

**T.C.
HARP AKADEMİLERİ
STRATEJİK ARAŞTIRMALAR ENSTİTÜSÜ**

**KIBRIS BUNALIMI SÜRECİNİN
TÜRK DENİZCİLİĞİNE ETKİLERİ
(1963-1979)**

**STRATEJİ VE STRATEJİK ARAŞTIRMALAR ANA BİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Hazırlayan
Ahmet Ziyaeddin TÜRKKAN**

**Tez Danışmanı
Yrd. Doç. Dr. Nazmi ÇEŞMECİ**

İSTANBUL – 2014

(BU SAYFA BOŞ BIRAKILMIŞTIR.)

TEZ TANITIM FORMU

YAZAR ADI SOYADI : Ahmet Ziyaeddin TÜRKKAN

TEZİN DİLİ : Türkçe

TEZİN ADI : Kıbrıs Bunalımı Sürecinin Türk Denizciliğine Etkileri
(1963-1979)

ENSTİTÜ : Stratejik Araştırmalar Enstitüsü

ANA BİLİM DALI : Strateji ve Stratejik Araştırmalar

TEZİN TÜRÜ : Yüksek Lisans

TEZİN TARİHİ : 18.04.2014

SAYFA SAYISI : 100

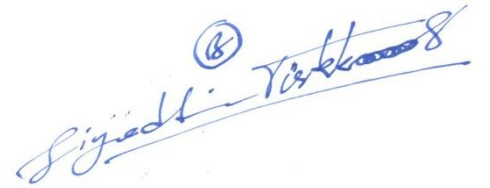
TEZ DANIŞMANI : Yrd. Doç Dr. Nazmi ÇEŞMECİ

DİZİN TERİMLERİ : Kıbrıs, Ambargo, Savunma Sanayi, Türk Deniz Kuvvetleri, Türk Denizciliği, Deniz Gücü, Sivil - Asker İş Birliği, Askeri Teçhizat Temin ve Tedarik

TÜRKÇE ÖZET : Bu çalışma Kıbrıs bunalımı sürecinin hem Türk Deniz Kuvvetleri hem de Türk sivil denizciliği üzerine etkisini anlamak amacıyla yapılmıştır.

DAĞITIM LİSTESİ : 1. Stratejik Araştırmalar Enstitüsüne
2. YÖK Ulusal Tez Merkezine
3. Deniz Müzesi Komutanlığına

Bu tezin içerdiği hususlar bireysel görüşlerimi yansıtır, Türk Silahlı Kuvvetlerinin görüşlerini yansıtmaz.



Ahmet Ziyaeddin TÜRKKAN

**T.C.
HARP AKADEMİLERİ
STRATEJİK ARAŞTIRMALAR ENSTİTÜSÜ**

**KIBRIS BUNALIMI SÜRECİNİN
TÜRK DENİZCİLİĞİNE ETKİLERİ
(1963-1979)**

**STRATEJİ VE STRATEJİK ARAŞTIRMALAR ANA BİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Hazırlayan
Ahmet Ziyaeddin TÜRKKAN**

**Tez Danışmanı
Yrd. Doç. Dr. Nazmi ÇEŞMECİ**

İSTANBUL – 2014

JÜRİ ÜYELERİNİN KABUL VE ONAY SAYFASI

STRATEJİK ARAŞTIRMALAR ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Ahmet Ziyaeddin TÜRKKAN'ın "Kıbrıs Bunalımı Sürecinin Türk Denizciliğine Etkileri (1963-1979)" adlı tez çalışması, jürimiz tarafından STRATEJİ VE STRATEJİK ARAŞTIRMALAR ana bilim dalında YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan



Yrd. Doç Dr. Oktay ÇETİN

Üye



Yrd. Doç Dr. Nazmi ÇEŞMECI
(Danışman)

Üye



Yrd. Doç Dr. M. Mert SUNAR

ONAY

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

18 / 04 / 2014



Dr. Öğ. Alb., Zekeriya TÜRKMEN
Enstitü Müdürü

ÖZET

Bu araştırma Kıbrıs bunalımı sürecinin hem Türk Deniz Kuvvetleri hem de Türk sivil denizciliği üzerine etkisini anlamayı amaçlamıştır. Bu sürecin Türk denizciliğini nasıl ve ne ölçüde değiştirdiği görmek istenmiştir.

Araştırmanın askerî tarih açısından önemi, *Yeni Askeri Tarihçilik* konsepti çerçevesinde, yakın dönemdeki askerî dönüşümler ile sivil dönüşümlerin ilişkisinin incelenmesidir. Aynı zamanda bunalım sürecinin askeri imkan ve kabiliyetler kadar Türk toplumu, siyaseti ve kültürü ile etkileşimine işaret etmektedir. Önceki çalışmalar genel olarak ABD ambargosunun Türk savunma sanayi üzerine etkisini vurgulamış olsa da bu çalışma dikkatleri olaya değil, sürece çekmektedir.

İnceleme yapılırken “1964 öncesi”, “1964-1974” ve “1974 sonrası” olarak üç zaman dilimi dikkate alınmıştır. Bu bağlamda, “*Türk Deniz Kuvvetleri*” ve “*Türk Sivil Denizciliği*” gelişimsel olarak incelenmiştir. Ayrıca *Deniz Kuvvetleri– Sivil Denizcilik Etkileşimi* de ilişkisel olarak ele alınmıştır. *Türk Deniz Kuvvetlerinin* dönüşümleri incelenirken *Teşkilat–Teçhizat–Doktrin* yaklaşımı kullanılmıştır. Bu yaklaşıma göre teşkilat, teçhizat veya doktrindeki bir değişiklik diğer ikisini etkiler. Mesela yeni gemilerin (teçhizatın) envantere girmesi hem teşkilat yapısını hem de doktrini etkileyebilmektedir.

Sonuçta, sürecin Türk Deniz Kuvvetlerinin anlayışını, imkân ve kabiliyetlerini değiştirdiği görülmüştür. Önceki çalışmaların çoğu 1974 tarihini Türk Silahlı Kuvvetleri açısından bir dönüm noktası olarak değerlendirse bile Deniz Kuvvetleri anlamında dönüm noktasının aslında 1964 olduğu sonucuna varılmıştır. Deniz Kuvvetleri’nin sivil gemi inşa sanayine de öncülük ettiği ortaya koyulmuştur. Sivil gemi inşa sanayinin yükselişi, deniz ticaret filosu ve deniz ulaştırmasına katkıda bulunmuştur. Ancak bu katkının, siyasî-iktisadî sorunlar ve bürokrasi yüzünden sınırlı kaldığı tespit edilmiştir. Çalışma, gelecekte öngörülemeyen güvenlik meselelerine hazırlıklı olmak için askeriye ve sivil toplum arasında sinerji oluşturmaının önemli olduğuna kanaat getirerek sonlandırılmıştır.

Anahtar kelimeler: Kıbrıs, Ambargo, Savunma Sanayi, Türk Deniz Kuvvetleri, Türk Denizciliği, Deniz Gücü, Sivil - Asker İş Birliği, Askeri Teçhizat Temin ve Tedarik

SUMMARY

This study aims to figure out the impact of Cyprus crisis period upon both Turkish Naval Forces and Turkish maritime sector. How and to what extent this period has changed Turkish maritime venture is examined.

The importance of the study in terms of military history is to analyse the interrelationship between military transformations and civil transformations in recent history within the concept of the *New Military History*. In addition, the study points out the interaction of the crisis period with Turkish society, politics, and culture as well as military capability. Recent studies mainly explore the impact of US embargo on Turkish defence industry, whereas this study shifts the focus to the period, not the event.

Three time periods are taken into the consideration: “Before 1964”, “1964-1974” and “After 1974”. “Turkish Naval Forces” and “Turkish Maritime Sector” topics are investigated according to progressional model. Moreover, *Navy – Maritime Interaction* topic is based on relational model. Organisation- Ordnance-Opinion (3O) approach is utilized for transformations of Turkish Naval Forces. According to 3O approach, any change in organisation or ordnance or opinion will effect both of other two. For instance, a new battleship (ordnance) will effect both organisation and doctrine (opinion).

As a result, this study sets forth Cyprus crisis period has changed Turkish Naval Forces’ opinion and capabilities. Although most previous studies have focused on 1974 (Cyprus Intervention) as a breaking point for Turkish Armed Forces, this study emphasizes that the breaking point for Turkish Naval Forces has been 1964, indeed. Moreover, Turkish Naval Forces has had a leading role for private shipbuilding industry. Rise of private shipbuilding industry has contributed greatly both merchant fleet and maritime transportation. However, rise of maritime sector has remained limited because of political-economical reasons and strict bureaucracy. The study also concludes that bringing synergy between military and civil society is essential to be prepared to face uncertain future security challenges.

Key words: Cyprus, US Embargo, Defence Industry, Turkish Naval Forces, Turkish Maritime, Seapower, Civil-Military Cooperation, Military Acquisition and Procurement

İÇİNDEKİLER

	SAYFA
ÖZET	I
SUMMARY	II
İÇİNDEKİLER	III
KISALTMALAR	VI
TABLolar LİSTESİ	VII
GRAFİKLER LİSTESİ	VIII
ŞEKİLLER LİSTESİ	IX
EKLER LİSTESİ	X
ÖN SÖZ	XI
GİRİŞ	1
BÖLÜMLER	
BİRİNCİ BÖLÜM: KIBRIS BUNALIMI SÜRECİ	5
1.1. 1964 ÖNCESİ	5
1.2. 1964-1974 DÖNEMİ	6
1.3. 1974 -1979 DÖNEMİ	7
İKİNCİ BÖLÜM: TÜRK DENİZCİLİĞİ (1923-1963)	
2.1. TÜRK DENİZ KUVVETLERİ	10
2.1.1. Deniz Kuvvetleri'ndeki Dönüşümler	10
2.1.1.1. Cumhuriyet'in Kuruluş Devri	10
2.1.1.2. İkinci Dünya Harbi Öncesi: Alman Etkisi	12
2.1.1.3. İkinci Dünya Harbi ve sonrası: İngiliz Etkisi	12
2.1.1.4. Truman Doktrini: Amerikan Etkisi	15
2.1.1.5. NATO'ya Giriş: Kurumsal Sistem	16
2.1.2. Deniz Kuvvetleri Eğitimi	20
2.1.2.1. Deniz Harp Akademisi	20
2.1.2.2. Deniz Harp Okulu	23
2.1.2.3. Deniz Astsubay Okulu	24
2.1.2.4. Eğitim Merkezleri	25
2.1.3. Milli Deniz Harp Sanayi	26

İÇİNDEKİLER

	SAYFA
2.2. TÜRK SİVİL DENİZCİLİĞİ	29
2.2.1. Gemi İnşa Sanayi	29
2.2.2. Deniz Ticaret Filosu	31
2.2.3. Deniz Ulaştırması	34
2.3. SİVİL DENİZCİLİK – DENİZ KUVVETLERİ ETKİLEŞİMİ	36
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: TÜRK DENİZCİLİĞİNİN GELİŞİMİ (1964-1974)	
3.1. TÜRK DENİZ KUVVETLERİ	38
3.1.1. 1964 Bunalımının Türk Deniz Kuvvetlerine Etkisi	38
3.1.2. 1967 Bunalımının Türk Deniz Kuvvetlerine Etkisi	40
3.1.3. Deniz Kuvvetleri Eğitimi	42
3.1.3.1. Deniz Harp Akademisi	42
3.1.3.2. Deniz Harp Okulu	43
3.1.3.3. Deniz Astsubay Okulu	43
3.1.3.4. Eğitim Merkezleri	44
3.1.4. Milli Deniz Harp Sanayi	44
3.2. TÜRK SİVİL DENİZCİLİĞİ	47
3.2.1. Gemi İnşa Sanayi	47
3.2.1.1. Kamu Sektörü Tersaneleri	49
3.2.1.2. Özel Sektör Tersaneleri	50
3.2.1.3. Küresel Gelişmelerin Millî Gemi İnşa Sanayine Etkisi	51
3.2.2. Deniz Ticaret Filosu	52
3.2.3. Deniz Ulaştırması	53
3.3. SİVİL DENİZCİLİK – DENİZ KUVVETLERİ ETKİLEŞİMİ	54
3.3.1. Deniz Kuvvetlerinin Sivil Denizciliğe Desteği	54
3.3.2. Sivil Denizciliğin Deniz Kuvvetlerine Desteği	56
3.3.2.1. Türk Donanma Vakfı	56
3.3.2.2. Milletin Yaptığı Bağışlar	56
3.3.2.3. Şahıs Desteği (Hayri BARAN)	60
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM: TÜRKİYE-ABD GÜVENLİK İLİŞKİLERİ	

İÇİNDEKİLER

	SAYFA
4.1. ABD GÜVENLİK YARDIMLARININ İŞLEYİŞİ	63
4.1.1. Yasama Organı: Kongre	64
4.1.2. Yürütme Organı: Başkan	64
4.1.3. ABD Güvenlik Yardımı Akitleri	64
4.2. AMBARGO SÜRECİ	65
4.3. ABD'NİN TÜRKİYE'YE YAPTIĞI GÜVENLİK YARDIMLARI	66
4.3.1. Geri Ödemesiz Programlar	66
4.3.2. Geri Ödemeli Programlar	67
BEŞİNCİ BÖLÜM: 1974 SONRASI TÜRK DENİZCİLİĞİNİN GELİŞİMİ	
5.1. TÜRK DENİZ KUVVETLERİ	69
5.1.1. 1974 Bunalımının Türk Deniz Kuvvetlerine Etkisi	69
5.1.2. Deniz Kuvvetleri Eğitimi	72
5.1.2.1. Deniz Harp Akademisi	73
5.1.2.2. Deniz Harp Okulu	73
5.1.2.3. Deniz Astsubay Okulu	73
5.1.2.4. Eğitim Merkezleri	74
5.1.3. Milli Deniz Harp Sanayi	77
5.2. TÜRK SİVİL DENİZCİLİĞİ	81
5.2.1. Gemi İnşa Sanayi	81
5.2.1.1. Kalkınma Planları mı Bunalım Süreci mi?	82
5.2.1.2. Tuzla Özel Sektör Tersaneler Bölgesi	84
5.2.2. Deniz Ticaret Filosu	84
5.2.3. Deniz Ulaştırması	86
5.3. SİVİL DENİZCİLİK – DENİZ KUVVETLERİ ETKİLEŞİMİ	88
5.3.1. Yurt içi Özel Sektör Tersanelerinde Tasarım ve İnşa Projeleri	90
5.3.2. Askerî Projelere İştirak Eden Özel Sektör Tersaneleri	90
SONUÇ	93
KAYNAKÇA	96
EKLER	-
ÖZGEÇMİŞ	-

KISALTMALAR

DERYA	: DERYA TÜRK DONANMA VAKFI AYLIK DENİZCİLİK DERGİSİ
DHA	: DENİZ HARP AKADEMİSİ
DHO	: DENİZ HARP OKULU
DzKK	: T.C. DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI
GAO	: U.S.A GOVERNMENT ACCOUNTABILITY OFFICE
SIPRI	: STOCKHOLM INTERNATIONAL PEACE RESEARCH INSTITUTE
TCG	: TÜRKİYE CUMHURİYETİ GEMİSİ
SSM	: SAVUNMA SANAYİİ MÜSTEŞARLIĞI

TABLÖLAR LİSTESİ

		SAYFA
TABLO-1	KIBRIS BUNALIMI SİYASÎ SÜRECİNDEKİ ÖNEMLİ OLAYLAR	9
TABLO-2	CUMHURİYET TARİHİNİN İLK YENİ GEMİLERİ	10
TABLO-3	1926'DAN SONRA SATIN ALINAN ALMAN MENŞEİLİ HARP GEMİLERİ	12
TABLO-4	DONANMAYA KATILAN GEMİLER (1941-1946)	13
TABLO-5	1947'DEN SONRA DONANMAYA KATILAN ABD MENŞEİLİ GEMİLER	14
TABLO-6	TÜRKİYE'DE İNŞA EDİLEN ASKERÎ GEMİLER (1923-1962)	27
TABLO-7	TÜRKİYE'DEKİ BÜYÜK GEMİLERİN SAYI VE TONAJI (1962)	29
TABLO-8	YERLİ VE EŞDEĞER YABANCI TERSANELERİN MUKAYESESİ	30
TABLO-9	DENİZ TİCARET FİLOSU (1935-60)	31
TABLO-10	LİMANLARIN YÜKLEME-BOŞALTMA FAALİYETLERİ (1954-60)	32
TABLO-11	GÖLCÜK'TE İNŞA EDİLEN ÇIKARMA ARAÇLARI (1964-65)	37
TABLO-12	DOĞAN VE KARTAL SINIFI HÜCUMBOTLARI	38
TABLO-13	KARTAL (JAGUAR) SINIFI HÜCUMBOTLARI (1967-70)	39
TABLO-14	DOĞAN SINIFI HÜCUMBOTLARI (1975-77)	39
TABLO-15	DOĞAN SINIFI HÜCUMBOTLARA AİT TEÇHİZAT TEDARİKİ	40
TABLO-16	BERK SINIFI REFAKAT MUHRİPLERİ	44
TABLO-17	MİLLÎ SİVİL GEMİ İNŞA YETENEKLERİ (1966)	46
TABLO-18	ASKERÎ TERSANELERİN SİVİL AMAÇLI KULLANIMI (1973)	53
TABLO-19	GUPPY-3 VE TYPE-209 SINIFI DENİZALTILARIN MUKAYESESİ	69
TABLO-20	1974 SONRASINDA DENİZ KUVVETLERİ EĞİTİMİNDEKİ DEĞİŞİMLER	74
TABLO-21	GÖLCÜK'TE İNŞA EDİLEN ÇIKARMA ARAÇLARI (1975-79)	75
TABLO-22	1974 SONRASINDA DONANMAYA KATILAN HÜCUMBOTLARI	77
TABLO-23	TOPLAM İMALAT SANAYİ - GEMİ İNŞA SANAYİ MUKAYESESİ	81
TABLO-24	İMALAT SANAYİ - GEMİ İNŞA SANAYİ YATIRIMLARI MUKAYESESİ (1963-77)	81

GRAFİKLER LİSTESİ

		SAYFA
GRAFİK-1	TÜRKİYE'DE İNŞA EDİLEN 18+ GRT GEMİLERİN TONILATO ORTALAMASI (1923-62)	29
GRAFİK-2	TCDD LİMAN FAALİYETLERİ (1954-79)	51
GRAFİK-3	DONANMADA YERLİ-YABANCI UNSURLARIN MUKAYESESİ (1963-74)	57
GRAFİK-4	TÜRKİYE'NİN SİLAH İTHAL ETTİĞİ ÜLKELER İÇİNDE ABD'NİN PAYI (1950-62)	60
GRAFİK-5	TÜRKİYE'NİN ABD'DEN ALDIĞI HİBE YARDIMLARI (1950-88)	64
GRAFİK-6	TÜRKİYE'NİN ABD'DEN ALDIĞI ULUSLARARASI ASKERİ ÖĞRETİM VE EĞİTİM YARDIMLARI (1950-92)	65
GRAFİK-7	DÜŞÜK FAİZLİ BORÇLARIN SEYRİ (1963-83)	66
GRAFİK-8	DIŞ ASKERİ SATIŞLAR KREDİSİNİN SEYRİ (1963-87)	66
GRAFİK-9	ABD'NİN TÜRKİYE'YE YAPTIĞI DOĞRUDAN TİCARİ SATIŞLAR SEYRİ (1963-88)	66
GRAFİK-10	TÜRKİYE'NİN HARP TEÇHİZATI İTHALATINDA ABD'NİN ROLÜ (1950-79)	68
GRAFİK-11	TÜRKİYE'NİN HARP TEÇHİZATI İTHALATINDA ABD, ALMANYA VE İTALYA'NIN MUKAYESESİ (1974-79)	69
GRAFİK-12	TCDD LİMAN FAALİYETLERİ (1954-2005)	86

ŞEKİLLER LİSTESİ

		SAYFA
ŞEKİL-1	TÜRK DENİZ KUVVETLERİ'NDE SİSTEM ARAYIŞI	15
ŞEKİL-2	TÜRK DENİZ KUVVETLERİ'NDE KAPSAMLI DÖNÜŞÜM	16
ŞEKİL-3	DHA'DA VAZİFE ALAN YABANCI ÖĞRETMENLER (1930-63)	21
ŞEKİL-4	DOKTRİN DEĞİŞİKLİĞİ (1964)	36
ŞEKİL-5	ABD GÜVENLİK YARDIMLARI YÖNETİM İŞLERGESİ	61
ŞEKİL-6	ABD GÜVENLİK YARDIMI AKİTLERİ (1954-76)	62
ŞEKİL-7	DENİZ HARP GÜCÜ - DIŞA BAĞIMLILIK ŞEMASI	89
ŞEKİL-8	DONANMA ENVANTERİNDEKİ YERLİ UNSURLARIN YABANCI UNSURLAR İLE MUKAYESESİ (1963-1984)	90

EKLER LİSTESİ

- EK-A** TÜRK DENİZ KUVVETLERİ DONANMA UNSURLARI (1963-1984)
- EK-B** ÜLKELERE VE HARP TEÇHİZATINA GÖRE TÜRKİYE'NİN SAVUNMA İTHALATI (1963-1979)
- EK-C** TÜRKİYE'NİN ASKERİ GEMİ İTHALATI (1963-1979)
- EK-Ç** LİMANA GİREN VE LİMANDAN ÇIKAN GEMİ SAYILARI VE TONALİTOLARI (1954-1990)
- EK-D** ÖMER PEKİN BARAN İLE RÖPORTAJ

ÖN SÖZ

Araştırmadaki amacım Türkiye büyük stratejisi, milli güvenlik karar süreçleri, sivil – asker iş birliği gibi konularda kendimi geliştirmektir. Bu sebeple araştırmada yakın dönemdeki en can alıcı süreç olan Kıbrıs bunalımı işlendi. Türk Deniz Kuvvetleri kapsamındaki bilgiler için Harp Akademileri Komutanlığı ile İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı kütüphanelerinden ve SIPRI internet arşivinden yararlanabildim. Ancak sivil denizcilik kapsamındaki verileri Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ticaret Odası ve GİSBİR gibi stratejik kurumlardan temin edemedim. Sivil denizciliğe dair bilgilere DPT'nin kalkınma planlarından ve TÜİK'in internet arşivinden ulaşabildim. Türk Silahlı Kuvvetleri Dayanışma Vakfı çok yoğun çalıştığı için istifade etmem mümkün olmadı.

Bütün büyüklerime teşekkür ederim. Tez danışmanım Yrd. Doç. Dr. Nazmi ÇEŞMECİ'ye bütün kalbimle teşekkür ederim. Tez süresince sadece akademik değil aynı zamanda insani açıdan hocamdan çok şey öğrendim. Yrd. Doç. Dr. Oktay ÇETİN'in, Nazmi hocam gibi (E) Dz. Kur. Albay olması benim için avantajdı. Oktay hocama gönülden teşekkür ederim. Türkiye'deki az sayıdaki askeri tarihçilerden olan Yrd. Doç. Dr. M. Mert SUNAR'a teşekkür ederim.

Harp Akademileri Komutanlığı SAREN HTS Bilim Dalı Başkanı Yzb. Serkan ER'e çok teşekkür ederim. Ayrıca Dr. Cevat ŞAYIN'e ve Doç. Dr. Gültekin YILDIZ'a şükranlarımı arz ederim. Sivil denizciliğimizin önemli isimlerinden Ömer Pekin BARAN'a teşekkür ederim. Sayın BARAN röportaj teklifimi kabul etme kibarlığını göstermiştir. Ayrıca hatıraları ve tecrübeleri ile ufkumu açmıştır. Deniz Müzesi Komutanı ve hocam Dz. Kur. Alb. Fatih Sadullah ERBAŞ'a da çok teşekkür ederim. Ayrıca Deniz Müzesi Komutanlığı Kütüphanesinin son derece yardımsever çalışanlarına da teşekkürü borç bilirim. Harp Akademileri Komutanlığı Kütüphanesi çalışanlarına da şükranlarımı arz ederim. SAREN çalışanlarından Ölç.ve Değ. Uzm.Cüneyt YUMUŞ ve Mehmet ağabeye teşekkür ederim. Kalkınma Bakanlığı planlama uzmanı M. Raşit ÖZDAŞ'a özel olarak teşekkür ederim.

Ayrıca Tuğgeneral Ömer ESENYEL hocama saygılarımı arz ederim. Bana zaman ayırdığı için araştırmacı yazar Mehmet Tanju AKAD'a teşekkür ederim.

Dualarıyla yanımda olan babam Rifat TÜRKKAN'a teşekkür ederim. Gösterdiği sabır ve anlayıştan ötürü eşim Halime TÜRKKAN'a ve kızım Menesse'ye gönülden teşekkür ederim.

GİRİŞ

Türk Deniz Kuvvetleri sürekli bir dönüşüm içerisinde. Bu dönüşümde çeşitli faktörler rol oynamıştır. Bu çalışmada söz konusu faktörlerden biri olan Kıbrıs bunalım sürecinin etkileri ele alınmıştır. Bu çalışmanın amacı, sürecin hem Türk Deniz Kuvvetlerinin hem de Türk sivil denizciliğinin gidişatını, anlayışını, imkân ve kabiliyetlerini ne ölçüde değiştirdiğini, ayrıca muhtemel değişikliklerin dönüm noktası olup olmadığını ortaya koymaktır.

Bu çalışmada çok etkenlilik üzerinde duran ve disiplinler arası açılımlar sunan *Yeni Askerî Tarihçilik** yaklaşımı kullanılmıştır. Çalışmanın disiplinler arası olması önemlidir. Çalışmanın sahaya getirdiği yenilik: Askerî tarihi, strateji disiplininin bir laboratuvarı şeklinde ele almasıdır. Konunun askerî tarih açısından önemi, yakın dönem tarihindeki askerî değişim ve dönüşümlerin sivil kanattaki değişim ve dönüşümlere öncülük edip etmemesinin incelenmesidir. Askerî tarih araştırmacıları açısından çalışmanın önemi; çalışmada bir sentez aracı olarak “*Teşkilat – Teçhizat – Doktrin*”** yaklaşımının kullanılmasıdır. Bu yaklaşıma göre, teşkilat, teçhizat veya doktrinin herhangi birindeki değişiklik, diğer ikisinde bir takım değişimleri tetikler.

Bu çalışmanın şahsım için önemi, Türk deniz gücü kapsamında kesikli-sürekli, inişli-çıkışlı akışı anlamaktır. Ayrıca, sürecin içtimaî dayanışmayı ne ölçüde etkilediğini görmek, millî imkân ve kabiliyetlerimizle neyi, ne kadar, nasıl başarabildiğimizi, başaramadıklarımızı ise neden başaramadığımızı idrak etmektir. Başka bir konuyu değil de bu konuyu çalışmamın sebepleri (1) Kıbrıs konusunun yakın dönemdeki en önemli bunalım olması (2) Türkiye’de sivil – askerî denizcilik irtibatının yeteri kadar incelenmemiş olmasıdır.

* *Yeni Askerî Tarihçilik*’in, kesin bir tanımı yoktur. Bununla beraber savaşın toplum, ekonomi, siyaset ve kültür ile olan etkileşimine yoğunlaşan bir akım olduğu söylenebilir. Ana meselelerin artık muharebeler, taktikler ve silah sistemleri değil ama daha çok sosyal yapılar, askerî adab ve kültür, subay-er ilişkileri ve en nihayetinde asker ve sivil toplum arasındaki etkileşimler olduğu söylenebilir. Ayrıntı için bkz: Kahraman Şakul, “Yeni Askerî Tarihçilik”, *Toplumsal Tarih Dergisi*, 2010, sayı 198, 31-36, s.31-32

** Bu terimleri şu şekilde açıklamak mümkündür: **Teşkilat**, kurum / kuruluş ve örgüt yapısı olarak değerlendirilmektedir. Donanma teşkilatı, eğitim kurum ve kuruluşları bu kapsamda incelenmiştir. **Teçhizat** kavramı gemi, denizaltı ve her türlü silah, araç ve gereçleri içine almaktadır. **Doktrin**, görevin nasıl yapılacağı üzerine fikir yürütmektir. Geniş anlamda ise değerler, vizyon, misyon, strateji, politika gibi hususları içermesi gerektiği söylenebilir. Aynı zamanda teamül, tatbikat, gelenek, kurallar, yönetmelik, talimname vb terimlerle alakalıdır. Deniz Kuvvetleri eğitimindeki değişim / dönüşümler doktrin çerçevesinde ele alınabilir. Ayrıntı için bkz: Cevat Şayin, “Askerî Tarih Çalışmaları İçin Bir Sentez Aracı Önerisi 3T: Teşkilat, Teçhizat, Tefekkürat”, *Tarih Dergisi*, 2011, Sayı 52, 151-181.

Araştırma, sürecin en canlı dönemi olan 1963-1979 dönemi ile sınırlandırılmıştır. Bu araştırmada önemli tarihler şöyledir: Kıbrıs bunalımı sürecinin başlangıcı, Aralık 1963'teki Kanlı Noel olayları olarak kabul edilmiştir. **1964**'de Kıbrıs'a müdahale etmek isteyen Türkiye'nin önüne engeller çıkarılması ilk bunalım olarak kabul edilmiştir. Süreçteki ikinci bunalım tarihi, Kıbrıs'ta Türk köylerine taarruz edildiği **1967**'dir. Üçüncü bunalım, Kıbrıs'ta askerî cuntanın darbe yaptığı **1974** ile başladığı değerlendirilmiştir. Buna mukabil, Kıbrıs Barış Harekâtı gerçekleştirilmiştir. ABD bu harekâta silah ambargosuyla tepki göstermiştir. Ambargonun kaldırıldığı **Eylül 1978**, bunalım sürecinin sonu olarak değerlendirilmiştir. Türk denizciliğindeki değişim ve dönüşümler bu bunalım tarihlerine göre irdelenmiştir.

Araştırmada incelenen Türk denizciliğinin iki kanadı vardır. Birincisi Türk Deniz Kuvvetleridir. İkincisi, Türk sivil (ticarî) denizciliğidir. Bu iki kanadın birbiriyle yakın ilişkisi önem arz eder. Bu sebeple bir kesişim konusu olarak "*Sivil Denizcilik – Deniz Kuvvetleri Etkileşimi*" üçüncü bir başlık altında incelenmiştir.

Türk denizciliğini ortaya koymanın mutlak bir ölçüsü olmayabilir. Türk sivil denizciliğini oluşturan unsurlar, birbiriyle kesişmekte, birbirini desteklemektedir. Hem sivil denizcilik hem de Deniz Kuvvetleri faaliyetlerinin temelini "gemi" teşkil eder. Gemi inşa sanayinin, deniz ticaret filosunun ve deniz ulaştırmasının merkezinde gemi vardır. Gemi inşa sanayi, milli deniz ticaret filosunu destekler. Ticaret filosu, deniz ulaştırması için vazgeçilmezdir. Ayrıca, bunlar savunma ihtiyaçlarına katkıda bulunabilir. Dolayısıyla, Türk sivil denizciliğini incelerken gemi inşa sanayi, deniz ticaret filosu ve deniz ulaştırması başlıkları altında inceleme yapılmıştır.

Birinci bölümde, Kıbrıs bunalımı süreci ele alınmıştır.

İkinci Bölümde, bunalım süreci öncesi Türk Deniz Kuvvetleri ve Türk sivil denizciliği incelenmiştir.

Üçüncü bölümde, ortaya çıkan bunalımların Deniz Kuvvetleri'ndeki yansımaları ele alınmıştır. Deniz Kuvvetleri'ndeki değişim ve dönüşümlerin sivil denizciliği nasıl etkilediği ortaya koyulmuştur. Bu etkileşimde millî motivasyonun rolü incelenmiştir.

Dördüncü bölümde, süreçteki en sert bunalım, derinlemesine tahlil etmek istenmiştir. Ambargonun arka planı, ambargo süreci ve güvenlik yardımlarının seyrinin Deniz Kuvvetleri açısından önemli olduğu değerlendirilmiştir. Bu sebeple ayrı bir bölüm oluşturulmuştur.

Beşinci bölümde, barış harekâtından sonraki gelişmeler incelenmiştir. Bunalım sürecinin bir uzantısı kapsamında Türk Deniz Kuvvetleri ve sivil denizcilikte yaşanan değişim ve dönüşümler ele alınmıştır.

Sonuç itibarıyla, bunalım sürecinin milli birlik ve motivasyonu üst düzeye çıkardığı bulunmuştur. Sürecin etkisiyle ilk defa harp gemisi ihraç edebilecek noktaya gelinmiştir. Bunalım sürecinde hem sivil hem askerî gemi inşa politikasının dinamizme kavuştuğu görülmüştür. Sivil denizciliğin genel anlamda dönüm noktasının 1980 sonrasındaki geçiş dönemi olabileceği değerlendirilmiştir. Süreçten alınan dersler ışığında sivil-asker iş birliğinin arttığı bulunmuştur. Bu sayede günümüz yurt içi özel tersanelerinin millî deniz harp gücüne katkıda bulunduğu neticesine varılmıştır.

Cumhuriyet donanmasının aslî unsurları arasında olmayan gemi ve araçlara tezde yer verilmemiştir. Yer verilmeyen unsurlar şunlardır: Yatlar, okul gemileri, eğitim botları, onarım / yatak gemileri, ağ gemileri, istihbarat ve araştırma gemileri, deniz temizleme araçları, kablo botları, denizaltı batarya imla gemisi, araba vapurları. Ayrıca deniz havacılığına dair (deniz karakol uçakları, eğitim uçakları, helikopterleri gibi) unsurlar ise tez ile doğrudan ilgili olmadığından göz ardı edilmiştir.

Türk sivil denizciliği kapsamında, sivil denizcilik eğitimi değerlendirme dışı tutulmuştur. Bunun sebebi sivil denizcilikteki gelişmelerin eğitime olan etkisinin 1963-1979 aralığını fazlasıyla aşacak olmasıdır.

Türkiye'nin gerek sivil gerek askerî denizcilik kapsamındaki değişimler zaman içerisinde gelişimsel olarak incelenerek *tekil araştırma modeli* uygulanmıştır. Sivil-askerî denizcilik etkileşimi için ise *ilişkisel araştırma modeli* kullanılmıştır.

Araştırmada yararlanılan bilgiler kaynakçada gösterilen eserlerden elde edilmiştir. Gerekli istatistikî bilgiler TÜİK, DPT, SIPRI ve ABD'nin ilgili kurumlarının resmî internet sayfalarındaki arşivlerinden temin edilmiştir. Dönemin haberleri için Milliyet gazetesi internet arşivinden istifade edilmiştir. Bu kapsamda, *belgesel tarama tekniği*nden faydalanılmıştır.

Basılı kaynaklar için Harp Akademileri Komutanlığı ve İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı başta olmak üzere muhtelif kütüphanelerden yararlanılmıştır. Bilimsel tez ve makaleler için ise internet üzerindeki akademik veri tabanlarından faydalanılmıştır. Kamu kurumlarının ve özel kurumların internet sayfaları kullanılmıştır. Bütün bu bilgiler *gözlem tekniği* ile toplanmıştır.

Ayrıca, *uzman görüşüne başvurma* yönteminden istifade edilmiştir.

Donanmaya ait gemiler için referans eser olarak “Cem Gürdeniz ve Erdoğan Yüceliş, **Cumhuriyet Donanması 1923-2000**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir Hidrografi ve Oşinografi Daire Başkanlığı Basımı, İstanbul, 2000” eseri kabul edilmiştir*. Bu eserden elde edilen veriler, çeşitli sayfalardan elde edildiği için sayfa numarası verilememiştir. Donanma envanteri, Microsoft Office Excel tablosuna el yordamıyla aktarılmış, düzenlenme yapılmıştır.

Toparlanan veriler, sayısal ortama aktarılırken hesaplama hataları kontrol edilmiştir. Bilgiler sayısal ortamda ilişkilendirilmiş ve gerekli grafikler böylece elde edilmiştir.

Araştırmacının üç temel amacı vardır: Birincisi; milli güvenlik, strateji, harp sanayi, sivil-asker iş birliği kapsamında Kıbrıs bunalımı tecrübesinden neler öğrenilebileceği sorusuna cevap vermektir. İkincisi; Türk dış politikası, Türkiye büyük stratejisi ve millî harp sanayine ilişkin konuları kavrayabilmektir. Üçüncüsü ise uzlaşmazlık durumları ve yoğun baskı altında nasıl daha sağlam karar verilebilir sorusuna cevap bulabilmektir.

Tezin çıktıları, Savunma Sanayi Müsteşarlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Dışişleri Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı gibi kamu kurumlarına katkıda bulunabilir.

* Gemilerin hizmetten çıkış tarihleri bilgisi için ise “H. Nejat Akgüner ve Y. Necdet Çelik, **Donanma Komutanlığı Tarihçesi**, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 2002,” eserine yardımcı kaynak olarak başvurulmuştur.

BİRİNCİ BÖLÜM KIBRIS BUNALIMI SÜRECİ

1.1. 1964 ÖNCESİ

Osmanlı Devleti, Kıbrıs'ı 1570'de fethetmiştir¹. Adadaki Osmanlı hakimiyeti 308 sene sürmüştür. Hükümlanlık hakkı Osmanlı Devleti'nde kalmak şartıyla, ada 1878'de İngiltere'ye devredilmiştir. İngiltere 1914'te tek taraflı olarak adayı ilhak ettiğini ilan etmiştir. Türkiye, 1923'te Lozan Antlaşmasıyla Kıbrıs üzerindeki İngiliz egemenliğini kabul etmiştir².

1931'den itibaren Kıbrıslı Rumlar, Yunanistan ile birleşme taleplerini yoğunlaştırmışlardır. Rumlar İkinci Dünya Harbi'nden sonra Kıbrıs'ın Yunanistan'a bağlanmasını ifade eden "ENOSİS" kapsamındaki faaliyetlere hız vermiştir³.

Yunanistan, Ada'daki Rumların kendi geleceğini belirleme hakkı olduğunu ileri sürmüştür. Bu kapsamda 1952-54 arasında İngiltere'ye adanın statüsünün değişmesi için başvurmuştur. Enosis fikrine İngiltere, kesinlikle karşı çıkmıştır. Bunun üzerine Yunanistan 1954'de Kıbrıs sorununu BM'e götürmeye karar vermiştir⁴. Bunun arkasından Ada'da şiddet eylemleri başlamıştır. 1954-1958 seneleri arasında Yunanistan'ın BM'e yapmış olduğu çeşitli başvurular olumsuz sonuçlanmıştır.

1956'da İngiltere, sadece Ada'daki Rumların değil, aynı ölçüde Kıbrıslı Türklerin de kendi geleceğini belirleme hakkı olduğunu açıklamıştır. Bu meyanda taksim talebinin makul bir seçenek olduğunu beyan etmiştir⁵.

Türkiye ve Yunanistan arasında müzakereler başlamıştır. 11 Şubat 1959'da Türkiye ile Yunanistan Zürih'te anlaşmaya varmış, Londra'da İngiltere'nin ve Kıbrıs'taki iki toplumun liderlerinin onayını almışlardır. Bu şekilde ortaya çıkan Zürih ve Londra Antlaşmaları bağımsızlık, iki toplumun ortaklığı, toplumsal alanda çözümün Türkiye, Yunanistan ve İngiltere tarafından garanti edilmesi ilkelerine dayandırılmıştır. Bu çerçevede, federasyon öngören bir anayasanın temelini oluşturan ve aynı zamanda İngiltere'ye iki egemen üs bırakan Kuruluş Antlaşması,

¹ Halil İnalcık, *Devlet-i 'Aliyye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar-I Klasik Dönem (1302-1606): Siyasal, Kurumsal ve Ekonomik Gelişim*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2009, s.168

² Sabahattin İsmail, *Kıbrıs Barış Harekatı Belgeseli: 1974 Öncesi, 1974 Sonrası, Kıbrıs Türk Halkının Dünü ve Bugünü*, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1989, s.14

³ Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1990)*, Cilt 1: 1914-1980, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1991, s. 529

⁴ A.g.e, s. 530

⁵ A.g.e, s. 531-532

Garanti Antlaşması ve İttifak Antlaşması meydana gelmiştir. Böylece 16 Ağustos 1960'ta Kıbrıs Cumhuriyeti resmen kurulmuş olsa da ancak Aralık 1963'e kadar sürebilecektir⁶.

Rum tarafı, 1960 Cumhuriyeti'nin kurulduğu şekilden hoşnut kalmamıştır. Dönemin Cumhurbaşkanı Makarios, Zürih-Londra Antlaşmalarının Kıbrıs Türklerine adil olanın ötesinde haklar verdiğini ve 1960 Anayasası'nın işlemez olduğunu iddia etmiştir. Söz konusu teklifler, Türklerin haklarını ortadan kalkmasına sebep olacağı gerekçesiyle Kıbrıs Türk Tarafı ve Türkiye tarafından reddedilmiştir. Bunun üzerine 21 Aralık 1963'te Kıbrıs Rum tarafı, Ada'daki Türklere karşı kapsamlı bir şiddet planı devreye sokmuştur⁷. Kıbrıslı Türklere karşı ağır baskı uygulanmıştır. Bu durum, Türkiye Cumhuriyeti tarafından 1960 Anayasası'nın ihlal edildiği ve Kuruluş Anlaşması'nın geçerliliğini yitirdiği şeklinde değerlendirmiştir.

Kıbrıs'ın bunalımları aslında 1960 Anayasasının Türklere tanıdığı hakları Rumların kabul edememiş olmasından kaynaklandığı ileri sürülebilir. Bunun bir neticesi olarak kamuoyunda Kanlı Noel olarak bilinen⁸ olaylar yaşanmıştır. 27 Aralık 1963'de üç garantör ülkenin askerlerinden oluşan bir "Barış Koruma Kuvveti" oluşturulmuştur⁹.

1.2. 1964-1974 DÖNEMİ

BM Güvenlik Konseyi'nin, 4 Mart 1964'de aldığı kararla adaya uluslararası barış gücü konuşlandırılmıştır. Bu arada, Yunanistan Kıbrıs'a gizlice askerî kuvvet yığmaya başlamıştır. Böylece, Kıbrıs Cumhuriyeti bir ortaklık devleti olmaktan çıkmış, fiilen Rum kontrolü altına girmiştir. Bu gelişmeler, Türkiye'nin Kıbrıs'a müdahale kararını kesinleştirmiştir. Kıbrıs'a Türk askerinin çıkartma yapması için 7 haziran tarihi planlanmıştır. Ancak 5 Haziranda "Johnson Mektubu" olayı patlak vermiştir. Bu mektup adeta tehditler içermiştir¹⁰. Bu durumun Türk dış politikası açısından en önemli etkisi ABD ile ilişkilerin soğuması şeklinde olmuştur.

1967, Yunanistan'da iç karışıklıkların olduğu bir tarihtir. 28 Mayıs 1967'de yapılması beklenen genel seçimler yapılamadan darbe olmuştur. Yunanistan'da yönetimi ele geçiren Cunta, Enosis'i bir devlet politikası olarak ele aldığını ve bunu barışçı yollar ile gerçekleştireceğini beyan etmiştir. Bunun üzerine Türk tarafı ile

⁶ Fahir Armaoğlu, *a.g.e.*, s. 533-534.

⁷ *A.g.e.*, s. 785-786.

⁸ "Kıbrıs Türk'ü kanlı Noel'i andı", *Milliyet*, 22 Aralık 1985, s.5.

⁹ Fahir Armaoğlu, *A.g.e.*, s. 786-788

¹⁰ *A.g.e.*, s. 788-789

görüşmeler yapmayı istemiştir. 9 Eylül Keşan ve 10 Eylül Dedeoğlu görüşmelerinde olumlu sonuçlanmamıştır¹¹. Askeri yönetim bu görüşmelerden netice alamamıştır.

Böyle bir atmosferde, Rum Milli Muhafız Kuvvetleri olarak adlandırılan bir örgüt Kıbrıs'taki Türk köylerinden Boğaziçi ve Geçitkale köylerine karşı taarruz etmiştir. Böylece, Türkiye anlaşmalardan doğan müdahale hakkını kullanmak üzere durum değerlendirmesi yapmıştır. 16 Kasım 1967 tarihinde TBMM, 435 üyenin 432 oyu ile Kıbrıs'a müdahale yetkisini hükümete vermiştir¹². Yunan tarafı geri adım atmak zorunda kalmıştır. 1967 Kıbrıs bunalımında¹³ Türkiye savaşımaksızın karşı taraftan ödünler alabilmiştir¹⁴. Çünkü artık çıkarma gemileri dâhil yeterli teçhizatının bulunması Türkiye'nin elini güçlendirmiştir.

1.3. 1974 -1979 DÖNEMİ

Haziran 1968'de başlayan ve Kıbrıs'a yeni bir düzen getirmeye çalışan toplumlar arası görüşmeler sonuç vermemiştir. Zaman içinde Yunan hükümeti ile Rum lider Makarios arasında sorunlar artmıştır. Yunan Hükümeti, seçilmiş bir lider olan Makarios'u enosis önünde bir engel olarak görmeye başlamıştır. Nihayet 15 Temmuz 1974'de Yunan Cuntasının desteğiyle EOKA lideri Nikos Sampson Kıbrıs'ı Yunanistan'a bağlamak gayesiyle Makarios'a karşı bir darbe gerçekleştirmiştir¹⁵.

Türkiye bu darbeyi Kıbrıs'ın egemenliğine ve toprak bütünlüğüne kasteden bir hareket şeklinde yorumlamıştır. Bu sebeple, 1960 Garanti Antlaşması çerçevesinde öncelikle İngiltere'ye müşterek müdahale teklifinde bulunmuştur. İngiltere, bu olayın BM ve NATO'da ele alınması gerektiğini değerlendirdiği için Türkiye'nin teklifine olumsuz cevap vermiştir¹⁶. Bu nedenle Ada'daki Türklerin güvenliğini dikkate alarak 20 Temmuz 1974'de Barış Harekâtını başlatmıştır.

Kıbrıs Barış Harekâtı'nın deniz desteği şöyle özetlenebilir:

¹¹ Fahir Armaoğlu, *a.g.e*, s. 794-796

¹² *A.g.e*, s. 798-799

¹³ **1967 Kıbrıs Bunalımı:** 15 Kasım 1967 günü bazı şiddet yanlısı Rumlar adı geçen köylere girerek katliama başlamışlardır. Rumların bu işgali ve Kıbrıs Türklerine uyguladıkları zulüm karşısında Türk Hükümeti sert bir tepki göstermiştir. 17 Kasım'da TBMM, hükümete Kıbrıs'a müdahale için yetki vermiştir. Binaenaleyh Türk ordusu Adana-Mersin muhitine yığınak yapmış, çıkarma gemilerini yüklemiştir. Kara-Deniz-Hava kuvvetleri bütün tedbirleri almıştır. Türkiye'nin bu kararlılığı karşısında BM ve ABD'nin devreye girmesiyle Yunanistan Türkiye'nin arzularını yerine getirmek zorunda kalmıştır. Cumhuriyet Evcil, *Yavru Vatan Kıbrıs'ta Zaferin Hikâyesi*, Genelkurmay Basım Evi, Ankara, 1999, s.3

¹⁴ Deniz kuvvetlerinden istifade ile politik hedeflere yönelik faaliyetlerin sonucu Kıbrıs bunalımında gözlemlenebilir. Deniz kuvveti gerginlik bölgelerinde devlet gücünün varlığını süratli ve daimi olarak iddia ve ispat edecek yegâne kuvvettir. Nitekim 1964 ve 1967 yıllarında Türk donanmasının Akdeniz'e inmesi Kıbrıs'ta bir enosis oldubittisini önlemiştir. Harp Akademileri Komutanlığı Deniz Harp Akademisi, **1977-1978 Türk Denizcilik Gücü Simpozyumu**, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1978, TEBLİĞ-5, s. 7-8

¹⁵ Fahir Armaoğlu, *a.g.e*, s. 801-802

¹⁶ *A.g.e*, s. 803

Birinci Bariş Harekatı (1. Gün): Çıkarma harekatı, 20 Temmuz 1974 günü saat 04.40'ta başlatılmıştır. Önce 3, sonra 2 muhribin Girne sahilleri açıklarında görülmesi ve saat 04.50'de Girne üzerinde beliren iki jetin Rum birlikleri karargahına ateş açmasıyla devam etmiştir. Bu ateşe muhripler de iştirak etmiştir. Girne limanında bulunan iki Rum hücumbotu bir taraftan limanı terk ederken diğer taraftan ateş açmışsa da bu hücumbotlar Türk jetleri tarafından kısa sürede etkisiz hale getirilmiştir. Bu esnada Rum birlikleri bulundukları bölgelerden Türk jet ve muhriplerine ateş açmıştır. 19 Temmuz saat 11:00'de Mersin'den hareket etmiş olan çıkarma birlikleri Girne'nin 10 km batısındaki Pladini bölgesine varmıştır. Önce mayın arama timleri sahili taramasının ardından saat 08:50'de ilk araç karaya çıkarılmıştır. Bu çıkarma dalga dalga devam etmiştir. Çıkarmalar planlandığı zamanda yapılamamıştır. Bazı gemilerin kapaklarının açılmasından sorunlar yaşanmıştır¹⁷. Pladini plajı dar olduğu için birlikler sahilde zaman zaman sıkışma durumunda kalmıştır.

Birinci Bariş Harekatı (2. Gün): Sabah saatlerinde düşmanın topçu ve havan atışları plaj bölgesinde yoğunlaşmıştır. Piyade desteğinden yoksun olan Rum tanklarının taarruzu, Türk birliklerinin GTT, Kobra, Lav ve roketatar ateşleri sayesinde durdurulabilmiştir¹⁸.

Birinci Bariş Harekatı (3. ve 4. Gün): 22 temmuz saat 10:30'da 4üncü Mknz. A., Tüm. Tnk. Tb.u ve 39 uncu P. Tüm Kh.ı Rumların yoğun top ve havan atışları altında karaya çıkmaları sırasında hayli zayıat vermiştir. Bu birliklerin verdiği hızla başlayan taarruzlarıyla Girne bölgesi ele geçirilebilmiştir. Ne var ki geride pek çok kontrolsüz bölge bırakılmıştır. Sonra 6 ıncı Kor. Kh. ile birleşme sağlanmıştır¹⁹.

