

PAPER DETAILS

TITLE: OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E DENİZ YOLLARI TASIMACILIĞI VE NAKLIYATI
(1923-1932)

AUTHORS: Sefa Salih AYDEMİR,Kürsat KURTULGAN

PAGES: 637-649

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1715415>

Makalenin Türü / Article Type : Araştırma Makalesi / Research Article
Geliş Tarihi / Date Received : 18.04.2021
Kabul Tarihi / Date Accepted : 03.05.2021
Yayın Tarihi / Date Published : 15.06.2021



 <https://dx.doi.org/10.17240/aibuefd.2021.21.62826-919884>

OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E DENİZ YOLLARI TAŞIMACILIĞI VE NAKLİYATI (1923-1932)

Sefa Salih AYDEMİR¹, Kürşat KURTULGAN²

ÖZ

Osmanlı Devleti, zaman içerisinde giderek güç kaybetmiş ve bu kayba paralel olarak da her alanda her şeyin kontrolünü yabancılara kaptırmış bir devlet hâline gelmiştir. Bu alanlardan bir tanesi de deniz yolu nakliyatı ve taşımacılığıdır. Yaşanan savaşlar ve bu savaşlarda güvenliğin sağlanamaması nedeniyle birçok vasıtanın kaybedildiği görülmektedir. Bu kayıpların fazlalığı ve içinde bulunulan ekonomik sıkıntılar sebebiyle devlet bu alandaki yetkilerini özel şahıslara ve özellikle de gayrimüslimlere kaptırmıştır. Dış destekli olan gayrimüslimler de millî olmaktan uzak hain plan ve stratejilere yönelmiştir. Özellikle savaş yıllarında ihtiyaç duyulan bu alanda devlete türlü bahanelerle destek olunmamış, âdeta aleyhte birtakım çalışmalara girişmişlerdir. Genel olarak da nakliyenin uzun sürelerle yayılması sağlanarak zararın artmasına yol açmıştır. Bu durum devletin yıkılışına kadar devam etmiştir. Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti de bu durumdan olumsuz yönde etkilenmiş ve bir süre mevcut duruma çare üretememiştir. Fakat savaş sonrasında bu alana dair incelemeler büyük bir hızla yapılmıştır. Hazırlanan raporlarda da deniz taşımacılığın içinde bulunduğu durum gözler önüne serilmiştir. Özellikle mübadele sürecinde duyulan ihtiyacın fazlalığı bu alanda devletin, özel şirketlerin ve şahısların bu alanda söz sahibi olmaları gerektiği sonucunu ortaya koymuştur. Bu araştırmamızda Osmanlı Devleti'nin son döneminde ve Cumhuriyetin ilk yıllarında deniz nakliyatı ve taşımacılığındaki durum tespiti yapılmakta ve sonrasında uygulanan çözüm yolları ortaya konmaktadır. Özellikle mübadele sürecinde alınan önlemler ile kullanılan vapurlara değinilmiştir. Ayrıca bu vapurların sonraki yıllardaki durumları da araştırmamızın ana konusunu oluşturmuştur.

Anahtar Kelimeler: Deniz, nakliye, vapur, mübadele, kabotaj

SEA TRANSPORTATION AND SHIPPING FROM OTTOMAN EMPIRE TO TURKISH REPUBLIC (1923-1932)

ABSTRACT

The Ottoman Empire gradually lost power and in parallel with this loss, it became a state that lost control of everything to foreigners in every field. One of these fields is maritime shipping and transportation. It is seen that many vehicles were lost due to wars and lack of security in these wars. Due to the excess of these losses and the economic difficulties, the state lost its authority in this field to private individuals and especially to non-Muslims. Non-Muslims with foreign support also turned to treacherous plans and strategies that were far from national. In this field, which was especially needed during the war years, the state was not supported with various excuses, and they started to work against them. The transportation was spread over long periods and this led to increased damages in general. This situation continued until the collapse of the state. The newly established Republic of Turkey was also adversely affected by this situation and could not come up with a solution for the current situation for a while. However, examinations in this field were rapidly carried out after the war. In the reports, the situation of maritime transport has been revealed. The excess of the need, especially in the exchange process, has revealed that the state, private companies and individuals should have a say in this field. In this research, the situation in maritime shipping and transportation in the last period of the Ottoman Empire and the first years of the Republic of Turkey is examined and the solutions applied afterward are revealed. In particular, the precautions taken during the exchange process and the ferries used are discussed. In addition, the condition of these ferries in the following years constitutes the main subject of our research.

Keywords: Sea, shipping, ferry, exchange, cabotage

¹ Adıyaman Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, saydemir@adiyaman.edu.tr,  <https://orcid.org/0000-0002-4665-3598>

² Mersin Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, kursatk@mersin.edu.tr,  <https://orcid.org/0000-0001-6608-5973>

1. GİRİŞ

Türkiye Cumhuriyeti’ni kuranların en büyük başarısı, yedi düvele karşı başlattığı millî mücadele savaşından başarı ile çıkması gösterilebilir. Kılıç ile savaştaki kazanımlar ise kalıcı olmadığı için eninde sonunda kaybedilmiştir. Bunun da farkında olan yöneticilerimiz daha büyük bir mücadeleye girişmiştir. Bu mücadele üretmek ve ürettiklerini satarak halkın kalkınmasını sağlamaktır. Bunun için de kılıç ile kazandıklarını saban ile sağlamlaştırmak en büyük idealleri olmuştur. Uygulanan ekonomik kalkınma politikalarının da temel hedefi her yönden güçlü bir Türkiye Cumhuriyeti düşünün gerçekleştirilmesidir.

Bu düşün gerçekleşmesi ise birbirinden ayrılmaz iki unsur olan üretim ve pazarlama alanlarında kalkınma ve ilerleme ile olabilir. Türkiye Cumhuriyeti devleti savaşların sona ermesi ile üretim konusunda hızlı bir atılım başlatmıştır. İkinci atılım alanları da ürettiklerini dış pazarlara ulaştırmak için nakliyat alanında ihtiyaç duyulan yeniliklerin gerçekleştirilmesidir. Ekonominin gücü üretim ile, üretimin gücü ise nakliye ve pazarlama ile doğru orantılıdır. Bu çerçevede üretilen malların pazarlaması ve nakliyesi de giderek önemli hâle gelmiştir. Nakliye denilince ilk akla gelen alan da deniz yolu taşımacılığıdır. Çok eski çağlardan bu yana önemli olan bu sahanın önemi ve etkinliği hâlen geçerliliğini korumakta ve en uygun taşıma kolu olarak birinci sırada yer almaktadır.

1.1. Deniz yolu taşımacılığı ve önemi

Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili olması ve bulunduğu stratejik konumu sebebiyle tarihin her döneminde önemli bir taşıma üssü olarak değer kazanmıştır. Bu önemine binaen sürekli bir mücadele sahası olagelmıştır. Osmanlı Devleti’nin güçlü olduğu dönemlerde karada hâkim olduğu gücünün zamanla denizde de gerçekleştirildiğini söyleyebiliriz. Fakat zayıflamayla birlikte karada olduğu gibi denizde de hâkimiyet zayıflamış ve taşımacılık sektöründeki ekonomik girdileri de kaybedilmiştir. Oysa deniz taşımacılığı büyük ve ağır yüklerin taşınmasında en az maliyetli ve en kârlı sektördür. Bu durum, beraberinde Osmanlı ekonomisinin de bozulmasının en büyük sebebi olmuştur. Geçmişte karayolu olarak belirlenmiş olan İpek Yolu ile Baharat Yolu, gelişmeler karşısında önemini kaybetmiş ve denizyolu taşımacılığı bu iki yolun tahtına oturarak daha önemli bir hâle gelmiştir.

Bu bağlamda modern dünyada 5 çeşit taşımacılık mevcuttur: Karayolu, demiryolu, havayolu, boru hattı ve en önemlisi de denizyolu taşımacılığıdır. Sanayi devrimi ile başlayan yeni süreçte denizcilik ve denizyolu taşımacılığı dünya uygarlığının gelişiminde en önemli paya sahip olmuştur (Kol, 2010).

