadar gitmektedir. O dönemden sonra iskeleler arasında faaliyet gösteren çeşitli deniz araçlarına her dönemde rastlanmıştır³⁵⁰. Gölde yapılan denizcilik faaliyetleri dönemler itibariyle Denizcilik Bankası TAO'nın öncül kurumları çatısı altında süregelmiştir. Van Gölü İşletmesi, Denizcilik Bankası TAO tarafından devralındığında Denizcilik Bankası TAO kuruluş kanunun 6. maddesi gereği işletmeyi özel kanununa göre işletmekle görevli olmuştur. İşletme, Denizcilik Bankası TAO çatısı altında yolcu ve yük nakliyatının yanında antrepoculuk, atölye faaliyetleri, otelcilik, otobüsle yolcu nakliyatı³⁵¹, balıkçılık üretimi ve satışı yapılmıştır³⁵².

Van Gölü İşletmesi Denizcilik Bankası TAO tarafından devralındıktan sonra işletmenin daha verimli hale getirilmesi için önemli çalışmalar yapılmıştır. Göl üzerindeki ulaşımın daha düzenli ve sistemli çalışması için Van, Erciş ve Tuğ İskeleleri ile gemilere yerleştirmek üzere 9 adet telsiz telefon satın alınmıştır³⁵³. Özellikle kış mevsiminde gölde nakliyat tercih edilmediği için mevsim şartlarına göre sefer sayıları ayarlanmıştır³⁵⁴. 1957 yılında artan iş hacminden dolayı 1 adet gemi daha hizmete konmuştur³⁵⁵.

³⁴⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.77-78.

³⁵⁰ Mehmet Demirtaş ve Oktay Subaşı, **Osmanlıdan Cumhuriyete Van Gölü'nde Denizcilik Tarihi**, İstanbul: Mega Basım Yayın, 2015, s.13-14.

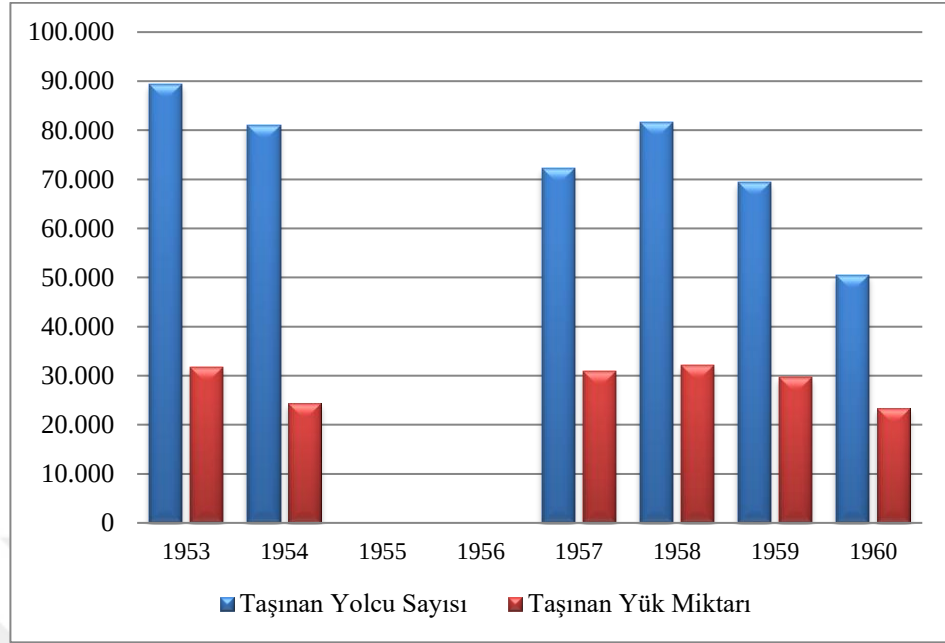
³⁵¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1954, s.20.

³⁵² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1954, s.13.

³⁵³ Volkan Tunç, "1946-1960 Yılları Arasında Van Gölü Havzası'nda Kamu Yatırımları ve Harcamaları", **(Yayımlanmamış Doktora Tezi**, Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019), s.98.

³⁵⁴ Tunç, s.101.

³⁵⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1957, s.9.



Grafik 10: 1953-1960 Döneminde Van Gölü İşletmesi'nde Taşınan Yolcu ve Yük Miktarı (Adet-Ton/Yıl)

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.20; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Üçüncü Hesap Yılı**, s.13; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yedinci Hesap Yılı**, s.11; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Sekizinci Hesap Yılı**, s.19; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.26.

1953-1960 döneminde Van Gölü İşletmesi'nde düzenli seferlerle taşınan yolcu sayısını ve yük miktarını Grafik 10 göstermektedir. 1955 ve 1956 yıllarına ait veri yoktur. Grafiğe göre yolcu ve yük nakliyatındaki artış ve azalışlar beraber hareket etmiştir. Yani, yolcu sayısının arttığı (azaldığı) yıl, yük miktarı da artmıştır (azalmıştır). 1958 yılı sonrasında azalan yolcu ve yük nakliyatının başlıca sebebi Kurtalan, Muş ve Tatvan-Van karayollarının trafiğe elverişli hale gelmesiyle kara vasıtalarından yararlanılarak bu şehirler arasında doğrudan nakliyat yapılmasından kaynaklanmıştır³⁵⁶.

³⁵⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Sekizinci Hesap Yılı**, s.20.

Verimli hale gelmesi için atılan bütün adımlara rağmen Van Gölü İşletmesi zarar eden bir işletme olmuştur. 1958 yılı bütçe görüşmelerinde işletmenin 1952-1956 döneminde tahakkuk eden zararlarının karşılanması için Denizcilik Bankası'na ödenmek üzere 2.789.424 lira tahsisat konulmuştur. Benzer şekilde 1959 yılı bütçe görüşmelerinde 1957 yılı için 790.554 lira ve 1960 yılı bütçe görüşmelerinde ise 1958 yılı için Denizcilik Bankası'na ödenmek üzere 949.233 lira tahsisat konulmuştur³⁵⁷. İşletmenin 1959 zararına karşılık 1961 bütçesinde herhangi bir tahsisat yapılmamıştır³⁵⁸. 1960 yılı zararına karşılık tahsisat söz konusu ancak net bir rakam yoktur. Çünkü hükümet, *hükümetçe ittihaz edilen tedbirler dolayısıyla zarara uğrayan iktisadi devlet teşekkülleri ve benzer müesseselere yapılacak yardımlar* adı altında birçok işletmeye ayrılan ödeneğin toplamını 1962 yılı bütçesine koymuştur³⁵⁹.

Van Gölü İşletmesi 1960 yılı itibariyle de 7 adet gemiyle hizmetlerini yürütmüştür³⁶⁰. İşletmede 1959 yılı sonu itibariyle çalışan memur, müstahdem, gemi adamı ve işçi sayısı toplamda 164 kişidir³⁶¹.

2.2.5.3. Liman Hizmetleri

DP döneminde Denizcilik Bankası TAO'ya bağlı faaliyet gösteren liman hizmet birimleri İstanbul Liman İşletmesi, İzmir Liman İşletmesi, Trabzon Liman İşletmesi ve Giresun Liman İşletmesi'dir.

2.2.5.3.1. İstanbul Liman İşletmesi

İstanbul Limanı'nın tarihi milattan önce 660-658 arası dönemde Megaralıların tarafından kurulan Bizantion'a kadar gitmektedir. Liman tarihsel süreç içinde Bizans, Latinler ve Osmanlılar döneminde Haliç-Sirkeci-Eminönü bölgesinde kurulan irili ufaklı limanların birikimi üzerinde inşa olmuştur³⁶². Denizcilik Bankası TAO'ya

³⁵⁷ Volkan Tunç, s.104.

³⁵⁸ T.C. Kurucu Meclis, Tutanak Dergisi, Dönem: 3, Cilt. 1, Birleşim: 2, 20.02.1961 içinde Gider Bütçeleri, s.189.

³⁵⁹ Cumhuriyet Senatosu, Tutanak Dergisi, Dönem: 1, Cilt. 1, Birleşim: 28, Toplantı: 1, 02.02.1962 içinde "Büyük Millet Meclisi 1962 Malı Yılı Bütçe Teklifine Ait Gerekçe", s.87 ve aynı bütçe içinde "Gider Bütçeleri", s.227

³⁶⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.26.

³⁶¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.166.

³⁶² Müller-Wiener, s.2-42.

devredilene kadar geçen uzun zaman diliminde farklı isim ve uygulamalarla faaliyetlerine devam etmiştir³⁶³.

Denizcilik Bankası TAO, çağının gerisinde bir İstanbul Liman İşletmesi devralmıştır. Devir öncesi çeşitli cins eşyalar için antrepo ve ambarlama sahalarına sahip olmayan işletmenin limandaki boşaltma işi de o döneme kadar mekanize olamamıştır. Limana yanaşan gemiler, Avrupa'daki limanların önemli bir kısmına göre daha çok beklemek zorunda kalmıştır. Bundan dolayı yabancı armatörler Türkiye'ye yaptıkları nakliyat navlunlarında artışa gitmiştir³⁶⁴. Diğer taraftan, işletme yükleme-boşaltma tekel hakkına sahip olmasına rağmen ilk zamanlar sadece boşaltma faaliyetini yapabilmıştır³⁶⁵.

İşletmenin hizmetler noktasında ileri taşımak için yıllar itibariyle çeşitli müdahaleler yapılmıştır. 1953 yılında hem ticari eşyanın boşaltma kapasitesi arttırmak hem de liman hizmetlerinin mekanizasyonunu iyileştirmeler yapılmıştır. Boşaltma kapasitesi, 1952 yılında günlük 2.445 tonken, 1953 yılında 2.825 tona yükselmiştir. Kullanılan deniz vasıtalarının hem sayısı hem de kapasitesi arttırılmıştır. 1951 yılında işletmeye ait toplam 33.039 tona sahip 502 deniz vasıtası varken 1953 yılında toplam 38.114 tona ve 586 adete yükselmiştir. Aynı yılda 100 ton kaldırma kapasitesine sahip 1 adet yüzen vinç, 10'ar tonluk 2 adet yüzen vinç, 5'er tonluk 12 adet kara vinci ve 20 adet istif makinesi alınmıştır³⁶⁶. 1954 yılında limanın boşaltma kapasitesi arttırılmış, yeni ambar sahaları temin edilmiş ve 38 yeni sac layter hizmete konulmuştur³⁶⁷. 1956 yılında Salıpazarı tesislerinin bir bölümü hizmete girmiştir. Bu yeni tesis, işletmenin randımanı ve rantabilitesi bakımından olumlu bir gelişme olmuştur³⁶⁸. 1957 yılında liman alanı genişletilmiş, limanda 8 adet elektrikli vinç hizmete konularak 1.265 mavna günü ve 632 romorkör seferinden tasarruf sağlanmıştır. Ayrıca iki adet 10'ar tonluk

³⁶³ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, **Ulaştırmada 50 Yıl**, s.129.

³⁶⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.24-25. Ayrıca Limandaki tahmil ve tahliye konusunda yaşanan güçlükler basına da yansımış ve limana gelen gemis sayısının her geçen gün arttığı belirtilmiştir. Bknz. **Cumhuriyet**, "Yükleme boşaltma güçlüğünden limanda 40 şilep birikti", 18 Eylül 1953, s.1.

³⁶⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.24-25.

³⁶⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.26-27.

³⁶⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Üçüncü Hesap Yılı**, s.15.

³⁶⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Beşinci Hesap Yılı**, s.8.

prizman hizmete konulmuştur³⁶⁹. 1958 yılında liman alanı biraz daha genişletilmiştir. Toplam 24.000 metrekarelik kapalı alan elde edilmiştir. Bu çalışma işletmenin faaliyet verilerine de yansımıştır. 1957 yılında 142 gemi yanaştırılıp 54.000 tonluk eşya boşaltılan sahaya 1958 yılında 176 gemi yanaştırılıp 64.619 tonluk eşya boşaltılmıştır. Aynı yılda Bayındırlık Bakanlığı tarafından verilen 3 ton kaldırma kuvvetinde 2 adet istif ve taşıma vasıtasının yanında tersanelerde inşa edilen 1 adet 150 tonluk su layteri hizmete konulmuştur³⁷⁰. 1959 yılında Salıpazarı'nda yaptırılan 2 antrepo hizmete açılmıştır. Böylece 28.000 m² kapalı ve 20.000 m² açık ambarlama yeri ile 600 m uzunluğunda bir rıhtım elde edilmiştir. Aynı yılda bu ambarlama sitesine 178 gemi yanaştırılmış ve sundurmalara 91.931 ton ticari eşya alınmıştır. Ayrıca Hasköy'de 2.000 m²'lik tek katlı bir ambar inşa edilmiş ve hizmete açılmıştır. Yine aynı yılda İstinye ve Hasköy tersanelerinde inşa edilen 2 adet su gemisi hizmete konulmuştur³⁷¹. 1960 yılında Salıpazarı'ndaki ambar binalarının tamamının inşaatı bitmiş ve geçici olarak işletmenin kullanımına sunulmuştur. Böylece 600 metre rıhtım ile 32.000 m² ve 20.000 m² iki adet açık ambarlama sahası faaliyete açılmıştır. 1960 yılında bu ambarların önüne 167 adet gemi yanaştırılmış ve 100.000 tonun üzerinde eşya boşaltılmıştır³⁷². İşletme olarak yürüttüğü bu faaliyetleri 1959 yılı sonu itibarıyla memur, müstahdem, gemi adamı ve işçi olmak üzere toplamda 4.666 personelle gerçekleştirmiştir³⁷³.

³⁶⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Altıncı Hesap Yılı**, s.8.

³⁷⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yedinci Hesap Yılı**, s.8.

³⁷¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Sekizinci Hesap Yılı**, s.11-12.

³⁷² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.18.

³⁷³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.166.



Grafik 11: İstanbul Liman İşletmesi'nin 1952-1960 Dönemindeki Toplam Yükleme, Boşaltma ve Aktarma Faaliyeti (Ton)

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.18.

İstanbul Liman İşletmesi'nin 1952-1960 dönemindeki toplam yükleme, boşaltma ve aktarma faaliyetini Grafik 11 göstermektedir. İşletme, kanuni yükümlülüklerinin yanında askeri yükleme-boşaltma, zaman zaman da Haydarpaşa ve Derince iskelelerinin çeşitli liman hizmetlerini yerine getirmiştir³⁷⁴. Bundan dolayı 1952 yılında 2.200.000 tonun altında gerçekleşen yükleme-boşaltma ve aktarma faaliyetleri yıllar itibariyle önemli değişiklikler göstermiştir. 1955 yılına kadar bu faaliyetler ortalama olarak 2.400.000 tonun üzerinde seyretmiştir. 1956 yılında sert bir düşüşe geçerek 2.000.000 tonun altına düşmüş ve sonraki yıllarda da bu rakama yakın bir ortalama ile faaliyetlerini sürdürmüştür. Bu durum; 1954 yılında genişletme çalışmalarına başlanan Haydarpaşa İskelesi'nin³⁷⁵ ilk aşamasının bitmiş olması, Süveyş meselesinden ötürü dış hatlardaki vasıtaların iki ay boyunca boşa kalmaları sonucu

³⁷⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.23.

³⁷⁵ Nadir Yurtoğlu, "Cumhuriyet Döneminde Türkiye'de Liman ve İskele Politikaları (1923-1960)", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, (Güz 2019), s.530.

limanlara yük taşınamamış olması³⁷⁶ ve ülkedeki karayollarının gelişimine paralel olarak kara vasıtalarıyla yük taşımacılığı faaliyetinin artmasından kaynaklanmıştır.

İstanbul Liman İşletmesi dönem itibariyle önemli ilerlemeler kaydetmiş ancak 1960 yılı itibariyle hâlen birçok eksikliğe sahip olmuştur. İşletme, yasal mevzuatın tarif ettiği rolün de etkisiyle yükleme, boşaltma ve aktarma faaliyetlerinde maliyetlerin altında çalışmıştır. Tarifeler gerçekçi maliyet bir maliyet sistemiyle uygulanamamıştır. Bununla beraber personel, malzeme, işçilik ve tamir masrafları konusunda gereken titizlik gösterilmemiştir³⁷⁷. Son olarak işletmede yükleme, boşaltma ve aktarma işleri büyük ölçüde insan gücüne bağlı kalmaya devam etmiştir³⁷⁸. İşletmenin 1960 yılı itibariyle kullandığı makineli deniz vasıtalarının sayısı 94, makinesiz deniz vasıtalarının sayısı ise 396 olmuştur. Yani makineli deniz vasıtaları, toplam deniz vasıtalarının ancak %19'u kadar olabilmıştır. Kullanılan bu makineli ve makinesiz deniz vasıtalarının da önemli bir kısmı teknik ömürlerini doldurmuş olduğundan faaliyetlerin devamı için her yıl büyük tamir masraflarına yol açmıştır³⁷⁹.

İşletmede sunulan hizmetlerden ambarlama, rıhtım, şamandıra, palamar, kılavuzluk ve farklı liman hizmetleri kârlı işler olmasına rağmen özellikle yükleme, boşaltma ve aktarma faaliyetlerinden kaynaklı olumsuz sonuçlar işletmenin zarar etmesine yol açan başlıca neden olmuştur³⁸⁰.

2.2.5.3.2. İzmir Liman İşletmesi

İzmir Limanı'nın tarihi M.Ö. 1000'li yıllarda kurulan İyonya Devleti'ne kadar uzanmaktadır³⁸¹. Güzelyalı ile Sazburnu (Papaz) arasını birleştiren hattın doğusunda kalan kısmı oluşturan³⁸² liman, tarihsel süreç içerisinde farklı isim ve uygulamalar çatısı altında faaliyetlerini sürdürmüş ve 1952 yılından itibaren Denizcilik Bankası TAO'nun

³⁷⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Beşinci Hesap Yılı**, s.7.

³⁷⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.7.

³⁷⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.72.

³⁷⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.66.

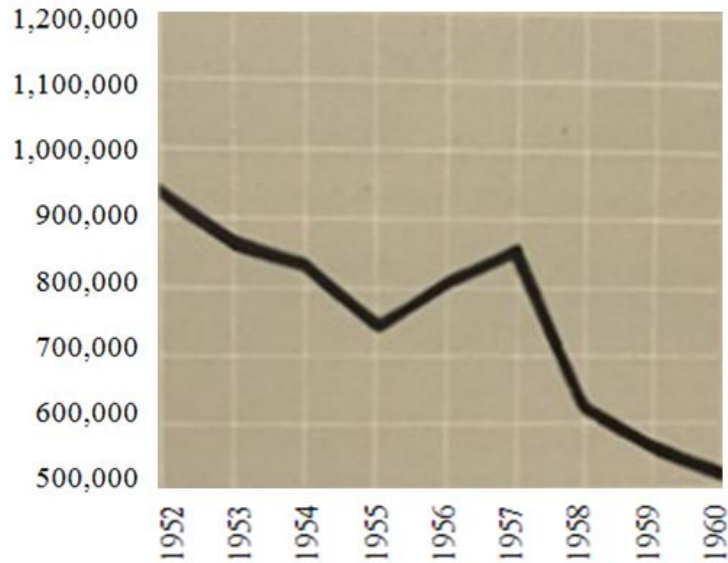
³⁸⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.71.

³⁸¹ Umut Uysal, "II. Dünya Savaşı Yıllarında İzmir Limanı ve Limanın Kente Sosyo Ekonomik Etkisi", **(Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2017), s.3.

³⁸² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.73.

çatısı altına girmiştir³⁸³. Denizcilik Bankası TAO az sayıda makineli deniz vasıtasına sahip, daha çok insan gücüne bağlı olarak liman faaliyetleri yürüten, tarifelerin altında bir maliyet sistemi uygulayan bir limana göre çok sınırlı ambarlama sahalarına sahip olan ve zarar eden bir İzmir Liman İşletmesi devralmıştır³⁸⁴.

İzmir Limanı gelişime açık bir liman olduğundan dolayı devirden sonra ilk iş olarak limandaki açık ve kapalı sahaları genişletilmiştir. İşletme devralındığında, işletmenin 11.703 metrekare kapalı ve 293 metrekare de açık sahası vardır. Kapalı ambar sahası 1952 yılında 13.703, 1953 yılında 17.563³⁸⁵ ve 1954 yılında 19.537 metrekareye³⁸⁶ çıkarılmıştır. Limanın açık sahası ise 1952 yılında 17.446³⁸⁷ ve 1954 yılında 17.446 metrekareye çıkarılmıştır³⁸⁸. Ayrıca, işletmenin vasıta envanterine 1953 yılında 18 yeni yükleme-boşaltma vasıtası eklenmiştir. Bundan dolayı 1952 yılına kadar günde azami 3000 ton yükleme-boşaltma kapasitesine sahip olan işletmenin 1953 yılındaki günlük azami yükleme-boşaltma kapasitesi 5000 tona çıkmıştır³⁸⁹.



Grafik 12: 1952-1960 Döneminde İzmir Liman İşletmesi'nin Yükleme ve Boşaltma Faaliyeti (Ton)

³⁸³ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, *Ulaştırmada 50 Yıl*, s.122.

³⁸⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, *Denizcilik Bankası TAO Üçüncü Hesap Yılı*, s.16-17.

³⁸⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, *Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı*, s.28.

³⁸⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, *Denizcilik Bankası TAO Üçüncü Hesap Yılı*, s.17.

³⁸⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, *Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı*, s.28.

³⁸⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, *Denizcilik Bankası TAO Üçüncü Hesap Yılı*, s.17.

³⁸⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, *Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı*, s.28.

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.24.

İzmir Liman İşletmesi'nin 1952-1960 dönemine ait yükleme-boşaltma faaliyetinin seyrini Grafik 12 göstermektedir. İşletmede 1952 yılında 900.000 tonun üzerinde yükleme-boşaltma yapılmışken 1955 yılına kadar sürekli bir düşüş sergileyerek 800.000 tonun altına inmiştir. Bu durumun belirgin sebeplerinden biri kara yollarının gelişimiyle beraber kara vasıtalarıyla yapılan yük nakliyatı olmuştur. Yükleme-boşaltma faaliyetlerindeki düşüş seyri, 1955-1957 yılları arasında bir kesinti yapıp yukarı yönlü bir seyir izleyerek 800.000 tonun üzerine çıkmıştır. Bu özel durum, Alsancak İskelesi'nde yapılan genişletme çalışmalarının³⁹⁰ İzmir Liman İşletmesi'nin yükleme-boşaltma faaliyetindeki iş yükünü arttırmasından kaynaklanmıştır. 1958 yılında yaşanan düşüş İzmir Limanı'ndan hububat ihraç edilmemiş olması, limanın hinterlandında yapılan barajlar ve fabrikalardan kaynaklanmıştır³⁹¹. 1959 yılında yükleme-boşaltma faaliyetlerindeki düşüş, şehrin kuzeydoğusunda yer alan ve Devlet Demiryolları tarafından 1 Haziran 1959 tarihinden itibaren işletilen Alsancak Limanı'nın faaliyete geçmesinden kaynaklanmıştır³⁹². Alsancak Limanı, 1960 yılında İzmir Liman İşletmesi'ne devredilmiştir. Bundan dolayı açık ambarlama sahasında 48.685 m² ve kapalı ambarlarma sahasında ise 7.094 m² miktarında bir artış sağlanmıştır. Böylece İzmir Limanı'nın açık saha ihtiyacı tamamen karşılanmıştır³⁹³. Bunun yanında rıhtım uzunluğu da devir öncesine göre %40 artarak 4.229 metreye ulaşmıştır³⁹⁴. İşletmede, Körfez Hattı dâhil, 1959 yılı sonu itibariyle memur, müstahdem, gemi adamı ve işçi sayısı toplamda 1.410 kişidir³⁹⁵.

İzmir Liman İşletmesi'nde verimliliğin ve gelirlerin arttırılması için birçok iyileştirme yapılmıştır. Fakat yine de 1960 yılında işletmeye ait birçok eksiklik tespit edilmiştir. İşletme yönetiminde düzeltilmeye ihtiyaç duyulan durumlar olmuş,

³⁹⁰ Ümit Günel, "Limanlarda Verimliliğin Ölçülmesine Yönelik Bir Bilgisayar Yazılımının Geliştirilmesi ve İzmir Limanı Uygulaması", (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004), s.65.

³⁹¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yedinci Hesap Yılı**, s.10.

³⁹² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Sekizinci Hesap Yılı**, s.18.

³⁹³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.23-24.

³⁹⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.73.

³⁹⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.166.

malzeme-işçilik harcaması kalemleri kontrolsüzce yürütülmüş³⁹⁶, vasıta yetersizliği nedeniyle römorkaj hizmetleri layıkıyla yapılamamış ve işletmedeki teknolojik gerilik devam etmiştir. Makineli deniz vasıtları 23 taneyken makinesiz deniz vasıtaları ise 112 tanedir. Yani makineli deniz vasıtalarının toplam deniz vasıtalarına oranı sadece %17 oranında kalmıştır. Bu vasıtalardan makineli olanların 15'i, makinesiz olanların 86'sı teknik ömürlerini doldurmuştur. Ancak her yıl yapılan tamir masraflarıyla faaliyetlere devam edilebilmesi sağlanmıştır³⁹⁷.

2.2.5.3.3. Trabzon Liman İşletmesi

Trabzon Limanı'nın kullanımı Urartu Krallığı'na kadar gitmektedir³⁹⁸. Tarihi birçok liman gibi farklı medeniyetlerin hakimiyetine girmiş ve çeşitli uygulamalarla faaliyet göstermiştir. Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra liman hizmetleri, 1926 yılında kurulan Trabzon Liman Şirketi vasıtasıyla yürütülmüştür. Daha sonra farklı uygulamalarla faaliyetlerini sürdürmüş ve nihayetinde Denizcilik Bankası TAO'ya bağlı müstakil bir işletme hâline getirilmiştir³⁹⁹. Denizcilik Bankası TAO tarafından 1952 yılından itibaren işletilmeye başlansa da limanın Denizcilik Bankası TAO'ya devri 5 Haziran 1954 tarihindeki bakanlar kurulu kararıyla gerçekleşmiştir⁴⁰⁰.

Denizcilik Bankası TAO, Trabzon Liman İşletmesi'ni toplamda 551 tonluk 20 mavnayla devralmıştır⁴⁰¹. İlgili mavnalara 1953 yılında 3 adet mavna daha eklenmiş ve toplamda 1301 tonluk 23 mavnaya yükselmiştir. Mavna, bilindiği üzere limanlardan uzak yere demirlemiş gemilere yük götürüp getiren ticaret yelkenlisidir. Yani işletme, yükleme-boşaltma faaliyetlerinde motorlu vasıtalar yerine mavna gibi teknolojik olarak geri bir vasıta türünü kullanmıştır. Fakat, buna rağmen 1952 yılında günlük boşaltma kapasitesi 500 ton olan işletmenin, 1953 yılındaki kapasitesi 800 tona; yükleme kapasitesi de 1952 yılında 800 tonken 1953 yılında 1.200 tona yükselmiştir⁴⁰².

³⁹⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.7.

³⁹⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.74.

³⁹⁸ Süleyman Çiğdem, "Eskiçağ'da Trabzon Limanı: Askeri ve Ekonomik Yönden Gelişimi ve Doğu-Batı İlişkilerindeki Rolü", **Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt.10, Sayı.2, (2007), s.134.

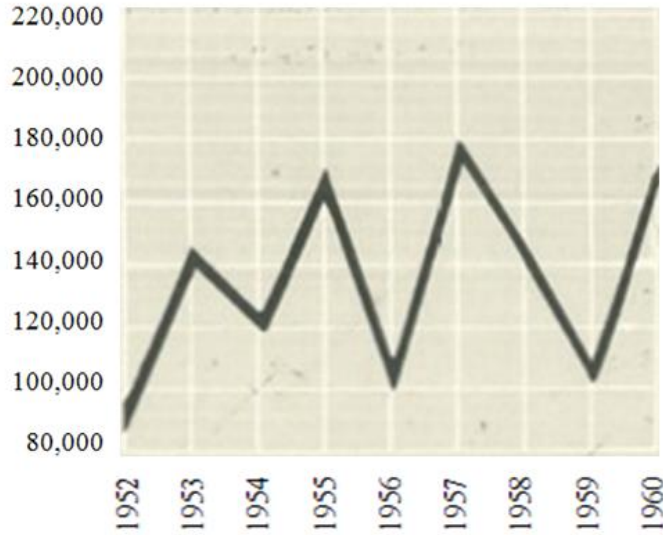
³⁹⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.82.

⁴⁰⁰ BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/136-54-14, Dosya Ek: 104-2, Belge Tarihi: 5 Haziran 1954.

⁴⁰¹ Arşivlerde işletmenin sahip olduğu diğer liman vasıtalarıyla ilgili bilgiye ulaşılamamıştır.

⁴⁰² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.29-30.

Trabzon Limanı, Türkiye'nin doğusundaki illerin gelişimi bakımından önemli bir rol oynadığı için Bayındırlık Bakanlığı 1949 yılında mendirek, rıhtım ve kara tesislerini modernleştirme çalışmalarına başlamış ve bu çalışmalar 1954 yılında bitirerek Denizcilik Bankası TAO'ya teslim etmiştir⁴⁰³.



Grafik 13: 1952-1960 Döneminde Trabzon Liman İşletmesi'nin Yükleme ve Boşaltma Faaliyeti (Ton)

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.25.

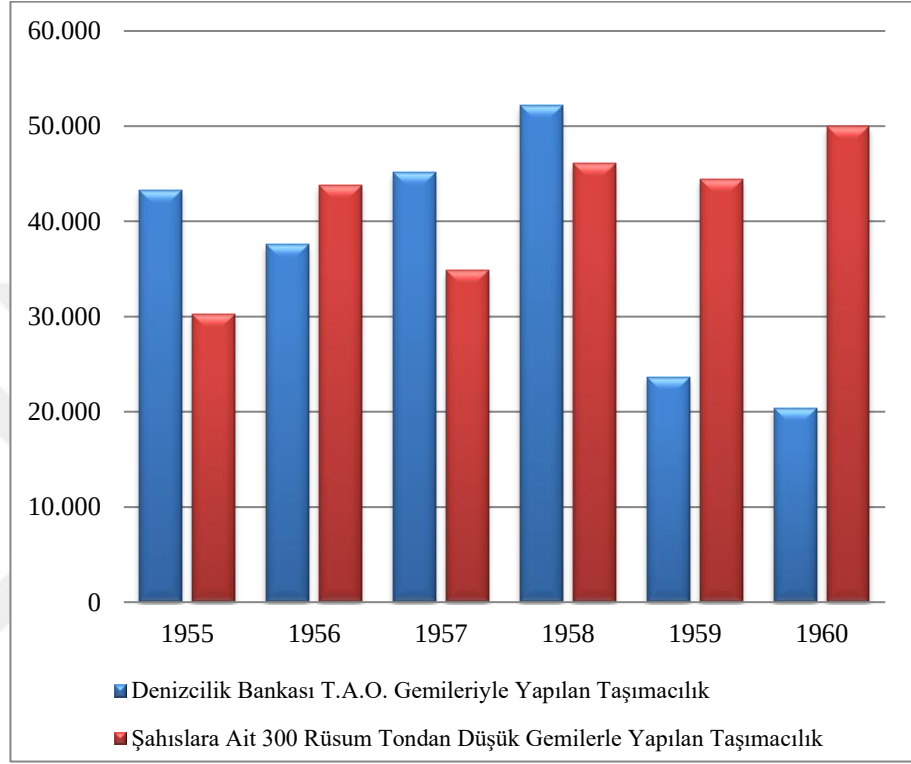
Trabzon Liman İşletmesi'nin 1952-1960 dönemindeki yükleme ve boşaltma faaliyetlerini Grafik 13 göstermektedir. 1959 yılı ve sonrası için grafikteki veriler, 1959 yılında inşaatı bitirilerek aynı yılın temmuz ayında Denizcilik Bankası TAO'ya devredilip Trabzon İşletmesi'ne bağlı olarak faaliyete geçen Giresun Limanı'nı da içermektedir⁴⁰⁴. Yükleme-boşaltma faaliyetleri yıllar itibariyle çok fazla düşüş ve yükseliş göstermektedir. Bunun sebepleri; 1954 yılındaki gibi Toprak Mahsulleri Ofisi'nin ihraç ettiği buğdayları bazen kendi vasıtalarıyla gemilere yüklemesinden kaynaklı işletmenin yükleme faaliyetinin düşmesi⁴⁰⁵ veya 1960 yılındaki gibi hububat fazlalığından kaynaklı işletmenin yükleme vasıtalarına ihtiyaç duyulması sonucu

⁴⁰³ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, **Ulaştırmada 50 Yıl**, s.132.

⁴⁰⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Sekizinci Hesap Yılı**, s.19.

⁴⁰⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Üçüncü Hesap Yılı**, s.18.

işletmenin yükleme faaliyetinin artması⁴⁰⁶, işletmeye ait gemilerle yapılan nakliyatın küçük deniz vasıtalarına nazaran daha pahalı olması, 300 tondan düşük vasıtalara ait yükleme, boşaltma ve kılavuzluk hizmetlerinin tekel dışı kalması⁴⁰⁷ ve günden güne artan karayolları nakil vasıtalarının rekabetidir.



Grafik 14: 1955-1960 Döneminde Denizcilik Bankası TAO ve Şahıslara Ait Gemilerin Trabzon Liman İşletmesi'nde Yaptığı Taşımacılık Faaliyeti (Ton)

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.84.

1955-1960 döneminde Denizcilik Bankası TAO ait gemilerin ve şahıslara ait olup 300 rüsum tondan düşük gemilerin Trabzon Liman İşletmesi'nde yaptığı taşımacılık faaliyetini Grafik 14 göstermektedir. 1960 yılı verisi 11 ayı kapsamaktadır. Denizcilik Bankası TAO gemileriyle yapılan taşımacılık sadece 1957-1958 yıllarında yükselmiş ve 1960 yılında ise dönem başına göre %100'den daha fazla bir düşüş yaşamıştır. Şahıslara ait 300 rüsum tondan düşük gemilerle yapılan taşımacılıkta ise

⁴⁰⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.25.

⁴⁰⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.84.

sadece 1957 ve 1959 yıllarında düşüş olmuştur. 1960 yılında da dönem başına göre %65 üzerinde bir taşımacılık artışı yaşanmıştır. Bu bağlamda Grafik 14, Grafik 13'te işletmenin yükleme-boşaltma faaliyetlerinin değişkenlik göstermesine bir sebep olarak gösterilen 300 tondan düşük gemilerle limanda yapılan taşımacılık artışına yönelik durumun tespiti açısından aydınlatıcı olmaktadır.

1960 yılı itibariyle Trabzon Liman İşletmesi; 850 metre uzunluğunda bir büyük mendirek, 440 ve 280 metre uzunluğunda iki küçük mendirek, 410 metre uzunluğunda bir rıhtım, 5.000 metrekare civarında bir parke saha, 3.000 metrekarelik bir ambar binasından oluşmaktadır. Liman hizmetlerinin ifası için 30'ar tonluk 2 adet mavna, 250 tonluk 6 adet şat, 3 adet cer motoru, 1 adet romörkör, biri 2 tonluk biri 3,5 tonluk biri ise 5 tonluk 3 adet vinç, 1 adet istif makinesine sahip olmuştur. İşletmenin günlük yükleme boşaltma faaliyeti normal eşya için 1500-2000 ton, ağır eşya için ise 800-1000 ton arasındadır⁴⁰⁸. İşletmede 1959 yılı sonu itibariyle çalışan memur, müstahdem, gemi adamı ve işçi sayısı toplamda 195 kişidir⁴⁰⁹.

Trabzon Liman İşletmesi dönem başında verisi bulunan mavnalar üzerinden değerlendirildiğinde, işletmenin teknoloji bakımından ilerleme kaydettiğini söylemek mümkündür. Çünkü dönem başında 20 adet mavnaya sahip işletmenin dönem sonundaki envanterinde sadece 2 adet mavna kalmıştır. Buradan mavnalık işin büyük ölçüde azaldığı ama hâlen devam ettiği ve limanda mekanizasyona kısmen geçildiği anlaşılmaktadır.

Trabzon Liman İşletmesi'ne bağlı Giresun Liman İşletmesi'nin 1960 yılı itibariyle 653 metre rıhtım uzunluğu, 300 metrekarelik kapalı ambarlama sahası, 23.000 metrekarelik açık sahaya sahip olmuştur. Limana ait vasıtalar; 1 adet 5 tonluk seyyar vinç, 1 adet römorkör, 3 adet cer motoru ve 150'şer tonluk 2 adet şattan meydana gelmiştir. Limanın günlük yükleme-boşaltma kapasitesi 800-1000 ton arasında seyretmiştir⁴¹⁰.

⁴⁰⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.83.

⁴⁰⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.166.

⁴¹⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.83.

Trabzon Liman İşletmesi'nde yapılan ciddi iyileştirmelere rağmen 1960 yılı itibariyle işletmenin hâlen çözülmemiş çok fazla sorunu olmuştur. Bu sorunları, Denizcilik Bankası TAO gemileriyle yapılan nakliyatın küçük deniz vasıtalarına göre pahalı kalması ve 300 tontan düşük vasıtalara ait yükleme-boşaltma, kılavuzluk hizmetleri tekel dışı kaldığı için işletmenin faaliyet gelirlerinin azalması⁴¹¹, işletmeye ait açık alanların yeterince optimize kullanılamaması, işletmeye ait tamir atölyesinin yeterince aktif hale getirilememesi, küçük deniz vasıtaları için kullanılan kızağın faaliyete geçirilememesi, ücret tarifelerinin akla yatkın bir şekilde düzenlenememesi, yükleme ve boşaltma faaliyetleri için hâlen vasıta olması şeklinde sıralamak mümkündür⁴¹².

2.2.5.4. Tersanecilik Faaliyetleri

Denizcilik Bankası TAO İstanbul'da Haliç, İstinye, Camialtı, Hasköy ve İzmir'de ise Alaybey Tersanesi olmak üzere toplam 5 tane tersane devralmıştır⁴¹³. Devirden sonra ilk iş olarak kuruma ait bütün filoya yönelik tamirat bir program etrafında yapılmıştır⁴¹⁴. Denizcilik Bankası TAO öncesinde mavna, küçük romorkör ve şat gibi vasıtalar inşa edilirken devir sonrası tersaneler daha geniş faaliyetlere sevk edilerek büyük ve küçük vasıtaların inşasına başlanmıştır. Ancak yine de tersanelerde kuruma ait gemilerle armatörlere ait sınırlı sayıda gemi tamir edilmiş, havuzlanmış ve gemi inşaa faaliyetleri yürütülmüştür⁴¹⁵.

Haliç Tersanesi'nin kurulduğu lokasyon Bizans İmparatorluğu'nun da tersane olarak kullandığı ve adına Exartysis denilen bölgedir⁴¹⁶. Bizans'tan sonra Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti de aynı lokasyonda tersanecilik faaliyetleri yürütmüştür. Denizcilik sektörü ve teknolojisinin gelişimine paralel olarak çeşitli tersanecilik faaliyetleri yürüten Haliç Tersanesi 1952 yılından itibaren Denizcilik Bankası TAO'nın çatısı altına girmiştir⁴¹⁷.

⁴¹¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.84.

⁴¹² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.88.

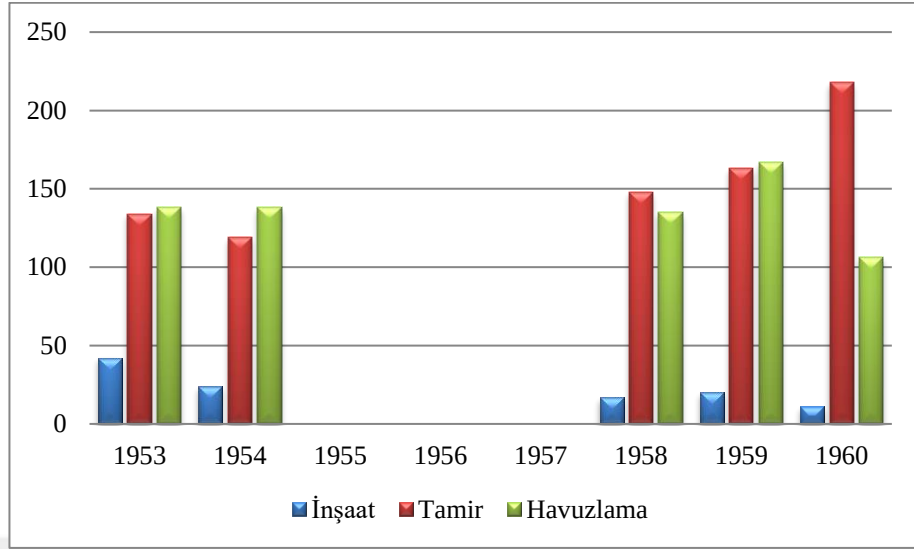
⁴¹³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.31.

⁴¹⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.35.

⁴¹⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.31.

⁴¹⁶ Müller-Wiener, s.11-12.

⁴¹⁷ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, **Ulaştırma 50 Yıl**, s.138.



Grafik 15: 1953-1960 Döneminde Haliç Tersanesi'ndeki İnşaat, Tamir ve Havuzlama Sayısı

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.32-34; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Üçüncü Hesap Yılı**, s.18; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Sekizinci Hesap Yılı**, s.14; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.20.

1953-1960 döneminde Haliç Tersanesi'ndeki inşaat, tamir ve havuzlama işlerini sayı bakımından Grafik 15 göstermektedir. Tersanenin 1955, 1956 ve 1957 yıllarındaki faaliyetlerine yönelik veri yoktur. Veriler, sadece Denizcilik Bankası TAO ve ortaklıkları için yapılan faaliyetleri kapsamaktadır. Dönem sonunda tersanede inşaat işleri dönem başına göre yaklaşık %74 oranında azalmıştır. Denizcilik Bankası TAO'nun dönemle ilgili hesap yılı raporlarından tespit edilen belirli inşaat işleri; 1954 yılında hizmete giren Kartal isimli⁴¹⁸ 1 adet araba vapuru⁴¹⁹; 1958 yılında 1 adet feribot, 1 adet 450 H.P'lik römorkör ile 3 adet 150 H.P'lik römorkör ve Bayırdırlık Bakanlığı'na için 4 adet 300 H.P'lik römorkör⁴²⁰; 1959 yılında Bayırdırlık Bakanlığı adına 2 adet 300'er HP'lik römorkör ile Devlet Demiryolları için 3 adet römorkör⁴²¹;

⁴¹⁸ Ali Can, **Bir Tersane Bir Hayat**, 1. Baskı, İstanbul: Üstün Eserler Neşriyatevi, 2002, s.154.

⁴¹⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Üçüncü Hesap Yılı**, s.18.

⁴²⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yedinci Hesap Yılı**, s.9.

⁴²¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Sekizinci Hesap Yılı**, s.14.

1960 yılında İstanbul Liman İşletmesi için 3 adet sac duba ve aynı yılda teslim edilen Hürriyet araba vapuru şeklindedir⁴²². Görüldüğü üzere tersanenin inşaa faaliyetleri tek tipte olmayıp çeşitli deniz ve liman vasıtlarını kapsamaktadır. Dönem sonunda tersanede yapılan tamir işleri dönem başına göre %62 oranında artmıştır. Havuzlama işleri ise dönem başına göre %23 oranında azalmıştır.

Haliç Tersanesi 1960 yılı itibariyle tesis, vasıta, personel ve dolayısıyla iş hacmi bakımından tersanelerin en büyüğü olmuştur. Atatürk Köprüsü (Azapkapı) ile Kasımpaşa arasında 67.800 metrekaarelik sahaya kavuşmuştur⁴²³. En büyük tersane olmasına rağmen dönem sonunda makine atölyesi sıkışık kalmış ve döküm atölyesi de ihtiyacı karşılayamamıştır. İdare binaları ise servis ve iş organizasyonu bakımından elverişli olamamıştır⁴²⁴. Tersane’de 1959 yılı sonu itibariyle çalışan memur, müstahdem, gemi adamı ve işçi sayısı toplamda 1.536 kişidir⁴²⁵.

İstinye Tersanesi’nin ilk nüvesi İstinye Koyu’nda Fransız St. Nazaire Şirketi tarafından 1912 yılında kurulan Boğaziçi İstinye Dok Şirketi olmuştur. Fransız şirketin faaliyetleri cumhuriyet hükümetinin 1938 yılındaki millileştirme politikasına kadar devam etmiştir. Millileştirildikten sonra Denizcilik Bankası TAO’nın öncül kurumlarının çatısı altında faaliyet göstermiş ve sonunda Denizcilik Bankası TAO’nın bünyesine katılmıştır⁴²⁶.

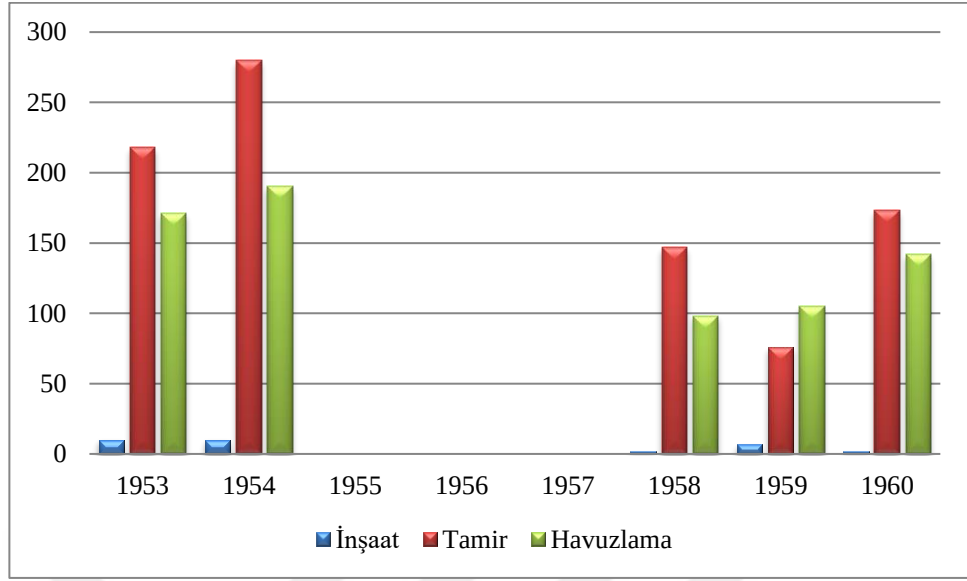
⁴²² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.21. Farklı kaynaklardan verileri bir araya getiren bir kaynakta ise Haliç Tersanesi’nin 1953-1960 döneminde yaptığı yeni çelik tekne inşaatları şöyledir: 1953 yılında 160 gross tonluk 1 adet sac ponton, 970’er hamule tonluk 2 adet araba vapuru, 250’şer hamule tonluk 7 adet sac mavna, 150’şer hamule tonluk 8 adet sac mavna; 1954 yılında 150’şer hamule tonluk 19 adet sac mavna, 75 hamule tonluk 1 adet römorkör, 271’er hamule tonluk 2 adet römorkör, 150 hamule tonluk 1 adet tanker; 1955 yılında 67.7’şer hamule tonluk 3 adet römorkör, 153.5 hamule tonluk 1 adet römorkör; 1956 yılında 300’er hamule tonluk 2 adet sac duba, 74.5 hamule tonluk 1 adet römorkör; 1957 yılında 1960 hamule tonluk 1 adet tren ferisi, 125’er tonluk 2 adet maçuna; 1958 yılında 3010’er hamule tonluk 1 adet asfalt tankeri; 1959 yılında 75 hamule tonluk 1 adet römorkör, 20’şer hamule tonluk 20 adet servis (kaynakta tam olarak yazılmamış ama muhtemelen servis motorudur); 1960 yılında 970 hamule tonluk 1 adet araba vapuru, 66 hamule tonluk 1 adet atölye gemisi inşa edilmiştir. Detaylı bilgi için bkz. Ahmet Demir, **Türkiye’de Gemi Yapım Sanayiinde Kuruluş Yeri**, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, No: 225-207, 1967, s.36-37. Burada bir hususu belirtmekte yarar vardır. Denizcilik Bankası TAO bünyesindeki tersaneler bu dönemde çelik tekne inşaatları dışında ahşap tekneler de inşa etmiştir. Dolayısıyla bu kaynakta verilen sayıların da kesin olmadığı kuvvetle muhtemeldir.

⁴²³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.48.

⁴²⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.49.

⁴²⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.166.

⁴²⁶ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, **Ulaştırma 50 Yıl**, s.140.



Grafik 16: 1953-1960 Döneminde İstinye Tersanesi'ndeki İnşaat, Tamir ve Havuzlama Sayısı

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.32-34; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Üçüncü Hesap Yılı**, s.19; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Sekizinci Hesap Yılı**, s.15; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.21.

1953-1960 döneminde İstinye Tersanesi'ndeki inşaat, tamir ve havuzlama işlerinin sayısını Grafik 16 göstermektedir. Tersanenin 1955, 1956 ve 1956 yıllarındaki faaliyetlerine yönelik veri yoktur. Veriler, sadece Denizcilik Bankası TAO ve ortaklıkları için yapılan faaliyetleri kapsamaktadır. Dönem sonunda tersanedeki inşaat işleri dönem başına göre %80 oranında azalmıştır. Denizcilik Bankası TAO'nun dönemle ilgili hesap yılı raporlarından tespit edilen belirli inşaat işleri; inşaatı biten Ortaköy isimli 750 kişilik şehir hattı gemisi 1958 yılında hizmete başlamıştır. Aynı yılda 150 tonluk su gemisinin de inşaatı tamamlanmıştır⁴²⁷. Tersanede İstanbul Liman İşletmesi için inşa edilen 150 tonluk 8 No'lu su gemisi 1959 yılında teslim edilmiştir⁴²⁸.

⁴²⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yedinci Hesap Yılı**, s.9.

⁴²⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Sekizinci Hesap Yılı**, s.15. Ahmet Demir'in *Türkiye'de Gemi Yapım Sanayiinde Kuruluş Yeri* isimli kitabına göre İstinye Tersanesi'nin 1953-1960 döneminde yaptığı yeni çelik tekne inşaatları şöyledir: 1953 yılında 150'er hamule tonluk 5 adet sac mavna; 1955 yılında 250 yolcu kapasiteli 131'er hamule tonluk 2 adet şehir hattı gemisi, 20'er hamule tonluk 4 adet çamur dubası; 1956

Dönem sonunda tersanedeki tamir işleri dönem başına göre %21, havuzlama işleri ise %17 oranında azalmıştır. Tersane, 1952-1960 dönemi boyunca iç piyasa, Denizcilik Bankası TAO ve ortaklıkları dışında yabancı armatörlerin inşaat dışındaki tamirat ve havuzlama talepleri de imkanlar ölçüsünde karşılanmıştır⁴²⁹.

İstinye Tersanesi 1960 yılı itibariyle 25.772 metrekarelik sahaya sahip olmuştur. Alet, edevat, tesisat vs. mevcut imkanlarıyla büyük-küçük her türlü deniz vasıtasının tamirini ve 7500 tona kadar olan gemilerin havuzlama işlerini yapabilecek kapasiteye erişmiştir. Ayrıca çeşitli boyutta ve kapasitede çelik ve ahşap tekne inşaatını ve çeşitli imalat işlerini yapabilecek durumda bir tersane olmuştur. Tersanenin 545 metre uzunluğa rıhtımı su, elektrik ve tazyikli hava tesisleri bakımından ihtiyaçları karşılamıştır. Birçok noktada ihtiyaçları karşılayan tersane dönem sonu itibariyle kaldırma vasıtaları bakımından yetersiz kalmıştır⁴³⁰. Tersanede 1959 yılı sonu itibariyle çalışan memur, müstahdem, gemi adamı ve işçi sayısı toplamda 868 kişidir⁴³¹.

Camialtı Tersanesi, ilk olarak Fatih Sultan Mehmet tarafından Kasımpaşa ile Camialtı arasında donanmanın inşasına yönelik birkaç göz kızak, bir divanhane ve bir mescit olarak 11 Aralık 1455 tarihinde kurulmuştur. Farklı padişahların katkısıyla gelişimini sürdürmüştür. Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra çeşitli uygulamalarla faaliyetlerine devam etmiş ve sonunda Denizcilik Bankası TAO çatısı altına girmiştir⁴³².

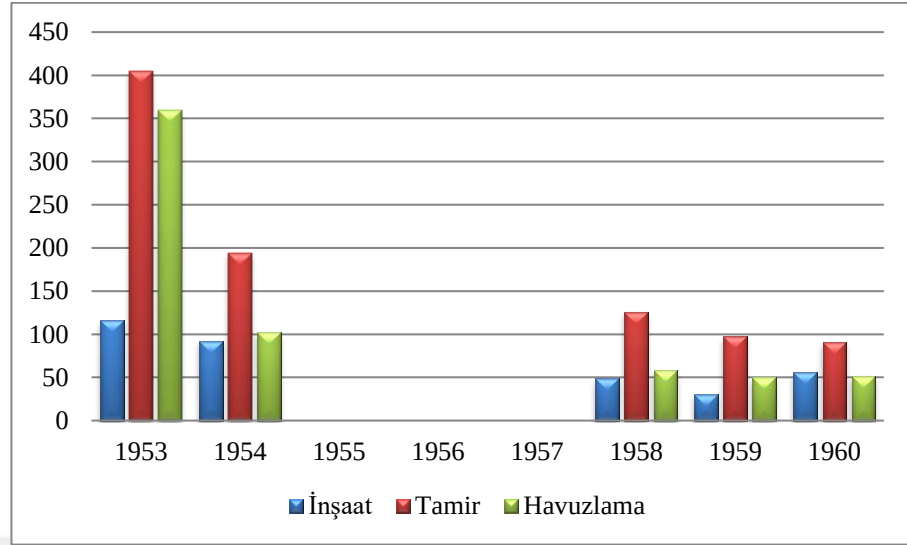
yılında 750 yolcu kapasiteli 342 hamule tonluk 1 adet şehir hattı gemisi, 20 hamule tonluk 1 adet yüzer vinç; 1959 yılında 150 hamule tonluk su tankeri inşa edilmiştir. Detaylı bilgi için bkz. Demir, s.39.

⁴²⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Üçüncü Hesap Yılı**, s.19.

⁴³⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.53.

⁴³¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.166.

⁴³² T.C. Ulaştırma Bakanlığı, **Ulaştırmada 50 Yıl**, s.136-137.



Grafik 17: 1953-1960 Döneminde Camialtı Tersanesi’ndeki İnşaat, Tamir ve Havuzlama Sayısı

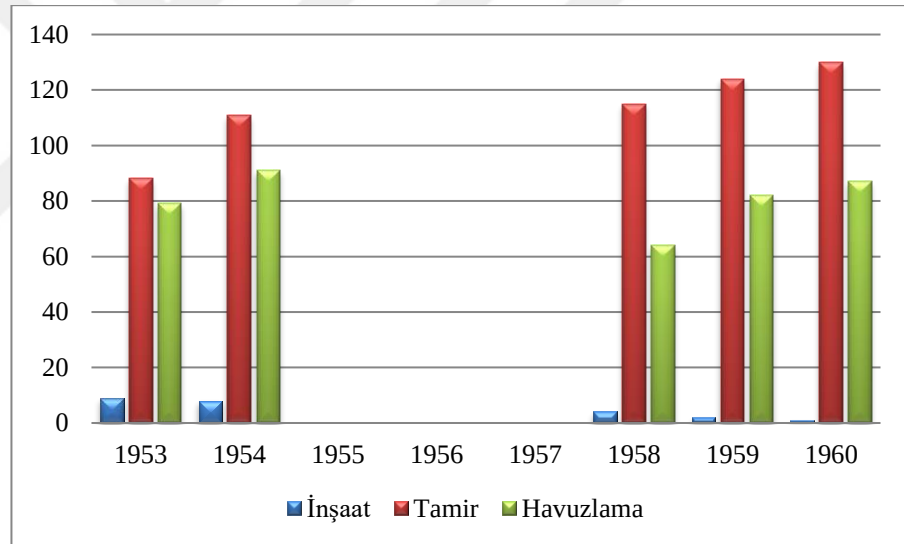
Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.32-34; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Üçüncü Hesap Yılı**, s.19; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Sekizinci Hesap Yılı**, s.16; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.22.

1953-1960 döneminde Camialtı Tersanesi’ndeki inşaat, tamir ve havuzlama işlerini sayı bakımından Grafik 17 göstermektedir. Tersanenin 1955, 1956 ve 1957 yıllarındaki faaliyetlerine yönelik veri yoktur. Veriler, sadece Denizcilik Bankası TAO ve ortaklıkları için yapılan faaliyetleri kapsamaktadır. Dönem sonunda tersanedeki inşaat işleri dönem başına göre yaklaşık %52 oranında azalmıştır. Denizcilik Bankası TAO’nun dönemle ilgili hesap yılı raporlarından tespit edilen belirli inşaat işi; 1960 yılında inşaatı bitirilen 6.500 DW tonluk Abidin Daver şilebinin DB Deniz Nakliyatı TAŞ’ye teslim edilmesidir⁴³³. Dönem sonunda tersanedeki tamir işleri dönem başına göre %78, havuzlama işleri ise %86 oranında azalmıştır.

⁴³³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.22. Başka bir kaynakta aynı şilebin 1955 yılında bitirildiğine dair bir bilgi söz konusudur. Detaylı bilgi için bkz. Can, s.97. Ayrıca Denizcilik Bankası TAO’nun Onuncu Hesap Yılı raporunun 21. sayfasındaki listeye göre ise aynı şilep 1961 yılında hizmete girmiştir. Camialtı Tersanesi’nin 1953-1960 dönemindeki bütün (yeni çelik tekne) inşaatları ise Ahmet Demir’in *Türkiye’de Gemi Yapım Sanayiinde Kuruluş Yeri* kitabına göre şöyledir: 1953 yılında Van Gölü İşletmesi

Camialtı Tersanesi Denizcilik Bankası TAO'ya bağlı tersaneler içinde faaliyet sahası büyütebilecek tek tersane olmuştur⁴³⁴. 1960 yılı itibariyle Kasımpaşa ile Taşkızak mevki arasında 30.485 metrekarelik alana sahip olmuştur. 6.500 tonluk motorlu yük gemisi inşaatını, her tonajdaki büyük-küçük makineli-makinesiz deniz vasıtalarının tamir işlerini ve gemi donatımlarıyla ilgili teçhizat vs. imalat işlerini yapacak kapasiteye kavuşmuştur⁴³⁵. Tersanede 1959 yılı sonu itibariyle çalışan memur, müstahdem, gemi adamı ve işçi sayısı toplamda 713 kişidir⁴³⁶.

Hasköy Tersanesi, ilk olarak Hasköy Vapur İskelesi ile Halıcıoğlu arasında kalan alanda Şirket-i Hayriye gemilerinin tamiri amacıyla 1861 yılında kurulmuştur. Şirket-i Hayriye'nin tasfiyesi sonrası ilkin Denizcilik Bankası TAO'nın selefi olan kuruma sonra da Denizcilik Bankası TAO'na devredilmiştir⁴³⁷.



Grafik 18: 1953-1960 Döneminde Hasköy Tersanesi'ndeki İnşaat, Tamir ve Havuzlama Sayısı

için 385 gross tonluk 1 adet yolcu-yük gemisi, 70 HP'lik 1 adet römorkör, 250'şer hamule tonluk 4 adet sac mavna, 150'şer hamule tonluk 4 adet sac mavna, 75'er hamule tonluk 4 adet sac mavna, 75'er hamule tonluk 2 adet çamur klapesi, 5 gross tonluk 1 adet palamar motoru; 1954 yılında 1 adet (tonajı belirtilmemiş) servis motoru, 150'şer hamule tonluk 4 adet sac mavna, 75'er hamule tonluk 4 adet sac mavna, 75'er hamule tonluk 2 adet çamur klapesi, 5 gross tonluk 1 adet palamar motoru; 1955 yılında 1 adet motorbot, 1 adet akaryakıt dubası; 1956 yılında 1100 hamule tonluk 1 adet araba vapuru; 1957 yılında 116 HP'lik 1 adet römorkör; 1958 yılında 19 hamule tonluk 1 adet römorkör; 1959 yılında 1 adet köprü dubası, 1 adet iskele dubası, 30'ar tonluk 5 adet sac mavna; 1960 yılında 6500 DWT'lik 1 adet yük gemisi, 75'er hamule tonluk 7 adet sac şat inşa edilmiştir. Detaylı bilgi için bkz. Demir, s.37-38.

⁴³⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, *Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı*, s.36.

⁴³⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, *Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu*, s.56.

⁴³⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, *Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu*, s.166.

⁴³⁷ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, *Ulaştırma 50 Yıl*, s.140.

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.32-34; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Üçüncü Hesap Yılı**, s.19; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Sekizinci Hesap Yılı**, s.16; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.22.

1953-1960 döneminde Hasköy Tersanesi'ndeki inşaat, tamir ve havuzlama işlerini sayı bakımından Grafik 18 göstermektedir. Tersanenin 1955, 1956 ve 1957 yıllarındaki faaliyetlerine yönelik veri yoktur. Veriler, sadece Denizcilik Bankası TAO ve ortaklıkları için yapılan faaliyetleri kapsamaktadır. Dönem sonunda tersanede inşaat işleri dönem başına göre yaklaşık %89 oranında azalmıştır. Denizcilik Bankası TAO'nun dönemle ilgili hesap yılı raporlarından tespit edilen belirli inşaat işleri; 1958 yılında bitirilen Vaniköy isimli 750 kişilik şehir hattı gemisi⁴³⁸, 1959 yılında teslim edilen 750 kişilik Beykoz isimli şehir hattı gemisi ve İstanbul Liman İşletmesi'ne ait 150 tonluk su layteridir⁴³⁹. Dönem sonunda tersanede tamir işleri dönem başına göre %47, havuzlama işleri ise %10 oranında artmıştır.

Hasköy Tersanesi 1960 yılı itibariyle inşaiye, ahşabiye, makine, döküm, elektrik ve boya atölyeleri ile iki adet kızaklama yerine sahiplik etmiştir. Yeni inşaat, gemi tamirleri, kızaklama ve küçük çapta imalat işleri yapmıştır⁴⁴⁰. Tersanede 1959 yılı sonu itibariyle çalışan memur, müstahdem ve işçi sayısı toplamda 268 kişidir⁴⁴¹.

Alaybey Tersanesi, 5 Ağustos 1925 tarihinde kurulan İzmir Liman ve Körfez İşleri İnhisarı TAŞ (ALATAŞ) tersanenin ilk nüvesini oluşturmuştur. Daha sonra farklı bakanlık ve kurum çatıları altında faaliyet göstererek nihayetinde Denizcilik Bankası TAO'nun bünyesine katılmıştır⁴⁴². Tersanede, Körfez Hatları'nda kullanılan vapurların ve liman vasıtalarının tamirleri ve yıllık bakımları ile DB Deniz Nakliyatı TAŞ'ye ait

⁴³⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yedinci Hesap Yılı**, s.9.

⁴³⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Sekizinci Hesap Yılı**, s.17. Ahmet Demir'in *Türkiye'de Gemi Yapım Sanayiinde Kuruluş Yeri* kitabına göre ise Hasköy Tersanesi'nin 1953-1960 döneminde yaptığı yeni çelik tekne inşaatları şöyledir: 1953 yılında 250'şer hamule tonluk 6 adet sac mavna, 1 adet refüler; 1954 yılında 250 hamule tonluk 1 adet sac mavna, 150'şer hamule tonluk 6 adet sac mavna; 1956 yılında 1 adet et motoru; 1957 yılında 160 DWT'lik 1 adet asfalt tankeri, 250 DWT'lik 1 adet yük gemisi; 1958 yılında 750 yolcu kapasiteli 830 hamule tonluk şehir hattı gemisi; 1959 yılında 830 hamule tonluk şehir hattı gemisi, 150 DWT'lik su tankeri inşa edilmiştir. Detaylı bilgi için bkz. Demir, s.39.

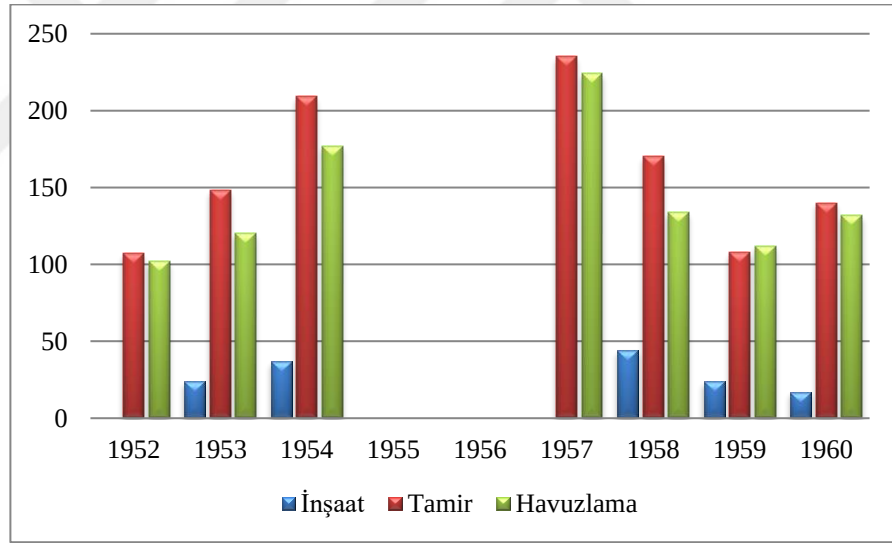
⁴⁴⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.58-59.

⁴⁴¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.166.

⁴⁴² T.C. Ulaştırma Bakanlığı, **Ulaştırma 50 Yıl**, s.141.

gemilerin acil tamirleri yapılmıştır⁴⁴³. Denizcilik Bankası TAO'nun hesap yılı raporlarında Alaybey Tersanesi'nin 1952-1960 dönemini kapsayan inşaat, tamir ve bakıma yönelik düzenli istatistikler yoktur.

Denizcilik Bankası TAO bünyesinde özel sektöre yönelik çeşitli tersanecilik hizmetleri de yürütülmüştür. Özel sektöre yapılan işler sayesinde ilişkiler gelişmiş⁴⁴⁴ ve armatör gemilerinin tersanelere iş yaptıırma talebi artmıştır⁴⁴⁵. Dolayısıyla çeşitli deniz araçlarının inşaaı, tamiri, bakımı ve havuzlanması yapılmıştır. Ülkenin ticaret filosunun büyümesine paralel olarak özellikle gemilerin havuzlanması ihtiyacı da artmıştır⁴⁴⁶. Bu dönemde, büyük gemilerin havuzlanması'nın yurt dışında yapılması döviz kaybına yol açmıştır. Bu durum fark edildikten sonra büyük gemilerin havuzlanması ve döviz tasarrufu sağlanması için elzem olan 15.000 tonluk yüzer havuzun inşaatı için 1958 yılı sonuna kadar 5.197.793,87 lira masraf yapılmıştır⁴⁴⁷.



Grafik 19: 1952-1960 Döneminde Denizcilik Bankası TAO Haricine Yapılan Toplam İnşaat, Tamir ve Havuzlama Sayısı

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.34; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO**

⁴⁴³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.24.

⁴⁴⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Üçüncü Hesap Yılı**, s.18.

⁴⁴⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.31.

⁴⁴⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.36.

⁴⁴⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yedinci Hesap Yılı**, s.9.

Üçüncü Hesap Yılı, s.18-19; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Sekizinci Hesap Yılı**, s.14-16; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.20-22.

1952-1960 döneminde Denizcilik Bankası TAO ve ortaklıkları dışında kalan üçüncü şahıslar için yapılan toplam inşaat, tamir ve havuzlama işlerini sayı bakımından Grafik 19 göstermektedir. 1952 ve 1957 yıllarında inşaat; 1955 ve 1956 yıllarında ise inşaat, tamir ve havuzlama faaliyetlerine yönelik verileri yoktur. Sadece inşaat işleri için 1953 yılı dönem başı olarak baz alındığında, dönem sonunda inşaat işleri %29 oranında azalmıştır. Dönem sonunda tamir işleri dönem başına göre %31, havuzlama işleri ise %29 oranında artmıştır.

Bu dönemde tersaneler geliştirilmeye çalışılmış ve dönemin başlangıcına göre ilerleme de kaydedilmiştir. Ancak tersanelerin dönem sonu itibariyle kordinasyon, maliyet, malzeme ve işçilik konularında sorunları olmuştur. Tersaneler Denizcilik Bankası TAO camiasına yaptıkları işlerden kâr almıştır. Bu durum özellikle Denizyolları ve Şehir Hatları gibi işletmelerin masraflarını gereksiz yere yükseltmiş ve maliyetlerin sağlıklı olmasına neden olmuştur. Diğer taraftan tersanelerde maliyet sisteminin düzeltilmesine ihtiyaç duyulmuştur. Yani maliyetlerde yer alan malzeme, işçilik ve diğer masraflarda maliyetleri düşürücü tedbirlerin alınması gerekmiştir⁴⁴⁸. Çünkü tersanelerde kullanılan malzemelerin farklı niteliklerde olması, yapılan işin türünün ve miktarının her tersane için farklı olmasından dolayı inşa masraflarına giren malzeme sarfiyatı tersaneden tersaneye değişiklik göstermiştir. Bunun yanında işçi kalitesi ve iş randımanının tersaneler arasında farklı olmasından dolayı maliyetlere intikal eden işçilik masrafları da her tersane için farklı olmuştur⁴⁴⁹. Dolayısıyla üretim sürecinde, hem malzeme hem de işçilik kalemleri bakımında bir standardizasyon yakalanamadığını söylemek mümkündür.

2.2.5.5 Denizde Güvenlik Hizmetleri

Denizcilik Bankası TAO'ya bağlı faaliyet gösteren denizde güvenlik hizmet birimleri Kıyı Emniyeti İşletmesi ve Gemi Kurtarma İşletmesi'dir.

⁴⁴⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.7.

⁴⁴⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.45.

2.2.5.5.1. Kıyı Emniyeti İşletmesi

Kıyı Emniyeti İşletmesi, Fenerler İdaresi ve Tahlisiye İdaresi'nin birleşmelerin meydana gelmiş bir işletmedir. 1855 yılında Osmanlı Devleti'nde kurulan Fenerler İdaresi⁴⁵⁰ ile 1869 yılında kurulan Tahlisiye İdaresi, 1 Ocak 1938 tarihinde birleştirilerek Denizcilik Bankası TAO'nun öncül kurumlarından biri olan Denizbank'ın bünyesine alınmıştır. Denizbank'tan sonraki kurumlarda da faaliyet göstermiş ve nihayetinde Denizcilik Bankası TAO çatısı altında Kıyı Emniyeti İşletmesi olarak katılmıştır⁴⁵¹.

Denizcilik Bankası TAO çatısı altında tek el olarak iş yapan Kıyı Emniyeti İşletmesi'nde dönem boyunca birçok iyileştirme yapılmıştır. 1953 yılında işletmenin elindeki kurtarma tesisat ve vasıtaları 1952 yılına göre %5.76 arttırılmıştır. Aynı yılda muhtelif mahallelerde 7 adet fener ve 1 ışıklı şamandıra tesis edilerek faaliyete geçirilmiştir. 1958 yılında Taşucu Kumburnu Fener Kulesi'nin kaidesi ve Bartın Deresi Fener Kulesi yeniden inşa ettirilmiştir. Sarayburnu'na sis çanı kulesi ve tesisatı konulmuştur. Çeşitli yerlere ışıklı ve işaret şamandıraları konulmuştur⁴⁵². 1959 yılında Şile, Riva, Yon Burnu, Kilyos ve Rumeli Karaburun can kurtarma istasyonlarına birer adet telsiz telefon konulmuştur. Karadeniz Ereğli'sinde elektrikle çalışan 1 adet sis çanı, boğazın muhtelif yerlerine 4 adet işaret şamandırası, İskenderun'da batık Mirador gemisi üzerine bir adet ışıklı şamandıra yerleştirilmiştir. İmralı Adası'ndaki Martı Burnu ile Karabiga'da birer otomatik fener yeniden inşa edilerek faaliyete geçirilmiştir⁴⁵³. 1960 yılında 9 adet otomatik asetilenli fener yaptırılarak faaliyete geçirilmiştir. Karadeniz Ereğli'sinde Ölüce Mevkii'ne sis düdüğü istasyonu binası yapılmıştır. Bu istasyon için dış piyasadan makineler temin edilmiştir. Yon Burnu, Şile, Kilyos, Rumeli Karaburnu mevkilerine 4 adet telsiz telefon hizmete konulmuştur. Kız kulesi fener binasına denizaltı kablo döşenip bina elektriğe kavuşturulmuştur. Ayrıca kürekli sandallar yerine 4 adet motorlu tahlisiye deniz vasıtası inşa ettirilip hizmete

⁴⁵⁰ Müller-Wiener, s.122.

⁴⁵¹ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, **Ulaştırma 50 Yıl**, s.126.

⁴⁵² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yedinci Hesap Yılı**, s.12.

⁴⁵³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Sekizinci Hesap Yılı**, s.21.

konulmuştur⁴⁵⁴. 1959 yılı sonu itibariyle işletmede çalışan memur, müstahdem, gemi adamı ve işçi sayısı toplamda 565 kişidir⁴⁵⁵.

Kıyı Emniyeti İşletmesi'nin hem işletme bünyesine hem de işletmenin sorumlu olduğu sahaya birçok iyileştirme yapılmıştır. Ancak hazırlanan iş programlarına rağmen yer yer bu programların tatbikatında sıkıntılar yaşanmıştır⁴⁵⁶.

2.2.5.5.2. Gemi Kurtarma İşletmesi

Gemi Kurtarma İşletmesi'nin ilk nüvesini Sultan Abdulaziz döneminde Bahriye Nezareti tarafından 1871 yılında kurulan bir komisyon oluşturmuştur. Bu komisyon, İstanbul Boğazı girişinde gemi kurtarma çalışmaları için bir başlangıç olmuştur. Fakat hem çalışan personel hem de kullanılan gemi ve araçlar bakımından gemi kurtarma işini yabancılar yürütmüştür⁴⁵⁷. Osmanlı Devleti'nin tanıdığı haklar doğrultusunda ilk olarak Ocean Salvage ve Towage adındaki bir İngiliz gemi kurtarma şirketi faaliyet göstermiştir. İşletme, zaman içinde farklı hisse ortaklıkları ve farklı isimlerle faaliyetlerine devam etmiş ve nihayetinde Denizcilik Bankası TAO bünyesine dâhil olmuştur⁴⁵⁸. Gemi Kurtarma İşletmesi; Karadeniz, Ege ve Marmara Denizi'yle beraber boğazlarda kazaya uğrayan 300 tantilodan yukarı gemileri ve yüklerini kurtarma ve yardım işlerini yürütmede kanun gereği tekel bir işletme olarak faaliyet göstermiştir⁴⁵⁹.

⁴⁵⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.27-28.

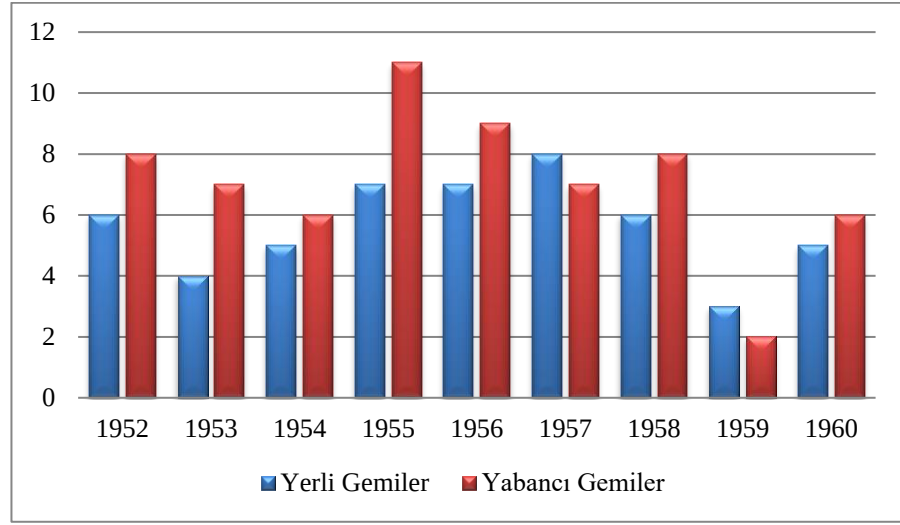
⁴⁵⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.166.

⁴⁵⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.118.

⁴⁵⁷ Reşat Baykal, **İstanbul'un Fethi'nden Günümüze Tersanelerimiz ve Denizcilik Kuruluşlarımız**, İstanbul: İTÜ Vakfı Yayınları, 2017, 1. Baskı, s.115.

⁴⁵⁸ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, **Ulaştırma 50 Yıl**, s.127.

⁴⁵⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı**, s.30.



Grafik 20: 1952-1960 Döneminde Gemi Kurtarma İşletmesi Tarafından Kurtarılan Yerli ve Yabancı Gemi Sayısı

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.26.

1952-1960 döneminde Gemi Kurtarma İşletmesi tarafından kurtarılan yerli ve yabancı gemi sayısını Grafik 20 göstermektedir. Buna göre 1957 ve 1959 yılları hariç diğer yıllarda işletme tarafından kurtarılan yabancı gemiler yerli gemilerden daha fazla olmuştur. Kurtarılan yabancı gemilerden döviz cinsinden para alınmıştır. Örneğin, 1957 yılında yabancı gemilerden 1.106.326 lira karşılığında 141.113 sterlinlik döviz kazanılmıştır⁴⁶⁰. Benzer şekilde 1958 yılında kurtarılan yabancı gemilerden de 2.853.719,35 lira karşılığında 113.999 sternalık döviz alınmıştır⁴⁶¹. Bu durum, işletmeyi kârlı bir işletme hâline getirmiştir. Çünkü işletme hem tekel olarak hizmet vermiş hem de yürüttüğü bu tekel hizmetinden döviz kazanmıştır.

İşletmenin faaliyetlerini iyi yürütebilmesi için 1954 yılında yeni bir gemi satın alınmıştır. İşletmeye ait bütün gemiler boş zamanlarda açık denizde römorkaj işlerinde çalıştırılmıştır⁴⁶². 1956 yılında İngiltere'den satın alınan İmroz gemisi filoya

⁴⁶⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Altıncı Hesap Yılı**, s.9.

⁴⁶¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yedinci Hesap Yılı**, s.11.

⁴⁶² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Üçüncü Hesap Yılı**, s.18.

eklenmiştir⁴⁶³. Bu gemi, 13 Ocak 1959 tarihinde İskenderun'da meydana gelen deniz kazasında kullanılamaz hale gelince İngiltere'den aynı büyüklükte ve aynı nitelikte bir kurtarma gemisi satın alınıp hizmete konulmuştur⁴⁶⁴. İşletmede 1959 yılı sonu itibarıyla çalışan memur, müstahdem, gemi adamı ve işçi sayısı 121 kişidir⁴⁶⁵.

2.2.5.6. Personel Politikası

Denizcilik Bankası TAO deniz ulaştırmasını ilgilendiren birçok alanda faaliyet gösteren bir kurum olmuştur. Dolayısıyla istihdam ettiği personel de çeşitlilik göstermiştir. Yönetim kurulu karar defterlerinden tespit edilen personel politikası, açılan yeni bir kadro için dışarıdan bir personelin alınması ancak üst bir pozisyona yönelik oluşan bir kadro boşluğu için ise kurumun kendi bünyesinde yetişen personelin atanması şeklinde olmuştur.

Denizcilik Bankası TAO kurulduğunda eğitimli ve nitelikli personele çok fazla ihtiyaç duyulmuştur. Bundan dolayı kurum olarak ihtiyaçların karşılanması amacıyla imkanlar ölçüsünde personel eğitime önem verilmiştir. Örneğin, Haliç Tersanesi'ne bağlı Orta Sanat Okulu'nda (Denizcilik Bankası TAO Tersaneler Yetiştirme Kursu) makine, elektrik aksamı, fizik ve kimya ile ilgili alanlarda kurslar verilmiştir⁴⁶⁶. Bu okuldaki eğitimin devamı için gereken özen gösterilmiştir⁴⁶⁷. Diğer taraftan daha üst düzey eğitimli personeli kuruma kazandırmak için kurum adına Yüksek Denizcilik Okulu'nda (İTÜ Denizcilik Fakültesi) burslu öğrenci okutulmuştur. Öğrencilerin burslu okutulmasının sebebi, Yüksek Denizcilik Okulu mezunlarının Denizcilik Bankası TAO'ya nazaran dışarıda daha iyi işler bulabilmesinden kaynaklıdır. İhtiyaç duyulan personel ihtiyacını garantiye almak, ileriye dönük tedbirli olmak ve özellikle Denizyolları İşletmesi'nin eğitimli eleman bulmasını kolaylaştırmak için böyle bir

⁴⁶³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Beşinci Hesap Yılı**, s.8. İmroz Gemisi ile ilgili başka bir kaynaktan farklı bir bilgi söz konusudur. 1955 yılında Gemi Kurtarma İşletmesi'nde çalışmaya başlayan Refik Akdoğan'a göre İmroz Gemisi aynı yılda işletmenin filosundadır. Refik Akdoğan, işletmeye ait diğer gemileri ise S/S Alemdar, M/V Hora ve çalışmayan S/S Kilyos ve eş gemisi Saros olarak belirtmektedir. Detaylı bilgi için bkz. Refik Akdoğan, **Altmış Yılın Hesabı**, s.137. http://refikakdogan.com/download/book_19.pdf, (24.10.2020).

⁴⁶⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Sekizinci Hesap Yılı**, s.21.

⁴⁶⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.166.

⁴⁶⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1954 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 17 Eylül 1954, 303. Toplantı, Karar Sayfa No: 2

⁴⁶⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1957 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 19 Eylül 1957, 643. Toplantı, Karar Sayfa No: 2.

yöntem izlenmiştir⁴⁶⁸. Bu vesileyle 1957 yılında Yüksek Denizcilik Okulu'nda 10 tanesi güverte bölümünden ve 10 tanesi makine bölümünden olmak üzere 20 öğrencinin okul masrafları, cep harçlıkları ve diğer masrafları karşılanmıştır⁴⁶⁹. Kurumun ihtiyaç ve gelişimine paralel olarak benzer amaçlarla 1957-1958 eğitim-öğretim yılından itibaren İstanbul Amerikan Koleji'nin (Robert College) Makine ve Gemi Mühendisliği bölümünden 6 tane, İş Adresi ve İktisat bölümünden 3 tane olmak üzere toplamda 9 öğrencinin kurum adına burslu okutulmasına karar verilmiştir⁴⁷⁰. 1958 yılında ise Teknik Üniversite'de (İTÜ) Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri bölümlerinde 10 adet öğrencinin okutulmasına karar verilmiş⁴⁷¹ ve aynı yılda tersanelerin ihtiyacı doğrultusunda elektrik, genel makine ve inşaat alanları da eklenmek üzere burslu okutulan öğrenci sayısı arttırılmıştır⁴⁷².

Denizcilik Bankası TAO kurum olarak istihdam ettiği personelin eğitimini ve niteliklerini arttırmak için de önemli faaliyetler yürütmüştür. 1952 yılında sipariş edilen gemilerin dizel motorlu olmasından dolayı teknik personelin bu yönde eğitimine önem verilmiştir⁴⁷³. 1959 yılında Almanya'da 4 ile 6 hafta arası süren yüksek kaliteli ve takım çeliklerini sulama amacına yönelik sıcak muamele kursuna⁴⁷⁴, 1960 yılında ise gemilerde elektrik tesisatı kursu için Fransa'nın Tours şehrine personel gönderilmiştir⁴⁷⁵.

