

# GEMİ



MECMUASI

GEMİ İNŞAATI ★ DENİZ TİCARETİ ★ LİMAN ★ DENİZ SPORLARI

En güzel coğrafiğ vaziyette ve üç tarafı denizle çevrili olan Türkiye, endüstrisi, ticareti ve isporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz. Denizciliği Türkün büyük millig ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız.

Yeni gemiler inşa ettirmek ve bilhassa eski tersaneyi ticaret filomuz için hem tamir, hem yeni inşaat merkezi olarak faaliyete getirmek esbabını temin etmek lâzımdır.

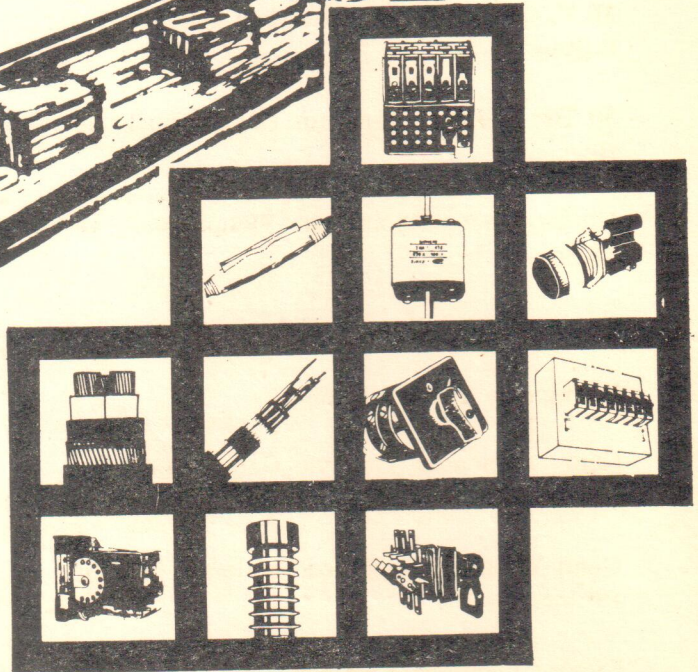
*K. Atatürk*

# Beynelmillel Normlara göre Türkiye'de imal edilen, yüksek vasıflı, emniyetli şalt cihazları mı arıyorsunuz?



Tesis ve makinalarınızda ister enerji kabloları, NH-Bıçaklı sigortaları, kontaktörler, anahtarlı otomatik sigortalar veya kablo garnitürleri, ister seksiyonerler, mesnet izolâtörleri, sinyal lâmbaları, start-stop butonları vs. olsun, memleketimizin standartlarına ve Beynelmillel Normlara uygun, modern tekniğin mamullerine ihtiyacınız vardır.

Yukarıda bazıları sayılan elektrik malzemelerini Siemens, beynelmillel tecrübesi ile artık Türkiye'de de imal etmektedir. Bunun size faydaları: tek elden komple seri imalât, aynı teknikte komple program, Türkiye çapında teknik servis. Tekniğimize güvenebilirsiniz.



## Siemens'in Türkiye Umumi Mümessili Simko ile görüşünüz.

SIMKO  
Ticaret ve Sanayi A.Ş.

**İstanbul:**  
P.K. 64 Tophane  
Telefon: 452090  
Teleks: 290

**Ankara:**  
P.K. 48 Yenisehir  
Telefon: 182205  
Teleks: 52

**İzmir:**  
P.K. 481  
Telefon: 38619  
Teleks: 76

**Adana:**  
Telefon: 2962  
Teleks: 35

# GEMİ



## MECMUASI

**Gemi İnşaatı\* Deniz Ticareti\* Liman\* Deniz Sporları**

Sayı: (48)

ÜÇ AYDA BİR NEŞREDİLİR

KURULUŞ NİSAN 1955

## İÇİNDEKİLER

	<u>Sahife</u>
Yönetim Kurulu Çalışmaları .....	3
M. M. O.B. Gemi Mühendisleri Odası Basın Bülteni .....	5
50 Bin Teknik Elemanın Ortak Görüş ve İlkeleri .....	6
Uluslararası Ekonomik Gruplaşma ve Türkiye .....	S. ÖZDEMİR ..... 9
Denizciliğimiz Nereye Götürülüyor? .....	N. AKTEN ..... 13
Türkiye'de Teknik Eleman .....	T. BALÇIK ..... 15
Genç Mühendis Gözüyle Gemi İnşa Sanayimiz .....	F. BALLI ..... 18
Gemi Yapım Sanayimizde Malzeme Temini Problemleri .....	T. BALÇIK ..... 20
Ticaret Gemileri Endazelerinin Dizaynı ...	L. ÖZDEMİR ..... 23
Tersanelerimizdeki Bugünkü İş Durumları .....	29
1971 Senesi Dünya Gemi İnşa Tonajı .....	E. SAZLI ..... 34

# GEMİ MECMUASI

3 AYLIK MESLEK DERGİSİ

T. M. M. O. B. Gemi Mühendisleri Odası Adına

Sahibi: Y. Müh. Ali Osman ADAK

Yazı İşleri Müdürü:

Y. Müh. Oktay AKÇAKOYUNLU

İdare yeri :

T. M. M. O. B. Gemi Mühendisleri Odası

Fındıklı—Meclisi Mebusan Caddesi No: 115-117

Telefon: 49 04 86

Dizgi, Tertip, Baskı ve Cildi

Matbaa Teknisyenleri Basımevi

Divanyolu, Biçkiyurdu Sok. 12 Tel. : 22 50 61

Sayı: 4, Yıllık Abone 16,— TL.

## İLAN TARİFESİ :

Ön Kapak	:	1250	TL
Ön Kapak İçi	:	600	TL
Arka Kapak	:	750	TL
Tam Sahife	:	400	TL
Yarım Sahife	:	200	TL

İlanların klişeleri sahipleri tarafından ödenir.

- 1 — Mecmuada neşredilmek üzere gönderilecek yazılar yazı makinesile iki kopya yazılmış olacak ve satırların arası sık olmayacaktır. Yazılarla birlikte gönderilmiş şekillerin çini mürekkebile şeffaf kâğıda çizilmiş olması, fotoğrafların parlak resim kâğıdına net olarak çekilmiş olması lâzımdır.
- 2 — Gönderilen yazı ve resimler basılsın veya basılmasın idae olunmaz.
- 3 — Neşredilen yazılardaki fikir ve teknik kanaatlar müelliflerine ait olup Gemi Mühendisleri Odasını ve mecmuayı ilzam etmez.
- 4 — Basılan tercüme yazılardan dolayı her türlü mes'uliyet mütercimine aittir.
- 5 — Mecmuadaki yazılar kaynak gösterilmek şartile başka bir yerde neşredilebilir.

## Yönetim Kurulu Çalışmaları

28 - 29 Mart tarihlerinde Ankara'da yetkililerle görüşen Yönetim Kurulumuz temsilcileri, Genel Kurulumuz görüşlerini iletmiş ve alınması gerekli tedbirler konusunda uyarıda bulunmuştur. Tuzla Tersane yerlerinin dağıtımı esasları tasarısı, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Gemi İnşa Sanayicileri Derneği ve Odamız temsilcileri tarafından tesbit edilmiş ve Bayındırlık Bakanlığına gönderilmiştir.

26 Nisan'da Pendik ve Tuzla Tersaneleri, 31 Mayıs'da Gemi Koordinasyon yönetmeliğinin aksayan taraflarının tesbiti ve düzeltilmesi, 21 Haziran'da ise Türk Denizciliği ve Gemi İnşa Sanayiinde alınması gerekli tedbirler konusunda odamızda birer sohbet toplantısı yapılmıştır. Üyelerimizin bu toplantılara daha fazla oranda katılmaları dileğimizdir.

20 Mayıs günü Kirazlı Bent'e bir piknik gezisi düzenlenmiş, 73 üyemiz ve yakınlarının katıldığı gezi çok eğlenceli geçmiştir.

Makina, Elektrik, İnşaat, Ziraat Mühendisleri ve Mimarlar Odası İstanbul Şubeleri ile ortak çalışmalarına da hız veren Odamız, bir ortak gazete çıkarma teşebbüsünde bulunmuş fakat İnşaat ve Makina Mühendisleri Odaları merkezlerinin bu fikre karşı çıkmaları üzerine şimdilik gerçekleştirilememiştir. T.M.M.O.B. kanununda bir değişiklik ile Odaların kapatılmasını amaçlayan kanun teklifine Odamız ve diğer 15 Oda 28 Mayıs'da Ankara'da yapılan bir basın toplantısı ile karşı çıkmıştır. Ortak çalışmanın bir devamı olarak yan ödemeler ve teknik hizmetlerin yabancılara gördürülmesi konusunda 20 Haziran günü Ankara, İzmir ve İstanbul'da aynı metinle birer basın toplantısı düzenlenmiştir.

Odamızın ikazları sonunda Ulaştırma Bakanlığı gemi yapım sanayiinde kullanı-

lacak olan ve yurt içinde imâl edilemeyen malzemelerin yurt dışından teminini kolaylaştıracak bir tebliğ neşretmek üzere ön çalışmalara girişmiş, Denizcilik Bankası, Gemi İnşa Sanayicileri Derneği ve Odamız tarafından hazırlanan tebliğ taslağı Bakanlığa gönderilmiştir.

18. Genel Kurulumuzun üye kartlarının daimi olması dileği, gerçekleştirilmek üzere ele alınmıştır. Gönderilen formların sayın üyelerimizce doldurularak iki resim ile birlikte Odamıza gönderilmesini rica ederiz.

Yeterli miktar ve nitelikte tebliğ elde edilebileceği anlaşılmış ve III. Teknik Kongrenin düzenlenmesine karar verilmiştir.

ETA Mecmuasının Temmuz 1971 sayısında yayınlanan ve üyelerimizi rencide eden yazının müellifi olarak görünen şahıs, Yönetim Kurulumuz toplantılarından birine dâvet edilmiş ve yazının kendisi tarafından yazılmadığı, müşterek çalışmalarımızı baltalamak isteyen bazı kişilerin imza oyununa geldiği anlaşılmıştır.

19 Nisan'da Denizcilik Bankası T.A.O. ve Japon IHI Firması arasında yapılan ve Pendik Tersanesinin ortak olarak kurulmasını amaçlayan protokolün kopyası gerek Ulaştırma Bakanlığına gerekse Denizcilik Bankası T.A.O. ya yapılan muhtelif müracaatlara rağmen elde edilememiştir.

T.M.M.O.B. Genel Kurulunun 11 - 12 Temmuz 1972 tarihlerinde toplanacağı öğrenilmiş ve 27 Haziran 1972 tarihinde Odamız Genel Kurulu, Birlik temsilcilerini seçmek üzere olağanüstü toplantıya çağırılmıştır.

Üyelerimizden gerekli ilgiyi göremediğimiz ve tatil mevsimine girilmesi dolayısıyla Cumartesi günleri 14 - 17 saatleri arasında Odamızın açık tutulmasına lüzum ol-

madığı kanaatına varılmıştır. 1 Temmuz tarihinden itibaren Odamız mesai saatleri haricinde Pazartesi ve Çarşamba günleri saat 17 - 20 arası açık tutulacaktır.

Denizcilik Bankası T.A.O. da çalışan üyelerimizin maaş ve tazminatlarının ayrı vergilendirilmesi konusunda Denizcilik Bankası ve Maliye Bakanlığına müracaatta bulunulmuştur. Denizcilik Bankası isteklerimizi haklı bulmuş ve karar istihali için Maliye Bakanlığına müracaat etmiştir. Yine Denizcilik Bankasından üyelerimize teknik ve yabancı lisan kursları açılması konusunda istekte bulunulmuştur.

D. B. Deniz Nakliyat T.A.Ş.'nin yurtdışından iki adet 5000 - 6000 DWT luk tanker temini yolunda çalışmalar yaptığı öğrenilmiş ve 5.5.1972 tarihli bir yazı ile Ulaştırma, Sanayi ve Ticaret, Maliye Bakanlıkları, Devlet Planlama Teşkilâtı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve D. B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. ne bu gemilerin benzerlerinin yurdumuzda yapıldığını ve yapılmakta olduğunu, tersanelerimizin işsiz olduğu bu dönemde siparişin yurt içine kaydırılması gerektiği duyurulmuştur. Yazımıza cevap olarak Lütfü Hızlan ve Yılmaz Tabanlı imzası ile D. B. Deniz Nakliyat T.A.Ş.'den gelen yazıda bahis konusu gemilere değinilmeksizin yerli tersanelere Haziran ayı sonuna kadar 3,5 - 4 yıllık iş siparişi verileceği fakat Camialtı Tersanesinin I. gurup dört kosteri 11.10.1968 den beri teslim etmediği ileri sürülmüştür.

Yönetim kurulumuz verdiği yazılı cevapta bahis konusu siparişlerin uzun yıllardır gerçekleştirilmediğini, dileğimizin verilen tarihte gemilerin yurt içine sipariş edilmesi olduğu, ancak D. B. Deniz Nakliyat Genel Müdürlüğü beyanlarının şimdiye kadar söylenen tarihte yerine getiril-

mediğini hatırlatarak, artık verilecek te-rinlere inanmakta güçlük çektiğimizi açıklamış, Camialtı tersanesinde inşa edilmekte olan I. gurup dört koster için ise aşağıdaki hatırlatmada bulunulmuştur.

D.B.T.A.O. ile D. B. Deniz Nakliyatı arasında yapılan 10.10.1968 tarihli sözleşmeye göre Deniz Nakliyat T.A.Ş. 6.6.1969 tarihine kadar sac ve profillerin tersaneye teslim edilmesi gerekmekte olduğu halde, bu malzemelerin 13.11.1970 te temin edildiği ve ilk sözleşmenin iptal edilerek 28.9.1970 te taraflar arasında yapılan yeni protokola göre inşa başlangıç süresinin malzeme teslim tarihi olan 13.11.1970 olarak her iki tarafça kabul edildiğini bütün ilgililerce bilindiği açıklanarak özetle,

«Teslim süresinin bugüne kadar uzaması şirketinizin temin etmesi gereken malzemenin şartname süreleri içinde teslim edilmemesi sebebiyledir. Şirketiniz eskiden beri Türkiye'deki gemi inşa sürelerini olduğundan daha uzun, fakat yurt dışı inşa sürelerini ise Erdemir misalinde olduğu gibi çok kısa göstererek yurt dışından gemi alımına devam ettiği ve yerli gemi inşaatını baltalama çabasında olduğu, Odamızca bilinmektedir ve tüm ilgililere açıklanacaktır.» denilmiş ve uzun yıllar siparişinden bahsedilen gemiler ile yazışmaya konu 5000 - 6000 DW. tonluk tankerlerin bir an önce yerli tersanelerimize siparişi dileğinde bulunulmuştur. Bu yazışmadan bir hafta sonra bahis konusu tankerlerin bir Japon Firamsına ihale edildiği öğrenilmiştir. Bunun üzerine sunulan bülten ile 21 Haziran günü bir basın toplantısı düzenlenmiş ve D. B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. Yönetim Kurulunun istifası istenmiştir.

**YÖNETİM KURULU**

## T.M.M.O.B. Gemi Mühendisleri Odası Basın Bülteni

Çağımızda az gelişmiş ülkelerin ancak sanayileşme yoluyla kalkınabileceği bilinen bir gerçektir. Diğer sanayi dallarını da peşinden sürüklemesi nedeniyle gemi yapım sanayii ulusal kalkınmada en etkin rolü oynamaktadır.

Tüm dünyanın kabul ettiği bu gerçeklerin aksine, ülkemizde teknolojik sömürüye hizmet eden gruplarca gemi yapım sanayii baltalanmaktadır.

Tersanemizin büyük oranda işsiz olmasına rağmen ihtiyacımız olan gemilerin yurt dışından temin edilmesi, bu gerçeği açıkça ortaya koymaktadır.

Geçtiğimiz hafta içinde D.B. Deniz Nakliyat T.A.Ş. tarafından 5000-6000 DW. tounluk iki tankerin bir Japon Firmasına ihalesine karar verilmesi, bunun en son örneğidir. Yurdumuzda eşleri yapılmış ve yapılmakta olan bu gemilerin, yurt dışına sipariş edilmesi, gemi yapım sanayiimizin gelişmesine mani olduğu gibi, ülkemizdeki işsizlik nedeniyle yabanda çalışan işçimizin alın teri ile kazandığı dövizin, ülke çıkarları düşünülmeden heba edilmesidir.

Bu karardan yararlanacak olanlar sadece ve sadece yurt dışına seyahatler düzenliyerek maddi çıkarlar peşinde olan bir avuç menfaatçiler gurubudur.

Kendi teknik gücümüz ve doğal kaynaklarımızdan yararlanarak kalkınma çabasında olması gereken ülkemiz çıkarıyla, taban tabana zıt yönde kararlar alarak küçük menfaat gruplarına hizmet eden D.B. DENİZ NAKLİYATI T.A.Ş. YÖNETİM KURULU İSTİFA ETMELİDİR.

Muhtelif beyanlarında Türk Gemi Yapım Sanayiinin geliştirilmesi amacıyla yurt dışından gemi ithaline karşı çıkan Ulaştırma Bakanı Sayın Rıfki DANIŞMAN ve diğer yurt sever yöneticilerimizin, bu ihanet kararını durdurarak sorumsuzlar gurubuna katılmıyacaklarına yürekten inanıyoruz.

T.M.M.O.B.  
GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI  
YÖNETİM KURULU

## 50 Bin Teknik Elemanın Ortak Görüş ve İstekleri

Sanayileşme ve kalkınma isteklerinin yoğunlaştığı günümüzde, sayıları 50 bini aşan Teknik Elemanların, görüş, öneri ve isteklerinin de dikkate alınması zorunludur inancı ile açıklıyoruz:

Çağdaş bilim ve yaratıcı tekniklerin uygulayıcısı olarak ulusal sanayileşme ve kalkınma içinde bütün çalışanlar gibi Teknik Elemanların da görevi önemi ve yeri tartışılmaz bir konudur. Buna rağmen, şimdiye kadar izlenmiş ve izlenmekte olan kalkınma politikasına bağlı olarak, teknik elemanların, çağdaş bilim gereğince, sanayileşme ve kalkınma hareketi içinde istedikleri yer, fiilen engellenmiştir.

Hükümet tarafından hazırlanarak Meclislere sevkedilmek üzere olan «yatırımların, ihracatın, turizm ve döviz kazandırıcı hizmetlerin teşviki için hazırlanmış kanun tasarısı» bunun en somut örneklerinden birisidir.

Tasarı mevcut haliyle kanunlaştığı takdirde, birçok sanayi mamullerine tanıyan gümrük muafiyetleri yoluyla, yerli sanayi ürünlerinin imâlini engelleyecek mahiyettedir. Kanunun bütünü üzerindeki görüşümüzü başka bir açıklamaya bırakarak bu toplantıda, Teknik Personelin bunalmını daha da arttıracak bir yönüne değinmek istiyoruz.

Resmi İstatistiklere göre, 1963'ten bu yana, hayat pahalılığı yüzde yüzden fazla artmasına rağmen, Teknik Eleman ücretleri 1963 seviyesinde dondurulmuş hattâ yer yer bu seviyenin de altına düşürülmüştür. Bir yandan teknik elemanların bu yöndeki ekonomik istekleri, senelerden beri, gelen bütün iktidarlarca, bütçede para yok gerekçesiyle devamlı olarak ertelenirken, öte yandan sadece 1970 senesi içinde, Sanayileşme ve kalkınma konusundaki teknik hizmetler için **YERLİ TEKNİK ELEMANLARA ÖDENEN TOPLAM ÜCRET**

237 MİLYON LİRADA KALIRKEN, YABANCILARA ÖDENEN ÜCRET YAKLAŞIK OLADAK BUNUN 5 MİSLİNE ULAŞMIŞTIR.

Bu rakamlar, Teknik Elemanları yabancı diyarlara göçe zorlayan işsizliğin temel nedenidir.

Teknik Elemanların yıllardır birikmiş ekonomik istekleri karşısında, ilgililerin yan ödemelerin gerçekleştirileceği konusunda yapmış oldukları açıklamaların yanı sıra yine aynı çevrelerin hazırlamış oldukları bu tasarı, çok daha vahim gelişmelere yol açacak mahiyettedir.

D.P.T.'nin hazırlamış olduğu son teşvik tasarısının 5/f maddesi aynen şöyledir:

### f. YABANCI TEKNİK PERSONEL

Genel teşvik tablosunun bir ve ikinci derecelerindeki yerli teşebbüsler, istihdam ettikleri yerli personel sayısının % 5'i oranından fazla olmamak üzere yabancı uyruklu teknik personeli, bu kanununda adı geçen mercilerden ayrı bir izne tabi olmaksızın istihdam edebilirler ve bunlarla ilgili harcamalar gelir ve kurumlar vergisi matrahından bir kat fazlası ile indirilir.

Son derece masum görülen bu madenin, gerçek mahiyeti şudur: Örneğin, 1000 kişilik bir işletme, bu tasarıya göre 50 yabancı teknik personel çalıştırabilir.

