

Yayın Geliş Tarihi: 25.03.2016
Yayına Kabul Tarihi: 02.05.2016
Online Yayın Tarihi: 20.12.2016
DOI: 10.18613/deudfd.266156
Derleme Makale (Review Article)

Dokuz Eylül Üniversitesi
Denizcilik Fakültesi Dergisi
Cilt:8 Sayı:2 Yıl:2016 Sayfa:189-216
ISSN:1309-4246
E-ISSN: 2458-9942

II. DÜNYA SAVAŞI ERTESİ ABD'DEN GEMİ ALIMI VE ZİNCİRKIRAN KOMİSYONU'NUN FAALİYETLERİ

Murat KORALTÜRK¹

ÖZET

Türkiye II. Dünya Savaşı yıllarında yurt dışından gemi satın alarak ticaret filosunu takviye etme imkânından yoksundur. Savaş ertesi ise Avrupa ve Amerika'dan gemi satın alma imkânı doğdu. Bu amaçla içlerinde Devlet Denizyolları İdaresi yetkililerinin de bulunduğu bir komisyon yurt dışına gönderildi. Bu komisyonun faaliyetleri sonucu 2 şilep İsveç'ten, 2 tanker, 7 yolcu gemisi ve 8 şilep ABD'den olmak üzere toplam 19 gemi satın alındı. Bu makalede adı geçen komisyonun Türkiye ile yazışmalarından (telgraflar) yararlanarak gemi satın alımı sürecinde hangi kriterlerden yararlandığı, dolayısıyla Türkiye'nin savaş ertesi ne tip gemilere ihtiyaç duyduğu incelenmektedir. Telgrafların ilk kez bu makalede kullanıldığı ve komisyonun faaliyetlerinin de ilk kez bu makalede ele alındığını ifade etmek gerekir.

Anahtar Kelimeler: Denizcilik tarihi, Devlet Denizyolları İdaresi, gemi satın alımı, Türk-Amerikan ilişkileri, ticaret filosu.

SHIP PURCHASING FROM THE USA AND THE ACTIVITIES OF THE ZİNCİRKIRAN COMMISSION AFTER WORLD WAR II

ABSTRACT

During the Second World War, Turkey was deprived of strengthening its commercial shipping through purchasing ships abroad. However, after the war, it became possible to purchase ships from Europe and the USA. For this purpose, a commission including also authorities from State Maritime Administration (Devlet Denizyolları İdaresi) was sent abroad. Thanks to the

¹ Yrd. Doç. Dr., Marmara Üniversitesi, İktisat Fakültesi, İktisat Bölümü, mkoralturk@marmara.edu.tr

activities of this commission, two cargo ships from Sweden, seventeen ships including two tankers, seven ships and eight cargo ships from the USA, hence, totally nineteen ships were bought. This article examines the criteria this commission used in the purchasing process; thus, the ship types Turkey needed then. It should also be noted that the activities of the commission mentioned have first been involved and studied in this article.

Keywords: *Maritime history, State Maritime Administration, ship purchasing, Turkish- the U.S. relations, merchant fleet.*

1.GİRİŞ

II. Dünya Savaşı yıllarında hem demiryollarının hem de denizyollarının araç ve malzeme gereksinimlerini savaş nedeniyle yurt dışından karşılamak çok güçtü. (Hergüner, 2011; Koraltürk, 2015: 169-213) Bu nedenle savaş bittikten kısa bir süre sonra Türkiye, ihtiyaçlarını Avrupa ve özellikle Amerika Birleşik Devletleri’nden (ABD) karşılamaya çalıştı. Bunun için Devlet Demiryolları (DDY) ve Devlet Denizyolları İdaresi (DDYİ) temsilcilerinden oluşan bir satın alma komisyonu kuruldu. Başkanlığını dönemin DDY Umum Müdürü Fuat Zincirkıran’ın yaptığı komisyon, kamuoyunda “Zincirkıran Komisyonu” (ZK) olarak anıldı. 1946 yılı başlarında İngiltere ve İsveç’e giden komisyon üyeleri, bu ülkelerden satın alımlarda bulunduktan sonra ABD’ne geçti.

Bu makalenin konusunu, Cumhuriyet dönemi Türkiye ticari denizcilik tarihi bağlamında da önemli bir girişim olan ZK’nun özellikle ABD’deki gemi satın alma faaliyetleri oluşturmaktadır. Makalede ilk kez, komisyon başkanı Fuat Zincirkıran’dan Ulaştırma Bakanlığı ve DDYİ’ne; bu kurumlardan da Zincirkıran’a gönderilmiş telgraflardan yararlanılmaktadır. Telgraflar, gemilerin uzun zaman alan satın alma süreçlerinin hangi aşamalardan geçtiğini ortaya koymaktadır. Bir gemi nasıl satın alınır? Bir geminin satın alınmasına karar verilmesinden, Türkiye’ye gelişine kadarki süreçler nelerdir? Bir geminin satın alımından neden, hangi gerekçelerle vazgeçilir? Telgraflar, bu soruların yanıtlarını bulmak için önem taşımaktadırlar.

2. İKİNCİ DÜNYA SAVAŞ YILLARINDA TİCARET FİLOSU

Komisyonun faaliyetlerini incelemeye geçmeden önce hemen Türkiye’nin savaş sonrası ortaya çıkan gemi satın alma talebini

anlayabilmek için, savaş yıllarında ticaret filosunun ne durumda olduğuna bakmakta yarar vardır. İkinci Dünya Savaş yıllarına ait istatistiklere göre ticaret filosuna ait gemilerinin büyük bir kısmının 50 groston dan küçük olduğu anlaşılır (Tekeli-İlkin, 2014: 383-384). Aynı dönemde, öncesinde olduğu gibi en büyük armatör devlettir. Hem yolcu hem de yük taşımacılığı yapan Devlet Denizyolları İdaresi'ne ait filo, genellikle ikinci el gemilerden oluşmaktadır. Savaş sırasında yurt dışından gemi satın alımı yönünde girişimler olmuşsa da hemen hiç yapılamadığını söylemek mümkündür.²

İkinci Dünya Savaşı'nın ilk yıllarında yük gemilerinin toplam tonajının 154.584 DW, yani 72.284 DW toplam tonaja sahip olan yolcu gemilerinin 2 katı olduğu bilinmektedir. 31 adet yolcu gemisinin ortalama yaşı 37,41; 54 adet yük gemisinin ortalama yaşı 44,20 ve her ikisinin ortalaması ise 41,72'dir. (Koraltürk, 2015: 193-194) Yaşlı ticaret filosu ile savaş yıllarını çıkaran Türkiye, savaşın hemen ardından yurt dışından gemi alma imkânlarına yönelerek ticaret filosundaki açığı kapamağa çalışır.

3. KOMİSYONUN OLUŞUMU VE BİLEŞİMİ

Türkiye, II. Dünya Savaşı yıllarında artan ulaştırma talebini, savaştan dolayı yeterince yenileme ve büyütme şansı bulamadığı ticaret filosuyla gidermekte büyük sorunlar yaşadı. Yaşlı ve bakımsız filonun durumunu Recep Peker ve Hasan Saka hükümetlerinde Ulaştırma Bakanlığı yapan Şükrü Koçak, 27 Aralık 1946'da TBMM'de bakanlığının bütçesi görüşülürken ortaya koydu. Koçak, bir önceki yıla göre denizyolundan taşınan yükün yarım milyon ton arttığını, bir sonraki

² Bu durumun yalnızca iki istisnası vardır. Biri 1.065 grostonluk petrol tankeri Oilshipper'in 1942'de Panamalılardan satın alınmasıdır. Diğeri ise Fransa'nın Almanya'ya teslim olmasından sonra Fransa donanmasına ait Beyrut'taki deniz üssünde bulunan ve Almanlara teslim edilmek istenmeyen gemilerin 10 Temmuz 1942'de İskenderun limanına iltica etmeleri ile söz konusu oldu. 5 mayın tarama, 2 karakol, 2 tanker, 3 römorkörden oluşan toplam 12 parça gemi ve mazot dubalarından oluşan filo 26 Mayıs 1943'te Ankara Hükümeti ve Fransa (Vichy) Hükümeti arasında imzalanan antlaşma ile Türkiye'ye satıldı. Filo da yer alan tankerlerden Adour, İstanbul; Cyrus Beykoz adını alarak ticaret filosuna katıldı. Bunların dışında savaştan önce İngiltere'ye sipariş edilen feribotlardan ise yalnızca dördü yani Derince, Silivri, Mudanya ve Çardak adı verilen gemiler 1941'de inşa edildiler ve 1942'de Türkiye'ye getirildiler (Koraltürk, 2015: 181).

yıl ise bir milyon ton artacağını beklediğini söyledikten sonra şu sözlerle mevcut durumu tasvir eder (TBMMTD, C. 3, 27.12.1946: 660):

“Bugün Devlet Denizyolları[nın] elinde bulunan 27 yolcu vapuru bize şu manzarayı gösteriyor. Beş tanesi yeni, diğer 22’si 39-69 yaş arasındadır. Yük gemileri ise, yedi yük gemisinden biri yeni, diğerleri de 26-58 yaş arasındadır. Mevcut gemilerin yaşları itibarıyla iş takatleri kalmamış, bakımları da idareye çok masraf ve külfet tahmil etmiş bulunuyor. Arkadaşlar, armatörler[in] elindeki şileplere gelince; bunlar da 34 adet. Bu gemilerin yaşları 26-84 yaş arasındadır. Bunlar da muayene edilip de beynelmilel nizamnameler tatbik edilecek olursa hemen dörtte üçünün kadro harici edilmesi mecburiyeti vardır.”

Bakan Koçak, ticaret filosunun niceliksel ve niteliksel durumuna ilişkin olarak çizdiği tablonun ardından, hükümetin ABD ve Avrupa’dan gemi satın almak ve gemi inşa ettirmek şeklinde girişimlerinin bulunduğunu sözlerine ekler. Gerçekten de savaş bittikten sonra devletin gemi satın alma ve yeni gemi inşa ettirme yoluyla ticaret filosunu büyötmeye çalıştığı gözlenir (bkz. Tablo 1 ve Tablo 2).