Bu sektörde ki varlığı açısından baktığımızda Osmanlı Devleti gelişmelere paralel olarak bir ilerleme gösterememiştir. Yapılanlar ise profesyonel manada gerçekleştirilmediği için devamlılık arz etmemiştir. Bu bağlamda Osmanlı deniz taşımacılığına baktığımızda üç ana devre ayırabiliriz:

Birinci devir: Yabancı gemilerin taşıma yaptıkları devir.

İkinci devir: Yabancı gemilerin ve Türk gemilerinin birlikte taşıma yaptıkları devir.

Üçüncü devir: Sadece Türk gemilerinin taşıma yaptıkları devirdir. Konumuz, ikinci ve üçüncü devirler ile alakalı olduğu için bu devirler hakkında bilgi vermek faydalı olacaktır.

1.2. Osmanlı döneminde deniz nakliyatı

Osmanlı Devleti’nin geçirdiği evrelerden birisi olan ikinci devir 19. yüzyıldan itibaren başlamaktadır. Bu devirde, yabancı gemiler yanında Türklerin de gemi işletmeye başladıkları görülmektedir. Bu serüven 1844 yılında Bahriye Nezareti tarafından İngiltere’den getirilen “Seyr-i Bahri” adlı buharlı gemi ile başlamıştır. İstanbul-Gemlik-İzmit ve Tekirdağ hattında hizmet veren bu gemiden sonra “Eser-i Hayr” gemisi gelmiş ve Boğaziçi’nde çalıştırılmaya başlanmıştır. 1843 yılında kurulan “Fevaid-i Osmaniye” adlı şirket ile başlayan süreçte eski gemilerle başarı kazanılamadığı için bir süre sonra işletme Fransızlara devredilmiştir. Sonrasında Fransızlar da başarılı olamamışlar ve iade etmişlerdir.

Sultan Abdülaziz dönemi bu alanda büyük gelişmelere ve yeniliklere sahne olmuştur. Bu devirde 1871’de “İdare-i Aziziye” adını alan şirket, 1878’de “İdare-i Mahsusa” olmuş ve nihayet 1910 yılına gelindiğinde Ticaret Nezareti’ne bağlı “Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi” adını almıştır. Yine Sultan Abdülaziz devrinde özel bir şirket “Şirket-i Hayriye” 1851 senesinde İstanbul-Boğaziçi-Kadıköy hattında gemi işletmiştir (Kol, 2010). Bu süreçte birçok denizyolu vasıtası alınmıştır.

Üçüncü devir ise sadece Türk gemilerinin taşıma yaptıkları dönem olup bu aşamayı I. Dünya Savaşı (1914) ile başlatmak mümkündür. Bu sürecin başlamasında kapitülasyonların kaldırılması ile denizciliğin serbest hareket alanı bulması etkilidir. Fakat bu süreçte daha çok şehirlerarası posta taşıma, kömür nakliyatı ve küçük gemilerle ticari malların taşınması gerçekleştirilebiliyordu. Oldukça kısıtlı olan bu rahatlama da çok uzun sürmemiştir. İtalya ile başlayan Trablusgarp savaşları ve sonrasında Balkan Savaşları esnasında ticari filomuzda mevcut olan birçok gemi batırıldığı için filomuz oldukça azalmıştır. Savaş kayıplarının yanı sıra Karadeniz’in hırçın dalgalarının ve yandan çarklı modası geçmiş gemilerin dayanamaması kayıpları oldukça arttırmıştır. Bunlara I. Dünya

Savaş'taki kayıplarımızı da kattığımızda 110 bin tonluk gemi kapasitemizin 83,6 bin tonluk kısmı olan 63 Türk gemisi savaşta batırılmıştı. Mütareke yıllarında da gemi sayıları azalmaya devam etmiş ve 16,5 bin tona gerilemiştir (Kol, 2010).

Bu kötü durum donanma için de geçerlidir. Osmanlı Devleti'nin bıraktığı mirasa baktığımızda 60.000 tonluk savaş gemileri mevcut iken bunlar arasında ateş gücü ve hareket yeteneğine sahip bir tane bile gemi bulunmamaktadır. Bunun da etkisiyle hem deniz nakliyatı ve hem de sahil güvenliğimiz için sıkı bir çalışma içerisine girilmiştir (Tunaboğlu, 2008). Hem donanma ve hem de denizyolu vasıtalarının hızlı bir şekilde sayılarının azaldığını da görenler önlem almaya çalışmışsa da başarılı olamamışlardır.

Bu süreçte kaybedilen gemilerin büyük çoğunluğu Karadeniz ve Marmara'dan Karadeniz'e çıkan yerlerde düşmanlarca batırılmıştır. Bazıları ise düşmanlar tarafından el konularak Osmanlı'dan koparılmıştır. İlk ve en büyük kayıp ise I. Dünya Savaşı esnasında yaşanmıştır. 6 Kasım 1914'te Rotislav ve Kagul adlı iki zırhlı ve altı muhripten oluşan Rus donanması bir defada 6 ticari gemimizi batırmış ve büyük kayıplar verdirmişlerdir (Arı, 2010; Tutel, 2005). Kısa bir süre içerisinde birçok geminin ya batırıldığı ya da el konulmak suretiyle kaybedildiği anlaşılmaktadır.

Bu kayıpların sebeplerinden bir tanesi de bazı gemilerimize savaş esnasında kanunsuz bir şekilde İngilizler tarafından el konulmasıdır. Bu durum sadece deniz ticareti gemilerinde değil aynı zamanda savaş gemileri için de geçerli olmuştur. Özellikle Sultan Osman ve Reşadiye zırhlılarının paraları peşin olarak ödenmesine rağmen teslim edilmeyişi savaşın arifesinde Osmanlı deniz gücünü önemli ölçüde olumsuz etkilemiştir (Kış, 2017). Sultan Osman ve Reşadiye zırhlılarında olduğu gibi Karadeniz Gemisi* ile alakalı olarak yaşanan olay tamamen hukuka aykırı olup güçsüz ve dışa bağımlı olma sebebinden kaynaklanmıştır.

Tablo 1.

I. Dünya Savaşı'nda Batırılan Osmanlı Devleti Gemileri

Geminin Adı	Tonajı	Batırıldığı Yer	Batılış t.
Bezmialem	4040	Karadeniz	1914
Bahr-i Ahmer	3603	Karadeniz	1914
Mithat Paşa	4458	Karadeniz	1914
Nilüfer	1088	Karadeniz	1914
Seyhun	3003	Karadeniz	1914
Neva	1257	Karadeniz	1914
Mersin	195	Karadeniz	1914
Yeşilırmak	1591	Karadeniz	1915
Kızılırmak	1945	Karadeniz	1915
Halep	3684	Akbaş	1915
Biga	784	Mudanya	1915
Plevne	1454	Şarköy	1915
Edremit	414	Erdek	1915
Kozlu	358	Çanakkale	1915
Samsun	48	Karadeniz	1915
İstanbul (Yat)	170	Karadeniz	1915
Kumkapı	60	Marmara	1915
Zafer	160	Haydarpaşa	1915
Tuzla	73	Çanakkale	1915
Şahin	142	Karadeniz	1915
Nilüfer	209	Karadeniz	1915
Tunca	200	Haliç	1915
Timsah	117	Çanakkale	1915
Zonguldak	560	Karadeniz	
Ereğli	1600	Karadeniz	
Dafni	723	Karadeniz	1915
Karadeniz	5012	Bombay'da İngilizler El koydu	1915
Toplam	30.9Ton		

(Arı, 2010)

* Birinci Dünya Savaşı'nın başında o günlerin uzağı göremeyen politikacıları, Afgan asıllı Abdülaziz adlı birisinin önerisine uyarak Karadeniz gemisini Tahir Kaptan'ın idaresinde Hindistan'ın Bombay limanına gönderdi. Amaç, İngiltere'nin işgalindeki Afganistan'a destek vermektir. Bu arada Afganistan'ın Osmanlı topraklarına katılması da hedefleniyordu. Ama geminin 1914'ün Kasım ayında limana varır varmaz İngiliz makamlarınca el konulduğu görülmüştür. El koymakla kalmayıp mürettebatı da esir edilmiştir (Tutel, 2005).