Bu başarılı hareketin olumsuz tarafı TCG KOCATEPE'nin Türk uçakları tarafından batırılmasıdır²⁰. Bu olay şöyle cereyan etmiştir:

21 Temmuz'da Yunan gemilerinin karşı müdahale amacıyla Kıbrıs'a doğru yola çıktığı istihbaratı alınmıştır. Ancak havadan yapılan keşif uçuşları bu haberi doğrulayamamıştır. Bu sebeple Mersin'de bulunan TCG KOCATEPE, TCG ADATEPE, TCG M.F. ÇAKMAK gemileri yunan konvoyunu aramak için Kıbrıs açıklarına gönderilmiştir. Bu arada radar Kıbrıs'a doğru yol olan 6 nakliye gemisi ve

¹⁷ K.K. Eğitim ve Doktrin Komutanlığı Alınan Dersler Merkezi (KALDEM), **Geçmişten Geleceğe Kıbrıs: Askeri Anılar ve Siyasi Gelişmeler, Anılar ve Sınır Olayları**, Zırhlı Birlikler Okulu ve Eğitim Tümen K.lığı Basımı, Ankara, 2000, s. 11

¹⁸ **A.g.e.**, s.13

¹⁹ **A.g.e.**, s.13

²⁰ **A.g.e.**, s.15

2 Yunan Komando Taburu'nun varlığı tespit edilmiştir. BU desteğin Kıbrıs'a ulaşmasından kaygı duyan TSK, konvoyu durdurmak için 22 Temmuz'da Türk harp uçakları havalanmıştır. Ne var ki Yunan gemilerinin bulunması gerek yerde olmadığı fark edilmiştir. İlgili bölgede Yunan gemisi bulunmadığı gibi TCG KOCATEPE de bulunmaması gereken yerde olduğu için bir karmaşa meydana gelmiştir²¹. Müşterek parolanın anlaşılması, koordinasyon sorunu ve tecrübesizlik sebebiyle TCG KOCATEPE muhribi batırılmıştır. 3 subay, 16 astsubay, 33 er olmak üzere 52 şehit verilmiştir²².

Özet itibariyle, çıkarmanın başarılmasında çok önemli görevler üstlenen Deniz Kuvvetleri, çıkarma araçlarının dışında TCG ADATEPE, TCG M.F. ÇAKMAK, TCG TINAZTEPE ve TCG KOCATEPE muhripleri ile harekâta iştirak etmiş ve ateş desteği sağlamıştır.

Bu harekâta karşı ABD'nin tepkisi sert olmuştur. ABD Türkiye'ye 1975-1978 seneleri arasında silah ambargosu uygulamıştır*.

Tablo-1 Kıbrıs Bunalımı Siyasî Sürecindeki Önemli Olaylar²³

20 Temmuz 1923	Lozan Antlaşması
15 Ocak 1950	Kıbrıslı Rumlar Enosis 'i %96 oranında desteklemiştir.
11 Şubat 1958	Zürih Antlaşması
19 Şubat 1959	Londra Antlaşması
16 Ağustos 1960	Kıbrıs Cumhuriyeti resmen kurulmuştur.
21 Aralık 1963	Kanlı Noel
05 Haziran 1964	Johnson Mektubu
15 Kasım 1967	Kıbrıs'ta Türk köylerine taarruz edilmiştir.
15 Temmuz 1974	Kıbrıs'ta cunta tarafından darbe yapılmıştır.
20 Temmuz 1974	Kıbrıs Barış Harekâtı
05 Şubat 1975	ABD ambargosu kesinleşmiştir.
26 Eylül 1978	Ambargo kaldırılmıştır.

²¹ Murat Koraltürk, **101 Gemi**, İDO yayınları, İstanbul, 2008, s.242

²² Eğitim ve Doktrin Komutanlığı Alınan Dersler Merkezi, **a.g.e.**,15

* Türkiye-ABD güvenlik ilişkileri kapsamındaki bilgiler geniş olarak dördüncü bölümünde sunulmuştur. Ayrıca bkz Fahir Armaoğlu, **a.g.e.**, s.809-817

²³ Bu tablo, birinci bölüm dikkate alınarak tarafımdan oluşturulmuştur.

İKİNCİ BÖLÜM TÜRK DENİZCİLİĞİ (1923-1963)

2.1. TÜRK DENİZ KUVVETLERİ

2.1.1. Deniz Kuvvetleri'ndeki Dönüşümler

2.1.1.1. Cumhuriyet'in Kuruluş Devri

Donanma ilk fiilî top atışını cumhuriyetin ilanından ancak 8 ay sonra tek gemi ile icra edebilmiştir. Cumhuriyetin kuruluş senelerinde Deniz Kuvvetleri subay sayısı ve yetişmiş denizci personel gücünün az olduğu anlaşılmaktadır²⁴. Netice itibarıyla cumhuriyetin kuruluş devrinde Deniz Kuvvetleri'nin son derece zayıf olduğu görülebilir. Bu sebeple Deniz Kuvvetleri'nin teçhiz edilmesi ve kurumsal bir sisteme sahip olması arzu edilmiştir.

Gazi Mustafa Kemal'in şu sözleri dönemin devlet politikasını ortaya koymaktadır: *"Hudutlarının mühim ve büyük aksamı deniz olan Türk Devleti'nin Donanması da mühim ve büyük olmak gerektir. O zaman Türkiye Cumhuriyeti daha müsterih ve emin olacaktır. Mükemmel ve kaadir bir Türk Donanmasına malik olmak gayedir."*²⁵ Özellikle kuruluş devrindeki hamleleri bu kapsamda değerlendirmek gerekir.

Tablo-2 Cumhuriyet Tarihinin İlk Yeni Gemileri²⁶

Gemi Sınıfı	Gemi İsmi	Sipariş Tarihi	Tedarikçi
Destroyer	ADATEPE	1929	İTALYA
	KOCATEPE		
	TINAZTEPE		
	ZAFER		
Hücumbot	DOĞAN		
	MARTI		
	DENİZKUŞU		
Denizaltı	DUMLUPINAR		
	SAKARYA		
Denizaltı	1. İNÖNÜ	1925	HOLLANDA
	2. İNÖNÜ		

Ayrıca tedarikçi ülkeler incelendiğinde, bunların teçhizat temini açısından yeni tercihler olduğu görülebilir*. Bu tercihler, dönemin doktrinine işaret ediyor olabilir.

²⁴ Cem Gürdeniz ve Erdoğan Yüceliş, **Cumhuriyet Donanması 1923-2000**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir Hidrografi ve Oşinografi Daire Başkanlığı Basımı, İstanbul, 2000, s.4

²⁵ **A.g.e.**, s.6

²⁶ H. Nejat Akgüner ve Y. Necdet Çelik, **a.g.e.**, s. III-2-13

İtalyan ve Hollanda menşeli bu gemilerin donanmaya iştirak etmesi ve Yavuz'un tamiratının tamamlanması mühimdir. Şu halde donanmanın eğitim donanması mertebesinde, harp donanması mertebesine çıktığı düşünülebilir. İtalya'ya kısa süreli olarak personel gönderilmiştir²⁷ ancak bunun kurumsallığa katkısı şüphelidir.

Teçhizatın temin edilmesinden daha önemlisi kurumsal bir sistemin kurulmasıdır. Bir sistem oluşturmak için ancak rüştünü ispatlamış bir yabancı devletten destek alınabilir. Çünkü o dönemde eğitim, sevk ve idareye dair fikirler o kadar dağınıktır ki bu hususlarda bir fikir birliği hâsıl etmek ancak yabancı devletlerden bir uzman heyeti getirmekle mümkün görülmüştür²⁸. Donanmanın İstiklal Harbi'nde hizmet veren ve fakat çağdışı kalmış yüzer unsurlara son vererek çağdaş sayılabilecek dalar ve yüzer unsurlara kavuşması teşkilat yapısını etkilemiştir. Teşkilat yapısının değişimine dair dört önemli tarih vardır: **1935, 1944, 1953, 1961**²⁹. Bu tarihler donanmanın gelişimi sebebiyle, idari kadroda bazı yenilikler ve ihtiyaçlar doğurması üzerine yeniden yapılanma tarihleridir.

Deniz kuvvetleri deyince akla ilk gelen devlet İngiltere, yakın zamanda muhasım devlet olduğu için elenmiş olabilir. Seçilen devlet Almanya olacaktır.

2.1.1.2. İkinci Dünya Harbi Öncesi: Alman Etkisi

Osmanlı Devleti'nin son döneminden itibaren zaten Alman nüfuzunun hâkim olduğu bilinmektedir. 1926'da getirtilen Alman müşavere heyetinin etkisi ile donanma daha ziyade Alman doktrini (talimname, sevk ve idare, lojistik ve eğitim sistemi)³⁰ çerçevesinde kendi sistemini kurma gayreti içine girmiştir. Ancak başlayan II. Dünya Harbi nedeniyle bu gayret sonuca ulaşamamıştır. Alman nüfuzu kapsamlı olarak kendini göstermiştir. Yeni Donanma Komutanlığı binası bile bir Alman firması tarafından 1929-1930'da inşa edilmiştir. Karargâh olarak kullanılan bina, Deniz Kuvvetleri teşkilatındaki gelişim ve değişimlere şahitlik etmiştir. Teşkilat yapısındaki ilk ciddi değişiklik 1935'de gerçekleştirilmiştir³¹. Doktrindeki Alman etkisi, Türk Deniz

* İngiltere'nin tedarikçiler arasında olmaması dikkat çekicidir. I. Dünya Harbi'nden evvel İngiltere'ye ismarlanıp teslim alınamayan ve Lozan Antlaşması'nda vaktiyle ödenmiş bedelleri Osmanlı Harp borçlarına sayılan 3 adet dretnotun cumhuriyetin karar vericilerinin zihinlerinde iz bıraktığı görülebilir. Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1967. s.23. Ayrıca cumhuriyetin ilk yıllarında deniz harp teçhizatının tedarik edilmesinde çeşitlendirmeden istifade edildiği dikkat çekmektedir (Tablo-2).

²⁷ *A.g.e.*, s.59.

²⁸ *A.g.e.*, s.26.

²⁹ H. Nejat Akgüner ve Y. Necdet Çelik, *a.g.e.*, s. III-3-1 - III-3-3.

³⁰ Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 27-37.

³¹ Ayrıntı için bkz: H. Nejat Akgüner ve Y. Necdet Çelik, *a.g.e.*, III. Bölüm.

Kuvvetlerinin teçhizat açısından Alman menşeli harp gemilerine yönelmesine kapı aralamış olabilir (Tablo-3).

Tablo-3 1926'dan Sonra Satın Alınan Alman Menşeli Harp Gemileri³²

Gemi Sınıfı	Gemi İsmi	Sipariş Tarihi	Tedarikçi
Denizaltı	GÜR	1935	İSPANYA ³³
	ATILAY	1936	ALMANYA
	SALDIRAY		
	BATIRAY		
	YILDIRAY		

2.1.1.3. İkinci Dünya Harbi ve sonrası: İngiliz Etkisi

II. Dünya Harbi sırasında yayılmacı Nazi Almanyası'ndan çekinildiği düşünülebilir. Kurumsal sistem arayışında ibre bu sefer İngiltere'ye dönmüştür. 1941'den itibaren ağırlıklı olarak İngiltere'den gemiler alınmıştır (Tablo-4). Teçhizattaki değişiklik eğitim teşkilatına da yansımıştır*. Böylece harp sonrasında, teşkilat – teçhizat – doktrini dönüştüren yeni bir döneme girilmiştir.

1944'de Donanma Karargâhında ikinci bir dönüşüm dikkat çekmektedir. Yeni teşkilat yapısının 1935 teşkilat şemasından farkı yedinci şubedir. Bu şubede modern donanmanın ihtiyaçlarına yönelik bölümler kurulmuştur³⁴.

Netice itibariyle donanmada görülen süratli değişim, Donanma Komutanlığı karargâh yapısında yeniliklere sebep olmuştur. İş yoğunluğu, modernizasyon devam ettikçe personelin nicelik itibariyle yetersiz kaldığı tespit edilmiştir. Donanmaya dâhil olan yeni gemiler, yeni bir idarî işlergeyi zorunlu kılmıştır. Böylece, kadro / teşkilat yapısının güncellenmesi icap etmiştir³⁵.

Başka bir husus da Tablo-4'de görülen gemi tiplerinin nasıl bir doktrine işaret ettiğidir. Donanmaya katılan bu gemilerin ağırlıklı olarak mayın dökücü gemi, mayın toplama botu ve liman savunma botu olduğu görülebilir. Dolayısıyla bu durum aslında savunma ağırlıklı bir doktrine işaret etmektedir.

³² H. Nejat Akgüner ve Y. Necdet Çelik, *a.g.e.*, s. III-2-13.

³³ İspanya, iç karışıklıklar sebebiyle bir Alman firmasına verdiği siparişi ödeyememiştir. Bu sebeple Alman firması bu denizaltıyı satışa çıkarmıştır. Türkiye'den gönderilen bir heyet bu gemiyi satın almıştır. Netice itibariyle bu gemi de Alman menşeli bir gemidir.

* Doktrin konusundaki değişiklik, "Deniz Harp Akademisi" başlığı altında incelenmiştir.

³⁴ BAŞÇARKÇILIK namı ile ihdas edilen şubede: makine, elektronik, telsiz istasyonu, işaret istasyonu, muhafız tk., orkestra, genel evrak, Pınar (su gemisi), Doğanarslan (Römorkör), binek motoru bölümleridir. H. Nejat Akgüner ve Y. Necdet Çelik, *a.g.e.*, s. III-3-3.

³⁵ *A.g.e.*, s. III-3-2. ve Afif Büyüktuğrul. *a.g.e.*, s. 93.

Tablo-4 Donanmaya Katılan Gemiler (1941-1946)³⁶

SINIFI – GEMİ TİPİ	GEMİ İSMİ	İNŞA YERİ	DONANMAYA KATILIŞ TARİHİ	TONAJI (Ton)	SÜRATİ (Mil)	İNŞA TARİHİ
SİVRİHİSAR Sınıfı Mayın Dökücü Gemi	TCG SİVRİHİSAR (II)	İNGİLTERE	1941	375	15	1940
	TCG TURGUTREİS (II)					
"MTB" Mayın Toplama Botu	TCG MTB-1 (II)		1943	65	9,5	1941
	TCG MTB-2 (II)					
	TCG MTB-3 (II)					
	TCG MTB-4 (II)					
	TCG MTB-5 (II)					
	TCG MTB-6 (II)					
	TCG MTB-7 (II)					
	TCG MTB-8 (II)					
	TCG MTB-9 (II)					
"BEKİRDERE" Sınıfı Cephane Gemisi	TCG BEKİRDERE	Gölcük T.	1944	545	11	1941
GAYRET (ONSLOW) Sınıfı Muhrip	TCG GAYRET (I)	İNGİLTERE	1946	1540	34	1940
"A" ALANYA Sınıfı Arama-Tarama Gemisi	TCG ALANYA (I)	AVUSTURALYA	1946	1025	10	1941
	TCG AMASRA (I)					
İNGİLİZ Menşeli (HARBOUR) Liman Savunma (LS) Botu	TCG LS-1	İNGİLTERE	1946	46	12	1943
	TCG LS-2					
	TCG LS-3					
	TCG LS-4					
	TCG LS-5					
	TCG LS-6					
	TCG LS-7					
	TCG LS-8					

³⁶ Cem Gürdeniz ve Erdoğan Yüceli, **a.g.e.**,’den yararlanılarak hazırlanmıştır.

2.1.1.4. Truman Doktrini: Amerikan Etkisi

1944 değişikliğinden sonra bir geçiş döneminden bahsetmek mümkündür. Truman Doktrini'nin uygulanmaya başlaması ile artık ABD'nin DzKK üzerindeki etkisi artmıştır. 1947'den itibaren donanma envanterine (her ne kadar İngiltere üzerinden satın alınsa da) Amerikan menşei gemiler katılmıştır (Tablo-5). Hal böyle iken Türkiye NATO'ya girmeden evvel Amerikan etkisi zaten DzKK üzerinde hissedilmeye başlamıştır.

Tablo-5 1947'den Sonra Donanmaya Katılan ABD Menşei Gemiler³⁷

SINIFI – GEMİ TİPİ	GEMİ İSMİ	DONANMAYA KATILIŞ TARİHİ	TONAJI (Ton)	SÜRATİ (Mil)	İNŞA TARİHİ		
"E" sınıfı arama-tarama gemisi	TCG EDİNCİK (I)	1947	1250	18	1942		
	TCG ERDEMLİ (I)				1943		
	TCG EREĞLİ				1942		
	TCG EDREMİT (I)				1942		
"Ç" sınıfı arama-tarama gemisi	TCG ÇEŞME (I)	1947			1250	18	1943
	TCG ÇARŞAMBA						1943
	TCG ÇARDAK						1942
	TCG ÇANDIRALI	1948					1943
"K" sınıfı arama-tarama gemisi	TCG KOZLU	1948	350	15	1943		
	TCG KUŞADASI				1943		
	TCG KARAMÜRSEL				1943		
	TCG KAŞ				1941		
	TCG KİLİMLİ				1943		
	TCG KEREMPE				1942		
	TCG KEMER				1942		
	TCG KİRTE				1943		
ABD menşei avcı botu (AB)	TCG AB-1	1948	115	21	1940		
	TCG AB-2						
	TCG AB-3						
	TCG AB-4						
	TCG AB-5						
	TCG AB-6						
	TCG AB-7						
	TCG AB-8						

Donanma gemilerinin çoğalması ve harp gemilerindeki teknik aksamın gelişmesi donanma eğitiminin toplu halde yapılmasını icap ettirmiştir. Artık donanma eğitimi evveldeki gibi tek gemi ve filo eğitimi şeklinde icra edilemez olmuştur. Yeni

³⁷ Cem Gürdeniz ve Erdoğan Yüceliş, *a.g.e.*'den yararlanılarak hazırlanmıştır.

konsepte göre, filoların birbiriyle çalışmasını icap ettiren, avcı botlarıyla eşyumlu hareketi zorunlu kılan bir hal almıştır. Dahası, donanmanın diğer silahlı kuvvetlerle müşterek çalışmasını şart koşan bir döneme girilmiştir. Bu sebeple Donanma Komutanlığı Kurmay Başkanlığı emrinde *Harekât* ve *İkmal* olmak üzere³⁸ 2 yeni şube teşkil edilmesi zorunlu hissedilmiştir.

2.1.1.5. NATO'ya Giriş: Kurumsal Sistem

1950'den sonra Türk Deniz Kuvvetleri için dünya denizci devletleri seviyesine ulaşmak için ümit doğmuştur. 1944 senesi karargâh yapısının yetersiz kalması nedeniyle **1953**'de kapsamlı bir ıslah ve genişletilme gerçekleştirilmiştir. Teşkilatın önceki yapısındaki yer alan Şubeler, yetki ve personel zaviyesinden takviye edilmiştir. Donanmayı oluşturan kara teşkil ve yüzer birliklerin ihtiyaçları güzergâhında yeni komuta kademeleri oluşturulmuştur. Bağlı birlikler ile daha yakın irtibat ve faaliyetlere zemin hazırlayan bir kadro – teşkilat yapısı hedeflenmiştir. Bu manada, Gölçük Donanma Tersaneleri'nde de genişleme ve geliştirmeler meydana gelmiştir³⁹.



Şekil-1 Türk Deniz Kuvvetlerinde Sistem Arayışı⁴⁰

Donanma Komutanlığı Karargâhı'nın gördüğü en ciddi ve geniş çaplı değişim işte bu 1953 değişimi olsa gerektir. Çünkü 1953 senesinden sonra beliren ihtiyaçlar artık köklü değişimler olmayacaktır. Donanmanın modernizasyonuna yönelik ufak değişiklikler olacaktır⁴¹. Türk Deniz Kuvvetlerinde kurumsal sistem arayışı, NATO'ya girmekle sona ermiştir (Şekil-1).

³⁸ Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.* s. 98-99.

³⁹ H. Nejat Akgüner ve Y. Necdet Çelik, *a.g.e.* s. III-3-3 - III-3-5.

⁴⁰ *A.g.e. III. Bölüm* dikkate alınarak oluşturulmuştur.

⁴¹ *A.g.e.*, s. III-3-5.



Şekil-2 Türk Deniz Kuvvetlerinde Kapsamlı Dönüşüm⁴²

NATO'ya üye olunmasıyla en kapsamlı dönüşümün gerçekleştiği görülebilir. Amerikan yardım kurulu kuvvet gruplarının desteğinde kuvvet komutanlıkları seviyesinde yepyeni plan ve talimatlar hazırlanmıştır. Böylece “*Alman donanması kökenli eğitim, ikmal sistemleri ve teşkilat düzenlemesi terk edilerek günün ihtiyaçlarına daha iyi cevap verebilen Amerikan donanması ile NATO organizasyonu ve metotları benimsendiği*”⁴³ öne sürülmüştür.

Deniz Kuvvetleri'ndeki tüm eğitim sistemini değiştiren eğitim esaslarına ilişkin ‘*Eğitim Talimnamesi*’ 1 Eylül 1952'den itibaren yürürlüğe girmiştir. Talimname kapsamında; *Amerikan Harekât ve Kıyı Tesisleri Eğitim Grup Başkanlığı* ile eşgüdümlü olarak müfredat ve faaliyetlere ait esaslar belirlenmiştir⁴⁴. Donanma eğitim sisteminin aksaksız yürütülebilmesi için gemilerde muvazzaf personelin terfi ve tayin esasları da yeniden tanzim edilmiştir⁴⁵. Böylece Alman ve İngiliz doktrininin sonra Amerikan menşeli doktrine geçiş perçinlenmek istenmiş olabilir.

Bu standartlaşma baş döndürücü şekilde devam ettirilmiştir. Gemilerin senede kaç saat eğitim seyri yapacakları tespit edilmiştir. Gemi tipine göre eğitim seyirlerinin saatte kaç mil sürat ile yapılacağı ortaya koyulmuştur. Bu şekilde gemi eğitimlerinde senelik seyir standardı esası getirilmiştir⁴⁶. Bugün dahi var olan İntibak eğitimi, tazeleme eğitimi gibi eğitim çeşitleri NATO'nun Deniz Kuvvetleri teşkilatı üzerindeki tesirine örnek verilebilir.

⁴² H. Nejat Akgüner ve Y. Necdet Çelik, *a.g.e., III. Bölümü* ile 3T makalesi (Cevat Şayin, *a.g.m*) birlikte değerlendirilerek tarafımdan oluşturulmuştur.

⁴³ İskender Tunaboğlu, *Deniz Kuvvetlerinde Sistem Değişikliği, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir, 2008, s. 70. (Yayımlanmamış Doktora Tezi)*

⁴⁴ *A.g.t.*, s. 70.

⁴⁵ *A.g.t.*, s. 71.

⁴⁶ *A.g.t.*, s. 107.

NATO'ya giriş sonrasında radar ve sonar gibi teçhizatın gündeme oturması donanmanın teşkilat yapısını etkilemiştir. Mesela gemi harp harekât merkezi sistemi oluşturulmuştur. Düşmanın elektronik sistemle tespit edilmesi ve düşmana karşı silah kullanılması hususları elektronik ilkelere bağlanmıştır⁴⁷. Bu değişimin sonucu olarak da gemi sevk ve idaresi sadece gemi komutanının kişisel değerlendirme ve öznal kararlarına bırakılmaktan çıkmıştır. Bu da doktrinin dönüşmesi manasına gelebilir. Yepyeni konseptte göre gemi idaresi artık gemi komutanının başkanlığında oluşturulan harp harekât merkezinin müşterek bir idaresi* şekline dönüştürülmüştür.

Peki, NATO'nun (ABD'nin) teşkilata henüz dâhil olan üyesi hakkındaki tespit ve görüşü nedir? Çünkü bu tespit ve görüşe göre ihtiyaçlar belirlenecek olmalıdır. Amerika Avrupa Komutanlığı'nın 31 Aralık 1953'te hazırladığı çok gizli dereceli raporunda Türk Silahlı Kuvvetleri; *"... eğitim standardı düşük, harp sahasında kendisini etkili bir şekilde organize edip edemeyeceği şüpheli, iyi muhaberenin yapılamadığı, yeterli yedek parça ve teknik elemanın olmadığı bir kuvvet"* olarak belirtilmektedir⁴⁸. Bu rapor doğru ise yeniden biçimlendirme ve yapılandırmanın zahmetli, sancılı şekilde tamamlanabileceği düşünülebilir.

Amerikalı uzmanlar tarafından verilen eğitimler, ABD'de verilen kurslar⁴⁹ Deniz Kuvvetleri personelinin NATO'ya uyumlu hale gelmesinde biçimlendirici bir rol oynamış olabilir. Türkiye'nin NATO'ya üye olması ile birlikte iştirak ettiği tatbikatlar vesilesiyle NATO yönerge ve eğitimlerine alışma, bunları benimseme dönemini tamamladığı⁵⁰ ileri sürülmüştür. Adeta yeniden biçimlendirilen (formatlanan) Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na, 1954'ten itibaren NATO'nun Kuzeydoğu Akdeniz Komutanlığı (COMEDNOREAST) ile Kuzeydoğu Akdeniz Denizaltı Komutanlığı vazifeleri deruhte ettirilebilmiştir.

NATO, her üyesini bir ana plan çerçevesinde değerlendirmektedir. Bu kapsamda teşkilata henüz üye olan Türk Deniz Kuvvetleri hakkında 3 soruya cevap arandığı tahmin edilebilir: (1) Türk donanmasının mevcut vaziyeti nedir? (2) Türk donanmasının rolü ne olmalıdır? (3) Bu role göre Türk donanmasının kaç adet ve ne cins gemiye sahip olması gereklidir?

⁴⁷ İskender Tunaboğlu, *a.g.t.*, s. 71.

* Teknolojinin daha geri olduğu zamanlarda gemi harekât ve muharebesi gemi komutanlarının tek başlarına verdikleri kararlara dayanmaktaydı.

⁴⁸ *A.g.t.*, s. 73.

⁴⁹ *A.g.t.*, s. 72.

⁵⁰ *A.g.t.*, s. 72.

Avrupa Komutanlığı'nın 31 Aralık 1953 tarihli bir raporunda donanmanın vaziyeti şöyle tespit edilmiştir: “*Türk Donanması denizaltı kuvveti hariç, savunma donanmasıdır. Donanma amfibi çıkarmaya karşı savunma harekâtını sağlayabilecek, Çanakkale Boğazı'nı daimi olarak kontrol altında tutabilecek, Türk karasularında mayın tarama ve mayın döküş harekâtları ile sınırlı refakat görevlerini yapabilecek imkân ve kabiliyettedir. Mevcut birkaç modern denizaltısı ile Karadeniz'de taarruzî denizaltı harekâtı yapması mümkündür.*”⁵¹

12 Eylül 1958'de Amerikan Askeri Yardım Kurulu'nca Türk Deniz Kuvvetleri hakkında verilen araştırma raporunda “*Deniz kuvvetlerinin küçük bir çapta kalmasının yeterli olduğu*”⁵² bildirilmiştir. Bu Türk Deniz Kuvvetlerine biçilen rolü işaret etmektedir. Anlaşılan o ki Türk Deniz Kuvvetleri NATO'da taarruzî bir role sahip değildir. NATO'nun bakış açısına göre: Sovyetlerin herhangi bir taarruzuna karşı zaten Türkiye'yi koruyacak bir NATO vardır. Türk Deniz Kuvvetlerinin yapması gereken şey savunmada kalıp NATO'ya zaman kazandırmasıdır. Barış zamanında ise gözetleme yapmasıdır.

Peki, Türkiye'nin bu yeni rol ve bakışa karşı tutumu ne olmuştur? Görünen o ki Türkiye devasa bir teşkilat olan NATO'nun son derece değerli katkılarını kabul etmiştir. Ancak teslimiyetçi bir tutum sergilememiştir. Köklü bir devlet geleneğine sahip olan Türkiye, bir yandan deniz kuvvetlerini azamî surette geliştirirken diğer yandan NATO içindeki dengeleri sarsmadan millî menfaatlerinin gereğini getirmeye çalışmıştır. Millî menfaatlerinin gereği olarak neler yapmıştır?

Bu kapsamda Deniz Kuvvetleri Komutanlığı 1960'tan sonra donanmayı ‘*Marmara Denizi Donanması*’ halinden çıkarıp ‘*Açık Deniz Donanması*’ haline getirme gayreti içine girmiştir. Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de üsler kurmuştur⁵³.

Açık deniz donanmasının lojistik ihtiyaçlarının karşılanması maksadıyla Deniz Kuvvetleri'nin **teşkilat yapısını** değiştirmiştir. **1961** senesindeki bu değişiklik ile teşkilat bugünkü halini almıştır. Boğazlar ve Marmara Kolordu Komutanlığı ‘*Kuzey Deniz Saha Komutanlığı*’ olarak ve İzmir Deniz Komutanlığı ise ‘*Güney Deniz Saha Komutanlığı*’ olarak yeniden düzenlenmiştir⁵⁴.

⁵¹ İskender Tunaboğlu. *a.g.t.*, s. 52.

⁵² *A.g.t.*, s. 98.

⁵³ *A.g.t.*, s. 77.

⁵⁴ Cem Gürdeniz ve Erdoğan Yüceliş, *a.g.e.*, s.7.

Dikkat edilirse henüz Küba bunalımı* veya Johnson mektubu gündemde yok iken bir takım tedbirlerin alınması, her ne kadar NATO ve ABD'nin amaçları ile belli bir uyum gözetilse de Türkiye'nin kendi menfaatleri doğrultusunda da politika belirlediğinin göstergesidir.

2.1.2. Deniz Kuvvetleri Eğitimi

Deniz Kuvvetleri eğitimi, önceki bölümle yakından ilişkilidir. Donanmadaki değişim – dönüşüm evrelerini Deniz Kuvvetleri eğitiminde test etmek gerekebilir. Deniz Harp Akademisi ve Deniz Harp Okulu'ndaki dönüşümler doktrindeki değişikliğe denk gelebilir. Ayrıca astsubay yetiştirilmesi hususunu ve daha sonra önemli yer tutabilecek eğitim merkezlerinin temelini bu kısımda incelemek faydalı olabilir.

2.1.2.1. Deniz Harp Akademisi

Deniz Harp Akademisi 1863'te Sultan Abdülaziz'in emri ile kurulmuştur. 1911-1923 esnasında Harp Akademileri'ndeki eğitime ara verilmiştir. Deniz Harp Akademisi, 1930'da İstanbul'daki Yıldız Sarayı'nda eğitime tekrar başlamıştır⁵⁵.

1930 senesinde Deniz Harp Akademisi adı altında işleyen kurum muhtelif evrelerden geçmiştir. İyi bir tahlil için Kıbrıs bunalımı öncesini anlamak gerekebilir.

1930-1939 seneleri arasında akademide emekli Alman subayları ders vermiştir⁵⁶. Strateji, tabiye, kurmaylık vazifesi, yabancı harp tarihi konularında Alman doktrininin ön plana çıktığı değerlendirilebilir**. II. Dünya Harbinin çıkması üzerine Alman öğretmenler Almanya'ya dönmüştür. Buna binaen, öğretim elemanı olarak Deniz Harp Akademisi'nden mezun olan Türk kurmay subaylar atanmıştır⁵⁷. II. Dünya Harbi'nin çıkması üzerine, 1941'de Deniz Harp Akademisi eğitime Ankara'da devam etmiştir. Harbin bitmesini müteakip 1946 senesinde Ankara'dan yine İstanbul'a taşınmıştır⁵⁸. Bu mekân değişiklikleri yayılmacı Nazi Almanyası'na karşı duyulan endişeyi ortaya koymaktadır. Dolayısıyla akademi eğitiminde de Alman

* 1962 Küba bunalımı da, ABD'nin gerekirse Türkiye'yi feda edebileceği gibi bir endişe uyandırmıştır.

⁵⁵ Harp Akademileri Komutanlığı, **Deniz Harp Akademisi Tarihçesi 1864-1998**, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1998, s. I-1 - I-18.

⁵⁶ **A.g.e.**, s. VI-E-1. Ayrıca şu bilgi de önemlidir: "I. Dünya Harbi öncesinde olduğu gibi Cumhuriyet döneminde de donanma personelinin eğitilmesi amacıyla emekli Alman subaylardan oluşan bir heyet getirilmiştir. I. Dünya Harbi'nden alınan dersler sonucunda Alman subaylara komuta yetkisi verilmemiştir. Heyetin asli vazifesi Donanma Komutan Vekili'ne danışmanlık ve donanmanın eğitim seviyesinin artırılması olarak belirlenmiştir." İskender Tunaboğlu **a.g.t.** s.14.

** "İngiltere, emekli Alman subayların danışman olarak getirilmesinin Versay Antlaşması'na aykırı olduğu iddiası ile Türk Hükümeti'ne bir nota göndermiştir." İskender Tunaboğlu. **a.g.t.** s.15.

⁵⁷ **A.g.e.**, s. II-16.

⁵⁸ **A.g.e.**, s. I-1 - I-18.

etkisinin bir şekilde azalması / kaldırılması beklenebilir. II. Dünya Harbi esnasındaki ve sonrasındaki tercihleri bu şekilde okumak faydalı olabilir.

1939-1942 döneminde II. Dünya Harbi'ne Türkiye'nin girmesi ihtimaline binaen akademi programında bazı değişiklikler yapılmıştır. Harbe girildiği takdirde muhtemel kurmayların boşluğunu doldurabilmek gayesiyle *kısa devre eğitimi* uygulanmıştır. Bu eğitime göre bazı genel kültür dersleri, konferanslar ve geziler programdan kaldırılmıştır. Bunların yerine tabiye (taktik) ve kurmay vazifeleri derslerine ağırlık verilmiştir. Fakat eğitim süresi (3 sene) muhafaza edilmiştir⁵⁹.

Demek ki nicelik kaygısıyla gündeme gelen bir değişim esnasında bile nitelikten ödün vermemek arzu edilmiştir. Bu kısımdan çıkarılacak başka bir sonuç, Deniz Kuvvetlerinin harbe karşı fevkalade hassas olduğu, personel niteliği ve niceliği açısından muhtemel risklere karşı derhal önlem alma yoluna gittiğidir.

II. Dünya Harbiyle beraber doktrin açısından yeni bir evreden bahsetmek mümkündür: İngiliz etkisi. Sürmekte olan harpten dersler almak maksadıyla Deniz Harp Akademisi'ne 1941-1942'den itibaren İngiliz Deniz Kuvvetleri'nden subaylar konferanslar vermek üzere getirilmiştir⁶⁰. Bu İngiliz öğretmenler 1956'ya kadar vazife almıştır⁶¹. Bu sebeple Alman doktrininin ardından İngiliz doktrininin ön plana çıktığı değerlendirilebilir. Şu halde Deniz Kuvvetleri subayları arasında "**Alman Doktrini**" ile "**İngiliz Doktrini**"nden kaynaklanan bakış farklılığından bahsetmek mümkün olabilir*.

1942-1948 yılları arasında da bazı değişiklikler söz konusudur. Kısa devreli eğitim sisteminin verimli olmadığı görülmüştür. Ayrıca Türkiye'nin harbe girme ihtimali de azalmıştır. Bu nedenlerden ötürü eski sisteme dönmüştür. 1948'e kadar olan bu dönemde Türk öğretmenlere ilaveten İngiliz Deniz Kuvvetleri'nden subay öğretmenler (Tabiye, kurmaylık vazifesi, Deniz Harp silah ve araçları konularında) ders vermiştir. Akademinin 3 senesinin 1. senesi daha ziyade akademiye hazırlık sınıfı olarak değerlendirilmiştir⁶².

1948-1954 süresi zarfında esaslı değişiklikler dikkat çekmektedir. II. Dünya Harbi'nden alınan dersler gereğince müfredata bazı konuların eklenmesi, bazılarının

⁵⁹ *Deniz Harp Akademisi Tarihçesi 1864 -1998*, s. II-16.

⁶⁰ *A.g.e.*, s. II-16.

⁶¹ *A.g.e.*, s. VI-E-1.

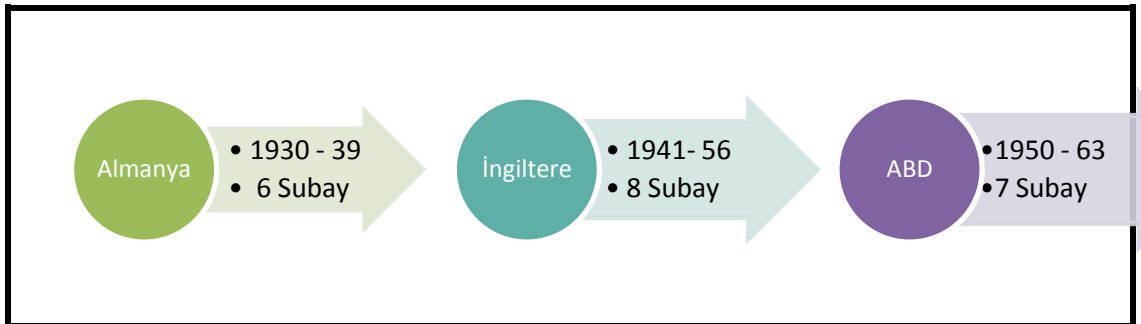
* Zaten Cumhuriyet'in ilk yıllarında getirilen Alman danışman heyeti incelemeler yapmıştır. *Bahriye subayları arasında 'İngiliz Ekolü' ile 'Alman Ekolü'nden kaynaklanan görüş ayrılığının devam ettiğini, deniz subaylarının ne eğitim, ne strateji, ne de taktik konularda fikir birliğine sahip olmadıklarını belirtmiştir.* İskender Tunaboğlu. *a.g.t.*, s.15.

⁶² *A.g.e.*, s. II-16 -II-18.

tamamen devre dışı bırakılması yahut içeriğinin değiştirilmesinin lüzumu anlaşılmıştır. Subayların genç yaşta akademiye girmeleri ve fasılasız olarak kıtadan ayrı kalmaları sakıncalı görülmüştür. Bu sebeple akademi tahsili 2 seneye düşürülmüştür. 1. sınıfı bitirenlerin kurmay yardımcısı olarak mezun olup kıtaya gönderilmesi ve birkaç yıl sonra akademiye 2. sınıftan devam etmesi münasip görülmüştür. Öğrenciler harekât ve ikmal kurmayı olarak ikiye ayrılmıştır. Ayrı dersliklerde ilk sene ayrı müfredat uygulanmıştır. İkinci sene bütün öğrenciler birleştirilerek müşterek ders verilmiştir⁶³. 1954 senesinden sonra akademik eğitim-öğretime ara verilmeden 2 sene devam edilmesi uygun görülmüştür. 1. sınıfı çok iyi ve iyi derece ile bitirenlerin ikinci sınıfa devam etmeleri emredilmiştir. Akademiye Kıdemli Yüzbaşı ve Binbaşı rütbelerinde girilmesi ve tekâmül kurslarının çok iyi derece ile bitirilmesi şart koşulmuştur⁶⁴.

Son derece önemli bir husus, ilgili dönemde Türk Silahlı Kuvvetleri'ne önemli miktarda ABD menşeli teçhizatın girmesidir. Teçhizattaki bu değişiklik, doktrin ve teşkilatta etkisini göstermiştir. Mesela eğitimde, kurmay hizmetlerinde ve teşkilat yapısında değişiklikler olmuştur. Akademiye ABD'li uzmanlar getirilmesi doktrini ilgilendiren bir değişikliktir. 1950'den 1963'e kadar yarbay rütbeli ABD'li subaylar akademide tabiye ve çeşitli konularda konferans ve deniz havacılığı dersleri vermiş, bir yarbay da *müşavirlik* yapmıştır⁶⁵. Müşavirlik yapan bu ABD'li yarbay, 1962-63 dönemi itibariyle akademide vazife alan son yabancı subay olmuştur.

Özet olarak akademide sırasıyla Alman, İngiliz ve Amerikan eğitim-öğretim yöntemlerinin uygulamaya girdiği görülebilir (Şekil-3). Şu halde bunalım süreci öncesi doktrin itibariyle geçişlerin, dönüşümlerin yaşandığı ileri sürülebilir. Bu geçiş ve dönüşümlerin doktrin açısından sancılı olduğu düşünülebilir.



Şekil-3 DHA'da Vazife Alan Yabancı Öğretmenler (1930-63)⁶⁶

⁶³ Deniz Harp Akademisi Tarihçesi 1864-1998, s. II-18 - II-19.

⁶⁴ A.g.e., s. II-22.

⁶⁵ A.g.e., s. VI-E-1 "Deniz Harp Akademisinde Görev Yapan Yabancı Öğretmenler" başlıklı eki

⁶⁶ A.g.e., s. VI-E-1'den yararlanarak tarafımdan hazırlanmıştır.

Nitekim Donanmanın harbe hazırlık ve teknik konulardaki gelişimi oldukça yavaş olduğu beyan edilmiştir. ABD yetkilileri tarafından bu yavaşlığın temel nedeni olarak Türk subay, astsubayının yeni sisteme geçişe olan isteksizlikleri⁶⁷ gösterilmiştir. Hal böyle iken NATO'ya giriş ile birlikte doktrin zaviyesinden sancılı bir yeniden biçimlendirmenin başladığı değerlendirilebilir.

Yeniden biçimlendirilmenin olumsuz yanları yanında olumlu yanları da olabilir. Çünkü NATO standart kazandıran dev bir teşkilattır. NATO öncesi, Türk Deniz Kuvvetleri subaylarının ne eğitim, ne strateji, ne de taktik konularda fikir birliğine sahip olmamaları gibi bir risk söz konusu olabilir. Elbette askerî uygulama ve istişarelerde subayların müşterek bir idrak zeminine ihtiyaç vardır. NATO, bu müşterek zemini sağlamış bulunabilir.

2.1.2.2. Deniz Harp Okulu

Deniz Harp Okulu'nun köklü bir geçmişi vardır*. Deniz Harp Okulu'nun değişim ve dönüşümlerin izlenmesi önem arz eder.

Osmanlı Devleti'nde İngiltere Deniz Harp Okulu örnek alınarak hazırlanan eğitim öğretim sistemi, 1909 senesinden itibaren uygulamaya girmiştir⁶⁸. O halde, 1909'dan itibaren DHO'na girmiş öğrencilerin İngiliz deniz harp bakışına uygun biçimde eğitildiği düşünülebilir. Bir ileri tespit olarak, Cumhuriyetin kuruluş devrinde vazife alan subayların çoğunun İngiliz doktrininden etkilenmiş olduğu ileri sürülebilir. İngiltere'nin Alman danışma heyetinin gelmesine ve emekli Alman subaylarının akademide ders vermesine ilişkin itirazını bu açıdan incelemek gerekebilir. Tabir yerindeyse, deniz kuvvetleri üzerinde İngiliz-Alman mücadelesinin temeli buraya dayanmaktadır.

Gazi Mustafa Kemal'in Deniz Kuvvetleri konusundaki şu görüşü Cumhuriyet'in Deniz Kuvvetleri eğitim politikası olarak görülebilir: *"...sefain-i harbiye tedarikinden evvel onları muvaffakiyetle sevk ve idareye muktedir kumandanlara, zabıtlere, mütehassıslara malikiyettir."*⁶⁹ Öyleyse, Cumhuriyet döneminde Deniz Kuvvetleri

⁶⁷ İskender Tunaboğlu, *a.g.t.*, s. 78-79.

* Deniz Harp Okulu'nun temeli sayılabilecek "Tersane Hendesehanesi" 1773 senesinde III. Mustafa devrinde kurulmuştur. Kasımpaşa'daki bir kalyonda eğitim veren bu hendesehane, düzlem geometri ve seyir defterlerinin gösterildiği bir nevi kurs niteliğindedir. Karadaki ilk deniz okulu "Hendesehane" veya "Hendesehane-i Bahri" adıyla 1776 senesinde açılmıştır. 1784'te Mühendishane-i Bahri-i Hümayun adıyla genişletilmiş yeni binasında faaliyete başlamıştır. Okulun seyr-i sefain kısmı, II. Mahmut döneminde Heybeliada'ya taşınmıştır. 1850'de Heybeliada'ya tamamı nakil olmuştur. Tanzimat'la birlikte "Mekteb-i Bahriye" ismiyle anılmaya başlamıştır. Deniz Harp Okulu Komutanlığı Resmî İnternet Sayfası, "Tarihçe", http://www.dho.edu.tr/index_tr.htm (Erişim tarihi: 18.10.2012).

⁶⁸ DHO Resmî İnternet Sayfası, "Tarihçe"

⁶⁹ Cem Gürdeniz ve Erdoğan Yüceliş, *a.g.e.*, s.6.

eğitimi, güçlü bir donanmaya malik olmak gayesinden önce ve bu gayeye ulaşmak için ele alınmış olmalıdır.

Cumhuriyet'in ilanı ile okulun adı "Bahriye Mektebi" olarak değiştirilmiştir. 3 Mart 1924'de Tevhid-i Tedrisat Kanunu'nun kabulünün akabinde eğitimde değişimler yaşanmıştır. Bahriye Mektebi 1928 yılında bu çerçevede Deniz Lisesi ve Deniz Harp Okulu olmak üzere iki kısma ayrılmıştır⁷⁰. Deniz Lisesi'nde askeri liselerin müfredatı uygulamaya konulmuştur. 2 sene sonra tekrar birleştirilerek "Deniz Harp Okulu ve Lisesi" olmuştur. II. Dünya Harbi esnasında Nazi Almanyası'nın Balkan işgali sebebiyle okul 1941'de Mersin'e nakil olmuştur. 1946 senesinde tekrar Heybeliada'ya intikal etmiştir⁷¹.

1952 yılında Türkiye'nin NATO'ya üye olması ülke güvenliğinin temininde merkezi bir role sahip olmuştur⁷². 1953'de Deniz Harp Okulu'nun sisteminde dönüm noktalarından biri gerçekleşmiştir. Sınıf okulları kaldırılmış, "hat" ("*line*") sistemine geçilmiştir. Eğitim süresi 4 tam seneye çıkarılmıştır. ABD Deniz Akademisinin programı **neredeyse aynen kabul edilmiştir**⁷³. Görüldüğü gibi devasa bir teşkilat olan NATO'nun kendisinden çapça küçük olan Türk Deniz Kuvvetlerinin eğitim anlayışına, gidişatına doğrudan etkisi olmuştur.

Harp Okulu'ndaki bu sistem değişikliğinin temel sebebi olarak, "NATO antlaşması kapsamında denizde sevk ve idare ile karadaki idarî vazifelerden mes'ul olan güverte sınıfı subayların gerekli bilgi ve tecrübelerinin yetersiz olduğu"⁷⁴ ileri sürülmüştür. Hâlbuki subayların esasında yetersiz değil ama sadece farklı olması bile sistemin değiştirilmesi için yegâne sebep olabilir. Teşkilat – teçhizat – doktrin bakışıyla, bu durumu teşkilattaki dönüşümün eğitim sistemindeki tezahürü şeklinde yorumlamak mümkündür.

2.1.2.3. Deniz Astsubay Okulu

Deniz Kuvvetleri'nde ast komuta kademelerinde subaya yardımcı olarak önemli görevler ifa eden astsubay sınıfının 1890'a kadar inen köklü bir tarihi vardır. Günümüzdeki Deniz Astsubay Okulları'nın temelini Deniz Sınıf Okulları oluşturur.

⁷⁰ Deniz Harp Okulu Komutanlığı, *Deniz Harp Okulu Kataloğu 1978-1979*, Deniz Harp Okulu Basımevi, İstanbul, 1978, s. 3.

⁷¹ DHO Resmî İnternet Sayfası, "Tarihçe"

⁷² T.C Dışişleri Bakanlığı Resmî İnternet Sayfası, "Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü - NATO", <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-nato-iliskileri.tr.mfa> (Erişim tarihi: 18.10.2012).

⁷³ *Deniz Harp Okulu Kataloğu 1978-1979, a.g.e.*, s. 4.

⁷⁴ İskender Tunaboylu. *a.g.t.*, s. 82.

1944 senesinde kurulan Deniz Telsiz, Elektrik Fen Tatbikat Okulu, 1946 senesine kadar da Deniz Fen Okulu unvanı ile Heybeliada'da kurulan müessese teşkil etmiştir. 1946'da Deniz Eğitim Komutanlığı teşekkül edince Deniz Fen Okulu lağv edilmiştir. Sınıf Okulları mahiyetindeki kurs müdürlükleri bu komutanlığa bağlanmıştır. 1951 Yılında Güverte Sınıf Okulu, Deniz Levazım Okulu ve Makine, Elektrik, Elektronik Sınıf Okulu Komutanlığı Heybeliada'da faaliyete geçmiştir. 1951-1952 yılları arasında Heybeliada'da faaliyet gösteren Güverte Sınıf Okulları Komutanlığı, bina ve tesisleşme sürecinin tamamlanmasıyla birlikte 1952 yılında Yassıada'ya taşınmıştır⁷⁵. Amerikalı Albay T.G. Warfield, 1952'de yaptığı araştırmada, *"Yassıada'daki okulun Amerikan donanma okulları standardına ulaşma gayretinin bir göstergesi"* olduğunu belirtmiştir. *"Türk donanmasındaki mevcut tüm top tiplerinden bir adedinin eğitim amaçlı olarak çalışır durumda bulunduğu okulda, her türlü hava savunma ve topçuluk eğitimi ile birlikte savaş harekât merkezi, muharebe, elektronik ve denizaltı savunma harbi simulatör eğitimleri de yapıldığını"*⁷⁶ ifade etmiştir.

Diğer taraftan 12 Eylül 1958'de Amerikan Askeri Yardım Kurulu'nca Genelkurmay Başkanlığı'nda, Türk Deniz Kuvvetleri hakkında verilen araştırma raporunda personel eksikliğine dikkat çekilmiştir. Bu raporda özellikle teknik dallardaki astsubay eksikliğine işaret edilmiştir⁷⁷. NATO'ya üyelik sonrasında ABD askeri yardımıyla alınan gemi, silah ve muhtelif araçların çeşit ve sayısının artması sebebiyle teşkilatta değişiklik icap etmiştir. Envantere katılan teçhizatın teknikleşmesi de Deniz Kuvvetleri'nin teknik seviyesi yüksek astsubay ihtiyacını artırmış olabilir. Böylece astsubay yetiştirilmesine hususiyetle önem verilmiştir.