Tablo 1: 1945-1951 Yıllarında Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü İçin Satın Alınan Gemiler

Geminin Adı	Satın Alındığı Ülke	Groston	Değeri (TL)
Kars	ABD	3.805	3.115.972.10
Kastamonu	ABD	3.805	2.784.034.08
Malatya	ABD	3.805	2.807.920.13
Rize	ABD	3.805	2.820.816.30
Ardahan	ABD	1.865	1.809.211.66
Hopa	ABD	1.865	1.776.082.11
Sivas	ABD	3.160	3.334.096.56
Kocaeli	ABD	10.448	6.612.713.20
Yozgat	ABD	7.612	4.114.553.25
Çoruh	ABD	7.612	4.158.639.74
İstanbul	ABD	5.236	5.828.146.86
Ödemiş	İsveç	3.652	2.346.796.65
Tarsus	ABD	9.359	9.916.073.67
Ankara	ABD	7.198	9.684.661.53
Adana	ABD	5.236	6.722.002.20

Tablo 1: 1945-1951 Yıllarında Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü İçin Satın Alınan Gemiler (Devamı)

Geminin Adı	Satın Alındığı Ülke	Groston	Değeri (TL)
Trabzon	ABD	7.279	5.746.698.53
Ordu	ABD	6.789	5.748.707.65
Giresun	ABD	7.279	5.894.606.77
Bandırma	İtalya	3.000	3.004.001.99
Uludağ	İtalya	3.000	3.010.786.81
Samsun	İtalya	7.000	6.546.977.88
İskenderun	İtalya	7.000	6.492.676.18
Büyükdere	Hollanda	561	1.619.148.96
Büyükada	Hollanda	561	1.577.629.13
Anadoluhisarı	Hollanda	561	1.464.280.74
Rumelihisarı	Hollanda	561	1.484.342.81
Haydarpaşa	Hollanda	561	1.578.308.14
Yalova	Hollanda	561	1.618.171.65
Toplam		123.176	113.619.057.28

Kaynak: TBMMTD, C. 12, 14.02.1952: 147

Tablo 2: 1949-1950 Yıllarında Marshall Yardımı ile Çeşitli Avrupa Tersanelerine Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü İçin Sipariş Edilen Deniz Araçları

1951 yılında hizmete giren araçlar					
Geminin Adı	Sipariş Edildiği Ülke	Adet	Tonaj	Birim Fiyatı (TL)	Toplam Tutarı (TL)
Amele motoru	Almanya	4	41,91	69.633,20	278.532,80
Kılavuz motoru	Almanya	4	13.95	41.672,40	166.689,60
Palamar motoru	İtalya	4	7,50	16.800	67.200
Ahırkapı römorkörü	Hollanda	1	59	71.366	71.366
Yenikapı römorkörü	Hollanda	1	59	71.366	71.366
Teslim alınmış ve Türkiye'ye getirilmekte olan araçlar					
Su tankeri	Almanya	1	?	390.731,60	390.731,60
Dalgıç motoru	Almanya	1	?	179.331,60	179.331,60
Efes tipi gemi	Almanya	2	?	840.000	1.680.000
Büyük araba vapuru	Fransa	1	?	2.087.400	2.087.400
400 Hp römorkör	Almanya	1	?	294.000	294.000

Tablo 2: 1949-1950 Yıllarında Marshall Yardımı ile Çeşitli Avrupa Tersanelerine Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü İçin Sipariş Edilen Deniz Araçları (Devamı)

1952 yılında teslim edilecek araçlar					
Geminin Adı	Sipariş Edildiği Ülke	Adet	Tonaj	Birim Fiyatı (TL)	Toplam Tutarı (TL)
Büyük araba vapuru	Fransa	1	?	2.087.400	2.087.400
Küçük araba vapuru	Fransa	2	?	1.722.000	3.444.000
Suvat tipi gemi	İtalya	1	?	2.746.800	2.746.800
Suvat tipi gemi	İngiltere	2	?	2.767.520	5.535.040
Marmara tipi gemi	Hollanda	2	?	4.519.200	9.038.400
Cankurtaran motoru	İngiltere	1	?	101.316,32	101.316,32
500 kişilik Yalova tipi gemi	Hollanda	3	?	1.182.632	3.547.896
150 Hp römorkör	Hollanda	8	?	156.211	1.249.688
400 Hp römorkör	Almanya	1	?	294.000	294.000
700 Hp römorkör	Almanya	1	?	382.933,60	382.933,60
300 kişilik küçük şehir hattı gemisi	Hollanda	2	?	716.211	1.432.422
Toplam					35.146.513,52

Kaynak: TBMMTD, C. 12, 14.02.1952: 147-148.

Bu süreçte, özellikle Marshall Yardımı kapsamında edinilen deniz taşıtları akla gelir (Tören, 2007: 223-228). Ancak Marshall Yardımı ile ticaret filosuna yeni deniz taşıtları kazandırılmadan az önce, bütçe olanakları, iç borçlanma ve ABD'nin uzun vadeli kredi imkânları kullanılarak ticaret filosunu güçlendirmek amacıyla kamu için ilk gemi satın alımları yapıldı. Bu alımları gerçekleştiren bürokrat ve teknokratlardan oluşan satın alma komisyonu kuruldu. Kamuoyunda "Zincirkıran Komisyonu" olarak da tanınacak olan komisyonun başkanı Devlet Demiryolları Umum Müdürü Fuat Zincirkıran üyeleri ise Devlet Demiryolları Umum Müdür Yardımcısı Şaban Dağ, Maliye ve Saymanlık Dairesi Reisi Rıza Şahek, Cer Dairesi³ Baş Mühendisi Hakkı Tomsu, Devlet Demiryolları mühendislerinden Feyzullah Ülgür, Devlet Denizyolları İdaresi Haliç Fabrikalar Müdürü Yüksek Mühendis Fahri Tanman, Kaptan Şefik Gögen ve Makinist Süheyl Peyker'dir (BCA, 030-0-018-001-002-110-16-9). Komisyon üyelerinin bağlı oldukları

³ Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğü bünyesinde lokomotiflerin işletilmesi ve makinistlerden sorumlu daire.

kurumlar dikkate alınacak olursa komisyonun hem DDY hem de DDYİ için alımlar yapmak üzere oluşturulmuş bir heyet olduğu anlaşılır.

4. KOMİSYONUN İSVEÇ VE İNGİLTERE'DEN YAPTIĞI SATIN ALIMLAR

1946 yılının başında yola çıkan ZK'nun demiryollarından sorumlu üyeleri önce İngiltere'ye gittiler. Burada, savaştan önce sipariş edilmiş ancak savaş çıktığı için üretimi durdurulmuş olan 57 lokomotif ve 300 çift cevher vagonu siparişi ile ilgili anlaşmazlığı çözmeye çalıştılar. Yapılan görüşmeler sonucunda savaş sonu itibarıyla artmış olan malzeme fiyatlarına ve işçilik ücretlerine uygun olarak 37 lokomotif ve 100 çift cevher vagonu üzerinde anlaşmaya varıldı. Bu üyeler, diğer demiryolu alımlarını yapmak için İngiltere'den ABD'ye geçtiler. Komisyonun denizcilikten sorumlu üyeleri ise önce İsveç'e gittiler. Almanya için Oskarshamn tezgahlarında 1943'te inşası yapılan ancak savaştan dolayı teslim edilmeyen gemilerden *Ödemiş* adını alan s/s *Heimdal* ve yine Almanya için tezgaha konmuş ancak inşası tamamlanamamış olan önce *Trabzon*, sonra *Edirne* adını alacak olan s/s *Iduna*'nın satış sözleşmeleri imzalandı. İsveç'ten sonra İngiltere'ye giden üyeler daha sonra Kanada üzerinden ABD'ne geçtiler (TBMMTD, C. 11, 19.04.1948: 70; C. 11, 21.04.1948: 96-97).

5. KOMİSYONUN ABD'DEKİ FAALİYETLERİ

5.1.US Maritime Commission ile İlişkiler

ABD'nde, II. Dünya Savaşı sırasında olağan zamanlarda ihtiyaç duyulanan çok üstünde ticari gemi inşa edildi. Savaştan sonra ise, savaşta yaşanan kayıplara karşın ihtiyacın üzerindeki gemiler satışa çıkarıldı. Savaş ertesi ABD'de yaşanan ikinci el gemi ticareti trafiğini US Maritime Commission (USMC) yönetmekteydi (Lane, 2001). Savaştan önceki değerinin yarısına satışa çıkan gemiler için alıcılara tutarın %25'ini peşin ödedikten sonra, kalan kısmını %3 faizle 20 yıl vadeli ödeme şansı tanındı. Buna karşın ABD hükümeti, alıcıların yurttaşı oldukları hükümetlerin garantisini talep etti. Bu bağlamda aralarında tersanelere sahip ve gemi inşa deneyimi olan İngiltere, Fransa, İtalya ve Norveç gibi ABD'nin dostu ve müttefiki olan ülkelerden armatörler ABD'den satın aldıkları gemilerle ülkelerinin ticaret filolarını güçlendirmeye çalıştılar. 1949 yılı başlarına kadar İngilizler 218, İtalyanlar 119, Yunanlılar 108,

Norveçliler 105, Fransızlar 98 ve Hollandalılar 81 gemi satın aldı (TBMMTD, C. 16, 27.02.1949: 911).

ZK'nin yaptığı işlerin başında USMC ve diğer ABD yetkilileri ile temas kurmak, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'ni bu ilişkiler konusunda bilgilendirmek geliyordu. ZK'nin faaliyetlerini dönemin Ulaştırma Bakanı Şükrü Koçak, 19 Nisan 1948'de Ankara Milletvekili Hıfzı Oğuz Bekata'nın gemi satın almak için Amerika'ya gönderilen heyetler hakkındaki sorusu üzerine TBMM'de verdiği sözlü yanıt kapsamında şöyle açıklar (TBMMTD, C. 11, 19.04.1948: 70):

“Amerika'da vapur satışı Hükümetin elindedir ve satışlar (Komisyon Maritime) adında resmî bir büro tarafından idare edilmektedir. Bu komisyonun satış şartlarına göre, yolcu gemileri hariç olmak üzere, şileplerin ve tankerlerin yüzde yirmi beşi peşin ve geriye kalanı 18 senelik taksitledir. Amerika'da teşebbüslere geçen heyet, Maritime Komisyonunun satışından faydalanmamızı temin etti. Maritime Komisyonu satışlarını her millete açık bulundurmuyordu. Kendileriyle harbe girmiş ve harpte büyük tonaj kaybetmiş memleketlere inhisar ettirmiş bulunuyordu. Heyetimiz ilk parti olarak Edirne, Kastamonu, Samsun, Rize, Kars ve Ardahan şileplerini satın aldı...