Çöl zamlarıyla birlikte, (Yurdumuz, yabancılar için çöl kabul edildiğinden, her yabancı bu zammı alır.) Bir yabancı personelle ilgili ödemeler, aylık en az 2 bin dolar, yani 30 bin liradır. 50 kişi için, en az aylık 1,5 milyon, yıllık 18 milyon lira ödeme yapılacak demektir. Bu miktarın bir kat fazlasıyla, yani 36 milyon lira olarak gelir ve kurumlar vergisi matrahından düşürülmesinin, bu vergilerin söz konusu iş-



letmelerce hiç ödenmeyeceği anlamına geldiği apaçık ortadadır. Amacı kâr etmek olan bütün teşebbüslerin, Anayasa'ya aykırı olarak meşrulaştırılmış bir imkânı değerlendirmek için, yerli teknik personele sırt çevirerek yabancıları çalıştırmalarına, nasıl engel olunabilir?

Şimdi Soruyoruz:

**Yerli teknik elemanlar kesin bir işsizlik içindeyken ve yetkililerce bu duruma hiç bir çare aranmazken, yabancıların yorda girişi neden teşvik edilmektedir?**

**Bu tasarı yurt çıkarıyla nasıl telif edilmektedir?**

Ve yine soruyoruz:

**Anayasa'mızın iktidarla tarif ettiği görev, kendi vatandaşlarını işsiz bırakıp, yabancılara iş bulmak mıdır?**

Ve yine soruyoruz:

Atatürkçü bir düşünceyle hareket edileceği iddialarının yoğunlaştığı şu sıralarda, bu iddiaların gerçeklik kazanması, Atatürk'ün görüşlerine aykırı düşmemekle mümkündür.

Bir Mart 1922'de Atatürk şöyle diyor:

Tanzimatın açtığı serbest ticaret devri Avrupa rekabetine karşı kendisini müdafaa edemeyen iktisadiyatımızı bir de iktisadi kapütülasyon zincirleriyle bağladı. Teşkilat bakımından bizden çok kuvvetli olanlar memleketimizde, bir de fazla olarak imtiyazlı mevkide bulunuyorlardı. Kazanç vergisi vermiyorlardı. İstedikleri zaman, istedikleri eşyayı, istedikleri şartlar altında memleketimize sokuyorlardı. Bütün iktisat kollarımıza bu sayede mutlak hakim olmuşlardı. Efendiler! Bize karşı yapılan rekabet hakikaten çok gayri meşru, hakikaten çok kahredici idi. Rakiplerimiz bu suretle gelişmeye elverişli sanayiimizi de mahvettiler, ziraatimize de zarar verdiler. İnkışaf ve malî ve iktisadî gelişmemizin önüne geçtiler.

Gerçek Atatürkçü düşünceye ve Anayasa'ya aykırı olarak hazırlanmış olan bu tasarının, devlet bütçesine MİLYARLARI aşan bir yük getireceği ve bu niteliğiyle sanayileşmemizi engelleyeceği aşikârdır.

Öte yandan, aynı bütçede para yok gerekçesiyle, Teknik Elemanların ekonomik istekleri devamlı olarak ertelenmektedir.

Yan ödemelerin verilmemesi ve verilmemekte direnilmesi sonucunda, Teknik Personelin yurt içinde çalışma olanakları kaldırılmakta ve yurt dışına göç etmeğe fiilen zorlanmaktadır.

Devlet Memurları Kanunu kousunda, Hükümetin Kanun kuvvetinde kararname çıkarmak için almış olduğu yetkiye istinaden yan ödemeler konusundaki çalışmalarını tamamen durdurduğunu üzümlere öğrenmiş bulunuyoruz. Kaldı ki, yan ödemeler konusu kanun konusu değildir. Halen mevcut kanun hükümlerinin tatbikinden ibarettir. Bu nedenle durdurmayı, oyalama zincirinin son halkası olarak kabul ediyoruz.

Gelişen bu şartlar karşısında, bugün sayıları 50 bini aşmış olan, Yurt kalkınmasının vazgeçilmez unsurları Teknik Elemanların, ortak görüş ve acil istekleri şunlardır:

**1 — Gerçek Atatürkçü bir görüşle, kendi doğal kaynaklarımıza ve kendi insan gücümüze dayalı bir sanayileşme ve kalkınma politikası izlenmelidir.**

Ancak, bu yolla, her geçen gün yaygınlaşan işsizliğe bir çare bulunabilir. Halkımızın mutluluk ve refahı sağlanabilir. Ancak, bu doğrultudaki sanayileşme ve kalkınma hareketi içinde Teknik Elemanlar gerçek üretici yerini alabilir, çağdaş bilim ve yaratıcı tekniğin uygulayıcısı olabilirler.

**2 — Böyle bir politikaya bağlı olarak, sanayileşme ve yurt kalkınması için gerekli olan teknik hizmetlerin, yerli teknik kadrolar tarafından gerçekleştirilmesiyle ilgili bütün tedbirler süratle alınmalıdır.**

Yurdumuzda faaliyet gösteren bütün yabancı proje şirketleriyle ilgili kararname-ler lâv edilmeli, yabancı teknik personel salgını durdurulmalıdır.

Yabancı Teknik Personel salgınına teşvik eden D.P.T.'nin hazırlamış olduğu kanun tasarısı Anayasa'ya aykırıdır. Bu nedenle derhal geri alınmalıdır.

Teknik Hizmetler ve Teknik Personel Kanunu, ilgili meslek odalarının ve Teknik Eleman örgütlerinin görüşleri alınarak, en kısa zamanda çıkartılmalıdır.

3 — Bu kanun çıkıncaya kadar, geçici olarak, teknik elemanların ekokomik hak-

larını elde edebilmeleri için, yan ödemeler derhal çıkartılmalıdır.

Yan ödemelerde, Teknik Eleman ücretlerinin 1963 seviyesinde dondurulduğu ve o tarihten bu yana geçinme endeksinin yüzde yüz oranında yükseldiği dikkate alınarak, zamlar da en az bu oranda gerçekleştirilmelidir.

Yan Ödemeler, sadece genel ve katma bütçeli dairelerde çalışanlara değil, İktisadi Devlet Teşekkülleri, Belediyeler ve diğer kurumlardaki tüm Teknik Elemanlara, kademe ayırımı yapmaksızın verilmelidir.

Kamu Oyuna ve ilgililere duyurulur.

### AÇIKLAMAYI YAPAN KURULUŞLAR

	ANKARA	İSTANBUL	İZMİR
TÜRK MÜH. MİM. ODALARI BİRLİĞİNE BAĞLI ODALAR	TÜRK MÜHENDİS - MİMAR ODALARI BİRLİĞİ		
Elektrik Mühendisleri	Genel Merkez	İst. Şubesi	İzmir Şubesi
Fizik Mühendisleri	Genel Merkez		
Gemi Mühendisleri	Temsilci	Genel Merkez	
Gemi Mak. İş. Müh.	Temsilci		
Harita Mühendisleri	Genel Merkez		
İnşaat mühendisleri	Genel Merkez	İst. Şubesi	İzmir Şubesi
Kimya mühendisleri	Genel Merkez	İst. Şubesi	İzmir Şubesi
Maden mühendisleri	Genel Merkez		
Makina Mühendisleri	Genel Merkez	İst. Şubesi	İzmir Şubesi
Metlursi Mühendisleri	Genel Merkez		
Meteoroloji Mühendisleri	Genel merkez		
Mimarlar	Genel Merkez	İst. Şubesi	İzmir Şubesi
Orman Mühendisleri	Genel Merkez		
Şehir Planlama			
Mimar Mühendisleri	Genel Merkez		
Ziraat Mühendisleri	Genel Merkez	İst. Şubesi	İzmir Şubesi
		T. Y. T. T. C	
		Genel Merkezi	

## Uluslararası Ekonomik Gruplaşma ve Türkiye

Yazan: *Yük. Müh. Sami ÖZDEMİR*

İkinci dünya savaşı önceki dönemde; uluslar kendi içlerine dönük bir politika izlemişlerdi. Çağımızda ise bu politika uluslararası ekonomik ilişkileri arttırma amacına yönelmiştir. Öyle ki, Asya, Avrupa, Amerika, Afrika kıtalarında kapitalist ve sosyalist ekonomilerin kendi içlerinde ve her iki sistem arasında, az gelişmiş ülkelerin kendi içlerinde ve bunlarla diğerleri arasında ekonomik işbirliğini geliştirmek için çeşitli örgütler ve denemeler mevcuttur.

Başlıca önemlilerini şu şekilde sıralayabiliriz. 1947 de 23 ülke arasında kurulan uluslararası Ticaret ve Gümrük Tarifeleri anlaşması (GATT). 1948'de Batı Avrupa ülkelerini bir araya getiren Avrupa Ekonomik İşbirliği Teşkilâtı (OEEC). 1960'da İngiltere'nin önderliğinde yedi Batı Avrupa ülkesi (İngiltere, İsveç, Norveç, Danimarka, İsviçre, Avusturya, Portekiz) arasında kurulan Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi (EFTA). 1958'de Batı Almanya, Fransa, İtalya, Belçika, Hollanda, Luxemburg arasında kurulan Ortak Pazar veya Avrupa Ekonomik Topluluğu (ECM) Örgüt gümrük birliği olarak kalmayıp iktisadi bütünleşme ve gelişmeyi amaçlamaktadır. Temeldeki gaye ise Birleşik Avrupa Devleti kurmaktır.

Uluslararası işbirliğini arttırmak mal akımlarını hızlandırmak için kurulan örgütler yalnız Batı Avrupa'da kalmayıp Doğu Avrupa'daki sosyalist devletler (Sovyetler Birliği, Polonya, Çekoslovakya, D. Almanya, Maceristan, Romanya, Bulgaristan, Arnavutluk) 1949 da aralarında Gümrük Birliği veya ekonomik yardımlaşma Teşkilâtı (COMECON) kurmuşlardır. Kuruluş sosyalist ülkeler arasında olduğu için bunlar arasındaki sosyalist iş bölümü merkezi plâna göre gerçekleştirilmektedir.

Bu örgütlenmeler sadece kapitalist veya sosyalist, gelişmiş ülkeler tarafından gerçekleştirilmiş değildir. Lâtin Amerika, Orta Doğu ve Afrikadaki ülkeler de aralarındaki iktisadi işbirliğini arttırmak için örgütler kurmuşlardır. Altı Lâtin Amerika Ülkesi (Arjantin, Bolivya, Şili, Meksika, Paraguay, Uruguay) arasında kurulan serbest ticaret bölgesi (LAFTA) yine Orta Amerika ülkeleri (Kasto Riko, Salvador, Guatemala, Hondros, Nikuragua) arasında Gümrük Birliği (CACM). Görüldüğü gibi LAFTA ve CACM üyelerinin tümü az gelişmiş ilkel üretime dayanan fakir ülkelerdir. Ayrıca az gelişmiş ülkeler arasında olan ve üyesi bulunduğumuz bir örgüt de 1964 de kurulan Bölgesel Kalkınma Teşkilâtı (RCD) dir. Bu örgütte amaç diğerlerinden farklı olarak; ortak yatırım projelerinin gerçekleştirilmesidir.

Bütün bu örgütlenmelerin yanında bir de Amerika, Rusya, Japonya ve Kıta Çini gibi dört büyük devlet vardır. Şüphesiz yukarıda saydığımız örgütlenmelere bu devletlerin tesiri büyük olmuştur. Şimdi bu dört devin dünya konjonktüründeki etkileri inceleyelim.

Çağımızdaki üretici güçlerin üretim kapasitesi çok yükselmiştir. Bu güçler kendi ulusal sınırları içinde tüketim toplumu olarak, bu kapasiteyi kısmen kullanabilmektedirler. Ancak bu da üretim kapasitesinin kullanımı için yeterli olmamaktadır. Üretim kapasitesi en yüksek düzeyde olan ABD dış pazarı genişletmek isteği ile kalmayıp bölgesel savaşlar ve uzay araştırmalarıyla ek çözüm yolu bulmuştur. Vietnam savaşları ve Ay yolculukları en belirgin örneklerdir. Ayrıca sızdığı dış pazarların da başka bloklara kaçmaması için çeşitli engellemeler, yardım yollu bağlamalar düzenlemekte, kendisinden kopmaların

öteki toplumlar için hayatsızlık getireceğini; başka deyimle böyle toplumların yaşam hakkı olmayacağını ileri sürülebilmektedir. Nitekim bu görüşümüzün doğruluğunu; Ortak Pazar ile A.B.D. arasındaki görüşmeleri yürüten A.B.D. delegasyonu Başkanı Mr. Samuels düzenlediği basın toplantısındaki söylediği şu sözlerin derin anlamında bulabiliriz. «Türkiye gibi ülkelerle yapılan anlaşmaların Amerika'yı zarara sokmasına karşıyız. Ortak Pazar sadece kendisine piyasa açabilmek için Amerikan piyasalarını kapatmamalıdır.»

Çağımızda, tekelci üretici güçlerin uyguladığı en büyük ihraç metodlarından biri de diğer ülkelerde sanayi alanında geniş yatırımlarda bulunmaktır. Ayrıca bu yabancı girişimlerdeki politikanın bir özelliği de para vermeden dışarıya yatırım yapmaktır. Bu durum kazançların tekrar yatırıma harcanması ve sermaye akımının devamı şeklinde belirmektedir.

Costo Rico ve Nicaragua savaşları, Panama'nın Colombia'dan ayrılması, Peru ile anlaşmazlığı konusunda Ekvator'a yapılan haksızlık, Paraguay ve Bolivya çatışması öte yandan Sovyetler Birliğinin bugünkü tutumu. Maceristan ve Çekoslovakyanın istilâsı, hep Dünya'daki büyük tekelci güçler arasındaki bu dev savaşın birer ifadesidir. Ayrıca Sovyet Rusya'nın bu tutumu çok uzun süreden beri kapitalist dünya ile rekabet içindeki siyasal ve ekonomik tutumundaki kaba kuvvet politikasının bir anlatımı ve sonucu olmuştur.

Tekelci üretici güçlerin en büyük amacı kendi ideolojisini benimseyen toplumların kalkınabileceğini kabul ettirmek, bu ideolojiye bağlı bir kalkınma yönetimini uygulayacak yöneticilerin işbaşına geçmesini sağlamaktır. Bu gerçekleşince, kendi çıkarlarına hizmet edecek türde sanayileştirmeyi oluşturacak bir sınıfın az gelişmiş ülkede türemesini sağlamaktır. Bu sınıf, yabancı sermaye, patentler, lisanslar, dış yardım gibi dışa bağlı bir sanayi kuracaktır. Böylece az gelişmiş ülke görünüş-

te sanayileşirken dışa bağımlılık artacaktır. Bir gerçektir ki yabancılar ileride kendilerine rakip olacak sanayi tesislerini kurmak yerine montaj sanayi kurmayı tercih etmektedirler. Böylece ihraç olanakları da artmaktadır.

## JAPONYA

Çağımızın en büyük özelliği yukarıda da belirttiğimiz gibi «iki kutuplu» dünyadan «çok merkezli» dünyaya doğru hızla kaymasıdır. Geçmişte ABD ve Sovyetler Birliği çevresinde toplanan uluslar, şimdi çeşitli birleşmelere ve Çin, Japonya gibi yeni merkezlerin doğuşuna tanıktır. Kıta Çini kapalı ekonomik politikası ile ancak komünist bloku fazlasıyla etkilemektedir. Japonya'nın durumu diğerlerinden çok farklıdır. Bunu kendi yorumumuzla değil Dış İşleri Bakanının Diet'deki Dış politika nutku ile açıklamaya çalışalım.

«Dünyanın, bundan böyle çok yönlülüğe doğru gelişen eğilimi takiben işbirliği ve rekabete, büyük enternasyonal nüfuza sahip güçlü devletler arasında çeşitli bölgelerde rekabet ve beraberliğe yöneleceği beklenebilir. Bu ülkeler arasında Japonya'nın kendi yolunu çizebilmesi ve gelecekteki kalkınması için tamamen esnek ve realist tutumunu kaybetmemesi gereklidir. Aynı zamanda, temel ulusal çıkarlarımızın kesin bir inançla UZUN vadeli ihtimalleri göz önüne alarak ileri atılmamız gereklidir.

Kalabalık nüfusu ve yabancı ülkelere mübadele ve ticaret ile kapattığı kıt tabii kaynaklarıyla Japonya bakımından böyle bolluk içinde bir toplum kurmak için, barış içinde gelişebilir bir dünyaya kesinlikle ihtiyaç vardır. Dünya barışı olmadan Japonya için barış olamaz. Başka ülkelerin yaşamalarına yardım ederek yaşayabilme yolunu seçmiş bulunuyoruz».

Az gelişmiş ülkelerdeki yatırımlara değinin Dış İşleri Bakanı şöyle devam etmiştir.

«Bundan başka, Asya ülkelerine ilâve olarak, Hükümet yapmakta olduğu eko-

nomik işbirliğini bölgesel karakterlerine özel bir önem atfederek, Orta Doğu, Afrika ve Lâtin Amerika'ya doğru yayma arzusunda.

Gerek kalite ve gerekse kantite bakımından büyük ekonomik işbirliğini gerçekleştirmenin ve gelişmekte olan ülkelerle dostane ve güvenilir ilişkiler tesis etmenin Japonya'nın ENGİN menfaatlerine hizmet ve katkıda bulunacağına kesin olarak inanılmaktadır.

Anlaşıldığı gibi Japonya bugünün savaş anlayışı olan; toplumları yaşama dışı bırakmaktan çok, onu başka bir topluma bağlı kılarak yaşatma politikasını seçmiş bulunmaktadır. Tabii kaynaklarının azlığı dolayısıyla hükümet ham madde kaynakları fazla olan az gelişmiş ülkelerle ekonomik bağların kuvvetlenmesini istemektedir.

#### TÜRKİYE - AET ORTAKLIĞI :

Ülkeleri, uluslar arası ekonomik guruplaşmaya ve işbirliğine iten başlıca neden, Dünya ile birlikte başlayan teknolojik devrimdir. Son otuz yıldır teknolojiye meydana gelen büyük değişimler milletlerarası ekonomi kurallarını ve büyüklüklerini tamamen değiştirmiştir. Uluslar arasındaki bağımlılık artmış, gelişmekte olan teknoloji ve üretim savaşı içinde yaşayabilmek için bir araya gelmek, işbirliği yapmak zorunluluğu belirlemiştir. Bu nedenle 1958'de altı Avrupa ülkesini tek bir ekonomik birlik içinde toplayan ve merkezi Bürüksel'de bulunan (A.E.T.) Avrupa Ekonomik Topluluğu kurulmuştur. Bu ülkeler Almanya, Belçika, Fransa, Hollanda, İtalya ve Lüksemburgdur ve 189,8 milyon nüfusu bir araya getirmektedirler. Topluluğun 1 Ocak 1958'de yürürlüğe giren Roma anlaşması ile ana ilkeleri şu şekilde belirlenmiştir.

1 — Topluluk üyeleri arasında daha sıkı işbirliği kurulması,

2 — Avrupa'yı bölen siyasi engellerin ortadan kaldırılması ve üye ülkeler arasında sosyo-ekonomik gelişmelerin sağlanması,

3 — Çabaların topluluk insanların çalışma ve yaşama düzeylerini devamlı bir

biçimde daha iyiye götürecektir doğrultuya yöneltilmesi,

4 — Üyelerce ülkeler arası ticarete uygulanagelen tahditlerin ortak bir ticari siyasete dönüştürülmesi,

5 — Üyeler arasındaki ekonomik birliğin güçlendirilmesi ve ahenkli gelişmenin temini bunu sağlayabilmek için de, çeşitli bölgeler arasındaki farklılığın azaltılması ve az gelişmiş durumda olan üyelerin gelişmelerinin hızlandırılması,

6 — Daha geniş bir pazar kurulması; dengeli bir ticareti ve adil rekabeti temin etmek için mevcut engellerin birlikte kaldırılması,

Topluluk, üye devletlerin idari sistemlerine de uygun olarak demokratik rejimlerin örgütlenmesine benzer bir sistemle idare edilmektedir. Burada yürütme, yasa ve kazaî güçleri temsil eden:

— Avrupa Parlamentosu (142 üyeden meydana gelmiştir)

— Adalet divanı

— Bakanlar konseyi

— Komisyon

gibi kuruluşlar, buna ilâve olarak bazı danışma organları ve Avrupa Yatırımlar Bankası gibi bir mali organ da yer almaktadır.

Türkiye ile Avrupa Ekonomik Topluluğu arasında bir ortaklık kurulmasını sağlayan Ankara Andlaşması, Avrupa Ekonomik Topluluğunu kuran Roma Andlaşmasının 238 inci maddesi uyarınca 1963 yılında imzalanmıştır.

Ankara andlaşmasının amacı, bu andlaşmanın 2 inci maddesinde belirtilmiştir.

Andlaşmanın amacı, Türkiye Ekonomisinin hızlandırılmış kalkınmasını ve Türk halkının çalıştırılma seviyesinin ve yaşama şartlarının yükseltilmesini sağlama gereğini tümü ile gözönünde bulundurarak, taraflar arasındaki ticari ve ekonomik ilişkileri aralıksız ve dengeli olarak güçlendirmeyi teşvik etmektir.