Bu dönemde hem ülkenin hem de Denizcilik Bankası TAO'nun bu tür eğitimlerde eksik kaldığını söylemek mümkündür. Çünkü sektörel alandaki bir eğitim, kullanılan malzeme ve teknolojinin üretim süreçlerine ve teknolojisine hakimiyeti gerektirmektedir. Dolayısıyla Türkiye, üretmediği ve kullanmakta hakimiyet

⁴⁶⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1957 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 16 Ağustos 1957, 636. Toplantı, Karar Sayfa No: 1.

⁴⁶⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1957 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 21 Eylül 1957, 646. Toplantı Saat 14:30, Karar Sayfa No: 1.

⁴⁷⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1958 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 29 Mayıs 1958, 725. Toplantı, Karar Sayfa No: 2.

⁴⁷¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1958 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 4 Eylül 1958, 759. Toplantı, Karar Sayfa No: 3.

⁴⁷² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1958 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 7 Kasım 1958, 779. Toplantı, Karar Sayfa No: 5.

⁴⁷³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1952 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 5 Nisan 1952, 11. Toplantı, Karar Sayfa No: 3.

⁴⁷⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1959 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 26 Haziran 1959, 855. Toplantı, Karar Sayfa No: 3.

⁴⁷⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1960 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 5 Şubat 1960, 936. Toplantı, Karar Sayfa No: 3.

sağlayamadığı bazı teknolojilerin eğitimini almak için yabancı devletlere başvurmuştur. Bu durum da bir çeşit bağımlılık patikası oluşturmuş ve yabancı devletlerin bu konudaki üstünlüğünü göstermiştir.

Denizcilik Bankası TAO'da bir yandan imkanlar ölçüsünde eğitilmiş personel açığını tamamlanmaya çalışılırken bir yandan da görevinde gayret ve başarı gösteren personeller ödüllendirilmiştir. Bu ödüllendirmeler maddi karşılıklar olarak personele verilmiştir. Örneğin; Hasköy antrepolarının hızlıca hizmete başlamasında gayret gösteren personellere birer aylık maaş ve yevmiyelerinin ikramiye olarak verilmesi, bu süreci başarıyla yöneten dönemin İstanbul Limanı işletme müdürü de bir maaş ikramiye ile ödüllendirilmiştir⁴⁷⁶. Kıyı Emniyeti İşletmesi'ne ait Şile Motoru'nun tamiri sürecinde üstün gayret gösteren motor kaptanı ile motor makinisti birer maaş ile taltif edilmiştir⁴⁷⁷. Yönetim kurulu tarafından bu tür ödüllendirmeler birçok defa yapılmış ve buna yönelik kararlar yönetim kurulu karar defterlerinde çokça kaydedilmiştir.

Denizcilik Bankası TAO personelinin zor zamanlarına ayrıca destekler sunmuştur. Özellikle sağlığı bozulan personellerinin yaptığı sağlık harcamalarına ciddi destek vermiştir. Örneğin; Londra'da tedavisi devam eden personeline nakit para yardımında bulunulmuştur⁴⁷⁸. Benzer şekilde tedavi ve ameliyat için Viyana'ya gönderilmiş personelinin masrafları için nakit para yardımı yapılmış⁴⁷⁹ ve kurumun yönetim kurulu karar defterlerinde bunun gibi çok karar kaydedilmiştir.

Denizcilik Bankası TAO' çalışan personelin ücretleri 5434 sayılı T.C. Emekli Sandığı Kanunu'na göre belirlenmiştir⁴⁸⁰. Kurum olarak diğer kamu iktisadi teşebbüslerinde olduğu gibi bünyesindeki muhtelif işletmelerde çalışan personelin müesseseye bağlılığını artırılması için ödenek ayrılmıştır. Yönetim kurulu karar defterlerinde, bu amaca yönelik 1958 yılında personele yapılan 200.000 liralık tahsisat

⁴⁷⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1952 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 7 Kasım 1952, 83. Toplantı, Karar Sayfa No: 1.

⁴⁷⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1956 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 29 Haziran 1956, 513. Toplantı, Karar Sayfa No: 2.

⁴⁷⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1959 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 3 Temmuz 1959, 858. Toplantı, Karar Sayfa No: 1.

⁴⁷⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1958 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 11 Aralık 1958, 790. Toplantı, Karar Sayfa No: 2.

⁴⁸⁰ **T.C. Resmi Gazete**, "Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu", 16 Ağustos 1951, Sayı.7886, s. 1811.

tespit edilmiştir⁴⁸¹. 1959 yılında ise safi kârına ait %5 oranındaki kâr payı hissesi ilk defa işçiler dâhil bütün kurum personelinin maaşlarıyla orantılı olarak dağıtılmıştır⁴⁸².

Denizcilik Bankası TAO'nun bu çalışmaya konu olan işletmelerinde 1959 yılı sonu itibariyle 3.321 tane memur ve müstahdem, 6.715 tane gemi adamı, 7.217 tane işçi olmak üzere toplamda 17.253 kişi çalışmıştır⁴⁸³. Memur, müstahdem ve işçi kadrolarında gereksiz fazlalıklar olmuştur. Çalışanların tahsil, tecrübe, bilgi ve iş başarma yönlerinden ortalama seviyesi benzer teşekkül ve işletmelere göre düşük kalmış ve personel tedarik usulleri de bunu telafi edecek bir tarzda düzenlenmemiştir⁴⁸⁴. Personel alımında gereken duyurular iyi yapılamamış ve kurum çalışanlarının haber vermesiyle gelen talipler de kadrolar için ehliyet, dilbilgisi vs. yönünden zayıf kalmıştır⁴⁸⁵.

2.2.5.7. Teknoloji Kullanımı ve Tercihi

Denizcilik Bankası TAO kurulduğunda, bünyesine katılan işletmeleri çağının gerisinde bir teknolojiyle devralmıştır. İşletmelerde kullanılan vasıtaların teknolojik olarak iyileştirilmesi için bazen kuruma ait tersanelerde bizzat üretim yapılarak bazen parça üzerinden ithal yöntemiyle bazen de bütüncül bir teknolojinin satın alınması yönünde yol izlenmiştir. 1952 yılında Van İşletmesi'nin bünyesinde olan Van ve Bitlis gemileri için Avrupa'dan motor getirtilip konfor ve sürat bakımından iyileştirilmiştir⁴⁸⁶. 1957 yılında Gemi Kurtarma İşletmesi için deniz altında ve yarı batık tekneleri kurtarmak için elverişli olan gemi kurtarma balonları satın alınmıştır⁴⁸⁷. 1959 yılında Ordu tipi üç geminin ana motorları, yardımcı makineleri ve yedek parçalarının temini için İtalya'da Torinoda Societe P. Azioni Fiat Stabilimento Grandi Motori firması ile anlaşılmıştır. Bu motor ve makinelerin montajı için de La Spezia da Industriel Navali

⁴⁸¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1958 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 20 Haziran 1958, 735. Toplantı, Karar Sayfa No: 5.

⁴⁸² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1960 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 25 Mart 1960, 955. Toplantı, Karar Sayfa No: 1.

⁴⁸³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.166.

⁴⁸⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.6.

⁴⁸⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 1960 Yılı Raporu**, s.27.

⁴⁸⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1952 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 26 Nisan 1952, 16. Toplantı, Karar Sayfa No: 2.

⁴⁸⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1957 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 5 Eylül 1957, 639. Toplantı, Karar Sayfa No: 1.

Meccanicha Affini şirketine yaptırılmıştır⁴⁸⁸. 1960 yılında İtalyan tersanelerine vapurların makine, kazan, tamir vs işleri ihale edilmiştir. Böylece Trabzon vapuru⁴⁸⁹, İstanbul vapuru⁴⁹⁰ ve M/S Giresun gemisi bu şekilde yenilenmiştir⁴⁹¹. Aynı yılda Almanya’da M/S İzmir Vapuru tamir edilmiştir⁴⁹².

Denizcilik Bankası TAO bu dönemde özellikle gemi satın alımında yurt dışındaki tersanelere çok fazla başvurmuştur. Dönem itibariyle gittikçe artan iş hacminden dolayı yük gemilerine ve tankerlere olan ihtiyaç artmıştır. Bundan dolayı 1954 yılında Compania Transatlantica Financiera QA Panama City, Panama firmasından 2 victory tipi gemi ve 2 şilep satın alınmıştır⁴⁹³. Aynı yılda Alman AG Weser şirketine 5 gemi siparişi verilmiştir⁴⁹⁴. 1959 yılında İngiltere’deki Fairfield şirketine şehir hatlarında çalıştırılmak üzere 9 adet şehir hattı gemisi siparişi yapılmıştır⁴⁹⁵. 1960 yılında Almanya’da bulunan Kremer Sohn şirketine 6 adet romorkör⁴⁹⁶, aynı yılda Japonya’daki Uruga Dock Tersanesi’ne 6 adet şilep ile 1 adet tanker sipariş edilmiştir⁴⁹⁷.

Yurt dışından çok fazla gemi siparişinin yapılması, Denizcilik Bankası TAO’ya ait tersanelerde hem sanayiye besleyen üretim sürecinin ve teknolojisinin ilerlemesine engel teşkil etmiş hem de o dönemde çokça ihtiyaç duyulan döviz kayıplarına yol açmıştır. Bununla ilgili dönemin yönetim kurulu üyesi Ata Nutku tarafından karar defterine düşülen şerh gayet aydınlatıcıdır. İlgili şerh;

⁴⁸⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1959 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 27 Şubat 1959, 816. Toplantı, Karar Sayfa No: 4.

⁴⁸⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1960 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 5 Ocak 1960, 924. Toplantı, Karar Sayfa No: 2.

⁴⁹⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1960 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 8 Ocak 1960, 926. Toplantı, Karar Sayfa No: 3.

⁴⁹¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1960 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 24 Mart 1960, 954. Toplantı, Karar Sayfa No: 9.

⁴⁹² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1960 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 4 Mart 1960, 948. Toplantı, Karar Sayfa No: 3.

⁴⁹³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1954 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 13 Mayıs 1954, 256. Toplantı, Karar Sayfa No: 3.

⁴⁹⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1954 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 31 Temmuz 1954, 285. Toplantı, Karar Sayfa No: 2.

⁴⁹⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1959 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 29 Aralık 1959, 923. Toplantı, Karar Sayfa No: 4.

⁴⁹⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1960 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 8 Ocak 1960, 926. Toplantı, Karar Sayfa No: 3.

⁴⁹⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1960 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 24 Mart 1960, 954. Toplantı, Karar Sayfa No: 9.

“Tersanelerimizin bir an evvel memleket gemi inşaatı programlarını başarabilecek kapasiteye ulaşmasından da mesul bulunuyoruz. Bankamız idare heyetinin tersaneleri bu duruma getirecek tedbirleri almadan tersanelerin gemileri uzun zamanda inşa etmesinden şikayet ederek siparişleri memleket haricine vermesi onların büsbütün geri kalmalarına ve haksız bir ithama maruz bırakılmasını sonuçlamaktadır.

Tersanelerimizin gerek idari gerekse mali bakımdan müstakil hüviyet alabilecek durumda olup ayrı bir teşekkül hâline girmeleri için beklenen tasfiye hesapları da ikmal edilmiş olduğundan bir an evvel Holding-Bank’a (Denizcilik Bankası TAO) bağlı serbest bir müessese hâline getirilmelerini inkişafı için lüzum görmekteyim.

Vesayetten kurtulup memleket sanayii ile, hükümet makamları ile, kendi işletmelerimizle ve hariçle olan münasebetlerini kendileri takip edip intaç edecek duruma gelmelidirler.

Memleket çelik sanayinin tersanelerimizi besleyecek seviyeye gelmemiş olması dolayısıyla tersanelerimizden bir veya ikisinin yabancı tersane ile veya çelik ve makine imalatçısı bir yabancı müesse ile ortaklık kurmasının muhakkak bir lüzum olduğuna kaniyim.

Memleketin bugünkü döviz sıkıntısı ve bankamızın kredi durumu, tersanelerin ağır envestisman ihtiyacı karşısında yegane hal çaresinin böyle bir ortaklık olacağını göstermektedir. Bu ortaklık yalnız yabancı kaynaklardan tezgah, makine ve malzeme alma imkanını sağlamakla kalmayıp aynı zamanda tersanelerimizin modern yabancı tersane metotlarına göre organize ve dirijisini ve yabancı mütehassıslardan ancak bu suretle faydalanabilmeyi ve aynı zamanda limanımıza gelen yabancı gemilerden ve komşu memleketlerden dövizle ödenecek iş alma imkanını sağlayacaktır.”⁴⁹⁸

⁴⁹⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1955 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 21 Ocak 1955, 340. Toplantı, Karar Sayfa No: 8.

şeklindedir. Ancak Denizcilik Bankası TAO dönem boyunca Almanya, Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere, Japonya ve Norveç gibi birçok farklı ülkeden çeşitli gemi türleri satın almıştır⁴⁹⁹.

Yurt dışından gemiler satın alınırken birçok ülkeden teklif alınarak istenen şartlardaki gemiyi veya gemileri en uygun fiyatla teslim edecek teklifler esas alınmıştır. Bu konuya yönelik kaynak kullanımında özen gösterilmiştir. Ayrıca verilen siparişler durumu belirlenen heyetler tarafından kontrol edilerek iş takibi iyi yapılmıştır.

2.2.5.8. Reklam, Tanıtım ve İş Birliği Politikası

Denizcilik Bankası TAO kurum olarak faaliyet gösterdiği alanların neredeyse tamamında tekel olmuştur. Fakat buna rağmen reklam çalışmaları için bütçe ayrılmıştır. 1952 yılında propaganda, afiş ve reklamların zaman kaybedilmeden yapılması için ayrılan 40.000 liralık ek tahsisatın hemen tatbikine karar verilmiştir⁵⁰⁰. 1955 yılında Haliç, Camialtı, Denizyolları İşletmesi, DB Deniz Nakliyatı TAŞ, Yalova Kaplıcaları ve Bankacılık kısımlarının faaliyetlerini duyurmak maksadıyla 40.000 liralık tahsisat ayrılarak İzmir Fuarı'na kurumsal olarak katılım gerçekleştirilmiştir⁵⁰¹. 1960 yılında 1961 yılı reklam ve propaganda işleri için 1961 yılı iş programına 400.000 liralık tahsisatın konulmasına karar verilmiştir⁵⁰².

Denizcilik Bankası TAO'da kurumsal iş birliğine önem verilmiştir. Çünkü dünyanın çeşitli yerlerinde denizcilik sektörüyle ilgili konferanslara katılım sağlanarak bu niyet gösterilmiştir. Dönem boyunca Denizcilik Bankası TAO'nun katıldığı konferansları; 17 Şubat 1953 tarihindeki Cenova Konferansı⁵⁰³, 22 Eylül 1953 tarihinde İtalya'nın Rapallo şehrinde yapılan yolcu konferansı⁵⁰⁴, 1954 yılındaki Montrö

⁴⁹⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yedinci Hesap Yılı**, s.5.

⁵⁰⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1952 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 3 Mayıs 1952, 18. Toplantı, Karar Sayfa No: 3.

⁵⁰¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1955 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 19 Temmuz 1955, 397. Toplantı, Karar Sayfa No: 3.

⁵⁰² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1960 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 31 Ekim 1960, 1007. Toplantı, Karar Sayfa No: 4.

⁵⁰³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1953 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 12 Şubat 1953, 115. Toplantı, Karar Sayfa No: 3.

⁵⁰⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1953 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 10 Eylül 1953, 174. Toplantı, Karar Sayfa No: 5.

Konferansı⁵⁰⁵, 1955 yılındaki Amsterdam Konferansı⁵⁰⁶, 1956 yılında Mısır'daki yolcu konferansı⁵⁰⁷, 1957 yılında yapılan Mısır ve Lübnan Yolcu Konferansı⁵⁰⁸, 1958 yılında Mısır ve Lübnan Yolcu Konferansı⁵⁰⁹, 1959 yılında Kahire'de yapılan Mısır ve Lübnan Yolcu Konferansı⁵¹⁰, 2 Ekim 1959 tarihinde Rotterdam'da yapılan ICHCA Liman Kongresi⁵¹¹ ve 1960 yılında Kahire'de yapılan Şarki Akdeniz Yolcu Konferansı olarak sıralamak mümkündür. Bu konferanslara Denizcilik Bankası TAO'nun görevlendirdiği temsilciler aracılığıyla katılım sağlanmıştır⁵¹². Kurulduktan sonra neredeyse her yıl ve bazı yıllarda da birden çok konferansa katılım sağlanmıştır. Bu katılımlar, sektörün gidişatına yönelik pozisyon almak, dünyadan haberdar olmak, yolcu-yük kaybı yaşamamak, rakip işletmelerin uygulamalarını görmek ve aynı hatlar üzerinde çalışan şirketlerle iş birliği yapmak gibi birçok amaca hizmet etmiştir.

2.3. Bölüm Özeti

DP, 14 Mayıs 1950 tarihindeki genel seçimler sonucunda iktidar olmuştur. Deniz ulaştırmasına önem veren DP iktidarları, buna yönelik çeşitli yasalar çıkarmıştır. En önemlisi de 1954 yılında çıkarılan Deniz İş Kanunu'dur. DP döneminde denizyolları yatırım harcamaları, istisnai yıllar hariç, en çok yatırım harcaması yapılan ikinci alan olmuştur. Bu harcamalarla birçok liman, iskele barınak yaptırılmış ve mevcut olanların da bakım-onarımı gerçekleştirilmiştir. DP'nin 1946 yılındaki parti programının 83. maddesinde devlet deniz işletmeciliğine ilişkin bütün tesis ve kuruluşların aynı çatıda toplanması gerektiği belirtilmiştir. Liberal bir iktisadi görüşü benimsemesine rağmen DP döneminde Denizcilik Bankası TAO'nun da arasında bulunduğu KİT'ler kurulmuştur. Denizcilik Bankası TAO gibi bir kurumun eskiden beri DP'li ekibin fikri

⁵⁰⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1954 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 13 Mayıs 1954, 256. Toplantı, Karar Sayfa No: 2.

⁵⁰⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1955 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 21 Ocak 1955, 340. Toplantı, Karar Sayfa No: 2.

⁵⁰⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1956 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 10 Şubat 1956, 462. Toplantı, Karar Sayfa No: 2.

⁵⁰⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1957 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 14 Mart 1957, 592. Toplantı, Karar Sayfa No: 1.

⁵⁰⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1958 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 15 Ağustos 1958, 754. Toplantı, Karar Sayfa No: 1.

⁵¹⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1959 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 30 Ocak 1959, 808. Toplantı, Karar Sayfa No: 1.

⁵¹¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1959 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 16 Eylül 1959, 888. Toplantı, Karar Sayfa No: 2.

⁵¹² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1960 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 2 Mart 1960, 947. Toplantı, Karar Sayfa No: 3.

olduğu söylenebilir. DP'nin 1946 yılındaki parti programında altı çizilmesinin yanında Denizcilik Bankası TAO ile aynı amaçla kurulan ve 1937-1939 yılları arasında faaliyet gösteren Denizbank, Celal Bayar Hükümeti döneminde kurulmuştur. DP'yi kuran Bayar'ın cumhurbaşkanı ve DP'nin kurucularından Adnan Menderes'in başbakanlığı döneminde Denizcilik Bankası TAO kurulması tesadüf değildir. Denizcilik Bankası TAO'nun kuruluş gerekçesinde Türkiye'nin deniz işletmecilik geçmişinin uzun olduğu; böyle bir kurumun milli iktisat, milli savunma, sosyal zorunluluk bakımından önem arz ettiğini ve dünyada buna benzer örneklerin olduğu belirtilmiştir. 10 Ağustos 1951 tarihinde 5842 sayılı Denizcilik Bankası TAO Kanunu meclisten geçmiştir. Denizcilik Bankası TAO, deniz ulaştırmasına yönelik her türlü bankacılık faaliyetiyle beraber diğer bankacılık işlerini yapmak, bünyesine alınan işletmeler üzerinden ulaştırma hizmetleri, limancılık hizmetleri, tersanecilik faaliyetleri, denizde güvenlik hizmetlerini yapmakla görevlendirilmiştir. Dolayısıyla deniz ulaştırma sektörünü doğrudan finanse edecek ve ileri taşıyacak bir kurum tesis edilmiştir. Denizcilik Bankası TAO, 1 Mart 1952 tarihinde faaliyetlerine başlamış ve bünyesine katılan işletmelerden çağın gereklerinde uzak bir kötü bir miras devralmıştır. Ancak faaliyete başlar başlamaz eksiklikler hemen tespit edilerek kurumun asli görevleri aksatılmadan yürütülmüştür.

Denizcilik Bankası TAO'da bankacılık ve finansman hizmetleri, Bankacılık İşletmesi üzerinden yürütülmüştür. İşletme, mülga idareden devralınan borçlardan dolayı bu dönemde verimli çalışmamıştır. İşletmenin yarattığı kaynaklar sadece Denizcilik Bankası TAO bünyesindeki işletmelerin modernizasyonuna harcanmıştır. Özel sektör için ise ilk aşamada sadece tamir kredisi verilmiştir. Dönem içinde işletme gelişim göstermiştir. Bundan dolayı 1952 yılında Galata merkez şube ile başlayan işletme, 1960 yılında 22 şubeye ulaşmıştır. Ulaştırma hizmetleri veren işletmelerden teknolojik olarak günün koşullarından uzak, büyük harcamalı tamir isteyen ve yaş ortalaması yüksek gemiler devralınmıştır. Bu dönemde Denizcilik Bankası TAO bünyesindeki tersanelerde yeni gemiler inşa edilmiş ve yurt dışından gemiler satın alınarak işletmelerin filolarına eklenmiştir. Diğer taraftan filolarda modernizasyon çalışmaları yapılmıştır. Dönem sonu itibariyle eksiklikler olmasına rağmen dönem başına göre filolar gençleştirilmiştir. Bu dönemde ulaştırma hizmetlerini en çok zorlayan konu, karayollarının hızlı gelişmesinin deniz taşımacılığını hem yolcu sayısı

hem de yük miktarı bakımından olumsuz etkilemesi olmuştur. Liman işletmeleri devralındığında teknolojiden uzak, kol gücüne dayalı ve düşük kapasitelidir. Ancak dönem içinde mekanizasyon arttırılmış, yenileme çalışmaları gerçekleştirilmiş ve liman kapasiteleri arttırılmıştır. Bu dönemde ulaştırma hizmetlerine benzer şekilde karayollarının hızlı gelişiminden dolayı yük nakliyatının karayollarına kayması sonucunda limanların iş hacimleri olumsuz etkilenmiştir. Tersanecilik faaliyeti olarak sınırlı sayıda havuzlama, tamir ve gemi inşaatı devralınan tersanelerde gerçekleştirilmiştir. Fakat özel sektörle ilişkiler geliştirilmiştir. Dönem sonunda işçilik, malzeme ve iş verimliliği konusunda sorunlar devam etmesine rağmen ülke ticaretinin gelişmesine paralel olarak artan havuzlama ihtiyacından dolayı tersanelerde iyileştirmeler yapılmıştır. Denizde güvenlik hizmeti yürüten işletmeler tekel olarak faaliyet yürütmüştür. Bu dönemde işletmelerin filosuna yeni gemiler kazandırılmış, var olan fenerler onarılmış, gerekli görülen yerlerde fenerler inşa edilmiş ve şamandıralarla sis çanları konulmuştur.

DP döneminde bütün işletmeler için hazırlanan yıllık iş programları verimli uygulanamamıştır. Genelde yıl sonuna doğru işletmelerin faaliyetlerini devam ettirebilmesi için sürekli ek tahsisatlar yapılmıştır. Verimsiz iş programları yürüten işletmelerin bu dönemde çok fazla nitelikli elemana ihtiyacı olmuştur. Bu sebeple mezuniyetten sonra Denizcilik Bankası TAO bünyesinde çalışmak üzere gerekli görülen alanlarda burslu üniversite öğrencisi okutulmuştur. İstihdam edilen personel için ise kurslar aldırılmış, çalışma motivasyonu için ödüllendirmeler yapılmış ve sağlık masrafları karşılanmıştır. Bu dönemde personel ücretleri 5434 sayılı T.C. Emekli Sandığı Kanunu'na göre belirlenmiştir. Dönemine göre iyi bir personel politikası yürüten Denizcilik Bankası TAO'da, hizmet sunulan alanların önemli bir kısmında tekel olunmasına rağmen reklam faaliyetleri yürütülmüştür. Reklam amaçlı afiş basımı ve fuarlara katılım için bütçe ayrılmıştır. Ayrıca kurumsal iş birliğine önem verilmiş ve sektörün gidişatına yönelik pozisyon almak, dünyadaki durumdan haberdar olmak, yolcu ve yük kaybı yaşamamak için konferanslara katılım sağlanmıştır.

3. PLANLI DÖNEMDE DENİZCİLİK BANKASI TAO

3.1. Planlı Dönemin Ekonomi ve Ulaştırma Politikası

27 Mayıs 1960 tarihinde gerçekleştirilen darbe sonrasında askeri rejim, Devlet Planlama Teşkilatı'nın (DPT) kurulmasına karar vermiş⁵¹³ ve başbakanlığa bağlı bir kurum olarak Devlet Planlama Teşkilatı kurulmuştur⁵¹⁴. 1961 Anayasası'nın 129. maddesinde; iktisadi, sosyal ve kültürel kalkınmanın plana göre gerçekleştirileceği ve DPT'nin kuruluş ve görevlerinin özel kanunla düzenleneceği belirtilmiştir⁵¹⁵. Böylece DPT, anayasal bir kurum olmuş ve ekonomi politikası planlama zeminine oturtulmuştur. 1963 yılında ilk beş yıllık kalkınma planı (BYKP) uygulanmaya başlanmıştır. Planlar kamu sektörü için emredici, özel sektör için yol gösterici nitelikte olmuştur⁵¹⁶. Dolayısıyla 1960-1980 döneminde pek çok gelişmekte olan ülkede olduğu gibi ithal ikamesine dayalı iç piyasaya dönük bir sanayileşme politikası içinde yer alan planlı bir karma ekonomi politikası yürütülmüştür⁵¹⁷.

Tablo 4

Planlı Dönem Kalkınma Planlarında Makro Ulaştırma ve Deniz Ulaştırma Politikaları

Plan Adı	Makro Ulaştırma Politikası	Deniz Ulaştırma Politikası
1. BYKP	Maliyetin etkin kullanılması, ulaştırma hizmetlerinin iyileştirilmesi, kapasitenin iyi kullanılması, ulaştırma faaliyetlerinin ekonomiye paralel bir şekilde olması yönünde ilkeler belirlenmiştir.	Uzak taşımaların denizyoluyla yapılması, denizyolu taşımalarında da dâhil olduğu besleyici ve tamamlayıcı kısa mesafe taşıt örgütünün kurulması, daha modern ve genç teknelerle dış ticaret mallarının en az yarısının taşınması, uluslararası sularda yabancı bandıralı gemilerle rekabet edebilir bir deniz ticaret filosu yaratılmasına ilişkin ilkeler belirlenmiştir.
2.BYKP	Ulaştırmanın iktisadi ve sosyal hedeflerin gerçekleşmesini mümkün kılacak ve destekleyecek şekilde geliştirilmesi, iktisadi	Gemi inşa sanayisinin gelişmesini engellemek şartıyla ülke ticaret filosunun genişletilmesi ve gençleştirilmesi için kuru yük gemisi, büyük tanker ve özel tipteki deniz araçlarının ithalatının

⁵¹³ Şevket Pamuk, **Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi**, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 8. Baskı, 2017, s.235.

⁵¹⁴ **Resmi Gazete**, "Devlet Planlama Teşkilatının Kurulması Hakkında Kanun", 5 Ekim 1960, Sayı. 10621, s.2274.

⁵¹⁵ **Resmi Gazete**, "Türkiye Cumhuriyeti Anayasası", 20 Temmuz 1961, Sayı.10859, s.4650.

⁵¹⁶ Şevket Pamuk, **Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi**, s.235.

⁵¹⁷ Türkiye Ulusal Rapor ve Eylem Planı, Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşimleri Yeri Konferansı Habitat II, İstanbul Habitat II Kent Zirvesi, Haziran 1996, s.16. <https://webdosya.csb.gov.tr/db/habitat/editordosya/file/dokumanlar/Ulusal%20Rapor%20ve%20Eylem%20Plan%C3%84%C2%B1.pdf>, (4 Nisan 2021).

	gelişmeyi kolaylaştırması, sistemler arasında uyumlu ve güvenli ulaştırmanın sağlanması, ulaştırmaya yönelik harcamaların etkin yapılmasına ilişkin ilkeler belirlenmiştir.	yapılabilmesi yönünde ilke belirlenmiştir.
3.BYKP	Sanayileşmenin yaratacağı ulaştırma talebine gerçekçi ve etkin maliyetlerle karşılık verilmesine, güvenli ve yöresel dinamiklere uygun bir ulaştırma sisteminin tesisine ilişkin ilkeler belirlenmiştir.	Etkili, rekabetçi ve para kazandıran bir deniz ticaret filosuna sahip olmak için gemi inşa sanayiine gereken ağırlık verileceği yönünde ilke belirlenmiştir.
4.BYKP	Az yakıt tüketen, ülkenin koşullarına uygun, birbiriyle uyumlu, etkin bir maliyet sisteminin ön planda olduğu, kalkınmayı hızlandıracak, dış ödeme gücüne katkı sağlayacak, ulaşım güvenliğini arttıracak bir ulaştırma sisteminin kurulması yönünde ilkeler belirlenmiştir.	Sanayi sektörü yük taşımalarının denizyolu ulaştırmasına kaydırılması, deniz ulaştırmasının gerektirdiği altyapıya öncelik verilmesi ve liman kapasiteleri yaratılırken dış ticaret, lokal yük ve yolcu potansiyelinin yanında transit trafiği ve dünya limanlarının konjonktürünün dikkate alınması yönünde ilkeler belirlenmiştir.

Kaynak: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, **Kalkınma Planı (Birinci Beş Yıl) 1963-1967**, 1963, s.384-387; T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, **İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1968-1972**, s.529-561; T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, **Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1973-1977**, s.554-602; T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, **Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1979-1983**, Ankara, 1979, s.416-418.

Planlı dönemde hazırlanan beş yıllık kalkınma planlarındaki (BYKP) makro ulaştırma ve deniz ulaştırma politikalarını Tablo 4 göstermektedir. Buna göre makro ulaştırma politikalarında; etkin maliyetli, ekonominin gelişimine paralel, birbirini tamamlayan, birbiriyle uyumlu ve güvenli bir ulaştırma sistemi hedeflenmiştir. Deniz ulaştırma politikalarında ise çağın gereklerine uygun, modern, gelişkin bir deniz ticaret filosu yaratmak ve dış ticaretin yanında deniz ulaştırmasının ihtiyaç duyduğu yerel ve dünya taşımacılığına uygun bir liman sistemi oluşturma yönünde hedefler konmuştur.

Tablo 5

Planlı Dönemde Program Açıklayan Hükümetlerin Makro Ulaştırma ve Deniz Ulaştırma Politikaları

Hükümet Adı	Makro Ulaştırma Politikası	Deniz Ulaştırma Politikası
Cemal Gürsel'in 1. Hükümeti (30 Mayıs 1960-5 Ocak 1961)	Kendi kendine yeten, gereksiz harcamalardan uzak ve iyi bir hizmet sunan bir ulaştırma teşkilatının oluşturulacağı belirtilmiştir	*
İsmet İnönü'nün 8. Hükümeti (25 Haziran 1962-25 Aralık 1963)	Ulaştırma hizmetlerinin sosyal ve ekonomik olarak verimli bir şekilde yürütüleceği açıklanmıştır.	Liman ve iskele tesislerin tamamlanmasına, Denizcilik Bankası TAO, devlet ve özel teşebbüsün elindeki deniz ticaret filosuna ve deniz taşımacılığına önem verileceği belirtilmiştir.
İsmet İnönü'nün 9. Hükümeti (25 Haziran 1962-25 Aralık 1963)	Ulaştırma hizmetlerinin kalkınma planına uygun olarak geliştirileceği, ulaştırma alandaki kamu iktisadi teşebbüslerinin verimli çalışma yöntemlerine kavuşturulacağı ve tarife sisteminin iktisadi ölçülerle düzenleneceği açıklanmıştır.	Liman inşaatı işlerinin sağlam planlara bağlanması, deniz ticaret filosunun devlet çabası ve özel teşebbüsün teşviki suretiyle geliştirilmesi amaçlanmıştır.
Suat Hayri Ürgüplü Hükümeti (20 Şubat 1965-27 Ekim 1965)	Ulaştırma sistemlerinin bir bütün olarak memleket ihtiyaçlarını en iyi şekilde karşılaması üzerinde durulacağı ve ulaştırma alanında çalışan KİT'lerin hukuki, mali, teknik ve idari yönlerden ıslahı için gerekli tedbirlerin alınacağı belirtilmiştir.	Diğer ulaştırma sistemleriyle bir bütün olarak memleketin ihtiyaçlarını karşılaması için deniz ulaştırma sisteminin üzerinde önemle durulacağı belirtilmiştir.
Süleyman Demirel'in 1. Hükümeti (27 Ekim 1965-3 Kasım 1969)	Ucuz, süratli ve güvenli bir ulaştırma sağlayan, artan ihtiyaçlara cevap veren ve birbirini besleyen ve tamamlayan bir ulaştırma sisteminin kurulacağı açıklanmıştır.	Limanların ıslahı ve genişletilmesine büyük önem verileceği, Van Gölü'nün iki tarafındaki feribot tesislerinin inşaatına hızla devam edileceği, deniz yollarında ülke filosunun gençleştirilmesi için yurttaki gemi inşa kapasitesinin genişletileceği, uluslararası ulaşımda kullanılan gemilerin döviz ihtiyaçlarını karşılayan mevzuatın basitleştirileceği, ülkeye döviz kazandıran armatörlere gereken desteğin verileceği belirtilmiştir.
Süleyman Demirel'in 2. Hükümeti (3 Kasım 1969-3 Kasım 1973)	Ulaştırma altyapısının uyumlu bir şekilde inşa ve işletilmesinin sağlanacağı	Limanların gelişen modern ihtiyaçlara cevap verecek şekilde ele alınacağı ve inşaatlarına süratle devam

1969-6 Mart 1970)	belirtilmiştir.	edileceği, turistik limanların inşaatlarına hızla başlanacağı, deniz yolu ulaştırmasına yönelik planlı kalkınma hareketlerinin devam edeceği, deniz ticaret filosunun güçlendirilmesi için çabalara devam edileceği, deniz araçları endüstrisinin geliştirilmesi için kurulmakta olan Tersane ve Deniz Dizel Motor Fabrikası'nın hızlıca işletilmesinin sağlanacağı ve bu endüstrinin gelişmesi için ülkedeki bütün tersane tezgâhlarından azami bir şekilde faydalanılacağı, deniz taşımacılığı alanında yabancı gemilerle yerli gemiler arasındaki rekabet şartlarının yolcu ve navlun dövizlerinin artırılmasına yönelik düzeltileceği, ülkeye yeni ve büyük döviz kaynakları sağlamak amacıyla serbest liman tesisi üzerinde durulacağı açıklanmıştır.
Süleyman Demirel'in 3. Hükümeti (6 Mart 1970-12 Mart 1971)	Özellikle Doğu'da ulaştırma imkânlarının artırılacağına altı çizilmiştir.	*
Nihat Erim'in 2. Hükümeti (11 Aralık 1971-22 Mayıs 1972)	Ulaştırma sistemlerinin olanaklarının genişletilmesi ve geliştirilmesine hız verileceği açıklanmıştır	Deniz ulaştırması imkânlarının genişletilmesi ve geliştirilmesine önem verileceği belirtilmiştir.
Ferit Melen Hükümeti (22 Mayıs 1972-15 Nisan 1973)	Bütün ulaştırma alanlarında verimlilik ve kapasite artışıyla beraber teknolojik ilerlemenin sağlanması amaçlanmıştır.	Deniz ticaret filosunun ülke ithalatının ve ihracatının daha büyük bir bölümünü taşıyabilecek şekilde güçlendirilmesine ve bundan dolayı yerli gemi endüstrisinin geliştirilmesi için yeni tersanelerin kurulmasına önem verileceği açıklanmıştır.
Bülent Ecevit'in 1. Hükümeti (26 Ocak 1974-17 Kasım 1974)	Uzun dönemde maliyetleri en aza indiren dengeli bir ulaşım sisteminin geliştirilmesi amaçlanmıştır.	Deniz ulaşımının daha hızlı ve yoğun kullanılabilir bir duruma getirilmesi için deniz ulaşım araçlarının çoğaltılacağı ve modernleştirileceği, ülke ihtiyaçlarını karşılamının yanında ihracata da yönelik bir gemi inşa sanayinin kurulması ve mevcutlarının daha verimli çalışmasının sağlanacağı, kıyı tesislerinin ihtiyaçlara cevap verecek şekilde geliştirileceği belirtilmiştir.
Sadi İrmak Hükümeti (17 Kasım 1974-31 Mart 1975)	Ulaştırma hizmetlerinin güvenli ve ülke şartlarına uygun olması için gereken hukuki, ekonomik, mali ve idari tedbirlerin alınacağı belirtilmiştir.	Ülkenin kendi deniz ulaştırması ihtiyaçlarına yeterli olmasının yanında dışa dönük bir gemi inşa sanayinin süratle kurulması ve mevcutlarının daha verimli çalışmasını sağlayarak üretimlerinin artırılması amaçlanmıştır.
Süleyman Demirel'in 4. Hükümeti (31 Mart 1975-21 Haziran 1977)	Ulaştırma sistemlerinin tesisine ve geliştirilmesine hız verileceği ve ulaşım sistemlerinin uyumlu bir şekilde geliştirileceği belirtilmiştir.	Denizyolu sisteminin diğer ulaşım sistemleriyle uyumlu bir biçimde geliştirileceği, deniz ticaretinin geliştirilmesini ilerleten önlemlerin alınacağı, limanların sayı ve nitelik bakımından günün ihtiyaçlarına cevap verecek noktaya getirileceği

		belirtilmiştir.
Bülent Ecevit'in 2. Hükümeti (21 Haziran 1977-21 Temmuz 1977)	Ulaştırmaya yönelik yaygın, dengeli ve hızlı gelişmeyi destekleyici, komşularla ekonomik ve kültürel ilişkileri genişletip kolaylaştıran ve döviz artırıcı bir politikanın izleneceği açıklanmıştır.	Deniz ulaştırmacılığı üzerinde önemle durulacağı, denizcilik işletmelerinin bir yönetim altında toplanacağı, yeni tersanelerin tamamlanacağı, ülkenin ticaret filosunu yeterli düzeye ulaştırılarak dünyaya gemi ihraç edebilecek güçte gemi inşa imkânlarına kavuşturulacağı, iktisadi bakımdan Türkiye'nin her bölgesinin bütün dünyaya açılışını kolaylaştırıcı bir limanlar ağının kurulacağı, ulaşım elverişli göllerde ve nehirlerde yer yer yeni su bağlantıları da kurularak ulaşım olanakları ve limanların geliştirileceği, Van Gölü ve Keban Barajı'nda ulaştırma hizmetlerinin geliştirilmesine öncelik verileceği belirtilmiştir.
Süleyman Demirel'in 5. Hükümeti (21 Temmuz 1977-5 Ocak 1978)	Kamu ve özel sektör tarafından işletilen ulaştırma sistemlerinin birbirini tamamlayacak şekilde uyumunun sağlanacağı ve günün ihtiyaçlarına cevap verecek düzeye getirileceği belirtilmiştir.	Deniz ticaret filosunun geliştirilerek kapasitesinin artırılacağı, deniz ulaştırmacılığının ülkeye döviz getiren bir kaynak duruma getirilmesi için teşvik tedbirlerinin alınacağı ve mevzuat düzenlemelerine gidileceği, deniz ulaşımının yeniden modernize edileceği ve limanların yapılacağı açıklanmıştır.
Bülent Ecevit'in 3. Hükümeti (5 Ocak 1978-12 Kasım 1979)	Ulaştırmanın ülkenin toplumsal ve ekonomik ihtiyaçlarını karşılayacak ve uluslararası ilişkileri geliştirecek düzeye getirilmesi amaçlanmıştır.	Deniz ulaştırmacılığında iç ve dış piyasaya yönelik büyük bir atılım yapılacağı, tersane ve gemi yapımının hızlandırılacağı, deniz ticaret filosunu yeterli seviyeye getirmek için her türlü gayretin gösterileceği, liman ve depolama tesislerinin yeterli düzeye getirileceği, deniz taşımacılığının etkinliğini ve ekonominin navlun gelirlerini arttırmak için yeni örgütlenmelere gidileceği, ulaşım elverişli göllerde ve nehirlerde yer yer yeni su bağlantıları da kurularak ulaşım olanakları ve limanlar geliştirileceği, Van Gölü ve Keban Barajı'nda ulaştırma hizmetlerinin geliştirilmesine öncelik verileceği belirtilmiştir.
Süleyman Demirel'in 6. Hükümeti (12 Kasım 1979-12 Eylül 1980)	Ulaştırma alanlarında devam eden işler bitirilip gereken iyileştirmeler yapılacağı belirtilmiştir.	Limanların kapasitelerinin artırılacağı ve yeni limanların yapılacağı, deniz trafiğinde emniyet, can ve mal güvenliğinin yeterli düzeye çıkartılması için gerekli düzenleme ve cihazlama işlerinin sonuçlandırılacağı açıklanmıştır.

Kaynak: Nuran Dağlı ve Belma Aktürk (hızl.), **Hükümetler ve Programları**

2. Cilt 1960-1980, Ankara: T.B.M.M Basımevi, 1988, s. 11-460. * Programda deniz ulaştırma politikasına yönelik herhangi bir hedef yoktur.

Planlı dönemde program açıklayan hükümetlerin makro ulaştırma ve deniz ulaştırma politikalarını Tablo 5 göstermektedir. Planlı dönemde toplam yirmi tane hükümet kurulmuştur. Bu hükümetlerden bir tanesi program getirmemiş⁵¹⁸ ve üç tanesinin açıkladığı programda da makro ulaştırma politikasına yer verilmemiştir⁵¹⁹. Tablo 5'te görüldüğü üzere kalan on altı tane hükümetin ise açıkladığı programda ulaştırma politikasına yer verilmiştir. Program açıklayan hükümetlerin makro ulaştırma politikalarında iyi bir hizmet sunan, iktisadi olarak verimli, maliyet bakımından etkin, kalkınmayı destekleyici ve günün ihtiyaçlarına uygun, ucuz ve güvenli, dış ilişkileri geliştiren ve döviz getiren ahenkli bir ulaştırma sistemi amaçlanmıştır. Dönem içinde iki tane hükümetin açıkladığı programdaki makro ulaştırma politikası içerisinde deniz ulaştırma politikasından bahsedilmemiştir. Dolayısıyla dönem boyunca on dört tane hükümetin açıkladığı programda deniz ulaştırma politikasına yönelik hedefler konmuştur. Bu hedefleri; liman ve iskelelerin modernize edilerek kapasite artışının sağlanması, deniz ticaret filosunun modernize edilip büyütülmesi, deniz ulaştırma sisteminin diğer ulaştırma sistemleriyle uyumlu hale getirilmesi, deniz ulaştırma imkânlarının geliştirilmesi ve deniz ulaştırmasını destekleyen bir tersane altyapısının kurulması şeklinde özetlemek mümkündür.

Hükümet programlarındaki deniz ulaştırması hedeflerini iyi analiz etmek için hükümeti kuran parti veya partilerin seçim beyannamelerine de bakmak gerekmektedir. Çünkü seçimden önce açıklanan beyannamelerde deniz ulaştırmasına yönelik vaat edilenlerin hükümetlerin programına girmesi, ilgili hükümetleri kuran parti veya partilerin deniz ulaştırmasına önem verdiğini gösterir. Dolayısıyla seçim beyannameleri dönemin deniz ulaştırma politikasının anlaşılması bakımından önemli başka bir kılavuzdur.

⁵¹⁸ 5 Ocak 1961-20 Kasım 1961 tarihleri arasında iktidarda olan Cemal Gürsel'in 2. Hükümeti program getirmemiştir. Detaylı bilgi için bkz. Dağlı ve Aktürk (hızl.), **Hükümetler ve Programları 2. Cilt 1960-1980**, s.11.

⁵¹⁹ Bu hükümetler İsmet İnönü'nün 10. Hükümeti, Nihat Erim'in 1. Hükümeti ve Naim Talu Hükümeti'dir. Detaylı bilgi için bkz. Dağlı ve Aktürk (hızl.), **Hükümetler ve Programları 2. Cilt 1960-1980**, s.51-265.

Tablo 6**Planlı Dönem Genel Seçimlerinde Siyasi Partilerin Deniz Ulaştırmasına Yönelik Vaatleri**

Seçim Yılı	Parti	Deniz Ulaştırmasına Yönelik Vaatler
1961	Cumhuriyet Halk Partisi	Denizciliğin gelişmesi için gerekli tedbirlerin alınacağı ve denizyolu ulaştırmasıyla diğer ulaştırma sistemleri arasında koordinasyon sağlanacağı belirtilmiştir.
	Adalet Partisi	Denizcilik Bankası çatısı altında toplanmış işletmelerin ayrılmasının sağlanacağı, mali durumlarının ıslah edileceği, ücret tarifelerinin günün şartlarına göre ayarlanacağı ve düşürüleceği, yeniden bir organizasyonla verimli ve ekonomik çalışmasının sağlanacağını altı çizilmiştir. Bunun yanında deniz ulaştırması alanında iş yapan özel ve tüzel kişilere kolaylıklar sağlanarak ülkenin deniz ticaret filosunun genişletileceği ve bu konuda irili-ufaklı gemilerin inşa ve satın alınmasından itibaren; tescil, muayene, bakım, işletme, havuz, personel, vergiler, polis ve gümrük işleri ile döviz muameleleri ve deniz ticaretinin gelişimini sağlayacak kredi hususunda azami kolaylıkların temin edileceği belirtilmiştir. Son olarak bütün limanların tek elden idaresinin sağlanacağı, limanlardaki ücret tarifelerinin günün ihtiyaçlarına göre düzenleneceği, Türkiye Limanlar İdaresi adında kurulacak yeni bir kurumun ticari gerekliliklere ve uluslararası standartlara göre donatılacağı ve bu kurumun yürüteceği hizmet için gerekli likitidenin sağlanacağı belirtilmiştir.
	Yeni Türkiye Partisi	*
	Cumhuriyetçi Köylü Millet Partisi	*
1965	Adalet Partisi	Deniz yolları filosunun gençleştirilmesi için ülkedeki gemi inşa kapasitesinin arttırılacağı, uluslararası ulaştırmada kullanılan gemilerin döviz ihtiyaçlarını tanzim eden mevzuatın basitleştireceği ve ülkeye döviz kazandıran armatörlere gereken desteğin verileceği açıklanmıştır.
1969	Adalet Partisi	Her türlü liman ve kıyı yapılarının büyük sayıda ele alınıp hızla inşaatına başlanacağı, deniz ulaştırmasının iktisadi, sosyal, can ve mal güvenliği bakımından yeniden düzenleneceği, deniz ticaret filosunun modernleştirilerek geliştirilmesi için çabalara devam edileceği, yabancı gemilerle yerli gemiler arasında ticari rekabet şartları hazırlanarak yolcu ve navlun dövizlerinin arttırılmasına çalışılacağı, ülkeye yeni ve büyük döviz kaynakları sağlamak amacıyla serbest limanlar tesisi üzerinde durulacağı belirtilmiştir.
	Cumhuriyet Halk Partisi	Kıyı kentleriyle büyük iş merkezleri arasında deniz ulaştırmacılığının geliştirileceği, ülkenin dış ticaret filosunun büyütülerek dış ticaret ilişkilerinde yerli gemilerden daha çok yararlanılmasının sağlanacağı ve bütün bunların

1973		yapılabilmesi için yerli gemi sanayisinin hızla geliştirileceği belirtilmiştir.
	Milli Selamet Partisi	Ülkenin deniz ticaret filosunun mutlaka dünya deniz filolarıyla rekabet eder hale getirileceği belirtilmiştir.
	Adalet Partisi	Ülkenin deniz ticaret filosunun büyütüleceği ve Samsun, Trabzon, İstanbul, İzmir, Antalya, Mersin, İskenderun, Bandırma limanlarının büyük liman hâline getirileceği belirtilmiştir.
	Milliyetçi Hareket Partisi	*
	Cumhuriyetçi Güven Partisi	Ülkenin deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve başlı başına bir döviz kaynağı hâline getirileceği belirtilmiştir.
1977	Cumhuriyet Halk Partisi ⁵²⁰	Ülkenin dış ekonomik ilişkilerindeki gelişime paralel bir deniz ticaret filosuna kavuşturulacağı, iç ve dış deniz ulaşımının geliştirileceği, ülkenin kıyı bölgelerindeki ulaşımın turizm ve yük taşıma ihtiyacını karşılayacak düzeye eriştirileceği, iç su yollarından ve göllerden ulaştırma bakımından yararlanma olanaklarının geliştirileceği, liman ve depolama kuruluşları geliştirileceği belirtilmiştir.
	Adalet Partisi	Deniz ulaşımına yeni bir anlayış ve hız getirileceği ve bu sebeple yeni liman ve tersanelerin inşa edileceği belirtilmiştir.
	Milli Selamet Partisi	*
	Milliyetçi Hareket Partisi	Güçlü bir ticaret filosunun kurulması için bütün imkanların seferber edileceği hedeflenmiştir.

Kaynak: Cumhuriyet Halk Partisi, **1961 CHP Seçim Beyannamesi**, Ankara: Rüzgârlı Matbaa, 1961, s.37; Adalet Partisi, **Adalet Partisi Seçim Beyannamesi (1961)**, Türkiye Basımevi, 1961, s.30-32; Adalet Partisi, **Adalet Partisi Seçim Beyannamesi**, Adalet Partisi Genel Merkez Neşriyatı, Ankara: Doğu Matbaacılık ve Ticaret Limited Şirketi Matbaası, 1965, s.29; Adalet Partisi, **Adalet Partisi Seçim Beyannamesi 1969**, Adalet Partisi Genel Merkez Yayınları, Ankara: Doğu Matbaacılık ve Ticaret Limited

⁵²⁰ CHP'nin, 5 Haziran 1977 genel seçimine yönelik bir seçim beyannamesi bulunmamıştır. Türkiye Büyük Millet Meclisi Arşivi, Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi, Türk Tarih Kurumu Arşivi, Milli Kütüphane Arşivi ve gazete arşivlerine bakılmıştır. Bunun yanında CHP ile ilgili bu dönemi kapsayan tezlere de bakılmıştır. Son olarak CHP'nin kütüphane-arşiv hizmetleriyle görüşülerek 1977 yılı genel seçimine yönelik herhangi bir beyanname, bildirge veya bildirinin arşivlerinde olmadığı teyit edilmiştir. Ancak Cumhuriyet Gazetesi'ndeki bir habere göre 1977 yılı genel seçimlerine yönelik çok kısa bir bildirgenin hazırlanacağı belirtilmiştir. Bunun da sebebi; CHP kurultayında kabul edilen programın yeni olduğu, ayrıntılı bir biçimde parti örgütüne ve halka anlatıldığı düşüncesinden dolayıdır. Bknz. **Cumhuriyet**, "CHP yurt dışındaki işçilerin sorunlarına çözüm bulunacağını bildirdi", 22 Nisan 1977, Sayı. 18941, s.9. Burada bahsi geçen program, 27-30 Kasım 1976 tarihleri arasında toplanan CHP'nin 23. Kurultayınca 29 Kasım 1976 tarihinde kabul edilen programıdır. Seçimlerden yirmi gün önce İlhan Selçuk'un 15 Mayıs 1977 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'ndeki yazısında ise CHP'nin seçim bildirisinin henüz yayınlanmadığı belirtilmiştir. Bknz. **Cumhuriyet**, 15 Mayıs 1977, "AP Seçim Beyannamesi", Sayı.18964, s.2. Dolayısıyla CHP'nin 1976 yılı kasım ayındaki parti programı, 1977 yılı genel seçimi için seçim beyannamesi olarak esas alınmıştır.

Şirketi Matbaası, 1969, s.44-47; Cumhuriyet Halk Partisi, **Ak Günlere Cumhuriyet Halk Partisi 1973 Seçim Bildirgesi**, Ajans-Türk Matbaacılık, 1973, s.112; Milli Selamet Partisi, **Milli Selamet Partisi 1973 Seçim Beyannamesi**, İstanbul: Fatih Yayınevi Matbaası, 1973, s.24; Adalet Partisi, **Adalet Partisi Seçim Beyannamesi 1973**, Ankara: Doğu Matbaası, 1973, s.50; Cumhuriyetçi Güven Partisi, **Cumhuriyetçi Güven Partisi 1973 Seçim Beyannamesi**, Ankara: Ayyıldız Matbaası A.Ş., 1973, s.130; Cumhuriyet Halk Partisi, **Cumhuriyet Halk Partisi Programı**, Ankara: Ajans Türk Matbaacılık Sanayii, 1976, s.165-166; Adalet Partisi, **Adalet Partisi 1977 Seçim Beyannamesi**, 1977, s.33; Milliyetçi Hareket Partisi, **1977 Milliyetçi Hareket Partisi Seçim Beyannamesi**, Ankara: Emel Matbaacılık Sanayi, 1977, s.47. *Deniz ulaştırmasına ilişkin bir vaat yoktur.

Planlı dönemde yapılan seçimlere ilişkin parti veya partilerin deniz ulaştırmasına yönelik vaatlerini Tablo 6 göstermektedir. Burada dönemin parlamentosunda koltuk kazanarak hükümete ortak olan parti veya partilerin seçim beyannameleri esas alınmıştır. 1961 yılı genel seçiminde Yeni Türkiye Partisi ve Cumhuriyetçi Köylü Millet Partisi'nin, 1973 yılı genel seçiminde Milliyetçi Hareket Partisi'nin ve 1977 yılı genel seçiminde Milli Selamet Partisi'nin seçim beyannamesinde deniz ulaştırmasına yönelik bir vaat yoktur. Bütün seçimler dikkate alındığında seçim beyannamesi açıklayan parti veya partilerin deniz ulaştırması konusunda birleştiği nokta, ülkenin deniz ticaret filosunun büyütülmesi ve deniz ulaştırmasının geliştirilmesi yönündedir. Bunun yanında özel sektörün gözetileceğini, deniz ulaştırmasında can ve mal güvenliğinin sağlanacağını, liman altyapısının güçlendirileceğini ve deniz ticaret filosunun ülkeye döviz kazandırmasının sağlanacağını vaat eden partiler olmuştur. Bütüncül bir yaklaşımla bakıldığında, vaatlerin hepsi bu dönemdeki hükümet programlarında yer almıştır. Bu bakımdan deniz ulaştırmasına yönelik seçim beyannamelerinde vaat edilenlerle hükümet programlarında açıklanan hedefler arasında paralellik olduğunu söylemek mümkündür.

Planlı dönemde deniz ulaştırmasının geliştirilmesine ilişkin önemli bir yasal altyapı da kurulmuştur. Bu yasal altyapının konusunu denizde can emniyetinin korunmasına yönelik Milletlerarası Sözleşme ve Konferansların nihai kararlarının

uygulanmasına yönelik taraf olunan kararname ve kararlar⁵²¹; daha önce taraf olunan Hükümetlerarası Denizcilik İstişari Teşkilâtı (IMCO) Sözleşmesi'nde değiştirilen maddeye yönelik *Hükümetlerarası Denizcilik İstişari Teşkilâtı Sözleşmesi'nde Yapılan Değişikliğin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun*⁵²²; denizlerde, göllerde ve akarsularda yerli bayrağı taşıyan, 100 ve daha yukarı gros tonilatoluk gemilerde bir hizmet akti ile çalışan gemiadamları ve bunların işverenleri yönelik düzenlemeleri içeren *Deniz İş Kanunu*⁵²³; deniz ticareti, deniz ticaret filosu ve gemi inşa sanayini ekonomik ve sosyal kalkınmaya katkıda bulunacak ve milli savunma gereklerine karşılık verecek düzeye getirmeyi amaçlayan *Türk Deniz Ticaretini, Deniz Ticaret Filosunu ve Gemi İnşa Sanayiini Teşvik ve Geliştirme Politika Esasları*'nın uygulanmasına yönelik kararname⁵²⁴ oluşturmuştur.

1961-1980 dönemi ulaştırma yatırım harcamalarında denizyollarının yerini EK 4'teki grafik göstermektedir. Dönem boyunca karayolları yatırım harcamaları tartışmasız en çok yatırım yapılan alan olmuştur. Öyle ki karayolları yatırım harcamaları, her yıl diğer alanların toplamından daha fazla miktarda gerçekleşmiştir. Denizyolları yatırım harcamaları ise 1965, 1966, 1969, 1970, 1977, 1979 ve 1980 yılları dışında kalan diğer yıllarda karayolları yatırım harcamalarından sonra en çok yatırım harcaması yapılan alan olmuştur. Dolayısıyla plan dönemde ağırlıklı olarak en çok yatırım harcaması yapılan ikinci alan denizyolları ile ilgili gerçekleşmiştir.

Denizyolları yatırım harcamalarının çok önemli bir bölümünü liman, iskele, barınakların inşaatı ile limanların bakım, onarım ve tarama faaliyetleri oluşturmaktadır. Bu bağlamda 1961 yılında Samsun, Mersin, Bartın limanlarıyla Kefken Limanı'nın ikinci kısım inşaatı, Kuşadası Barınağı'nın inşaatı ve Haydarpaşa Limanı ikinci ve üçüncü kısım genişletmesi⁵²⁵; 1962 yılında Trabzon Limanı transit ambarı inşaatı ve vinçlerin montajı, Salıpazarı esas antrepoları asansör ve vinç tesislerinin yapımı,

⁵²¹ **T.C. Resmi Gazete**, “Denizde Can Emniyetinin Korunması Hakkında Milletlerarası Sözleşme Hakkında Kararname”, 23 Şubat 1966, Sayı.12234, s.14-15 ve **T.C. Resmi Gazete**, “1948 Tarihli Denizde Can Emniyeti Milletlerarası Konferansında Kabul Edilen Nihai Karar”, 11 Nisan 1966, Sayı.12271, s.3-4.

⁵²² **T.C. Resmi Gazete**, “Hükümetlerarası Denizcilik İstişari Teşkilâtı (IMCO) Sözleşmesi'nde Yapılan Değişikliğin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun”, 21 Aralık 1966, Sayı.12483, s.9-10.

⁵²³ **T.C. Resmi Gazete**, “Deniz İş Kanunu”, 29 Nisan 1967, Sayı. 12586, s.1.

⁵²⁴ **T.C. Resmi Gazete**, “Türk Deniz Ticaretini, Deniz Ticaret Filosunu ve Gemi İnşa Sanayiini Teşvik ve Geliştirme Politika Esasları”, 15 Ocak 1975, Sayı.15119, s.1.

⁵²⁵ TBMM, T.C. Kurucu Meclis, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 3, Cilt. 1, Birleşim: 2, 20.02.1961 içinde Gider Bütçeleri, s. 278-279.

Alsancak'ta yeni rıhtım, ambar ve antrepoların inşası, Giresun Limanı ambar ve yolcu binaları inşası, Kıyı Araştırma Enstitüsü binalarının inşası, İnebolu Limanı'nın taraması, Dikili Barınağı dalgakıran inşası, Sinanköy, Kartal, Rize, Gerze, Çeşme ve Güllük iskelelerinin inşası⁵²⁶; 1964 yılında Bandırma, Antalya ve Hopa limanlarının inşası⁵²⁷; 1966 yılında İskenderun Limanı tevsiati, Armutlu İskelesi inşası⁵²⁸; 1967 yılında Alsancak limanı yolcu rıhtım ve salonu ile Şile, Marmara Adası, Kumkapı, Karaburun, İmroz, İğneada, Rize, Fatsa, Finike, Bozhane, Rumelifeneri barınaklarının inşasının yanında Fındıklı, Çayeli, Lapseki, Çardak, Gemlik, Urla ve Taşucu iskelelerinin onarımı, Giresun, Silivri, Kilitbahir ve İmroz mendireklerinin onarımı⁵²⁹; 1968 yılında Rize Limanı inşası ile Mudanya, Edremit, Yalıköy, Ünye, Perşembe, Bulancak, Fındıklı, Pazar iskeleleri ve Eceabat, Kilitbahir, Balaman barınaklarında eksikliklerin tamamlanması⁵³⁰; 1969 yılında Samanlıdere mendirek ve rıhtım inşası, Alanya Barınağı, Erdek Barınağı, Akçaabat İskelesi inşası⁵³¹; 1970 yılında Sirkeci-Sarayburnu rıhtım tevsi, Tekirdağ İskelesi inşası, Kuşadası turistik anayath limanı inşası, Büyükada Barınağı inşası⁵³²; 1975 yılında İmalât Sanayi Limanı (Tuzla Tersanesi) yapı-tesis onarımı, Cide Barınağı onarım, kamulaştırma ve bina satın alma, Ağalar Askeri Limanı kamulaştırma ve bina satın alma, Ayancık Ustaburnu Barınağı'nda kamulaştırma ve bina satın alma⁵³³; 1978 yılında Eskihisar-Topçular ikinci ferihattı inşası ile Ordu ve Trabzon limanlarının altyapı inşası⁵³⁴ ve son olarak 1980 yılında Side yat limanı inşası⁵³⁵ gerçekleştirilmiştir.

⁵²⁶ TBMM, Cumhuriyet Senatosu, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 1, Cilt. 1, Birleşim: 28, Toplantı: 1, 02.02.1962 içinde Gider Bütçeleri, s. 284-285.

⁵²⁷ TBMM, Cumhuriyet Senatosu, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 1, Cilt. 18, Birleşim: 34, Toplantı: 3, 01.02.1964 içinde Gider Bütçeleri, s.395.

⁵²⁸ TBMM, Cumhuriyet Senatosu, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 1, Cilt. 32, Birleşim: 38, Toplantı: 5, 01.02.1966 içinde Gider Bütçeleri, s.461.

⁵²⁹ TBMM, Cumhuriyet Senatosu, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 1, Cilt. 38, Birleşim: 25, Toplantı: 6, 31.01.1967 içinde Gider Bütçeleri, s.509.

⁵³⁰ TBMM, Cumhuriyet Senatosu, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 7, Cilt. 45, Birleşim: 24, Toplantı: 7, 01.02.1968 içinde Gider Bütçeleri, s.557-558.

⁵³¹ TBMM, Cumhuriyet Senatosu, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 8, Cilt. 50, Birleşim: 25, Toplantı: 8, 28.01.1969 içinde Gider Bütçeleri, s.621.

⁵³² TBMM, Cumhuriyet Senatosu, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Cilt. 56, Birleşim: 31, Toplantı: 9, 28.01.1970 içinde Gider Bütçeleri, s.636-637.

⁵³³ **T.C. Resmi Gazete**, "1975 Bütçe Kanunu", 1 Mart 1975, Sayı. 15164, s.198-200.

⁵³⁴ **T.C. Resmi Gazete**, "1978 Yılı Bütçe Kanunu", 1 Mart 1978, Sayı. 16215, s.457-458.

⁵³⁵ **T.C. Resmi Gazete**, "1980 Yılı Bütçe Kanunu", 1 Mart 1980, Sayı. 16916, s.420.

3.2. Bankacılık ve Finansman Hizmetleri

Bankacılık İşletmesi'nde, yasal çerçeve üzerinden verilen yetkiler doğrultusunda bankacılık ve finansman hizmetleri planlı dönemde de kesintisiz bir şekilde yürütülmüştür. İşletmenin bu dönemde yürüttüğü en önemli faaliyet; gemi inşa, gemi tamir, gemi satın alma, tersane kurma ve tevsi gibi deniz ulaştırma sektörünü bütün yönleriyle geliştirmeye yönelik kendi bütçesinden krediler açması ve gerek Maliye Bakanlığı gerekse de Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (TCMB) tarafından fonlanan benzer kredilere aracılık yapması olmuştur.

Bankacılık İşletmesi'nin dönem boyunca verdiği krediler düzenli olmayıp gemi inşa ve armatör kredisi, gemi işletme ve tamir-bakım kredisi, tersane inşa-tevsii kredisi, orta vadeli deniz kredisi ve uzun vadeli deniz kredisi olmuştur. 1966 yılından itibaren Maliye Bakanlığı tarafından oluşturulan gemi inşaatı fonuna paralel olarak kendi kaynaklarından oluşturduğu fondan ülkedeki herhangi bir resmi ve özel tersanesinde gemi inşa ettirmek isteyen armatörlere gemi inşa kredi fonundan istifade etmiş olmaları, bu fondan aldıkları kredi miktarını geçmemek ve bu inşaatların finansmanına yardım olmak şartıyla azami 3 yıl vadeli ve %7 faiz oranından kredi vermeye başlamıştır⁵³⁶. İşletmenin kendi kaynaklarından verdiği kredilerle Denizcilik Bankası TAO'nun bünyesindeki tersanelerde yaptırılacak gemiler için %9, diğer tersanelerde yaptırılacak gemiler için de %11,5 faiz oranı uygulanmak suretiyle tahsis edilmiştir⁵³⁷. Buradaki amacın, armatörleri Denizcilik Bankası TAO'nun tersaneleriyle iş birliği yapmaya yönlendirmek ve tersanelerin iş hacmini arttırmak olduğunu söylemek mümkündür.

Maliye Bakanlığı'nın fonladığı krediler düzenli olmayıp gemi inşa, gemi tadili, tersane inşa ve tevsi, gemi satın alma, tersane kurma, gemi inşa projelerine ikmal, geliştirme ve teşvik kredilerinden oluşmuştur. İlk olarak ülkedeki gemi sanayinin kalkınmasını sağlamak için Bakanlar Kurulu'nun 22 Eylül 1965 tarihindeki 6/5245 sayılı kararnameyle⁵³⁸ gemi inşa fonu kurulmuş ve gemi inşa etmek isteyen armatörlere

⁵³⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1967, s.36.

⁵³⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, İstanbul, 1972, s.73.

⁵³⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.52-53.

1/1/1966 tarihinden itibaren %6 faiz oranı ve 8-10 yıl vade ile kredi verilmiştir⁵³⁹. İkinci olarak 933 sayılı kanuna dayanılarak ve Bakanlar Kurulu'nun 27 Kasım 1967 tarihinde 6/9138 sayılı kararıyla genel bütçeden tahsis edilen %1,5 faizli ve 10 yıl vadeli gemi inşaatını geliştirme ve teşvik fonu ile tersane inşa ve tevsii fonu aracılığıyla kredi sağlanmıştır. Üçüncü olarak 1972 yılı bütçe kanunun 28. maddesinin verdiği yetkiye dayanılarak %5 faizli oranlı ve 20 yıl vadeli döner bir fon olan gemi inşa ve tadili fonu üzerinden kredi verilmiştir. Dördüncü olarak 31 Aralık 1974 tarihli 7/9245 sayılı Bakanlar Kurulu kararında öngörülen gemi inşa, gemi satın alma ve tersane kurma ve geliştirme fonuyla kredi tahsis edilmiştir. Beşinci olarak 10 Mart 1976 tarihinden önce kredilendirilmiş gemi inşa projelerine gerekli finansmanı sağlamak amacıyla tahsis edilen fon aracılığıyla kredi verilmiştir⁵⁴⁰.

TCMB'nin verdiği krediler de diğer krediler gibi düzenli olmayıp orta vadeli yatırım ve teçhizat kredisi, orta vadeli sanayi, yatırım ve teçhizat kredisi ile özel ihracat fonu üzerinden verilen gemi satın alma kredisinden oluşmuş olup 1969 yılından itibaren verilmeye başlanmıştır. Bu kredilerle TCMB, ülkenin deniz ulaşım sektörünün takviyesi, ticaret filosunun kalkındırılması ve gemi inşa sanayinin geliştirilmesi amacı taşımıştır⁵⁴¹.

1966-1980 döneminde Bankacılık İşletmesi'nin verdiği krediler ile Maliye Bakanlığı ve TCMB'nin fonladığı kredileri EK 5'teki grafik göstermektedir. Buna göre Bankacılık İşletmesi'nin verdiği krediler 1966 yılında başlamış ve dönem boyunca, 1969 ve 1970 yılları haricinde, yıl bazında en az verilen krediler olmuştur. Maliye Bakanlığı'nın fonladığı krediler de 1966 yılında başlamış ve 1977 yılına kadar yıl bazında en çok verilen krediler, 1977 yılı ve sonrasında ise ikinci en çok verilen krediler olarak gerçekleşmiştir. TCMB'nin fonladığı krediler 1969 yılında başlamıştır. Bu krediler 1969 ve 1970 yıllarında en az verilen krediler, 1971-1976 yılları arasında ikinci en çok verilen krediler, 1977 yılı ve sonrasında ise en çok verilen krediler olmuştur.

⁵³⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.36.

⁵⁴⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.52-53.

⁵⁴¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, s.53.

Bankacılık İşletmesi'nin 1961-1980 dönemindeki umumi ve tasarruf mevduatlarını EK 6'daki grafik göstermektedir. Grafiğe göre her iki mevduat türü de kendi içinde vadeli ve vadesiz mevduatların toplamından oluşmaktadır. 1961 yılına ait umumi mevduat verisi yoktur. Umumi mevduat dönem boyunca, 1967 yılı hariç, her yıl bir önceki yıla göre artış göstermiştir. 1962 yılında 59,5 milyon lira umumi mevduat 1980 yılında 2,84 milyar lirayı geçmiştir. Tasarruf mevduatı ise dönem boyunca sürekli artmıştır. 1961 yılında 34,6 milyon olan tasarruf mevduatı 1980 yılında 1,49 milyar lirayı aşmıştır. Ancak 1980 yılında ülkedeki bütün bankalardaki toplam mevduatın 1979 yılına göre artış hızı %39,8 olmasına rağmen Denizcilik Bankası TAO'da bu oran %29,8 olarak kalmıştır. Bunun nedeni, reklam işlerine gereken önemin verilmemesi ve tasarruf sahiplerinin bu konuda iyi yönlendirilememesidir⁵⁴². Buna rağmen işletme olarak dönem içindeki her yılı kâr ile kapatmıştır.

Bankacılık İşletmesi, 1961 yılında 22 şubeye sahipken 1980 yılında 46 şubeye ulaşmıştır. Şubeler; Adana, Aksaray, Antalya, Aydın, Bandırma, Bayraklı, Beşiktaş, Beykoz, Beylerbeyi, Bursa, Bursa Merkez, Büyükkada, Çanakkale, Çengelköy, Denizli, Elazığ, Eminönü, Ereğli, Eskişehir, Ferienciler, Gaziantep, Gemlik, Giresun, İzmir, İzmit, Kadıköy, Karşıyaka, Kasımpaşa, Konak, Merkez, Mersin, Ordu, Pendik, Rize, Salıpazarı, Samsun, Sarıyer, Tatvan, Tekirdağ, Trabzon, Ulus, Unkapanı, Üsküdar, Yalova, Yeniköy, Yenişehir'den oluşmuştur⁵⁴³. Şube yerleri kiralama ya da satın alma yoluyla faaliyete geçirilmiştir⁵⁴⁴.

Bankacılık İşletmesi dönem içinde önemli bir gelişim sağlamasına rağmen dönem sonunda hâlen eksiklikleri olmuştur. Şubelerin çoğunluğu sahil şehirlerindeki ve vapur iskelelerindeki Denizcilik Bankası TAO'ya ait gösterişsiz binalarda faaliyet göstermiştir. Dolayısıyla şubeler kaynak yaratılması, bankacılık hizmetlerini gereği gibi yapılması ve reklam yaratıcı nitelikte faaliyet gösterilmesi noktasında eksik kalmıştır⁵⁴⁵.

Bankacılık İşletmesi'nde 1980 yılı itibariyle genel müdürlük ve şubelerde toplamda çalışan personel sayısı 932 kişidir. Ancak norm kadro tespiti yapılmadığından

⁵⁴² TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.65.

⁵⁴³ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.59.

⁵⁴⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.38.

⁵⁴⁵ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.58.

büro niteliğindeki birçok şubede personel fazlalığı olmuştur. Personelin bankacılık mesleğinden yetişmediği ve hizmet içi eğitime yeterince önem verilmediği görülmüştür⁵⁴⁶.

Denizcilik Bankası TAO bir önceki dönemde olduğu bu dönemde de her yıl yönetim kurulu tarafından alınan kararlarla işletmelere ek tahsisatlar yaparak finansman sağlamıştır. Bu bağlamda planlı dönemde bile bütçe konusunda kurum olarak iyi bir planlama yapılamamıştır. Ancak gereksiz harcamaların önüne geçmek için dönem başında önemli sayılabilecek adımlar atılmıştır. Bunlardan ilki personelin harcırah talimatnamesinin tadil edilmesi⁵⁴⁷, ikincisi ise verilen permi ve paso sayıları sınırlandırılması olmuştur⁵⁴⁸. Ancak yine de dönem içinde faaliyet gösterdiği yirmi yıldan sadece 1961, 1962 ve 1966 yıllarında kâr elde etmiş, geri kalan diğer yıllar ise zarar etmiştir⁵⁴⁹.

1 Mart 1952 tarihinde faaliyete geçen Denizcilik Bankası TAO'nun %51'i A grubuna (Hazine'ye) ve %49'u B grubuna (gerçek ve tüzel kişilere) tahsis edilen 500.000.000 TL'lik itibari sermayesi 23 Mart 1971 tarihli 1381 sayılı yasa ile 1.500.000.000 TL'ye, 1973 yılı mali bütçe yasasının 56. maddesi uyarınca ve Bakanlar Kurulu'nun 17 Mayıs 1973 tarih ve 7/6396 sayılı kararı ile 1.750.000.000 TL'ye, 20 Ocak 1975 tarihli 7/9351 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile 2.000.000.000 TL'ye, 28 Ağustos 1979 tarihinde 7/18044 sayılı kararnameyle 9.000.000.000 TL'ye ve 27 Haziran 1980 tarihinde 8/1179 sayılı kararnameyle 20.000.000.000 TL'ye çıkarılmıştır. Arttırılan sermayeden Hazine dışındaki ortakların pay alma haklarını kullanmadıkları göz önünde tutularak arttırılan 19.500.000.000 TL'lik tutarın Hazine hissesine tahsisi gerekmiş ve keyfiyet ticaret siciline sırasıyla 16 Haziran 1971, 12 Temmuz 1973, 19 Mart 1975, 15 Ekim 1979 ve 23 Temmuz 1980 tarihlerinde bu suretle tescil ve ilan edilmiştir. 1980 yılında ödenen sermaye 10.665.620.949 TL'dir⁵⁵⁰. Dolayısıyla, dönem boyunca 1980 yılına kadar B grubu hisse sahiplerinden olan Türkiye İş Bankası'nın

⁵⁴⁶ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.60.

⁵⁴⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1961 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 4 Ocak 1961, 1029. Toplantı, Karar Sayfa No: 1.

⁵⁴⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1961 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 9 Ocak 1961, 1030. Toplantı, Karar Sayfa No: 9.

⁵⁴⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.51.

⁵⁵⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.36.

1.000.000 TL, Etibank'ın 300.000 TL, Türk Ticaret Bankası'nın 200.000 TL ve Türkiye Emlak Kredi Bankası'nın 200.000 TL olan hisse payları hiç değişmemiştir⁵⁵¹.

3.3. Ulaştırma Hizmetleri

3.3.1. Denizyolları İşletmesi

Denizyolları İşletmesi'nin asli görevi olarak tanımlanan iç ve dış hatlarda yolcu ve yük taşımacılığı planlı dönemde sürdürülmüştür. Fakat kamu hizmeti düşüncesiyle maliyet altı tarifelerle nakliyat yapılması, verimli olmayan hatlarda gemi işletilmesi ve bu hatlar üzerindeki iskelelere vapur uğratılması özellikle kabotaj hattı nakliyatında sürekli bir zarar durumunun ortaya çıkmasına neden olmuştur⁵⁵². İşletme dönem boyunca gerçekleşen zararın önüne geçmek ve verdiği hizmetin kalitesini arttırmak için imkânlar ölçüsünde çeşitli girişimlerde bulunmuştur. Hem daha iyi bir hizmet sunabilmek için tamir isteyen ve şartlara uyumlu hale getirilmesi gereken gemilere yeterince özen gösterilmiş hem rantabilitesini kaybetmiş gemiler kadrodan çıkarılmış hem de filoya yeni gemiler kazandırılarak filo yenilenmiştir. Bu bağlamda Sus gemisinin makine ve kazan tadili, Etrüsk gemisinin kazan tadili yapılmıştır⁵⁵³. Haliç Tersanesi'nde Marmara ve Ege gemilerinin koğuş tadilatı yapılmıştır⁵⁵⁴. Samsun ve İskenderun gemilerinin Hollanda'da iyi bir tamirden geçmesi sağlanarak 1965 yılında hizmete başlatılmıştır⁵⁵⁵. Akdeniz ve Karadeniz gemilerinin A güvertelerine ve Ankara gemisinin D güvertesine birer yüzme havuzu ilave edilmiştir. Ankara gemisinde kamara tadilatı yapılmış ve yolcu kamaralarıyla salonlarına klima takılmıştır. İzmir gemisinin D güvertesindeki yolcu yatakhaneleri ikişer, dörder ve altışar yataklı toplamda 38 adet kamara ve yolcu salonu hâline getirilmiştir⁵⁵⁶. Akdeniz, Karadeniz, Ege ve Marmara gemilerinin klima ve ambar havalandırma sistemi yaptırılmıştır⁵⁵⁷. Akdeniz ve Karadeniz gemilerinin birinci mevki salonlarına klima takılmıştır. Derince araba vapuruna 90 kişilik bir adet yolcu salonu ilave edilmiştir⁵⁵⁸. İşletmenin hem telsiz

⁵⁵¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.20.

⁵⁵² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, s.15.

⁵⁵³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1966, s.21.

⁵⁵⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1964, s.8.

⁵⁵⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.39.

⁵⁵⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.15.

⁵⁵⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.26.

⁵⁵⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.15-16.

istasyonunun modernizasyonu gerçekleştirilmiş⁵⁵⁹ hem de gemilerdeki telsiz cihazlarıyla radarlardan gerekli olanlar değiştirilmiştir⁵⁶⁰. İşletmenin kadro dışı bıraktığı gemiler Güneysu, Necat, Tarsus, Aksu⁵⁶¹, Sus, Marakas, Çardak⁵⁶², Adana, İstanbul gemileriyle S/S Başarı tankeri⁵⁶³ olmuştur. Bunun yanında M/S Giresun ve M/S Ordu⁵⁶⁴, Tarı, Uludağ, Bandırma gemileri satılmış ve Trabzon gemisi de bedeli alınarak Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na devredilmiştir⁵⁶⁵. Filoya kazandırılan yeni gemilerin katılımı ise Camialtı Tersanesi'nde inşa edilen 1.200 DW tonluk Yakıt I tankeri 1965 yılında⁵⁶⁶, Fransa'da Dubigeon Normandie şirketince inşa edilen Truva isimli açık deniz feribotu 1966 yılında⁵⁶⁷, Denizyolları İşletmesi'nden devralınan Karaköy isimli araba vapuru 1968 yılında⁵⁶⁸, Haliç Tersanesi'nde inşa edilen Cemalettin Erem isimli araba vapuru 1971 yılında⁵⁶⁹, Hasköy Tersanesi'nde inşa edilen Gökçeada isimli yolcu-araba vapuru 1972 yılında⁵⁷⁰, tekne kısmı Camialtı Tersanesi'nde ve kalan kısmı Haliç Tersanesi'nde inşa edilen İstanbul isimli ferbot 1973 yılında⁵⁷¹, Haliç Tersanesi'nde inşa edilen Avşa isimli yolcu gemisi 1975 yılında⁵⁷², Camialtı Tersanesi'nde inşa edilen Bandırma isimli feribot ve Haliç Tersanesi'nde inşa edilen Uludağ isimli yolcu gemisi 1976 yılında⁵⁷³, Camialtı Tersanesi'nde inşa edilen Tekirdağ isimli feribot 1977 yılında⁵⁷⁴ gerçekleşmiştir.

Denizyolları İşletmesi'nin 1961-1980 döneminde iç hatlardaki düzenli seferlerle taşıdığı yolcu, araç, büyükbaş ve küçükbaş hayvan sayıları ile yük miktarını EK 7'deki grafik göstermektedir. Yolcu sayısı 1972 yılına kadar Karadeniz, Marmara ve Akdeniz hatlarını kapsamaktadır ve bu yıla kadar yolcu sayısı bir düşüş eğiliminde olmuştur. Ancak 1972 yılında İstanbul'dan Zonguldak, Mudanya, Bandırma, İzmir

⁵⁵⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1976, s.25.

⁵⁶⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1979, s.27.

⁵⁶¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.15.

⁵⁶² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1973, s.82.

⁵⁶³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.43.

⁵⁶⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1970, s.74.

⁵⁶⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1968, s.43.

⁵⁶⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.59.

⁵⁶⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.43.

⁵⁶⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1969, s.52.

⁵⁶⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, s.48.

⁵⁷⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, s.112.

⁵⁷¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1974, s.130.

⁵⁷² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, s.102.

⁵⁷³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1977, s.24.

⁵⁷⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1978, s.65.

hatlarının ve ayrıca müstakil olarak Çanakkale hattının açılması taşınan yolcu sayısını bir önceki yıla göre %163 oranında arttırmıştır. Bu hatların açılmasıyla 1978 yılına kadar taşınan yolcu sayısı her yıl arttırmıştır. 1978 yılından itibaren taşınan yolcu sayısı her yıl düşmüştür. Bunun en önemli sebebi karayollarının bu dönemde günden güne gelişimidir. Nitekim 1963 ve 1968 hesap yılı raporlarında bu durumun yaşattığı olumsuzluktan bahsedilmiştir⁵⁷⁵. Taşınan araç sayısına yönelik veri 1972 yılından itibaren vardır. Taşınan araç sayısı genel olarak 1977 yılına kadar artış kaydetmiştir. Bu yıldan sonra taşınan araç sayısı düşüş göstermiştir. Büyükbaş hayvan sayısına ilişkin veri 1961 ile 1972 yılları arasında mevcuttur. Bu yıllar arasında taşınan büyükbaş hayvan sayısının istisnai birkaç yıl hariç düşüş gösterdiği görülmektedir. Taşınan küçükbaş hayvan sayısı ile ilgili veri de 1961-1972 dönemi arasını kapsamaktadır. Taşınan küçükbaş hayvan sayısı dönem içinde genel olarak artış eğiliminde olmuştur. Yük taşımacılığı ise dönem boyunca azalış eğilimindedir. Bu durum karayollarının günden güne gelişimi, kamyonla antrepodan antrepoya nakliyatın daha avantajlı olması⁵⁷⁶ ve küçük deniz vasıtalarından olan motorların yürüttüğü rekabetin güçlü olmasından kaynaklanmıştır⁵⁷⁷.

Denizyolları İşletmesi'nin 1961-1980 döneminde dış hatlardaki düzenli seferle taşınan yolcu ve araba sayısı ile yük miktarını EK 8'deki grafik göstermektedir. Dış hatlardaki veriler, ağırlıklı olarak Kuzey-Güney Akdeniz, Kuzey Akdeniz ve Adriyatik hatlarından oluşmuştur. Bunun yanında dönem içinde açılıp bazılarının kapatıldığı Hayfa-Marsilya-Barselona, İstanbul-Hayfa, Marmaris-Rodos, İstanbul-Köstence, Kuzey Afrika, İzmir-Venedik, İstanbul-Ancona ve Mersin-Kıbrıs hatlarını da kapsamaktadır. Taşınan yolcu sayısı 1963 yılına kadar artıp 1963-1970 yılları arasında, iki yıl hariç, genel olarak bir düşüş eğilimi göstermiştir. 1963 yılında vergi reform kanunlarıyla ihdas edilen Dış Seyahat Harcamaları Vergisi Kanunu'nun yürürlüğe girmesi sonucunda TL üzerinden taşınan yolcu sayısı azalmıştır⁵⁷⁸. 1967 yılında bir önceki yıla göre yaşanan %20'lik düşüş Yunanistan'daki askeri darbe, Arap-İsrail Savaşı, Kıbrıs Krizi,

⁵⁷⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.17 ve TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, s.46.