Bu muamele yapılırken Amerikan armatörlerinin satmakta olduğu İstanbul yolcu gemisine heyetimiz talip oldu. Amerikan Hükümeti yanında, teşebbüste bulunularak satışın yapılması ve gemiye bayrağımızın çekilmesi için müsaade alındı...

Amerikan Maritime Komisyonu yolcu gemileriyle tankerleri hiç bir devlete satmamakta idi. Heyetimizin Başkanı, bu gemilerden satın alabilmemizin ancak Kongreden bir kanun çıkarılmasıyla mümkün olacağını ve bunun için de Ankara'ya gelmekte olan Ayan üyelerinin yanında bir teşebbüse geçmekliğimizin faydalı olacağını bildirdi. İsimleri bize bildirilmiş olan 6 yolcu gemisiyle 2 tankerin ve 2 Viktorya'nın bize satılması için Ayan üyelerinin Ankara'yı ziyaretlerinde Dışişleri Bakanlığımız vasıtasıyla kendilerinin tavassutları rica

edildi. Gerek bu zatlar ve gerekse her zaman bize karşı yardımını esirgemeyen aziz dostumuz Amerika'nın Ankara Büyük Elçisinin teşebbüsüyle bu dileğimiz Amerikan Hükümeti vasıtasıyla Kongreye arz edildi ve çıkarılan bir kanunla bu 10 geminin bize satılması kesin şeklini aldı.”

ABD gibi deniz aşırı çıkarları olan bir ülke için barış zamanında da donanmanın yanı sıra ticaret filosunun da stratejik önemi vardır. Bakan Koçak'ın ifade ettiği gibi yolcu gemileri ve tankerlerin satışı serbest değildi. Dolayısıyla USMC gemi satışlarını yalnızca iktisadi kriterlerle düzenlememekteydi. Satışların gerçekleştirilmesi için ABD Dışişleri Bakanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve USMC onayını almak gerekiyordu. Bu da aynı zamanda Amerikan siyasi çevreleri ve bürokrasisi nezdinde kulis çalışmaları yapmak anlamına geliyordu. Bu durum, Zincirkıran'ın 14 Haziran 1947 tarihinde DDY'ye gönderdiği telgrafta yer alan *“on geminin devletimize satılmasına müsaade edilmesi için senato ve kongrenin salâhiyettar mümessillerinin huzuruna çağrılıp nihai ve kati fikirleri sorulan Maritime Commission Reisi, hariciye Müsteşarı, Hariciye Deniz İşleri Umum Müdürü ve Bahriye'ye bağlı filo kumandanı bu gemilerin devletimize satılmasına itirazları olmadıklarını ve prensip itibarıyla muvafakat ettiklerini çok çetin olarak aylarca süren ve Amerika Kongre ve Senatosu ile Hariciyesinin desteklemiş olduğu mücadelemizden sonra en nihayet bildirmişlerdir.”* sözlerinden anlaşılmaktadır (Zincirkıran, 14.06.1947).

Bütün bu süreçler ciddi zaman almaktaydı. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti adına satın alımlarda bulunmak üzere ABD'ye giden ZK, Ankara'nın talepleri doğrultusunda ve onayıyla hareket etmekle beraber zaman zaman süreçlerin uzaması karşısında hükümeti bağlayıcı olmayan inisiyatifler de kullandı. Zincirkıran'ın 16 Ağustos 1946 tarihli telgrafındaki *“Maritime Komisyona istida verip sıraya girdikten sonra bile komisyonun muvafakat cevabının bir ayda gelebileceğini ve bu cevabın muvafık olup olmayacağını kimsenin kestiremeyeceğini bildiğimden avantaj kaybetmemek için iki adet N3 ve dört adet AV ve altı adet victory gemisi için istida verdim. Cevabınız menfi geldiği takdirde istidanın geri alınması kabildir.”* ifadesi bu bağlamda değerlendirilebilir (Zincirkıran 16.08.1946).

5.2. Satın Alınan Gemilerin Özellikleri

5.2.1. Kömürlü Yerine Mazotlu Gemilerin Tercih Edilme Nedenleri

ZK'nun ABD'deki gemi satın alım faaliyetlerinde belirleyici olan bazı etkenler vardı. Bunlardan biri satın alınacak gemilerin yakacak türünün ne olduğuydu. Yani satın alınacak gemilerin kömürlü mü veya mazotlu mu olacağı, satın alımların seyrini belirleyen önemli bir etkendi. Başlangıçta DDYİ bürokrat ve teknokratlarının kömürlü gemi satın alınmasını tercih ettikleri ve destekledikleri anlaşılmaktadır. ZK ise böyle bir ayırım yapmaksızın satın alma şanslarının olduğu gemileri belirlemeye çalıştı. Ancak bakılan mazotlu gemilerin kömürle çalışır hale getirilip getirilemeyeceği de DDYİ'nin önemseydiği bir husustu. Bunu, Zincirkıran'ın Ulaştırma Bakanlığı'na gönderdiği 6 Ağustos 1946 tarihli telgrafında yer alan *"N3 tipinin kömür yakan cinsi mevcut değildir. Mazot yakanın da kömüre tahvili mümkün değildir."* ifadesinden çıkartmak mümkündür (Zincirkıran, 06.08.1946).

Bürokrasi, kömüre dönüştürülmesi halinde mazotlu gemi satın alınmasını tercih ederken, ZK'nun daha eski bir teknoloji olan kömürle çalışan yeni gemi bulmanın, yani başka bir ifadeyle kömürlü ve genç gemi bulmanın zor olduğunu düşündüğünü Zincirkıran'ın 16 Ağustos 1946 tarihli telgrafında yer alan *"piyasada genç işe yarar kömürlü gemi olmadığı, bütün dünyaca mazotun kabul edildiği"* ve yine Zincirkıran'ın Ulaştırma Bakanlığı'na gönderdiği 21 Ağustos 1946 tarihli telgrafında yer alan *"yalnız kömür yakan gemilerin mubayaası hakkındaki kararın bir daha gözden geçirilmesi"* gibi ifadelerden hareketle söylenebilir (Zincirkıran, 21.08.1946).

Tam da bu noktada Bakan Koçak'ın belirleyici bir rol oynadığı ve kömür yerine mazotla çalışan gemilerin tercih edilmesi kararını verdiğini, yine TBMM'de yaptığı konuşmasında yer alan *"Devlet Denizyolları bu vapurlardan altısının ve hatta 12'sinin motorlu olmasından, öteden beri kendi elamanlarımızın, teknisyenlerimizin kömür üzerinde çalışmalarından ve diğer bazı teknik sebeplerden dolayı birtakım müşküller çıkacağını belirtmiş ve imkân varsa kömür üzerine kurulmuş olan vapurlardan alınmasını istemiştir. Bendeniz şahsen işe müdahale ettim. Bugün Dünya gidişine göre motorlaşma zarureti bulundu. Binaenaleyh vapurların, bundan sonra motorla mücehhez olması"*

gerektiğini ve ancak buna uygun olarak yürüyeceğimizi belirttim. Teknisyenleri ile ve kendileri ile yaptığım müzakerelerden sonra, bu fikrim Denizyolları tarafından da kabul edildi. Böylece kömürlü mü olsun, mazotlu mu olsun, ihtilâfi halledildi.” şeklindeki sözlerinden anlaşılmaktadır (TBMMD, C. 11, 21.04.1948: 86-87).

ABD’den satın alınmak istenen gemilerin kömürlü mü mazotlu mu olacağına dair gerek teknik, gerek siyasi tartışmalar bir yana, ZK’nun satın aldığı toplam 19 geminin hepsinin kömürlü değil mazotlu olduğu bilinmektedir.

5.2.2. “Victory” Tipi Gemilerden Vazgeçilmesi

Gerek ZK’nun yaptığı satın alımlardan, gerekse bu bağlamda yapılmış yazışmalardan ZK’nun ne tip gemilerle ilgilendiği, yani DDYİ’nin ne tür gemilere ihtiyaç duyduğu da anlaşılmaktadır. ZK’nun ABD’deki gemi satın alımları yolcu gemileri, tankerler ve yük gemileri ile sınırlıydı. 16 Ağustos 1946 tarihli telgrafta Zincirkıran, satın alımı için seçimi yapılan 12 adet geminin DDYİ’nin hat ve ihtiyaçlarıyla ilgisine dair “N3 tipi Karadeniz’de postaların bıraktığı yük nakli ve süratli kömür nakliyatı. Tahmil-tahliye tertibatı fevkalade olan AV motorlu gemileri cenup hattının bütün yükü ve miktarda yolcusunun süratle nakli. CIB gemileriyle bilhassa victory gemileri muhtelit yolcu gemisi haline ifrağa çok müsait olduklarından, Karadeniz ve Akdeniz’deki istikbaldeki inkişaflar ile de seri yolcu ve yük ihtiyacı için muvafık bulunmuşlardır.” değerlendirmesini yapar.

Zincirkıran’ın telgrafında andığı gemi tiplerinden başlangıçta altı adet satın alınması düşünülen, ancak iki adet satın alınan “victory” tipi⁴ gemiler hakkında Zincirkıran ile Ulaştırma Bakanlığı arasında yazışmalar cereyan eder.

⁴ İngiliz ve ABD ticari donanmalarının Alman denizaltıları tarafından hızla batırılması ve ortaya çıkan tonaj açığını kapatmak için yeni önlemlere başvuruldu. Basit, ucuz ve seri olarak üretilebilecek bir gemi tipi olarak önce “liberty” tipi gemiler tasarlandı. Amerikan tersanelerinde üretilmeye başlanan bu tip gemileri, tonaj olarak daha büyük olan “victory” tipi gemiler izledi. Savaşın sonuna ABD kullanım fazlası gemileri müttefik ülkelere hibe veya satış yoluyla verdi.