Diğer bir deyişle, Ankara andlaşması, Roma andlaşmasının akitlerine tanıdığı üyelik hakkını Türkiye'ye tanımayı amaç edinmiştir. Bu vasitanın işletilme oluşumu üç dönemden müteşekkil bir zaman parçası içinde, bu vasitanın bazı şart ve usuller-

le uygun olarak kullanılması kabul edilmiştir.

- a) Hazırlık dönemi
- b) Geçiş dönemi
- c) Son dönem

Türkiye; 23 Kasım 1970 de Bürüksel'de imzalanan katma protokolla geçiş dönemine girmiş bulunmaktadır. Katma protokol üç ana bölümde toplanabilir.

- 1 — Malların serbest dolaşımı
- 2 — Kişilerin ve hizmetlerin serbest dolaşımı
- 3 — Ekonomik politikaların ahenkleştirilmesi

Geçiş dönemi süresi fiilen 22 yıldır. Buna göre Türkiye, ithalâтта miktar kısıtlamalarını ve mevcut sanayimizin korunmasını 22 yıl sonra tamamen kaldıracaktır. Protokol altılarından gelecek sanayi ürünlerine Türkiye'nin kapılarını açmasını iki farklı dönemde ele almıştır. Bu mallar 12 yıllık ve 22 yıllık listeler halinde hazırlanmıştır.

Yukarıda kısaca açıklamağa çalıştığımız Avrupa Ekonomik Topluluğundaki durumumuz ne olur? Bunun için topluluk üyelerinin ekonomik yapılarını incelediğimizde: Türkiye için çok farklılık görmekteyiz. Öyle ki farklı iki ekonomik bünyeden zayıf bünyeye sahip olan Türkiye'nin endüstrisinin rekabet gücüne Katma Protokolda ön görülen maddelerle kavuşacağını zannetmek çok yanıltıcı olabilir. Çünkü teknolojideki hızlı gelişme ve ilmin yeni üretim tekniklerine fazlaca karışması bütün geri kalmış ülkelerin aleyhine işleyen bir faktördür. Böylece ileri ülkelerle aralarındaki açık hergün biraz daha büyümekte ve sanayileşmeleri daha zorlaşmaktadır.

Ayrıca İngilterenin uzun bir müddet AET'ye katılma isteği üstüste reddedildiği halde, Türkiye'nin kabulü hakikatten çok düşündürücüdür.

Aşına bakılırsa, ileride bir Politik Birlik olmayı amaçlayan AET için İngiltere, herşey bir tarafa coğrafi bakımdan Türkiye'ye oranla daha uygun bir ülkedir. Çünkü bir politik birliğin, birbirinden çok uzak kara parçalarının üzerinde bulunmasının pek çok sakıncaları vardır.

Şüphesiz TÜRKİYE-AET ilişkileri için birçok şeyler yazılabilir. Ne var ki ülkemizin hızla değişen dünya konjonktürü içinde özlendiği yerini bulabilmesi, Marmaris'de yapılan Türkiye-AET Parlamento Komisyonunda da belirtildiği gibi, sanayileşmeyi gerçekleştirmesine bağlıdır. Yoksa, bu sanayileşme süresinde ortaklıkla Türkiye arasındaki ilişkiler hedeflere ulaşmayı engellediği, yükümlülüklerimize esneklik getirmedeği sürece Ortak Pazardan yarar yerine zarar göreceğimizi söylemek kâhanet olmayacaktır.

**SONUÇ:** Çağdaş çekişmeler toplumlararası pazarlarda oluşmaktadır. Kimi zaman engelleme, kimi zaman genişletme, kimi zaman da koruma çekişmeleri halinde gözüken pazar savaşları eğer sonucu kestirilemezse, ufak tavizler de bile toplumlara onanmaz yaralar açmakta, sonunda da «gelişme» yerine «geri bırakılma» durumuyla karşılaşmaktadır. Japonya'nın kısmetini batıda araması; bu iş için de Avrupa ve Asya'nın «doğal köprüsü» durumunda bulunan Türkiye'yi bir «pazarlama köprüsü» haline getirme çabaları boşuna değildir. Bu çabaların ardındaki niyetler iyi kestirildiği ve bu işe «Japon'lar Türkiye'ye niçin gelmek istiyorlar?» sorusunun cevabını bulmakla başladığı sürece bundan kârlı çıkan yine Türkiye olacaktır.

#### REFERANSLAR:

- 1 — İktisadi kalkınma vakfı yayınları.
- 2 — Prof. Dr. Gülten Kazgan (100 Soruda Ortak Pazar ve Türkiye).
- 3 — Japonya'dan haberler (Japonya Büyükelçiliği yayınları).
- 4 — Japon kalkınması ve Türkiye (M. Oka - I. Perceval).
- 5 — Plânlama (Devlet Plânlama Teşkilâtı dergisi sayı 11).
- 6 — Ortak Pazar Denizciliği ve Türkiye (Kapitan Necmettin Akten).
- 7 — 5 Mayıs 1972 Milliyet gazetesi.
- 8 — SAMPSON Anthony, «Avrupa Nereye Gidiyor.»
- 9 — İsmail Cem «Birleşik Avrupa» (24 Mart 1972 Milliyet).
- 10 — Ali Gevgilili «Akdeniz Ortak Pazarı» ve ABD (15 Haziran 1972 Milliyet).
- 11 — 10 Haziran 1972 Milliyet gazetesi.

## Denizciliğimiz Nereye Götürülüyor ?

Yazan: **Kaptan Necmettin AKTEN**  
Yüksek Denizcilik Okulu  
Mezunları Cemiyeti  
Genel Sekreteri

Ülkemizde deniz taşımacılığı karma ekonomi anlayışıyla yürütülmekte; işleyişin kamu kanadını da Denizcilik Bankası T.A.O. ve D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. teşkil etmektedirler. Bunlardan, D. B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. tek başına toplam millî filomuzun % 50 sini elinde tutmakta ve tonajının % 70 ini dış taşımalara yöneltmektedir.

D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. devlet adına denizciliği yürütme görevini yüklenmiş görünümdedir; görevi de, çetin mücadelesinin süregeldiği denizcilik alanında, ülkemiz çıkarlarının gözetiminde nâzım ve dengeleyici durumda bulunmak, pazarlama politikamızı güçlendirmek biçiminde belirlemektedir. Oysa, «almanın satmayla mümkün olduğu» günümüzde, bu işletme, pazarlarımızın genişletilmesi için ekonomimize destek olucu bir tutum içinde gözükmemektedir.

Pazarlama politikası güçlü oldukça, toplumun ihracatı ve de dış ticaret dengesi olumlu yönde gelişir. Bu da, ticarî faaliyetlerin bir halkası ve bütünleyicisi olan deniz taşımalarında gerçek değerini bulur.

Filomuzun yarısını elinde tutan D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. , ihracatımızın geliştirilmesi yolunda kendisine düşen görevi pek becerememekte; libere tüccar yükleri çokluk yabancı gemilere verilmekte; bu da millî şirketin, yabancı deniz işletmelerinin de üye bulunduğu navlun konferanslarında kendi politikasını kabul ettirmekten çok, öteki üyelerin peşine takılmasına neden olmaktadır. Nitekim, yabancı işletmeler kendi yüklerimiz üzerinde bile bu işletmeyle rahatça pazarlığa oturabilmekteler! Öncelikle de, işletmenin ne amaçla hizmet yürüttüğü belirli değildir. Yetkililer, yerine

göre kamu hizmeti, yerine göre de ticarî hizmet yaptıklarını ileri sürmekte ve (deniz ticareti açısından) bu boşluğu işlerine gittiğince değerlendirmektedirler. Buysa, işleyişte düzensizlikler ve aksaklıklar doğurmaktadır; şirket yönetimi çokluk, deniz ticaretinin temel anlayışıyla gelişkiye düşmektedir. Ayrıca, rakamlara dayalı gerçekler D. B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. nin ihraç yüklerimizin ortalama % 7,47 ni taşıdığını, Türk gemilerine göre de bu oranın % 38,04 olduğunu göstermektedir. Ki aksaklığın varlığını bu son oran açık - seçik ortaya koymaktadır.

1971 yılında İstanbul limanından yapılan ihracatın % 21,16 sı Türk gemileriyle taşınmıştır. Türk grubu içinde de, 57 parçalık filosuyla Denizcilik Bankası grubu (D. B. Denizyolları ve D. B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş.) ihracatın % 33,13 ünü gerçekleştirirken, başka bir deniz işletmemiz 6 parçalık filosuyla Türk grubunun payca % 66,87 sini taşımıştır. Yalnızca bu rakam, işbaşındaki sorumsuz bürokratik zihniyetin denizciliğimize olan yararlılığının derecesini belirtmeğe yeterlidir sanırım. Çünkü, işletme politikasının çekip çevrildiği yer olan İstanbul'da böyle düşük bir performansın sağlanması, işletmenin deniz ticareti kurallarına ne kadar hâkim olduğunu açıkça ortaya koymaktadır.

Öte yandan, 1968 - 1972 yılları arasında dış ticaret hacmimiz % 53 oranında büyümüşken D. B. Deniz Nakliyatının taşıdığı yük hacmi ancak % 5 artmış durumdadır. Buna göre, iç ve dış hatlarda 1968 de 32 gemiyle 4,7 milyon ton yük taşıyan şirket, 1971 de 42 gemiyle ve % 100 artan tonajla 4,9 milyon ton yük taşıyabilmiş; kabaca, servise soktuğu toplamı 112900

dedveyt tonluk 10 gemisine bir yıl zarfında taşıtabilecek ancak 241.000 ton yük bulabilmiştir. Ne var ki, bu gemilerin hizmete sokulduğu Amerika hattında geçen yıl 48.903 ton eksik yük taşınmıştır. Yine, yalnızca Amerika ve Kuzey Avrupa hatlarında gemilerin yıllık sefer sayılarını düşük tutmaktan ötürü şirketin yabancılara ikram ettiği yük miktarı 661.178 tonu Amerika, 494.456 tonu Kuzey Avrupa hattında olmak üzere 1.155.634 tondur. Bu değer, dış ticaret hacmimizin % 9 unu karşılamaktadır.

Bütün görünür aksamalara rağmen şirket yönetimi geçen yılki işletme faaliyetlerini 11,4 milyon TL. kârla kapadığını açıklamış ve Başbakanlık Yüksek Murakabe Kurulu da bunu basın aracılığıyla kamu oyuna duyurmuştur. Oysa, şirket gemilerinin % 66 sı geçen yıl işletme faaliyetlerini zararlı kapamış ve gemilerin çalıştığı dört dış hatta zarar toplamı 17.481.450,80 TL. olmuştur.

Bu tutumla gidildiği sürece, gemi sayısı ne kadar arttırılırsa arttırılsın, söz konusu 11,4 milyon TL. lık kâra bile erişilmesi kuşkuludur.

Son günlerde basından bu konuda aktarılan şu cümleler ilginçtir sanırız:

«Atatürk; devrinde kurulan ve herbirine çağa erişme ümitlerini bağladığı temel müesseselere isim vermekten, özel zevk duyardı. Belki kalbindeki hasreti ifade edebilmek için... Tarihi çok iyi bilen Mustafa Kemal'in beğendiği adlarda millî varlık tek kelime içine sığmış gibidir. Sümerbank, Etibank, Denizbank gibi... İlk ikisi var, üçüncüsü yok... Ve üçüncüsü olmadığı için de dünyanın en yaşlı ticaret filosu ülkemizde... Soruların cevabını vermeye çalışmak, kapanmış vak'aları uyardırmak değildir; ülkenin temel boşluklarını dolduracak emekleri bir daha vehimlere, kıskançlıklara, dar görüşlere, tekelci kafalara kurban etmeme tehdidir.» Bu da, denizciliğimiz için gereklilik sınırını çoktan aşmış, zorunluluk olmuştur.

Deniz ticaretinde, gemi gerek şart ise de yeter şart değildir. Yeter şart iyi bir işletmeciliktir. Deniz ticareti «boom» noktasına geldiği anda gemi temini söz konusu olabilir. Oysa D. B. Deniz Nakliyatı bu gerçeğin dışında, her nedense bütün gücünü dış gemi alımlarına yöneltmiş bulunmakta ve bu olumsuz tutumu ile de yerli gemi inşa sanayiimizi büyük çapta baltalamaktadır.



# Türkiye'de Teknik Eleman

Yazan: Y. Müh. Tamer BALÇIK

Ülke olma niteliğini sürdürebilmek için sanayileşmek zorunda olan Türkiye'mizde, teknik eleman örgütleri tüm sanayileşmiş ülkelerde olduğu gibi etkin bir baskı gurubu olmak zorundadırlar.

Bu gerçeği geç te olsa kavrayan teknik eleman örgütleri arasında son yıllarda gitgide artan bir yakınlaşma ve amaç birliği sağlanmaktadır. Bunun en belirli nedenlerinden biri de, artan hayat pahalılığına rağmen teknik eleman ücretlerinde gerekli ayarlamaların yapılmaması, dolayısıyla hayat standartlarının düşürülmesidir. Başka bir deyişle teknik elemanların büyük bir çoğunluğu doğrudan doğruya çelişkinin içine girmişler ve sorunlarına ancak birlik bulunduğu sürece çözüm bulabileceğini anlamışlardır.

Mevcut örgütler arasında bu amaçta birleşmeler hızlanmış, sorunun nedenleri araştırılmış ve temeldeki bozukluklar su yüzüne çıkartılmıştır.

Bu bozuklukların en büyüğü, ülkemizin sanayileşme zorunda olmasına rağmen, aksine bizi sadece tarım ve turizm ülkesi olmağa iten gizli güçlerin varlığıdır. Sanayimizin ve sanayileşmemizin yabancı ellerle düzenlenmesi çabası bunun kesin bir delilidir. Teknik elemanlarımızca kolaylıkla yapılabilecek işleri, göz göre göre yabancılara yaptırma çabasının iyi niyetle yada yurtseverlikle bağdaşan tarafı bulunamaz. Bunlar kasıtlıdır, ülkemizin dışa bağımlılığını arttırmak isteyen tekellerin Türkiye temsilcileri tarafından yürütülmek istenmektedir. Ülkemizdeki, araştırma, plân, proje ve uygulama hizmetlerinin yabancıların tekelinde olduğu, yapılan istatistiklerden açıkça görülmektedir. Makina Y. Müh. Aycan ÇAKIROĞULLARI'nın «Endüstrileşme zorunluluğu ve mühendislik hizmetleri» konulu araştırmasından alınan rakamlara göre, 1963 - 70 yılları arasındaki yerli ve yabancı mühendislik hizmetlerinin dağılışı aşağıdaki tabloda görülmektedir.

T A B L O

Yıllar	Yurt Dışı Müh. Hiz. (Milyar TL)	%	Pafta Sayısı	Pafta Maliyeti TL
1963	0,575	97	43,000	13.372
1964	0,481	97	35,000	13.742
1965	0,477	96	34,100	13.988
1966	0,611	95	44,200	13.823
1967	0,801	93	59,100	13.553
1968	0,987	91	73,700	13.392
1969	1,162	88	88,500	13.130
1970	1,343	85	105,000	12.790

Yıllar	Yurt İçi Müh. Hiz. (Milyar TL)	%	Pafta sayısı	Pafta Maliyeti TL
1963	0,014	3	4.000	3.500
1964	0,014	3	4.000	3.500
1965	0,019	4	5.300	3.585
1966	0,023	5	6.600	3.485
1967	0,033	7	9.300	3.548
1968	0,042	9	12.000	3.500
1969	0,056	12	16.000	3.500
1970	0,070	15	20.000	3.500

Bu tablonun bize açıkladığı gerçekler şöyle özetlenebilir:

1 — Yurt dışı pafta maliyeti, yurt içi pafta maliyetinin takriben 3,5 katıdır.

2 — Türkiye bütçesinin her yıl takriben % 3'ü yurt dışına mühendislik hizmeti olarak ödenmektedir.

3 — Endüstrimiz Türk mühendisleri tarafından yönetilmemektedir.

4 — Bu durum devam ettiği sürece Endüstrimiz devamlı öğrenci ve satın alıcı kalmaya mahkumdur.

Durum böyle iken sanayimizin yabancılar eliyle düzenlenmesine hız verecek kanun tasarıları Meclise gelmek üzeredir. Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği kanun tasarısı ile, çıkarlarına ters düşen Odaların, yardımlaşma derneği haline getirilmesi ve yürürlükte olan T.M.M.O.B. kanununun 34 üncü maddesinin iptali istenmektedir. Bu madde aynen şöyledir.

«Madde 34 — Yabancı müteahhitler veya yabancı müesseseler Türkiye'de Devlet daireleri ile resmi veya hususi bilumum müessese ve şahıslara karşı re'sen veya yerli müesseselerle müştereken taahhüt ettikleri mühendislik veya mimarlık ile alâkalı işlerde, yalnız bu işe münhasır kalmak ve Bayındırlık Bakanlığının tasvibinden geçmek şartıyla yabancı mütehassıs çalıştırabilirler.»

Bir diğer tasarı ise yatırımları teşvik kanunudur. Bu tasarıнын 5/e ve 5/f maddeleri ise aşağıdaki hükümleri getirmektedir.

«5-e) Mesleki eğitim yardımı: Bu kanunun kapsamına giren teşebbüslerin yurt dışına ustabaşı ve formen veya muadili teknik hizmet personeli yetiştirmek amacıyla yaptıkları gerçek harcamalar, gelir ve kurumlar vergileri matrahından bir misli fazla olarak indirilir.

Mühendis, araştırmacı, işletmeci ve benzeri yüksek seviyedeki teknik elemanla-

rın yurt dışında eğitimi için uluslararası teknik yardım programlarından sağlanan imkânların yarısı 3. maddede belirtilen tabloya göre Başbakanlık Devlet Plânlama Teşkilâtınca dağıtılır.»

Anlaşılabacağı gibi yüksek seviyedeki teknik elemanların eğitimi önemsenmemekte, sadece ustabaşı ve formen seviyesindeki elemanların eğitimi teşvik edilmektedir. Bu, yüksek seviyedeki personelin yeterli bilgi ve tecrübeye haiz olduğunun kabulü demektir. O halde niçin teknik hizmetlerin % 85'i yabancılara yaptırılmaktadır, ve niçin altına 5/f maddesi getirilmiştir.

Ne 5/e maddesindeki kadar iyimser, ne de 5/f maddesindeki kadar yabancı hayranı olmamak gerekir.

«5-f) Yabancı teknik personel: Genel teşvik tablosunun bir ve ikinci derecelerindeki yerli teşebbüsler, istihdam ettikleri yerli personel sayısının % 5'i oranından fazla olmamak üzere yabancı uyruklu teknik personeli, bu kanunda adı geçen mercilerden ayrı bir izne tabi olmaksızın istihdam edebilirler ve bunlarla ilgili harcamalar gelir ve kurumlar vergisi matrahından bir kat fazlası ile indirilir.»

Bahis konusu birinci ve ikinci derecedeki teşebbüsler ise şöyledir:

**I. Derece:** Makina ve techizat niteliğindeki yatırım malları, cevherden başlayan temel metaller üretimi, gemi, uçak yapım sanayileri, elektronik komponent imali.

**II. Derece:** Diğer yatırım malları, temel kimyasal maddeler ve ara malları, turizm (Turizm ve Tanıtma Bakanlığınca, Başbakanlık Devlet Plânlama Teşkilâtının da görüşü alınmak suretiyle tespit ve ilân edilecek şartları haiz teşebbüsler) ve ihracata dönük hizmet yatırımları.

Görüldüğü gibi 1000 işçi çalıştıran her fabrika için, 50 yabancı teknik elemanın hiç bir müsaadeye tabi olmaksızın yurda sokulması mümkün kılınmakta, üstelik (gelir ve kurumlar vergisinin aldıkları çok

yüksek ücret dolayısıyla bu elemanlar için % 60 civarında olması sebebiyle) şirkete üste para verilmektedir. Bu durumda yerli teknik eleman çalıştıran müessese herhalde bulunmayacaktır.

Öte yandan personel kanunu dolayısıyla Kamu Sektöründe çalışan teknik personelin ücretleri büyük ölçüde düşürülmüştür ve uzun yıllardır istenen yan ödemelerin çıkarılması geciktirilmektedir. Özel teşebbüste de, yatırımları teşvik kanunu tasarısının bu haliyle kanunlaşmasından sonra teknik eleman çalışmayacağına göre, geriye tek açık kapı bırakılmaktadır.

### BEYİN GÖÇÜ

Yapılan anketlerden, Türkiye'deki teknik elemanların bu günkü durumda % 60'unun, geçimlerini sağlayabilmek için yurt

dışında çalışma isteğinde olduğu ortaya çıkmıştır. Yukarıdaki tasarıların kanunlaşmasından sonra ise % 90'nın yurt dışında iş aramaya başlayacağı açıktır.

**SONUÇ:** Bu gerçeklerin ışığı altında, teknik elemanları günden güne 'ezerek, saygıde etkin rol oynamalarına karşı çıkan kuvvetlerle mücadele için, tüm teknik elemanlar her zamankinden daha güçlü olarak yurt sever çizgide birleşmek zorundadır. Mevcut Birlik ve Örgütler korunmalı, daha etkin çalışmaları için gereken tedbirler alınmalı fakat ayırıcı güçlerin aramıza sızma çabalarına karşı uyanık bulunmalıdır. Ancak birlik olunduğu sürece baskı gurubu olma niteliği korunabilir.

