



Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi

The Journal of International Social Research

Cilt: 7 Sayı: 33 Volume: 7 Issue: 33

www.sosyalarastirmalar.com Issn: 1307-9581

DEMOKRAT PARTİ İKTİDARININ İLK YILLARINDA DENİZ İŞLETMECİLİĞİ VE GEMİ İNŞA SANAYİSİNE GENEL BİR BAKIŞ (1950-1955)

“AN OVERVIEW OF THE MARINE OPERATIONS AND SHIP BUILDING INDUSTRY IN THE EARLY YEARS OF DEMOCRAT PARTY RULE (1950-1955)”

Mehmet ÇEVİK*

Murat YILDIZ**

Öz

Deniz ulaşımı, taşınabilen yük kapasitelerinin fazla olması, karayolu, demiryolu ve hava ulaşımına göre daha güvenli ve ucuz olması gibi nedenlerle en çok tercih edilen ulaşım şeklidir. Günümüzde, dünya ticaretinde taşınan ithal ve ihraç mallarının yaklaşık %95'i denizyolu ile taşınmaktadır. Giderek gelişen gemi sanayisi, tersane sektörü ile beraber, motor, demir-çelik, döküm, elektrik-elektronik, ahşap ve mobilya gibi sektörlerin de beraberinde gelişmesi ile sanayileşme açısından önemli bir yer tutmaktadır. Denizcilik sektörü, üç tarafı denizlerle çevrili ve toplam 7.618 km. uzunluğunda kıyı şeridi bulunan Türkiye açısından da büyük önem arz etmektedir.

Yaklaşık bin yıllık bir geçmişi olan Türk Denizciliği, zirve döneminin ardından, buharlı gemilerin inşası ile zor dönemler yaşamış, alınan önlemler yeterli olmamıştır. XIX. yüzyıldan itibaren Türk Deniz işletmeciliği, farklı idareler tarafından yönetilmiş olsa da değişen sadece isimler olup, bir türlü istenilen başarı yakalanamamıştır. Uzun süren savaş yıllarının ardından yıpranan deniz işletmeciliği ve gemi sanayisi, Cumhuriyet döneminde demiryolları ve karayolları gibi öncelikli sektörlerin gölgesinde kalmış ve beklenen gelişmeyi gösterememiştir. Ülkede yeterli sermayenin olmayışı, oldukça yüksek sermaye ve teknoloji gerektiren bir sektör olması, gemi inşa sanayisindeki geri kalınmışlığın önemli etkenleri arasında yer almıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında deniz işletmelerindeki yabancı üstünlüğünü kırmak ve deniz ulaşımını milli vasıtalar ile sağlayabilmek için kabotaj kanunu çıkarılmıştır. Ancak tersanelerimizin, modern teknoloji ile donatılmış, yüksek tonajlı gemileri üretebilecek seviyede olmaması, oluşan boşluğu doldurmaya yetmemiştir.

Demokrat Parti'nin liberal politikaları neticesinde deniz işletmeleri ve tersaneler, 1952 yılında kurulan Türkiye Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı bünyesinde toplanmış ve hisselerinin %49'u gerçek ve tüzel kişilere verilerek, Türk Denizciliğinin hantal ve gelişmeyen yapısından kurtarılıp gelişmiş ticaret filolarına sahip, bankanın yapacağı envestismanlar neticesinde kar getiren bir hale dönüştürülmeye çalışılmıştır. Bu dönemde çıkarılan kanunlar ile özel sektöre bağlı gemi sanayisi ve deniz işletmeciliğinin gelişmesi için gerekli kolaylıklar sağlanmış ve yabancı sermayenin ülkeye girişinin önü açılmıştır. Böylece Türk denizciliğinin çağdaş bir konuma ulaştırılması hedeflenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Demokrat Parti, Deniz İşletmeciliği, Gemi İnşa Sanayisi, Denizcilik Bankası.

Abstract

Marine transportation is the most preferred type of transportation for the reasons like the size of payload capacity, safer and cheaper transport compared to overland, rail and air transportation. Nowadays, about 95 % of the important export goods moved in world trade are transported by sea. Flourishing ship industry along with sectors like the ship yard industry, engine, iron and steel, castiron, electrical and electronics, wood and furniture sectors is an important part of industrialisation. The maritime industry is of a great importance for Turkey, which is surrounded by sea on three side and has a total of 7618 km. long coastline, as well.

* Doç. Dr., Fırat Üniversitesi, İnsani ve Sosyal Bilimler Fakültesi, Tarih Bölümü.

** Okt., Şırnak Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Okutmanı

With approximately a thousand-year of history, Turkish Maritime experienced difficult periods after peak, and the measures taken weren't sufficient. From the 19th century, although Turkish Naval Operations was managed by different administrations, the only change was the names, and some how desired success couldn't be attained. After years of protracted war, the worn ship building industry and maritime business were overshadowed by the priority sectors such as railways and highways in the Republican period, and couldn't show the expected improvement. The lack of adequate capital in the country, being very high capital and technology requiring industry, has been among the important factors of under development in the ship building industry. In the early years of the Republic, to break foreign dominance in marine businesses and to provide marine transportation via national vehicles, cabotage law was enacted. Since our ship yards lack an adequate level of producing high-tonnage ships equipped with modern technology, filling the gap was prevented.

As a result of the liberal policies of the Democratic Party, ship yards and marine businesses were gathered under Turkish Maritime Bank Inc. Which was founded in 1952, and they were tried to be converted into profitable industries with advanced commercial fleets by the bank's investments, and rescued from cumbersome and non-developing structure of Turkish Maritime by giving 49% of the shares to natural and legal persons. With the laws enacted during this period, the necessary amnesties were provided for the development of private sector shipping industry and marine operations, and the way for the entry of foreign capital to country was paved. Thus, Turkish Maritime was aimed to reach a contemporary position.

Keywords: Democratic Party, Marine Operations, Ship Building Industry, Maritime Bank.

Giriş

Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve akarsular ile kaplı bir coğrafyaya sahip olması, deniz ve nehir ulaşımı konusunda büyük bir avantaj sağlamanın yanı sıra, ihtiyaçlara binaen gemi sanayisini de zaruri kılmaktadır. Denizcilik sektörünün ilerlemesi madenler bakımından zengin olan Türkiye'de demir-çelik sanayisi başta olmak üzere, elektrik-elektronik sanayisi ve daha birçok yan sanayinin de gelişimini beraberinde getirmektedir.

Türk Tarihinde denizcilik faaliyetleri, oldukça eski dönemlere kadar uzanmakla birlikte, Türklerin XI. Yüzyılda Anadolu'ya gelmelerinin ardından yeni bir boyut kazanmıştır. Selçuklular döneminde Anadolu'ya gelen Çaka Bey, İzmir'de ilk tersaneyi kurmuş ve 50 parçadan oluşan Türk Tarihinin ilk donanmasını inşa etmiştir (Yıldız, 2008: 28). Selçuklu Devletine ait ilk tersaneler ise 1214 tarihinde kurulan Sinop Tersanesi ve 1228 tarihinde Alanya'da kurulan Alaiye Tersanesidir (Yıldız, 2008: 25). Bu tersanelerde, 5 gözlü ve yaklaşık 100 ton ağırlığında gemiler yapılmıştır (Koncavar, 2001: 40).

Osmanlı Devleti, Karesi, Mentеше ve Candaroğulları gibi beylikleri topraklarına kattıktan sonra bu beyliklerin denizcilik hakkındaki tecrübelerinden de istifade etmiştir. 1390 yılında Yıldırım Bayezid tarafından Gelibolu'nun fethedilmesi ile Bizanslılardan kalma Gelibolu tersanesini genişletilerek devletin donanma üssü haline gelmiştir (Bostan, 2002:122-123). İstanbul'un fethiyle birlikte Haliç'te kurulan Tersane-i Amire günümüze kadar hizmet verecek olan önemli bir gemi inşa merkezi haline getirilmiştir. Osmanlı Devleti denizciliğin zirvesine XVI. Yüzyılda ulaşmıştır. Özellikle Barbaros Hayrettin Paşa, Oruç Reis, Hızır Reis gibi ünlü Osmanlı denizcileri ile Akdeniz tamamen Osmanlı'nın kontrolüne geçmiştir. Bu gelişmeler neticesinde Osmanlı tersaneleri gittikçe büyüyerek dönemine göre üstün niteliklere sahip gemiler inşa etmeye başlamıştır. Nitekim 1560-1618 yılları arasında denizcilikle ünlü Venedikliler, bir kısım donanmalarının inşasını Osmanlı deniz tezgâhlarına sipariş verdiği görülmektedir (Serin, 1965: 95). 1571 yılı Ekim ayında İnebahtı'da yakılan Türk Donanması, Sokullu Mehmet Paşa tarafından İstanbul Tersanesinde yeniden inşa ettirilmiş ve 150 kadırğa ve 8 mavna beş aylık kısa bir sürede 1572 baharına yetiştirilmiştir (Can / Dökmen, 1981: 3). Böylesine kısa bir sürede bu kadar geminin inşa edilmesi, o dönem Osmanlı Tersanelerinin teknoloji ve kapasite bakımından çok ileride olduğunu gösterir. Osmanlı Devletinde kurulan tersanelerin sayısı XVII. yüzyılın sonlarına dek, farklı kapasitelere sahip olmak üzere 87'ye ulaşmıştır (Koncavar, 2001: 40).