⁵⁷⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.17.

⁵⁷⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1965.s.20.

⁵⁷⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.11.

Fransa'daki liman işçileri grevi ve Türkiye'deki depremlerden kaynaklanmıştır⁵⁷⁹. Taşınan yolcu sayısı 1970-1976 arasında kesintisiz bir şekilde artmıştır. 1977 yılından itibaren ise dönemin sonuna kadar dalgalanmalar kaydetmiştir. Araç sayısı ile ilgili veriler 1972 yılından itibaren başlamaktadır. Taşınan araç sayısı 1977 yılına kadar artış gösterdikten sonra dönemin sonuna kadar düşüş içinde olmuştur. Son olarak yük taşımacılığı ise 1962 yılında yükseldikten sonra dönemin sonuna kadar genel bir düşüş eğilimi göstermiştir. 1967 yılında bir önceki yıla göre taşınan yük miktarında gerçekleşen %53 oranındaki düşüş, yukarıda taşınan yolcu sayısında azalışa yol açan aynı nedenlerden kaynaklanmıştır. Dış hatlarda rakip firmalara üstün gelmek için esnek bir navlun politikası izlenmiş ve yükün yüklenmesinden tahliyesine kadar en iyi şartlarda sevkiyat yapılması için gerekli tedbirler alınmıştır⁵⁸⁰. Yine de yük taşımacılığındaki düşüşün önüne geçilememiştir. Dış hatlardaki taşıma türlerinde önemli dalgalanmalar olmuştur. Bu dalgalanmaların en önemli sebebi, 1969 yılı hesap raporunda belirtildiği gibi yabancı şirketlerle yaşanan sert rekabet olmuştur⁵⁸¹.

Denizyolları İşletmesi gelirlerini arttırmak için hem iç hem de dış hatlarda düzenli seferlerin dışında yolcu ve yük taşımak için geçici seferlerle de faaliyet göstermiştir. Örneğin iç hatlarda asker sevkiyatı⁵⁸², dış hatlarda ise hac için seferler düzenlemiştir⁵⁸³. Ayrıca gemilerini de kiraya vererek gelir elde etmiştir. Örneğin, turistik amaçlar için kullanılan ve normal seferlere konulamayan Ankara vapuru yabancı şirketlere kiralanarak döviz⁵⁸⁴, iç hatlarda da benzer şekilde kiraya verilen gemiler üzerinden gelir elde edilmiştir⁵⁸⁵.

1980 yılı itibariyle Denizyolları İşletmesi'ne ait yolcu gemileri Samsun, Ayvalık, Gemlik, İzmir, Ege, Karadeniz, Akdeniz, Avşa, Uludağ; feribotlar Truva, Yeşilada, İstanbul, Gökçeada, Bandırma, Tekirdağ; araba gemileri Karaköy, Eyüp, Cemalettin Erem'den oluşmaktadır. Bir adet de Yakıt I adında ikmal (hizmet) gemisi

⁵⁷⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, s.16.

⁵⁸⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Üçüncü Hesap Yılı**, s.20.

⁵⁸¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, s.75.

⁵⁸² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, s.15 ve TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.37.

⁵⁸³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.39.

⁵⁸⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.15.

⁵⁸⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.42.

vardır⁵⁸⁶. Hizmet gemisi hariç taşıma filosu toplamda 18 gemiden meydana gelmiştir. Yolcu gemilerinin 5'i miks (yolcu-yük) gemilerdir. Filonun, hizmet gemisi hariç, yaş ortalaması 25.7, feribotların yaş ortalaması 8.7, araba vapurlarının yaş ortalaması ise 15.7 yıldır⁵⁸⁷. Filo toplamda 58.150 gross tondan oluşmaktadır⁵⁸⁸. Filodaki gemilerden 9 tanesi ekonomik ömrünü doldurmuştur. Bundan dolayı bakım-onarım masrafları yüksek olmuştur. Bakım-onarım süresince yetkililer yeterince denetlenmemiştir⁵⁸⁹. Bu da masraf artışına, programlanmış gemi seferlerinin iptaline ve işletmenin gelir kaybına yol açmıştır. Örneğin, 1980 yılında tersanelerde yapılacak bakım ve onarım için 441,7 milyon lira harcanacağı programlanmış ama %50,5 oranında daha harcanarak 664,8 milyon lira olarak gerçekleşmiştir. Diğer taraftan bakım-onarım sürelerinin uzamasına neden olmuştur. 1980 yılında gemilerin tersanelerde bakım-onarımları programlanan sürenin %36,5 oranında daha fazla sürede bitirilebilmiştir⁵⁹⁰. Filodaki 5 adet gemi çalıştığı hatların niteliklerine uygun olmamıştır. Filonun servis süratlerinin 16 mil civarında düşük bir seviyede kalması günün modern ulaştırma sistemleriyle rekabet etmesine ve daha iyi hizmet sunulmasına engel olmuştur⁵⁹¹. Gemilerde bulunan kamara sınıfı ile kara teşkilatındaki personel sayısı ihtiyaçların üzerindeki bir noktaya gelmiştir. Gemi adamlarına ihtiyaç olmamış ve gereksiz yere fazla mesai ücreti ödemeleri yapılmıştır⁵⁹². İşletme yapılan birçok modernizasyon ve iyileştirmelere rağmen istenilen noktaya taşınamamış ve bahsi geçen nedenlerden dolayı çeşitli zararlarla karşılaşmıştır.

Denizyolları İşletmesi'nin 1980 yılında yurt içinde 31 tane acentesi vardır. Bunların 22 tanesi aidatlı, 9 tanesi de memur acente olmuştur. Ayrıca dış taşımalarda da 10 tane acenteden yararlanılmıştır⁵⁹³. İşletmenin 1980 yılında toplam personel sayısı 2.035'tir⁵⁹⁴.

⁵⁸⁶ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.98.

⁵⁸⁷ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.99.

⁵⁸⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.66.

⁵⁸⁹ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.112.

⁵⁹⁰ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.100.

⁵⁹¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.66.

⁵⁹² TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.112.

⁵⁹³ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.109.

⁵⁹⁴ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.339.

3.3.2. İstanbul Şehir Hatları İşletmesi

İstanbul Şehir Hatları İşletmesi kanunen belirlenen saha içerisinde faaliyetlerine planlı dönemde de devam etmiştir. Planlı dönemde işletmenin yaptığı yenileme çalışmaları, hem teknolojinin kullanımı hem de tamamen yenileme üzerinden gerçekleşmiştir. 1961 yılında Karaköy ve Kadıköy iskelelerinde turnike sistemine geçilerek hem gemilerin doluluk oranları kontrol altına alınmış hem de karton bilet yerine jeton kullanılarak tasarruf sağlanmıştır. Aynı yılda Sirkeci araba vapuru iskelesi inşaatı bitirilmiştir⁵⁹⁵. 1966 yılında, 1 Mart 1966 gecesi çıkan yangın sonrası hasar gören Karaköy yüzer iskelesi onarılmıştır⁵⁹⁶. Hem 1967 yılında⁵⁹⁷ hem de 1968 yılında işletmeye telsiz telefonlar satın alınmıştır⁵⁹⁸. İşletmenin ihtiyaç duyduğu 2 adet E tipi duba Hasköy Tersanesi'nde yaptırılmıştır⁵⁹⁹. 1976 yılında Yalova İskelesi yapılmıştır⁶⁰⁰. Bunların yanında işletmenin ihtiyacı olan seyir emniyeti ile ilgili teçhizat, iskele ve atölyeler için gerekli olan alet ve demirbaşlar dönem içinde sık sık satın alınmıştır. İşletme olarak dönem içinde filonun ihtiyacı olan tamir ve bakım hizmetleri program çerçevesinde yürütülmüş, rantabilitesini kaybetmiş gemilere tamir ve bakım yapılmayarak tasarruf sağlanmış⁶⁰¹ ve işletmenin asli işine ilişkin ihtiyaç duyduğu modernizasyon çalışmaları olanaklar ölçüsünde yapılmıştır. Dönem içinde; filodaki gemilerden 23 tanesinin normal tamir ve bakımları dışında kıymetlendirici tamirleri⁶⁰², Kadeş gemisinin kazan tamiri, Ordu gemisinin vinç tamiri, Ege ve Akdeniz gemilerinin ambar havalandırma tesisatı tamiri, Burgaz vapurunun kazan tadilatı, Beylerbeyi vapuruna ait ana makine blokunun tamiri⁶⁰³, Burgaz ve Kadıköy gemilerinin kazan tadili⁶⁰⁴, Yalova vapurunun kazan tadili, Yeniköy vapuruna ait ana makinelerin blok tamiri ve tekne onarımı, İstinye gemisine ait ana makine blokunun tamiri⁶⁰⁵. Heybeliada vapurunun kazan tadili ve güverte takviyesi⁶⁰⁶, Büyükdere gemisinin kazan tadili ve

⁵⁹⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, s.19-20.

⁵⁹⁶ Bu yangında Kadıköy gemisi yok olmuştur. Bknz. TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.45.

⁵⁹⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, s.25.

⁵⁹⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, s.37.

⁵⁹⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, s.114.

⁶⁰⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1977, s.77.

⁶⁰¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Üçüncü Hesap Yılı**, s.28.

⁶⁰² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, s.19.

⁶⁰³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.55.

⁶⁰⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.22.

⁶⁰⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.24.

⁶⁰⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, s.25.

bünye onarımı yapılmıştır⁶⁰⁷. İşletme, bir yandan verimli olabilecek gemilere tamirat yaptırırken bir yandan da ekonomik ömrünü dolduran gemileri de hizmet dışı bırakmıştır. Bu bağlamda dönem içerisinde Kamer, Suvat, Kalamış, Yeniköy⁶⁰⁸, Rağbet, Nimet, Tarabya, İnbisat, Şıhap, Tarzınevin, İnşirah, Dilnişin, Haliç 17, Kalamış, Sahilbent⁶⁰⁹, Caddebostan, Bostancı, 10 numaralı gemi, 7 numaralı gemi, 6 numaralı gemi⁶¹⁰, Haliç 9⁶¹¹ ve Sütlüce isimli gemiler kadro dışı bırakılmıştır⁶¹².

İşletme, asli işi olan deniz ulaştırması için gemi filosu dönem boyunca yenilenmiştir. Camialtı Tersanesi'nde inşa edilen 515 kişilik Haliç tipi 2 adet şehir hattı gemisi⁶¹³ ve İngiltere'den sipariş edilen ve her biri 2.100 kişilik olan 9 adet şehir hattı gemisi 1961 yılında⁶¹⁴, Haliç Tersanesi'nde inşa edilen Hüseyin Haki isimli araba vapuru İstanbul 1963 yılında⁶¹⁵, Haliç Tersanesi'nde inşa edilen Sirkeci isimli araba vapuru⁶¹⁶ ve İstinye Tersanesi'nde inşa edilen Suadiye isimli şehir hattı yolcu gemisi 1964 yılında⁶¹⁷, Camialtı Tersanesi'nde inşa edilen Salacak isimli araba vapuru ve tahlisiye hizmetlerinde görev yapacak olan 1 adet servis motoru 1966 yılında⁶¹⁸, Haliç Tersanesi'nde inşa edilen Eminönü araba vapuru 1967 yılında⁶¹⁹, Haliç Tersanesi'nde inşa edilen Kınalıada araba vapuru⁶²⁰ ve Camialtı Tersanesi'nde inşa edilen 750 HP'lik, 60 oto cinsinden vasıta ve 738 yolcu kapasiteli Eyüp ve Topkapı isimli 2 adet araba vapuru 1971 yılında⁶²¹, Camialtı Tersanesi'nde 2100 yolcu kapasiteli Sedef Adası ve İnciburnu gemileri 1973 yılında⁶²², adı belirtilmeyen 1 adet yolcu gemisi 1974 yılında⁶²³, Haliç Tersanesi'nde inşa edilen Adem Yavuz gemisi 1976 yılında⁶²⁴, Haliç

⁶⁰⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, s.48.

⁶⁰⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.25.

⁶⁰⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.40.

⁶¹⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.45. Buraya kadar sayılan gemilerden Haliç 17, 7 numaralı gemi, 10 numaralı gemi, 6 numaralı gemi, Sahilbent, Rağbet, Nimet, Tarabya, İnbisat, İnşirah, Şıhap, Dilnişin, Tarzınevin, Kalamış, Bostancı, Caddebostan gemileriyle Numune istimbodu 1967 yılında satılmıştır. Bknz. TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, s.44.

⁶¹¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, s.104.

⁶¹² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1975, s.99.

⁶¹³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, s.9.

⁶¹⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, s.11.

⁶¹⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.25.

⁶¹⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Üçüncü Hesap Yılı**, s.28.

⁶¹⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Üçüncü Hesap Yılı**, s.32.

⁶¹⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.62.

⁶¹⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, s.44.

⁶²⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, s.106.

⁶²¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, s.109.

⁶²² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, s.53.

⁶²³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, s.99.

Tersanesi'nde inşa edilen Karaoğlanoğlu, Necati Gürkaya, Sami Akbulut, Caner Gönyeli isimler gemiler 1977 yılında⁶²⁵, Denizyolları İşletmesi ve İstanbul Liman İşletmesi'nden 56 ve 59 nolu motorların alınması 1978 yılında⁶²⁶, Hasköy Tersanesi'nde inşa edilen Cibari motoru ve İstinye Tersanesi'nde inşa edilen Temel Şimşir gemisi 1979 yılında⁶²⁷, Hasköy Tersanesi'nde inşa edilen 1 adet işçi motoru 1979 yılında⁶²⁸, Haliç Tersanesi'nde inşa edilen İlker Karter ve Hamdi Karahasan isimli gemiler⁶²⁹ ve İstinye Tersanesi'nde inşa edilen 2 adet Fiber-Glass yolcu botu 1980 yılında⁶³⁰ hizmete alınmıştır.

İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'nin 1961-1980 döneminde taşıdığı yolcu ve araç sayılarını EK 9'daki grafik göstermektedir. Taşınan yolcu sayıları Marmara, Boğaziçi, Haliç, Körfez (İzmit) hatlarını, taşınan vasıta sayıları ise Boğaziçi ve Marmara hatlarını kapsamaktadır. Dönem içinde taşınan yolcu ve araç sayılarındaki eğilim neredeyse aynı olmuştur. Taşınan her iki grupta da, istisnai yıllar hariç, ağırlıklı olarak 1973 yılına kadar bir artış eğilimi söz konusudur. 1974 yılında bir önceki yıla göre taşınan yolcu sayısında gerçekleşen %12,4 ve taşınan yük miktarındaki %44,4 oranındaki azalış, Boğaziçi Köprüsü'nün 30 Ekim 1973 tarihinde hizmete girmesinden kaynaklanmıştır. İşletme, köprünün yarattığı bu olumsuz etki karşısında İstinye-Paşabahçe araba vapuru hattını kaldırmış, Kabataş-Üsküdar araba vapuru seferlerini minimum seviyeye almış ve Harem-Sirkeci hattı seferleri de köprünün ağır vasıtalarla açık tutulduğu saatlerde asgari seviyeye düşürülmüştür⁶³¹. 1975 yılından sonra taşınan araç sayısında dalgalanmalar olsa da yolcu sayısı 1979 yılına kadar artmış ve 1980 yılında azalış kaydetmiştir. Bu sonuç, Boğaziçi Köprüsü'ndeki geçiş ücreti artışı⁶³² ve trafik sıkışıklığının yaşanmasından kaynaklanmıştır⁶³³. Bunun yanında 1980 yılında bir önceki yıla göre taşınan yolcu sayısında gerçekleşen %16 ve taşınan araç sayısındaki

⁶²⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, s.107.

⁶²⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, s.105.

⁶²⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, s.71.

⁶²⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.74.

⁶²⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.115.

⁶²⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.110.

⁶³⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.125.

⁶³¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, s.100.

⁶³² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, s.78.

⁶³³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, s.74.

%13,3 oranındaki azalış, gece sokağa çıkma yasağı uygulamasının yarattığı etkiyle beraber işletmenin abonman bilet satışlarındaki düşüş rol oynamıştır⁶³⁴.

Dönem içinde küçük motorların ve karayollarının rekabeti devam etse⁶³⁵ de işletmenin taşıma hizmetlerini işlevsiz düzeye getirememiştir. Çünkü işletme ağırlıklı olarak boğazda faaliyetlerini yürütmüş, müşteri açısından karayolu ulaştırmasıyla kıyaslandığında zaman ve para bakımından daha az maliyetli ve daha avantajlı bir sahada hizmet vermiştir.

1980 yılında işletmenin hizmet verdiği hatlarda mülkiyeti işletmeye ait 78 tane iskelenin 64 tanesinden ve ayrıca mülkiyeti işletmeye ait olmayan 5 adet iskeleden yararlanılmıştır. İşletmeye ait iskelelerin 47 tanesi ahşap, 25 tanesi beton, 1 tanesi taş ve 5 tanesi de dubadır. Ahşap iskeleler 50 yılı aşkın bir süre önce inşa edilmiş, eski ve yıpranmıştır. Bu iskeleler günün koşullarını karşılayamamalarının yanında oturma, ısınma ve tuvalet gibi asgari koşullardan da uzak kalmıştır. İskelelerin bir kısmının bulunduğu yerler rüzgârlı ve akıntılı havalarda gemilerin güvenli bir şekilde yanaşıp kalkmasına uygun olmaması nedeniyle sık sık kazalar meydana gelmiştir⁶³⁶.

1980 yılında bir kısmı kömür bir kısmı da akaryakıt kullanan işletme gemilerinden 40'ı motorlu 40'ı da buharlı olmak üzere toplam 80 tanedir. 59 tane yolcu gemisinin 26'sı motorlu 33'ü de buharlı, 15 tane araba vapurunun 8'i motorlu 7'si de buharlı, hizmet gemilerinin ise 6 tanesi buharlı olmuştur. Buharlı gemilerin 22'si fuel-oil ile 18'i de kömür ile çalışmaktadır. Filodaki gemilerin hızları ve motor güçleri günün koşullarının altında kaldığı için rüzgârlı ve sert akıntılı havalarda gemilerin iskelelere yanaşıp kalkması kimi zaman kazalara neden olmuştur. Filonun büyük çoğunluğunun yaşlı ve eski gemilerden oluşması, tersanelerdeki bakım-onarım sürelerini normalin çok üzerine çıkarmıştır. 1980 yılında hizmet gemileri dışında kalan 74 geminin tersanelerde 3.561 gün kalacağı planlandığı halde planlananın %90,7 oranın fazlasıyla 6.794 gün kalmıştır. Bakım-onarım masrafı olarak da 1980 yılı için 192,7 milyon lira programlandığı halde yıl sonu itibariyle bunun %294,7 oranında fazlasıyla

⁶³⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.84.

⁶³⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Üçüncü Hesap Yılı**, s.26.

⁶³⁶ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.123.

gerçekleşerek 760.6 milyon lira olarak gerçekleşmiştir⁶³⁷. Çok yüksek harcamalara neden filodaki gemilerden 22'sinin yaşı 30'un, 12'sinin yaşı da 50'nin üzerinde kalmıştır⁶³⁸. İşletmenin 1980 yılındaki personel sayısı 3.581'dir⁶³⁹.

3.3.3. İzmir Körfez Hatları

İzmir Limanı'na bağlı olarak planlı dönemde de İzmir Körfez Hatları üzerinde taşımacılık faaliyetleri sürdürülmüştür. Dönem içinde işletmenin faaliyet gösterdiği Konak İskelesi'nin onarımı 1967 yılında tamamlanmıştır⁶⁴⁰. İşletme, dönemin başlangıç yılı olan 1961'de altı gemi ile yolcu taşıma hizmetleri sunmuştur⁶⁴¹. Bu gemilere Alaybey Tersanesi'nde inşa edilen 9 Eylül ve Alaybey isimli gemilerin 1977 yılında⁶⁴² ve İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'nden devralınan Emirgan isimli geminin 1979 yılında katılmasıyla işletmenin filosu sayıca artmıştır⁶⁴³.

İzmir Körfez Hatları'nın 1961-1980 döneminde taşıdığı yolcu sayısını EK 10'daki grafik göstermektedir. Grafikteki veriler ağırlıklı olarak Konak-Karşıyaka ve Pasaport-Alsancak-Karşıyaka hatlarını kapsamaktadır. 1963 ve 1964 yıllarında taşınan yolcu sayısında düşüş olmuştur. Bunun sebebi 1963 yılının Mart ayından itibaren uygulanan zamlı ücret tarifesidir⁶⁴⁴. Bu zamlar 1965 yılından itibaren etkisini yitirmiş ve kabul edilebilir bir düzeye gelmiş olacak ki bu yıldan itibaren taşınan yolcu sayısı, 1967 yılı hariç, 1973 yılına kadar artış eğilimi göstermiştir. Sonraki yıllarda da dönem sonuna kadar taşınan yolcu sayısında dalgalanmalar yaşanmıştır.

1980 yılında işletmenin filosu Sur, Efes, Selçuk, Bergama, Hasköy, 9 Eylül, Emirgan, Göztepe ve Alaybey isimlerinde 9 tane gemiden oluşmuştur. Filodaki gemilerden Sur ve Efes gemileri 43, Selçuk ve Bergama gemileri 30, Hasköy gemisinin 19, Göztepe gemisi 29, Alaybey ve 9 Eylül gemileri 4 yaşındadır. Emirgan gemisi 1979 yılında filoya katılmasına rağmen henüz seferlere konmamıştır. Filo, Emirgan gemisi

⁶³⁷ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.119-122.

⁶³⁸ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.XII.

⁶³⁹ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.339.

⁶⁴⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, s.25.

⁶⁴¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, s.26.

⁶⁴² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, s.24.

⁶⁴³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, s.83.

⁶⁴⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Üçüncü Hesap Yılı**, s.23.

hariç toplamda 2.045 gross tondan oluşup 11 mil ortalama süratinde ve 25 yıl ortalama yaşa erişmiştir. Alaybey ve 9 Eylül gemileri dışında diğer gemilerin yaş ortalamasının yüksek, teknik ömürlerini doldurmuş ve ekonomik rantabilitelerini kaybetmiş olması gemilerin sık sık arızalanarak büyük onarım masraflarına yol açmıştır⁶⁴⁵. Örneğin 1979 yılında Alaybey Tersanesi ile işletmenin atölyesinde gemiler için bakım-onarım giderleri toplamı 41,8 milyon lira olduğu halde 1980 yılında söz konusu giderler toplamı %51,4 oranında artarak 63,3 milyon liraya yükselmiştir. Gemilerin bakım-onarımında kaldığı süre ise bir önceki yıla göre %29,5 oranında artmıştır⁶⁴⁶.

3.3.4. Van Gölü İşletmesi

Van Gölü üzerindeki taşımacılık faaliyetleri Van Gölü İşletmesi tarafından planlı dönem boyunca kesintisiz bir şekilde sürdürülmüştür. Dönem içinde gemi filosu yenilenmiştir. 1961 yılında hangi tersanede inşa edildiği belirtilmeyen 2 Nisan gemisi hizmete alınmıştır⁶⁴⁷. 1966 yılında Bitlis gemisi sefer dışı bırakılmıştır⁶⁴⁸. Bayındırlık Bakanlığı ile Van Projesi kapsamında yapılan anlaşma gereği Haliç Tersanesi'nde parçaları inşa edilen tren ferilerinden Orhan Atlıman 1971 yılında⁶⁴⁹, Refet Ünal ise 1972 yılında hizmete alınmıştır⁶⁵⁰. Orhan Atlıman isimli gemi hizmete başlayınca Van gemisi yedeğe alınmış ve Tatvan gemisi de hizmet dışı bırakılmıştır⁶⁵¹. Son olarak Haliç Tersanesi'nde inşa edilen tren ferilerinden birinin parçaları 1975 yılında⁶⁵² ve Van isimli tren ferisinin parçaları ise 1976 yılında teslim alınmıştır⁶⁵³.

Van Gölü İşletmesi'nin 1961-1980 döneminde taşıdığı yolcu ve hayvan sayısı ile yük miktarını EK 11'deki grafik göstermektedir. 1961, 1962, 1963 ve 1978 yıllarında hayvan taşınmamıştır. Taşınan bütün gruplar Tatvan ve Van arasındaki hattı kapsamaktadır. Dönem boyunca taşınan bütün gruplarda önemli dalgalanmalar olmuştur. Özellikle azalma yönündeki dalgalanmalarının en önemli sebebi

⁶⁴⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.89.

⁶⁴⁶ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.136-137.

⁶⁴⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, s.11.

⁶⁴⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.49.

⁶⁴⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, s.92.

⁶⁵⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, s.104.

⁶⁵¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, s.92.

⁶⁵² İlgili hesap yılı raporunda ferinin adı belirtilmemiş ancak burada bahsi geçen Tatvan isimli tren ferisidir. Bknz. TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, s.102.

⁶⁵³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, s.107.

karayollarının göl çevresinde elverişli hale gelmesiyle⁶⁵⁴ yolcu ve yük nakliyatının kara vasıtalarına geçmesinden kaynaklanmıştır⁶⁵⁵. Ancak 1964 yılında demiryolunun Tatvan'a ulaşmasıyla beraber tren seferlerine paralel olarak haftada 3 adet posta ve 2 adet de ekspres seferler konulmuş⁶⁵⁶ ve ayrıca Van'da kombine bilet satışları için irtibat bürosu açılmıştır⁶⁵⁷. Bu yeni durum 1965 yılında taşınan yolcu sayısının bir önceki yıla göre %220 oranında arttırmıştır. Taşınan yolcu sayısı 1967 yılına kadar bir miktar artmış fakat sonraki yıllar yine dalgalanmalar yaşanmıştır. 1979 yılında taşınan yolcu sayısında bir önceki yıla göre gerçekleşen %46 oranındaki düşüş, İran'da gerçekleşen İslam Devrimi'nden kaynaklanmış⁶⁵⁸ ve 1980 yılına da olumsuz etkisi olmuştur. 1980 yılında meydana gelen %28 oranındaki düşüş ise İran'daki transit ticaretin aksamamasının yanında Türkiye'de yaşanan askeri darbeden dolayı sokağa çıkma kısıtlamalarından da kaynaklanmıştır. Demiryolunun denizyoluyla birleşmesi tamamlayıcı bir ulaştırma sistemi inşa etmiştir. Dönem içinde her ne kadar dalgalanmalar olsa da demiryolunun gelmesinden sonra yük taşımacılığının hacmi büyümüştür. Özellikle 1971 yılından sonra hizmete giren tren ferileriyle beraber taşınan yük miktarları önemli düzeylere erişmiştir. 1976 yılında bir önceki yıla göre gerçekleşen %73 oranındaki sert düşüş, göldeki taşımacılık faaliyetinin %90'ını teşkil eden vagonlu eşya taşımacılığı için Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın gerekli yükü işletmeye vermemesinden kaynaklanmıştır⁶⁵⁹. 1979 yılında taşınan yük miktarında bir önceki yıla göre yaşanan %8'lik düşüş ise yolcu taşımacılığında da bahsedildiği gibi İran'da gerçekleşen İslam Devrimi sürecinden kaynaklanmıştır⁶⁶⁰. Göl taşımacılığının tamamına yakınıni teşkil eden İran transit ticareti, İran'da gerçekleşen İslam Devrimi'nden dolayı 1980 yılının ilk yarısında büyük düşüş göstererek⁶⁶¹ toplam taşınan yük hacmini de azalma yönünde etkilemiştir. Aynı yılda yük taşımacılığında düşüşün diğer bir nedeni ise şeker pancarının Van'dan Elazığ'a tren ile taşınmamasıdır⁶⁶². Bu nedenlerden dolayı 1980 yılında taşınan yük miktarı bir önceki yıla göre yaklaşık %60 oranında azalmıştır.

⁶⁵⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, s.30.

⁶⁵⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.39.

⁶⁵⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Üçüncü Hesap Yılı**, s.41.

⁶⁵⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.45.

⁶⁵⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, s.81.

⁶⁵⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, s.86.

⁶⁶⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, s.81.

⁶⁶¹ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.216.

⁶⁶² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.87.

1980 yılında Van Gölü İşletmesi'nin filosunda Orhan Atlıman, Refet Ünal, Tatvan, Van feribotları ile Süphan römorkörü vardır. Feribotlar toplamda 1800 hamule tondan oluşmuştur. Feribotların (tren ferilerinin) yaş ortalaması 7, römorkörün yaşı ise 14 yıldır⁶⁶³. Feribotlar konfor, sürat, yolcu, yük ve vagon taşıma kapasitesi bakımından günün şartlarına uygun olmuştur⁶⁶⁴. 1980 yılında işletmede çalışan personel sayısı 456 kişidir⁶⁶⁵.

3.4. Liman Hizmetleri

3.4.1. İstanbul Liman İşletmesi

İstanbul Liman İşletmesi'nde planlı dönem boyunca kömürün de dâhil olduğu ticari eşya yükleme, boşaltma, aktarma, su satışı ve kılavuzluk hizmeti faaliyetlerine devam edilmiştir. Bu dönemde inşa ettirme, onarma, satın alma ve elden çıkarma yoluyla yenileme çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Bu bağlamda inşa ettirme yoluyla Camialtı Tersanesi'nde 6 adet palamar motoru, 1050 HP'lik römorkör⁶⁶⁶ ve 9 adet muhtelif tonajda sac mavnayı 1963 yılında⁶⁶⁷; Haliç Tersanesi'nde inşa edilen 5 adet açık deniz kılavuz motoru 1964 yılında⁶⁶⁸; Haliç Tersanesi'nde 35 gros tonluk 5 adet sac mavnayı 1965 yılında⁶⁶⁹; Hasköy Tersanesi'nde yüz yirmi beşer tonluk 2 adet şat⁶⁷⁰, 2 adet kılavuz motorunu⁶⁷¹ ve 4 adet akülü istif makinesini 1973 yılında⁶⁷²; tekne kısmı Camialtı Tersanesi'nde diğer kısımları Hasköy Tersanesi'nde yapılan 2 adet kılavuz motorunu 1974 yılında⁶⁷³; İstinye Tersanesi'nde 150 tonluk duba⁶⁷⁴ ve Hasköy Tersanesi'nde inşa edilen 3 adet palamar motorunu 1975 yılında⁶⁷⁵; Hasköy Tersanesi 2 adet 125 tonluk şat⁶⁷⁶ ve İstinye Tersanesi'nde inşa edilen 1 adet sac iskele dubasını

⁶⁶³ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.218.

⁶⁶⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.86.

⁶⁶⁵ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.339.

⁶⁶⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.8.

⁶⁶⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.30.

⁶⁶⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Üçüncü Hesap Yılı**, s.28.

⁶⁶⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.55.

⁶⁷⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, s.53.

⁶⁷¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, s.142.

⁶⁷² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, s.54.

⁶⁷³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, s.138.

⁶⁷⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, s.118.

⁶⁷⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, s.114.

⁶⁷⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, s.117.

1976 yılında⁶⁷⁷; Hasköy Tersanesi'nde 2 adet şat, 2 adet palamar motoru, 2 adet 150 tonluk sac mavna⁶⁷⁸ ve İstinye Tersanesi'nde inşa edilen 1 adet 150 tonluk sac dubayı 1977 yılında⁶⁷⁹; Alaybey Tersanesi'nde inşa edilen 2 adet 2.500 BHP gücünde cer ve manevra römorkörü⁶⁸⁰ ve inşa yeri belli olmayan 1 adet işçi personel motoru 1979 yılında⁶⁸¹ hizmete konmak amacıyla teslim alınmıştır. Onarma yoluyla Sarayburnu ambarlama sahasında 250 metre uzunluğundaki rıhtım kısmının gemilerin yanaştırılmasına olanak verecek şekilde düzeltilmesi 1961 yılında⁶⁸²; Haliç Tersanesi'nde Gazal ve Amasra römorkörlerinin tadili inşaatlarını 1963 yılında⁶⁸³; Haliç Tersanesi'nde cinsi belirtilmeyen 4 adet liman taşıtının dizel motorları ile santrifüj gruplarının monte işlerini 1965 yılında⁶⁸⁴; telekomünikasyon tesisatını 1971 yılında⁶⁸⁵ ve Paşa Limanı'na su ağızlığı ve iskelesi 1972 yılında yaptırılmıştır⁶⁸⁶. Satın alma yoluyla ambarlama faaliyetlerinde çok gerekli olan tahta paletlerden 10.000 adeti 1966 yılında⁶⁸⁷; 3.000 adeti 1967 yılında⁶⁸⁸, 4.500 adeti 1968 yılında⁶⁸⁹ alınmıştır. Bunların yanında 2 adet kamyonet ve 2 adet minibüs de 1976 yılında satın alınmıştır⁶⁹⁰. Elden çıkarma yoluyla Amasra, Hizmet, Gazal, Saroz, Güç ve No.8 isimli 6 adet römorkör kadrodan çıkarılarak 1966 yılında⁶⁹¹; işletmede kullanma alanı bulunmayan liman taşıtlardan 2, 4, 5, 7, 9 ve 13 nolu olanlar Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na; rantabilitesini kaybetmiş liman taşıtlarından 10, 35, 14, 16 ve 6 nolu olanlar; 1 nolu maçuna; Hareket, Ankara ve 42 nolu römorkörler; 18 nolu su layteri ve 52 nolu su layteri 1967 yılında satılmıştır⁶⁹².

İstanbul Liman İşletmesi'nde ticari eşya yükleme-boşaltma-aktarma, ambarlama hizmeti ve su satışının 1961-1980 dönemindeki durumunu EK 12'deki

⁶⁷⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, s.123.

⁶⁷⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, s.115.

⁶⁷⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, s.119.

⁶⁸⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, s.23.

⁶⁸¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, s.27.

⁶⁸² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, s.17.

⁶⁸³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.27.

⁶⁸⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.55.

⁶⁸⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, s.52.

⁶⁸⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, s.47.

⁶⁸⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.25.

⁶⁸⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, s.25.

⁶⁸⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, s.31.

⁶⁹⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, s.28.

⁶⁹¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.53.

⁶⁹² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, s.51.

grafik göstermektedir. Ticari eşya dönem içinde çeşitli dalgalanmalar göstermiştir. Her dalgalanmanın kendine özgü nedenleri olsa da ticari eşya grubunda özellikle 1976 yılından sonraki düşüş; kömür yükleme-boşaltma faaliyetinin 1973 yılı sonrasında azalması, limanda boşaltılan ithal mallarından özellikle çelik eşya, sac levha ve kimyevi maddelerin ithalatının azalması⁶⁹³ ve ülkenin içinde bulunduğu döviz darboğazının meydana getirdiği durgunluğun ithalatın yanında ihracat hacmine de yansımından kaynaklanmıştır⁶⁹⁴. 1980 yılında ticari eşya grubunda verilen hizmet miktarı dönem başına göre %53,2 oranında düşmüştür. Ambarlama hizmetinde sert düşüş ve yükselişler yaşanmasa da küçük dalgalanmalar olmuştur. Bu hizmetteki düşüşlerin özel sebepleri; işletmenin ambarladığı buzdolabı, çamaşır makinesi, elektrikli süpürge, oto lastiği ve buna benzer eşyaların yurt içinde üretilmeye başlanması⁶⁹⁵ ve yukarıda bahsedildiği gibi özellikle 1976 yılından sonra ülkenin yaşadığı döviz darboğazının ithalat-ihracat hacmini olumsuz etkilemesi işletmenin ambarlama faaliyetlerinde düşüşe yol açmıştır. İşletme, grafikten görüleceği üzere su satışı hizmeti de sunmuş ve bu hizmetten gelir elde etmiştir. Su satışında dönem içinde küçük dalgalanmalar dalgalanmalar olmuşsa da genel olarak istikrarlı seyretmiştir. Fakat 1977 yılından sonraki düşüş, adalara şehir suyu bağlanmasından kaynaklanmıştır⁶⁹⁶. Bunun yanında liman trafiğinde görülen yavaşlama bu hizmet kalemine olan talebin azalmasına neden olmuştur⁶⁹⁷.

İstanbul Liman İşletmesi'nin 1962-1980 döneminde kılavuzladığı gemi sayısını EK 13'teki grafik göstermektedir. 1961 yılına ait veri yoktur. Grafikten görüldüğü üzere işletmenin kılavuzladığı gemi sayısı istisnai yıllar hariç 1977 yılına kadar artış eğilimi göstermiştir. 1963 yılından itibaren her yıl kılavuzlanan gemi sayısı dönem başındaki seviyenin üzerinde olmuştur. 1977-1980 yılları arasındaki düşüş döviz darboğazının yarattığı ekonomik durgunluğun liman trafiğinde neden olduğu yavaşlamadan

⁶⁹³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, s.91.

⁶⁹⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, s.82.

⁶⁹⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.49.

⁶⁹⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, s.82.

⁶⁹⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.92.

kaynaklanmıştır. Diğer taraftan transit taşımacılığının önemli ölçüde karayoluna kayması da bir diğer etken olmuştur⁶⁹⁸.

İşletmede yükleme ve boşaltma faaliyeti dönem başında tamamen karaya intikal ettirilmemiştir. Rıhtımların uygunsuzluğundan dolayı makineli ve makinesiz deniz vasıtaları kullanılmıştır⁶⁹⁹. Bu da işletmeye ağır masraflar yüklemiştir⁷⁰⁰. İşletmeye ait rıhtımların yetersizliği dönem sonuna kadar devam etmiştir. Örneğin 1979 yılında İstanbul Limanı'na gelen turist gemilerinin %15,5'i, rıhtımlara bağlanamamıştır. 1980 yılında ise yine İstanbul'a gelen turist gemilerinden 157 tanesi Karaköy ve Galata rıhtımlarında yer bulunamaması nedeniyle Salıpazarı'ndaki yük gemilerinin bağlandığı rıhtımlara yanaştırılmıştır⁷⁰¹.

İstanbul Liman İşletmesi 1980 yılında liman hizmetlerini yaparken 427 tane makineli-makinesiz araç ve gereç, ambar faaliyeti için 25.568 adet tahta palet, 448.445 metrekaşe kapalı ve 227.449 metrekaşe açık antrepo sahasından yararlanmıştır⁷⁰². İşletme aynı yılda 2.826 personeliyle faaliyetlerini yürütmüştür⁷⁰³.

3.4.2. İzmir Liman İşletmesi

İzmir Liman İşletmesi'nin faaliyet sahasında kömürün de dâhil olduğu ticari eşya yükleme-boşaltma-aktarma, su satışı ve kılavuzluk hizmetleri planlı dönemde sürdürülmüştür. 21 Ekim 1969 tarihli bakanlar kurulu kararıyla Alsancak Limanı, Denizcilik Bankası TAO'ya devredilmiştir⁷⁰⁴. Böylece işletmenin tahmil-tahliye işleri 1969 yılında tamamen Alsancak Limanı'na geçmiştir⁷⁰⁵. Ayrıca 18 Şubat 1974 tarihli bakanlar kurulu kararıyla Denizcilik Bankası TAO'ya devri gerçekleşen Kuşadası Limanı⁷⁰⁶ sahasında kılavuzluk, su satışı, yolcu salonu; 1 Ocak 1973 tarihinden itibaren

⁶⁹⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, s.86.

⁶⁹⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.22.

⁷⁰⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Üçüncü Hesap Yılı**, s.24.

⁷⁰¹ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.149.

⁷⁰² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.91.

⁷⁰³ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.339.

⁷⁰⁴ BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/241-72-18, Dosya Ek: 104-21, Belge Tarihi: 21 Ekim 1969.

⁷⁰⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, s.87.

⁷⁰⁶ BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/311-9-9, Dosya Ek: 104-55, Belge Tarihi: 18 Şubat 1974.

hizmete geçirilmiş olan Antalya Liman sahasında da kılavuzluk, rıhtım ve mururiye hizmetleri yürütülmüştür⁷⁰⁷.

İzmir Liman İşletmesi'nin faaliyetlerini daha iyi yürütebilmesi için dönem boyunca çok önemli yenileme çalışmaları yapılmıştır. Bu bağlamda, 1 adet vinç motoru ve 2 adet dizel motoru 1965 yılında satın alınmıştır. Alaybey Tersanesi'nde inşa edilen Karşıyaka isimli kılavuz motoru⁷⁰⁸ ve kreyn tesisatı 1965 yılında⁷⁰⁹; dış piyasadan sipariş edilen 20 tonluk mobil kreyn, 11 adet forklift, 3 tonluk pnömatik kreyn 1967 yılında⁷¹⁰; 18 adet istif makinesi ile 3 ve 5 tonluk 2 tane mobil kreyn 1968 yılında⁷¹¹; İzmir İşletmesi için 1 adet redresör ve 4 adet yarı otomatik kavrama 1969 yılında⁷¹²; Alaybey Tersanesi'nde inşa edilen 800 HP'lik K.Kale isimli römorkör ve telekomünikasyon tesisatı 1971 yılında⁷¹³; Alaybey Tersanesi'nde İzmir İşletmesi için inşa edilen 3 tane servis ve palamar motoru 1975 yılında⁷¹⁴; yükleme-boşaltma için 1 adet vinç ve 2 tane de mobil vinç 1977 yılında⁷¹⁵; inşa yeri belirtilmeyen 900 BHP'lik en az 1 en fazla 3 tane olmak üzere römorkör 1979 yılında⁷¹⁶ hizmete alınmak için devralınmıştır.

İzmir Liman İşletmesi'nin 1961-1980 dönemindeki ticari eşya yükleme-boşaltma-aktarma, ambarlama hizmeti ve su satışı faaliyetini EK 14'teki grafik göstermektedir. Buna göre ticari eşya grubunda önemli dalgalanmalar olmuştur. Ancak 1961 yılına göre dönen içindeki diğer yılların hepsinde daha yüksek iş hacmi gerçekleşmiştir. Bu da dönem boyunca işletmenin iş hacminin arttığını göstermektedir. Ambarlama hizmeti ve su satışında ticari eşya grubu kadar sert düşüş ve yükselişler yaşanmasa da küçük çaplı dalgalanmalar gerçekleşmiştir.

⁷⁰⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, s.95. Denizcilik Bankası TAO Antalya Limanı'nı erken bir tarihte kısmen işletmesine rağmen limanın Denizcilik Bankası TAO'ya devredilmesi 8 Mayıs 1973 tarihli bakanlar kurulu kararıyla gerçekleşmiştir. Bknz. BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/298-37-16, Dosya Ek: 104-43, Belge Tarihi: 8 Mayıs 1973.

⁷⁰⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.22-23

⁷⁰⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.65.

⁷¹⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, s.20.

⁷¹¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, s.31.

⁷¹² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, s.63.

⁷¹³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, s.52-54

⁷¹⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1976, s.20.

⁷¹⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1978, s.27.

⁷¹⁶ İlgili hesap yılı raporunda İzmir Liman İşletmesi ve Trabzon Liman İşletmesi için toplamda 4 adet römorkör inşa edildiği belirtilmiştir. Dolayısıyla hangi işletme için kaç tane inşa edildiği hususunda bir netlik yoktur. TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.124.

İzmir Liman İşletmesi'nin 1962-1980 döneminde kılavuzladığı gemi sayısını EK 15'teki grafik göstermektedir. 1961 yılına ait veri yoktur. Buna göre dönem içinde istisnai birkaç yılda sert düşüş ve yükselişler olsa da kılavuzlanan gemi sayısı ağırlıklı olarak dönem başına göre yüksek olmuştur. Bu durum, EK 14'teki grafik ile beraber yorumlandığı zaman, dönem boyunca ticari eşyaya ait iş hacmindeki gelişmenin kılavuzlanan gemi sayısı ile paralellik gösterdiğini söylemek mümkündür.

İşletme 1980 yılında liman ve ambarlama hizmetlerini 331 adet makineli-makinesiz araç ve gereç, 7.362 adet tahta palet, 169.012 metrekaare kapalı, 94.161 metrekaare açık ambarlama sahasından faydalanarak yürütmüştür⁷¹⁷. İşletme faaliyetlerini aynı yılda 1.322 personeliyle yürütmüştür⁷¹⁸.

3.4.3. Trabzon Liman İşletmesi

Trabzon Liman İşletmesi'nin faaliyet sahasında kömür boşaltma hizmetinin dâhil olduğu ticari eşya yükleme-boşaltma-aktarma, ambarlama hizmeti, su satışı ve kılavuzluk hizmeti faaliyetlerine planlı dönemde devam edilmiştir. Dönem içinde 4 Ocak 1962 tarihli bakanlar kurulu kararıyla Denizcilik Bankası TAO'ya devredilen⁷¹⁹ Giresun Limanı, 1969 yılında müstakil bir işletme olana kadar işletmenin çatısı altında faaliyetlerini sürdürmüştür⁷²⁰. Benzer şekilde Hopa Limanı da 27 Ağustos 1973 tarihinde işletmeye bağlı bir birim olarak faaliyete başlamıştır⁷²¹. Erken işletilmeye başlanan Hopa Limanı'nın Denizcilik Bankası TAO'ya devri 3 Kasım 1973 tarihli bakanlar kurulu kararıyla gerçekleşmiştir⁷²².

Planlı dönem boyunca işletmenin hizmet verdiği alanlara paralel olarak olanaklar ölçüsünde yenileme çalışmaları yapılmıştır. İşletmenin alçak gerilim tesisleri 1965 yılında⁷²³, faaliyet alanı içindeki ambar önü blokaj ve betonu 1966 yılında⁷²⁴, rıhtım parmaklıkları 1967 yılında⁷²⁵ ve ambar sahalarının blokajı 1973 yılında

⁷¹⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.96.

⁷¹⁸ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.339.

⁷¹⁹ BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/163-66-10, Dosya Ek: 104-50, Belge Tarihi: 4 Ocak 1962.

⁷²⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, s.92.

⁷²¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, s.124.

⁷²² BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/307-89-17, Dosya Ek: 104-48, Belge Tarihi: 3 Kasım 1973.

⁷²³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.23.

⁷²⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.24.

⁷²⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, s.27.

yapılmıştır⁷²⁶. Yeni alınan araçlardan 2 adet 2 tonluk römork 1967 yılında⁷²⁷; 1 adet traktör, 1 adet römork, 3 adet treyler 1969 yılında⁷²⁸; Alaybey Tersanesi'nde inşa edilen 800 HP'lik Boztepe isimli kılavuz römorkörü 1971 yılında⁷²⁹; Alaybey Tersanesi'nde inşa edilen 2 tane servis ve palamar motoru 1975 yılında⁷³⁰; nerede inşa edildiği belirtilmeyen 1 adet servis ve palamar motoru 1977 yılında⁷³¹; 60 tonluk sabit kantar 1979 yılında⁷³²; Alaybey Tersanesi'nde inşa edilen 4 adet 900 BHP'lik römorkörlerden 1 ile 3 adet arasında römorkör 1979 yılında hizmete girmiştir⁷³³.

Trabzon Liman İşletmesi'nin 1961-1980 dönemindeki ticari eşya yükleme-boşaltma-aktarma, ambarlama hizmeti ve su satışı faaliyetini EK 16'daki grafik göstermektedir. 1961-1963 yılları arasında ambarlama ve su satışı hizmeti yoktur. Ticari eşyadaki iş hacmi 1973 yılından sonra çok yükselmiş ve sonra dalgalanmalar göstermiştir. Ticari eşyadaki iş hacminde 1962 ve 1964 yılları haricinde, dönem içindeki diğer bütün yıllarda dönemin başına göre iş hacmi artmış ve yıllara göre dalgalanmalar olmuştur. Bu dalgalanmaların önemli bir sebebi, Karadeniz'de eşya nakliyatının önemli bir kısmının 300 net tondan küçük teknelerle ve daha ucuz navlunlarla yapılmasından kaynaklanmıştır⁷³⁴. Ambarlama hizmeti de dönem içinde büyük ölçüde ticari eşya grubuna paralel bir eğilim göstermiş ve özellikle 1980 yılında ambarlama hizmetinde meydana gelen %69 oranındaki artış, bir önceki yılda tümüyle duran İran transit nakliyatının artmasından kaynaklanmıştır⁷³⁵. Su satışı eğilimi bu bakımdan ayrı durmuştur. 1979 yılında İran'da gerçekleşen İslam Devrimi'nden dolayı İran transit nakliyatının tümüyle durması bütün liman kalemlerinde azalışa neden olmuştur. Su satışının azalmasını etkileyen bu nedenin yanında, şehir suyu ek

⁷²⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, s.52

⁷²⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, s.27.

⁷²⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, s.62.

⁷²⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, s.117.

⁷³⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, s.122.

⁷³¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1978, s.27.

⁷³² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.27.

⁷³³ İlgili hesap yılı raporunda Trabzon Liman İşletmesi ve İzmir Liman İşletmesi için toplamda 4 adet römorkör inşa edildiği belirtilmiştir. Dolayısıyla hangi işletme için kaç tane inşa edildiği hususunda bir netlik yoktur. TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.124.

⁷³⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, s.29.

⁷³⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.101.

inşaatından dolayı mevcut suyun akış kapasitesinin düşmüş olması da su satış hizmetini azaltmıştır⁷³⁶.

Trabzon Liman İşletmesi'nin 1964-1980 döneminde kılavuzladığı gemi sayısını EK 17'deki grafik göstermektedir. Dönem içindeki 1974 ve 1975 yılları haricinde, her yılda dönem başında kılavuzlanan gemi sayısından en az iki kat daha fazla gemi kılavuzlanmıştır. Bu da liman trafiğinin dönem başına göre çok geliştiğini göstermektedir. 1978 yılından sonra yaşanan düşüşün hem ülkenin yaşadığı döviz darboğazı hem de İran'da gerçekleşen İslam Devrimi neticesinde İran'daki transit ticaretin aksamasından dolayı limana yanaşan gemi sayısının azalmasından kaynaklandığını söylemek mümkündür.

Trabzon Liman İşletmesi'nde birçok iyileştirme yapılmasına rağmen dönem sonunda işletmenin hâlen birçok eksiği olmuştur. Limanda rıhtım uzunlukları mevcut trafiği karşılamaya yetmemiştir. Örneğin, 1980 yılında yolcu gemilerinin yanaşmalarının sağlanabilmesi için 15 adet yük gemisine shifting yaptırılmıştır. Diğer taraftan limanın açık ambarlama sahasının zemini toprak olduğundan bu yerlere konulan eşyanın niteliği bozulmuş ve çalışmalar zorlaşmıştır. Son olarak işletmeye bağlı birim olarak faaliyet sürdüren Hopa Limanı dönem sonunda hâlen bir rıhtım vincine bile sahip olamamıştır⁷³⁷.

1980 yılında Trabzon Liman İşletmesi liman hizmetlerini yerine getirirken 35 adet makineli-makinesiz araç ve gereç, 350 adet tahta palet, 7.880 metrekare kapalı ve 130.934 metrekare açık ambarlama sahasından yararlanmıştır⁷³⁸. İşletmede aynı yıl itibarıyla çalışan personel sayısı 418'dir⁷³⁹.

3.4.4. Giresun Liman İşletmesi

Giresun Liman İşletmesi, 1969 yılına kadar Trabzon Liman İşletmesi'ne bağlı bir birim olarak faaliyet gösterirken 1969 yılında müstakil bir işletme hâline

⁷³⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, s.95.

⁷³⁷ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.149-150. *Shifting*: Geminin rıhtımdan kaldırılıp demire, şamandıraya ya da başka bir rıhtıma alınması ve bir süre sonra tekrar eski yerine bağlanması faaliyetidir.

⁷³⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.100.

⁷³⁹ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.339.

getirilmiştir⁷⁴⁰. İşletmede ticari eşya yükleme-boşaltma-aktarma, su satışı, ambarlama ve kılavuzluk hizmetleri yürütülmüştür.

Ordu iskelesi 1 Eylül 1977 tarihinden itibaren Denizcilik Bankası TAO bünyesine alındıktan sonra Trabzon Liman İşletmesi'ne bağlı bir şefliğe dönüştürülmüştür⁷⁴¹. Fakat resmi olarak kullanım hakkının Denizcilik Bankası TAO'ya devredilmesi 6 Eylül 1974 tarihli bakanlar kurulu kararıyla gerçekleşmiştir⁷⁴².

Giresun Liman İşletmesi müstakil bir işletme hâline dönüştürüldükten sonra dönemi içinde yenileme çalışmaları yapılmıştır. İşletmeye ek bir bina 1973 yılında⁷⁴³ ve bir ihata duvarı 1974 yılında bitirilmiştir. Vasıta bakımından ise Alaybey Tersanesi'nde inşa edilen Aksu römorkörü 1974 yılında⁷⁴⁴ ve Hasköy Tersanesi'nde inşa edilen 1 adet palamar motoru 1978 yılında⁷⁴⁵ hizmete başlatmak için devralınmıştır.

Giresun Liman İşletmesi'nin 1969-1980 dönemindeki ticari eşya yükleme-boşaltma-aktarma, ambarlama hizmeti ve su satışı faaliyetini EK 18'deki grafik göstermektedir. 1969-1971 yılları arasında su satışı hizmeti yoktur. Dönem içinde ticari eşya ile ilgili faaliyetler önemli bir ölçüde gelişmiştir. Çünkü işletme müstakilleştikten sonrasını takip eden iki yıl ve 1974 yılı hariç diğer bütün yıllarda ticari eşya grubuna yönelik faaliyet çok yüksek gerçekleşmiştir. Özellikle 1974 yılından sonra her yıl, bir önceki yıla göre artış kaydetmiştir. 1980 yılında gerçekleşen %27 oranındaki artış, özellikle suni gübre ithalatındaki gelişme ile Ordu İskelesi İşletmesi Şefliği'nde beklenenden fazla yükleme ve boşaltma yapılmasından kaynaklanmıştır. Ayrıca İran transit mallarının belli bir süre bu işletmede boşaltılması da diğer bir etken olmuştur⁷⁴⁶. Ambarlama hizmetinin dönem başına göre düşüşler meydana gelmiştir. Dolayısıyla dönem içinde bu hizmet grubunda bir gelişmenin olduğu söylenemez. Son olarak su satışı faaliyetine yönelik veri 1972 yılından itibaren olup dönem içinde dalgalanmalar göstermiştir.

⁷⁴⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, s.92.

⁷⁴¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, s.102.

⁷⁴² BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/320-63-16, Dosya Ek: 104-60, Belge Tarihi: 6 Eylül 1974.

⁷⁴³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, s.52.

⁷⁴⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, s.45.

⁷⁴⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, s.112.

⁷⁴⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.103.

Giresun Liman İşletmesi'nin 1969-1980 döneminde kılavuzladığı gemi sayısını EK 19'daki grafik göstermektedir. Dönem içinde 1977 ve 1979 yılı dışında önemli dalgalanmalar olmamış ve genel olarak kılavuzlanan gemi sayısında bir istikrar olmuştur. İstinai olarak 1979 yılında yaşanan %29 oranındaki düşüş, İran'da gerçekleşen İslam Devrimi'nden dolayı İran transit ticaretinin durması, ithalat ve ihracatın beklenen düzeyde gerçekleşmemesinden kaynaklanmıştır⁷⁴⁷.

1980 yılı itibariyle Giresun Limanı'nın hâlen bir rıhtım vinci bile olmamıştır. İşletmeye bağlı Ordu Liman Şefliği'nin açık ambarlama sahasının zemini toprak olduğundan sahaya konan eşyanın niteliği bozulmuş ve çalışmalar zorlaşmıştır⁷⁴⁸. İşletmedeki bu olumsuzluklara rağmen liman hizmetlerinin yerine getirilmesinde mevcut araç ve gereçler ile 22.636 metrekare kapalı ve 59.647 metrekare açık ambarlama sahalarından faydalanılmıştır⁷⁴⁹. 1980 yılında işletmenin personel sayısı 174'tür⁷⁵⁰.

3.4.5. Antalya Liman İşletmesi

Antalya Liman İşletmesi, Denizcilik Bankası TAO ile Bayındırlık Bakanlığı arasında düzenlenen 8-9 Aralık 1972 tarihli protokolle geçici olarak devralınmıştır⁷⁵¹. İşletmenin faaliyetleri 4 Ocak 1973 tarihinden itibaren İzmir İşletmesi'ne bağlı bir şeflik olarak yürütülmüştür. 1 Ocak 1978 tarihinden itibaren müstakil bir işletme olmuştur⁷⁵². 26 Haziran 1978 tarihinden sonra ise işletmede, 300 rüsum tondan aşağı gemilerdeki hariç deniz yoluyla gelen ve giden her türlü emtianın yükleme, boşaltma ve aktarma hizmetleri, su satışı, kılavuzluk ve cer hizmetleri, gemilere elektrik, akaryakıt ve telefon verme hizmetleri yürütülmeye başlanmıştır⁷⁵³.

⁷⁴⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, s.97.

⁷⁴⁸ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.149.

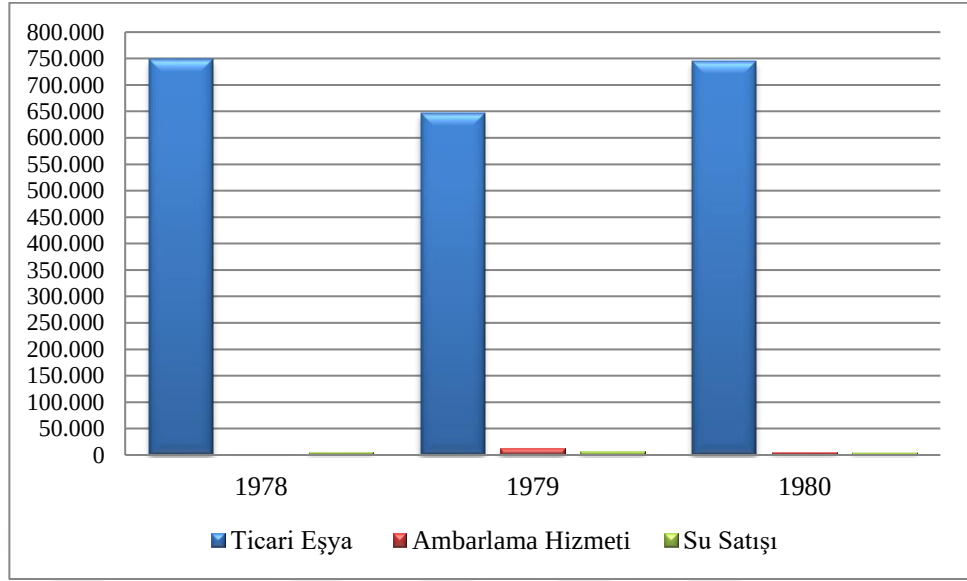
⁷⁴⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.103.

⁷⁵⁰ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.339.

⁷⁵¹ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.140.

⁷⁵² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, s.96.

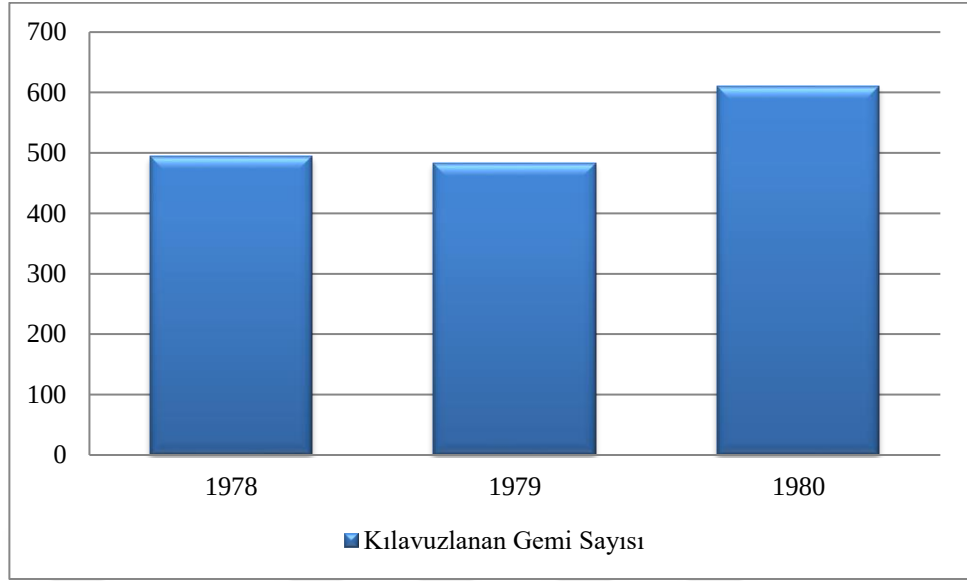
⁷⁵³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, s.100.



Grafik 21: Antalya Liman İşletmesi'nin 1978-1980 Dönemindeki Ticari Eşya Yükleme-Boşaltma-Aktarma, Ambarlama Hizmeti ve Su Satışı Faaliyeti (Ton)

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, s.97-98; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, s.101-102; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.107-108.

Antalya Liman İşletmesi'nin 1978-1980 dönemindeki kömür boşaltma hizmetinin de dâhil olduğu ticari eşya yükleme-boşaltma, ambarlama hizmeti ve su satışı faaliyetini Grafik 21 göstermektedir. Bu üç yıllık kısa bir dönemde bile dalgalanma olmuştur. Ticari eşya grubunda 1979 yılında azalma olmuş, 1980 yılında tekrar artmıştır. Ancak İstanbul ve İzmir limanları ile kıyaslandığında, ilgili dönemde yeni açılan bir liman için ticari eşya grubunda yıllık ortalama 700.000 ton civarında iş hacminin iyi olduğunu söylemek mümkündür. Ambarlama hizmetine yönelik 1978 yılı verisi yoktur. 1980 yılında 1979 yılına göre azalma göstermiştir. Son olarak su satışı faaliyetinde dönem içinde dalgalanma olmuştur.



Grafik 22: Antalya Liman İşletmesi'nin 1978-1980 Döneminde Kılavuzladığı Gemi Sayısı

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, s.98; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, s.102; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.108.

Antalya Liman İşletmesi'nin 1978-1980 döneminde kılavuzladığı gemi sayısını Grafik 22 göstermektedir. Kılavuzlanan gemi sayısı 1978-1979 yıllarında istikrarlı devam etmiş ancak 1980 yılında artmıştır. Fakat bu yükselişin bile limanın kapasitesinin altında olduğunu söylemek mümkündür. Çünkü aynı dönemde Finike ile Alanya limanlarının ücretsiz olmasından dolayı bazı yük gemileri bu limanları tercih etmiştir⁷⁵⁴. Diğer taraftan 1980 yılında işletme, bir liman işletmesi için en önemli araçlardan olan bir rıhtım vincine hâlen sahip olmamıştır⁷⁵⁵. Bu durum da işletmedeki iş hacminin düşmesine yol açmıştır⁷⁵⁶. İşletme 1980 yılında liman hizmetlerinin yerine getirilmesinde 38 adet makineli-makinesiz araç-gereç, 3.007 metrekare kapalı ve

⁷⁵⁴ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.110.

⁷⁵⁵ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.149.

⁷⁵⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.110.

350.000 metrekare açık sahadan yararlanmıştır⁷⁵⁷. Aynı yılda işletmenin personel sayısı 303'tür⁷⁵⁸.

3.5. Tersanecilik Faaliyetleri

Denizcilik Bankası TAO'ya bağlı Haliç, Camialtı, Hasköy, İstinye, Alaybey tersanelerine planlı dönemde Pendik Tersanesi de eklenmiştir. Pendik Tersanesi ancak dönemin sonunda adım adım aktifleştirilmeye başlanmıştır. Fakat diğer tersanelerde dönem boyunca tersanecilik faaliyetleri kesintisiz bir şekilde sürdürülmüştür.

*Haliç Tersanesi'*nde dönem boyunca temel tersanecilik yürütülmüştür. Tersanenin daha iyi bir hizmet vermesi için planlı dönem boyunca önemli yenileme faaliyetleri gerçekleştirilmiştir. 1965 yılında tersanenin elektrik tesisatı yaptırılmıştır⁷⁵⁹. 1966 yılında tersane binası ile bir kısım tesislerin idamelerine yönelik yatırımlar⁷⁶⁰ ve kum hazırlama tesisi yapılmış, imal ve istihsal makine ve tezgâhları ile redresörlü kaynak makinesi satın alınmıştır⁷⁶¹. 1967 yılında tersanenin dökümhanesi için kreyni ve 200 adet oksijen tüpü satın alınmış⁷⁶², tersanenin dökümhane binası ile tesisleri tamamlanmıştır. 1968 yılında tersane müdüriyetine vasıta ve seyyar kreyn satın alınmıştır⁷⁶³. 1971 yılında tersanenin elektrik gücü arttırılmıştır⁷⁶⁴. 1972 yılında rıhtımların ıslahı gerçekleştirilmiştir⁷⁶⁵. 1973 yılında tersane için 1 adet ambulans satın alınmıştır⁷⁶⁶. 1975 yılında tersanenin sosyal binasının inşaatı bitirilmiştir⁷⁶⁷. 1977 yılında 30 tonluk vinç yolu tamamlanmıştır⁷⁶⁸. 1979 yılında tersanenin yeni inşa kızağı uzatılmıştır⁷⁶⁹.

1961-1980 döneminde Haliç Tersanesi'ndeki inşaat, tamir ve havuzlama sayılarını EK 20'deki grafik göstermektedir. Veriler, sadece Denizcilik Bankası TAO

⁷⁵⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.106.

⁷⁵⁸ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.339.

⁷⁵⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.20.

⁷⁶⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.19.

⁷⁶¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.23.

⁷⁶² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, s.24.

⁷⁶³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, s.36.

⁷⁶⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, s.52.

⁷⁶⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, s.47.

⁷⁶⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, s.56.

⁷⁶⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, s.20.

⁷⁶⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, s.23.

⁷⁶⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, s.26.

bünyesindeki işletmeler için yapılan faaliyetleri kapsamaktadır. İnşaat, tamir ve havuzlama faaliyetleri dönem boyunca dalgalanmalar göstermiştir. 1966 ve 1967 yıllarında Denizcilik Bankası TAO işletmeleri için inşaat faaliyeti gerçekleştirilmemiştir. Ancak piyasa için inşaat işleri yapılmıştır. Dönem içindeki hiçbir yılda inşaat işleri 20 adeti aşmamıştır. Tamir işlerinde her yıl ortalama 60 adet üzerinde deniz vasıtası tamir edilmiştir. Benzer şekilde havuzlama-kızak işleri de her yıl ortalama 60 adet üzerinde gerçekleşmiştir. Tersanede inşası gerçekleştirilen belirli deniz vasıtaları; İstanbul Şehir Hatları İşletmesi için inşa edilen Hüseyin Haki isimli araba vapuru 1963 yılında⁷⁷⁰, İstanbul Şehir Hatları İşletmesi için inşa edilen Sirkeci isimli araba vapuru ve İstanbul Liman İşletmesi için inşa edilen 5 adet açık deniz kılavuz motoru 1964 yılında⁷⁷¹, hangi işletme için inşa edildiği belirtilmeyen 6 adet çıkarma aracı, 1072 gross tonluk Şemsipaşa gemisi ve İstanbul Liman İşletmesi'ne ait 5 adet sac mavna 1965 yılında⁷⁷², hangi işletme için inşa edildiği belirtilmeyen 2 adet çıkarma aracı 1966 yılında⁷⁷³, Van Projesi kapsamında Bayındırlık Bakanlığı ile yapılan anlaşma gereği 1 adet 340 HP'lik römorkör inşası ve 2 adet tren ferisine (Orhan Atlıman ve Refet Ünal) ait parçalar 1968 yılında⁷⁷⁴, İstanbul Şehir Hatları İşletmesi için inşa edilen Kınalıada araba vapuru 1971 yılında⁷⁷⁵, Van Projesi kapsamında inşa edilen Refet Ünal isimli ferinin kalan parçaları 1972 yılında⁷⁷⁶, Denizyolları İşletmesi adına inşa edilen Avşa isimli yolcu gemisi ve Van Gölü İşletmesi için bir tren ferisi 1975 yılında⁷⁷⁷, Van Gölü İşletmesi için inşa edilen Van isimli tren ferisi ve İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'ne yapılan Adem Yavuz gemisi 1976 yılında⁷⁷⁸, İstanbul Şehir Hatları İşletmesi için inşa edilen Karaoğlanoğlu, Necati Gürkaya, Sami Akbulut ve Caner Gönyeli isimler gemiler 1977 yılında⁷⁷⁹, İstanbul Şehir Hatları İşletmesi için inşa edilen

⁷⁷⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.25.

⁷⁷¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Üçüncü Hesap Yılı**, s.28.

⁷⁷² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.55. Şemsipaşa gemisi İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'nin filosunda yer almıştır. Bknz. TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1970 Yılı Raporu**, s.295.

⁷⁷³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.58.

⁷⁷⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, s.67. Burada adı belirtilmeyen römorkör Süphan isimli römorkördür. Çünkü bu römorkör 1980 yılında Van Gölü İşletmesi'nin filosunda aktif görünmektedir. Bknz. TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.218.

⁷⁷⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, s.106.

⁷⁷⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, s.104.

⁷⁷⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, s.102.

⁷⁷⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, s.107.

⁷⁷⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, s.105.

İlker Karter ve Hamdi Karahasan adlarındaki gemiler 1980 yılında bitirilmiştir⁷⁸⁰. Tersanede tamir hizmeti yapılan belirli işler; Denizyolları İşletmesi'ne ait Marakaz ve Turhan gemilerinin tadili ve Ülev vapurunun kazan tadili⁷⁸¹ ve İstanbul Liman İşletmesi'ne ait Gazal ve Amasra römorkörlerinin tadili inşaatları 1963 yılında⁷⁸²; İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'ne ait Kadeş gemisinin kazan, Ordu gemisinin vinç, Ege ve Akdeniz gemilerinin ambar havalandırma tesisatı, Burgaz vapurunun kazan tadilatı ve Beylerbeyi vapurunun ana makine blok tamir işleri, İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'ne ait Yalova vapurunun kazan tadili, İstinye ve Yeniköy vapurlarının ana makine ve blok tamir işleri 1966 yılında yapılmıştır⁷⁸³.

Haliç Tersanesi'nde orta büyüklükteki yolcu gemileri ve araba vapurlarının inşa, bakım, onarım, havuzlama işlerine yönelik hizmetler verilmiştir⁷⁸⁴. Bu işlerin yanında, dönem boyunca boya ve oksijen gibi çeşitli imalat işleri de tersanede gerçekleştirilmiştir. Tersane, 1980 yılı itibariyle Haliç sahilindeki Azapkapı muhitinde 75.000 metrekarelik bir saha üzerinde faaliyet göstermiş olup 3 adet kuru havuza, biri 100 metre boyunda 6.000 DWT'e kadar diğeri 80 metre boyunda ve 3.000 DWT'lik sac tekne inşa edebilecek büyüklükte iki inşaat kızağına, 25 ton kaldırma gücünde 11 adet ray üzerinde yürüyen atölye kreynlerine, 125 ton kaldırma kapasitesine sahip yüzer kreyn ve yılda 3.000 ton çelik malzeme işleyebilecek kapasiteye erişmiştir⁷⁸⁵. Tersanede 1980 yılı itibariyle çalışan personel sayısı 2.006'dır⁷⁸⁶.

*Camialtı Tersanesi'*nde dönem boyunca temel tersanecilik faaliyetlerine devam edilmiştir. Dönem için önemli yenileme ve yatırım çalışmaları yapılmıştır. Tersane için 1965 yılında tazyikli hava devresi yaptırılmış ve soğuk hava deposu satın alınmıştır⁷⁸⁷. Türkiye'de gemi inşa sanayiini kalkındırmak ve kurumun tersanelerinde 15.000 DW tona kadar gemileri inşa ederek yeni istihdam olanakları yaratmak ve tali sanayi kollarını geliştirmek gibi ekonomik ve sosyal yönleri olan tersanenin tevsii

⁷⁸⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.110.

⁷⁸¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.8.

⁷⁸² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.27.

⁷⁸³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.58.

⁷⁸⁴ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.172-173.

⁷⁸⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.110.

⁷⁸⁶ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.339.

⁷⁸⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.20.

projesi⁷⁸⁸ 1971 yılında bitirilmiştir. Aynı yılda tersane için bir adet kamyonet satın alınmıştır⁷⁸⁹. 1972 yılında yer altı geçidi, hoparlör ve yangın devresi yaptırılmıştır⁷⁹⁰. 1973 yılında kaynak makineleri satın alınmış ve çalışma platformları inşa edilmiştir⁷⁹¹. 1974 yılında tezgah, makine ve kreynler satın alınmıştır⁷⁹². Tersanede insan gücünden ve imalat süresinden tasarruf sağlanarak üretim kapasitesinin artırılması ve maliyetinin düşürülmesi amacıyla shot-blasting tesisinin yapılmasına 1973 yılında başlanmış⁷⁹³ ve bu tesisle beraber shot premer ve transport tesisi 1979 yılında tamamlanmıştır⁷⁹⁴. Ayrıca dönem kapsayan hesap yılı raporlarında tersanenin ihtiyaç duyduğu muhtelif alet, teçhizat ve demirbaşlar birçok defa satın alınmıştır.

1961-1980 döneminde Camialtı Tersanesi'ndeki inşaat, tamir ve havuzlama sayılarını EK 21'deki grafik göstermektedir. Veriler, sadece Denizcilik Bankası TAO bünyesindeki işletmeler için yapılan faaliyetleri kapsamaktadır. Tersanede Denizcilik Bankası TAO işletmelerine yönelik deniz vasıtaları inşaatı 1977 yılından sonra yapılmamıştır. Ancak piyasa için inşaat işleri yapılmıştır. Havuzlama-kızak hizmeti ise 1974 yılından itibaren hem Denizcilik Bankası TAO işletmeleri hem de piyasaya yönelik olarak gerçekleşmemiştir. İnşaat, tamir ve havuzlama faaliyetleri dönem boyunca dalgalanmalar göstermiştir. İnşa edilen deniz vasıtası ile havuzlama-kızak işleri dönem başına göre oldukça düşmüştür. Tamir işleri dönem içinde ortalama 30 adet üzerinde olup dönem başına göre nispeten düşüş göstermiştir. Dönem içinde inşası gerçekleştirilen belirli deniz vasıtaları; Kıyı Emniyeti İşletmesi için inşa edilen 2 adet motor teknesi⁷⁹⁵, tersanenin kendi ihtiyacı için 90 HP'lik 1 adet römorkör, İstanbul Liman İşletmesi için 1050 HP'lik 1 adet römorkör ve 9 adet muhtelif tonajda sac mavna 1963 yılında⁷⁹⁶; İstanbul Şehir Hatları İşletmesi için inşa edilen Harem araba vapuru, liman hizmetlerinde vazife görecek 6 servis motoru, Denizcilik Bankası TAO işletmeleri için 4 adet küçük deniz vasıtası (motorbor, filika) ve 6 adet çıkarma aracı

⁷⁸⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.17.

⁷⁸⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, s.52.

⁷⁹⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, s.47.

⁷⁹¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, s.56.

⁷⁹² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, s.47.

⁷⁹³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, s.23.

⁷⁹⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, s.26.

⁷⁹⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.8.

⁷⁹⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.30.

1965 yılında⁷⁹⁷; İstanbul Şehir Hatları İşletmesi için inşa edilen Salacak araba vapuru, tahlisiye hizmetlerinde vazife görecek olan 1 adet servis motoru, Denizcilik Bankası TAO işletmeleri için 4 adet küçük deniz vasıtası (motorbor, filika) ve 1 adet çıkarma aracı 1966 yılında⁷⁹⁸; 2 adet gümrük motoru ve İstanbul Şehir Hatları İşletmesi için inşa edilen Eminönü vapuru 1967 yılında⁷⁹⁹; İstanbul Şehir Hatları İşletmesi için inşa edilen 750 HP'lik, 60 oto cinsinden vasıta ve 738 yolcu kapasiteli Eyüp ve Topkapı isimli 2 adet araba vapuru ile Kıyı Emniyeti İşletmesi için inşa edilen 3 adet açık deniz tahlisiye motoru 1971 yılında⁸⁰⁰; İstinye Tersanesi adına inşa edilen 2.500 DWT'lik havuz puntonu işleri 1974 yılında⁸⁰¹ bitirilmiştir. Tersanede deniz araçları inşa işlerinin yanında gemilerin can yelekleri, can simitleri ve döşemecilik işleri gibi çeşitli imalat işleri dönem boyunca yapılmıştır⁸⁰².

Camialtı Tersanesi, uzmanlaşma ve kapasite bakımından büyük tonajlı yük ve yolcu gemileriyle feribotların inşa, bakım ve onarım işleri için uygun olmuştur⁸⁰³. Tersane 1980 yılı itibariyle Haliç sahilinde Kasımpaşa ile Taşkızak arasında 72.000 metrekairelik sahayı işgal etmiştir. Tersanenin çelik işleme kapasitesi 8.000 ton olup gemi yapım kapasitesi ise 22.500 DWT'dir⁸⁰⁴. Tersanede 1980 yılında çalışan personel sayısı 1.387'dir⁸⁰⁵.

Hasköy Tersanesi'nde dönem boyunca temel tersanecilik yürütülmüştür. Planlı dönem boyunca diğer tersanelerde yapıldığı gibi çeşitli yenileme çalışmalarıyla hizmetin kalitesi arttırılmaya çalışılmıştır. Tersanede makaralı kızak ırgat yenilenmesi, ahşap kızığın tamir ve tadili, su devresinin toprak altına alınması ve merkez teshin tesisi 1965 yılında⁸⁰⁶; rıhtım tamiri 1967 yılında⁸⁰⁷; şamandıra, kamyonet, 1 tonluk havai transportör satın alımı ve yemek kuzinesi ıslahı 1968 yılında gerçekleştirilmiştir⁸⁰⁸;

⁷⁹⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.59.

⁷⁹⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.62.

⁷⁹⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, s.61.

⁸⁰⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, s.109.

⁸⁰¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, s.132.

⁸⁰² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.31.

⁸⁰³ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.172-173.

⁸⁰⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.115.

⁸⁰⁵ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.339.

⁸⁰⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.21.

⁸⁰⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, s.24.

⁸⁰⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, s.36.

elektrik tesisatının tamamlanması 1969 yılında⁸⁰⁹; 1 adet ambulans, 1 adet kamyon satın alımı ve ambar tadilatı 1973 yılında⁸¹⁰ gerçekleştirilmiştir. Ayrıca dönem boyunca tersanenin ihtiyaç duyduğu idame yatırımlar yapılmıştır.

1961-1980 döneminde Hasköy Tersanesi'ndeki inşaat, tamir ve havuzlama sayılarını EK 22'deki grafik göstermektedir. Veriler, sadece Denizcilik Bankası TAO bünyesindeki işletmeler için yapılan faaliyetleri kapsamaktadır. Denizcilik Bankası TAO işletmelerine yönelik deniz vasıtaları inşaatı 1966 ve 1967 yılında yapılmamıştır. Ancak piyasa için inşaat işleri yapılmıştır. Tamir ve havulama-kızak işleri dönem boyunca istisnai yıllar hariç genel olarak aşağı yönlü eğilim göstermiştir. İnşaat işleri ise dönem başına göre ortalama olarak yüksek gerçekleşmiştir. Bu durum tersanenin inşa kapasitesinin arttığını ve Denizcilik Bankası TAO için yapılan yeni deniz vasıta sayılarının arttığını göstermektedir. Dönem içinde inşası gerçekleştirilen belirli deniz vasıtaları; İstanbul Liman İşletmesi için inşa edilen her biri altmışar tonluk 2 adet sac mavna ve yine aynı işletmeye ait 1 adet ahşap römorkörün saca dönüştürülmesi 1963 yılında⁸¹¹; hangi işletmeler için inşa edildiği belirtilmeyen 4 adet kılavuz motoru ve 1 adet muşamba motoru 1965 yılında⁸¹²; hangi işletmeler için inşa edildiği belirtilmeyen 1 adet palamar motoru ve 1 adet ikiz L.Punton 1967 yılında⁸¹³; İstanbul Liman İşletmesi adına inşa edilen 2 adet kılavuz motoru ve Camialtı Tersanesi için inşa edilen 1 adet şat ve 3 adet sal 1973 yılında⁸¹⁴; İstanbul Liman İşletmesi adına tekne kısmı Camialtı Tersanesi'nde inşa edilen 2 adet kılavuz motoru 1974 yılında⁸¹⁵; İstanbul Liman İşletmesi için inşa edilen 3 adet palamar motoru ve İstanbul Şehir Hatları İşletmesi için inşa edilen 2 adet E tipi duba 1975 yılında⁸¹⁶; İstanbul Liman İşletmesi için inşa edilen 2 adet 125 tonluk şat 1976 yılında⁸¹⁷; İstanbul Liman İşletmesi için inşa edilen 2 adet şat, 2 adet palamar motoru ve 2 adet 150 tonluk sac mavna⁸¹⁸ ve tersanenin ihtiyaç duyduğu sal inşaatları 1977 yılında⁸¹⁹; Giresun İşletmesi için inşa edilen 1 adet palamar motoru

⁸⁰⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, s.60.

⁸¹⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, s.56.

⁸¹¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.32.

⁸¹² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.61.

⁸¹³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, s.64.

⁸¹⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, s.142.

⁸¹⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, s.138.

⁸¹⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, s.114.

⁸¹⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, s.117.

⁸¹⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, s.115.

⁸¹⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, s.19.

1978 yılında⁸²⁰; İstanbul Şehir Hatları İşletmesi için inşa edilen 1 adet işçi motoru 1979 yılında⁸²¹ bitirilmiştir. Tersane bunların yanında dönem içinde sülyen ve lama çivisi gibi çeşitli imalat işleri yapmıştır.

Hasköy Tersanesi'nde römorkör, palamar ve kılavuz motorları gibi küçük tonajlı deniz araçlarının inşa, bakım, onarım işlerinin yapılması tersanenin kapasitesine uygun olmuştur⁸²². Tersanenin 1980 yılı itibariyle sahası ve tesisleri 11.315 metrekairelik bir alanı kapsamıştır. Bu saha içindeki rıhtımların boyu 193 metreye erişmiştir. Tersanede biri yaylı, diğeri felekli ellışer metre boyunda, dört yüz ellışer ton çekme kapasitesinde iki kızak olmuştur. Tersanenin yılda işleyebileceği çelik malzeme kapasitesi 650 tona ulaşmıştır⁸²³. 1980 yılında tersanede çalışan personel sayısı 384'tür⁸²⁴.

İstinye Tersanesi'nde dönem boyunca temel tersanecilik faaliyetlerine devam edilmiştir. Planlı dönemde sayıca çok fazla yenileme çalışması yapılmıştır. Yapılan yenileme çalışmalarından; tersanenin ihtiyacı olan 15.000 ton kapasiteli yüzer havuzun 5.000 tonluk ilk kısmına ilaveten 5.000 tonluk ikinci kısmı 1961 yılında⁸²⁵; makine atölyesine 15 tonluk kreyn inşası, karpit dairesi inşası, sac köşebent tav fırını inşası, marangozhaneye aspiratör tesisi ve 1000 adet işçi soyunma dolabı 1965 yılında⁸²⁶; tersanedeki 1 Nolu havuzun elektrik tesisatı tevsii, genel elektrik tesisatı, inşaiye ve makine atölyelerinin çatılarının çelik konstrüksüyona çevrilmesi 1966 yılında⁸²⁷; kreyn hattının uzatılması ve inşaiye atölyesi kreyninin ıslahı 1967 yılında⁸²⁸; tersane rıhtımlarının takviye ıslahları, tazyikli hava ve asetilen devresinin ıslahı, pervane postası, hava-su servisi, motor, elektrik ve boru atölyesi inşaatı 1968 yılında⁸²⁹; makine inşaiye atölyelerinin tadili ve ilave inşaatları 1969 yılında⁸³⁰; su şebekesi ıslahı ve kanal

⁸²⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, s.112.