**Bu bir var olma veya yok olma mücadelesidir.**

## Gemi İnşaatı Yan Sanayii Anketi İle İlgili Çalışmalar

İktisaden geri kalmış ülkeler arasında yer almış olan Türkiye'nin, çağdaş uygarlık düzeyine ulaşabilmesi için köklü ve plânlı bir sanayileşme programı uygulanması kaçınılmaz bir zorunluktur. Sanayileşme zincirinin en önemli halkalarından biri de gemi inşa sanayisidir.

Gemi inşa sanayii ile bununla ilgili yan sanayi kolları, karşılıklı olarak birbirini etkileyen ve geliştiren dallardır. Bu gerçeğin önemini kavrayan Odamız, yan sanayinin mevcut potansiyelini ve olanaklarını saptamak, gelişme yollarını araştır-

mak ve sonuçlarını bir «Gemi İnşa Sanayii Rehberi» içersinde toplamak amacıyla bir «Gemi İnşaatı Yan Sanayii» anketine çıkmayı kararlaştırmış ve çalışmalarına başlamıştır.

Sonuçlar toparlandıktan sonra bu konuda ayrıca geniş bilgi verilecektir.

Hazırlamış olduğumuz anket formundan eline geçmeyen sanayicilerimiz, Odamızdan temin edebilirler.

Üyelerimizin ve sanayicilerimizin anket çalışmalarımıza yardımcı olmalarını dileriz.

# Genç Mühendis Gözüyle Gemi İnşa Sanayimiz

Yazan: Yük. Müh. Ferhan Ballı

Bugüne dek yazılan yazılarda, verilen konferans ve raporlarda, ticaret filosu gereileyen bir ülke olduğumuz konusu saptanmıştır. Tersanelerimiz %20 kapasite ile çalışırken, D.B. Deniz Nakliyatı da rantabl çalışmamaktadır. Yani hem gemi inşasında, hem işletmeciliğinde başarısız bir durumdayız.

İşletmecilik, ekonomik bir sorun olduğu için üzerinde durmayacağız. Sadece armatör olma özelliğinden dolayı, gemi ihtiyaçlarını dezavantajlara rağmen tersanelerimizden karşılamalarını önerebiliriz. «Yugoslavya'yı yaptırdığımız gemilerle tersane sahibi yaptık.» itirafında bulunan D.B. Deniz Nakliyatın bir yetkilisini ülke çıkarlarını düşünmeye davet ederiz. İşletmelere ters, fakat ülke yararına kararlar almak her yurtsever yöneticinin görevidir. D.B. Deniz Nakliyatı yöneticilerinden, tersanelerimizin kapasitelerini aşmayan gemileri yurt içinde yaptırmalarını istemek en doğal hakkımızdır.

Gemi inşa sanayi konusunda ise henüz geri kalmışlığın tartışması yapılmaktadır. Şüphesiz, tartışma doğruya giden en güzel yoldur. Ama tartışmalardan oluşan sonuçları tatbik etmek gerekir. Aksi halde içinde bulunduğumuz kısır çemberden çıkmamız olanaksız görünmektedir. Kesin tavrımızı takınarak hamle yapmak için bekleyecek zamanımız olmadığı bir gerçektir. Gemi inşacılığında yeni olmakla beraber Dünya klasmanında yer alan İspanya örneği bize rehber olacak niteliktedir. «Ne yapmak gerekir? Sorumlular kimlerdir? Veya sorumlu kafa yapısı nedir?» sorularına en kısa zamanda cevap bulunmalıdır.

Sözü uzatmadan; gördüğümüz aksaklıkları sıralamaya çalışalım. Ancak, yanılabilirliğimizi peşinen kabul etmeliyiz. Böylesine geniş bir konu elbette ki daha detaylı incelenmelidir. Biz sadece ilk bakışta göze çarpan sorunları, görüş açınıza göre değerlendirmeyi amaçlıyoruz. Yanlış düşünmeyi bile düşünmemekten yeğ saydığımız için de görüşlerimizi sunuyor ve eleştirileri bekliyoruz.

1 — Camiamızda sorunlar kısa vadede düşünülmemekte, geleceğe dönük hiçbir çalışma yapılmamaktadır. Yurt dışından gelen bir projeyi küçük tadilatlarla tatbikata aktaran tersane başarılı sayılmakta ve bunun doğal sonucu da proje yapamamak olarak karşımıza çıkmaktadır. Tedbir alınmazsa, hızla gelişen dünya gemi inşa sanayine yetişmemiz hayli güç olacaktır. İlk plânda akla gelebilen tedbirleri şöylece sıralayabiliriz.

a) Bilimsel esaslara dayanan, gelecekteki sorunları içeren bir program hazırlanmalıdır.

b) Bu programda beliren muhtemel yetersizlikleri gidermek üzere eleman yetiştirilmelidir. Bu arada ihtisaslaşmaya önemle yönelmelidir.

c) Teknik elemanı çeşitli yollarla mesleğe bağlayıcı tedbirler alınmalıdır. Bu konuda, mecburi hizmet karşılığında burslar önerebiliriz. Burslar, yurt içinde lisan öğrenimi -Maden Tetkik ve Arama'nın yaptığı gibi- veya yurt dışında ihtiyaç duyulan konularda olabilir.

d) Gerekli ise bilgi transfer edilmelidir. En azından Polonya'nın bu konudaki çalışmaları referans alınarak birkaç teknik mecmua Türkçeleştirerek kitaplığımıza maledilebilir.

e) Gelişen teknolojiye paralel olarak üretim araçları temin edilerek hizmete sokulmalıdır. Tersanelerimiz ilkel üretim biçimlerini terketmelidir. Dünya Tersaneleri yeni metodlar geliştirmek için çalışırken, denenmiş bir metodu tatbikteki acimiz üzücüdür. Yenilik için rizikoya giremeyen yöneticiler, geri kalmışlığımızın sorumluluğunu taşıdıklarını unutmamalıdır.

2 — Sorumluluk ve yetkiler belirli değildir. Gerek bürolar arası, gerek görev hiyerarşisinde sözü geçen kavramlar tariflenmiştir. «Bir hatadan kim sorumludur? veya hatayı tesbit ve düzeltme yetkisi kimdedir?» Belli değildir. Taltif ve cezai müeyyideler yoktur. Varsa da işleme durumdadır. Karar verme durumundaki

yöneticiler  
detaylarını  
lardır. Soru  
yöneticiler,  
ken diğer t  
ile iş yap  
dır. Bu tut  
rumsuz bir  
görev alan  
verilerek ve  
ha iyi bir ç  
mıdır.

3 — C  
mektedir. T  
maksızın a  
müessesesi  
paradoks f  
mesleğe hi  
nılmaktadır  
sorunlara b  
rak değil  
sayın yöne

4 — Y  
lidir. İş or  
İşin hangi  
li değildir.  
çalışma dü

Tersan  
sılaşmak  
calamakta  
DWT. taşı  
olan bir T  
uğraşma  
tisi organ  
yoktur. B  
versiyon  
lama testi  
dece am

İşin  
ra. malı  
sını. İst  
görevi  
İşin malı  
malı. İst

İşin malı  
malı. İst  
malı. İst  
malı. İst

İşin malı  
malı. İst  
malı. İst  
malı. İst

yöneticiler yapılan bütün işlerin en küçük detaylarını incelemek zorunda bırakılmışlardır. Sorumluluğu yalnız başına yüklenen yöneticiler, bir taraftan sıkıntıya girerlerken diğer taraftan hata yapmak korkusu ile iş yapamamak durumuna düşmüşlerdir. Bu tutum yüzünden alt kademeler sorumsuz bir hale gelmişlerdir. Camiamızda görev alan herkese belli ölçülerde yetki verilerek ve sorumluluklar yüklenerek daha iyi bir çalışma ortamı sağlanacağı kamısındayız.

3 — Özeleştiriyeye tahammü edilememektedir. Topluluklarda dış müdahale olmaksızın aydınlığa giden yolun özeleştirii müessesesi olduğu inancındayız. Gençlerin paradoks fikirlerine karşı çıkılmakta ve mesleğe hizmet süreleri koz olarak kullanılmaktadır. Oysa olabirirci bir düşünce ile sorunlara bakılabilir. Gençleri karşıya alarak değil yanlarına alarak tartışmalıdır sayın yöneticilerimiz.

4 — Yeni bir organizasyon getirilmelidir. İş organizasyonu işlemez haldedir. İşin hangi kanallardan nereye gideceği belli değildir. Bürolara kadar inen çelişkiler çalışma düzenini bozmaktadır.

Tersaneler yapacakları işlerde ihtisaslaşmak yerine, çok yönlü çalışarak bozalamaktadır. Bu durum önemlidir. 20.000 DWT. tapasiteli gemi yapacak olanakları olan bir Tersanenin ahşap motorbotlarla uğraşması komedi değilde nedir En kötüsü organizasyonu düzenleyecek eleman yoktur. Böylesine önemli bir konuda üniversitemiz de yetersizdir. Örneğin ağ plânlama tekniği gibi önemli bir konunun sadece ismi öğretilmektedir.

İdarî organizasyonda da bariz hatalara rastlanmaktadır. Belli bir dereceden sonra terfi edebilmek için yönetici kadroya geçmek zorluğu konmuştur. Bu nedenle yöneticilik idealize olmuştur. Mesleğe en yararlı duruma gelecek kadar olgunlaşan bir eleman iş tanzim edicilik görevi ile yüklenmektedir. Bu aksaklığın giderilmesi hiçte zor olmasa gerek.

5 — Sendikacılık anlayışı yanlış yorumlanmaktadır. Sendikaların, işçi haklarına sahip çıkmaları en doğal haklardır. Bunu saygı ile karşılıyoruz. Ama sendikal

haklara sığınarak iş düzen ve asayişinin bozulması önlenmelidir. «Bana birşey yapamazlar. Sendikacıyım...» zihniyeti sendikacılarla birlikte yıkılmalıdır. Ancak, gerçek çözüm bu değildir. İşçileri suçlamaktan çok taltif etmek yoluna gidilmelidir. Bu arada işçiliğimizin çok ucuz olduğunu, işçilerden fedakârlık beklenemeyeceğini unutmamalıyız. Kuruluşlarımız işçilere verilecek zamlarda gösterdikleri titizliği üretimi arttırmakta gösterecekleri daha yararlı olur kanısındayız.

6 — Sorunlarımızı tesbit edecek tedbirler önerecek yetkili komisyonlar oluşturulmalıdır. Bu komisyonların belirlediği yolda, baskı organları ile birlikte çaba gösterilmelidir. Örneğin bir Denizcilik Bakanlığının kurulması için eylem birliğine gidilebilir.

7 — Teknokrat yozlaştırılarak bürokratlaştırılmıştır. Yan yana masalarda bile iş haberleşmesi kâğıtları yazılarak zaman kaybına uğranmaktadır. İşleri aksatan bürokratik çalışmaları kısıtlayan yöntemler getirilmelidir.

8 — Üst kademeler ile alt kademeler birbirlerinden kopuk haldedir. Halef-Selef ilişkileri çok zayıflamıştır. Yarın görevleri devralacak kadrolara bilgi ve görgülerini aktarmak sayın büyüklerimiz için görev olmalıdır. Bunun için ilişkileri arttıracak çalışmalara girilmelidir.

9 — Üniversite-İnşa-İşletme üçlüsü arasında sıkı bir işbirliği sağlanmalıdır. Öğretim üyelerinin trafik komisyonlarında görev almaları gibi komedilere son verilmesi sağlanmalıdır. Bilim adamlarımızın çalışmalarını değerlendirecek yollar aranmalıdır. Vs.

Bünyemizde yapabileceğimiz bu ve buna benzer atılımlar için düşünce tarzımızdaki değişiklikler yeterlidir. Fazlaca malî yükümlülüğü yoktur. Genel müdürlük seviyesinin üstünde gerekli değişiklikler de, Odamızca teşkil edilen komisyonca saptanıp ilgililere gönderilmiştir. Teklifler birleştirilerek ve geliştirilerek güçlü bir gemiciliğe sahip olabiliriz.

Yarına güvenle girebilmek umuduyla manen doyacağımız günlerin uzak olmadığı inancındayız.

# Gemi Yapım Sanayiinde Malzeme Temin Problemleri

Yazan: Y. Müh. Tamer BALÇIK

Ülkemiz gemi yapım sanayiinin, en önemli problemlerinden biri de yurt dışından ithâli zorunlu olan malzemelerin teminindeki süre uzunluğudur.

Bir çok malzemede 1,5 - 2 seneyi bulan bu zaman kaybı, gerek kamu gerekse özel kesimde inşa sürelerinin uzamasına ve büyük fiat artışlarına sebep olmaktadır.

Henüz gemi yapımı için lüzumlu malzemelerin tamamını yurdumuzda imâl edemediğimize ve gemi maliyetinin takriben % 50'si tutarında malzemeyi yurt dışından ithâl etmek zorunda olduğumuza göre, bu konu üzerinde özellikle durulması gerekir. Bu problem çözümediği sürece ülkemizde gemi yapım sanayiinin gelişmesini beklemek bir hayal olacaktır.

İthâli zorunlu malzemeler için yapılması gerekli işlemler üç ana bölümde müतालâa edilebilir.

A — İthâl edilecek malzemenin seçimi,

B — Bakanlıklar arası işlemler ve akreditif bedelinin transferi,

C — İmalât süresi ve malzemenin tersaneye gelişi.

Şimdi bu bölümleri ayrı ayrı inceleyelim.

**A — İthâl Edilecek Malzemenin Seçimi :**

Özellikle Denizcilik Bankası İşletmelerinde uzun olan bu süre içinde, şu işlemler yapılmaktadır.

1 — Malzeme Şartnamelerinin hazırlanması :

Henüz şartnameler standart hale getirilmediğinden bu safhada önemli hatalar

yapılmaktadır. Karar verme süresinin kısaltılması için şartnamede, istenen özellikler noksansız ve açık bir şekilde belirtilmeli, dünya piyasasında satılmakta olan malzemelerin katalogları toplanarak, istenen özelliklerin, piyasadaki malzemelerin özelliklerine uygunluğu kontrol edilmelidir. Şartnamelerin hazırlanmasında çalışan mühendislerin tecrübe kazanmasına yardım edilmeli ve bir an önce standart şartnameler hazırlanmalıdır.

2 — Tespit edilen firmalara şartnamelerin gönderilerek ankete davet edilmesi :

İstenen malzemeyi imâl eden firmalar önceden saptanmalı ve imalâtları konusunda bilgi sahibi olunmalıdır. Bunun için dünya piyasası çok yakından takip edilmeli, her malzeme için ayrı imalâtçı listeleri düzenlenmeli, ankete bu firmalar davet edilmelidir.

3 — Gelen tekliflerin açılarak karara bağlanması :

Şartnamelerin açık ve kesin olmaması, ankete davet edilen firmaların dikkatli seçilmemesi sebebiyle özellikle Denizcilik Bankasında bu safha uzun sürmekte, bazen ikinci defa ankete çıkmak zorunluluğu doğmaktadır. Teknik yönden karara yardımcı olması bakımından şartnameleri yapan mühendislerin de karar komisyonunda bulunması gereklidir.

Denizcilik Bankasına da özel sektörde olduğu gibi kritik malzemelerde ve eş gemi malzemelerinde ankete çıkmadan firma seçme yetkisi tanınması halinde, anket için geçen bir ay (kısa alım usulünde 15 gün) ve çeşitli firmalardan gelen tekliflerin incelenerek karar verilmesi için geçen sürelerden tasarruf edilebilir. (B) bö-

lümünde anlatılacağı gibi Bakanlıklarca fiyat uygunluğu kontrolü yapıldığı için bazı kritik malzemelerde gerekçe belirtmek şartı ve Yönetim Kurulu kararı ile firma ve malzemenin ankete çıkmaksızın seçiminin bir sakınca yaratmayacağı görüşündeyim.

#### **B — Bakanlıklar Arası İşlemler ve Akreditif Bedelinin Transferi :**

Bürokrasinin büyük ağırlığı ile çöreklenildiği bu safha, gerek kamu ve gerekse özel sektörün şikâyetlerine sebep olmaktadır. Mutlaka yazışmalarla sürdürülmesi gereken bu safhada normal olarak sırayla şu işlemler yapılmaktadır.

1 — Sanayi ve Teknoloji Bakanlığınan yerli imâl durumu belgesi talebi (müracaat).

2 — Yerli imâl durumu belgesinin verilmesi (cevap).

3 — Ulaştırma Bakanlığınan döviz talebi (müracaat).

4 — Döviz tahsis muvafakatı (cevap).

5 — Maliye Bakanlığınan döviz tahsis talebi (müracaat).

6 — Muvafakat ve Ticaret Bakanlığınan intikal bildirisi (cevap).

7 — Maliye Bakanlığının Ticaret Bakanlığınan muvafakat bildirisi.

8 — Ticaret Bakanlığınan döviz tahsis talebi teyidi (müracaat).

9 — Döviz tahsis bildirisi (cevap).

10 — Ticaret Bakanlığınan Merkez Bankasına döviz tahsis emri.

11 — Akreditif açılması için Denizcilik Bankası Merkez Şubesine talimat (özel sektör de yoktur).

12 — Denizcilik Bankası Merkez Şubesinin (özel sektörde tersane) ithâl malının tescil ve tetkik dairesine, fiyat uygunluk formunu göndermesi ve tescil harcını yatırması.

13 — Denizcilik Bankası Merkez Şubesinin (özel sektörde tersanenin), Merkez Bankasına transfer için müracaatı.

14 — Merkez Bankasınca, dış memleketlerdeki Muhabir Bankalara akreditif bedelinin transferi.

İşlemler aksamadan gittiği takdirde bu süre ortalama 5 aydır. Fakat akreditif transferinin gecikmesi sebebiyle malzemenin temini düşünülen firma, fiyat artışında bulunduğu takdirde, yukarıda sıralanan işlemlerin bir çoğu yeni baştan yapılmaktadır. Bazı zamanlar akreditif transfer edilene kadar firmanın iflâs ettiği dahi olmaktadır. Bu takdirde anket dahil bütün işlemler en baştan tekrarlanmaktadır. Tabii bu arada işlemleri yürüten memurların çok sık değişen mevzuatı iyi bilmemesi de yazışmalardaki formalite noksanlıklarına, dolayısıyla evrakın iadesi suretiyle zaman kaybına sebep olmaktadır.

Bu süreyi kısaltmak için ilk şart, bütün müracaatların sadece Ulaştırma Bakanlığınan yapılmasıdır. İthalât rejiminde değişiklik yapılarak Ulaştırma Bakanlığınan yeterli miktarda döviz harcama yetkisi verilmeli, Bakanlık yapılacak müracaatlara senede bir defa tespit edilecek yerli imâl durumu listeleri ışığı altında, proje esasından döviz tahsisine müsaade edebilmelidir. Bakanlığınan yapılacak müracaatlar keşif bedeli üzerinden olmalı, proforma faturalar döviz transferi sırasında liman bölge müdürlüklerince kontrol edilmeli, ithâl edilen malzemenin yerinde kullanılıp kullanılmadığı da yine aynı makamın denetiminde bulunmalıdır.

#### **C — İmalât Süresi ve Malzemenin Tersaneye Gelişi :**

Bu bölüm de aşağıdaki süreleri kapsamaktadır.

1 — Firmanın imalât süresi :

Ekseriya imalâtçı firma (özellikle özel sektör için) malzeme bedeli kendi ülkesindeki muhabir bankaya transfer edilmeden imalâta başlamamaktadır. Bunda da büyük ölçüde haklı olduğu kanaatindeyim. O nedenle bu sürenin kısaltılması ancak firmanın elinde hazır bulunabilecek malzemenin

seçimi ile mümkündür. Tabii her malzeme için bunun mümkün olamayacağı aşikârdır.

2 — Malzemenin Türk Gümrüğüne Nakli :

Genellikle Avrupa ülkelerinden temin edilen malzemeler için bir ay civarındadır. Özel durumlarda navlun ücretinin artması da göze alınarak daha seri vasıtalarla nakli mümkün olabilir. Üzerinde çok detaylı durulması gerekmesine rağmen Türkiye'de bazı malzemeler için antrepolar kurulmasının da bir çözüm yolu olacağı söylenebilir.

3 — Gümrük muameleleri ve tersaneye nakil.

Bu süreyi kısaltmak için tersaneler serbest gümrük bölgesi olarak kabul edilmelidir. Aksi halde gümrük mevzuatının bugünkü katılığı ile bu işlemler, malzemenin tersaneye gelişini 1,5 - 2 ay kadar geciktirmeğe devam edecektir.

Konunun önemini daha iyi anlayabilmek için bir kaç örneğin incelenmesinde fayda olacağı görüşündeyim.

Elde edebildiğim tarihlerle Camialtı Tersanesinde inşa edilmekte olan I. gurup dört kostere ait havalı düdük, CO<sub>2</sub> tesisatı ve ambar kapaklarının tersane talebinden tersaneye teslimine kadar geçen süreler aşağıdaki gibidir. Şartnamelerin hazırlanma süreleri hesaba katılmamıştır.