Kapitülasyonların önce Fransa'ya sonra da diğer Avrupa ülkelerine verilmesi, Türk denizlerinde zamanla yabancı gemilerin ağırlık kazanmasına yol açmıştır. Sanayi inkılabı ile buharlı ve çelik gövdelere sahip gemilerin inşası, ahşap yapılı ticari ve askeri gemilerin sonu

olmuştur. Büyük gemilerin inşasının zaruri hale gelmesi ile mevcut tersanelerin yetersiz kalması, havuzların yeterli büyüklükte olmaması gibi sebepler ile başlayan gerileme I. Dünya Savaşına kadar devam etmiştir. Osmanlı Devleti ilk kez 1827 yılında İngiltere'den buharlı gemi ithal etmiş ve personel yetiştirmeye başlamıştır (Çolak, 2013: 357). Böylece gemi üretiminde duraklama ve gerileme dönemi başlamış, teknoloji, sektörün belirleyici unsuru olmuştur. Denizcilikte önemli adımlar Sultan Abdülaziz döneminde yaşanmış ve 1773 yılında İstanbul Teknik Üniversitesinin temeli kabul edilen Mühendishane-i Bahri Hümayun açılarak, denizcilik alanında modern teknik usullere dayanan eğitim vermeye başlanmıştır. 1837 yılında Amerika'dan aldığı teknik destek ile ahşap gövdeli ilk buharlı gemi olan Eser-i Hayr isimli gemiyi inşa eden Osmanlı Devleti, 1874 yılında ise ilk çelik gövdeli, buharlı ve yandan çarklı gemisini inşa edebilecek seviyeye ulaşmıştır (Düzcü, 2013: 117-118).

Osmanlı Devleti'nde yük ve yolcu taşımacılığının milli şirketler üzerinde daha sağlıklı ve aksamadan yapılabilmesi amacıyla 1843 yılında Fevaid-i Osmaniye adlı şirket kurulmuş ancak yabancı gemiler ile rekabet edemediğinden istenilen netice alınamamıştır. Fevaid-i Osmaniye'ye bağlı olarak 1851 yılında kurulan Şirket-i Hayriye 1944 yılına dek, İstanbul boğazında taşımacılık vazifesini üstlenmiş, hem Osmanlı döneminde, hem de cumhuriyet döneminde İstanbul'un denizyolu taşımacılığını konusunda hafızalarda yer edinmiştir (Erler, 2001: 72). Şirket-i Hayriye'nin 1890'lı yıllarda, yılda yaklaşık olarak 9 Milyon kişiyi taşıdığı belirtilmektedir. (Öztürk, 2003: 233). Fevaid-i Osmaniye'nin yerine, 1871 yılında, Sultan Abdülaziz'in adına atfen kurulan İdare-i Aziziye kurulmuşsa da 1878 tarihinde İdare-i Mahsusa adını almıştır. Bu idare 1910 yılında Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresine dönüştürülmüştür (Yıldız, 2008: 28). Türkiye'de Cumhuriyet idaresine geçildiğinde sanayileşme yarışında geri kalmış Osmanlıdan miras kalan, çoğunlukla yurt dışından getirilen parçaların birleştirilmesiyle üretilmiş olan gemiler, ülke ihtiyacının karşılanmasında sınırlı ve yetersiz kalmıştı. Ayrıca yabancı şirketlere tanınan kapitülasyonların Türk deniz sanayisinin geri kalmasındaki en büyük etken olduğu görüşü, dönemin en baskın düşüncesidir. Bu sebeple cumhuriyetin bu ilk yapılanma yıllarında denizcilik sektörünü yeni bir anlayışla yapılandırmak gerekmektedir. Bu amaçla mevcut tersanelerin, modern gemileri inşa edecek düzeye getirilmesi ve üç tarafı denizler ile çevrili olan Türkiye'nin bir an önce kendi ihtiyacını karşılayacak gemilerin üretebilmesi için gereken faaliyetlere başlanılmıştır. İlk olarak, deniz ulaşımını milli vasıtalar aracılığı ile sağlamak amacıyla 1923 yılında Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi kurulmuştur. Ardından 1925 yılında, milli sermayedarlardan oluşan İstanbul Liman İşleri İhisarı Türk Anonim Şirketi kurularak deniz taşımacılığındaki yabancı işletmelerin ağırlığına son verilmek istenmiş ve 1 Temmuz 1926 yılında kabul edilen Kabotaj Kanunu ile deniz taşımacılığında Milli Bağımsızlığı sağlayacak önemli bir adım sağlanmıştır. 1934 yılında, İstanbul Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü kurulmuş ve İstanbul'da taşımacılık yapan yabancı şirketler satın alınarak deniz ulaşımı ve taşımacılığında millileştirme faaliyetlerine devam edilmiştir (Yıldız, 2008: 29-30).

1927 yılına gelindiğinde Türkiye'de kayık, sandal ve gemi yapım ve onarım sanayisinde toplamda 1356,7 beygirlik motor gücüne sahip 18 motorlu ve 92 motorsuz işletme bulunup, sektörde 142 adet motorlu deniz aracı ve 1613 işçinin çalıştığını ifade edilmektedir (Yıldız, 2008: 31). 1930'lu yıllara gelindiğinde denizaltı yapabilecek seviyeye ulaşan gemi sanayisi, 1938 yılında ise tersaneler bakımından 5000 tonaliteye kadar büyük gemiler inşa edebilecek kapasiteye ulaşmıştır. Atatürk, 1937 yılında Meclis açılış konuşmasında "*Denizciliği türkün milli ülküsü olarak düşünmeli ve az zamanda başarmalıyız... Yeni gemiler inşa ettirmek ve özellikle eski tersaneyi ticaret filomuz için hem tamir, hem yeni inşaat merkezi olarak faaliyete getirmek için gerekli araçları sağlamak zorundayız*" (TBMM Tutanak Dergisi, Dönem: 5, Birleşim:1, Oturum: 1, c.20: 3)sözleriyle bu konudaki hassasiyetlerini belirtmiştir. 1939 yılında ise ülke ihtiyacını karşılayacak yüksek tonajlı gemi yapımı için Pendik Tersanesinin yapımına başlanmıştır(Yıldız, 2008: 31). Böylece cumhuriyetin ilk yıllarında bir yandan milli imkânlarla deniz ulaşımını sağlayacak vasıtaları inşa edecek tersanelerin genişletilmesi, gerekli eğitim ve tekniklerin geliştirilmesi ile uğraşılırken öte yandan yabancı şirketler satın alınarak Türk Denizciliğinin millileştirilmesine çalışılmıştır.

1. Demokrat Partinin Türk Denizciliği Politikası Hakkında Görüşleri

Demokrat Partinin 1950 seçimleri neticesinde iktidara gelmesi, Türkiye’de bir takım değişimlerin yaşandığı yeni bir dönem olarak ifade edilebilir. Bu dönemde göze çarpan önemli bir değişim ise sanayileşme politikalarında görülen liberal adımlardır. Nitekim 1946 Demokrat Parti Programında sanayileşmede izlenilmesi gereken politikalar, şu şekilde ifade edilmiştir: “İktisadi hayatta özel teşebbüs ve sermayenin faaliyeti esastır. Onun için hususi teşebbüs ve sermayeye serbestlik ve güvenle çalışmak şartları ve yeni yeni iş sahaları sağlanmalıdır. Faaliyet sahaları iyice hudutlanmak şartıyla, özel teşebbüslerle devlet teşebbüslerinin yekdiğerine engel olmadan ve karşılıklı yardım suretiyle birbirini tamamlayıcı bir ahenk içinde, çalışmalarının hem mümkün ve hem de faydalı olduğuna inanıyoruz” (Demokrat Parti, 1946: 12-13). Bu açıdan bakıldığında Demokrat Parti, bir zaruretin neticesi olarak izlenen devletçilik politikası yerine liberal politikalar izlenmesi gerektiğini vurgulayıp, iktisadi hayatta özel müteşebbislerin ön planda olması kaydıyla, gerekli durumlarda özel teşebbüse engel olmayacak şekilde devletçiliğin de devam ettirilebileceğini ortaya koymuştur. Nitekim Demokrat Parti iktidara gelmesi ile birlikte programına bağlı kalarak liberal politikaları hayata geçirmiş ve devletçilik politikalarına mesafeli politikalar izlemiş olsa da, tamamen liberal politikalar izlediği söylenemez.