2.1.2.4. Eğitim Merkezleri

Yıldızlar Suüstü Eğitim Merkezi* Komutanlığı'nın nüvesi sayılabilecek *"Donanma Tim Eğitimi Geliştirme Grubu"* 1 Eylül 1953 tarihinde kurulmuştur. Bu birlik, Türk ve ABD'li uzmanlardan oluşan bir heyet tarafından teşkil edilmiştir⁷⁸.

⁷⁵ Deniz Astsubay Meslek Yüksek Okulu Resmî İnternet Sayfası, "Deniz Astsubay Okullarının Tarihçesi",

⁷⁶ İskender Tunaboğlu. *a.g.t.*, s. 85.

⁷⁷ *A.g.t.*, s. 98.

* DZKK Personel Eğitim Şube Müdürü Kurmay Albay Nurettin YILDIZLAR tarafından eğitim teşkili genişletilmesinin ilk adımları 1960'da atılmıştır. Komutanlığın ihtiyaçlarını karşılayacak yeni binaya Yıldızlar'ın şahsî gayretleriyle taşınmıştır. *"Donanma Tim Eğitimi Geliştirme Grubu"* birimi (Albay'ın vefatından sonra) Yıldızlar ismiyle anılmıştır.

⁷⁸ Bora Kutluhan, "Yıldızlar Suüstü Eğitim Merkezi Komutanlığı", *Savunma ve Havacılık*, 1/2002, cilt:16, 68-72, s.70-72).

2.1.3. Milli Deniz Harp Sanayi

Millî deniz harp sanayinin tarihi asırlar evveline dayanır⁷⁹. Cumhuriyet döneminde millî harp sanayinin tesis edilmesi hedefi istikametinde adımlar atılmıştır. Bütün iktisadî ve teknik imkânsızlıklara rağmen, Cumhuriyet'in ilk senelerinde genel olarak millî harp sanayinin, özel olarak da deniz harp sanayinin temeli oluşturacak yatırımlar yapılmıştır. Yavuz zırhlısının bakımı amacıyla, 1924 senesinde Gölcük tersanesinin hayata geçirilmesi⁸⁰ Deniz Kuvvetleri kapsamındaki adımlardandır. Gölcük Tersanesi'nin ilk eseri olan TCG GÖLCÜK ile “Türkiye’de gemi yapılamaz” düşüncesi yıkılmıştır. 1941’de Taşkızak Tersanesi’nin faaliyete geçirilmesi⁸¹ devrin önemli teşebbüsleri arasında yer almıştır.

Ancak İkinci Dünya Harbi ve sonrasında İngiltere ve ABD tarafından sağlanan hibe ve yardımlardan ötürü ayağa kalkmaya çalışan harp sanayinin gelişmesi mümkün olamamıştır. Bu meyanda, 1941-1944 döneminde Ödünç Verme ve Kiralama Kanunu çerçevesinde ABD tarafından Türkiye’ye 95 milyon dolarlık harp malzemesi verilmiştir. Harp sonrası dönemde ise Truman Doktrini ve Marshall Planı kapsamında ABD tarafından sağlanan yardımlar ile dış tehditlere karşı caydırıcı güç hâsıl olsa da askerî harcamalar millî ekonomi için olumsuz etki arz etmiştir.

1952’de Türkiye’nin NATO’ya üye olması millî harp sanayi açısından bir dönüm noktasıdır. Bu süreçte, ihtiyaç fazlası harp teçhizatının müttefiklerce hibe edilmesi, harp ürünlerinin yurt içinde imalatına **engel olmuştur**. Bir olumlu teşebbüs olarak, 1954 senesinde Millî Savunma Bakanlığı bünyesinde Ar-Ge Daire Başkanlığı kurulmuştur. Türk Silahlı Kuvvetleri’nin muhtaç olduğu silah, araç ve gereçlerin geliştirilmesi gayesiyle kurulan Ar-Ge Daire Başkanlığı’ndan istenen verim elde edilememiştir⁸².

Harp tehdidinin kalkmasıyla Hollanda, Norveç gibi ülkelerin donanmaların envanterinde bulunan ihtiyaç fazlası donanma unsurlarını tedarik etmek için fırsat ortamı oluşmuştur⁸³. Gayet hesaplı ve kullanışlı taarruzî (çıkarma araçları, hücumbot vb) teçhizatı kolaylıkla temin etmenin tam zamanı olduğu söylenebilir. Hâlbuki Türkiye bu fırsata tevessül etmemiştir veya edememiştir. Türkiye’nin bu fırsattan istifade etmemesi nasıl açıklanabilir? Elbette ekonominin bir payı olabilir. Ancak bu

⁷⁹ “Kendi Gemimizi kendimiz yapıyoruz”, **DERYA**, Mayıs 1971, Ankara, sayı: 44.

⁸⁰ **Savunma Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu, a.g.r.**, s. 48.

⁸¹ **A.g.r.**, s. 48.

⁸² Savunma Sanayi Müsteşarlığı Resmî İnternet Sayfası, “Tarihçe”, <http://www.ssm.gov.tr/anasayfa/savunmaSanayimiz/Sayfalar/tarihce2.aspx> (Erişim Tarihi: 29.01.2013)

⁸³ İskender Tunaboğlu, **a.g.t.**, s. 74.

fırsatın değeriendiril(e)memesini iktisadî sebeplerle açıklamak yetersiz kalabilir. Çünkü Türk Deniz Kuvvetlerinin bir karakteristik özelliğı, her ne pahasına olursa olsun temel ihtiyaçlarını karşılamaya çalışmasıdır. Bu vaziyet olsa olsa NATO'ya (ABD'ye) duyulan güvenle açıklanabilir ki Kıbrıs bunalım süreci aşırı güvenin sakıncalarını hatırlatacaktır.

Kıbrıs Bunalım süreci öncesinde donanmanın savunma ağırlıklı olması dikkat çekmektedir. Başka bir husus, donanmanın ağırlıklı olarak yabancı kaynaklı unsurlardan oluşmasıdır. Denizciliğın askerî maksatlı değeriendirilmesi sonucunda kaynakların daha çok yabancı unsurlara aktarıldığı değeriendirilebilir. Zaten bu sebeple Türkiye'de inşa edilen askerî gemilerin sayısı sınırlı kalmıştır.

Askeri açıdan denizciliğın durumu böyledir. Acaba bunalım sürecine kadar olan süre zarfında denizciliğın sivil tarafına gereken ağırlık verilebilmiş midir?

Tablo-6 Türkiye’de İnşa Edilen Askerî Gemiler (1923-1962)⁸⁴

SINIFI - DONANMA UNSURU	GEMİ İSMİ	İNŞA TARİHİ	İNŞA YERİ	DONANMAYA KATILIŞ TARİHİ*	HİZMETTEN AYRILIŞ TARİHİ	TONAJI (Ton)*	SÜRATİ (Mil)
"GÖLCÜK" sınıfı AKARYAKIT TANKERİ	TCG GÖLCÜK (I)	1931	Gölcük Tersanesi	1938	17.09.1983	1250	11,5
"YAKIT" sınıfı AKARYAKIT GEMİSİ	TCG YAKIT	1940	Tophane Tersanesi	1940	Hizmette	140	8
"BEKİRDERE" sınıfı CEPHANE GEMİSİ	TCG BEKİRDERE	1941	Gölcük Tersanesi	1944	1992	545	11
BORA sınıfı TÜRK HÜCUMBOTU	TCG YILDIRIM (I)	1941	Taşkızak-Gölcük T.	1942	1951	65	33
	TCG ŞİMŞEK (I)	1941		1942			
	TCG BORA (I)	1941		1942			
	TCG TAYFUN (I)	1943		1944			
	TCG KASIRGA (I)	1945		1946			
"MTB" MAYIN TOPLAMA BOTU	TCG MTB-6 (III)	1950	Taşkızak Tersanesi	1951	Hizmette	65	9,5
"ÖNCÜ" sınıfı RÖMORKÖR	TCG ÖNCÜ (I)	1951	Gölcük Tersanesi	1956	1997	500	12
	TCG ÖNDER (I)	1952	Taşkızak Tersanesi	1954	1997	500	12
"MTB" MAYIN TOPLAMA BOTU	TCG MTB-10 (I)	1956	TÜRKİYE	1956	1985	65	9,5
"PINAR" sınıfı SU TANKERİ	TCG PINAR-2	1956	Gölcük Tersanesi	1959	Hizmette	845	8 ila10

⁸⁴ H. Nejat Akgüner ve Y. Necdet Çelik, **a.g.e**, Beşinci Bölüm

* Bu tabloda zikredilen gemilerden bazılarının sene ve tonaj itibarıyla ufak farkları olduğu şu kaynakta görülmüştür. "Kendi Gemimizi Kendimiz Yapıyoruz", **DERYA**, Mayıs 1971, Ankara, sayı: 44

2.2. TÜRK SİVİL DENİZCİLİĞİ

Tarihi süreç içerisinde denizler Türkler tarafından askerî maksatların yanı sıra ticarî ve korsanlık faaliyetlerinde dönemsel olarak sınırlı şekilde kullanılmış, özellikle Osmanlı Devleti'nin dünya tarihine yön verdiği dönemlerde denizciliğe dair mühim başarılar elde edilmiştir. Yine de önemli ölçüde askerî maksatlı olan bu başarılar sürekli olamamıştır⁸⁵. Cumhuriyet'in kuruluş döneminde denizciliğe dair bazı hareketlilikler söz konusu olabilir.

2.2.1. Gemi İnşa Sanayi

Gemi inşa sanayi Türkiye'deki en eski sanayi kollarından biridir. Osmanlı Devleti'nin son zamanlarında ihmale uğramıştır. Birinci Dünya Harbi'nden sonra kaybolmaya yüz tutmuştur⁸⁶.

Cumhuriyet'in kurulmasıyla sektör canlanmaya başlamıştır. Çünkü deniz ticaret filosunun geliştirip güçlendirme işi bir devlet politikası olarak ele alınmıştır.

1923-1937 seneleri arasındaki hükümet programında, yeniden yapılanma kapsamında altyapının geliştirilmesine önem verileceği beyan edilmiştir⁸⁷.

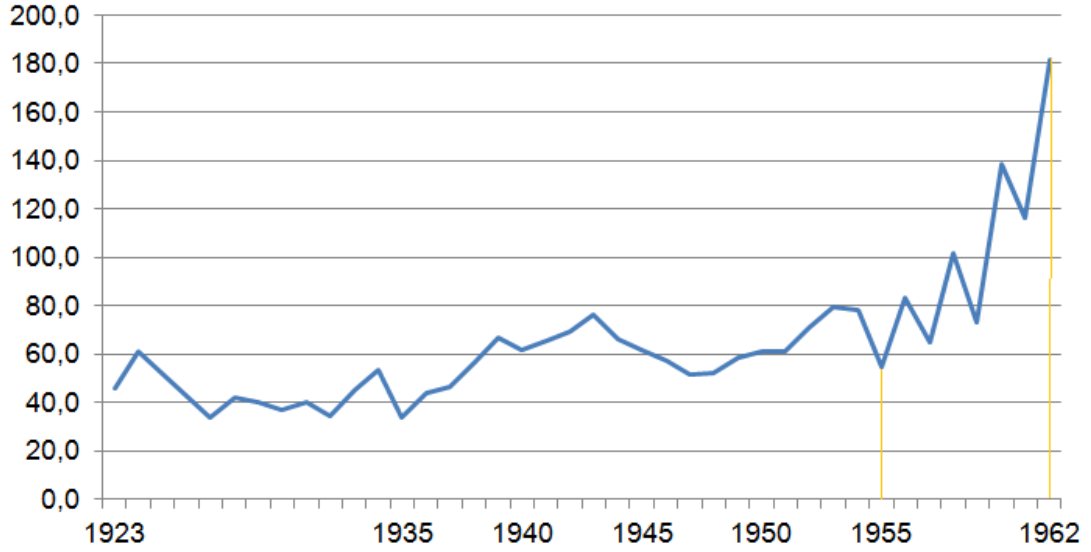
Tersaneler çağdaş tezgâh ve teçhizat ile donatılmıştır. Böylece ticaret gemilerinin tamirat ihtiyacı o devrin ölçülerine göre başarılı bir şekilde karşılanabilmiştir. 1933'de kurulan Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü döneminde tesislerin çağdaşlaştırılmasına devam edilmiştir. Kuru havuzlar tamirattan geçirilmiştir. Tersanedeki tezgâhlardan yenilenmiştir. Gemi tamiratına ilave olarak yeni gemi inşasına sürat kazandırılmıştır. 1952'de kurulan ve ileride "*Kendi gemini kendin yap*" şevkiyle ciddi kazanımlar sağlayacak olan Denizcilik Bankası T.A.O gemi inşa endüstrisi için mühim bir adımdır. Bu sayede Denizcilik Bankası T.A.O kendi kendini idame ettirecek vaziyete erişmiştir (Grafik-1). Azımsanmayacak meblağda döviz tasarrufu sağlanmıştır. Yetkin ve tecrübeli işçi sektöre kazandırılmıştır⁸⁸.

⁸⁵ Oktay Çetin, *a.g.e.*, s. 6.

⁸⁶ Kemal Kafalı, *Türkiye'de Deniz Ticaret Filosu ve Gemi İnşaat Endüstrisi*, Doğan Kardeş Matbaacılık Sanayi A.Ş. Basımevi, İstanbul, 1966, s.12.

⁸⁷ Oktay Çetin, *a.g.e.*, s.22.

⁸⁸ Bayram Camcı vd., *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I*, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, İstanbul, 1994, s. 236.



Grafik-1 Türkiye'de İnşa Edilen 18+ GRT Gemilerin Tonilato Ortalaması (1923-62)⁸⁹

Özel sektörün sahaya olan alakası o kadar eski değildir. 1923 ila 31.12.1962 arası Türkiye'de inşa edilen 18 ve yukarısı Gros Ton'luk gemi sayısı sadece 2.186'dır. Bu 2.186 adet yerli geminin toplam tonilatosu yalnız 156.485 Gros Ton'dur⁹⁰. Aşağıdaki tabloda belirtilen büyük tonajlı gemilerin hiçbirisi Türkiye'de inşa edilememiştir.

1950-1963 dönemi kamu tersanelerinin gelişim dönemidir. Özel sektör tersanelerinde ise ahşap teknelerden çelik tekne imalatına geçiş evresidir. Bunalım süreci öncesinde tersanelerin alt yapılarında ciddi bir ilerleme söz konusu değildir. Sadece bilindik tiplerde gemiler inşa edilmiş, teknik bilgi ve kabiliyetin mahdud olduğu görülmüştür⁹¹. Bunalım sürecine girmeden evvel mevcut resim şöyledir:

Tablo-7 Türkiye'deki Büyük Gemilerin Sayı ve Tonajı (1962)⁹²

TOPLAM		1.000 - 2.499		2.500 - 4.999		5.000 -9.999		10.000 +	
Sayı	GRT	Sayı	GRT	Sayı	GRT	Sayı	GRT	Sayı	GRT
140	685.431	35	60.026	46	168.411	49	341.688	8	115.306

⁸⁹ EK-Ç'den istifade ederek tarafımdan hazırlanmıştır.

⁹⁰ **Kara ve Deniz Taşıtları**, Devlet İstatistik Enstitüsü Yayını, Ankara, 1964, s. 28.

⁹¹ Rekabet Edebilirlik, **a.g.r.**, s. 6-7.

⁹² Kara ve Deniz Taşıtları, **a.g.e.**, s.28.

Tablo-8 Yerli ve Eşdeğer Yabancı Tersanelerin Mukayesesi (1960)⁹³

Tersane	Tamir ve İnşaat Yeteneği	Yeni İnşaata elverişli Yetenek	Eşdeğer Tersanenin işleyebileceği çelik (Ton)	İşlenmiş çelik miktarı (Ton)	İştişal Yüzdesi
Haliç	3000	1500	10000	2170	% 21,7
Hasköy	1000	600	1000	1036	% 103,6
Camialtı	6000	6000	6000	2000	% 33,3
İstinye	1500	800	4500	288	% 6,4
Gölcük*	7635	7635	20000	920	% 4,6
Taşkızak*	4500	3300	7800		
Özel Sektör	1300	1200	2200		
TOPLAM	24935	21035	51500		

Tezgâh, inşa yeteneği, müessese alanı ve işgücü benzer olan tersanelerin işleyebilecekleri çelik miktarları Tablo-8’de verilmiştir. Türkiye’deki tersanelerin 1960’da işledikleri çelik miktarları mukayese edildiğinde mevcut yeteneklerin çok azı kullanıldığı görülmektedir. Buna rağmen gemi ithalatına gidilmiştir⁹⁴. Bunalım sürecinin öncesinde gemi inşa sanayisinde sorunlar dikkat çekmektedir. Gemi inşa işini yönetmek üzere üst düzey bir gemi inşa kurumu bulunmamaktadır. Armatörlere, yurt içinde yapılacak gemileri satın almak gayesiyle kredi mekanizmasının yetersizliği söz konusudur. Gemi inşa işlerini kontrol edecek bir sisteminin kurulması henüz gerçekleştirilememiştir⁹⁵.

Askerî amaçlı olmayan kamu tersanelerinin gemi inşa yeteneği bunalım sürecinin hemen öncesinde senede 10.200 DWT’a erişmiştir. Taşkızak ve Gölcük Askerî Tersanelerinin **ticarî** gemi inşa yeteneği ise 23.600 DWT civarına ulaşmıştır. Özel sektörde senelik gemi üretim yeteneği 1.300 DWT olup, toplam gemi üretim yeteneği içindeki payı sadece % 5,5’tir⁹⁶.

2.2.2. Deniz Ticaret Filosu

Türk Ticaret Kanunu’na göre ticaret gemisinin tanımı şöyledir: “*Suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın “ticaret*

⁹³ Kemal Kafalı, *a.g.e.*, s.10-16.

* Yardımcı kaynak olarak kullanılan askerî tersanelerdir.

⁹⁴ **Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967)**, DPT Yayını, Ankara, 1963, s. 343-344.

⁹⁵ *A.g.r.*, s. 347.

⁹⁶ **Rekabet Edebilirlik**, *a.g.r.*, s. 6-7.

*gemisi” sayılır.*⁹⁷ Şu halde deniz ticaret filosu denildiği zaman, her türlü yük gemileri, her türlü akar yük taşıyan gemiler (tankerler), yolcu gemileri, yatlar ve bunların haricinde özel tipteki gemiler* anlaşılır. Deniz ticaret işlevini esasen yük gemileri ve tankerler deruhte etmektedir. Bununla beraber diğer gemiler de ticaret filosunun ayrılmaz parçalarıdır⁹⁸. Deniz ticareti uluslararası bir iştir. Muhtemelen farklı ülkelerde konuşlanmış farklı işletmelerin tek bir deniz taşıtı üzerinde müşterek menfaati olabilir.

Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluş yıllarında malî imkânların yetersizliğinden deniz ticaret filosu pek gelişmemiştir⁹⁹. Filo, kabotaj kanunun 1926’da kabul edilmesinden sonra büyümeye başlamıştır. Bilhassa 1950’den sonraki deniz ticaret filosu dikkate alındığında özel sektördeki gelişme kamu sektörüne nazaran daha yavaştır. Yaş ve teknik özellikler bakımından yeni ve çağdaş gemilerle desteklendiği için kamu sektörü bu dönemde üstünlük göstermektedir. Özel sektör herhangi bir kredi yardımı görmediği için kısıtlı malî imkânlarla ucuz gemiler temin etmek mecburiyetinde kalmıştır. Bu sebeple, armatörler 1950’den sonra tankerciliğe yönelmişlerdir. Bu durum aşağıdaki tablodan müşahade edilebilir:

Tablo-9 Deniz Ticaret Filosu (1935-60) (GRT)¹⁰⁰

	Yük Gemisi	Yolcu Gemisi	Tanker	TOPLAM
1935	133.760	123.043	4.374	261.177
1940	144.722	119.491	4.418	268.631
1945	185.636	128.853	4.418	318.907
1950	348.783	178.689	7.449	534.921
1955	508.255	201.880	28.187	738.322
1960	559.544	213.431	64.181	837.156

Bunalım süreci öncesinde deniz ticaret filosu incelemesinde görülen bir husus da kömürle çalışan gemilerin azalmakta olduğudur. Buna mukabil sıvı yakıla çalışan motorlu gemilerin tonaj ve adet bakımından artışı söz konusudur. Kamu sektörünün malî imkânları özel sektöre nazaran geniştir. Böylece kamu sektörü daha ziyade motorlu gemi temin edebilmiştir. Özel sektör ise motorlu gemilerde istihdam edilecek yetkin personel azlığı nedeniyle ve fiyatları yüksek olduğu için motorlu gemileri temin etmekte zorlanmıştır¹⁰¹.

⁹⁷ Resmî Gazete, Sayı 27846, 14 Şubat 2011

* Özel tip gemileri arasında balıkçı gemileri, tren ve araba feribotları, römorkör, sıvılaştırılmış gaz taşıyan gemiler, eğitim ve araştırma amaçlı gemiler vs zikredilebilir.

⁹⁸ Kemal Kafalı, *a.g.e.*, s.5.

⁹⁹ Oktay Çetin, *a.g.e.*, s.22.

¹⁰⁰ Kemal Kafalı, *a.g.e.*, s.4.

¹⁰¹ *A.g.e.*, s.4.

2.2.3. Deniz Ulaştırması

Türkiye'nin ulaştırma faaliyetlerini bunalım süreci öncesinde kamu sektörü ve özel sektör birlikte yürütmüştür. Uluslararası deniz ulaştırması, bir kamu işletmesi olan Deniz Nakliyatı Anonim Ortaklığı ile özel şirketler arasında eşit bir şekilde bölünmüştür. Türk limanları arasında yolcu nakliyatı, Devlet tekelinde bulunmaktadır. Yük nakliyatında ise özel sektör daha faal bir konumdadır¹⁰². Yarımada suretindeki ülkede denizyolu ulaştırmasının karayolu ulaştırmasının çok gerisinde kalması dikkat çekici bir husustur.

Bunalım sürecinin başlarına gelirken gemi inşa sanayi ve ticaret filosuna bağlı olan deniz ulaştırmasında ciddi bir canlanma gözlemlenmemektedir (Tablo-10).

Tablo-10 Limanların Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri (1954-60)¹⁰³

	TCDD LİMANLARI	DENİZCİLİK BANKASI TAO LİMANLARI ¹⁰⁴	BÜTÜN LİMANLAR
1954	3.791.969	3.000.000	6.791.969
1955	3.489.685	2.960.000	6.449.685
1956	3.477.689	2.810.000	6.287.689
1957	3.711.563	2.935.000	6.646.563
1958	3.596.902	2.575.000	6.171.902
1959	4.086.284	2.580.000	6.666.284
1960	3.661.796	2.520.000	6.181.796

Bandırma Limanı: Etüd ve proje çalışmaları 1952'den itibaren yapılmıştır¹⁰⁵. Limanın inşasına 1963'te başlanmıştır.

Derince limanı: Önceden Haydarpaşa Liman Müdürlüğü'nün bir iskele şefliği olarak hizmet veren liman 1961'de müstakil bir Liman İşletmesi Müdürlüğü olmuştur¹⁰⁶.

¹⁰² Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, s. 75-76.

¹⁰³ EK-Ç'de gösterilen bilgilerden istifade edilerek ortaya koyulmuştur. TCDD Genel Müdürlüğü Resmî İnternet Sayfası, "1923 - 2005 yılları arası istatistikî bilgileri (LİMAN.xls)", <http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/istatistik/19232005ist.zip> (Erişim Tarihi: 22.01.2013) Not: Dikkate alınan limanlar: Derince, Samsun Haydarpaşa, İskenderun, Mersin Limanları

¹⁰⁴ Ulaştırma (Deniz Ulaştırması) Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967) Yardımcı Çalışmalar-No:27, DPT Yayını, Ankara, 1964, s. 43, Not: Dikkate alınan limanlar İstanbul, İzmir, Trabzon Limanlarıdır.

¹⁰⁵ TCDD Genel Müdürlüğü Resmî İnternet Sayfası, "Bandırma Liman ve Kontrol Müdürlüğü", <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=271> (Erişim Tarihi: 22.01.2013)

¹⁰⁶ TCDD Genel Müdürlüğü Resmî İnternet Sayfası, "Derince Liman İşletmesi", <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=272> (Erişim Tarihi: 22.01.2013)

Haydarpaşa Limanı: Limanın tesisleri yetersiz olduğu için 1953'den itibaren çalışmalar yapılmıştır¹⁰⁷. Liman, bunalım süreci öncesinde çağdaş anlamda hizmete girmiş sayılmaz.

İskenderun Limanı: 1942'de Devlet Demiryolları İdaresi'ne devredilmiştir. 1944'de iskele büyütülmüştür. 1953-56 seneleri arasında mekanik teçhizat ve tesislerle takviye edilerek çağdaş bir liman haline getirilmiştir¹⁰⁸. Bunalım sürecinde limanın geliştirilmesine devam edilmiştir.

İzmir Limanı: 1957'de Alsancak beton iskelesi olarak TCDD'ye devredilen liman 1959'dan itibaren işletmeye açılmıştır. 1960'da Denizcilik Bankası TAO'na devredilmiştir¹⁰⁹.

Mersin Limanı: Çağdaş manada bir liman olabilmesi için 1954'de inşasına başlanmıştır. Bütün tesisleri ile ikmal edilen liman bunalım sürecinin hemen öncesinde 1962'de işletmeye açılmıştır¹¹⁰.

Samsun Limanı: 1953-1963 seneleri arasında mendirek ve rıhtım inşaları tamamlanmıştır. Sürecin başında liman, faaliyete hazır hale getirilmiştir¹¹¹.

Bunalım süreci öncesinde, sivil denizcilik adına bir takım yatırımlar söz konusu olsa bile denizcilik sektörü bir bütün olarak ele alınamamıştır.

Netice itibarıyla, Cumhuriyetin kuruluş döneminde Atatürk tarafından işaret edilen “Denizciliği, Türk'ün milli ülküsü olarak ele alma” hedefine erişilemediği görülebilir¹¹².

¹⁰⁷ TCDD Genel Müdürlüğü Resmî İnternet Sayfası, “Haydarpaşa Liman İşletmesi”, <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail?id=273> (Erişim Tarihi: 22.01.2013)

¹⁰⁸ TCDD Genel Müdürlüğü Resmî İnternet Sayfası, “İskenderun Liman İşletmesi İrtibat ve Kontrol Müdürlüğü”, <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail?id=274> (Erişim Tarihi: 22.01.2013)

¹⁰⁹ TCDD Genel Müdürlüğü Resmî İnternet Sayfası, “İzmir Liman İşletmesi”, <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail?id=275> (Erişim Tarihi: 22.01.2013)

¹¹⁰ TCDD Genel Müdürlüğü Resmî İnternet Sayfası, “Mersin Liman İşletmesi Kontrol Müdürlüğü”, <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail?id=276> (Erişim Tarihi: 22.01.2013)

¹¹¹ TCDD Genel Müdürlüğü Resmî İnternet Sayfası, “Samsun Liman İşletmesi ve Kontrol Müdürlüğü”, <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail?id=277> (Erişim Tarihi: 22.01.2013)

¹¹² Oktay Çetin, *a.g.e.*, s. 23.

2.3. SİVİL DENİZCİLİK – DENİZ KUVVETLERİ ETKİLEŞİMİ

Birinci Dünya Harbi sonunda Mondros mütarekesi imzalandığında donanma Haliç'te ve gemilerin halihazırda tutulduğu bölgelerde tutsak kalmıştır. Gemilerin kontrolü müttefik ülke temsilcilerinden oluşan uluslararası bir komisyona bağlanmıştır. Donanmanın İstanbul'da etkisiz hale getirilmiş olması, deniz kuvvetlerinin milli mücadeleye fiilen katılmasını ilk safhada imkan tanımamıştır. Ancak 1920'den itibaren milli mücadelede kazanılan başarıların artmasıyla deniz kuvvetlerine ve deniz kuvvetleri personeline duyulan ihtiyaç yakinen hissedilmiştir. Çünkü milli mücadelenin zafere ulaşması deniz yoluyla sağlanacak olan para, teçhizat ve personele bağlı olduğu görülmüştür. Batı cephesini beslemek için Karadeniz'de deniz nakliyat vazifesinin oluşturulması zaruret haline gelmiştir. Bu kapsamda sivil-asker iş birliğinin bir örneği olarak Karadeniz'de milli mücadeleyi desteklemek üzere 3 sene içinde irili ufaklı 26 tekne ile toplam 300 bin ton malzeme Sovyetlerin Karadeniz limanlarından Türk limanlarına nakledilmiştir¹¹³. Anadolu'daki kara harbi bu suretle idame ettirilebilmiş ve zaferin kazanılmasında önemli bir rol oynamıştır.

10 Temmuz 1920'de Milli Müdafaa Vekaleti'ne bağlı olarak "Umur-ı Bahriye Müdürlüğü" teşkil edilmiştir. Bu müdürlüğün vazifesi başta Karadeniz'deki nakliyat olmak üzere deniz teşkilleri sevk ve idare etmek olmuştur. 1 Mart 1921'de deniz nakliyatının ve deniz yoluyla kullanılan araçların artması sebebiyle müdürlük genişletilerek "Bahriye Dairesi Reisliği" ismini almıştır¹¹⁴.

29 Ekim 1923'de Cumhuriyet'in ilan edilmesiyle donanma TBMM emrine girerek "Cumhuriyet Donanması" ismini almıştır. 11-24 Eylül 1924 tarihleri arasında Hamidiye Kruvazörü ile çıkmış olduğu Karadeniz gezisinde Atatürk deniz meselelerini daha yakından inceleme fırsatı bulmuştur. Bu seyahat Deniz Kuvvetleri'nin daha geniş kapsamlı bir idareye ihtiyacı olduğunu göstermiştir. Böylece 30 Aralık 1924 günü TBMM'de "Bahriye Vekaleti" kanunu çıkarılmıştır. Bu kanuna göre Bahriye Vekaleti'nin Milli Müdafaa Vekaleti'nden ayrı bir teşkilat olarak vazife deruhte etmesine karar kılınmıştır. Böylece vekalet doğrudan Genelkurmay Başkanlığı'na bağlanmıştır. Ayrıca yeni kurulmuş olan Bahriye Vekaleti, Ticaret-i Bahriye Müdürlüğü'nü (Deniz İşletmelerini) de içine alarak deniz işlerini çok başlılıktan kurtarmıştır¹¹⁵.

¹¹³ *Büyük Atamız ve Türk Denizciliği*, a.g.e., s. 60.

¹¹⁴ Cem Gürdeniz ve Erdoğan Yüceliş, a.g.e., s. 6.

¹¹⁵ Oktay Çetin, a.g.e., s.141

16 Ocak 1928'de lağvedilen Bahriye Vekaleti (Deniz Bakanlığı) döneminde 3 sene gibi kısa bir zamanda Deniz Kuvvetleri'nin kalkınmasının temeli atılmıştır*. Kabotaj kanunu da bu dönemde çıkarılmıştır. Bahriye Vekaleti'nin Genelkurmay Başkanlığı'na bağlı olması durumu çalışmaların askeri yönünün ön planda tutulduğuna ve ticari denizciliğin ihmal edildiğine işaret ediyor olabilir. Maddi imkansızlıklar sebebiyle sivil denizcilik konusunda yeterli çalışma yapılamamış olabilir.

Kısa süreli de olsa çok başlılığı kaldıran Deniz Bakanlığı gibi bir kurumun tecrübeleri son derece önemli olabilir. Çünkü ulusal bir gücün her bölümü ile görevsel (fonksiyonel) ilişkisi bulunana denizcilik gücünün bu yaygınlık içinde ulusal güce etkinlikle katkıda bulunması her şeyden önce bir koordinasyon sorunudur. Bu sorun ancak denizcilik gücü kapsamına giren tüm çalışma ve uygulamaların üst düzeyde koordine edileceği bir devlet kurumu ve örgütü ile çözülebilir¹¹⁶. Şayet Deniz Bakanlığı gibi bir kurum devam ettirilebilseydi, denizcilik gücü¹¹⁷ adına daha fazla yol kat edilebilmiş olunabilirdi.

Sivil denizcilik - Deniz Kuvvetleri etkileşiminin bir örneği ve güncel ihtiyaçlardan biri de Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki hak ve çıkarlarıdır¹¹⁸.

Türkiye'nin denizlerdeki hak ve çıkarlarını yabancı devletlere karşı çağdaş ve yeterli bir deniz kuvveti ile savunma ve yasa dışı davranışlara karşı ortamın özelliklerine uygun bir koruma örgütü ile güvenlik altına alma ihtiyacı yeni değildir. Türkiye ile Yunanistan arasındaki kıta sahanlığı sorununun¹¹⁹ kronolojik olarak Kıbrıs bunalım süreciyle paralellik göstermesi ilginçtir.

* Bahriye Vekaleti'nin en önemli vazifesi maddi imkanlar doğrultusunda yeni bir donanma meydana getirmek olmuştur. Bahriye Vekaleti sınırlı bir bütçe ile önemli atılımlar gerçekleştirmiştir. İki gemi ile de olsa bir denizaltı filosunun teşkil edilmesinde rol oynamıştır. **Cumhuriyet Donanması, a.g.e., s. 6**

¹¹⁶ **1977-1978 Türk Denizcilik Gücü Simpozyumu, a.g.e., s.2.** Ayrıca günümüz için önerilen "Denizcilik Yönetimi ve Danışma Kurulu" için bkz. Oktay Çetin, **Denizci Türkiye., a.g.e. s.225-226**

¹¹⁷ **Denizcilik gücü:** Denizlerle ilişki kurup çıkar sağlama amacıyla kullanılan nitel ve nicel güçlerin toplamı ve bileşkesidir. Deniz ilişki ve çıkarları, milli gücün tüm öğelerine katkıda bulunur ve öğelerin tümünden etkilenir. **A.g.e. KISIM-I. s.2**

¹¹⁸ 1963'de Yunanistan'ın Rodos ve Karpatos adalarını çevreleyen deniz alanlarında arama ruhsatları vererek Ege'de ilk arama çalışmalarına başlaması siyasi tansiyonun artışına sebep olmuştur. Kronolojik olarak 1963, 1968, 1969, 1970, 1971, 1972, 1973, 1974 ... tarihlerinde karşılıklı hamlelerle tansiyon yükselmeye devam etmiştir. **1977-1978 Türk Denizcilik Gücü Simpozyumu, a.g.e, TEBLİĞ-4, s.11.**

¹¹⁹ Bilindiği gibi Türkiye 1958 Kıta Sahanlığı Sözleşmesine katılmamıştır. Sözleşmede adaların da tıpkı kıtalar gibi kıta sahanlığına sahip olacağını belirleyen hükmün Türkiye'nin aleyhine olması yüzünden imza konulmamıştır. Türkiye, Ege kıta sahanlığının sınırlandırılmasında coğrafya ve devletler hukukundan doğan güçlüklerini siyasi ağırlığını ortaya koyabileceği bir takım yöntemleri kullanabilmektedir. Mesela donanmanın mücavir bölgelerde sancak göstermesi, günümüzde GKRY'nin arama yetkisi verdiği petrol şirketleri üzerinde etkili olabilmektedir. Ayrıntı için bkz: Oktay ÇETİN, **"Paylaşmayan Zenginlik: Denizler" Panel Bildiri Kitabı (09 Haziran 2010),** Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2010

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM TÜRK DENİZCİLİĞİNİN GELİŞİMİ (1964-1974)

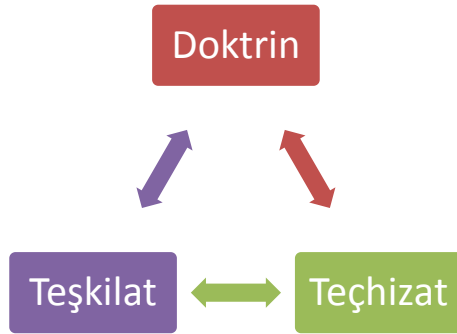
3.1. TÜRK DENİZ KUVVETLERİ

Askerî ihtiyaçların karşılanmasında bağımlı olmanın sakıncaları, ambargodan evvel 1963-64 ve 1967 yıllarındaki Kıbrıs bunalımları ile fark edilmiştir¹²⁰.

3.1.1. 1964 Bunalımının Türk Deniz Kuvvetlerine Etkisi

Aralık 1963'deki Kanlı Noel olayları sebebiyle Türkiye Kıbrıs'a müdahale hakkını kullanmak istemiştir. Buna karşılık Başkan Johnson, 1964'deki mektubu ile Türkiye'ye tepki göstermiştir¹²¹. Johnson mektubu ile bir bunalım yaşanmış, Türkiye ABD menşeli teçhizatı kullanarak çıkarma harekâtı yapamayacağını anlamıştır.

Çıkarma harekâtı, karadaki bir hedefin elde edilmesi için gemilerden veya çıkarma araçlarından yapılan karaya çıkış hareketidir¹²². Bu harekâtın yapılabilmesi için çıkarma araçları şarttır. 1964 bunalımında donanmanın elinde yeterli çıkarma aracının olmadığı bir gerçektir*. Bu açığı kapatmak için derhal harekete geçen Deniz Kuvvetleri ihtiyacını en süratli şekilde müttefiklerinden temin etmek istemiştir.



1964 bunalımıyla doktrin açısından bir dönüm noktası gerçekleşmiştir (Şekil-4). Millî imkân ve kabiliyetlerin geliştirilmesi zorunluluğu idrak edilmiştir. Doktrindeki bu değişikliğin, teçhizata etkisi; yerli çıkarma araçlarının üretilmesi şeklinde gerçekleşecektir. Bu sebeple, 1964 tarihi savunma ağırlıklı donanmadan taarruz donanmasına geçiş tarihi sayılabilir.

Şekil-4 Doktrin Değişliği (1964)¹²³

¹²⁰ Savunma Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013, DPT Yayını, Ankara, 2007, s. 48. <http://ekutup.dpt.gov.tr/imalatsa/savunma/oik699.pdf> (Erişim Tarihi: 02.04.2012)

¹²¹ "Türk-Amerikan münasebetlerinde dönüm noktası", *Milliyet*, 10 Haziran 1964, s.1

¹²² Orhan Üstün, *Amfibik Eğitim ve Harekâta Ait Özet Bilgiler*, K.K.K Askerî Basımevi, İstanbul, 1968, s.3.

* Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde Mersin sayı 1 Sn. Mustafa Özyürek'in " (...) 1964'lerde 'Kıbrıs'a çıkamıyoruz, çünkü gemimiz yok' diye yola çıkmıştık. O zaman da bir 'millet yapar' kampanyası vardı. Millet bağış yapacaktı, o paralarla çıkarma gemileri inşa edecektik ve Kıbrıs'a çıkacaktık (...)" dediği görülmektedir. *T.B.M.M Genel Kurul Tutanağı*, 22. Dönem, 1. Yasama Yılı, 60. Birleşim, 02 Nisan 2003

¹²³ Bu şekil, 1964 değişikliğini vurgulamak amacıyla tarafımdan oluşturulmuştur. Ayrıntı için bkz. Cevat Şayın, *a.g.m.*

1964 doktrin değişikliğine örnek olarak talimnameler gösterilebilir. 1952 tarihli ‘Eğitim Talimnamesi’, Deniz Kuvvetleri’nin büyüyen kuvvet yapısı nedeniyle yetersiz kaldığından deniz ve kara birlikleri eğitimleri olarak iki ayrı yönerge halinde yeniden hazırlanmıştır. Amerikan eğitim sistemi esaslarınca güncellenen yönergelerden deniz birlikleri ile ilgili olanı Kasım 1964’te ‘Deniz Kuvvetleri Harekât Eğitim Esasları Talimatı’, Aralık 1966’da ‘Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’na Bağlı Kara Birlikleri Eğitim Esasları Talimatı’ olarak yayınlanmıştır¹²⁴.

6–7 Mayıs 1964’te Deniz Kuvvetleri Komutanlığı karargâhında yapılan üç aylık Türk-Amerikan müşterek proje toplantısında Gölcük Tersanesi’nin iyileştirilmesi konusunda alınan kararlarda Amerikan heyetinin yardım konusunda artık cimri davrandığı tespit edilmiştir¹²⁵. Bu bir dönüm noktasıdır. DzKK’nın kendi imkânları ile ihtiyaçlarını karşılamasının önü açılmıştır (Tablo-11).

Tablo-11 Gölcük’te İnşa Edilen Çıkarma Araçları (1964-65)¹²⁶

SINIFI	GEMİ İSMİ	İNŞA TARİHİ	DONANMAYA KATILIŞ TARİHİ	TONAJI (Ton)	SÜRATİ (Mil)
Ç-201 sınıfı ÇIKARMA ARACI (LCU)	Ç-205	1964	1965	405	9,5
	Ç-206				
	Ç-207	1965	1966		
	Ç-208				
	Ç-209				
	Ç-210				
	Ç-211				
	Ç-212				
	Ç-213				
	Ç-214				
	Ç-215				
	Ç-216				
Ç-301 sınıfı MEKANİZE VASITA ÇIKARMA ARACI (LCM)	Ç-305	1965	1965	113	9,5
	Ç-306				
	Ç-307				

1964 doktrin değişikliği sayesinde gemi inşa sanayinde kaydedilen gelişme sonucu yerli tersanelerde, “**Kendi Gemini Kendin Yap**”^{*} şevki ile millî gemiler inşa

¹²⁴ İskender Tunaboğlu, a.g.t, s. 107.

¹²⁵ A.g.t., s.100.

¹²⁶ Cem Gürdeniz ve Erdoğan Yüceliş, a.g.e. s.107-108.

^{*} “Bu dönemde özellikle çıkartma gemilerinin yapımına yönelik çalışmalarıyla “Türk Donanma Cemiyeti” ve “Kendi Gemini Kendin Yap” kampanyası belleklerde.” Savunma ve Havacılık Sanayi İmlataçılar Derneği Kurumsal İnternet Sayfası, “Türk Savunma Sanayisi Tarihçesi, TÜRK SAVUNMA SANAYİİNİN GELİŞİMİ”, http://www.sasad.org.tr/turk_savunma_sanayisi_tarihcesi.html, (Erişim Tarihi: 30.05.2013)

edilir hale gelmiştir. Cumhuriyetten beri bu yolda atılan adımlar bilhassa bunalım süreciyle birlikte yoğunlaşmıştır¹²⁷.

1964 bunalımındaki ikinci dikkat çekici husus, Türkiye'nin daha evvel yönelmediği (ABD hariç) yabancı menşeli taarruzî araçların tedarikine yönelmesidir.

Tablo-12 DOĞAN ve KARTAL Sınıfı Hücumbotları¹²⁸

GEMİ İSMİ	İNŞA TARİHİ	DONANMAYA KATILIŞ	HİZMETTEN AYRILIŞ	TONAJI (Ton)	SÜRAT (Mil)
TCG DOĞAN (II)	1959	1964	1973	75	45
TCG MARTI (II)					
TCG ŞAHİN	1966	03.11.1966	Hizmette	223	42
TCG KARTAL					

NORVEÇ'te inşa edilmiş olan ve 1964'de Almanya Üzerinden Satın Alınan DOĞAN (NASTY) Sınıfı Hücumbotları donanmaya güç katmıştır. 1966'da KARTAL (JAGUAR) Sınıfı Hücumbotları ile taarruz yetenekleri artırılmaya devam etmiştir (Tablo-12).

3.1.2. 1967 Bunalımının Türk Deniz Kuvvetlerine Etkisi

1967 senesinde 1964'e benzer bir bunalım yaşanmıştır. Kıbrıs'taki Türk köylerine taarruz edilmesi nedeniyle Türkiye çıkarma hazırlıkları yapmıştır. Yine ABD'nin devreye girmesiyle Türkiye Kıbrıs'ta kalıcı bir çözüm sağlamak amacıyla müdahale yapamamıştır. Türkiye, sahip olduğu Amerikan menşeli harp teçhizatını bağımsız bir şekilde kullanamayacağını tekrar idrak etmiştir. Deniz Kuvvetleri faaliyetlerine bakıldığında 1964 doktrin değişikliğinin merkeze oturduğu görülebilir. Bu meyanda 2 etkiden bahsetmek mümkündür: (1) Millî Deniz Harp Sanayi'ne ağırlık vermek (2) Teçhizatı ABD dışında bir müttefikten tedarik etmek

(1) 1964 anlayışının devamı olarak yerli gemi inşa faaliyetlerine ağırlık verilmesi, ayrıca millî deniz harp sanayi adına ilk sayılabilecek gelişmelerin görülmesi 1967 bunalımının Türk Deniz Kuvvetlerine etkisi olarak incelenebilir.

(2) Her an çıkarma yapma ihtimali gereği Deniz Kuvvetleri'nin rüşdünü ispat etmiş harp teçhizatını temin edebilmesi gereklidir. Bu kapsamda Türk Deniz Kuvvetleri, muhtaç olduğu hücumbotları derhal ABD dışında bir müttefikten tedarik

¹²⁷ "Kendi Gemimizi kendimiz yapıyoruz", *DERYA*, Mayıs 1971, Ankara, sayı: 44

¹²⁸ Cem Gürdeniz ve Erdoğan Yüceliş, *a.g.e.*, s.63-64.

etme yoluna gitmiştir (Tablo-13). 1967 bunalımı sonrasında Alman menşeli hücumbotların devamı gelmiştir.

Tablo-13 KARTAL (JAGUAR) sınıfı hücumbotları (1967-70)¹²⁹

GEMİ İSMİ	DONANMAYA KATILIŞI	Hizmetten Ayrılış	TONAJI (Ton)	SÜRATİ (Mil)	İNŞA TARİHİ
TCG DENİZKUŞU (II)	09.03.1967	Hizmette	223	42	1966
TCG ATMACA					
TCG KASIRGA (II)	25.11.1967				1967
TCG MELTEM	21.11.1968	24.09.1985			1966
TCG ŞİMŞEK (II)	06.11.1969	Hizmette			1969
TCG PELİKAN	21.12.1969				
TCG ALBATROS	22.02.1970				1968

Herhangi bir harekât öncesinde Deniz Kuvvetleri'nin bağımlılığa karşı zaten tedbirler aldığı dikkat çekmektedir. Bu tedbirlerin başında harp teçhizatında çeşitlendirme gelmektedir. Şöyle ki:

1971 senesinde Alman menşeli KARTAL (JAGUAR) sınıfı hücumbotların modernizasyonu çerçevesinde Norveç'ten Penguin-1 güdümlü füzesi (*Anti-ship missile*) sipariş edilmiştir¹³⁰. 1973'de lisansı F. Almanya'dan satın alınan DOĞAN (TYPE 148*) sınıfı hücumbotlarının birisi Almanya'da diğer 3'ü Türkiye'de inşa edilmek üzere sipariş edilmiştir (Tablo-14).

Tablo-14 DOĞAN Sınıfı Hücumbotları (1975-77)¹³¹

GEMİ İSMİ	İNŞA TARİHİ	İNŞA YERİ	DONANMAYA KATILIŞI	TONAJI	SÜRATİ
TCG DOĞAN (III)	1976	ALMANYA	23.12.1977	436	38
TCG MARTI (III)	1975	Taşkızak T.	01.08.1978		
TCG TAYFUN (II)	1976		10.07.1979		
TCG VOLKAN	1977		12.05.1981		

Bu hücumbotlar için gerekli teçhizat farklı ülkelerden temin edilmiştir. Böylece, lisansı elinde bulundurmanın verdiği esneklik sayesinde **harp teçhizatı tedarikinde çeşitlendirmeden** istifade edilmiştir (Tablo-15) .

¹²⁹ Cem Gürdeniz ve Erdoğan Yüceliç, *a.g.e.*, s. 64

¹³⁰ Norveç'ten sipariş edilen Penguin-1 güdümlü füzesi, 60 adettir. Kaynak: SIPRI

* SIPRI veri tabanında "FPB-57 (Dogan) FAC" şeklinde geçmektedir.

¹³¹ *A.g.e.*, s.66.

Tablo-15 DOĞAN Sınıfı Hücumbotlara Ait Teçhizat Tedariki¹³²

Teçhizat Nev'i	Adet	Teçhizat Tanımı	Ülke	Sipariş tarihi	Teslim Tarihi
Bahriye Topu	4	GDM 35mm	İsviçre	1973	1977-1980
Bahriye Topu	4	Compact 76mm	İtalya		
Ateş Kontrol Radarı	4	WM-20	Hollanda		
Güdümlü Füze	33	RGM-84 Harpoon	ABD		1978

Harp teçhizatı tedarikinde çeşitlendirmeye işaret eden siparişlerden sonra ilk defa Amerika ve İngiltere haricinde bir ülkeye kurs ve eğitim maksadıyla personel gönderildiği bilinmektedir¹³³. Peki, bu durum genel olarak Deniz Kuvvetleri eğitime yön vermiş midir?

3.1.3. Deniz Kuvvetleri Eğitimi

3.1.3.1. Deniz Harp Akademisi

Cumhuriyet'in kuruluşundan itibaren sistemin defalarca değiştirilmesine rağmen 1963 senesinden itibaren pek esaslı değişiklikler olmadığı görülebilir. Nihayet 1963'de vazife alan Amerikalı müşavirden sonra akademide yabancı öğretmen görevlendirilmemiştir. Belki de 1963'de doktrinin artık mecraına oturduğu düşünülmüş olabilir.

Kıdemli Üsteğmen–Yüzbaşı rütbesinde olmak şartı aranması tekrar yürürlüğe koyulmuştur. Ayrıca giriş sınavını kazanan subaylar için 1 ay süreli Nükleer Silahlar Kursu ve 1 ay müddetli Zırhlı Birlikler kursu tertiplenmeye başlanmıştır¹³⁴.

1969 senesi giriş imtihanları o tarihe kadar yapıldığı gibi klasik usulde yapılmıştır. Geçmişten farklı olarak 2 adet deniz taktik problemi sorulmuştur. 1971 senesi giriş imtihanı yine klasik usulde yapılmıştır. Bir evvelki seneden farklı olarak yabancı deniz tarihi yerine siyasî tarih konusundan sorular sorulmuştur¹³⁵.