#### 1 — Havalı Düdük (beheri 772,2 \$)

- 16 Şubat 1971 Tersane talebi.  
24 Mayıs 1971 Sipariş kararı (firma ve malzemenin seçimi)  
A - 113 gün 9 Haziran 1971 Ulaştırma Bakanlığına (Gemi Koordinasyon Kuruluna) intikali.  
B - 205 gün 31 Aralık 1971 Merkez Bankasına döviz tahsis emri.  
15 Ocak 1972 Döviz transferi.  
24 Mart 1972 Malzemenin Türkiye'ye gelmek üzere İngiltere'den gemiye yüklenmesi.  
24 Nisan 1972 Gümrüğe giriş.  
C - 174 gün 22 Haziran 1972 (tahmini) Tersaneye geliş.  
TOPLAM 492 gün.

#### 2 — CO<sub>2</sub> Tesisatı (beheri 1.322.400 Fransız Frangı)

- 16 Şubat 1971 Tersane talebi.  
7 Mayıs 1971 Sipariş kararı (firma ve malzeme seçimi).  
A - 106 gün 5 Haziran 1971 Ulaştırma Bakanlığına intikali.  
B - 242 gün 2 Şubat 1972 Merkez Bankasına döviz tahsis emri.  
18 Şubat 1972 Döviz Transferi.  
18 Ağustos 1972 (tahmini) Yükleme.  
18 Eylül 1972 (tahmini) Gümrüğe geliş.  
C - 266 gün 25 Ekim 1972 (tahmini) Tersaneye geliş.  
TOPLAM 614 gün

#### 3 — Ambar Kapakları (beheri 8400 \$) :

- 2 Nisan 1971 Tersane talebi.  
22 Haziran 1971 Sipariş kararı (firma ve malzeme seçimi).  
A - 139 gün 19 Ağustos 1971 Ulaştırma Bakanlığına intikali.  
B - 291 gün 5 Haziran 1972 (tahmini) Merkez Bankasına döviz tahsis emri.  
25 Haziran 1972 (tahmini) Döviz transferi.  
25 Ekim 1972 (tahmini) Yükleme.  
25 Kasım 1972 (tahmini) Gümrüğe geliş.  
C - 203 gün 25 Aralık 1972 (tahmini) Tersaneye geliş.  
TOPLAM 633 gün

Bu örnekler birer istisna değildir. Kamu sektörü tersanelerinde yapılan bütün gemilerin ithâl malzemeleri hemen hemen aynı sürede getirilebilmektedir. Özel Sektörde de durum (A safhası hariç) bu örneklerden çok farklı değildir.

Bilindiği gibi 1,5 - 2 senede malzemeleri ancak getirilen bir geminin inşa süresi tabii ki uzun olacaktır. Tüm ilgililerin bu sorun üzerine hassasiyetle eğilmeleri ve gerekli tedbirleri kısa zamanda almaları şarttır.



## Ticaret Gemileri Endazelerinin Dizaynı

Yazan: Y. Müh. Lütü ÖZDEMİR

Memleketimizde İsveç gemi inşaatıyla alâkalı eserler az tanınmaktadır. LINDBLAD'ın gemi inşaatıyla alâkalı eseri 1955 yılında Göteborg şehrinde Cum-perts Kitabevi tarafından «Konstruktion av linyer för moderna handelsfartyg» adı ile yayınlamıştır.

Anders Lindblad eserinde, gemi endazesinin elde edilmesi için lüzumlu önemli bütün faktörleri ele almakta ve bu mevzu ile alaklı bütün bilgileri bir arada toplamaktadır. Bu yazı ile eserin ana hatları özetlenmeğe çalışılmaktadır.

Bir geminin dizaynında en önemli faktör boy, genişlik, draft ve gemi hacminin tespitidir.

Dizayna esas olmak üzere iki türlü boy tarif edilmektedir. Kaimeler arası boy « $L_{pp}$ » ve su hattı boyu « $L_{WL}$ ».

Kuruzer kıçlı gemilerde  $L_{pp}$  ve  $L_{WL}$  arasında aşağıdaki bağıntı vardır.

a) Tek ve üç pervaneli gemilerde

$$L_{WL} = L_{pp} + 1\%$$

b) İki pervaneli gemilerde  $L_{WL} = L_{pp} + 3\%$

Kıçı eliptik forma sahip gemilerde

c) Tek ve üç pervaneli gemilerde  $L_{WL} = L_{pp} - 1\%$

d) İki pervaneli gemilerde  $L_{WL} = L_{pp}$  alınabilir.

Posdunine göre:

$$L = c \cdot \left( \frac{V}{2+V} \right)^2 D^{1/3}$$

tür.

L = Gemi boyu [Fus=ft]

D = Gemi hacmi [ $m^3$ ]

V = Gemi hızı [Kn]

Van Lammer'e göre c:

Hızı 11 ilâ 16 kn arasında olan tek pervaneli gemiler için 23,5

Hızı 15,5 ile 18 kn arasında olan iki pervaneli gemiler için 24,0

Hızı 20 kn un üzerinde olan gemiler için 26,0 dir.

Jager'e göre:

$$\sqrt{L} = \sqrt[3]{p+q} + \sqrt[3]{p-q} \quad \text{dür.}$$

L = Kaimeler arası boy

$$p = b \cdot \Delta^{1/3} \cdot V$$

$$q = b \cdot \Delta^{1/3} \cdot \sqrt{V^2 - 2\Delta^{1/3}}$$

$\Delta$  = Deplasman ton (1000 kg)

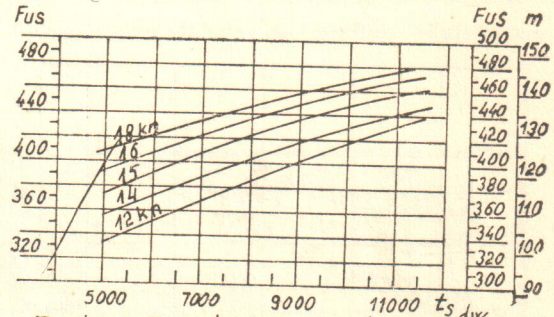
V = Hız (kn)

b = aşağıda tablo halinde verilmiştir:

Romorkör ve benzeri küçük tekneler için 2/3 yük, yük ve yolcu gemisi, kanal gemisi, destroyer ve krövezörler için 5/6

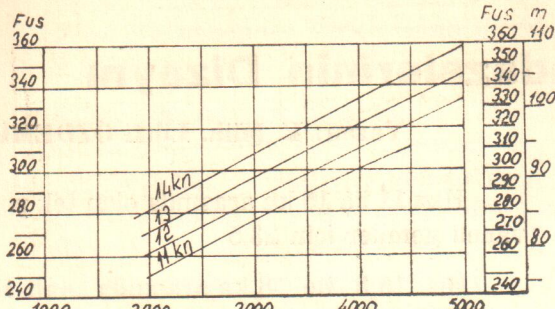
Transatlantik için (30 000 t nun üzerinde) 1 dir.

(Resim 1, 2, 3 deki fus=ft dir)



Resim 1: 5000 dw ten 11000 dw e kadar yük gemileri için yaklaşık  $L_{pp}$  boyu

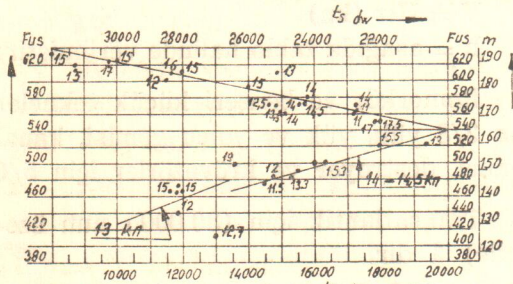
Resim I Dedveyti 5000 ila 11000  $t_s$  ( $t_s=1016$  kg) hızı 12 ila 17 (kn) arasında olan yük gemileri için yaklaşık  $L_{pp}$  yi verirken Resim 2 aynı değeri dedveyti 10000 ila 5000  $t_s$ , hızı 11 la 14 kn arasında olan yük gemileri için elde etmemizi sağlamaktadır. Dedveyti 10 000 ila 32 000  $t_s$  ortala-



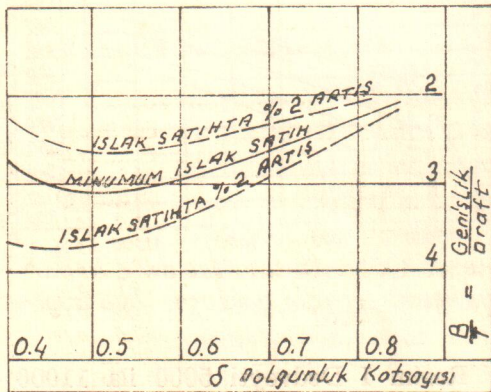
Resim 2: Yaklaşık  $L_{pp}$  1000 ile 5000 dw gük gemileri için

ma hızı 14 ila 14,5 kn arasında olan tankerler için  $L_{pp}$  yi Resim 3 yaklaşık olarak vermektedir.

Gemi genişliğinin tespiti için gözönünde tutulan unsur genişlik draft oranıdır. Bu oran gemi direnci üzerinde de rol oynamaktadır.



Resim 3: Tankerler için yaklaşık  $L_{pp}$



Resim 4: Minimum ıslak satih

Resim 4 hangi dolgunluk katsayısı  $\delta$  ve hangi B/T oranı için ıslak satihim dolayısıyla sürtünme direncinin minimum olduğunu göstermektedir.

Eğer muhtelif gemilerde L/B oranı incelenirse, bu oran için aşağıdaki tablo elde edilir.

Romorkörler için	3,5 - 4,5
Yakın sahil gemileri için	5,3 - 6,5
Büyük gemiler için	6,5 - 8,5

Umumiyetle tatbik edilen eşitlik ise:

$$B[FuS] = \frac{L[FuS]}{10} + K \quad \text{dır.}$$

(fus = ft)

K bir sabit olup, büyük gemiler için 14 ila 17 fuS, boyu 350'den 500'e kadar olan gemilerde 15 ila 17 fuS, büyük tankerler için 17 ila 20 fuS, translatikten için 20 ila 24 fuS arasındadır.

### Dolgunluk Katsayısı:

Dolgunluk katsayısı  $\delta$  için Alexander aşağıdaki formülü vermektedir.

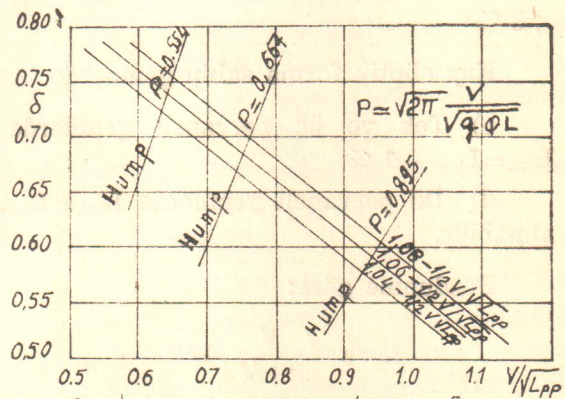
$$\delta = K - \frac{V}{2\sqrt{L}}$$

V = hız ( $K_n$ )

L = Gemi boyu (FuS=ft)

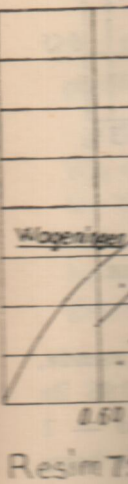
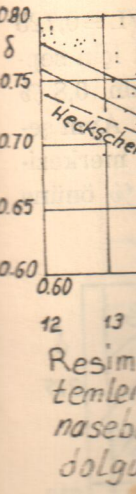
K = Sabit 1,04 ila 1,08

Resim 5 te gemi hızı ile dolgunluk katsayısı arasındaki münasebet diyagram olarak verilmektedir. Resim 6 aynı bağıntıyı inşa tarihi nispeten daha yeni olan gemiler için verilmektedir.

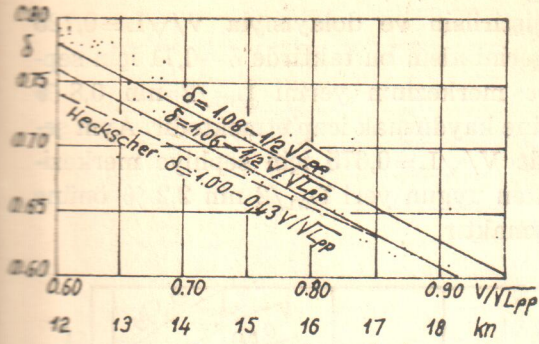


Resim 5: Dolgunluk katsayısı  $\delta$  ve hız arasındaki münasebet

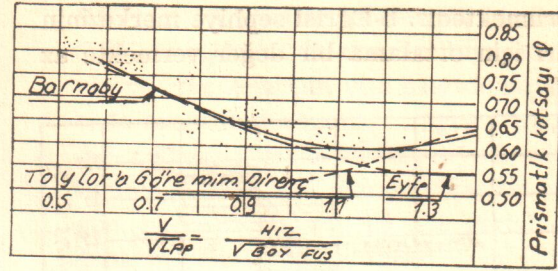
Orta kesit dolgunluk katsayısı  $\beta$  ise Resim 7 de ya tabi olarak verilmektedir. Su hattı dolgunluk katsayısı  $\alpha$  ise  $\delta$



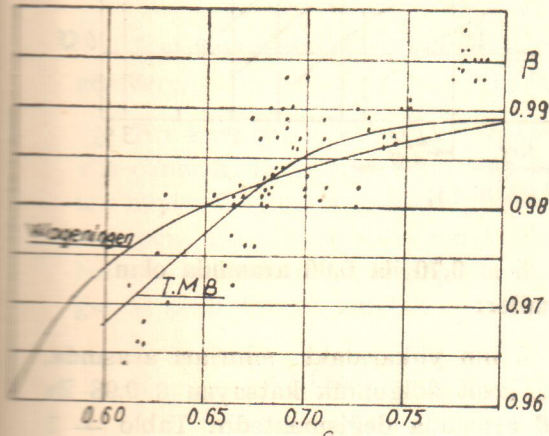
Resim 7



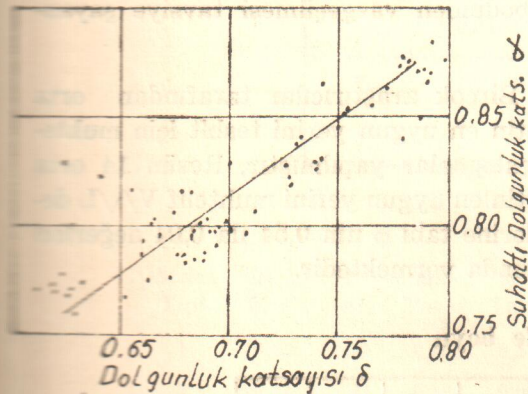
Resim 6: Baş ve kıç dalga sistemleri arasındaki rezonans münasebetini gözönüne alarak hız dolgunluk katsayısı diyagramı



Resim 9:  $\phi = \frac{\delta}{\beta}$  ve Froud-Sayısı  $v/\sqrt{L}$  arasındaki  $P$  bağıntısı



Resim 7:  $\delta$  ve  $\beta$  münasebeti

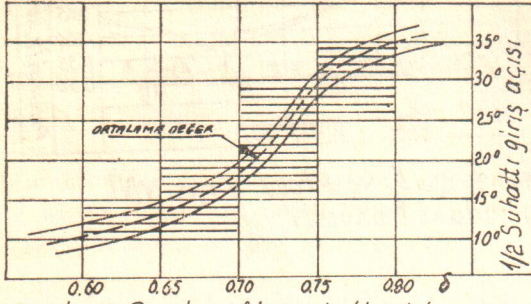


Resim 8: Suhattı dolgunluk katsayısı

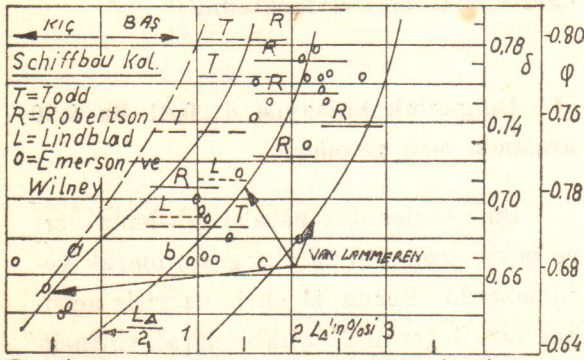
Gemi kıç tarafı	$\frac{L}{2}$	Gemi baş tarafı	$\frac{L}{2}$	$\delta$
32.0%	42	44.0%	24.0%	0.81
32.5		43.5	24.0	0.80
33.5		42.0	24.5	0.79
35.5		39.0	25.5	0.78
37.0		37.0	26.0	0.77
38.5		34.5	27.0	0.76
39.0		33.0	28.0	0.75
39.0		31.5	29.5	0.74
39.5		29.5	31.0	0.73
40.0		27.0	33.0	0.72
41.0		23.0	36.0	0.71
42.0%		20.0	38.0%	0.70

Resim 10: Paralel bodinin boyu ve yeri

nında Van Lammaren'e ait üç eğri daha verilmektedir. b-Eğrisi sephiye merkezinin yeri için ortalama bir değer vermekte az



Resim 11: Baştarofta suhattı giriş açısı

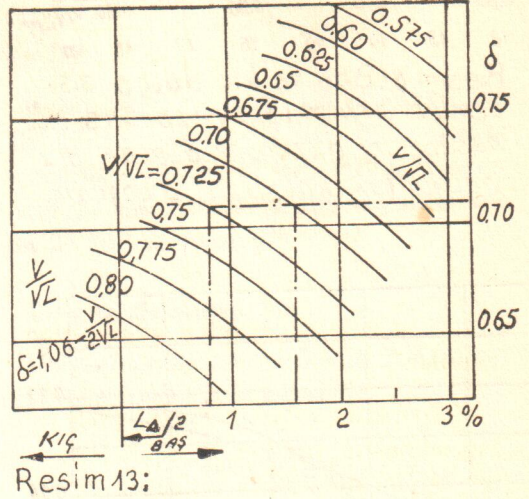


Resim 12: Deplasman ağırlık merkezinin yeri

direnci ve iyi bir sevki (propulsion) temin etmektedir. a ve c-eğrileri kısaca ve başa trimli haller için sınır değerleri vermektedir. LINDBLAD'a göre sephiye merkezinin en uygun yeri a ve b-eğrileri arasındadır.

Resim 13 dolgunluk katsayısı  $\delta$  nın sabit kalması halinde  $V/\sqrt{L}$  oranı değiştirilirse sephiye merkezinin yerinin ne kadar kaydırılması icab ettiğini göstermektedir.  $\delta=0,71$  ve  $V/\sqrt{L}=0,70$  için diyagram sephiye merkezinin en uygun yerini

$L_{WL}/2$  nin 1,6 % önünde vermektedir. Hız değiştirilsin ve dolayısıyla  $V/\sqrt{L}=0,725$  değerini alsın bu taktirde  $\delta=0,71$  için sephiye merkezinin yerini  $L_{WL}/2$  nin 0,8 % önüne kaydırmak icap etmektedir. Aynı şekilde  $V/\sqrt{L}=0,675$  için sephiye merkezinin en uygun yeri  $L_{WL}/2$  nin 2,2 % önüne koymaktır.



$\delta$  sı 0,70 ila 0,60 arasında olan Gemiler:

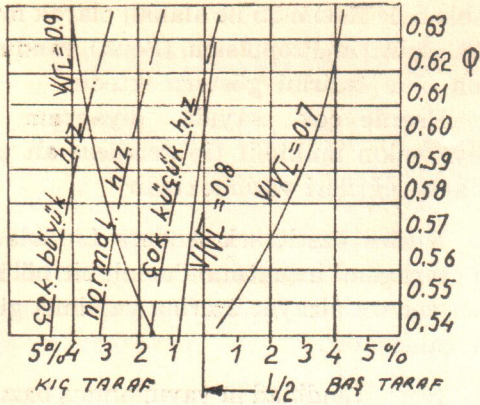
$\delta$  nın yukarıdaki sınırları arasında, orta kesit dolgunluk katsayısı  $\beta$  0,98 ila 0,96 arasında değişmektedir. Tablo — 1 dizayn mühendisine paralel gövdenin boyu hakkında fikir vermektedir.

Küçük dolgunluk katsayılarında paralel bodinden vazgeçilmesi tavsiye şayan-dır.

Birçok araştırmacılar tarafından orta kesitin en uygun yerini tesbit için muhtelif çalışmalar yapılmıştır, Resim 14 orta kesitin en uygun yerini muhtelif  $V/\sqrt{L}$  değerlerine tabi  $\phi$  nin 0,54 ila 0,04 değerleri arasında vermektedir.