Demokrat Partinin deniz işletmeciliği hakkında görüşleri parti programında şu şekilde ifade edilmiştir: “...Devlet deniz işletmeciliği ile ilgili bütün vasıtalarımızla tesis ve teşekkülleri bir idare altında toplamayı gerekli buluyoruz. Özel şahıslar elindeki deniz işletmeciliğini ve şilepçiliğini himaye etmeliyiz. Türk ihracat mallarını, millî vasıtalarımızla dış pazarlara götürmek gayemiz olmalıdır...”(Demokrat Parti, 1946: 22). Söz konusu ifadelerle bakıldığında Demokrat Parti programına göre iki temel amacının olduğu anlaşılmaktadır. Buna göre ilk olarak, deniz işletmelerine ait tüm vasıtaların ve tesislerin bir açtı altında toplanarak bir merkezden sevk ve idare edilmesi, ikinci olarak ta deniz taşımacılığında kullanılan deniz vasıtalarının milli imkânlar dâhilinde, yeterli teknolojik düzeye sahip gemilerin üretiminin sağlanmasıdır.

1950 seçimleri neticesinde hükümeti kurmakla görevlendirilen Menderes, Demokrat Parti Hükümeti programını arz ederken deniz ulaşımı hususunda izleyecekleri politikalar hakkında şu ifadeleri kullanmıştır: “...İnhisarcı bir zihniyetle ele alınan devlet deniz nakliyeciliğinin iktisadiyatımız üzerindeki menfi tesirleri yanında bir de milli ticaret donanmamızın inkişafına engel olmuş bulunmasının zararlarını ilâve etmek icap eder”(TBMM TD, 29.05.1950: 25). Menderes bu ifadeleri ile izlenen devletçilik politikasının, deniz taşımacılığında yer alan milli vasıtaların gelişimini engellediği gibi genel iktisadi hayata da olumsuz etkileri olduğunu savunmuştur. Bu durumda, Demokrat Parti Hükümetinin, denizcilik alanında devlet yatırımlarından ziyade, liberal politikalar eşliğinde devlet desteği sağlanarak, milli deniz taşımacılığın sivil imkânlar ile sağlanacağını amaçladığını söyleyebiliriz. Menderes’in ifade ettiği Hükümet programında yer alan denizcilik hakkında politikaları sert bir dille eleştiren CHP Trabzon Milletvekili Faik Barutçu, Cumhuriyet Döneminde devrıldıkları deniz vasıtalarının 30 bin tonilatoluk¹26 yük ve yolcu gemisi iken, II. Dünya Savaşı sonunda devlete ait 205 bin grostonluk² 57 geminin bulunduğunu, armatörlerin ise 46 bin tonluk gemilere sahip olduğunu, belirtmiştir. Savaş sırasında, devlet inhisarcılığına ve sınırlamalarına gidildiğini fakat bunun savaş şartlarından kaynaklandığını belirten Barutçu, savaş akabinde bunların kaldırıldığını hatta armatörlere döviz tahsis edilerek, deniz ticaret filosunun 211bin DWT’lik³ bir hacme ulaşıldığını ifade etmiştir (TBMM TD,02.06.1950:50-51). Barutçu, bu ifadeleri ile devlet inhisarcılığının, keyfi bir istibdadın neticesi değil, dönemin şartlarından kaynaklandığını ve bu politikaların savaş döneminin ardından terk edildiğini ifade etmiştir. CHP adına konuşan Barutçu’nun bu ifadelerine mukabil, Demokrat Parti Kütahya Milletvekili Hakkı Gedik ise CHP’nin yük ve yolcu taşıyan bütün vasita ve liman işletmelerinin Denizyolları İşletmeciliği adı altında idare etmenin idari ve iktisadi mahzurlarını kavrayamadığını belirtmiş ve Amerika’dan 6 Milyon Liraya alınan gemilerin, 35 Milyon Liralık tamirat ve tadilat masrafları ile birlikte 42 Milyon Liraya mal ettiğini ve CHP

¹Gemilerin alabileceği yük miktarını ifade etmek için kullanılan 1 tona eşit ağırlık birimi

²Gemilerin kullanılabilen bölümlerinin ton birimi cinsinden karşılığı

³DeadweightTonnes ifadesinin kısaltması olup gemilerin, yük, yolcu, yakıt gibi ağırlıkların tamamını kapsamak şartıyla taşıyabildikleri azami ağırlığı ifade eden birim

döneminde izlenen devletçi politikalar neticesinde hususi teşebbüsün ve milli denizciliğin gelişiminin engellendiğini ifade etmiştir (TBMM TD,02.06.1950: 103). Her ne kadar Hakkı Gedik CHP'nin deniz işletmelerini bir çatı altında birleştirilerek idare etmesini eleştirse de, yukarıda ifade ettiğimiz 1946 Demokrat Parti programında da deniz vasıta ve işletmelerinin bir çatı altında toplanarak idare edilmesinden bahsedilmiştir. Bu durumda parti programına muhalif bir duruş sergilendiğini ifade etmişse de, Hakkı Gedik'in şahsı namına söz aldığını belirttiği için söz konusu ifadelerinin hükümete ait bir görüş olmadığını belirtmek gerekir.

1951 yılında kurulan II. Menderes Hükümeti programını açıklayan Menderes, deniz işletmeciliği hususunda, karayolları ile deniz yollarının birbirine bağlanması amacıyla büyük limanların inşası için gerekli ödenekler hususunda hazırlanan kanun tasarısının meclise sevk edildiğini, kara, deniz ve demiryolu ulaşımın birbirleri ile uyumlu ve ahenkli hale gelmesinin amaçlandığını ifade etmiştir. Yine denizyollarının yeni idare şekli ile ilgili çalışmaların meclise sunulduğunu belirtmiştir (TBMM TD,30.03.1951: 64-65).

Genel itibarı ile I. ve II. Menderes Hükümeti, denizcilik sektöründeki başarısızlığı, CHP döneminde izlenen devletçilik politikalarına bağlamış ve bu politikaların özel müteşebbisler olan armatörler üzerinde baskı kurduğunu ve bir takım sınırlandırmalar neticesinde kendilerini geliştirme ve büyüme imkânı bulamadığını ifade etmiştir. Buna karşılık kendi dönemlerinde, liberal politikaların benimsenerek özel müteşebbislere devlet imkânlarının da seferber edilmesi ile gereken kolaylığın sağlanması durumunda büyük ilerlemeler kaydedileceğini düşünmüşlerdir. Mevcut kara, deniz ve demiryolu ulaşım ağlarının, birbirine bağlanması neticesinde kolay ve gelişmiş bir ulaşım ağının oluşturulması amacıyla yeni limanların yapılacağını belirtmişlerdir.

2.Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığının Kurulması

Türkiye'de faaliyet gösteren kamuya ait deniz işletmeleri ve limanlar ki bunlar, AKAY Müdürlüğü, Denizyolları Müdürlüğü, Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü, Tahlisiye Umum Müdürlüğü, İzmir Liman İşletmesi, Trabzon Liman İşletmesi ve Van Gölü Liman İşletmesi olup bu işletmelerin sevk ve idaresinin sağlıklı yürütülebilmesi ve Türk Denizciliğini istenilen seviyeye çıkarılabilmesi amacıyla birleştirilerek, 10 Ocak 1938 tarihli ve 3295 sayılı kanun ile kurulan Denizbank'a bağlanmıştır. Ancak bir yıl gibi kısa bir süre sonra bu karardan vazgeçilerek, bu işletmeler, 1939 yılında "Devlet Denizyolları Umum Müdürlüğü" ve "Devlet Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü" adında iki ayrı genel müdürlük bünyesinde idare edilmelerine karar verilmiştir (Resmi Gazete,16.06.1939). Bu uygulama ile yük ve yolcu taşımacılığı işletmesi ve gemi inşa işleri ile limanlarda ve iskelelerde yük ve yolcuların sağlıklı bir şekilde gemilere aktarılması işleri birbirinden ayrılarak bu işletmelerin müstakil bir surette gelişim kaydetmeleri amaçlanmıştır. Bu işletmeler, 1944 yılında "Devlet Denizyolları ve Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü" adı altında birleştirilmiş, 1 Mart 1952 tarihinde Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığının kurulmasına dek faaliyetlerini sürdürmüştür.