Batırılan gemi sayısı açısından en fazla kayba Seyr-i Sefâin İdaresi uğramıştır. Sonrasında Şirket-i Hayriye gelmektedir. Sayısal olarak Şirket-i Hayriye'nin kayıpları fazla olsa da tonaj olarak küçük oldukları için en büyük kaybı Seyr-i Sefâin idaresinin yaşadığını söyleyebiliriz. Şirket-i Hayriye gemilerinin küçük tonajlı olmasının sebebi faaliyette bulundukları bölgelerdeki fiziki zorluklar ve sık yerleşim alanlarının olmasıdır. Gemilerin küçük tonajlıları rahatça girebilme ve yanaşabilme yetenekleri nedeniyle buralarda tercih edilerek kullanılmıştır (Arı, 2010). Seyr-i Sefâin İdaresi gemileri ise oldukça büyük ve tonajlı oldukları için uzun mesafeli seferlerde kullanılmıştır.

I. Dünya Savaşı öncesi 110-130 bin tonluk olan filo, hızla azalmış ve Cumhuriyete sadece 35.000 tonluk bir filo aktarılabilmektedir. Savaş sonrası bu alana verilen önem gereği Cumhuriyeti kuran yöneticiler, birçok araştırma ve çalışma içerisine girmişlerdir. Hazırlanan raporlar çerçevesinde uygulanan planlar çok kısa bir sürede meyvelerini vermiş ve büyük ilerlemelerin yaşandığı görülmüştür. Yeni devletin muhatap alınmaya başladığı bu yeni süreçte yaşanan gelişmelere bakacak olursak 1 Ekim 1923 yılı itibarıyla durum ise şöyledir (Arı, 2010):

Tablo 2.

Türk Deniz Ticaret Filosunun Durumu (1 Ekim 1923 İtibarıyla)

Şirket Adı	Araç Sayısı	Tonajı
Seyr-i Sefâin	35	37.494
Şirket-i Hayriye	27	4.215
Haliç Şirketi	16	1.397
Değişik Şirket ve Kişiler	48	30.242
İstimbot ve Romörkör	123	1.200
Motorlu Deniz Taşıtları	190	3.500
Toplam	439	78.048

Bu konuda en büyük şirket olarak Seyr-i Sefâin İdaresi gelmektedir. Bu idarenin elinde bulunan gemilerin büyük olanları oldukça eski ve masraflı gemilerdir. Liman içi ve yakın bölgelerde taşıma işinde kullanılan 21 gemi (5.569 tonluk) ise küçük tonajlı olup büyüklere nazaran oldukça yeniydiler. Büyük gemilerin en yenisi 1901 yılında inşa edilen Reşid Paşa gemisi iken küçük gemilerin ise 1904- 1915 yılları arasında inşa edildikleri bilinmektedir (Arı, 2010).

1.3. Osmanlı'dan cumhuriyete denizlerde durum

Osmanlı'nın son demlerinden itibaren bu alanda durum hiç de iç açıcı görünmemektedir. Özellikle 1838 yılında imzalanan Osmanlı-İngiliz Ticaret Sözleşmesi ile ekonomik bağımlılık denizlerde de sağlanmış ve kıyılarımız yabancıların kontrolüne geçmiştir (Arı, 2010). Bu sebeple Osmanlı'nın son döneminde devlet kontrolünde olan önemli bir deniz taşıtının varlığından söz edemeyiz. Bu işlerle daha çok gayrimüslimler ve yurt dışı merkezli şirketler rol almaktadır (Öndeş, 2013). Türk ve Müslüman şirketler ise oldukça zayıf ve etkisizdirler.

Söz konusu yıllarda ve Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye kıyılarında faaliyet gösteren belli başlı şirketler arasında Servizio Maritimi Italiano, Lloyd Triestino, Compagnio Navigazioni Italiano (İtalyan Şirketleri); Messagerie Paquet et Fresine (Fransız), Khidiv Constant Lines, Nelerman Lines (İngiliz) ve bunlara ek olanlarla toplam dokuz yabancı gemi şirketi bulunuyordu (Arı, 2010). Bu durumun acilen değişmesi konusunda herkes hemfikir. Geçiş süreci boyunca konu ile alakalı bir şey yapılamamışsa da Cumhuriyet sonrası çok geçmeden konunun üzerine gidilmiştir.

Savaşın sona ermesi ile başlayan normalleşme sürecinde Türkiye öncelikle elde bulunan imkânları tespit etmiş ve sorunu ortaya koymuştur. Çözüm olarak da hem devlet işletmeleri ve hem de özel teşebbüslere devlet desteği sağlanmış ve bu alanda da millî bir yapının oluşması sağlanmıştır. Söz konusu dönemde faaliyette bulunan yabancı şirketlerin yanında zayıf da olsa yerli şirketlerden söz edebiliriz. Bunlar arasında belli başlı ve nam salmış Türk şirketlerde en büyük pay ise Seyr-i Sefâin İdaresine aittir. Sonrasında Kartal Mesah İdaresi, Saranzadeler, Mustafa Cemal Bey, Akyıldızlar, Sadıkzadeler, Kırzadeler, Sufizade Sudi Beyler, Nafı Bey ve İbrahim Ethem Bey adı ile bilinen bazı ailelere ait şirketlerdir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 272.11.17.77.3; 272.12.76.28.22. L.2-4; 272.12.76.28.24; 272.14.76.28.16. L.2; 272.14.76.28.25; 272.14.76.28.26.L.3; 272.14.76.29.6. L.2; Kurtulgan, 2010). Cumhuriyet sonrası bu şirketler ihtiyaca binaen büyük bir gelişme ve yenilenme içerisine girmiştir. Özellikle mübadele sürecinde bu şirketler millî duygular içerisinde büyük fedakârlıklarda bulunmuşlar, canla başla çalışmışlardır. Verdikleri katkı ise gönüllerde taht kurmalarını ve birçok insan için Hızır gibi görülmelerini sağlamıştır.

1.4. Cumhuriyet döneminde deniz nakliyatı

Cumhuriyetin ilanı ile birlikte hedeflenen tam istiklal için her alanda olduğu gibi denizlerde de hâkimiyetin sağlanması elzem olmuştur. Böylesine stratejik bir coğrafyada karada olduğu gibi denizlerde de söz sahibi olmak

son derece önemlidir. Bu bağlamda yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti konunun üzerine eğilmiş ve miras olarak kalan kötü durumu bir an evvel değiştirme gayreti içerisinde girmiştir. Peki, durum nasıldı?

Genel bir değerlendirme yapacak olur isek, Osmanlı Devleti'nin son yılları ve Cumhuriyetin ilk yıllarında deniz nakliyatında kullanılan araçların durumu oldukça kötüdür. Mevcut gemiler, yıpranmış ve duyulan ihtiyacı karşılamaktan âciz bir hâldeydiler. Bu olumsuz tablo imkânsızlıklardan dolayı bir süre daha devam etmek zorunda kalmıştır. Geçiş süreci olarak adlandırabileceğimiz süreçte eldeki mevcut gemilerden maksimum fayda sağlayabilmek için çalışılmıştır. İhtiyaç duyulduğunda ise modern sayılabilecek olanların ağırlıklı olarak kullanılması cihetine gidilmiştir. Bu süreçte yoğun olarak ihtiyaç duyulması ve yaşanan yoğunluk vasıtalarındaki yıpranmaların bir anda artmasına sebep olmuştur. Özellikle Seyr-i Sefâin İdaresi bünyesinde bulunan gemilerin oldukça faal olarak kullanıldıklarını ve çok çalıştırıldıklarını söyleyebiliriz.

Tablo 3.