ZK'nun victory tipi gemilerden daha fazla alınmasını önerdiği, Zincirkıran'ın 16 Ağustos 1946 tarihli telgrafındaki *“süratten fedakarlık etmek suretiyle victoryleri Bakır gibi kombine olarak kullanmak mümkündür”* ifadesinden anlaşılmaktadır. Victory tipi bir gemi olmayan Bakır, şilep olarak inşa edilen ve yıllarca kullanıldıktan sonra, Türkiye'nin kabotaj hattında miks gemilere, yani yolcu ve yük taşıyabilen gemilere duyduğu ihtiyaçtan dolayı, yapılan tadilattan sonra yolcu ve yük bir arada taşıyabilen bir gemiye dönüştürülür. Zincirkıran, victorylerin de miks gemiye dönüştürülebileceğini söylemektedir. Zincirkıran'ın victorylerin satın alınmasına dair ısrarının bir diğer nedeni ise bu gemilerden tonaj itibarıyla Türkiye'nin özellikle savaş sonrası ABD'den yapacağı dış alım ve yardım malzemelerinin nakliyesinde yararlanılabileceğidir; böylece yabancı armatörlere döviz olarak ödenecek navlundan da tasarruf edilebilecektir.

ZK'nun altı adedinin satın alımını önerdiği victorylerden ancak ikisinin satın alınmış olması, Bekata'nın sorusuyla da gündeme geldi. Bekata 19 Nisan 1948'de TBMM'de, victorylerin alınmamış olmasını ülkenin zarara uğratılması olarak değerlendirir ve tercihi sert bir şekilde şu sözlerle eleştirir (TBMMTD, C. 11, 19.04.1948: 73-74):

“Maritime Komisyonu, elindeki gemilerden altı adet, Victorya tipindeki geminin % 25'i peşin, mütebakisi de 15-20 senede ödenmek üzere de tedarik olunmasını temin etmiş; buna Bakan Sayın Ali Fuat Cebesoy muvafakat cevabı vermiş ve iş neticelenmek üzere bulunmuş iken, yeni Bakan Sayın Şükrü Koçak bu gemilerin alınmasından vazgeçildiğini heyete bildirmiştir. Bu gemiler, Amerika'nın hiçbir yabancı memlekete satmadığı büyük tiptendi. Amerika [Birleşik Devletleri] Genel Kurmayı saatte 14 milden fazla [hız] yapan gemileri yabancı hiçbir devlete satmamaktadır. Bu gemiler ise saatte 16 mil süratli gemilerdendi. Beheri 10.500 tonluk olan bu gemilerin alınma fırsatı kaçırıldıktan sonra artık bu altı geminin alınmasına imkân kalmamıştır. Bu yüzden gemilerden mahrum olmakla kalmadık. Büyük zararlara da uğradık. Bunların takribi bilançosu şöyledir:

1-Bu elde edilmiş fırsat kaçırıldığı için bu gemilerin bir senede temin edeceği 6 ile 8 milyon dolarlık

navlun dövizinden, yani 18 ile 24 milyon Türk lirasından mahrum olduk.

2-Amerikalılar, bize verdikleri askeri malzemenin Türkiye'ye taşınması için, Amerikan armatörlerine navlun ücreti olarak verdikleri malzeme tutarının vasatı yüzde sekizini kesmektedir. Halbuki bu gemiler elimizde olsaydı, bu malzeme de gemilerimizle taşınacaktı. Bu sayede ise bir hesaba göre 100 milyon Türk lirasını aşacak miktardan daha fazla malzeme memleketimize gelecekti. Bundan da mahrum olduk. Bu gemilerin satın alınmamasından dolayı Amerika'da yaptırılan 130 lokomotifin nakil masrafı olan 1,5-2 milyon liralık dövizin de Amerikan armatörlerine ödenmesine sebebiyet verilmiştir.”

Gerçekten de Koçak'ın Ulaştırma Bakanı olmasından kısa bir süre önce, selefi Ali Fuat Cebesoy'un komisyon başkanı Zincirkıran'a gönderdiği 29 Temmuz 1946 tarihli telgrafında yer alan *“Maritime Komisyonunca satılacak gemilerden muayene neticesi uygun görülenlerden on iki adedinin hükümetimiz için tefrik ettirilmesi.”* ifadesi de başlangıçta altı adet viktorynin satın alınmasının söz konusu olduğunu, ancak hükümet ve dolayısıyla bakan değiştiğinde tercihin de değiştiğini göstermektedir (Cebesoy, 29.07.1946).

Bekata'nın eleştirilerini, dile getirildiği oturumda cevapsız bırakan Koçak, TBMM'nin bir sonraki oturumunda yani 21 Nisan 1948'de, bu kez Zonguldak Milletvekili Ali Rıza İncealemdaroğlu'nun ve Afyonkarahisar Milletvekili Kemal Özçoban'ın ZK komisyonunu da içine alan, gemi satın almak için ABD'ne gönderilen heyetler hakkında meclis soruşturması açılmasına dair önergelerinin görüşülmesi sırasında victorylerden vazgeçilmesinin nedenlerine şu sözlerle açıklık getirmeye çalışır (TBMMD, C. 11, 21.04.1948: 87, 95):

“Heyet on bin beşer yüz tonluk 6 Viktori tipi geminin yolcu vapuruna tahvilini istediğini ve yolcu vapuru ihtiyacımızın bunlarla kısmen olsun telafi edilmesini düşündüğünü bildirmiştir. Halbuki Devlet Denizyolları İdaresi Heyeti Fenniyesi ve teknik adamları böyle büyük şileplerin yolcu vapurlarına tahvilinde birçok masrafların çıkacağını ve yeni yaptırılacak

vapurlardan daha pahalya mal olacağını ve binaenaleyh bunların ancak şilep olarak kullanılabilmesinin icap etmekte olduğunu bildirmişlerdir. Heyeti Fenniye'yi tekrar Ankara'ya çağırdım ve bu görüşmeleri Bakanlar Kurulunda arkadaşlarıma da arz ettim. Bakanlar Kurulu, o zamanın Ekonomi Bakanı bulunan Tahsin Bekir Balta, Ticaret Bakanı Atıf İnan ve Maliye Bakanı rahmetli Halid Nazmi Keşmir'i bu toplantıya ve bu konuşmaya memur etti. Birlikte yaptığımız konuşmalar sırasında teknisyenler, altı viktori tipindeki 10.500 tonluk gemilerin kendi memleket sahillerimizde, kendi memleket istihsalimizin naklinde büyük tonajı taşıdıkları için bunların idareye daha masraflı olacağını ve esasen, posta vapuruna tahvilinin katiyen doğru olmayacağını bir kere de orada söyleyerek sahillerimizin o kadar derin olmadığını, binaenaleyh bunların su kesiminin de bu gibi sahillere açıkta kalmasına, limanlarımızın olmaması dolayısıyla da, bu gemilerin açıklarda büyük tahmil ve tahliye masraflarını üzerine alacağını belirttiler, anlattılar, arkadaşlarım da dinledi. Bunun üzerine Bakanlar Kurulunda konuştuk. Şimdilik bu altı viktorinin, alınmasını tehir edelim dedik... Arkadaşlarım Viktorilerin alınması için canla başla beni teşvik ve tazyik ediyorlardı. Hattâ ben bu malumatı Bakanlar Kuruluna götürdüğüm zaman, o zamanın Dışişleri Bakanı olan Hasan Saka bana dedi ki: 'Sizinkiler takaya alışıktır, alın alın' dedi. Fakat o vakit mali kudretimiz yoktu; 76 milyon ancak bu işe tahsis edilebilmişti, bu, 150 milyona çıktıktan sonra malî kudretimiz oldu ve ondan sonradır ki bu iki gemiyi aldık."

Bakan Koçak'ın Zincirkıran'a gönderdiği 6 Eylül 1946 tarihli telgrafındaki "altı viktori ve iki N3 tip[in] sekiz geminin de alınması teemmül edilmekte bulunduğundan reddedilmeyerek bu husustaki işarın beklenilmesi" talimatından, başlangıçta satın almaktan hemen değil, ancak istişarelerden sonra altı victorynin birden alımından vazgeçildiği anlaşılmaktadır (Koçak, 06.09.1946). Keza bu karar 20 Eylül 1946 tarihli bir telgrafla da Zincirkıran'a tebliğ edildi (Koçak, 20.09.1946). Ancak hiç victory tipi gemi alınmadığı anlamına gelmez. ZK marifetiyle altı adet değil iki adet victory tipi gemi satın alındı.

Bakan Koçak'ın viktorylere dair açıklamasından yaklaşık 2 yıl sonra 23 Ocak 1950'de Kütahya Milletvekili Hakkı Gedik'in, alınmış ve alınacak gemilerin tip ve vasıflarıyla denizyolları işletmeciliği ve Amerika'dan 1947 yılında satın alınan 6 gemi ile gemi satın almakla görevli heyete dair sorusuna, dönemin Ulaştırma Bakanı Kemal Satır sözlü yanıt verirken, başlangıçta altı adet alınması düşünülen ancak iki adet satın alınan viktorylerin, ticaret filosundaki yerini *“iki Viktori tipi şilep de alındıklarından bugüne kadar Birleşik Amerika ile yurdumuz arasında askeri yardım malzemesi ve krom nakliyatında, karışık eşya nakliyatında muntazam seferler yaparak ve zaman zaman Pasifik Denizi'nde yabancı limanlar arasında çalışarak yine döviz tasarrufumuzu ve kazancımızı sağlamış ve sağlamakta olan gemilerdir.”* şeklindeki övgü dolu sözlerle yanıt verir (TBMMTD, C. 23, 23.01.1950: 278).

Satır'ın bu sözleri söylemesinden bir süre sonra yani 14 Mayıs 1950'de yapılan seçimlerle iktidar el değiştirdi. Demokrat Parti iktidarının özellikle ilk yıllarında denizcilik alanında önemli yatırım ve girişimler gündeme geldi. Bu bağlamda 1952'de Denizcilik Bankası TAO (Türk Anonim Ortaklığı), 1955'de ise yalnızca yük taşımacılığı yapmak üzere DB (Denizcilik Bankası) Deniz Nakliyatı TAŞ (Türk Anonim Şirketi) kuruldu. Bir yandan kurumsal oluşumlar gerçekleşirken öte yandan ticaret filosuna kısa bir süre önce alımından vazgeçilen viktory tipi gemilerden ve daha başka tip, büyük gemilerin katılımı yaşandı.