1972 senesine kadar akademiden mezun olan subaylar “Kurmay Adayı” olarak kıta ve karargâhlarda staj yapmışlar ve kurmaylık yıldızlarını bir senelik staj akabinde takmışlardır. 1972 sonrasında ise mezun olur olmaz yıldızlarını takarak aslî vazifelerine atanmışlardır. Kurmay subaylara verilen 4 senelik kıdemin bir ara

¹³² SIPRI veritabanından elde edilmiştir. Ayrıca bkz: EK-B ve EK-C

¹³³ İskender Tunaboğlu, *a.g.t.*, s. 107.

¹³⁴ *Deniz Harp Akademisi Tarihçesi 1864-1998, a.g.e.*, s. II-22.

¹³⁵ *A.g.e.*, s. II-22.

kaldırılmasıyla akademiye müracaatlarda ciddi bir düşüş gözlenmiştir. Daha sonraları, akademiye bitirenlere 3 sene kıdem verilmesi yürürlüğe koyulmuştur¹³⁶.

3.1.3.2. Deniz Harp Okulu

Bu dönemde en dikkat çekici husus, 1953'den beri uygulanmakta olan HAT ("line") sisteminde değişikliğe gidilmesidir.

1969-1970 eğitim/öğretim senesinde eğitim ilk 3 sene harp okulu öğrencisi olarak tamamlanmıştır. 4 üncü sene Layn Okulu'nda eğitim verilmiştir. 1970-1971 yılından itibaren de Subay Temel İhtisas adı altında subay olarak Sınıf Okullarında okunacak şekilde yeniden düzenlenmiştir. 1970-1971 eğitim-öğretim senesinden itibaren Deniz Harp Okulu eğitim süresi 3 seneye indirilmiştir¹³⁷. Mezun olan öğrenciler Teğmen olarak 1 sene Temel Sınıf Okulu'nda okutulmuştur. 1 sene de Donanma stajı gördükten sonra donanmaya dâhil edilmiştir.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın subay yetiştirme esasları konusunda yaptığı incelemelerin değişimde belirleyici olduğu düşünülebilir. 1971'de Subay Meslek Programları Yönergesi (DT 101(A)) kabul edilmiştir. 1971'de yürürlüğe giren Subay Meslek Programları Yönergesi ile de bilhassa okullarda verilen eğitim sisteminde köklü değişiklikler yapılmıştır¹³⁸. Askerî okullarda 1953'den beri uygulanmakta olan eğitim süresi, müfredat programı gibi temel hususlarda böylece yeniliğe gidilmiştir.

3.1.3.3. Deniz Astsubay Okulu

1963–1964 yılından itibaren okul programı değiştirilerek okula ilköğretim yerine ortaokul mezunlarının alınmasına karar verilmiştir¹³⁹. 1963 yılında Derince'ye taşınan Makine Sınıf Okulu bundan sonraki faaliyetini Derince'de devam ettirmiştir. 1966 yılına kadar Yassıada'da eğitim öğretim faaliyetlerine devam eden Güverte Sınıf Okulları Komutanlığı, 1966 yılında Gölcük'e taşınarak Gölcük Eğitim Merkezi Komutanlığının kuruluşuna girmiştir¹⁴⁰.

1967'de kabul edilen kanunla astsubay rütbe adları bugünkü şeklini alarak astsubay rütbeleri; astsubay çavuş, astsubay kıdemli çavuş, astsubay üstçavuş,

¹³⁶ *Deniz Harp Akademisi Tarihçesi 1864-1998, a.g.e.*, s. II-23.

¹³⁷ DHO Resmî İnternet Sayfası, "Tarihçe"

¹³⁸ İskender Tunaboğlu, *a.g.t.*, s. 107.

¹³⁹ *A.g.t.*, s. 83.

¹⁴⁰ T. C. Deniz Astsubay Meslek Yüksek Okulu Resmî İnternet Sayfası, "Deniz Astsubay Okullarının Tarihçesi", <http://www.damyo.edu.tr/index.asp?p=tarihce&d=e> (Erişim Tarihi: 26.03.2013)

astsubay kıdemli üstçavuş, astsubay başçavuş, astsubay kıdemli başçavuş olarak kabul edilmiştir¹⁴¹.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın personel yetiştirme esasları konusunda yaptığı incelemeler neticesinde, 1972'de Astsubay Meslek Programları Yönergesi hazırlanmıştır. Yönergeler ile dallarına göre astsubayların her rütbede görecekleri kurs ve eğitimler belirlenmiştir¹⁴².

3.1.3.4. Eğitim Merkezleri

Kıbrıs bunalımı sürecinin denk geldiği tarihlerde deniz harp eğitiminde hayati gelişmeler kaydedilmiştir. Bu süreçte Türk gemilerinin imkânlarına ve eğitim ihtiyaçlarına binaen simülatörler (*simülâtörler*) kullanılmaya başlanmıştır. Sahil tesislerine eğitim imkânları kazandırılmıştır. Bu meyanda, Nişan Eğitim Simülatörü, Kara Bombardımanı Dershanesi, Çift Gemi DSH Simülatörü gibi simülatörler kullanılmıştır. 1969, çağdaş simülatörlere geçiş için önemli bir tarihtir, Deniz Taktik Okul Komutanlığı kurulmuştur. Çok tehditli ortamda yüzer ve uçar birliklerin uygulayacakları taktikleri geliştiren araçlara duyulan ihtiyaçlar değerlendirilmiştir. Bu kapsamda, güncel adıyla Taktik Harekât Eğitim Simülatörü'nün ilk sürümü sayılabilecek ASTT (*Action Speed Tactical Trainer*) Simülatörü Deniz Taktik Okul Komutanlığı tarafından kullanılmıştır¹⁴³.

3.1.4. Milli Deniz Harp Sanayi

Truman Doktrini vesilesiyle 1947'de ABD ile imzalanan anlaşmanın 14 üncü maddesinde askerî yardım kapsamında sağlanan malzemelerin amaçlarının dışında kullanılamayacağı belirtilmiştir*. Bu hüküm 17 sene sonra Kıbrıs bunalımında büyük bir sorun teşkil etmiştir. Bu sorun, çağdaş bir millî harp sanayi altyapısının oluşturulmasına katkıda bulunmuş olabilir. Çünkü Kıbrıs Bunalım sürecinde harp sanayinin devlet eli ve yönlendirmesiyle geliştirilmesi öngörülmüştür¹⁴⁴.

¹⁴¹ İskender Tunaboğlu, *a.g.t.*, s. 106.

¹⁴² *A.g.t.*, s. 107.

¹⁴³ Bora Kutluhan, *a.g.m.*, s.70.

* Bu konunun anlaşma imzalanırken gündeme gelmemiş olması önemlidir. Uzun vadeli olarak belki de Kıbrıs gibi bir konuda bunalım öngörülmemiş olabilir. Çünkü o konjonktürde tehdit sadece SSCB odaklı değerlendirilmiş olabilir. SSCB tehdidine derhal ve etkin çözüm bulma arzusu ön planda tutulmuş olabilir.

¹⁴⁴ Savunma Sanayi Müsteşarlığı Resmî İnternet Sayfası, "Tarihçe"

Cumhuriyet'in ilk yıllarında topyekûn sanayileşme ve kalkınma hareketinin bir parçası olarak değerlendirilen¹⁴⁵ harp sanayi, bunalım sürecinde millî bir uyanışla kendine gelmeye¹⁴⁶ başlamıştır.

Gölcük Tersanesi'nde 1960 senesine kadar muhtelif tipte sadece 20 teknenin inşası gerçekleştirilmiştir. Geçmiş yıllarda sadece yardımcı gemiler yapılmıştır. Harp gemilerinin inşasına Kıbrıs bunalımı sürecine denk gelen sıralarda başlanmıştır*. Gölcük Tersanesi'nde inşa edilen ilk harp gemisi KOÇHİSAR'dır¹⁴⁷.

Bunalım sürecinin başında Türkiye müttefik ülkelerden temin edilen harp teçhizatının millî menfaatler doğrultusunda kullanılması ihtiyacı hâsıl olmuştur. Başta ABD olmak üzere, bazı müttefiklerce çıkarılan engeller, bağımsız deniz harp sanayi zorunluluğunu hatırlatmıştır¹⁴⁸. İşte Koçhisar bu zorunluluğun ürünü olarak değerlendirilebilir mi? Koçhisar'ın Türkiye'de inşa edilmesi şüphesiz önemli bir adımdır ancak tam bağımsız bir adım olduğu değerlendirilemez. Unutulmamalıdır ki Koçhisar ABD lisansı altında üretilmiştir.

1967 Kıbrıs bunalımında Türk Deniz Kuvvetlerinin teçhizatı şu şekildedir¹⁴⁹: 10 adet muhrip ve firkateyn, 6 adet hücum botu, 10 adet denizaltı, 15 adet karakol gemisi, 6 adet mayın dökücü, 21 adet arama-tarama gemisi, 13 adet mayın arama-tarama gemisi, 11 adet mayın toplama botu, 6 adet liman savunma (LS) botu, 8 adet avcı botu, 42 adet çıkarma aracı (LCT, LCU, LCM), 16 adet akaryakıt ve su tankeri, 4 adet cephane, kuru yük ve kömür gemisi, 1 adet denizaltı kurtarma gemisi, 2 adet söndürme gemisi, 8 adet römorkör ile 1 adet torpido takip botu. Toplam 167 olan donanma unsurlarının 53 adeti yerlidir; 114 adedi ise yabancı unsurlardır.

Refakat Muhribi projesi yine Kıbrıs bunalım sürecinde başlatılmıştır. 9 Mart 1967'de kızağa konulan BERK Refakat Muhribi 1972'de DzKK emrine girmiştir¹⁵⁰. 1968'de inşasına başlanan PEYK Refakat Muhribi ise 1975 senesinde Donanma'ya

¹⁴⁵ Savunma Sanayi Müsteşarlığı Resmî İnternet Sayfası, "Tarihçe"

¹⁴⁶ TSK Güçlendirme Vakfı Tanıtım Kitabı 2010-2011, **a.g.e.**, s.4.

* İnşasına 1963'de başlanan bu gemi, 1966'da Türk denizciliğinin hizmetine katılmıştır. Ancak Aralık 1963'teki kanlı Noel olaylarından önce başladığı için bunalım sürecinin etkisi olarak değerlendirmek biraz zordur.

¹⁴⁷ H. Nejat Akgüner ve Y. Necdet Çelik, **a.g.e.**, s. III-2-18.

¹⁴⁸ Savunma Sanayi Müsteşarlığı Resmî İnternet Sayfasında şöyle ifade edilmektedir: "1964 yılında Kıbrıs bunalımı sırasında, müttefik ülkelerden alınan savunma teçhizatının Türkiye'nin ulusal çıkarları doğrultusunda kullanılması ihtiyacı hâsıl olmuş; ancak başta ABD olmak üzere, bazı müttefik ülkelerce çıkarılan engeller sebebiyle savunma ihtiyaçlarının karşılanmasında diğer ülkelere mutlak bağımlı hale gelinmesinin sakıncaları kuşkuyla yer bırakmayacak şekilde gözler önüne serilmiştir."

¹⁴⁹ EK-A'dan yararlanılmıştır.

¹⁵⁰ H. Nejat Akgüner ve Y. Necdet Çelik, **a.g.e.**, s. III-2-19.

teslim edilmiştir¹⁵¹. Gölcük Tersanesi'nde inşa edilen bu iki gemi, Cumhuriyet tarihinin büyük ölçekli ilk millî deniz harp sanayi ürünüdür. Bu gemilerden evvel Türkiye'de inşa edilmiş büyük tonajlı muharip gemi mevcut değildir¹⁵²(Tablo-16).

Tablo-16 BERK Sınıfı Refakat Muhripleri¹⁵³

Gemi İsmi	İnşa Tarihi	Donanmaya Katılış Tarihi	Hizmetten Ayrılış Tarihi	Tonajı (Ton)	Sürati (Mil)
TCG BERK (II)	12.01.1967	12.07.1972	12.01.1999	1950	25
TCG PEYK (II)	06.07.1968	24.07.1975	31.07.2001		

1970'den sonra donanmaya çok sayıda çağdaş gemi katılmıştır. Bu gemiler başarılı hizmetlerde bulunmuştur. 20 Temmuz 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı da donanmanın başarıyla verdiği bir sınav olarak değerlendirilmektedir¹⁵⁴. 1974'den evvel Deniz Kuvvetleri tedbirlerini almamış olsaydı zaten harekât asla yapılamazdı. Bu sebeple harekât öncesini iyi tahlil etmek gerekebilir.

Harekât öncesinde ülke savunması ile ilgili ara malı ve yatırım malı sanayi kollarına yönelmek bir devlet politikası olarak ele alınmıştır. Esasında nakdî kârı olmasa bile sosyal açıdan faydalı teşebbüsler olarak göz önünde tutulmuştur. Bu kapsamda savunma sanayi ve gemi inşa sanayi sadece üretim kurumları değil, aynı zamanda eğitim – öğretim kurumları gibi değerlendirilmiştir¹⁵⁵.

1973'te yeni hedefler belirlenirken millî savunma hizmetlerinin ihtiyaçları göz önünde bulundurulmuştur¹⁵⁶. *“Sanayileşme yürütülürken, Millî Savunma hizmetlerinin gerektirdiği araç ve gereçler yeterli ölçülerde sağlanacak ve millî sanayileşme çabaları ile söz konusu gereçlerin sağlanması arasında sistemli bir bağlantı kurulacaktır.”*¹⁵⁷ denilmiştir. Ayrıca bu millî savunma ihtiyaçlarının yurt içinde karşılanması esas alınmıştır¹⁵⁸. Savunma sanayi, kritik sektörler arasında zikredilmiştir¹⁵⁹.

¹⁵¹ Yeni Asır Gazetesi Kurumsal İnternet Sayfası, “ ‘Peyk’ müze oluyor ”, <http://ya2001.yeniasir.com.tr/08/10/index.php3?kat=ana&sayfa=kent1&bolum=gunluk> (Erişim Tarihi: 22 Ekim 2010)

¹⁵² Cem Gürdeniz ve Erdoğan Yüceliş, *a.g.e.*, s.38.

¹⁵³ *A.g.e.*, s.38.

¹⁵⁴ H. Nejat Akgüner ve Y. Necdet Çelik, *a.g.e.*, s. III-2-19.

¹⁵⁵ *Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı*, s. VI.

¹⁵⁶ Cem Gürdeniz ve Erdoğan Yüceliş, *a.g.e.*, s. 288.

¹⁵⁷ *A.g.e.*, s. 297.

¹⁵⁸ *A.g.e.*, s. 531.

¹⁵⁹ *A.g.e.*, s. 940.

3.2. TÜRK SİVİL DENİZCİLİĞİ

3.2.1. Gemi İnşa Sanayi

Kıbrıs bunalım sürecinin başı kabul edilen 1963 senesi, aynı zamanda 5 yıllık kalkınma planlarının başlangıcına tekabül etmektedir. Beş yıllık kalkınma planları vesilesiyle denizciliğe hususî bir önem verilmiştir. Bu süreçte denizciliğin geliştirilmesi, iktisadî kalkınmanın mühim bir unsuru olarak değerlendirilmiştir¹⁶⁰. Bu politikanın olumlu tesirleri olmuştur. Önceleri özel sektör daha ziyade tamir işleri ile iştigal ederken bunalım süreciyle beraber dikkate şayan gelişmeler gerçekleşmiştir.¹⁶¹ Bunun meyvesi olarak, gemi inşa sanayinde özel sektör kuvvetlenmeye başlamıştır. Ayrıca kabotaj taşımacılığında ahşap tekneler yerini çelik teknelere bırakırken modern sayılabilecek gemi işletmeciliği ışık vermiştir¹⁶².

Bunalım sürecinin birinci safhasında (1963-1967) millî ekonominin hassasiyeti ön plana alınarak bazı ilkeler belirlenmiştir¹⁶³. Türkiye'nin muhtaç olduğu gemilerin yurt içinde inşa edilmesi ana ilke olarak dikkat çekmektedir. Ayrıca tersanelerin teknik bakımdan yeterli olması, yurt içi maliyetlerin düşüklüğü, gemi ithalinin ise aşırı meblağda döviz çıkışına neden olması sebepleriyle¹⁶⁴ de yurt içi yeteneklere ağırlık verilmiştir. Ancak gemilerin ülke sınırlarında imal edilemeyen parçaları ile zarurî olduğu halde inşa edilemeyen özel tip gemilerin ve tankerlerin ithal edilebileceğine dair tedbir alınmıştır¹⁶⁵.

1963-1965 zarfında tersanelerin noksanlarının tamamlanması, 1965 sonrasında bu tesislerin tam kapasite ile çalışması istenmiştir. Bu şekilde gemi ihtiyacının tamamının yurt içinde imal ve monte edilerek karşılanması belirlenmiştir. 1967'den sonra yurt içi gemi inşa yeteneğinin artırılması, çağdaşlaştırılması kabul edilmekle birlikte kısıtlı olarak ithalat yapılabileceği kabul edilmiştir. Ayrıca özel sektör tersane bölgesinin adımları bu devirde atılmıştır. Buna bağlı olarak tersane bölgesinin seçimi ve özel sektör tersanelerinin 1969 senesi içinde faaliyete girebilmesi planlanmıştır. Kamu sektörü tarafından büyük bir tersanenin kurulması ve DzKK Gölcük ve Taşkızak Tersanesi'nin askerî hizmetler haricindeki imkânlarının ticarî gemi inşasına ayrılması öngörülmüştür¹⁶⁶.

¹⁶⁰ **Gemi İnşa Sanayi ve Rekabet Edebilirlik Özel İhtisas Komisyonu Raporu Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı**, DPT yayını, Ankara, 2001, s. 7.

¹⁶¹ Kemal Kafalı, *a.g.e.*, s.12.

¹⁶² **Rekabet Edebilirlik, a.g.r.**, s. 7.

¹⁶³ **Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı**, s. 342.

¹⁶⁴ *A.g.r.*, s. 343.

¹⁶⁵ *A.g.r.*, s. 347.

¹⁶⁶ **Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı**, s. 551.

Birinci safhada (1963-1967) tersanelerin genişletilmesi, eksiklerin giderilmesi planlandığı şekilde gerçekleştirilememiştir. Bundan dolayı 3.500 DWT'un üzerindeki gemi inşa edilememiştir¹⁶⁷. Ancak şöyle olumlu gelişmeler kaydedilmiştir: Gemi Koordinasyon Kurulu'nun ve (1965 senesinde) gemi inşa kredi fonunun oluşturulması sayesinde sektörde canlanma yaşanmıştır. 3.500 DWT'un altında muhtelif tipte gemi inşa hedefleri aşılabilmektedir. Bu arada özel sektör de 1.000 DWT dolayındaki gemi inşasına yönelmiştir¹⁶⁸.

1969 senesinde Gemi İnşa Koordinasyon Komisyonu ve gemi kredi fonu kaldırılmıştır. Pendik Tersanesi gerçekleştirilememiştir. Orta ve kısa vadeli krediler verimsiz olduğu için taleplerin ithalat ile karşılanması eğilimi maalesef artmıştır¹⁶⁹.

1971 itibariyle senede 75.000 DWT'luk inşa yapılabildiği görülmektedir. Ne yazık ki büyük gemi inşa yeteneği bir türlü hedeflendiği gibi geliştirilememiştir. 1967-1972 arasında 3.500 DWT üzeri sadece 4 gemi inşa edilebilmiştir¹⁷⁰.

Yeni teknolojinin takibi pek yapılamamıştır. Bazı özel kesim tersanelerinde ve 20.000 DWT'a kadar olan gemi inşası yapılabilecek şekilde tevsi edilen Camialtı Tersanesi'nde kısmen blok inşaya başlanmıştır. Gemi siparişinden teslimine kadar iş süreçleri etüdları yapılabilmiş, açığa çıkabilecek sorunları giderecek çareler aranabilmektedir. Bu dönemde, açık deniz feribotları ve 10.000 DWT'un üzerinde şilepler sektörde üretilmeye başlanmıştır¹⁷¹. Gemi inşa sanayinin süreç başındaki durumunu tahlil etmek faydalı olabilir.

Türkiye'deki gemi inşası ve tamirati müesseseleri DKK elindeki Gölcük, Taşkızak tesisleri hariç tutulursa Denizcilik Bankası T.A.O elindeki tersanelerden ve özel sektörden ibarettir (Tablo-17).

Tablo-17 Millî Sivil Gemi İnşa Yetenekleri (1966)¹⁷²

Şehir	KAMU SEKTÖRÜ		ÖZEL SEKTÖR	
	Tersane	Yetenek (DWT)	Tersane	Yetenek (DWT)
İstanbul	Haliç Tersanesi	9.000	Çeliktrans	3.000
	İstinye Tersanesi	4.800	Deniz İnşaat	2.000
	Camialtı Tersanesi	11.000	Denizcilik Ltd.	2.500
	Hasköy Tersanesi	1.300	Diğer İş Yerleri	3.000
İzmir	Alaybey Tersanesi	1.200		

¹⁶⁷ Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, s. 551.

¹⁶⁸ A.g.e., s. 551.

¹⁶⁹ A.g.e., s. 551.

¹⁷⁰ A.g.e., s. 552.

¹⁷¹ A.g.e., s. 552.

¹⁷² Kemal Kafalı, a.g.e., s.14.

3.2.1.1. Kamu Sektörü Tersaneleri

Haliç Tersanesi: Tersanenin işlevinde bunalım süreci ile birlikte genişleme görülmüştür. Tersane artık geniş ölçüde yeni inşaya iştirak edebilir hale getirilmiştir. Haliç Tersanesi'ndeki üç büyük kuru havuz ile gemilerin havuzlama işleri zaten yapılabilmekte iken tersanenin yeni inşa kızağında 3.000 DWT'luk gemilerin inşası mümkün kılınmıştır. Bu ayarda gemiler inşa edilmiştir. Eldeki yüzer havuzların yetenekleri artırılmıştır. Dolayısıyla yeni inşa kızağına bitişik olan bir büyük havuzun hizmete tahsis edilebilmesi söz konusu olmuştur. Bu havuzda 5.000-6.000 DWT'luk gemi yapımı kabil olmuştur¹⁷³.

İstinye Tersanesi: Bu tersanenin de esas maksadı tamir ve havuzla işleridir. Konuşlandığı mevki müsait olduğu için yabancı gemilerin de tamir ve havuzlama işlerini yapabilmıştır. Diğer tersanelerin aksine, bu tersanenin yandan indirme kızağı sayesinde (ilgili tarihlerde) 2.500 DWT'luk gemi inşa edebilecek kudrettedir¹⁷⁴.

Camialtı Tersanesi: Liman işletmesinin bir tamirhanesi olarak tesis edilmiştir. Bilahare yatırım yapılarak tamirat ötesinde her türlü gemi inşasına müsait hale getirilmeye gayret edilmiştir. Camialtı Tersanesi, söz konusu devirde askerî olmayan tersaneler arasında en büyük tersane olma hüviyetindedir. Tersanenin yetenekleri bunalım sürecinde artırılmıştır. Bu bağlamda, 110 m boyunda olan kızağı 130 metreye çıkarılmıştır¹⁷⁵. Tersaneye ikinci bir kızak daha ilave edilerek 155 metre boya kadar ve 20.000 tona kadar her nevi özel tipte gemi inşa yeteneğinin kazandırılması¹⁷⁶ bunalım sürecinde belirlenen politikalar sayesinde gerçekleştirilmiştir.

Hasköy Tersanesi: Şirket-i Hayriye tarafından şehir hatları gemilerinin kızaklama, tamir ve benzeri ihtiyaçları için var edilmiştir. 1952'de Denizcilik Bankasına intikal ettikten sonra aynı maksatla hizmet vermiştir. Sahip olduğu iki kızaktan birisi yeni inşaya tahsis edilmiştir. Bu tersanede söz konusu dönemde 500-750 DWT yolcu gemisi inşası mümkün görülmüştür¹⁷⁷.

Alaybey Tersanesi: İzmir Körfezi'nde yer alan tersane, İzmir Körfezi yolcu gemilerinin bakım ve tamirâtı ile meşgul olmak üzere kurulmuştur. Bunalım

¹⁷³ Tersanenin temeli 1455'de Fatih Sultan Mehmet tarafından atılmıştır. Cumhuriyet devrinde çeşitli büyüklükteki gemilerin tamir ve bakımlarının yapılması için değerlendirilmiştir. Kemal Kafalı, *a.g.e.*, s.13.

¹⁷⁴ *A.g.e.*, s.13.

¹⁷⁵ *A.g.e.*, s.14.

¹⁷⁶ Bayram Camcı vd., *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I*, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, İstanbul, 1994, s. 238.

¹⁷⁷ Kemal Kafalı, *a.g.e.*, s.14.

döneminden önce yeni inşa faaliyetlerinde bulunmamıştır. Tersane, 500-750 DWT'luk yeni gemi inşası faaliyetlerine dönem içinde girmiştir¹⁷⁸. 1969'da bağımsız bir işletme haline getirilen Alaybey Tersanesi, 20.974 m²'lik bir alanı kaplamaktadır¹⁷⁹.

Bunalım sürecinde bir devlet politikası olarak gemi ihtiyacının yurt içinde imal ve monte edilerek karşılanmasına ağırlık verilmiştir. Tersanelerdeki sadece yeni gemi inşası değil aynı zamanda gemi tamirâtı da önem arz etmektedir.

Denizcilik Bankası Tersaneleri'nde sadece 1972 senesi için 394 gemi tamir edilmiş, 261 gemi havuzlanmış, 81 gemi kızağa alınmıştır. Bu faaliyetler de millî ekonomi için son derece ehemmiyet arz eder. Mesela tamirâtı yapılan yabancı bayraklı 21 gemiden 21 milyon lira döviz sağlanmıştır¹⁸⁰.

3.2.1.2. Özel Sektör Tersaneleri

Kamu sektörünün imkân ve kabiliyetleri ile mukayese edildiğinde, özel sektörün gayet zayıf kaldığı müşahede edilebilir. Yine de iş yeteneklerinin yelpazesi ve kıymeti itibarıyla özel sektör stratejik öneme sahiptir. Açıkçası o dönemde çok sayıda şirket yoktur. Sadece Deniz İnşaat Kollektif Şirketi¹⁸¹ (F.Gövül ve Ortakları), Çeliktrans Deniz İnşaat Ltd Şirketi¹⁸², Torlak Denizcilik Sanayi Ve Tic. A.Ş.¹⁸³ gibi şirketler dikkat çekmektedir. Şayet bunalım sürecini kapsayan süreçte faaliyet gösteren ve tecrübeli şirket sayısı fazla olsaydı, belki de bugün millî deniz harp sanayine katkıda bulunan daha fazla sayıda şirket olabilirdi.

Türkiye Gemi Sanayicileri Birliği (GİSBİR): 1971'de sanayici kimliğine sahip tersaneci müteşebbisler tarafından kurulmuştur. GİSPİR'in varoluş sebebi, millî gemi inşa sanayini geliştirmektir. Türk tersanelerinin dünya piyasasındaki yerini almasına yardımcı olmak, özel sektöre ait tersanelere devletin destek ve teşviklerini sağlamak

¹⁷⁸ Kemal Kafalı, *a.g.e.*, s.14.

¹⁷⁹ Bayram Camcı vd., *a.g.e.*, s. 239.

¹⁸⁰ Saim Besbelli, "Tersanelerimizde 1 Yıl İçinde 394 gemi onarıldı", *DERYA*, Mart 1973, Ankara, sayı: 66, s.18.

¹⁸¹ 1950'lerin başında Haliç'teki Taşkızak muhitinde faaliyete başlamıştır. 1971'de Anadolu Deniz İnşaat Kızakları Limited Şirketi olarak değiştirmiştir. 1963'den 1979'a kadar bilhassa kamu kurum ve kuruluşları başta olmak üzere toplam 68 adet gemi inşa etmiştir. Anadolu Deniz İnşaat Kızakları San. ve Tic. A.Ş. Kurumsal İnternet Sayfası, "A.D.İ.K'in Tarihçesi", <http://www.adik.com.tr/default.asp?s=1>, (Erişim tarihi: 25.02.2013)

¹⁸² 1958'de kurulmuştur. Kıbrıs bunalım sürecinin başlarına kadar en fazla gemi inşa etmiş şirkettir. Bu dönemde özel tersaneler içinde en faal olanıdır. 1966'da 1.000 DWT'luk gemiler yeni inşa yeteneğine sahip iken, bugün 5.500 DWT'luk gemi inşa edebilmektedir. Ayrıca 90.000 DWT'luk gemilerin tamirat becerisine sahiptir.

¹⁸³ Torlak Ailesi 1970 yılında ilk firmasını Haliç'te kurarak, 1983 yılında şu an yerleşik olduğu Tuzla bölgesine taşınana kadar aktivitelerine orada devam etmiştir. Faaliyet alanı yeni gemi inşası ve gemi bakım - onarımı olmak üzere kurulmuştur. Torlak Denizcilik Sanayi Ve Tic. A.Ş. Kurumsal İnternet Sayfası, "Tarihçe", <http://www.torlakshipyard.com/>, Erişim tarihi: 30.05.2013)

amacıyla gerekli girişimleri yapmak, tersanelerin müşterek sorunlarını ilgili merciler ile görüşerek çözüme ulaştırmak görevlerini yerine getirmektedir. Ayrıca kamuoyunu bilgilendirmek, ulusal ve uluslararası kuruluşlarda, forumlarda ve sair platformlarda Türk gemi inşa sektörünü temsil etmek ve bu sektörün sözcüsü olmak gibi vazifeleri de icra etmektedir¹⁸⁴.

Kıbrıs bunalımı sürecinin ikinci safhasına tekabül eden senelerde (1967-1974) yurt içi gemi inşa yeteneklerinin artırılması ve modernleşmesi amaçlanmıştır. Ne var ki mevcut tersanelerin yurt içi talepleri karşılamadaki yetersizliklerinden ötürü kuru yük, büyük tanker ve özel tipteki gemilerin ithaline bu devirde müsaade edilmek durumunda kalınmıştır¹⁸⁵.

3.2.1.3. Küresel Gelişmelerin Millî Gemi İnşa Sanayine Etkisi

Gemi inşa ve tamir sektöründe bilhassa Uzakdoğu tersaneleri menşeiili yoğun rekabet 1970'li senelerden itibaren hissedilmeye başlamıştır. 1970'li (ve 1980'li) seneler boyunca inşa maliyetleri yükselirken, kâr oranları da azalmaya yüz tutmuştur. Mesela Avrupa'daki bazı devletler de Türkiye gibi millî gemi inşa yeteneklerini muhafaza etmek için bazı önlemler almak durumunda kalmıştır. Yerli tersanelerde gemi inşa ettirmek isteyenlere ucuz yollu krediler sunulmuştur. Yine de bu önlemler dünyada bir takım tersanelerin kapanmasını tehir etmekten öteye geçememiştir¹⁸⁶. Yerli tersanelerin böyle şartlar altında gelişmeye çalıştığını unutmamak gerekir.

1970'lerden beri dünyadaki geniş çaplı deniz taşımacılığı gümrük maliyetlerini artırırken, diğer taraftan da filoların yenilenme hızını azaltmıştır. Deniz ulaştırma maliyetlerini indirebilmek için lojistik süreçler gözden geçirilmiş, yükleme boşaltma işlerinde zamandan tasarruf etme önem kazanmıştır. Bu ise deniz taşıtlarının tonilatolarında artışa sebep olmuştur. Böylece kuru yük gemileri yavaş yavaş sahneden çekilmeye başlamış, Ro-Ro talebi artmıştır¹⁸⁷. Bu şekilde dünyada büyük hacimli taşımalık nakliyatı ve buna bağlı olarak büyük tonajlı gemi inşası ivmelenmiştir.

1973 senesinde alınan ilkeler ve tedbirler kapsamında, gemi inşa sektöründeki uygulama sorunları tahlil edilmiş, mevzuatın basitleştirilmesi kararı alınmıştır. Ayrıca

¹⁸⁴ Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği kurumsal İnternet Sayfası, "Hakkımızda", <http://www.gisbir.org/hakkimizda-2/1>, (Erişim Tarihi: 21.01.2013)

¹⁸⁵ Rekabet Edebilirlik, *a.g.r.*, s. 7 ve İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı,, s. 529.

¹⁸⁶ Guy Vekeman, "Shipbuilding and Repair: From Tankers to Pleasure Boats", *Statistics in Focus—Industry, Trade And Services*, Eurostat Publication, Luxembourg, 2008, 1-8, p. 2.

¹⁸⁷ *A.g.m.*, p. 2.

uluslararası şartlara uygun kredi imkânları ve diğer kolaylıkların sağlanması değerlendirilmiştir¹⁸⁸. Gemi ihracatını geliştirecek tedbirlere yer verilmiştir. Kamu tersanelerinin belirli tip ve büyüklükteki gemilerde ihtisaslaşması arzu edilmiştir. Kredi şartları ve fiyatların, sipariş süreleri ile uyumluluğu sağlayacak bir işletmecilik anlayışı ön plana alınmıştır. Dahası, gemi inşasındaki yeni teknolojik gelişmelerden geri kalmamak istenmiştir¹⁸⁹.

3.2.2. Deniz Ticaret Filosu

1963'de belirlenen ana ilkeler arasında, yaşlı gemilerin yenilenmesi ve çağdaşlaştırılması haricinde bir unsur bulunmamaktadır. Zira deniz ticaret filosunun yük taşıma yeteneği 1967 senesinde taşınması öngörülen yüke göre fazla olarak değerlendirilmiştir. Yolcu taşımada da durum benzerdir. Yaşlı gemiler hizmet dışı bırakılsa bile 1963'teki imkân ve kabiliyetlerin yolcu taşımada yeterli olduğu görülmüştür¹⁹⁰.

Yerli imkânlar ile deniz ticaret filosunun canlandırılması stratejik bir hedef olarak belirlenmiş, gemi ithaline manî olacak kanunî düzenlemeler yapılmıştır. Bununla birlikte, ilgili dönemde maalesef zihinlerdeki engelleri aşmak çok kolay olmamıştır. "**Türkiye'de Yapılamaz**"a dair bir bilgi şöyle arz edilebilir:

08 Ağustos 1972'de Bayındırlık Bakanlığı 4 adet tarak gemisinin yurt dışından alınması için hazırlık yapmıştır. Bu ihaleye katılmak isteyen Denizcilik Bankası Haliç Tersanesi'ne "**Tarak gemileri Türkiye'de yapılamaz**" gerekçesiyle Bakanlık yeterlilik belgesi vermemiştir. Hâlbuki Sanayi Bakanlığı'na göre bu gemilerin Türkiye'de inşasının mümkün olduğu değerlendirilmiştir. Bu sebeple kısmen veya tamamen Türk gemi inşa sanayicilerinin ihaleye katılabileceğini mütalaa eden Sanayi Bakanlığı, mütalaasını Bayındırlık Bakanlığı'na arz edilmiştir. Buna rağmen ihaleyi 08 Aralık 1972'de 90 milyon lira maliyetle (gemilerin 3'ü bir Alman firmasına, 1'i de İngiliz firmasına sipariş edilmek üzere) yabancılar kazanmıştır¹⁹¹. Sanayi Bakanlığı'nın genelgesine rağmen Türk firmalarının ihale dışı bırakılarak verilen bu siparişler için ithalat belgesinin nasıl verileceği ihale dışı bırakılan Denizcilik Bankası yetkilileri tarafından tartışma konusu edilmiştir.

¹⁸⁸ Büyük tonajlı gemi siparişi için iş adamlarının makul kredi bulamaması bunalım süreci esnasında mühim bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca gemi ithalatı için gerekli bürokratik engeller de benzer şekilde sivil denizciliğin gelişimini zorlaştırmıştır. Bkz. Yılmaz Çetiner, "Denizcilik Konularında Hayvancılık Bakanlığı da söz sahibi", *Milliyet*, 04 Ekim 1976, s.7.

¹⁸⁹ *Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı*, s. 558.

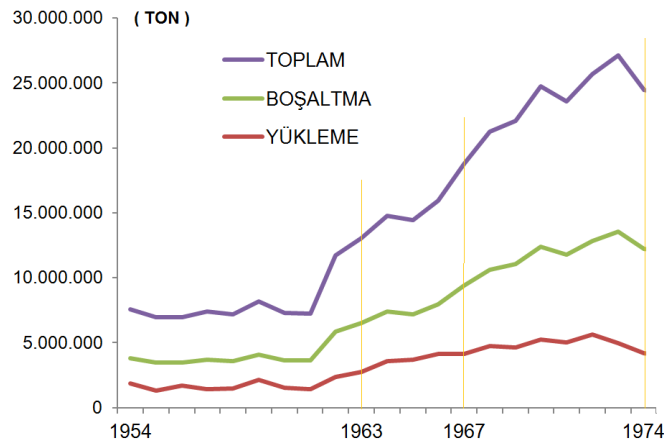
¹⁹⁰ *Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*, s. 343.

¹⁹¹ İşin ilginç tarafı bu gemiler ancak bir başka vasıtaya refakat edebildikleri için gümrük kanununa göre gemilerin ithal edilebilmeleri ayrıca belge alınmasına bağlıdır. *DERYA*, Ankara, Şubat 1973, sayı: 65, s.7.

3.2.3 Deniz Ulaştırması

Ana ilkeler arasında uzak taşımaları denizyoluyla yapmak esas alınmıştır. Ayrıca Denizyolu taşımalarını besleyici ve tamamlayıcı kısa mesafe taşıt örgütünün kurulması öngörülmüştür. Uluslararası sularda yabancı bandıralı gemilerle rekabet edebilmek için genç ve çağdaş bir deniz ticaret filosu oluşturarak dış ticaret mallarının en az %50'ni taşıyabilmek, hedefler arasında zikredilmiştir¹⁹².

1963-67 arasında liman ve iskele yatırımları yapılmıştır. 1963'de 150,6 milyon, 1964'te 60,3 milyon, 1965'te 33,3 milyon, 1966'da 16,8 milyon ve 1967'de 28,3 milyon lira ulaştırma yatırımı yapılmıştır¹⁹³. Yatırımlar meyvesini vermiştir (Grafik-2).



Grafik-2 TCDD Liman* Faaliyetleri (1954-79)¹⁹⁴

Bu kapsamda limanları gelişimsel olarak incelemek mümkündür: İnşaatına 1965'de başlanan Antalya Limanı, 1973'de tamamlanmıştır. Yaklaşık 100 milyon liraya mal olmuştur. 1000 m'lik esas dalgakıranı, 680 m'lik talî dalgakıranı ve 130 m uzunluğundaki yanaşma limanı sayesinde Antalya limanı ciddi ihtiyaçları karşılayabilir kılınmıştır. Yanaşma yerine 60 bin tonluk tankerler yanaşabilecek şekilde inşa edilmiştir. 3 Victory tipi 10.000 tonluk motor yanaşarak yükleme-boşaltma yapabilecek hale getirilmiştir¹⁹⁵. Bandırma Limanı inşası 1963-1969 arasında tamamlanmıştır¹⁹⁶. Haydarpaşa Limanı, 1967 itibarıyla çağdaş anlamda hizmete girmiştir¹⁹⁷. İskenderun limanının 1964'de gelişimine ağırlık verilmiştir. 1972'de rıhtım üst yapısı ikmal edilmiştir¹⁹⁸.

¹⁹² Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, s. 387

¹⁹³ A.g.r., s. 385

* Derince, Haydarpaşa, İskenderun, Mersin, Samsun ve (1969 sonrası ise) Bandırma Limanlarıdır.

¹⁹⁴ EK-Ç'den istifade edilerek bilgisayar ortamında hazırlanmıştır.

¹⁹⁵ "Antalya Limanının İnşaatı Tamamlandı", **DERYA**, Şubat 1973, Ankara, sayı: 65, s.24

¹⁹⁶ TCDD Genel Müdürlüğü Resmî İnternet Sayfası, "Bandırma Liman ve Kontrol Müdürlüğü",

¹⁹⁷ TCDD Genel Müdürlüğü Resmî İnternet Sayfası, "Haydarpaşa Liman İşletmesi",

¹⁹⁸ TCDD Genel Müdürlüğü Resmî İnternet Sayfası, "İskenderun Liman İşletmesi İrtibat ve Kontrol"

3.3. SİVİL DENİZCİLİK – DENİZ KUVVETLERİ ETKİLEŞİMİ

Deniz Kuvvetleri ile denizcilik sektörü arasında sıkı bir ilişki kurulabilir. Mesela Millî Müdafaa Mükellefiyeti Kanunu¹⁹⁹,nda milli savunma sorumluluğu yolu ile tedariki caiz olan askeri ihtiyaçlar arasında sivil denizcilik unsurları²⁰⁰ da belirlenmiştir²⁰¹. Tabi Donanma ile ticaret gemileri arasında yakın bir münasebet bulunmaktadır. Ticaret gemileri kritik anlarda ihtiyaç duyulan yedek kuvvetleri sağlayabilmektedir. Ticaret gemileri aynı zamanda herhangi bir deniz gelişim programının gereği olan devamlı desteğin vasıtalarından birini de teşkil edebilmektedir²⁰².

Türk Donanma Vakfı Başkanı ve DzKK Komutanı Oramiral Kemal Kayacan'ın ifadesi ilişkiyi ortaya koymaktadır: *“Deniz gücünü, ticaret filosu ile birlikte mütalaa ediyoruz. Birisi denizlerimizi savunacak, diğeri denizlerdeki Türk ekonomisini savunacak.”*²⁰³ Son tahlilde, Türk deniz seyahatinin (dolayısıyla taşımacılığının) hacmi ne kadar büyük olursa, Türk deniz kuvvetlerinin ihtiyatı da o kadar büyük olmalıdır. Bu kapsamda karşılıklı destekler söz konusu olmalıdır.

3.3.1. Deniz Kuvvetlerinin Sivil Denizciliğe Desteği

Türkiye'nin sivil asker müşterek faaliyetleri için pek çok örnek vardır. Mesela, bunalım sürecinin başında ağır dizeller konusunda 1963'te imalata başlamak üzere Denizcilik Bankası ve DzKK tersane ve tesislerindeki artık imalat yeteneğinden yararlanılması değerlendirilmiştir²⁰⁴.

Deniz Kuvvetleri ile sivil denizcilik bağlantısına en önemli örnek, askerî tersanelerdeki artık kapasitenin sivil amaçlar için kullanılmasıdır. Bu amaçla Deniz Kuvvetleri Tersaneleri'nde harp gemilerine ilave olarak kamu sektörüne ve özel sektöre ait gemiler inşa edilmiştir (Tablo-19).

¹⁹⁹ T.C. Başbakanlık Mevzuat Bilgi Sistemi, “Millî Müdafaa Mükellefiyeti Kanunu” <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.3.3634.pdf> (Erişim Tarihi 12.11.2012)

²⁰⁰ İlgili kanunun ikinci faslındaki 6. maddede sivil denizcilik unsurları şöyle geçmektedir: *“Bütün müstahdemin ve mürettebatı ile beraber deniz, göl, nehir ve kanallarda bulunan gemiler ve her türlü cer ve nakil vasıtaları”*

²⁰¹ Altıncı fasıl madde 42 mucibince ilgili hallerde *“şirketlere veya şahıslara ait (...) deniz, göl, nehir, kanal, (...) ve limanlarının tamamen veya kısmen işletme işleri memurları ve müstahdemleri ve tesisatı ve işletme işlerine muktazi vasıtalarıyla birlikte, Şirketlere veya şahıslara ait her nevi münferit deniz ve hava gemileri ve deniz nakliyatına ve işlerine hadim her nevi nakil, cer ve tahlisiye vasıtaları bütün levazım, teçhizatı ve memur ve müstahdemleriyle birlikte, (...) Milli Müdafaa mükellefiyetine tabi tutulabilirler”*.

²⁰² William E. Livezey, **Mahan'a Göre Deniz Gücü**, Çev. İlyas Fidan, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1979, s.170.

²⁰³ Seyfeddin Orhan Çağdaş, “Türk Donanma Vakfı Bağışta Bulunmuş Olan Kurum ve Şahıslara Madalya Veriyor”, **DERYA**, Ankara, Şubat 1973, sayı: 65, s.17.

²⁰⁴ **Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı**, s. 323.

Tablo-18 Askerî Tersanelerin Sivil Amaçlı Kullanımı (1973)²⁰⁵

Sektör	Adet	Gemi Çeşidi	Tonaj
KAMU SEKTÖRÜ	2	Kuru Yük Gemisi	18.000
	2		5.500
	3	Tanker	5.000
	6	Karakol Botu	
	100	Yelkenli Spor Teknesi	
ÖZEL SEKTÖR	8		

Camialtı Tersanesi 18.000 DWT'lık gemileri inşa edebilecek yeteneğe kavuşturulmuştur²⁰⁶. 1966'da DzKK Gölcük²⁰⁷ ve Taşkızak²⁰⁸ Askerî Tersanelerinin askerî hizmetler haricindeki yeteneği ticarî gemi inşasına tahsis edilmiştir (Tablo-18).

Cumhuriyet devrinden sonra “Bunalım Süreci” olarak nitelendirilebilecek bu dönemde gemi inşa politikası, zamanın şartlarına muvafık olarak dinamizme kavuşmuş, cesur ve ileri hamleler yapılmıştır. Harp ihtiyaçlarının dış yardımlarla karşılanmasındaki müşkülât takdir edilmiş, DzKK kendi gemisini kendi yapma gayesine yönelmiştir. Deniz Kuvvetleri kendi muharip gücünü kendi yaratma çabasının yanında, millî gemi inşa sanayine de önderlik etmiştir. Kısmen atıl durumdaki bu sanayi kolunun harekete geçmesinde başlıca amil olmuştur. Millî savunma hizmetlerinin kimliği olan tüketicilik vasfını önemli ölçüde değiştirmiştir.

Deniz Kuvvetleri, kendi bünyesinde gerek daha geniş istihdam imkânları oluşturmak, gerekse girişilen inşa faaliyetlerine paralel olarak, bu çok yönlü sanayi teşebbüsünün beslenmesine katkıda bulunmuştur. Böylece, bu şevk millî sanayinin kuruluşuna destek olmak suretiyle üretici ve üretimi teşvik edici yeni bir veçhe kazandırmıştır. Kendi gemisini kendi yapma faaliyeti önemli üreticilik işlevi yanı sıra, sair millî sanayi kuruluşlarına, çarpan etkisiyle pek çok katkıda bulunmuştur. Bu meyanda, döküm işleri, haddehane* merdaneleri gibi büyük parçaların işlenmesi örnek verilebilir. Çimento fabrikası döner fırın imalatı, duba, binek motoru inşası gibi hizmetler zikredilebilir. Ayrıca deniz ticaret filosunun takviyesi gayesiyle askerî tersanelerin sivil amaçlarla kullanılması önemlidir. Gölcük Tersanesi'nde 12.400 ton kapasiteli Amiral Sadık Altıncan Şilebi'nin inşası gerçekleştirilmiştir²⁰⁹.

²⁰⁵ Seyfeddin Orhan Çağdaş, *a.g.m.*, s.17.

²⁰⁶ *Rekabet Edebilirlik*, s. 7.

²⁰⁷ *İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)*, DPT Yayını, Ankara, s. 529.
http://www.kalkinma.gov.tr/DocObjects/Icerik/5322/Kalkinma_Plani-2_Bes_Yillik, (Erişim Tarihi: 10.01.2013)

²⁰⁸ *Üçüncü Beş yıllık*, s.551.

* *İsim* Büyük yassı levhaların eritildiği, merdanelerden geçirildiği yer (TDK)

²⁰⁹ “Kendi Gemimizi kendimiz yapıyoruz”, *DERYA*, Mayıs 1971, Ankara, sayı: 44

3.3.2. Sivil Denizciliğin Deniz Kuvvetlerine Desteği

3.3.2.1. Türk Donanma Vakfı

Vakıf, ilk olarak, “Donanma-ı Humayün Muavenet-i Milliye Cemiyeti” namı ile 19 Temmuz 1909 tarihine kurulmuştur*. 11 Mayıs 1965 tarihinde ikinci defa kurulup Türk Donanma Cemiyeti adıyla anılmıştır. 6 Şubat 1972’de Türk Donanma Vakfı’na dönüştürülmüştür. **Vakfın amacı**, millî deniz kuvvetlerinin güçlendirilmesi konusunda milletin maddî ve manevî desteğini sağlamaktır. Bu amaç çerçevesinde **vakfın faaliyetleri** şunlardır²¹⁰:

- Türk Deniz Kuvvetlerinin lüzum gösterdiği gemi, silah, makine, teçhizat ve aksamın satın alınmasına, inşa ve imal edilmesine yardımcı olur ve imkân sağlamak²¹¹.
- Millî deniz harp sanayinin kurulmasına yardımcı olmak. Bu sanayi ile ilgili her türlü kuruluş ve faaliyetleri destekler ve gelişmesine imkân sağlamak.
- Denizciliğin milli kalkınma ve millî savunma için önemini yurt çapında anlatmak, deniz ve denizcilik sevgisini aşılamak.

3.3.2.2. Milletin Yaptığı Bağışlar

Vakfın faaliyetleri 1964 bunalımıyla artmış, 1967 bunalımıyla üst düzeye ulaşmıştır.

Türk Donanma Vakfı daha güçlü donanma sağlamak gayesiyle bağışta bulunan kurum ve şahıslara “Donanma Bağış Madalyası” vermiştir. 1973 senesinden itibaren 250.000 TL ve üstü bağışlar için altın, 150.000-250.000 TL için gümüş madalya, 50.000-150.000 TL arası için nikel, 25.000-50.000 TL arası için ise tunç madalya vermiştir²¹². Bu meyanda, 3 Mart 1973’de Deniz Kuvvetleri

* Silahlı Kuvvetleri güçlendirmeye yönelik Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri vakıflarının temeli aslında bu “Donanma Vakfı”na dayanmaktadır. Pek yararlı işler yaptıktan sonra 6 Mart 1919’da lağvedilmiştir. Cumhuriyetin ilanından sonra 23 Aralık 1925’de özel bir kanunla (Donanma Cemiyeti’nin Emval ve Emlâkinin Hazineye İntikal eden parasından maadasının haiz olduğu hukuk ile) gündeme gelmiş, sonradan (Türk Hava Kurumu’na dönüşen) Teyyare Cemiyetine devredilmiştir.