Seyr-i Sefâin İdaresi Vapurları ve Durumları

Vapurun İsmi	Yapım Tarihi	R. Tonağı	Yükleme Tonağı
Gül Cemal	1874	2991	5071
Akdeniz	1890	3127	5006
Reşit Paşa	1901	2487	4458
Kızılırmak	1898	1250	4300
Şam	1886	3333	3630
Giresun	1887	1880	3056
Ümid	1869	956	1563
Gülcemal	1886	598	1309
Bahr-i Cedid	1893	895	1316
Altay	1893	395	866
Gelibolu	1867	175	382
Bandırma	1887	194	279
İnebolu	Tamirdedir	120	240
Nimet	1887	138	233
Ereğli	1900	47	176
Toplam	14 Vapur	18.626	31.925

(Arı, 2010; Tutel, 2005)

Adları tespit edilebilen gemilerin sayısı 14'tür. Daha çok posta vapuru olarak kullanılmış olan bu vasıtaların zaman içerisinde kapasiteleri büyük bir hızla ve neredeyse yarı yarıya düşmüştür. Bunun yanı sıra savaş zamanlarında yaşanan vapur kayıplarının fazlalığı durumun daha da kötüleşmesine sebep olmuştur. Savaşın bittiği günlerde ve özellikle Lozan Barış Antlaşması sonrasında başlayan göçmen nakillerinde yaşanan sıkıntılar durumun vahametini açıkça ortaya koymuştur.

1.5. Mübadele sürecinde durum

Lozan Barış Antlaşması'nın imzalanması ve sonrasında anlaşma gereğince başlanılan mübadele sürecinde denizyolu taşımacılığı daha da önem arz etmeye başlamıştır. Zor şartlar altında nakledilmeyi bekleyen mübadillerin yaşadıkları dramlar karşısında Türkiye Cumhuriyeti acil olarak çözüm üretmek için arayış içine girmiştir.

Bu arayış dönemlerinde mübadiller büyük acılar çekmişlerdir. Özellikle Yunanistan'da anakara ve adalarda, Türklere mağlup olmanın da etkisiyle Türk düşmanlığı daha da artmıştı. Bu sebeple yoğun bir baskı, zulüm ve katliamlara maruz kalan halkın çılgınlıkları giderek artmıştır. Bu duruma sessiz kalamayan Türkiye Cumhuriyeti yöneticileri bir an evvel nakledilmeleri için ihaleye çıkmıştır. Bu ihale ne yazık ki Lloyd Triestene adlı yabancı bir şirket tarafından kazanılmıştır.

Vekâletin belirlediği koşullar çerçevesinde bu şirket İstanbul ve yakın çevresine kişilerden 400, sığırlardan 400 ve koyunlardan 100 kuruş; Karedeniz ve Mersin ve yöresi içinse kişilerden 600, sığırlardan 500 ve koyunlardan 150 kuruş ücret almayı teklif etmişlerdi (Arı, 2010). Bu durum çekilen acıların da etkisiyle kamuoyunda büyük bir infiale ve rahatsızlığa sebep olmuştur. Özellikle Türk Vapurcular Birliği başkanı Sufizade Sudi Bey öncülüğünde duyulan rahatsızlık iletilmiş ve Seyr-i Sefâin İdaresi önderliğinde Türk vapurcuların kenetlenmesi durumunda özel vapurcularla birlikte bu büyük yükün altından kalkabileceklerini beyan etmişlerdir. Sudi Bey, konu ile alakalı olarak yabancı şirketlerden daha ucuz ve daha konforlu bir şekilde mübadilleri taşıyabileceklerini beyan eden bir dilekçeyi vekâlete göndermiştir. Vekâlet de bu teklifi olumlu karşılamış ve Lloyd Triestene şirketi ile olan ihaleyi askıya almıştır (Arı, 2010).

Belgelerden tespit edilebildiği kadarıyla göç sürecinde yerli firmaların elinde bulunan vapur, gemi vs. deniz taşıma araçları kullanılmıştır. Bunların içerisinde 2500 ton ile 1200 ton arasında yükleri taşıyabilen vapurlar

bulunmaktadır. Bunlar Atina, Selanik, Kavala, Retmo, Hanya, Kandiye, Limni ve Yumni gibi iskelelerden aldığı mübadilleri Fethiye, İzmit, Çeşme, Mudanya, Samsun, Antalya, Çanakkale, Bandırma, Kocaeli, Tekfurdağı, İzmir, İstanbul, Mersin, Menteşe, Adana gibi limanlara taşımışlar ve buralardan karaya çıkarmışlardır (BCA. 272.11.17.77.3; 272.12.76.28.22. L.2-4; 272.12.76.28.24; 272.14.76.28.16. L.2; 272.14.76.28.25; 272.14.76.28.26. L.3; 272.14.76.28.31; 272.14.76.29.6. L.2.).

Bu süreçte nakliye esnasında aşağı yukarı 50 kadar vasitanın kullanıldığını söyleyebiliriz. Bunlar arasından tespit edebildiğimiz bazı vapurların faaliyetleri ve gerçekleştirdiği seferlere dair kayıtlar aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 4.*Vapurların Kabiliyetleri ve Gerçekleştirdikleri Nakliyeler*

Vapur İsimleri	Kabiliyeti	1340 Mart, Nisan, Mayıs Aylarında Nakledilenler			
		Eşhas	Hayvan B.	Hayvan K.	Eşya (Ton)
Sulh	1450	1509	13		
Rize	1450	1670			
Türkiye	1250	901			
Trabzon	1200	410	20	900	-
Antalya	1000	1585	266	1330	-
Arslan	900	900	60		30
Ümit	1500	1175	345	232	100
Kartal	900	2395			
Akdeniz	4000	10364	2636	7339	4868
Giresun	2300	3589	427	259	
Sakarya	2100	9516	200	2117	550
Samsun		7889	3218	2959	-
Türkiye	1350	901			
Kavala	2300	2344	673		4868

BCA. 272.11.17.77.3; 272.12.76.28.24. L1-5; 272.14.76.28.14. L.4; 272.14.76.28.23; 272.14.76.28.26.

Bu vapurların hızlarına göre 3 ile 12 gün arasında bir zaman zarfında verilen bir sefer emrini yerine getirdiklerini ve seferlerini tamamladıklarını söyleyebiliriz (BCA. 272.12.76.28.24. L.5.). Genel olarak göçmen naklinde Gülcemal, Akdeniz, Reşit Paşa, Kızılırmak, Şam, Giresun, Ümit, Gülnihal, Bahricedit, Altay, Gelibolu, Bandırma, İnebolu, Nimet, Canik, Millet, Sulh, Sakarya, Ankara, İnönü, Yeni Türkiye (Asya), İstanbul, Teşvikiye (Kurtuluş), Trabzon, Rize, Anadolu, Mahmut Şevket Paşa, İstiklal, Mahmudiye, Sadıkhade, Karabiga, Dumlupınar, Timsah, Hacı Paşa, Kartal, Kırzade, Nilüfer, Bozkurt, Rumeli, Sürat, Arslan, İsmet Paşa, Cumhuriyet, Turan, Milas ve Girit adlı vapurlar kullanılmıştır (Arı, 2010).

Tablo 5.*Vapurların Yolcu, Yük ve Hayvan Yükleme Kapasiteleri*

Vapur İsmi	Yolcu Miktarı			Güverte	Yekûn	Hayvan	Eşya (Ton)
	Kamara						
	1	2	3				
Ege	68	60	32	366	526	1500	750
İzmir	77	47	30	386	540	1500	750
Ankara	69	56	30	457	612	1500	750
Karadeniz	72	46	30	421	569	1500	750
Gülcemal	89	80	52	273	492	1500	750
Cumhuriyet	67	42	-	353	462	1500	750
Erzurum	42	38	34	346	460	1200	420
Vatan	22	32	42	308	404	1500	600
Konya	38	30	-	130	198	750	350
Anafarta	40	32	-	123	195	600	290
Çanakkale	30	28	-	138	190	600	290
İnebolu	30	28	-	140	198	600	290
Mersin	37	32	-	126	195	400	200
Antalya	28	24	-	139	191	350	150
Gülnihal	52	48	-	84	185	800	180
Bandırma	37	20	-	134	191	400	200
Kocaeli	30	20	-	50	100	50	-
Yekûn	828	663	250	3974	5708	16250	7470

BCA. 030.10.170.179.1. L.20.