Demokrat Parti, deniz işletmeciliği ve gemi sanayisinin, daha önce de değindiğimiz parti programında geçen şekliyle: "...Devlet deniz işletmeciliği ile ilgili bütün vasıtalarımızla tesis ve teşekkülleri bir idare altında toplamayı gerekli buluyoruz..." ifadesi doğrultusunda şekillenmesini öngörmüştü. Buna karşın ülke genelindeki işletmelerin zaten Devlet Denizyolları ve Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü adı altında idare edildiğini görülmektedir. Dolayısıyla, Demokrat Parti'nin amacı işletmeleri bir çatı altında toplamaktan çok, kurumu özel müteşebbislerin de dâhil olduğu bir ortaklığa çevirerek kâr getiren ve rekabet edebilen bir hale dönüştürmeyi amaçladığını söyleyebiliriz.

Demokrat Parti, Devlet Denizyolları ve Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü'nün, mali açıdan rahat hareket kabiliyetini kısıtlaması ve bu durumun işletmenin hantallaşmasına yol açması gibi nedenler ile katma bütçeli bütçe ile idare olunmasının mümkün olamayacağını ifade etmiştir (TBMM TD, 09.08.1951: 792). Demokrat Parti'nin faaliyetlerini anlatan "Yeni İktidarın Çalışmaları" adlı eserde, daha önceki işletmelerin iktisadi ve ticari gereklere uymayan bir idare tarzı ile çalıştığını, buna bağlı olarak ne kadar çaba sarf edilse de bu şartlarda başarılı olunamayacağını ifade edilmiştir (Demokrat Parti, 1953: 284). Bu durum neticesinde söz konusu

işletmelerin, “Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı” adında kurulacak olan bir bankaya devri münasip görülerek, gerekli kanun tasarısı hazırlanmış ve meclise sunulmuştur. Tasarı mecliste görüşülerek kabul edilmiştir. Kanuna göre kurulan Denizcilik Bankasının faaliyet alanları şunlardır (Resmi Gazete, 10.08.1952) :

- Türk sularında ve yabancı sularda her türlü taşımacılık işlerini yapmak ve bu işler ile ilgili kendisine verilecek vazifeleri yerine getirmek,
- Bu alanlarda kendisine verilen işleri doğrudan yapmak veya sermayesinin yarısından fazlasına ortak olmak şartıyla anonim ortaklıkları kurmak,
- Denizcilik ile ilgili kanunlara bağlı kalmak şartıyla denizcilik sektörüne ait her türlü banka işlerini görmek ve denizcilik ile ilgili doğrudan ve dolaylı işletmelere krediler vermek,
- Türk ve yabancı sularda yük, yolcu ve posta taşımacılığını yapmak,
- Limanlarda yük ve yolcuların indirme, boşaltma ve aktarılmasını sağlamak,
- Limanlarda ihtiyaç duyulan, depo, sundurma, iskele, hangar ve yolcu bekleme salonlarının tesis edip işletmek,
- Rıhtımların ve tesislerin ihtiyaçlar doğrultusunda genişletilmesini sağlamak,
- Arama-kurtarma ve kılavuzluk işlerini yürütmek, denizyollarında her türlü can ve güvenliğini sağlayacak tedbirleri almak,
- Gemi inşa, bakım ve onarımlarını ve havuzlama işlerini yapmak

Banka sermayesi, her biri 100 Lira olan 5 milyon hisseye bölünmüş olup toplam hissesi 500 Milyon Liradan oluşmuştur. Bu hisseler A ve B gruplarına ayrılmış olup, A grubu hisseler %51 olup hazineye ait ve B grubu hisseler %49 olup gerçek ve tüzel kişilere ait olarak belirlenmiştir (Resmi Gazete, 10.08.1952).

Denizcilik Bankası, hususi teşebbüsün de ortak olduğu bir banka şeklinde hareket etmiş, böylece ihtiyaç duyulan sermayenin bir kısmını müteşebbisler tarafından karşılanmasını sağlayarak hazinenin yükünü hafifletmeyi amaçlamıştır. Öte yandan, yönetim kuruluna gerçek ve tüzel kişileri temsil eden üyeler seçerek deniz işletmeciliğini hantal bir yapıdan kurtarıp, gelişen ve kâr edebilen bir hale dönüştürmeyi hedeflediği de görülmektedir.

Anonim şirketlerin tercih edilmesinin sebebi, devletin büyük yatırımlar için gereken sermayenin, müteşebbislere bölüştürülerek kolayca bir araya getirilmesini sağlamaktır. Böylece sabit sermaye, kar getiren envestismanlara dönüştürülebilmektedir. Ticaretteki kaybetme riski yine hisse senetleri doğrultusunda sermayedarlar arasında taksim edilmektedir. Böylece olumsuzluklardan neticelenen zarar da minimum seviyeye indirilmektedir (Sav, 1950: 97).

Denizcilik Bankasının kurulması ile belirgin bir gelişim sürecine girilmiş ve tersaneler, yeni makine ve tesisatlar ile modernize edilmiştir. Küçük olan tersaneler genişletilmiş ve küçük tankerler, yük ve yolcu gemileri, araba vapurları tipleri geliştirilerek inşa edilmiştir. Özel sektöre ait tersanelerin de plansız da olsa gelişme sürecine girdiği bu dönemde, o güne kadar ülkemizde inşa edilen en büyük gemi olan “Abidin Daver “ kuru yük gemisi inşa edilmiştir (Özalp, 1981: 4). Bu bakımdan sanayi inkılabı neticesinde düşüşe geçen ve özgüvenini yitiren Türk Gemi Endüstrisi, yeniden toparlanma sürecine girmiş ve gemi inşa sanayisinde daha büyük işler yapabilme fikri oluşmuştur.

3. Deniz İşletmeciliğinin Gelişimi ve Gemi Sanayisi

Denizcilik Bankasının kurulması ile deniz işletmeciliği bir devlet teşekkülü olmaktan çıkarak anonim ortaklığa dönüşmüştür. Çatısı altında topladığı çeşitli şirketler ile holding yapısına bürünen müessese, yatırım ortaklığı şeklinde denizcilik alanında uzun yıllar hizmet vermiştir. Demokrat partinin, daha önce de belirttiğimiz gibi devletçilikten daha çok liberalizmi savunması aslında devlet kurumları yerine hususi teşebbüslerin ön planda olmasını gerektirirdi. Ancak Denizcilik Bankasının kuruluş nizamnamesine bakıldığında işletmenin büyük ortağının devlet olması, aslında devletçiliğin devam ettiğinin bir göstergesidir. Bu durumun bir sebebi de özel teşebbüsün hala daha yeterli seviyeye ulaşamamış olması ve söz konusu sektörün milli menfaatler gereği hususi teşebbüse tamamen devredilmeyecek kadar milli mühim bir alan olduğu düşüncesinden kaynaklandığını söyleyebiliriz.

3.1 Deniz İşletmeciliğinin Durumu

1952 yılına kadar devam eden Devlet Denizyolları ve Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü'nün görevi, Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığının kurulması ile sona ermiştir. Yeni dönemde deniz işletmeleri, anonim ortaklı bir banka tarafından idare edilerek, sermayenin investisman yaparak sarf edilmesine gayret gösterilmiştir. Ancak, gemi inşa sektörü, 7.816 km. uzunluğunda kıyısı bulunan bir ülke için yeterli düzeyde değildi. Özellikle uluslararası deniz taşımacılığında gittikçe teknoloji bakımından gelişen ve büyüyen gemi endüstrisi karşısında varlığını devam ettirebilmesi için sadece şehirlerarası vapurların değil, uluslararası deniz nakliyatına yönelik yüksek tonajlı yük ve yolcu gemilerinin yapılması gerekiyordu.