⁸²¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, s.115.

⁸²² TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.172-173.

⁸²³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.121.

⁸²⁴ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.339.

⁸²⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, s.9.

⁸²⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.20.

⁸²⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.22-23.

⁸²⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, s.24.

⁸²⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, s.36.

⁸³⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, s.60.

inşası, atölyelerin teshini 1972 yılında⁸³¹; 2.500 tonluk yüzek ek panton işi, 1 adet otobüs satın alımı ve genel müdürlük için spor tesisleri 1974 yılında⁸³²; atölye tezgâhlarının satın alımı 1975 yılında bitirilmiştir⁸³³. Bunun yanında dönem içinde birçok defa tersanenin ihtiyaç duyduğu idame yatırımları, alet ve demirbaş, teçhizat alımı gerçekleştirilmiştir.

1961-1980 döneminde İstinye Tersanesi'ndeki inşaat, tamir ve havuzlama sayılarını EK 23'teki grafik göstermektedir. Veriler sadece Denizcilik Bankası TAO bünyesindeki işletmeler için yapılan faaliyetleri kapsamaktadır. Dönem içindeki sekiz yılda tersanenin inşaat işleri olmamıştır. İnşaat işlerinin olduğu yıllarda ise oldukça düşük düzeyde kalmıştır. En fazla inşaat işi 1965 yılında olup 6 adet olarak gerçekleşmiştir. Dönem içinde gerçekleştirilen belirli inşaat işleri; tersanenin kendi ihtiyacı için inşa edilen 455 HP'lik römorkör 1963 yılında⁸³⁴; İstanbul Şehir Hatları için inşa edilen Suadiye isimli şehir hattı yolcu gemisi 1964 yılında⁸³⁵; Denizcilik Bankası TAO işletmelerinden hangileri için inşa edildiği belirtilmeyen 3 adet sal ve 3 adet de sandal 1965 yılında⁸³⁶; İstanbul Liman İşletmesi için inşa edilen 150 tonluk duba 1975 yılında⁸³⁷; İstanbul Şehir İşletmesi için inşa edilen 1 adet sac iskele dubası 1976 yılında⁸³⁸; İstanbul Liman İşletmesi için inşa edilen 1 adet 150 tonluk sac duba 1977 yılında⁸³⁹; İstanbul Şehir Hatları İşletmesi için inşa edilen Temel Şimşir yolcu gemisi 1979 yılında⁸⁴⁰; İstanbul Şehir Hatları İşletmesi için 2 adet Fiber-Glass yolcu botu 1980 yılında⁸⁴¹ bitirilmiştir. Tersanedeki hem havuzlama-kızak işleri hem de tamir işlerinin hacmi, dönem boyunca ortalama olarak diğer tersanelere göre yüksek gerçekleşmiştir. Bunun en önemli sebebi, tersanenin İstanbul Boğazı'nda rüzgâra kapalı ve emin bir yerde bulunması özellikle yabancı armatörlerin tercih etmesidir⁸⁴².

⁸³¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, s.47.

⁸³² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, s.47.

⁸³³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, s.24.

⁸³⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.8.

⁸³⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Üçüncü Hesap Yılı**, s.32.

⁸³⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.63.

⁸³⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, s.118.

⁸³⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, s.123.

⁸³⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, s.119.

⁸⁴⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, s.119.

⁸⁴¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.125.

⁸⁴² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, s.142.

İstinye Tersanesi 1980 yılı itibariyle 26.214 metrekairelik bir saha üzerinde olup biri 5.000, 7.500 ve 12.250 ton kaldırma kapasiteli 3 adet yüzer havuza sahiptir. Gerektiğinde 5.000 ve 12.250 tonluk havuzlar birleştirililip 17.250 tonluk yüzer havuz kapasitesine ulaşılabilmiştir. Bu havuzlarda yılda 600.000 gross ton tutarında ortalama 260 geminin havuzlama işlerinin yapılabileceği kapasiteye erişilmiştir. Tersane yılda 2.300 ton çelik malzeme işleyebilecek kapasiteye, 2.500 DWT'ye kadar koster, römorkör ve şehir hattı gemisi gibi deniz araçları inşa edebilecek 80 metre boyunda bir inşaat kızağına sahip olmuştur⁸⁴³. 1980 yılında tersanede çalışan personel sayısı 1.210'dur⁸⁴⁴.

Alaybey Tersanesi, 1968 yılına kadar İzmir İşletmesi'ne bağlı kalmış ve 1968 yılı itibariyle müstakil bir işletmeye dönüştürülmüştür⁸⁴⁵. Tersanede, Körfez Hattı vapurlarının, liman vasıtalarının, Denizyolları İşletmesi ile DB Deniz Nakliyat TAŞ'ye ait gemilerin acil tamirleri, yıllık bakım ve tamirleri⁸⁴⁶, Denizcilik Bankası TAO işletmeleri dışında piyasaya da deniz vasıtalarının bakım-onarım işleri yapılmıştır⁸⁴⁷. Dönem içinde tersane için yapılan yenileme çalışmaları; bir adet traktör satın alımı 1971 yılında gerçekleştirilmiş⁸⁴⁸ ve tersanenin tevsii çalışmaları 1979 yılına kadar devam etmiştir⁸⁴⁹. Ayrıca dönem içinde tersanenin ihtiyaç duyduğu alet, demirbaş ve teçhizat gibi idame yatırımlar dönem boyunca birçok defa yapılmıştır.

1969-1980 döneminde Alaybey Tersanesi'ndeki inşaat, tamir ve havuzlama sayılarını EK 24'teki grafik göstermektedir. Veriler sadece Denizcilik Bankası TAO bünyesindeki işletmeler için yapılan faaliyetleri kapsamaktadır. Tersane müstakil bir işletme olduktan sonra tam anlamıyla tersanecilik faaliyetleri yürütülmüştür. Tersanede yapılan iş sayısı büyüklük sıralaması tamir, havuzlama-kızak ve inşaat işleri olarak gerçekleşmiştir. Dönem boyunca tersanede gerçekleştirilen belirli inşaat işleri; İzmir Liman İşletmesi için inşa edilen Karşıyaka isimli kılavuz römorkörü 1965 yılında⁸⁵⁰;

⁸⁴³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.125.

⁸⁴⁴ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.339.

⁸⁴⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1971, s.124.

⁸⁴⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, s.28.

⁸⁴⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.70.

⁸⁴⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, s.52.

⁸⁴⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, s.21.

⁸⁵⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.65.

Trabzon ve İzmir İşletmeleri için inşa edilen birer adet 800 HP'lık römorkörler 1971 yılında⁸⁵¹; Kıyı Emniyeti İşletmesi için inşa edilen 4 adet hizmet sandalı 1973 yılında⁸⁵²; Giresun İşletmesi için inşa edilen Aksu isimli römorkör 1974 yılında⁸⁵³; Trabzon İşletmesi için inşa edilen 2 adet servis ve palamar motoru⁸⁵⁴ ve İzmir Liman İşletmesi için 3 adet servis ve palamar motoru 1975 yılında⁸⁵⁵; İstanbul Liman İşletmesi adına inşa edilen 2 adet 2.500 BHP'lik cer ve manevra römorkörleri ile İzmir ve Trabzon Liman İşletmeleri adına inşa edilen 4 adet 900 BHP'lik römorkörler 1979 yılında bitirilmiştir⁸⁵⁶. 1980 yılında tersanede inşaat işleri 1969 yılına göre %200 oranından artarken tamir işleri %68, havuzlama-kızak işleri ise %53 oranında azalmıştır.

Alaybey Tersanesi kapasite bakımından römorkör, palamar ve kılavuz motorları gibi küçük tonajlı deniz araçlarının inşa, bakım ve onarım işleri için uygun olmuştur⁸⁵⁷. 1980 yılında tersanede çalışan personel sayısı 467'dir⁸⁵⁸.

Pendik Tersanesi'nin kamu ve özel sektörün katılması ile meydana gelecek bir ortaklık tarafından geliştirilmesi öngörülmüştür. Bunun için 1968 yılı içerisinde bir süre tanınmıştır. Tanınan sürede özel sektör ve halktan yeterli rağbeti görmediğinden⁸⁵⁹ dolayı Denizcilik Bankası TAO tarafından tersanenin kurulması amacıyla 489.016 metrekare arazi sanayi bölgesi kabul edilerek Ulaştırma Bakanlığı'na kamulaştırılmıştır. Arazinin Denizcilik Bankası TAO'ya devri, 26 Nisan 1968 tarihli bakanlar kurulu kararıyla gerçekleştirilmiştir⁸⁶⁰. Tersane projesinin hazırlanması Polonya'da Cekop şirketine ihale edilmiştir⁸⁶¹. Tersanenin temeli, 29 Mayıs 1969 tarihinde atılmıştır⁸⁶². Planlı dönem sonuna kadar tersanenin ihtiyaç duyduğu birçok yatırım yapılmış ve alet, demirbaş ve teçhizat satın alınmıştır. Bu bağlamda 1975

⁸⁵¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, s.117.

⁸⁵² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, s.150.

⁸⁵³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, s.146.

⁸⁵⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, s.122.

⁸⁵⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, s.25.

⁸⁵⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, s.124.

⁸⁵⁷ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.172-173.

⁸⁵⁸ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.339.

⁸⁵⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, s.30.

⁸⁶⁰ BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/217-23-12, Dosya Ek: 148-108, Belge Tarihi: 26 Nisan 1968.

⁸⁶¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, s.30-31.

⁸⁶² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, s.19.

yılında tersanenin güneybatı rıhtımı tamamlanmıştır⁸⁶³. 1977 yılında tersanenin kreyn yollarının 70 meterelik kısmı, su temini isale hattı, Ankara yolu bağlantısının bir kısmı bitirilmiş ve tersane için satın alınan kaynak bandı, 1 adet sac düzeltme silindiri, 1 adet posta soğuk bükme, 1 adet otomatik alevle kesme, 1 adet portal alevle kesme makinesi, 1 adet universal büyük torna, 1 adet flençleme presi, sac atölyesi için 1 adet koordinat kumandalı alevle kesme makinesi, 1 adet optik markalama sistemi, 1 adet nokta kaynak makinesi, 1 adet dikiş kaynak makinesi, 19 adet masa tipi matkap tezgahı ve 5 tonluk mobil vinç tersaneye getirilmiştir⁸⁶⁴. 1978 yılında tersane için satın alınan 27 grup tezgah ve teçhizatın 10 grubunun montajı bitirilmiştir⁸⁶⁵. 1979 yılında Pavli Adası'nın karayla bağlantısı sağlanmış, deniz dibi taranmış (I. Kısım), demiryolu alt geçidi yapılmış, tersanenin Ankara yolu bağlantısı yapılmış, enerji temini sağlanmış, Aydınlık Deresi hudut duvarı (I. Kısım), trafo merkezi, blok atölyesi, teçhiz atölyesi ve su isale hattı tamamlanmıştır⁸⁶⁶. 1980 yılında idari ve sosyal bina, büro ve hizmet binaları, soğutulmuş su devreleri ve soğuk su depo tesisatı işleri bitirilmiştir⁸⁶⁷. 150 kalem teçhizat ve makine hizmete hazır duruma getirilmiştir. 3 adet 16 tonluk kreyn monte edilmiştir. Monte edilmiş olan 110 adet çeşitli takım tezgâhları faaliyete geçirilmiş ve diğer tersanelerden temin edilen gemilere ait teçhizatın işlenmesine başlanmıştır. Bir kısım çelik konstrüksiyon tankların inşaatına başlanmıştır. Dolayısıyla tersane kısmi olarak faaliyete alınmıştır. Kısmi olarak faaliyete alınan tersanede DB Deniz Nakliyatı TAŞ adına 1 adet 5500 DW'lik kuru yük gemisinin inşaatına başlanmıştır⁸⁶⁸. 1980 yılında tersanede çalışan personel sayısı 237'dir⁸⁶⁹.

1961-1980 döneminde Denizcilik Bankası TAO haricine yapılan inşaat, tamir ve havuzlama işlerinin sayılarını EK 25'teki grafik göstermektedir. Dönem içinde inşaat işinin yıl ortalaması 31,1, tamir işinin 222,85, havuzlama-kızak işinin 163,65 adettir. Dolayısıyla harice iş sayısı bakımından en çok tamir, ikinci olarak havuzlama-kızak ve üçüncü olarak inşaat işi yapılmıştır. İnşaat işleri dönem boyunca dalgalanmalar gösterirken tamir ve havuzlama-kızak işleri ise 1961 sonrasındaki her yılda dönem

⁸⁶³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, s.18.

⁸⁶⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, s.19.

⁸⁶⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, s.20.

⁸⁶⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, s.18.

⁸⁶⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.15.

⁸⁶⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.16-17.

⁸⁶⁹ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.339.

başına göre daha fazla gerçekleşmiştir. Harice yapılan bu işlerden dolayı tersanelerdeki toplam iş hacmi dönem boyunca artmıştır. Dönemi kapsayan hesap yılı raporlarında Denizcilik Bankası TAO haricine yapılan tamir ve havuzlama-kızak işleri detaylı belirtilmemiştir. Ancak tamir faaliyetleriyle ilgili önemli bir konuyu belirtmekte yarar vardır. Tersanelerde tamiratları yapılacak gemiler resmi kurumlara ait olduğunda, paranın tamamı peşin alındıktan işe sonra başlanmıştır. Özel sektöre ait gemilerin tamiratlarında ise tamirat bedelinin %25-50 arasında bir oran peşin alınmış, geri kalanı ya iş bitiminde ya da en geç 9 ayda ödenmek koşuluyla anlaşılmıştır⁸⁷⁰. Bundan dolayı Denizcilik Bankası TAO'nun kurum olarak özel sektöre önemli bir esneklik tanıdığını ve özel sektörün gelişimine katkıda bulunduğunu söylemek mümkündür. Son olarak dönem içinde yapılan inşaat işlerinin bir kısmına yönelik detaylar ilgili yılların faaliyet raporlarında verilmiştir. Haliç Tersanesi'nde Karayolları Umum Müdürlüğü için inşa edilen Asfal II tankeri 1961 yılında⁸⁷¹; Camialtı Tersanesi'nde harice 11 adet küçük deniz vasıtası⁸⁷², TCDD adına yapılan 4 adet layter, Bayındırlık Bakanlığı adına inşa edilen Hopa isimli römorkör ve TCDD adına inşa edilen bir tane layter 1965 yılında⁸⁷³; Hasköy Tersanesi'nde TCDD adına 1 adet layter, 5 adet morinbot, 2 adet römorkör⁸⁷⁴, Haliç Tersanesi'nde TCDD için inşa edilen 2.052 deplasman tonajlı tren ferisi⁸⁷⁵, Camialtı Tersanesi'nde harice inşa edilen 17 adet küçük deniz vasıtası, TCDD için 2 adet 970 HP'lik dalgıç motoru⁸⁷⁶, İstinye Tersanesi'nde TCDD adına inşa edilen 2 adet römorkör ve İstanbul Belediyesi adına inşa edilen 2 adet köprü dubası 1966 yılında⁸⁷⁷; Haliç Tersanesi'nde Aygaz AŞ için inşa edilen LPG tankeri 1967 yılında⁸⁷⁸; Hasköy Tersanesi'nde Devlet Demiryolları ve Limanları Genel Müdürlüğü için inşa edilen 6 adet sac layter 1968 yılında⁸⁷⁹; Haliç Tersanesi'nde Denizcilik Limited Şirketi adına inşa edilen 4.000 tonluk çelik tankerin teknesi, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı için 4 adet avcı botu⁸⁸⁰, Camialtı Tersanesi'nde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı için 4 adet 150

⁸⁷⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1970 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 9 Ekim 1970, 2032. Toplantı, Karar Sayfa No: 20.

⁸⁷¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, s.25.

⁸⁷² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.59.

⁸⁷³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.62-63.

⁸⁷⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.65.

⁸⁷⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.58.

⁸⁷⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.62.

⁸⁷⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.67.

⁸⁷⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, s.56.

⁸⁷⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, s.73.

⁸⁸⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, s.95.

DWT'lik su tankeri, 3 adet avcı botu, Beden Terbiyesi Genel Müdürlüğü için inşa edilen 100 adet optimus tekne⁸⁸¹, Hasköy Tersanesi'nde Bayındırlık Bakanlığı adına inşa edilen 2 adet ikiz L.Punton ve Beden Terbiyesi Genel Müdürlüğü'ne 100 adet optimus yarış teknesi 1969 yılında⁸⁸²; Camialtı Tersanesi'nde Denizcilik Bankası Deniz Nakliyatı TAŞ için 12.400 DWT'lik bir kuru yük gemisi, Hudut Sahillleri Genel Müdürlüğü için inşa edilen 3 adet motor⁸⁸³, Hasköy Tersanesi'nde Armatör Celal Sadıkoğlu adına inşa edilen 1.700 DWT'lik koster 1970 yılında⁸⁸⁴; Mersin Deniz Nakliyatı ve Ticaret Kollektif Şirketi için inşa edilen 2.500 DWT'lik akaryakıt tankeri 1972 yılında⁸⁸⁵; Camialtı Tersanesi'nde Denizcilik Bankası Deniz Nakliyatı T.A.Ş adına inşa edilen 2.700 DWT'lik 4 adet koster ve Marmara Bölgesi Liman ve Deniz İşleri Müdürlüğü için inşa edilen Denet Motoru 1973 yılında⁸⁸⁶; Alaybey Tersanesi'nde Karayolları Genel Müdürlüğü için inşa edilen 1.200 DWT'lik iki adet asfalt tankeri 1974 yılında⁸⁸⁷; Camialtı Tersanesi'nde D.B.Deniz Nakliyatı TAŞ adına inşa edilen 2 adet koster⁸⁸⁸ ve son olarak Alaybey Tersanesi'nde TCDD Müdürlüğü için inşa edilen 2 adet palamar motoru 1975 yılında bitirilmiştir⁸⁸⁹.

1980 yılında Türkiye'de toplam tersane sayısı 38'dir. Bunların 6 tanesini Denizcilik Bankası TAO işletmiştir. 1980 yılı sonu itibariyle ülkedeki bütün tersanlerdeki kurulu kapasite toplamı 500.000 DWT/yıl olup Denizcilik Bankası TAO'nun payı 40.000 DWT/yıl ile %8,6'dır⁸⁹⁰. Ülkedeki bütün tersanelerin toplam kapasitesi üzerinden değerlendirildiğinde, Denizcilik Bankası TAO'nun payı düşük görünebilir ama ilgili dönemin şartları göz önünde bulundurulduğunda fiiliyatta bu oranın daha yüksek olduğunu söylemek mümkündür.

⁸⁸¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, s.98.

⁸⁸² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, s.103.

⁸⁸³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.115.

⁸⁸⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.117.

⁸⁸⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, s.119.

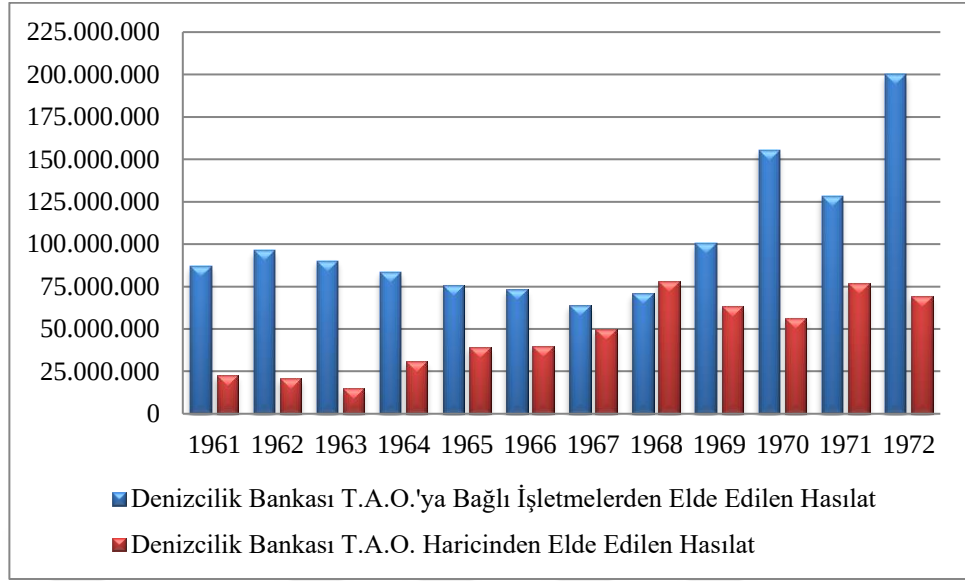
⁸⁸⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, s.137.

⁸⁸⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, s.146.

⁸⁸⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, s.108.

⁸⁸⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, s.122.

⁸⁹⁰ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.VII.



Grafik 23: 1961-1972 Döneminde Tersanelerde Yaptığı İş Karşılığında Denizcilik Bankası TAO'ya Bağlı İşletmelerden ve Denizcilik Bankası TAO Haricinden Elde Edilen Hâsılat (TL)

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, s.27-33; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.27-33; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.59-65; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.60-69; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, s.61-70; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, s.71-77; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, s.97-125; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.114-125; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, s.109-119; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, s.108-122.

1961-1972 döneminde tersanelerde yapılan iş karşılığında Denizcilik Bankası TAO'ya bağlı işletmelerden ve Denizcilik Bankası TAO haricinden elde edilen hâsılatı Grafik 23 göstermektedir. Planlı dönemin tamamına yönelik veri ilgili hesap yılı raporlarında yoktur. Grafiğe göre tersanelerin 1968 yılı haricinde diğer bütün yıllarda

Denizcilik Bankası TAO'ya bağılı işletmelere yapılan iş karşılığında elde edilen hâsılat, harice yapılan işlerden elde edilen hâsılatı göre daha fazla olmuştur.

Denizcilik Bankası TAO'ya bağılı bütün tersanelere planlı dönem boyunca imkânlar doğrultusunda çeşitli yatırımlar yapılmıştır. Bu yatırımların işe yaradığı dönem içinde tersanelerin gelişen iş hacminden anlaşılmaktadır. Ancak hem yatırımların verimsizleşmesine hem de tersanelerdeki üretimin aksamasına doğrudan neden olan konular da olmuştur. Tersanelerin en önemli sıkıntıları finansman olanaklarının yetersizliği, inşa edilen gemilerin çok farklı nitelik, tonaj, boyutlarda olmasından dolayı ithal edilmesi zorunlu malzemenin istenilen seviyede ve sürede sağlanamaması olmuştur. Bu durum da tersanelerin çalışma performansını olumsuz etkilemiştir⁸⁹¹. Bunun yanında tersanelerdeki açık sahalarda demir, çubuk, lama, lokmalı zincir, yer altı kabloları, tomruk, köşebent, sac levhaları gibi çeşitli ve bol miktarda yer alan malzemeler doğa şartlarından dolayı nitelik kaybına uğrayarak ek masraf çıkmasına yol açmıştır⁸⁹². Son olarak tersaneler arasında koordinasyon eksikliği olmuştur. Tersanelerin olanaklarından müştereken yararlanılmamış ve iş temini için pazarlama çalışmaları eksik kalmıştır. Bu durum tersanelerin daha çok bünye içi ve kamu kesiminden iş almasına neden olmuştur. Dolayısıyla özel sektörden çok iş alınamamış ve bu da işçilik maliyetlerinin çok yüksek olmasından kaynaklanmıştır⁸⁹³.

3.6. Denizde Güvenlik Hizmetleri

3.6.1. Kıyı Emniyeti İşletmesi

Kıyı Emniyeti İşletmesi'nde planlı dönem boyunca kanunen verilen yetkiler kullanarak işletmenin asli görevleri yürütülmüştür. Bu dönemde diğer birçok işletmeye göre Kıyı Emniyeti İşletmesi'nde sayıca çok fazla modernizasyon çalışmaları yapılmıştır. 1961 yılında mevcut 176 adet deniz fenerine 11 adet daha ilave edilmiş, Ölüce Burnu'na modern bir sis düdüğü binası inşa edilmiş ve faaliyete geçirilmiş, Eski Yeşilköy sis düdüğü binası yeniden inşa edilmiş, işletme için 2 adet deniz motoru, 1 at ve iki adet de kamyonet satın alınmıştır. Aynı yılda can kurtarma roket atıcı

⁸⁹¹ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.165.

⁸⁹² TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.172.

⁸⁹³ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.185.

malzemeleri yeniden hizmete alınmış, muhtelif tipteki fener kulelerinin tamiratları yapılmış, tahlisiye bölgelerinde moloz istasyonları yeniden inşa edilmiş, Kilyos ve Yonburnu'nda lojman ve revirlerin esaslı tamirleri yapılmıştır⁸⁹⁴. 1963 yılında çeşitli yerlerde 16 tane fener hizmete alınmıştır. Yonburnu'nda ve Kefken Adası'ndaki sis düdüğü binalarının inşaatı tamamlanmış, Kefken Adası ve Cebeci mevkiilerindeki tahlisiye tesisi inşaatı bitirilmiş, Kefken Adası'na radyofar cihazı monte edilmiş, sahillerdeki bütün tesislerin revizyonları yapılmış⁸⁹⁵ ve işletme için Camialtı Tersanesi'nde inşa edilen 2 adet motor teknesi bitirilmiş⁸⁹⁶. 1964 yılında Ahırkapı, Fenerbahçe, Umurbank, Ziyalı şamandıraları ile A.Karaburun, K. Biga, Karaburun, Tekeburun, Kötüburnu, Büyük Liman, Yasonburnu ve Kilye'deki fener, kule ve tesisleri bitirilerek işletmeye açılmış, önemli mevkilere 2 adet işaret şandirası konulmuş, Finike radyofar istasyon binası ve anten tesisleri bitirilmiş, Kefken Adası'nda iase kileri inşa edilmiş⁸⁹⁷ ve adaya 6 millik, Sarayburnu mevkiine ise 1 millik elektrikli sis düdüğü tesis edilmiş, Trabzon ve Yelkenkaya fenerleri modern cihazlarla elektrikli sisteme dönüştürülmüştür⁸⁹⁸. 1965 yılında 3 adet sis düdüğü binası yapılmış, Finike radyofarı elektrik tesisi yapılmış, Finike radyofarı cihazı yerleştirilmiş, 8 adet komple elektrik feneri satın alınmıştır. Yine Kıyı Emniyeti İşletmesi için Defterdar, Zafra, Tavşanlı fenerleri yapılmış, hangi tersanede inşa ettirildiği belirtilmeyen Şile isimli motor teslim alınmıştır⁸⁹⁹. Karadeniz'de Çamburnu mevkiine bir tane otomatik deniz feneri yapılmış, Amasya feneri elektrikli sisteme dönüştürülmüş, Amasra kuzey mendirek fenerinin kulesi yeniden inşa edilmiştir. Marmara Bölgesi'nde Bandırma Limanı'na bir adet ziyalı şamandıra yapılmıştır. Paşa Limanına, Bozburun ve Edremit Körfezi'ne birer adet otomatik asetilenli deniz feneri tesis edilmiş, Kavaburnu deniz feneri de elektrikli sisteme dönüştürülmüş ve bu mevkiide 4 milli otomatik elektrikli bir sis düdüğü tesis edilmiştir. Ege ve Akdeniz bölgelerinde, Büyük Sahip Adası'na otomatik asetilenli yeni bir deniz feneri ve Bayındır Limanı'na otomatik sahil feneri yapılmış, Merkez ve Bucak limanlarına da birer adet ziyalı şamandıra konulmuş, Yeniköy (Boğaziçi) ziyalı

⁸⁹⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, s.31.

⁸⁹⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.35.

⁸⁹⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.8.

⁸⁹⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1964 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 14 Ocak 1964, 1354. Toplantı, Karar Sayfa No: 11.

⁸⁹⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Üçüncü Hesap Yılı**, s.39.

⁸⁹⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.22.

şamandirasına da bir adet radar reflektör tesisatı monte edilmiştir⁹⁰⁰. 1966 yılında Saros Körfezi Anafartalar feneri, Marmaris Alobi Burnu deniz feneri, Köyceğiz Yılancık Adası deniz feneri satın alma ve emanet suretiyle tamamlanmış, 2 adet motorlu tahlisiye hizmet sandalı yaptırılmış, tahlisiye can motor ve roket istasyonu bina onarımı yapılmış⁹⁰¹, Karaburun'da kıyı emniyeti tesisleri yapılmıştır⁹⁰². Karadeniz Bölgesi'nde İnebolu Güney Bartın tali mendirek ve Kefken Adası doğu ve batı mendireklerinde otomatik elektrikli, Kilyos Dalyan Burnu mevkiinde de otomatik asetilenli deniz fenerleri faaliyete geçirilmiş, Saros Körfezi Anafartalar mevkiinde deniz feneri kulesi inşa ettirilmiş, Marmara Bölgesi'nde Harem araba vapuru iskelesi mendireklerinin güney ve kuzey uçlarına birer adet otomatik elektrikli deniz feneri monte edilmiş, faaliyet sahalarındaki işaret şamandıraları balisaj sistemine uygun bir şekilde revizyondan geçirilmiş, Marmara Bölgesi'nde Bakırköy barınağına küçük teknelerin emniyetini sağlamak amacıyla 2 adet işaret şamandırası konulmuş, Rumeli sis düdük istasyonu modern cihazlarla teçhiz edilmiş ve Marmara Bölgesi'ndeki Ahırkapı ziyalı şamandırası ile Mehmetçik fenerine birer adet radar reflektör tesisatı monte edilmiştir⁹⁰³. 1967 yılında Karadeniz Bölgesi'nde Bartın Limanı mevkiine; Boğaziçi'nde Beylerbeyi, Arnavutköy ve Defterdar Burnu'na; Marmara Denizi'nde Marmara Adası ve Zincirbozan mevkiine; Ege Denizi'nde Büyük Kemikli ve Saros Körfezi'ne, İmroz Adası mendireğine ve Yumurta Adası'na; Akdeniz Bölgesi'nde ise Karaburun, Yılanlı ve Çatal Adası'na birer adet 13 adet otomatik asetilenli deniz feneri faaliyete geçirilmiştir. Ziyalı ve işaret şamandıralarının balinaj sistemine uygun olarak revizyonları yapılmıştır. Boğaziçi'nde Beykoz, Marmara Denizi'nde Büyükkada sığılığına 2 adet ziyalı şamandıra konmuştur⁹⁰⁴. 1968 yılında deniz işaretleri satın alınmış, 2 adet tahlisiye istasyonu yenileme ve modernizasyonu tamamlanmış, Yenikale (İzmir), Beykoz, Güneş Adası Bankı deniz fenerleri ve Çanakkale-Eceabat vedetleri yapılmış, 12 adet seyyar telsiz telefon satın alınmıştır⁹⁰⁵. 1969 yılında Kardeşler deniz feneri yapılmıştır⁹⁰⁶. 1970 yılında 3 adet açık deniz tahlisiye motoru satın alınmış,

⁹⁰⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.66-67.

⁹⁰¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.23-24.

⁹⁰² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.26.

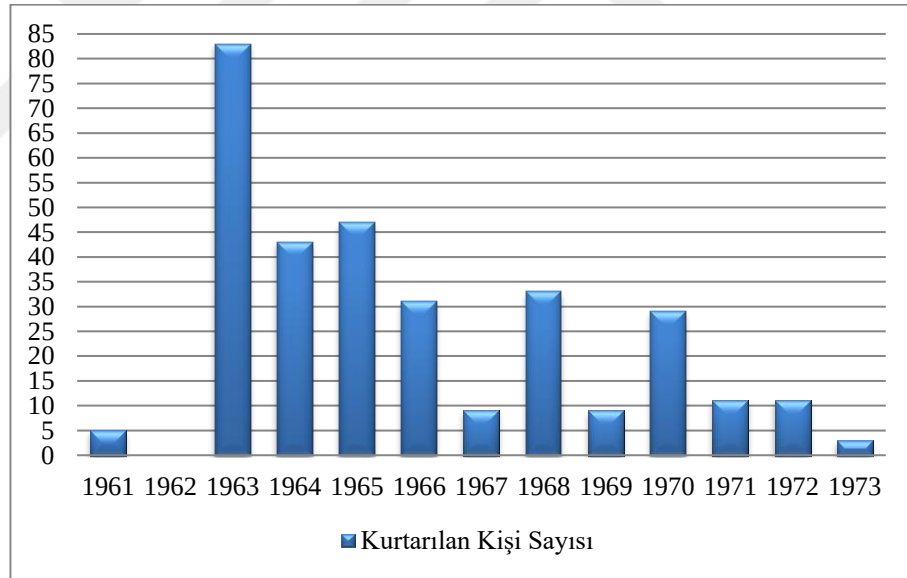
⁹⁰³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.71.

⁹⁰⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, s.72.

⁹⁰⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, s.37-38.

⁹⁰⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, s.63.

Kakolaburnu mevki için ziyalı şamadıra satın alınmış ve hangi tersanede olduğu belirtilmeyen 3 adet tahlisiye manevra sandalı inşa ettirilmiştir⁹⁰⁷. 1971 yılında Naraburnu'na radar cevap vericisi konulmuş, 2 adet radyofar cihazı ve 3 adet açık deniz tahlisiye motoru satın alınmıştır. Yeşilköy, Fenerbahçe, Ahırkapı, Bozburun ve Gelibolu sis düdüğü yaptırılmıştır. Ç.köy, İstinye, Paşabahçe, Büyükdere, Niandro Adası, Serviburnu, Yalova, Gemlik, Arnavutköy (Mudanya), Dereağzı, Marmara Adası, Yalova, Toprakadası, Döküntütaş, Göçek ve Enez deniz fenerleri yaptırılmıştır⁹⁰⁸. 1972 yılında Madra Çayı ağzına fener konulmuştur⁹⁰⁹. 1973 yılında 3 adet kamyonet satın alınmış ve Alaybey Tersanesi'nde 4 adet hizmet sandalı inşa ettirilmiştir⁹¹⁰. 1974 yılında Darıca kılavuzluk istasyon binası bitirilmiş⁹¹¹, 3 adet kamyonet ile 6 adet Z-bot satın alınmış ve ışıklı-ışıksız şamadıraların balısajı yapılmıştır⁹¹². İşletme 1973-1980 arası dönemde 61 adet yeni feneri inşa ve satın alma yoluyla faaliyete geçirmiştir⁹¹³. İşletmenin deniz feneri koyduğu yerler kamulaştırılmıştır.



Grafik 24: 1961-1973 Döneminde Yaşanan Gemi Kazalarında Kıyı Emniyeti İşletmesi'nin Kurtardığı Kişi Sayısı

⁹⁰⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.70-71.

⁹⁰⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, s.53-54.

⁹⁰⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, s.44.

⁹¹⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1974, s.53.

⁹¹¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1975, s.44-45.

⁹¹² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1975, s.48.

⁹¹³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.28.

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, s.32; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.35; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Üçüncü Hesap Yılı**, s.39; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, s.67; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.72; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, s.73; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, s.80; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, s.110; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.127; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, s.121; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, s.124; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, s.156.

Kıyı Emniyeti İşletmesi'nin 1961-1973 döneminde faaliyet sahasında yaşanan gemi kazalarında kurtardığı kişi sayısını Grafik 24 göstermektedir. 1962 yılına ait veri yoktur. Grafiğe göre yaşanan kazalarda kurtarılan kişi sayısı en çok 1963 yılında 83 adet ve en az ise 1973 yılında 3 adet olarak gerçekleşmiştir.

Kıyı Emniyeti İşletmesi'nin 1980 yılında Anadolu tahlisiye bölgesinde 7 adet istasyonu, Rumeli tahlisiye bölgesinde 8 adet istasyonu, Kefken tahlisiye bölgesinde 2 adet istasyonu, 14 adet sis düdüğü, 310 adet deniz feneri, 32 adet ışıklı şamandıra, 20 adet işaret şamandırası, 4 adet sis çanı, 22 adet radar reflektörü, 2 adet racon cihazı, 10 adet cankurtaran motoru, 2 adet işletme servis motoru, 15 adet tahlisiye iş sandalı, 6 adet fener iş sandalı, 2 adet manevra sandalı, 10 adet motorlu kara taşıtı, 31 adet telsiz telefonu vardır⁹¹⁴. 1980 yılında işletmede çalışan personel sayısı 478'dir⁹¹⁵. Fakat işletmede personel konusunda norm kadro planlamasına ihtiyaç duyulmuştur. Çünkü gerçek ihtiyacı karşılayacak optimal personel sayısının eksikliği görülmüştür⁹¹⁶.

⁹¹⁴ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.199.

⁹¹⁵ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.339.

⁹¹⁶ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.196.

3.6.2. Gemi Kurtarma İşletmesi

Denizcilik Bankası TAO'ya bağlı diğer güvenlik hizmeti birimi olan Gemi Kurtarma İşletmesi'nde planlı dönemde de yasal çerçeve etrafında faaliyetler sürdürülmüştür. İşletmenin faaliyet konusunun dar olmasından kaynaklı olarak bu dönemde çok az yenileme faaliyeti gerçekleştirilmiştir. Bu bağlamda Amerikan yardımı aracılığıyla intikal eden 2 adet römorkör ve 1 adet maçuna 1963 yılında teslim alınmıştır⁹¹⁷. Kurtarma gemilerine takviye olması için Alman A.G. Weser firmasına sipariş edilen 5.000 HP'lik Alemdar II kurtarma gemisi 1966 yılında hizmete girmiştir⁹¹⁸. 1969 yılında 1 adet kamyonet ve bazı vasıtalar satın alınmıştır⁹¹⁹. 1970 yılında Hora isimli kurtarma gemisi kadro dışı bırakılmıştır⁹²⁰. Bunların yanında dönem içinde bazı yıllarda gemi envanterleri ve seyir emniyeti teçhizatları satın alınmıştır.

1961-1980 döneminde Gemi Kurtarma İşletmesi tarafından kurtarılan yerli ve yabancı gemi sayısını EK 26'daki grafik göstermektedir. Yerli gemiler, Denizcilik Bankası TAO ve Türkiye bayrağı altında olan armatör gemilerini kapsamaktadır. Grafiğe göre 1961 ve 1971 yıllarında kurtarılan yerli gemi olmamıştır. Dönem boyunca kurtarılan yabancı gemi sayısı, yerli gemi sayından daha fazla olmuştur. Yabancı gemilerin yerli gemilere göre Türkiye sularını daha az tanınmasından dolayı bu sonucun gerçekleştiğini söylemek mümkündür.

Gemi Kurtarma İşletmesi, 1980 yılı itibariyle yaş ortalaması 24,4 olan toplamda 2.066 gross ton tutarında iki kurtarma gemisi ile mülkiyeti Ulaştırma Bakanlığı'na ait olan Söndüren I isimli yangın söndürme gemisi ve bir dalgıç motoruna sahiptir⁹²¹. Aynı yılda işletmede çalışan personel sayısı 157'dir⁹²².

⁹¹⁷ Bu vasıtalar, hem Gemi Kurtarma İşletmesi hem de İstanbul Liman İşletmesi için intikal etmiştir. Ancak işletmeler arasında nasıl bir paylaşım olduğu hususunda bir netlik yoktur. Bknz. TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, s.8.

⁹¹⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.73.

⁹¹⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, s.63.

⁹²⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.124.

⁹²¹ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.206.

⁹²² TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.339.

3.7. Personel Politikası

Denizcilik Bankası TAO'da çalışan üç grup personel söz konusudur. Kurumda, memur ve hizmetlilerden oluşan kara personeli, zabitan ve tayfalardan oluşan gemi adamları ve son olarak işçi ve geçici personelden oluşan işçi grubu istihdam edilmiştir. Çalıştırılan personelin statüsü kurumun kuruluş kanunu olan 5842 sayılı yasaya dayandırılmıştır. 1963 yılına kadar özel ücret skalaları düzenlenmiş ve uygulanmıştır. Daha sonra 15 Temmuz 1963 tarihinde kabul edilen 274 sayılı Sendikalar Kanunu ve 275 sayılı Toplu İş Sözleşmesi, Grev ve Lokavt Kanunu'na göre ücretler belirlenmiştir⁹²³. Personellerden bir kısmı hariç, kara ve deniz personelleri 274 ve 275 sayılı kanunlara göre kurdukları sendikalar üzerinden Denizcilik Bankası TAO ile toplu iş sözleşmeleri yapmıştır⁹²⁴. Yapılan toplu sözleşmeler çoğunlukla 2 yılı kapsamıştır⁹²⁵. Denizcilik Bankası TAO 1980 yılı itibarıyla 15 tane sendika ile toplu iş sözleşmesi yapmıştır⁹²⁶.

Denizcilik Bankası TAO'da dönem boyunca yeni açılan bir kadroya ilanlar yoluyla başvurular alınarak dışarıdan alım yapılmıştır. Kurum içindeki gerçekleşen terfilerde ise kurumda yetişen personel atanmıştır. Ancak dönem içinde tespit edilen istisnai iki örnek yaşanmıştır. Birincisi, 1967 yılında Tarife ve Ticaret Müdür Yardımcılığı'na dışarıdan personel atanmıştır⁹²⁷. Yaşanan bu durumla ilgili dönemin yönetim kurulu üyesi Bahri Kunt, içeriden yükselme ümidiyle yıllarını vererek çalışan personelde moral bozukluğuna ve ilgili personellerin iş verimliliğinin düşeceği düşüncesiyle karara şerh koymuştur⁹²⁸. İkincisi, yine 1967 yılında Bankacılık İşletmesi genel müdür yardımcılığına bankacılık müşavir kurulu müşavirliğine dışarıdan alım yapılmıştır⁹²⁹.

⁹²³ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.12.

⁹²⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.40.

⁹²⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, s.37.

⁹²⁶ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu**, s.16.

⁹²⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1967 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 19 Eylül 1967, 1778. Toplantı, Karar Sayfa No: 7.

⁹²⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1967 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 19 Eylül 1967, 1778. Toplantı, Karar Sayfa No: 17.

⁹²⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1967 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 17 Kasım 1967, 1791. Toplantı, Karar Sayfa No: 1.

Denizcilik Bankası TAO'da planlı dönem boyunca çok fazla nitelikli ve eğitilmiş elemana ihtiyaç duyulmuştur. Bundan dolayı kurum olarak istihdam ettiği personelin çalıştığı alana göre hem yurt içinde hem de yurt dışında seminer ve kurslara katılımını sağlamıştır. Bunun yanında nitelikli personel açığının çok fazla hissedildiği faaliyet alanlarında mezuniyetten sonra zorunlu hizmette bulunmak kaydıyla burslu öğrenci okutmuştur. Kurum olarak istihdam ettiği personele yurt içinde radar⁹³⁰, İngilizce dil⁹³¹, modern depoculuk ve ikmal sistemleri⁹³², bankacılık⁹³³, elektronik makineler⁹³⁴, sanayi muhasebesi⁹³⁵, basında ilan ve reklam⁹³⁶, puvantör çavuş, deniz nakliyat kontrolü, işçi-işveren münasebetleri, planlama-kontrol işlerinde standart maliyetler, iktisadi planlama ve sosyal güvenlik⁹³⁷, Türkiye'de teknolojik gelişmenin sosyal problemleri, eğitim uzmanlığı, şebeke analizi, Türkiye'de yabancı sermaye, progresmen, dökümcülük, kazancılık, teknoloji ve makine bilgisi, makine ve gemi boru donatımı, inşaiye, makine bilgisi, elektrik-yetişkinler ve torna-freze-tesviye gibi çok çeşitli alanlarda kurs ve seminerler aldırılmıştır⁹³⁸. Denizcilik Bankası TAO yurt dışındaki kurs ve eğitimler kapsamında Almanya'da bankacılık⁹³⁹, nükleer gemi⁹⁴⁰; Fransa'da gemi kazanları⁹⁴¹, ulaştırma ekonomisi⁹⁴², iktisat⁹⁴³, ihtisas stajı⁹⁴⁴, istihdam, sanayide çocuk ve genç işçilerin korunmaları⁹⁴⁵, liman araç ve gereçleri⁹⁴⁶;

⁹³⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1961 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 29 Mart 1961, 1050. Toplantı, Karar Sayfa No: 2.

⁹³¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1962 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 4 Mayıs 1962, 1151. Toplantı, Karar Sayfa No: 8.

⁹³² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1962 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 26 Ocak 1962, 1124. Toplantı, Karar Sayfa No: 10.

⁹³³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1963 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 13 Eylül 1963, 1305. Toplantı, Karar Sayfa No: 7.

⁹³⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1964 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 26 Kasım 1964, 1461. Toplantı, Karar Sayfa No: 7.

⁹³⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1965 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 12 Mart 1965, 1500. Toplantı, Karar Sayfa No: 6.

⁹³⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1965 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 12 Mart 1965, 1500. Toplantı, Karar Sayfa No: 7.

⁹³⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.29.

⁹³⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, s.24-25.

⁹³⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1965 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 26 Şubat 1965, 1495. Toplantı, Karar Sayfa No: 3.

⁹⁴⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, s.67.

⁹⁴¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1961 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 25 Temmuz 1961, 1077. Toplantı, Karar Sayfa No: 4.

⁹⁴² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.30.

⁹⁴³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, s.31.

⁹⁴⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1967 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 18 Ağustos 1967, 1769. Toplantı, Karar Sayfa No: 4.

⁹⁴⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, s.24-25.

⁹⁴⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.57.

Hollanda’da limancılık⁹⁴⁷, makine tiplerinin montajı, operasyonu, bakımı-tutumu⁹⁴⁸; İngiltere’de tersane stajı⁹⁴⁹, proje hazırlama ve değerlendirme⁹⁵⁰, modern gemi inşa teknolojisi⁹⁵¹; İspanya’da gemi inşa ve gemi makineleri⁹⁵²; İtalya’da gemi inşa⁹⁵³, klima ve soğutma sistemleri, gemi boru enstalasyonlarının diyagramlarının hazırlanması⁹⁵⁴, teknik resim⁹⁵⁵; Japonya’da tersanecilik⁹⁵⁶, gemi inşa ve tamir⁹⁵⁷, limanlar ve barınaklar⁹⁵⁸, gemi inşa⁹⁵⁹, gemi inşa ve tersane etüdü⁹⁶⁰; Malta’da gemi yapımı, tamir ve dizaynı⁹⁶¹; Norveç’te makine dairesi boru işçilik resimlerinin çizilmesi⁹⁶² ve son olarak Polonya’da dizel motor montaj işleri⁹⁶³ için onlarca personel göndermiştir.

1961-1980 döneminde Denizcilik Bankası TAO tarafından okutulan burslu öğrenci sayılarını EK 27’deki grafik göstermektedir. Dönem boyunca her okul için düzenli olmamakla beraber Beyazıt İktisadi ve Ticari İlimler Yüksek Okulu, Boğaziçi Üniversitesi, Ege Üniversitesi Mühendislik Bilimler Fakültesi, Elazığ Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademisi, Galatasaray Mühendislik Yüksekokulu, Işık Mühendislik Yüksekokulu, İstanbul Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademisi, İstanbul Maçka Sanat Enstitüsü, İstanbul Motor Sanat Enstitüsü, İstanbul Teknik Üniversitesi, İzmir Özel İktisadi ve Ticari İlimler Yüksek Okulu, İzmir Eşref Paşa Lisesi, İzmit Şehit Gazeteci Hasan Tahsin Ortaokulu, Kadıköy Mühendislik

⁹⁴⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, s.67.

⁹⁴⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1977 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 11 Mart 1977, 2430. Toplantı, Karar Sayfa No: 16.

⁹⁴⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, s.31.

⁹⁵⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.57.

⁹⁵¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1977 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 27 Ekim 1977, 2466. Toplantı, Karar Sayfa No: 6.

⁹⁵² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1968 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 21 Haziran, 1848. Toplantı, Karar Sayfa No: 28.

⁹⁵³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, s.30.

⁹⁵⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1969 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 27 Haziran 1969, 1927. Toplantı, Karar Sayfa No: 6.

⁹⁵⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, s.67.

⁹⁵⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, s.67.

⁹⁵⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1973 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 5 Eylül 1973, 2212. Toplantı, Karar Sayfa No: 9.

⁹⁵⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1974 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 9 Ocak 1974, 2236. Toplantı, Karar Sayfa No: 5.

⁹⁵⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1977 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 18 Ağustos 1977, 2456. Toplantı, Karar Sayfa No: 8.

⁹⁶⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, s.57.

⁹⁶¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1979 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 12 Ocak 1979, 2531. Toplantı, Karar Sayfa No: 2.

⁹⁶² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1975 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 23 Mayıs 1975, 2315. Toplantı, Karar Sayfa No: 28.

⁹⁶³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 17 Eylül 1980, 2622. Toplantı, Karar Sayfa No: 10.

Yüksekokulu, Lyon Üniversitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Özel Galatasaray Yüksek İktisat ve Ticaret Okulu, Özel Şişli İktisadi ve Ticari İlimler Yüksek Okulu, Sultanahmet Sanat Enstitüsü, Yıldız Teknik Üniversitesi, Yüksek Denizcilik Okulu ve Yüksek Teknik Öğretmen Okulu'nda makine, güverte, gemi inşa, elektrik, elektronik, metalurji, iktisat gibi Denizcilik Bankası TAO'nun faaliyet alanlarıyla bağlantılı alanlarda toplamda 311 öğrenci burslu okutulmuştur. Ayrıca 1974-1975 ders yılında Ordu Denizcilik Meslek Lisesi faaliyete geçirilmiştir⁹⁶⁴. Bu okul Yüksek Denizcilik Okulu'nu bitiren kaptan ve makinist ile pratikten yetişme gemici arasındaki boşluğu doldurmak ve liman işletmelerinin ihtiyaçları olan yakın yol, kıyı ve liman hizmetlerinde eğitilmiş eleman yetiştirmek üzere kurulmuştur⁹⁶⁵.

Denizcilik Bankası TAO tarafından bu dönemde çalışan personellerine bir defa 1964 yılında ikramiye dağıtılmıştır⁹⁶⁶. Bunun yanında üstün gayret gösteren personellerini kurum olarak bu dönemde de ödüllendirmiştir. Örneğin; 1962 yılında Hora isimli kurtarma gemisinin bakım, havuzlama, yenileme ve tamir işleri yapılırken büyük gayret gösteren personele tahsisat yapılmıştır⁹⁶⁷. Benzer şekilde kurumun 1972 yılı faaliyet raporunun basılmasında üstün gayret gösteren personellere teşvik ikramiyesi verilmiştir⁹⁶⁸. Fakat burada bir hususu belirtmekte yarar vardır. Üstün başarı gösteren personel ödüllendirmesi var olmakla beraber bir önceki döneme göre yönetim kurulu karar defterlerinde çok az kayıt söz konusudur. Çünkü bu dönemde 274 ve 275 sayılı kanunların yürürlüğe girmesiyle beraber fazla çalışan personellere mesai ücretleri verilmiştir.

Denizcilik Bankası TAO sağlığı bozulan cari personellerinin tedavi masraflarını karşılamıştır. Örneğin İngiltere'de tedavi olan personelinin⁹⁶⁹ ve Almanya'da tedavi olan personelin tedavi masraflarına yönelik yardımda

⁹⁶⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, s.63.

⁹⁶⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, s.37.

⁹⁶⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1964 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 17 Aralık 1964, 1468. Toplantı, Karar Sayfa No: 5.

⁹⁶⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1962 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 2 Kasım 1962, 1199. Toplantı, Karar Sayfa No: 3.

⁹⁶⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1973 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 28 Mart 1973, 2189. Toplantı, Karar Sayfa No: 10.

⁹⁶⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1961 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 27 Nisan 1961, 1058. Toplantı, Karar Sayfa No: 3.

bulunulmuştur⁹⁷⁰. Dönemi kapsayan yönetim kurulu karar defterlerinde bunlara benzer çokça karara rastlamak mümkündür. Bunların personelin motivasyonunu ve kuruma olan bağlılığını arttırmaya ilişkin uygulamalar olduğunu söylemek mümkündür.

Planlı dönem, personelin haklarını alması ve kazanımlarını sürdürmesi bakımından olumlu bir dönem olarak geçmiştir. Öyle ki 1964 yılında kabul edilen 440 sayılı kanun gereğince beş kişilik yönetim kurulu tarafından idare edilen Denizcilik Bankası TAO'nun yönetim kuruluna⁹⁷¹, 1969 yılından itibaren personel temsilcisi de katılmıştır⁹⁷².

Dönem içinde olumlu bütün çabalara rağmen personel konusunda dönem sonunda hâlen eksiklikler olmuştur. Her kademedeki ve her üniteye bir eğitim eksikliği söz konusu olmuş ve işletmeler ihtiyaç üstü kadrolarla donatılmıştır. Siyasi ve sendikal baskılar nedeniyle kadrolar hiçbir zaman araştırmaların öngördüğü gerçek değerlere indirilememiştir⁹⁷³. Kurumdaki personelin şişkinliği konusu basına da haber olmuştur. Yalçın Pekşen'in Cumhuriyet Gazetesi'nde yer alan *Devletin Malı Denizcilik Bankası* başlıklı haberinde dönemin Denizcilik Bankası TAO yönetim kurulu başkanı Nezihi Neyzi kurumda çalışan 20 bin işçiden yarısına yakın kısmının politik nedenlerle işe alındığını, siyasilerin kuruma personel aldırma yarışına girdiğini, Denizcilik Bankası TAO'nun işçi cenneti bir Türkiye Almanya'sı olduğunu, çalışanların kazançlarının Almanya'da çalışan bir işçinin aylık kazancına yakın olduğunu, kurumda çalışan 20 bin kişiden en az yarısının yapacak işinin olmadığını belirtmiştir⁹⁷⁴.

3.8. Teknoloji Kullanımı ve Tercihi

Denizcilik Bankası TAO tarafından deniz ulaştırması alanında farklı işletmelerle birbirini tamamlayan hizmetler üretilmiştir. Planlı dönemde bu hizmetleri üretirken olanaklar ölçüsünde en iyi teknolojilerden yararlanmaya çalışılmıştır. Dönem içinde İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'ne ait yeni tesis edilen turnikelerde kullanılmak

⁹⁷⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, *Denizcilik Bankası TAO 1965 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri*, İstanbul, 10 Eylül 1965, 1544. Toplantı, Karar Sayfa No: 4.

⁹⁷¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, *Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı*, s.25.

⁹⁷² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, *Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı*, İstanbul, 1970, s.3. Burada bahsi geçen *personel temsilcisi* tabiri, faaliyet raporlarında asıl olarak *işçi temsilcisi* olarak geçmektedir. Ancak kastedilen, kurumun bütün çalışanlarıdır.

⁹⁷³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, *Denizcilik Bankası TAO Re-Organizasyon Araştırması*, 1980, s.12-13.

⁹⁷⁴ Yalçın Pekşen, "Devletin Malı Denizcilik Bankası", *Cumhuriyet*, 9 Kasım 1978, s.7

üzere jeton sistemine geçilmiş⁹⁷⁵, 1440 Elektronik Sistem isimli büyük hafıza sunan bir teknoloji IBM'den satın alınmış⁹⁷⁶ ve boğazlarda seyir emniyeti ve kılavuzluk hizmetleri için telekomünikasyon sistemi kurulmuştur⁹⁷⁷. Doğrudan teknoloji satın almanın yanında, üretilen hizmetlerde kullanılan teknolojiye yönelik yaklaşım da en iyisini kullanmaya yöneliktir. Bu yaklaşım en net şekilde tersanelerde görülmektedir. Çünkü tersanelerde deniz ulaştırma araçlarına ilişkin yapılan tadilat veya sıfırdan inşa, teknolojinin kullanımı ve tercihi açısından aydınlatıcıdır. Örneğin bu dönemde Almanya'dan gemi kazanları, gemi kazanlarına ait mazot yakma sistemleri, mazot transfer tulumbaları, körük⁹⁷⁸, balblı köşebent, lama, profil⁹⁷⁹, istif makineleri⁹⁸⁰, sac bükme makinesi, sütunlu ve sütunsuz zımpara taşları, radyal matkap tezgahları, valf taşıma tezgahı⁹⁸¹, dikişsiz borular⁹⁸², kaynak makineleri⁹⁸³, sac düzeltme silindiri⁹⁸⁴; Belçika'dan tırmanan tip kaynak makineleri⁹⁸⁵; Danimarka'dan telsiz telefonlar⁹⁸⁶; Hollanda'dan giyotin makaslar⁹⁸⁷; İngiltere'den seyyar vinçler⁹⁸⁸, cyro pusula ve otomatik pilot cihazları⁹⁸⁹, telsizler⁹⁹⁰, vakumlu raspa makineleri⁹⁹¹; İspanya'dan demir

⁹⁷⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1961 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 7 Kasım 1961, 1102. Toplantı, Karar Sayfa No: 6.

⁹⁷⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1965 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 18 Mart 1965, 1503. Toplantı, Karar Sayfa No: 11.

⁹⁷⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1968 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 14 Mayıs, 1838. Toplantı, Karar Sayfa No: 9.

⁹⁷⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1961 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 25 Eylül 1961, 1091. Toplantı, Karar Sayfa No: 5.

⁹⁷⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1966 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 17 Haziran 1966, 1640. Toplantı, Karar Sayfa No: 11.

⁹⁸⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1967 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 4 Ağustos 1967, 1765. Toplantı, Karar Sayfa No: 20.

⁹⁸¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1967 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 22 Eylül 1967, 1779. Toplantı, Karar Sayfa No: 10.

⁹⁸² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1968 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 15 Ağustos 1968, 1859. Toplantı, Karar Sayfa No: 10.

⁹⁸³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1968 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 3 Mayıs 1968, 1835. Toplantı, Karar Sayfa No: 7.

⁹⁸⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1973 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 2 Kasım 1973, 2221. Toplantı, Karar Sayfa No: 8.

⁹⁸⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1978 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 16 Haziran 1978, 2500. Toplantı, Karar Sayfa No: 7.

⁹⁸⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1969 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 14 Ocak 1969, 1890. Toplantı, Karar Sayfa No: 10.

⁹⁸⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1976 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 4 Kasım 1976, 2405. Toplantı, Karar Sayfa No: 4-7.

⁹⁸⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1965 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 26 Mart 1965, 1503. Toplantı, Karar Sayfa No: 2.

⁹⁸⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1968 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 5 Kasım 1968, 1876. Toplantı, Karar Sayfa No: 5.

⁹⁹⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1974 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 29 Temmuz 1974, 2267. Toplantı, Karar Sayfa No: 11.

⁹⁹¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1978 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 7 Temmuz 1978, 2503. Toplantı, Karar Sayfa No: 12.

ırgatı zincirleri⁹⁹²; İsveç'ten toz altı kaynak makineleri⁹⁹³, oksijen asitlen cihazı; İtalya'dan dizel motorlar⁹⁹⁴, planya tezgâhı⁹⁹⁵, can yelekleri⁹⁹⁶; Japonya'dan istif makineleri⁹⁹⁷, elektro-hidrolik soğuk boru bükme makinesi⁹⁹⁸; Sovyet Rusya'dan oksijen üretme tesisleri⁹⁹⁹; Türkiye iç piyasasından ise sac¹⁰⁰⁰, köprü vinç¹⁰⁰¹, köprü vince ait yürüyüş rayları¹⁰⁰², kaynak makinesi¹⁰⁰³, matkap ve torna tezgâhları¹⁰⁰⁴, atölye vinci¹⁰⁰⁵, kablo¹⁰⁰⁶, alüminyum pencere çerçeveleri¹⁰⁰⁷, fiberglas can filikalı¹⁰⁰⁸, buhar kazanları¹⁰⁰⁹, kancalı köprülü vinç¹⁰¹⁰ tersanelerde tadilatı yapılan veya sıfırdan inşa edilen deniz vasıtaları için satın alınmıştır. Görüldüğü üzere dönem boyunca ileri düzey ve karmaşık teknoloji tabanlı parçalar veya araçlar yurt dışından, basit teknoloji olanlar ise yurtiçinden temin edilmiştir. Bunun sebebi, gemilerde kullanılan birçok malzemenin

⁹⁹² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1968 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 14 Mayıs, 1838. Toplantı, Karar Sayfa No: 14.

⁹⁹³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1977 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 13 Mayıs 1977, 2441. Toplantı, Karar Sayfa No: 10.

⁹⁹⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1962 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 20 Aralık 1962, 1217. Toplantı, Karar Sayfa No: 4.

⁹⁹⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1967 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 26 Eylül 1967, 1781. Toplantı, Karar Sayfa No: 8.

⁹⁹⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1967 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 24 Ekim 1967, 1786. Toplantı, Karar Sayfa No: 4.

⁹⁹⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1974 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 10 Ekim 1974, 2279. Toplantı, Karar Sayfa No: 21-22.

⁹⁹⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1978 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 13 Nisan 1978, 2491. Toplantı, Karar Sayfa No: 7-8.

⁹⁹⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1979 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 20 Haziran 1979, 2555. Toplantı, Karar Sayfa No: 3.

¹⁰⁰⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1966 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 8 Kasım 1966, 1677. Toplantı, Karar Sayfa No: 8.

¹⁰⁰¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1967 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 3 Ekim 1967, 1783. Toplantı, Karar Sayfa No: 7.

¹⁰⁰² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1968 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 30 Nisan, 1834. Toplantı, Karar Sayfa No: 13.

¹⁰⁰³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1968 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 9 Ocak 1968, 1809. Toplantı, Karar Sayfa No: 11.

¹⁰⁰⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1969 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 21 Mart 1969, 1905. Toplantı, Karar Sayfa No: 1.

¹⁰⁰⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1973 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 2 Kasım 1973, 2221. Toplantı, Karar Sayfa No: 7.

¹⁰⁰⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1974 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 10 Nisan 1974, 2249. Toplantı, Karar Sayfa No: 1.

¹⁰⁰⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1975 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 15 Ocak 1975, 2294. Toplantı, Karar Sayfa No: 4.

¹⁰⁰⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1975 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 15 Ocak 1975, 2294. Toplantı, Karar Sayfa No: 6.

¹⁰⁰⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1975 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 21 Ocak 1975, 2295. Toplantı, Karar Sayfa No: 3.

¹⁰¹⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1979 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 5 Aralık 1979, 2579. Toplantı, Karar Sayfa No: 11.

iç piyasadaki yan sanayide kalite yönünden istenen seviyeye gelmemesi ve üretimin de istikrarsız olmasıdır¹⁰¹¹.

Denizcilik Bankası TAO'nun ihtiyaç duyduğu parçalar, en uygun fiyatla karşılayan şirketlerden sipariş edilmiş ve bu parçalar ya bir bütün olarak ya da parçalar hâlinde satın alınıp montajı yapılarak hizmet üretimi gerçekleştirilmiştir. Montajını kurumda istihdam edilen personelin yapamadığı, özellikle inşa edilen gemilerin güverte makinelerinin montajı için yurt dışından montör getirtilmiştir. Örneğin, İtalyan uyruklu Mario Grignola isimli şahsın 1 Ocak 1966 tarihinden itibaren bir yıl boyunca 1.400 lira aylık ücretle Denizcilik Bankası TAO emrinde montör olarak çalıştırılmasına bakanlar kurulunca 4 Ocak 1967 tarihinde izin verilmiştir¹⁰¹². Benzer şekilde 1969 yılında Camialtı Tersanesi'nde inşa edilen 12.400 DWT'lik gemi için Norveç'ten iş saati karşılığında para ödenmesi koşuluyla montör getirtilmiştir¹⁰¹³. Dönemi kapsayan yönetim kurulu karar defterlerinde böyle örnekler vardır. Dolayısıyla dönem itibarıyla Denizcilik Bankası TAO'nun gemi inşa konusunda hâlen net bir şekilde uzmanlaştığı söylenemez. Ancak çok önemli çabaların olduğu söylenebilir. Bu bağlamda 1980 yılında Polonyalı Cegielski firması ile Sulzer lisansı altında Türkiye'de gemi tipi dizel motor imalatının yapılması için çalışmalar başlatılmıştır¹⁰¹⁴. Kurumda teknoloji konusunda atılan bütün olumlu adımlara rağmen 1980 yılında hâlen eksik kalan noktalar olmuştur. Örneğin tahakkuk ve muhasebe işlemleri dışında bilgisayarlardan yararlanma oranı çok düşük kalmıştır¹⁰¹⁵.

Plan dönem boyunca Denizcilik Bankası TAO'nun özellikle tersanelerinde üretilen hizmet ülke ekonomisinden bağımsız olmamıştır. Çünkü üretilen hizmet, ithal ikameci iktisat politikalarında izlenen montaj sanayici üretim kalıbıyla ilişkilenen planlı dönemin Türkiye ekonomisi ile paralellik arz etmiştir.

¹⁰¹¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Re-Organizyon Araştırması**, 1980, s.10.

¹⁰¹² BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/202-2-5, Dosya Ek: 27, Belge Tarihi: 4 Ocak 1967.

¹⁰¹³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1969 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 24 Ekim 1969, 1958. Toplantı, Karar Sayfa No: 13.

¹⁰¹⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 19 Kasım 1980, 2632. Toplantı, Karar Sayfa No: 6.

¹⁰¹⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Re-Organizyon Araştırması**, 1980, s.12.

3.9. Reklam, Tanıtım ve İş birliği Politikası

Planlı dönemde, Denizcilik Bankası TAO'nun yürüttüğü reklam, tanıtım ve iş birliğine yönelik çalışmalar hem çeşitli hem de sayıca fazla gerçekleşmiştir. Dönem içinde kurum çalışmalarını duyurmak radyo¹⁰¹⁶, dergiler¹⁰¹⁷, günlük gazeteler¹⁰¹⁸, çekilen reklam filmlerin gösterilmesi için sinema¹⁰¹⁹ ve televizyon yayını¹⁰²⁰ çokça kullanılmıştır. Kurumun bilinirliğini artırılması için yıllık duvar takvimi, ajanda, küçük cep defteri, yılbaşı tebrik kartları, tabla, anahtarlık, renkli duvar afişleri, pankart¹⁰²¹, tükenmez kalem, defterli portföy, kumbara¹⁰²², seramik tabla, büyük kutu kibrit¹⁰²³, albüm¹⁰²⁴, masa bloknotu, bayram kartı¹⁰²⁵, afiş ve broşürler¹⁰²⁶ yaptırılmıştır. Bu reklam araçları dönem içinde birçok defa yaptırılmıştır. Duvar takvimi, ajanda ve yılbaşı tebrik kartları bazı yıllarda İngilizce de bastırılmıştır.

Denizcilik Bankası TAO dolaylı yollardan da reklam yapmaya özen göstermiştir. Fransa'da yaptırılan Truva araba vapurunun 1966 yılında yapacağı ilk seferi için Turizm ve Tanıtım Bakanlığı'ndan üç, ajanslardan bir, gazetecilerden üç, seyahat kurumu yöneticilerinden bir veya iki kişi davet edilmiştir¹⁰²⁷. 1968 yılında Vakko Satış Mağazaları TAŞ'nin düzenlediği Denizcilik Haftası etkinliğinde kurumun reklamının yapılması düşüncesiyle kura ile belirlenecek 2 kişiye İstanbul-Barselona gidiş-dönüş bileti (yemeksiz) ve 2 kişiye de İstanbul-Venedik gidiş-dönüş bileti

¹⁰¹⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1961 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 6 Nisan 1961, 1051. Toplantı, Karar Sayfa No: 6.

¹⁰¹⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1974 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 29 Mayıs 1974, 2256. Toplantı, Karar Sayfa No: 4.

¹⁰¹⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 13 Kasım 1980, 2631. Toplantı, Karar Sayfa No: 4.

¹⁰¹⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1963 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 18 Ekim 1963, 1317. Toplantı, Karar Sayfa No: 1.

¹⁰²⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1973 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 30 Mayıs 1973, 2198. Toplantı, Karar Sayfa No: 13.

¹⁰²¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1966 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 8 Temmuz 1966, 1647. Toplantı, Karar Sayfa No: 8-9.

¹⁰²² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1967 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 29 Ağustos 1967, 1772. Toplantı, Karar Sayfa No: 3.

¹⁰²³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1968 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 21 Haziran, 1848. Toplantı, Karar Sayfa No: 17.

¹⁰²⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1969 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 9 Mayıs 1969, 1917. Toplantı, Karar Sayfa No: 13.

¹⁰²⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1971 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 19 Ekim 1971, 2100. Toplantı, Karar Sayfa No: 7.

¹⁰²⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1977 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 15 Aralık 1977, 2472. Toplantı, Karar Sayfa No: 9.

¹⁰²⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1966 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 13 Ağustos 1966, 1656. Toplantı, Karar Sayfa No: 9.

(yemeksiz) tahsis edilmiştir¹⁰²⁸. Yine 1968 yılında Paris Turizm ve Tanıtma Müdürlüğü adına Türkiye’yi ziyaret eden ekibin Türkiye’nin denizyolları ve turizmi için faydalı olacağı düşüncesiyle %50 indirimli permi verilmiştir¹⁰²⁹. 1976 yılında kurumun genel müdürü iş çevreleriyle yakın temasta bulunarak piyasa istihbaratı sağlamak ve müşteri ilişkilerinin geliştirilmesi amacıyla Karaköy Rotary Kulübü’ne üye olmuştur. Ayrıca kendisinden sonraki genel müdürlerin ilgili kulübe üye olmasının kural olması yönünde karar alınmıştır¹⁰³⁰.

Denizcilik Bankası TAO dönem boyunca bir yandan kurumun faaliyetlerini tanıtmak, bilinirliğini ve gelirlerini arttırmak için bir yandan reklam verirken diğer yandan da gelirlerini arttırma amaçlı reklam almıştır. 1954 yılında kabul edilen yönetim kurulu kararına dayandırılan reklam alma faaliyeti¹⁰³¹; iskeleler, vapurların iç-dış ve ön-yan tarafları, yolcu salonları, deniz kenarındaki binalar, sahil fener tesisleri ve kuruma ait elektrik direkleri olmak üzere her bir yerin 3, 6 ve 12 aylık ışıklı-ışsıksız reklam tarifeleri olmuş ve buralardan gelir elde edilmiştir¹⁰³². Örneğin; 1967 yılında Eminönü’ndeki dört adet şehir hattı iskelesinin caddeye bakan çatı çerçeveleri, 5 yıl boyunca İstanbul Meşrubat Sanayi Ltd. Şt.’ne “Coca-Cola” reklamı koymak üzere yıllık 75.000 liraya kiraya verilmiştir¹⁰³³. 1973 yılında Kadıköy ve Karaköy iskeleleri reklam yapmak isteyen şirketlere kiraya verilmiştir¹⁰³⁴. Reklamlardan elde edilen gelirlere ek olarak gemilerdeki büfeler kiraya verilerek gelir elde edilmiştir. Düzenlenen ihaleler üzerinden en yüksek kirayı teklif eden taliplere 2 veya 3 yıllık sözleşmelerle büfeler kiraya verilmiştir.

Denizcilik Bankası TAO iş birliğini güçlendirmek için planlı dönem boyunca kongre, konferans, seminer ve toplantılar olmak üzere birçok etkinliğe katılım

¹⁰²⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1968 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 28 Mayıs, 1842. Toplantı, Karar Sayfa No: 9.

¹⁰²⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1968 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 21 Haziran, 1848. Toplantı, Karar Sayfa No: 25.

¹⁰³⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1976 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 7 Mayıs 1976, 2378. Toplantı, Karar Sayfa No: 17.

¹⁰³¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1966 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 29 Temmuz 1966, 1652. Toplantı, Karar Sayfa No: 6.

¹⁰³² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1966 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 26 Ağustos 1966, 1660. Toplantı, Karar Sayfa No: 4-5.

¹⁰³³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1967 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 29 Ağustos 1967, 1772. Toplantı, Karar Sayfa No: 4.

¹⁰³⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1973 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 6 Nisan 1973, 2190. Toplantı, Karar Sayfa No: 1.

sağlamıştır. 1961 yılında Kahire’de yapılan Şarki Akdeniz Yolcu Konferansı’na¹⁰³⁵, Londra’da yapılan Milletlerarası Denizde Can ve Mal Emniyeti Konferansı’na¹⁰³⁶, Paris’te yapılan Şarki Akdeniz Yolcu Konferansı’na¹⁰³⁷, Pire’de yapılan Şarki Akdeniz Yolcu Konferansı’na¹⁰³⁸; 1962 yılında İtalya’da yapılan Şarki Akdeniz Yolcu Konferansı’na¹⁰³⁹; 1963 yılında İskenderiye’de yapılacak Şarki Akdeniz Yolcu Konferansı’na¹⁰⁴⁰, Venedik’te yapılan Şarki Akdeniz Yolcu Konferansı’na¹⁰⁴¹; 1964 yılında Pire’de yapılan Şarki Akdeniz Yolcu Konferansı’na¹⁰⁴²; 1965 yılında Asya-Afrika ülkelerini ilgilendiren bölgesel bir deniz nakliyatı sisteminin teşkili için Kahire’de düzenlenen bir kongreye¹⁰⁴³, yardımcı üyesi olunan Uluslararası Limanlar Cemiyeti’nin Londra’da yapılan Uluslararası Liman Konferansı’na¹⁰⁴⁴, İstişari Denizcilik Teşkilatı’nun (IMCO) Paris’te düzenlediği toplantıya¹⁰⁴⁵; 1966 yılında üyesi olunan Milletlerarası Tahlisiye Konferansı’nın Dinar’da (İlle et Vilaine) yapılan toplantısına¹⁰⁴⁶; 1969 yılında Gothenburg’ta yapılan ve üyesi olunan Uluslararası Liman Konferansı’na (ICHCA)¹⁰⁴⁷; 1970 yılında Hollanda’da yapılan Liman İdareleri seminerine¹⁰⁴⁸; 1975 yılında Uluslararası İstişari Denizcilik Teşkilatı tarafından Deniz Uydu Haberleşme Uluslararası Teşkilatı’nın kuruluş çalışmaları için Londra’da yapılan

¹⁰³⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1961 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 30 Ocak 1961, 1035. Toplantı, Karar Sayfa No: 4.

¹⁰³⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1961 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 25 Mart 1961, 1048. Toplantı, Karar Sayfa No: 1.

¹⁰³⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1961 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 16 Kasım 1961, 1105. Toplantı, Karar Sayfa No: 5.

¹⁰³⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1961 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 27 Kasım 1961, 1106. Toplantı, Karar Sayfa No: 2.

¹⁰³⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1962 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 20 Eylül 1962, 1185. Toplantı, Karar Sayfa No: 1.

¹⁰⁴⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1963 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 8 Ocak 1963, 1220. Toplantı, Karar Sayfa No: 20.

¹⁰⁴¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1963 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 23 Temmuz 1963, 1288. Toplantı, Karar Sayfa No: 5.

¹⁰⁴² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1964 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 14 Ağustos 1964, 1425. Toplantı, Karar Sayfa No: 6.

¹⁰⁴³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1965 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 30 Nisan 1965, 1515. Toplantı, Karar Sayfa No: 2.

¹⁰⁴⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1965 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 15 Haziran 1965, 1524. Toplantı, Karar Sayfa No: 6.

¹⁰⁴⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1965 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 9 Eylül 1965, 1543. Toplantı, Karar Sayfa No: 6.

¹⁰⁴⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1966 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 11 Ocak 1966, 1589. Toplantı, Karar Sayfa No: 7.

¹⁰⁴⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1969 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 11 Nisan 1969, 1911. Toplantı, Karar Sayfa No: 13.

¹⁰⁴⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1970 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 1 Nisan 1970, 1994. Toplantı, Karar Sayfa No: 18.

tam yetkililer toplantısına¹⁰⁴⁹; 1976 yılında tekrar Uluslararası İstişari Denizcilik Teşkilatı tarafından kurulacak Deniz Uydu Haberleşme Uluslararası Teşkilatı'nın Londra'da yapılan kuruluş çalışmaları toplantısına¹⁰⁵⁰, Londra'da yapılan IMCO Deniz Trafiğini Kolaylaştırma Komitesi toplantısına¹⁰⁵¹, Londra'da yapılan IMCO 29. Hukuk Komitesi toplantısına¹⁰⁵²; 1979 yılında Fransa'da yapılan Uluslararası Limanlar Birliği Konferansı toplantısına¹⁰⁵³, Londra'da IMCO merkezinde yapılacak olan konseyin 42. toplantısına¹⁰⁵⁴, IMCO'nun merkezinde seyrü sefer emniyeti alt komitesinin 23. toplantısına¹⁰⁵⁵, IMCO'nun merkezinde düzenlenen genel kurulun 11. toplantısına¹⁰⁵⁶, IMCO'nun merkezinde Deniz Güvenlik Komitesi'nin 41. oturumuna¹⁰⁵⁷, Paris'te OECD Deniz Ulaştırmanlığı Komitesi Çalışma Grubu ve Uluslararası Kuruluşlar Özel Grubu toplantısına¹⁰⁵⁸ ve son olarak 1980 yılında Lloyd Komitesi tarafından düzenlenen ve özellikle tanker kurtarmalarına ait çok özel hükümler içeren, kurtarma-yardım ameliyesinin büyük imkânlarla sahip şirketlere verilmesine yönelik bir sözleşme olan LOF 1980'e yönelik bilgi almak için seminere¹⁰⁵⁹ katılım sağlanmıştır. Dönem içinde Denizcilik Bankası TAO kurumsal olarak 1966 yılında Doğu Akdeniz Yolcu Konferansı üyeliğinden ayrılmıştır¹⁰⁶⁰. 1978 yılında ise İtalya, Yugoslavya ve Türkiye'nin teknik üniversiteleri gemi inşaatı fakültelerinin iş birliğiyle kurulan Doğu Akdeniz Ülkeleri Denizcilik Birliği (IMAEM) isimli uluslararası kuruluşa üye

¹⁰⁴⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1975 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 25 Ekim 1975, 2343. Toplantı, Karar Sayfa No: 5.

¹⁰⁵⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1976 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 30 Ocak 1976, 2364. Toplantı, Karar Sayfa No: 23.

¹⁰⁵¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1976 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 30 Nisan 1976, 2377. Toplantı, Karar Sayfa No: 15.

¹⁰⁵² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1976 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 16 Haziran 1976, 2384. Toplantı, Karar Sayfa No: 21.

¹⁰⁵³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1979 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 13 Nisan 1979, 2544. Toplantı, Karar Sayfa No: 10-11.

¹⁰⁵⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1979 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 2 Mayıs 1979, 2547. Toplantı, Karar Sayfa No: 11.

¹⁰⁵⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1979 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 15 Ağustos 1979, 2564. Toplantı, Karar Sayfa No: 31.

¹⁰⁵⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1979 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 19 Eylül 1979, 2569. Toplantı, Karar Sayfa No: 15.

¹⁰⁵⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1979 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 19 Eylül 1979, 2569. Toplantı, Karar Sayfa No: 17.

¹⁰⁵⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1979 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 3 Ekim 1979, 2571. Toplantı, Karar Sayfa No: 18.

¹⁰⁵⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 8 Ağustos 1980, 2617. Toplantı, Karar Sayfa No: 22.

¹⁰⁶⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1966 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 11 Mart 1966, 1610. Toplantı, Karar Sayfa No: 7.

olmuştur¹⁰⁶¹. Görüldüğü üzere Denizcilik Bankası TAO faaliyet gösterdiği alanlar ile ilgili bu dönemde çok aktif olmuş ve dünyanın her yerinde düzenlenen kongre, konferans, seminer ve toplantılara katılarak faaliyet alanıyla ilgili bilgileri ve iş birliğini sürekli taze tutmuştur.

3.10. Bölüm Özeti

27 Mayıs 1960 tarihinde yapılan askeri darbe sonrası DPT kurulmuş ve ekonomi politikası planlama tabanına oturtulmuştur. İlk BYKP, 1963 yılında uygulanmaya başlanmıştır. BYKP'lerde deniz ulaştırması için modern ve gelişkin bir filo oluşturma yanında dünya taşımacılığına uygun bir liman sisteminin yaratılması hedeflenmiştir. Planlı dönemde program açıklayan hükümetlerin 14 tanesinin programlarında liman ve iskelelerle deniz ticaret filosunun modernize edileceği, deniz ulaştırma sistemlerinin diğer sistemle uyumlu hale getirileceği, deniz ulaştırma imkanlarının artırılacağı ve deniz ulaştırmasını destekleyen tersane altyapısının kurulacağı belirtilmiştir. Bu dönemde, DP dönemindeki kadar olmasa da deniz ulaştırmasına yönelik çeşitli yasalar çıkarılmıştır. Planlı dönemde de DP dönemine benzer şekilde denizyolları yatırım harcamaları, istisnai yıllar hariç, en çok yatırım yapılan ikinci alan olmuştur. Bu yatırımlarla liman, antrepo, iskele ve ambar yapılarıyla liman taraması, liman genişletmesi, dalga kıran inşaatı, barınak onarımı, yapı tesis onarımı ve kamulaştırmalar gerçekleştirilmiştir.

Bankacılık ve finansman hizmetlerini yürüten Bankacılık İşletmesi bu dönemde gemi inşa, gemi tamir, gemi satın alma, tersane kurma ve tevsi gibi deniz ulaştırma sektörünü geliştirmeye yönelik kredileri 1966 yılından itibaren vermeye başlamıştır. Yine 1966 yılında Maliye Bakanlığı'nın ve 1969 yılından itibaren ise TCMB'nin bu tür kredilerine aracılık etmiştir. Bu şekilde onlarca firmaya kredi tahsisi gerçekleştirilmiştir. İşletme dönem boyunca gelişimini sürdürmüştür. Dolayısıyla Bankacılık İşletmesi 1961 yılında 21 şubeye sahipken 1980 yılında 46 şubeye ulaşmıştır. Hızlı gelişen işletmenin dönem sonunda gösterişsiz binalarda faaliyet gösterdiği, hizmetleri gereği gibi yapamadığı ve reklam yaratıcı faaliyetlerde eksik

¹⁰⁶¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1978 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 30 Mart 1978, 2489. Toplantı, Karar Sayfa No: 20.

kaldığı tespit edilmiştir. Ulaştırma hizmetleri alanında faaliyet gösteren işletmeleri, bu dönemde en çok karayollarının hızlı gelişimi sonucu kara vasıtalarıyla yapılan taşımacılık ve motor rakabeti zorlamıştır. Bunun yanında Denizyolları İşletmesi'nin aktif olduğu dış hatlarda yapılan taşımacılık, hem diğer ülkelerdeki olaylardan hem de sert rekabetten dolayı olumsuz etkilenmiştir. Son olarak İstanbul Şehir Hatları İşletmesi, 1973 yılında Boğaziçi Köprüsü'nün faaliyete geçmesiyle taşınan yolcu ve araç sayısı bakımından bir süre kayıp yaşamıştır. Bütün işletmelerde bütçe ölçüsünde modernizasyon çalışmaları yapılmış, eski gemiler kadro dışı bırakılmış ve filoya yeni gemiler kazandırılmıştır. Ancak bütün çalışmalara rağmen dönem sonunda Van Gölü İşletmesi hariç, diğer işletmelerin filoları yüksek tamir masraflarına sebep olarak maliyetleri arttıran yaşlı gemilerden oluşmuştur. Yaşlı gemilerin yanında bazı işletmelerin iskeleleri de olumsuz hava koşullarında gemilerin yanaşamayacağı kadar kötü durumda kalmıştır. Liman hizmetleri kapsamında ticari eşya yükleme, boşaltma, aktarma ile su satışı ve kılavuzluk hizmetleri gerçekleştirilmiştir. Bu dönemde 1962 yılında Giresun, 1969 yılında Alsancak, 1973 yılında Antalya ve Hopa, 1974 yılında Kuşadası limanlarıyla 1974 yılında Ordu İskelesi Denizcilik Bankası TAO bünyesine katılmıştır. Dönem içinde ülkede üretilen beyaz eşya grubu ve oto lastiği gibi mallar ambarlama hizmet düzeyini düşürmüştür. Limanlarda dönem boyunca mekanizasyon arttırılmış, onarım yapılmış, demirbaşlar yenilenmiş ve işe yaramayan araçlar elden çıkarılmıştır. Dönem sonunda bazı limanların ortalama trafiği dönem başına göre artmıştır. Limancılık hizmetleri dış krizlerden de etkilenmiştir. Örneğin 1979 yılında İran'da gerçekleşen İslam Devrimi'nden dolayı Trabzon ve Giresun limanlarındaki trafik azalmıştır. Dönem sonunda liman hizmeti veren işletmelerin mekanizasyonu, rıhtımları ve ambarlama sahaları yetersiz kalmıştır. Denizcilik Bankası TAO bünyesindeki tersanelerde bu dönemde modernizasyonlar ve yatırımlar yapılmıştır. Alaybey Tersanesi, 1968 yılında İzmir Liman İşletmesi'nden ayrılıp müstakil bir işletme olmuştur. Pendik Tersanesi'nin de Denizcilik Bankası TAO tarafından kurulması için 1968 yılında bakanlar kurulu tarafından yetki verilmiştir. Adım adım kurulan tersane, dönem sonunda gemi inşasına başlamıştır. Tersanelerde hem Denizcilik Bankası TAO işletmelerine hem de armatörlere çok sayıda gemi inşa edilmiş, tamirat yapılmış ve havuzlama faaliyeti yürütülmüştür. Tersanelerde resmi kurumlara ait gemiler peşin parayla tamir edilirken özel sektör gemileri %25-50 arasında bir karşılık

peşin alındıktan sonra en geç 9 ayda kalanının ödenmesi koşuluyla tamir edilmiştir. Yani özel sektörün gelişimine bu bağlamda katkı sunulmuştur. Tersanelerde planlı dönem iktisat politikasına paralel bir şekilde, ülkede üretilen parçalarla ithal getirilen parçaların montajı yapılarak üretim gerçekleştirilmiştir. Denizde güvenlik hizmetleri yürüten işletmelerde modernizasyon çalışmaları yürütülmüş, filoya yeni vasıtalar kazandırılmış, teknoloji tabanlı demirbaşlar satın alınmıştır. Ayrıca birçok yere deniz fenerleriyle işaret şamandıraları konulmuş, sis düdüğü binası inşaatları gerçekleştirilmiştir.