TABLO I: Paralel gövde boyu

Dolgunluk katsayısı $\delta$	0,70	0,69	0,68	0,67	0,66
Paralel bodi gemi boyunun yüzdesi olarak	18	14,5	11	8,5	6



Resim 14: Ortakesitinyeri  
----- Vincencent

$\delta$  sı 0,60 değerinden küçük olan gemiler:

Hız katsayıları ( $V/\sqrt{L}$ ) nispeten büyük olmasına rağmen bu teknelerde, nispeten büyük dolgunluk katsayısı tatbik edilmektedir. Dolgunluk katsayısı  $\delta$  için bazı hallerde Alexander'in verdiği formül aşağıdaki şekli ile kullanılabilir.

$$\delta = 1,085 - \frac{V}{2\sqrt{L}}$$

Tablo 2: % olarak orta kesitin yeri  $L/2$  nin gerisinde

$V/\sqrt{L}$	$\phi = \delta/\beta$				
	0,54	0,56	0,58	0,60	0,62
0,90	1,0-2,5	1,4-2,9	1,5-3,5	2,3-4,3	3,5-5,5
0,95	0,0-2,0	0,4-2,9	1,7-2,6	2,5-4,5	4,0-5,7
1,00	1,5-3,0	2,1-3,7	2,8-4,5	4,0-4,4	—

Tablo 4: Froud Model Serisi.

Model Tipi	B [m]	T [m]	$\phi$		Toplam	Boy			Baştaraf konstrüksiyon su hattı Formu
			Baş Taraf	Kıç Taraf		Baş Taraf	Kıç Taraf	Giriş açısı	
1	19,63	7,59	0,526	0,570	0,548	61,57	60,35	7,5	S - Form
2	20,21	7,90	0,526	0,602	0,562	63,40	58,52	7,5	S - Form
3	20,82	8,07	0,526	0,635	0,578	65,23	56,69	7,5	S - Form
4	21,09	8,11	0,539	0,635	0,584	64,62	57,30	10,0	Hafif S - Form
5	21,46	8,26	0,554	0,635	0,592	63,70	58,22	14,0	Doğrusal
6	22,13	8,53	0,585	0,635	0,609	61,87	60,05	20,0	Konveks

Orta kesit dolgunluk katsayısı  $\beta$ ,  $\delta = 0,60$  için 0,97 ilâ 0,96 ve  $\delta = 0,55$  için 0,94 ilâ 0,93 arasındadır. Barker sephiye merkezinin ve orta kesitin yeri üzerine büyük ölçüde araştırma yapmıştır, ayrıca tanınmış diğer araştırmacılar da bu mevzuyu incelemişlerdir.  $V/\sqrt{L} = 0,77$  için orta kesitin en uygun yeri  $L/2$  nin 2% ilâ 4% gerisinde ve daha büyük  $V/\sqrt{L}$  oranları için  $L/2$  nin 3,5% ilâ 5% gerisindedir. Ayrıca tablo 2 de gayet iyi değerler vermektedir.

Lindbland'a göre sephiye merkezinin en uygun yeri Tablo 3 te verilmektedir.

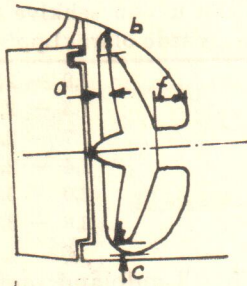
$\delta$	En uygun sephiye mekrkezi yeri yüzde olarak $Lpp^2$ nin gerisinde
0,555	1,9 - 2,8
0,565	1,5 - 2,5
0,575	1,7 - 2,5
0,585	1,4 - 2,2
0,595	2,0 - 3,0
0,605	2,9 - 3,8

Tablo 3: Lindbland model tecrübe neticesi

Lindblad eserinde Froude tarafından tipik kruvezör modelleri ile yapılan araştırmalar hakkında da malumat vermektedir. Tablo 4 incelenen maddelerin bazı özelliklerini vermektedir.

Eserde ayrıca destroyerler hakkında da geniş ölçüde bilgi verilmektedir. Hızı 30 ilâ 40 km arasında olan destroyerlerde  $V/\sqrt{L}$  değeri, 1,75 ilâ 2,0 arasında değişmektedir. Umumiyetle 0,50 ilâ 0,44 arasındadır. Bu gemiler de ortalama L/B değeri 10 dur. Boyun drafta oranı L/T, 70 m gemi boyunda 24 ve 120 m gemi boyunda 28,5 değerindedir ve bu iki değer arasında hemen hemen doğrusal bir değişim göstermektedir.

Eserin sonunda Lindblad dümen ve kıç



Resim:15

bodoslama problemlerini incelemektedir. Tablo 5 de Resim 15 ile alakalı olarak muhtelif ölçülerin Propulsion (Sevk) randımına olan tesirini göstermektedir.

Eserde çok sayıda diyagram ve elliye yakın muhtelif tip gemilere ait posta kesit eğrileri verilmektedir.

Kısaca özetlersek Anders Lindblad'ın bu eseri gemi inşaatının önemli bir bölümü olan endaze dizaynı üzerine yapılmış güzel bir çalışmadır.

Not: Lindblad'ın yayınlanmış bazı çalışmaları.

- 1 — Experiments with models of cargo liners - Trans. I.N.A. 1946 Sayfa 174.
- 2 — Some experiments with models of high speed ships. - Trans. I.N.A. 1949 Sayfa 137.
- 3 — Further experiments with models of high speed ships. - Trans. I.N.A. 1950 Sayfa 223.
- 4 — The effect upon Resistance of large beams on some models with block coefficient between 0,65 and 0,60 Trans. I.N.A. 1953 Sayfa 10.

Tablo : Pervanenin dümen ve bodoslamaya olan muhtelif mesafelerinin sevk randımına olan tesiri

«a» pervane çapının (D) yüzdesi olarak	3	4	5	6	7	8
		(Normal)				
Sevk randımındaki değişim (%)	+5,2	+2,7	+0,7	0	-2,3	-5,2
«f» pervane çapının (D) yüzdesi olarak	7	7	8	10	15	20
		(Normal)				
Sevk randımındaki değişim (%)	-0,5	-0,2	0	+0,5	+1,6	+2,8
«b» pervane çapının yüzdesi olarak		12 %				
c	mümkün olduğu kadar küçük					

## Tersanelerimizdeki Bugünkü İş Durumları

Gerek İktisadî Devlet Sektörü gerekse Özel Sektör tersanelerinin bugünkü iş durumları, almış oldukları siparişler ve problemleri aşağıda bilgi alınabildiği ölçüde verilmiştir. Bu bilgilerle ilâveler olduğu takdirde önümüzdeki sayılarda sunulmaya çalışılacaktır.

Camialtı Tersanesinden gelen «problemlerimiz ve tedbirleri» konulu yazıyı, tüm gemi inşa sanayiimizi kapsamaması nedeniyle aynen yayınlıyoruz.

Nat: 1) İSTANBUL FERİBOTU ve

REFET ÜNAL TREN FERİSİ halen inşa halindedir. İSTANBUL'un teslim tarihi 1973 sonu, REFET ÜNAL'ın teslim tarihi 1972 Haziran'dır.

MARMARA I ve II nin inşasına 1972 Ağustos'ta başlanacak olup, MARMARA I Eylül 1973 de, MARMARA II 1973 sonunda teslim edilecektir.

2) Halen Tersanemizin herbiri 4500 t kapasiteli iki kızağın inşaatı devam etmekte olup Haziran 1972 bitecektir.

### HALIÇ TERSANESİNDE İNŞA EDİLM EKTE OLAN GEMİLERİN ÖZELLİKLERİ

GEMİ İSMİ GEMİ CİNSİ MALSAHİBİ	İSTANBUL FERİBOT D. B. T. A. O. Dz. Yol. İşl.	REFET ÜNAL Tren ferisi B. B.lığı	MARMARA I + D. B. T. A. O. Dz. Y. İşl.	MARMARA II + D. B. T. A. O. Dz. Yol İşl.
L <sub>BP</sub> (m)	81.60	75.00	70.00	70.00
L <sub>WL</sub> (m)	85.00	77.34	73.00	73.00
B (m)	16.50	14.40	12.00	12.00
H (m)	6.20	5.25	4.20	4.20
d (m)	4.20	3.35	2.90	2.90
Makine Tipi	2×4500 BHP.	2×1885 BHP	2×1400 BHP 2×1920 Super Şarjlı	2×1400 BHP 2×1920 Super şarjlı
Makine Tip	Werkspoor-Amsterdam 9 TM 410	Enterprise Model DMR. 36	— FIAT	— FIAT
Makine devir sayısı d/d	500	360	240	240
Pervane denir sayısı d/d	250	360	240	240
Knot	19	16	16,5 18	16,5 18

(Süperşarjla) (Süperşarjla)

+ = Marmaha Hattı Gündüz Y. Gemisi (Fenerbahçe tipi)

**CAMIALTI TERSANESİNDE İNŞASI DEVAM EDEN GEMİLER ve  
KARAKTERİSTİKLERİ**

Geminin Özellikleri	1200/2700 DWT. KOSTER	2100 Kişilik Maltepe tipi Ş. H. Yolcu Gemisi
1- Gemi tipi	Sahil Yük Gemisi (KOSTER)	Şehir Hattı Yolcu Gemisi
2- Sahibi	D. B. Deniz Nakliyatı T. A. Ş.	D. B. Şehir Hatları İşl.
3- Tam boy (L. o. A)	80.00 m.	67.00 m.
4- Su hattı boyu (L. w. 1)	a) Açık shelter deck 69.74 m b) Kapalı " " 75.25 m	63.30 m.
5- Kaimeler arası boy (L. b. p.)	69.00 m.	60.90 m.
6- Genişlik (B)	11.70 m.	12.20 m.
7- Yükseklik (H)	a) Açık shelter deck 6.59 m b) Kapalı " " 5.59 m	3.90 m.
8- Draft (d)	a) Açık shelter deck 3.53 m b) Kapalı " " 5.59 m	2.60 m.
9- Makina Gücü	1650 PS.	990 bhp
10- Makina Tipi	MAK - BMU 452 AK	Stork Werkpsor 8 FAHD 240
11- Makina devir sayısı	375 rpm	900 rpm.
12- Pervane devir sayısı	375 rpm	300 rpm.
13- Gemi Sürati	12,7 mil	15 mil
14- Tonaj	1200/2700 DWT.	215 DWT.
15- İnşası devam eden Ge- mi sayısı	4 adet	589 Gross 3 adet
16- Yolcu sayısı	—	2100 kişi

**CAMIALTI TERSANESİNDE SİPARİŞİ ALINMIŞ OLAN GEMİLER  
ve KARAKTERİSTİKLERİ**

Geminin Özellikleri	1200/2700 DWT. KOSTER	Marmara Hattı Feribotu
1- Gemi Tipi	Sahil Yük Gemisi (KOSTER)	Marmara Hattı Yolcu - Feribot
2- Sahibi	D. B. Deniz Nakliyatı T.A Ş	D. B. Denizyolları İşletmesi
3- Tam Boy (L.O.A)	80.00 m	91.40 m
4- Su Hattı boyu (L.w.1)	a) Açık shelter deck 69.74 m b) Kapalı " " 75.35 m	85.00 m
5- Kaimeler arası boy (L.b.φ)	66.00 m	81.60 m
6- Genişlik (B)	11.70 m	16.40 m Y. fu hattı 16.50 m Kalıp genişliği
7- Yükseklik (H)	a) Açık shelter deck 3.56 m b) Kapalı " " 6.25 m	11.10 m
8- Draft (d)	a) Açık shelter deck 3.53 m b) Kapalı " " 5.59 m	4 20 m
9- Makina gücü	—	—
10- tipi	—	—
11- Makina deyrir sayısı	—	—
12- Pervane " "	—	—
13- Gemi Sürati	—	—
14- Tonaj	1200/2700 DWT.	3200 Ton Deplasman
15- İnşası düşünülen gemi sayısı	4 adet	2 adet
16- Yolcu sayısı	—	1000 Kişi
17- VASITA	—	100 Binek araba.



**1972 YILI İTİBARI İLE DENİZCİLİK BANKASI T.A.O. ALAYBEY  
TERSANESİNDE İNŞA EDİLMEKTE OLAN GEMİLERİN ÖZELLİKLERİ**

Tipi	Asfalt Tankeri	Asfalt Tankeri	Akaryakıt Tankeri	Romorkör
İsmi	Asfalt 3	Asfalt 4	Toros 4	Aksu
SAHİBİ	T. C. K.	T. C. K.	Deniz Nakliyatı ve Ticaret Kollektif Şt Mersin	Denizcilik Bankası T. A. O. Giresun İşletmesi Md.
Tam boy (m)	66.20	66.20	81,28	26.15
Genişlik (m)	10.00	10.00	12,60	6.70
Yükseklik (m)	4.67	4.67	5,20	3,45
Draft (m)	4.05	4.05	4,50	3,10
Deplasman (ton)	1972	1972	3380	180
Hız (Knot)	10	10	11	11
Makina gücü (BHP)	2×600 . HP.	2×600 . HP.	1650 . HP.	800 . HP.
Makina marka ve tipi	M W M TBRH 435 SU	M W M TBRH 435 SU	NOHAB MN 16 S	—
Makina devir sayısı (d/d)	514	514	335	—
Pervane devir sayısı (d/d)	257	257	335	—

İSTİNYE TERSANESİ faaliyeti gemi onarımı ve havuzlama işlerinden ibaret olup yeni gemi inşaatı yapılmamaktadır.

BEYKOZ TERSANESİ'ne 1971 yılın-da yeni atelyeler yapılmış, yeni tezgâhlar alınmış, ve mevcut kızak boyu uzatılmıştır. Bu tersanede yapılan yenilik elektronik

kumandalı oksijen kesme tezgahının çalışmaya başlamasıdır. 1970 de monte edilen 20 tonluk kızak kreyn yardımıyla inşaat 20 tona kadar ağırlıkta bloklar halinde yapılmaktadır.

Halen inşa edilmekte olan üç adet ofeminin özellikleri:

Gemilerin adları : WOTAN, DONOR, NJÖRD  
**TİPİ** : Roll-on/Roll-off yük gemisi  
 Sahibi : Beutelrock + Hansan OHG Hamburg  
 L : 80.20 m.  
 L<sub>BP</sub> : 70.80 m.  
 B : 12.80 m.  
 H : 8.30 m.  
 d : 4.15 m.  
 Makina gücü : 2110 BHP  
 Makina tipi : Diesel, B+W Alpha 16 V 23 HU  
 Makina devir sayısı : 800 d/d  
 Pervane » » : 300 » C.P. pervane  
 Gemi Sürati : 13 kn

## ANADOLU DENİZ İNŞAAT KAZIKLARI YENİ İNŞAAT PROGRAMI

Yeni İnşa No.	131	137	138	139	140
Sahibi	Atıl Ltd. Şti.	Petrol Transport	Transskim Ltd	Arif Göksu	Petrol Transport
Tipi	O/C SH. Deck Koster	Konter	Kimyevi Madde Tankeri	O/C SH. Deck Koster	Akaryatık Tankeri
LB. P. (m)	56.00	29.30	56,00	60.00	102.00
B (m)	10.50	6.80	9.40	10.50	15.80
H (m)	5.80/3.70	2.50	4.10	5.90/3.80	7.10
d (m)	4,75/3,65	2.20	3.70	4 85/3 75	5.90
DW (ton)	950/1500	250	1100	1000/1700	5300
Ana Makina	Skoba 1000 BHP	B&W 165 BHP	NOHAH 1175 BHP	NOHAB 1050 BHP	NOHAB 2100 BHP
Vs (knot)	11	8	12	12	12
Teslim Tarihi	Mayıs 1972*	Haziran 1972*	Temmuz 1973*	Ağustos 1973*	Temmuz 1974*

GAYE gemicilik, armatörlük ve yapım endüstrisi Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi:

Tersane rıhtımında halen «Gaye 1» isimli 1120 DWT luk tankerin tefriş ve donatım işi yürütülmekte olup Kasım 1972 de servise girecektir. Kızakta, Karadeniz'de kaza geçirmiş bulunan 1000 DWT'luk «Kalkavan» gemisinin tamirata yürütülmektedir. 1972 yılı programına 1200 DWT

luk «İsmail Kaptanoğlu» kosteri inşaatı alınmıştır. Kızak boyu ve saha küçüklüğü itibariyle büyük gemi yapamamak, mahdut elektrik gücü ve kaldırma gücü noksanlığı sebebiyle zaman uzunluğu başlıca problemleri oluyor. Bunun çözümünü «Tuzla Özel Sektör Tersane yerlerinin bir an önce dağılmasında» görüyorlar.

\* Yalnız çelik tekne.

## CAMİALTI tersanesinin problemleri ve çözüm yolları üzerindeki görüşleri

### a) İş temini:

Tersanenin iş gücünü karşılayacak ve ön hazırlığa imkân verecek şekilde sürekli ve tesis kapasitesine uygun iş temin edilmesi.

Sürekli iş temin edilmemesi ve ön hazırlık zamanının önceden düşünülmemiş olması boş iş gücü meydana gelmesine, tesislerin boş kalmasına, maliyetlerin artmasına ve işçi kitlesinin ataletle sevk edilmesine sebep olmaktadır. Tesis kapasitesine göre iş verilmemesi randımanı düşürmekte ve maliyeti arttırmaktadır.

### Tedbiri:

Memleketin yeni gemi ihtiyacı bir plân çerçevesinde tespit edildikten sonra aynı evsafı haiz gemilerden Tersane kapasitesine uyanlar mümkün mertebe uzun seneleri kapsıyacak şekilde Tersaneye sipariş verilmelidir.

İnşa edilecek bir geminin projeleri hazır değilse, 7-8 ay proje hazırlama, buna ilâveten 8-10 ay malzeme temin süresi gerekmektedir. Uzun seneleri kapsayacak şekilde sipariş verilmesi halinde ön hazırlık süresinden tasarruf edilecektir. Ancak, bunda dikkat edilmesi gereken husus aynı tipten de olsa siparişin partiler halinde değil toptan verilmesidir. Zira aksi takdirde her sipariş anlaşması için 8-10 aylık malzeme temin süresi gibi bir kayıp zaman geçecektir.

### b) Dış piyasa malzemelerinin zamanında temini:

Tersane gemilerin tonaj ve ebatlarına göre 1 ilâ 1,5 senede inşa edip teslim edecek kabiliyettedir. Bu durumda dış piyasa ile ilgili malzemelerin 5-6 ay gibi bir süre

içinde temin edilmeleri zaruridir. Oysa bu gün formalitelerin ikmâli akreditiflerin açılması ve malzemelerin temini senelerle ifade edilebilecek bir süreyi kapsamaktadır.

### Tedbiri:

Gemi inşaatı için ithali gereken makina ve teçhizatın bir sene geçerli olmak üzere yetkili bir kurulca tespiti ve bu listede yer alan malzemelerin ithaline tek merciin kontrolü ile mücade edilmesi. Döviz tahsisinin belli süre içinde yapılması.

Geminin inşaatına başlanabilmesi için lüzumlu olan çelik malzemenin % 80'i olan sac malzeme Ereğli Demir Çelik İşletmesinden temin edilmektedir. Ancak % 20 miktarı olan profil malzeme dış piyasadan getirilmekte ve bu da uzun zamanda gerçekleşebildiğinden inşaata başlanamamaktadır. Bu itibarla profil malzemenin Karabük veya Kırıkkale fabrikalarında imkânının gerçekleştirilmesi.

### c) Teşvik ve koruma tedbirlerinin alınması:

Yabancı Memleketler kredili olarak gemi inşaa etmekte, hükümetlerinin vergi iadelerinden faydalanmakta ve bu gemiler gümrüksüz olarak Türkiye'ye ithâl edilmektedir.

### Tedbiri:

Türkiye dahilinde inşa edilecek gemilerle tersaneye dış tersaneler karşısında rekabet imkânı vermek için, asgari olarak kredili inşaat imkânları sağlanmalı. Gerekirse Türkiye'de inşa edilebilecek gemi tipleri, dış piyasadan temin edildiğinde, gümrük alınmak suretiyle yerli gemi inşaatı korunmalıdır.

# 1971 Senesi Dünya Gemi İnşa Tonajı

Tercüme eden: Y. Müh. Erol SAZLI

## «Hansa II. Mart 1972»

1971 senesinde dünyada yeni gemi inşa prodüksiyonu (Sovyet Rusya ve Çin Halk Cumhuriyeti hariç) 6. defadır kesiklik yaratmadan toplam 24.860 milyon BRT denize indirilen gemi tonajı itibarı ile en yüksek seviyeye ulaşmış ve böylece 1970 senesine nazaran 3,170 milyon BRT daha artma olmuştur. Keza teslim tonajı yönünden de artma olmuştur. 2917 (1970 senesinde: 2814) adet yeni inşa gemi toplam 24,388 (20.980) milyon BRT olmak üzere mal sahiplerine teslim edilmiştir. «Lloyd's Register of Shipping» in 1000 BRT'un altında ve ağaç tekneler nazarı itibare almadan yaptığı etüde göre Japonya 11,992 milyon BRT (dünyada denize inen gemi tonajının % 48,2 si) ile gemi inşa eden memleketler klâsmanında yine 1. sırayı almıştır. 2. sırada % 7.4 ile İsveç. onu takiben 3. sırada % 6.6 ile Batı Almanya ve 4. sırada % 5 ile İngiltere ve Kuzey İrlanda yer almaktadır.