1955 yılında Denizcilik Bankası tarafından Başbakanlığa sunulmak üzere hazırlanmış raporda, Denizcilik Bankası ve Askeri tersanelerin mevcut durumları, sektörde yaşanan sorunlar ve bir takım talepler ifade edilmiştir (BCA: 030.01/108.680.4). Buna göre tespit edilen ve giderilmesi milli menfaatler için zaruret arz eden sorunlar ve talepler şunlardır:

- Ülkenin ticaret filosunun, ihracat ve ithalatı Türk Bayrağı taşıyan gemiler ile yapabilmesi için mevcut gemilerin yeterli olmayıp bu amaçla yeni gemilerin satın alınması yahut inşa edilmesi
- İstanbul ve İzmir şehir hatlarındaki gemilerin eskidiği ve bunların yenilenmesinin ve sayılarının artırılması
- Kara vasıtalarının sayısının artması nedeniyle yeni araba vapurlarının satın alınması
- Çanakkale Boğazı ve Marmara Havzasında ihtiyacın artması nedeniyle yeni yük ve yolcu gemilerinin inşası
- Ormanlara zarar verdiği için küçük ahşap deniz vasıtalarının yerini koster adı verilen küçük yük gemilerine bırakılması
- Gelişen balıkçılık sektöründe kullanılmak üzere yeni ve modern balıkçı teknelerinin inşası
- Savaş Filosunun ihtiyaç duyduğu tanker, tender, denizaltı, römorkör, mayın tarayıcı, çıkarma gemisi, ağ gemisi gibi muhtelif gemilere ihtiyaç duyulması
- Limanlar için römorkör, vinç ve layterlerin inşa edilmesi
- Ülkede artan ticaret filosunun, savaş filosunun ve dışarıdan gelen yabancı gemilerin bakım ve onarımının kısa sürede yapılabilmesi için gereken şartların sağlanması
- Tersanelerin ülkede döküm, motor, köprü, çelik konstrüksiyon ve ahşap işleri alanlarında faaliyet gösteren sanayi kollarına yardım edebilecek şekilde değerlendirilmesi gerektiği
- Karabük Demir-Çelik Fabrikasının gemi inşasında kullanılan sac ve profil ihtiyacını karşılamak üzere ürettiği yıllık 1500 tonluk üretimi 20.000 tona çıkarması gerektiği
- Makine imalatında kullanılan, dökme ve dövme çelik ile çekme çelik boruların Makine- Kimya Endüstrisi tesislerinde imal edilmesi
- Devlet teşekküllerinin, tersaneler ile işbirliği halinde çalışması ve ellerinde kullanılmayan makineleri tersaneler devretmesi
- Gemilerde kullanılan dizel motorların tamamının ithal edildiği, buna karşın Denizcilik Bankasının lisans almak üzere yabancı dört firma ile müzakere ettiği, neticesinde 75 beygirden 1500 beygir kuvvetine kadar çeşitli ebatlarda motorun yurt içinde üretilerek %60 düzeyinde döviz tasarrufu olacağından söz konusu girişimler için gereken döviz miktarının Denizcilik Bankasına aktarılması
- Tersanelere yardımcı olmak üzere çeşitli sanayi kollarını organize etmek ve kalkınmalarını sağlayacak mevzuatlar hazırlanması
- Teknik eleman ihtiyacını karşılamak üzere gerekli eğitim olanaklarının arttırılması

Raporda bahsedilen talepler ve tavsiyeler, denizcilik sektörünün yaşadığı sıkıntılar hakkında bize önemli bilgiler sunmaktadır. Mevcut deniz vasıtalarının ve limanların, artan nüfus ve ticaret hacmi karşısında yeterli düzeyde olmadığı anlaşılmaktadır. Bu nedenle mevcut gemilere yenilerinin eklenmesi suretiyle filoların genişletilmesi gerektiği vurgulanmaktadır. Bunun yanı sıra, denizcilikte kullanılan ahşap gemilerin ihtiyaç duyduğu keresteler nedeniyle ormanların büyük zararlar görüldüğü, bu nedenle çelik gövdeli gemilere geçilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Dikkati çeken diğer önemli bir husus ta, tersanelerin sadece gemi yapımı ile sınırlı kalmaması ve civardaki sanayi kollarına destek vererek ülke sanayisine hizmet etmesinin mümkün olabileceği vurgulanmıştır.

Dizel motorların ithal edilmesi yerine milli imkânlar dâhilinde üretilmesine ilişkin talep oldukça önem taşımaktadır. Zira ülkede üretilen motorlar ile döviz tasarrufu sağlamanın yanı sıra, diğer kara vasıtalarında da kullanılacak motorların üretilmesi gibi, beraberinde birçok sanayi kolunu ihya edecek bir girişim olabilirdi. Ancak bu talebe ilişkin esaslı bir gelişme kaydedilememiştir.

Gemi inşa sanayisinde kullanılan ve Karabük Demir-Çelik Fabrikaları tarafından üretilen demir çelik ürünlerinin, ihtiyacın oldukça altında kaldığı da üzücü diğer bir durumdur. Zira mevcut tersanelerin ihtiyacının yaklaşık % 13'nü karşılayacak düzeyde olması nedeniyle geri kalan ihtiyacın ithal edilmesi ile maliyetlerin arttığı görülmektedir. Bu durumda demir-çelik sanayisinde dışa bağımlı bir seviyede olduğu görülmektedir.

3.2. Deniz Vasıtalarının Durumu

Denizcilik Bankası, deniz işletmelerinin gelişim gösterebilmesi amacıyla, mevcut gemilerin artırılması ve tersanelerin ve limanların genişletilerek modern ve dış dünya ile rekabet edebilecek bir konuma getirilmesi için yaptığı investisyonlar ile sermayeyi kâra dönüştürecek bir işletme tarzı benimsemiştir. 1955 yılında 273.337 DWT olan deniz filoları, sipariş edilen ve kısa zamanda tamamlanacak olan gemiler ile birlikte 424.677 DWT'e yükseleceği ifade edilmiştir (BCA, 030.01/108.680.4.).

Denizcilik Bankası envanterine göre Denizcilik Bankası ve Armatörlerin elinde bulunan deniz vasıtalarının ayrıntılı listesi ve kapasiteleri aşağıda verilmiştir (BCA, 030.01/108.680.4.).

Tablo 1: Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığına Ait Deniz Vasıtaları (1955)

İşletme	Vasıta Türü	Adet	Groston	DWT
Denizyolları İşletmesi	Yük ve yolcu Gemisi	30	108.536,28	771.87
"	Şilep	1	1.307,99	1215
"	Tanker	1	1138	1300
"	Araba Vapuru	1	692,45	364
"	Hizmet Vasıtaları	6	99,73	-
Şilepçilik İşletmesi	Şilep	18	75.432,91	112.790
"	Tanker	2	13.708,95	20.481
Şehir Hatları İşletmesi	Yolcu Vapuru	58	23.985	-
"	Araba Vapuru	10	6.544	-
"	Hizmet Vasıtaları	4	43	-
Gemi Kurtarma İşletmesi	Alemdar	1	362	-
"	Kilyos	1	323	-
"	İmroz	1	1.125	-
"	Hora	1	676	-
İstanbul Liman İşletmesi	Buharlı Römorkör	19	1.489,25	-
"	Motorlu Römorkör	19	718,73	-
"	Taşıtlar(Çıkarma Gemileri)	13	4.778,35	-
"	Binek Motorlar	3	10,71	-
"	Dalgıç Motoru	1	68,42	-
"	İşçi Motoru	6	201,82	-
"	Kılavuz Motoru	6	91,72	-
"	Palamar Motoru	6	39,46	-
"	Su Gemileri	8	1455,7	-
"	Tarsan Vasıtaları	2	181,34	-
"	Kaldırma Vasıtaları	9	2.476,89	-
"	Makineleri Değişecek Vasıtalar	8	72,34	-
"	Makinesiz Vasıtalar	473	38.360	-

Denizcilik Bankası TAO'na Ait Toplam Vasıta Sayısı		708	283.919,04	-
Armatör Gemileri	Şilep	87	-	213.337
	Tanker	4	-	52.770
Denizcilik Bankasına TAO'na Ait Genel Toplam		799	283.919,04	633.981

Tabloya bakıldığında milli deniz vasıtalarının sayısı 799 adet olup bunların yarısından fazlası motorsuz deniz vasıtalarıdır. Armatörlere ait gemiler ise 91 adet olup toplam deniz vasıtalarının %8,6'sını özel teşebbüs oluşturmaktadır. Bu gemiler ekseri yük gemilerinden ibarettir. 1954-1955 yıllarında dünya ülkelerinin ve Türkiye'nin deniz ticaret filolarına ait toplam ağırlıkları ise şöyledir (Akol, 1981: 15):

Tablo 2: 1954-1955 Dünya Ülkeleri Deniz Ticaret Filoları Toplam Ağırlıkları (Groston)

Amerika	27.344.018
İngiltere	22.804.539
Norveç	6.805.157
Panama	4.091.013
Fransa	3.840.888
İtalya	3.798.385
Japonya	3.577.826
Hollanda	3.442.537
Sovyetler Birliği	2.370.669
Almanya	2.226.407
Türkiye	283.919