5.2.3. Satın Alma Tercihinde Yaş Etkeninin Rolü

ZK'nun Türkiye için yapacağı satın alımlarda dikkat etmesi gereken etkenlerden birisi de gemilerin yaşıdır. Satın alınacak gemilerin mümkün olduğunca genç olmasına dikkat edildi. Ancak genç gemi edinmenin önünde bir fiyat, iki daha az seçenekle karşı karşıya kalmak gibi Türkiye açısından olumsuz durumlar söz konusuydu. Mali olanakları oldukça sınırlı olan Türkiye'nin daha pahalı olduğu düşünülen gemilerden satın alma şansı pek yoktu. Ayrıca satışa çıkan gemilerin hepsi de genç değildi. Genç gemiler dışında kalan seçeneklere bakılmaması demek, ZK'nun satın alma faaliyetlerini baştan kısıtlaması anlamına gelir. Tam da bu noktada, 30 Mayıs 1946'da Resmi Gazete'de yayınlanan bir kararname ile önemli bir yasal değişiklik gündeme geldi (Resmi Gazete, 30.05.1946: 10665). Yani Türk Bayrağı Altına Girecek Vapurlar Hakkındaki Tüzük'te yapılan değişiklikle yurt dışından satın alınacak gemilerde aranan 15 yaşından büyük olmama şartı ortadan

kaldırıldı. Başka bir deyişle daha pahalı olduğu için genç gemi satın almanın mümkün olmaması halinde Türkiye'nin 15 yaşından büyük gemileri de, yani daha ucuz gemileri de satın alma imkânı yasal olarak mümkün kılındı. Bu da ZK'na daha geniş bir satılık gemi portföyünü inceleme şansını verdi. Bunu Zincirkıran, 13 Temmuz 1946'da Ulaştırma Bakanlığı'na gönderdiği telgrafta *“yaş haddinin ilgasıyla Amerika piyasasında hazır gemi almak imkanları artmıştır”* diyerek vurgular (Zincirkıran, 13.07.1946). Hazır geminin önemi, yeni gemi inşa etmenin zaman almasıyla ilgilidir. Türkiye gibi savaş yıllarında ticaret filosunu ihtiyaçları doğrultunda takviye edememiş olan bir ülke için yeni gemi siparişinin hem bir geminin inşasının aldığı zamanın uzunluğu hem de yeni gemi inşasının yüksek maliyetleri olumsuz etkenlerdir. Bu etkenleri Zincirkıran, DDYİ'ye gönderdiği 16 Ağustos 1946 tarihli telgrafta *“bu gemileri üç misli fiyata dahi yeniden inşa ettirmek güçtür ve mühim bir zaman meselesidir”* şeklinde ifade eder.

ZK'nun ABD'de gemi alımı için çalıştığı sırada özellikle Marshall Yardımı ile birlikte Türkiye'nin ABD dışında bazı ülkelere yeni gemi inşası siparişleri gündeme geldi. Zincirkıran, 8 Mart 1947 tarihli telgrafında, ABD gibi gemi yapımı konusunda geniş olanaklara sahip bir ülkede satın alınmış ikinci el gemilerin dahi onarımlarının uzamasından hareketle gemi inşa imkanları açısından ABD ile mukayese edilemeyecek durumda olan ülkelere sipariş edilmiş yeni gemilerin inşalarının gecikebileceğini *“tahmini mümkün olmayacak derecede büyük gecikme sürprizleri ile karşılaşabileceğimizi katıyetle söyleyebilirim”* diyerek ifade eder. Yeni gemi inşasını değil hazır gemi satın almayı öneren Zincirkıran, Türkiye'nin yeni gemi inşası siparişlerinde bulunduğu ülkeleri kastederek *“yeni gemi yapmak için bize müracaat eden memleketler burada bize rakip gemi kapmağa çalışmaktadırlar. Mafafih yegane alabilenler biziz. Görülüyor ki bu memleketler dahi iki sene sonra bize verecekleri yeni gemileri kendileri için inşa edecek yerde şimdiden hazır gemi bulabilmeyi daha faydalı ve iktisadi bulmaktadırlar”* açıklamasını da yapar.

Buradan da anlaşılacağı üzere ZK, yeni gemi inşasına değil, Zincirkıran'ın yaş haddinin kalkması hakkındaki değerlendirmesine karşın hazır ve genç gemi satın alımına yöneldi. Bu, ZK'nun genç olmayan gemilerle hiç ilgilenmediği anlamına gelmez. Nitekim satın alınan en yaşlı gemi 1927 yapımı Ankara'dır. Bu gemi ile aynı yaşta olan bir başka gemi Alaska Steamship Co. ait olan s/s Denali'dir. Ancak Denali, Ankara gibi ZK'nun beğenisini kazanan bir gemi değildir. Gemi, makine ve

teknesinin su altı kesimi kontrolü yapılmadan, çıplak gözle uzmanlar tarafından incelendi. Bu bağlamda Zincirkıran 11 Temmuz 1946'da DDYİ'ne gönderdiği telgrafta geminin salon güvertesinin olmadığını, koyun taşımaya uygun bulunmadığını, yalnız tek sınıf yolcu taşıyabileceğini, kış ambarlardan yükleme ve boşaltmanın güç olacağını, tek türbinli makinesinin zayıf olduğunu, İstanbul Boğazı'nda bazen çift türbinli gemilerin bile manevra yapamadıklarını, vinçlerinin elektrikli olduğunu ve soğuk iklime sahip bir coğrafyada çalıştığı için kamaralarda fanın bulunmadığını, salon güverte ilavesinin stabilite açısından mümkün olmadığını ifade eder. Bu bir dizi olumsuz özelliğinin yanında gemiye dair yegane olumlu özellik olarak ise geminin çift kazanlı olmasından dolayı serviste bakımı azaltacak ve seyirde suplesi ortadan kaldıracak olduğunu belirtir. Bütün bunlara karşın geminin fiyatının yüksek olduğunu ve gemiyi satın alınmasına sıcak bakmadığını ise *"kanaatimce sekiz yüz elli bin dolar fiyat çok yüksektir... çok esaslı bir muayene yapmadan bu ihtiyar geminin üzerinde karar verilmesi caiz değildir"* diyerek ifade eder (Zincirkıran, 11.07.1946). Buradan hareketle bir geminin yaşının, fiyatına göre tolere edilebilecek bir unsur olduğu kanaatine varılabilir. Bununla birlikte *Denali*, satış fiyatı üzerinden umulan indirim yapılmadığı için vazgeçilen bir gemi oldu ve satın alınmadı (Cebesoy, 13.07.1946).

ZK'nun satın aldığı gemilerin yaşına gelince, komisyonun İsveç'ten satın aldığı 2 yük gemisinden biri savaş yıllarında inşa edilmiş diğerinin ise inşası sürmekteydi. Komisyon ABD'den ise 17 parça gemi satın aldı. Bunlar, 2 tanker, 2 viktory tipi yük gemisi, 4 motorlu yük gemisi, 2 küçük yük gemisi, 7 yolcu gemisinden oluşuyordu. 1947 yılı esas alınacak olursa ABD'den satın alınan 17 geminin 2'si dışında hepsinin 15 yaş ve altında olduğu görülür. Bu gemilerin ortalama yaşı 6,9'dur. 17 gemiden 7 yolcu gemisinin savaştan önce yapıldığı ve ortama yaşlarının 13,4 olduğu, gemilerin yaşları hesaba katılmadığı takdirde, hepsi savaş sırasında yapılmış olan 10 adet yük gemisi ve tankerin ortalama yaşının ise 2,5 olduğu hesaplanabilir. (bkz. Ek Tablo 1) ZK'nun alımıyla başlayan süreçte kamunun genç gemileri hatta yeni gemi inşa siparişlerinde bulunmasına karşın, özel kişi ve şirketlerin satın aldıkları gemilerin daha yaşlı gemiler olduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla yaş haddi uygulamasının kalkması, kamudan çok özel kişi ve şirketlerin daha yaşlı gemiler olarak da olsa sektöre yatırım yapmalarının önünü açtı. Sonuç olarak satın alınan gemilerin filonun büyümesi ve deniz ticaretine katkı yaptığı söylenebilir (bkz. Ek Tablo 2).

5.2.4. Bir Geminin Satın Alınma “Hikâyesi”

Alt bölümün başlığında “hikâye” sözcüğünün yer almasının nedeni, ZK tarafından satın alınan gemilerden herhangi birinin satın alınmasından Türkiye’ye gelişine kadar yaşananları vurgulamak içindir. Bu bağlamda, ZK’nun satın almasından önce *Mexico* adını taşıyan ve Türkiye için satın alındıktan sonra *İstanbul* adı verilen yolcu gemisinin satın alınması sürecini, Türkiye’ye gelmeden önce bakım ve onarımdan geçmesini, yük ve yolcu ile Newyork Limanı’ndan başlayan, Havana’dan Las Palmas’a batı-doğu yönünde Atlas Okyanusu’nu aşır Cebelitarık’tan Akdeniz’e ve İstanbul’a uzanan ilk seyahatini de içerecek şekilde ana başlıklar halinde anlatılacaktır. Yine alt bölümde bir geminin satın alınmasının, tarafların anlaşmaya varmasıyla sınırlı olmadığı, teknik ve bürokratik süreçleri de içerdiğini görmek mümkün olacaktır. Böylece çok az insanın bilgi sahibi olduğu herhangi bir geminin satın alınma sürecini gözler önüne sererek, yeniden canlandırılmasına yardımcı olunacaktır.

ZK’nun talip olduğu gemilerin bazıları US War Shipping Administration’a bazıları ise armatörlere aitti. *İstanbul*, Colombian Mail Steamship Company için 1932 yılında Newport News Shipbuilding and Dry Dock Company tezgahlarında inşa edildi. İlk adı Colombia olan gemi Karayiplerde çalıştı. 1939 yılında Newyork&Cuba Mail Steamship Company’ye satıldı ve *Mexico* adını aldı. Türkiye’ye satılana kadar ABD bayrağını taşıyan ve Newyork limanına bağlı olan geminin eşi *Monterey de Mexico*’dan kısa bir süre sonra ZK tarafından satın alındı ve yeni gemiye ise *Adana* adı verildi.