Bu vapurların durumlarına dair bir değerlendirme yapacak olursak ilk göze çarpan şey yaşlı oluşları ve oldukça masraflı olduklarıdır. Bu sebeple kış aylarında fazla sefere çıkamadıklarını ve çıktıkları seferlerin de daha çok Mart ayından Ekim ayına kadar olan zaman zarfında yoğunlaştığını söyleyebiliriz. Oldukça yıpranmış olan bu gemilerden bazıları oldukça meşhurdur. Bu gibi gemilerin mübadele sürecinde fedakârane seferler düzenlediklerini görmekteyiz. Geçiş sürecinde oldukça faydalı olan bu gemilerin sonraki yıllarda da görevlerini layıkıyla yerine getirdiklerini ve yorgunluklarının bundan kaynaklandığını söyleyebiliriz. Fakat oldukça az sayıda olan bu gemilerin çalışmaları da sorunu gidermemiş ve duyulan ihtiyaç yeni önlemlerin ve gemilerin alınmasının önünü açmıştır.

Başta mübadele sırasında yaşanan eksiklikler ve duyulan ihtiyaç üzerine yeni vapurların bir an evvel alınması kararlaştırılmıştır. Böylelikle hem deniz filomuz büyümüş ve hem de nakillerde kolaylıklar sağlanması amaçlanmıştır. Fakat bu gemiler hemen alınamamıştır. Mecliste yapılan görüşmeler neticesinde yabancı bayrak taşıyan şirketlerden olmak şartı ile beş tane gemi için 600 bin lira ödenek verilmesi kabul edilmiştir. Verilen ödenekle ilk etapta Asya ve Yeni Türkiye gemileri satın alınmıştır (Arı, 2010).

Bu gemiler arasında en meşhuru Yavuz zırhlısı kadar efsane bir gemi olan Gülcemal'dir. Çok uzun yıllar hizmet veren gemi 1874 yılında İngiltere'de yaptırılmış ve Germanic adı ile 27 yıl Atlantik'te lüks bir yolcu gemisi olarak çalıştırılmıştır. Osmanlı Seyr-i Sefâin idaresi tarafından 1910 yılında 35 yaşında iken 25.110 altın liraya satın alınmıştır. Onunla birlikte bir anda 28 parça gemi satın alınmış ve bu idarenin daha rahat çalışabilmesi sağlanmıştır. Gülcemal, kâh Karadeniz kâh Akdeniz limanlarına aralıksız sefer düzenlemiş ve birkaç kez de Atatürk ile yolculuğa çıkma şerefini kazanmış güzel bir gemidir. Özellikle mübadele esnasında oldukça fazla yorulan gemi 1937 yılında Haliç'e çekilmiş ve burada 1945 yılına kadar kaydı tutulmuştur. 1950 yılına gelindiğinde sökülmeğe üzere hurda olarak son kez yola çıkmış ve Messina'ya gitmiştir (Tutel, 2005).

Gülcemal'le birlikte Akdeniz, Karadeniz, Bahr-i Ahmer, Nilüfer, Pilevne, Derne ve Kızılırmak gemileri satın alınmıştır. Bunlar arasında en pahalıları olan Gülcemal 25.110 altın liraya, Akdeniz 21.223 altın liraya ve Karadeniz 16.364 altın liraya alınmıştır (Durgun, 2011; Tutel, 2005). Bir başka meşhur gemi de Karadeniz gemisidir. 1905 Hollanda yapımı olan gemi 1951 yılına kadar 46 yıl hizmet vermiştir. Sonrasında ise sökülmeğe üzere satılmıştır (Tutel, 2005).

Göç sürecinde yoğun bir şekilde faaliyette bulunan vapurlar oldukça yorulmuşlardır. Bu yıpranma neticesinde birçoğunun görev süresi sona ermiş ve sökülmüşlerdir. Bazılarının ise diğerlerine göre kısmen daha yeni ve dayanıklı oldukları için kullanılmaya devam edildiklerini görmekteyiz.

1.6. Vapurların son durumları

1932 yılına gelindiğinde bu vapurlardan birçoğu emekliye ayrılmıştır. Osmanlı'nın son yıllarında ve özellikle mübadele sürecinde oldukça yoğun olarak adları geçen bu vapurlar zaman içerisinde oldukça yıpranmış ve ömürlerini tamamlayarak görevlerinden emekli olmuşlardır. Bu emeklilik kararında adı geçen bazı vapurlar ve bunlara dair hazırlanan raporlarda durum gayet açıktır ki acilen yeni gemilerin alınması veya yaptırılması şarttır. Bu raporlardan bir tanesinde 1 Temmuz 1933 tarihinden 31 Teşrin-i evvel 1934 tarihine kadar 16 aylık zaman zarfında bu posta vapurlarının tamir masrafları yer almaktadır. Buna göre (BCA. 030.10.170.179.1. L.8.):

Tablo 6.

Vapurların Bakım ve Büyük Tamir Masrafları

Vapur İsimleri	Bakım Tamiri	Büyük Tamirat	Yekûn
Ege	5265,86	-	5265,86
Gülcemal	5361,22	-	5361,22
Ankara	7028,04	42991,24	50019,28
Karadeniz	11314,84	77330,89	88645,73
Cumhuriyet	3738,01	16142,37	19880,38
İzmir*	4016,94	34795,81	38812,75
Bandırma	2761,59	5192,30	7953,89
Anafarta	5204,75	14053,53	19258,28
İnebolu	1122,13	33139,02	34261,15
Mersin	4043,33	18019,56	22062,89
Kocaeli	605,60	4979,15	5584,75
Gülnihal	4646,40	18846,95	23493,35
Konya	6820,87	-	6820,87

* Bu vapur, Gazi Atatürk tarafından gezilerinde kullanılmış olup son kez Haziran 1937 tarihinde gerçekleştirilen Trabzon seyahatinde görevini yerine getirmiştir (Özkaya, 1994).

Tablo 6 (devamı).*Vapurların Bakım ve Büyük Tamir Masrafları*

Vapur İsimleri	Bakım Tamiri	Büyük Tamirat	Yekûn
Antalya	1883,90	13531,67	15415,57
Çanakkale	3682,64	-	3682,64
Vatan	2137,01	-	2137,01
Erzurum	1047,37	-	1047,37
Genel Yekûn	70680,50	279022,50	349703

Yukarıdaki bakım masraflarına söz konusu dönemde kömür şilebi olarak kullanılan gemilere yapılan masraflar dâhil edilmemiştir. Bunları da ekleyecek olur isek kömür şileplerine 13516,63 lira ve kömür tevzi vasıtaları için de 8976,05 lira masraf edilmiştir. Bunların toplamı ise 22492,68 liradır. Genel toplamda ise 372195,7 lira ödenmiştir (BCA. 030.10.170.179.1. L.8). Bunlar arasında da en meşhuru 1908 Hollanda yapımı olan Ege gemisidir. 1926 yılında Seyr-i Sefain İdaresi tarafından alınan gemi 43 yıllık ömrünün son 25 yılını Türkiye’de geçirdikten sonra sökülme üzere satılmıştır. Bir başka gemi de Ankara’dır. 1927 ABD yapımı olan gemi 1977 Ekim’ine kadar hizmet etmiştir (Tutel, 2005).

Söz konusu bu vapurlardan Ege, Gülcemal, Ankara ve Karadeniz vapurlarının Karadeniz hattında çalıştırıldıklarını görmekteyiz. Bu gemilerden Ege vapuru 13 sefer yapmış ve bu seferlerde 5115,355 ton kömür yakmıştır. Ortalama olarak da 393 ton kömür yakmıştır (BCA. 030.10.170.179.1. L.9.). Tabloda genel olarak bu gemilerin yaptıkları sefer sayıları ve kömür sarfiyatları gösterilmektedir.

Tablo 7.*Vapurların Faaliyetleri ve Kömür Sarfiyatları*

Vapur İsmi	Sefer Adedi	Yaktığı Kömür (Ton)	Ortalama Yaktığı Kömür (Ton)
Ege	13	5115,355	393
Gülcemal	21	9773,140	465
Ankara	13	5401,501	415
Karadeniz	16	6210,500	388
Konya	16	4713,890	294
Anafarta	10	2738,810	274
Çanakkale	20	4390,075	220
İnebolu	16	3962	348
Gülnihal	80	1948	243
Yekûn	205	44253,27	215,87

BCA. 030.10.170.179.1. L.9-19.