Tabloya bakıldığında üç tarafı denizler ile çevrili olan ve üç kıtayı birbirine bağlayan, dünyanın önemli stratejiye sahip boğazlarını elinde bulunduran bir ülke olarak Türkiye'nin, durumu pek iç açıcı değildir. Bu durumun pek çok sebebi olmakla beraber en önemlisi, Osmanlı Devleti döneminde yabancı sermayenin milli ekonomiyi ele geçirmesi ve kapitülasyonlar yüzünden gelişemeyen milli sanayi diyebiliriz. Dolayısıyla, Cumhuriyet Döneminde devralınan borçlar, milli sanayici sınıfının oluşamaması gibi sebepler bir yana, Türkiye'de olması gereken ağır sanayi hamlelerinin gerçekleştirilememesi varılan sonucun ana sebebini teşkil ettiğini düşünmekteyiz. Sanayi politikalarının genellikle, tarıma dayalı ve tüketime yönelik imalat sanayisine yönlendirilmiş olması, ülke kalkınmasına doğrudan etki edecek olan demir-çelik, motor, makine, gemi, otomotiv, uçak, fabrikaların yanı sıra, fabrikaların tesis edilmesinde gerekli olan elektromekanik araçlar gibi ileri teknoloji gerektiren yatırımlar, sadece kendi alanında değil, kendisine bağlı birçok sektörün gelişmesini sağlayacaktı. Bu durumda kalkınma, sadece bir alanda ya da belirli sektörlerde değil, birçok alanda topyekûn olarak gerçekleşecekti. Kısaca sorun, halkın ihtiyaçlarını gidermek amacıyla fabrikalar açmak değil, sanayi toplumunu oluşturacak ve ülkede emek-ücret ilişkisini dengeleyecek bir sistem kurabilmektir. Tarım sektöründe orta halli bir çiftçinin bir traktör alması için yaklaşık 10-15 sene çalışması gerekirken, traktör üreten bir firma yaklaşık 30 dakikada, bir traktör üretmekteydi. Kısaca 15 yıllık bir çalışmanın neticesi, 30 dakikalık bir ürüne denk gelmekteydi. İşte tüm bunların neticesi olacak ki, 1955 yılında ulusal deniz ticaret filomuz, Amerika'nın sahip olduğu ticaret filosunun % 10 kadar bir filoya denk gelmektedir.

3.3 Tersanelerin Durumu

Denizcilik bankası tarafından işletilen tersanelerde, yeni gemi inşasının dışında mevcut gemilerin bakım ve onarım işleri de yapılmıştır. Tersanelerin kapasitelerinin yetersiz olduğu Denizcilik Bankası tarafından dile getirilmiş olup, hükümetten koruyucu tedbirler alınması istenmiştir. Hali hazırda dört tersanenin olduğunu ve bu tersanelerin, Demokrat Partinin hedefi olan Türkiye'nin ihracat ve ithalatının milli ticaret filoları tarafından yapılması düşüncesinden uzak olduğu ifade edilmiştir (BCA: 030.01/108.680.4). Denizcilik alanında muasır medeniyetler ile rekabet edebilecek bir seviyeye gelmek, denizciliğin kalbi olan tersanelerin gelişimine bağlıydı. Bu amaçla tersanelerin ıslahı, büyük havuzların inşa edilmesi ve demir-çelik ihtiyacının yurt içinden karşılanması, acil yapılması gerekenler arasındaydı. Denizcilik Bankasının 31 Mayıs 1955 tarihinde Başbakanlığa sunulmak üzere hazırladığı rapora göre tersanelerin durumu şöyledir (BCA: 030.01/108.680.4):

A)Haliç Tersanesi: İstanbul'un fethinden sonra gemilerin üretildiği Haliç Tersanesinde 1,2 ve 3 numaralı havuzlarda gemi inşası yapılmıştır. Denizcilik Bankasının hazırladığı rapora

göre 75.000 metrekairelik alana sahip olan tersanede 80 metre uzunluğunda ve 3.000DWT'ye kadar her çeşit gemi yapılabilmektedir. Tersanede gemi havuzlama, bakım, onarım, döküm, kaynak, boya ve mobilya işleri yapılmıştır. Ayrıca tersanede 20tona kadar kaldırılabilen 11 adet vinç, 1 adet 125 ton kaldırma kapasitesine sahip yüzer vinç bulunduğu ifade edilmiştir. Haliç tersanesinde yıllık 213 ton yağlı boya imal eden bir boya fabrikası ve kaynak işlerinde kullanılmak üzere 75000 metreküüp oksijen imal eden bir oksijen jeneratörü bulundu tersanenin, 1954 yılında çalışan kayıtlı işçi sayısı 1635'tir. 1953-1954 yıllarında Haliç Tersanesinde, 2 adet araba vapuru, 6 adet römorkör, 23 adet 150-250 tonluk saç mavna, 2 adet köprü dubası, 6 adet yüzer köşk, 1 adet köprü, 6adet şamandıra ve 1 adet 150 tonluk su layteri imal edilmiştir. Ayrıca 1953-1954 yılında, 276 adet geninin havuz ve kızaklama işi, 255 geminin de bakım ve onarımı yapılmıştır. 1953-1954yılları arasında Haliç Tersanesinin Denizcilik Bankası dışında harice yapılan işler yaklaşık %13'tür. Haliç Tersanesinin sabit demirbaşları da dâhil kıymeti ise 36.328.121.08 Lira olarak tespit edilmiştir.

B)İstinye Tersanesi: İstinye Tersanesi 1912 yılında Fransız şirketi tarafından "Boğaziçi Dok ve Atölyesi" adıyla inşa edilmiş ve 1938 yılında devlet tarafından satın alınarak millileştirilmiştir. İstanbul boğazının Rumeli yakasında yer alan İstinye koyunda bulunan tersane, 26.214 metrekairelik bir alana sahip olup 8500 ton kaldırma kuvvetine sahip bir yüzer havuzu bulunduğu belirtilmiştir. Yerli ve yabancı gemilerin havuzlama işlerinin yapıldığı tersanede dönemin şehir hattı gemileri inşa edildiği gibi ahşap, döküm ve demir konstrüksiyon işleri de yapılmıştır. Tersanede 1954 yılında kayıtlı işçi sayısı 949 olup, 1954 yılında 2 adet 250 kişilik deniz otobüsü, 2 adet 250 kişilik yolcu gemisi ile 6 adet 150 tonluk saç duba, 7 adet can filikası ve 1 adet 20 tonluk yüzer vinç İnşa edilmiştir. Tersanede 1953-1954 yıllarında 361 geminin havuz ve kızaklama işleri ve 495 geminin bakım ve onarımı yapılmış olup, tersanenin sabit demirbaşlar ile kıymeti7.353.088.31 Liradır.

C) Camialtı Tersanesi: Öncesinde Deniz kuvvetlerine ait olan tersane, 1937-1938 yıllarında sivil idareye devredilmiş olup, 30.000 metrekairelik alana kuruludur. İki adet kızak yeri bulunan bu tersanede, bir numaralı kızak, 110 metre uzunluğunda olup 6.500 DWT'lik bir şilebin inşa edilebileceği kapasitededir. İki numaralı kızakta ise daha çok tamirat bakım ve onarım işleri yapıp, 35 metre uzunluğunda ve 300 tona kadar gemilerin onarım işlerini yapabilecek bir kapasitede olduğu belirtilmiştir. Raporda, Camialtı Tersanesinin 120 metre uzunluğuna kadar her türlü gemiyi yapabilecek kapasiteye sahip olduğu, küçük çapta deniz vasıtaları ve spor teknelerin inşa edilebildiği ve 1954 yılındaki toplam demirbaşlar ile birlikte kıymetinin 10.603.4879.21 Lira tutarında olduğu belirtilmiştir. Ayrıca tersanede 1953-1954 yıllarında kayıtlı 606 işçinin çalışmakta olduğunu ve bu yıllarda 1 adet 200 ton yük ve 250 yolcu kapasiteli yük ve yolcu gemisi, 1 adet 4.500 DWT'lik şilep, 1 Adet şilep, 30 adet mavna, 4 adet 75 metreküplük klape, 12 adet kotra, 98 adet şarpi ve 60 adet spor tekne imal edildiğini görmekteyiz.

D)Hasköy Tersanesi: 1861 yılında Şirket-i Hayriye tarafından kurulan tersane, 1945 yılında Denizyolları İşletmesine devredilmiştir. 23.461 metrekairelik bir alanda kurulu olan tersanede 2 adet kızak bulunup azami 50 metreye kadar uzunlukta olan gemilerin onarımlarını yapabilecek seviyededir. Tersanede daha çok şehir hatlarında kullanılan gemilerin bakım ve onarımlarının yapıldığı belirtilen raporda, döküm, ahşap ve her türlü atölye işlerini yapabilecek malzemeye sahip olduğu ifade edilmiştir. Tersanenin demirbaşla ile birlikte 1953-1954 yıllarında çalışan kayıtlı işçi sayısı 275 olup, sabit demirbaşlar ile birlikte tepsi edilen kıymeti, 2.491.476.86 Liradır. Bu tersanede1953-1954 yılında, 2 adet 750 kişilik şehir hatları yolcu gemisi, 5 adet 250 tonluk ve 6 adet 150 tonluk saç mavna, 1 adet kum gemisi inşa edilmiştir.