²¹⁰ **DERYA**, Ankara, Nisan 1973, sayı: 67, kapak sayfası

²¹¹ Türk Donanma Vakfı, stratejik önemi haiz olan kuruluşların kurucu ortakları arasında yer almıştır. Deniz İşletmeciliği ve Tankerciliği A.Ş. (DİTAŞ), bunlardan biridir. 16.03.1974 tarihinde İstanbul’da kurulmuştur. Amacı, muhtelif tonaj ve evsafıta deniz tankerleri satın alarak, inşa ettirerek veya kiralayarak bunları yurt içi ve/veya uluslararası ham petrol ve petrol ürünlerinin deniz nakliyatında kullanmaktır. DİTAŞ’ın misyonu; Stratejik bir madde olan ham petrol ve petrol ürünlerini millî rafinerilere zamanında, emniyetli ve düşük maliyet ile taşımaktır. Ayrıca harp, ekonomik kriz gibi olağanüstü durumlarda ülke ihtiyacı olan ham petrol ve petrol ürünlerini taşıyacak Türk Bayraklı Tanker filosuna sahip olarak millî menfaatleri korumaktır. Kaynak: Deniz İşletmeciliği ve Tankerciliği A.Ş. Kurumsal İnternet Sayfası, “Tarihçe”, <http://www.ditasdeniz.com.tr/kurumsalvirtual.aspx>,

²¹² Seyfeddin Orhan Çağdaş, “Türk Donanma Vakfı Bağışta Bulunmuş Olan Kurum ve Şahıslara Madalya Veriyor”, **DERYA**, Ankara, Şubat 1973, sayı: 65, s.16-17.

Karargâhı'nda yapılan törenle 7 altın, 5 nikel ve 2 tunç madalya gerçek ve tüzel kişilere takdim edilmiştir. Altın madalya takdim edilenlerden biri de dönemin Diyanet İşleri Başkanı'dır. Camilerde din adamları tarafından donanmanın daha güçlü hale getirilmesi için edilen vaazlarla millet 1.229.000 Lira bağışta bulunmuştur²¹³.

Türkiye Şişe ve Cam Fabrikaları A.Ş. 20 Aralık 1972 tarihinde Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Kemal Kayacan'a 200.000 liralık çeki takdim etmiştir. Bu meblağın yarısı şirket mensupları tarafından bağışlanmıştır²¹⁴.

Uzel Ticaret ve Sanayi Ltd. şirketi 1,5 milyon lira, Türkiye Şişe ve Cam Fab. A.Ş de 1,5 milyon lira Donanma Vakfına bağışlamıştır. Kocamustafa Paşa Ortaokulu 325 lira, Atatürk Kültür Merkezi şantiye işçileri 3000 lira bağışta bulunmuştur²¹⁵. Netice itibariyle Donanma için milletin bir ay kadar kısa bir sürede yaptığı bağışlar 16.046.677 TL'yi bulmuştur²¹⁶.

Bağışlar konusunda Diyanet İşleri Başkanlığının Deniz Kuvvetleri ile sürekli iş birliği halinde olduğu görülmektedir. Diyanet İşleri Başkanı Dr. Lütfi Doğan “*Sevgili milletimizin güçlü ordusuna katkıda bulunmaktan çok mutluyuz. Türk ordusunun denizde, havada ve karada daha güçlü ve başarılı olması başlıca arzumuzdur. Allah, Türk milletini ve ordusunu daima başarılarla ulaştırsın.*”²¹⁷ demiş ve milletin camilerde yaptığı bağışları takdim etmiştir. Milletin yaptığı bağışlar şöyle sarf edilmiştir: Türk Donanma Vakfına yapılan bağışlar sonucu inşa ettirilen 3 gemi: KOCATEPE, BERK ve PEYK'tir²¹⁸.

TCG BERK II için 14.549.834 lira, bir yüzer havuz satın alınması için 5,5 milyon lira ve çıkarma araçlarından biri için 1,5 milyon lira²¹⁹. Türk Deniz Kuvvetleri millî kalkınmaya gemi inşa ve tamirat yolu ile büyük ölçüde yardımcı olmuştur. Harp gemilerinin yanında deniz ticaret filosuna da muhtelif gemiler inşa etmiştir. 1973 itibariyle 15 harp ve ticaret gemisinin inşasına geçilmiştir²²⁰.

9 Mart 1973 tören ile donanmaya katılan 2 adet çıkarma aracı (LCT-113 ve LCT-114) Taşkızak Tersanesi'nde Türk mühendis subay, astsubay ve işçisinin inşa

²¹³ Seyfeddin Orhan Çağdaş, “Türk Donanma Vakfına 7.298.388 Lira Bağışlamış Olan 14 Gerçek ve Tüzel Kişiyi Altın, Nikel ve Tunç Madalya Verildi...”, **DERYA**, Ankara, Nisan 1973, sayı: 67, s.15.

²¹⁴ **DERYA**, Ankara, Ocak 1973, sayı: 64, s.10.

²¹⁵ “Ordu-Millet El Ele, Milliyet Bağış Kampanyası”, **Milliyet**, 02 Ağustos 1974, s.1.

²¹⁶ “37.681.461 TL.”, **Milliyet**, 18 Ağustos 1974, s.3.

²¹⁷ Seyfeddin Orhan Çağdaş, **A.g.m.**, s.15.

²¹⁸ “Bağışlarla Yapıtılan 3 Savaş Gemisi”, **Milliyet**, 22 Temmuz 1977, s.10.

²¹⁹ **DERYA**, Ankara, Nisan 1973, sayı: 67, s.3.

²²⁰ Seyfeddin Orhan Çağdaş, **A.g.m.** s.14, ve ayrıca bkz “15 Savaş Ve Ticaret Gemisi Yapılıyor”, **Milliyet**, 04 Mart 1973, s.3.

ettiği gemilerdir. Bunalım sürecinde **öncelikli gaye**, *zorlukların üstesinden gelebilecek deniz kuvvetlerine bir an evvel malik olmaktır*²²¹.

Çıkarma araçları, Taşkızak Tersane Komutanlığı'ndaki Türk işçi ve mühendislerin gayret ve azimleri sayesinde gerçekleştirilmiştir. Ancak hatırdan çıkarılmamalıdır ki LCT-113 ve LCT-114 Türk milletinin Türk Donanma Vakfı'na yaptığı bağışların sonucudur. Bu azmin ve iş birliğinin verdiği cesaret vesilesiyle *vurucu deniz gücünün çok daha genç ve teknik imkânları yüksek teknelerle mücehhez olması gayesi*²²² **sonraki gaye** olarak ulaşılabilir görülmüştür. Üstelik bu gayenin millî tersanelerde daha çağdaş gemilerin inşası için zikrediliyor olabilmesi gemi inşa konusundaki büyük ilerlemelere işaret etmektedir.

1963-1967 zarfında hedeflere %92 nispetinde erişilmiştir. İnşası sarkan gemiler kısa zamanda ikmal edilmiştir. Bu sebeple bunalım sürecinin birinci safhasında gecikmeli de olsa hedeflere %100 oranında erişildiği değerlendirilebilir. Bu ilk safhada gemi inşası için 60 milyon lirası malzeme, 50 milyon lirası da işçilik olmak üzere toplam 110 milyon lira harcanmıştır. Bunun karşılığında 57 adet muhtelif tonajda farklı gemi ve deniz araçları inşa edilmiştir²²³. O halde mukayese edince ciddi bir sıçrama olduğu ileri sürülebilir. Bu kısa sürede, adet itibariyle 7 misli, tonaj itibariyle %60 misli gemi inşası gerçekleştirilmiştir. Bu dönemde, bilhassa yardımcı gemilerin inşasına önem verilmiştir. Bunun sebebi, yerli tersanelere ve teknik personele gemi inşa tecrübe ve yeteneğinin kazandırılmasıdır. Koçhisar Karakol Gemisi* hariç, plana dâhil olan bütün gemiler yerli mühendisler tarafından tasarlanmış ve geliştirilmiştir²²⁴. 1968-1972 inşa planı 47 parça gemiyi ihtiva etmiştir. Bu safhada yardımcı sınıf gemilerle birlikte muharip sınıfı gemilerin inşasına önem verilmiştir. Plana dahil olan 8 adet jandarma botundan 6 adedi 1969 senesinde teslim edilmiştir. Kalan 2 adet gemiden 4600 tonluk BİNBAŞI SADIK GÜRCAN Tankeri 1970 mali senesi ortalarında teslim edilmiştir. 12.400 DWT'luk AMİRAL SADIK ALTINCAN Şilebi, o güne kadar inşa edilen en büyük tonajlı gemidir. Gemi, D. B. Nakliyat Şirketi adına döner sermayeden Gölcük Tersanesi'nde inşa edilmiş, 1970 malî sensinin başında hizmete girmiştir²²⁵.

²²¹ Seyfeddin Orhan Çağdaş, "Deniz Kuvvetlerimiz için önemli bir gün daha yaşadık", **DERYA**, Ankara, Nisan 1973, sayı: 67, s. 4-6.

²²² **A.g.m.**, s. 4-6.

²²³ "Kendi Gemimizi kendimiz yapıyoruz", **a.g.m.**

* Koçhisar, ABD yardım planından verilmesi öngörülen 6 gemiden oluşan sınıfın Türkiye'de inşa edilenidir.

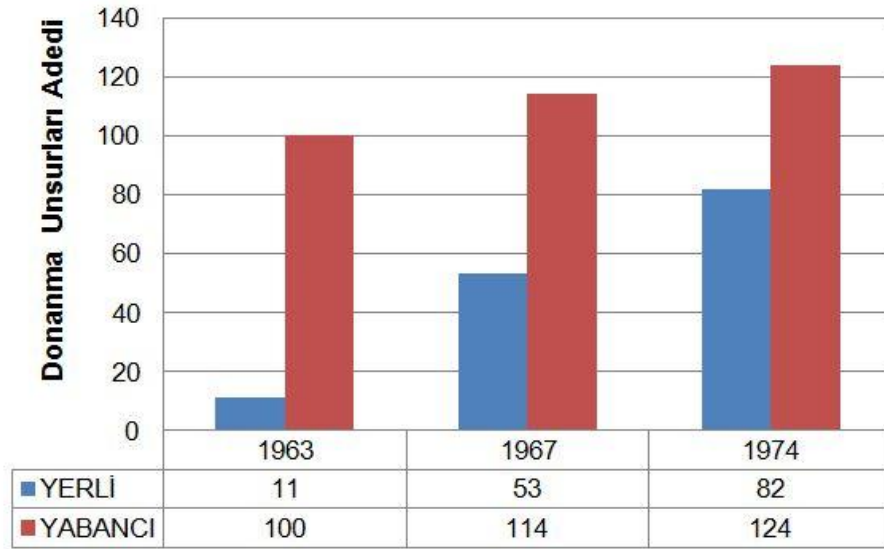
²²⁴ "Kendi Gemimizi kendimiz yapıyoruz", **a.g.m.**

²²⁵ **A.g.m.**

180 tonluk jandarma botlarının benzeri olan, sonar ve sualtı silahları ile mücehhez 10 adet avcı botu, 1970 mali senesinin sonunda hizmete sokulmuştur. 2 adet refakat muhribinin (TCG BERK ve TCG PEYK)* inşası için lazım olan kaynaklar millî bütçeden, Türk Donanma Cemiyeti'ne yapılan bağışlardan ve ABD yardımlarından sağlanmıştır.

1973 senesinde alınan ilkeler ve tedbirler kapsamında, gemi ihtiyacının bir ana plan çerçevesinde yurt içi tersanelerle, askerî hizmetleri aksatmamak kaydıyla askerî tersanelere öncelik verilmesi öngörülmüştür. Sadece yurt içinde üretimle karşılanamayan kısmı ithal edilmesi takdir edilmiştir²²⁶.

Gemi inşa sanayinin en ileri şekli olan denizaltıların inşası yine bu dönemde ele alınmıştır. Dost ve müttefik Federal Almanya ile yakın iş birliği neticesinde, beheri 450 ton olan çağdaş silah ve cihazlarla donatılmış denizaltıların 2 adedi F. Almanya'da inşa edilmiştir. Diğer 2'sinin millî tersanelerde inşa edilebilecek olması Deniz Kuvvetleri için iftihar tablosu olarak değerlendirilmiştir. Zira 10 seneden az bir sürede bu yeteneğe erişilmiştir²²⁷. Safhalar tahlil edilirse, ana gayenin millî savunmada öncelik arz eden sahalara ağırlık vermek olduğu görülebilir. Bu sayede donanmanın yerli unsurlarında ciddi bir artış olmuştur (Grafik-3).



Grafik-3 Donanmada Yerli-Yabancı Unsurların Mukayesesi (1963-74)²²⁸

* TCG BERK planlandığı gibi 1972'de hizmete girmiştir. Ne var ki 1973'de donanmaya katılması beklenen TCG PEYK, ancak 1975'de hizmete girebilmiştir.

²²⁶ Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, s. 558

²²⁷ "Kendi Gemimizi Kendimiz Yapıyoruz", *a.g.m.*

²²⁸ Bu grafik, EK-A'dan yararlanarak tarafımdan oluşturulmuştur.

Birinci ve ikinci safhada, millî sanayi kuruluşlarına yardımcı olmak ve deniz ticaret filosunun takviyesi yolundaki gayretler sınırlı kalmıştır. Kendi kuvvet hedefine derhal erişme önceliği, deniz ticaret filosuna yönelik ödün vermek manasına gelmiştir. Millî ekonomiye daha büyük çaplı katkıda bulunma ve döviz harcamak suretiyle tedarik edilebilen deniz ticaret filosunu takviye edici gemilerin yerli tersanelerde inşası elbette değerlendirilmiştir. Ancak bu hususa sonraki safhada ağırlık vermek, bu sayede hakikî üretici seviyesine erişmek öngörülmüştür²²⁹.

Dönemin Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Kemal Kayacan da gemi inşasında malzeme temini ve diğer konulardaki mevzuatın engelleyici olduğunu bildirmiş, bu mevzuatın değişmesini millî denizciliğin inkişafı için elzem olduğunu değerlendirmiştir²³⁰. Demek ki sivil olsun asker olsun denizcilikle ilgili olan herkesin mevzuattan şikayetçi olduğu görülmektedir. Mevzuata rağmen önemli işler başaran şahısların olduğu unutulmamalıdır.

3.3.2.3. Şahıs Desteği (Hayri BARAN)

“Türkiye’de Yapılamaz” demeyen sıra dışı bir denizsever Hayri BARAN’ın Deniz Kuvvetlerine desteğinden de bahsetmek gerekir. Şimdi Hayri BARAN’ın oğlu, Ömer Pekin BARAN’ın hatıralarına²³¹ başvurmak mümkün:

“... Babam 2. Dünya savaşında (aşağı yukarı 3 yıl) savaş gemilerimizde muvazzafarla beraber çalışmıştı. Bu sebeple bütün komutanlar onun çok yakın arkadaşıydı. Mesela dönemin kuvvet komutanı Necdet Uran Paşa ile eve gelip giderlerdi. Bütün gençliklerini birlikte geçirmişlerdi.*

Yine o esnada Türkiye’nin ilk özel sektör tersanesi bize aitti: Beykoz Tersanesi. Babam, tersane satın almak zorunda kalmıştı. Niçün? Çünkü Türkiye’deki mevzuatla gemi almak korkunç derecede zordu. Herşey için bakanlar kurulu kararı lazımdı. Ben bu durumun sonlarına yetiştim. Mesela kredi anlaşması yapacaksınız, Türkiye’de para yok. Yurtdışında yapmalısınız, mutlaka maliye bakanının bizzat imzalaması gerekiyordu. Diyelim ki maliye bakanı o esnada Brezilya’ya gitmiş, satıcı da 24 saat içinde parasını istiyor. Aksi takdirde mukaveleye göre başınız belaya girebilir, gemiyi de kaybedebilirsiniz. Bu sebeple son derece zor

²²⁹ “Kendi Gemimizi kendimiz yapıyoruz”, **a.g.m.**

²³⁰ Seyfeddin Orhan Çağdaş, “Türk Donanma Vakfına 7.298.388 Lira Bağışlamış Olan 14 Gerçek ve Tüzel Kişiye Altın, Nikel ve Tunç Madalya Verildi...”, **DERYA**, Ankara, Nisan 1973, sayı: 67, s.14

²³¹ EK-D Ömer Pekin BARAN ile Röportaj / FINDIKLI- 14 Haziran 2012 saat 16:00

* NECDET URAN Paşa, 5. Deniz Kuvvetleri Komutanıdır. 20 Haziran 1961’de Deniz Kuvvetleri Komutanlığı görevine başlamıştır. 1963’de Oramiralliğe terfi etmiştir. 16 Ağustos 1968’de kendi isteği ile emekliye ayrılmıştır.

bir süreçti. Dolayısıyla ithalat nerdeyse gayri mümkündü. Onun için de babam bir tersane yapmıştı. Orada da ilk özel sektör gemileri olarak aşağı yukarı 11 tane ufak coaster gemi inşa etmiştik. Hal böyle iken bu ortamda KIBRIS olayı çıktı.

*Ve Kıbrıs olayı en azından böyle bir operasyon için gerekli çıkartma gemisi eksikliğini ortaya koydu. Yani savaş gemimiz belki vardı ama çıkartma gemimiz yoktu. (... çıkartma hazırlıklarını büyük zorluklarla yaptık.) İşte o bağlamda artık en üst düzeyde olan, bir zamanlar birlikte 3 sene askerlik yapmış olduğu komutanlar **“Hayri... Sen de bir şeyler yap, bak çıkartma yapmamız lazım”** şeklinde talepte bulundular. Babam da çok vatanperverdi. Derhal bu işe girişti. Hiç de kolay bir iş değildi. Özellikle Deniz Kuvvetlerimizin bürokrasisi bayağı ciddiye. Birtakım denetimlerden geçmek gerekiyordu. Babam kendi öz kaynaklarıyla yaptı bu işi. Gözünü kırpmadan bitirdi ve teslim etti.”*

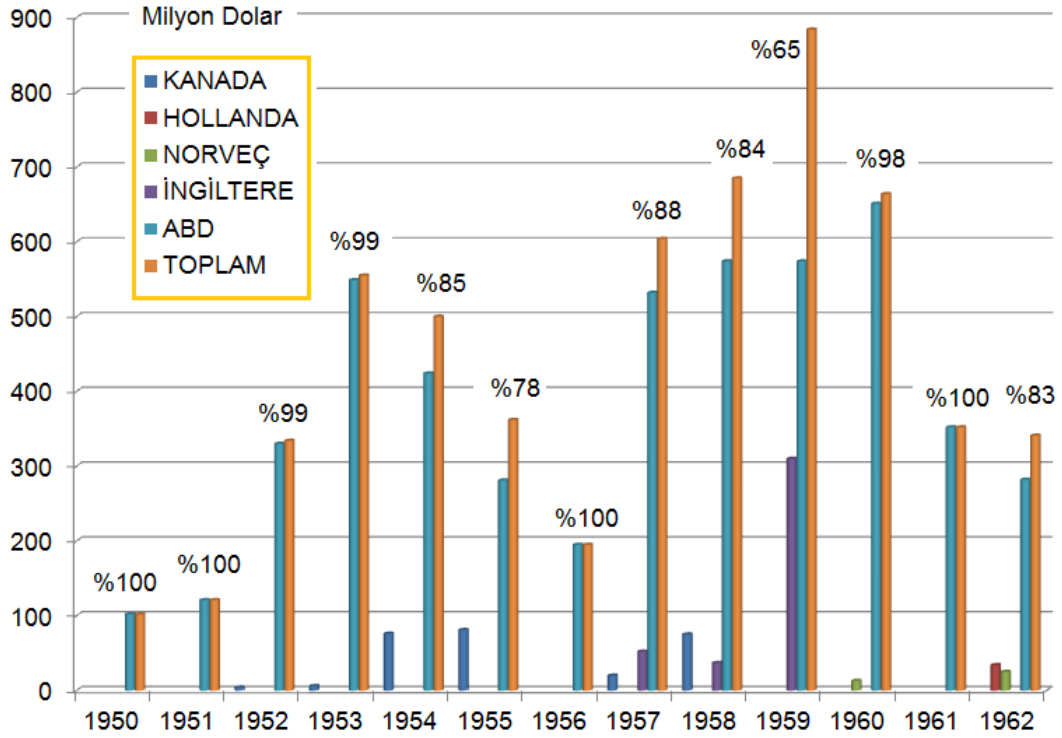
Hayri BARAN Deniz Kuvvetlerine bu şekilde katkıda bulunmuştur. Ayrıca, milyonlarca döviz ödeyerek yurtdışına gemi siparişleri verildiği bir devirde BARAN'ın faaliyetleri gayet mühimdir. Hayri BARAN'a ait Beykoz Tersanesi'ne verilen siparişler o zaman şartlarında iftihar vesilesi olmuştur. 1972'de ünlü bir Alman firmasına (Kreme S.) teslim edilen 1600 tonluk “VOTAN” adlı gemi Türkiye'deki ilk gemi ihracatıdır. Bu gemiyi, 1973'de tamamlanan 1600 tonluk “DONAR” adlı gemi gibi siparişler takip etmiştir²³².

İşte 1974 girerken Türkiye'de gerek Deniz Kuvvetleri gerekse sivil denizcilikteki gelişimler bu şekildedir. Birkaç ay sonra ülkenin yakın dönem askeri tarihindeki en önemli müdahale gerçekleşecektir. ABD'nin silah ambargosunu ve bunun Türk denizciliğine etkisini anlamak için önce Türkiye-ABD güvenlik ilişkilerini gözden geçirmek yerinde olacaktır.

²³² “Almanlar için Gemi Yapıyoruz”, **DERYA** , Ankara, Nisan 1973, sayı: 67, s.19.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM TÜRKİYE-ABD GÜVENLİK İLİŞKİLERİ

İki ülke arasındaki güvenlik ilişkilerini Sultan II. Mahmud döneminden itibaren incelemek mümkündür*. Bununla beraber güvenlik yardımlarının başlaması II. Dünya Harbi'yle ilişkilidir. II. Dünya Harbinden sonra Truman Doktrini ve Marshall Planı çerçevesinde ABD Türkiye'nin en önemli tedarikçisi olmuştur (Grafik-4).



Grafik-4 Türkiye'nin Silah İthal Ettiği Ülkeler İçinde ABD'nin Payı (1950-62)²³³

Bunalım süreci öncesinde güvenlik açısından Türkiye'nin ABD ile son derece yakın bir ilişkisi olduğu değerlendirilebilir.

Askerî ihtiyaçların karşılanmasında bağımlı olmanın sakıncaları, ambargodan evvel 1963 ve 1967 yıllarındaki Kıbrıs buhranları ile fark edilmiştir²³⁴. Aralık 1963'deki Kanlı Noel olayları sebebiyle Türkiye Kıbrıs'a müdahale hakkını kullanmak

* "Amerika ile akdolan Ticaret Muahedesine hâfi madde konulup 'Amerika hükümeti Devlet-i Aliyye'nin talep edeceği kadar harp gemisini (Amerika) Devleti fiyatına yapmayı kabul etmesi" zikredildiğine ... (ve) ... mezkur maddenin kabul edilmediğine dair" 1831 Tarihli "Telhis". Mahmut II'un "Hatt-ı Hümayun"u mevcuttur. **Akratan** Akdes Nimet Kurat, Türkiye ile Amerika Birleşik Devletleri Arasındaki Münasebetlere Ait Arşiv Vesikaları, **Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi**, 1967, Cilt 5. Sayı 8, 287-373, s. 294.

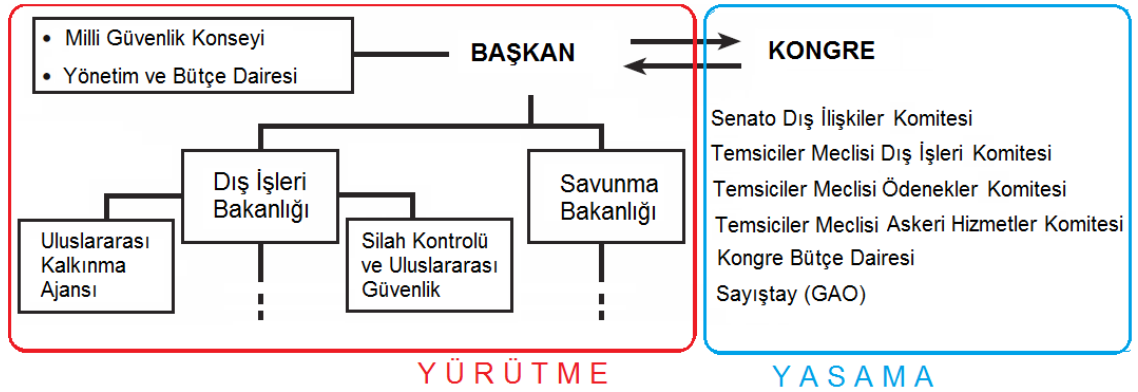
²³³ Bu grafik SIPRI'den temin edilen veriler yoluyla bilgisayar ortamında oluşturulmuştur. SIPRI, "Trend Indicator Values of arms exports to Turkey, 1950-1962", <http://armstrade.sipri.org/armstrade/page/values.php> (Erişim Tarihi: 13.02.2013). Ayrıca bkz: EK-B

²³⁴ **Savunma Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu Dokuzuncu Kalkınma Planı**, s. 48.

istemiştir. Buna mukabil ABD'nin tepkisi sert olmuştur. Başkan Johnson, 1964'deki mektubu ile tepki göstermiştir²³⁵. Bu mektup ile Türkiye-ABD güvenlik ilişkisi adeta test edilmiştir*. Benzer şekilde 1967 senesinde Türkiye çıkarma hazırlıkları yapmıştır. Yine ABD'nin devreye girmesiyle Türkiye Kıbrıs'ta kalıcı bir çözüm sağlamak amacıyla müdahale yapamamıştır. Türkiye'nin sahip olduğu Amerikan harp teçhizatını bağımsız bir şekilde kullanamayacağı böylece görülmüştür. Türkiye bugün olduğu gibi o dönemde de önemli bir NATO müttefikidir. NATO'nun en büyük ordularından birine sahiptir. Türkiye'nin iktisadî ve askerî kabiliyetleri NATO'nun sağlamlığına tesir etmektedir²³⁶. NATO'nun güneydoğu kanadını oluşturmaktadır. SSCB ile hududu en uzun olan NATO ülkesidir²³⁷. Türkiye - ABD güvenlik ilişkilerinin temeli olan ABD güvenlik yardımlarına odaklanmak yararlı olabilir.

4.1. ABD GÜVENLİK YARDIMLARININ İŞLEYİŞİ

ABD güvenlik yardımı programının dayanağı ABD Kamu Kanunları, yardımların yetkilendirmesini, ödeneklerini, kısıtlamalarını ve raporlama esaslarını ihtiva eder. Programın nasıl işlediğini anlamak için yasama ve yürütme organlarını** incelemek faydalı olabilir.



Şekil-5 ABD Güvenlik Yardımları Yönetim İşlergesi²³⁸

²³⁵ "Türk-Amerikan münasebetlerinde dönüm noktası", *Milliyet*, 10 Haziran 1964, s.1

* Başkan Johnson'un 'Amerikan silahlarının Kıbrıs'ta kullanılmasını men etmesi ve Türkiye'ye bu yüzden gelecek bir Sovyet saldırısında NATO anlaşmasının işlemeyeceğini' Başbakan İnönü'ye bildiren mektubu ve İnönü'nün 'Yeni bir dünya kurulur Türkiye'de onun içinde yerini alır' tarzındaki cevabı Türk-ABD ilişkilerini donma noktasına getirmiştir. Ayrıntı için bkz: Fahri ARMAOĞLU, *a.g.e.*

²³⁶ GAO, *The Defense and Economic Cooperation Agreement - U.S. Interests and Turkish Needs*, Washington DC, 1982, p. iii.

²³⁷ *A.g.m.*, p.3.

** Yargı organı da işlergenin bir parçasıdır. Ancak tez ile doğrudan ilişkisi olmadığı için göz ardı edilmiştir.

²³⁸ Kongrenin bütün çalışmaları komiteler aracılığı ile icra edilmektedir. Kongre'de Güvenlik Yardımları'ndan *Senato Dış İlişkiler Komitesi* ve *Dış İşleri Komitesi* sorumludur, *Askerî Hizmetler Komitesi* değil. ABD Güvenlik Yardımları Yönetimi Savunma Enstitüsü Resmî İnternet Sayfası "U.S. Government Organizations for Security Assistance", <http://www.disam.dsca.mil/pubs/DR/03%20Chapter.pdf> (Erişim Tarihi: 01.03.2013)

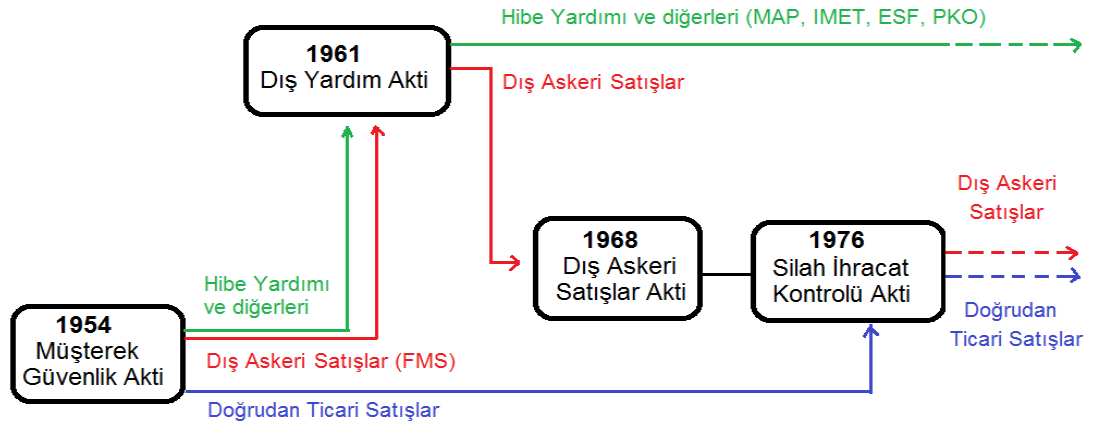
4.1.1. Yasama Organı: Kongre

ABD Anayasası'na göre bütün yasama yetkisi Kongre'nin elindedir. Kongre'nin Senato ve Temsilciler Meclisi olmak üzere iki kanadı vardır. Kongre'nin güvenlik yardımlarına ilişkin yetkileri son derece geniştir²³⁹. Bu kapsamda güvenlik yardımlarının yetkilendirmesini, ödeneklerini, kısıtlamalarını belirleyen, takdir ve teftiş eden yasama organıdır. O halde, yürütme organına ne vazife kalmaktadır?

4.1.2. Yürütme Organı: Başkan

Başkan, kongrenin rızasını alarak, yabancı devletlerle anlaşmalar yapma, bakanları ve büyükelçileri belirleme hakkına sahiptir. Bütün güvenlik yardımlarını belirleme hakkı ve denetleme yetkisi kongreye aittir, ABD Başkanı'na değil*. Başkan, kongreye raporlama yapar²⁴⁰ ve üst sınırı kongre tarafından belirlenmiş meblağı sarf eder. Sarf ederken de sınırsız değildir.

4.1.3. ABD Güvenlik Yardımı Akitleri



Şekil-6 ABD Güvenlik Yardımı Akitleri (1954-76)²⁴¹

²³⁹ Bu yetkiler şöyledir: (1) Güvenlik yardımları yetki akitlerini tanzim etmek, gözden geçirmek ve kanunlaştırmak. (2) Ödenekleri belirlemek, kanunlaştırmak. (3) Ödenek kanunu henüz tamamlanmadığı takdirde, (kanun hükmünde) **Müşterek Kanunnameler** çıkarmak yoluyla güvenlik yardımı faaliyetlerini kanunlaştırmak. (4) Güvenlik yardımlarıyla alakalı her türlü duruşma ve soruşturmayı yürütmek. Bunun için Sayıştay, Kongre Bütçe Dairesi vb birimlere talimat vermek. (5) Önerilen silah transferlerini, dış askerî satışları, doğrudan ticarî satışları, üçüncü ülke üzerinden yapılan transferleri ve kiralamaları teftiş etmek. (6) Güvenlik yardımıyla, dolaylı bile olsa, alakalı olan bütün anlaşmalara icazet vermek. Kaynak: U.S. Government Organizations for Security Assistance

* Peki, güvenlik yardımları konusunda Başkan'ın elinde hiçbir salahiyet yok mudur? Vardır. Mesela Kongre 1978 malî senesinde Türkiye'ye **en fazla** 175 milyon dolar yardım yapılabileceğini belirtmiştir. Başkan Türkiye'ye dilerse 175 milyon doların tamamını verebilir, dilerse hiç vermeyebilir. Nitekim Carter 175 milyon doların tamamını vermemiştir.

²⁴⁰ Silah İhracat Kontrolü Akti'ne göre başkan kongreye güvenlik yardım anlaşmalarının "*ciddi anlamda ihlalin vuku bulmuş olabileceğine*" ilişkin **rapor** sunmalıdır. Richard F. Grimmett, **U.S. Defense Articles and Services Supplied to Foreign Recipients: Restrictions on Their Use**, Congressional Research Service Report, Washington DC, 2012, pp. 1-7, p.3.

²⁴¹ Defense Institute of Security Assistance Management, **The Management of Security Assistance**. Wright-Patterson AFB, 14th Edition, Ohio, 1994; **aktaran** Cenk Ünal, Sale/Lease Of U.S. Navy Ships To Allied Countries By Using "Hot Ship" Transfer Methods: "Turkish Knox Class Frigate Transfer Example", Naval Postgraduate School, California, 1995, p.23. (**Unpublished Master Thesis**)

Akitler, hangi şartlar altında yabancı bir ülkeye ABD harp teçhizat ve hizmetlerinin sağlanabileceğini belirleyen akitlerdir (Şekil-6). Kullanım şartlarını da beyan etmektedir. Şartların ihlal edilmesi, teslimatın askıya alınmasına veya tamamen iptal edilmesine sebep olabilir. Peki, harp teçhizat ve hizmetleri kimlere satılabilir? Ancak dost ülkelere satılabilir. Dost ülkeler yardımları hangi şartlar altında kullanabilir²⁴²? Sınırsız kullanım söz konusu değildir, bu ülkeler belirli şartlar²⁴³ altında kullanabilir.

4.2. AMBARGO SÜRECİ

1974'deki Kıbrıs Barış Harekâtı'nda Türkiye, ABD meşeyli harp teçhizatını kullanmıştır. Kongre, yapılan harekâtı "*aktin ihlali*" şeklinde değerlendirmiştir. Başkan ise Türkiye'ye yapılacak askerî yardımları kesmenin ABD alaka ve menfaatlerine zarar vereceğini düşünmüştür. Böyle bir müeyyidenin ABD'nin Türk dostlarıyla olan bağları zedeleyeceğini ve Doğu Akdeniz'de ABD'yi zayıflatacağını öngörmüştür²⁴⁴. Bu sebeple 14 Ekim²⁴⁵, 17 Ekim²⁴⁶, 18 Ekim 1974²⁴⁷ tarihlerinde uzlaşmazlık yaşanmıştır. Ne var ki **5 Şubat 1975**'de ambargonun fiilen işlemeye başlamasına Başkan da engel olamamıştır. Türkiye, akte dayanarak sürdürülmekte olan müşterek savunma tesis ve iş birliği faaliyetleri tek taraflı olarak lağvetmiştir²⁴⁸. Vazifeyi devralan Demokrat Jimmy Carter önceleri direktse de ambargonun

²⁴² **Dost ülke "iç güvenlik" veya "meşru müdafaa" maksadıyla satın aldığı Amerikan menşeyli harp teçhizat ve hizmetlerini kullanamaz mı?** Sorunun cevabı olarak günümüz için EVET sözcüğü kullanılabilir. Ancak o dönem için ne EVET ne de HAYIR. Neden? Zira 1961 tarihli Dış Yardım Akti ve devamı niteliğindeki Silah İhracat Kontrolü Akti "*iç güvenlik*" veya "*meşru müdafaa*" gibi terimler ihtiva etmemektedir. (Richard F. Grimmett, p.3) Zaten ambargo meselesinde ABD yönetim işlergesinde yaşanan uzlaşmazlığın kaynağı budur. Güvenlik yardımlarına ilişkin böyle uzlaşmazlıklar ABD tarihinde nadiren yaşanmıştır. 1974 bunlardan biridir.

²⁴³ Bu şartlar şöyledir: BM tarafından talep edilen tedbirler çerçevesinde "*Uluslararası barış ve güvenliği tesisi*", "*BM tüzüğüne uygun şekilde bölgesel veya toplu anlaşmalara yahut tedbirlere iştirak edebilmek*" veya "*Az gelişmiş dost devletlerin iktisadî ve sosyal gelişimine fayda sağlayacak kamu yararına yönelik faaliyetler vb.*" zikredilebilir. Richard F. Grimmett, **U.S. Defense Articles**, pp. 1-7, p.2

²⁴⁴ Kongre'ye çağrıda bulunmuş, kanunnamenin gözden geçirilmesini istemiştir. Richard F. Grimmett, **U.S. Defense Articles ...**, pp. 1-7, p.6

²⁴⁵ Bu sebeple Kongre'ye çağrıda bulunmuş, kanunnamenin gözden geçirilmesini istemiştir. Gerald R. Ford, "Veto of Continuing Appropriations Resolution", 14 Ekim 1974; **İnternette Yayınlayan** Gerhard Peters ve John T. Woolley, **The American Presidency Project**. <http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=4460> (Erişim Tarihi: 06.03.2013)

²⁴⁶ Yine de Kongre, 17 Ekim'de Türkiye'ye yönelik her türlü askerî satışa, krediye, yardıma ve teslimata mani olacak bir kanunname çıkarmıştır. Başkan ikinci kez veto etmiştir. Gerald R. Ford, "Veto of Second Continuing Appropriations Resolution Providing for Suspension of Military Aid to Turkey", 17 Ekim 1974; **İnternette Yayınlayan** Gerhard Peters ve John T. Woolley, **The American Presidency Project**. <http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=4472> (Erişim Tarihi: 06.03.2013)

²⁴⁷ Mamafih Kongre öncekilerin benzeri yeni bir kanunnameyi hazırlamaktan geri adım atmamıştır. Başkan Ford, büyük bir hata yapıldığını belirterek 18 Ekim'de imza atmak zorunda kalmıştır. Bu kanunname 10 Aralık 1974'e kadar Başkan Ford'a ambargoyu kısmen erteleyebilme hakkı tanımıştır. Başkan bu hakkı kullansa da 10 Aralık 1974'de ambargonun yürürlüğe girmesine mani olamamıştır. Gerçi kanunda Başkan'a 5 Şubat'a kadar ambargoyu tehir hakkı verildiği için ambargo askıda kalabilmiştir. Gerald R. Ford: "Statement on Signing the Continuing Appropriations Resolution,." 18 Ekim 1974.; **İnternette Yayınlayan** Gerhard Peters ve John T. Woolley, **The American Presidency Project**. <http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=448> (Erişim Tarihi: 06.03.2013)

²⁴⁸ "Demirel: << Yapılması", **Milliyet**, 19 Haziran 1975, s.10.

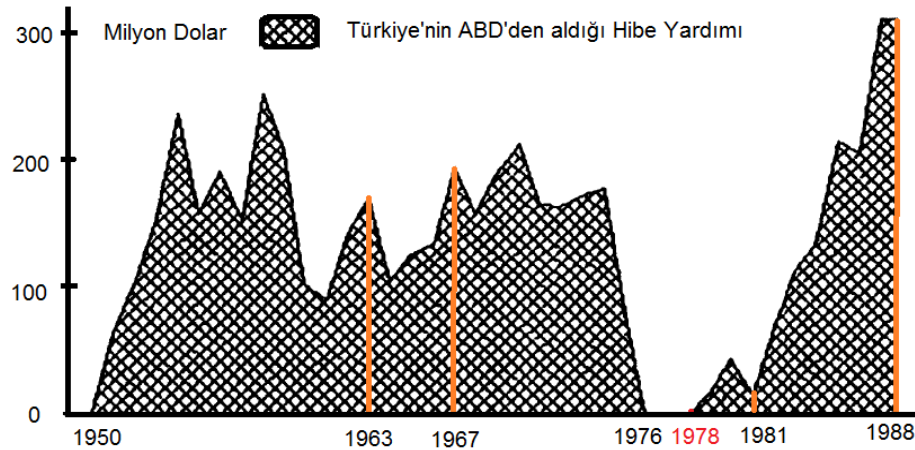
kaldırılması gerektiğini²⁴⁹ bir müddet sonra idrak etmiştir²⁵⁰. Bu doğrultuda Kongre üzerinde baskı yapmaya başlamıştır²⁵¹ ki böylece ambargo kalkmıştır.

4.3. ABD’NİN TÜRKİYE’YE YAPTIĞI GÜVENLİK YARDIMLARI

İlgili dönemdeki* şu programları incelemek yeterli olabilir: **Geri Ödemesiz Programlar:** Askerî Yardım Programı (MAP) hibeleri, Uluslararası Askerî Öğretim ve Eğitim (IMET) Programı. **Geri Ödemeli Programlar:** Düşük Faizli Borçlar (Loan), Dış Askerî Satışlar (FMS), Doğrudan Ticarî Satışlar (DCS)

4.3.1. Geri Ödemesiz Programlar

Türkiye, 1962-1980 zarfında (bütün programlar dâhil) ABD’den yaklaşık 3.3 milyar dolar yardımın %70’i hibedir²⁵². O halde güvenlik yardımlarının bel kemiğini hibe yardımlarının oluşturduğu düşünülebilir. (Grafik-5 ve Grafik-6).



Grafik-5 Türkiye'nin ABD'den Aldığı Hibe Yardımları (1950-88)²⁵³

²⁴⁹ Türkiye'deki ABD Büyükelçiliği ve Askerî Yardım Danışma Heyeti (JUSMMAT), askerî ilişkilerin yeniden tesis edilebilmesi hususunun tamamen dış askerî yardım ve satışların kaldığı yerden devam etmesine bağlı olduğunu bildirmiştir. J. Kenneth Fasick, *Profiles of Military Assistance Advisory Groups in 15 Countries*, Report by GAO, Washington DC, 1978. pp 120-126. p.120.

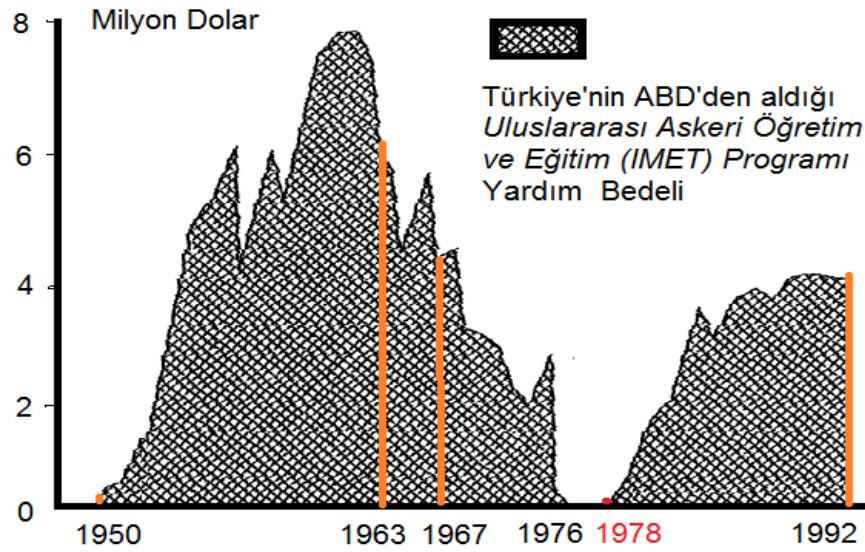
²⁵⁰ Esasında ambargo süreci sadece Türkiye'nin değil aynı zamanda ABD'nin de menfaatlerini zedelemiştir. Çünkü ABD Türkiye'deki askerî tesislere, istihbarat üslerine, uzun mesafe seyrüsefer istasyonlarına rahat erişim sağlayamamıştır. GAO, *The Defense and Economic Cooperation Agreement - U.S. Interests and Turkish Needs*, Washington DC, 1982, p. ii.

²⁵¹ Richard F. Grimmett, *a.g.m.*, p.7.

* "Güvenlik yardımı" kuşatıcı bir terimdir. Seneler boyunca pek çok kez biçim ve muhteva değiştirmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz: ABD Temsilciler Meclisi Dış İlişkiler Kurulu Resmî İnternet Sayfası, "The Foreign Assistance Act of 1961", <http://democrats.foreignaffairs.house.gov/111/FAA61.pdf> (Erişim Tarihi: 01.03.2013)

²⁵² U.S. Bureau of the Cencus, *"Statistical Abstract of the United States: 1981"*, (102d Edition) U.S. Government Printing Office, Washington DC, 1981, p. 841.

²⁵³ Alpar Karaahmet, *An Appraisal of U.S. Security Assistance to Turkey Between 1950 and 1992*, Naval Postgraduate School, California, 1994, p. 39 (**Unpublished Master Thesis**) Uluslararası Askerî Öğretim ve Eğitim (IMET) Programı, ABD'nin deniz aşırı askerî tesislerinde, Türk askerî veya sivil personelin eğitimi için sarf edilen **hibe mahiyetinde** bir programdır (p.16). Ayrıca ABD'de veya başka ülkede eğitim görecekt olan Türk subayları için de bu programdan istifade edilir (p.35).



Grafik-6 Uluslararası Askerî Öğretim ve Eğitim Yardımları (1950-92)²⁵⁴

ABD harp teçhizat ve hizmetleri, Dış Askerî Yardım (MAP) hibe fonları ile alınabileceği gibi nakit, kredi (credit), düşük faizli kredi (loan) veya bunların bir karışımı olarak da satın alınabilir. Hibe fonları kesilmiştir. Nakit alımlar Türkiye'nin o dönemki şartlarında pek mümkün görünmemektedir. Bu sebeple, geri ödemeli kredi programlarına göz atmalıdır.

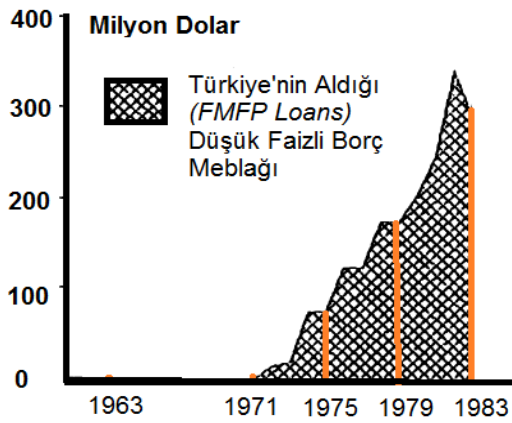
4.3.2. Geri Ödemeli Programlar:

Düşük faizli kredi (*loan*) ise bir çeşit iktisadî destek fonudur. Maliyet itibarıyla hibelerden değil ama Dış Askerî Satış (FMS)²⁵⁵ usulü ve Doğrudan Ticarî Satış* (DCS) usulünden avantajlıdır.

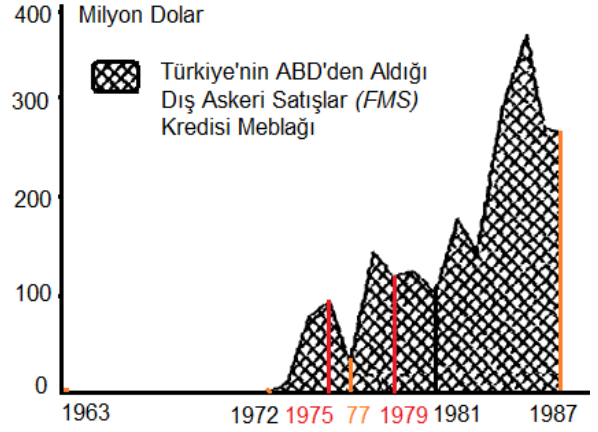
²⁵⁴ Alpar Karaahmet, *a.g.t.*, p. 48.

²⁵⁵ Dış Askerî Satış (FMS) usulü biraz farklıdır. Buna göre evvela ABD Hükümeti ile Türk Hükümeti satış şartlarını belirleyen bir sözleşme imzalar. Sözleşme çerçevesinde, ABD Hükümeti, Türk Hükümeti namına arzu edilen harp teçhizat ve hizmetlerini (ABD Savunma Bakanlığı bünyesinde mevcut teçhizatlar hariç) ABD'deki imalatçı firmadan satın alır. Türk Hükümeti için satın alırken, ABD Hükümeti'nin sanki kendisine satın alıyormuş gibi aldığı iddia edilir. İlk Savunma Sanayi Müsteşarı Vahit Erdem'e göre FMS'in maliyeti çok daha yüksektir. Herhangi bir teçhizatın lojistik maliyeti, kendi maliyetinin çok üzerinde olduğu için doğrudan imalatçı firmadan satın almak daha hesaplı olabilmektedir. Bülent E. Beyoğlu ve Abdurrahman Kılıç, *a.g.m.*, s. 10.

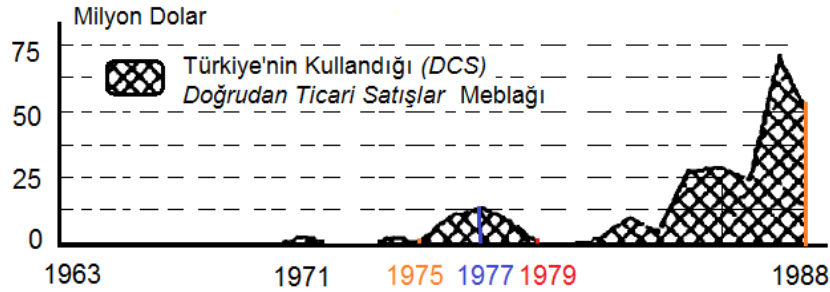
* Doğrudan Ticarî Satış usulünde, ABD'deki müteahhit ile Türk Hükümeti doğrudan temasa geçer. Buna göre ABD hükümeti bu ticarî sürecin bir parçası değildir. Türk Hükümeti, müteahhit ile sözleşmeyi yürütmek hususunda doğrudan sorumludur.