Mexico’nun, ZK üyeleri tarafından görülüp satın alınmaya değer bir gemi olarak Türkiye’ye bildirilmesinden sonra, geminin sahibi şirket ve ZK arasında yapılan uzun görüşmelerin ardından anlaşmaya varıldı. Satış süreci ile ilgili bir sözleşme hazırlandı. Sözleşmeye göre geminin nihai satış bedeli 1.123.000 dolardır ve gemi peşin satılacaktır. Geminin troop transporter klasından normal yolcu gemisi klasına geçişine ait giderleri satıcı karşılayacak, bunun dışında kalan, görünmeyen makine içi ve sualtı kısımlarında klasla ilgisi olmayan, doğrudan geminin ömrü açısından alıcının isteği doğrultusunda yapılacak işlerin bedellerini ise alıcı ödeyecektir. Buna karşın satıcı şirket, geminin karada bulunan yedek parçaları, gemiye ait ve ambarlarında bulunabilecek her türlü mal ve yakıtı vermeyi kabul eder. Alıcı taraf hiçbir biçimde brokırılık ücreti ödemeyecektir. Geminin makinesi ve havuza alınıp sualtı kesimi incelendiğinde onarımı mümkün olmayan veya göze alınmaya değmeyen,

ancak büyük masraflarla giderilebilecek sorunlar nedeniyle alıcının gemiyi almaktan vazgeçme ve ödediği kaporayı geri alma hakkı vardır. Geminin sualtı kısımlarında tespit edilecek bir sorundan dolayı alımından vazgeçilmesi halinde havuz masrafını alıcı ödeyecektir. Geminin, sözleşmede alıcının aleyhine gibi gözüken risklere karşın alınmaya değer olduğunu ifade eden Zincirkıran, bu gemiyi kaçırmamak için sözleşmede öngörüldüğü gibi ödenmesi gereken kaparo miktarı olan 112.150 doların 22 Eylül 1946'ya kadar ödenmesinin önemli olduğunu, 18 Eylül 1946'da DDYİ'ne gönderdiği ve 23 Eylül 1946'da ise hem DDYİ'ye hem de Ulaştırma Bakanlığı'na gönderdiği telgraflarda "geminin elden kaçırılmaması için derhal gönderilmesi" şeklinde ifade eder (Tanman, 18.09.1946; Zincirkıran, 23.09.1946; Zincirkıran, 23.09.1946; DDYİ, 25.09.1946; Koçak, 27.09.1946).

Zincirkıran'ın DDYİ'ye gönderdiği 26 Eylül 1946 tarihli telgraftan *Mexico*'nun satışı ile ilgili sözleşmenin imzalandığı ve geminin bayrak değiştirme işlemlerine başlandığı öğrenilir. Sözleşmede alıcıya verilecek malzemenin teslim alınması ve diğer işler için Türkiye'den mürettebatın gönderilmesi istendi. Geminin satın alınmasından vazgeçilmesi halinde gönderilecek mürettebatın, satın alınan diğer gemilerde istihdam edilebilecekleri de ifade edildi. Gerek *Mexico* gerek diğer gemilerin teslim alınması için gemi mühendisi Zeyyat Parlar veya yine bir gemi mühendisi olan Mesut Savcı'nın da ABD'ye gelmesi istendi (Zincirkıran, 26.09.1946). Aynı gün Zincirkıran, Ulaştırma Bakanlığı'na gönderdiği telgrafla *Mexico* ve yanı sıra satın alınmış olan altı yük gemisinin tescil edilebilmeleri için isimlerinin ve telsiz işaretlerinin bildirilmesini talep etti (Zincirkıran, 26.09.1946). Bakan Koçak'ın 4 Ekim 1946 tarihli cevabi telgrafında 5.000 tonluk dört gemiye *Kars*, *Kastamonu*, *Edirne*, *Rize*, 2.800 tonluk iki gemiye *Ardahan*, *Samsun* ve *Mexico*'ya *İstanbul* adının verildiği, telsiz işaretlerinin ise sonra bildirileceği ifade edildi (Koçak, 04.10.1946).

Mexico'nun bayrak değiştirme işlemleri Washington'da devam ederken ve yapılacak makine ve sualtı incelemelerinde de geminin satın alınmasından vazgeçilmesine neden olabilecek bir sorunun olmadığına kuvvetle inanan ZK ve komisyona güven duyan DDYİ, *Mexico*'nun kaparo dışında kalan bedelini de zamanı geldiğinde ödenebilmesi için Washington Büyükelçiliği kredi mutemedine gönderdi (Zincirkıran, 03.10.1946; DDYİ, 05.10.1946). Tam da bugünlerde 10 Ekim 1946 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde *Mexico*'nun ABD hükümeti için kullanılırken karaya oturarak ağır yaralandığı, bu duruma dair Lloyd ve

Cox & Stevens gibi kurumların raporlarının bulunduğu, arızalı olduğu için ucuza satışa çıkarıldığı halde alıcı bulmakta zorlanıldığı şeklindeki söylentiler dile getirildi. DDYİ Umum Müdürü Yusuf Ziya Erzin 9 Kasım 1946'da Zincirkıran'a gönderdiği mektupta söylentileri özetledikten sonra kendilerine güvendiklerini, ancak yine de azami dikkati göstermelerini ifade etti (Erzin, 09.11.1946). Yusuf Ziya Erzin'in telgrafına 16 Ekim 1946 tarihli bir telgrafla yanıt veren Zincirkıran, dedikoduları kendilerine gemi satmayı başaramayan bir brokir şirketinin yaydığına inandığını belirtti. *Mexico*'nun, nitelikleri bakımından DDYİ'nin ihtiyaçlarına en uygun ve genç bir gemi olduğunu, bağlanmadan önceki seferinde 17,5 mil hız yaptığını, buna rağmen makine ve sualtı kısımlarının muayenesini istediklerini, bir kuşkuvarı olması halinde gemiyi satın almaktan vazgeçebileceklerine dair maddelerin sözleşmeye konduğunu hatırlatır. Geminin henüz tersaneye alınamamasının ise 25 günden beri devam eden denizcilerin grevi ile ilgili olduğunu ifade etti (Zincirkıran, 16.10.1946).

Uzun bir bürokratik işlemten sonra 1946 yılının Kasım ayının ilk günlerinde *Mexico*'nun bayrak değiştirmesine USMC tarafından izin verildi ve geminin makine ve sualtı kesimi incelenmesine tersanede başlandı (Zincirkıran, 08.11.1946). 12 Kasım 1946'da Bakan Koçak, Zincirkıran'a gönderdiği bir telgrafla *Mexico*'ya *İstanbul* adının verildiğini bir kez daha ifade ettikten sonra, geminin tanınma işaretinin de "TCRI" olduğu bildirdi (Koçak, 12.11.1946).

19 Kasım 1946'da Zincirkıran, DDYİ'ne gönderdiği telgrafta *Mexico*'nun tersanede yapılan incelemesinin sona ermek üzere olduğunu ve geminin çürük olmaktan çok uzak bulunduğunu bildirdi. Karina ve makinede rastlanan sorunların ise niteliksiz mürettebatın kötü idaresinden kaynaklanan arızalar olduğunu, gerekli onarımlar için sarf edileceği tahmin edilen 250.000 dolarla geminin toplam 1.375.000 dolara mal olacağını ve satın alınmak istenmiyorsa, 23 Kasım 1946 Cumartesi akşamına kadar başvurmaları gerektiğini, bu tarihten sonra geminin alımından vazgeçilmesi halinde kaporanın geri alınamayacağını da hatırlatarak, kesin kararın kendilerine 23 Kasım sabahına kadar bildirilmesini talep etti (Zincirkıran, 19.12.1946).

Zincirkıran'ın bu telgrafına 21 Kasım 1946'da DDYİ'den gönderilen cevabi telgrafta *Mexico*'nun satın alınacağı, *Mexico* ve diğer yük gemilerini de teslim alıp Türkiye'ye getirecek mürettebatın Aralık ayının ilk yarısında Bakır gemisi ile ABD'ye gelmek üzere yola

çıkabilecekleri bildirildi (DDYİ, 21.12.1946). 6 Aralık 1946'da Zincirkıran DDYİ Umum Müdürü Yusuf Ziya Erzen'e gönderdiği telgrafta *Mexico* dahil satın alınan gemileri teslim alıp Türkiye'ye götürecek mürettebatın ocak ayının ilk yarısında Newyork'ta olacak şekilde yola çıkarılabileceklerini, *Mexico*'nun tekne ve makine onarım işlerinin ihalesinin yapıldığını, kamara ve tefrişat işlerinin ise şartnamesinin hazırlandığını, onarım için gereken paranın da bir an evvel gönderilmesini talep etti (Zincirkıran, 06.12.1946). 11 Aralık 1946'da Türk bayrağı çekilen *Mexico* dahil, satın alınan diğer gemileri teslim alacak mürettebatı Newyork'a taşıyacak *Bakır* gemisi 30 Aralık 1946'da İstanbul'dan yola çıktı (Zincirkıran, 11.12.1946; Zincirkıran, 30.12.1946).