Japon tersaneleri 12. defadır düşüş

göstermeksizin gemi inşa yüzdelerini arttırmışlardır. Hatta Japonya 11,992 milyon BRT ile en yüksek inşa tonajına erişerek Amerika Birleşik Devletlerinin 1943 harp senesine ait 11,4 milyon BRT'luk rekoru kırmıştır. 1971 senesinde dünya üzerinde 100.000 BRT dan büyük olarak denize indirilen gemilerden 37 tanesi Japon tersanelerinde inşa edilmiştir. Japonya'nın inşa etmiş olduğu 11,992 milyon BRT'luk gemi tonajının 5,007 milyon BRT'nu tankerler ve 5,042 milyon BRT'unu ise bulk - carrierler teşkil etmiştir. Bulk - carrier gemi tonajının 2,016 milyon BRT'u bulk - oil-carrier tipi gemilerdir. Geri kalan tonajın 1,401 milyon BRT'unu kuru yük gemileri teşkil etmiştir. Bu tonajın 0,339 milyon BRT'u Container gemileridir. Yine 1971 senesi içinde Japon tersaneleri tarafından 80 692 BRT balıkçı gemisi, her biri 3600 BRT'luk 3 sıvı gaz tankeri ve her biri 110000 BRT'luk 4 araba ferisi denize indirilmiştir. 1971 de Japonya'da inşa edilen gemi tonajının % 55 i (6.590 BRT) ihraç edilmiş olup, 4,071 milyon BRT ile Li-

## Milyon BRT (Brut Register Ton) olarak gemi inşa klâsmanı :

Memleketler	Denize indirme	1790 senesine nazaran tonajda artma (+) tonajda azalma (-)		İhracat tonajı
Japonya	11.992	+1,517	6,590	
İsveç	1,837	+0,126	1,347	
Batı Almanya	1,649	-0,038	0,918	
İngiltere	1,239	+0,002	0,394	
Fransa	1,112	+0,151	-	
İspanya	0,916	-0,010	0,447	
Norveç	0,831	+0,192	0,221	
Hollanda	0,821	+0,361	0,770	
İtalya	0,813	+0,215	0,260	
Danimarka	0,806	+0,292	0,308	
Yugoslavya	0,493	+0,099	0,480	
Polonya	0,489	+0,026	0,289	
A. B. D.	0,482	+0,144	0,010	
D Almanya	0,316	-0,017	0,293	
Finlandiya	0,203	-0,019	0,171	
Belçika	0,182	+0,027	0,108	

SAZLI

berya en büyük alıcı olmuştur. Bunu takiben ihraç gemilerin 971 567 BRT'u İngiltere, 483.535 BRT'u Norveç, 476 485 BRT'u Panama ve 351 818 BRT'u Yunanistan için inşa edilmiştir.

Alman tersanelerinde ise gemi inşa tonajı 1,649 milyon BRT ile 1971 senesine nazaran takriben 38 000 BRT azalma görülmüştür. Bu inşa tonajının 713 420 BRT'u kuru yük gemilerine isabet etmiş olup bunun da 386 241 BRT'ünü Container gemileri teşkil etmiştir. Bu container tonajı içinde şimdiye kadar inşa edilenlerin en büyükleri olan ve herbiri 57000 BRT gelen iki Container gemisini de ayrıca zikretmek gerekir. İnşa tonajının 459 348 BRT'u bulkcarrier gemilerine (165844 BRT'u Bulk - oil carrier), 379 959 BRT'u tankerlere düşmektedir. Alman tersanelerinde inşa edilen gemi tonajının % 56 sını (917 892 BRT) ihraç gemiler teşkil etmiştir. Bu ihraç tonajının 357747 BRT'u İngiltere'ye ve 337 210 BRT'u Liberya'ya olmuştur.

1971 senesinde denize indirilen tanker tonajı 1970 senesine nazaran 393 979 BRT artarak 10.424 milyon BRT ile en yüksek tonaja ulaşmıştır. Bu tonajın takriben 3/4 ünü 100.000 BRT dan büyük tanker tonajı 1969 da % 48.3 ve 1970 de % 46.3 iken 1971 de % 41,9 a düşmüştür. Toplam olarak denize indirilen 100.000 BRT dan büyük 72 geminin 68 tanesini tankerler teşkil etmiştir.

Denize indirilen Bulkcarrier gemiler toplam 8,516 milyon BRT ile 1970 senesine nazaran 2,347 milyon BRT artmıştır. Toplam gemi inşa tonajına oranı yönünden bulkcarrierlerin tonajı 1969 da % 25 iken 1970 de % 28,4 ve 1971 senesinde ise % 34.3 e ulaşmıştır.

Kuru yük gemileri inşa tonajı 491931 BRT artarak 4,174 milyon 13 RT'a erişmiştir. Bu değer toplam gemi inşa tonajının % 16,8 ine isabet etmektedir. 10000 - 15000 BRT arası 94 adet, 15000 - 20000 BRT arası 15 adet, 20000 BRT'dan büyük 28 adet kuru yük gemisi 1971 senesinde

denize indirilmiştir. Bu adetlere 7 adet Barge Carrier ve 21 adet container gemisi dahil olup bunlardan 8 tanesi 50000 BRT'dan yukarıdır.

Balıkçı gemilerine gelince bunların tonajı 1970 senesinde 549 567 BRT iken 1971 senesinde 415088 BRT olarak tespit edilmiştir. Bu tonajın 82823 BRT u 8 adet transport gemisine ve 40639 BRT u 3 adet fabrika gemisine isabet etmektedir. Denize inen balıkçı teknelerinin % 94 ü Sovyet Rusya için inşa edilmiştir. Balıkçı gemileri inşa tonajı Doğu Almanya'da 3949 BRT azalarak 95552 BRT a, Japonya'da 5566 BRT azalarak 80692 BRT a, Polonya'da 30539 BRT azalarak 59 825 BRT'a Fransa'da 89641 BRT azalarak 35031 BRT a düşerken Amerika Birleşik Devletlerinde 27 946 BRT artarak 39 523 BRT a çıkmıştır.

Japonya'da tanker inşa tonajı 1970 senesine nazaran 77 752 BRT azalarak 5,007 milyon BRT olarak tespit edilmiştir. Fakat buna karşılık Bulkcarrier gemilerin inşa tonajı 1,347 milyon BRT artarak 5,042 milyon BRT'a ve denize indirilen kuru yük gemisi tonajı 228405 BRT artarak 1,401 milyon BRT a ulaşmıştır. İsveç tersanelerinde de durum aynıdır. Yeni inşa tanker tonajı 1,251 milyon BRT (azalma 57162 BRT) yeni inşa bulkcarrier tonajı 500004 BRT (artma 171 599 BRT). Batı Almanya'da da tanker inşa tonajı 1970 senesine nazaran 239 613 BRT azalarak 379959 BRT a düşmüş, fakat buna karşılık Bulkcarrier inşa tonajı yönünden 157 563 BRT'luk artma ile 459348 BRT'a ve kuru yük gemisi inşa tonajı yönünden 71873 BRT'luk artma ile 713 420 BRT'a ulaşmıştır.

1971 senesinde denize inen en büyük gemiden 7 tanesi Japonya'da 4 tanesi Danimarka'da, 5 tanesi İsveç'te, 2 tanesi Fransa'da ve 2 tanesi de İngiltere'de inşa edilmiştir.

Teslim edilen gemi tonajı 2917 gemi için 24,388 milyon BRT olup Japon tersaneleri 11,132 milyon BRT (992 gemi) ile başı çekmektedirler. (1970 senesinden

10,000 milyon BRT - 1037 gemi). Onu takiben Batı Almanya 178 gemi - 1.968 milyon BRT (1970 de 184 gemi - 1,317 milyon BRT), İsveç 42 gemi - 1,864 milyon BRT (1970 de 39 gemi - 1,539 milyon BRT) ve Fransa 70 gemi - 1,08 milyon BRT

(1970 de 131 gemi - 0,859 BRT) gelmektedir.

1971 senesinde hizmete konan en büyük gemi Ishikaçsajima - Harima Heavy Industries tarafından Kobe'de inşa edilen «Nisseki Maru» adında 184855 BRT (372400 DWT) luk tankerdir.

#### Mal sahiplerine teslim edilen gemi adet ve tonajı :

Gemi Tipi	Adet	Tonaj (milyon BRT)
	1970 - 1971	1970 - 1971
Tanker	278 - 301	10,033 - 10,454
Bulkcarrier	203 - 254	5,373 - 7,936
Kuruyük gemisi	528 - 493	3,711 - 3,939

★ Portekiz'in Setubal şehrinde kurulacak olan yeni gemi inşa ve tamir tersanesinin proje çalışmaları ilerlemiştir. Tersanenin I. kademesi 1974 yılında tamamlanmış olacaktır. Tersane «Stenave Estaleiros Navies de Setubal S.A.R.L.» adı altında faaliyet gösterecek olup Lisvane ve CUF Endüstri Kurumu ortaklarınca kurulacaktır. I. kademe olarak 500.000 m<sup>2</sup> ye, boyu 300 m. ve 520 m, eni ise 95 m. olan iki bölümden teşekkül eden bir kuru havuz; 28.000 m<sup>2</sup> lik sahaya da inşa atölyeleri yapılacak ve senelik sac işleme kapasitesi 80.000 ton olacaktır. I. kademede senede iki adet büyük tanker inşa edilecek, bilâhère Sopenata'nın (Sociedade Portuguesa de Navios Tanques Ltda) Sines'deki rafineri tesislerinin tamamlanması halinde çok sayıda büyük tankere ihtiyaç olacağı düşünülerek senede 4 tanker yapabilecek şekilde tersane tevsi edilecektir.

Armatör Fred Olsen'in 1970 yılında ortaya çıkan tanker ihtiyacını Belfast'daki Harland and Wolff firmasından temin etmek için giriştiği temaslara netice vermemesi üzerine, Portekiz'de bu tersanenin kurulması fikri ortaya atılmıştı. (Hansa I. Juni 1972).

★ Varnadaki Bulgaristan Araştırma Enstitüsü Nipktik, gemi inşa sanayii konusundaki teknik araştırmalarını Birleşmiş Milletlerden aldığı yardımla daha da geniş-

letme yolundadır. Enstitü Dipl. İng. Peter Bagdanov tarafından yürütülen projede, büyük bir deney havuzu ve diğer lüzumlu aletleri ihtiva eden modern bir araştırma laboratuvarı da vardır. Laboratuvarın teçhiz masrafları, İMCO (İnter - Governmental Maritime Consultative Organization) tarafından finanse edilecektir. Laboratuvarında görev alacak Bulgar mütehassıslarının dış ülkelerde bu konuda faaliyet gösteren laboratuvarlarda eğitilmesini de kapsayan program, 1975 sonuna kadar gerçekleştirilmiş olacaktır. (Hansa I. Juni 1972)

★ İsrail, Aschdad ve Haife Limanlarını sür'atle gelişen konteyner trafiğine uydu-rabilmek için 1975 yılında tamamlanacak olan 250 milyon İsr. lik bir yatırıma girişmiştir. Bu sene rıhtım derinliğini 12 m. ye çıkarmak için takriben 65 milyon İsr. lik bir yatırım yapılmıştır. Limanlarda 40 ton kaldırma kapasitesi gezer köprü kreynler bulunacaktır. Bu senenin sonunda Haifa Limanı 40 ft'e, Aschdad Limanı ise 20 ft'e kadar konteynerleri yükleyip boşaltabilecektir. (Hansa I. Juni 1972)

★ Hindistan'ın Visakhapatnam şehrindeki «Hindustan Shipyard Ltd.» şirketi 4 ü Hintli armatörlere ait olmak üzere 6 adet «pioneer» tipi yük gemisi siparişi alınmıştır. (Hansa II. Juni 1972)

**pragoinvest**



**ŠKODA**



**ČKD**

**DİŞLİ KUTULARI**

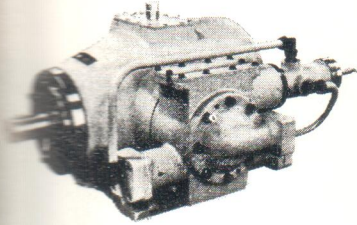
**KAVRAMALARI**

**SOĞUTMA KOMPRESÖRLERİ**



**REXROTH**

**HYDRONORMA®**



**HİDROLİK**

**KUMANDA-KONTROL TECHİZATI**

**TÜRKİYE MÜMESSİLİ:**



**İNTER-TEKNİK Kollektif Şirketi**

**CÜNEYD TURHAN ve ORTAĞI**

**MEBUSAN YOKUŞU No. 12 - FINDIKLI/İSTANBUL — TELEFON: 49 75 01**

**BİLGİ HAYATI ÖNEMEDİR**



Biz bunu biliyoruz.  
Ve gözetiyoruz.  
Örneğin,  
-Mac GREGOR NEWS-  
Sizlere en son yenilikleri bildirmek  
için izlediğimiz tipik bir yoldur.  
Düzenli aralarla yayınlamış  
10.000'den fazla nüshası  
bütün dünyaya gönderilmektedir.  
Umarız ki sizin de eline ulaşmaktadır.  
Eğer, henüz ulaşmadı ise ülkenizdeki  
Mac GREGOR  
ofisinden isteyiniz.



**MacGREGOR**

Specialists for cargo handling and cargo access equipment



1972 YILINDA

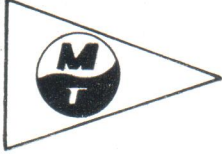
**9.5**  
**MİLYON**

**TÜRK TİCARET**  
**t BANKASI**

PVC den mamül basınçlı su boruları

**PİMAŞ**  
PLASTİK İNŞAAT MALZEMELERİ A.Ş.

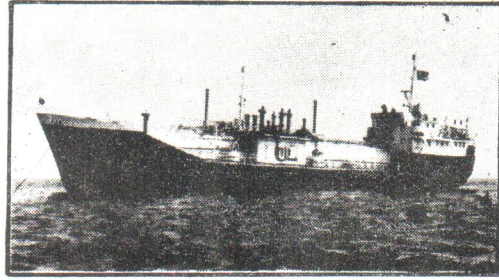
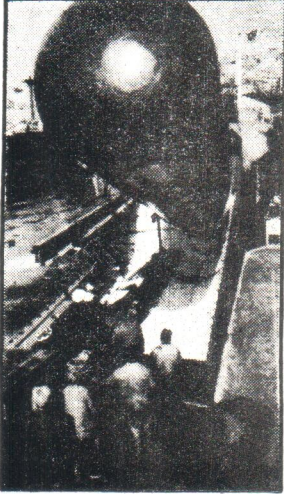
FABRİKA : ÇAYIROVA - GEBZE TEL : 112 - 166 - 196 MAĞAZA : BÜYÜKDERE CAD. NO. 33 ŞİŞLİ İST



## **MARMARA TRANSPORT A.Ş.**

MARMARA YARIMCA TERSANESİ

- GEMİ İNŞATI  
HER TİP GEMİ İNŞA  
VE TADİLATI



M.T. ALEVGAZ

SİMİ BÜTAN-PROPAN,  
AMONYAK TANKERİ

OMURGA: EKİM 1970  
BİTİŞ : ŞUBAT 1972

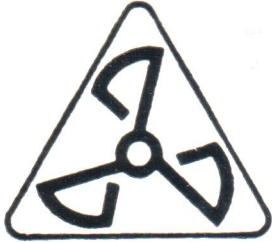
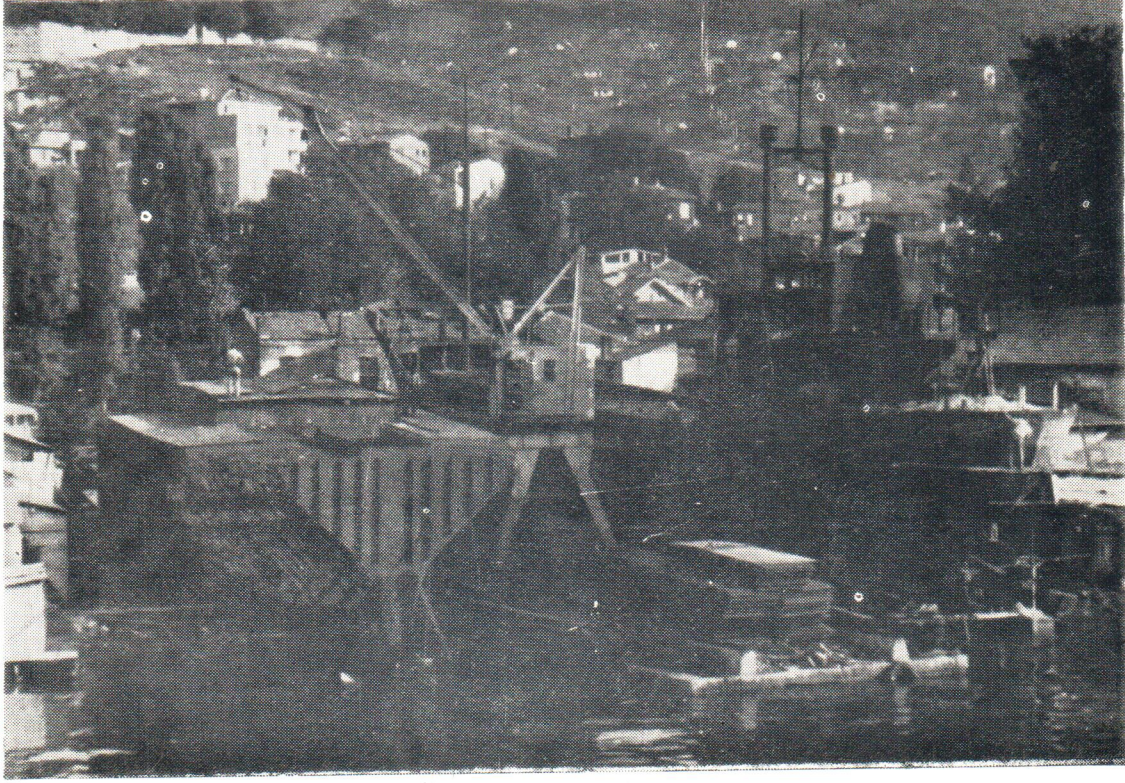
- BASINÇLI KAPLAR
- ÇELİK KONSTRÜKSİYON İŞLERİ
- MÜHENDİSLİK HİZMETLERİ

Telex: MARPORT-532

Tel : 491294-449308

Adres: Salıpazarı Han Kat 9

FINDIKLIHSANBUL



Sicil No. 67749/1580

# ÇELİKTRANS

## DENİZ İNŞAAT LİMİTED ŞİRKETİ



Deniz vasıtaları inşaat ve tamirâtı \* Makine imalât ve  
tamirâtı \* Demir ve saç işleri taahhüdü \* Dahili ticaret\*  
İthalât \* Mümessillik

**Büro: Meclisi Mebusan Cad. İşçi Sigortaları**

**Han Kat 2 No. 207 - Fındıklı - İst.**

**TEL : 44 31 97**

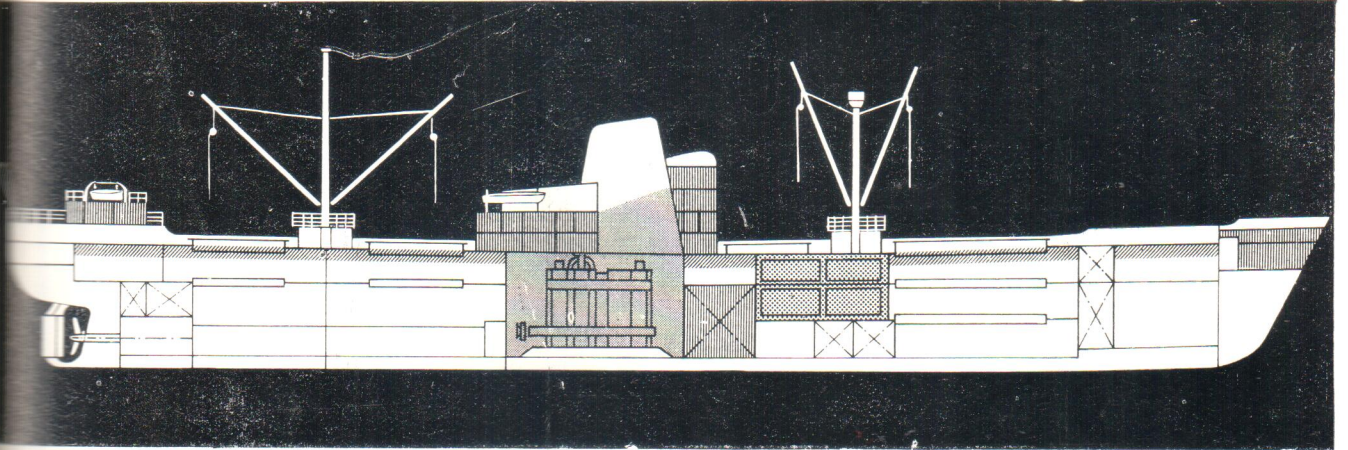
**İş Yeri: Büyükdere Cad. No. 42 - Büyükdere**

**Tel. : 61 20 01 — 168**

GEMİLERİN  
SICAK - SOĞUK - SES İZOLASYONUNDA

**İZOCAM**<sup>®</sup>


(Uluslararası Lloyd Kuruluşunun şartlarına uygundur)



 Güverte ve duvarların ısı izolasyonu

 Terlemeye karşı izolasyon

 Soğuk odaların izolasyonu

 Makinelerin ve makine dairesinin, egzoz borularının, kaptan köprüsünün, telsiz odasının ve kabinelerin ses izolasyonu