Grafik-7 Düşük Faizli Borçların* Seyri
(1963-83)²⁵⁶



Grafik-8 Dış Askerî Satışlar Kredisinin Seyri
(1963-87)²⁵⁷



Grafik-9 ABD'nin Türkiye'ye Yaptığı Doğrudan Ticarî Satışlar Seyri (1963-88)²⁵⁸

Ambargo süresince hiçbir yardım alınamadığına dair kanaat hatalıdır. Türkiye'ye yönelik dış yardımlar²⁵⁹ azalmakla birlikte devam etmiştir (Grafik7-8-9). Ancak usul değiştirmiştir. Hibelerden ziyade, Doğrudan Ticarî Satışlar, Dış Askerî Satışlar ve düşük faizli krediler şeklinde yardımlar gerçekleşmiştir. Geri ödemesi olan kredilerin, (geri ödemesiz olan) hibelerin boşluğunu dolduramadığı ileri sürülebilir. Netice itibarıyla ABD'den hibe alamayan Türkiye, ihtiyaçlarının ancak bir kısmını karşılayabilmiştir²⁶⁰. Bu durum TSK'nın bir kısım ihtiyaçlarının karşılanamamasına yol açarken diğer taraftan başka kaynaklardan daha maliyetli tedariklere yönelmesi sebebiyle ülkeyi iktisaden etkilemiştir.

* **FMFP**: Foreign Military Financing Program. Bu program da kapsayıcı bir programdır. Biçimi ve muhtevası zaman içinde değişikliğe uğramıştır. Ambargodan çok sonraları hibe yardımları da programa dâhil edilmiştir.

²⁵⁶ Alpar Karaahmet, **a.g.t.**, p. 42.

²⁵⁷ Alpar Karaahmet, **a.g.t.**, p. 36.

²⁵⁸ Alpar Karaahmet, **a.g.t.**, p. 45.

²⁵⁹ Bazı kaynaklarda farklı meblağlar verilmiştir. Fasick'e göre; 1977 malî senesinde 125 milyon dolar, 1978'de 175 milyon dolar kredi sağlanmıştır. (J.Kenneth Fasick, **a.g.r.**, p.120.) Ancak bu farklılık ambargo süresince kredi alındığı gerçeğini değiştirmez.

²⁶⁰ **U.S. Interests and Turkish Needs**, p. iii.

BEŞİNCİ BÖLÜM 1974 SONRASI TÜRK DENİZCİLİĞİNİN GELİŞİMİ

5.1. TÜRK DENİZ KUVVETLERİ

Uluslararası siyasî bunalım süreçlerinde stratejik ve askerî açıdan kendine yeterli olmak önemlidir. Stratejik teçhizatın siyasî uyuşmazlık sebebiyle karşıt ülkeye ihraç edilmesinin sakıncalı görüldüğü hallerde, belirli ihraç mallarına ambargo konabilmektedir²⁶¹. Zahirî olumsuz olarak düşünülebilecek ambargo kimi zaman ilerlemeyi teşvik edebilir. Mesela, 1967'deki Altı Gün Savaşları'ndan sonra, İsrail'in ana tedarikçilerinden olan Fransa'nın silah ambargosu uygulaması, İsrail'i bu alanda sanayileşmeye iten sebeplerden birisi olmuştur²⁶². Diğer taraftan aynı dönemde (1966-1979) (Zimbabve) Güney Rodezya'ya BM tarafından silah ambargosu uygulanmıştır²⁶³. Ancak bu Afrika ülkesinde, İsrail örneğindeki gibi bir ilerleme gözlenmemiştir. Barış Harekâtı sonrasında Türkiye böyle bir ambargo ile karşılaşmış, bir bunalım yaşamıştır. Peki bu bunalım, Türkiye'yi (ve özelde Türk Deniz Kuvvetlerini) gelişmeye mi sevk etmiştir yoksa Güney Rodezya gibi aciz mi bırakmıştır?

5.1.1. 1974 Bunalımının Türk Deniz Kuvvetlerine Etkisi

Ambargo Türkiye'yi elbette etkilemiştir (Grafik-10). ABD'den temin edilegelen yedek parçaların tükenmesi sebebiyle bakım ve destek sorunu ortaya çıkmıştır. TSK, harp unsurlarının kullanılabilirliğini temin etmek için kendi ihtiyaçlarını kendisi karşılamaya çalışmıştır. Örneğin onarılabilecek parçaları onarmıştır. Bir takım ufak parçaların imalatını gerçekleştirmiştir. Hatta TSK'nın öz kaynaklarıyla imal ettiği bir takım parçalar, orijinal parçayı ikame²⁶⁴ edebilecek kadar başarılı olmuştur.

Ambargonun son yılı olan 1978 mali yılı itibarıyla mevcut onarım gücü itibarıyla DzKK'nın vurucu gücünü oluşturan unsurlardan (1) muhriplerin %80'i (2) denizaltı gemilerinin %80'i (3) hücum botların, özellikle G/M'li botların %90'ı (4) Çıkarma gemilerinin %75'i (5) çıkarma araçlarının %90'ı faal hale getirilebileceği değerlendirilmiştir. Ayrıca muhtemel bir siyasi gerginlik döneminde öncelikle

²⁶¹ Cevdet Tanyeli, "Harp ve Ekonomi İlişkileri", Feridun Ergin (ed.), *Harp Ekonomisi*, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1985, 36-44, s. 40.

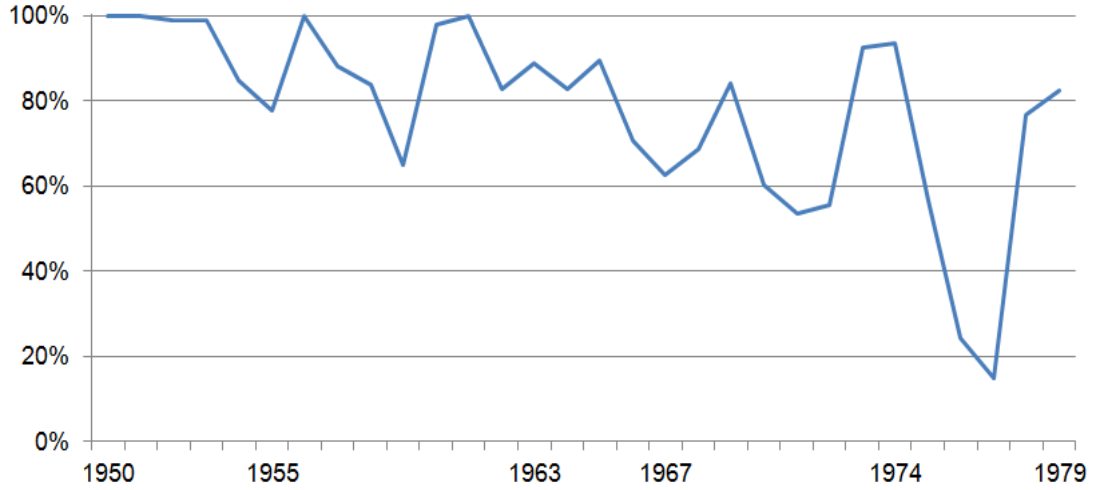
²⁶² Bülent E. Beyoğlu ve Abdurrahman Kılıç, *a.g.m.*, s. 24.

²⁶³ BM Resmî internet Sayfası, "UN Security Council Resolution 232 (1966)" <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/227/55/IMG/NR022755.pdf?OpenElement> (Erişim Tarihi: 14.02.2013)

²⁶⁴ Elmer B. Staats, *No Easy Choice: NATO Collaboration and the U.S. Arms Export Control Issue*, Report of GAO, Washington DC, 1981, p. 19.

hücumbot ve çıkarma gemilerinin tamamı faal hale getirilebilmesi öngörülmüştür²⁶⁵. Bu durum ambargonun etkisini iç dinamiklerle çözebilme iradesine işaret etmektedir.

Ayrıca ambargo öncesinde alınmış bazı müşterek kararlar muallâkta kalmıştır. Örneğin 1972’de yapılan sözleşme mucibince iş birliği ile yürütülecek roket projesi durdurulmuştur. 1974’de verilen 818 adet tank modernizasyon aygıt siparişi neticesiz kalmıştır²⁶⁶.



Grafik-10 Türkiye'nin Harp Teçhizatı İthalatında ABD'nin Rolü (1950-79)²⁶⁷

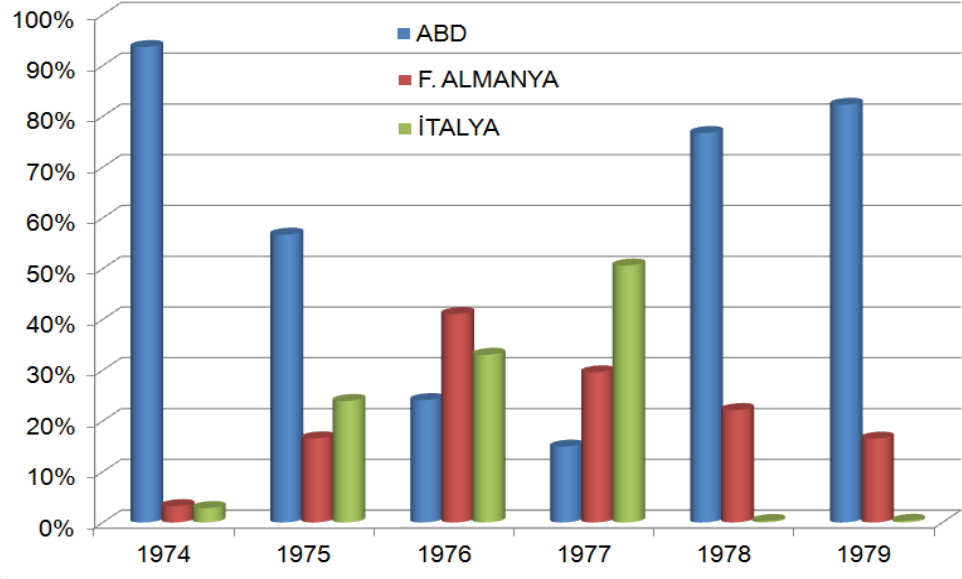
TSK, ambargoya karşılık bir takım adımlar atmıştır. Rüştünü ispatlamış hazır teçhizatı başka ülkelerden tedarik etme yoluna gitmiştir. (Yine de ABD'nin rolünün azalarak da olsa devam ettiği görülmüştür.) Cumhuriyetin kuruluş senelerinde olduğu gibi İtalya önemli bir tedarikçi olarak devreye girmiştir. Libya'nın da bu süreçte TSK'ya desteği olmuştur*. Önceden beri ilişkilerin kuvvetli olduğu Almanya, Türk Deniz Kuvvetlerinin yöneldiği asıl ülke olmuştur.

²⁶⁵ 1977-1978 Türk Denizcilik Gücü Simpozyumu, a.g.e, KISIM-II. TEBLİĞ-2, s. 1

²⁶⁶ GAO, *The Defense and Economic Cooperation Agreement - U.S. Interests and Turkish Needs*, Washington DC, 1982, p. 25

²⁶⁷ EK-B'den elde edilen veriler ile oluşturulmuştur. Ayrıca teçhizat hakkındaki ayrıntı için bkz: EK-C.

* Bu süre zarfında Libya'dan 7 adet F-5 savaş uçağı temin edilmiştir. Ancak grafiğe eklenmemiştir.



Grafik-11 Türkiye'nin Harp Teçhizatı İthalatında ABD, Almanya ve İtalya'nın Mukayesesi (1974-79)²⁶⁸

Deniz Kuvvetleri özelinde en önemli tesir, GUPPY-3 sınıfı 2 adet denizaltı siparişinin iptal* olmasıdır. Türkiye, bu ihtiyacını derhal F. Almanya'dan temin etme yoluna gitmiştir. Ocak 1975'te 132 milyon dolar değerinde 3 adet denizaltı satışı gerçekleşmiştir²⁶⁹. 20.08.1975'de inşasına başlanan TCG BATIRAY (I), 07.11.1978'de donanmaya teslim edilmiştir. Ambargo sayesinde millî denizaltı inşa kabiliyetinin artırılması zarureti yakinen anlaşılmıştır.

Tablo-19 GUPPY-3 ve TYPE-209 sınıfı Denizaltıların Mukayesesi²⁷⁰

SINIFI	MENŞEİ	Yaş	TONAJI (Ton)		SÜRATİ (Mil)	
			Suüstü	Sualtı	Suüstü	Sualtı
GUPPY-3	ABD	30+	2450	2450	17,5	15
AY (TYPE-209)	F. ALMANYA	0	980	1185	11	22

AY sınıfı denizaltıların devamı TCG YILDIRAY (II) ve TCG DOĞANAY (I) bu millî şuur sayesinde Gölcük Tersanesi'nde inşa edilmiştir. Yepyeni bu denizaltılar su altında son derece çevik unsurlardır (Tablo-19).

²⁶⁸ EK-B'den yararlanılarak oluşturulmuştur. Ayrıca bkz: SIPRI, "Trend Indicator Values of arms exports to Turkey, 1963-1979", <http://armstrade.sipri.org/armstrade/page/values.php> (Erişim Tarihi: 13.02.2013)

* İptal olan siparişler bu denizaltıların devamı niteliğinde olacaktı. (kaynak: SIPRI) Ambargo öncesinde 2 adet GUPPY-3 sınıfı denizaltı satın alınmıştı. Türkiye'de ÇANAKKALE sınıfı şeklinde tasnif edilen denizaltılar, 12 Şubat 1974 itibarıyla Türk Donanması'na katılmıştı. Bu unsurlar, 1944 inşa tarihli TCG ÇANAKKALE (II) ve 1945 inşa tarihli TCG İNÖNÜ (III)'dür. Cem Gürdeniz ve Erdoğan Yüceliş, *a.g.e.*, s.50.

²⁶⁹ Elmer B. Staats, *a.g.r.*, p. 22.

²⁷⁰ Cem Gürdeniz ve Erdoğan Yüceliş, *a.g.e.*, s.50 ve s.52.

Ayrıca 103,6 milyon dolar değerinde (birisi F. Almanya'da diğerleri Türkiye'de inşa edilmek üzere) F. Almanya'ya 14 adet karakol gemisi (*patrol boat*) siparişi verilmiştir²⁷¹. Bunun yanında, F. Almanya'dan torpido, lojistik destek vb deniz harp unsurları satın almıştır²⁷².

Türkiye'nin askerî teçhizat açısından yetersizliği ve harp unsurlarının çağın gerisinde kalmışlığı belli oranda ABD silah ambargosunun kabahatidir. Ancak başka etkenler de vardır: (1) Teçhizatın bir kısmının zaten ömrünü doldurmuş olması, (2) Silah fiyatlarındaki artış, (3) Türkiye'nin kendi iktisadî sorunları ve (4) Uzun seneler devam eden lojistik planlama verimsizliği. Başka bir sebep de 1976 itibariyle ABD'nin bütün dünyada hibelerden ziyade kredilere yönelmiş olması, Türkiye ekonomisine ciddi zarar vermiştir. Zaten döviz sıkıntısı yaşayan ülke, yüksek faizli FMS kredilerin geri ödemesinde zorlanmıştır²⁷³.

5.1.2. Deniz Kuvvetleri Eğitimi

ABD ile ilişkilerin bu süreçte bozulması Deniz Kuvvetleri eğitiminde topyekûn bir değişime sebebiyet vermesi manasına gelebilir mi? Ambargoya rağmen Türkiye halen NATO'nun bir üyesidir. NATO'nun kazandırmış olduğu kurumsal sistemin devam ediyor olması mantık gereğidir.

Bununla beraber Deniz Kuvvetleri'nde 1974 sonrası en büyük değişim doktrin konusunda gerçekleşmiş olması tahmin edilebilir. Örneğin TCG KOCATEPE'nin Türk Hava Kuvvetleri tarafından batırılmasından ders almış olması beklenebilir. Zaten Kıbrıs Barış Harekâtı'ndan alınan dersler ışığında²⁷⁴ eğitim kurumlarının müfredatları gözden geçirilmiştir.

Özellikle Deniz Harp Akademisi ve Deniz Harp Okulunda deniz stratejisi derslerine daha fazla ağırlık verilmesi de bu döneme rastlamaktadır. Bu kapsamda A.B.D.li ünlü deniz stratejisi teorisyeni A.T.Mahan'ın "Deniz Gücünün Tarih Üzerindeki etkisi" isimli kitabı özel bir yer işgal etmiş ve Türk Deniz Subaylarının ilgi alanlarını genişletmiştir*.

²⁷¹ *U.S. Interests and Turkish Needs, a.g.r.*, p. 22.

²⁷² *A.g.r.*, p. 23.

²⁷³ *A.g.r.*, p.16.

²⁷⁴ Ayrıntı için bkz: K.K. Eğitim ve Doktrin Komutanlığı Alınan Dersler Merkezi (KALDEM), **Geçmişten Geleceğe Kıbrıs: Askerî Anılar ve Siyasi Gelişmeler, Anılar ve Sınır Olayları**, Zırhlı Birlikler Okulu ve Eğitim Tümen K.İği Basımı, Ankara, 2000.

* Mahan'ın fikirlerinin Deniz Kuvvetleri personelinin vizyon ve bakışına önemli etkileri olduğu değerlendirilebilir. Mahan'ın öngördüğü stratejik doktrinin özü, denizlerin kontrolüydü ve bunun, düşmanın deniz kuvvetleri ile ticaret gemilerini denizlerden uzaklaştırabilecek bir kuvvetin bulunmasıyla mümkün olabileceğini düşünüyordu. Mahan'a göre; "Bir ülkenin para gücüne darbe indirmek, gemileri

Sonuçta eksik görülmeyen alanlarda mevcut uygulamaya devam edilmiş, bazı alanlarda da önemli değişiklikler yapılmıştır. Bunların başında kuvvetler arası koordinasyon ve iş birliği ve karşılıklı müdahalenin önlenmesi konusu gelmektedir.

5.1.2.1. Deniz Harp Akademisi

Bunalım sürecinde sistemde değişim pek görülmediği gibi Kıbrıs Barış Harekâtı'ndan sonra da akademide ciddi değişim görülmemiştir. 1975 senesi giriş imtihanı test şeklinde gerçekleştirilmiştir. Günümüze kadar olan bütün giriş imtihanları da test şeklinde uygulamıştır. Ayrıca ufak değişiklikler haricinde konular aynı kalmıştır. Askerî konular haricinde bu testlerde genel kültür ve iktisat sorularının çıktığı görülebilir²⁷⁵. 1990 sonrasında derslerin çoğu seminer sistemi şeklinde işlemeye başlamıştır. Akademiye giriş, mezuniyet, kıdem, atama gibi hususlarda mühim bir değişiklik olmamıştır.

Harp Akademileri müfredatı kapsamında (ve Silahlı Kuvvetler Akademisi bünyesinde) "*Kara-Deniz-Hava Kuvvetleri İşbirliği*" kurslarına ağırlık verilmiş ve ilgili tüm subayların bu eğitimi almaları sağlanmıştır.

5.1.2.2. Deniz Harp Okulu

1974-1975 eğitim-öğretim yılıyla beraber bir takım değişiklikler yapılmıştır. Öğretim süresi tekrar 4 seneye çıkarılmıştır. Lüzumu görüldüğü üzere Elektrik-Elektronik, Makine, Yöneylem Araştırması-Yönetim, Kontrol Sistemleri, Gemi İnşa, Oşinografi, Uluslararası ilişkiler bilim dalları çerçevesinde baştan aşağı şekillendirilmiştir²⁷⁶. İşte bu "Ana İhtisas Dal Programı" ile Deniz Harp Okulu, öğretim sisteminde önemli bir aşama kaydetmiştir²⁷⁷.

5.1.2.3. Deniz Astsubay Okulu

1976 yılında Gölcük Eğitim Merkezi Komutanlığının lağv edilmesiyle birlikte o zamanki adı (Güverte Sınıf Okulları Komutanlığı) ile doğrudan Deniz Eğitim Komutanlığına bağlı olarak faaliyetlerine Gölcük Bölgesinde devam etmiştir.

veya konvoyları almak değildir, düşmanın yakmasını önleyen, denizde üstün bir güce sahip olmaktır... Bu üstün güç ise, büyük deniz kuvvetleriyle var olabilir." Ayrıntı için bkz: Alfred T. MAHAN, **Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi**, Çev. Kerem Fındık- Melahat Fındık, Q-Matris Yayınları, İstanbul, 2003

²⁷⁵ **Deniz Harp Akademisi Tarihçesi 1864-1998**, s. II-23.

²⁷⁶ DHO Resmî İnternet Sayfası, "Tarihçe"

²⁷⁷ Ayrıca öğrencilerine bu sayede şahsî yönelim imkânı tanımıştır. Deniz Harp Okulu'nun her mezunu akademik bir ihtisasa yönelmiş olarak subaylık vazifesini icraya başlatılmıştır. Mezunlarının bir kısmına yurt içi veya yurt dışı yüksek öğrenim yaptırılarak donanmaya katkıda bulunmaları arzu edilmiştir. **Deniz Harp Okulu Kataloğu 1978-1979**, s.6.

1979 yılında Karamürsel Eğitim Merkezi Komutanlığının Karamürsel bölgesinde kurulmasıyla birlikte Güverte Sınıf Okulları Karamürsel'e taşınmış, bu taşınma ile birlikte Güverte Sınıf Okulları Komutanlığı lağv edilmiştir. Müstakil Okul Komutanlıkları oluşturularak doğrudan Karamürsel Eğitim Merkezi Komutanlığına bağlanmıştır.

5.1.2.4. Eğitim Merkezleri

Güverte Sınıf Okulunun 1979 yılında Karamürsel'e nakli sonrasında binanın tümü Yıldızlar Suüstü Eğitim Merkezi Komutanlığına tahsis edilmiştir²⁷⁸. Kıbrıs bunalımı sürecinde Yıldızlar Suüstü Eğitim Merkezi Komutanlığı'nda deniz eğitimlerinin yanı sıra simülasyon eğitimleri için simülatörlerin kurulması işlemleri gerçekleştirilmiştir. Bu işlemlerin zaman ve maliyet açısından donanmaya önemli faydaları olmuştur. Zira deniz tatbikatlarının çok daha az maliyetle gerçeğe yakın bir surette canlandırılması simülatörler sayesinde mümkün kılınabilmektedir.

1974 sonrasında Silah/Elektronik Sistemleri Değerlendirme Merkezi'nin (SESDeM) faaliyetleri önemlidir²⁷⁹. Kıbrıs bunalımı sürecinin hemen öncesinde temelleri atılıp süreç içerisinde gerçekleştirilen işlemler, süreç sonrasında da geliştirilerek devam ettirilmiştir. Her geçen gün yeni teknoloji ve eğitim imkânlarının donanma eğitimine katkıda bulunması için intibak ve uygulama faaliyetleri icra edilmiştir. Eğitim konusunda sunmuş olduğu avantajlar sebebiyle, bilgisayar destekli simülatörlerin dünyanın tüm silahlı kuvvetlerinde bir eğitim unsuru olarak kullanımı her geçen gün artmaktadır. Kıbrıs bunalımı süreci sonrasında, Türk Deniz Kuvvetlerinin eğitim yönelik adımları dikkat çekmektedir.

Kıbrıs bunalımı sürecinin bir ürünü olarak mümkün mertebede millîleşme çabaları da göz ardı edilmemelidir. Mesela, DzKK'nın stratejik ve operatif seviyede planlarının denenmesine ve oyunların icrasına imkân sağlayan stratejik önemi haiz bir sistemin DzKK mensubu personel tarafından geliştirmesi²⁸⁰ millîleşme çabası olarak değerlendirilebilir.

Kıbrıs Barış Harekâtı'ndan sonra eğitim açısından önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Bu gelişmelerden biri de Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı bünyesinde faaliyet gösteren denizaltı tahliye eğitimlerinin verildiği* **Serbest Çıkış**

²⁷⁸ DzKK Resmî İnternet Sayfası, "Eğitim Merkezleri - Yıldızlar Suüstü Eğitim Merkezi K.- Tarihçe",

²⁷⁹ Bora Kutluhan, *a.g.m.*, s.70.

²⁸⁰ Bora Kutluhan, *a.g.m.*, s.72.

* **Serbest Çıkış Kulesi** son derece önemlidir. Çünkü denizaltılarda görev yapan insanlar için en büyük tehlikelerden biri denizaltı gemisinin sathı çıkma kabiliyetini yitirmesidir. Bu durumda kurtarma

Kulesidir. Serbest Çıkış Kulesi'nin yapımına 1975'te başlanmıştır. 1977 tarihinde hizmete giren bu eğitim merkezi, ilave tesisler ve laboratuvarlarla donatılmış ve geliştirilmiştir. Zaman içinde, Serbest Çıkış Kulesi içinde oluşturulan simülâtörte, denizaltıcı personele yara savunma eğitimleri imkânı da sağlanmıştır²⁸¹. Bu sahada dünyanın önde gelen merkezlerinden biri olarak kabul edilmektedir.

Ambargo süreci Türkiye-ABD güvenlik ilişkilerinde bir sarsıntıya sebep olmuştur. Mesela 1958 yılından beri Türk-Amerikan Savunma Kurumu'nun faaliyet gösterdiği Karamürsel bölgesi, bunalım sürecinin son demlerinde tamamen DzKK kullanımına mahsus kılınmıştır. 1979 yılında Güverte Sınıf Okulu Komutanlığının ve Yassıada Eğitim Merkezinin Karamürsel'e taşınmasıyla birlikte teşkil edilen Karamürselbey Eğitim Merkezi²⁸², millî harp eğitim faaliyetleri için önemlidir.

Sonuç itibariyle, Kıbrıs bunalımı süreci sonrası eğitim merkezleri faaliyetlerine ağırlık verilmiştir. Kıbrıs Barış Harekâtı'nın ve daha geniş çerçevede Kıbrıs bunalımı sürecinin deniz harp eğitimine etkileri olmuştur* (Tablo-20).

imkânlarının zamanında ulaşamaması, kurtarma çalışmalarının başarılı olamaması söz konusu olabilir. Ayrıca gemi iç atmosferinde meydana gelen bazı acil durumlar denizaltı gemisinin terk edilmesini zorunlu kılabilir. Bu nedenle modern donanmalarda denizaltıcıların, özel kaçış kıyafetleri ile emniyetli bir şekilde satha çıkmalarını temin edecek bir tahliye yöntemi uygulamaya sokulmuştur.

²⁸¹ T.C. Denizaltı Eğitim Merkezi Kom. Resmî İnternet Sayfası, "Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı'nın Tarihçesi", <http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/personel/egitimmerkezleri/denizalti/turkce/Tarihce.htm> (Erişim tarihi: 26.03.2013)

²⁸² DzKK Resmî İnternet Sayfası, Karamürsel Eğitim Merkezi Komutanlığı Tarihçesi

* Ayrıntılı bilgi için bkz. K.K. Eğitim ve Doktrin Komutanlığı Alınan Dersler Merkezi (KALDEM), **Geçmişten Geleceğe Kıbrıs: Askeri Anılar ve Siyasi Gelişmeler, Anılar ve Sınır Olayları**, Zırhlı Birlikler Okulu ve Eğitim Tümen K.lığı Basımı, Ankara, 2000.

Tablo–20 1974 Sonrasında Deniz Kuvvetleri Eğitimindeki Değişimler²⁸³

Konu	Uzmanlaşma	Elektronik Sistemler	Deniz-Kara-Hava iş birliği	Kurtarma ve Aciliyet Hali Eğitimleri	Eğitim Merkezlerindeki Değişiklikler	
					Yeniden Teşkilatlanma	Mekân Değişikliği
İlgili Birim	DHO	DHO	DHA	Denizaltı Eğitim Merkezi	Güverte Sınıf Okulu Komutanlığı	Yassıada Eğitim Merkezi
		SESDeM	Yıldızlar Suüstü Eğitim Merkezi	Kurtarma ve Sualtı Komutanlığı.		
				Serbest Çıkış Kulesi Eğitim Grup Başk.		
				TCG KOCATEPE'nin Türk Hava Kuvvetleri tarafından batırılması		
Sonuç	Anadal İhtisas Programı	Elektronik /kontrol sistemlerinde ihtisaslaşma	Simülatörlere ağırlık verilmesi	Serbest Çıkış Kulesi	Türk-Amerikan Savunma Kurumu'nun Karamürsel'deki faaliyetlerine son verilmesi	
		SESDeM faaliyetleri			Karamürselbey Eğitim Merkezi	Karamürsel'e intikal

²⁸³ Bu tablo, tezin “5.1.2. Deniz Kuvvetleri Eğitimi” kısmından yararlanarak tarafımdan oluşturulmuştur.

5.1.3. Millî Deniz Harp Sanayi

20 Temmuz 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı da donanmanın başarıyla verdiği bir sınav olarak değerlendirilmektedir²⁸⁴. Aslında bu başarı 1964 doktrin değişikliğinden kaynaklanmaktadır. Çünkü 1964,1967 bunalımlarının etkisiyle 1970'den sonra donanmaya çok sayıda çağdaş gemi katılmıştır. Bu gemiler sayesinde başarı elde edilmiştir ki ambargo süreci ile doktrin pekiştiği görülebilir.

Kıbrıs Barış Harekâtı sonrası donanma güçlenmeye devam etmiştir. Almanya'da inşa edilen Ay (209) Sınıfı ATILAY, SALDIRAY ve BATIRAY isimlerindeki²⁸⁵ 900 tonluk denizaltılar Türk Donanmasına dâhil olmuştur. 1975 senesi Gölcük Donanma Tersanesi tarihinde bir dönüm noktası sayılabilir. Çünkü 900 tonluk Ay Sınıfı bu denizaltıların bir ileri modeli olan 1200 tonluk YILDIRAY denizaltısı inşasına 25 Temmuz 1975 günü (Alman lisansı altında) Gölcük Tersanesi'nde yapılan törenle start verilmiştir. Bu ilk Türk denizaltısı, 6 Ocak 1981 tarihinde Türk Donanması'na teslim edilmiştir. Yine Gölcük Tersanesi'nde Kıbrıs bunalımı sürecinin dalga etkisiyle bu denizaltıyı aynı sınıftan olan DOĞANAY ve DOLUNAY izleyecektir²⁸⁶.

Netice itibariyle Kıbrıs bunalımı, harp tedbirlerinin alınmasında başka ülkelere bağımlı hale gelmenin zararlarını gözler önüne sermiş, millî bir teyakkuza vesile olmuştur (Tablo-21).

Tablo-21 Gölcük'te İnşa Edilen Çıkarma Araçları (1975-79)²⁸⁷

SINIFI	GEMİ İSMİ	İNŞA TARİHİ	DONANMAYA KATILIŞ TARİHİ	TONAJI (Ton)	SÜRATİ (Mil)
Ç-101 sınıfı TANK ÇIKARMA ARACI (LCT)	Ç-121	1975	1976	600	10
	Ç-122				
	Ç-130	1977	1978		
	Ç-131				
	Ç-134	1979	1980		
	Ç-135				
	Ç-136				

²⁸⁴ H. Nejat Akgüner ve Y. Necdet Çelik, *a.g.e.*, s. III-2-19.

²⁸⁵ Bu gemilerin ismi koyulurken Atatürk'ün önceki denizaltılara yönelik talimatından ilham alınmıştır. Şöyle ki: 11 Haziran 1936 tarihinde ikisi İstanbul-Hasköy Taşkızak Tersanesi'nde ikisi de Almanya'da inşa edilmek üzere toplam 4 denizaltı için Germania Werft I.V.S firması ile mukavele akdedilmiştir. Cumhurbaşkanı ATATÜRK'ün zamanın Başbakanı Celal BAYAR'a verdiği talimat şöyledir: "Yeni dört denizaltı gemimiz için bulduğumuz isimler şunlardır: 1) Saldıray, 2) Batıray, 3) Atılay, 4) Yıldırıy. Bunların manalarını izaha bile hacet olmadığı kanaatindeyim. Manaları som Türkçe olan bu kelimelerin kendisindedir. Yani saldıran, batıran, atılan, yıldırıy". *a.g.e.*, s. III-2-14.

²⁸⁶ *A.g.e.*, s. III-2-19.

²⁸⁷ Cem Gürdeniz ve Erdoğan Yüceliş, *a.g.e.*, s. 105.

Cumhuriyet tarihinde millî deniz harp sanayi ilk defa ihracat gerçekleştirmiştir. 1979'da Libya Ç-122 çıkarma araçlarına talip olmuştur. Libya'da El-İdrisi namıyla anılacak olan 3 adet gemi, 1980-1981 aralığında teslim edilmiştir²⁸⁸. Bu ihracat deniz harp sanayi için bir dönüm noktası sayılabilir.

Ç-101 Sınıfı Tank Çıkarma Araçları (LCT) Kıbrıs bunalım sürecinin sonrasında da inşa edilmeye devam etmiştir*.

Türk Silahlı Kuvvetleri'ne lazım olan teçhizatı, yurt içinde üretmek veya yurt dışından temin etmek için milletin maddi ve manevi katkılarıyla faaliyet gösteren Deniz, Kara ve Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakıfları birleştirilmiştir. Böylece bu vakıfların daha etkin hale getirilmesi istenmiştir. Böyle bir ihtiyacının 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı'ndan sonra hissedildiği görülmektedir²⁸⁹.

Kıbrıs bunalımı süreci sonrasında donanma çağdaş fırkateynlere sahip olmuştur. Tersane tarihinin önemli aşamaları yaşanmıştır. Yerli inşalar sayesinde DzKK'nın ihtiyaç duyduğu her nevi harp gemisinin inşa kabiliyetine sahip olduğu ispatlanmıştır.

²⁸⁸ Bu bilgi SIPRI veri tabanından elde edilmiştir.

* 1980'de başlanan 20.07.1981'de donanmaya katılan Ç-137 ve Ç-138 gemilerinin tonajı 600, sürati 10 deniz milidir.

²⁸⁹ "Vakfın Tarihçesi", *Türk Silahlı Kuvvetlerini Güç. Vakfı Tanıtım Kitabı 2010-2011*, Ankara, 2010, s.7

Tablo-22 1974 Sonrasında Donanmaya Katılan Hücumbotları²⁹⁰

SINIFI	GEMİ İSMİ	DONANMAYA KATILIŞ TARİHİ	İNŞA YERİ	HİZMETTEN AYRILIŞ	TONAJI (Ton)	SÜRATİ (Mil)	İNŞA TARİHİ
FIRTINA (JAGUAR) sınıfı hücumbotu	TCG FIRTINA (I)	12.03.1976	ALMANYA	1985	190	42	1958
	TCG TUFAN (I)			1983			1959
	TCG KILIÇ (I)			20.07.1981			1958
	TCG MIZRAK (I)			17.06.1993			1958
	TCG YILDIZ (I)			20.07.1981			1962
	TCG KALKAN (I)			17.06.1993			1958
	TCG KARAYEL (I)			31.12.1988			1958
DOĞAN (TYPE 148) sınıfı hücumbotu	TCG DOĞAN (III)	23.12.1977	ALMANYA	Hizmette	436	38	1976
	TCG MARTI (III)	01.08.1978	Taşkızak Tersanesi				1975
	TCG TAYFUN (II)	10.07.1979					1976
	TCG VOLKAN	12.05.1981					1977

²⁹⁰ Cem Gürdeniz ve Erdoğan Yüceliş, *a.g.e*, s.65-66

Görüldüğü gibi 1974 sonrasında millî deniz harp sanayi açısından olumlu gelişmeler yaşanmıştır²⁹¹. Yepyeni hücum botları kazanılmıştır (Tablo-22). Denizaltıların donanma envanterine dâhil olması ve fırkateynlerin elde edilmesi Türkiye'nin deniz harp gücünü artıran atılımlar olmuştur.

SSM ile yeni bir sayfa açılmıştır. Esasında SSM'nin kurulması dahi bunalım sürecinin bir neticesi olarak değerlendirilebilir. Çünkü SSM, nüvesi Donanma Vakfı olan TSK Güçlendirme Vakfı'nın yapamadıklarını yapmak için var edilmiştir. 21. asırda SSM'nin takip ettiği millî stratejiler ve ortaya koyduğu yerli faaliyetler bunalım sürecinden alınan dersleri hatırlatmaktadır. Günümüzde millî deniz harp teçhizatı tedarikinde yurt içi tasarım ve üretimin ön plana alındığı görülmektedir.

21. asır itibarıyla korvet sınıfı harp gemisi ilk kez yurt içinde tasarlanarak inşa edilmiştir. Yeni tip karakol botları, sahil güvenlik arama kurtarma gemisi ve tank çıkarma gemileri denize indirilmiş, seyir denemelerine başlanmıştır²⁹².

Kıbrıs bunalımı sürecinin sebep olduğu bir uyanış vardır. Bu uyanışın son meyvesi olarak MİLGEM projesi kabul edilebilir. MİLGEM Projesi'nde, harp sistemi (GENESİS) bütünleşmesi (entegrasyonu) dâhil olmak üzere harp gemisinin tasarım, bütünleşme ve analiz aşamaları ilk kez tamamen millî olarak gerçekleştirilmiştir. Türk Deniz Kuvvetleri, MİLGEM Projesi gibi millî gemi inşa projeleri vesilesiyle dağınık halde bulunan yerli bilgi, kabiliyet ve tecrübe birikiminin bir araya getirilmesini arzu etmiştir²⁹³. Bu projede %65'in üzerinde yerli sanayinin katılımı gerçekleştirilmiş olup, tüm proje kapsamında 50 yerli firmaya iş imkânı sağlanmıştır. MİLGEM Projesi kapsamında tedarik ve inşa faaliyetleri **“yurt içi özel sektör tersanesinde tasarım ve inşa”** tedarik modeline göre icra edilmektedir.

MİLGEM, sivil-askerî etkileşim çerçevesinde de değerlendirilebilir. Çünkü bu projede çok sayıda yerli sanayi kuruluşları, üniversiteler ve bilimsel kurumlar da katkıda bulunmuştur. Hem asker hem de siviller unsurlar millî harp gemisi tasarım ve inşa kabiliyetinin yerleştirilmesi ve geliştirilmesi zaviyesinden Türk denizciliğine

²⁹¹ T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Gölçük Tersanesi Komutanlığı, **Gölçük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi**, Donanma Komutanlığı Basımevi, Gölçük, 2002

²⁹² Bülent E. Beyoğlu ve Abdurrahman Kılıç, **a.g.m.**, s. 22.

²⁹³ MİLGEM Projesi'nin ilk gemisi olan TCG HEYBELİADA (F-511)'nin inşasına Ocak 2007'de İstanbul Tersanesi Komutanlığı'nda başlanmış ve 2300 tonluk gemi 27 Eylül 2011 itibarıyla hizmete girmiştir. Projenin ikinci gemisi BÜYÜKADA (F-512) da aynı tarihte denize indirilmiştir. T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sayfası, “Millî Olarak Dizayn ve İnşa Edilen İlk Türk Korveti MİLGEM Projesi”, <http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/MODERNIZASYON.php?strAnaFrame=modernizasyon&strFrame=MilgemProjesi>, (Erişim Tarihi: 22 Ekim 2012). Amaç: Keşif ve gözetleme, hedef tespit, teşhis ve tanıma, erken ihbar görevleri ile üs ve liman savunması, denizaltı savunma harbi, su üstü harbi, hava savunma harbi, amfibi harekât ve karakol faaliyetlerinin icrasını yerine getirilebilmesidir. Bu gemilerin milli tasarım ile azami oranda yerli sanayi katılımı sağlanarak inşa ve donatımı hedeflenmiştir. (SSM)

fevkalade fayda sağlamıştır. Nasıl bu noktaya gelinmiştir? Şimdi 1974 bunalımının ardından MİLGEM başarısına uzanan sivil denizcilik faaliyetleri incelenebilir.

5.2. TÜRK SİVİL DENİZCİLİĞİ

5.2.1. Gemi İnşa Sanayi

Bunalım sürecinin üçüncü safhası, dünya gemi inşa sanayinde buhranlı bir döneme denk gelmiştir. Bu durum 1974'den sonra petrol sektöründeki gelişmelerle doğrudan ilişkilidir. Petrol krizinden dolayı dünya deniz taşımacılığında baş gösteren sıkıntılar, gemi inşa sanayine sirayet etmiştir²⁹⁴. Bu dönemde Uzakdoğu tersanelerine rakip olan tersanelerin durumu günden güne kötüleşmiştir. Yeni gemi inşa fiyatları baskı altına girmiş, tersanelerin kaynakları tükenmeye yüz tutmuştur²⁹⁵. Bir örnek şöyledir: 1976-1979 arasında Avrupa Ekonomik Topluluğu ülkelerinde tersanelerin faaliyetleri %25-30 oranında düşürülmesine rağmen, yeni gemi siparişleri ancak %50-60 oranında tamamlanabilmiştir. Bu olumsuz etki istihdama yansımıştır. Yeni inşa bazında, 1975-1978 seneleri zarfında AET ülkelerinde 50.000 kişi işten çıkarılmıştır²⁹⁶.

1972'dan 1979'a yeni gemi fiyatları tam iki katına çıkmıştır²⁹⁷. Dökme yük gemisi (*bulk carrier*) ve tankerlerin deniz taşımacılığındaki önemi dikkate alındığında, dünya gemi inşa sanayinde ciddi zorluklar yaşandığı müşahade edilmektedir. Peki, küresel ölçekte böyle sıkıntılı bir dönem yaşanırken, Türkiye ölçeğinde nasıl bir resim karşımıza çıkmaktadır? Elbette, Türkiye dünyadaki gelişmelerden bağımsız olamaz. Yine de bu dönemde şöyle gelişmeler dikkat çekmektedir:

Bu dönemde Türkiye'deki tersanelerin yetenekleri artırılmıştır. Ekseriyeti küçük ve orta büyüklükte olmak üzere gemi ihtiyacı ciddi oranda yurt içinden karşılanmıştır. Hatta az da olsa gemi ihracı bile gerçekleştirilmiştir²⁹⁸. İşte az da olsa bu gemi ihracı sayesinde, gemi inşa sanayinin ihracat yapabileceği²⁹⁹ ümidi doğmuş, devletin gemi ihracatına yönelik³⁰⁰ teşvik vermesi söz konusu olmuştur³⁰¹. Kıbrıs bunalımı sürecinin sonunda (1979'da) yeni gemi inşasında imalat artışı %16.6 olarak

²⁹⁴ *Shipbuilding: State of the Industry and Crisis Measures*, Bulletin of The European Communities: Supplement 7/79, Luxembourg, 1979, p.12.

²⁹⁵ *A.g.r.*, p. 17.

²⁹⁶ *A.g.r.*, p. 6.

²⁹⁷ *EEC Maritime Transport Policy*, Economic And Social Committee Press, Information and Public Division, Brussels, 1986, p. 77.

²⁹⁸ *Rekabet Edebilirlik, a.g.r.*, s. 7.

²⁹⁹ *Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*, s. 66.

³⁰⁰ *Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı*, s. 240.

³⁰¹ *Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*, s.103 ve s. 68.

belirlenmiş ve 1983 senesinde 300 bin DWT çeşitli tip ve tonajda gemi inşa edilmesi hedeflenmiştir³⁰². Bütün bunlar bunalım sürecinden özgüvenle çıkan bir gemi inşa sanayine işaret etmektedir.

Gemi inşa sanayinde dışa bağımlılığı azaltmak ve rekabet gücünü artırmak gayesiyle yerli girdi kullanımının özendirilmesi ilke edinilmiştir. Teknik araştırmaların süratlendirilerek yerli teknolojinin üretilmesi sayesinde gemi inşa sanayinin sağlam bir zemine oturtulması amaçlanmıştır. Ayrıca yan sanayi kuruluşlarının gelişmesinin teşvik edilmesi de devam eden diğer bir politikadır³⁰³.

Bakım-onarım potansiyelinin ülke ihtiyaçlarını karşılayabilir hale gelmesi murat edilmiştir. Yabancı bayraklı gemilere yönelik bakım-onarım hizmetlerinin artırılması için teşebbüslerde bulunulmuştur³⁰⁴. 1972 senesinde 942 bin DWT olan ticaret filosunun tonajı, 1984'e girerken 4,4 milyon DWT'a yükselmiştir³⁰⁵.

1999 sonu itibarıyla, ticaret filosunun 300 GRT'dan büyük toplam 888 adet gemisi bulunmaktadır. Toplam 888 adet geminin 389 adedinin (%43,8.i) ithal, 499 adedinin (%56,2.si) yurt içinde inşa edildiği anlaşılmaktadır. Kamuya ait 87 adet gemilerden 29 adedi (%33.3.ü) ithal yoluyla, 58 adedi (%66.7.si) yurt içinde inşa yoluyla edinilmiştir. Özel sektöre ait 801 adet gemilerden 360 adedi (%44.9) ithal yoluyla, 441 adedinin (%55.1),yerli inşa yoluyla edinildiği görülmektedir³⁰⁶. Yerli inşa oranındaki bu fevkalade oranın bunalım sürecinden kaynaklandığı ileri sürülebilir mi? Yoksa bu başarı, kalkınma planlarının hanesine mi yazılmalıdır?

5.2.1.1. Kalkınma Planları mı Bunalım Süreci mi?

Sorunun cevabını anlamak için tarım ve hizmet sektörlerindeki değişimler ile daha önemlisi imalat sanayi kollarındaki gelişmelerin, gemi inşa sanayindeki gelişmelerle kıyas edilmesi gerekebilir. Kalkınma planlarının hedefleri nedir? Gemi inşa sanayinin bu hedefler çerçevesinde seyri nasıldır?

1963-1973 döneminde Türkiye yılda ortalama %7 kalkınma hızını yakalamıştır. Tarım geliri planlanan hedeflere yaklaşmış, hizmetler sektörü ise

³⁰² Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, s. 236.

³⁰³ Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994), DPT Yayını, Ankara, 1990, s. 251.

http://www.kalkinma.gov.tr/DocObjects/Icerik/5326/Kalkinma_Plani-6_Bes_Yillik (Erişim Tarihi: 10.01.2013)

³⁰⁴ Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, s. 103.

³⁰⁵ A.g.r., s. 184.

³⁰⁶ Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma ÖİK Raporu Deniz Yolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu, DPT Yayını, Ankara, 2001, s. 35.

hedefleri aşmıştır. 10 sene zarfında gerçekleştirilemeyen hedef, **sanayi sektörü** olmuştur³⁰⁷.

Tablo-23 Toplam İmalat Sanayi - Gemi İnşa Sanayi Mukayesesi³⁰⁸

	1962	1967	1972	1977
Gemi İnşa Sanayi	61,8	161,7	335,0	698,0
Toplam imalat Sanayi	46.664,4	69.023,3	113.450,4	197.427,0

1963-1973 dönemi arasında kalkınma planlarının öngördüğü sanayileşme hedefi yılda ortalama %12 olarak belirlenmiş, ama gerçekleştirilememiştir. Peki, gemi inşa sanayinde durum benzer midir? HAYIR, sanayinin alt kollarından gemi inşa sanayinde durum çok farklıdır. Planlı dönemde gemi inşa sanayisinin yıllık ortalama yüzde artışları şöyledir: birinci planlı dönemde yılda % **21,2**, ikinci planlı dönemde yılda %**15,7** ve üçüncü planlı dönemde yılda % **15,8** şeklindedir. Tablo-23’de tahminlerin üstündeki yükseliş görülebilir..

Tablo-24 İmalat Sanayi - Gemi İnşa Sanayi Yatırımları Mukayesesi (1963-77)³⁰⁹

	1963-1967	1968-1972	1973-1977
Gemi İnşa Sanayi	602	1.833	1.020
Yatırım Malları Sanayi	2.593	5.831	19.300
Toplam İmalat Sanayi	18.764	40.614	87.700

Gerçekleştirilemeyen sanayileşme hedefi, bunalım sürecinin 3. Safhası öncesinde karar vericileri ciddi bir tercih yapma noktasına getirmiştir. Sanayileşmede hedefi yakalayamama, gelişmekte olan sanayici ve müteşebbislerin talepleri, karar vericileri sanayileşme tercihini ön plana almaya teşvik etmiştir³¹⁰

Bu bağlamda zaten kalkınma planlarının beklentisinin çok üstünde bir performans sergileyen gemi inşa sanayine bir önceki plan dönemine nazaran az bir yatırım düşünülmüştür (Tablo-24). 1972 planlamasında ağırlık diğer sanayi kollarına verilmiştir. 1972-1977 ihracat göstergelerine bakıldığında, toplam imalat sanayi yatırımlarının artış ortalamasının 182% olduğu bilinmektedir³¹¹. Bu artışın başarılı bir planlamanın meyvesi olduğu düşünülebilir. Hâlbuki gemi inşa sanayinde daha az yatırıma rağmen %288 gibi bir artış dikkat çekmektedir. O halde kalkınma planları ortalamasının üstü performans gösterilmesinde bunalım sürecinin rolü olmalıdır.

³⁰⁷ Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, s. III.

³⁰⁸ A.g.r., s. 293.

³⁰⁹ A.g.r., s. 294.

³¹⁰ A.g.r., s. III.

³¹¹ A.g.r., s. 295.

Yatırım mallarında yıllık ortalama üretim artış hızını aşan gelişmeler Kıbrıs Barış Harekâtı'ndan sonra yaşanmıştır. Öngörülen artışın üstüne çıkan sanayi kollarından biri yine gemi inşa sanayidir. Yatırım malları sanayi içinde gemi inşası sanayinin payı %2 olarak hedeflenmiş iken 1978'de gerçekleşen hedef % 3,7 olmuştur. DPT'nin bir sonraki kalkınma planı raporunda önceki gelişmelerin tahlili yapılırken bu gelişmenin sebebi **bunalım sürecini teyit eder** niteliktedir: "...*Ulusal savunmanın gerektirdiği bazı önemli araç ve gereçlerin yurt içinde üretimi de dikkate alınmıştır.*"³¹² Dikkate alınmıştır ki gemi inşa sanayi, planlananın üstünde performans sergilemeye devam etmiştir.

Sonuç olarak, yirmi birinci yüzyıla girerken Türkiye'nin deniz ticaret filosunun %56,2'sinin yurt içinde inşa edildiği gerçektir ve bu başarının esasında bunalım sürecinden kaynaklandığı kuvvetle muhtemeldir.