Planlı dönemde Denizcilik Bankası T.A.O'nun itibari sermayesi beş defa artırılmış ve 1980 yılı itibariyle 20.000.000.000 lira olmuştur. Planlı dönem olmasına rağmen işletmelerin iş programları yine verimli yürümemiş ve işletmelere sürekli ek tahsisatlar verilmiştir. Çokça ek tahsisat kullanan işletmelerde kara personeli, zabitan ve tayfalar çalışmıştır. Bu personel gruplarının üye olduğu sendikalarla 274 ve 275 sayılı kanunlara göre toplu iş sözleşmeleri yapılmıştır. Personel terfileri kurum içinden atama yoluyla yapılmıştır. Nitelikli eleman yokluğunun çok hissedildiği bu dönemde ihtiyaç duyulan alanlarda hem yurt içinde hem de yurt dışında personele seminer ve kurs aldırılmıştır. Ayrıca gerekli görülen işletmelerde sonradan çalışmak üzere üniversitelerde burslu öğrenci okutulmuştur. Sağlığı bozulan personele sağlık yardımları yapılmıştır. Bu dönemde personel kadroları siyasi ve sendikal baskılar nedeniyle ihtiyaçtan fazla olmuştur. Dönem boyunca birçok defa reklam yapılmıştır. Radyo, günlük gazete, dergi, reklam filmi, sinema, televizyon yayını çokça kullanılmıştır. Kurumun bilinirliğine katkı sağlayan reklam araçları olarak yıllık duvar takvimi, ajanda, küçük cep defteri, yılbaşı tebrik kartları, anahtarlık, duvar afişi, pankart, tükenmez kalem, defterli portföy, kumbara, seramik tabla, kibrit, albüm, masa bloknotu, bayram kartı, broşür ve afişler yaptırılmıştır. Bunun yanında bedava seyahat biletleri dağıtılarak reklam yapılmıştır. Kurumsal olarak reklam da alınmıştır. İskeleler, vapurların iç-dış ve yan tarafları, deniz kenarındaki binalar, sahil fener tesisleri, kuruma ait elektrik direkleri üzerinden reklam tarifesi uygulanarak gelir elde edilmiştir. İş birliği, sektörden haberdar olma, rakiplerin durumunu görmek için birçok konferansa katılım sağlanmıştır.

4. PİYASA EKONOMİSİNE GEÇİŞ SÜRECİNDE DENİZCİLİK BANKASI TAO

4.1. 1980 Sonrası Ekonomi ve Ulaştırma Politikası

24 Ocak 1980 tarihinde Süleyman Demirel Hükümeti tarafından kapsamlı, ileri düzeyde radikal bir istikrar ve liberalleşme programı açıklanmıştır. Demirel Hükümeti bu yeni programın yürütülebilmesi için yeterli destek bulamamıştır. Ancak 12 Eylül 1980 tarihinde yapılan askeri darbeden sonra daha önce DPT müsteşarlığı yapmış Turgut Özal, ekonomiden sorumlu başbakan yardımcısı yapılarak yeni programın uygulanması sağlanmıştır. Dolayısıyla 1930’lu yıllardan itibaren izlenen müdahaleci ve içe dönük ekonomi modeli yerine, piyasaya daha geniş yer verilen ve dışa açık bir ekonomi modeli benimsenmiştir¹⁰⁶². Bu model çerçevesinde Türkiye ekonomisinin dış dünya ile bütünleştirilerek ulaşım hizmetlerindeki yatırımlara yoğunlaşılması hedeflenmiş ve bu hedefe paralel olarak da karayolu ulaşım ağının yaygınlaştırılmasına yönelik otoyol ağıyla beraber yolcu ve meta taşımacılığında karayolunun ağırlığı daha da artmıştır¹⁰⁶³.

Piyasa ekonomisine geçiş sürecinde kurulan tek hükümet olan Bülend Ulusu Hükümeti’nin (20 Eylül 1980-13 Aralık 1983) programında makro ulaşım politikası olarak ulaşım sisteminin geliştirileceği hedeflenmiştir. Aynı programda ülkenin deniz ticaret filosunun ve gemi inşa sanayinin geliştirilmesi, bu sahadaki döviz kaybının azaltılarak döviz gelirlerinin artırılması ve yurt içi deniz nakliyatının geliştirilmesi için kısa zamanda sonuç verecek tedbirlerin alınacağı belirtilmiştir¹⁰⁶⁴.

Piyasa ekonomisine geçiş sürecinde deniz ulaştırması ve limancılığa yönelik birçok yasal adım atılmıştır. Denizlerde ve iç sularda ülkenin menfaatlerini korumak amacıyla Başbakanlık Deniz Teşkilatı kurulmuştur¹⁰⁶⁵. Yurt dışında inşa edilen veya hazır alınan gemilerle yurt içinde üretilen, onarılan gemiler için kullanılan makine,

¹⁰⁶² Şevket Pamuk, *Türkiye’nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*, s.265.

¹⁰⁶³ Asım Mustafa Ayten ve Okan Murat Dede, “Kalkınma Planlarında Ulaşım Politikaları, Hedefler ve Önceliklerinin Uygulanmasına İlişkin Bir Değerlendirme”, *Ulaştırma Politikaları Kongresi*, Vol.1, Ankara, Turkey, 2003, s.97-98.

¹⁰⁶⁴ Nuran Dağlı ve Belma Aktürk (hızl.), *Hükümetler ve Programları 3.Cilt 1980-1987*, Ankara: T.B.M.M Basımevi, 1988, s.16.

¹⁰⁶⁵ *T.C. Resmi Gazete*, “Başbakanlık Deniz Teşkilatı Hakkında Kanun”, 22 Ağustos 1981, Sayı.17436, s.2-3.

teçhizat ve benzer şekilde tersanelerde inşa, tadil, onarım vs için kullanılan makine-teçhizatın gümrük vergisiyle ithalattan alınan diğer ve resimler muaf tutulmasına yönelik *Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemii İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun*'u¹⁰⁶⁶ çıkarılmıştır. Yabancı devletlerden, uluslararası kurumlar veya yabancı banka ve kurumlardan deniz ulaştırma, gemi inşa ve onarma (yüzer havuzlar dâhil) işlerinde kullanılmak üzere alınan krediler için ödenecek faizlerdeki kesinti oranının sıfıra indirilmesine yönelik bakanlar kurulu kararı¹⁰⁶⁷ ve son olarak deniz taşımacılığında taşıyanın tazminat borcunun yükseltilmesine yönelik *Deniz Taşımacılığında Tazminat Borcunun Yükseltilmesi Kararı*¹⁰⁶⁸ alınmıştır.

1981-1983 dönemi ulaştırma yatırım harcamalarında denizyollarının yerini EK 28'deki grafik göstermektedir. Karayolları yatırım harcamaları dönem boyunca en çok yatırım yapılan alan olmuş ve dönem içindeki her yılda diğer alanlara yapılan yatırım harcamaların toplamından daha yüksek miktarda gerçekleşmiştir. Denizyolları yatırım harcamaları her yıl ikinci, demiryolları yatırım harcamaları üçüncü ve son olarak havayolları yatırım harcamaları dördüncü en çok yatırım yapılan alan olmuştur. Denizyolları yatırım harcamaları inşa, bakım ve onarım işlerinin toplamından oluşmuştur. Ancak denizyollarına yapılan yatırımlara yönelik isim, lokasyon gibi detaylı bilgiler bu kısa döneme ait yılların bütçelerinde belirtilmemiştir.

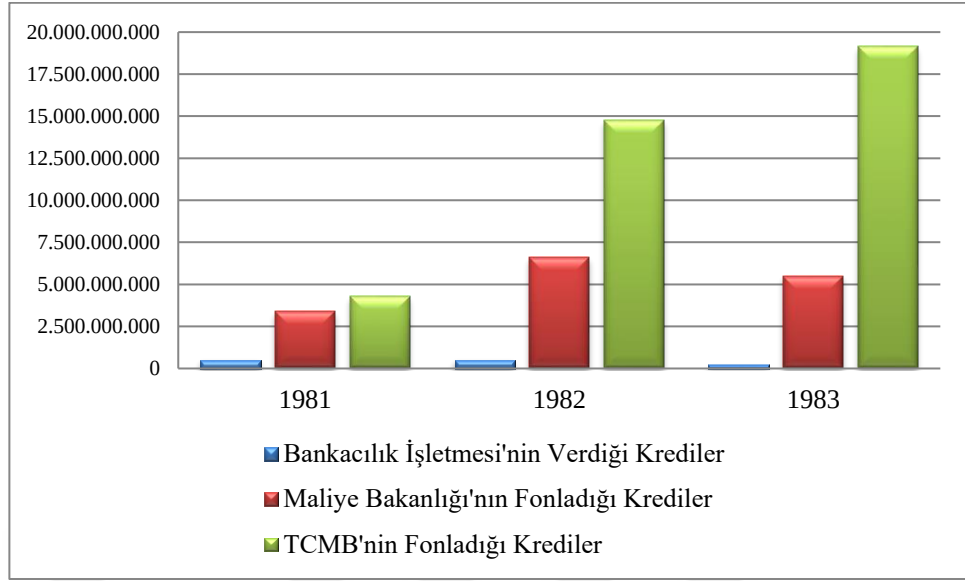
4.2. Bankacılık ve Finansman Hizmetleri

Piyasa ekonomisine geçiş sürecinde Bankacılık İşletmesi'nde daha önce yürütülen faaliyetler sürdürülmüştür. Bu dönemde temel bankacılık faaliyetleri ile beraber deniz ulaştırma sektörünün finanse edilmesine olan desteğe devam edilmiştir.

¹⁰⁶⁶ T.C. Resmi Gazete, "Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemii İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun", 21 Ocak 1982, Sayı.17581, s.2.

¹⁰⁶⁷ T.C. Resmi Gazete, "Deniz Ulaştırma, Gemi İnşa ve Onarım İşlerindeki Alış Kredisi Faiz Tevkifat Amacının Sıfıra Petrol Aramadan Sağlanacak Kazanç Tevkifat Oranı % 5 İndirilme Kararı", 18 Nisan 1982, Sayı.17668, s.4.

¹⁰⁶⁸ T.C. Resmi Gazete, "Deniz Taşımacılığında Tazminat Borcunun Yükseltilmesi Kararı", 28 Mart 1983, Sayı.18001, s.2.



Grafik 25: 1981-1983 Döneminde Bankacılık İşletmesi Verdiği Krediler İle Maliye Bakanlığı ve TCMB'nin Fonladığı Krediler (TL)

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1982, s.40-41; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1983, s.38-39; TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.91¹⁰⁶⁹.

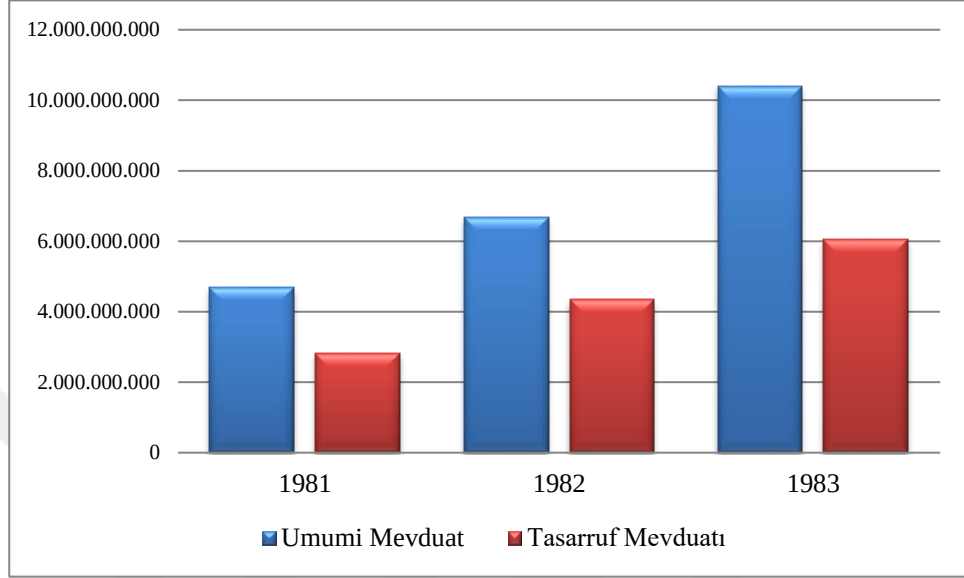
1981-1983 döneminde Bankacılık İşletmesi'nin verdiği krediler ile Maliye Bakanlığı ve TCMB'nin fonladığı kredileri Grafik 25 göstermektedir. Buna göre Bankacılık İşletmesi'nin verdiği krediler dönem boyunca yıl bazında üçüncü, Maliye Bakanlığı'nın fonladığı krediler ikinci ve TCMB'nin fonladığı krediler ise birinci olmuştur¹⁰⁷⁰. Verilen bu kredilerde firmalarla ilgili gerekli istihbarat iyi yapılmamış, firmaların kredi limitlerinde aşımalar olmuş ve kredilerin ödenebilirliği konusunda sıkıntılar doğmuştur¹⁰⁷¹. Fakat yaşanan olumsuzluklara rağmen verilen bütün kredilerle onlarca geminin gemi inşası, tadili ve satın alımı için krediler verilmiştir. Bunların

¹⁰⁶⁹ Denizcilik Bankası TAO, 28 Ekim 1983 tarihine kadar faaliyet gösterdikten sonra tesfiye edilip Türkiye Denizcilik Kurumu'na dönüştürülmüştür. 1983 yılında Denizcilik Bankası TAO'nun faaliyet gösterdiği tarihe kadar on aylık ayrı bir veri olmadığı için ilgili yıla ilişkin Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu'nda bütün yıla yönelik verilen veri esas alınmıştır. Diğer işletmeler için de 1983 yılı özelinde aynı yöntem izlenecektir.

¹⁰⁷⁰ TCMB'nin fonladığı kredilere bu dönemde gemi inşa, tesis yatırım kredisi de eklenmiştir.

¹⁰⁷¹ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.96.

yanında yine deniz kredileri, gemi işletme kredileri, tersane kurma ve geliştirme kredileri verilmiştir. Dolayısıyla ülkedeki deniz ulaştırma sektörünün topyekün kalkınmasının sürdürülebilirliğine katkı sunulmuştur.



Grafik 26: 1981-1983 Döneminde Bankacılık İşletmesi'ndeki Umumi ve Tasarruf Mevduatları (TL)

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.40; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.38; TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.70-76.

1981-1983 döneminde Bankacılık İşletmesi'ndeki umumi ve tasarruf mevduatlarını Grafik 26 göstermektedir. Her iki mevduat türü de vadeli ve vadesiz mevduatların toplamından oluşmaktadır. Grafığe göre hem umumi mevduat hem de tasarruf mevduatı dönem içinde yıldan yıla artış kaydetmiştir. Ancak yine de yeterli olmamıştır. Çünkü bankacılık işletmesi, bankalararası mevduat hariç, toplam mevduatından şube başına isabet eden ortalama mevduatı en az olan banka niteliğini sürdürmüştür. 1983 yılında şube başına düşen ortalama mevduat 165.6 milyon lira olup 8 adet devlet bankası arasında 6. sırada, mevduat toplayan 39 banka arasında ise 33.

sırada olmuştur¹⁰⁷². Diğer taraftan tüm bankalardaki mevduatta Bankacılık İşletmesi'nin payı 1980 yılında 2.844 milyon lira ile % 0.34 iken 1983 yılında 10.403 milyon lira ile %0.31'e düşmüştür. Bu sonuç; örgütlenmede örnek bankalar gibi gayret içinde olunmaması, yönetici personelin bu konuda üzerine düşeni yeterince yapmaması, mevcut şubelerinin çoğunun sahil muhitlerinde olup bunların da bir bölümünün vapur iskelelerinde, gösterişsiz, hizmete müsait olmayan binalarda bulunmasından kaynaklanmıştır¹⁰⁷³. Fakat bahsedilen bütün olumsuz koşullara rağmen Bankacılık İşletmesi dönem içindeki her yılı kâr ile kapatmıştır.

Bankacılık İşletmesi'nin 1983 yılı itibariyle Adana, Aksaray, Antalya, Aydın, Bandırma, Bayraklı, Beşiktaş, Beykoz, Beylerbeyi, Bursa, Bursa Merkez, Büyüka, Çanakkale, Çengelköy, Denizli, Elazığ, Ereğli, Eskişehir, Fermeneciler, Gaziantep, Gemlik, Giresun, İskenderun, İzmir, İzmit, Kadıköy, Karaköy, Karşıyaka, Kasımpaşa, Kavaklıdere, Konak, Konya, Kuşadası, Manisa, Merkez, Mersin, Ordu, Pendik, Rize, Salıpazarı, Samsun, Sarıyer, Siteler, Tarsus, Tatvan, Tekirdağ, Trabzon, Ulus, Unkapanı, Üsküdar, Yalova, Yeniköy, Yenişehir olmak üzere şube sayı 53'e yükselmiştir¹⁰⁷⁴. 1983 yılı sonu itibariyle genel müdürlük ve şubelerde toplam 964 personel çalışmıştır¹⁰⁷⁵.

Denizcilik Bankası TAO önceki dönemlerde olduğu bu dönemde de her yıl yönetim kurulu tarafından alınan kararlarla işletmelere ek tahsisatlar yapılarak finansman sağlanmıştır. Dolayısıyla işletmelerin planlı harcama konusunda hâlen verimli bir yol izlediğini söylemek mümkün değildir. Denizcilik Bankası TAO bu dönemde kurum olarak 1981 yılını zarar¹⁰⁷⁶, 1982 ve 1983 yıllarını ise kâr ile kapatmıştır¹⁰⁷⁷.

¹⁰⁷² TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.79.

¹⁰⁷³ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.75.

¹⁰⁷⁴ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.103.

¹⁰⁷⁵ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.67.

¹⁰⁷⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.36;

¹⁰⁷⁷ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.376.

Denizcilik Bankası T.A.O'nun itibari sermayesi, 26 Kasım 1982 tarih 8/5650 sayılı kararname ile 50.000.000.000 TL'ye çıkarılmıştır. Arttırılan sermayeden Hazine dışındaki ortakların pay alma haklarını kullanmadıkları göz önünde tutularak, arttırılan sermaye Hazine'nin A grubu hissesine tahisi gerekmiş ve 30 Aralık 1982 tarihinde bu suretle tescil edilmiştir. Yani planlı dönem de olduğu gibi bu dönemde de 1982 yılına kadar B grubu hisse sahiplerinden olan Türkiye İş Bankası'nın 1.000.000 TL, Etibank'ın 300.000 TL, Türk Ticaret Bankası'nın 200.000 TL ve Türkiye Emlak Kredi Bankası'nın 200.000 TL olan hisse payları hiç değişmemiştir. Aynı yılda Denizcilik Bankası TAO'nun toplam ödenen sermayesi 21.942.556.324 TL'dir¹⁰⁷⁸.

4.3. Ulaştırma Hizmetleri

4.3.1. Denizyolları İşletmesi

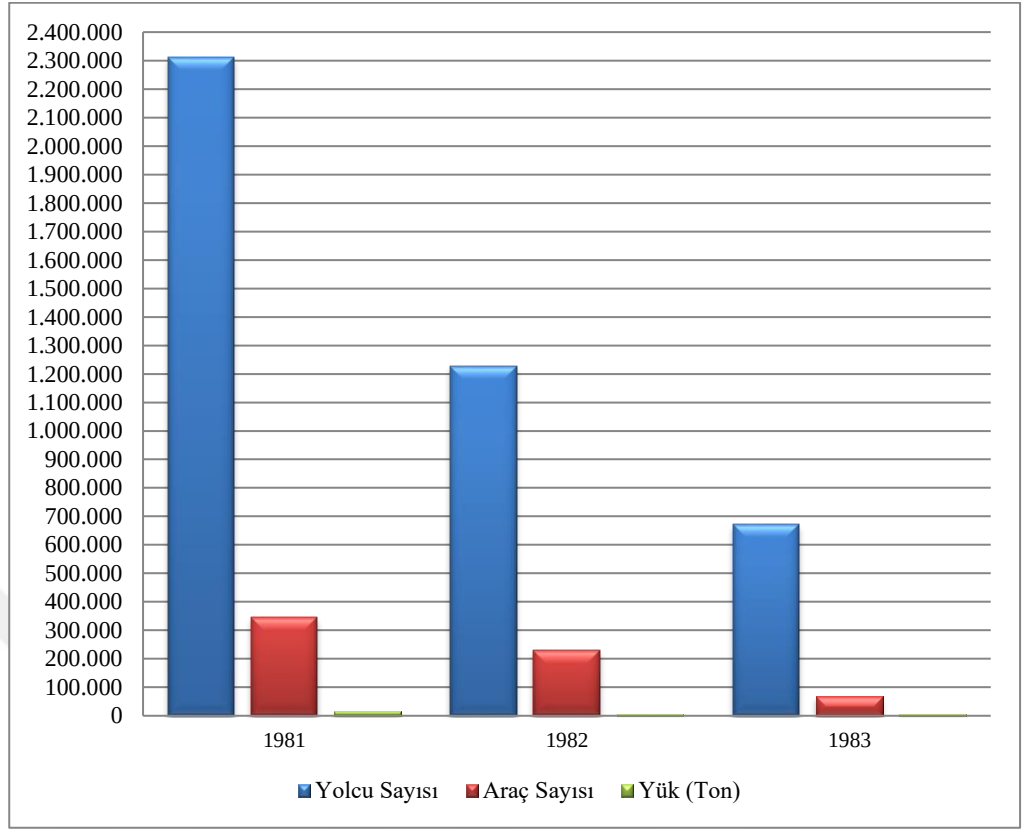
Piyasa ekonomisine geçiş süreci boyunca Denizyolları İşletmesi'nde verilen hizmetlerin kalitesinin artırılması için yenileme faaliyetleri sürdürülmüştür. Karadeniz ve Akdeniz gemilerinin kamara tadili işleri yapılmış¹⁰⁷⁹, Salıpazarı'ndaki bloklara telefon santralı temin edilmiştir¹⁰⁸⁰. İşletmenin filosundaki Karaköy, Eyüp ve Cemalettin Erem isimli araba vapurları 2 Haziran 1982 tarihindeki 2728 sayılı yönetim kurulu kararı ile İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'ne devredilmiştir¹⁰⁸¹.

¹⁰⁷⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.20.

¹⁰⁷⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.16.

¹⁰⁸⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.14.

¹⁰⁸¹ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.140.



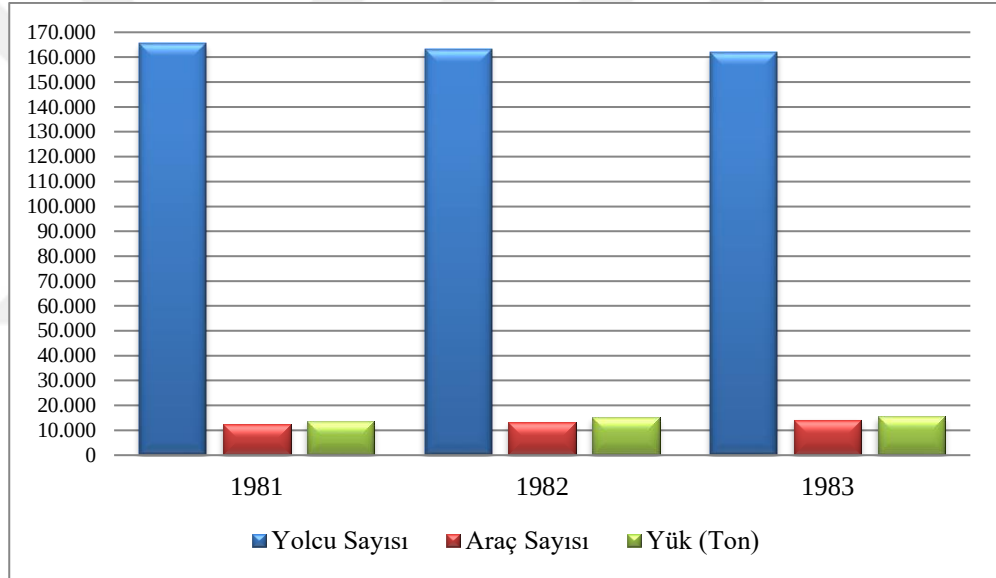
Grafik 27: Denizyolları İşletmesi'nin 1981-1983 Döneminde İç Hatlardaki Düzenli Seferle Taşıdığı Yolcu ve Araç Sayısı İle Yük Miktarı

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.57-59; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.56-58; TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu, s.150.

Denizyolları İşletmesi'nin 1981-1983 döneminde iç hatlardaki düzenli seferlerle taşıdığı yolcu ve araç sayısı ile yük miktarını Grafik 27 göstermektedir. Veriler Karadeniz, Marmara, Akdeniz, İstanbul-Mudanya-Gemlik, İstanbul-Bandırma, İstanbul-İzmir ve Çanakkale Hatları'nı (Çanakkale-Gökçeada-Bozcada, Çanakkale-Eceabat, Gelibolu-Lâpseki) kapsamaktadır¹⁰⁸². Grafikten görüldüğü üzere dönem içinde en çok taşınan grup yolcu, ikinci olarak araç ve son olarak yük gelmektedir. Üç yıllık

¹⁰⁸² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.57-60. Gelibolu-Lâpseki ve Çanakkale-Eceabat arası taşımacılık, 2 Haziran 1982 tarih ve 2728 sayılı yönetim kurulu kararı ile İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'ne devredilmiştir. Detaylı bilgi için bkz: TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.146.

dönemde taşınan yolcu ve araç sayısında yıldan yıla önemli düşüşler yaşanmıştır. 1983 yılında taşınan yolcu sayısı 1981 yılına göre %71, taşınan araç sayısı ise %80 oranında düşmüştür. Yolcu sayısındaki düşüşün sebepleri; yönetim kurulu kararıyla sefer programlarının büyük ölçüde iptal edilmesi ve hatlarda %10 ile %50 arasında değişen oranlarda yapılan zamlar olmuştur. Taşınan araç sayısındaki düşüş ise Gelibolu-Lâpseki ve Çanakkale-Eceabat arası taşımacılık faaliyetinin İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'ne devredilmesi, Karadeniz ve İzmir hattı taşımalarına yıl içinde sırasıyla %40 ve %45 oranlarında yapılan zamlar kaynaklanmıştır¹⁰⁸³. Grafiğe göre 1982 yılında taşınan yük miktarında önceki yıla göre azalma ve 1983 yılında ise önceki yıla çok az artış olmuştur.



Grafik 28: Denizyolları İşletmesi'nin 1981-1983 Döneminde Dış Hatlardaki Düzenli Seferle Taşıdığı Yolcu ve Araç Sayısı İle Yük Miktarı

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.61; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.60; TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.152.

¹⁰⁸³ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.151.

Denizyolları İşletmesi'nin 1981-1983 döneminde dış hatlardaki düzenli seferle taşıdığı yolcu ve araç sayısı ile yük miktarını Grafik 28 göstermektedir. Veriler Marmaris-Rodos, İzmir-Venedik, Mersin-Kıbrıs (Magosa), Magosa-Lazkiye¹⁰⁸⁴, İstanbul Ancona Hattı¹⁰⁸⁵, İzmir-Ancona ve Barselona hatlarını kapsamaktadır. Dönem içinde taşınan yolcu birinci, yük ikinci ve araç üçüncü olup bu gruplar içinde sert artış ve düşüşler yaşanmamakla birlikte yolcu sayısında yıldan yıla az da olsa azalma olmuştur. Bunun sebebi, hatların dolar bazında düzenlenmesinden kaynaklanmıştır¹⁰⁸⁶. Grafiğe göre araç sayısı ile yük miktarında ise yıldan yıla çok az artış kaydedilmiştir.

Denizyolları İşletmesi'nin 1983 yılı itibariyle filosu Ayvalık, Gemlik, İzmir, Karadeniz, Akdeniz, Avşa, Uludağ isimli yolcu gemilerinden; Truva, Yeşilada, İstanbul, Gökçeada, Bandırma, Tekirdağ, Ankara isimli feribotlardan ve son olarak D.B. Deniz Nakliyatı TAŞ'ye kiraya verilen İ. Baybora, Y.Z. Öniş isimli Ro-Ro gemilerinden meydana gelmiştir¹⁰⁸⁷. Toplamda 16 gemilik filonun yaş ortalaması 28.7'ye yükselmiştir. Yolcu gemilerinden 5 tanesi miks (yolcu/yük) tipli modeldir. Filo, özellikle verimli bir yolcu taşımacılığı hizmeti için uygun olmayıp ekonomik ve teknik ömrünü doldurmuştur. Gemiler hatlar için yeterli kapasite ve süratle ilgili konfora sahip olmayan yaşlı gemilerden oluştuğu için bakım-onarım sürelerinin kabarması ve tersane rıhtımlarının gereksiz yere işgal edilmesi gibi işletmecilik bakımından maliyet artırıcı sorunlara neden olmuştur¹⁰⁸⁸.

4.3.2. İstanbul Şehir Hatları İşletmesi

İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'ne yasal çerçevede verilen görevler piyasa ekonomisinde geçiş sürecinde de sürdürülmüştür. İşletmenin hizmet kalitesinin artması için bu süreçte yenileme faaliyetlerine devam edilmiştir. Bu kısa süreci kapsayan dönem içinde işletmenin ihtiyaç duyduğu seyir emniyeti cihazları satın alınmış¹⁰⁸⁹ ve Kadıköy

¹⁰⁸⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.57-60.

¹⁰⁸⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.56-59.

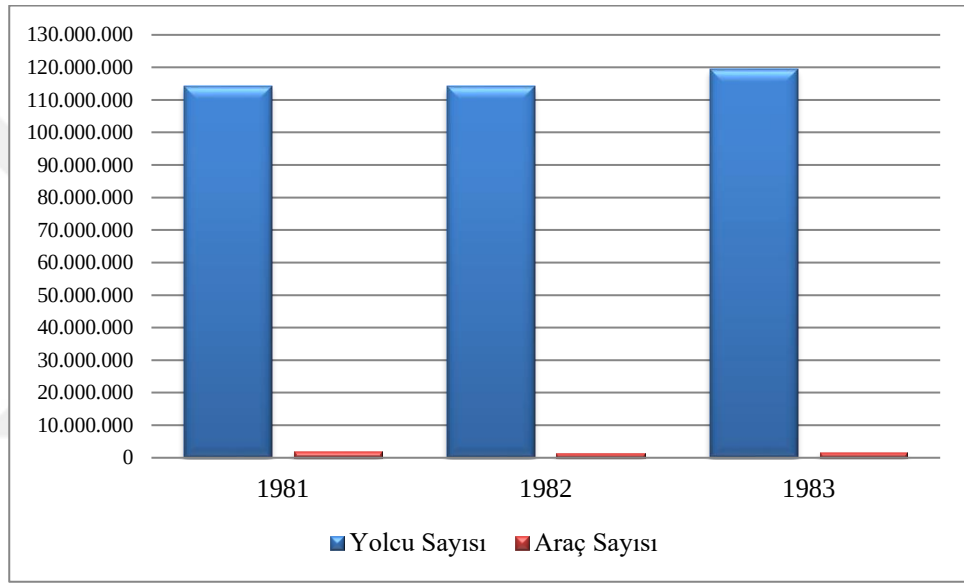
¹⁰⁸⁶ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.152-153.

¹⁰⁸⁷ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.140.

¹⁰⁸⁸ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.XI.

¹⁰⁸⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.16.

yolcu iskelesi inşası bitirilmiştir¹⁰⁹⁰. İşletmeye ait filoda ise bir yandan bazı gemiler kadro dışı bırakılırken diğer yandan da bazı gemiler filoya katılmıştır. Bu bağlamda 7 adet kömürlü gemi filodan çıkarılmıştır. Buna karşılık Sütluçe ve Halıçoğlu motorbotları, İzmir İşletmesi Körfez Hattı'ndan devralınan Göztepe ve Emirgan isimli yolcu gemileri, Denizyolları İşletmesi'nden devralınan Yakıt I tankeri ve Eyüp, Cemalettin Erem ve Karaköy isimli araba vapurları ile tersanede inşa ettirilen İntepe, Kocadere¹⁰⁹¹, Aydın Güler ve Mustafa Aydoğdu gemileri işletmenin filosuna katılmıştır¹⁰⁹².



Grafik 29: İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'nin 1981-1983 Döneminde Taşıdığı Yolcu ve Araç Sayısı

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.67-68; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.66-68; TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.183.

İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'nin 1981-1983 döneminde taşıdığı yolcu ve araç sayısını Grafik 29 göstermektedir. Veriler Marmara, Boğaziçi, Haliç, Körfez,

¹⁰⁹⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.14.

¹⁰⁹¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.63-64.

¹⁰⁹² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.64.

Üsküdar-Kabataş, Harem-Sirkeci, Kartal-Yalova, Darıca-Yalova, Çanakkale-Eceabat ve Gelibolu-Lâpseki hatlarını kapsamaktadır¹⁰⁹³. Grafiğe göre taşınan yolcu sayısında dikkate değer bir artış veya azalış olmamıştır. Taşınan araba sayısı ise 1982 yılında düşmüş fakat 1983 yılında artmıştır. 1982 yılında yaşanan düşüş, 18 Aralık 1981 tarihinde çöken Sirkeci araba vapur iskelesinin ancak 1 Ekim 1982 tarihinde faaliyete geçebilmesinden kaynaklanmıştır¹⁰⁹⁴.

Denizcilik Bankası TAO'nun yönetim kurulunun 10 Temmuz 1981 tarih ve 2675 sayılı toplantısı kararı gereğince Hasköy Tersanesi 31 Ağustos 1981 tarihinde Şehir Hatları İşletmesi'ne bağlı Hasköy Bakım ve Onarım Atölyeleri Başmühendisliği adında bir üniteye dönüştürülmüştür. Hasköy Tersanesi'nin inşaat, onarım, tamirat fonksiyonlarını artık yerine getirememesi nedeniyle daha hızlı ve verimli çalışmayı sağlamak, küçük tamir işleriyle diğer tersaneleri meşgul etmemek için böyle bir yönetime başvurulmuştur¹⁰⁹⁵. Hasköy Bakım ve Onarım Atölyeleri Başmühendisliği'nde, tersane döneminden kalıp aktarılan işlerle beraber işletme bünyesinde faaliyet gösteren yolcu ve arabalı vapurlara gereken teknik destek sağlanmış ve ayrıca iskelelerin periyodik tamir-bakım işleri yapılmıştır¹⁰⁹⁶.

İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'nin 1983 yılı itibarıyla filosu 29 tanesi motorlu ve 26 tanesi buharlı yolcu gemisi, 14 tanesi motorlu ve 7 tanesi buharlı araba gemisi, 6 tanesi de motorlu hizmet gemisinden meydana gelmiştir. Yolcu gemilerinden 13 tanesi 0-9 yaş arasında, 16 tanesi 15-24 yaş arasında, 26 tanesi de 25 yaş ve üstü yaş grupta olmuştur. Filoda 25 yaş ve üstü grubunda 70 yaşını aşan yolcu gemileri bulunmuştur¹⁰⁹⁷. Bu bakımından filonun ağırlığını yaşlı gemiler oluşturmuştur. Tersanelerde işletme filosunun 1983 yılındaki bakım-onarımı için 1.853 gün programlanmıştır. Ama bu programın %82 oranında fazla bir sapmayla 3.373 gün olarak gerçekleşmiştir. Bu da işletme faaliyetlerinin aksamasına ve maliyetlerin

¹⁰⁹³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.66-68.

¹⁰⁹⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.69.

¹⁰⁹⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1981 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 10 Temmuz 1981, 2675. Toplantı, Karar Sayfa No: 10.

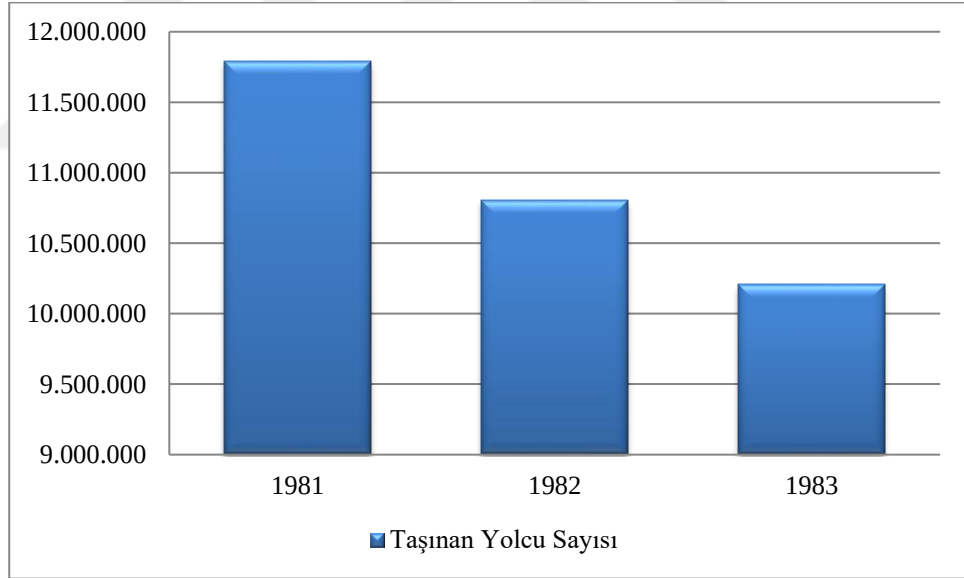
¹⁰⁹⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.65.

¹⁰⁹⁷ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.175.

kabarmasına neden olmuştur¹⁰⁹⁸. Bunun yanında işletmenin kazanacağı potansiyel gelirden de mahrum kalınmıştır. İşletme filosunun ortalama servis hızı yolcu gemilerinde 10-17 mil, araba vapurlarında ise 9 ile 12,5 mil aralığında değişmiştir. Bu hızlar, yeterli olmayıp çağın gerisinde kalmıştır¹⁰⁹⁹. İşletmenin taşıma işlerinde kullandığı iskelelerin 41 tanesi ahşap, 41 tanesi de betonarme olmak üzere toplamda 82 tanedir. Bunların 76 tanesi Denizcilik Bankası TAO'nun mülkiyetinde, geriye kalan 6 tanesi de mahalli belediyelerin mülkiyeti altında olmuştur¹¹⁰⁰.

4.3.3. İzmir Körfez Hatları

Kanunen belirlenen saha içerisinde Konak-Karşıyaka, Pasaport-Alsancak-Güzelyalı, Karşıyaka ile Konak-Urla arasında İzmir Körfez Hatları faaliyetleri sürdürülmüştür¹¹⁰¹. Piyasa ekonomisine geçiş döneminde işletmenin faaliyet gösterdiği saha ve taşıma işinin yaptırıldığı filo için değişen bir durum olmamıştır.



Grafik 30: İzmir Körfez Hatları'nın 1981-1983 Döneminde Taşıdığı Yolcu Sayısı

¹⁰⁹⁸ TBMM Arşivi,T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.176.

¹⁰⁹⁹ TBMM Arşivi,T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.175.

¹¹⁰⁰ TBMM Arşivi,T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.180.

¹¹⁰¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.75.

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.76; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.75; TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.196.

İzmir Körfez Hatları'nın 1981-1983 döneminde taşıdığı yolcu sayısını Grafik 30 göstermektedir. Veriler Konak-Karşıyaka, Pasaport-Alsancak-Güzelyalı ve Konak-Urla hatlarını kapsamaktadır. Grafikten görüldüğü üzere her yıl taşınan yolcu sayısında düşüş yaşanmıştır. 1983 yılında taşınan yolcu sayısı 1981 yılına göre %13,5 oranında düşmüştür. Bu dönemde İzmir nüfusunun artmasına rağmen taşınan yolcu sayısındaki düşüş, karayolu taşımacılığının gelişmesi, bilet ücretlerine yapılan zamlar, ekonomik koşulların ağırlığı, filonun yaşlı olması ve servis hızının yetersiz olmasından kaynaklanmıştır¹¹⁰².

1983 yılı itibarıyla İzmir Körfez Hattı'nın filosu Sur, Efes, Selçuk, Bergama, Hasköy, 9 Eylül, Alaybey, Vaniköy isimlerinde sekiz tane yolcu gemisinden meydana gelmiştir. Bu gemilerin toplam tonajı 2.052 olup yaş ortalaması 26,7 yıla ulaşmıştır. 1983 yılında sadece 9 Eylül ile Alaybey gemisinin yaşı 7, diğer gemilerin ise en gencinin yaşı 21'dir. Teknik ömürlerini dolduran ve yaş ortalaması yüksek bu filo ile ekonomik ve verimli bir işletme düzeninin kurulması mümkün olamamıştır. Çünkü gemilerin yaşlı oluşu sık sık arızalanmalara, onarım giderlerinin kabarmasına ve hizmetlerin yürütülmesinde sıkıntıların yaşanmasına sebep olmuştur¹¹⁰³. Ayrıca bu aksamalar sürecinde kazanılacak olası gelirlerden de mahrum kaldığını söylemek mümkündür.

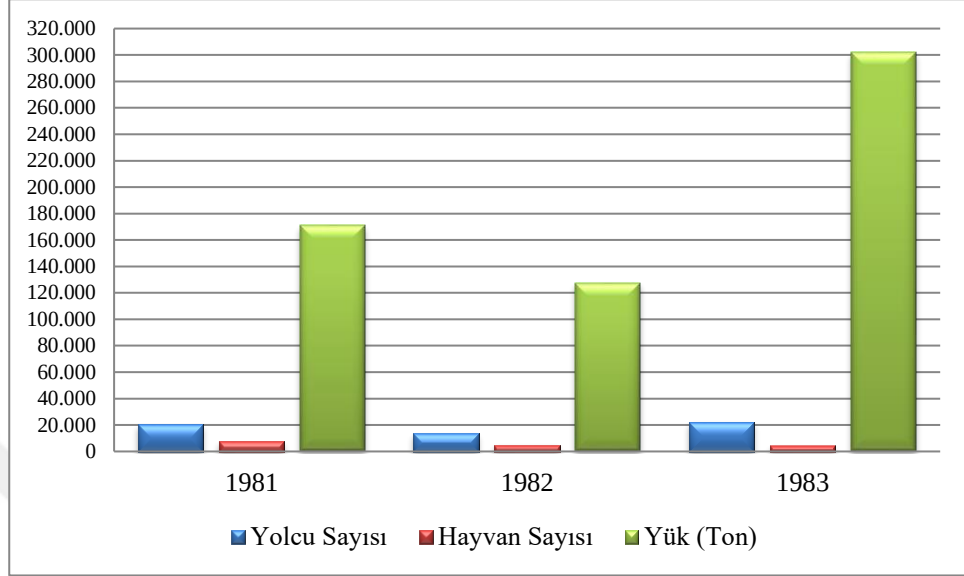
4.3.4. Van Gölü İşletmesi

Van Gölü İşletmesi'nin Van Gölü üzerinde yürüttüğü ulaştırma faaliyetlerine piyasa ekonomisine geçiş sürecinde devam edilmiştir. Bu kısa dönemde hem işletmenin geneli hem de işletmeye ait filo için önemli bir modernizasyon faaliyeti

¹¹⁰² TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.196.

¹¹⁰³ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.195.

gerçekleştirilmemiştir. Sadece 1982 yılında işletme için 1 adet seyyar motopomp temin edilmiştir¹¹⁰⁴.



Grafik 31: Van Gölü İşletmesi'nin 1981-1983 Döneminde Taşıdığı Yolcu ve Hayvan Sayısı İle Yük Miktarı

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.74; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.73; TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.256.

Van Gölü İşletmesi'nin 1981-1983 döneminde taşıdığı yolcu ve hayvan sayısı ile yük miktarını Grafik 31 göstermektedir. Verilen Tatvan ile Van arasındaki hat üzerinde yapılan taşımacılık faaliyetini kapsamaktadır. Buna göre dönem içinde en çok yük, ikinci sırada yolcu ve üçüncü sırada ise hayvan taşınmıştır. Taşınan her grupta da dalgalanmalar olmakla birlikte yolcu ve yük miktarındaki dalgalanmaların paralel hareket ettiği görülmektedir. Çünkü işletmenin aktif çalıştırdığı filo, yük (vagon) ve yolcuları bir arada taşıyan ferilerden oluşmuştur. 1983 yılında taşınan yolcu sayısı 1982 yılına göre %62, yük miktarı ise %137 oranında artmıştır. 1983 yılında bu iki grupta yaşanan artışın nedeni İran'a yapılan ihracatın ve transit taşımacılığının gelişmesinden

¹¹⁰⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.16.

dolayı olmuştur. Taşınan hayvan sayısı dönem boyunca düşmüş ve bu düşüş, müşterilerin karayolunu tercih etmesinden kaynaklanmıştır¹¹⁰⁵.

1983 yılı itibariyle işletmenin filosu feribot olarak Orhan Atlıman, Refet Ünal, Tatvan, Van; römorkör olarak Süphan, Gevaş; yük gemisi olarak Erek'ten meydana gelmiştir. Ancak Erek ve Gevaş gemileri hizmet dışı bırakılmıştır. Bu iki gemi dışında aktif filonun yaş ortalaması 17,4 yıla ulaşmıştır¹¹⁰⁶. Feribotlar gerek konfor, gerekse sürat ve yolcu, yük ve vagon taşıma kapasiteleri bakımından günün koşullarını karşılamıştır¹¹⁰⁷. İşletmenin kullandığı Tatvan ve Van iskeleleri betonarmeye kavuşmuştur¹¹⁰⁸. İşletme, filosunun bakım-onarımı hizmetlerini yürüten bir atölyeye sahiptir¹¹⁰⁹.

4.4. Liman Hizmetleri

4.4.1. İstanbul Liman İşletmesi

İstanbul Liman İşletmesi'nde temel limancılık faaliyetleri piyasa ekonomisine geçiş süreci boyunca kesintisiz sürdürülmüştür. Bu süreçte işletme için ancak birkaç yenileme çalışması yapılabilmektedir. İşletme için Hasköy Bakım ve Onarım Atölyeleri'nde 3 adet 250 tonluk sac mavna yaptırılmış¹¹¹⁰, dağınık ambarların bir arada olması için Küçükbakkalköy'de Hazine'nin yeri olan 328.960 metrekarelik yer alınmış¹¹¹¹, 2 adet yangın söndürme cihazı satın alınmış ve inşa ettirilen 4 adet şat hizmete alınmıştır¹¹¹².

¹¹⁰⁵ TBMM Arşivi,T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.257.

¹¹⁰⁶ TBMM Arşivi,T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.262.

¹¹⁰⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.72.

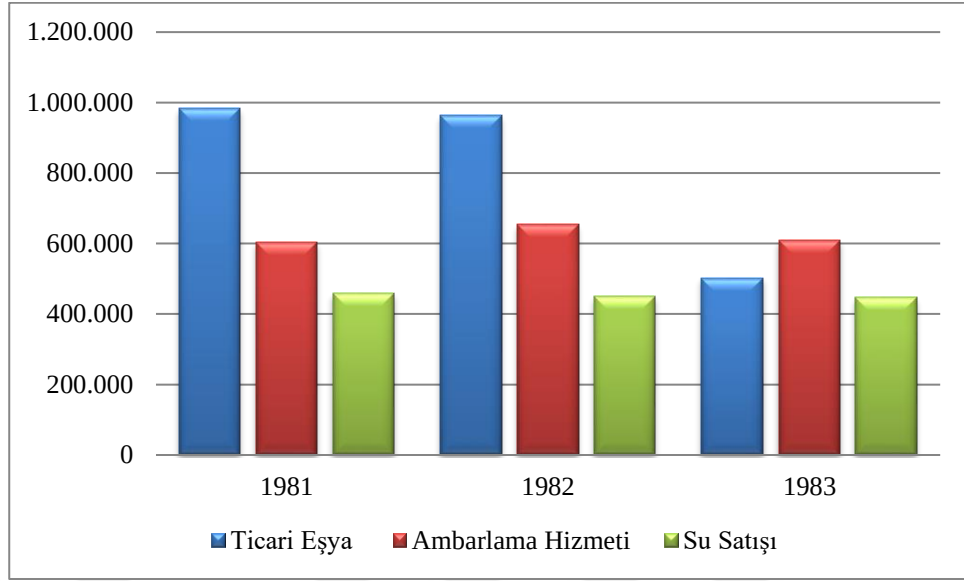
¹¹⁰⁸ TBMM Arşivi,T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.263.

¹¹⁰⁹ TBMM Arşivi,T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.261.

¹¹¹⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.65.

¹¹¹¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.78.

¹¹¹² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.13-14.

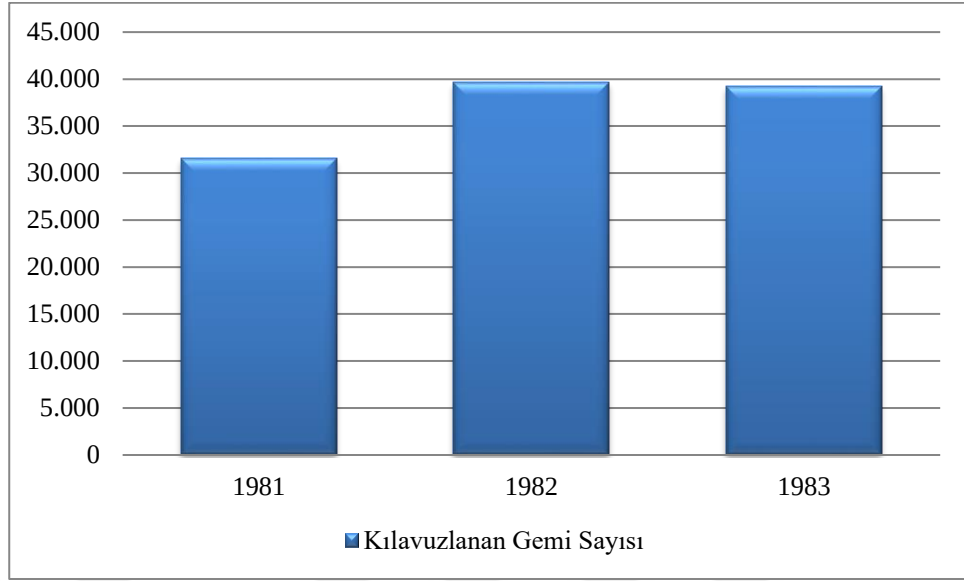


Grafik 32: İstanbul Liman İşletmesi'nin 1981-1983 Dönemindeki Ticari Eşya Yükleme-Boşaltma-Aktarma, Ambarlama Hizmeti ve Su Satışı Faaliyeti (Ton)

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.80-81; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.80; TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.214.

İstanbul Liman İşletmesi'nde kömürün de dâhil olduğu ticari eşya yükleme-boşaltma-aktarma, ambarlama hizmeti ve su satışının 1981-1983 dönemindeki durumunu Grafik 32 göstermektedir. Buna göre en çok faaliyet ticari eşyada, ikinci olarak ambarlama hizmetinde ve son olarak su satışı hizmetinde gerçekleşmiştir. Dönem içinde ticari eşya yıldıan yıla azalış göstermiş ve 1983 yılında 1981 yılına göre %49 oranında azalmıştır. Ambarlama hizmetinde küçük bir dalgalanma yaşanmış ve su satışı hizmetinde ise dönem boyunca önemli bir değişim gerçekleşmemiştir. Ticari eşyadaki azalışın sebebi İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'ne ait gemilerin tamir ve seferden çekilmeleri, kalorifer yakıtı olarak kullanılan 0,10 cinsi maden kömürünün Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı'na geçici olarak durdurulmasından kaynaklanmıştır¹¹¹³.

¹¹¹³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.78.



Grafik 33: İstanbul Liman İşletmesi'nin 1981-1983 Döneminde Kılavuzladığı Gemi Sayısı

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.80-81; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.80; TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.214.

İstanbul Liman İşletmesi'nin 1981-1983 döneminde kılavuzladığı gemi sayısını Grafik 33 göstermektedir. Buna göre kılavuzlanan gemi sayısı 1982 yılında 1981 yılına göre %25,5 oranında artmıştır. 1982 yılında kılavuzlanan gemi sayısındaki artış, İstanbul Boğazı seyir düzeninin 1 Mayıs 1982 tarihinden itibaren değişmesinden kaynaklanmıştır¹¹¹⁴. 1983 yılında kılavuzlanan gemi sayısı ise 1982 yılına göre %1,1 oranında azalmıştır.

İstanbul Liman İşletmesi 1983 yılında 2.068 metre rıhtım boyuna, -3 ile -10 metre arasında rıhtım derinliğine, 207 metre iskele boyuna, -4 ile -9 metre arasında iskele derinliğine, 579.953 metrekare açık ambar alanına ve 89.093 metrekare kapalı ambar alanına sahip olmuştur¹¹¹⁵. Fakat İstanbul Limanı'nın da dâhil olduğu Denizcilik

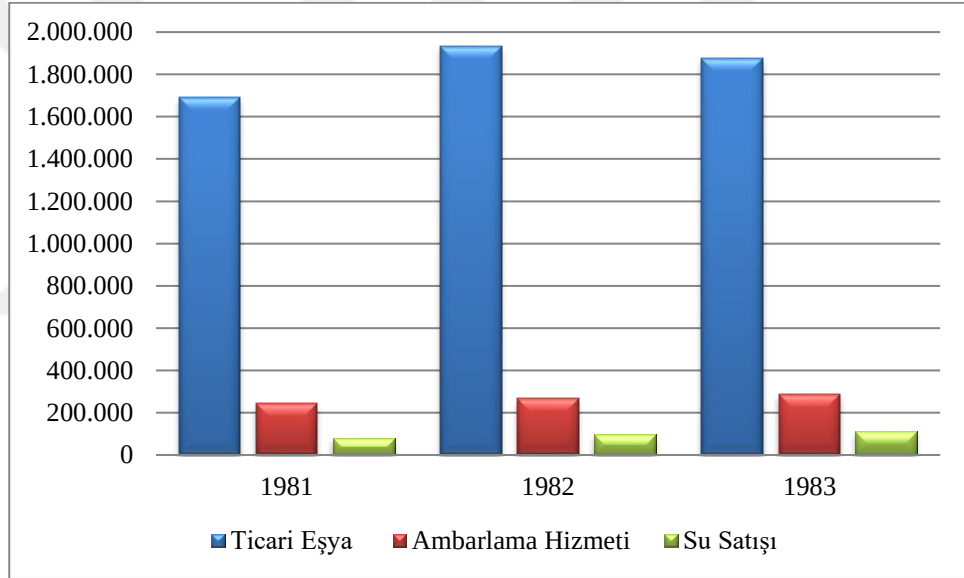
¹¹¹⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.78.

¹¹¹⁵ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.203.

Bankası TAO'ya bağılı limanlar, geleneksel kuru yük gemilerinin ve tankerlerin ihtiyaçlarına cevap verebilen klasik görünümlü limanlar olarak kalmıştır. Bu durum da ilgili dönemde günün teknolojisinden ve koşullarından uzaktır¹¹¹⁶.

4.4.2. İzmir Liman İşletmesi

İzmir Liman İşletmesi'nde piyasa ekonomisine geçiş sürecinde de kanunen verilen yetkilerle limancılık hizmetlerine devam edilmiştir. Bu dönemde işletme için yok denecek kadar az yenileme çalışması yürütülmüştür. Haliç Tersanesi'nde yaptırılan 100 tonluk yüzer vinç hizmete alınmış ve işletmenin ihtiyaç duyduğu muhtelif idame yatırımlar gerçekleştirilmiştir¹¹¹⁷.



Grafik 34: İzmir Liman İşletmesi'nin 1981-1983 Dönemindeki Ticari Eşya Yükleme-Boşaltma-Aktarma, Ambarlama Hizmeti ve Su Satışı Faaliyeti (Ton)

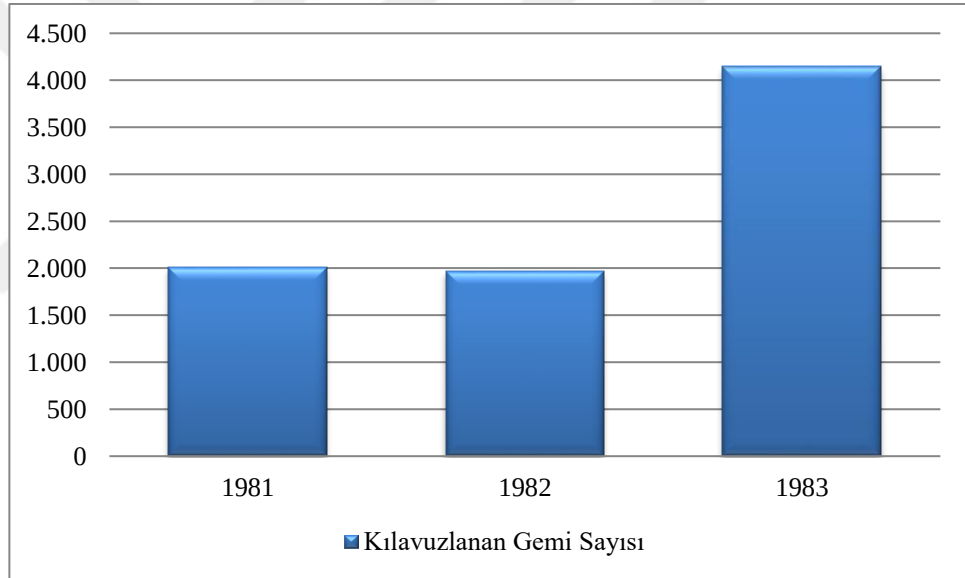
Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.84-85; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik**

¹¹¹⁶ T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu, s.201. Yani, Denizcilik Bankası TAO'nun işlettiğı limanlar modern limancılık teknolojisine uygun inşa edilmediğı için günün ihtiyaçlarına cevap verememiştir. Rihtım ve iskelelerde su derinlikleri ile yükleme-boşaltma işlerinde kullanılan araç-gereçler her türlü yolcu ve özel maksatlı yük gemilerine yeterli hizmet verecek nitelikte olamamıştır. Ayrıca gümrüğe terk edilmiş ya da terk edilmiş sayılan eşyalar açık ve kapalı ambarlama sahalarını lüzumsuz yere işgal etmekte ve dolayısıyla buralarda verimli bir işletmecilik yapılmasını zorlaştırmıştır. Bknz. TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.284.

¹¹¹⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1982, s.17-18.

Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı, s.83-84; TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.214.

İzmir Liman İşletmesi'nde kömürün de dâhil olduğu ticari eşya yükleme-boşaltma-aktarma, ambarlama hizmeti ve su satışının 1981-1983 dönemindeki durumunu Grafik 34 göstermektedir. Buna göre dönem içinde iş hacminin büyüklük sıralaması en çok ticari eşya, ikinci olarak ambarlama ve son olarak su satışı hizmeti olarak gerçekleşmiştir. Ticari eşyadaki faaliyetler 1982 yılında bir önceki yıla göre %10,7 oranında artmış ve 1983 yılında ise bir önceki yıla göre %3,1 oranında düşmüştür. Ambarlama ve su satışı hizmeti ise 1983 yılında dönem başına göre sırasıyla %18 ve %38 oranında artış göstermiştir.



Grafik 35: İzmir Liman İşletmesi'nin 1981-1983 Döneminde Kılavuzladığı Gemi Sayısı

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.85; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.84; TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.214.

İzmir Liman İşletmesi'nin 1981-1983 döneminde kılavuzladığı gemi sayısını Grafik 35 göstermektedir. Dönem içinde 1982 yılında kılavuzlanan gemi sayısı bir

önceki yıla göre çok az düşüş yaşarken, 1983 yılında bir önceki yıla göre %100'ü aşan bir yükselme kaydetmiştir.

İzmir Limanı İşletmesi 1983 yılında 1.567 metre rıhtım boyuna, -4 ile -10 metre arasında rıhtım derinliğine, 379 metre iskele boyuna, -4 ile -10,5 metre arasında iskele derinliğine, 133.557 metrekare açık ambar alanına ve 23.600 metrekare kapalı ambar alanına sahip olmuştur. İşletme, Limanların Rehabilitasyon Programı'na paralel olarak rıhtım vinci, mobil vinç, forklift, traktör ve treyler yönünden son yıllarda teçhiz edilmiştir. Ro-Ro gemileri için 72 metre boyunda inşa edilen rıhtımın 1986 yılında bitirilmesi planlanmıştır. Fakat konteyner gemilerine özgü bir rıhtıma henüz sahip olamamıştır¹¹¹⁸.

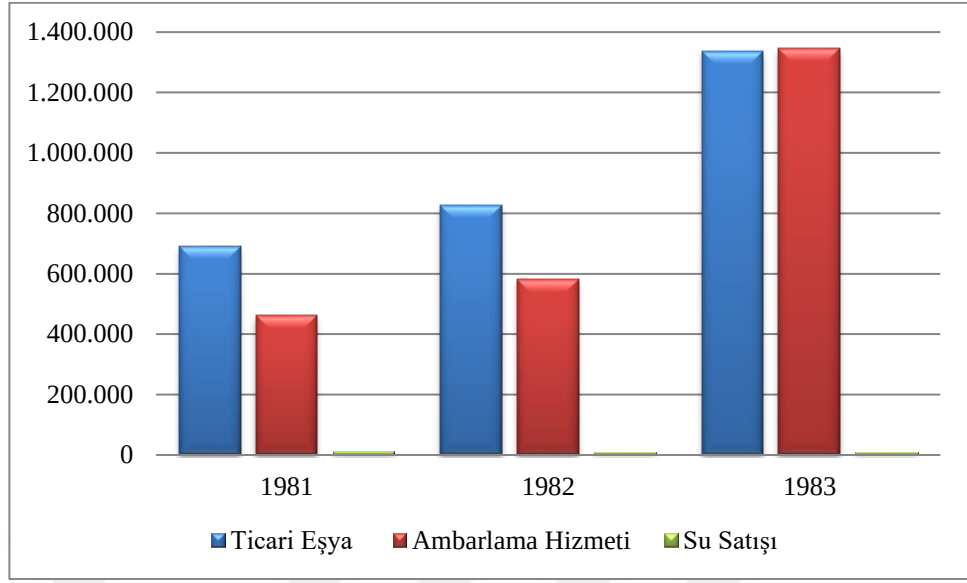
4.4.3. Trabzon Liman İşletmesi

Temel limancılık faaliyetleri piyasa ekonomisine geçiş süreci boyunca Trabzon Liman İşletmesi'nde yürütülmüştür. Hopa Limanı, bu dönemde hâlen işletmeye bağlı bir birimdir. Dolayısıyla kısa bir süreyi kapsayan bu dönemde yürütülen faaliyetler, iki limanda yürütülen faaliyetlerin toplamından oluşmuştur. Bu kısa süreçte işletmede çok fazla yenileme çalışmasının yapıldığı söylenemez. İşletme için 6 adet romorkörün mahalli idarelerdeki zirai donanım kurumlarından satın alınmış¹¹¹⁹ ve 3 adet pnömatik cihaz alınmış, dâhili ticaret ve transit ambarının çatısı onarılmıştır¹¹²⁰.

¹¹¹⁸ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.203-204.

¹¹¹⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1981 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 9 Aralık 1981, 2697. Toplantı, Karar Sayfa No: 23-24.

¹¹²⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.16.



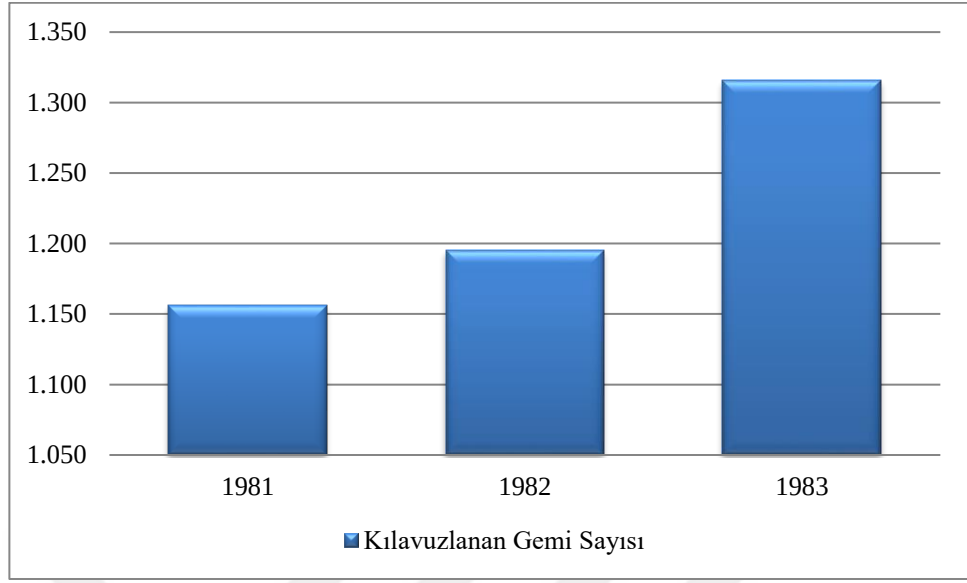
Grafik 36: Trabzon Liman İşletmesi'nin 1981-1983 Dönemindeki Ticari Eşya Yükleme-Boşaltma-Aktarma, Ambarlama Hizmeti ve Su Satışı Faaliyeti (Ton)

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.87-88; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.86-87; TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.214.

Trabzon Liman İşletmesi'nde kömürün de dâhil olduğu 1981-1983 dönemindeki ticari eşya yükleme-boşaltma-aktarma, ambarlama hizmeti ve su satışı faaliyetini Grafik 36 göstermektedir. Buna göre ticari eşya ve ambarlama hizmeti dönem içinde sürekli artmıştır. 1983 yılında ticari eşya grubu 1981 yılına göre %94, ambarlama hizmeti ise %192 oranında artmıştır. Bu sonuç İran'daki transit nakliyatın¹¹²¹, klinker, akaryakıt, bakır ve çimento yükleme hizmetlerinin artmasından kaynaklanmıştır¹¹²². Su satış faaliyeti 1982 yılında bir önceki yıla göre düşüş yaşamıştır. 1983 yılında ise bir önceki yıla göre sabit kalmıştır.

¹¹²¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.88.

¹¹²² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.87.



Grafik 37: Trabzon Liman İşletmesi'nin 1981-1983 Döneminde Kılavuzladığı Gemi Sayısı

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.87-88; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.86-87; TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.214.

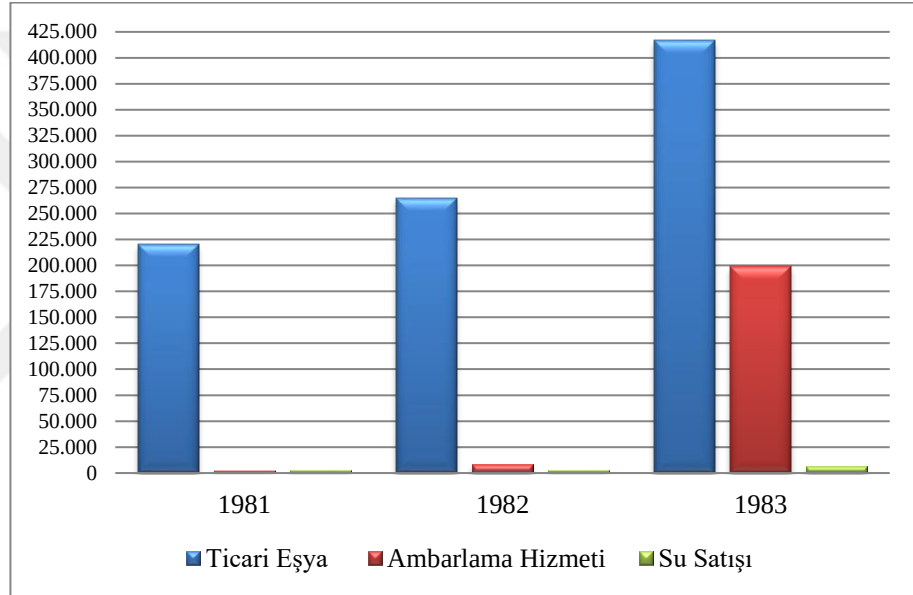
Trabzon Liman İşletmesi'nin 1981-1983 döneminde kılavuzladığı gemi sayısını Grafik 37 göstermektedir. Buna göre dönem içinde her yıl kılavuzlanan gemi sayısı artmış ve 1983 yılında bu artış 1981 yılına göre %14 oranında gerçekleşmiştir. Bu durumun da Grafik 62'de bahsedildiği gibi İran transit ticaretinin ve diğer ticari eşya trafiğinin artmasından kaynaklandığını söylemek mümkündür.

Trabzon Liman İşletmesi 1983 yılında 1.269 metre rıhtım boyuna, -4 ile -10 metre arasında rıhtım derinliğine, 120 metre iskele boyuna, -2,5 metre arasında iskele derinliğine, 158.165 metrekare açık ambar alanına ve 8.270 metrekare kapalı ambar alanına erişmiştir. İşletme, Dünya Bankası'ndan sağlanan kredi üzerinden yeterince mobil vinç, forklift, traktör ve traylere sahip olmuştur¹¹²³.

¹¹²³ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.203-204.

4.4.4. Giresun Liman İşletmesi

1970 yılından beri Denizcilik Bankası TAO bünyesinde müsatakil bir işletme olan Giresun Liman İşletmesi'nde limancılık faaliyetlerine piyasa ekonomisine geçiş sürecinde devam edilmiştir. Ordu İskelesi hâlen işletmeye bağlı bir şeflik olarak faaliyetlerini yürütmektedir. Dolayısıyla dönem içindeki bütün faaliyetler, hem işletmenin hem de Ordu İskelesi Şefliği'nin toplamından oluşmuştur. İşletme için bu dönemde yenileme çalışması olarak 2 adet forklift satın alınmış ve hizmet binası inşası bitirilmiştir¹¹²⁴.



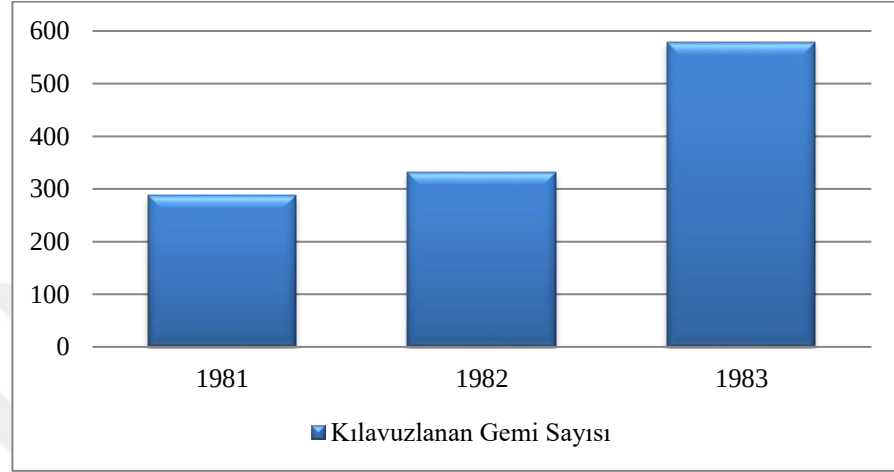
Grafik 38: Giresun Liman İşletmesi'nin 1981-1983 Dönemindeki Ticari Eşya Yükleme-Boşaltma-Aktarma, Ambarlama Hizmeti ve Su Satışı Faaliyeti (Ton)

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.90-91; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.90; TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.214/A.

Giresun Liman İşletmesi'nin 1981-1983 dönemindeki ticari eşya yükleme-boşaltma-aktarma, ambarlama hizmeti ve su satışı faaliyetini Grafik 38 göstermektedir. Buna göre su satışı faaliyeti 1982 yılında bir önceki yıla göre azalırken 1983 yılında bir

¹¹²⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.16.

önceki yıla göre artmıştır. Ticari eşya ve ambarlama hizmeti dönem boyunca sürekli artmıştır. 1983 yılında ticari eşya grubu 1981 yılına göre %89, ambarlama hizmeti ise %8.854 oranında artmıştır. Bu durum Grafik 63'ten görüleceği gibi kılavuzlanan gemi sayısının da paralel artmasından kaynaklandığını söylemek mümkündür.



Grafik 39: Giresun Liman İşletmesi'nin 1981-1983 Döneminde Kılavuzladığı Gemi Sayısı

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.90-91; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.90; TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.214/A.

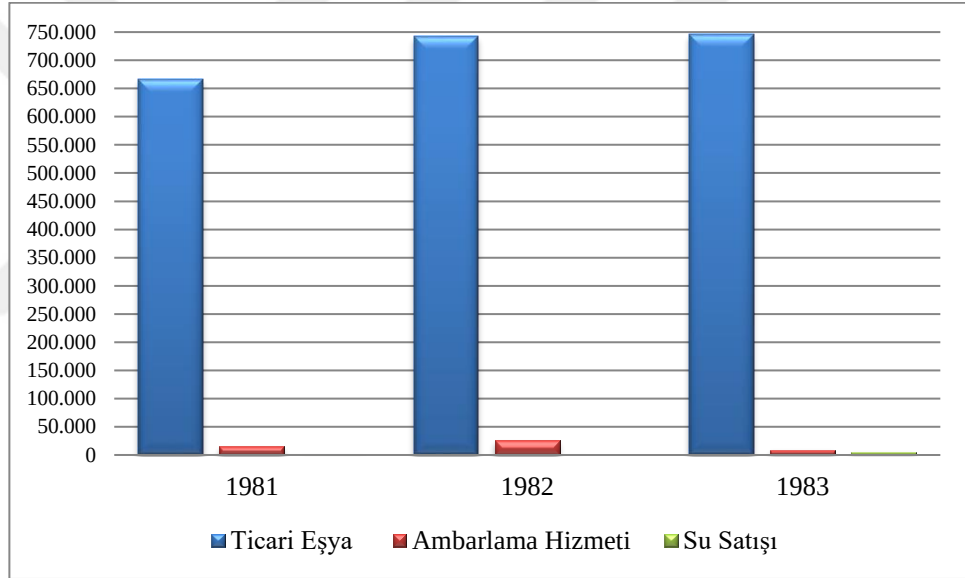
Giresun Liman İşletmesi'nin 1981-1983 döneminde kılavuzladığı gemi sayısını Grafik 39 göstermektedir. Buna göre dönem içinde kılavuzlanan gemi sayısı her yıl bir önceki yıla göre artmıştır. 1983 yılında kılavuzlanan gemi sayısı 1981 yılına göre %102 oranında daha fazla olmuştur. Kılavuzlanan gemi sayısındaki bu artış, Grafik 62'de ticari eşya ve ambarlama hizmetlerinin dönem boyunca artması ile beraber yorumlandığında dönem boyunca işletmedeki iş hacminin arttığı söylenebilir.

1983 yılında Giresun Limanı 1.022 metre rıhtım boyuna, -1 ile -10 metre arasında rıhtım derinliğine, 260 metre iskele boyuna, -10 metre arasında iskele

derinliğine, 61.439 metrekare açık ambar alanına ve 2.325 metrekare kapalı ambar alanına sahip olmuştur¹¹²⁵.

4.4.5. Antalya Liman İşletmesi

1978 yılının beri Denizcilik Bankası TAO çatısı altında müsatkil bir işletme olan Antalya Liman İşletmesi'nde limancılık faaliyetleri kesintisiz bir şekilde yürütülmüştür. 1982 yılında Alanya ve Finike iskeleleri de işletmenin bünyesine dâhil edilmiştir¹¹²⁶. Piyasa ekonomisine geçiş sürecinde işletme için 4 adet romorkör mahalli idarelerdeki zirai donanım kurumlarından satın alınmıştır¹¹²⁷. Bunun dışında işletmede herhangi bir yenileme çalışması yapılmamıştır.



Grafik 40: Antalya Liman İşletmesi'nin 1981-1983 Dönemindeki Ticari Eşya Yükleme-Boşaltma, Ambarlama Hizmeti ve Su Satışı Faaliyeti (Ton)

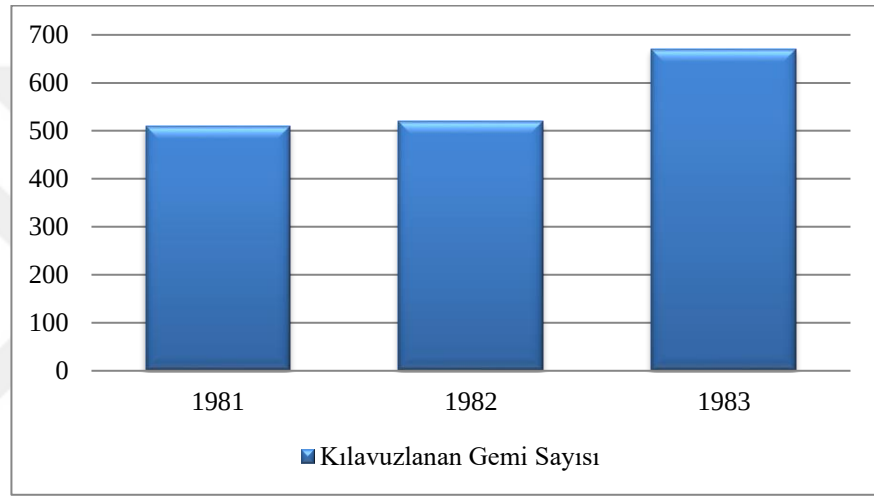
Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.94-95; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.93-94; TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.214/A.

¹¹²⁵ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.203.

¹¹²⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.92.

¹¹²⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1981 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 9 Aralık 1981, 2697. Toplantı, Karar Sayfa No: 23-24.

Antalya Liman İşletmesi'nde kömürün de dâhil olduğu 1981-1983 dönemindeki ticari eşya yükleme-boşaltma, ambarlama hizmeti ve su satışı faaliyetini Grafik 40 göstermektedir. Ticari eşya grubu dönem içinde sürekli artmış ve 1983 yılında 1981 yılına göre %12 oranında artış kaydetmiştir. Ambarlama ve su satışı hizmetinde küçük bir dalgalanma yaşanmıştır. 1982 yılında hem ticari eşya hem de ambarlama hizmetlerindeki yükseliş, limandaki iş hacminin artmasından ve özellikle transit olarak nakledilen kereste ile çubuk demirlerin ambarlanmasından kaynaklanmıştır¹¹²⁸.



Grafik 41: Antalya Liman İşletmesi'nin 1981-1983 Döneminde Kılavuzladığı Gemi Sayısı

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.94-95; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.93-94; TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.214/A.

Antalya Liman İşletmesi'nin 1981-1983 döneminde kılavuzladığı gemi sayısını Grafik 41 göstermektedir. Dönem içinde kılavuzlanan gemi sayısı her yıl artış göstermiştir. 1983 yılında kılavuzlanan gemi sayısı 1981 yılına göre %32 oranında artmıştır. Bu sebeple işletmenin iş bu dönemde iş hacminin arttığını söylemek mümkündür.

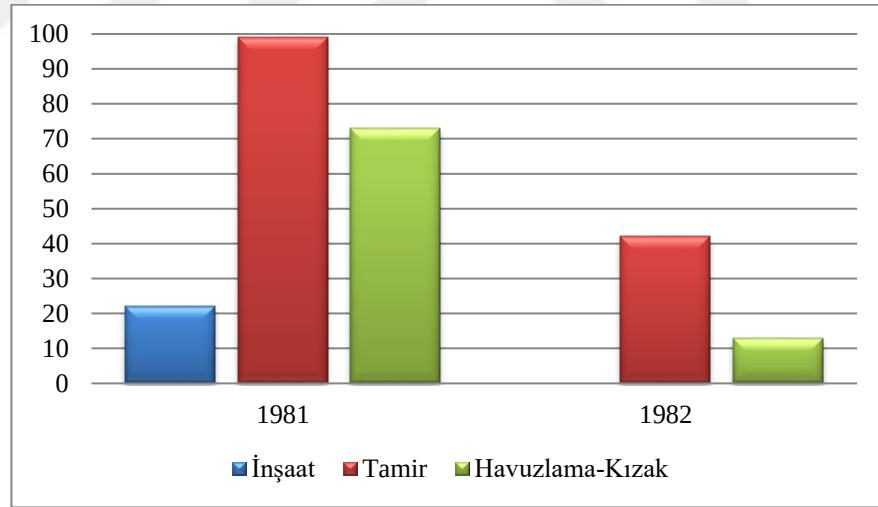
¹¹²⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.94.

Antalya Liman İşletmesi 1983 yılında 1.900 metre rıhtım boyuna, -4 ile -10 metre arasında rıhtım derinliğine, 328 metre iskele boyuna, -4,5 ile -6 metre arasında iskele derinliğine, 202.000 metrekare açık ambar alanına ve 3.000 metrekare kapalı ambar alanına sahiptir¹¹²⁹.

4.5. Tersanecilik Faaliyetleri

Piyasa ekonomisine geçiş sürecinde Denizcilik Bankası TAO'ya bağlı İstanbul'da Haliç, Camialtı, İstinye, Pendik Tersanesi ve İzmir'de Alaybey Tersanesi olmak üzere toplam beş adet tersane faaliyet göstermiştir¹¹³⁰. Kısa bir dönemi kapsayan süreçte bütün tersanelerde temel tersanecilik faaliyetlerine devam edilmiştir.

*Haliç Tersanesi'*nde bu kısa dönem içinde çok fazla yenileme faaliyeti gerçekleştirilmemiştir. Yapılan yenileme faaliyeti, inşaiye atölyesinin bina zemini ve tesisatları ile ahşabiye atölyesinin yenilenmesi işinin bitirilmesi olmuştur¹¹³¹. Ayrıca tersanenin ihtiyaç duyduğu idame yatırımları yapılmıştır.



