



Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü  
Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Anabilim Dalı

**BİR GEMİNİN HİKÂYESİ: GERMANİC/GÜLCEMAL VAPURU (1874-1950)**

Fatih DEMİRCİOĞLU

Yüksek Lisans Tezi

Ankara, 2019



BİR GEMİNİN HİKÂYESİ: GERMANİC/GÜLCEMAL VAPURU (1874-1950)

Fatih DEMİRCİOĞLU

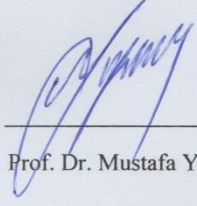
Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü  
Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

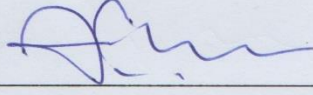
Ankara, 2019

## KABUL VE ONAY

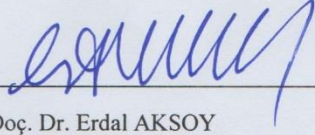
Fatih Demircioğlu tarafından hazırlanan “Bir Geminin Hikâyesi: Germanic/Gülcemal Vapuru (1874-1950)” başlıklı bu çalışma, 23/09/2019 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.



Prof. Dr. Mustafa YILMAZ (Başkan/Danışman)



Doç. Dr. Sadık ERDAŞ



Doç. Dr. Erdal AKSOY

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.



Prof. Dr. Mehmet Derviş KLINÇKAYA

Enstitü Müdürü

## YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI

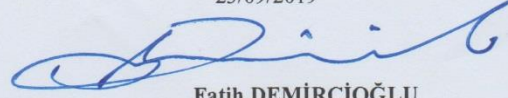
Enstitü tarafından onaylanan lisansüstü tezimin tamamını veya herhangi bir kısmını, basılı (kağıt) ve elektronik formatta arşivleme ve aşağıda verilen koşullarla kullanıma açma iznini Hacettepe Üniversitesine verdiğimi bildiririm. Bu izinle Üniversiteye verilen kullanım hakları dışındaki tüm fikri mülkiyet haklarım bende kalacak, tezimin tamamının ya da bir bölümünün gelecekteki çalışmalarda (makale, kitap, lisans ve patent vb.) kullanım hakları bana ait olacaktır.

Tezin kendi orijinal çalışmam olduğunu, başkalarının haklarını ihlal etmediğimi ve tezimin tek yetkili sahibi olduğumu beyan ve taahhüt ederim. Tezimde yer alan telif hakkı bulunun ve sahiplerinden yazılı izin alınarak kullanılması zorunlu metinleri yazılı izin alınarak kullandığımı ve istenildiğinde suretlerini Üniversiteye teslim etmeyi taahhüt ederim.

Yükseköğretim Kurulu tarafından yayınlanan *“Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge”* kapsamında tezim aşağıda belirtilen koşullar haricince YÖK Ulusal Tez Merkezi / H.Ü. Kütüphaneleri Açık Erişim Sisteminde erişime açıktır.

- Enstitü / Fakülte yönetim kurulu kararı ile tezimin erişime açılması mezuniyet tarihimden itibaren 2 yıl ertelenmiştir. <sup>(1)</sup>
- Enstitü / Fakülte yönetim kurulunun gerekçeli kararı ile tezimin erişime açılması mezuniyet tarihimden itibaren ..... ay ertelenmiştir. <sup>(2)</sup>
- Tezimle ilgili gizlilik kararı verilmiştir. <sup>(3)</sup>

23/09/2019



Fatih DEMİRCİOĞLU

<sup>1</sup>“Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge”