5.2.1.2. Tuzla Özel Sektör Tersaneler Bölgesi

Geliştirme teşebbüsleri bunalım süreciyle başlayan tersanelerin süreç sonrasında da teknik imkân ve kabiliyetlerinin geliştirilmesi dikkat çekmektedir. Özel tersaneler için tahsis edilen Tuzla Aydınli bölgesinde, 1980-1981 senelerinden itibaren yeni özel (sivil) tersaneler kurulmuştur. Türk gemi inşa sanayine en muazzam yetenek ve teknolojiyi getirmiş bulunan Pendik Tersanesinin ilk kademesi 1982'de işletmeye alınmıştır³¹³. Bunalım sürecinden sonra sivil gemi inşa sanayinin değişimini / dönüşümünü bunalım süreci politikasının geç de olsa gerçekleşmesi olarak görmek mümkündür. Çünkü aşağıda birkaçı belirtilen tersanelerin bir arada bulunması projesi esasında 1970'lerden itibaren zikredilmeye başlanmıştır. Selah Tersanesi, Torlak Denizcilik Sanayi ve Tic. A.Ş., Yıldırım Gemi İnşa San. Tic. A.Ş. , TUZLA Gemi Endüstri A.Ş., Şahin Çelik Tersanesi, RMK MARINE gibi pek çok şirket üzerinden sivil gemi inşa sanayindeki gelişimler tümevarım suretiyle anlaşılabilir.

5.2.2. Deniz Ticaret Filosu

Gemi inşa ve deniz ticaret filosu arasında sıkı bir bağ vardır. Kıbrıs bunalımı sürecinde belirlenen deniz ticaret filosuna dair hedefler, ilkeler ve politikalar, (gemi inşa sanayide olduğu gibi) sürecin sonrasında devam ettirilmiştir. Bu bağlamda, deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve gençleştirilmesi hedeflenmiştir. Bu geliştirilme

³¹² Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, s. 232.

³¹³ Rekabet Edebilirlik, *a.g.r.*, s. 7.

ve gençleştirilme hedefine ulaşmak için dışa bağımlılığı azaltmak ve rekabet gücünü artırmak gayesiyle yerli girdi kullanımının özendirilmesi ilke edinilmiştir³¹⁴.

Çağdaş işletmeciliğe uygun ve teknolojik yenilikleri ihtiva eden bir deniz ticaret filosu oluşturulması hususu desteklenmeye devam edilmiştir³¹⁵. Artan dış ticaret hacminden ve dünya deniz ticaretinden daha fazla payın elde edilmesi gayesiyle deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve gençleştirilmesi hedeflenmiştir. Bu sebeple, bunalım sürecinden beri gelen gemi inşa yeteneklerinden azami istifade edilmesi, bunalım süreciyle birlikte biriken iş tecrübesinin olabildiğince değerlendirilmesi arzu edilmiştir. Ayrıca küresel piyasaların elverişliliğinden istifade ederek filo için uygun nitelikte ve hesaplı gemi ithalatı da göz önünde tutulmuştur³¹⁶. 1984'de filo 4.400.000 DWT büyüklüğüne kavuşmuştur³¹⁷. 1990'da deniz ticaret filosu yaklaşık 5.000.000 DWT'a, gemi inşa yeteneği ise 358.000 DWT erişmiştir³¹⁸.

1990'lı senelerde deniz ticaret filosunun teknik olarak uluslararası standartları yakalamış gemilerden terkip edilmesi öngörülmüştür. Bu nedenle gerek gemi inşası gerekse gemi ithali yoluyla filonun 6.500.000 DWT'a* erişmesi planlanmıştır³¹⁹. Filonun tonajı 1994 itibariyle 300 GRT'un üzerindeki gemilerde 8.493 DWT'a ulaşmıştır. Kiralık gemiler dâhil edildiğinde 9.500 DWT'a yükselmektedir. Ancak, filonun yenilenmesi ve gençleştirilmesi hedefine bu dönemde de ulaşamamıştır³²⁰. Herşeye rağmen uluslararası rekabete uyum sağlayacak denizcilik politikasından vazgeçilmemiştir. 21. yy'a girerken deniz ticaret filosunun 13 milyon DWT'a ulaşması hedeflenmiştir³²¹.

1995'e kadar teknolojidaki süratli gelişmelere binaen daimî değişime ayak uydurabilecek yetişmiş insan gücüne öncelik verilmesi düşünülmüştür. Bu gaye ile her kademedeki gemi adamı ve üst düzey sevk ve idareci yetiştirilmesine yönelik eğitim kurumlarına ağırlık verilmesi değerlendirilmiştir³²². Deniz sigortaları, çevre, finansal kiralama, gemi acenteliği mevzuatı ve deniz ihtisas mahkemelerinin kurulması gibi hususlarda kanunî düzenlemeler gerekli görülmüştür³²³.

³¹⁴ **Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı**, s. 251.

³¹⁵ **A.g.r.**, s. 350.

³¹⁶ **Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı**, s. 115.

³¹⁷ **A.g.r.**, s. 102.

³¹⁸ **Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı**, s. 251.

* Bu tonajın 1 milyon DWT'u o zamanki filonun yenilenmesine ilişkindir ki bu da teknik olarak geri veya yaşlı gemi hacminin 1 milyon DWT olduğu fikrini verebilir.

³¹⁹ **Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı**, s. 273.

³²⁰ **Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000)**, DPT Yayını, Ankara, 1996. s. 145.

³²¹ **A.g.r.**, s. 148.

³²² **Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı**, s. 274.

³²³ **Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı**, s. 151.

Sonuç olarak, deniz ticaret filosunun dünya pazarlarına etkin biçimde girebilmesi için filo kapasitesinin artırılması ve gemi tiplerinde farklılaştırmanın sağlanması gayesi bir türlü arzu edilen seviyeye gelememiştir. 1990'ların sonlarına doğru değişen talepler ve yeni açılan hatlar doğrultusunda taşımalık gemi adedi ve Ro-Ro* gemi miktarları yetersiz de olsa artmıştır. Filoda kuru yük ve dökme yük gemileri ağırlıktadır. **Ro-Ro ve taşımalık gemileri ise yetersiz sayıdadır**.**

2006'daki dünya gemi sipariş sıralamasında Türkiye 247 gemi siparişi ile 12. sıradadır³²⁴. Dünyadaki payın % 3'ü kadarına sahip olduğunu göstermektedir.

5.2.3. Deniz Ulaştırması

Kıbrıs bunalım süreci sonrasındaki seneler ülkenin liberal teşebbüsler ve dünyaya açılma gayretlerine tekabül etmektedir. Dışa açık liberal teşebbüsler neticesiyle ithalat-ihracat hacminin artması, deniz ulaştırmasının önemini artırmıştır. Zira dış ticaretin meblağ olarak %86'sının, değer olarak ise % 52'sinin denizyolu ile gerçekleştirildiği bir dönem girilmiştir³²⁵. Gelişmiş sanayi ülkeleri ve petrol üreticileri arasında konuşlanmış Türkiye'nin denizcilik politikasını oturtması bir zaruret olarak değerlendirilmiştir³²⁶. Bu sebeple deniz ulaştırmasına (taşımacılığına ve tabi ki deniz ticaret filosuna) ağırlık verilmesi öngörülmüştür. Deniz taşımacılığı yatırımlarına teşvik tedbirleri uygulanması gündeme alınmıştır³²⁷.

1990'lardan sonra filonun gerçekleştireceği yurt içi yük nakliyatında senede % 8,1, yurtdışı nakliyatında ise % 4,8 artış öngörülmüştür. Ayrıca, üçüncü ülkeler arası nakliyat vesilesiyle döviz girdisi sağlanması ve gümrüksüz (transit) geçişlerde Türk bayraklı gemilerin payının 3 milyon tona erişmesi beklenmiştir³²⁸.

* Ro-Ro kapsamında; lokomotifler, vagonlar, kendi tekerleğiyle hareket edebilen veya çekilebilen bütün araçlar, makineler, nakil vasıtaları yer almaktadır.

** "Toplam Deniz Ticaret Filosunu oluşturan 888 geminin adet bazında çoğunluğunu; 443 adedini (%49.8) kuru yük, 171 adedini (%19.3) dökme yük, 88 adedini (%9.9) petrol tankeri, 43 adedini (%4.8) kimyevi madde tankeri, 37 adedini (%4.2) yolcu ve yolcu/yük, 32 adedini (%3.6) taşımalık, 22 adedini (%2.5) Ro-Ro, 13 adedini (%1.5) Balıkçı ve Fabrika Gemisi meydana getirmektedir. Diğer tip (39 adet) gemiler ise filonun sayısal olarak ancak %4.4.ünü oluşturmaktadır." **Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma ÖİK Raporu D.Y.U. Alt Komisyonu Raporu**, DPT Yayını, Ankara, 2001, s. 35.

³²⁴ ABD Ulaştırma Bakanlığı resmî internet sayfası, "Table 7-2 World Orderbook Summary, 2006", http://www.rita.dot.gov/bts/sites/rita.dot.gov.bts/files/publications/maritime_trade_and_transportation/2007/html/table_07_02.html , (Erişim Tarihi: 16.01.2013)

³²⁵ **Sektörümüzle ilgili Öneriler**, Deniz Ticaret Odası Yayını, İstanbul, 1989, s. 1.

³²⁶ **Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı**, s. 102.

³²⁷ **A.g.r.**, s. 33.

³²⁸ **Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı**, s. 273.

Limanların iyileştirilmesi, teçhizat noksanlarının giderilmesi ve çağdaşlaştırılmasına yönelik projeler yapılmıştır. Bu şekilde liman sığasının artırılmasını ve hizmet kalitesinin yükseltilmesi sağlanmak istenmiştir³²⁹.

Limanlarda yükleme-boşaltma faaliyetlerinin 1995'e kadar 130 milyon tona ulaşacağı ve bu meblağın 80 milyon ton kadarının dış ticaretten ve gümrüksüz (transit) nakliyattan elde edilmesi ümit edilmiştir³³⁰. 1990'lı senelerde limanlarımızdaki taşımalık (konteynır) trafiği önemli artış göstermiştir. 1989 sonunda 267 bin adet olan taşımalık sayısı, 1995'e girerken 487 bin âdete erişmiştir³³¹. Taşımalık sayısındaki artış dikkate alınarak, (Derince ve İskenderun'da) yeni taşımalık terminali yatırımlarına teşebbüs edilmiştir. 2000 senesinde limanlardaki taşımalık trafiğinin 1 milyon adedi aşması murat edilmiştir³³².

Türkiye kıyılarının sanayi, ticaret ve turizm cihetiyle sosyal, ekonomik ve çevresel özelliklerini, hâlihazırdaki liman kapasitesini ve sektörel gelişmeye münasip kıyı kesimlerinin belirlenmesi ilkeler arasında değerlendirilmiştir. Kamu limanlarında özelleştirme çalışmaları bu dönemde yapılmıştır. Ayrıca önemli dış ticaret limanlarındaki faaliyetlerin etkinliğini artırmak niyetiyle otonom liman idaresi uygulaması yoluna gidilmiştir³³³. Ne var ki liman faaliyetlerinde çağdaş bir işletmecilik yapısına ulaşmak için otonom liman ve idaresine geçiş ve özelleştirme çabaları 1995 itibariyle akim kalmıştır³³⁴. Yine de liman işletmeciliğinin çağdaş bir zihniyet ile ulusal ve uluslararası ticaretteki yeniliklere uyumlu bir yapıya kavuşması hedefinden vazgeçilmemiştir. Mevcut liman kapasitesinden azamî fayda görülmesi ve gümrüksüz (transit) nakliyattan ülkenin jeopolitik hüviyetinin hak ettiği payı elde etmesi amaçlanmıştır³³⁵.

2001 tarihli Özel ihtisas Komisyonu raporuna göre *“Düzenli hat taşımacılığı açısından bu taşımalara uygun gemi tiplerinin daha çok arttırılması gerekmektedir. Türkiye taşımalık gemileri ve limanları açısından AB karşısında rekabet edebilecek güce sahip değildir.”** Bu ifade ile hem deniz ticaret filosunun hem deniz ulaştırmasının vaziyetini net bir şekilde ortaya konmuştur (Grafik-12).

³²⁹ Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, s. 115.

³³⁰ Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı, s. 273.

³³¹ Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, s. 145.

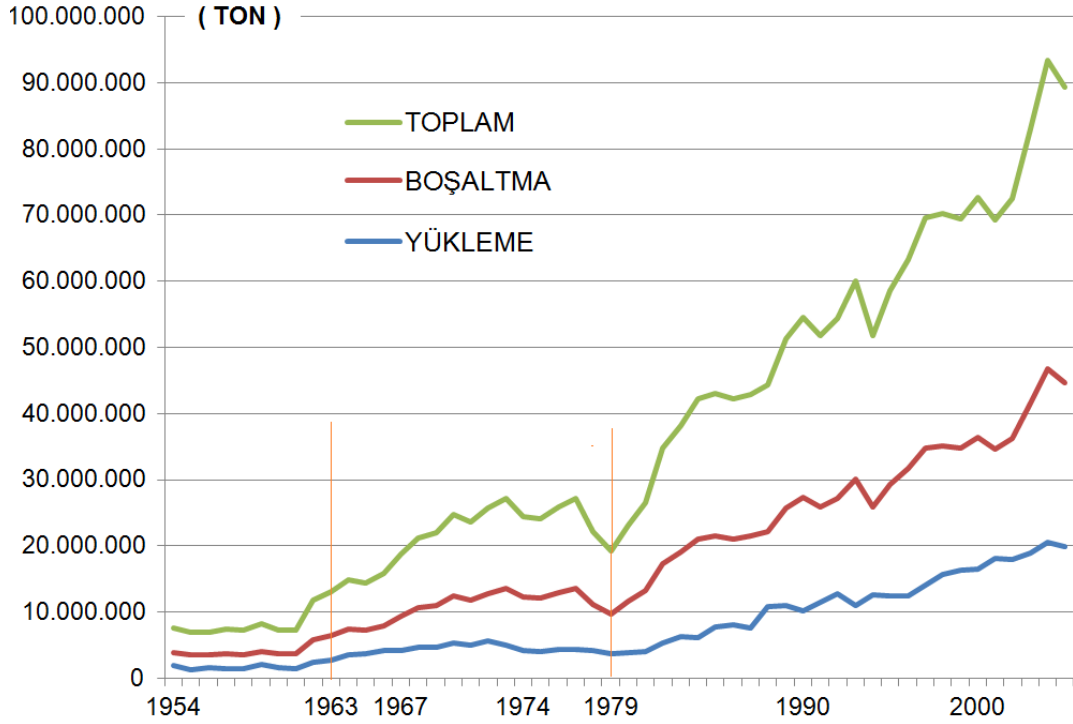
³³² A.g.r., s. 148.

³³³ Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı, s. 274.

³³⁴ Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, s. 145.

³³⁵ A.g.r., s. 148.

* “Deniz ticaret filosunun Aralık 1999 sonu itibariyle, 300 GRT'dan büyük toplam 888 adet gemisi bulunmaktadır. Bu gemilerden 87 adedi (%9.8.i) kamunun, 801 adedi (%90.2.si) ise özel sektörün mülkiyetindedir. Toplam 888 adet geminin 389 adedinin (%43,8.i) ithal, 499 adedinin (%56,2.si) yurt içinde inşa edildiği anlaşılmaktadır. Kamuya ait 87 adet gemilerden 29 adedi (%33.3.ü) ithal yoluyla, 58



Grafik-12 TCDD Liman* Faaliyetleri (1954-2005)³³⁶

5.3. SİVİL DENİZCİLİK – DENİZ KUVVETLERİ ETKİLEŞİMİ

1974 Kıbrıs Barış Harekâtı sonrasında ABD tarafından uygulanan silah ambargosu, Türk Silahlı Kuvvetleri'nin milli imkânlarla teçhiz edilmesinin gerekliliğini ortaya koymuş ve millî harp sanayinin geliştirilmesine yönelik politikalar, genel kabul gören millî bir nitelik kazanmıştır³³⁷. Millî bir nitelik çünkü sadece askerî kanatta değil aynı zamanda sivil kanatta (toplumun her kesiminde) heyecan yaşanmıştır.

Diyanet İşleri Başkanlığı aracılığı ile milletin yaptığı bağışlar ambargo sonrasında da devam etmiştir. Dönemin Diyanet İşleri Başkanı Tayyar Altıkulaç, dönemin Deniz Kuvvetleri Komutanı ve Türk Donanma Vakfı Genel Başkanı Oramiral Bülend Ulusu'yu ziyaret ederek 2 milyon liralık bağış çekini takdim

adedi (%66.7.si) yurt içinde inşa yoluyla edinilmiştir. Özel sektöre ait 801 adet gemilerden 360 adedi (%44.9) ithal yoluyla, 441 adedinin (%55.1), yerli inşa yoluyla edinildiği görülmektedir.”

Ulaştırma ÖİK Raporu Deniz Yolu Ulaştırması, **a.g.r.**, s. 35.

* Bandırma, Derince, Haydarpaşa, İskenderun, Mersin, Samsun Limanları kastedilmektedir.

³³⁶ EK-Ç'de gösterilen bilgilerden istifade edilerek ortaya koyulmuştur. Verilerin tamamı 1923 - 2005 yılları arası istatistiki bilgileri (LIMAN.xls) kaynağından elde edilmiştir.

³³⁷ Savunma Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu, **a.g.r.**, s. 48.

etmiştir³³⁸. Millî tersanelerde 19 Temmuz 1979'da kızağa konulan harp gemileri için Türk Donanma Vakfı bağış kampanyalarını sürdürmüştür³³⁹.

Türk Silahlı Kuvvetleri'nin Kıbrıs harekâtından sonra yurdun bütün il ve ilçelerinde başlayan yardım kampanyasında nakdî yardımlar milyonları aşmıştır. Konya'nın Gözlu Devlet Üretme Çiftliği'nde çalışan 400 işçi birer günlük ücretlerini vakfa bağışlamışlardır. Ziraat Bankası Genel Müdürlüğü Donanma Vakfı'na 3 milyon lira bağışladığını bildirmiştir. İstanbul Ticaret Odası da Türk Donanma Vakfı'na 1 milyon lira bağış yapmıştır. Hollanda'daki Türk Kültür Cemiyeti'nin yaptığı açıklamaya göre, Hollanda'daki Türk işçileri ellerindeki paraları Kıbrıs'a yardım kampanyasına vermektedirler. Sadece Utrecht'teki 500 Türk işçisi cemiyete 25 bin dolar (325 bin TL) vermiştir. Sivas'ta da yapılan bağışlar 1 milyon lirayı aşmıştır³⁴⁰.

60 yaşında emekli bir öğretmen olan Huriye Mustafa ilgili tarihe kadar ferdi olarak yapılan en büyük yardımı yapmıştır. 20 bin lirasını Deniz Kuvvetlerine hibe etmiştir. Daha fazlasını yapamamanın üzüntüsü içinde olduğunu söyleyen Huriye Öğretmen şunları ifade etmiştir: *“Türk ordusunun bugün bize kazandırdığı hayatı hâlâ bir hayalmiş gibi sanıyorum. Bu kadar mutluluğu hiçbir zaman tahayyül etmezdim. Ordumuz, Kıbrıs Türk'ünün haysiyetini, şerefini kurtardı. Bu beni son derece duygulandırdı. Çok acı çektik. Hem sevincimiz hem acımız büyüktür. Allah artık bize kötü gün göstermesin. Türk ordusunun bu âlicenaplığına karşılık ben de bir şey yapmak istedim.”*³⁴¹ Peki bu denli özverili bağışlar nasıl değerlendirilmiştir?

Kara, Deniz ve Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakıflarına yapılan bağışlarla, eksikliği hissedilen bazı temel sahalarda Vakıf sermayesine dayalı yatırımlar gerçekleştirilmiştir³⁴². O günlerde kamuoyunda oluşan büyük coşku, milletin önemli ölçüde bağış yapmasına ve onaylanan kanunlarla bu vakıfların özel gelirler sağlamalarına kapı açılmıştır. Vakıflar kısa sürede ASELSAN (1975), İŞBİR (1979), ASPILSAN (1981), HAVELSAN (1982) gibi kurumları oluşturup harp sanayinde yatırımlar gerçekleştirilmiştir³⁴³. Bu kurumların Deniz Kuvvetlerine yönelik elektronik aksamlar, yazılımlar vb konularda destekleri bugün daha da artmış durumdadır.

³³⁸ “Diyanet İşleri Başkanlığı, Türk Silahlı Kuvvetleri'ne 6 milyon lira bağışladı”, *Milliyet*, 19 Ocak 1979, s.14.

³³⁹ “Siz de Katılın”, *Milliyet*, 20 Temmuz 1974, s. 8.

³⁴⁰ “Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Bağışları Milyonları Aştı”, *Milliyet*, 23 Temmuz 1974, s. 3.

³⁴¹ “Kıbrıslı Bir Kadın Orduya 60 Bin Lira Bağışladı”, *Milliyet*, 29 Temmuz 1974, s. 6.

³⁴² *Savunma Sanayi Özel İhtisas Komisyonu...*, s. 48

³⁴³ SaSaD Kurumsal İnternet Sayfası, “Türk Savunma Sanayisi Tarihçesi”, http://www.sasad.org.tr/turk_savunma_sanayisi_tarihcesi.html, (Erişim Tarihi: 06.06.2013)

Dördüncü beş yıllık kalkınma planında yer alan şu ifade bunalım süreci ile başlayan anlayışın süreç sonrasında da devam ettirildiğinin ispatıdır: *“Sağlıklı ve hızlı sınaileşme ile ulusal savunma gücü arasında verimli bir etkileşim, birbirini destekleyici bağlantı oluşturulacaktır. Öylelikle, IV. Plan döneminde ulusal savunma daha da güçlenecek ve sınaileşmeye hızlandıran bir etki yapacaktır.”*³⁴⁴

Netice itibarıyla ambargo yüzünden zaten kısıtlı olan imkânlar daha da kısıtlanmıştır. Ancak olumsuz addedilebilecek ambargo, ters istikamette, MİLLETİN DESTEĞİ sayesinde millî harp sanayi ve denizcilik açısından tetikleyici bir husus olmuştur.

5.3.1. Yurt içi Özel Sektör Tersanelerinde Tasarım ve İnşa Projeleri

SSM'nin günümüzde özellikle tercih ettiği tedarik modeli bunalım sürecinden alınan dersleri işaret etmektedir. Bu tedarik modeline göre Deniz Kuvvetleri'nin envantere katacağı gemilerin yurt içi özel sektör tersanelerinde inşa ve donatımı sayesinde özel sektör tersanelerinin askeri gemi inşa alanında tasarım yeterliliği ve inşa kabiliyeti kazanması arzu edilmektedir. Bugün SSM'nin tedarik ettiği deniz araçlarını dört grupta incelemek mümkündür: Amfibi Gemi Grubu, Destek Gemisi Grubu, Harp Gemisi Grubu, Karakol Gemileri

5.3.2. Askerî Projelere İştirak Eden Özel Sektör Tersaneleri

Bunalım sürecinin öncesiyle kıyas edildiğinde günümüzde özel sektör açısından çok iyi bir ilerleme gözlemlenebilir. Anadolu Deniz İnşaat Kızakları Limited Şirketi³⁴⁵ (ADİK), Düzgüt Yalova Gemi İnşaat Sanayi A.Ş.³⁴⁶, YONCA-ONUK Teknik Yatırım A.Ş.³⁴⁷, RMK MARINE³⁴⁸, İstanbul Denizcilik Gemi İnşaat Sanayi A.Ş. (İSTANBUL TERSANESİ), DEARSAN Gemi İnşaat Sanayi A.Ş.³⁴⁹ gibi pek çok şirket günümüzde önemli örneklerdir. Bu özel kuruluşlar, askerî projelerde yurt içi

³⁴⁴ Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, s. 3.

³⁴⁵ Anadolu Deniz İnşaat Kızakları San. ve Tic. A.Ş. Kurumsal İnternet Sayfası, “A.D.İ.K'in Tarihçesi”, <http://www.adik.com.tr/default.asp?s=1>, (Erişim tarihi: 25.02.2013)

³⁴⁶ Düzgüt Yalova Gemi İnşaat Sanayi A.Ş. Kurumsal İnternet Sayfası, “Tersane”, http://www.duzgit.com/tur/sub.asp?kat=3&sub_kat=83&sec=83, (Erişim Tarihi: 03 Haziran 2013)

³⁴⁷ Yonca-Onuk Kurumsal İnternet Sayfası, “Products”, <http://www.yonca-onuk.com/productList.php>, (Erişim Tarihi: 30 Mayıs 2013)

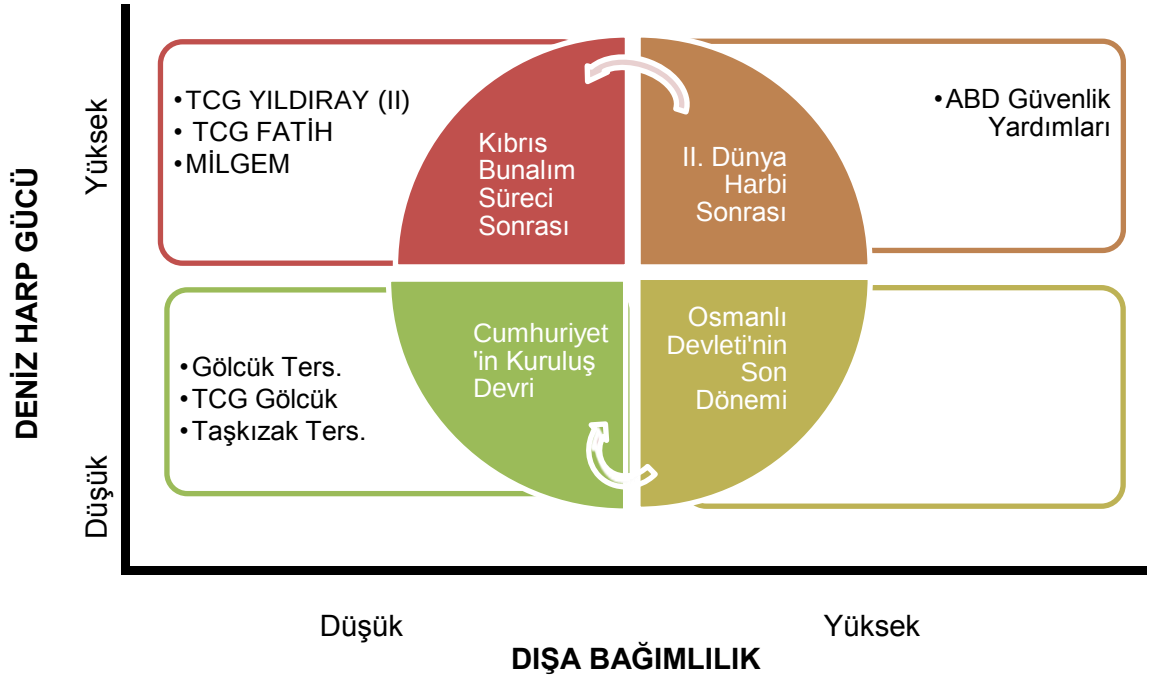
³⁴⁸ RMK MARINE Gemi Yapım San. Deniz Taş. İşl. A.Ş. Kurumsal İnternet Sayfası, “Tarihçe”, <http://www.rmkmachine.com/tarihce.html>, (Erişim tarihi: 30.05.2013)

³⁴⁹ DEARSAN Tersanesi; 126 m uzunluğundaki kızağa, 15341.74m²'lik kapalı gemi inşa sahasına, 15870.96 m² açık alana ve 3000 m² kapalı depolama alanına sahiptir. Muhtelif tipte 9 adet gemi inşa etme yeteneğini haizdir. Tersanede, Aquila sınıfı römorkör, 11.500 DWT'a kadar kimyasal tanker inşası yapılmaktadır. Tersane, "NATO Gizli" Gizlilik Dereceli Tesis Güvenlik Belgesi, "Milli Gizli" Gizlilik Dereceli Tesis Güvenlik Belgesi, SaSaD Savunma Sanayi İmalatçılar Derneği, ISO 9001-2008, OHSAS 18001:2007, TS/EN ISO 14001:2004 belgelerini almaya hak kazanmıştır.

Dearsan Gemi İnşaat Sanayi A.Ş. Kurumsal İnternet Sayfası, “Şirket Profili”, <http://www.dearsan.com/tr/kategori.asp?ContentCategoryID=1>, (Erişim tarihi: 03.06.2013)

katkı oranını arttırarak, ithal edilen malzeme oranını azaltmaktır. Bu şekilde Türk denizciliğine kayda değer bir katma değer sağlamaktadır. Aynı zamanda yurt içi askerî projelerle tecrübe edinen firmalar ihracat da yapmaktadır³⁵⁰. Bu şirketler, gerekli ISO 9001-2008 Kalite, ISO 14001-2004 Çevre ve OHSAS İş Sağlığı ve Güvenliği yönetim sistemi belgelerine sahiptirler. Ayrıca ihalelere katılmak için önşart olan NATO ve T.C. Milli Savunma Bakanlığı MİLLÎ GİZLİ seviyesi “Tesis Güvenlik Belgesi”ne sahip olmak zorundadırlar. Bu tersanelerin çoğu, gemi tasarımlarını da kendileri gerçekleştirebilecek seviyededirler.

Bunalım sürecinden evvel özel sektörün böyle bir başarısı söz konusu bile değil iken, süreç esnasında Hayri BARAN gibi müstesna sivillerin katkıları olsa da bunlar sınırlı olmuştur. Tabi süreç esnasında belirlenen ve devam ettirilen millî politikalar sayesinde bugün özel sektör tersanelerinin Deniz Kuvvetlerine ciddi katkıları olmaktadır (Şekil-7). Bu tersanelerin sadece askerî projeler icra etmediklerini aynı zamanda sivil gemiler inşa ettiklerini belirtmek gereklidir.



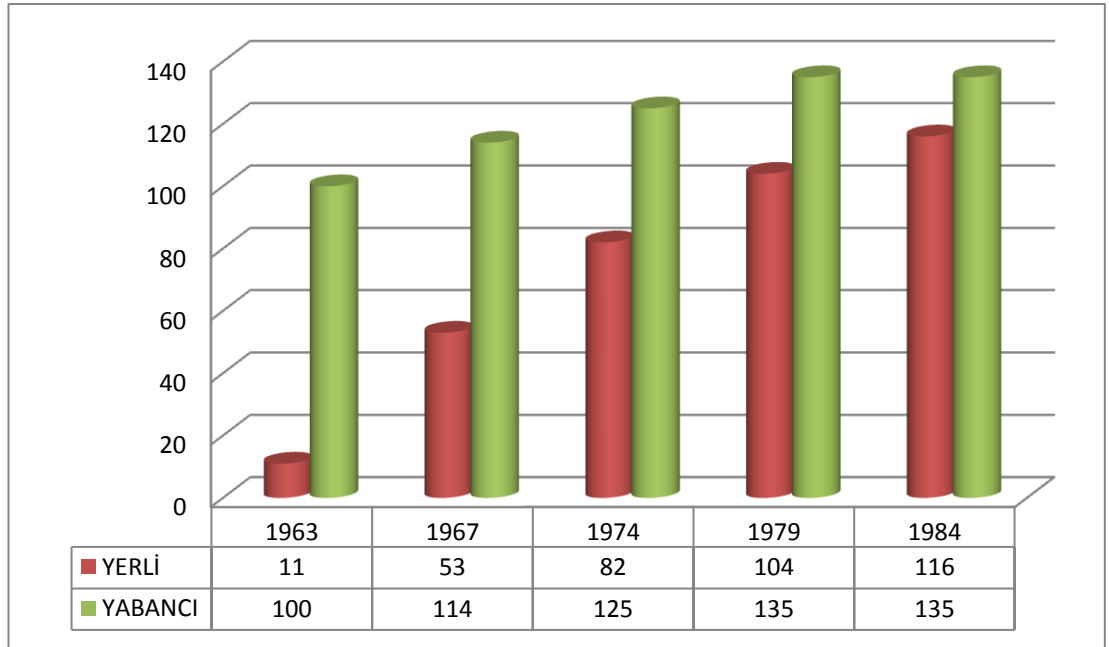
Şekil-7 Deniz Harp Gücü–Dışa Bağımlılık Şeması³⁵¹

³⁵⁰ İstanbul Tersanesi Kurumsal İnternet Sayfası, “Tarihçe”, <http://www.istanbulshipyard.com/tr/the-company-background.html> , (Erişim tarihi: 03.06.2013)

³⁵¹ EK-A, EK-B, EK-C ve EK-D'den istifade ederek tarafımdan oluşturulmuştur.

Bunalım süreci izlendiğinde DZKK'nın her ne pahasına olursa olsun donanma ihtiyaçlarını karşılamaya gittiği görülebilir. Ayrıca DzKK'nın kendi muharip gücünü kendi yaratma çabası da dikkat çekmektedir .

Bunalım sürecinden sonra da söz konusu devlet politikası değişmemiştir. Mesela 1984 itibariyle bütün unsurların toplamı 251 adede çıkmıştır. Donanmada yerli unsurların sayısı 116 iken yabancı menşeli unsurların sayısı yine 135'tir (Şekil-8). 1984 senesinde “Çıkarma Araçları (LCT, LCU, LCM)” sayısı 81'e yükselmiştir. Ayrıca “Muhrip ve Firkateyn” sayısının 19'a çıktığı görülmüştür. Bunalım sürecinin tetiklediği gelişmelerin sonucu aslında yirmi birinci yüzyıla gelindiğinde daha net olarak ortaya çıkmıştır.



Şekil-8 Donanma Envanterindeki Yerli Unsurların Yabancı Unsurlar ile Mukayesesi (1963-1984)³⁵²

³⁵² EK-A'dan istifade ederek tarafımdan oluşturulmuştur.

SONUÇ

Kıbrıs bunalım sürecinin Türk denizciliğine önemli etkileri olmuştur. Bu süreç hem Türk Deniz Kuvvetlerinin hem de Türk sivil denizciliğinin gidişatını, anlayışını, imkân ve kabiliyetlerini ciddi ölçüde değiştirmiştir. Türk denizciliği en kritik zamanlarda bunalımlardan dolayı olumsuz etkilenmişse de sürecin sağladığı motivasyon ve ulusal gayretler, denizciliğin gelişmesine katkıda bulunmuştur.

Süreç sonrasında deniz harp gücünün nispeten yüksek; dışa bağımlılığın ise nispeten düşük olduğu ortaya koyulmuştur. Donanma envanterindeki yerli unsurların yabancı unsurlara göre oranı 1963'de sadece %11 iken, bu oran 1967'de %46 olmuştur. 1974 Barış Harekatı zamanında oran %66'dır. Ambargo süresince yaşanan zorluklara rağmen yerli unsurların oranı yükselmeye devam etmiş ve 1979 itibarıyla oran %77 olmuştur. 1984* itibarıyla ise oran % 86'ya çıkmıştır.

Millî deniz harp sanayi anlamında dönüm noktasının 1964 olduğu sonucuna varılmıştır. Askeri tersaneler, sivil amaçlı büyük gemiler yaparken, sivil tersaneler küçük askeri gemi inşa etmiştir. Böylece, sinerji oluşmuştur. Ancak sivil gemi inşa sanayindeki yükseliş, sivil denizciliğin bütün unsurlarını ihya edememiştir. Bunun sebebinin siyasî-iktisadî sorunlar ve ağır mevzuat olduğu neticesine varılmıştır. Bütün unsurlarıyla birlikte değerlendirildiğinde sivil denizcilikteki büyük gelişimin tezin sınırlandığı dönem olan 1979'a kadar emarelerinin görüldüğü ancak dönüşümün bu dönemde henüz tamamlanmadığı tespit edilmiştir. Sivil denizcilik adına en önemi gelişmeler asıl 1980 sonrası dönemde ivmelenmiştir**.

Sürecin günümüze yansıyan psikolojik boyutları da vardır. Süreç, Türk Deniz Kuvvetlerinin vizyonuna katkıda bulunmuş, özellikle 1974 Barış Harekatı DzKK'nın uluslararası sistem içindeki caydırıcılık rolünü sağlamlaştırmıştır. Bu sayede süreçte atılan adımlar, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki yetki alanlarını koruyacağına dair kararlılığına örnek olmuştur. Sürecin günümüz Türkiye'sinin denizlerdeki hak ve çıkarlarını dikkate alan bir ülke olmasına katkıda bulunduğu değerlendirilmiştir.

* Çalışma 1979 ile sınırlı olmasına rağmen 1964-1974 arası on sene olduğu için 1974-1984 on senesi de kıyaslamaya alınabilir. Bu durum, geleceğe yönelik bir perspektif vermesi açısından önemli olabilir. Donanma envanteri ayrıntıları için bkz EK-A.

** Denizcilik adına bürokrasinin azaltılması, sektörün önde gelenleriyle karar vericilerin biraya geldiği iletişim zeminlerinin oluşturulması, Deniz Ticaret Odası'nın kurulması ile kurumsal bir sesin ortaya çıkması gibi hususlar hep 1980 sonrası gelişmelerdir. Mesela bunalım süreci boyunca bir türlü hayata geçirilememiş proje olan Tuzla Özel Sektör Tersaneler Bölgesi de 1980'den sonra kurulmuştur. Dolayısıyla, geniş anlamda sivil denizciliğin dönüm noktasının (E) Ora. Bülend Ulusu'nun Başbakan olduğu dönem mi, Deniz Ticaret Odası'nın kurulması mı yoksa Özal dönemi mi olduğu bir araştırma konusu olabilir. Liman faaliyetlerinin de 1980 sonrasında ivme kazandığı bulunmuştur. Bkz: **Grafik-12** TCDD Liman Faaliyetleri (1954-2005), s. 86.

Birinci safhanın (1964*-1967) savunma ağırlıklı donanmadan taarruz donanmasına geçiş dönemi olduğu görülmüştür.

(1) Hayri BARAN, Beykoz Tersanesi'nde çıkarma gemisini öz kaynaklarıyla inşa edip Deniz Kuvvetlerine teslim etmiştir.

(2) 1964'te DOĞAN (NASTY) sınıfı hücumbotları Almanya'dan satın alınmıştır

(3) 1964'te Gölcük'te 12 adet Ç-201 sınıfı çıkarma aracı (LCU) ve 1965'te 3 adet Ç-301 sınıfı mekanize vasıta çıkarma aracı (LCM) inşa edilmiştir.

(4) 1966'da Almanya'dan KARTAL (JAGUAR) sınıfı hücumbotları alınmıştır.

İkinci safhada (1967*-1974) dış kaynakları çeşitlendirmeye ve zamanla azaltmaya yönelik faaliyetlerin ivme kazandığı bulunmuştur. Bu kapsamda;

(1) 1967'de kızağa konulan BERK Refakat Muhribi ve 1968'de inşasına başlanan PEYK Refakat Muhribi, Gölcük Tersanesi'nde inşa edilmiştir. Cumhuriyet tarihinin büyük ölçekli ilk millî muhripleri bir dönüm noktası sayılabilir.

(2) 1971'te ilk defa Amerika ve İngiltere haricinde bir ülkeye kurs ve eğitim maksadıyla personel gönderilmiştir.

(3) 1973'de Taşkızak Tersanesi'nde Türk mühendis subay, astsubay ve işçisi tarafından 2 adet çıkarma aracı (LCT-113 ve LCT-114) inşa edilmiştir.

(4) 1973'de lisansı Almanya'dan satın alınan DOĞAN (TYPE 148) sınıfı hücumbotlarının birisi Almanya'da diğer 3'ü Türkiye'de inşa edilmek üzere sipariş edilmiştir. Bu hücumbotlar için gerekli teçhizat farklı ülkelerden temin edilmiştir. Böylece, lisansı elinde bulundurmanın verdiği esneklik sayesinde harp teçhizatı tedarikinde çeşitlendirmeden istifade edilmiştir.

Üçüncü safhada (1974-1979) ise;

(1) Deniz Kuvvetleri kapsamında ambargonun etkisi ABD kaynaklı GUPPY-3 sınıfı 2 adet denizaltı siparişinin iptal olmasıdır.

* Johnson mektubu ile bir dönüm noktası gerçekleşmiş, Türkiye daha evvel yönelmediği taarruz araçların tedarikine 1964'te yönelmiştir. 1964'te Donanmanın elinde yeterli çıkarma aracının olmadığı bir gerçektir. Türk Deniz Kuvvetlerinin bir karakteristik özelliğinin her ne pahasına olursa olsun temel ihtiyaçlarını karşılamaya çalışması olduğu sonucuna varılmıştır.

** 1967 yılında 1964'deki doktrin değişikliğinin perçinlediği görülmüştür.

(2) Türkiye, denizaltı ihtiyacını F. Almanya'dan temin etme yoluna gitmiştir. 1975'te 3 adet denizaltı satışı gerçekleşmiştir. Bu denizaltıların ilki olan TCG BATIRAY (I), Almanya'da inşa edilip 1978'de donanmaya teslim edilmiştir.

(3) Ambargo sayesinde millî denizaltı inşa kabiliyetinin artırılması zarureti yakinen anlaşılmıştır. TCG YILDIRAY (II) ve TCG DOĞANAY (I) bu millî şuur sayesinde Gölcük Tersanesi'nde inşa edilmiştir. Bu bir dönüm noktasıdır.

(4) 1979'da Cumhuriyet tarihinde ilk kez millî deniz harp sanayi ihracat gerçekleştirmiştir. Libya'ya Ç-122 çıkarma araçları ihraç edilmiştir*.

(5) Kuvvetler arası koordinasyon ve iş birliği konusuna ağırlık verilmiştir.

Sivil - asker etkileşimi kapsamında süreçte önemli gelişmeler olduğu bulunmuştur. Bu dönemde:

(1) DzKK, kendi muharip gücünü kendi yaratma çabasının yanında, millî gemi inşa sanayine de öncülük etmiştir.

(2) DzKK, kendi bünyesinde daha geniş istihdam imkânları oluşturmuştur. Böylece, millî kalkınmaya üretici ve üretimi teşvik edici yeni bir boyut kazandırmıştır.

(3) Millî motivasyonun rolünün önemli olduğu sonucuna varılmıştır**. Yapılan bağışlar BERK, PEYK, LCT-113 ve LCT-114 için sarf edilmiştir.

(4) ASELSAN (1975), İŞBİR (1979), ASPİLSAN (1981), HAVELSAN (1982) gibi kurumlar oluşturulmuştur.

(5) Günümüzde Deniz Kuvvetleri'nin gemi tedarikinde sivil-asker iş birliğinin en ileri boyutları görülmektedir. SSM'nin yurt içi özel tersanelere yönelik tedarik politikası dikkat çekmektedir. Deniz harp gücüne katkıda bulunan özgün tasarım ve inşa faaliyetleri yurt içi özel tersanelerde gerçekleştirilmektedir. Bu yükselişin temellerinin Kıbrıs bunalım sürecine dayanmakta olduğu sonucuna varılmıştır.

(6) Denizci bir Türkiye için denizcilik gücü kapsamına giren tüm işlerin üst düzeyde koordine edileceği bir *Denizcilik Bakanlığı*'nın gerektiği değerlendirilmiştir.

* Libya'da El-İdrisi namıyla anılacak olan 3 adet gemi, 1980-1981 aralığında teslim edilmiştir.

** 1964'de başlayan "*Millet Yapar*" gazete kampanyası sayesinde Türk Donanma Vakfına yapılan bağışlarla yeni gemiler inşa edilmiştir. 1974 Barış hareketinden sonra "*Kendi Gemini Kendin Yap*" şevki ile kampanyalar devam etmiştir. Kara, Deniz ve Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakıflarına yapılan bağışlarla, eksikliği hissedilen bazı temel sahalarda Vakıf sermayesine dayalı yatırımlar gerçekleştirilmiştir.

KAYNAKÇA

1. KİTAPLAR

ARMAOĞLU Fahir, 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1990), Cilt 1: 1914-1980, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1991.

AKGÜNER H. Nejat ve ÇELİK Y. Necdet, Donanma Komutanlığı Tarihçesi, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 2002.

BÜYÜKTUĞRUL Afif, Cumhuriyet Donanması (1923-1960), Deniz Basımevi, İstanbul, 1967.

BÜYÜKTUĞRUL Afif, Büyük Atamız ve Türk Denizciliği, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1969.

CAMCI Bayram vd., Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, İstanbul, 1994.

ÇETİN Oktay, Denizci Türkiye için Yol Haritası, Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri, İstanbul, 2002.

ÇETİN Oktay, "Paylaşılamayan Zenginlik: Denizler" Panel Bildiri Kitabı (09 Haziran 2010), Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2010.

EVCİL Cumhur, Yavru Vatan Kıbrıs'ta Zaferin Hikâyesi, Genelkurmay Basım Evi, Ankara, 1999.

FASICK J. Kenneth, Profiles of Military Assistance Advisory Groups in 15 Countries, U.S. GAO Printing Office, Washington DC, 1978.

GRIMMETT Richard F., U.S. Defense Articles and Services Supplied to Foreign Recipients: Restrictions on Their Use, Congressional Research Service Report, Washington DC, 2012.

GÜRDENİZ Cem ve YÜCELİŞ Erdoğan, Cumhuriyet Donanması 1923-2000, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir Hidrografi ve Oşinografi Daire Başkanlığı Basımı, İstanbul, 2000.

Harp Akademileri Komutanlığı, Deniz Harp Akademisi Tarihçesi 1864-1998, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1998.

Harp Akademileri Komutanlığı Deniz Harp Akademisi, 1977-1978 Türk Denizcilik Gücü Simpozyumu, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1978.

İNALCIK Halil, Devlet-i 'Aliyye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar-I Klasik Dönem (1302-1606): Siyasal, Kurumsal ve Ekonomik Gelişim, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2009.

İSMAİL Sabahattin, Kıbrıs Barış Harekatı Belgeseli: 1974 Öncesi, 1974 Sonrası, Kıbrıs Türk Halkının Dünü ve Bugünü, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1989.

KAFALI Kemal, Türkiye'de Deniz Ticaret Filosu ve Gemi İnşaat Endüstrisi, Doğan Kardeş Matbaacılık Sanayi A.Ş. Basımevi, İstanbul, 1966.

KORALTÜRK Murat, 101 Gemi, İDO yayınları, İstanbul, 2008.

LIVEZEY William E., Mahan'a Göre Deniz Gücü, Çev. İlyas Fidan, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1979.

MAHAN Alfred Thayer, Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi, Çev. Kerem Fındık-Melahat Fındık, Q-Matris Yayınları, İstanbul, 2003.

STAATS Elmer B., No Easy Choice: NATO Collaboration and the U.S. Arms Export Control Issue, U.S. GAO Printing Office, Washington DC, 1981.

TANYELİ Cevdet, "Harp ve Ekonomi İlişkileri", Feridun Ergin (ed.), Harp Ekonomisi, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1985.

Türk Silahlı Kuvvetlerini Güç. Vakfı Tanıtım Kitabı 2010-2011, Ankara, 2010.

T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Gölçük Tersanesi Komutanlığı, Gölçük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi, Donanma Komutanlığı Basımevi, Gölçük, 2002.

T.C. Deniz Harp Okulu Komutanlığı, Deniz Harp Okulu Kataloğu 1978-1979, Deniz Harp Okulu Basımevi, İstanbul, 1978.

ÜSTÜN Orhan, Amfibik Eğitim ve Harekâta Ait Özet Bilgiler, K.K.K Askerî Basımevi, İstanbul, 1968.

VEKEMAN Guy, "Shipbuilding and Repair: From Tankers to Pleasure Boats", Statistics in Focus– Industry, Trade And Services, Eurostat Publication, Luxembourg, 2008.

2. MAKALELER

2.1. Yazarı Belli Olan Makaleler

BEYOĞLU Bülent E. ve KILIÇ Abdurrahman, "Türk Savunma Sanayinin Kısa Tarihi", Savunma Sanayi Gündemi, 2010/3, 19-25.

BESBELLİ Saim, "Tersanelerimizde 1 Yıl İçinde 394 gemi onarıldı", DERYA, Mart 1973, Ankara, sayı 66, s.18.

ÇAĞDAŞ Seyfeddin Orhan, "Türk Donanma Vakfına 7.298.388 Lira Bağışlamış Olan 14 Gerçek ve Tüzel Kişiye Altın, Nikel ve Tunç Madalya Verildi...", DERYA, Ankara, Nisan 1973, sayı: 67.

ÇAĞDAŞ Seyfeddin Orhan, "Deniz Kuvvetlerimiz için önemli bir gün daha yaşadık", DERYA, Ankara, Nisan 1973, sayı: 67.

ÇAĞDAŞ Seyfeddin Orhan, "Türk Donanma Vakfı Bağışta Bulunmuş Olan Kurum ve Şahıslara Madalya Veriyor", DERYA, Ankara, Şubat 1973, sayı: 65, s.17.

ÇETİNER Yılmaz, "Denizcilik Konularında Hayvancılık Bakanlığı da söz sahibi", Milliyet, 04 Ekim 1976, s.7.

KURAT Akdes Nimet, Türkiye ile Amerika Birleşik Devletleri Arasındaki Münasebetlere Ait Arşiv Vesikaları, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi, 1967, Cilt 5. Sayı 8, 287-373.

KUTLUHAN Bora, "Yıldızlar Suüstü Eğitim Merkezi Komutanlığı", Savunma ve Havacılık, 1/2002, cilt:16, 68-72.

ŞAKUL Kahraman, “Yeni Askeri Tarihçilik”, Toplumsal Tarih, 2010, sayı 198, 31-36.

ŞAYİN Cevat, “Askerî Tarih Çalışmaları İçin Bir Sentez Aracı Önerisi 3T: Teşkilat, Teçhizat, Tefekkürat”, Tarih Dergisi, 2011, Sayı 52, 151-181.

2.2. Yazarı Belli Olmayan Makaleler

Kapak, DERYA, Ankara, Ocak 1973, sayı: 64.

“Almanlar için Gemi Yapıyoruz”, DERYA , Ankara, Nisan 1973, sayı: 67.

“Antalya Limanının İnşaatı Tamamlandı”, DERYA, Şubat 1973, Ankara, sayı: 65.

“Bağışlarla yaptırılan 3 savaş gemisi”, Milliyet, 22 Temmuz 1977.

“Demirel: << Yapılması”, Milliyet, 19 Haziran 1975.