Grafik 42: 1981-1982 Yıllarında Haliç Tersanesi'ndeki İnşaat, Tamir ve Havuzlama Sayısı

¹¹²⁹ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, *Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu*, s.203.

¹¹³⁰ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, *Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu*, s.217.

¹¹³¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, *Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı*, s.14.

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.98-99; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.97-98.

1981-1982 yıllarında Haliç Tersanesi'ndeki inşaat, tamir ve havuzlama sayısını Grafik 42 göstermektedir. Veriler, sadece Denizcilik Bankası TAO işletmeleri için yapılan faaliyetleri kapsamaktadır. Grafiğe göre 1982 yılında inşaat faaliyeti olmamıştır. Tersanede sırasıyla en fazla tamir, ikinci olarak havuzlama-kızak ve son olarak da inşaat faaliyeti gerçekleşmiştir. Tamir ve havuzlama-kızak faaliyeti 1982 yılında düşmüştür. Tersanede belirli inşaat faaliyetleri; 1981 yılında İstanbul Şehir Hatları İşletmesi adına inşa edilen Mustafa Aydoğdu ve Aydın Güler isimli gemilerle aynı işletmeye ait Sütlüce ve Halıcıoğlu motorbotları, İzmir Liman İşletmesi için inşa edilen 1 adet 100 tonluk yüzer vinç olmuştur¹¹³². Tersanede çeşitli imalat işleri dönem içinde devam etmiştir.

Haliç Tersanesi, 1982 yılında Haliç sahilinde (Azapkapı) 75.000 metrekarelik bir sahada bulunan ve 3 adet kuru havuza, biri 100 metre boyunda 6.000 DWT'e kadar diğeri 80 metre boyunda ve 3.000 DWT'lik sac tekne inşa edebilecek büyüklükte iki inşaat kızağına, 25 ton kaldırma gücünde 11 adet ray üzerinde yürüyen atölye kreynlerine ve ayrıca 125 ton kaldırma kapasitesine sahip yüzer kreyn sahiptir¹¹³³. Tersane 1983 yılı itibariyle yılda 3.000 ton çelik sac ve profil işleyebilecek durumda olup orta tonajlı yolcu gemileriyle araba vapularının inşasına yeterli olabilecek kapasitededir¹¹³⁴.

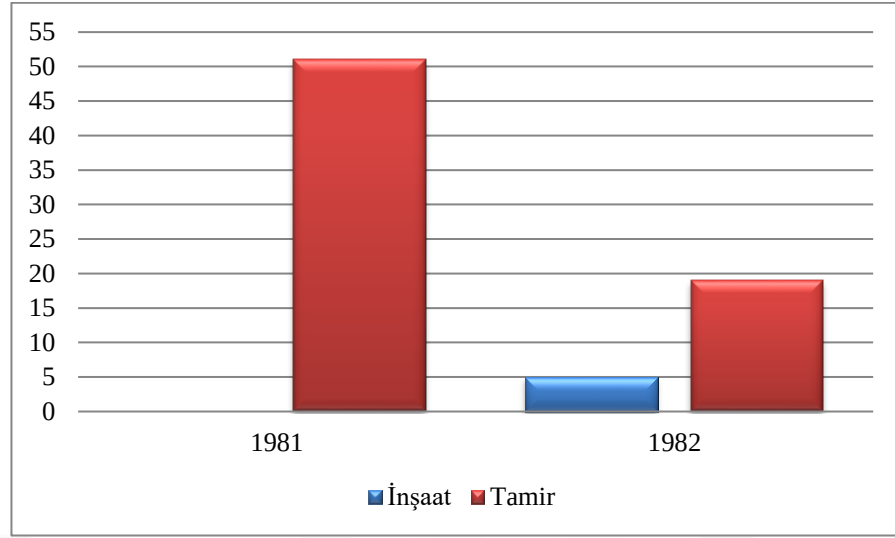
Camialtı Tersanesi'nde havuzlama-kızak faaliyeti dışında diğer tersanecilik faaliyetleri yürütülmüştür. Bu dönemde tersane için herhangi bir yenileme faaliyeti gerçekleştirilmemiştir. Sadece tersanenin ihtiyaç duyduğu idame yatırımlar yapılmış¹¹³⁵ ve tersanede çeşitli imalat işlerine devam edilmiştir.

¹¹³² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.97.

¹¹³³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.96.

¹¹³⁴ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.217-219.

¹¹³⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.13.



Grafik 43: 1981-1982 Döneminde Camialtı Tersanesi’ndeki İnşaat ve Tamir Sayısı

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.103; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.102.

1981-1982 yıllarında Camialtı Tersanesi’ndeki inşaat ve havuzlama sayısını Grafik 43 göstermektedir. Veriler, sadece Denizcilik Bankası TAO işletmeleri için yapılan faaliyetleri kapsamaktadır. Havuzlama-kızak faaliyeti hiç olmazken ve inşaat faaliyeti de sadece 1982 yılında gerçekleşmiştir. Grafiğe göre tamir işleri, inşaat işlerinden daha fazla gerçekleşmiş ama 1982 yılında düşüş göstermiştir. Tersanenin yaptığı belirli inşaat faaliyeti 1982 yılında İstanbul Liman İşletmesi için inşa edilen 125 DWT’lik 4 adet şat olmuştur¹¹³⁶. Tersanede çeşitli imalat işleri devam etmiştir.

Camialtı Tersanesi, 1982 yılında Haliç sahilinde Kasımpaşa ile Taşkızak arasında 72.000 metrekarelik sahayı işgal etmiştir¹¹³⁷. Tersane, 1983 yılı itibariyle 20.000 DWT’e kadar yük ve yolcu gemileri ile feribotları inşa etme¹¹³⁸, yılda 6.000 ton çelik sac ve profil işleme kapasitesine sahiptir¹¹³⁹.

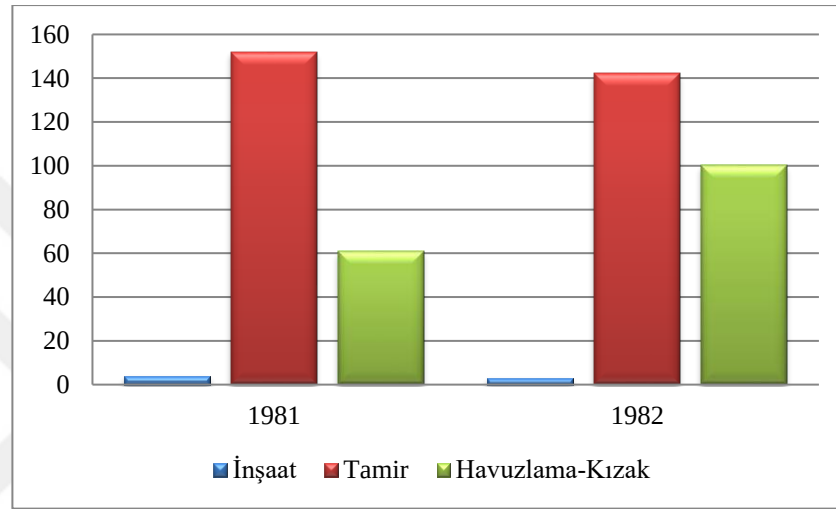
¹¹³⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.101.

¹¹³⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.101.

¹¹³⁸ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.217-218.

¹¹³⁹ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.219.

İstinye Tersanesi'nde temel tersanecilik faaliyetleri sürdürülmüştür. Dönem içinde tersanede birçok yenileme yapılmıştır. Havuz inşaatında ikinci parçanın merkez tank inşaatı bitirilmiş¹¹⁴⁰, ek ponton inşaatının bütün tankları inşa edilerek güverte sacları kaplanmış, tersanede ki duba kısımlarının tamamı bitirilmiş¹¹⁴¹, taşıt alımın yapılmış ve tersanenin ihtiyacı olan idame yatırımları gerçekleştirilmiştir¹¹⁴². Tersanede ayrıca çeşitli imalat işlerine devam edilmiştir.



Grafik 44: 1981-1982 Yıllarında İstinye Tersanesi'ndeki İnşaat, Tamir ve Havuzlama Sayısı

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.108-109; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.107-108.

1981-1982 yıllarında İstinye Tersanesi'ndeki inşaat, tamir ve havuzlama sayısını Grafik 44 göstermektedir. Veriler, sadece Denizcilik Bankası TAO işletmeleri için yapılan faaliyetleri kapsamaktadır. Her iki yılda da sırasıyla en çok tamir, ikinci olarak havuzlama-kızak ve son olarak inşaat işleri gerçekleşmiştir. 1982 yılında inşaat ve tamir faaliyetleri düşüş gösterirken havuzlama-kızak faaliyeti artmıştır. Tersanede gerçekleştirilen belirli inşaat işi, Haliç Tersanesi inşaat programına alınan 1.500 kişilik

¹¹⁴⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.10.

¹¹⁴¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.8.

¹¹⁴² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.13.

Aydın Güler isimli yolcu gemisi 1981 yılında İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'ne teslim edilmesi olmuştur¹¹⁴³.

İstinye Tersanesi 1982 yılında 26.214 metrekarelik bir saha üzerinde biri 7.500 ton diğerleri 5.000 ve 12.500 ton kaldırma kapasiteli 3 adet yüzer havuza sahip olup bu havuzlarda yılda 600.000 gross ton tutarında ortalama 260 geminin havuzlama işleri yapılabilir durumda olmuştur. Bunun yanında yılda 2.500 DWT'ye kadar koster, römorkör ve şehir hattı gemisi gibi deniz araçları inşa edebilecek 80 metre boyunda bir inşaat kızağına sahip olup¹¹⁴⁴ yılda 2.300 ton çelik sac ve profil işleyebilecek kapasitededir. Tersane küçük tonajlı yolcu gemileri, liman hizmeti gören araçlar, römorkör, palamar ve kılavuz motorları gibi küçük ebatlı araçların inşası için uygun kapasitede olmuştur¹¹⁴⁵.

Alaybey Tersanesi'nde piyasa ekonomisine geçiş süreci boyunca temel tersanecilik faaliyetleri sürdürülmüştür. Tersanede Körfez Hattı gemilerinin tamirlerinin yanında deniz vasıtası inşaatları da gerçekleştirilmiştir. Dönem içinde tersanenin makine motor atölyesi, gemi tekne atölyesi, sosyal bina inşaatı, idari ve müdüriyet binası inşaatı bitirilmiştir¹¹⁴⁶. Tersanenin ihtiyaç duyduğu idame yatırımları gerçekleştirilmiş¹¹⁴⁷ ve tersanede çeşitli imalat işlerine devam edilmiştir.

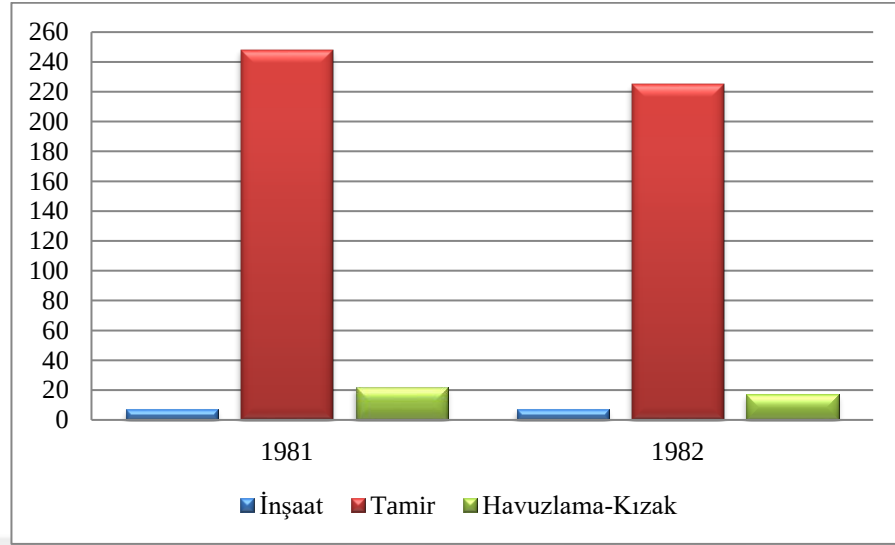
¹¹⁴³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.107.

¹¹⁴⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.106.

¹¹⁴⁵ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.217-219.

¹¹⁴⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.9.

¹¹⁴⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.13.



Grafik 45: 1981-1982 Yıllarında Alaybey Tersanesi’ndeki İnşaat, Tamir ve Havuzlama Sayısı

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.113; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.112.

1981-1982 yıllarında Alaybey Tersanesi’ndeki inşaat, tamir ve havuzlama sayısını Grafik 45 göstermektedir. Veriler, sadece Denizcilik Bankası TAO işletmeleri için yapılan faaliyetleri kapsamaktadır. Buna göre her iki yılda da en çok gerçekleştirilen faaliyet tamir işleridir. İkinci sırada havuzlama-kızak ve son olarak inşaat faaliyetleri gerçekleşmiştir. 1982 yılında inşaat faaliyeti sabit kalırken tamir ve havuzlama-kızak faaliyeti düşüş kaydetmiştir.

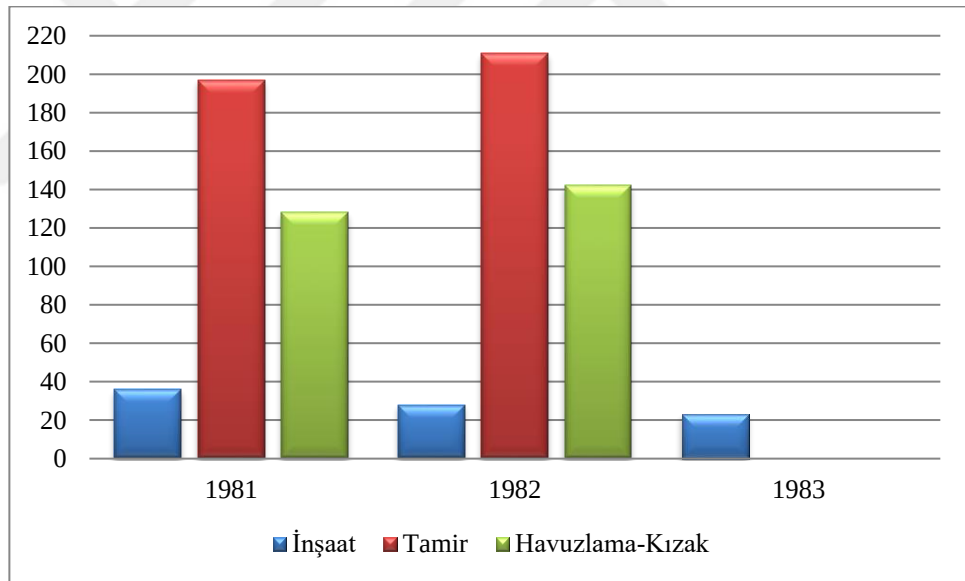
Alaybey Tersanesi Denizcilik Bankası TAO’ya bağlı olup İstanbul dışında bulunan tek tersane olmuştur. 1983 yılı itibariyle tersanenin yılda işleyebileceği çelik sac ve profil kapasitesi 1.000 tondur¹¹⁴⁸.

Pendik Tersanesi’nde temel tersanecilik faaliyetleri kısmen yürütülmüştür. Pendik-Kaynarca sahilinde 946.774 metrekarelik arazide kurulu olan tersane 1982 yılında kısmen üretime açılmıştır. Tersanede 163 parça veya grup makine, teçhizat,

¹¹⁴⁸ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.219.

tezgah ve taşıt hizmete alınmıştır¹¹⁴⁹. Alaybey Tersanesi için 3 adet jip kreyn imalatı yapılmış, D.B. Deniz Nakliyatı TAŞ'ın siparişi olan 5.500 DWT'lik Kilis gemisinin inşa işleri sürdürülmüş, özel sektöre ait 2 adet 7.200 DWT'lik yük gemisinin inşasına başlanmıştır. İnşa hâlindeki 2 adet römorkörün işleri devam edilmiştir. Tersanede, Tuzla tersanelerine 750 ton çelik sac ve profilin eğim ve kesimi gerçekleştirilmiştir. Tersanenin motor bölümünde Polonyalı montörlerin gözetiminde dizel motor ve jeneratör imalatı sürdürülmüştür. Tersanede, Denizcilik Bankası TAO'ya bağlı işletmelerin ihtiyacı için 272 ton boya imali yapılmıştır. Artan boya miktarı piyasaya satılmıştır¹¹⁵⁰.

1983 yılında Pendik Tersanesi yılda 16.000 ton çelik sac ve profil işleyebilecek kapasiteye kavuşmuştur¹¹⁵¹. Ayrıca 60.000 DWT'e kadar muhtelif tipteki gemilerin inşa, donatım, bakım ve onarım işlerinin yapılması için yeterli donanımda olmuştur¹¹⁵².



Grafik 46: 1981-1983 Döneminde Denizcilik Bankası TAO Haricine Yapılan Toplam İnşaat, Tamir ve Havuzlama Sayısı

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.98-113; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik**

¹¹⁴⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.7.

¹¹⁵⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.116.

¹¹⁵¹ T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.219.

¹¹⁵² T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.217-218.

Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı, s.97-112; TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.225.

1981-1983 döneminde Denizcilik Bankası TAO haricine yapılan toplam inşaat, tamir ve havuzlama sayısını Grafik 46 göstermektedir. 1983 yılındaki tamir ve havuzlama-kızak faaliyetine yönelik veri yoktur. Grafiğe göre tamir ve havuzlama-kızak faaliyeti 1982 yılında artmıştır. İnşaat faaliyeti de dönem içinde yıldan yıla düşüş kaydetmiştir. Harice yapılan inşaat işlerinin bir kısmına yönelik detaylar ilgili yılların faaliyet raporlarında verilmiştir. Camialtı Tersanesi'nde D.B. Deniz Nakiyatı T.A.Ş. içinde inşa edilen Bitlis isimli 18.000 DWT'lik cevher gemisi 1981 yılında¹¹⁵³, yine aynı tersanede ve aynı kurum için inşa edilen 18.000 DWT'lik Burdur isimli cevher gemisi 1982 yılında¹¹⁵⁴, 4 adeti Ulaştırma Bakanlığı adına, 18 adeti T.C.D.D. adına ve 1 adeti de Denizcilik Bankası TAŞ adına inşa edilen deniz araçları 1983 yılında teslim edilmiştir¹¹⁵⁵.

Denizcilik Bankası TAO'nun bünyesinde 1983 yılı itibariyle 5 adet tersane olmuştur. Tersanelerde yürütülen inşaat işlerinde bazen aksaklıklar olmuş, zamanında başlanamamış ve gecikmeler yaşanmıştır¹¹⁵⁶. Bunun sebepleri; gemi tiplerinin çok çeşitli nitelik, tonaj ve boyutlarda olmasından dolayı yapımlarının değişik olması ve gerekli ithal malzemelerinin temin süresinin kesin olarak belirlenememesi¹¹⁵⁷, proje ve şartnamelerin tam olarak hazırlanamaması, standart ve keşif esaslarının kesin olarak belirlenmemiş olması gibi nedenlerden kaynaklanmıştır. Tersanelerde işler programlandığı gibi yürümediğinden iş temininde güçlüklerle ve boş işçiliğin doğmasına yol açmıştır¹¹⁵⁸. Buna rağmen fazla mesai durumları ortaya çıkmıştır. Bu durum, büyük ölçüde koordinasyon eksikliklerinden dolayı olmuştur. Tersanelerde pazarlama

¹¹⁵³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.102.

¹¹⁵⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.101.

¹¹⁵⁵ Burada deniz araçlarının cinsine yönelik bilgi verilmemiştir. 1983 yılında 3 adet deniz aracı da Denizcilik Bankası TAO'ya bağlı işletmeler için inşa edilmiştir. Ancak hangi tersanelerde bu inşa faaliyetinin gerçekleştiği belirtilmemiştir. Ayrıca 1983 yılında Denizcilik Bankası TAO'ya bağlı tersanelerde toplamda 685 adet tamir ve 293 adet havuzlama-kızak faaliyeti yürütülmüştür. Fakat kaç tanesinin Denizcilik Bankası TAO'ya bağlı işletmelere, kaç tanesinin harice yapıldığı yönünde bir bilgi verilmemiştir. Bknz. TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.224-225.

¹¹⁵⁶ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.226.

¹¹⁵⁷ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.217.

¹¹⁵⁸ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.226.

çalışması yapılmamış ve özel sektörden iş alınması ancak özel sektörün başvurusuyla gerçekleşmiştir. Hem bu nedenden hem de işçilik maliyetlerinin yüksek olması nedeninden dolayı tersanelerin kurum dışından iş alması düşük düzeyde kalmıştır¹¹⁵⁹.

4.6. Denizde Güvenlik Hizmetleri

4.6.1. Kıyı Emniyeti İşletmesi

Piyasa ekonomisine geçiş süreci boyunca Kıyı Emniyeti İşletmesi'nde önemli faaliyet ve yenileme çalışmaları yürütülmüştür. 1981 yılında 4 adet fener hizmete girmiştir¹¹⁶⁰. 1982 yılında Karadeniz Ereğli'sinden doğu mendirek, İstanbul Boğazı Beykoz İncirköy işaret şamandırası, Rumeli Feneri balıkçı barınağı (A ve B) fenerleri, Dikili mendirek feneri, Bodrum Dikilitaş ışıklı şamandırası olmak üzere 6 fener ile Bodrum Makbiye Kayalığı'na bir alamet konularak faaliyete geçirilmiştir. İstanbul Boğazı'nda sağ seyir düzeninin uygulanması nedeniyle Salıpazarı, Baltalimanı, Beykoz, İncirköy, Beykoz Selviburnu ve Anadolu Hisarı ışıklı şamandırası tesis edilerek faaliyete geçirilmiştir. İstanbul Boğazı'nda mevcut Dikilikaya, Büyükada, Paşabahçe, İstinye fenerleri ıslah edilerek görüş mesafeleri arttırılmış ve Çengelköy fenerinin yeri değiştirilerek faaliyete geçmesi sağlanmıştır¹¹⁶¹.

Kıyı Emniyeti İşletmesi'nin 1982 yılında Karadeniz Boğazı'nın Anadolu yakasında Yön Burnu mevkiinden Şile'ye ve Rumeli yakasında Atlama mevkisinden Terkos Gölü kuzeyindeki Darboğaz mevkiine kadar uzanan sahilde 7'si Anadolu 8'i Rumeli bölgesinde ve 2'si de Kefken Adası'nda olmak üzere 17 tahlisiye istasyonu, Cebeci'de 1 adet sahil roket ve Kefken Adası'nda da motor ve roket istasyonları bulunmaktadır. İstasyonlar arası haberleşmeyi sağlamak amacıyla tahlisiye istasyonları telsiz-telefonla donatılmış durumdadır¹¹⁶². 1983 yılı itibariyle de 323 adet çeşitli tipte

¹¹⁵⁹ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.230.

¹¹⁶⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s.117.

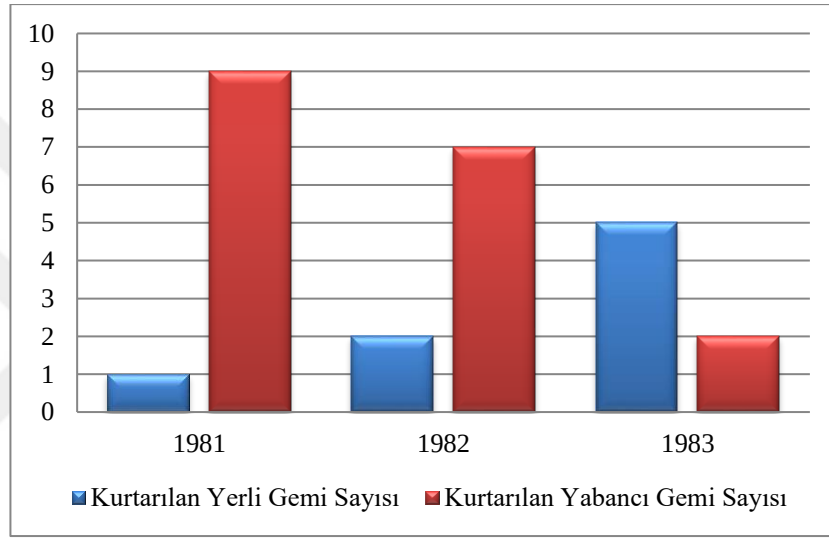
¹¹⁶¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.120.

¹¹⁶² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.120.

fener, 14 adet sis düdüğü, Kefken Adası, Rumeli Feneri civarı ve Finike Limanı civarında olmak üzere 3 adet radyofara sahip olmuştur¹¹⁶³.

4.6.2. Gemi Kurtarma İşletmesi

Gemi Kurtarma İşletmesi'nde Denizcilik Bankası TAO'nun kuruluş kanunuyla belirlenen sahada tanımlanan görevler piyasa ekonomisine geçiş sürecinde de yürütülmüştür. Bu dönemde işletmede herhangi bir yenileme faaliyeti yapılmamıştır.



Grafik 47: 1981-1983 Döneminde Gemi Kurtarma İşletmesi'nin Kurtardığı Yerli ve Yabancı Gemi Sayısı

Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1982, s.119; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1983, s.123; T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.245.

1981-1983 döneminde gemi kurtarma işletmesi'nin kurtardığı yerli ve yabancı gemi sayısını Grafik 47 göstermektedir. Yerli gemiler, Denizcilik Bankası TAO ve Türkiye bayrağı altında olan armatör gemilerini kapsamaktadır. Grafiğe göre yıllar itibariyle kurtarılan yabancı gemi sayısı düşerken yerli gemi sayısı artmıştır.

¹¹⁶³ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.236-237.

Gemi Kurtarma İşletmesi'nin 1983 yılında itibariyle filosunda İmroz II, Alemdar II, Söndüren I isimli gemilerle bir tane dalgıç motoru olmuştur. Filonun yaş ortalaması 24,7 yıl olup yaşlı kalmıştır. İşletmenin filosundaki gemiler günün koşullarına uygun teknik teçhizattan yoksun ve çekme kuvvetleri hızla büyüyen gemi tonajları karşısında yetersiz kalmıştır¹¹⁶⁴.

4.7. Personel Politikası

Denizcilik Bankası TAO'da çalışan memur ve hizmetlilerden oluşan kara personeli, zabitan ve tayfalardan oluşan gemi adamları ve son olarak işçi ve geçici personelden oluşan işçi grubu olmak üzere üç grup personelin istihdamına piyasa ekonomisine geçiş süreci boyunca devam edilmiştir. Kurumda çalışan personellerin ücreti planlı dönemde olduğu gibi toplu iş sözleşmeleriyle belirlenmiş¹¹⁶⁵, tedavi gören kurum personelinin yurt dışından getirilen ilaç masrafları karşılanmış¹¹⁶⁶ ve kurumun nitelikli personel ihtiyacını karşılamak amacıyla okul bittikten sonra kurumda zorunlu hizmette bulunmak kaydıyla kurumun faaliyet alanlarıyla ilgili burslu öğrenci okutulmasına devam edilmiştir. Bu dönemde Kadıköy Mühendislik Yüksekokulu, İstanbul Devlet Mimarlık-Mühendislik Akademisi Yıldız ve İstanbul Teknik Üniversitesi olmak üzere 10 tane öğrenci burslu okutulmuştur¹¹⁶⁷. Nitelikli personel ihtiyacının karşılanması için burslu öğrenci okutulmasının yanında mevcut personelin niteliklerini arttırmak için her kademedeki personelin, kurumun ihtiyaç duyduğu alanlarda düzenlenen yurtiçi ve yurt dışı kurslara ve eğitimlere katılımı bu dönemde de sağlanmıştır.

Denizcilik Bankası TAO'nun piyasa ekonomisine geçiş sürecinde istihdama yönelik izlediği personel politikası önceki dönemlerden farklı olmuştur. 12 Eylül 1980 tarihinden sonra yeni açılan iş yerlerinde kadro ihtiyaçları kesin zorunluluk olmadıkça öteki birimlerde ihtiyaç duyulmayan kadroların aktarılması yoluyla karşılanmış,

¹¹⁶⁴ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.245.

¹¹⁶⁵ TBMM Arşivi, T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu**, s.16.

¹¹⁶⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1981 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 7 Ocak 1981, 2645. Toplantı, Karar Sayfa No: 7.

¹¹⁶⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı**, s. 29 ve TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s. 27.

gereksiz yere bekleyen boş kadroların kaldırılması yoluna gidilmiştir. İstifa, emeklilik, askerlik ve ölüm gibi nedenlerden dolayı ortaya çıkan personel ihtiyaçları ise kurum içi nakillerle giderilerek dışarıdan personel alınmamıştır¹¹⁶⁸. Bunun yanında emekliliğe hak kazanan personellerin emekli edilmesine karar verilmiştir¹¹⁶⁹.

4.8. Teknoloji Kullanımı ve Tercihi

Denizcilik Bankası TAO'da daha önceki dönemlerde olduğu gibi üretilen hizmetlerde kalitenin artması için olanaklar ölçüsünde iyi teknolojilerden yararlanmak için çaba harcanmıştır. Piyasa ekonomisine geçiş sürecinde Almanya'da Hamburg şehrindeki Blohm und Voss Tersanesi ile yeni gemi inşaatı, petrol platformları, M1000 tipi gemi ikamet mahalleri, stülchen tipi ağır bumba, kampnagel kreyn ve vinçleri, müşavirlik, kaynak ve ısıtma sistemleri, spiral borular kaynak makineleri, kazanlar, buhar tirbünleri, cihazlar ve teçhizatlarla ilişkin iş birliği için memorandum imzalanmıştır¹¹⁷⁰. Söz konusu tersane ile ilişkiler ilerlemiş ve tersane ile yapılacak müzakereler için Denizcilik Bankası TAO bir heyet belirlemiştir¹¹⁷¹.

Piyasa ekonomisine geçiş sürecinde Denizcilik Bankası TAO'nun ürettiği hizmetler için ihtiyaç duyduğu teknolojiler ağırlıklı olarak iç piyasadan satın alınmıştır. Bu bağlamda flençleme tezgahı¹¹⁷², dizel motor¹¹⁷³, otomatik telefon santrali¹¹⁷⁴, giyotin makas¹¹⁷⁵, valf ve sıhhi tesisat malzemesi¹¹⁷⁶, forklift¹¹⁷⁷, dizel akuple tulumba¹¹⁷⁸,

¹¹⁶⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı**, s.22-23.

¹¹⁶⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1981 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 6 Mayıs 1981, 2664. Toplantı, Karar Sayfa No: 11.

¹¹⁷⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1983 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 29 Haziran 1983, 2785. Toplantı, Karar Sayfa No: 33.

¹¹⁷¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1983 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 3 Ağustos 1983, 2790. Toplantı, Karar Sayfa No: 26-27.

¹¹⁷² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1981 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 25 Mart 1981, 2658. Toplantı, Karar Sayfa No: 2-3.

¹¹⁷³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1981 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 6 Mayıs 1981, 2664. Toplantı, Karar Sayfa No: 18-19.

¹¹⁷⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1981 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 9 Aralık 1981, 2697. Toplantı, Karar Sayfa No: 7.

¹¹⁷⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1981 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 9 Aralık 1981, 2697. Toplantı, Karar Sayfa No: 9.

¹¹⁷⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1982 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 10 Ağustos 1982, 2738. Toplantı, Karar Sayfa No: 2.

¹¹⁷⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1982 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 17 Ağustos 1982, 2739. Toplantı, Karar Sayfa No: 12-13.

¹¹⁷⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1982 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 6 Ekim 1982, 2745. Toplantı, Karar Sayfa No: 4.

valf¹¹⁷⁹, kantar¹¹⁸⁰, zincir¹¹⁸¹, transformatör¹¹⁸², soğutma odası tesisi, ısıtma, havalandırma, klima tesisi¹¹⁸³, boya hammaddesi¹¹⁸⁴, valf ve boru teçhizatı¹¹⁸⁵, can filikası¹¹⁸⁶, fan¹¹⁸⁷ ve buhar kazanı¹¹⁸⁸ iç piyasadan temin edilmiştir. Dış piyasadan kauçuk borda ve bodoslama usturmaçlar İsveç'ten¹¹⁸⁹, bot ana makineleri Danimarka'dan¹¹⁹⁰, flençli hidrolik şaft kaplini Norveç'ten¹¹⁹¹, uzaktan kumanda sistemi Norveç'ten¹¹⁹², elektro-hidrolik soğuk boru bükme makinası İtalya'dan¹¹⁹³, yanmaz paneller, klas kapılar ve çarpmalı kapılar Norveç'ten¹¹⁹⁴, telsizler Danimarka'dan ve Batı Almanya'dan, radar cihazı ABD'den, yön bulucu ve cayro pusula İngiltere'den, oto pilot cihazı Norveç'ten¹¹⁹⁵, freze tezgahı Polonya'dan¹¹⁹⁶, kreyn Portekiz'den¹¹⁹⁷ satın alınmıştır.

¹¹⁷⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1982 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 13 Ekim 1982, 2746. Toplantı, Karar Sayfa No: 17-18.

¹¹⁸⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1982 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 21 Ekim 1982, 2747. Toplantı, Karar Sayfa No: 11.

¹¹⁸¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1982 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 15 Aralık 1982, 2756. Toplantı, Karar Sayfa No: 20.

¹¹⁸² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1983 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 26 Ocak 1983, 2762. Toplantı, Karar Sayfa No: 28.

¹¹⁸³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1983 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 26 Ocak 1983, 2762. Toplantı, Karar Sayfa No: 36.

¹¹⁸⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1983 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 9 Mart 1983, 2768. Toplantı, Karar Sayfa No: 3-4.

¹¹⁸⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1983 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 7 Haziran 1983, 2782. Toplantı, Karar Sayfa No: 31.

¹¹⁸⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1983 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 17 Haziran 1983, 2783. Toplantı, Karar Sayfa No: 6.

¹¹⁸⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1983 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 6 Temmuz 1983, 2786. Toplantı, Karar Sayfa No: 5.

¹¹⁸⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1983 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 5 Ekim 1983, 2799. Toplantı, Karar Sayfa No: 10.

¹¹⁸⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1983 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 2 Kasım 1983, 2803. Toplantı, Karar Sayfa No: 18.

¹¹⁹⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1982 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 11 Kasım 1982, 2751. Toplantı, Karar Sayfa No: 1-2.

¹¹⁹¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1982 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 22 Aralık 1982, 2757. Toplantı, Karar Sayfa No: 19.

¹¹⁹² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1983 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 5 Ocak 1983, 2759. Toplantı, Karar Sayfa No: 11.

¹¹⁹³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1983 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 12 Ocak 1983, 2760. Toplantı, Karar Sayfa No: 4.

¹¹⁹⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1983 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 9 Mart 1983, 2768. Toplantı, Karar Sayfa No: 24.

¹¹⁹⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1983 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 3 Ağustos 1983, 2790. Toplantı, Karar Sayfa No: 30-31.

¹¹⁹⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1983 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 3 Ağustos 1983, 2790. Toplantı, Karar Sayfa No: 6.

¹¹⁹⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1983 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 28 Eylül 1983, 2798. Toplantı, Karar Sayfa No: 23.

Denizcilik Bankası TAO'da araç-gereç ve teknoloji transferi önceki dönemlere göre yurt içi piyasadan daha yüksek miktarda yapılmıştır. Bu bağlamda yurt içinde üretilen teknolojinin bir noktaya eriştiği ve üretimin istikrarlı hale geldiği, tedarikçi şirketlerin arttığı ve piyasanın geliştiğini söylemek mümkündür. Ancak bu dönemde ileri teknolojiyle üretimi gerektiren araç-gereçler doğrudan yurt dışından satın alınmıştır.

4.9. Reklam, Tanıtım ve İş Birliği Politikası

Denizcilik Bankası TAO tarafından piyasa ekonomisine geçiş sürecinde yine çok çeşitli reklam çalışmaları yapılmıştır. Özellikle bankacılık alanında sert rekabetin yaşandığı bir döneme girilmiştir. Çünkü 8/909 sayılı kararname ile mevduat faizlerinin serbest bırakıldığı ortamda¹¹⁹⁸ bankerlerin ve diğer bankaların rekabeti yoğunlaştığı için reklamın önemi anlaşılmış ve 1981 yılı 25 milyon liralık tahsisatın ayrılmasına karar verilmiştir¹¹⁹⁹. Basın, radyo ve televizyonlarda başlatılan reklam kampanyası sonucu 12 Haziran 1981 tarihinde 3 milyar olan bankanın mevduatı, 31 Temmuz 1981 tarihinde 400 milyon lira artarak 3.4 milyar lira olmuştur. Yapılan bu reklamların önemi iyi anlaşıldığından 20 milyon lirası televizyon, 5 milyon lirası basın ve radyo reklamlarında kullanılmak üzere 25 milyon liralık tutar daha 1981 yılı reklamları için tahsis edilmiştir¹²⁰⁰. Bankadaki mevduatların arttırılması için sürdürülmekte olan reklamlar beklenenden daha fazla faydalı olduğundan 1982 yılı için geniş çaplı kampanya yapılmasının faydalı olacağı göz önünde tutularak 30'luk en az 6 filmin haftada 2 defa televizyonda gösterilmek üzere 46.332.000 lira tahsisat ayrılmıştır¹²⁰¹. Bunların yanında dış hatlar için önem arz eden Pire, N. Ancona, Almanya, İsviçre, Londra, Avusturya acentelerinin reklam ve propagandası için para tahsis edilmiştir¹²⁰². Daha önceki dönemde olduğu gibi yeni açılan bankacılık şubelerine yönelik reklamlar için para

¹¹⁹⁸ T.C. Resmi Gazete, "29/5/1980 Tarih ve 8/909 Sayılı Kararnameye İlişkin Tebliğ", 28 Haziran 1980, Sayı. 17031, s.11.

¹¹⁹⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1981 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 5 Şubat 1981, 2651. Toplantı, Karar Sayfa No: 17.

¹²⁰⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1981 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 9 Eylül 1981, 2684. Toplantı, Karar Sayfa No: 15-16.

¹²⁰¹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1981 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 13 Kasım 1981, 2693. Toplantı, Karar Sayfa No: 4.

¹²⁰² TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1981 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 2 Aralık 1981, 2696. Toplantı, Karar Sayfa No: 16.

tahsisleri yapılmış¹²⁰³ ve şubeler için standartlaştırılmış ışıklı reklam panoları yaptırılmıştır¹²⁰⁴. Radyo reklamlarının yanında¹²⁰⁵ kurumun bilinirliğinin yaygınlaşması için çok önemli araçlar olan forslu rozet, forslu bayrak, forslu sigara tablası, forslu bardak, forslu çıkmak, forslu tabak, afiş ve pankartlar yaptırılmıştır¹²⁰⁶.

Denizcilik Bankası TAO planlı dönemde de olduğu gibi piyasa ekonomisine geçiş sürecinde de reklam almıştır. Bunun için kuruma ait vasıta ve sabit yerlerdeki üçüncü şahıslara ait reklam teşhir tarifeler güncellenmiştir¹²⁰⁷.

Denizcilik Bankası TAO'nun kurumsal olarak faaliyet gösterdiği alanlarda iş birliği politikası sürdürülmüştür. Bu bağlamda 1981 yılında IMCO'nun genel kurul toplantısına katılım sağlanmıştır¹²⁰⁸. 1982 yılında Londra'da IMCO Seyir Güvenlik Alt Komitesi'nin toplantısının 26. oturumuna katılım sağlanmış¹²⁰⁹, yine aynı yılda Berlin'de düzenlenen Turizm Fuarı'nda Denizyolları İşletmesi'nin turistik hatlarını ve kurumun diğer faaliyetlerini uluslararası bir fuarda dış dünyaya tanıtmak amacıyla katılım sağlanmıştır¹²¹⁰.

4.10. Denizcilik Bankası TAO'nun Tasfiye Edilmesi

Denizcilik Bankası T.A.O, 20 Mayıs 1983 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanan 60 Sayılı İktisadi Devlet Teşekkülleri ve Kamu İktisadi Kuruluşları Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (KHK) ile piyasa ekonomisine geçiş sürecinin ruhuna uygun bir şekilde iki ana parçaya bölünerek yeniden organize edilmiştir. Buna göre Denizcilik Bankası TAO bünyesindeki işletmelerden Bankacılık İşletmesi bağlı ortaklık, diğer işletmeler de üç tane müessese olarak Türkiye Denizcilik Kurumu

¹²⁰³ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1982 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 3 Mart 1982, 2715. Toplantı, Karar Sayfa No: 23-24.

¹²⁰⁴ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1981 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 25 Aralık 1981, 2704. Toplantı, Karar Sayfa No: 15.

¹²⁰⁵ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1982 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 2 Eylül 1982, 2741. Toplantı, Karar Sayfa No: 21.

¹²⁰⁶ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1982 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 3 Mart 1982, 2715. Toplantı, Karar Sayfa No: 24.

¹²⁰⁷ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1982 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 6 Ocak 1982, 2706. Toplantı, Karar Sayfa No: 2.

¹²⁰⁸ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1981 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 4 Kasım 1981, 2692. Toplantı, Karar Sayfa No: 25.

¹²⁰⁹ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1982 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 22 Ocak 1982, 2709. Toplantı, Karar Sayfa No: 28.

¹²¹⁰ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1982 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 22 Ocak 1982, 2709. Toplantı, Karar Sayfa No: 28.

(TÜDEK) çatısı altına alınmıştır. Bankacılık İşletmesi'nin adı bahsi geçen kararname ile Denizcilik Bankası T.A.Ş., diğer işletmelerin yeni adları Deniz Yolları Müessesesi, Liman İşletme ve Gemi Kurtarma Müessesesi ve Tersaneler Müessesesi olmuştur. 440 sayılı K.İ.T Kanunu ortadan kaldıran¹²¹¹ 60 Sayılı KHK'nın amacı; KİT'lerin karma ekonominin kurullarına göre yönetilmesi, kârlılık ve verimlilik ilkeleri doğrultusunda sermaye birikimine yardım etmeleri gerektiği belirtilmiştir¹²¹². Bu KHK, KİT'lerin piyasa ekonomisine uyumu açısından bir araç olmuştur. Bu bağlamda Bankacılık İşletmesi'nin TÜDEK'in bağlı ortaklığı olarak ayrı bir şirket hâline getirilmesinin altındaki motivasyonun kârlılık olduğunu söylemek mümkündür. Çünkü Bankacılık İşletmesi'ne yönelik hesap yılı raporlarında kâr-zarar bilgisinin paylaşıldığı 1957 yılından Denizcilik Bankası TAO çatısı altındaki faaliyet dönemi bitene kadar her yılı kâr ile kapatmıştır. Bankacılık İşletmesi'nin yeniden yapılandırılması, aynı zamanda deniz ulaştırmasına yönelik doğrudan finansmandan kısmen vazgeçildiğini de göstermektedir. Çünkü her yılı kâr ile kapatan Bankacılık İşletmesi'nin kârları, diğer işletmelerin aynı faaliyet yıllarına ait kâr-zarar sonuçlarıyla Denizcilik Bankası TAO'nun ilgili hesabında toplanmıştır. 1952-1982 döneminde Denizcilik Bankası TAO'nun sadece 9 yılda kâr ettiği düşünüldüğünde, Bankacılık İşletmesi'nin kârlarının ilgili hesapta diğer işletmelerin zararlarını doğrudan finanse ettiği açıktır. Ancak yeni yapılanmada deniz ulaştırmasına yönelik finansman sağlama faaliyetinde vazgeçilmemiştir. Yani, ismi değişerek bankacılık-finance hizmetleri sunan yeni bir kurum olarak Denizcilik Bankası TAŞ her türlü banka işlemlerini yapmak, gemi inşa, tamir ve satın alma veya deniz işletmeciliği yapan gerçek ve tüzel kişilere krediler açmak, vadeli-vadesiz her türlü tasarruf mevduatı kabul etmeye devam etmiştir¹²¹³.

TÜDEK'in kuruluş ve işleyişine yönelik düzenlemeler ancak 28 Ekim 1983 gün 18205/Mükerrer sayılı Resmi Gazete'de 117 sayılı kanun hükmünde kararnameyle gerçekleşmiştir. Bu kararname ile iktisadi devlet teşekkülü olarak teşkil olunan kuruluşun hukuki bünye, amaç ve faaliyet konuları, organları ve teşkilat yapısı,

¹²¹¹ T.C. Resmi Gazete, "İktisadi Devlet Teşekkülleri ve Kamu İktisadi Kuruluşları Hakkında Kanun Hükmünde Kararname", s.19-20.

¹²¹² T.C. Resmi Gazete, "İktisadi Devlet Teşekkülleri ve Kamu İktisadi Kuruluşları Hakkında Kanun Hükmünde Kararname", s.1-2.

¹²¹³ T.C. Resmi Gazete, "Türkiye Denizcilik Kurumu Kuruluşu Hakkında Kanun Hükmünde Kararname", 28 Ekim 1983, Sayı. 18205, s.114.

müessese, bağlı ortaklıkları, iştirakleri ve bunlar arasındaki ilişkiler düzenlenmiştir¹²¹⁴. Böylece Denizcilik Bankası T.A.O'nun tasfiyesi süreci sona ermiştir.

4.11. Bölüm Özeti

24 Ocak 1980 tarihinde alınan kararlarla Türkiye’de piyasa ekonomisine geçiş süreci başlamıştır. 1980-1983 yılları arasındaki bu geçiş döneminde sadece bir hükümet kurulmuştur. Bu hükümetin programında, ülkenin deniz ticaret filosunu geliştirilmesi ve yurt içi deniz taşımacılığının geliştirilmesi için hızlı sonuç verecek önlemlerin alınacağı belirtilmiştir. Deniz ulaştırmasına yönelik birçok yasal adım atıldığı bu dönemde, karayolları yatırım harcamalarından sonra en çok yatırım harcamaları denizyollarına yapılmıştır.

Bankacılık İşletmesi, bankacılık-finance hizmetlerine devam edilmiş ve deniz ulaştırması sektörünün kalkınması için tahsis edilen krediler sürdürülmüştür. Ancak krediler verilirken dikkatlice seçim yapılmadığı için bazı firmaların geri ödemelerinde sıkıntılar yaşanmıştır. Bankacılık İşletmesi 1983 yılında ortalama mevduat bakımından sekiz devlet bankası arasında altıncı sıradayken mevduat toplayan 39 banka arasında ise 33. sırada olmuştur. İşletmede örgütlenme için gayret harcanmaması, şubelerin sahillerle vapur iskelelerindeki gösterişsiz ve hizmete elverişsiz binalarda olmasından dolayı işletmenin yüksek potansiyeli kullanılamamıştır. Yine de 1980 yılında 46 olan şube sayısı 1983 yılında 53’e yükselmiştir. Ulaştırma hizmetleri alanındaki işletmelerde modernizasyon çalışmaları yapılmış, demirbaşlar satın alınmış ve yaşlı gemiler kadro dışı bırakılmıştır. Karayoluyla taşımacılık faaliyetinin artmasından dolayı işletmelerde yolcu ve yük kayıpları yaşanmıştır. Dönem sonunda Van Gölü İşletmesi haricindeki diğer işletmelerin filoları yaşlı, teknik ve ekonomik ömrünü doldurmuş, bakım-onarım masrafları yüksek, hız ve konfor bakımından günün koşullarından uzak kalmıştır. Liman işletmelerinde modernizasyon çalışmaları yapılmış ve demirbaş satın alınmıştır. Ancak bazı işletmelerin mekanizasyonu yetersiz kalmış ve günün koşullarını karşılayamamıştır. Tersanelerden Hasköy Tersanesi, 1981 yılında Hasköy Bakım ve Onarım Atölyeleri Başmühendisliği

¹²¹⁴ T.C. Resmi Gazete, “Türkiye Denizcilik Kurumu Kuruluşu Hakkında Kanun Hükmünde Kararname”, 28 Ekim 1983, Sayı. 18205, s.112-113.

olarak İstanbul Şehir Hatları'na bağlanmıştır. Diğer tersanelerde yenileme çalışmaları yapılmış ve idame yatırımlar devam ettirilmiştir. Tersanecilik faaliyetlerinde karmaşık teknoloji altyapısı gerektiren ürünler doğrudan gelişmiş ülkelerden satın alınmıştır. Fakat ülkede birçok teknolojiyi tedarik eden aracı firmalar adım adım ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu dönemde Pendik Tersanesi biraz daha aktif hale gelmiştir. Fakat tersanelerde gerekli ithal malzemenin zamanında alınamaması, proje ve şartnamelerin tam hazırlanamaması, işlerin planlandığı gibi yürümemesinden dolayı boş işçiliğin ortaya çıkarak maliyetlerin artması ve pazarlamanın iyi yapılamaması gibi sorunlar olmuştur. Bundan dolayı özel sektörden iş alma, düşük düzeyde kalmıştır. Denizde güvenliğin artması için Kıyı Emniyeti İşletmesi gerekli görülen yerlere fenerlerle mendirekler yaptırmış, işaret şamandıraları koymuş ve ışıklı şamandıraların bakım-onarımını yapmıştır. Dönem sonunda diğer bir güvenlik birimi olan Gemi Kurtarma İşletmesi'nin filosu yaşlı ve teknolojik olarak günün koşullarından uzak kalmıştır.

Denizcilik Bankası TAO'nun itibari sermayesi son olarak 1982 yılında 50.000.000.000 liraya çıkarılmıştır. İtibari sermayesi yükseltilecek kurumun çatısı altında çalışan işletmelerin verimli iş programları yürütememesinden dolayı işletmelere ek tahsisatlar bu dönemde de sağlanmıştır. İşletmelerde çalışan personelin ücretleri toplu iş sözleşmeleriyle belirlenmiş ve sağlığı bozulan personelin masrafları karşılanmıştır. Nitelikli personel ihtiyacını karşılamak için sonradan gerekli görülen işletmelerde çalışmak kaydıyla üniversitelerde burslu öğrenci okutulmaya devam edilmiştir. Önceki dönemlerden farklı olarak personel planlaması bu dönemde daha iyi yapılarak yeni açılan işletmelere başka işletmelerdeki atıl kadrolar aktarılmıştır. Bu dönemde özellikle bankacılık alanında sert rekabet olduğu için reklamlara ayrıca önem verilmiştir. Basın, radyo ve tv reklam bakımından çokça kullanılarak önemli harcamalar yapılmıştır. Kurum olarak bu dönemde de reklam almaya devam edilerek gelir elde edilmiştir. İşbirlikleri için IMCO toplantılarına katılım sağlanmıştır. Denizcilik Bankası T.A.O'nun tasfiye süreci 20 Mayıs 1983 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanan 60 Sayılı İktisadi Devlet Teşekkülleri ve Kamu İktisadi Kuruluşları Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile başlamıştır. 28 Ekim 1983 gün 18205/Mükerrer sayılı Resmi Gazete'de 117 sayılı kanun hükmünde kararnameyle TÜDEK'in kuruluş ve işleyişine yönelik düzenlemelerin netleşmesiyle Denizcilik Bankası T.A.O'nun tasfiyesi bitmiştir.

SONUÇ

Türkiye'nin denizcilik birikimi Anadolu Selçuklu ve Osmanlı Devleti'nin deneyimleri üzerinde yükselmiştir. Anadolu Selçuklu hükümdarı Süleyman Şah 1075 yılında İznik'i aldıktan sonra Üsküdar ve Kadıköy'ü alarak boğazdan geçen gemilerden vergi almıştır. Bu uygulama, Türkiye'nin denizcilik birikiminin başlangıç noktası olmuştur. Bundan kısa bir süre sonra Emir Çaka Bey'in İzmir'de 1081 yılında dönemine göre modern sayılabilecek bir tersane kurarak ilk donanmayı inşa ettirmesi bu denizcilik birikimine katkı sunmuştur. 1299 yılında kurulan Osmanlı Devleti ise 1323 yılında Karamürsel'i aldıktan sonra Marmara Denizi'ne ulaşarak Gemlik ile İzmit'i de almıştır. Rumeli'ye doğru ilerleyen Osmanlılar, hem Anadolu beyliklerinden kalan tersanelerden hem de Bizans Devleti ile karşılaşmaları sonucu onların denizcilik bilgilerinden yararlanmıştır. Devlet, Yıldırım Bayezid'in hüküm sürdüğü 1390 yılından itibaren Gelibolu'yu, İstanbul'un fethinden sonra ise İstanbul'da Haliç Tersanesi'ni (Tersane-i Âmire) denizcilik üssü yapmıştır. Haliç Tersanesi, 16. ve 17. yüzyılda dünyada özgün bir denizcilik karargâhı olmuştur. Ancak Sanayi Devrimi'nin ortaya çıkardığı buharlı gemi teknolojisi ve savaşlarda yaşanan başarısızlıklar Osmanlı Devleti'nin bu karargâh üzerinden izlediği denizcilik politikasını değiştirmiştir. Denizcilik politikasının değişimiyle birlikte bahriyede reform ve modernleşme süreci başlamıştır. Bir yandan gerekli görülen noktalarda yurt dışında eğitimler aldırılmış bir yandan da Fransa, Avusturya, İsveç, İspanya, İngiltere, Amerika ve Ceneviz'den yabancı uzmanları istihdam edilerek ve doğrudan yeni teknolojiler satın alınarak denizcilik teknolojisi transferi gerçekleştirilmiştir. Bu sürecin devam etmesiyle askeri alanda kurumsallaşmanın ciddi bir adımı olarak 1867 yılında Bahriye Nezareti'nin kurulmasıyla sonuçlanmıştır.

Osmanlı Devleti, Sanayi Devrimi çağına kadar hem kendi sularında ticaret yapmış hem de verdiği ticari imtiyazlarla dönemin Akdeniz'indeki ticarete katılmıştır. Ancak savaşlarda yaşanan sıkıntılar ve devletin 19. yüzyılda ticari denizciliğin önemini anlaması, çeşitli girişimlere yol açmıştır. Bu dönemde sadece verilen ticari imtiyazlarla deniz ticaretinin yürütülemeyeceği anlaşılmış ve bu alandaki politikalarda bir makas değişimi yaşanmıştır. Bu bağlamda ticari denizciliğin kalkınması için 1855 yılında

Memalik-i Mahrusa Fenerler İdaresi, 1869 yılında Tahlisiye İdaresi ve 1887 yılında ise Tüccar Kaptan Mektebi kurulmuştur. Bunun yanında buharlı gemi teknolojisine paralel olarak artan liman trafiklerinin aksamaması için bu dönemde limanların modernizasyonu gerçekleştirilmiştir.

Osmanlı Devleti'nin 18. yüzyıl uluslararası ticaretinde, Batı dünyasının üstünlüğünü kesinleşmiş ve ardından Osmanlı Devleti'nin azalan gücüne paralel olarak kapitülasyonlar geniş bir şekilde ülkenin iskelelerine yerleşerek batılı tüccarların yararına işlemiştir. Tanzimat sonrası dönemde denizlerde asker, mühimmat ve posta taşımacılığı işini yüksek fiyatlarla yapan yabancılardan alınması ve devlet masraflarının azaltılması amacıyla 1844 yılında Hazine-i Hassa Vapurlar İdaresi Sultan Abdülmecid'in hükümdarlık zamanında kurulmuştur. İdare, Osmanlı Devleti döneminde temel kuruluş amacı olan deniz taşımacılığı faaliyetlerini sürdürerek 1864 yılında Fevaid-i Osmaniye, 1871 yılında İdare-i Aziziye, 1876 yılında İdare-i Mahsusa ve 1910 yılında ise Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi adını almıştır. Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra 1925 yılında Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi adını almıştır. Genç Türkiye; İzmir İktisat Kongresi'nde alınan kararlar, 1926 yılında çıkarılan Kabotaj Kanunu ve çeşitli yasalarla hem Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'nin filosunu hem de armatörlerin sahip olduğu filoyu büyütme noktasında katkı sunmuştur. Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi 1933 yılında üç parçaya bölünerek Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü, AKAY İşletmesi Müdürlüğü, Fabrika ve Havuzlar İşletme Müdürlüğü olmuştur. Bu üç müdürlük, 1937 yılında deniz taşımacılığının finansmanı için kurulan Denizbank bünyesine alınmıştır. İki yıl sonra tasfiye edilen Denizbank ikiye bölünerek 1939 yılında Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü ve Devlet Limanları Umum Müdürlüğü olarak organize edilmiştir. 1944 yılında bu iki müdürlük birleştirilerek Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü çatısı altına girmiştir. DP'nin iktidar olduğu 1952 yılında ise Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü tasfiye edilmiş ve Denizcilik Bankası TAO faaliyete geçmiştir.

14 Mayıs 1950 tarihinde yapılan genel seçimlerde DP iktidar olmuştur. Deniz ulaştırmasına önem veren DP iktidarı konuya ilişkin birçok yasa çıkarmıştır. En önemlisi de gemi adamlarıyla işverenler arasındaki ilişkileri düzenleyen Deniz İş

Kanunu olmuştur. Deniz ulaştırmasını çeşitli yasalarla destekleyen DP iktidarları döneminde ulaştırma yatırım harcamaları arasında denizyolları yatırım harcamaları genel olarak ikinci en çok yatırım yapılan alan olmuştur. Yapılan yatırım harcamalarıyla onlarca liman, iskele, barınak inşaatı yapılmış ve var olanların da bakım-onarımı gerçekleştirilmiştir. DP'nin bu yatırımları sonraki dönemler için ciddi bir altyapı sağlamıştır.

1946 yılında kurulan DP'nin aynı yıldaki parti programının 83. maddesinde devlet deniz işletmeciliğinin bir çatı altında toplanması gerektiği belirtilmiştir. Liberal yaklaşımlı bir iktisadi görüş benimsemesine rağmen DP döneminde koşulların da etkisiyle Denizcilik Bankası TAO'nun arasında olduğu KİT'ler kurulmuştur. Denizcilik Bankası TAO gibi bir kurumun öteden beri DP'li ekibin bir projesi olduğu açıkça söylenebilir. DP'nin 1946 yılındaki parti programında devlet işletmeciliğinin bir çatı altında toplanması gerektiği yönündeki yaklaşıma ek olarak daha önce 1937-1939 yılları arasında faaliyet gösteren ve aynı amaçla kurulan Denizbank, Celal Bayar Hükümeti döneminde kurulmuştur. DP'yi kuran Bayar'ın cumhurbaşkanı ve DP'nin kurucularından Adnan Menderes'in başbakanlığı döneminde Denizcilik Bankası TAO kurulması tesadüf olmamıştır. DP lideri Adnan Menderes tarafından 18 Temmuz 1951 tarihinde dönemin parlamentosuna Denizcilik Bankası TAO'nun kuruluşu için sunulan gerekçede Türkiye'nin uzun bir deniz işletmecilik geçmişinin olduğu; böyle bir kurumun milli iktisat, milli savunma, sosyal zorunluluk açısından önemli olduğu ve dünyada mevcut benzer uygulamalara dikkat çekilmiştir. Sunulan bu gerekçelerin ardından 10 Ağustos 1951 tarihinde 5842 sayılı Denizcilik Bankası TAO Kanunu mecliste kabul edilmiştir. Denizcilik Bankası TAO denizcilikle ilgili her türden bankacılık işlerinin yanında diğer bankacılık işlerini yapmak; bünyesine katılan işletmeler üzerinden ulaştırma hizmetleri, limancılık hizmetleri, tersanecilik faaliyetleri, denizde güvenlik hizmetlerini yapmakla görevlendirilmiştir. Yani, deniz ulaştırması alanında hem kamu kesimi hem de özel sektör ileriye düzeylere taşınmak istenmiştir. 1 Mart 1952 tarihinde Denizcilik Bankası TAO faaliyetlerine başlamıştır. Denizcilik Bankası TAO faaliyetlerine başladığında, günün koşullarından uzak vasıtalarla hizmet yürüten işletmeler devralmıştır. Fakat faaliyete geçmesiyle beraber hızlıca işletmelerin eksiklikleri tespit edilerek dönemin yönetimi tarafından kurumun asli görevleri

aksatılmamaya çalışılmıştır. Denizcilik Bankası TAO'nun deniz ulaştırmasına yönelik faaliyet gösterdiği hizmet alanları; bankacılık-finance hizmetleri, ulaştırma hizmetleri, limancılık hizmetleri, tersanecilik faaliyetleri ve denizde güvenlik hizmetleri olmuştur.

Denizcilik Bankası TAO'nun kuruluş kanununda belirtildiği üzere deniz taşımacılığının finansmanı için Bankacılık İşletmesi kurulmuştur. İşletme, mülga idareden kalan borçlardan dolayı verimli çalışmamıştır. Mevcut kaynaklar, sadece Denizcilik Bankası TAO bünyesindeki işletmelerin modernizasyonuna harcanmıştır. Özel sektör için ise ilk aşmada yalnızca tamir kredisi verilmiştir. Verimsiz çalışmaya ve kısıtlı kaynaklara rağmen dönem boyunca işletme gelişmiştir. Bu bağlamda 1952 yılında Galata merkez şube ile başlayan işletme, 1960 yılında 22 şubeye ulaşmıştır. DP döneminde ulaştırma hizmetleri; Denizyolları İşletmesi, Şilepçilik İşletmesi, İstanbul Şehir Hatları İşletmesi, İzmir Körfez Hatları ve Van Gölü İşletmesi üzerinden yürütülmüştür. Bu işletmelerden Şilepçilik İşletmesi, 18 Haziran 1955 tarihinden itibaren Denizcilik Bankası Deniz Nakliyatı TAŞ adıyla müstakil bir kurum olmuştur. Diğer işletmelerden Denizcilik Bankası T.A.O'ya devredilen filo teknolojik olarak çağın gerisinde, tamir masrafları ile yaş ortalaması yüksek gemiler olmuştur. Dönem içinde Denizcilik Bankası TAO bünyesindeki tersanelerde inşa edilen az sayıda gemiler ve doğrudan yurt dışından satın alınan gemiler işletmelerin filolarına kazandırılmıştır. Bunun yanında filolarda modernizasyon çalışmaları yapılarak filolar iyileştirilmiştir. Dönem sonu itibariyle işletme filolarında hâlen eksiklikler olmasına rağmen dönem başına göre filolar gençleştirilmiştir. DP döneminde ulaştırma hizmetlerini olumsuz etkileyen konu, karayollarının hızlı gelişmesi sonucu deniz taşımacılığının hem yolcu sayısı hem de yük miktarı bakımından olumsuz etkilenmesi olmuştur. Liman hizmetlerini yürüten İstanbul Liman İşletmesi, İzmir Liman İşletmesi ve Trabzon Liman İşletmesi devralınmıştır. Bu limanlar o zaman kadar mekanizasyonu olmayan, kol gücüne dayalı ve düşük kapasiteli limanlardır. Ancak dönem boyunca limanlarda mekanizasyon arttırılmış, yenileme çalışmaları gerçekleştirilmiş ve liman kapasiteleri arttırılmıştır. Bu dönemde limancılık faaliyetleri de ulaştırma hizmetlerine benzer şekilde karayollarının hızlı gelişiminden dolayı yük nakliyatının karayollarına kaymasıyla beraber iş hacimlerinin olumsuz etkilenmesi sonucunu getirmiştir.

Tersanecilik faaliyeti yürüten Haliç, İstinye, Camialtı, Hasköy ve Alaybey Tersanesi olmak üzere beş tane tersane Denizcilik Bankası TAO bünyesine katılmıştır. DP döneminde tersanecilik faaliyetlerinde az sayıda havuzlama, tamir ve gemi inşaatı gerçekleştirilmiştir. Ancak özel sektörle ilişkiler ilerletilmiştir. Dönem sonunda tersanelerdeki işçilik, malzeme ve iş verimliliği konusunda sorunlar olmasına rağmen ülke ticaretinin büyümesine paralel olarak artan havuzlama ihtiyacından kaynaklı tersanelerde altyapı iyileştirmeleri yapılmıştır. Denizcilik Bankası TAO denizde güvenlik hizmet birimleri olarak Kıyı Emniyeti İşletmesi ve Gemi Kurtarma İşletmesi'ni devralmıştır. Her iki işletme de ilgili yasanın öngördüğü şekilde tekel olarak faaliyet yürütmüştür. DP döneminde işletmelerin filosuna yeni gemiler kazandırılmıştır. Ayrıca deniz taşımacılığının güvenliği için gerekli görülen yerlere şamandıralarla sis çanları konulmuş; fenerler onarılmış, yenilenmiş ve inşa edilmiştir.

DP'nin on yıllık iktidarının ardından 27 Mayıs 1960 tarihinde yapılan askeri darbe sonrası DPT kurulmuş ve ülke ekonomisi planlama tabanına oturtulmuştur. DPT'nin kurulmasıyla BYKP'ler hazırlanmıştır. İlk plan 1963 yılında uygulanmaya başlanmıştır. Planlı dönemde hazırlanan BYKP'lerde deniz ulaştırmasının ihtiyaç duyduğu modern ve gelişkin bir filo oluşturmakla beraber dünya taşımacılığına uygun bir liman sisteminin yaratılması hedeflenmiştir. Bu dönemde deniz ulaştırmasına yönelik çıkarılan yasalar DP dönemindeki kadar olmasa da çeşitli yasalar çıkarılmıştır. Planlı dönemde program açıklayan hükümetlerin programlarında genel olarak liman ve iskelelerle deniz ticaret filosunun modernize edilmesi, deniz ulaştırma sistemlerinin diğer sistemlerle uyumlulaştırılması, deniz ulaştırma olanaklarının artırılması ve deniz ulaştırmasını destekleyen tersane altyapısının kurulması şeklinde tasarlanan bir deniz ulaştırma politikası yer almıştır. Ancak böyle politikaların uygulanması için denizyolları yatırım harcamalarına yeteri kadar öncelik verilmemiştir. Planlı dönemde denizyolları yatırım harcamaları karayolları yatırım harcamalarından sonra, istisnai yıllar hariç, en çok yatırım yapılan ikinci alan olmuş fakat karayolları yatırım harcamalarıyla arasındaki yatırım harcama makası çok fazla açık kalmıştır. Deniz ulaştırmasına yönelik yapılan yatırımlarla liman, antrepo, iskele ve ambar yapımıyla liman taraması, liman genişletmesi, dalga kıran inşaatı, barınak onarımı, yapı tesis onarımı ve kamulaştırmalar gerçekleştirilmiştir.

Planlı dönemde Denizcilik Bankası TAO'da bankacılık-finance hizmetleri bakımından yapılan en önemli faaliyet Bankacılık İşletmesi'nin gemi inşa, gemi tamir, gemi satın alma, tersane kurma ve tevsi gibi deniz ulaştırma sektörünü geliştirmeye yönelik kredileri 1966 yılından itibaren vermeye başlamasıdır. Bankacılık İşletmesi aynı yılda Maliye Bakanlığı ve 1969 yılından itibaren ise TCMB'nin deniz ulaştırmasına yönelik kredilerine aracılık etmiştir. İşletme dönem boyunca gelişimini sürdürmüştür. Bankacılık İşletmesi planlı dönemde şube sayısını %119 oranında arttırmıştır. 1961 yılında 21 şubesi varken 1980 yılında 46 şubeye ulaşmıştır. Daha yüksek potansiyele sahip işletmenin gösterişsiz binalarda faaliyet göstermesi, bankacılık hizmetleri gereği gibi yapamaması ve reklam yaratıcı faaliyetlerin eksik kalmasından dolayı bu potansiyelin tam olarak gerçekleşmediğini söylemek mümkündür. Planlı dönemde ulaştırma hizmetleri kesintisiz bir şekilde devam etmiştir. Bütün işletmelerde olanakların el verdiği ölçüde modernizasyon çalışmaları yapılmış, filolardaki eski gemiler kadrodan çıkarılmış ve ağırlık olarak Denizcilik Bankası TAO bünyesindeki tersanelerde inşa edilen gemiler filoya eklenmiştir. Bu dönemde ulaştırma hizmeti yürüten işletmeleri, motor rakabetiyle karayollarının hızlı gelişimi sonucu kara vasıtaları üzerinden yapılan taşımacılık faaliyeti olumsuz etkilemiştir. Bu bakımdan İstanbul Şehir Hatları İşletmesi, 1973 yılında Boğaziçi Köprüsü'nün faaliyete geçmesiyle taşınan yolcu ve araç sayısı bakımından bir süre olumsuz etkilenmiştir. Diğer taraftan Denizyolları İşletmesi'nin aktif olduğu dış hatlarda yapılan taşımacılık hem 1967 yılında Yunanistan'daki askeri darbe, Arap-İsrail Savaşı, Kıbrıs Krizi, Fransa'da liman işçileri grevi gibi dış dünyada yaşanan olaylardan hem de sert rekabetten dolayı olumsuz etkilenmiştir. Planlı dönem sonunda Van Gölü İşletmesi hariç, diğer işletmelerin filolarındaki yaşı büyük gemiler yüksek tamir masraflarına sebep olarak işletme maliyetlerini arttırmıştır. Bu gemilerin yanaştığı bazı işletme iskeleleri de dönem sonunda hâlen kötü hava koşullarında gemilerin yanaşamayacağı kadar kötü durumda olmuştur. Liman hizmetleri kapsamında ticari eşya yükleme, boşaltma, aktarma ile su satışı ve kılavuzluk faaliyetleri gerçekleştirilmiştir. Bu dönemde 1962 yılında Giresun, 1969 yılında Alsancak, 1973 yılında Antalya ve Hopa, 1974 yılında Kuşadası limanları ile 1974 yılında Ordu İskelesi Denizcilik Bankası TAO bünyesine girmiştir. Türkiye'de üretilmeye başlanan beyaz eşya grubu ürünlerle oto lastiği gibi şeyler ambarlama hizmetlerini dönem içinde olumsuz etkilemiştir. Bunun

yanında bazı limanların trafiği dış dünyada gelişen olaylardan da etkilenmiştir. Bu bağlamda 1979'da İran'da gerçekleşen İslam Devrimi'nden dolayı Trabzon ve Giresun limanlarındaki trafik azalmıştır. Liman işletmelerinde dönem boyunca limanlarda mekanizasyon arttırılmış, onarım yapılmış, demirbaşlar yenilenmiş ve işe yaramayan vasıtalar elden çıkarılmıştır. Dönem sonunda bazı limanların ortalama trafiği dönem başına göre artmıştır. Dönem sonunda bazı işletmelerin mekanizasyonu, rıhtımları, ambarlama sahalarının yetersiz kalması gibi sorunları hâlen olmuştur. Planlı dönemde Denizcilik Bankası TAO bünyesindeki tersanelerde inşa, tamir ve havuzlama faaliyetleri gerçekleştirilmiştir. Dönem boyunca modernizasyonlar ve yatırımlar gerçekleştirilmiştir. Dönem içinde Alaybey Tersanesi, 1968 yılında İzmir Liman İşletmesi'nden ayrılarak müstakil bir işletme hâline getirilmiştir. Aynı yılda Pendik Tersanesi'nin bakanlar kurulu kararıyla Denizcilik Bankası TAO tarafından kurulması için yetki verilmiştir. Pendik Tersanesi, dönem sonuna kadar parça parça kurulmuş ve kısmen gemi inşa çalışmalarına başlamıştır. Tersanelerde hem Denizcilik Bankası TAO çatısı altındaki işletmelerine hem de armatörlere çok sayıda gemi inşa edilmiş, tamirat yapılmış ve havuzlama faaliyetleri yürütülmüştür. Tersanelerde resmi kurumların gemileri, parası peşin alınmak koşuluyla tamir edilmiştir. Ancak özel sektör gemilerinin tamirinde, tamirat parasının %25-50 arasında bir oran peşin alındıktan sonra kalanının en geç 9 ayda ödenmesi üzerinden bir yöntem izlenmiştir. Dolayısıyla özel sektörün gelişimine bu açıdan katkı sunulmuştur. Denizcilik Bankası TAO bünyesindeki tersanelerde planlı dönem iktisat politikasına paralel bir şekilde, ülkede üretilen parçalarla ithal getirilen parçaların montajını yapılarak üretim gerçekleştirilmiştir. Denizde güvenlik hizmetleri yürüten Kıyı Emniyeti İşletmesi ile Gemi Kurtarma İşletmesi kanunen belirlenen faaliyetlerine devam etmiştir. Bu işletmelerde modernizasyon çalışmaları yapılmış, filolarına yeni vasıtalar kazandırılmış ve dönemin teknolojisine uygun demirbaşlar satın alınmıştır. Kıyı Emniyeti İşletmesi'nin faaliyet sahasında birçok yere deniz fenerleriyle işaret şamandıraları konulmuş, sis düdüğü binası inşaatları gerçekleştirilmiştir.

24 Ocak 1980 tarihinde alınan kararlarla Türkiye'de piyasa ekonomisine geçiş süreci başlamıştır. Böylece ekonomide müdahalecilik ve içe dönük olmaktan uzak, piyasa yanlısı dışa açık bir modele geçilmiştir. Denizcilik Bankası TAO'nun

faaliyetlerinin devam ettiği bu süreçte sadece bir hükümet kurulmuştur. Bu hükümetin programında, ülkenin deniz ticaret filosunun geliştirilmesi, döviz gelirlerinin artırılması ve yurt içi deniz nakliyatının geliştirilmesi için hızlı sonuç alınacak önlemlerin alınacağı belirtilmiştir. Denizcilik Bankası T.A.O'nun faaliyet gösterdiği bu son kısa dönemde deniz ulaştırmasıyla ilgili birçok yasal adım atılmıştır. Dönem boyunca karayolları yatırım harcamalarından sonra en çok yatırım harcamaları önceki dönemlerde olduğu gibi denizyollarına yapılmıştır.

Piyasa ekonomisine geçiş süreci boyunca Bankacılık İşletmesi'nde, olağan bankacılık faaliyetleri yürütölmüş ve deniz ulaştırmasına yönelik kredilerin verilmesi sürdürölmüştür. Ancak bu krediler verilirken yeterince dikkat edilmediğinden firmaların geri ödemeleri noktasında sorunlar yaşanmıştır. Yaşanan kredi sorunlarının yanında örgütlenme için yeterince çaba harcanmaması, şubelerin sahillerle vapur iskelelerinde gösterişsiz ve hizmete uygun olmayan binalarda olması gibi planlı dönemden kalma sorunları devam etmiştir. Bu sorunlardan dolayı yüksek potansiyeli kullanılamayan Bankacılık İşletmesi 1983 yılında ortalama mevduat bakımından 8 tane devlet bankası arasında 6. sırada, mevduat toplayan 39 banka arasında 33. sırada olmuştur. Yine de 1980 yılında 46 şubesi olan işletmenin şube sayısı 1983 yılında 53'e yükselmiştir. Piyasa ekonomisinde geçiş döneminde ulaştırma hizmetleri alanındaki işletmelerde modernizasyon çalışmaları yapılmış, demirbaşlar satın alınmış ve teknik ömrünü dolduran gemiler kadro dışı bırakılmıştır. Önceki dönemler gibi bu dönemde karayolu taşımacılığının artmasından dolayı işletmelerde yolcu ve yük kayıpları yaşanmıştır. Van Gölü İşletmesi haricindeki işletmelerin filoları yaşlı kalmış, teknik ve ekonomik ömrünü doldurmuş, bakım-onarım masrafları yüksek, hız ve konfor bakımından günün koşullarından uzak kalmıştır. Liman hizmetleri yürüten işletmelerde temel faaliyetler sürdürölmüştür. İşletmelerin daha iyi hizmet verebilmesi için modernizasyon çalışmaları yapılmış ve demirbaşlar satın alınmıştır. Ancak dönem sonu itibariyle yapılan bu çalışmalar yetersiz kalarak bazı işletmelerin mekanizasyonu kısıtlı kalmış ve günün koşullarını karşılayamamıştır. Tersanecilik faaliyetlerinde temel hizmetler vermeye devam edilmiştir. Tersanelerde yenilemeler yapılmış ve idame yatırımlar devam ettirilmiştir. Pendik Tersanesi bu dönemde biraz daha aktif hale getirilmiştir. Dönem içinde tersanelerde gerekli ithal malzemenin zamanında alınamaması, proje ve

şartnamelerin tam hazırlanamaması, işlerin planlandığı gibi yürümemesinden dolayı boş işçiliğin ortaya çıkarak maliyetlerin artması, pazarlamanın iyi yapılamaması gibi çeşitli sıkıntılar olmuştur. Dolayısıyla özel sektörden iş alma düzeyi düşük kalmıştır. Bu dönemde Hasköy Tersanesi, 1981 yılında Hasköy Bakım ve Onarım Atölyeleri Başmühendisliği olarak İstanbul Şehir Hatları'na bağlanmıştır. Denizde güvenlik hizmeti yürüten birimlerden Kıyı Emniyeti İşletmesi için gerekli görülen yerlerde fenerlerle mendirekler yaptırılmış, işaret şamandıraları konulmuş ve ışıklı şamandıraların bakım-onarımı yapılmıştır. Diğer bir güvenlik hizmet birimi olan Gemi Kurtarma İşletmesi dönem boyunca temel faaliyetlerini yürütmüş ancak dönem sonu itibarıyla filosu yaşlı kalmış ve teknolojik olarak günün koşullarını karşılamamıştır.

Denizcilik Bankası TAO; DP dönemi, planlı dönem ve piyasa ekonomisine geçiş dönemi olmak üzere üç dönemde faaliyet göstermiştir. Her üç dönemde de işletmeler için hazırlanan yıllık iş programları verimli yürütülememiştir. Özellikle her faaliyet yılının sonuna doğru bu iş programlarının gerçekleştirilebilmesi için yönetim tarafından her zaman ek tahsisatların yapılması karar verilmiştir.

Denizcilik Bankası TAO'da kara personeli, zabitan ve tayfalar olmak üzere üç grup personel olmuştur. Her üç dönemde de nitelikli personel ihtiyacı söz konusu olmuştur. Bundan dolayı istihdam edilmiş personele kurslarla seminerler aldırılmıştır. Bunun yanında Denizcilik Bankası TAO çatısı altında uygun görülen işletmede sonradan çalışmak üzere üniversitelerin gerekli görülen bölümlerinde burslu öğrenci okutulmuştur. Planlı dönemde işletmelerde istihdam edilen personel siyasi ve sendikal baskılar nedeniyle fazla olmuştur. Ancak piyasa ekonomisine geçiş sürecinde ihtiyaç hâlinde açılan kadrolara kurum bünyesindeki işletmelerdeki atıl kadrolar yönlendirilmiştir. Personel terfileri çok istisnai haller dışında kurum içinden atama yoluyla yapılmıştır. Kurum olarak her dönem sağlığı bozulan personelin gerek yurt içinde gerekse de yurt dışındaki tedavisinde maddi yardımlar yapmıştır. DP döneminde personel ücretleri 5434 sayılı T.C. Emekli Sandığı Kanunu'na göre, planlı dönemde ve piyasa ekonomisine geçiş döneminde ise 274 sayılı Sendikalar Kanunu ve 275 sayılı Toplu İş Sözleşmesi, Grev ve Lokavt Kanunu'na toplu iş sözleşmeleriyle belirlenmiştir.

Denizcilik Bankası TAO hizmet yürüttüğü alanların önemli bir kısmında tek el

olmasına rağmen dönemin ruhuna uygun reklam faaliyetleri yürütmüştür. DP döneminde afiş basımlarıyla yapılan reklamlar, planlı ve piyasa ekonomisine geçiş döneminde basın, yayın ve tv üzerinden çokça yapılmıştır. Ayrıca kurumun bilinirliği noktasında fayda sağlayan tebrik kartı, takvim, kalem, kumbara, anahtarlık gibi küçük hediyelik araçlar da kullanılmıştır. Kurum olarak bir yandan reklam verilirken bir yandan da uygun görülen yerlerde yapılması şartıyla çeşitli tarifeler üzerinden reklam alınarak gelir elde edilmiştir. Kurumsal açıdan her dönemde iş birliği, rakiplerden ve sektörden haberdar olmak, yolcu ve yük kaybı yaşamamak için dünyanın birçok yerindeki konferanslara katılım sağlanmıştır.

Denizcilik Bankası TAO'nun faaliyet gösterdiği otuz bir yılda altı defa itibari sermayesi arttırılmış ve en son 1982 yılında 50.000.000.000 liraya çıkarılmıştır. 20 Mayıs 1983 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanan 60 Sayılı KHK ile Denizcilik Bankası TAO tasfiye süreci başlamıştır. Bankacılık İşletmesi Denizcilik Bankası T.A.Ş. adında bağlı ortaklık, diğer işletmeler de Deniz Yolları Müessesesi, Liman İşletme ve Gemi Kurtarma Müessesesi ve Tersaneler Müessesesi şeklinde yeniden organize edilerek TÜDEK çatısı altına alınmıştır. 440 sayılı K.İ.T Kanunu lağveden 60 sayılı KHK'da KİT'lerin karma ekonominin kurullarına göre yönetilmesi, kârlılık ve verimlilik ilkeleri doğrultusunda sermaye birikimine yardım etmeleri gerektiği belirtilmiştir. Bu KHK, KİT'lerin piyasa ekonomisine uyum süreci bakımından önemli bir araç olmuştur. Bu bağlamda Bankacılık İşletmesi'nin TÜDEK'in bağlı ortaklığı olarak ayrı bir şirket dönüştürülmesinin altındaki motivasyonun kârlılık olduğu anlaşılmaktadır. Çünkü Denizcilik Bankası hesap yılı raporlarında Bankacılık İşletmesi'ne yönelik kâr-zarar bilgisinin paylaşıldığı 1957 yılından tasfiye sürecine kadar her yılı kâr ile kapatmıştır. Bankacılık İşletmesi yerine kurulan Denizcilik Bankası T.A.Ş ile deniz ulaştırmasına yönelik doğrudan finansmandan kısmen vazgeçilmiştir. Çünkü işletmenin kârları, diğer işletmelerin aynı faaliyet yıllarına ait kâr-zararlarıyla aynı hesapta toplanmıştır. Denizcilik Bankası TAO'nun faaliyet gösterdiği dönem boyunca sadece 9 yılda kâr ettiği göz önüne alındığında, Bankacılık İşletmesi'nin kârları diğer işletmelerin zararlarını doğrudan finanse etmiştir. Kârlar üzerinden kısmen vazgeçişin görüldüğü bu yeni yapılanmada deniz ulaştırması sektörüne finansman sağlamaktan tamamen vazgeçilmemiştir. Yani, ismi değişerek

bankacılık-finance hizmetini sunan yeni bir kurum olarak Denizcilik Bankası TAŞ, her türlü banka işlemlerini yapmanın yanında deniz ulaştırma sektöründeki gerçek ve tüzel kişiler için kredi verme faaliyetini sürdürmüştür. 28 Ekim 1983 gün 18205/Mükerrer sayılı Resmi Gazete’de 117 sayılı KHK ile TÜDEK’in kuruluş ve işleyişine yönelik düzenlemeler netleşerek Denizcilik Bankası T.A.O’nun tasfiye süreci noktalanmıştır.

Denizcilik Bankası TAO’nun tarihini inceleyen bu çalışmada, kurumun faaliyet dönemleri Türkiye’nin iktisadi ve siyasi tarih gerçekliklerine uygun bir şekilde belirlenmiştir. İlgili dönemlerdeki iktisadi politikalar, kanunlar, bütçeler, parti programları, seçim beyannameleri ve sadece planlı dönem için kullanılan BYKP’lerin deniz ulaştırma sektörüne yansımaları ele alınmıştır. Dolayısıyla bu çalışma, incelenen dönemlerdeki deniz ulaştırma sektörünün politik ekonomisi yönüne katkı sunmuştur. Bu bağlamda Türkiye iktisat tarihi literatüründe liberal bilinen özellikle DP iktidarlarının deniz ulaştırma alanına yaptığı yatırımlara ışık tutmuştur. Bunun yanında Denizcilik Bankası TAO’nun faaliyet gösterdiği üç dönemde ulaştırma sektörleri için yapılan yatırım harcamaları arasında kara yolları yatırım harcamalarının her üç dönemde de önemli farklarla gerçekleştiği ve özellikle 1973 yılından sonra kara yolları yatırım harcamaları ile diğer ulaştırma yatırım harcamaları arasındaki makasın çok ciddi boyutlarda açıldığını göstermiştir. Bu noktada bir bakış açısı sunmak yerinde olacaktır. Ulaştırma sektörleri bir orkestra gibi olmalıdır. Her birinin aynı akort uyumu içerisinde olmak üzere birinin bittiği yerde diğerinin başlaması veya birlikte uyumlu bir altyapı üzerinde kalkınması gerekir.