Yapılan incelemeler neticesinde hazırlanan bir raporda belli başlı bazı büyük ve meşhur gemilerin son durumlarına da değinilmektedir. Tablo 6’da görülen vapurlardan sadece Kocaeli, Vatan ve Erzurum vapurlarının durumu normal olarak görülmektedir. Diğer bütün vapurların durumları oldukça kötü olarak rapor edilmiştir. Genel sorun olarak bu gemilerin yaşlı olmaları gösterilmiştir. Bu raporda başta harici metal levhaları olmak üzere boruları, demir vinçleri vb. her türlü demir aksam büyük ölçüde dayanıklılıklarını kaybetmiş ve sık sık yapılan tamirlerle idare edilir hâledirler. Çürüklerin fazla olduğu deliklerin yama ile kapatıldığı, kamaraların paslı ve kullanışsız bir hâlde oldukları, kömürlüklerin ve ambarların demir kaplamalarının oldukça incelmış oldukları, elektrik tesisatlarının tamire muhtaç bir hâlde oldukları, güvertelerin ise tamamen yenilenmesinin gerektiği tespit edilmiştir. En önemli nokta ise kazanlarının dayanıksız olmasından dolayı buhar gücünün neredeyse %50’sinin kullanılabildiği dile getirilmektedir

Sadece Karadeniz vapurunun gövdesinde 347 büyük yamanın yapıldığı görülmektedir. Bunlardan bazılarının su geçirmez perdelerinin incelmesinden dolayı macunlu ve kılavuzlu yamalar ile tutturulduğu dile getirilmektedir (BCA. 030.10.170.179.1. L.1-7.).

Bu tablolar üzerinden bir değerlendirme yapacak olur isek söz konusu dönemde kullanılmakta olan gemilerin artık iyice eski ve yıpranmış olduklarını söyleyebiliriz. Bu sebeple en kısa zamanda bunların yerine yeni gemilerin alınması şart olmuştur. Konu ile alakalı hazırlanan raporlarda da alınması istenen gemilerin ve vapurların özellikleri de belirlenmiş ve ihtiyaca göre gemi alımlarına gidilmiştir.

1.7. Çözüm önerileri ve alınan önlemler

Cumhuriyet Dönemi’nde ise bu alana çok önem verilmiş ve her alanda olduğu gibi millî teşekküller oluşturulmuştur. Özellikle İzmir İktisat Kongresi’nde kabul edilen kararların önemli bir kısmı deniz ticareti ile alakalı olmuştur. Atatürk’ün “Efendiler!.. Bahriyemizi köklü ve ciddi bir biçimde geliştirmeyi düşünmeliyiz. Bu konuda ağırlıklı konu özellikle seçkin kişileri gerekli donanım ile yetiştirip, ondan ülkenin ivedi gereksiniminde

yarar sağlamaktır. Bunu yaparken de her halde ülkenin gücü üzerinde hayale dayanan düşüncelerden uzak kalmaktır..." (Arı, 2010) diyerek bu alana acil olarak eğilip sorunların çözülmesini istemiştir.

Bu çerçevede Türkiye geçmişten aldığı derslerden yola çıkarak üç tarafı denizlerle çevrili bir ülkenin imkânlarını kullanmak için ne gerekiyorsa yapmaya başlamıştır. Korumacı bir politika benimsenmiş ve yabancılara geçici olarak verilen iki yıllık imtiyazlar kaldırılmış ve kabotaj işletmeciliği tam olarak millileştirilmiştir. Artık kıyılarında kendi bayraklarını taşıyan gemilerin iş yapması zamanı gelmiştir. Bu süreçte özel gemilerin ve kamu gemilerinin tonajları hızla yükseltilmiştir.

Yaptırılan araştırmalar ve raporlar ışığında Ticaret Vekâleti gerekli olan gemi sayısı ve tonaj miktarını yörelere başlı olarak belirlemiştir. Buna göre Marmara için 11 adet toplam 5.600 tonluk; Karadeniz için 13 adet toplam 22.700 tonluk ve Akdeniz için 13 adet toplam 18.000 tonluk gemiye ihtiyacımız olduğu belirlenmiştir. Genel toplamda irili ufaklı 37 gemiye ihtiyaç olduğu belirlenmişti. Ayrıca en büyük ihracat kaleminiz olan kömür (BCA. 030.10.163.160.34. L.4.) nakliyatında kullanılmak üzere 40 adet 12.000 tonluk yük ve kömür şilebine ihtiyaç olduğu belirlenmiştir. Genel toplamda ise 58.000 tonluk gemiye ihtiyaç olduğu belirlenmiştir (Arı, 2010).

İhtiyaç duyulan ve yaptırılması planlanan gemilere dair birçok şart belirlenmiş ve bu şartlar dâhilinde gemi ve vapur yaptırılması istenmiştir. Birinci ve ikinci sınıf olmak üzere iki tip yeni gemi yaptırılması planlanmıştır.

Tablo 8.

Yaptırılacak Gemilerin Sınıflarına göre Belirlenen Özellikleri

Özellikleri (Ton Olarak)	Birinci Sınıf	İkinci Sınıf
Gros ton*	4450	2620
Güverte altı Tonilatosu	3282	1949
Rüsum Tonilatosu	2692	1585
Kömür (Dedveyt)	500	350
Su (Dedveyt)	540	300
Mürettebat ve Yolcu	70	42
Yük ve Hayvan	2449	1894
Kazanlardaki Su	100	80
Toplam Dedveyt ^o	3569	2666
Sefer Süresi	14 mil	14 mil
Bütün Boy	109 metre	91 metre
Geminin Takribi Ağırlığı (Yüklü Ton)	6819	4616

BCA. 030.10.170.179.1. L.21-27.

Bu gemilerin iş kabiliyetlerine de dikkat edilmektedir. Örneğin Güverte yolcusu ve kapalı alan olarak birinci sınıflarda 562 yolcu; ikinci sınıflarda ise 269 yolcunun yerleştirilmesi planlanmıştır (BCA. 030.10.170.179.1. L.23;26.).

Bir taraftan bu araştırmalar yapılırken diğer taraftan da mevcut bulunan deniz nakliyatı araçlarının gerekli tamirleri yapılmakta ve sorunları ile çözüm önerileri dile getirilmektedir. 1930'lu yıllara gelindiğinde gemilerimiz eski ve bakımsız oldukları için masraf ve sorun çıkarmaya başlamıştır. 1932 yılında da konu ile alakalı olarak araştırmalar yapılmış ve hazırlanan raporlar çerçevesinde bu alanda kalkınma planları uygulamaya konmuştur. Gemilerin kötü hâli 1938 yılında Türkiye'yi ziyarete gelen Kral VII. Edward'ın ağırlanması esnasında iyice gün yüzüne çıkar. Bunun üzerine en azından devlet ricalinin teşrifatında kullanılması için 24 Mart 1938'de Savarona Yatı satın alınır (Avcı, 2021). 1926-1938 yılları arasında yabancılara ait olan Fenerler İdaresi ve Gemi Kurtarma İşletmeleri gibi teşekküller başta olmak üzere limanlar ve şirketler millileştirilerek Türk Liman İnhisarlarına ya da demiryollarına devredilmiştir (Kol, 2010).

Bunlara ek olarak 1925 yılında 2256 sayılı kararname ile İstanbul Liman İşleri İnhisarı bir anonim şirket olarak kurulmuştur. Yine 1934 yılında İstanbul Liman İşleri Umum Müdürlüğü kurulmuş ve 1935 yılında Fransız şirketinin hisseleri 162 milyon Fransız frangı karşılığında millileştirilmiştir. Ayrıca Almanya tarafından 1903 yılında yapılan Haydar Paşa Limanı ve Demiryolları 1928 yılında millileştirilmiştir. (Arı, 2010; Kopar, 2016).

O günlerde oldukça önem verilen bu alana sonraki yıllarda gereken önem verilmemiştir. Başta Mersin ve Antalya olmak üzere tüm sahil bölgelerimizde yetiştirilen ürünlerin nakliyesinde denizyolu kullanılırken (BCA. 030.10.170.179.1. L.32-47.) günümüzde büyük ölçüde kara yolu tercih edilmektedir. Bu durum ekonomik olarak maliyetleri arttırmakta ve devleti zor durumda bırakmaktadır.

* İstisnalar (tuvalet, banyo, döşek altları) hariç geminin bütün kapalı alanları (Akdoğan, 1988).