“Diyanet İşleri Başkanlığı, Türk Silahlı Kuvvetleri’ne 6 milyon lira bağışladı”, Milliyet, 19 Ocak 1979.

“Kendi Gemimizi kendimiz yapıyoruz”, DERYA, Mayıs 1971, Ankara, sayı: 44.

“Kıbrıs Türk’ü kanlı Noel’i andı”, Milliyet, 22 Aralık 1985.

“Kıbrıslı Bir Kadın Orduya 60 Bin Lira Bağışladı”, Milliyet, 29 Temmuz 1974.

“Ordu-Millet El Ele, Milliyet Bağış Kampanyası”, Milliyet, 02 Ağustos 1974.

“Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Bağışları Milyonları Aştı”, Milliyet, 23 Temmuz 1974.

“Siz de Katılın”, Milliyet, 20 Temmuz 1974.

“Türk-Amerikan Münasebetlerinde Dönüm Noktası”, Milliyet, 10 Haziran 1964.

“15 Savaş Ve Ticaret Gemisi Yapılıyor”, Milliyet, 04 Mart 1973.

“37.681.461 TL.”, Milliyet, 18 Ağustos 1974.

3. RESMÎ YAYINLAR

BM Resmî internet Sayfası, “UN Security Council Resolution 232 (1966)”
<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/227/55/IMG/NR022755.pdf?OpenElement>

TBMM Genel Kurul Tutanağı, 22. Dönem, 1. Yasama Yılı, 60. Birleşim, 02.04.2003.

T.C. Başbakanlık Mevzuat Bilgi Sistemi, “Millî Müdafaa Mükellefiyeti Kanunu”
<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.3.3634.pdf>

Birleşmiş Milletler Resmî İnternet Sayfası, “186 (1964). Resolution of 4 March 1964”,
[http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/186\(1964\)](http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/186(1964))

4. RAPORLAR

Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994), DPT Yayını, Ankara, 1990.

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989), DPT Yayını, Ankara, 1985.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967), DPT Yayını, Ankara, 1963.

DoD Financial Management Regulation, Vol. 15, Chapter 1, 2011.

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983), DPT Yayını, Ankara, 1979.

EEC Maritime Transport Policy, Economic And Social Committee Press, Information and Public Division, Brussels, 1986.

Gemi İnşa Sanayi ve Rekabet Edebilirlik Özel İhtisas Komisyonu Raporu Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, DPT yayını, Ankara, 2001.

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972), DPT Yayını, Ankara, 1968.

İstatistik Göstergeler (1923-2009), Türkiye İstatistik Kurumu Yayını, Ankara, 2010.

K.K. Eğitim ve Doktrin Komutanlığı Alınan Dersler Merkezi (KALDEM), Geçmişten Geleceğe Kıbrıs: Askeri Anılar ve Siyasi Gelişmeler, Anılar ve Sınır Olayları, Zırhlı Birlikler Okulu ve Eğitim Tümen K.lığı Basımı, Ankara, 2000.

Kara ve Deniz Taşıtları, Devlet İstatistik Enstitüsü Yayını, Ankara, 1964.

Savunma Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013, DPT Yayını, Ankara, 2007.

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma ÖİK Raporu Deniz Yolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu, DPT Yayını, Ankara, 2001.

Sektörümüzle ilgili Öneriler, Deniz Ticaret Odası Yayını, İstanbul, 1989.

Shipbuilding: State of the Industry and Crisis Measures, Bulletin of The European Communities: Supplement 7/79, Luxembourg, 1979.

Ulaştırma (Deniz Ulaştırması) Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967) Yardımcı Çalışmalar-No:27, DPT Yayını, Ankara, 1964.

U.S. Bureau of the Cencus, "Satistical Abstract of the United States: 1974", (95th Edition) U.S. Government Printing Office, Washington DC, 1974.

U.S. Bureau of the Cencus, "Satistical Abstract of the United States: 1981", (102d Edition) U.S. Government Printing Office, Washington DC, 1981.

U.S. Government Accountability Office, The Defense and Economic Cooperation Agreement - U.S. Interests and Turkish Needs, U.S. GAO Printing Office, Washington DC, 1982.

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977), DPT Yayını, Ankara, 1973.

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000), DPT Yayını, Ankara, 1996.

4. TEZLER

KARAAHMET Alpar, An Appraisal of U.S. Security Assistance to Turkey Between 1950 and 1992, Naval Postgraduate School, California, 1994, (Unpublished Master Thesis).

TUNABOYLU İskender, Deniz Kuvvetlerinde Sistem Değişikliği, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir, 2008, (Yayımlanmamış Doktora Tezi).

ÜNAL Cenk, Sale/Lease Of U.S. Navy Ships To Allied Countries By Using "Hot Ship" Transfer Methods: "Turkish Knox Class Frigate Transfer Example", Naval Postgraduate School, California, 1995, (Unpublished Master Thesis).

5. İNTERNET KAYNAKLARI

ABD Güvenlik Yardımları Yönetimi Savunma Enstitüsü Resmî İnternet Sayfası "U.S. Government Organizations for Security Assistance", <http://www.disam.dsca.mil/pubs/DR/03%20Chapter.pdf>

ABD Temsilciler Meclisi Dış İlişkiler Kurulu Resmî İnternet Sayfası, "The Foreign Assistance Act of 1961", <http://democrats.foreignaffairs.house.gov/111/FAA61.pdf>

ABD Ulaştırma Bakanlığı Resmî İnternet Sayfası, "Table 7-2 World Orderbook Summary, 2006", http://www.rita.dot.gov/bts/sites/rita.dot.gov.bts/files/publications/maritime_trade_and_transportation/2007/html/table_07_02.html

Anadolu Deniz İnşaat Kızakları San. ve Tic. A.Ş. Kurumsal İnternet Sayfası, "A.D.İ.K'in Tarihçesi", <http://www.adik.com.tr/default.asp?s=1>

Dearsan Gemi İnşaat Sanayi A.Ş Kurumsal İnternet Sayfası, "Şirket Profili", <http://www.dearsan.com/tr/kategori.asp?ContentCategoryID=1>

Deniz İşletmeciliği ve Tankerciliği A.Ş Kurumsal İnternet Sayfası, "Tarihçe", <http://www.ditasdeniz.com.tr/kurumsalvirtual.aspx>

Düzgit Yalova Gemi İnşaat Sanayi A.Ş Kurumsal İnternet Sayfası, "Tersane", http://www.duzgit.com/tur/sub.asp?kat=3&sub_kat=83&sec=83,

Gerald R. Ford, "Veto of Continuing Appropriations Resolution", 14 Ekim 1974; İnternette Yayınlayan Gerhard Peters ve John T. Woolley, The American Presidency Project. <http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=4460>

Gerald R. Ford, " Veto of Second Continuing Appropriations Resolution Providing for Suspension of Military Aid to Turkey", 17 Ekim 1974; İnternette Yayınlayan Gerhard Peters ve John T. Woolley, The American Presidency Project. <http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=4472>

Gerald R. Ford: "Statement on Signing the Continuing Appropriations Resolution.", 18 Ekim 1974.; İnternette Yayınlayan Gerhard Peters ve John T. Woolley, The American Presidency Project. <http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=448>

İstanbul Tersanesi Kurumsal İnternet Sayfası, "Tarihçe", <http://www.istanbulshipyard.com/tr/the-company-background.html>

RMK MARINE Gemi Yapım San. Deniz Taş. İşl. A.Ş. Kurumsal İnternet Sayfası, “Tarihçe”, <http://www.rmkmarine.com/tarihce.html>”,

RMK MARINE Gemi Yapım San. Deniz Taş. İşl. A.Ş. Kurumsal İnternet Sayfası, “Tersane ve Servisler, Ticari Gemi, Yeni İnşa”, <http://www.rmkmarine.com/ticari-gemi-yeni-insa.html>”

SaSaD Kurumsal İnternet Sayfası, “Türk Savunma Sanayisi Tarihçesi”, http://www.sasad.org.tr/turk_savunma_sanayisi_tarihcesi.html,

Savunma Sanayi Müsteşarlığı Resmî İnternet Sayfası, “Tarihçe”, <http://www.ssm.gov.tr/anasayfa/savunmaSanayimiz/Sayfalar/tarihce2.aspx>

Savunma ve Havacılık Sanayi İmalatçılar Derneği Kurumsal İnternet Sayfası, “Türk Savunma Sanayisi Tarihçesi, TÜRK SAVUNMA SANAYİNİN GELİŞİMİ”, http://www.sasad.org.tr/turk_savunma_sanayisi_tarihcesi.html,

Selah Makina Ve Gemicilik End. A.Ş. Kurumsal İnternet Sayfası, “Tersane Hakkında”, <http://www.selahshipyard.com/TR/index.php?page=main>

SIPRI, “Trend Indicator Values of arms exports to Turkey, 1963-1979”, <http://armstrade.sipri.org/armstrade/page/values.php>

SIPRI, “Trend Indicator Values of arms exports to Turkey, 1950-1962”, <http://armstrade.sipri.org/armstrade/page/values.php>

SIPRI, “Transfers of major conventional weapons: sorted by supplier. Deals with deliveries or orders made for year range 1963 to 1979”, http://armstrade.sipri.org/armstrade/page/trade_register.php

Şahin Çelik Sanayi AŞ. Kurumsal İnternet Sayfası , “Hakkımızda” , http://www.sahincelik.com.tr/tr_Yazi.aspx?S=1

TCDD Genel Müdürlüğü Resmî İnternet Sayfası, “Bandırma Liman ve Kontrol Müdürlüğü”, <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=271>

TCDD Genel Müdürlüğü Resmî İnternet Sayfası, “İzmir Liman İşletmesi”, <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=275>

TCDD Genel Müdürlüğü Resmî İnternet Sayfası, “Mersin Liman İşletmesi Kontrol Müdürlüğü”, <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=276>

TCDD Genel Müdürlüğü Resmî İnternet Sayfası, “Samsun Liman İşletmesi ve Kontrol Müdürlüğü”, <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=277>

TCDD Genel Müdürlüğü Resmî İnternet Sayfası, “Derince Liman İşletmesi”, <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=272>

TCDD Genel Müdürlüğü Resmî İnternet Sayfası, “Haydarpaşa Liman İşletmesi”, <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=273>

TCDD Genel Müdürlüğü Resmî İnternet Sayfası, “İskenderun Liman İşletmesi İrtibat ve Kontrol Müdürlüğü”, <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=274>Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği kurumsal İnternet Sayfası, “Hakkımızda”, <http://www.gisbir.org/hakkimizda-2/1>,

TCDD Genel Müdürlüğü Resmî İnternet Sayfası, “1923 - 2005 yılları arası istatistiki bilgileri (LIMAN.xls)”,
<http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/istatistik/19232005ist.zip>

T.C. Denizaltı Eğitim Merkezi Kom. Resmî İnternet Sayfası, “Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı’nın Tarihçesi”,
<http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/personel/egitimmerkezleri/denizalti/turkce/Tarihce.htm>

T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmî İnternet Sayfası, “Eğitim Merkezleri - Karamürsel Eğitim Merkezi Komutanlığı - Karamürsel Eğitim Merkezi Komutanlığı Tarihçesi”
http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/PERSONEL.php?strAnaFrame=personel&strIFrame=DzOkullariVeEgtMrk&CSRF_TOKEN=3b888e203b46a5ae9dfec8566fe25c3023cc0e91

T.C. Deniz Astsubay Meslek Yüksek Okulu Resmî İnternet Sayfası, “Deniz Astsubay Okullarının Tarihçesi”, <http://www.damyo.edu.tr/index.asp?p=tarihce&d=e>

T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmî İnternet Sayfası, “Eğitim Merkezleri - Yıldızlar Suüstü Eğitim Merkezi K.- Tarihçe”,
http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/PERSONEL.php?strAnaFrame=personel&strIFrame=DzOkullariVeEgtMrk&CSRF_TOKEN=3b888e203b46a5ae9dfec8566fe25c3023cc0e91

T.C. Denizaltı Eğitim Merkezi Kom. Serbest Çıkış Kulesi Eğitim Grup Başk. Resmî İnternet Sayfası, “Ana Sayfa”,
http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/personel/egitimmerkezleri/denizalti/sck/webturkce/scktr.htm?CSRF_TOKEN=3b888e203b46a5ae9dfec8566fe25c3023cc0e91

T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmî İnternet Sayfası, “Millî Olarak Dizayn ve İnşa Edilen İlk Türk Korveti MİLGEM Projesi”,
<http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/MODERNIZASYON.php?strAnaFrame=modernizasyon&strIFrame=MilgemProjesi>

T.C. Deniz Harp Okulu Komutanlığı Resmî İnternet Sayfası, “Tarihçe”,
http://www.dho.edu.tr/index_tr.htm

Torlak Denizcilik Sanayi Ve Tic. A.Ş. Kurumsal İnternet Sayfası, “Tarihçe”,
<http://www.torlakshipyard.com/>

Yeni Asır Gazetesi İnternet Sayfası, “ ‘Peyk’ müze oluyor”,
<http://ya2001.yeniasir.com.tr/08/10/index.php3?kat=ana&sayfa=kent1&bolum=gunk>

Yonca-Onuk Kurumsal İnternet Sayfası, “Products”, <http://www.yonca-onuk.com/productList.php>

TÜRK DENİZ KUVVETLERİ DONANMA UNSURLARI (1963-1984)³⁵³

	I. Safha	II. Safha	III. Safha		
DONANMA UNSURU	1963	1967	1974	1979	1984
Muhrip ve Firkateyn	9	10	18	14	19
Denizaltı	10	10	14	15	16
Hücumbot	0	6	9	19	17
Çıkarma Aracı (LCT,LCU, LCM)	0	42	56	72	81
Karakol Gemisi	10	15	8	10	10
Mayın Dökücü	4	6	6	7	6
Arama-Tarama Gemisi	18	21	5	2	1
Mayın Arama-Tarama Gemisi	8	13	20	25	26
Mayın Toplama Botu	12	11	12	11	11
Liman Savunma (LS) Botu	12	6	4	4	4
Avcı Botu	8	8	14	16	16
Akaryakıt Ve Su Tankeri	7	16	19	20	19
Cephane, Kuru Yük / Kömür Gemisi	2	4	6	8	9
Kurtarma Gemisi/ Denizaltı Kurtarma Gemisi	1	1	2	3	3
Söndürme Gemisi	2	2	2	2	2
Römorkör/ Açık Deniz Römorkörü	7	8	11	10	10
Torpedo Takip Botu	1	1	1	1	1
YERLİ UNSURLAR	11	53	82	104	116
YABANCI UNSURLAR	100	114	125	135	135
BÜTÜN UNSURLAR	111	167	207	239	251

³⁵³ “Cem GÜRDENİZ ve Erdoğan YÜCELİŞ, *Cumhuriyet Donanması 1923-2000*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir Hidrografi ve Oşinografi Daire Başkanlığı Basımı, İstanbul, 2000” eserinin tamamı kullanılarak elde edilmiştir.

ÜLKELERE VE HARP TEÇHİZATINA GÖRE TÜRKİYE’NİN SAVUNMA İTHALATI (1963-1979)³⁵⁴

ÜLKE	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	TOPLAM* Milyon \$
Kanada						9	9	9	9	9	9							54
Danimarka		60																60
Fransa				14	14	28	14	28	28	36	14				1			177
Almanya		66	3	42	138	26	38	102	337	384	3	25	178	184	97	216	152	1991
İtalya		3			28	27	13	13	22	28	34	22	257	148	166	3	3	767
Libya													22					22
Hollanda	34								10						6	6	6	62
Norveç	40	25	40	40	40	40	25						8	8	8			274
İspanya												2						2
İsviçre															3	3	3	9
İngiltere									30	31								61
ABD	581	731	367	230	369	284	531	231	501	608	747	724	609	108	49	748	757	8175
TOPLAM* (Milyon \$)	655	884	410	326	588	413	630	383	937	1096	807	773	1074	448	328	975	920	11646
TEÇHİZAT	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	TOPLAM
Uçak	292	417	36	117	294	313	428	208	366	486	349	634	774	138	179	601	557	6190
Hava Savunma Sistemi																	52	52
Zırhlı Araç	186	186	196	73			8	47	256	344	148	44	38	13				1537
Top	51	58	57	31	12	14	6	6			13	13	13		11	12	11	308
Motor									30	30				1	7	8	8	83
Füze	127	89	46	46	49	49	35	10	10	10	8	27	45	56	59	126	111	903
Sensör		6									2		36	2	6	42	42	135
Gemi		130	75	59	234	37	152	112	274	225	287	54	168	239	67	186	139	2438
TOPLAM	655	884	410	326	588	413	630	383	937	1096	807	773	1074	448	328	975	920	11646

³⁵⁴ SIPRI, “Trend Indicator Values of arms exports to Turkey, 1963-1979”, <http://armstrade.sipri.org/armstrade/page/values.php> (Erişim Tarihi: 13.02.2013)

* Yuvarlamalar sebebiyle, toplam değerlerde farklılıklar görülmüştür. Meblağlar, **milyon \$** cinsinden olup 1990 senesine sabitlenmiştir.

TÜRKİYE’NİN ASKERİ GEMİ İTHALATI (1963-1979)³⁵⁵

Tedarikçi	Gemi Sınıfı	Donanma Unsuru	Sipariş Tarihi	Teslimat	Adet
Danimarka	Falster	Mayın Dökücü Gemi	1962	1964	1
ABD	PC-461	Karakol Botu	1963	1964-65	6
Almanya	Tjeld	Hücumbotu	1964	1964	2
ABD	Adjutant	Mayın Arama-Tarama Gemisi	1964	1965-67	5
Almanya	Jaguar	Hücumbotu	1965	1966-70	9
ABD	Cove	Mayın Arama-Tarama Gemisi	1965	1967	4
ABD	LCU-501	Çıkarma Aracı	1966	1967	4
ABD	PGM-71	Karakol Botu	1966	1967-68	4
ABD	Fletcher	Muhrip	1967	1967-69	5
ABD	Adjutant	Mayın Arama-Tarama Gemisi	1969	1970	3
ABD	GUPPY-2A	Denizaltı	1970	1970-72	7
ABD	Gearing FRAM-1	Muhrip	1971	1971	2
ABD	Sumner	Muhrip	1971	1971	1
ABD	Sumner FRAM-2	Muhrip	1971	1972	1
Almanya	Angeln	Yük Gemisi	1972	1972-76	2
Almanya	LST-1	Çıkarma Gemisi	1972	1972	2
Almanya	Type-209/1200	Denizaltı	1972	1975-78	3
ABD	Asheville	Karakol Botu	1972	1973	2
ABD	Gearing FRAM-2	Muhrip	1972	1972	1
ABD	GUPPY-1A	Denizaltı	1972	1972	1
ABD	Navajo/ATF	Römorkör	1972	1972	1
ABD	Gearing FRAM-1	Muhrip	1973	1973	2
ABD	GUPPY-3	Denizaltı	1973	1973	2
ABD	Terrebonne Parish	Çıkarma Gemisi	1973	1973-75	2
ABD	Gearing FRAM-2	Muhrip	1974	1974	1
Almanya	Jaguar	Hücumbotu	1974	1975-76	7
Almanya	Mercure	Mayın Arama-Tarama Gemisi	1974	1975-79	6
Almanya	Rhein/Type-401	Destek Gemisi	1976	1976	1
Almanya	Bodensee	Tanker	1977	1977	1
ABD	Gearing FRAM-1	Muhrip	1979	1979	1
Lisans Sahibi	Gemi Sınıfı	Donanma Unsuru	Lisans Tarihi	Teslimat	Adet
Fransa	EDIC	Çıkarma Aracı	1965	1966-73	12
Almanya	FPB-57	Hücumbotu	1973	1977-80	4
Almanya	Type-209/1200	Denizaltı	1974	1981-90	3
Almanya	SAR-33	Karakol Botu	1976	1978-81	10
ABD	Berk	Fırkateyn	1967	1973-76	2

³⁵⁵ SIPRI, “Transfers of major conventional weapons: sorted by supplier. Deals with deliveries or orders made for year range 1963 to 1979”, http://armstrade.sipri.org/armstrade/page/trade_register.php (Erişim Tarihi: 13.02.2013)

LİMANA GİREN VE LİMANDAN ÇIKAN GEMİ SAYILARI VE TONALİTOLARI
(1954-1990)³⁵⁶

SENE	LİMANA GİREN GEMİ		LİMANDAN ÇIKAN GEMİ		TOPLAM GEMİ	
	Sayısı	Net Tonilato	Sayısı	Net Tonilato	Sayısı	Net Tonilato
1954	3.726	4.589.411	3.873	4.600.209	7.599	9.189.620
1955	3.887	4.727.987	3.973	4.635.369	7.860	9.363.356
1956	4.263	6.418.720	4.477	6.155.307	8.740	12.574.027
1957	2.983	4.433.465	3.029	4.307.530	6.012	8.740.995
1958	2.838	4.755.138	2.927	4.733.551	5.765	9.488.689
1959	3.577	4.912.753	3.680	4.791.266	7.257	9.704.019
1960	3.888	6.028.205	3.882	5.973.984	7.770	12.002.189
1961	4.174	6.389.641	4.129	6.236.439	8.303	12.626.080
1962	4.674	7.633.976	4.670	7.558.553	9.344	15.192.529
1963	4.197	6.751.561	4.212	6.737.336	8.409	13.488.897
1964	3.880	7.328.104	3.932	7.401.005	7.812	14.729.109
1965	4.402	7.688.917	4.433	7.660.093	8.835	15.349.010
1966	5.426	9.094.314	5.330	8.863.958	10.756	17.958.272
1967	5.914	10.209.284	5.784	9.510.783	11.698	19.720.067
1968	6.048	9.210.042	5.991	9.109.713	12.039	18.319.755
1969	6.456	9.794.882	6.410	9.708.241	12.866	19.503.123
1970	6.911	11.092.463	6.858	11.085.620	13.769	22.178.083
1971	7.452	13.703.839	7.373	13.549.935	14.825	27.253.774
1972	8.642	16.537.565	8.457	16.826.785	17.099	33.364.350
1973	9.315	18.376.318	9.157	18.279.225	18.472	36.655.543
1974	6.992	15.942.897	6.807	15.942.092	13.799	31.884.989
1975	7.347	18.989.394	7.141	18.545.789	14.488	37.535.183
1976	8.685	23.014.956	8.622	23.077.762	17.307	46.092.718
1977	9.589	23.388.917	8.942	21.636.001	18.531	45.024.918
1978	8.462	26.134.509	8.147	25.616.577	16.609	51.751.086
1979	7.080	30.106.819	7.072	30.284.720	14.152	60.391.539
1980	7.487	27.307.421	7.276	26.442.934	14.763	53.750.355
1981	8.466	30.075.533	8.413	30.127.053	16.879	60.202.586
1982	11.655	42.295.576	11.722	40.575.930	23.377	82.871.506
1983	12.231	43.822.443	12.354	41.528.680	24.585	85.351.123
1984	13.290	54.653.349	13.340	49.546.178	26.630	104.199.527
1985	12.212	50.003.821	11.959	44.814.112	24.171	94.817.933
1986	12.237	52.736.022	12.383	51.151.681	24.620	103.887.703
1987	14.369	63.456.349	13.944	60.476.919	28.313	123.933.268
1988	14.013	64.447.119	14.058	63.695.061	28.071	128.142.180
1989	14.626	83.748.959	14.352	81.515.061	28.978	165.264.020
1990	13.337	62.688.945	13.079	60.651.111	26.416	123.340.056

³⁵⁶ İstatistik Göstergeler (1923-2009), Türkiye İstatistik Kurumu Yayını, Ankara, 2010, s. 384

6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 839. Maddesi gereğince Türk gemileri için Hükümetin uygun gördüğü limanlarda "Gemi Sicilleri" tutulmaktadır. Gemi Sicil Nizamnamesinin 1. Maddesine göre Antalya, Bandırma, Çanakkale, İçel, İskenderun, İstanbul, İzmir, Samsun, Trabzon ve Zonguldak limanlarında birer "Tescil Dairesi" kurulmuştur. Belirtilen bilgiler, TÜİK tarafından "Gemi Sicil Fişi" ile yukarıda belirtilen tescil dairelerinden yıl içinde kaydı yapılan ve kaydı silinen gemiler için tutulan sicil defterlerinden yıllık olarak derlenmiştir (A.g.e, s.363).

ÖMER PEKİN BARAN İLE RÖPORTAJ

Mekan: Fındıklı-İSTANBUL

Zaman: 14 Haziran 2012 saat 16:05

AZT: Beni kabul ettiğiniz için teşekkür ederim. Daha evvel zat ı âlinize yazdığım epostada açıkladığım gibi tez çalışmamda 1963-64'de başlayan Kıbrıs bunalım sürecinin Türk denizciliğine etkisini ortaya koymaya çalışıyorum. Türkiye'de denizciliğin dönüm noktalarını anlamak benim için önemli. Ayrıca ulusal motivasyonun rolü ve bu kapsamda sivil denizcilerimizin bahriyeye katkıları hakkında bir bölüm oluşturmak istiyorum. Mesela rahmetli babanızın inşa ettiği çıkarma gemileri var. Bu kapsamda Baran Denizciliğe özel bir yer vermek istiyorum. Bu arada bana verebileceğiniz bazı belgeler veya rakamlar olursa çok sevinirim.

Anladığım kadarıyla bir yandan Kıbrıs olayını ele almak istiyorsunuz. Diğer taraftan denizciliğin Türkiye'de nasıl gelişme gösterdiğini bilmek istiyorsunuz.

Şimdi ben Kıbrıs konusunda gençtim. (Yurtdışında) Talebeydim zaten. Babam aracılığıyla şahit oldum. O kısmı benim için anılar oldu. Belki anılar, rakamlardan daha önemli olabilir.

(Hayri BARAN) evvela kaptandı sonra (üniversitede) hoca oldu. Geç addedilebilecek bir yaşta, 42 yaşında, büyük bir cesaret göstererek ARMATÖR oldu. Sıfırdan başlamak kolay değildi. Çok sıkıntı şartlar içinde başladı. O dönemki Türkiye'de kolay değildi ki bu zamanda bile kolay değil.

Türkiye'nin denizciliği o zamanlar mesela 16. asır denizciliği gibi değildi. Zira 16. asırda PİRİ REİS vardı. SEYDİ REİS vardı. Akdeniz'de belki de en etkili filo bizimkiydi. Onun için o zamanlar Türkiye'deki modern denizcilik henüz Akdeniz dışına çıkamamıştı. Babam bana derdi ki **“CEBELİTARİK'tan dışarı çıkmış kaptana şapka çıkartılır.”** Benim de zaten ilk işim o oldu. 50 bin tonluk bir tankeri (şu arkamdaki tablodaki) ATA tankeri (1960'lardan bahsediyorum) dünyanın en büyük 13 gemisinden bir tanesiydi. Ve benim de ilk işim (büyük tesadüf, gençtim) ATA gemisini İngiltere'de BP şirketine bağlamaktı. Bu müthiş bir olaydı. Çünkü bir taraftan Cebelitarık'ın ötesine çıkılmamış iken bizim iddiamız oydu ki (bu da türbin gemesiydi, türbin gemileri Türkiye pek bilinmezdi) fakat babamın kaptan kökenli olması çok faydalı oldu o işte. Ama en önemlisi BP gibi bir şirkete bir yandan dünya çapında iş yapmak üzere bağlantı kuruyorsunuz. Yani Japonya'ya gidiyorsunuz, tayfundan nasıl geçeceğinizi bilmeniz gerekiyor. Yani Amerika'ya gidiyorsunuz

oradaki *coast guard* ne demek onu bilmeniz gerekiyor. Bütün kaideleri vb kavramları anlayacaksınız. Ve bir hatıram oydu ki BP'de en önemli nokta, hiçbir zaman (o zaman telgraf vardı) telgrafları cümle halinde yazamazdınız. Ucuz olsun diye mutlaka kod halinde yazacaksınız. Yani "Ben batıyorum" diyecekseniz, "ABCDE" gibi bir şey diyeceksiniz. Kumanya siparişi yapacaksınız, yine kodlama yapacaksınız. Anlayacağınız, teknoloji açısından fevkalade değişik bir dünya ve ortamdı. Yüzümüzün aklıyla çıktık o ortamdan.

O süreçten önce babam tabi faaldi. Ve de Kıbrıs meselesi çıktı. Bir sonraki sorunuz da buydu zaten.

AZT: 1963'lü dönemden bahsediyorsunuz değil mi?

Evet, o dönem ben öğrenciydim. Bir kere babam İkinci Dünya Savaşı esnasında (aşağı yukarı 3 yıl) savaş gemilerimizde muvazzaflarla beraber çalışmıştı. Bu sebeple bütün komutanlar onun çok yakın arkadaşıydı. Mesela dönemin kuvvet komutanı Necdet Uran Paşa* ile (samimiydiler) eve gelip giderlerdi. Bütün gençliklerini birlikte geçirmişlerdi.

Yine o esnada Türkiye'nin ilk özel sektör tersanesi bize aitti: Beykoz Tersanesi. Babam, tersane satın almak zorunda kalmıştı. Niçün? Çünkü Türkiye'deki mevzuatla gemi almak korkunç derecede zordu. Herşey için bakanlar kurulu kararı lazımdı. Ben bu durumun sonlarına yetiştim. Mesela kredi anlaşması yapacaksınız, Türkiye'de para yok. Yurtdışında yapmalısınız, mutlaka maliye bakanının bizzat imzalaması gerekiyordu. Diyelim ki maliye bakanı o esnada Brezilya'ya gitmiş, satıcı da 24 saat içinde parasını istiyor. Aksi takdirde mukaveleye göre başınız belaya girebilir, gemiyi de kaybedebilirsiniz. Bu sebeple son derece zor bir süreçti. Dolayısıyla ithalat nerdeyse gayri mümkündü. Onun için de babam bir tersane yapmıştı. Orada da ilk özel sektör gemileri olarak aşağı yukarı 11-12 tane ufak *coaster gemi* inşa etmiştik. Hal böyle iken bu ortamda KIBRIS olayı çıktı. Ve Kıbrıs olayı en azından böyle bir operasyon için gerekli çıkartma gemisi eksikliğini ortaya koydu. Yani savaş gemimiz belki vardı ama çıkartma gemimiz yoktu. (O halde size tavsiyem Kıbrıs Çıkartmamızdan önce deniz kuvvetlerimizin araç-gereç

* **NECDET URAN Paşa, 5. Deniz Kuvvetleri Komutanıdır.** 1910 yılında İstanbul'da doğmuştur. 1942 yılında Binbaşılığa terfi etmiştir. 1944-1945 yıllarında İhtiyat Filo Kurmay Başkanlığı, 1945-1946 yıllarında Harp Filosu Kurmay Başkanlığı görevlerini yürütmüş ve TCG TINAZTEPE Komutanlığı görevi esnasında 1947 yılında Yarbaylığa terfi etmiştir. 20 Haziran 1961'de Deniz Kuvvetleri Komutanlığı görevine başlamıştır. 1961 yılında Koramiralliğe, 1963'de Oramiralliğe terfi etmiştir. 16 Ağustos 1968'de kendi isteği ile emekliye ayrılmıştır. Emekli Oramiral Necdet URAN, 14 Şubat 1973 tarihinde vefat etmiştir. (DzKK resmi internet sayfası)

ve gemi filosu ne vaziyetteydi, bu bilgiyi ortaya koyabilirsiniz. Çünkü çıkartma hazırlıklarını büyük zorluklarla yaptık.)

İşte o bağlamda artık en üst düzeyde olan bir zamanlar birlikte 3 sene askerlik yapmış olduğu komutanlar “**Hayri ya... Sen de bir şeyler yap. Bak, çıkartma yapmamız lazım**” şeklinde talepte bulundular. (...*Tebessümler*). Babam da çok vatanperverdi. Derhal bu işe girişti. Hiç de kolay bir iş değildi. Özellikle Deniz Kuvvetlerimizin bürokrasisi bayağı ciddiydi. Birtakım denetimlerden geçmek gerekiyordu. Babam kendi öz kaynaklarıyla yaptı bu işi. Gözünü kırpmadan bitirdi ve teslim etti. Beykoz tersanesinde 1 adet inşa ettik diye hatırlıyorum. İlk olan bizimkiydi. Tabi ondan sonra artık Deniz Kuvvetleri ile ilgili yeni bir olay olmadı. Ve iş tamamen sivil denizcilikle devam etti.

AZT: O halde ilk çıkartma gemisinin teslimi, Kıbrıs bunalımı sürecinin başındaki bir gelişmedir. Beykoz Tersanesinde babanız Hayri BARAN’ın öz kaynaklarıyla çıkartma gemisini inşa etmesi, önemli bir açığın kapanması için öncü oldu. Sonra sivil denizcilikte devam etti. Doğru mu?

Evet, zaten sivil denizcilikteydi. Tersane dediğiniz de eski bir gül bahçesiydi, o bir tersaneye dönüştürülmüştü. Tersaneyi piyasa şartları olumsuzla dönünceye kadar işletti. Fakat tersanecilikte çok başarılı da oldu. Çünkü Türkiye’de yurtdışına (üstelik Almanya’ya) ilk ihracatı da biz yaptık. Onun için çok da başarılı oldu. Zaten bir sürü insan nasıl ki evvela gemilerde yetiştiler, işte sonra da tersanede yetiştiler. Ve Türk tersaneciliğinin kalkınmasında çok önemli bir rol oynadı.

AZT: Personel, teknik bilgi ve tecrübe açısından mı?

Tabi ama en önemli katkısı, tecrübedir. Çünkü piyasada pek fazla tecrübe yoktu. Özellikle tersanecilikte fevkalade önemli olan ÜRETİM PLANLAMASI diye bir kavram yoktu. O dönem “Optimum gemi nasıl olur?” gibi kavramlar yoktu. Onun için bayağı bayağı bir öncü işti bu. Hayri BARAN sektöre bayağı öncülük etmiştir. Fakat tersaneciliği de yaptı. Pek öyle fazla para kazandıran bir iş değildi. Çünkü çok komplike bir işti. Çok zorlandı. Ondan sonra da orayı kapattı ve sattı. Ama tersane kendi işlevini de yerine getirdi. Bir sürü insan yetiştirdi. İşte çıkartma gemisi yaptı. Dediğim gibi 11-12 gemilik bir filo inşa etti. Dediğim gibi ihracat dahi yaptı.

Ondan sonra uluslararası deniz sahasında gelişmeler oldu. O esnada Türk denizciliği hususunda büyük zorluklara rağmen, bir takım olumlu gelişmeler yavaş yavaş yaşanmaya başlamıştı. Daha ziyade yurtdışında yani uluslararası denizlerde

işletmecilik faaliyetleri göstermeye başladı. İnşa ettiğimiz (11-12 adet) o ufak tankerleri de satmıştık.

Ondan sonra da ÖZAL zamanında bürokrasi azalmağa başladı. **Bu (bürokratik hafifleme) Türk denizciliğinin kesinlikle lehine oldu.** Çünkü denizcilik yeryüzündeki ilk küresel meslektir. Küreselliėin olmazsa olmazı “liberal ekonomi”dir. 30 farklı yerden müsaade alacaksanız, 1001 farklı kâğıt dolduracaksanız, şuradan şuraya gidemezsiniz. Çünkü çok sűratlı hareket etmelisiniz, çünkü bütün dünya sizin zemininiz. Sizin zeminiz artık sadece karasularınız değil, kara toprağınız değil. Bütün denizler ve bütün topraklar sizin faaliyet gösterdiğiniz yerlerdir. Toprak dediğin limanlardır. Deniz dediğin malum, artık okyanuslardır. O sebeple mahiyeti zaten küresel olan denizcilik mesleği ilk Fenikeliler, Yunanlılar ile başladı. Bu ilk denizciler her gittikleri yerde 35-40 kâğıt doldurmuyorlar. Bu sebeple bürokrasinin azalması çok önemliydi. Türkiye’nin yavaş yavaş liberalleşme sürecine girmesi Özal’dan sonra oldu.

Diğer taraftan da (rotanın) devletçilikten liberal ekonomiye dönmesi önemlidir. Mesela Demirel daha ziyade liberal ekonomiye yatkın gibi gözükürdü. Fakat devlet güdümünden liberal ekonomiye dönüşün mimarı, hayret edeceksiniz, “askeri rejim” oldu. 1980 ihtilalından sonra Bülend Ulusu Paşa Başbakan oldu, işte Nejat Tümer Paşa... Bütün paşalar denizciliği kalkındırmaya ahd etmişlerdi. DENİZ TİCARET ODASI ilk böyle kuruldu. Ben de ilk başkanı oldum. Ama bütün bunların hepsi kurumsal açıdan ve (en önemlisi) bir bakıma felsefi açıdan bakıldığında rota değişikliğine işaret etmektedir. Devletçilikten liberal ekonomiye doğru adımlar atıldı ki zaten denizciliğin eksikliği de oydu. Tabi Deniz Ticaret Odası da olunca bir kurumsal ses ortaya çıktı ve sektöre çekti düzen verildi. Bence Türk sivil denizciliği açısından dönüm noktası bu oldu.

Tabi bu dönüm noktasından sonra yavaş yavaş filoda da bir genişleme oldu. O genişleme herşeyden önce **personel eksikliği** ile karşı karşıya kaldı. Zabit kaptan, başmühendis... Neler yaşandı neler? Gemileri kaldırmak problemdi, hele yaz aylarında... Çünkü kaptan yoktu.

Bunun üzerine **Deniz Ticaret Odası** bünyesinde (TÜDEV) Deniz Eėitim Vakfı kuruldu. İlk başkanı da bendim. Bayağı para toplandı. O zamanın parasıyla denizciler bu iře 2,3 milyon dolara yakın para verdi. Faaliyetler devam etti. TÜDEV yalnızca kendi okuluyla değil aynı zamanda da bugünkü (Piri Reis Üniversitesi) denizcilik fakűltesiyle oldukça yakın ilişkiler kurdu. İkinci önemli değişme o oldu.

Ayrıca STCW konvansiyonu var belki biliyorsunuz... Yani **kaptan nasıl yetiştirilir?** Bu konvansiyonu Türkiye'ye getirmekte bayağı çaba gösterdik. Bu bir uluslararası konvansiyondur. Anlayacağınız hem denizcilik eğitiminin teknik kısmını hem de eğitimin uluslararası normlara uygunluğunu elimizden geldiği kadar yapmaya gayret ettik. Zannediyorum, epey muvaffak olduk. Bu manada son adımda işte bildiğiniz gibi PİRİ REİS Denizcilik Fakültesinin kurulmasıydı.

Tabi filoda büyük bir patlama oldu. Uzun zaman 1 milyon DWT filomuz var diye müthiş böbürlenirdik. Tabi son rakam nedir bilmiyorum ama bu rakamı katladık şimdi. Denizcilik muhitinin dışındaki büyük kuruluşlar da bu işe girdiler. Bankalar bu işe girdi. Sabancı girdi. Karamehmet girdi. KOÇ da sektöre girdi ama KOÇ kendi hususi bir ihtiyacı için daha ziyade gaz gemileri ile girdi. Böylece filoda birden bire patlama oldu. Yani Türk Deniz Ticaret Filosu şimdi ciddi bir filo ve tabi ki dünyaya da yayılmış bir filo. Bu da tabi ki bir beceri gerektiriyor. Know-how getiriyor. Prestij getiriyor.

İşte bu teker teker anlatmağa çalıştığım Türk denizciliğinin gelişmesidir. Bence bu adımlar çok başarılı sonuçlar bıraktı. Onun için birinci sualinize tekrar geliyorum. Genç bir insan olarak bence çok iyi bir zamanda geliyorsunuz, hiç üzülmenize gerek yok. *(tebessümler)*

AZT: Çilesini siz çektiniz...

Bayağı çektik ama ne çektik! Bir de Türk parasının kıymetini koruma kanunu vardı. Üzerinizde 1 dolar çıkarsa 12 yıl hapis. 1 milyon dolar da çıkarsa 12 yıl hapis. Şimdi bizler de tanker sahibiydik o dönemde. SÜVEYŞ kanalından geçeceksiniz. Oradaki işleyiş son derece sıkıntılıdır. Fellah herif, hesap çıkartmaz. Çıkartırsa yanlış çıkartır. Anlatmak mümkün değil, telefonu bile yok, çalışmıyor telefonlar. Buradan (Fındıklı'dan) titreye titreye giderdik. Karaköy'de Maliye'de (ek süre almak için) beklerdik. Mesela 10 dolar yazmamış fellah. Buradan da para gitmiş. Buradan bu para gitti, hesap 10 dolar eksik. Bitti. Darağacına çekilmek gibi olurdu. Çok zor zamanlardı.

O kapalı ekonomiden açık ekonomiye geçiş olayı tamamen değiştirdi. Bence dönüm noktası 1980 ihtilalından sonraki askeri hükümettir. Bu süreçte Oramiral Celal EYİCEOĞLU* Paşa'nın çok büyük hizmetleri oldu. O zamanlar artık kuvvet

* CELAL EYİCEOĞLU Paşa 6. Deniz Kuvvetleri Komutanıdır. 1914 yılında İstanbul'da doğmuştur. 1935 yılında Deniz Harp Okulu'ndan Mezun olmuştur. Staj ve Kursu müteakip çeşitli gemilerde görev yapmıştır. 1959 yılına kadar muhtelif gemi ve karargâh görevleri ile OTTOWA Deniz Ataşeliği'nde bulunmuştur. 1959 yılında Tuğamiralliğe, 1962 yılında Tümamiralliğe, 1964 yılında Koramiralliğe ve

komutanı değildi. Fakat İstanbul'a geldi. Babamın çocukluktan arkadaşıydı. Yüksek kademeyle koordinasyonu o sağladı.

Bülend Ulusu başardı. Denizciliğin devlet elinden çıkması gerektiği görüşünü çok ciddi olarak vurgulayan ve ele alan Bülend Ulusu Paşa oldu.

AZT: Bunlar benim için yeni bilgilerdi.

Tabi tabi... Armatörlere (belki de bazıları kaçakçılık yapıyordu) o zamana kadar KAÇAKÇI diye bakılırdı. Mesela ilk defa Bülend Ulusu döneminde, bütün sivil denizcilik sektörü bir araya getirildi. Bülend Ulusu herkesi çağırdı. Maliye bakanını ve diğer bakanları denizcilik sektörüyle buluşturdu. Hükümet toplantısının yapıldığı odalarda iletişim ortamı oluştu, bilgilendirmeler yaşandı. Sektörde hiç böyle bir şey görülmemişti. Son tahlilde bunların hepsi çok iyi sonuçlar verdi.

AZT: İlk dönemlerde sivil denizcilikte başka hangi isimler vardı?

O zaman fazla isim yoktu. Cerrahgiller vardı. (şimdi Eşref Cerrahoğlu var başında). KOÇMAN vardı. Denizcilikten gelmemişti fakat maden ihracatçısı idi. Gemi, madencilikini tamamlayıcı bir unsurdu. Koçman, bu yüzden gemiciliğe de girmişti. Çok başarılı olmuştu. Babam zamanında MESERETÇİLER vardı. Bunun tarihi var. Fakat benim zamanımda sadece 3-4 aile vardı.

AZT: Tezin bir de ulusal motivasyon boyutu var. “Kendi gemini kendin yap” gazete kampanyaları düzenlenmiş. O dönemlere şahitlik etmiş bir şahıs olarak nasıl değerlendirmelerde bulunabilirsiniz.

Ulusal motivasyon çok önemli fakat yeterli değil. Ulusal bilgi lazım. Ulusal teknoloji de lazım. Bu kadar sene geçti. Bugünlere geldik. Halen bugün ciddi şekilde teknolojik altyapımızı oturtmak istiyoruz. Bunu fark ettik. Yani bu iş BİRLİK kadar (birlikten daha önemli demiyorum bakınız) BİRLİK kadar BİLGİ ve TEKNOLOJİ ile olur. Bilgi–teknoloji dediğiniz kalıplarda oluşmuyor. Eğer sen politik sistemin olarak, bürokratik sistemin olarak her türlü sistem olarak insanları bir kalıp içine koyup ta YARATICI ÖZGÜRLÜKLERİNE mani olursan bilgi–teknoloji oluşmuyor. Bu sebeple ULUSAL BİRLİK bir bakımdan yanıltıcı bir kavram da olabilir.

AZT: Ne anlamda yanıltıcı olabilir?

1967 yılında Oramiralliğe yükselmiştir. Oramiral rütbesinde 21 Ağustos 1968 tarihinde atandığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı görevinden 30 Ağustos 1972 tarihinde emekli olmuştur. Emeklilik döneminde Türkiye'nin TOKYO Büyükelçisi olarak görev yapmıştır. Oramiral EYİCEOĞLU, 26 Mart 1983'de vefat etmiştir. (DzKK resmi internet sayfası)

“Birlik halinde olursan her şeyi başarırın” bu ifade doğru değil! *“Ben birlikteyim. Başka da bir şey yapmama gerek yok. İcabında da ölürüm.”* diyebilirsiniz ama bu sizi sonuca ulaştırmayabilir. Savaşlar bile birlik ile başlıyor. Ölümmler oluyor. Savaş kaybediliyor. Doğrudur, eski düzende ulusal birlik, ister dinsel olsun ister politik olsun ister fiili olsun, son derece önemliydi. Her zaman da çok önemlidir. Niye ABD bir türlü savaş kazanamıyor? Çünkü kendisini feda edebilecek şekilde algılamıyor o birliği. Daha ziyade teknolojiye kayıyor. Ve yavaş yavaş savaşlar da artık teknolojiye kayacak. Gazetelerde okuyorsunuz, insansız hava araçlarıyla El-Kaide üst düzey yöneticisini gözünden vuruyorlar. Evet, ulusal birlik çok önemlidir. Göz ardı etmek doğru değil ama tek başına yeterli değil. Çünkü bilgi lazım, teknoloji lazım.

AZT: Bilgi lazım. Teknoloji lazım. Bilgi derken personeli de kastettiğinizi düşünüyorum. Doğru mu?

Başarı hükmetmekle olmuyor. Mutlaka insanların yaratıcı gücünü ortaya çıkartabilecek özgürlük alanını tanımamız gerekiyor. Yani bir bakıma bireysellik gerekiyor.

AZT: Yaratıcılıktan maksadınız, yeni teknoloji yahut yeni gemi tasarımlarını mı?

Sivil denizciliğin, benim gördüğüm kadarıyla, teknolojisi pek fazla gelişmedi. Çünkü ihtiyaç da yok. Nasıl yapacaksınız ki böyle bir işi? Gemi makinesi boyutu var tabi. (Teknolojik gelişme bazında) Gemi makinesini daha az tüketime yönelik olarak görebiliyorsunuz, daha hafif olabiliyor. Performansı daha yüksek oluyor. Ama bir gemi netice itibarıyla yüzen bir nesne oluyor.

Mesela uçağa nazaran teknolojik gereksinimi o nispette var mı yok mu? Tarihi sürece baktığımda pek emin değilim. Artık o sizin işiniz. Ama benim uygulamacı olarak gördüğüm, teknoloji anlamında gemiyi bir noktadan diğer noktaya çok değişik bir şekilde götürecek yeni bir şey göremiyorum. Şimdi konteynır gemilerinde tabi ki çok daha süratli gitmek gerekiyor. Orada hem makinede hem tekne (hall) mutlaka oldukça bir ilerleme oldu. Ama füze göndermek gibi değil. İnsansız hava aracı yapmak gibi bir şey değil. Hani insansız gemi diye bir şey yapmıyorsun.

Bu sebeple ben o kadar ileri görmüyorum. Sivil denizcilikte teknolojik gelişmelerin daha ziyade makine boyutunda olduğu görüşündeyim. Teknolojinin daha çok elektroniğe kaydığı görüşündeyim. Bu sebeple PİRİ REİS Üniversitesi'nde

başından beri çok istiyordum. Mutlaka bir elektronik kısmı (elektronik mühendisliği) olsun diye.

Tabi harp gemilerinde daha önemlidir. Bahriye kapsamında bence teknolojik yoğunluk çok daha fazla olabilir. Çünkü hem füze atıyorsunuz, hem topunuz tüfeğiniz var. Bir de sürat var. Denizaltı tarafı var. Nükleer tahrikli deniz araçları çok önemlidir. Mesela (nükleer sayesinde) Falkland Adalarını İngilizler o sayede gitti ve ele geçirdi. (İkmal yapmak için) Oraya gidinceye kadar zaten ölen ölüyor. Bu sebeple donanma anlamında yeni gemi tasarımı yahut gemi tahrik sistemi çok daha önemli.

AZT: Özet olarak Hayri BARAN ...

Hayri BARAN sürjenerist bir denizciydi. Kendine özgüydü.

(1) Kaptandı. Bir kere kaptan olmak için çok genç yaşta başlıyordunuz.

(2) Hoca oldu. Ama denizcilik hocası oldu. Denizcilikte uzun süre onun yazdığı kitap okundu. Gemicilik kitabı.

(3) Üst rütbelere gelecek olan komutanlarla (hafızam yanıltmıyorsa) MERSİN GEMİSİ'nde silah arkadaşlığı yapmıştı. İkinci Dünya Savaşı sebebiyle askerlik üç seneye çıkartılmıştı. Hele hele deniz sektöründe fazla da kimse yoktu denizcilikten anlayan.

(4) Bütün hayatı boyunca denizcilik içinde yaşamış bir insandı.

Yani hep denizciydi. Hayat hikâyesinde tek etiket var: DENİZ

AZT: Pek keyifli bir mülâkat oldu. Değerli zamanınızı ayırdınız. Bütün kalbimle teşekkür ederim.

Başarılar dilerim.

ÖZGEÇMİŞ

Ahmet Ziyaeddin TÜRKKAN, 1983'de İskenderun'da doğmuştur. İskenderun Demirçelik İÖÖ, İstiklal Makzume Anadolu Lisesi ve K. Maraş S. D. Fen Lisesi'nde öğrenim görüp İskenderun Cumhuriyet Lisesi'nden mezun olmuştur. Dokuz Eylül Üniversitesi Bilgisayar Mühendisliği mezunudur. 2009'dan beri İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde çalışmaktadır.

Halime TÜRKKAN hanımefendi ile evli olup Menesse isminde bir kızı vardır.

(BU SAYFA BOŞ BIRAKILMIŞTIR.)