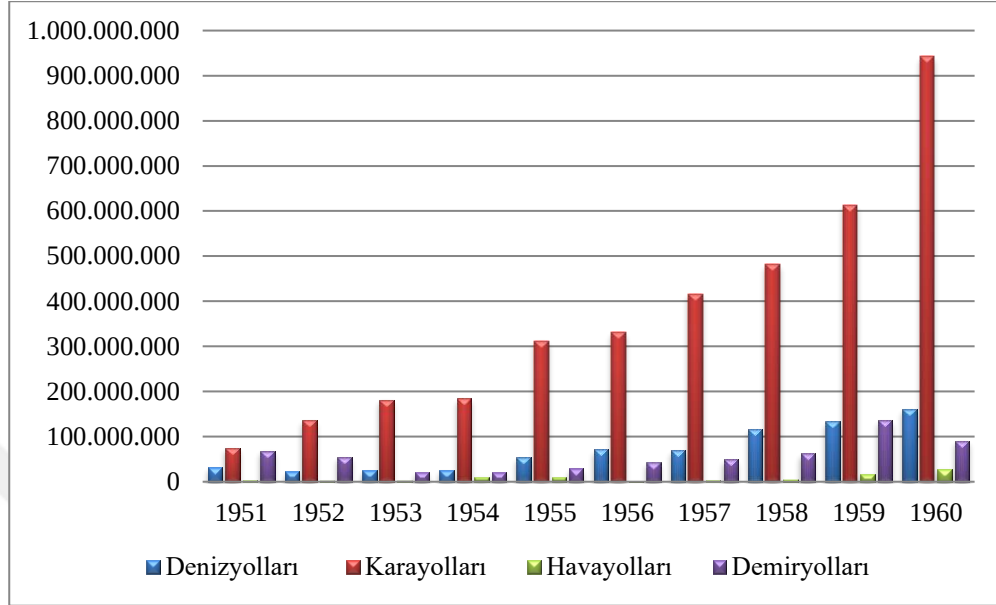
Milli iktisat, milli savunma ve sosyal zorunluluk kaygılarının vurgulanarak deniz ulaştırma sektörünü kalkındırmak için Denizcilik Bankası TAO’nun kurulması erken cumhuriyet döneminde çokça izleri görülen milli iktisat fikrinin sürekliliğini göstermektedir. Kurulan bir kamu bankası üzerinden deniz ulaştırma sektörünün finanse edilmesi hem bu fikri somutlaşmış hem de sektöre önemli katkıları olmuştur. Çünkü deniz ulaştırmasına yönelik girişimlerin önemli sermaye birikimi gerektirdiği, sermayeye erişimin nispeten zor olduğu ve özel sektörün cılız bir sermaye birikimine sahip olduğu bir dönemde Denizcilik Bankası TAO’nun kurulması daha da önem kazanmıştır. Bu bağlamda özel sektöre sunulan kredi imkanları ilgili dönemden

günümüze deniz ulaştırma sektörünün daha sağlam temeller üzerinde yükselmesini sağlamıştır. Deniz ulaştırması hizmetleri kapsamında iç ve dış hatlarda sert rekabete rağmen ısrarla hizmete devam edilmiştir. Köhne limanlar yenilenmiş, var olanların bakım-onarımı yapılmış ve güvenli deniz ulaştırması ortamının sağlanarak ülke ticaretinin istikrarı ve gelişiminin altyapısı hazırlanmıştır. Tersanelerde yürütölen faaliyetler gemi inşa sanayisinin gelişimine, istihdam edilen nitelikli personel ölkedeki beşeri sermayenin yükselmesine, çeşitli reklam ve işbirlikleriyle halkın deniz ulaştırmasına yönlendirilmesi deniz ulaştırma sektörünün ölkede temellenerek gelişimine katkı sunmuştur. Dolayısıyla bu çalışmanın diğer bir katkısı da tarihi yazılan Denizcilik Bankası TAO'nun faaliyet gösterdiği üç özel dönem içerisinde deniz ulaştırma sektörüne olan katkılarını ortaya çıkarmak olmuştur. Çalışmanın, deniz ulaştırma sektörü içinde faaliyet gösteren başka kurum tarihi çalışmalarına ve bu tür çalışmaların artmasına vesile olması dilenmektedir.

EKLER



EK 1: 1951-1960 Dönemi Ulaştırma Yatırım Harcamalarında Denizyollarının Yeri (TL)



Kaynak: T.C. Resmi Gazete, “Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü 1951 yılı Bütçe Kanunu”, 3 Mart 1951, Sayı.7749, Kanun No: 5739, s.725; T.C. Resmi Gazete, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1951 Yılı Bütçe Kanunu”, 28 Şubat 1951, Sayı.7746, Kanun No: 5734, s.629; T.C. Resmi Gazete, “Devlet Havayolları Genel Müdürlüğü 1951 Yılı Bütçe Kanunu”, 2 Mart 1951, Sayı.7748, Kanun No: 5740, s.712; TBMM,Tutanak Dergisi, Dönem: 9, Cilt.13, Birleşim: 42, Toplantı: 2, 20.02.1952 içinde 1952 Yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Bütçe Komisyonu Raporu, S. Sayısı: 50, s.24; TBMM,Tutanak Dergisi, Dönem: 9, Cilt.13, Birleşim: 42, Toplantı: 2, 20.02.1952 içinde 1952 Yılı Gider Bütçeleri, s.285-286, s.393; T.C. Resmi Gazete, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1952 Yılı Bütçe Kanunu”, 5 Mart 1952, Sayı.8051, Kanun No: 5906, s.3042; T.C. Resmi Gazete, “Devlet Havayolları Genel Müdürlüğü 1952 Yılı Bütçe Kanunu”, 4 Mart 1952, Sayı.8050, Kanun No: 5904, s.2993; TBMM,Tutanak Dergisi, Dönem: 9, Cilt.13, Birleşim: 42, Toplantı: 2, 20.02.1952 içinde 1952 Yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Bütçe Komisyonu Raporu, S. Sayısı: 50, s.25; TBMM,Tutanak Dergisi, Dönem: 9, Cilt. 20, Birleşim: 44, Toplantı: 3, 16.02.1953 içinde 1953 Yılı Gider Bütçeleri, s.297-298, s.406-407; T.C. Resmi Gazete, “Karayolları Umum Müdürlüğü 1953 Yılı Bütçe Kanunu”, 28 Şubat 1953,

Sayı. 8347, Kanun No:6061, s.5634; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü 1953 Yılı Bütçe Kanunu”, 4 Mart 1953, Sayı.8350, Kanun No: 6070, s.5733; TBMM, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Cilt. 20, Birleşim: 44, Toplantı: 3, 16.02.1953 içinde 1953 Yılı Gider Bütçeleri, s. 296; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 9, Cilt.28, Birleşim: 45, Toplantı: 4, 18.02.1954 içinde 1954 Yılı Masraf Bütçeleri, s.315-316, s.419; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Umum Müdürlüğü 1954 Yılı Bütçe Kanunu”, 2 Mart 1954, Sayı.8647, Kanun No: 6286, s.8371; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü 1954 Yılı Bütçe Kanunu”, 3 Mart 1954, Sayı.8648, Kanun No: 6293, s.8402; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 9, Cilt.28, Birleşim: 45, Toplantı: 4, 18.02.1954 içinde 1954 Yılı Masraf Bütçeleri, s.315; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 10, Cilt.5, Birleşim: 42, Toplantı: 1 18.02.1955 içinde 1955 Yılı Masraf Bütçeleri, s.288-289, s.390; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Umum Müdürlüğü 1955 Yılı Bütçe Kanunu”, 2 Mart 1955, Sayı.8944, Kanun No: 6503, s.11237; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü 1955 Yılı Bütçe Kanunu”, 2 Mart 1955, Sayı.8944, Kanun No: 6497, s.11228; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 10, Cilt.5, Birleşim: 42, Toplantı: 1, 18.02.1955 içinde 1955 Yılı Masraf Bütçeleri, s.288; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 10, Cilt.10, Birleşim: 39, Toplantı: 2, 20.02.1956 içinde 1956 Yılı Masraf Bütçeleri, s.304, s.402; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Umum Müdürlüğü 1956 Yılı Bütçe Kanunu”, 3 Mart 1956, Sayı.9249, Kanun No:6991, s.13782; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Hava Meydanları İşletme Umum Müdürlüğü 1956 Yılı Bütçe Kanunu”, 3 Mart 1956, Sayı.9249, Kanun No: 6687, s.13773; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 10, Cilt.10, Birleşim: 39, Toplantı: 2, 20.02.1956 içinde 1956 Yılı Masraf Bütçeleri, s.304; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 10, Cilt.17, Birleşim: 41, Toplantı: 3, 20.02.1957 içinde Masraf Bütçeleri, s.355, s.456; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Umum Müdürlüğü 1957 Yılı Bütçe Kanunu”, 2 Mart 1957, Sayı.9549, Kanun No: 6925, s.16609; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Umum Müdürlüğü 1957 Yılı Bütçe Kanunu”, 2 Mart 1957, Sayı.9549, Kanun No: 6928, s.16627; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem: 10, Cilt.17, Birleşim: 41, Toplantı: 3, 20.02.1957 içinde Masraf Bütçeleri, s.354; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem:11, Cilt.2, Birleşim: 40, Toplantı: 1, 19.02.1958 içinde Masraf Bütçeleri, s.328, s.457; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Umum Müdürlüğü 1958 yılı Bütçe Kanunu”, 5 Mart 1958, Sayı.9850, Kanun No: 7102, s.18867; **T.C. Resmi**

Gazete, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Umum Müdürlüğü 1958 Yılı Bütçe Kanunu”, 4 Mart 1958, Sayı.9849, Kanun No:7100, s.18856; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem:11, Cilt.2, Birleşim: 40, Toplantı: 1, 19.02.1958 içinde Masraf Bütçeleri, s.327; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem:11, Cilt.7, Birleşim: 40, Toplantı: 2, 20.02.1959 içinde Masraf Bütçeleri, s.291, s.408; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Umum Müdürlüğü 1959 Yılı Bütçe Kanunu”, 6 Mart 1959, Sayı.10152, Kanun No: 7248, s.21247; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Umum Müdürlüğü 1959 Yılı Bütçe Kanunu”, 4 Mart 1959, Sayı. 10150, Kanun No: 7234, s.21211; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem:11, Cilt.7, Birleşim: 40, Toplantı: 2, 20.02.1959 içinde Masraf Bütçeleri, s.290; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem:11, Cilt.12, Birleşim: 41, Toplantı: 3, 19.02.1960 içinde Masraf Bütçeleri, s.278, s.402; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Umum Müdürlüğü 1960 Yılı Bütçe Kanunu”, 7 Mart 1960, Sayı. 10450, Kanun No: 7465, s.901; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Umum Müdürlüğü 1960 yılı Bütçe Kanunu”, 5 Mart 1960, Sayı.10449, Kanun No: 7459, s.885; TBMM, **Zabıt Ceridesi**, Dönem:11, Cilt.12, Birleşim: 41, Toplantı: 3, 19.02.1960 içinde Masraf Bütçeleri, s.278.

EK 2: Denizcilik Bankası TAO'nun Kuruluş Gerekçesi¹²¹⁵

“Türkiye’de deniz işletmeciliğine devlet iştirakinin tarihi pek eski devirlere, hemen hemen bundan bir asır evveline kadar gitmektedir. Muhtelif tarihi amiller ve bilhassa kapitülasyonlar dolayısıyla Türk vatandaşlarının ferdi teşebbüslerinin pek ileri gidemediği devirlerde devlet, deniz işletmesi sahasında önderliği ele almış ve zaman zaman muvaffakiyetli neticeler istihsal etmiştir.

Deniz ticaretinin milli iktisat ve milli müdafaa ve nihayet sosyal zaruret bakımından arz ettiği ehemmiyet ve hususiyet bütün dünya devletlerince göz önünde tutulmuş çok eski tarihlerden itibaren bu nevi ticaretle meşgul vatandaşların himayesine ve cesaretlendirilmesine matuf olmak üzere imtiyazlar, primler ve daha birçok çeşitli himaye tedbirleri ittihaz edilmiştir. Fakat, birinci ve ikinci cihan harblerinde başlıca denizci memleketler olan Fransa, İngiltere, Amerika daha da ileri giderek doğrudan doğruya devlet işletmeciliğine gelmişlerdir. Her ne kadar harp bitince bu teşekküllerin tasfiyesine gidilmiş ise de, mesela Fransa’da olduğu gibi devlet doğrudan doğruya hususi teşebbüsle idare edilmekte bulunan iki büyük denizcilik şirketine aksiyoner sıfatıyla ve hususi bir statü ile iştirak etmiş ve ayrı bir kanunla da denizcilik işlerini kontrol altına almış bulunmaktadır.

Türkiyenin çok evvelden başladığı ve dünya denizciliğinin de başka saikler altında giriştiği devlet deniz işletmeciliği içtimai bir realite olarak kendi vücuduna lüzum hissettirmektedir. Ancak, bütün mesele bu müdahalenin şekil ve mahiyetinde kalmaktadır. Devlet kendine mahsus metotlarla mı, yoksa deniz ticaretinin gerektirdiği hususi metotlarla mı bu işi yapmalıdır meselesi mevzuun en mühim noktasını teşkil eder.

Türk devlet deniz işletmeciliğinin tarihi tetkik olunursa görülür ki bu nevi işletmeye devlet, devlet sıfatıyla ve kendine mahsus metotlarla müdahale ettiği

¹²¹⁵ Türkiye Büyük Millet Meclisi, **Denizbank Türk Anonim Ortaklığı Kanunu Tasarısı ve Ulaştırma Komisyonu ile Karma Komisyon Raporları**, 276 No’lu Komisyon Raporu, Ankara, 1951, s.1-2. Kanun tasarısı gerekçesinin yer aldığı komisyon raporunda kurumun adı, *Denizbank* olarak geçmektedir. Fakat ilgili kanun meclisten geçtikten sonra Resmi Gazete’de *Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı* ismiyle duyurulmuş ve bu kurum, 32 yıllık dönemi kapsayan süre boyunca bu ismiyle faaliyet göstermiştir.

ve bunlara göre idare ettiği devrelerde deniz işletmesi matlûp randımanı ve feyizli neticeyi vermekte müşkülât çekmiştir. Aslında bir ticaret konusu olan deniz işletmesini kendi bünyesine uygun ticari metodlara ve hususi hukuk kaidelerine tâbi kılmak en mantıki yol olmak lâzım gelir. Bugün hemen hemen bütün Türk deniz işletmeciliğini içinde toplayan Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü, mülhak bütçe ile idare olunan ve masrafça devlet dairelerinin muhasebe usullerine ve sayıştay vizesine tâbi ve umumiyetle muamelelerinde Ulaştırma Bakanlığı'nın tasvip ve tasdikine muhtaç muayyen kalıplar içerisinde donmuş kalmış bir devlet dairesidir. Bu şekil bir idarenin maksadı teminden uzak olduğu tereddütsüz kabul olunmaktadır. Bu neticeye vardıktan sonra bu müessesenin yerine tesis edilecek teşekkülün ne olması lâzım geleceği meselesi üzerinde tevakkuf edilmesi gereken bir konu teşkil eder. Devletin, deniz işletmeciliğinde fâal bir rol oynaması, yukarıda söylendiği gibi içtimai bir hakikat olduğuna göre Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü'nün tamamen tasfiyesiyle bunun hususi teşebbüslere devri bahis mevzuu olamaz. Bu durum muvacehesinde yeni teşekkülün 3460 Sayılı Kanun'un derpiş ettiği tarzda bir iktisadi devlet teşekkülü olması veya devletin aksiyoner sıfatıyla iştirak edeceği ve hususi şahısların da iştirak edebilecekleri bir anonim ortaklık şekillerinden birinin ihtiyari gerekmektedir.

İktisadi devlet teşekküllerinin, devlet işletmeciliğinde yaptığı hamle gayrikabili inkâr olmakla beraber bu teşekküllerin murakabe ve kontrol tarzları ve tâbi bulunduğu bazı kayıtlar dolayısıyla tenkitten salim, kalmamış bulunmaktadır. Bu durum muvacehesinde doğrudan doğruya hususi şahısların teşkil ettikleri gibi bir anonim ortaklığa devlet sermayesinin vâz'ı suretiyle bir teşekkül vücuda getirmek en salim bir yol olarak görülmüştür. Bu itibarla kanun tasarısının birinci maddesi böyle bir gayenin tahakkuku için sevk edilmiş ve Denizbank adı ile Türk anonim ortaklığı şeklinde bir millî banka kurulmak için hükümete yetki verilmiştir.”

EK 3: Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu¹²¹⁶

“ I- Kuruluş

Kuruluş

Madde 1- Denizcilik Bankası adıyla Türk sularında ve yabancı denizlerde ulaştırma işlerini ve bu işlerle ilgili her türlü teşebbüslerle bu kanunda gösterilen diğer hizmetleri yapmak ve bu kanunla hususi hukuk hükümlerine göre idare edilmek üzere anonim ortaklık şeklinde bir banka kurmak için hükümete yetki verilmiştir.

Diğer Ortaklıklar

Madde 2- Banka, bu kanunla kendisine tevdi edilen işleri ya doğrudan doğruya yapmaya yahut sermayesinin yarısından fazlasına katılmak suretiyle kuracağı anonim ortaklıklarla yaptırmaya yetkilidir. Ancak, tekel şeklindeki işlerin ortaklıklara yaptırılması Bakanlar Kurulu kararına bağlıdır.

Merkez

Madde 3- Bankanın merkezi İstanbul'dadır. Banka ve kuracağı ortaklıklar yurt içinde ve Maliye Bakanlığı'nın önceden izni alınmak şartıyla yurt dışında lüzum gördükleri yerlerde şube ve acentalıklar açabilirler.

Süre

Madde 4- Bankanın süresi, kesin kuruluş gününden başlamak üzere (99) doksan dokuz yıldır.

II- Görev ve Yetkiler

Bankacılık

¹²¹⁶ T.C. Resmi Gazete, “Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu”, 16 Ağustos 1951, Sayı.7886, s.1809-1812.

Madde 5- Banka, deniz ulaştırmasıyla doğrudan doğruya veya dolayısıyla ilgili hususlarda her türlü banka muamelelerini yapmaya ve bilhassa gemi inşa, tamir ve mubayaa eden veya deniz işletmeciliği yapan gerçek veya tüzel kişilere kanuni hadler dairesinde ve Bankalar Kanunu 'nda sayılan karşılıklardan başka gayrı menkul veya gemi ipotekleri mukabilinde krediler açmaya, vadeli vadesiz her türlü tasarruf ve diğer mevduatı kabul etmeye ve çeşitli banka muamelelerini yapmaya yetkilidir.

Türkiye Kıyılarında ve Yabancı Denizlerde Nakliyat

Madde 6- Banka, Türkiye kıyılarında muntazam posta seferleri yaparak yolcu taşımakla görevli ve Türk ve yabancı sularda her türlü yolcu, yük ve hayvan nakliyatı yapmaya yetkilidir. Banka seyrüsefer güvenliği bakımından idaresi bakanlar kurulu kararıyla kendisine bırakılacak geçit mahiyetindeki boğazlarla Türkiye kıyılarında muntazam posta seferlerinin uğrağı olan yerlerdeki iskele, rıhtım ve kanallardan 3004 sayılı kanun gereğince kendisine verilecek olanları işletmekle görevlidir. Banka Van Gölü İşletmesi'ni özel kanununa göre işletmekle görevlidir.

Şehir Hatları

Madde 7- Banka, Küçükçekmece ile Trilya arasındaki mevhum hattın doğusunda kalan Marmara Bölgesi 'yle Karadeniz Boğazı ve Haliç'te ve Foça ile Ahırlı arasındaki mevhum hattın güneyinde bulunan İzmir Körfezi'nde 18 rüsum tonilatosundan yukarı makinalı ve motorlu araçlarla yolcu nakli ve araba vapurları, feribotlar ve benzeri özel araçlarla yük nakli işlerini tekel şeklinde yapmakla görevlidir.

Liman İşleri

Madde 8- Banka, Türkiye limanlarında:

a) Yolcuların beraberlerindeki zat ve ev eşyasıyla 300 rüsum tonilatosundan aşağı gemilerdeki eşya hariç olmak üzere deniz yolu ile gelen ve giden bütün emtianın her türlü yükleme ve boşaltma ve aktarma işlerini yapmaya;

b) 300 rüsum tonilâtosundan yukarı gemilere tatlı su verme, ihrakiyelerini yükleme, boşaltma ve aktarma işlerini yapmaya ve bu işler için gereken tesisleri vücuda getirmeye ve işletmeye;

c) Denizyolu ile gelen ve giden eşya için deniz kıyısında antrepolar, ambarlar, sundurmalar, hangarlar, açık sahalar ve deniz yolcu salonları tesis edip işletmeye;

ç) Bu kanun gereğince devralacağı rıhtımlarla ilerde tevsi ve yeniden tesis edeceği rıhtımları işletmeye;

d) Denizyolu ile gelen maden kömürü ve bu cins yakıtlar ile her nevi akaryakıtları alma, verme bölgelerini deniz kıyısında tesis edip işletmeye;

e) Palamar şamandıraları tesis ile işletmeye;

f) Kılavuzluk işlerini yapmaya;

yetkilidir. Banka, bu hizmetleri İstanbul, İzmir ve Trabzon limanları ve bakanlar kurulu kararıyla kendisine tevdi edilecek diğer limanlarda tekel şeklinde yapmakla görevlidir.

Şu şartla ki (c) ve (d) fıkralarında mevzuu bahis olan hizmetlerden deniz kıyısında gerçek veya tüzel kişilere ait depo, antrepo, sundurma gibi yerlerde yapılan işler yalnız kendi ihtiyaçları için mevzuu bahis olduğu takdirde tekel harici addedilir.

Banka, tekel içi veya dışı limanlarda tekeli tazammun etmemek şartıyla römorkörcülük, dalgıçlık işlerini yapmaya ve birinci fıkrada yazılı hizmetler için aynı fıkrada mevcut tahdidat dışında kalan aynı çeşit hizmetleri veya bu hizmetlerle ilgili diğer işleri de görmeye yetkilidir. Umumi mağazalar hakkında 13'üncü madde hükümleri uygulanır.

Denizde Can ve Mal Güvenliği İşleri

Madde 9- Banka, Türkiye kıyılarında kurulmuş bulunan ve ilerde kurulacak olan fenerleri, radyofarları, deniz işaretlerini, sis düdüklüklerini ve benzeri kıyı emniyeti cihaz ve tesislerini ve can kurtarma istasyonlarını tekel şeklinde işletmekle görevlidir. Bu tesislerin inşa, tamir, yenileme, tevsi ve teçhizleri banka tarafından yapılır.

Denizde Gemi Kurtarma İşleri

Madde 10- Banka, bütün denizlerde gemi kurtarma ve yardım işlerini yapmaya yetkilidir. Banka, Karadeniz'de, Şile Feneri ile Karaburun Feneri arasındaki Türk karasuları ile Ege Denizi'nde Bozcaada ve İmroz Adası sahilleri de dâhil olmak üzere Bababurnu ile Saroz Körfezi'nde Kilimli mevki arasındaki Türk kara sularında ve bu iki hudut arasında kalan Karadeniz ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi'nde kazaya uğrayan harp gemileri hariç 300 rüsum tonilatosundan yukarı gemilerin ve yüklerinin kurtarma, yardım işlerini tekel şeklinde yapmakla görevlidir.

Fabrika ve Havuzlar

Madde 11- Banka; gemi ve diğer deniz araçları inşa, tamir, tadil ve havuzlama işlerini yapmaya yetkilidir.

Çeşitli İşler

Madde 12- Banka, görev ve yetkileri içine giren hizmetlerin ifasında:

a) Gerek bankanın ve gerekse diğer gerçek veya tüzel kişilerin maruz kalacakları her türlü rizikolara karşı her nevi sigorta muamelelerini doğrudan doğruya veya diğer sigorta şirketleriyle birlikte yapmaya;

b) Turizm ve spor işlerinin denize ait kısımlarıyla ilgilenmeye;

c) Deniz sağlık ve sosyal yardım müesseselerini kurup işletmeye;

yetkilidir.

Bankanın Diğer İştirakleri

Madde 13- Banka veya kuracağı ortaklıklar görev ve yetkileri ile ilgili işlerin görülmesine ve tesislerin işletilmesine dair gerçek veya tüzel kişilerle süresi (10) yılı geçmeyen anlaşmalar yapabilirler. Aynı çeşitli işlerin resmi daire ve müesseselerce doğrudan doğruya yapılmasına lüzum görülen hallerde banka veya kuracağı ortaklıklara verilmesi gereken tazminat ile gerekli diğer şartlar bu daire ve müesseselerle banka veya kuracağı ortaklıklar arasında yapılacak anlaşmalarla tespit olunur.

Bankanın tekel sahasında kurulmuş ve kurulacak umumi mağazaların antrepoculuk ve depoculuk ve benzeri diğer işleri ifa edebilmeleri Denizcilik Bankası'nın mütalaası alınmak suretiyle Ekonomi ve Ticaret, Ulaştırma ve İşletmeler Bakanlıkları'nca evvelden tespit olunacak umumi esaslar dâhilinde mümkündür.

Bankanın tekel sahasında fiktif antrepo açmak isteyenler Gümrük Kanunu'nun hükümlerini ifa etmekle beraber, ayrıca banka ile anlaşma yapmaya mecburdurlar.

Devlet Demiryollarının Hakları

Madde 14- Bu kanunun yayımı tarihinde Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü tarafından idare olunan liman, rıhtım ve iskelelerle buralarda mevcut ve yeniden yapılacak tesisata müteallik haklar mahfuzdur.

Ancak Bakanlar Kurulu kararı ile bu haklar kısmen veya tamamen Bankaya devrolunabilir.

III — Mali hükümler

Sermaye

Madde 15- Bankanın itibari sermayesi her biri (100) lira kıymetinde nama muharrer (5) milyon hisseye ayrılmış (500) milyon Türk Lirası'dır. Mutaaddit

hisseleri ihtiva etmek üzere çıkarılacak hisse senetlerinden her birinin ihtiva edeceği hisse miktarı ile her tertibin mecmu miktarı ana sözleşmede gösterilir.

Hisse Senetleri

Madde 16- Hisse senetleri (A) ve (B) gruplarına ayrılmış olup bunlardan:

A grubu sermayenin % 51'ini ,

B grubu sermayenin % 49'unu teşkil eder.

A grubu Hazine 'ye,

B grubu gerçek veya tüzel kişilere tahsis edilmiştir.

B grubu hisse senetleri gerçek veya tüzel kişilerden isteklisi çıktığı zaman satılmak üzere Hazine tarafından deruhte olunur.

Hazine Hisselerinin Karşılığı

Madde 17- Hazine tarafından taahhüt olunacak hisse senetleri:

a) Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü'nün bu kanunun geçici 1'inci maddesi gereğince tanzim olunacak devir bilançosunda tespit edilecek sermayenin bankaya intikali;

b) Bakanlar Kurulu kararıyla bankaya verilmesi uygun görülecek Hazine'ye ait menkul ve gayri menkul malların devri;

c) Bankanın dağıtacağı yıllık kârlardan Hazine hissesine düşen miktarın tahsisi;

ç) Hazine tarafından deruhte olunan (B) hisse senetlerinin satılması hâlinde tutarlarının bankaya tevdi;

suretiyle ödenir.

Tahvil ve Kredi

Madde 18- Banka en az (20) yılda itfa edilmek şartıyla ve Hazine kefaletiyle tahvil çıkarabilir. Tahvillerin ihraç şekil ve şartları Maliye Bakanlığı'nın muvafakati ile tespit olunur.

Bankanın aktececeği kısa ve uzun vadeli kredilere de Maliye Bakanlığı kefalet etmeye yetkilidir.

Ancak, çıkarılacak tahvillerle aktececek kısa ve uzun vadeli istikraz ve kredilerin yekûnu hiçbir zaman bankanın ödenmiş sermayesini tecavüz edemez.

Karın Dağıtımı

Madde 19- Bankanın yıllık safi karından:

- a) % 15'i ödenmiş sermayenin yarısına varıncaya kadar adi ihtiyat sermayeye;*
- b) % 10'u ödenmiş sermayenin yarısına varıncaya kadar olağanüstü ihtiyat sermayeye;*
- c) % 5'i genel kurul tarafından tayin edilecek nispet ve esaslar dairesinde yönetim kurulu üyeleri ile banka personeline;*
- ç) Genel kurulca tayin edilecek nispetler dairesinde sabit kıymetler karşılıklarına; ayrıldıktan sonra bakiyesi hisse senetlerinin ödenmiş kıymetleri üzerinden hissedarlara tevzi olunur.*

İhtiyat Sermayeleri

Madde 20- Adi ihtiyat sermaye bankanın ileride vukuu muhtemel zararlarını karşılamak üzere tefrik olunur. Olağanüstü ihtiyat sermayenin kullanım tarzı ana sözleşmede gösterilir. Bu sermaye bankada, Bankalar Kanunu'nun 31'inci maddesinde yazılı ihtiyata da tekabül eder.

IV- İdari Hükümler

Genel Kurul

Madde 21- Genel Kurul, banka hisse sahiplerinden kurulur. Her (10) hisseye sahip olanın veya bu miktar hisseyi temsil edenin genel kurulda bir reyi vardır. (10) hisseden fazlaya sahip olanların yukarıdaki nispete göre belli olacak sayıda tahdide bağılı olmaksızın rey hakkı vardır.

Yukarıdaki fıkra hükmü, bankanın kuracağı ortaklıklara da aynen tatbik olunur.

Murakıplar

Madde 22- Bankanın genel kurul toplantısında, (A) grubu hisse senedi sahibi tarafından iki ve (B) grubu hisse senedi sahipleri tarafından da bir murakıp ve aynı suretle üç yedek murakıp seçilir. Murakıplar genel kurula verecekleri yıllık rapordan ayrı olarak banka yönetim kuruluna her ay Maliye ve Ulaştırma Bakanlıkları'na her üç ayda bir rapor vermeye mecburdurlar.

Murakıpların nitelikleri, yetki ve sorumlulukları, ana sözleşmede gösterilir.

Hazinenin Denetim Hakkı

Madde 23- Maliye Bakanlığı, bankanın her türlü işlem ve hesaplarını doğrudan doğruya veya Devlet İktisadi Teşekkülleri Umumi Murakabe Kurulu marifetiyle denetlemek yetkisine sahiptir.

Yönetim Kurulu

Madde 24- Bankanın yönetim kurulu, genel kurul toplantısında (A) grubu hisse senedi sahibi tarafından seçilecek dört ve (B) grubu hisse senedi sahipleri tarafından seçilecek üç kişi olmak üzere yedi üyeden teşekkül eder. Bankanın genel müdürü, yönetim kurulunun tabii üyesidir.

Yönetim Kurulu üyelerinin hizmet süreleri, nitelikleri, yetki ve sorumlulukları ana sözleşmede gösterilir.

Genel Müdür

Madde 25- Bankanın genel müdürü, bakanlar kurulu tarafından tayin olunur.

Genel müdürün nitelik, görev, yetki ve sorumlulukları ana sözleşmede gösterilir.

Personel

Madde 26- Banka ve kuracağı ortaklıkların personeli hususi hukuk hükümlerine tabidir. 3659 sayılı kanun, banka ve kuracağı ortaklıklar hakkında uygulanmaz.

Banka ve kuracağı ortaklıkların -İş Kanunu'na tabi personeli müstesna- bütün personeli hakkında 5434 sayılı kanun hükümleri uygulanır.

Emeklilik keseneğine esas aylıkları 5434 sayılı kanunun 15'inci maddesiyle tespit edilmemiş bulunanların intibakları 3659 sayılı kanuna göre yapılır.

İş ve İşçi Sigortaları Kanunu hükümlerine tabi olup da bankanın kati kuruluşu tarihinde Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü'nde emeklilik hakkı tanınan ve 5434 sayılı kanunun 12'nci maddesinin (C) fıkrasında yazılı her çeşit hizmetlilerden banka ve kuracağı ortaklıklara alınanların emeklilik hakları devam eder.

Banka ve kuracağı ortaklıklar, personeli hakkında ihtiyaca uygun kadro ve statülerin tertip ve tanziminde serbesttir.

V- Tarifeler

Tarifeler

Madde 27- Banka ve kuracağı ortaklıkların tarifelerinin yapılmasında tarife tekniğinin icapları ve banka ve kuracağı ortaklıkların ekonomik bünyeleri ile birlikte devletin ulaştırma, milli iktisat, milli savunma ihtiyaç ve gelişme esasları ve memleketin iktisadi ve içtimai zaruret ve icapları gözönünde tutulur ve bu ihtiyaç icap ve zaruretlere uygun özel hükümler tarifelerde gösterilir. Teknik ve mali inikaslari tanzim ve karşılıklari temin olunmadan herhangi bir suretle

tarifelere müessir bir hüküm veya bir külfet banka ve kuracağı ortaklıklara tahmil olunamaz. Mahiyetleri icabı tarifelere bağlanmayan hizmetlerin navlun, ücret ve diğer şartları ticari icaplara ve hususi hukuk hükümlerine göre banka veya kuracağı ortaklıklarca tayin ve tespit olunur.

Tarifelerin Yürürlük Şekil ve Şartları

Madde 28- Banka ve kuracağı ortaklıkların görev ve yetkileri içine giren veya bunlarla ilgili olan işlerin halka arz şekil ve şartlarına ücret miktarlarıyla cezai şartlarına ve tahsil tarzlarına mütaallik tarifeler, alakalı servis veya ortaklıklarca hazırlanıp, banka yönetim kurulunun kabulü ile tekemmül eder. Ancak, bu kanunla kabul edilen tekel mevzuuna dâhil hizmetlerle milli savunmaya ait nakliyat tarifeleri Maliye, Ulaştırma ve Millî Savunma Bakanlıklarıyla banka tarafından müştereken tanzim olunur. Tarifeler Resmi Gazete ile yayımlanır ve yürürlük tarihi gösterilir. Bu suretle yayımlanan tarife hükümleri bütün ilgililer hakkında lüzum ifade eder. Muayyen bir mahalli daha ziyade ilgilendiren tarifeler ayrıca mahalli gazetelerle veya sair suretle halka duyurulur.

Kesirler

Madde 29- Tarifelere göre alınacak ücretler ile tahsil olunacak vergi ve resimler, toplamlarında yirmi para ve daha aşağı kesirler atılır ve yirmi paradan fazla kesirler kuruşa iblağ olunur. Şu kadar ki, bu iblağ ve tenziller toplama dâhil vergilerin aslı nispet ve miktarlarına müessir olmaz.

VI- Çeşitli Hükümler

Hukuki Rejim

Madde 30- Banka ve kuracağı ortaklıklar bu kanun ve ana sözleşmelerinde sarahat olmayan hallerde hususi hukuk hükümlerine tabidir.

1050, 2490 ve 3460 sayılı kanunlar banka ve kuracağı ortaklıklar hakkında uygulanmaz.

Kuruluş Özellikleri

Madde 31- Banka ve kuracağı ortaklıkların ana sözleşmeleri Ticaret Kanunu'nda yazılı kuruluş muamelelerine ait şartlar aranmaksızın bu kanun hükümleri dairesinde bakanlar kurulunca tasdik olunduktan sonra başkaca merasime hacet kalmaksızın doğrudan doğruya ticaret siciline kayıt ve ilan olunur. Banka ve kuracağı ortaklıkların kesin kuruluşları bu ilan gününden başlar.

Gümrükle İlgili İşler

Madde 32- Gümrük Kanunu'nda, Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü hakkında mevzu hükümler banka ve kuracağı ortaklıklar için de uygulanır. Ancak, Gümrük Kanunu'nun 56'ncı maddesi gereğince yapılacak denetleme şekil ve usulleri Gümrük ve Tekel Bakanlığı ile banka arasında müştereken tespit olunur.

Bazı Ücretlerin Tahsil Tarzı

Madde 33- Tarifelerine göre fener, can kurtarma ve kılavuz ücret ve cezalarını ödemeyen veya teminat göstermeyen gemiler hakkında 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 15'inci maddesi uygulanıp tahsil olunan ücret ve cezalar ilgili liman dairelerince bankaya yatırılır.

Vergi ve Resimlerin Ödeme Süresi

Madde 34- Belli tarifeli taşıtlarla yolculuk yapanlardan alınacak nakliyat resmi hakkındaki 472 sayılı kanuna ek 2030 sayılı kanunun birinci ve Damga Resmi Kanunu'nun bazı maddelerini değiştiren 3478 sayılı kanunun 12'nci ve asker ailelerine yardım hakkındaki 4109 sayılı kanunun dördüncü maddesinde yazılı süreler banka ve ortaklıkları için 75'er güne çıkarılmıştır.

P. T. T. Hakları

Madde 35- Banka ve kuracağı ortaklıklar kendi ihtiyaçları için telsiz telgraf ve telsiz telefon, radar ve benzeri cihazları kurmaya ve işletmeye ve bunlar için gerekli diğer enerji tesisleriyle umumi telefon bulunmayan aynı sahalarda hususi telefon tesisleri yapmaya yetkilidir.

Banka ve kuracağı ortaklıklar, kendi muamelelerine ait mektup ve çantaları P.T.T. İdaresi'ne ücret vermeksizin kendi vasıtaları ile taşımaya ve tesisine yetkili oldukları telsiz telgraf ve telsiz telefon ve benzerleri cihazlarla telefonları ücretsiz kullanmaya yetkilidirler.

Rıhtım Şirketi'nin Borçları

Madde 36- İzmir Rıhtım Şirketi'nin satın alma sözleşmesine göre ödenmesi hükümetçe deruhte olunan taksitlerle İstanbul Rıhtım Şirketi'nin tahvilat amortismanları ve bunlara merbut kuponların banka tarafından alakalılara ve hazineye ödenmesine devam olunur.

Bedelleri ödenip istirdat olunan bütün tahvilat ve kuponlar hazineye verilir.

Rıhtım Resmi

Madde 37- Yabancı memleketlerden İstanbul ve İzmir limanları vasıtasıyla memlekete ithal olunacak bütün malların muamele vergisine tabi olanlarından bu vergi matrahı ve muamele vergisine tabi olmayanlardan da C.I.F. kıymeti üzerinden %1 nispetinde rıhtım resmi alınır.

Gümrük İdaresi'nce gümrük resmi ile birlikte ve gümrük resminin tahakkuk ve tahsiline alt hükümler dairesinde tahsil edilecek olan bu resmin bir aylık tutarı ertesi ayın sonuna kadar bankaya verilir.

Ceza

Madde 38- Bankanın, bu kanunda yazılı tekel mevzularına giren işlerini ticaret maksadıyla yapanlar (100) liradan (10.000) liraya kadar ağır para cezasına mahkûm edilir.

Bankanın veya kuracağı ortaklıkların ayrıca zarar ve ziyan talebine mütedair hakları mahfuzdur.

Bu maddede yazılı suçlardan dolayı takibat icrası bankanın veya kuracağı ortaklıkların cumhuriyet savcılığına yazılı şikayetine bağlıdır.

İstimlak Hakkı

Madde 39- Banka ve kuracağı ortaklıkların tekel mevzuata giren işlerinin görölmesine muktazi gayrı menkuller 1295 tarihli İstimlak Kararnamesi Dairesi'nde istimlak olunabilir.

İstimlak kararı Maliye Bakanlığı'nın talebi üzerine bu kararnamede gösterilen yetkili mercilerce verilir.

Kaldırılan veya Uygulanmayacak Hükümler

Madde 40- Bankanın kati kuruluşu tarihinden itibaren:

Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlükleri'nin teşkilat ve vazifelerine dair 3633 sayılı kanun ile bu kanuna ek 5396 sayılı kanun;

Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'nün kaldırılması ve vazifelerinin Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne verilmesi hakkındaki 4517 sayılı kanun;

Devlet Denizyolları ve Limonları İşletme Genel Müdürlüğü ihtiyaçları için gelecek yıllara geçici yüklenmelere girişilmesi hakkındaki 4844 sayılı kanunla bu kanunu değiştiren 5074 sayılı kanun;

Denizyolları İşletmesi hakkındaki 2239 ve 5604 sayılı kanunlar;

İstanbul ve İzmir limanlarının sureti idaresi hakkındaki 3023 sayılı kanun;

Fenerler idaresi hasılatından Hazineye ödenecek miktar hakkında 4076 sayılı kanun ile diğer kanunların işbu kanuna aykırı hükümleri kaldırılmıştır.

Şeker fabrikalarına bahşolunan imtiyazlar hakkındaki 601 sayılı kanunun 7'nci maddesi;

Islahı hayvanat hakkındaki 904 sayılı kanunun 30'uncu maddesi;

2510 sayılı İskân Kanunu'nun 15'inci maddesinin (1) numaralı bendi;

Sıcak ve soğuk maden sularının istismarı ile kaplıcalar tesisatı hakkındaki 927 sayılı kanuna ek 2376 sayılı kanunun birinci maddesinin 2'nci fıkrası;

Turist gemilerinden alınan resimlerden bazılarının affına ve bazılarının indirilmesine dair 2864 sayılı kanun;

3008 sayılı İş Kanunu'nun 71'inci maddesi;

3511 sayılı Basın Birliği Kanunu'nun 4932 sayılı kanunla muvakkaten yürürlükte kalan 31'inci maddesi;

Demir ve çelik fabrikalarının haiz olacakları muafiyet hakkındaki 3522 sayılı kanunun 1'inci maddesinin (C) fıkrası;

3530 sayılı Beden Terbiyesi Kanunu'nun 23'üncü maddesi;

Devlet Demiryolları ve Limanları ile Devlet Denizyolları ve Limanları'nda yapılacak askeri nakliyatta alınacak ücretler hakkındaki 4004 sayılı kanunun 1 ve 2'nci maddeleri;

Şehir, kasaba ve köylerin lüzumunda tahliye veya seyrekleştirilmesi hakkındaki 4656 sayılı kanunun 3'üncü maddesi;

Köy okulları ile öğretmen, sağlık memur ve ebe evlerinin inşaatında kullanılacak malzemenin nakli hakkındaki 5210 sayılı kanunun 9'uncu maddesi;

Bina yapımını teşvik hakkındaki 5228 sayılı kanunun 9'uncu maddesi;

ile diğer kanunlarda mevcut parasız veya tenzilatlı navlun ve ücretlerle nakliyat veya başka hizmetler ifasına mütaallik hükümler banka ve kuracağı ortaklıklar hakkında uygulanmaz.

VII- İntikal hükümleri

Devir Bilançosu

Geçici Madde 1- Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü'nün bütün aktif ve pasifi, hak ve borçları ile birlikte Hazine hisse senetlerinin karşılığı olmak üzere kesin kuruluşu gününden itibaren bankaya intikal eder.

Geçici 2'nci maddede yazılı kurul tarafından tasfiye bilançosunun aktif ve pasifi, bankanın kesin kuruluş tarihindeki durum ve rayiçlerine göre kıymetlendirilerek bir devir bilançosu yapılır ve bunun neticesi hazinenin sermaye iştirakine esas olur.

Devir bilançosu neticesi hazine hissesinden fazla olduğu takdirde bu fazlalık (B) hisse senetlerine yatırılır. Diğer (B) hisse senetleri tamamıyla satılmadan, karşılıkları hazinece yatırılmış (B) hisse senetleri satışa arz edilemez. Karşılıkları hazinece yatırılmış (B) hisse senetlerinin satışı hâlinde bunların bedelleri hazineye irat kaydolunur.

21, 22 ve 23'üncü maddelerin (B) hisse senedi sahiplerine bahşettiği haklar mahfuzdur.

Devir bilançosunda gösterilip kesin neticeleri sonradan anlaşılacak olan hesaplar, sonuçlarına göre devir bilançosunun aktif veya pasifine kaydolunur.

Banka, kendisine intikal eden aktif ve pasifleri ve bilcümle hak ve borçları ve dava takiplerini kuracağı ortaklıklara iştirak sermayesi mukabilinde intikal ettirebilir.

Devir bilançosunda takdir veya tespit edilen değerler Vergi Usul Kanunu'nun tatbikatında aynen nazara alınır.

Tasfiye Kurulu

Geçici Madde 2- Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü'nün bankanın kati kuruluşu tarihinden evvelki devirlere alt bilanço ve kesin hesaplarını ilgili kanun ve usulleri dairesinde tanzim etmek ve geçici birinci maddede yazılı devir bilançosunu yapmak üzere bir tasfiye kurulu teşkil olunur. Bu kurul Sayıştay Başkanlığı, Maliye ve Ulaştırma Bakanlıkları, Umumi Murakahe Heyeti ve banka tarafından seçilecek müsavî sayıdaki temsilcilerden tereküp eder. Kurul lüzumu kadar personel kullanabilir. Kurulun masraflarıyla kullanacağı personelin ücret ve masrafları bankaca kendi usullerine göre tasfiye hesabından tediye olunur. Kesin hesap ve bilançolar, bankanın kati kuruluşundan itibaren bir sene içinde ikmal olunur.

İntikallerde Resim Muafiyeti

Geçici Madde 3- Bu kanunun geçici 1'inci maddesine göre bankaya intikal edecek gayrı menkul, gemi ve diğer deniz vasıtalarının banka namına tescilinden dolayı herhangi bir resim, harç ve intikal vergisi alınmaz.

Bankanın (A) ve (B) grubu hisse senetleri damga resminden müstesnadır.

Denizyolları Mevzuatının Muvakkaten Tatbiki

Geçici Madde 4- İç hizmetler, tarifeler, işletme faaliyetleri ve sair konular ile gümrük murakabe usulleri hakkında yeni esaslar hazırlanıp tatbikata konuluncaya kadar Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü'nce uygulanmakta bulunan mevzuatın tatbikine devam olunur.

Denizyolları Memurlarının Muvakkaten İstihdamları

Geçici Madde 5- Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü'nün bankanın kesin kuruluş tarihindeki kadrolarında çalışmakta

olanların bu tarihten itibaren (3) ayı geçmemek üzere istihdamlarına devam olunabilir. Ancak bu suretle istihdam, bu gibiler hakkında geçici altıncı madde hükümlerinin tatbikine mani değildir.

Devlet Denizyolları ve Umanları İşletme Genel Müdürlüğü Memurlarının Durumu

Geçici Madde 6- Banka ve kuracağı ortaklıklar kadrolarına alınmayan personelden memur olanlara beher hizmet senesi için son aldıkları ücretin bir aylığı nispetinde ve müstahdem olanlara da yarım aylığı nispetinde bir tazminat, tasfiye hesabına geçirilmek kaydıyla banka tarafından defaten ödenir.

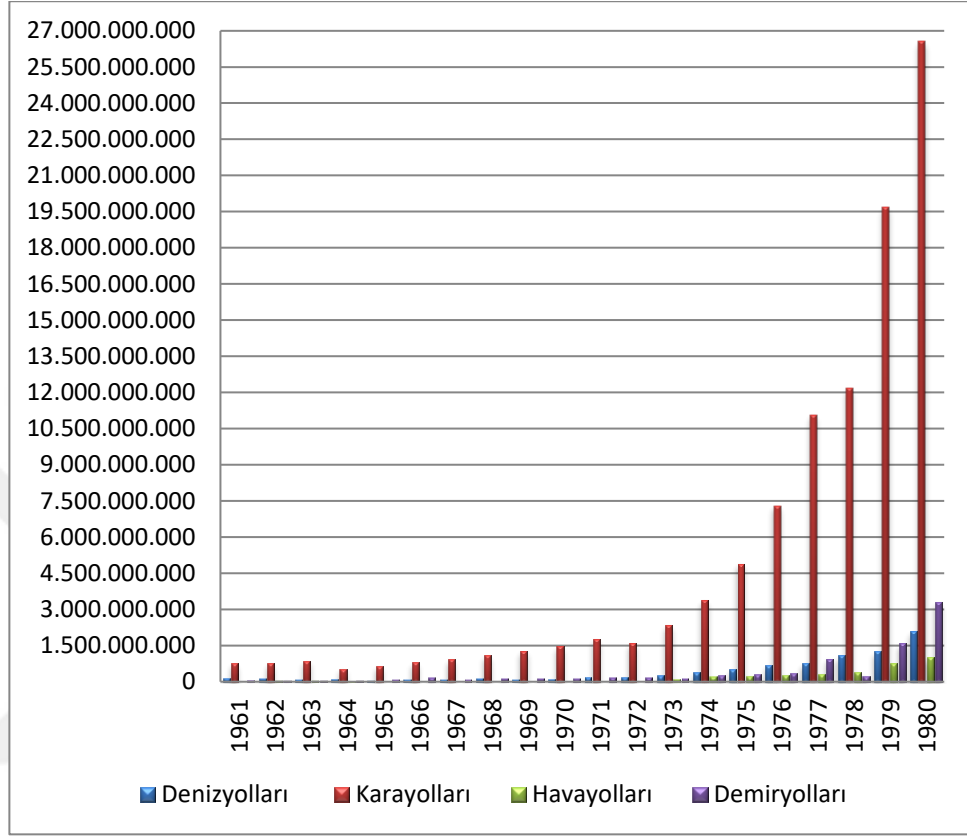
Ancak bunlardan emeklilik hakkını kazanmış olanlara tazminat verilmez.

Tazminata esas olacak hizmet yıllarının hesabında (6) ay ve daha fazla kesirler seneye iblağ olunur, (6) aydan aşağı kesirler nazara alınmaz.

Madde 41- Bu kanun, yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Madde 42- Bu kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.”

EK 4: 1961-1980 Dönemi Ulaştırma Yatırım Harcamalarında Denizyollarının Yeri (TL)



Kaynak: T.C. Kurucu Meclis, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 3, Cilt. 1, Birleşim:2, 20.02.1961 içinde Gider Bütçeleri, s. 293, s.368-369; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1961 Yılı Bütçe Kanunu”, 2 Mart 1961, Sayı. 10747, Kanun No: 269, s.3539; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Hava Meydanları İşletme Genel Müdürlüğü 1961 Yılı Bütçe Kanunu”, 4 Mart 1961, Sayı.10749, Kanun No: 274, s.3588; T.C. Kurucu Meclis, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 3, Cilt. 1, Birleşim:2, 20.02.1961 içinde Gider Bütçeleri, s. 293; Cumhuriyet Senatosu, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 1, Cilt. 1, Birleşim: 28, Toplantı: 1, 02.02.1962 içinde Gider Bütçeleri, s.301-304, s.429; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1962 Yılı Bütçe Kanunu”, 3 Mart 1962, Sayı. 11050, Kanun No: 20, s.6789; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1962 Yılı Bütçe Kanunu”, 5 Mart 1962, Sayı.11051, Kanun No: 30, s.6814; Cumhuriyet Senatosu, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 1, Cilt. 1, Birleşim: 28, Toplantı: 1, 02.02.1962 içinde Gider Bütçeleri, s.301-

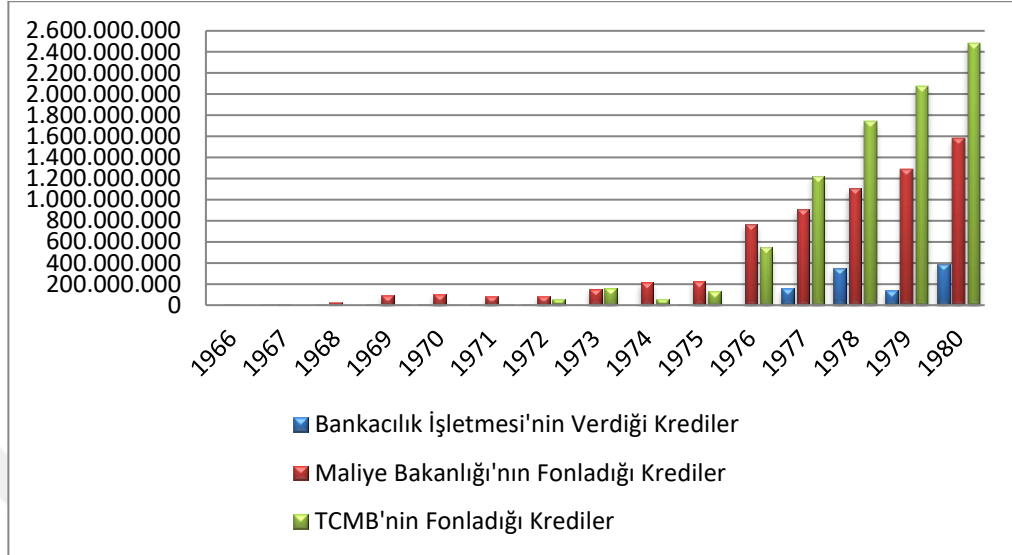
304; Cumhuriyet Senatosu, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 1, Cilt. 18, Birleşim: 34, Toplantı: 3, 01.02.1964 içinde Gider Bütçeleri, s.413-416; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1963 Yılı Bütçe Kanunu”, 4 Mart 1963, Sayı. 11346, Kanun No: 201, s.6; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1963 Yılı Bütçe Kanunu”, 5 Mart 1963, Sayı.11347, Kanun No: 216, s.11; Cumhuriyet Senatosu, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 1, Cilt. 18, Birleşim: 34, Toplantı: 3, 01.02.1964 içinde Gider Bütçeleri, s.413-420/6; Cumhuriyet Senatosu, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 1, Cilt. 18, Birleşim: 34, Toplantı: 3, 01.02.1964 içinde Gider Bütçeleri, s.413-416; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1964 Yılı Bütçe Kanunu”, 3 Mart 1964, Sayı. 11646, Kanun No: 421, s.8; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1964 Yılı Bütçe Kanunu”, 7 Mart 1964, Sayı.11650, Kanun No: 435, s.8; Cumhuriyet Senatosu, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 1, Cilt. 18, Birleşim: 34, Toplantı: 3, 01.02.1964 içinde Gider Bütçeleri, s.413-420/6; Cumhuriyet Senatosu, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 1, Cilt. 24, Birleşim: 29, Toplantı: 4, 25.01.1965 içinde Gider Bütçeleri, s.440-453; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1965 Yılı Bütçe Kanunu”, 31 Mayıs 1965, Sayı. 12010, Kanun No: 611, s.8; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1965 Yılı Bütçe Kanunu”, 8 Haziran 1965, Sayı.12017, Kanun No: 616, s.1; Cumhuriyet Senatosu, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 1, Cilt. 24, Birleşim: 29, Toplantı: 4, 25.01.1965 içinde Gider Bütçeleri, s.440-453; Cumhuriyet Senatosu, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 1, Cilt. 32, Birleşim: 38, Toplantı: 5, 01.02.1966 içinde Gider Bütçeleri, s.479-493; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1966 Yılı Bütçe Kanunu”, 26 Şubat 1966, Sayı. 12237, Kanun No: 736, s.8; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1966 Yılı Bütçe Kanunu”, 24 Şubat 1966, Sayı.12235, Kanun No: 730, s.1; Cumhuriyet Senatosu, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 1, Cilt. 32, Birleşim: 38, Toplantı: 5, 01.02.1966 içinde Gider Bütçeleri, s.479-493; Cumhuriyet Senatosu, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 1, Cilt. 38, Birleşim: 25, Toplantı: 6, 31.01.1967 içinde Gider Bütçeleri, s.530-546; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1967 Yılı Bütçe Kanunu”, 2 Mart 1967, Sayı. 12541, Kanun No: 839, s.1; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1967 Yılı Bütçe Kanunu”, 7 Mart 1967, Sayı.12545, Kanun No: 848, s.9; Cumhuriyet Senatosu, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 1, Cilt. 38, Birleşim: 25, Toplantı: 6, 31.01.1967 içinde

Gider Bütçeleri, s.530-545; Cumhuriyet Senatosu, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 7, Cilt. 45, Birleşim: 24, Toplantı: 7, 01.02.1968 içinde Gider Bütçeleri, s.579-596; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1968 Yılı Bütçe Kanunu”, 9 Mart 1968, Sayı. 12847, Kanun No: 1013, s.1; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1968 Yılı Bütçe Kanunu”, 5 Mart 1968, Sayı.12843, Kanun No: 1004, s.1; Cumhuriyet Senatosu, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 7, Cilt. 45, Birleşim: 24, Toplantı: 7, 01.02.1968 içinde Gider Bütçeleri, s.579-595; Cumhuriyet Senatosu, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 8, Cilt. 50, Birleşim: 25, Toplantı: 8, 28.01.1969 içinde Gider Bütçeleri, s.644-662; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1969 Yılı Bütçe Kanunu”, 7 Mart 1969, Sayı. 13142, Kanun No: 1115, s.1; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1969 Yılı Bütçe Kanunu”, 7 Mart 1969, Sayı.13142, Kanun No: 1126, s.19; Cumhuriyet Senatosu, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 8, Cilt. 50, Birleşim: 25, Toplantı: 8, 28.01.1969 içinde Gider Bütçeleri, s.644-662; Cumhuriyet Senatosu, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Cilt. 56, Birleşim: 31, Toplantı: 9, 28.01.1970 içinde Gider Bütçeleri, s.658-677; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1970 Yılı Bütçe Kanunu”, 12 Haziran 1970, Sayı. 13517, Kanun No: 1279, s.7; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1970 Yılı Bütçe Kanunu”, 9 Haziran 1970, Sayı.13514, Kanun No: 1284, s.30; Cumhuriyet Senatosu, **Tutanak Dergisi**, Dönem: 9, Cilt. 56, Birleşim: 31, Toplantı: 9, 28.01.1970 içinde Gider Bütçeleri, s.658-677; **T.C. Resmi Gazete**, “1971 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1971, Sayı. 13765, Kanun No: 1376, s.93-97; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1971 Yılı Bütçe Kanunu”, 2 Mart 1971, Sayı. 13766, Kanun No: 1365, s.4; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1971 Yılı Bütçe Kanunu”, 9 Mart 1971, Sayı.13773, Kanun No: 1371, s.5; **T.C. Resmi Gazete**, “1971 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1971, Sayı. 13765, Kanun No: 1376, s.93-97; **T.C. Resmi Gazete**, “1972 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1972, Sayı. 14115, Kanun No: 1567, s.90-93; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1972 Yılı Bütçe Kanunu”, 7 Mart 1972, Sayı. 14121, Kanun No: 1551, s.30; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1972 Yılı Bütçe Kanunu”, 10 Mart 1972, Sayı.14124, Kanun No: 1555, s.26-29; **T.C. Resmi Gazete**, “1972 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1972, Sayı. 14115, Kanun No: 1567, s.90-93; **T.C. Resmi Gazete**, “1973 Yılı Bütçe Kanunu”, 1

Mart 1973, Sayı. 14463, Kanun No: 1694, s.118, s.154; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Genel Müdürlüğü Bütçe Kanunu”, 3 Mart 1973, Sayı. 14465, Kanun No: 1685, s.8-12; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1973 Yılı Bütçe Kanunu”, 8 Mart 1973, Sayı.14470, Kanun No: 1689, s.19-22; **T.C. Resmi Gazete**, “1973 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1973, Sayı. 14463, Kanun No: 1694, s.117, s.154; **T.C. Resmi Gazete**, “1974 Bütçe Kanunu”, 1 Haziran 1974, Sayı. 14902, Kanun No: 1823, s.118, s.157; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1974 Yılı Bütçe Kanunu”, 9 Haziran 1974, Sayı. 14910, Kanun No: 1806, s.9-13; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1974 Yılı Bütçe Kanunu”, 10 Haziran 1974, Sayı.14911, Kanun No: 1810, s.15-18; **T.C. Resmi Gazete**, “1974 Bütçe Kanunu”, 1 Haziran 1974, Sayı. 14902, Kanun No: 1823, s.117, s.157; **T.C. Resmi Gazete**, “1975 Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1975, Sayı. 15164, Kanun No: 1868, s.198, s.271; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1975 Yılı Bütçe Kanunu”, 3 Mart 1975, Sayı. 15166, Kanun No: 1867, s.12-18; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1975 Yılı Bütçe Kanunu”, 10 Mart 1975, Sayı.15173, Kanun No: 1855, s.10-14; **T.C. Resmi Gazete**, “1975 Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1975, Sayı. 15164, Kanun No: 1868, s.197; **T.C. Resmi Gazete**, “1976 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1976, Sayı. 15515, Kanun No: 1970, s.212, s.273; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1976 Yılı Bütçe Kanunu”, 6 Mart 1976, Sayı. 15520, Kanun No: 1954, s.214-221; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1976 Yılı Bütçe Kanunu”, 6 Mart 1976, Sayı.15520, Kanun No: 1955, s.222-227; **T.C. Resmi Gazete**, “1976 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1976, Sayı. 15515, Kanun No: 1970, s.211; **T.C. Resmi Gazete**, “1977 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1977, Sayı. 15865, Kanun No: 2067, s.495, s.674; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1977 Yılı Bütçe Kanunu”, 9 Mart 1977, Sayı. 15873, Kanun No: 2054, s.463-479; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1977 Yılı Bütçe Kanunu”, 9 Mart 1977, Sayı.15873, Kanun No: 2056, s.570-582; **T.C. Resmi Gazete**, “1977 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1977, Sayı. 15865, Kanun No: 2067, s.492; **T.C. Resmi Gazete**, “1978 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1978, Sayı. 16215, Kanun No: 2143, s.453, s.631; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1978 Yılı Bütçe Kanunu”, 10 Mart 1978, Sayı. 16224, Kanun No: 2134, s.792-811; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Hava

Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1978 Yılı Bütçe Kanunu”, 10 Mart 1978, Sayı.16224, Kanun No: 2135, s.817-830; **T.C. Resmi Gazete**, “1978 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1978, Sayı. 16215, Kanun No: 2143, s.449; **T.C. Resmi Gazete**, “1979 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1979, Sayı. 16565, Kanun No: 2215, s.440, s.612; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1979 Yılı Bütçe Kanunu”, 8 Mart 1979, Sayı. 16572, Kanun No: 2206, s.786-803; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1979 Yılı Bütçe Kanunu”, 8 Mart 1979, Sayı.16572, Kanun No: 2208, s.824-835; **T.C. Resmi Gazete**, “1979 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1979, Sayı. 16565, Kanun No: 2215, s.436; **T.C. Resmi Gazete**, “1980 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1980, Sayı. 16916, Kanun No: 2298, s.416, s.568; **T.C. Resmi Gazete**, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1980 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 9 Mart 1980, Sayı. 16924, Kanun No: 2295, s.862-876; **T.C. Resmi Gazete**, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1980 Yılı Bütçe Kanunu”, 9 Mart 1980, Sayı.16924, Kanun No: 2291, s.800-810; **T.C. Resmi Gazete**, “1980 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1980, Sayı. 16916, Kanun No: 2298, s.411.

EK 5: 1966-1980 Döneminde Bankacılık İşletmesi'nin Verdiği Krediler İle Maliye Bakanlığı ve TCMB'nin Fonladığı Krediler (TL)

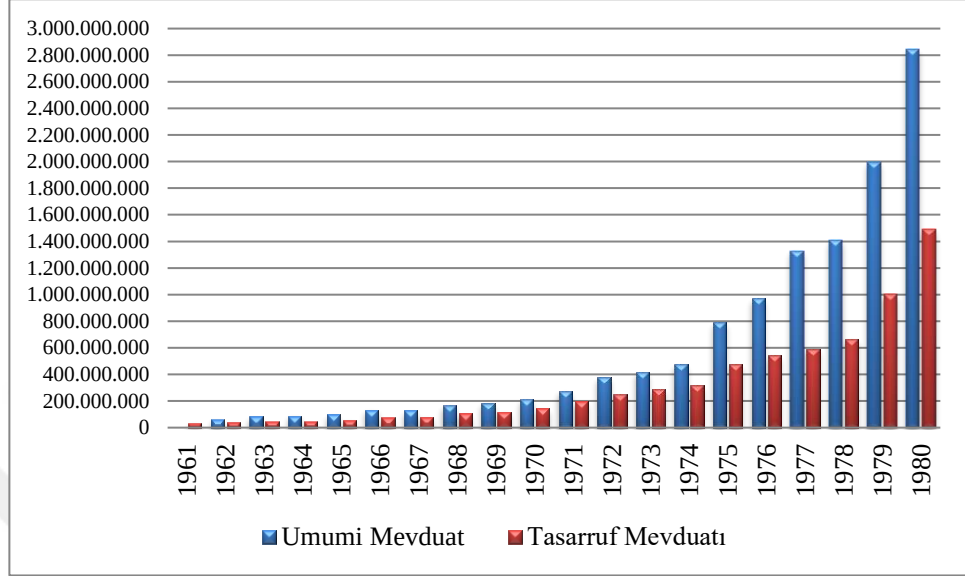


Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1967, s.37; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1968, s.37; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1969, s.44; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1970, s.68; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1971, s.77; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, İstanbul, 1972, s.71; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1973, s.69; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1974, s.85; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1975, s.78; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1976, s.52; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1977, s.54; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1978, s.54; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1979, s.51; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi,

Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı, İstanbul, 1980, s.51; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.55.



EK 6: 1961-1980 Döneminde Bankacılık İşletmesi'ndeki Umumi ve Tasarruf Mevduatları (TL)

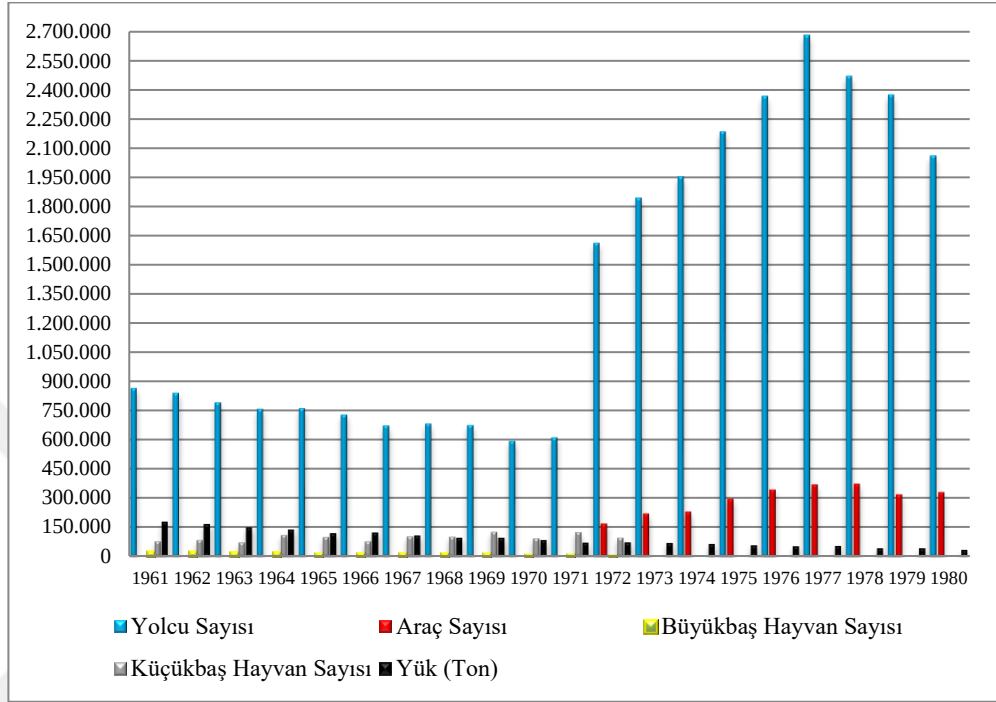


Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1964, s.40-41 arası 12 numaralı grafik; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1966, s.34; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1967, s.37; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1968, s.37; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1969, s.44; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1970, s.68; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1971, s.76; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, İstanbul, 1972, s.70; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1973, s.68; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1974, s.84; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1975, s.77; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1976, s.51; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1977, s.53; TDİ Denizcilik Bankası TAO

Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1978, s.53; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1979, s.50; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.50; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.54.



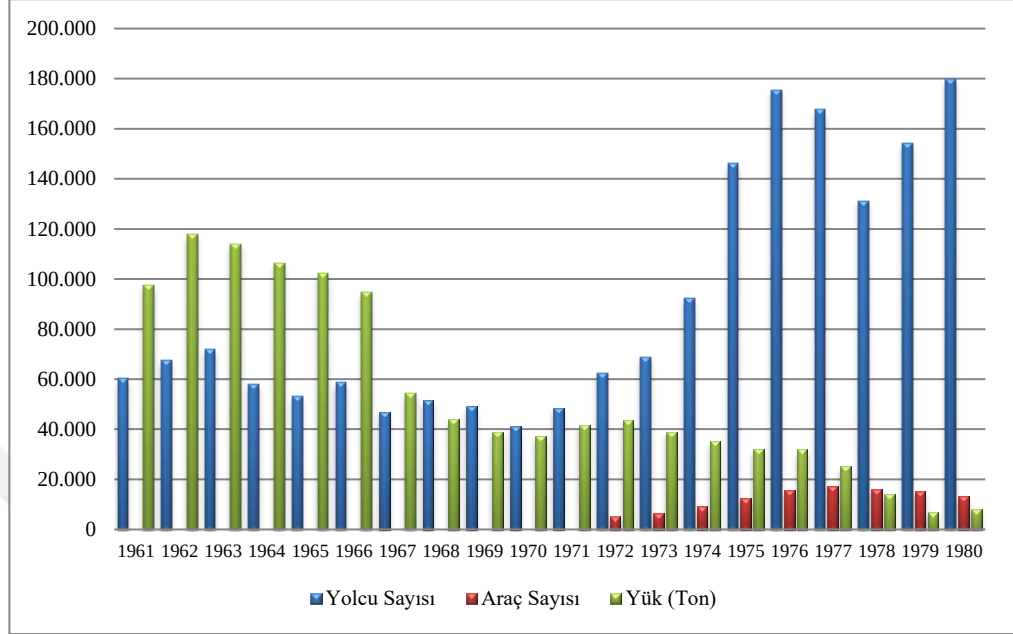
EK 7: Denizyolları İşletmesi'nin 1961-1980 Döneminde İç Hatlardaki Düzenli Seferle Taşıdığı Yolcu, Araç, Büyükbaş, Küçükbaş Hayvan Sayısı ve Yük Miktarı



Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1962, s.15; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1964, s.17; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1966, s.37; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1967, s.41; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1968, s.41; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1969, s.47; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1970, s.72; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, İstanbul, 1971, s.87; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, İstanbul, 1972, s.82; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1973, s.80; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci**

Hesap Yılı, İstanbul, 1974, s.98-99; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı, İstanbul, 1975, s.93-94; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1976, s.67-68; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1977, s.70-71; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1978, s.70-71; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1979, s.67; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.67-69; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı, İstanbul, 1981, s.71-73.

EK 8: Denizyolları İşletmesi'nin 1961-1980 Döneminde Dış Hatlardaki Düzenli Seferle Taşıdığı Yolcu ve Araç Sayısı İle Yük Miktarı

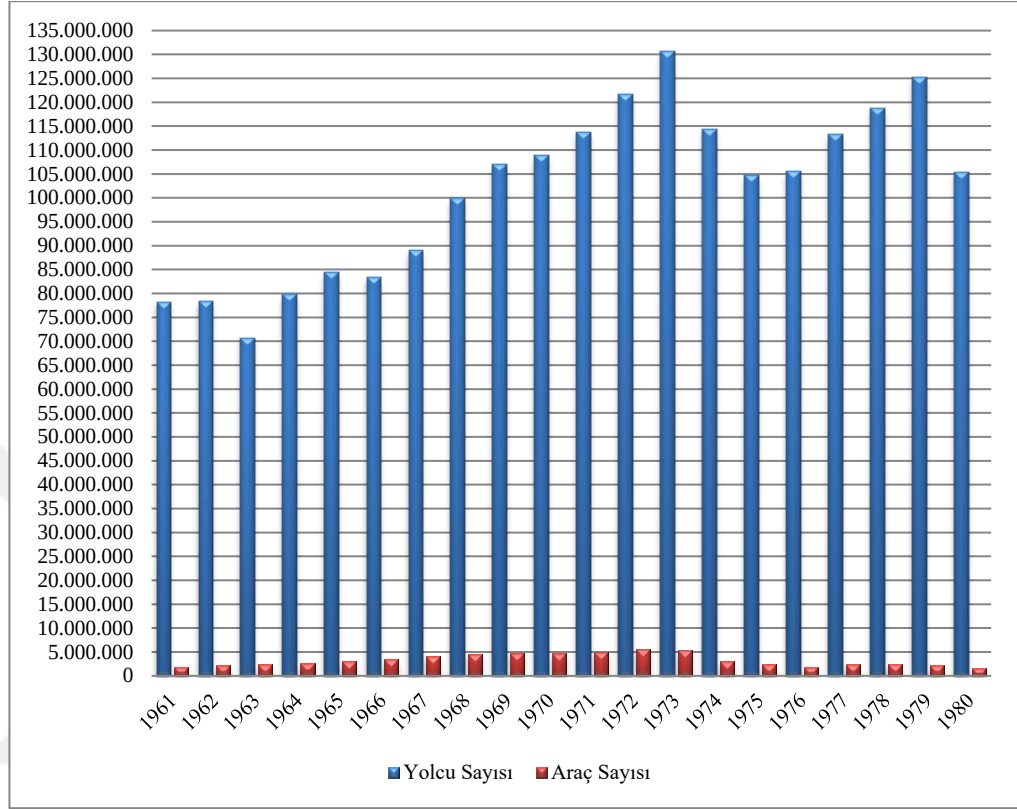


Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1962, s.15; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1964, s.17; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1966, s.36; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1967, s.42; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1968, s.42; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1969, s.48; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1970, s.73; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1973, s.81-101; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1974, s.101; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1975, s.96; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1976, s.70; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1977, s.73; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**,

İstanbul, 1978, s.73; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1979, s.69; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.71; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.75.



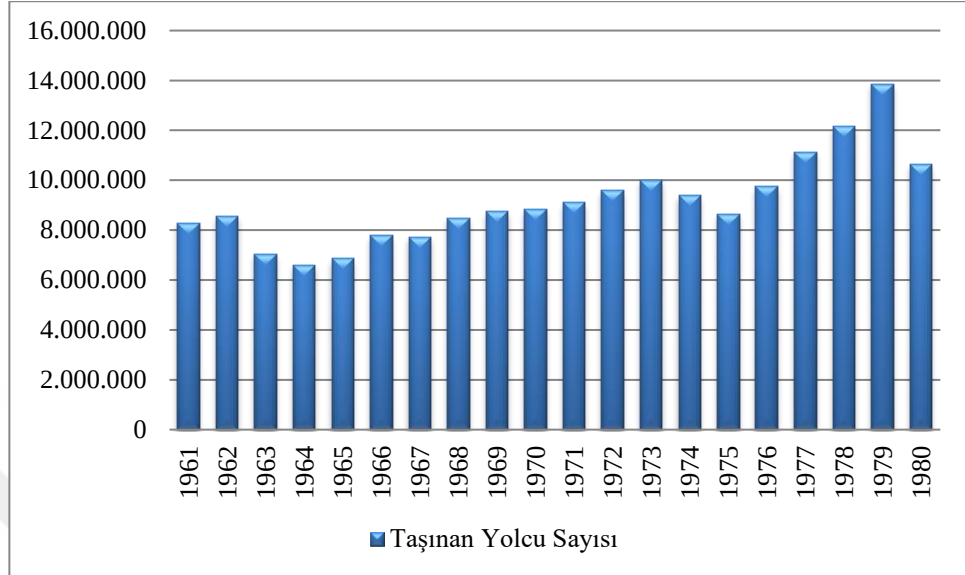
EK 9: İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'nin 1961-1980 Döneminde Taşıdığı Yolcu ve Araç Sayısı



Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1962, s.18; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1964, s.24; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1966, s.25-43; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1967, s.47-48; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1968, s.45-46; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1969, s.53-54; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1970, s.79-80; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1971, s.93-94; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, İstanbul, 1972, s.88-89; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO**

Yirmi Birinci Hesap Yılı, İstanbul, 1973, s.87-88; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1974, s.108-109; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1975, s.103-104; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1976, s.78-79; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1977, s.81-82; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1978, s.81-82; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1979, s.74-75; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.77-78; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.82-83.

EK 10: İzmir Körfez Hatları'nın 1961-1980 Döneminde Taşıdığı Yolcu Sayısı

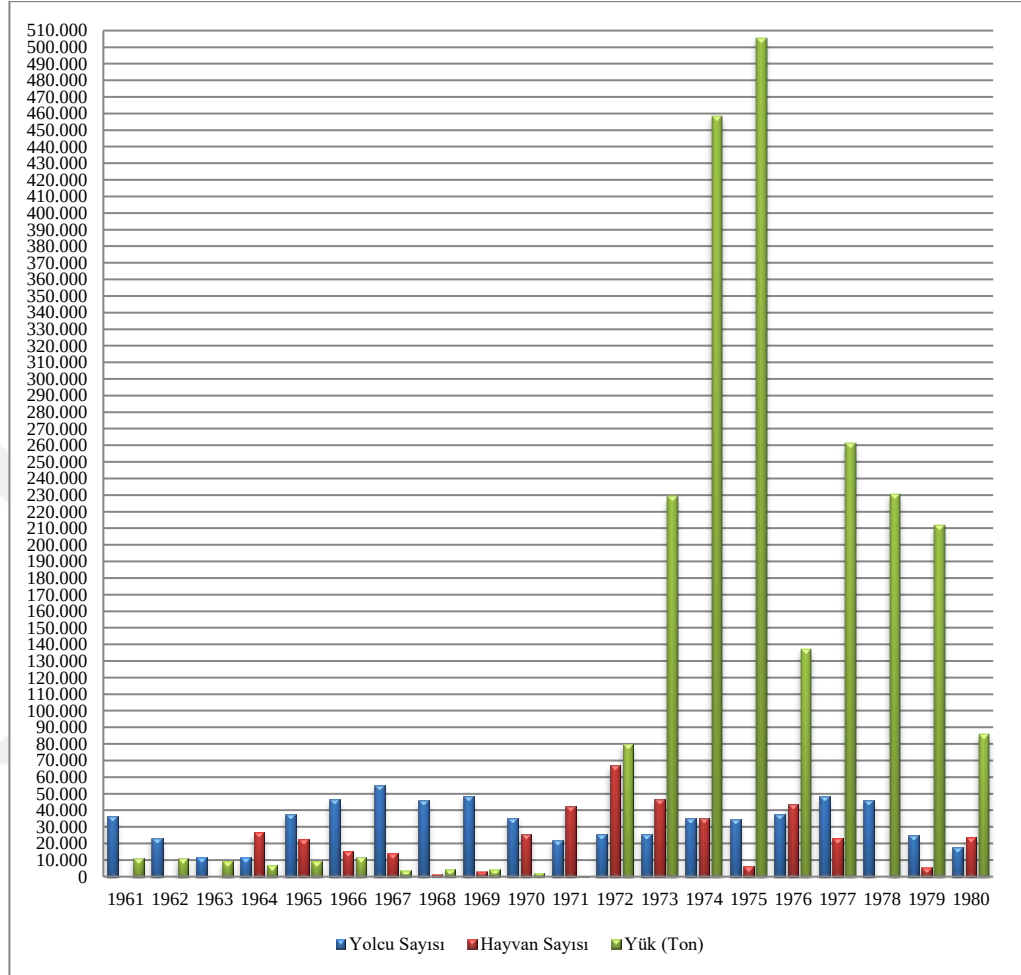


Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1962, s.26; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1964, s.21; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1965, s.22; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1966, s.46; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1967, s.50; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1968, s.48; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1969, s.57; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1970, s.83; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, İstanbul, 1972, s.93; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1973, s.92; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1974, s.114; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1975, s.109; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1976, s.85; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası**

TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı, İstanbul, 1977, s.89; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1978, s.88; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1979, s.80; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.83; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.89.



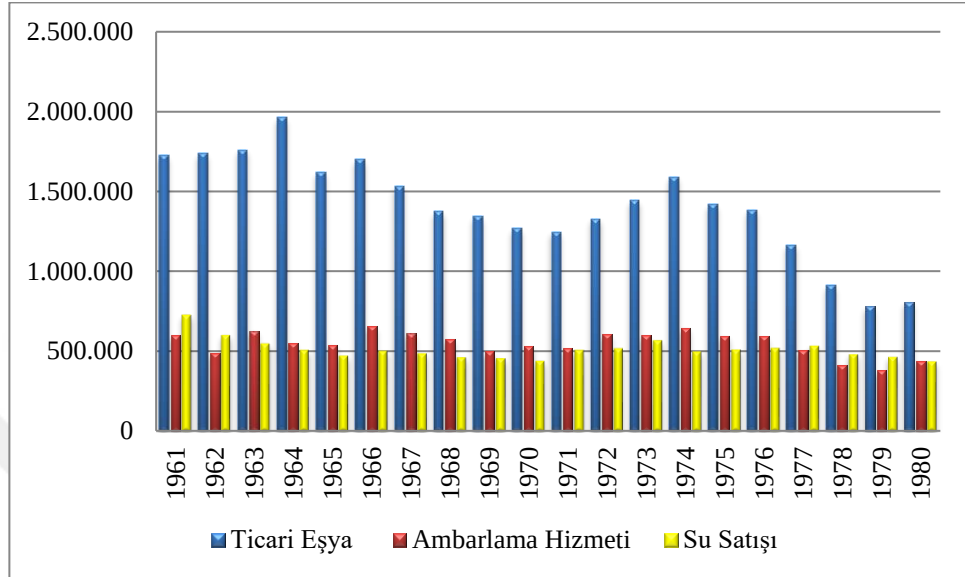
EK 11: Van Gölü İşletmesi'nin 1961-1980 Döneminde Taşıdığı Yolcu ve Hayvan Sayısı İle Yük Miktarı



Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1962, s.29; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1964, s.38; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1965, s.41-45; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1966, s.45; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1967, s.49; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1968, s.47; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1969, s.56; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik**

Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı, İstanbul, 1970, s.82; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1971, s.97; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, İstanbul, 1972, s.92; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1973, s.91; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1974, s.112; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1975, s.107; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1976, s.82; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1977, s.86; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1978, s.86; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1979, s.78; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.81; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.87.