E) Askeri Tersaneler: Gölcük ve Taşkızak Tersaneleri olup, Gölcük Tersanesinde, makine ve tekne onarımı, küçük çaplı imalat işleri, elektrik ve elektronik aksamalarının onarımı yapıp, 10.000 tona kadar gemilerin inşası ve büyük gemilerin kızaklanması işleri yapılmıştır. Taşkızak tersanesi ise küçük ve orta ölçekli gemilerin bakım ve onarımları, 2500 tona kadar gemilerin havuzlanması, 5000 tona kadar gemi inşası yapabilecek kapasiteye sahiptir. Ancak, söz konusu raporda her iki tersanede de tesislerin eskimesi nedeniyle gemi inşasının yapılamadığı ifade edilmiştir. Tersanelerin genel itibari ile teknoloji takip etmekte zorluk çektiği ve gereken değişimlerin büyük maliyetler nedeniyle sürekli olarak ötelendiği anlaşılmaktadır.

Denizcilik Bankası döneminde deniz işletmeciliği ve tersaneler, yeniden organize edilmiştir. Deniz işletmelerinde bulunan eski ve yıpranmış gemiler tasfiye edilmiş, 1952-1955 yılları arasında tersanelerde mevcut tesis ve makineler için toplam 59 Milyon Liralık yatırım yapılmıştır (BCA: 030.01/108.680.4). Yapılan yatırımların çoğu tersanelerin genişletilmesi ve eskiyen makine ve teçhizatın değiştirilmesi ile modernize edilmesi doğrultusunda yapılan yatırımlardır. Bu yatırımlar neticesinde, Haliç, Camialtı, Hasköy ve İstinye Tersanelerinin faaliyetleri neticesinde 1954 yılında 1953 yılına göre %8’lik bir büyüme görülmüş ve iş hacmi 30 Milyon Lira civarında bir artış göstermiştir. Denizcilik Bankası idaresinde olan tersanelerin, deniz vasıtaları üretiminde ihracat yapabilecek bir konuma yükseldiği belirtilse de bu gemilerin küçük deniz vasıtaları olduğu anlaşılmaktadır (BCA: 030.01/108.680.4).

1 Ocak 1954 tarihinde, Denizcilik Bankası bünyesine faaliyet gösteren şilep ve tankerlerin idaresi, “Şilepçilik İşletmesi” adı altında yine Denizcilik Bankasına bağlı olarak kurulan işletmeye devredilmiştir. İşletmenin beklentilerin ötesinde bir başarı göstermesi üzerine, iç ve dış sularda, kara ve hava ulaşımı ile bağlantılı her türlü deniz nakliyesi ve acenteliği yapmak üzere 22 Haziran 1955 tarihinde, 110 Milyon Lira sermayeli, “Denizcilik Bankası Deniz Nakliyatı Türk Anonim Şirketi”ne dönüştürülmüştür. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. kuruluşunda, 114.473 DWT ağırlığında 18 şilep, 20664DWT ağırlığında iki tanker ve 135.137 DWT ağırlığında 20 gemilik filo hizmet vermeye başlamıştır (Akol, 1981: 4).

3.4. Demokrat Parti Dönemi Denizcilikte Özel Sektör

Cumhuriyet döneminde, Milli Ekonomi adına atılan en önemli adımlardan biri de şüphesiz Kabotaj kanunudur. Bu kanun her ne kadar Türk Denizciliğinde yabancı sermaye egemenliğine son verse de sektörde oluşan boşluğun doldurulabilmesi başlı başına bir sorun olmuştur. Bu sorunun giderilmesi için devlet teşvikleri ile bazı sermaye sahipleri, teşvik edilip birkaç gemi de olsa şirketler kurarak armatörlüğe başlamışlardır. Ancak kurulan bazı şirketler zamanla devletle kırıncı rekabete girişmeleri, can ve mal güvenliğine dikkat etmemeleri, sadece kâr getiren hatları işletmeleri gibi nedenler yüzünden 1935 yılında çıkarılan bir kararname ile satın alınarak Denizyolları İşletmesine devredilmiştir (Akol, 1981: 6).

II. Dünya Savaşı sürecinde faaliyet gösteren bazı şirketler de iflas etmeleri nedeniyle ellerindeki gemileri, Devlet Denizyolları ve Limanlar İşletmesine satmışlardır (Akol, 1981: 6). 1950 yılından itibaren Demokrat Parti özel sektörü canlandırarak tedbirler almış ancak, karayolu ağına verilen ağırlık ile karayolları gelişerek ulaşım ve taşımacılıkta daha çok tercih edilmiştir. Buna bağlı olarak iç hatlarda taşımacılık yapan bazı armatörler iflas etmiştir. 1952 yılında Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığının kurulmasıyla birlikte, denizcilik işletmeleri ve gemi sanayisi, hususi sermayeyi de içine alan yarı özel bir şirket gibi çalışmaya başlayınca denizcilik sektörü yavaş yavaş gelişmeye başlamıştır.

Demokrat Parti Dönemi, özel sektör denizciliğinin ahşap gövdeli gemilerden, çelik gövdeli gemilere geçtiği dönem olmuştur (Koncavar, 2001: 40). Büyük modern ve çelik gövdeli gemilerin inşasıyla birlikte, küçük çaplı, ahşap gemiler, kapasitelerinin yetersiz ve dayanıklı olmamaları nedeniyle zamanla tasfiye edilmişlerdir. Böylece bu dönemi, özel sektöre ait filoların modernize edildiği dönem olarak ifade edebiliriz. 1952 yılında faaliyet gösteren önemli armatörler ve sahip oldukları gemiler şöyledir (Akol, 1981: 14):

Tablo 3: 1952 Yılında Faaliyet Gösteren Armatörler

Firma Adı	Ağırlığı (DWT)	Adet
Sadıkzade Ruşenoğulları	54.102	8
Haşim Mardin	36.085	3
Kemal Sadıkoğlu	20.395	2
H. Avni Sohtorik	17.254	3
Avni Meserretci	16.230	2
Rıza ve Arslan Sadıkoğlu	16.200	3
Nejat Doğan ve Ortakları	14.007	3
Nazım Kalkavan	14.040	1
Necati Pehlivan ve Ortakları	12.115	2
Toplam	200.428 DWT	27

1955 yılına gelindiğinde armatörlere ait 213.337 DWT ağırlığında 87 şilep ve 52.770 DWT ağırlığında 4 adet tanker bulunmaktadır(BCA: 030.01/108.680.4). Deniz ulaşımı hususunda belirli bir mesafe kat edilmesine rağmen, gemi inşa sektöründe özel teşebbüsün, küçük kayıklar dışında pek bir girişiminin olmadığı görülmektedir. Bunun en büyük sebebi, gemi inşa sanayisinde yüksek sermaye ve gelişmiş teknolojilere ihtiyaç duyulmasıdır ki, yarı özel statüde olan Denizcilik Bankasının müşterekleri ekseri diğer bankalardır. Yani özel teşebbüsün tersane kuracak sermayeyi bir araya getirmesinin, o dönemler açısından pek de mümkün görünmediğini söyleyebiliriz.

Denizcilik bankasının kurulması ile sermaye ve teknik bakımdan daha ileri giden Türk Gemi İnşa Sanayisi, özel sektörün ihtiyaç duyduğu girişimci ve teknik personeli de banka idaresindeki tersane çalışanlarından karşılamış, dolayısıyla hem devlet sektörüne hem de özel sektöre yönelik hizmetleri ile Türk Denizciliğine büyük katkı sağladığı söylenebilir (Can, Dökmen, 1981: 9)