^o Bir geminin yük, yolcu, personel, kumanya, yakıt ve tatlı su ihtiyacının yüklenmesinden sonra dengede kalma ve batmama sınırı (Sügen, 1995).

1.8. Araştırmanın etik izni

Yapılan bu çalışmada “Yükseköğretim Kurumları Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Yönergesi” kapsamında uyulması belirtilen tüm kurallara uyulmuştur. Yönergenin ikinci bölümü olan “Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiğine Aykırı Eylemler” başlığı altında belirtilen eylemlerden hiçbiri gerçekleştirilmemiştir. Bu çalışmada insanlardan veri toplanmamış, yalnızca yazılı kaynaklar üzerinden doküman incelemesi yapılmıştır.

2. SONUÇ

Osmanlı'nın son yıllarında halkın ezici bir çoğunluğu tarımla uğraşan Müslüman halkın durumu o kadar kötüleşmiştir ki halkın en fazla ihtiyaç duyduğu mallar temin edilememekte ve onca tarım arazisine ve çiftçiye rağmen açlık tehlikesi ile karşı karşıya kalınmış idi. Özellikle kış aylarında taşımanın yapılamadığı başta Karadeniz şehirlerinin en büyük sorunu açlıktı. Aynı şekilde demiryolları da yabancıların kontrolünde olduğu için Konya'nın buğdayları nakledilemiyor, çürümek durumunda kalıyordu. Bu sebeple Karadeniz halkı Romanya ve ABD buğdaylarına mecbur bırakılmakta ve ihtiyaçları buralardan karşılanmaktaydı (Arı, 2010).

Ticarette kontrol tamamen gayrimüslimlerde idi. Türkler ise sadece hamal olarak bu ticari hayatta yer bulabiliyorlardı. Emekçiler yorgunluğunu çekerken haklarını alamıyor, sermayedarlar ise bunların sırtından geçinip zenginlikle zevküsafa içinde yaşamlarını devam ettiriyorlardı. Atatürk'ün de dediği gibi üretim kaleleri yabancıların kontrolünde olduğu sürece tam bağımsızlıktan söz edilemezdi. Bu durumda acilen değişmesi lazımdı. Atatürk bu amaçla çok çalışmış ve nakliye konusunda söz sahibi olmaya çalışmıştır.

Mustafa Kemal Atatürk'ün TBMM'nin 1937 yılındaki açılışına gönderdiği konuşmasında yer verdiği “Denizcilik sadece ulaştırma işi değil, iktisadi iş olarak anlaşılabilecek ve tersaneler, gemiler, limanlar ve iskeleler inşa edilecek, deniz sporları kulüpleri kurulacak ve korunup geliştirilecektir. Çünkü topraklarının ucu deniz olan bir ulusun sınırını, halkının kudret ve yeteneğinin hududu çizer. En uygun coğrafi konumda ve üç tarafı deniz olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri bir denizci ulusu yetiştirmek yeteneğindedir. Bu yetenekten yararlanmasını bilmeliyiz. Denizciliği Türk'ün büyük ulusal ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız” özdeyişi deniz taşımacılığına verdiği önemi göstermektedir (Arı, 2010).

Türk Ordusunun 9 Eylül'de İzmir'e girmesiyle başlayan yeni dönemde ticaretten iyice şişmanlamış olan gayrimüslimlerin yerine yıllarca faizcinin, tefecinin, murabahacının ve kısacası gayrimüslimlerin elinde inleyen halk ipleri eline almıştır. Köhne ve müstemleke duruma getirilen Osmanlı Devleti yerini büyük ülküleri olan ve tam istiklal için yola çıkanların kurduğu Türkiye Cumhuriyeti'ne bırakmıştır. Yeni devlet de halkına her alanda destek olmak ve topyekûn kalkınmak için ellerinden geleni yapmaya çalışmıştır. Öncelikle üretim parolasını belirleyen yöneticiler sonrasında bu ürünleri pazarlamak için nakliye işine önem vermişlerdir. Bu amaçla da denizlere büyük önem verilmiş ve verilen bu önem çerçevesinde hızlı bir şekilde Türk denizciliği canlanmıştır. Alınan gemiler ve oluşturulan kurumlar ile kıyılarımızın Türklere ait olması sağlanmıştır. Denizde filoları; karada demiryolları ile ekonomik ve ticari açıdan büyük kazançlar sağlanması hedeflenmiştir. Bu durumda öncelikle kendi iç dinamiklerinin canlandırılması ve sonrasında uluslararası ekonomide söz sahibi olunması planlanmıştır.

Kabotaj kanunu ile başlayan millileşme sürecinde 1927 yılına gelindiğinde 197 parça ve 97.400 tonluk bir ticaret filosuna ulaşılmıştır. Aynı yıllarda Yunanistan 112.500, Yugoslavya 246.000 ve 66.000 tonluk Romanya deniz ticaret filoları ile mücadele etmeye başlamıştır (Arı, 2010). 1929 yılına gelindiğinde ise sadece İstanbul Limanında faaliyet gösteren vapurların toplamı 10.651 olarak kaydedilmiştir. Bunlar arasında 7819'u Türk bandıralıdır. Toniloto açısından ise tüm Türk bandıralı vapurların kapasitesi 3.303.316 ton iken; İtalyan bandıralı 861 vapurun kapasitesi 3.377.771'dir. Sadece bu veri bile denizlerde ne kadar etkisiz olduğumuzun göstergesidir (BCA.030.10.166.154.7. L.58.).

Günümüzde dünya deniz taşımacılığında %16,81'lik payı ile Yunanistan birinci sıradadır. Milli bayraklı 736 ve Yabancı bayraklı 2379 ve toplam 3115 gemisi vardır. Onu Japonya izlerken Türkiye %1.27 pay ile 35 ülke arasından 17. sırada yer almaktadır. Milli bayraklı 495, yabancı bayraklı 531 ve toplam 1.026 adet gemimiz vardır. Ayrıca Türkiye içindeki yük taşımacılığının %93'ü karayolları, %4'ü demiryolu ve %1,2si ise denizyolu ile yapılmaktadır. (Kol, 2010).

Kalkınmayı her yönüyle öncelikler arasına alan idareciler, 1930'lu yıllardan itibaren denizyolu taşımacılığına hız vermişlerdir. Bu durum 1970'li yıllara kadar hızlı bir şekilde seyretmişken o yıllardan itibaren yavaşlamaya başlamıştır. Atatürk döneminde başlayan bu olumlu atılımlar ne yazık ki sonraki yıllarda devam etmemiştir. Özellikle demiryolu ve denizyolu gibi dünyanın en ucuz nakliyatından vazgeçip karayoluna ağırlık verilmesi ekonomik olarak yanlış bir yola girildiğinin göstergesidir. millî bir ülkü olarak tekrar bu alanlara önem vermek son derece önemlidir.

KAYNAKÇA

- Akdoğan, R. (1988). *İngilizce-Türkçe ansiklopedik denizcilik sözlüğü* (3. Baskı). Kendi Yayını.
- Arı, K. (2008). *İzmir'den bakışla, Türk Ticaret-i Bahriyesi ve mübadele gemileri Lozan'dan Kabotaja*. Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları.
- Avcı, N. (2021). *Savarona yatı, Atatürk ansiklopedisi*. Atatürk Araştırma Merkezi Başkanlığı Yayını. https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/index.php?title=Savarona_Yat%C4%B1&mobileaction=toggle_view_desktop 13.04.2021 tarihinde erişilmiştir.
- Durgun, B. (2011). Ülke savunmasında deniz yolu ulaşımının önemine bir örnek: Balkan Harbi'nde Osmanlı İmparatorluğu'nun deniz yolu ulaştırması. *Güvenlik Stratejileri*, 7(14), 143-167.
- Kış, S. (2017). Birinci Dünya Savaşı'nın seyrini değiştiren Goeben ve Breslau gerçeği. *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı*, 15(22), 63-86.
- Kol, B. (2010). Türkiye'nin dış ticaretinde deniz taşımacılığının önemi ve sorunları [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Dokuz Eylül Üniversitesi.
- Kopar, M. (2016). Atatürk dönemi deniz taşımacılığı (1923-1938). *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 8(22), 465-492.
- Kurtulgan, K. (2010). *Balkan muhacirlerinin Konya vilayetine iskânı* (1923-1933). Çizgi Kitapevi.
- Öndeş, O. (2013). *Vapur donatanları ve acenteleri tarihi*. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları.
- Özkaya, Y. (1994). Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın 1927 İstanbul ve sonraki gezileri. *AÜ-TİTE Dergisi*, 14, 185-212.
- Sügen, Y. (1995). *Kaptanın kılavuzu* (3. baskı). Akademi Denizcilik Yayınları.
- Tunaboğlu, İ. (2008). *Deniz kuvvetlerinde sistem değişikliği* [Yayımlanmamış doktora tezi]. Dokuz Eylül Üniversitesi.
- Tutel, E. (2005). *İstanbul'un unutulmayan gemileri*. Kitabevi Yayınları.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)

272.11.17.77.3.; 272.12.76.28.22.; 272.12.76.28.24.; 272.14.76.28.16.; 272.14.76.28.25.; 272.14.76.28.26.; 272.14.76.28.31.; 272.14.76.29.6.; 030.10.163.160.34.; 030.10.166.154.7.; 030.10.170.179.1.