Mexico veya yeni adı *İstanbul* olan geminin onarımının 3 ay sürmesi öngörülürken, bu süre özellikle şiddetli kış koşullarından dolayı uzadı ve yaklaşık 4,5 ayı buldu (Zincirkıran, 18.03.1947). Ardından deneme seyirleri başladı. 14 Mayıs'ta yapılan deneme seyrinde geminin hızı 17 milin üstüne çıkmışsa da şiddetli fırtına nedeniyle gerçek sürati belirlemek mümkün olamadı (Zincirkıran, 15.05.1947). İzleyen günlerde Newyork limanında yapılan bir diğer deneme seyri sırasında, kılavuz kaptan idaresindeki gemi, Todd tezgahlarından çıkarken dar bir manevra alanı olan yerde bir Kanada gemisine yaslandı. Olayda yalnızca *İstanbul*'un borda iskelelerinden birisi ezildi. Zararı, olay olduğu sırada gemiye komuta eden kılavuz tazmin etti (DDYİ, 21.05.1947; Zincirkıran, 22.05.1947). 23 Mayıs'ta ise son deneme seferi yapıldı. *İstanbul*, 100 millik bir alan üzerinde makine ve kazanları zorlanmadan 18,05 mil hıza kadar çıktı. Ardından yük ve yolcu alıp Havana'ya hareket etmek üzere rıhtıma yanaşan *İstanbul*, 31 Mayıs 1947'de Newyork limanından demir aldı (Zincirkıran, 24.05.1947; Zincirkıran, 31.05.1947). Gemiye tam dolduracak kadar yük ve yolcu Havana'dan bulundu (Zincirkıran, 06.05.1947). Bu nedenle gemi Newyork'tan kalktıktan sonra önce Havana'ya uğradı. Geminin Newyork'tan Havana'ya taşıyacağı 2.000 ton ambalajlı çimento ise grev nedeniyle Newyork'a ulaşmadı. Gemi bu yükü almadan demir almak zorunda kaldı. Küba Hükümeti'nin ambargo koymasından dolayı buradan alıp Avrupa'ya götürülecek 2.000 ton şeker yüklenemedi. Gemi Havana'dan yükün yanı sıra yeterli yolcuyu da alamadı. Ancak bu yük ve yolcu taahhüdünün gerçekleşmemesi nedeniyle Havana acentesiyle yapılan anlaşmadan dolayı 30 bin dolar tazminat elde edildi. Havana'dan yük alamadığından, okyanusu hemen boş denecek durumda geçen gemi stabilite sorunu yaşamadığı görüldü. Bu da geminin o dönem için modern ve yeni bir gemi olduğu şeklinde yorumlandı

(DDYİ, 17.06.1947; Zincirkıran, 23.06.1947; *Cumhuriyet Gazetesi*, 16.07.1947).

Havana'dan sonra Atlas Okyanusu'nu aşan *İstanbul*, Kanarya Adalarının Las Palmas limanına vardı. Cebelitarık'tan geçerek Akdeniz'e giren *İstanbul*, sırasıyla Barselona, Marsilya, Cenova limanlarına da uğradıktan sonra 4 Temmuz 1947'de İstanbul limanına ulaştı (*Cumhuriyet Gazetesi*, 27.06.1947; *Vakit Gazetesi*, 05.07.1947).

6. SONUÇ

II. Dünya Savaşı'nın hemen ertesi, devlete ait ticaret filosunu sayıca ve taşıma kapasitesi itibarıyla geliştirmek için Avrupa ve ABD'den gemi satın almak üzere kurulan ZK tarafından satın alınan gemilerin bazılarının 1970'lerin sonlarına kadar kullanıldığı bilinmektedir. Bu da ZK tarafından satın alınan gemilerin büyük ölçüde doğru tercihler olduğuna işaret etmektedir.

Gemiler satın alınırken değişen ve gelişen koşullar ve ihtiyaçların gözetildiği söylenebilir. Örneğin yakıt olarak kömür değil mazot kullanan gemilerin tercih edilmesi, satın alınan gemiler arasında “miks” yani yolcu-yük birlikte taşıyan gemilerden çok yalnızca yük veya yolcu gemisi niteliğindeki gemilerin tercih edilmesi bu eğilimin yansımasıdır. Yolcu gemisi tercihlerinin oldukça isabetli olduğunu söylemek gerekir. ZK'nin satın aldığı yolcu gemileriyle başlayan filoyu yeni yolcu gemileriyle takviye etme çabası 1950'lerde Almanya, İtalya ve Hollanda gibi ülkelere yeni yolcu gemisi siparişleriyle sürdü. Büyüyen yolcu gemisi filosundan yalnızca kabotaj hattında yararlanılmadı, II. Dünya Savaşı nedeniyle yaşanan yolcu gemileri kaybından dolayı Akdeniz havzasındaki başka ülkelerden de kaynaklanan talep nedeniyle filoya katılan görece büyük ve lüks yolcu gemilerinin kabotaj hattı dışında, ilk kez kurvaziyer amaçlarla da Akdeniz'de kullanılmasına başlandı. Bu süreçte yararlanılan gemilerin ilk örnekleri ise ZK tarafından satın alınan Ankara ve Tarsus yolcu gemileridir.

ZK'nin yolcu gemileri konusundaki isabetli tercihlerine karşın satın alınan yük gemilerinin önemli bir kısmının kabotaj hattında çalıştırılacak tonajda gemiler olması, buna karşın okyanus aşırı seferlerde kullanılacak büyüklükte yük gemilerinin daha az sayıda tercih edilmiş olmasının altını çizmek gerekir. Yük gemilerinde daha büyüklerin tercih edilmesinin ise 1955'te DB Deniz Nakliyat TAŞ'nin

kurulmasında sonra gündeme gelmesi tesadüf değildir. DB Deniz Nakliyat TAŞ, 1950'lerden başlayarak özellikle planlı dönemde filosuna kattığı görece büyük tonajlı gemilerle bir dönem Türkiye'nin en büyük filosuna sahip olmuştur.

ZK'nun faaliyetlerine dair dikkat çekici bir diğer nokta ise ABD'den aynı dönemde gemi satın alan ülkelerin daha kısa sürelerde, daha çok gemi alımını gerçekleştirmelerine karşın ZK marifetiyle Türkiye'nin 2 yıl gibi oldukça uzun bir sürede ancak 19 gemiyi satın almış olmasıdır. Bunun ZK'dan kaynaklanan bir durum mu olduğu yoksa başka nedenlerden mi kaynaklandığı ayrıca incelenmeye değer bir konudur.

KAYNAKLAR

Arşiv Belgeleri

BCA, (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi), 030-0-018-001-002-110-16-9.

Telgraflar⁵

Cebesoy, A. F. (13.07.1946) Fuat Zincirkıran'a gönderdiği telgraf.
Cebesoy, A. F. (29.07.1946) Fuat Zincirkıran'a gönderdiği telgraf.
DDYİ. (25.09.1946) Fahri Tanman'a gönderdiği telgraf.
DDYİ. (05.10.1946) Fuat Zincirkıran'a gönderdiği telgraf.
DDYİ. (21.12.1946) Fuat Zincirkıran'a gönderdiği telgraf.
DDYİ. (21.05.1947) Fuat Zincirkıran'a gönderdiği telgraf.
DDYİ. (17.06.1947) Fuat Zincirkıran'a gönderdiği telgraf.
Erzin, Y. Z. (09.11.1946) Fuat Zincirkıran'a gönderdiği telgraf.
Koçak, Ş. (06.09.1946) Fuat Zincirkıran'a gönderdiği telgraf.
Koçak, Ş. (20.09.1946) Fuat Zincirkıran'a gönderdiği telgraf.
Koçak, Ş. (27.09.1946) Fuat Zincirkıran'a gönderdiği telgraf.
Koçak, Ş. (04.10.1946) Fuat Zincirkıran'a gönderdiği telgraf.
Koçak, Ş. (12.11.1946) Fuat Zincirkıran'a gönderdiği telgraf.
Tanman, F. (18.09.1946) DDYİ'ne gönderdiği telgraf.
Zincirkıran, F. (18.03.1946) DDYİ'ne gönderdiği telgraf.
Zincirkıran, F. (11.07.1946) DDYİ'ne gönderdiği telgraf.
Zincirkıran, F. (13.07.1946) Ulaştırma Bakanlığı'na gönderdiği telgraf.
Zincirkıran, F. (06.08.1946) Ulaştırma Bakanlığı'na gönderdiği telgraf.

⁵ Telgraflar yazarın kişisel arşivinde yer almaktadır.

Zincirkıran, F. (16.08.1946) DDYİ'ne gönderdiği telgraf.
Zincirkıran, F. (21.08.1946) Ulaştırma Bakanlığı'na gönderdiği telgraf.
Zincirkıran, F. (23.09.1946) DDYİ'ne gönderdiği telgraf.
Zincirkıran, F. (23.09.1946) Ulaştırma Bakanlığı'na gönderdiği telgraf.
Zincirkıran, F. (26.09.1946) DDYİ'ne gönderdiği telgraf.
Zincirkıran, F. (26.09.1946) Ulaştırma Bakanlığı'na gönderdiği telgraf.
Zincirkıran, F. (03.10.1946) DDYİ'ne gönderdiği telgraf.
Zincirkıran, F. (16.10.1946) DDYİ'ne gönderdiği telgraf.
Zincirkıran, F. (08.11.1946) Ulaştırma Bakanlığı'na gönderdiği telgraf.
Zincirkıran, F. (06.12.1946) Yusuf Ziya Erzin'e gönderdiği telgraf.
Zincirkıran, F. (11.12.1946) DDYİ'ne gönderdiği telgraf.
Zincirkıran, F. (19.12.1946) DDYİ'ne gönderdiği telgraf.
Zincirkıran, F. (30.12.1946) DDYİ'ne gönderdiği telgraf.
Zincirkıran, F. (06.05.1947) DDYİ'ne gönderdiği telgraf.
Zincirkıran, F. (15.05.1947) DDYİ'ne gönderdiği telgraf.
Zincirkıran, F. (22.05.1947) DDYİ'ne gönderdiği telgraf.
Zincirkıran, F. (24.05.1947) DDYİ'ne gönderdiği telgraf.
Zincirkıran, F. (31.05.1947) DDYİ'ne gönderdiği telgraf.
Zincirkıran, F. (14.06.1947) DDYİ'ne gönderdiği telgraf.
Zincirkıran, F. (23.06.1947) DDYİ'ne gönderdiği telgraf.

Sürelî Yayınlar

Cumhuriyet Gazetesi, 27 Haziran 1947.
Cumhuriyet Gazetesi, 16 Temmuz 1947.
Vakit Gazetesi, 5 Temmuz 1947.

Resmî Yayınlar

D.B. Deniz Nakliyat T.A.Ş. Genel Müdürlüğü. (1962)
Denizcilik Bankası T.A.O. Denizyolları İşletmesi.(1959) İstanbul.
Resmî Gazete. 30.05.1946.
TBMMTD, (Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi) C. 3, 27.12.1946, 3.
TBMMTD, C. 11, 19.04.1948, C. 11.
TBMMTD, C. 11, 21.04.1948, C. 11.
TBMMTD, C. 16, 27.02.1949, C. 16.
TBMMTD, C. 23, 23.01.1950, C. 23.
TBMMTD, C. 1214.02.1952: C. 12.
TBMMZC, (Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi) C. 1, 24.01.1958, C. 1.