Sonuç

Türkler, gemi inşasına ve deniz ulaşımı sektörüne, ilk olarak askeri amaçlar için XI. yüzyılın sonlarında girmiş ve XV. yüzyılda dünyanın hatırı sayılır denizci ülkeleri arasında yerlerini almışlardır. Ancak, kapitülasyonlar neticesinde, Osmanlı denizlerindeki ticaret, zamanla yabancı gemilerin üstünlüğü ile sonuçlanmıştır. Bu durum karşısında bir takım tedbirler alınsa da yeterli olmamıştır. Özellikle, sanayi inkılabının, demiryollarından sonra en önemli atağı olan buharlı ve çelik gövdeli gemilere geçilmesi, Osmanlı ticaret filolarının hükümünü yitirmesine yol açmıştır. Buharlı gemi yapımı için gerekli uğraşlar verilse de, istenilen başarı yakalanamamıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında, Kabotaj Kanunu çıkarılarak, milli sularda sadece Türk Bayrağı taşıyan milli vasıtalarla taşımacılık yapılması kararlaştırılmıştır. Bu durum milli menfaatlere uygun düşse de, beraberinde yabancı armatörlerden oluşan boşluğun doldurulabilmesi sorununu doğurmuştur. Ancak, ulaşım sektöründe önceliğin, karayolları ve demiryollarına verilmesi, yerli sermayenin yetersiz oluşu, deniz taşımacılığını ve tersaneciliği gölgede bırakmıştır. Ülkenin geri kalmış tek sektörünün deniz ulaşımı ve tersaneler olmaması, diğer sektörlerde de malum geri kalmışlığın yaşanması, sınırlı sermayenin öncelikli alanlara kaydırılması gibi nedenlerle gereken büyük yatırımlar yapılamamış var olan tersanelerin ıslah edilmesi ve genişletilmesi ile vaziyet iyileştirilmeye çalışılmıştır. Bu durumun belirleyici diğer bir etkeni ise yabancılara ait deniz işletmelerinin satın alınarak millileştirilmesi olmuştur. Yani sınırlı miktardaki sermaye, yeni yatırımlar yerine söz konusu satın almalarda kullanılmıştır. İkinci Dünya Savaşına kadar süren mücadele, aslında yok olmuş bir sektörün, dünya devleri karşısında yeniden ihya edilmeye çalışılmasıdır. Çünkü Avrupa ve sair devletlerin deniz ticaret filoları, nitelik ve nicelik bakımında durmaksızın büyüyüp gelişirken, Türkiye’de tersanelerin kapasiteleri arttırılmaya çalışmış, taşımacılık millileştirilmiş ve eski gemiler tasfiye edilip yeni gemiler ya satın alınmış ya da inşa edilmiş, böylece Türk Denizciliği belirli bir seviyeye getirilmek istenmiştir. Elbette ki hedefler, imkânlar dâhilinde gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. Bu durumda herhangi bir başarısızlıktan söz etmek doğru değildir. İkinci Dünya savaşı sırasında sıkı savaş tedbirleri ekonomiyi olumsuz etkilemiş ve bazı armatörlerin iflasına yol açmıştır. Savaş sonrasında ise Marshall yardımları ile gemiler satın alınmış ve deniz ticaret filoları genişletilmiştir.

Demokrat Parti Dönemi politikalarına göre sanayi ve ticarete yeni dönem, devletçilikten uzak ve liberal politikalara önem veren bir dönem olarak lanse edilse de, devletçiliğin özel sektör ile birlikte geliştiği karma ekonomi dönemi olmuştur. Çünkü parti ve hükümet programlarında açıkça belirtilen devletin sanayi yatırımları yapmak yerine murakabe yani denetim işlerine bakması, gerekli yönlendirmeler ve teşviklerle özel teşebbüsü desteklemesi gerekirken, pratikte bu politikalar tam olarak uygulanamamış, bilakis yeni devlet teşekküllerinin de açıldığı bir dönem olmuştur.

Demokrat Parti iktidarının ilk yıllarında, Devlet denizyolları ve Limanlar İşletmesi lağvedilip yerine, Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı kurularak, Türk deniz taşımacılığı

ve tersaneler, 500 Milyon Liralık sermaye ile kar getiren ve rekabet edebilir bir haline getirilmek istenmiştir. Yeni dönemde, ilk olarak tersaneler genişletilerek, nitelik ve nicelik bakımından, ülkede gerçekleşen ithalat ve ihracatın nakliyesini gerçekleştirebilecek milli vasıtalar üretebilir bir seviyeye getirilmek istenmiştir. Bu amaçla, 1955 yılında dek, 59 Milyon liralık yatırımlar ile tersanelerde mevcut makine ve teçhizatlar yenilenmiş, havuz ve kızaklar büyütülmüş ve yenileri inşa edilerek, yük ve yolcu kapasiteleri yüksek gemiler inşa edilmeye başlanmıştır.

Denizlerdeki ticari taşımacılığı gerçekleştiren şilep ve tankerlerin, Şilepçilik İşletmesi adı altında birleştirilmesinin yerinde bir hamle olduğu, havayolu demiryolu ve karayolu bağlantılı olarak iç ve dış taşımacılığın artmasından anlaşılmaktadır.

1950 yılında yaklaşık 211 bin DWT'lik olan deniz ticaret filosu 1955 yılına kadar 5 yıllık süre zarfında 367.874 DWT'e yükselmesi Demokrat Parti iktidarının bu alanda uyguladığı başarılı politikaların sonucudur. Bu dönem, armatörlere ait ticaret filosunun gelişmeye başladığı, özel sektöre ait gemi inşasında ahşap gövdeli gemilerden, çelik gövdeli gemilere geçildiği dönem olması hasebiyle Türk Denizciliği açısından ayrı bir önem arz etmektedir.

Demokrat Parti döneminde her ne kadar deniz işletmeciliğine ve gemi inşa sanayisine önem verilmiş olsa da, gelişmiş bir sanayi toplumu olmak yerine makineleşmiş tarım toplumu, imalat ve montaj sanayisi ile sınırlı kalınması, sanayileşmenin önündeki büyük bir engel olarak karşımıza çıkmaktadır. İster gemi inşa sanayisi, ister diğer sanayi alanlarında Türkiye'de ağır sanayi hamlelerinin yapılamaması ya da başarılı olunamaması sorusunun cevabını devletin o günkü ekonomik gücünde aramak gerekir. Bu araştırmaya konu olan yıllarda Türkiye Devleti, büyük sanayi yatırımları yapabilecek güçte değildi. Sınırlı miktardaki sermaye, büyük sermayeler gerektiren ağır sanayi hamlelerinden çok, halkın günlük ihtiyaçlarını karşılayacak tüketim maddelerini milli imkânlar ile üretecek ve ithalatı azaltacak sanayi tesislerinin kurulması doğrultusunda harcanmıştır.

KAYNAKÇA

I. Arşivler

1. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Özel Kalem Evrak Kataloğu

II. Resmi Yayınlar

1. TBMM Tutanak Dergisi

2. Resmi Gazete

III. Kitaplar

DEMOKRAT PARTİ, (1946). *Demokrat Parti Programı*, Ankara, Güneş Matbaacılık.

DEMOKRAT PARTİ, (1953). *Yeni İktidarın Çalışmaları*, Ankara.

SAV, Nizamettin Ali, (1950). *Sanayi İktisadi ve Türk Sanayii*, İzmit, Seltüloz Basımevi.

SERİN, Necdet, (1963). *Türkiye'nin Sanayileşmesi*, Ankara, Sevinç Matbaası.

IV. Makaleler

AKOL, Rıza, (1981). "Genç Türkiye Cumhuriyetinin Kuruluşunda Türk Deniz Ulaştırmasına Genel Bir Bakış", *Cumhuriyet Dönemi Türk Sanayisinin Gelişimi Sempozyumu*, İstanbul Teknik Üniversitesi Yayınları, 1-14.

BOSTAN, İdris, (2002). "Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği", *TÜRKLER*, c.10, Yeni Türkiye Yayınları, 122-128.

CAN, Ali; DÖKMEN, Erdoğan, (1981). "Türk Gemi İnşa Sanayii (Tarihsel Gelişme ve Bugünkü Durum)", *Cumhuriyet Dönemi Türk Sanayisinin Gelişimi Sempozyumu*, İstanbul Teknik Üniversitesi Yayınları, 1-14.

ÇOLAK, Filiz, (2013). "Atatürk Dönemi Türkiye Cumhuriyetinin Ulaştırma Politikasına Genel Bir Bakış", *Turkish Studies*, S. 2, 345-364.

DÜZCÜ, Levent (2013). "Osmanlıların Sanayi Çağına Adım Atışına Denizcilikten Bir Örnek: Buharlı Gemiyi Geçişte Başlıca Parametreler (1828-1856)", *History Studies*, S. 1, 113-127.

ERLER, M. Yavuz, (2001). "İstanbul'da Deniz Ulaşımı(1870-1875)", *Osmanlı Araştırmaları*, c. XXI, 69-80.

KAFALI, Mustafa, (2002) "Anadolu'nun Fethi ve Türkleşmesi", *TÜRKLER*, c.10, Yeni Türkiye Yayınları, 177-193.

KONCAVAR, Metin, (2001). "İstanbul'un Tersaneleri", *Türkiye Mühendislik Haberleri*, S. 413, 40-42.

ÖZALP, Teoman, (1981). "Cumhuriyet Döneminde Türk Gemi İnşaatı Endüstrisi", *Cumhuriyet Dönemi Türk Sanayisinin Gelişimi Sempozyumu*, İstanbul Teknik Üniversitesi Yayınları, 1-17.

ÖZTÜRK, Ali İhsan, (2003). "I. Dünya Savaşı Yıllarında Bir Sivil Toplum Girişimi Öyküsü: Haliç Vapur Ücreti Zammına Halkın Tepkisi" *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, S.3, 231-248.

YILDIZ, Arzu, (2008). "Türkiye'de Tersanelerin Tarihi ve Gemi İnşa Sanayisinin Gelişimi", *Mühendis ve Makine Dergisi*, S. 578, 23-47.