EXTENDED ABSTRACT

Anatolia is surrounded by sea on three sides and is also a geographical region at the heart of land and maritime transportation. Due to this particularity, it has been a significant economic and strategic location throughout history. This geographical location, which is quite active in terms of trade, provides a plethora of economic advantages. Due to its significance, it has been a persistent field of conflict. Its richness expanded significantly as a result of its favorable position toward trade colonies, particularly during the Roman and Byzantine Empire eras, and it became a dream of every major empire. After the emergence of Islam, expeditions to Anatolia drew the attention of Muslim Arabs. After numerous failed attempts, Istanbul is conquered and became a much more significant location under the rule of the Turks and Muslim World after 1453. While this trait had positive contributions during the Ottoman Empire's powerful era, it bore negative consequences during the period of dissolution. Both the borders and control regions are being reduced in direct proportion to the prosperity of the country. We might claim that the Ottoman Empire's dominance on land was eventually realized in the sea. However, as the dissolution began, supremacy in the water, as well as on land, was weakened, and economic inputs in the transportation sector were also lost. Maritime transportation, on the other hand, is the most cost-effective and profitable mode of transport for large and heavy goods. This circumstance was a significant factor in the deterioration of the Ottoman economy. Silk Road and Spice Road, which were once recognized as highways, have diminished in importance due to developments, while maritime transportation has risen to prominence and ascended to the throne of these two roads. The detrimental consequence of capitulations to the French, in particular, resulted in the transfer of trade authority to non-Muslims and foreign countries. During this period, the French gained control of the seas, while the Germans gained control of the land and began exploiting the Ottoman Empire's advantages for their interest. The Ottoman Empire was unable to adapt to changing conditions and gradually lost power.

The Ottoman Empire progressively lost authority, and in the process, it deteriorated into a state that surrendered everything to foreign powers in every field. One of these fields is maritime transport and shipping. In the name of Sultan Abdulaziz, a range of acts are attempted. For a brief period, the Merchant of new vessels and battleships improved, but it regressed during the peak of the wars. We see that several vehicles have been lost as a result of these battles and the failure to safeguard the vehicles' security during such wars. As a result of the huge number of these losses and economic difficulties, the government ceded power in this area to private organizations, particularly to non-Muslims. Non-Muslims, who received external support, devised and implemented disloyal plans and strategies that were antithetical to national objectives. They did not support the Empire in this field, particularly during times of conflict; instead, they began working against the Empire under various pretexts. They essentially prolonged the shipping process, which resulted in increased losses.

This state of affairs persisted until the dissolution of the Empire. It had a detrimental effect on the newly founded Republic of Turkey, which struggled for some time to find a solution. However, following the war, the Republic accelerated its effort in this subject. The reports outlined the state of maritime transportation. The excessive requirement, particularly during the change time, revealed that the state, private businesses, and other entities should have a stronger say in this area.

With the proclamation of the Republic, it was critical to establish sovereignty over the seas, as it is in every field since in order to achieve the desired full independence in such vital geography, having a voice in the seas as well as on land is necessary. In this setting, the newly founded Republic of Turkey placed a premium on the issue and attempted to reverse the poor condition inherited as quickly as possible.

In the final years of the Ottoman Empire and the early years of the Republic, the state of the vehicles employed in maritime transportation was in bad repair. Existing ships had become obsolete and were unable to meet the demand. Due to the impossibilities, this negative impression had persisted for a time. Throughout the process that we might refer to as the transition process, efforts have been taken to maximize the value of current ships. When necessary, it has been intended that modern ones be used primarily. During this process, the intense need and the intensity experienced caused the wear on the vehicles to increase suddenly. In the process of signing the Lausanne Peace Treaty and the subsequent exchange process in line with the Agreement, maritime transportation had become even more vital. The Republic of Turkey has sought an urgent remedy in view of the tragic events which the refugees are experiencing in the wait of being relocated under harsh conditions. The immigrants suffered tremendously during these years of search. With the result of being vanquished by the Turks, hostility toward Turks intensified even further, particularly on the mainland and islands of Greece.

As a result, the cries of the people exposed to severe pressure, cruelty, and massacres increasingly rose. The administration of the Republic of Turkey, unable to remain silent in the face of this crisis, issued a tender for their immediate transfer. Due to the deficiencies and the requirement during the exchange, it was determined to purchase new ferries as soon as possible. This effort has resulted in the growth of our navy and the facilitation of

transportation. However, these ships could not be purchased immediately. In this context, Turkey has begun to do all it takes to maximize the opportunities of a country surrounded on three sides by seas in this setting, based on the lessons learned from the past. A major portion of the decisions adopted at the Izmir Economic Congress concerned maritime commerce. A protectionist strategy has been implemented, with the temporary two-year concessions provided to foreigners being phased out and cabotage management being entirely nationalized. It was time for ships to conduct commerce on their shores while flying their flags. Private and public ship tonnages have been expanded considerably during this process. Since the 1930s, administrators who prioritized development in all aspects accelerated maritime transportation. While this condition advanced swiftly until the 1970s, it has slowed significantly since then. Regrettably, these favorable developments that began during Atatürk's presidency did not continue in the years that followed. The research aims to ascertain the state of maritime transportation and shipping in the late Ottoman Empire and early years of the Republic, as well as to provide the subsequent solutions. The research focuses specifically on the procedures implemented and the ships utilized throughout the period of exchange. The research also addresses the ships' status in the later years as a primary focus. The contents of the reports relating to this period, which is fundamental to them, are assessed using precautions. Within this context, it is recognized that the desired level of maritime transport has not yet been realized. However, despite the difficulties associated with its construction, it retains the distinction of being the world's cheapest form of transportation. The Turkish Republic must advocate for this as a national ideal and establish itself as a Mediterranean country with a voice on this issue.

ARAŞTIRMACILARIN KATKI ORANI

Yazar 1'in (Sefa Salih AYDEMİR) araştırmaya katkı oranı %60, yazar 2'nin (Kürşat KURTULGAN) araştırmaya katkı oranı %40'tır.

Yazar 1: Araştırmanın tasarlanması, yazılı kaynakların toplanması, arşiv belgelerin toplanması ve okunması, raporlaştırma.

Yazar 2: Arşiv belgelerin okunması, raporlaştırma.

ÇATIŞMA BEYANI

Bu araştırmada herhangi bir kişi ya da kurum ile finansal ya da kişisel yönden bağlantı yoktur. Bu araştırmada herhangi bir çıkar çatışması kesinlikle bulunmamaktadır.

ARAŞTIRMANIN ETİK İZNİ

Yapılan bu çalışmada "Yükseköğretim Kurumları Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Yönergesi" kapsamında uyulması gerektiği belirtilen tüm kurallara uyulmuştur. Yönergenin ikinci bölümü olan "Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiğine Aykırı Eylemler" başlığı altında belirtilen eylemlerden hiçbiri gerçekleştirilmemiştir. Bu çalışmada insanlardan veri toplanmamış, yalnızca yazılı kaynaklar üzerinden doküman incelemesi yapılmıştır.