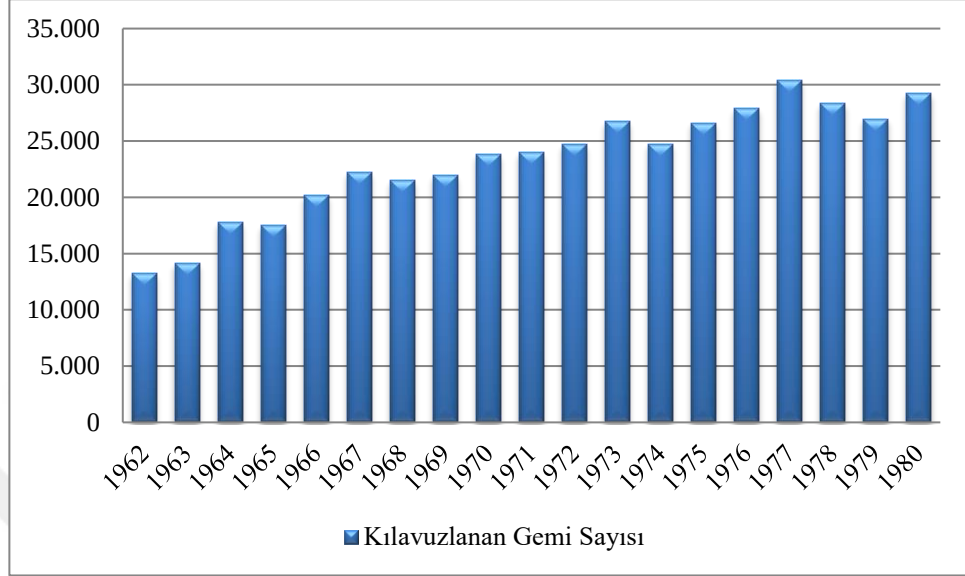
EK 12: Grafik 30: İstanbul Liman İşletmesi'nin 1961-1980 Dönemindeki Ticari Eşya Yükleme-Boşaltma-Aktarma, Ambarlama Hizmeti ve Su Satışı Faaliyeti (Ton)



Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1962, s.17; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1964, s.18-19; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1965, s.21; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1966, s.47-48; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1967, s.51-52; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1968, s.49-50; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1969, s.59-60; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1970, s.85-86; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1971, s.100-101; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, İstanbul, 1972, s.95-96; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1973, s.94-95; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1974, s.117-118; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik**

Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı, İstanbul, 1975, s.113-114; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1976, s.89-90; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1977, s.94-95; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1978, s.92-93; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1979, s.83-84; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.87-88; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.93-94.

EK 13: İstanbul Liman İşletmesi'nin 1962-1980 Döneminde Kılavuzladığı Gemi Sayısı

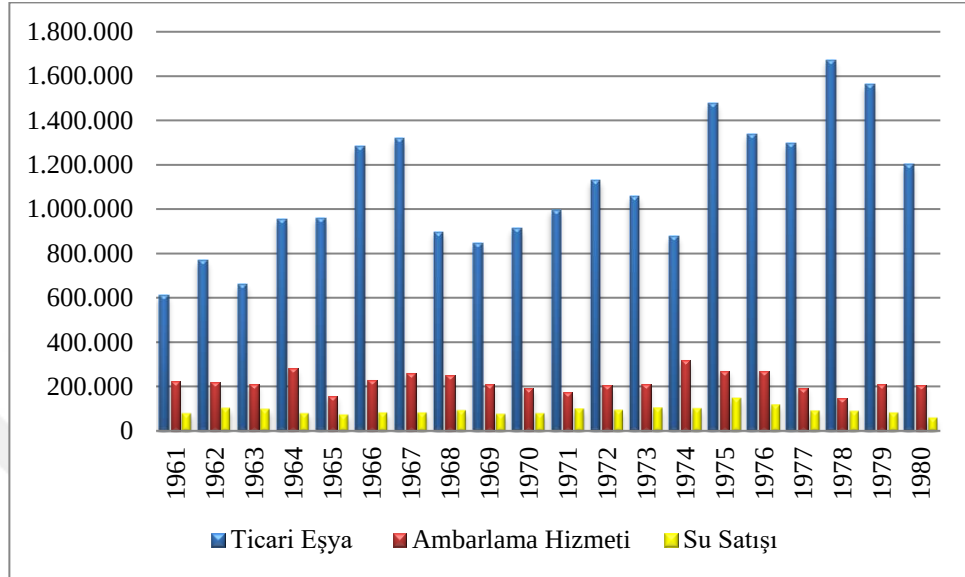


Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1964, s.19; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1965, s.21; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1966, s.48; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1967, s.52; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1968, s.50; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1969, s.60; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1970, s.86; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1971, s.101; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, İstanbul, 1972, s.96; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1973, s.95; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1974, s.118; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1975, s.114; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1976, s.90; TDİ Denizcilik Bankası TAO

Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1977, s.95; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1978, s.93; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1979, s.84; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.88; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.94.



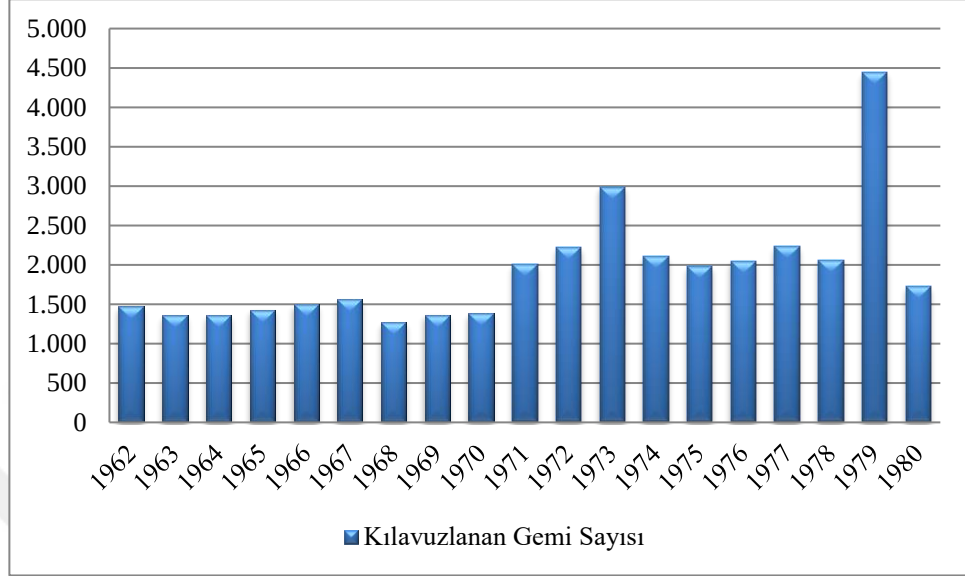
EK 14: Grafik 32: İzmir Liman İşletmesi'nin 1961-1980 Dönemindeki Ticari Eşya Yükleme-Boşaltma-Aktarma, Ambarlama Hizmeti ve Su Satışı Faaliyeti (Ton)



Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1962, s.27; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1964, s.20; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1965, s.22; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1966, s.50-51; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1967, s.54-55; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1968, s.52-53; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1969, s.62-63; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1970, s.89-90; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1971, s.103-104; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, İstanbul, 1972, s.98-99; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1973, s.97-98; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1974, s.121-122; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik**

Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı, İstanbul, 1975, s.117-118; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1976, s.93-94; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1977, s.98-99; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1978, s.96-97; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1979, s.87-88; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.91-92; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.97-98.

EK 15: İzmir Liman İşletmesi'nin 1962-1980 Döneminde Kılavuzladığı Gemi Sayısı

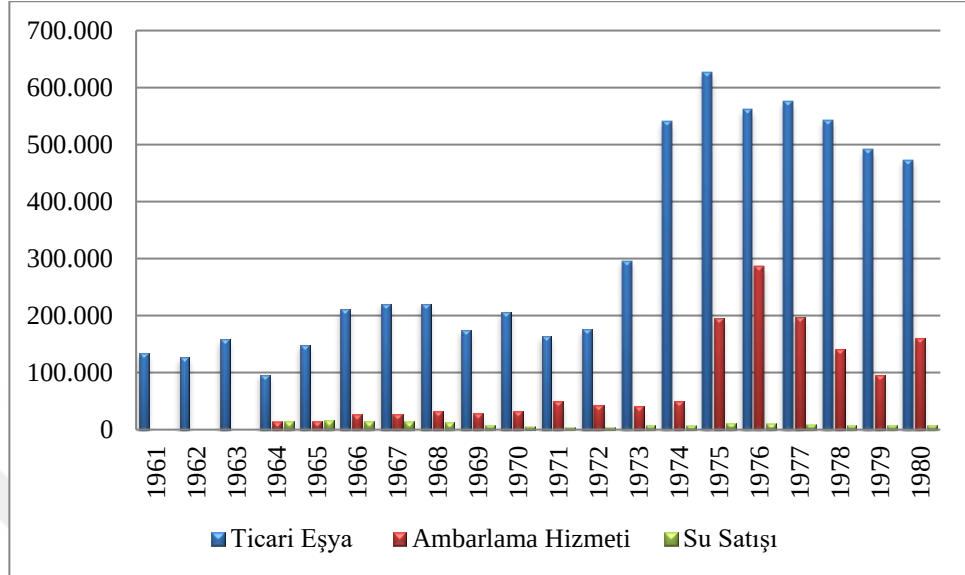


Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1962, s.27; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1964, s.20; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1965, s.22; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1966, s.51; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1967, s.55; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1968, s.53; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1969, s.63; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1970, s.90; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1971, s.104; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, İstanbul, 1972, s.99; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1973, s.98; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1974, s.122; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1975, s.118; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO**

Yirmi Dördüncü Hesap Yılı, İstanbul, 1976, s.94; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1977, s.99; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1978, s.97; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1979, s.88; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.92; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.98.



EK 16: Trabzon Liman İşletmesi'nin 1961-1980 Dönemindeki Ticari Eşya Yükleme-Boşaltma-Aktarma, Ambarlama Hizmeti ve Su Satışı Faaliyeti (Ton)

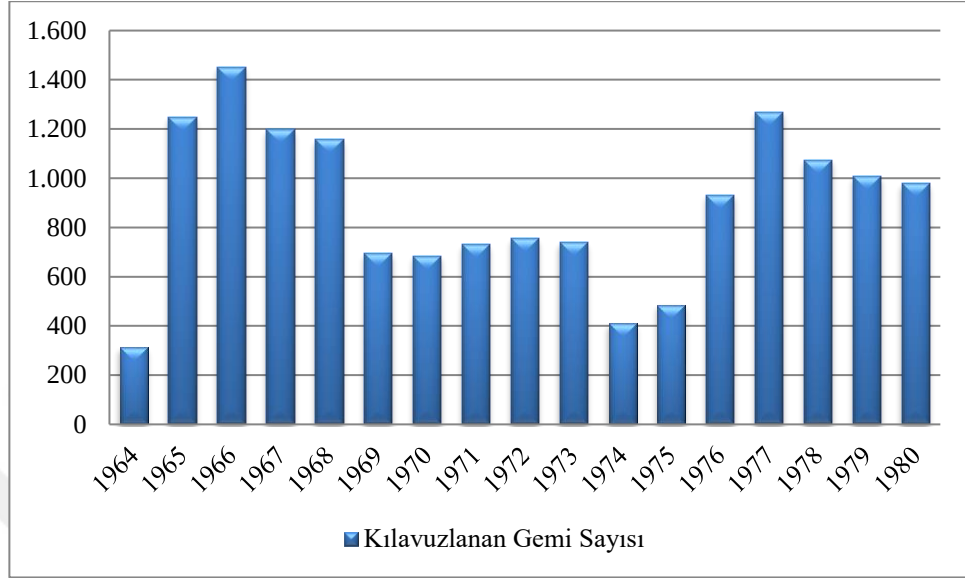


Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1962, s.29; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1964, s.21; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1965, s.23; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1966, s.53; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1967, s.56-57; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1968, s.54-55; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1969, s.64-65; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1970, s.92-93; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1971, s.106-109; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, İstanbul, 1972, s.101-102; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1973, s.100-101; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1974, s.124-125; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1975, s.120-121; TDİ Denizcilik

Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1976, s.96-97; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1977, s.101-102; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1978, s.99-100; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1979, s.90-91; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.94-95; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.100-101.



EK 17: Trabzon Liman İşletmesi'nin 1964-1980 Döneminde Kılavuzladığı Gemi Sayısı

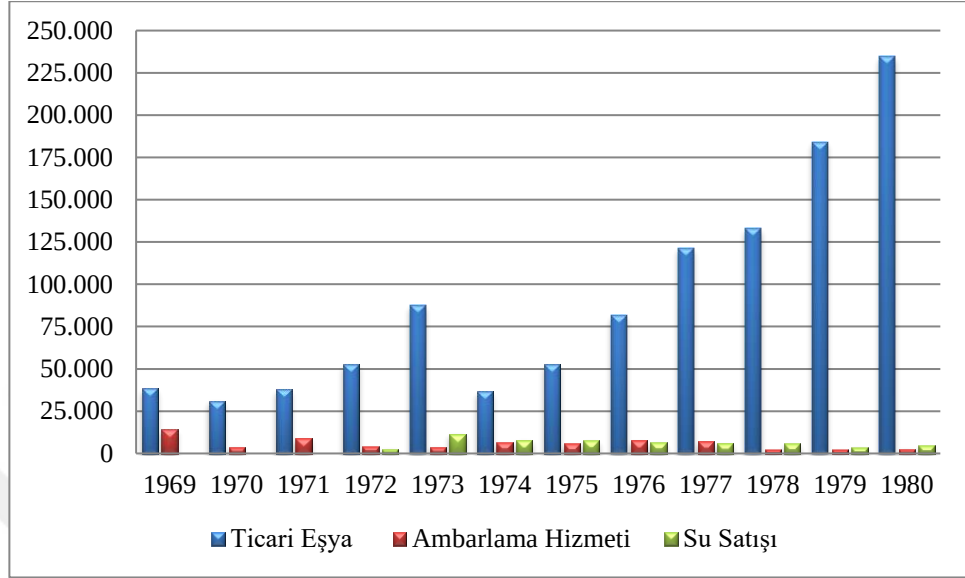


Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1966, s.53; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1967, s.57; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1968, s.55; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1969, s.65; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1970, s.93; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1971, s.106-109; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, İstanbul, 1972, s.102; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1973, s.101; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1974, s.125; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1975, s.121; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1976, s.97; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1977, s.102; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1978, s.100; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi,

Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı, İstanbul, 1979, s.91; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.95; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.101.

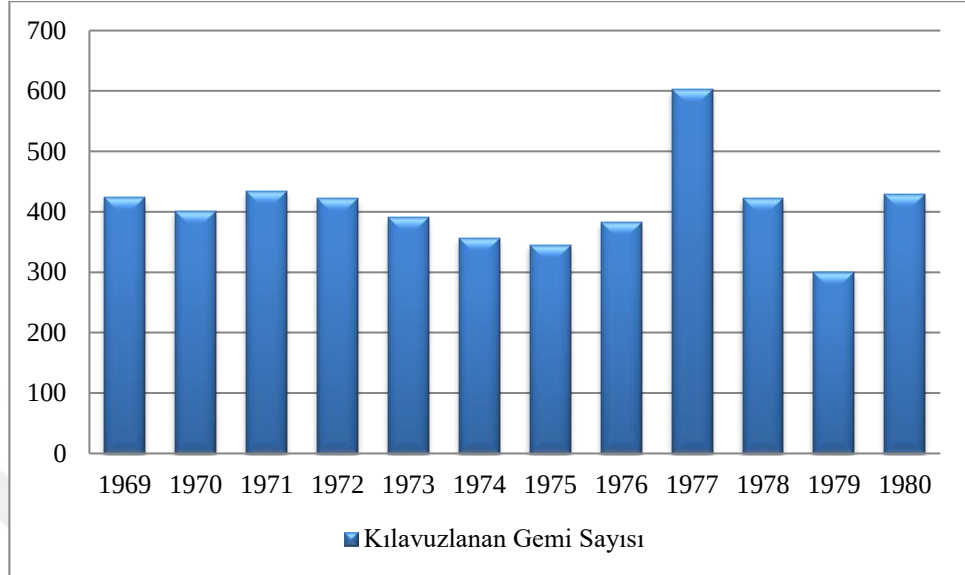


EK 18: Giresun Liman İşletmesi'nin 1969-1980 Dönemindeki Ticari Eşya Yükleme-Boşaltma-Aktarma, Ambarlama Hizmeti ve Su Satışı Faaliyeti (Ton)



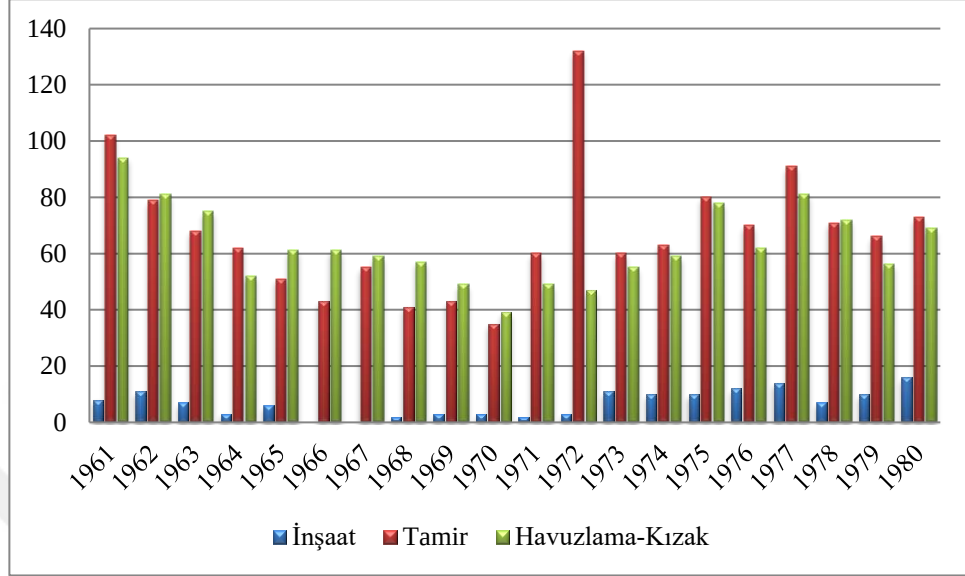
Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1970, s.93; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1971, s.106-109; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, İstanbul, 1972, s.103-105; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1973, s.102-103; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1974, s.127-128; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1975, s.123-124; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1976, s.100; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1977, s.104-105; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1978, s.102-103; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1979, s.93-94; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.98; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.104.

EK 19: Giresun Liman İşletmesi'nin 1969-1980 Döneminde Kılavuzladığı Gemi Sayısı



Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1970, s.93; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1971, s.106-109; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, İstanbul, 1972, s.103-105; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1973, s.102-103; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1974, s.127-128; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1975, s.123-124; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1976, s.100; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1977, s.104-105; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1978, s.102-103; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1979, s.93-94; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.98; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.104.

EK 20: 1961-1980 Döneminde Haliç Tersanesi'ndeki İnşaat, Tamir ve Havuzlama Sayısı

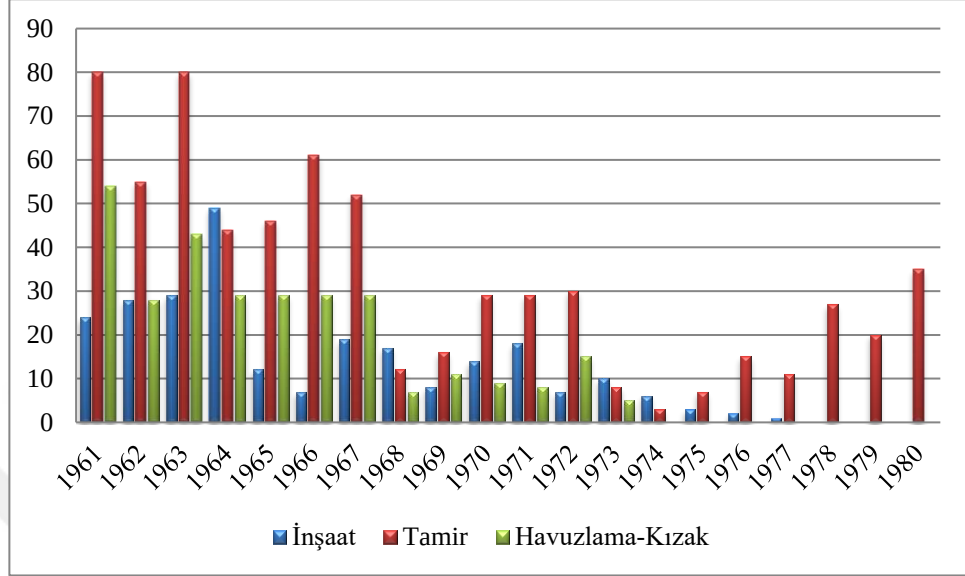


Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1962, s.24; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1964, s.27; TDİ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1966, s.56; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1967, s.60; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1968, s.58; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1969, s.68; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1970, s.96; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1971, s.112; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, İstanbul, 1972, s.107; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1973, s.106; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1974, s.131; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1975, s.127; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1976, s.103; TDİ Denizcilik Bankası TAO

Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1977, s.108; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1978, s.106; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1979, s.101; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.105; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.111.



EK 21: 1961-1980 Döneminde Camialtı Tersanesi'ndeki İnşaat, Tamir ve Havuzlama Sayısı

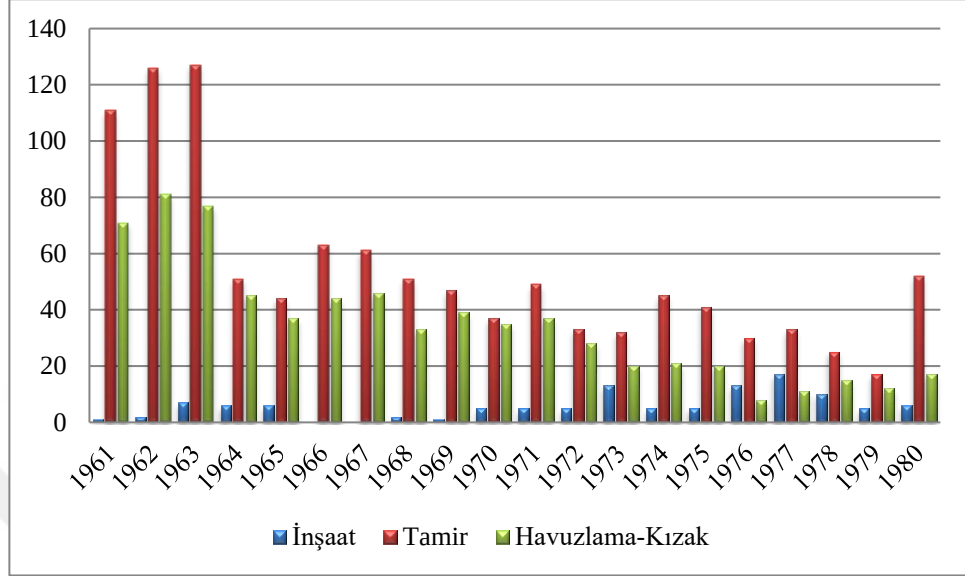


Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1962, s.25; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1964, s.31; TDİ TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1966, s.60; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1967, s.64; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1968, s.63; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1969, s.72; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1970, s.99; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1971, s.116; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, İstanbul, 1972, s.111; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1973, s.110; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1974, s.138; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1975, s.133; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1976, s.109; TDİ Denizcilik Bankası TAO

Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1977, s.113; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1978, s.111; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1979, s.107; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.110; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.116.



EK 22: 1961-1980 Döneminde Hasköy Tersanesi'ndeki İnşaat, Tamir ve Havuzlama Sayısı

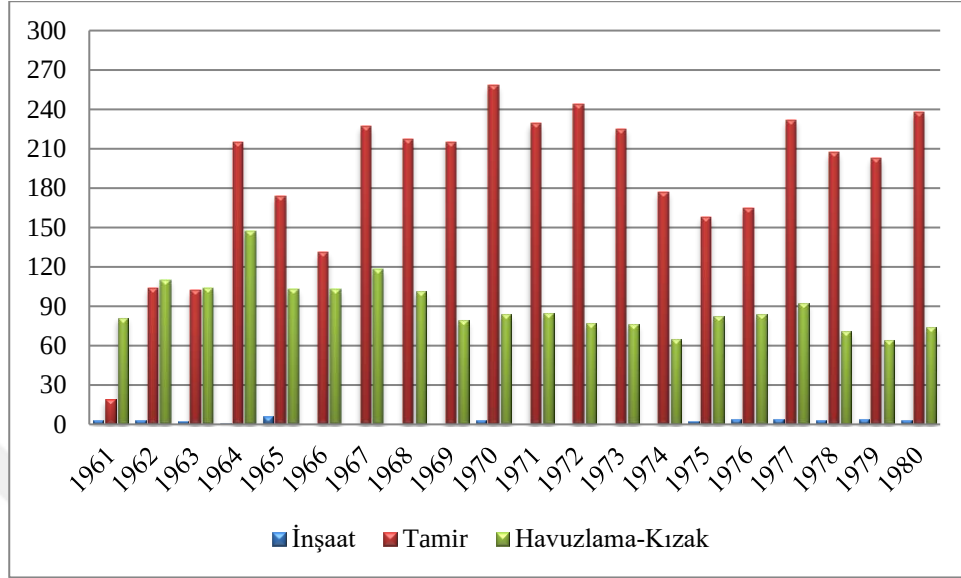


Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1962, s.26; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1964, s.32; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1966, s.62; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1967, s.64-68; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1968, s.66; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1969, s.74; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1970, s.104; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1971, s.119; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, İstanbul, 1972, s.113; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1973, s.113; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1974, s.143; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1975, s.139; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1976, s.115; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası**

TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı, İstanbul, 1977, s.118; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1978, s.116; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1979, s.113; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.116; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.122.



EK 23: 1961-1980 Döneminde İstinye Tersanesi'ndeki İnşaat, Tamir ve Havuzlama Sayısı

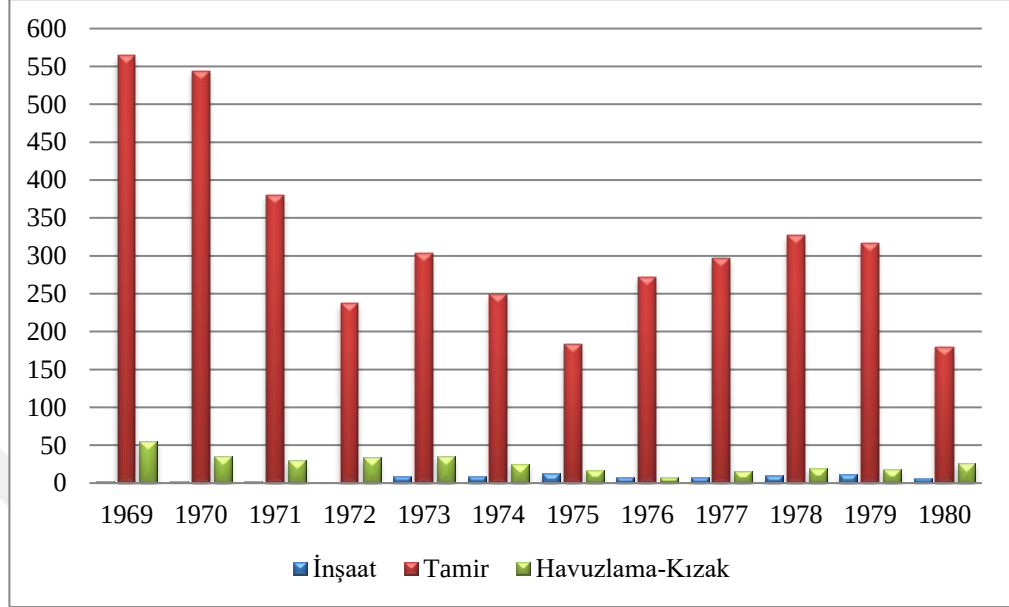


Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1962, s.25; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1964, s.29; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1966, s.64; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1967, s.68; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1968, s.68; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1969, s.76; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1970, s.107; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1971, s.121; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, İstanbul, 1972, s.116; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1973, s.116; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1974, s.147; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1975, s.143; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1976, s.119; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası**

TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı, İstanbul, 1977, s.123; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1978, s.121; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1979, s.118; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.121; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.127.

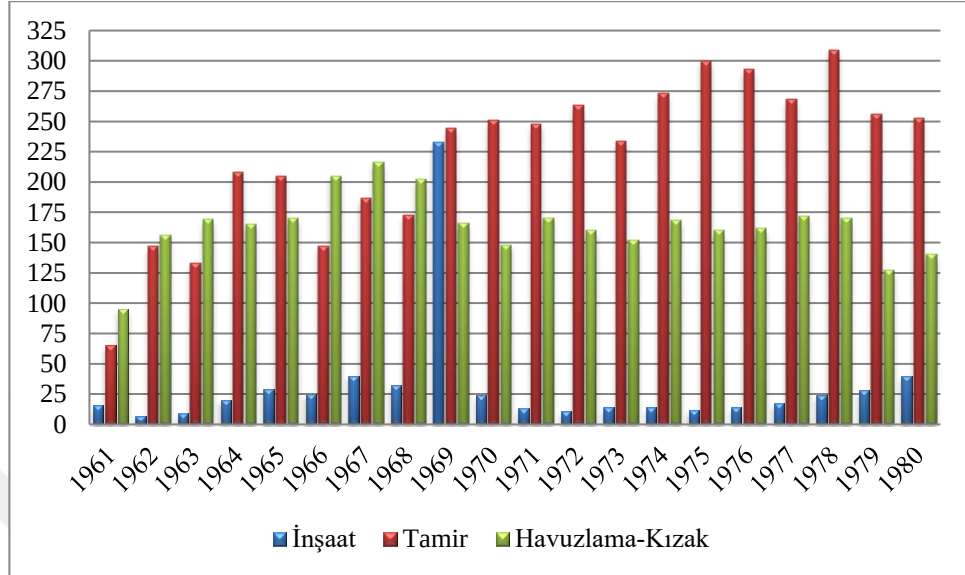


EK 24: 1969-1980 Döneminde Alaybey Tersanesi'ndeki İnşaat, Tamir ve Havuzlama Sayısı



Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1971, s.124; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, İstanbul, 1972, s.118; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1973, s.120; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1974, s.152; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1975, s.147; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1976, s.123; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1977, s.127; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1978, s.125; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1979, s.122; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.125; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.131.

EK 25: 1961-1980 Döneminde Denizcilik Bankası TAO Haricine Yapılan Toplam İnşaat, Tamir ve Havuzlama Sayısı

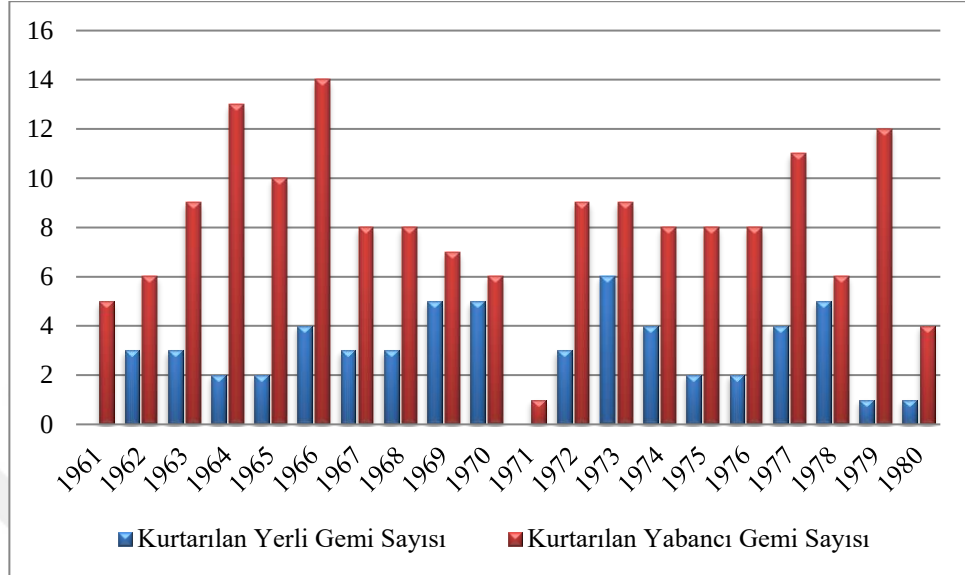


Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1962, s.24-26; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1964, s.27-33; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1966, s.56-64; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1967, s.60-68; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1968, s.58-68; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1969, s.68-76; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1970, s.96-124; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1971, s.112-121; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, İstanbul, 1972, s.107-118; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1973, s.106-120; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1974, s.131-152; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1975, s.127-147; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1976, s.103-123; TDİ

Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1977, s.108-127; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1978, s.106-125; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1979, s.101-122; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.105-125; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.111-131.



EK 26: 1961-1980 Döneminde Gemi Kurtarma İşletmesi'nin Kurtardığı Yerli ve Yabancı Gemi Sayısı

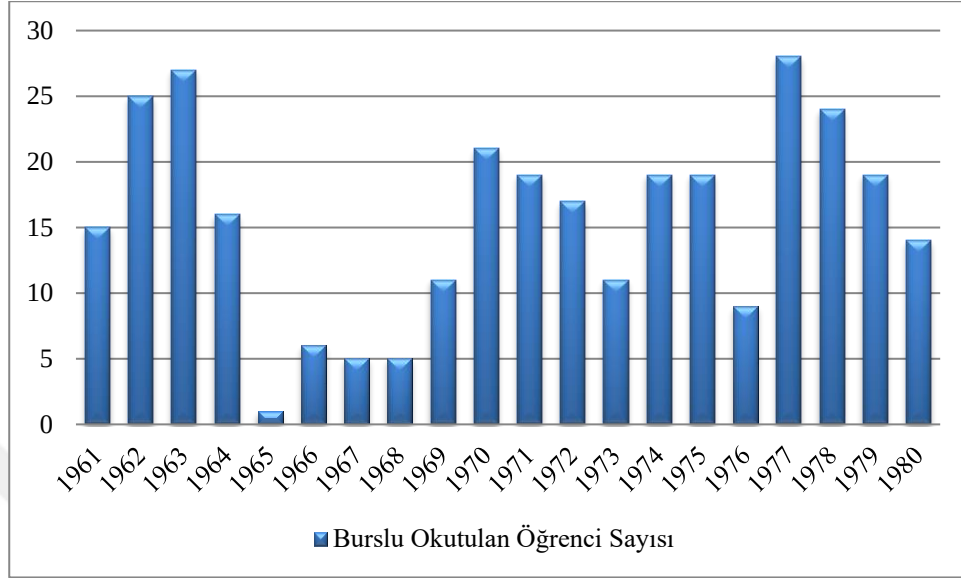


Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1962, s.30; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1964, s.40-41 arası 11 numaralı grafik; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1965, s.37; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1966, s.68; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1967, s.73; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1968, s.74; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1969, s.82; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1970, s.111; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1971, s.129; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, İstanbul, 1972, s.122; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1973, s.125; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1974, s.158; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1975, s.155; TDİ

Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1976, s.130; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1977, s.135; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1978, s.131; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1979, s.128; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.132; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.138.



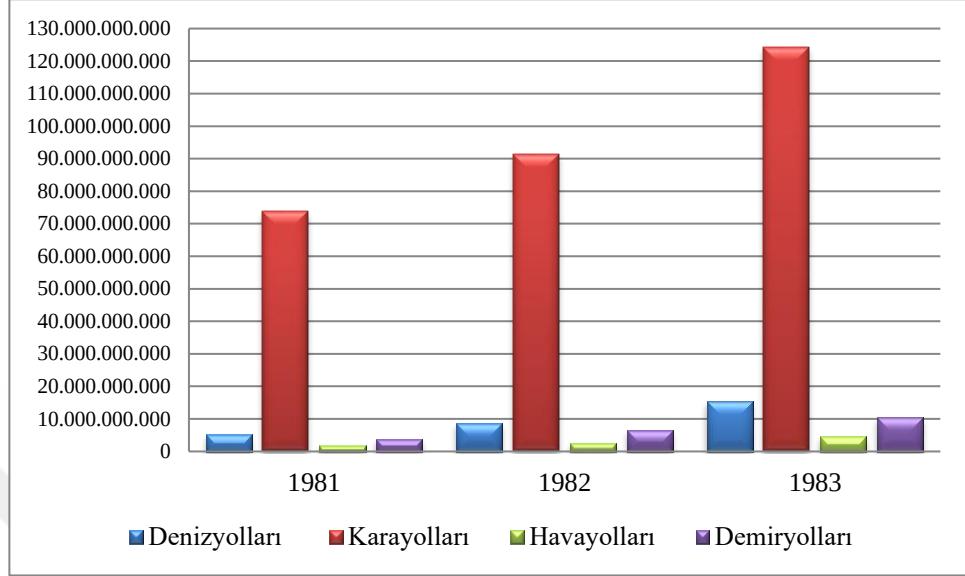
EK 27: 1961-1980 Döneminde Denizcilik Bankası TAO Tarafından Okutulan Burslu Öğrenci Sayısı



Kaynak: TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1961 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 19 Eylül 1961, 1090. Toplantı, Karar Sayfa No: 1 ve TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1961 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 26 Aralık 1961, 1115. Toplantı, Karar Sayfa No: 1; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1962 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 27 Temmuz 1962, 1172. Toplantı, Karar Sayfa No: 9 ve TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO 1962 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri**, İstanbul, 4 Eylül 1962, 1181. Toplantı, Karar Sayfa No: 3; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1964, s.14; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1965, s.16; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1966, s.28; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1967, s.28; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1968, s.29; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1969, s.23; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1970, s.43; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO On**

Dokuzuncu Hesap Yılı, İstanbul, 1971, s.56; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı**, İstanbul, 1972, s.66; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1973, s.60; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1974, s.72; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1975, s.64; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı**, İstanbul, 1976, s.38; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1977, s.40; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı**, İstanbul, 1978, s.38; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1979, s.38; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı**, İstanbul, 1980, s.38; TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi, **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı**, İstanbul, 1981, s.43.

EK 28: 1981-1983 Dönemi Ulaşım Yatırım Harcamalarında Denizyollarının Yeri



Kaynak: T.C. Resmi Gazete, “1981 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 28 Şubat 1981, Sayı. 17265, Kanun No: 2416, s.264, s.307; T.C. Resmi Gazete, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1981 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 5 Mart 1981, Sayı. 17270, Kanun No: 2407, s.533-541; T.C. Resmi Gazete, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1981 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 5 Mart 1981, Sayı.17270, Kanun No: 2412, s.609-612; T.C. Resmi Gazete, “1981 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 28 Şubat 1981, Sayı. 17265, Kanun No: 2416, s.262; T.C. Resmi Gazete, “1982 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 24 Şubat 1982, Sayı. 17615, Kanun No: 2628, s.289, s.333; T.C. Resmi Gazete, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1982 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1982, Sayı. 17620, Kanun No: 2619, s.576-584; T.C. Resmi Gazete, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1982 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1982, Sayı.17620, Kanun No: 2624, s.652-655; T.C. Resmi Gazete, “1982 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 24 Şubat 1982, Sayı. 17615, Kanun No: 2628, s.288; T.C. Resmi Gazete, “1983 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 18 Aralık 1982, Sayı. 17902, Kanun No: 2761, s.260, s.302; T.C. Resmi Gazete, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1983 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 27 Aralık 1982, Sayı. 17911, Kanun No: 2752, s.782-791; T.C. Resmi Gazete, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1983 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 27 Aralık 1982,

Sayı.17911, Kanun No: 2757, s.861-864; **T.C. Resmi Gazete**, “1983 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 18 Aralık 1982, Sayı. 17902, Kanun No: 2761, s.258.



KAYNAKÇA

Kitaplar

- Arı, Kemal. **Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri**, İzmir: Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları, 2008.
- Baykal, Reşat. **İstanbul'un Fethi'nden Günümüze Tersanelerimiz ve Denizcilik Kuruluşlarımız**, 1. Baskı, İstanbul: İTÜ Vakfı Yayınları, 2017.
- Bostan, İdris. **Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1992.
- Bostan, İdris. **Osmanlı Deniz Ticareti**, 1. Baskı, İstanbul: Küre Yayınları, 2019.
- Çamcı, Bayram ve diğerleri (drl.). **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I**, İstanbul: Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, 1995.
- Dağlı, Nuran ve Belma Aktürk (hızl.). **Hükümetler ve Programları 1.Cilt 1920-1960**, Ankara: T.B.M.M Basımevi, 1988.
- Dağlı, Nuran ve Belma Aktürk (hızl.). **Hükümetler ve Programları 2. Cilt 1960-1980**, Ankara: T.B.M.M Basımevi, 1988.
- Dağlı, Nuran ve Belma Aktürk (hızl.). **Hükümetler ve Programları 3.Cilt 1980-1987**, Ankara: T.B.M.M Basımevi, 1988.
- Demokrat Parti. **Demokrat Parti Programı**, Ankara, 1946.
- Demir, Ahmet. **Türkiye'de Gemi Yapım Sanayiinde Kuruluş Yeri**, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, No: 225-207, 1967.
- Demirtaş, Mehmet ve Oktay Subaşı. **Osmanlıdan Cumhuriyete Van Gölü'nde Denizcilik Tarihi**, İstanbul: Mega Basım Yayın, 2015.
- Eroğul, Cem. **Demokrat Parti Tarihi ve İdeolojisi**, 2. Baskı, Ankara: İmge Kitabevi, 1990.
- Gedikli, Fethi. **Osmanlı Şirket Kültürü**, 2. Baskı, İstanbul: İz Yayıncılık, 2018.
- İnan, Ayşe Afet. **İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat-4 Mart 1923**, 2. Baskı, Ankara: Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1989.
- Kepenek, Yakup. **100 Soruda Gelişimi, Sorunları ve Özelleştirilmeleriyle Türkiye'de Kamu İktisadi Teşebbüsleri**, 2. Basım, İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1993.
- Koraltürk, Murat. **Buharlı Vapurlardan Deniz Otobüslerine İstanbul'da Deniz Ulaşımı**, İstanbul: Varlık Yayınları, 2010.

- Koraltürk, Murat. **Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Denizcilik Sektörünün Ekonomi Politikası**, 1. Baskı, İstanbul: Libra Kitapçılık ve Yayıncılık, 2020.
- Mazıcı, Nurşen. **Celal Bayar (Başbakanlık Dönemi 1937-1939)**, İstanbul: Der Yayınevi, 1996.
- Müller-Wiener, Wolfgang. **Bizans'tan Osmanlıya İstanbul Limanları**, 2. Baskı, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003.
- Nuri, Abdulahad. **Osmanlı Seyr-i Sefain Tarihçesi**, 1. Basım, İstanbul: Ahmet İhsan Matbaası, 1926.
- Pamuk, Şevket. **Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi**, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 8. Baskı, 2017.
- Panzac, Daniel. **Osmanlı Donanması (1571-1923)**, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2018.
- Smith, Peter C. **Offshore Ferry Services of England and Scotland**, Great Britain: Pen and Sword Maritime, 2012.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı. **Ulaştırmada 50 Yıl**, Ankara, 1973.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı. **Cumhuriyetimizin 60. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme**, Ankara, 1983.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı. **Cumhuriyetimizin 63. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme Hizmetleri**, Ankara, 1986.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı. **Cumhuriyetin 70 Yılında Ulaştırma ve Haberleşme**, Ankara, 1993, s.106.
- Tural, M. Âkif. **Atatürk Devrinde İktisâdi Yapılaşma ve Celal Bayar (1920-1938)**, 1. Baskı, Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 1987.
- Turgut, Serdar. **Demokrat Parti Döneminde Türkiye Ekonomisi**, 1. Baskı, Ankara: Adalet Matbaacılık, 1991.
- Tutel, Eser. **Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Yeni Baskı, İstanbul: İletişim Yayınları, 1997.
- Türk Kamu İşletmeleri Birliği. **Türkiye ve Dünyada Kamu İşletmeleri AB, OECD, BRICS Ülkeleri Araştırma İnceleme Raporu ve Siyasa Önerileri**, Ankara: TKİB Yayınları, 2015.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı. **Osmanlı Tarihi 1. Cilt**. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1988.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı. **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, 3. Baskı, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1988.

Yaman, Şükrü (dr). **Türk Deniz Ticareti Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi II**, İstanbul: Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Genel Müdürlük Kültür Yayınları, 1999.

Zorlu, Tuncay. **Osmanlı ve Modernleşme**, 1. Baskı, İstanbul: Timaş Yayınları, 2014.



Sürelî Yayınlar / Makaleler

- Acartürk, Ertuğrul ve Ramazan Kılıç. “Osmanlı Devleti’nde Kapitülasyonların İktisadi ve Siyasi Perspektiften Analizi”. **Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**. Cilt.29, Sayı.2, 2011, ss.1-21.
- Akbayar Nuri vd. (Ed.). “İdare-i Aziziye”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**. C. 4, İstanbul: Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, 1993.
- Akbayar Nuri vd. (Ed.). “Deniz Ulaşımı”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**. C. 3, İstanbul: Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, 1993.
- Aydemir, Başak ve Metin Ataç. “Maritime Education and Training: The Turks In The Late Ottoman And Early Republican Era”. **Mediterranea**. 2015, ss.401-408.
- Ayten, Asım Mustafa ve Okan Murat Dede. “Kalkınma Planlarında Ulaşım Politikaları, Hedefler ve Önceliklerinin Uygulanmasına İlişkin Bir Değerlendirme”. **Ulaştırma Politikaları Kongresi**. Vol.1, Ankara, 16-17 Ekim 2003, ss.95-102.
- Batmaz, Şakir. “Tüccar Kaptan Mektepleri”, **Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri** içinde. İstanbul: Dünya Basımevi, 2005, ss.109-124.
- Bedirhan, Yaşar ve Figen Atabey. “Osmanlı Bahriyesi’nde Yabancı Danışmanlar (1808-1918)”. **Turkish Studies**. Cilt.8, Sayı.5, 2013, ss.127-139.
- Bostan, İdris. “İstanbul Dışındaki Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları”, İdris Bostan ve Salih Özbaran (Ed.), **Türk Denizcilik Tarihi 1** içinde. İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2009, ss.311-321.
- Bostan, İdris. “Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü (1785-1819)”. **Tarih Dergisi**. Sayı.35, 1994, ss.177-192.
- Bostan, İdris. “Tersâne-i Âmire”, **TDV İslam Ansiklopedisi**, C.40, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 2011.
- Cushing, Charles R. “Shipbuilding Finance”, Manolis G. Kavussanos ve Ilias D. Visvikis (Ed.), **The International Handbook of Shipping Finance** içinde. Londra: Palgrave Macmillan, 2016, pp. 95-125
- Çakmak, Fevzi. “Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Deniz Ticaretinin Genel Durumu ve Gelişimine Yönelik Alınan Tedbirler”, Erdem Ünlen (hızl.). **Türkiye Cumhuriyeti’nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi Uluslararası Sempozyumu** içinde, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2017, ss.891-907.
- Çiğdem, Süleyman. “Eskiçağ’da Trabzon Limanı: Askeri ve Ekonomik Yönden Gelişimi ve Doğu-Batı İlişkilerindeki Rolü”. **Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**. Cilt.10, Sayı.2, 2007, ss.133-155.

- Çolak, Filiz. “Atatürk Dönemi’nde Türkiye Cumhuriyeti’nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış”. **Turkish Studies**. Cilt.8/2, Kış 2013, ss.345-364.
- Dormois, Jean-Pierre. “France: The Idiosyncrasies of Volontarisme”, James Foreman-Peck ve Giovanni Federico (Ed.), **European Industrial Policy** içinde. New York: Oxford University Press, 1999, pp. (58-98).
- Düzcü, Levent. “Osmanlı Bahriye Teşkilatı’nda Reform Çabaları (1876-1922)”. **Akademik Bakış**. Cilt.3, Sayı.5, 2009, ss.1-20.
- Ekinci, İlhan. “19. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler”. **Tarih İncelemeleri Dergisi**. Cilt.21, Sayı.2, 2006, ss.35-76.
- Ekinci, İlhan. “Osmanlı Devleti’nden Marmara’da Kabotaj Tartışmaları”. **Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**. Cilt.8, Sayı. 1, (2006). ss.99-121.
- Erdemir, Hatice Palaz. “Eski Türklerde Su ve Su Ulaşımı”. **Turkish Studies**. Vol.6/2, (Bahar 2011), ss.819-836.
- Frémont, Antonie. “A Geo-History of Maritime Networks Since 1945”. Cêsar Ducruet (Ed), **Maritime Networks** içinde. New York: Routledge, 2016, pp. 37-50.
- Gencer, Ali İhsan. “Bahriye Nezareti”, **TDV İslam Ansiklopedisi**. C.4, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 1991.
- Gençoğlu, Mustafa. “Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı”. **Tarih Araştırmaları Dergisi**. Cilt.34, Sayı.58, 2015, ss.603-628.
- Gençtürk, Mehmet ve Gülsüm Bağcı. “Şirketlerin Bütçe ve Bütçe Uygulamalarına Genel Bir Bakışı: Burdur İlindeki Şirketlere Yönelik Nitel Bir Araştırma”. **Muhasebe ve Finansman Dergisi**. 2012, ss.49-68.
- Geyikoğlu, Hasan. “Selçuklular’ın Denizcilik Politikası ve Denizcilik Faaliyetleri”. **Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**. Cilt.10, Sayı.22, 2003, ss.251-267.
- Gürboğa, Nurşen ve Murat Koraltürk. “1930’larda İktisadi Devletçilik, Şilepçiliğin Gelişmesi ve Sosyete Şilep TAŞ’nin Kuruluşu”. **Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları**. Cilt.13, Sayı.25-26, 2016, ss.27-49.
- Johns, Max ve Christoph Sturm. “The German KG System”, Orestis Schinas vd. (Ed.), **HSBA Handbook On Ship Finance** içinde. Heidelberg: Springer, 2015, pp. 71-87.
- Kanca, Osman Cenk. “1950-1960 Arası Türkiye’de Uygulanan Sosyo-Ekonomik Politikalar”. **Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**. Cilt.9, Sayı.19, 2012, ss.47-63.

- Karakaya, Mutlu. “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Deniz Ticaret Mektepleri’nin Gelişimi (1887-1981)”, Rahmi Deniz Özbay ve Cihan Yapıştıran (hızl.). **VIII. Türk Ticaret Tarihi Sempozyumu**, İstanbul: İstanbul Yayınları, 2016, ss.111-125.
- Kardaş, Abdulaziz. “Cumhuriyet Dönemi’nde Bir Bankacılık Serüveni: Denizbank (1937-1939)”. **İğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**. Sayı.10, 2016, ss.129-154.
- Kaya, Yakup. “1957 Genel Seçimlerinin Türk Siyasi Yaşamına Yansımaları”. **Tarihin Peşinde**. Sayı.20, 2018, ss.585-600.
- Kınalı, Gürhan. “İkinci Bayar Hükümetini Sarsan Yolsuzluk Hadiselerine İki Örnek: Satie ve İmpeks”. **Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi**. Cilt.2, Sayı.2, 2017, ss.119-163.
- Koca, Yasemin Nemlioğlu. “Denizlerimizi Aydınlatanlar: Türkiye’de Fenerlerin Kuruluşu ve Gelişimi”. **Journal of ETA Maritime Science**. Cilt.6, Sayı.2, 2018, ss.103-117.
- Koca, Yasemin Nemlioğlu. “Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Üzerine Bir Değerlendirme”, Cem Can ve Abdurrahman Kilimci (Ed.). **Sosyal ve Beşeri Bilimlere Küresel Yaklaşımlar** içinde. Ankara: Detay Yayıncılık, 2016, ss.366-383.
- Koca, Yasemin Nemlioğlu. “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Denizcilik Politikaları ve Kabotaj Uygulamaları”, Erdem Ünlen (hızl.). **Türkiye Cumhuriyeti’nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi Uluslararası Sempozyumu** içinde. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2017, ss.837-877.
- Koçu, Reşat Ekrem. “Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı”, **İstanbul Ansiklopedisi**. C. 8, İstanbul: Koçu Yayınları, 1966.
- Komatsu, Kaori. “Yakınçağ Osmanlı Denizciliği ve Karadenizliler”, Orhan Berent, Murat Koraltürk (drl.). **İskelede Yaşayan** içinde. İstanbul: İletişim Yayınları, 2013, ss.161-175.
- Koraltürk, Murat. “II. Dünya Savaşı Ertesi ABD’den Gemi Alımı ve Zincirkıran Komisyonu’nun Faaliyetleri”. **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi**. Cilt.8, Sayı.2, 2016, ss. 189-216.
- Kurt, Burcu. “Osmanlı Donanmasında Modern Teknolojiyi Yakalamak: Bahriye Sanayi Alayları”. **Uludağ Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**. Cilt.28, Sayı.28, 2015, ss.79-111.
- Kütükoğlu, Mübahat. “İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı”. **Tarih Dergisi**. Sayı.32, 1979, ss.495-558.
- Merçil, Erdoğan. “Selçuklular Döneminde Türk Denizcilik Faaliyetleri”, İdris Bostan ve Salih Özbaran (Ed.), **Türk Denizcilik Tarihi 1** içinde. İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2009, ss. 21-29.
- Özçelik, Özer. “Atatürk Dönemi Ekonomi Politikaları”. **Sosyal Bilimler Dergisi**. Cilt.9, No.1, 2007, ss.253-266.

- Pamuk, Şevket. “19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti”, **Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi**. C.3, İstanbul: İletişim Yayınları, 1985.
- Şahin, Enis ve Bilal Tunç. “Demokrat Parti’nin Kuruluş Süreci ve DP – CHP Siyasi Mücadelesi (1945-1947)”. **Sosyal ve Kültürel Araştırmalar Dergisi**. Cilt.1, Sayı.2, 2015, ss.31-36.
- Takım, Abdullah. “Demokrat Parti Dönemi’nde Uygulanan Ekonomi Politikaları ve Sonuçları”, **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**. Cilt.67, No.2, 2012, ss.157-187.
- Terzi, Arzu T. “Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası”, **Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri** içinde. İstanbul: Globus Dünya Basımevi, 2005, ss.147-155.
- Varlı, Arzu ve Murat Koraltürk. “II. Meşrutiyet’ten Erken Cumhuriyet’e Milli İktisadın Sürekliliği ve İzmir İktisat Kongresi”. **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi**. Cilt.9, Sayı.20, 2010, ss.127-142.
- Yakıtıl, Emin. “Bahriye Mektebi”, **TDV İslam Ansiklopedisi**. C.4, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 1991.
- Yılmaz, Ensar. “1954 Seçimlerinin Önemi, Öne Çıkan Özellikleri ve Siyasi Sonuçları”. **E-Journal of New World Sciences Academy**. Cilt.5, Sayı: 4, 2010, ss.541-551.
- Yurtoğlu, Nadir. “Atatürk Dönemi’nde Türkiye’de Denizyolları Politikası (1923-1938)”. **Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi**. Cilt.6. Sayı.1, 2019, ss.69-103.
- Yurtoğlu, Nadir. “Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Liman ve İskele Politikaları (1923-1960)”. **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**. 2019, s.505-554.
- Zheng, Yu ve Chris Smith. “New Voyages In Search of Treasure: China Ocean Shipping Company (COSCO) In Europe”, Jan Drahoukoupil (Ed.). **Chinese Investment In Europe: Corporate Strategies And Labour Relations** içinde. Brussels: ETUI Aisbl, 2017, pp. 231-251.

TDİ Denizcilik Bankası TAO Arşivi

Denizcilik Bankası TAO. **Devir Bilançosu ve Tasfiye Kurulu Raporu.** (yayın yeri ve tarihi yok).

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO Birinci Hesap Yılı.** İstanbul, 1952.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO İkinci Hesap Yılı.** İstanbul, 1954.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO Üçüncü Hesap Yılı.** İstanbul, 1954.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO Dördüncü Hesap Yılı.** İstanbul, 1955.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO Beşinci Hesap Yılı.** İstanbul, 1956.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO Altıncı Hesap Yılı.** İstanbul, 1957.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO Yedinci Hesap Yılı.** İstanbul, 1958.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO Sekizinci Hesap Yılı.** İstanbul, 1959.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO Dokuzuncu Hesap Yılı.** 1960.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO Onuncu Hesap Yılı.** İstanbul, 1962.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO On İkinci Hesap Yılı.** İstanbul, 1964.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO On Üçüncü Hesap Yılı.** İstanbul, 1965.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO On Dördüncü Hesap Yılı.** İstanbul, 1966.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO On Beşinci Hesap Yılı.** İstanbul, 1967.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO On Altıncı Hesap Yılı.** İstanbul, 1968.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO On Yedinci Hesap Yılı.** İstanbul, 1969.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO On Sekizinci Hesap Yılı.** İstanbul, 1970.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO On Dokuzuncu Hesap Yılı.** İstanbul, 1971

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO Yirminci Hesap Yılı.** İstanbul, 1972.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Birinci Hesap Yılı.** İstanbul, 1973.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO Yirmi İkinci Hesap Yılı.** İstanbul, 1974.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Üçüncü Hesap Yılı.** İstanbul, 1975.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dördüncü Hesap Yılı.** İstanbul, 1976.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Beşinci Hesap Yılı.** İstanbul, 1977.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Altıncı Hesap Yılı.** İstanbul, 1978.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Yedinci Hesap Yılı.** İstanbul, 1979.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Sekizinci Hesap Yılı.** İstanbul, 1980.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO Yirmi Dokuzuncu Hesap Yılı.** İstanbul, 1981.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO Otuzuncu Hesap Yılı.** İstanbul, 1982.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO Otuz Birinci Hesap Yılı.** İstanbul, 1983.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1952 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.** İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1953 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.** İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1954 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.** İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1955 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.** İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1956 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.** İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1957 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.** İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1958 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.** İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1959 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.** İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1960 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.** İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1961 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.** İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1962 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.** İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1963 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.**
İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1964 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.**
İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1965 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.**
İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1966 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.**
İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1967 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.**
İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1968 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.**
İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1969 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.**
İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1970 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.**
İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1971 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.**
İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1973 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.**
İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1974 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.**
İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1975 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.**
İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1976 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.**
İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1977 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.**
İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1978 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.**
İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1979 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.**
İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.**
İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1981 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.**
İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1982 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.**
İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1983 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri.**
İstanbul.



Tezler

- Akol, Süreyya. “KG Financing Methodology in Maritime Industry: German Evidence”. **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**. İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008.
- Bal, Nurcan. “19. Yüzyılda Osmanlı Bahriyesi’nde Gemi İnşa Teknolojisinde Değişim: Buharlı Gemiler Dönemi”. **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010.
- Bayram, Selahattin. “Osmanlı Döneminde Selanik Limanı: 1869-1912”. **Yayınlanmamış Doktora Tezi**. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2009.
- Çolak, Hikmet. “Demokrat Parti Döneminde Yerel Seçimler”, **Yayınlanmamış Doktora Tezi**. Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2013.
- Demircioğlu, Fatih. “Bir Geminin Hikayesi: Germanic/Gülcemal Vapuru (1874-1950)”, **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**. Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2019.
- Düzcü, Levent. “Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1825-1855)”. **Yayınlanmamış Doktora Tezi**. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2012.
- Gediz, Demet. “Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi (1910-1923)”. **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2013.
- Günel, Ümit. “Limanlarda Verimliliğin Ölçülmesine Yönelik Bir Bilgisayar Yazılımının Geliştirilmesi ve İzmir Limanı Uygulaması”. **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004.
- Güneş, Mahir Melih. “Levant’ta Ticaret: Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi (1888-1914)”. **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**. Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019.
- Güvendiren, Muhlise Yıldız. “Türkiye Karasularında Deniz Taşımacılığı (1923-1939)”, **Yayınlanmamış Doktora Tezi**. İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2014.
- Hartill, Jeremy. “British Railway Shipping 1948-1984 A Nationalised Success Story”. **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**. University of York, 2014.
- Karlıklı, M.A.M. Yücel. “Atatürk Dönemi Türk Deniz Politikası (1923-1938)”. **Yayınlanmamış Doktora Tezi**. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, 2012.
- Küçükalioglu, Sema. “İdare-i Mahsusa, Kuruluşu, Faaliyetleri ve Sosyo-Ekonomik Etkileri”. **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**. Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, 1999.

- Oran, Erdoğan. “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Bir Kurum Olarak Bahriye Vekâleti”, **Yayınlanmamış Doktora Tezi**. Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, 2012.
- Sezgin, Güzide. “İnönü Dönemi (1938-1950) Türk Denizciliği”. **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**. Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2007.
- Sözer, Kasım. “1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesindeki Bilgiler Işığında Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısının Değerlendirilmesi”. **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**. Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2006.
- Sünerin, Evren. “III. Selim Dönemi Islahat Hareketlerinin Gemlik Tersanesi’ne Yansımaları”. **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**. Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2011.
- Şipal, Yusuf Ziya. “Türkiye’de Deniz Ulaşım Sektöründeki Firmaların Gemi Yatırım Stratejileri ve Finansmanı; Bir Uygulama”, **Yayınlanmamış Doktora Tezi**. Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2014.
- Tunç, Volkan. “1946-1960 Yılları Arasında Van Gölü Havzası’nda Kamu Yatırımları ve Harcamaları”. **Yayınlanmamış Doktora Tezi**. Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019.
- Uygun, Süleyman. “Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti’nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)”. **Yayınlanmamış Doktora Tezi**. Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2013.
- Uysal, Umut. “II. Dünya Savaşı Yıllarında İzmir Limanı ve Limanın Kente Sosyo Ekonomik Etkisi”. **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**. Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü. 2017.
- Varışlı, Cem. “Türkiye’de ve Dünya’da Denizcilik Finansmanı ve Deniz Sigortaları”. **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2015.

Resmî Yayınlar

TBMM, **Denizbank Türk Anonim Ortaklığı Kanunu Tasarısı ve Ulaştırma Komisyonu ile Karma Komisyon Raporları**, 276 No'lu Komisyon Raporu, Ankara, 1951.

Zabıt Ceridesi, Dönem: 9, Cilt.28, Birleşim: 45, Toplantı: 4, 18.02.1954 içinde 1954 Yılı Masraf Bütçeleri.

-----, Dönem: 10, Cilt.5, Birleşim: 42, Toplantı: 1, 18.02.1955 içinde 1955 Yılı Masraf Bütçeleri.

-----, Dönem: 10, Cilt.10, Birleşim: 39, Toplantı: 2, 20.02.1956 içinde 1956 Yılı Masraf Bütçeleri.

-----, Dönem: 10, Cilt.17, Birleşim: 41, Toplantı: 3, 20.02.1957 içinde Masraf Bütçeleri.

-----, Dönem:11, Cilt.2, Birleşim: 40, Toplantı: 1, 19.02.1958 içinde Masraf Bütçeleri.

-----, Dönem:11, Cilt.7, Birleşim: 40, Toplantı: 2, 20.02.1959 içinde Masraf Bütçeleri.

-----, Dönem:11, Cilt.12, Birleşim: 41, Toplantı: 3, 19.02.1960 içinde Masraf Bütçeleri, s.264.

Tutanak Dergisi, Dönem: 9, Cilt.5, Birleşim: 45, Toplantı: 1, 19.02.1951 içinde 1951 Yılı Gider Bütçeleri.

-----, Dönem: 9, Cilt.13, Birleşim: 42, Toplantı: 2, 20.02.1952 içinde 1952 Yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Bütçe Komisyonu Raporu.

-----, Dönem: 9, Cilt.13, Birleşim: 42, Toplantı: 2, 20.02.1952 içinde 1952 Yılı Gider Bütçeleri.

-----, Dönem: 9, Cilt. 20, Birleşim: 44, Toplantı: 3, 16.02.1953 içinde 1953 Yılı Gider Bütçeleri.

-----, Dönem: 3, Cilt. 1, Birleşim: 2, 20.02.1961 içinde Gider Bütçeleri.

-----, Dönem: 1, Cilt. 1, Birleşim: 28, Toplantı: 1, 02.02.1962 içinde Gider Bütçeleri.

-----, Dönem: 1, Cilt. 1, Birleşim: 28, Toplantı: 1, 02.02.1962 içinde “Büyük Millet Meclisi 1962 Mali Yılı Bütçe Teklifine Ait Gerekçe” ve aynı bütçe içinde “Gider Bütçeleri”

-----, Dönem: 1, Cilt. 18, Birleşim: 34, Toplantı: 3, 01.02.1964 içinde Gider Bütçeleri.

-----, Dönem: 1, Cilt. 24, Birleşim: 29, Toplantı: 4, 25.01.1965 içinde Gider Bütçeleri, s.440-453;

-----, Dönem: 1, Cilt. 32, Birleşim: 38, Toplantı: 5, 01.02.1966 içinde Gider Bütçeleri.

-----, Dönem: 1, Cilt. 38, Birleşim: 25, Toplantı: 6, 31.01.1967 içinde Gider Bütçeleri.

-----, Dönem: 7, Cilt. 45, Birleşim: 24, Toplantı: 7, 01.02.1968 içinde Gider Bütçeleri.

-----, Dönem: 8, Cilt. 50, Birleşim: 25, Toplantı: 8, 28.01.1969 içinde Gider Bütçeleri.

-----, Dönem: 9, Cilt. 56, Birleşim: 31, Toplantı: 9, 28.01.1970 içinde Gider Bütçeleri.

TBMM, “Türkler ve Türk Şirketleri Tarafından İştirak Olunan Buharlı Sefainin Gümrük Resminden İstisnasına Dair Kanun”, **Kanunlar Dergisi**, Cilt.2, (1924), s.220.

TBMM, “Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dâhilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında Kanun”, **Kanunlar Dergisi**, Cilt.4, (1926), s.571.

TBMM, “Ticaret Kanunu”, **Kanunlar Dergisi**, Cilt.7, (1929), s.441.

T.C. Resmi Gazete, “Denizyolları ve A. K. A. Y. İşletmeleri İle Fabrika ve Havuzlar Teşkilâtı Hakkında Kanun”, 8 Haziran 1933, Sayı.2422, s.2647.

-----, “Denizbank Kanunu”, 30 Aralık 1937

-----, “Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları işletme Umum Müdürlüklerinin Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanun”, 16 Haziran 1939.

-----, “Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü’nün Kaldırılması ve Vazifelerinin Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü’ne Verilmesi Hakkında Kanun”, 1 Şubat 1944.

-----, “Devlet Planlama Teşkilatının Kurulması Hakkında Kanun”, 5 Ekim 1960.

-----, “Türkiye Cumhuriyeti Anayasası”, 20 Temmuz 1961.

-----, “Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları işletme Umum Müdürlüklerinin Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanun”, 16 Haziran 1939.

-----, “Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü’nün Kaldırılması ve Vazifelerinin Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü’ne Verilmesi Hakkında Kanun”, 1 Şubat 1944.

- , “Şirket-i Hayriye'nin Satın Alınmasına Dair Olan Sözleşmenin Onanması Hakkında Kanun”, 24 Ocak 1945, Sayı. 5913, s.8217.
- , “Belediye Gelirleri Kanunu”, 9 Temmuz 1948.
- , “Denizde Can Emniyetinin Korunması Hakkında Akdedilen Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamıza ve Bu Sözleşmenin Onanmasına Dair Kanun”, 18 Ocak 1950.
- , “Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü 1951 yılı Bütçe Kanunu”, 3 Mart 1951.
- , “Karayolları Genel Müdürlüğü 1951 Yılı Bütçe Kanunu”, 28 Şubat 1951.
- , “Devlet Havayolları Genel Müdürlüğü 1951 Yılı Bütçe Kanunu”, 2 Mart 1951.
- , “Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu”, 16 Ağustos 1951, Sayı.7886, s. 1811.
- , “Akaryakıtlardan Alınacak Yol Vergisi Kanunu”, 29 Şubat 1952.
- , “Karayolları Genel Müdürlüğü 1952 Yılı Bütçe Kanunu”, 5 Mart 1952.
- , “Devlet Havayolları Genel Müdürlüğü 1952 Yılı Bütçe Kanunu”, 4 Mart 1952.
- , “Et ve Balık Kurumu Teşkiline Mütedair Koordinasyon Kararı”, 1 Ekim 1952.
- , “Bakanlar Kurulu Kararları”, 18 Temmuz 1952.
- , “Karayolları Umum Müdürlüğü 1953 Yılı Bütçe Kanunu”, 28 Şubat 1953.
- , “Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü 1953 Yılı Bütçe Kanunu”, 4 Mart 1953.
- , “Limanların İnşa, Tevsi, Islah ve Teçhizine Dair Olan Kanuna Ek Kanun”, 4 Aralık 1953.
- , “Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun”, 4 Şubat 1954.
- , “Karayolları Umum Müdürlüğü 1954 Yılı Bütçe Kanunu”, 2 Mart 1954.
- , “Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü 1954 Yılı Bütçe Kanunu”, 3 Mart 1954.
- , “Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı Kanunu”, 16 Mart 1954.
- , “Deniz İş Kanunu”, 20 Mart 1954.
- , “Devlet Malzeme Ofisi Kurulması Hakkında Kanun”, 22 Mart 1954.
- , “6379 sayılı Deniz İş Kanunu Hakkında Kararname”, 19 Temmuz 1954.

-----, “Gemi Sahiplerinin Sorumluluklarının Tahdidi İle İlgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme”, 22 Şubat 1955.

-----, “Konişmentoya Müttaallık Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme”, 22 Şubat 1955.

-----, “Deniz Ticaret Vasıtalarının Rehni ve İmtiyazı İle İlgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme”, 22 Şubat 1955.

-----, “Devlet Gemilerinin Muafiyetleri İle İlgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme”, 22 Şubat 1955.

-----, “Karayolları Umum Müdürlüğü 1955 Yılı Bütçe Kanunu”, 2 Mart 1955.

-----, “Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü 1955 Yılı Bütçe Kanunu”, 2 Mart 1955.

-----, “Türkiye Demir ve Çelik, İşletmeleri Kanunu”, 21 Mayıs 1955.

-----, “Karayolları Umum Müdürlüğü 1956 Yılı Bütçe Kanunu”, 3 Mart 1956.

-----, “Devlet Hava Meydanları İşletme Umum Müdürlüğü 1956 Yılı Bütçe Kanunu”, 3 Mart 1956.

-----, “Limanların İnşa, Tevsi, İslah ve Teçhizine Dair Olan 5775 ve 6192 Sayılı Kanunlara Ek Kanun”, 27 Mayıs 1955.

-----, “Denizde Can Emniyetinin Korunması Hakkında 1948 Yılında Londra’da Toplanan Milletlerarası Konferansla Kabul Edilen Nihai Karar İle Eklerine Katılmamıza Dair Kanun”, 2 Temmuz 1956.

-----, “İstişari Denizcilik Teşkilâtının Kurulması Hakkındaki Devletlerarası Sözleşmeye Katılmamıza ve Bu Sözleşmenin Tasdikına Dair Kanun”, 25 Temmuz 1956.

-----, “Demiryolları ve Limanları İnşaatı İçin Gelecek Yıllara Sâri Taahhütlere Girişilmesi Hakkındaki 3262, 3813, 4643 ve 5075 Sayılı Kanunlara Ek Kanun”, 10 Eylül 1956.

-----, “Karayolları Umum Müdürlüğü 1957 Yılı Bütçe Kanunu”, 2 Mart 1957.

-----, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Umum Müdürlüğü 1957 Yılı Bütçe Kanunu”, 2 Mart 1957.

-----, “Limanların İnşa, Tevsi, İslah ve Teçhizine Dair Olan 5775, 6192 ve 6596 Sayılı Kanunlara Ek Kanun”, 13 Eylül 1957.

-----, “Karayolları Umum Müdürlüğü 1958 yılı Bütçe Kanunu”, 5 Mart 1958.

-----, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Umum Müdürlüğü 1958 Yılı Bütçe Kanunu”, 4 Mart 1958.

-----, “Karayolları Umum Müdürlüğü 1959 Yılı Bütçe Kanunu”, 6 Mart 1959.

-----, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Umum Müdürlüğü 1959 Yılı Bütçe Kanunu”, 4 Mart 1959.

-----, “Limanlarda Tahmil ve Tahliye Ameliyelerini Kolaylaştırmak Maksudına İlişkin Karar”, 16 Mayıs 1959.

-----, “Limanlar İnşaatı Hakkında 6237 Sayılı Kanuna Ek Kanun”, 4 Haziran 1959.

-----, “Karayolları Umum Müdürlüğü 1960 Yılı Bütçe Kanunu”, 7 Mart 1960.

-----, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Umum Müdürlüğü 1960 yılı Bütçe Kanunu”, 5 Mart 1960.

-----, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1961 Yılı Bütçe Kanunu”, 2 Mart 1961.

-----, “Devlet Hava Meydanları İşletme Genel Müdürlüğü 1961 Yılı Bütçe Kanunu”, 4 Mart 1961.

-----, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1962 Yılı Bütçe Kanunu”, 3 Mart 1962.

-----, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1962 Yılı Bütçe Kanunu”, 5 Mart 1962.

-----, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1963 Yılı Bütçe Kanunu”, 4 Mart 1963.

-----, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1963 Yılı Bütçe Kanunu”, 5 Mart 1963.

-----, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1964 Yılı Bütçe Kanunu”, 3 Mart 1964.

-----, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1964 Yılı Bütçe Kanunu”, 7 Mart 1964.

-----, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1965 Yılı Bütçe Kanunu”, 31 Mayıs 1965.

-----, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1965 Yılı Bütçe Kanunu”, 8 Haziran 1965.

-----, “Denizde Can Emniyetinin Korunması Hakkında Milletlerarası Sözleşme Hakkında Kararname”, 23 Şubat 1966.

-----, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1966 Yılı Bütçe Kanunu”, 26 Şubat 1966.

-----, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1966 Yılı Bütçe Kanunu”, 24 Şubat 1966.

-----, “1948 Tarihli Denizde Can Emniyeti Milletlerarası Konferansında Kabul Edilen Nihai Karar”, 11 Nisan 1966.

-----, “Hükümetlerarası Denizcilik İstişari Teşkilâtı (IMCO) Sözleşmesi’nde Yapılan Değişikliğin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun”, 21 Aralık 1966.

-----, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1967 Yılı Bütçe Kanunu”, 2 Mart 1967.

-----, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1967 Yılı Bütçe Kanunu”, 7 Mart 1967.

-----, “Deniz İş Kanunu”, 29 Nisan 1967.

-----, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1968 Yılı Bütçe Kanunu”, 9 Mart 1968.

-----, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1968 Yılı Bütçe Kanunu”, 5 Mart 1968.

-----, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1969 Yılı Bütçe Kanunu”, 7 Mart 1969.

-----, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1969 Yılı Bütçe Kanunu”, 7 Mart 1969.

-----, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1970 Yılı Bütçe Kanunu”, 12 Haziran 1970.

-----, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1970 Yılı Bütçe Kanunu”, 9 Haziran 1970.

-----, “1971 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1971.

-----, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1971 Yılı Bütçe Kanunu”, 2 Mart 1971.

-----, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1971 Yılı Bütçe Kanunu”, 9 Mart 1971.

-----, “1971 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1971.

-----, “1972 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1972.

-----, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1972 Yılı Bütçe Kanunu”, 7 Mart 1972.

-----, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1972 Yılı Bütçe Kanunu”, 10 Mart 1972.

-----, “1972 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1972.

-----, “1973 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1973.

-----, “Karayolları Genel Müdürlüğü Bütçe Kanunu”, 3 Mart 1973.

-----, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1973 Yılı Bütçe Kanunu”, 8 Mart 1973.

-----, “1973 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1973.

-----, “1974 Bütçe Kanunu”, 1 Haziran 1974.

-----, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1974 Yılı Bütçe Kanunu”, 9 Haziran 1974.

-----, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1974 Yılı Bütçe Kanunu”, 10 Haziran 1974.

-----, “1974 Bütçe Kanunu”, 1 Haziran 1974.

-----, “Türk Deniz Ticaretini, Deniz Ticaret Filosunu ve Gemi İnşa Sanayiini Teşvik ve Geliştirme Politika Esasları”, 15 Ocak 1975.

-----, “1975 Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1975.

-----, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1975 Yılı Bütçe Kanunu”, 3 Mart 1975.

-----, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1975 Yılı Bütçe Kanunu”, 10 Mart 1975.

-----, “1975 Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1975.

-----, “1976 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1976.

-----, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1976 Yılı Bütçe Kanunu”, 6 Mart 1976.

-----, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1976 Yılı Bütçe Kanunu”, 6 Mart 1976.

-----, “1976 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1976.

-----, “1977 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1977.

-----, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1977 Yılı Bütçe Kanunu”, 9 Mart 1977.

-----, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1977 Yılı Bütçe Kanunu”, 9 Mart 1977.

-----, “1977 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1977.

-----, “1978 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1978.

-----, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1978 Yılı Bütçe Kanunu”, 10 Mart 1978.

-----, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1978 Yılı Bütçe Kanunu”, 10 Mart 1978.

- , “1978 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1978.
- , “1979 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1979.
- , “Karayolları Genel Müdürlüğü 1979 Yılı Bütçe Kanunu”, 8 Mart 1979.
- , “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1979 Yılı Bütçe Kanunu”, 8 Mart 1979.
- , “1979 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1979.
- , “1980 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1980.
- , “Karayolları Genel Müdürlüğü 1980 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 9 Mart 1980.
- , “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1980 Yılı Bütçe Kanunu”, 9 Mart 1980.
- , “1980 Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1980.
- , “29/5/1980 Tarih ve 8/909 Sayılı Kararnameye İlişkin Tebliğ”, 28 Haziran 1980.
- , “1981 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 28 Şubat 1981.
- , “Karayolları Genel Müdürlüğü 1981 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 5 Mart 1981.
- , “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1981 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 5 Mart 1981.
- , “1981 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 28 Şubat 1981.
- , “Başbakanlık Deniz Teşkilatı Hakkında Kanun”, 22 Ağustos 1981.
- , “1982 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 24 Şubat 1982.
- , “Karayolları Genel Müdürlüğü 1982 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1982.
- , “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1982 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 1 Mart 1982.
- , “Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemii İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun”, 21 Ocak 1982.
- , “1982 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 24 Şubat 1982.
- , “Deniz Ulaştırma, Gemi İnşa ve Onarım İşlerindeki Alış Kredi Faiz Tevkifat Amacının Sıfıra Petrol Aramadan Sağlanacak Kazanç Tevkifat Oranı % 5 İndirilme Kararı”, 18 Nisan 1982.

-----, “1983 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 18 Aralık 1982.

-----, “Karayolları Genel Müdürlüğü 1983 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 27 Aralık 1982.

-----, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 1983 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 27 Aralık 1982.

-----, “1983 Mali Yılı Bütçe Kanunu”, 18 Aralık 1982.

-----, “Deniz Taşımacılığında Tazminat Borcunun Yükseltilmesi Kararı”, 28 Mart 1983.

-----, “İktisadi Devlet Teşekkülleri ve Kamu İktisadi Kuruluşları Hakkında Kanun Hükmünde Kararname”, 20 Mayıs 1983.

-----, “Türkiye Denizcilik Kurumu Kuruluşu Hakkında Kanun Hükmünde Kararname”, 28 Ekim 1983.

Gazeteler

Akşam. “DP Seçim Beyannamesi”, 16 Nisan 1954.

Cumhuriyet. “Yükleme boşaltma güçlüğünden limanda 40 şilep birikti”, 18 Eylül 1953.

Cumhuriyet. “Denizcilik Bankası Bugün Faaliyete Geçiyor”, 1 Mart 1952.

Cumhuriyet. “CHP yurt dışındaki işçilerin sorunlarına çözüm bulunacağını bildirdi”, 22 Nisan 1977.

Cumhuriyet. “AP Seçim Beyannamesi”, 15 Mayıs 1977.

Daver, Abidin. “Türk Denizciliği İçin Hayırlı Bir Kanun”, **Cumhuriyet**, 13 Ağustos 1951.

Pekşen, Yalçın. “Devletin Malı Denizcilik Bankası”, **Cumhuriyet**, 9 Kasım 1978.

Sicilli Ticaret Gazetesi ve Piyasa Cedveli. “Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı”, 17 Nisan 1953.

Zafer. “D. Parti Seçim Beyannamesi”, 9 Mayıs 1950.

Raporlar/ Planlar

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO 1960 Yılı Raporu.** Ankara, 1962.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası Hakkında Genel Bilgiler.** 1979.

Denizcilik Bankası TAO. **Denizcilik Bankası TAO Re-Organizyon Araştırması,** 1980.

DPT. **Kalkınma Planı (Birinci Beş Yıl) 1963-1967.** Ankara, 1963.

DPT. **İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1968-1972.** Ankara, 1972.

DPT. **Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1973-1977.** Ankara, 1977.

DPT. **Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1979-1983.** Ankara, 1977.

T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu. **Denizcilik Bankası TAO 1970 Yılı Raporu.**
(yayın yeri ve tarihi yok).

T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu. **Denizcilik Bankası TAO 1980 Yılı Raporu.**
(yayın yeri ve tarihi yok).

T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu. **Türkiye Denizcilik Kurumu 1983 Yılı Raporu.**
(yayın yeri ve tarihi yok).

Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi

BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/136-54-14, Dosya Ek: 104-2, Belge Tarihi: 5 Haziran 1954.

BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/241-72-18, Dosya Ek: 104-21, Belge Tarihi: 21 Ekim 1969.

BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/311-9-9, Dosya Ek: 104-55, Belge Tarihi: 18 Şubat 1974.

BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/298-37-16, Dosya Ek: 104-43, Belge Tarihi: 8 Mayıs 1973.

BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/163-66-10, Dosya Ek: 104-50, Belge Tarihi: 4 Ocak 1962.

BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/307-89-17, Dosya Ek: 104-48, Belge Tarihi: 3 Kasım 1973.

BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/320-63-16, Dosya Ek: 104-60, Belge Tarihi: 6 Eylül 1974.

BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/217-23-12, Dosya Ek: 148-108, Belge Tarihi: 26 Nisan 1968.

BCA, Yer Bilgisi: 30-18-1-2/202-2-5, Dosya Ek: 27, Belge Tarihi: 4 Ocak 1967.

İnternet Kaynakları

About ANL, <https://www.anl.com.au/about-us/about> (12 Şubat 2020).

Alvin Chua & Lim Tin Seng, “Neptune Orient Lines”, https://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_1688_2010-07-26.html, (11 Şubat 2020) ve Lim Puay Ling, “Temasek Holdings”, https://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_2019-07-15_113737.html, (11 Şubat 2020).

Citi, Societe Generale, DNB and Other Leading International Banks Promote Greener Global Shipping Through New Principles (18 Haziran 2019), <https://www.globalmaritimeforum.org/content/2019/06/Citi-Societe-Generale-DNB-and-other-leading-international-banks-promote-greener-global-shipping-through-new-principles.pdf>, (13 Şubat 2020).

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi, (t.y.), https://www.dzkk.tsk.tr/pages/denizwiki/konular.php?icerik_id=11&dil=1&wiki=1&cat_id=4, (02.08.2019).

DNB's history, <https://www.dnb.no/en/about-us/about-dnb/history.html>, (13 Şubat 2020).

Global Network, <https://www.dnb.no/en/about-us/global-network.html#> (13 Şubat 2020) ve DNB Norway, <https://www.dnb.no/en/about-us/global-network/norway.html>, (13 Şubat 2020).

History, <http://en.coscocs.com/col/col6922/index.html>, (11 Şubat 2020).

India Approves Sale of Shipping Corporation of India (2019), <https://worldmaritimenews.com/archives/286897/india-approves-sale-of-shipping-corporation-of-india/>, (12 Şubat 2020).

Portline History, <https://www.portline-bulk.com/en/page/2/history/3/>, (11 Şubat 2020).

Refik Akdoğan, “Altmış Yılın Hesabı”, http://refikakdogan.com/download/book_19.pdf, (24.10.2020).

Regie voor Maritiem Transport, https://en.wikipedia.org/wiki/Regie_voor_Maritiem_Transport, (10 Şubat 2020).

Tarihçe (t.y.), <https://www.tdi.gov.tr/tarihce/>, (16 Ekim 2019).

Tarihçe (t.y.), <https://www.tdi.gov.tr/tarihce/>, (16 Ekim 2019).

The Shipping Corporation of India Ltd., <http://www.shipindia.com/page/history>, (12 Şubat 2020).

Türkiye Ulusal Rapor ve Eylem Planı, Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşimleri Yeri Konferansı Habitat II,

<https://webdosya.csb.gov.tr/db/habitat/editordosya/file/dokumanlar/Ulusal%20Rapor%20ve%20Eylem%20Plan%C3%84%C2%B1.pdf>, (4 Nisan 2021).

1950-1977 Yılları Arasında Yapılan Milletvekili Genel Seçimleri (t.y.), <http://www.ysk.gov.tr/tr/1950-1977-yillari-arasi-milletvekili-genel-secimleri/3007>, (17 Kasım 2019).