**İZOCAM**<sup>®</sup>'in özellikleri:

- yanmaz
- en yüksek ısı ve ses izolasyon değeri
- hasarat barındırmaz
- çürümez
- higroskopik değildir
- basınca mukavim ve elâstiktir
- sarsıntıdan müteessir olmaz, elyafı kırılıp dökülmez
- borularda, saç levhalarda paslanma ve korozyon yapmaz
- ekonomiktir
- asitlerin tesiri ile bozulmaz
- Türkiyede yapılan harp gemilerinde, Denizcilik Bankasının gemilerinde başarı ile kullanılmaktadır

**HER TÜRLÜ TEKNİK BİLGİ İÇİN TEKNİK MÜŞAVİRLİK BÜROLARIMIZ ÜCRETSİZ EMRİNİZDEDİR :**

**İSTANBUL:** Bankalar Caddesi, Türkeli Han, Karaköy, Tel.: 49 84 51 - 52

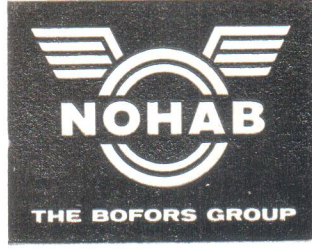
**ANKARA :** Koçhan, Ulus Meydanı, Tel.: 10 62 18

**İZMİR :** Şehit Fethi Bey Caddesi, Akgerman Han 202, Tel.: 34 859

**TRABZON:** Kunduracılar Caddesi 43/17, Tel.: 23 98

**ADANA :** Postane Caddesi 20, "P.K. 35" , Tel.: 28 30

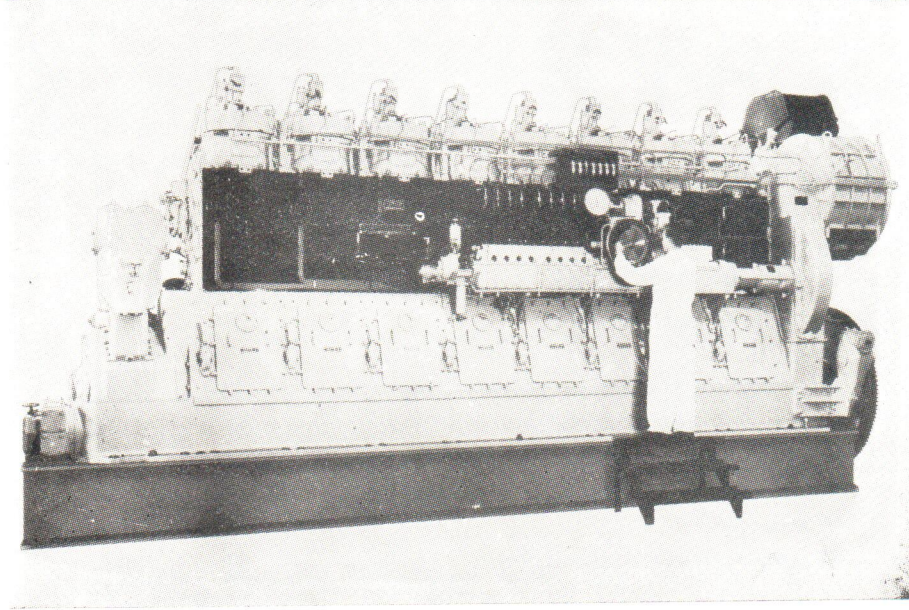
**BURSA :** Atatürk Caddesi, Vakıflar Bankası İş Hanı 205, Tel.: 24 70



# NOHAB

DÜNYACA MEŞHUR İSVEÇ DENİZ DİZEL MOTORLARI VE  
YARDIMCILARI

375-16000 BHP



**Türkiye Mümessilliği.**

**ANADOLU Madencilik San. ve Tic. Ltd. Şti.**

Merkez : İlk Belediye Sokak No. 8  
Tünel-Beyoğlu-İstanbul  
Telgraf : Anametal-İstanbul  
Telefon : 44 49 34

Şube : 4 Cadde 2/6  
Bahçelievler-Ankara  
Telgraf : Anametal-Ankara  
Telefon : 13 48 09

Kaynak elektrodları mevzuunda  
rakipsiz kaliteyi temsil eden

# OERLIKON

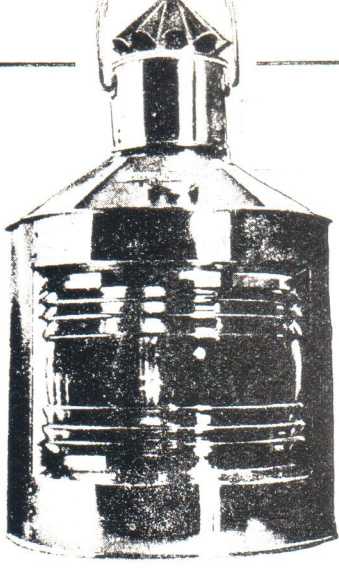
Her çeşit metal ve işe  
Ayrı bir kaynak elektrodu  
ile

Türk sanayiinin ve  
kaynakçıların hizmetinde

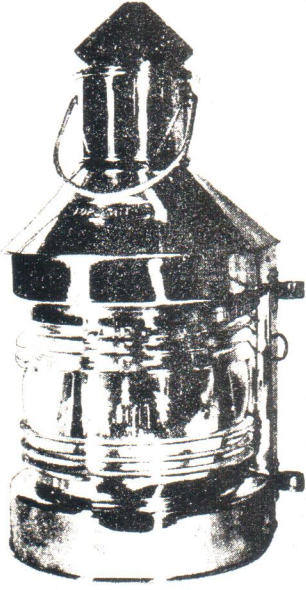
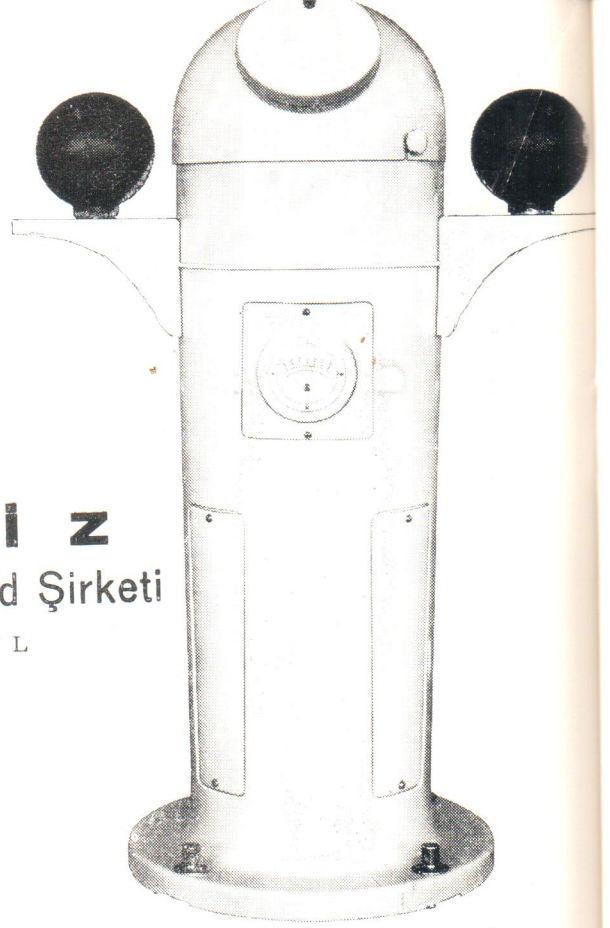


**OERLIKON**  
Kaynakçının güven kaynağı

Fabrika: Topkapı, Yeni Londra asfaltı Çırpıcı Sokak No. 25 - Tel: 23 51 06 (2 hat)  
İrtibat bürosu: Karaköy, Perçemli Sokak No. 11 - 15 — Tel: 45 52 35 (3 hat)  
Posta Kutusu 1050, Karaköy - İstanbul Telgraf: Oerlikon - İstanbul



**D E N İ Z**  
Malzeme Limited Şirketi  
İSTANBUL



**D E N İ Z**

**MALZEME LIMITED ŞİRKETİ**  
**TÜRK GEMİ İNŞA SANAYİ**  
ve  
**TÜRK DENİZCİLİĞİNİN HİZMETİNDE**

Tophane, Tophane İskelesi Cad. No. 17  
İSTANBUL

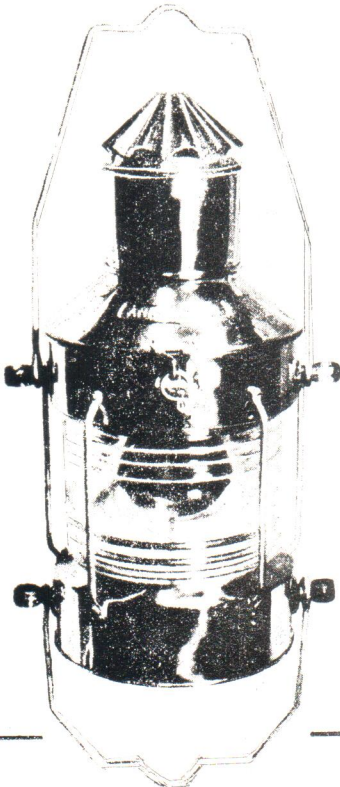
Telefon - Ofis: 45 34 61

Mağaza: 49 57 29

- Mac GREGOR gemi anbar kapakları servisi
- Beaufort gemi şişme can salları servis istasyonu

Gemi İnşa Yan Sanayi Olarak:

- Miyar puslalar
- Dümenci puslaları
- Filika puslaları
- Seyir fenerleri, standart ve rasyonel tiplerde
- Havalı gemi düdüklüleri
- Sahil fenerleri
- SOLAS Denizde can kurtarma teçizatı
- Navigasyon malzemesi  
TSE, ISO, BSE standartları ve IMCO  
SOLAS kurallarına göre imal edilir.





# BEYKOZ TERSANESİ



Tersane sahası	: 9530 m <sup>2</sup>
Kızak boyu	: 115 m
Kreynerler	: 1×20 T. 1×15 T. 1×5 T. 1×3 T.
Otomatik kaynak mak.	: 2 ad.
Elektrik kaynak mak.	: 49 ad.
Hidrolik pres	: 300 T.
Saç bükme presi	: 200 T.
Elektronik gözlü tamamen otomatik oksijenle kesme mak.	: Ölçek 1/1
Kaynak Röntgen cihazı	: 1 ad.
Makina, elektrik atel. ve marangozhane tesisi v.s. yıllık Çelik-İşleme kapasitesi	: 2800 T.

140 m boy'a kadar her nev'i tanker, kuru yük, dökme yük, Roll-on/Roll-Off, Konteyner ve çıkarma gemileri, Romorkörler ve sair deniz vasıtaları inşaatı ile her nev'i deniz diesel motorları tamirâtı yapılır.

## TERSANEDE İNŞA EDİLEN DENİZ VASITALARI

M/T Bizim reis	: 400 DWT. - Boy uzatıldı 780 DWT.
M/T Burak reis	: 630 DWT. - teçhiz edildi
M/T Piri reis	: 750 DWT. - boy uzatıldı 1000 DWT.
M/T Küçük reis	: 130 DWT.
M/T Oruç reis	: 1100 DWT.
Uzunkum (Romorkör)	: 800 HP. - 15 T.
Bahriye çıkartma GM.	: 405 T. DEPL.
M/T Aydın Reis	: 1100 DWT.
M/S Haldun	: 390 DWT.
M/S Demirhan	: 390 DWT.
M/T Seydi Reis	: 1100 DWT.
Gülüç (romorkör)	: 800 HP. - 15 T.
3 adet kum dubası	: 500 DWT.
3 adet taş dubası	: 500 DWT.
M/T Öncü	: 4350 DWT. Tekne Haliç ters.

inşa edildi, Beykoz ters. teçhiz edildi. Boy uzatıldı 5250 DWT.

3 adet RO/RO GM. : Beheri 1590 DWT.

**ADRES: DENİZCİLİK A.Ş. FINDIKLI HAN KAT: 4 FINDIKLI -  
TELEFON: 44 75 95 - 94-93-92-91 TELGRAF: HABARAN -  
TELEKS: 330 HABARAN - İSTANBUL**

TI  
I

İNDE

17

49 57 29

servisi

istasyonu

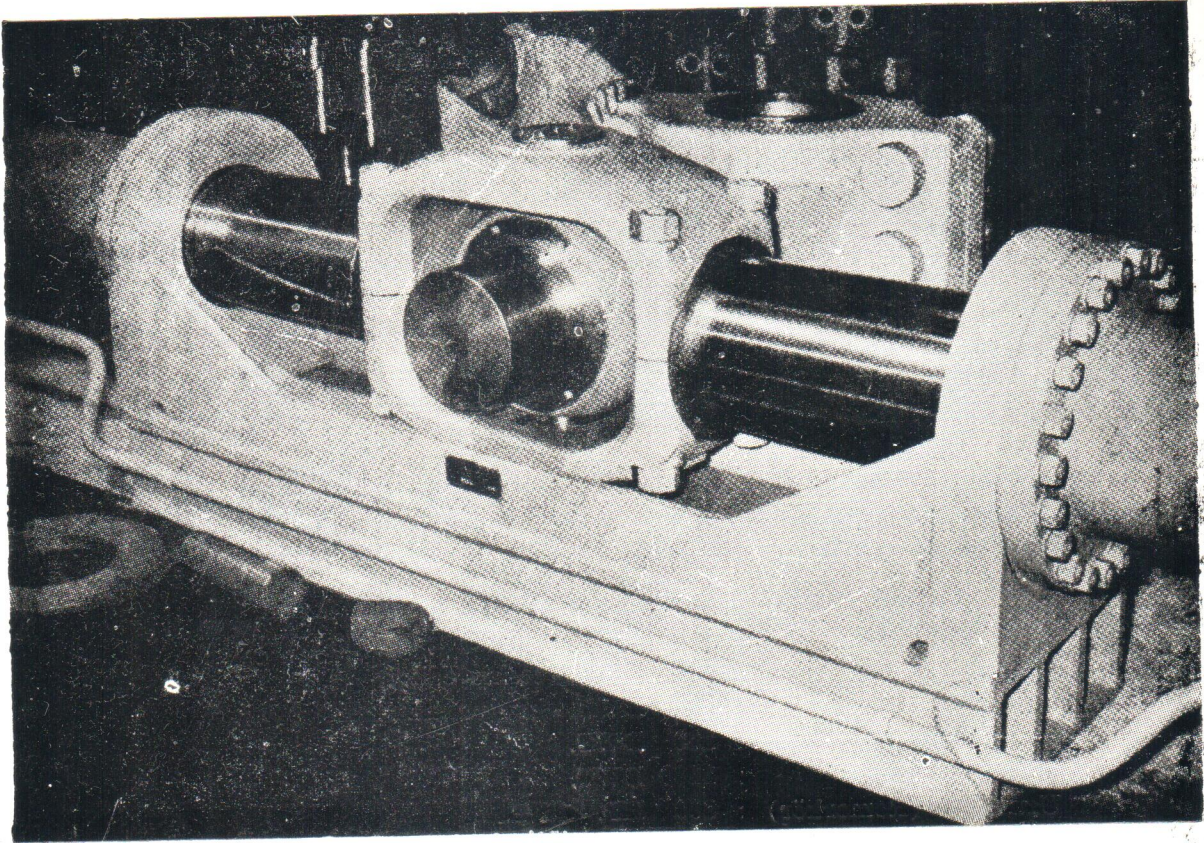
k:

yonel

IMCO

dilir.

# SVENDBORG DÜMEN MAKİNALARI



3000 gemi SVENDBORG ELEKTRO - HIDROLİK DÜMEN MAKİNASI kullanıyor  
Svendborg Shipyard, Svendborg, Danimarka

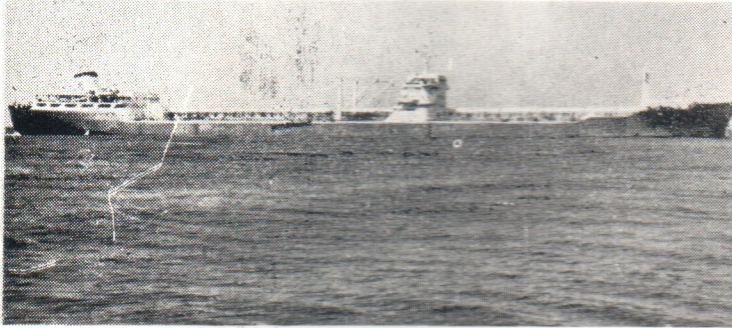
Türkiye Genel Acentesi: YEDİ DENİZ, Kabataş Derya han 205 İstanbul  
Telefon: 49 17 85



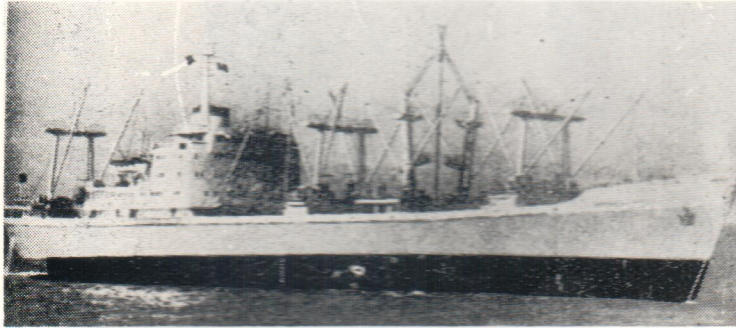
# D.B. Deniz Nakliyatı



ABDİN DAVER ŞİLEBİ



63.880 TONLUK GERMİK TANKERİ



GENERAL A.F.CEBESOY

Türkiye'nin Dev  
Şilep ve Tanker  
Filosu ile  
hizmetinizdedir



- Kontinant
- Akdeniz
- Amerika
- Hatlarında
- muntazam
- seferler



Sür'at, Emniyet  
ve Dikkatli  
Nakliyat Ancak  
D.B. Deniz Nakliyatı  
Gemilerindedir



Bütün hatlarda en ucuz ve en konforlu kamaralarda seyahat edilir.

D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş

Meclisi Mebusan Cad. 93-95-97 Fındıklı - İstanbul

Tel. Genel Md. 44 9763 - 45 2120 (Sant.) Baş Ac: 49 99 34

D.B. Cargo İstanbul

# CENTROMOR

POLONYA'NIN YEGANE GEMİ VE DENİZ TECHİZATI İHRACATÇISI

— TANKER

Polonya

— KARGO

— BULK CARRIER

— BALIKÇI GEMİSİ

— YOLCU GEMİSİ

— TENEZZÜH TEKNELERİ

— KOMPLE DENİZ TECHİZA

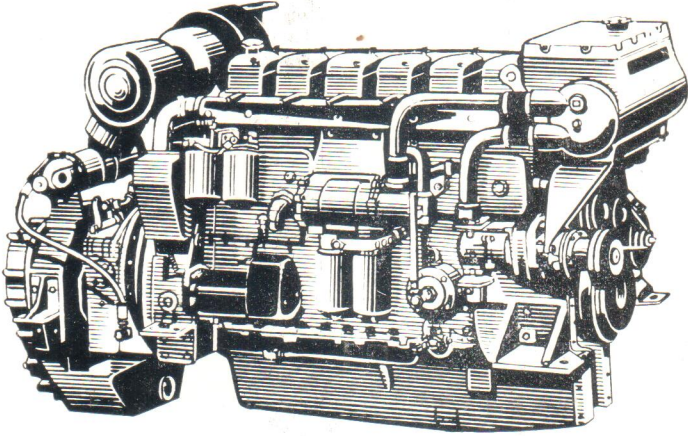
Gdansk, Mürcaat : MEHMET KAVALA

ihtiyaçlarınız için emrinizdedir.

Nesli Han, Karaköy, İSTANBUL

Telefon : 44 75 05 Telgraf : Lamet İSTANBUL

## Dünyaca Maruf İsveç Mamulâtı



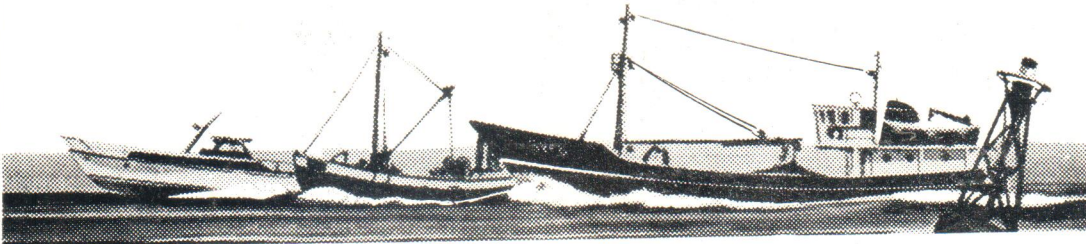
**16,5 – 350**

Beygir gücüne  
kadar muhtelif  
kapasitede



## **VOLVO PENTA**

### **DİZEL DENİZ MOTORLARI**



**TÜRKİYE MÜMESSİLİ: MEHMET KAVALA**

Karaköy Nesli Han İstanbul Tel: 44 75 05 Telg: LAMET İst.

Şubeler: İzmir, 1374 Sokak No. 16 Tel 24543

Samsun, Salih Bey Cad. No. 20 Tel: 2086