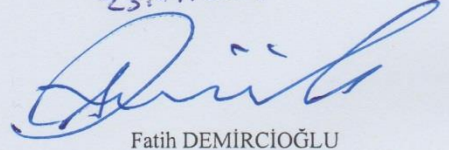
- (1) Madde 6. 1. Lisansüstü teze ilgili patent başvurusu yapılması veya patent alma sürecinin devam etmesi durumunda, tez danışmanının önerisi ve enstitü anabilim dalının uygun görüşü üzerine enstitü veya fakülte yönetim kurulu iki yıl süre ile tezin erişime açılmasının ertelenmesine karar verebilir.
- (2) Madde 6. 2. Yeni teknik, materyal ve metotların kullanıldığı, henüz makaleye dönüşmemiş veya patent gibi yöntemlerle korunmamış ve internetten paylaşılması durumunda 3. şahıslara veya kurumlara haksız kazanç imkanı oluşturabilecek bilgi ve bulguları içeren tezler hakkında tez danışmanının önerisi ve enstitü anabilim dalının uygun görüşü üzerine enstitü veya fakülte yönetim kurulunun gerekçeli kararı ile altı ayı aşmamak üzere tezin erişime açılması engellenebilir.
- (3) Madde 7. 1. Ulusal çıkarları veya güvenliği ilgilendiren, emniyet, istihbarat, savunma ve güvenlik, sağlık vb. konulara ilişkin lisansüstü tezlerle ilgili gizlilik kararı, tezin yapıldığı kurum tarafından verilir. \* Kurum ve kuruluşlarla yapılan işbirliği protokolü çerçevesinde hazırlanan lisansüstü tezlere ilişkin gizlilik kararı ise, ilgili kurum ve kuruluşun önerisi ile enstitü veya fakültenin uygun görüşü üzerine üniversite yönetim kurulu tarafından verilir. Gizlilik kararı verilen tezler Yükseköğretim Kuruluna bildirilir.  
Madde 7.2. Gizlilik kararı verilen tezler gizlilik süresince enstitü veya fakülte tarafından gizlilik kuralları çerçevesinde muhafaza edilir, gizlilik kararının kaldırılması halinde Tez Otomasyon Sistemine yüklenir.

\* Tez danışmanının önerisi ve enstitü anabilim dalının uygun görüşü üzerine enstitü veya fakülte yönetim kurulu tarafından karar verilir.

## ETİK BEYAN

Bu çalışmadaki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, kullandığım verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı, yararlandığım kaynaklara bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu, tezimin kaynak gösterilen durumlar dışında özgün olduğunu, **Prof. Dr. Mustafa YILMAZ** danışmanlığında tarafımdan üretildiğini ve Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Tez Yazım Yönergesine göre yazıldığını beyan ederim.

23.09.2019



Fatih DEMİRCİOĞLU

## ÖZET

DEMİRCİOĞLU, Fatih, *Bir Geminin Hikâyesi: Germanic/Gülcemal Vapuru (1874-1950)*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2019.

1492 yılında Kristof Kolomb'un farkında olmadan keşfettiği ve talihsiz bir biçimde Amerika olarak adlandırılacak olan yeni kıta Dünya'nın algılanış biçimini değiştirecekti. Amerika'nın keşfini izleyen birkaç yüzyıl içerisinde dünyanın tamamı sömürge imparatorlukları tarafından paylaşılacaktı. Atlantik ticareti ile gelişen Batı Avrupa Ülkeleri ile Yeni Dünya arasında kesintisiz ticaret ağları oluşacaktı. Ticaret yolları üzerindeki yegâne ulaşım aracı olan yelkenli gemiler, Sanayi Devrimi sonrası yerlerini daha hızlı ve güvenli yolculuk imkânı sunan buharlı gemilere bırakacaktı. Osmanlı Devleti; II. Mahmut Dönemi'nde tanıştığı buharlı gemilere çabuk adapte olmuştur. Balkan Savaşları'nın hemen öncesinde Osmanlı Devleti tarafından satın alınan Germanic/Gülcemal Vapuru, Türklerin sahip olduğu ilk transatlantik yolcu gemisidir. Uzun yıllar hizmet verecek olan Gülcemal, devrin birçok önemli hadisesine şahitlik edecekti.

**Anahtar Kelimeler:** Atlantik Ticareti, Buharlı Gemiler, Gülcemal Vapuru.

## ABSTRACT

DEMİRCİOĞLU, Fatih, *A Ship's Story: Germanic/ Gul Djemal (1874-1950)*, Master's Thesis, Ankara, 2019.

The New Continent, which Christopher Columbus discovered unconsciously in 1492 and which would unluckily be called America, would change the way the world was perceived. Within a few centuries following the discovery of America, the whole world would be shared by colonial empires. There would be uninterrupted trade networks between Western European countries and the New World developing in the Atlantic trade. The Sailing ships, which are the only means of transport on the trade routes, left their place to steam ships, which provided faster and safer travel after the Industrial Revolution. The Ottoman Empire quickly adapted to the steam ships, they met during the 2nd Mahmut period. From the middle of 19th century on, steam ships became only ruler of the seas. The steamer Germanic/Gul Djemal, purchased by the Ottoman Empire just Balkan Wars, it is the first transatlantic ship possessed by the Turks. Gul Djemal, who will serve for many years, would witness many important events of the periods.