Türk Ticaret Gemileri Evsaf Kitabı 1958. (1958)İstanbul: T.C. Münakalat Vekaleti Marmara Bölgesi Liman ve Deniz İşleri Müdürlüğü Gemi Sörvey Kurulu.

Kitaplar-Makaleler

Hergüner, M. (2011). *İkinci Dünya Savaşı'nda Türk Denizciliği*. İstanbul: Kastaş Yayınevi.

Koraltürk, M. (2015). İkinci Dünya savaşı yıllarında deniz ulaşımının sorunları ve kömür nakliyesi. *Yeni Deniz Mecmuası*, 1, 169-213.

Lane, F. C. (2001). *Ships for Victory: A History of Shipbuilding under the U.S. Maritime Commission in World War II*. Baltimore: Johns Hopkins Press.

Tekeli, İ. ve İlkin, S. (2014). *İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si*. Cilt 2, İstanbul: İletişim Yayınları.

Tören, T. (2007). *Yeniden Yapılanan Dünya Ekonomisinde Marshall Planı ve Türkiye Uygulaması*. İstanbul: SAV Yayınları.

Ek Tablo 1: Zincirkran Komisyonu Tarafından Satın Alınan gemiler									
Geminin Adı	İnşa Yeri	İnşa Yılı	Boy (m.)	Eni (m.)	Derinliği (m.)	Gross ton	Net Ton	DWT	Hız (kn)
m/s Kastamonu	ABD	1945	103,24	13,33	8,86	3805	2123	5926	10
m/s Kars	ABD	1944	103,24	13,33	8,86	3805	2123	5972	10
m/s Malatya	ABD	1944	103,24	13,33	8,86	3805	2123	5972	10
m/s Rize	ABD	1945	103,24	13,33	8,86	3805	2123	6020	10
s/s Ardahan	ABD	1945	78,87	12,83	6,22	1871	992	2727	10
s/s Hopa	ABD	1945	78,87	12,83	6,22	1871	992	2727	10
s/s Yozgat	ABD	1945	138,76	18,94	11,63	7605	4550	10779	15
s/s Çorlu	ABD	1945	138,76	18,94	11,63	7605	4550	10779	15
s/s Ödemiş	İsveç	1946	105,10	14,90	7,20	3652	1980	4390	10
s/s Edirne	İsveç	1945	104,05	14,90	7,20	3653	1980	4390	10
m/t Sivas	ABD	1945	99,10	14,69	6,63	3260	1680	3790	10
s/t Kocaeli	ABD	1943	154,02	20,80	11,96	10449	6302	16628	10
s/s İstanbul	ABD	1932	123,27	17,53	6,10	5236	3042	4437	16
s/s Ankara	ABD	1927	124,76	19,08	5,91	6179	3461	2518	16
s/s Tarsus	ABD	1931	144,89	18,75	11,76	9451	5659	6947	14
s/s Adana	ABD	1932	123,37	17,53	6,10	5236	3042	3670	16
m/s Ordu	Danimarka	1938	134,26	17,68	6,61	6790	4803	4525	14
m/s Giresun	Danimarka	1938	134,26	17,68	6,61	6790	4803	4113	14
m/s Trabzon	Danimarka	1938	134,26	17,68	6,61	6790	4803	4685	14
Kaynak: Türk Ticaret Gemileri Evsaf Kitabı 1958; D.B. Deniz Nakliyat T.A.Ş. Genel Müdürlüğü; Denizcilik Bankası T.A.O. Denizyolları İşletmesi.									

Ek Tablo 2: 1950-1957 Yıllarında Armatörlerin Yurtdışından Satın Aldıkları Gemiler				
Geminin Adı	Tipi	Groston	Bayrak Çektiği Yıl	Sahibi
Karşıyaka	Yük	5.420	1950	Avni Nuri Meserretçioğlu
Mardin	Yük	8.078	1950	Marşa TAŞ
Pehlivan	Yük	2.418	1950	Pehlivanlar Vapurculuk İşletmesi Kol. Şirk.
Kanal	Yük	2.722	1950	Kışınbay Biraderler Ltd. Şirk.
Ereğli	Yük	2.834	1950	Faik Ahmet-Nadir Zeren
Güçümerman	Yük	4.540	1951	Hikmet Ermen
Raman	Tanker	7.806	1951	Marşa İthalat ve İhracat TAŞ
Kurtaran	Algarna	459	1951	Kurtaran M. Azmi Alpmen ve Ortakları Kol. Şirk.
Yalçın	Yük	726	1951	Ahmet Kalkavan
Beyhan	Yük	560	1951	Azize Arkan ve Ortakları Vapurculuk Kom. Şirk.
Muzaffer	Yük	5.066	1951	Cemal Pehlivan, Muzaffer Pehlivan ve Necati Pehlivan
Kardeşler	Yük	616	1951	Sultan Muhanlı
Haran	Yük	11.270	1952	Haşim Mardin
İzmit	Yük	3.368	1952	Kışınbay Biraderler Ltd. Şirk.
C. Sadıkoğlu	Yük	7.050	1952	Kemal Sadıkoğlu ve Ortakları
Çaltı	Yük	833	1952	Mustafa ve Ahmet Vehbi Aldıkaçtı
Ortaköy	Yük	483	1952	Orhan Sadıkoğlu-Selahattin Doğan
Zigana	Yük	1.293	1952	Türk Maritim Ltd. Şirk.
Cent	Yük	1.257	1952	Emak Jirayir Faruki Ardan
Feza	Yük	1.103	1952	Orhan Sadıkoğlu
Van	Yük	4.196	1952	Van Vapuru Donatma İştiraki
Yalıköy	Yük	460	1952	M. Tahsin Cerrahoğlu ve Ortakları
Pekin	Yük	1.165	1952	Hayri Baran ve Ortakları
Kandilli	Yük	2.340	1952	Beki Dekkovis, Mustafa Nuri Andak ve Refik Vaskov
Komodor Hakkı Burak	Yük	2.271	1953	Sadıkzade Nazımoğulları Fuat ve Suat Sadıkoğlu Vapurculuk Kom. Şirk.
Martı	Yük	672	1953	Vasil Vasiloglu
Yolaç	Yük	3.489	1953	Malik Yolaç
Barbaros	Tanker	9.403	1953	Denizcilik Türk Ltd. Şirk.
Kömür	Yük	791	1953	Mehmet ve Nejat Doğan Kom. Şirk.
Hergüler	Yük	2.317	1953	Osman Marmara Denizi
Arif	Yük	1.678	1953	Emin Sadıkoğlu
Kilimli	Yük	775	1953	Zekayi Bayrı
Rıza Kaptan	Tanker	9.185	1953	Nazım Kalkavan
Neviye	Yük	2.337	1953	Hilmi Daregenli
Cuma	Yük	1.582	1953	M. Nuri Ölçmen ve Kaptan Nuri Yılmaz
Sadakat	Yük	876	1953	Mehmet Uzunoglu
Türk Petrol 1	Tanker	699	1954	Türk Petrol ve Madeni Yağlar A.Ş.
Sefer Kalkavan	Yük	355	1954	Kalkavan Vapurculuk Kol. Şirk.
Ümran	Yük	3.226	1954	Rıza ve Arslan Sadıkoğlu Ortakları Kom. Şirk.
Kerempe	Yük	1.205	1954	Mustafa ve Ahmet Vehbi Aldıkaçtı Vapurculuk Kol. Şirk.

Ek Tablo 2: 1950-1957 Yıllarında Armatörlerin Yurtdışından Satın Aldıkları Gemiler (Devamı)				
Geminin Adı	Tipi	Groston	Bayrak Çektiği Yıl	Sahibi
Karadeniz 2	Yük	2.219	1954	Sadıkzade Nazımoğulları Fuat ve Suat Sadıkoğlu Vapurculuk Kom. Şirk.
Kurtay	Balıkçı	36	1954	Ramiz Kurtay
Şenbartın	Balıkçı	18	1954	Ramiz Kurtay
Akdeniz 3	Yük	177	1954	Todori Aleksandridis ve Recep Karser
Hüseyin	Yük	3.326	1954	Rıza ve Arslan Sadıkoğlu Ortakları Kom. Şirk.
Alaplı	Yük	608	1954	Cerrahoğulları Umumi Nakliyat Vapurculuk ve Ticaret TAŞ
Filyos	Yük	571	1954	Cerrahoğulları Umumi Nakliyat Vapurculuk ve Ticaret TAŞ
Seferoğlu	Yük	4.712	1954	Seferoğlu ve Demirel Vapurculuk Ltd. Şirk.
B. Beykoz	Yük	2.858	1954	İsmail Enver Subaşı
Demirkale	Yük	923	1954	Ahmet ve Mehmet Koşar
Ramiz	Yük	3.604	1954	Reşit Eskin ve Ramiz Yılmaz
Mustafa	Yük	4.184	1954	Sadıkzade Ruşenoğulları Kol. Şirk.
Preveze	Yük	4.123	1954	Sadıkzade Ruşenoğulları Kol. Şirk.
Akçakoca	Yük	498	1954	Cerrahoğulları Umumi Nakliyat Vapurculuk ve Ticaret TAŞ
Demirhan	Yük	4.984	1954	Rıza ve Arslan Sadıkoğlu Ortakları Kom. Şirk.
Zor	Yük	1.145	1955	M. Nuri Ötomer ve Siret Çakır
Fatih 1	Yük	7.209	1955	Sadıkzade Ruşenoğulları Kol. Şirk.
Kanarya 5	Yük	3.650	1955	Çelikel Türk Ltd. Ortaklığı
Semira	Tanker	6.401	1955	Muzaffer Zorlu
Selamet 9	Yük	3.100	1955	Muzaffer Taviloğlu, Muhittin Topçuoğlu ve Yakup Uzuner
Möve	Motor	22	1955	Fikret Gövel ve Ortakları Kol. Şirk.
Hızır Reis 1	Tanker	862	1956	Petrol Nakliyat Türk Ltd. Şirk.
Fethiye	Yük	4.443	1957	Sıtkı Koçman
Kaynak: TBMMZC, C. 1, 24.01.1958: 537-538.				