**Keywords:** Atlantic Trade, Steam Ships, Turkish Steamer Gul Djemal



## İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY .....	i
YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI.....	ii
ETİK BEYAN.....	iii
ÖZET .....	iv
ABSTRACT.....	v
İÇİNDEKİLER .....	vi
KISALTMALAR .....	x
GİRİŞ .....	1
<b>1. BÖLÜM: OSMANLI DENİZCİLİĞİNİN GELİŞİMİ VE DÖNÜŞÜMÜ.....</b>	<b>15</b>
1.1. DENİZE AÇILMAK: OSMANLI DENİZ GÜCÜNÜN OLUŞUMU.....	15
1.2. TÜRK DENİZCİLİĞİNİN ALTIN ÇAĞI .....	18
1.2.1. Barbaros Hayreddin Paşa .....	19
1.3. TÜRK DENİZCİLİĞİNİN SUKUTU: KORSANLIK FAALİYETLERİ VE GİRİT SEFERİ .....	21
1.4. 18. YÜZYILDA TÜRK DENİZCİLİĞİ: ÇEŞME LİMANI FELAKETİ VE KÜÇÜK KAYNARCA ANLAŞMASI.....	22
1.5. BUHARLI GEMİLER ÇAĞI .....	25
<b>2. BÖLÜM: GERMANİC'İN YARIM KALAN TARİHİ.....</b>	<b>29</b>
2.1. VAPURUN İNŞA EDİLİŞİ VE GERMANİC'DE SEYAHAT .....	29
2.2. TRASATLANTİK VAPURLARI VE TRANSATLANTİK GÖÇLERİ .....	31
2.3. GERMANİC VAPURU'NUN 1875-1904 YILLARI ARASINDA YAPTIĞI SEFERLERDEN KESİTLER.....	32
2.4. DENİZ İLE SAVAŞMAK: GERMANİC VAPURU'NUN GEÇİRDİĞİ KAZALAR.....	39
2.5. UBEYDULLAH EFENDİ VE GERMANİC VAPURU .....	41
2.6. BİR SUÇ MAHALLİ OLARAK GEMİ.....	44
2.7. GERMANİC'DE SEYAHAT EDENLER.....	46

2.8. GERMANİC'İN OTUZ YILLIK BİLANÇOSU .....	48
<b>3. BÖLÜM: GÜLCEMAL'İN EFSANELEŞMESİ .....</b>	<b>51</b>
3.1. GERMANİC/OTTAWA'NIN SATIN ALINMASI .....	51
3.2. GÜLCEMAL'İN İLK SEFERLERİ .....	52
3.2.1. Sultan Reşad'ın Rumeli Seyahati.....	53
3.2.2. Gemide Yaşanan Karantina Sorunları.....	53
3.2.3. Ahmet Şerif Bey'in Gülcemal ile Trabzon'a Seyahati.....	56
3.3. İDARE'DE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER .....	58
3.4. BALKAN SAVAŞI ÖNCENİNDE ÜLKENİN GENEL DURUMU.....	59
3.5. ÇOK ULUSLU BİR İMPARATORLUĞUN SONU: BALKAN SAVAŞI .....	61
3.5.1. Rumeli'nin Kaybı.....	62
3.5.2. Savaş Sırasında Denizyolu Ulaşımı ve Gülcemal Vapuru .....	64
3.6. CİHAN HARBİ'NDE GÜLCEMAL'İN VERDİĞİ HİZMETLER .....	68
3.6.1. I. Dünya Savaşı Öncesinde Türk-Romen Öğrenci Gezileri .....	68
3.6.2. Cihan Harbi'nde Osmanlı Donanması .....	69
3.6.3. Çanakkale Savaşları .....	71
3.6.4. Gülcemal'in Torpillenmesi .....	72
3.6.5. Kâbusun Sonu:1918 .....	74
3.6.6. Rusya'dan Boşalan Bölgelerin Yeniden İhya Edilmesi .....	74
3.6.7. Esirlerin Ülkelerine Dönüşü.....	75
3.7. MÜTAREKE DÖNEMİ .....	77
<b>4. BÖLÜM: MİLLİ MÜCADELE VE CUMHURİYET DÖNEMLERİNDE GÜLCEMAL VAPURU.....</b>	<b>81</b>
4.1. MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİ'NDE GÜLCEMAL VAPURU .....	81
4.1.1. Gülcemal'in Almanya'ya Yaptığı Seferler .....	81
4.1.2. Damat Ferid Paşa'nın Paris Yolculuğu .....	83
4.1.3. Kurtuluş Savaşı Sırasında Gülcemal'in Pozisyonu.....	84

4.2. GÜLCEMAL'İN NEW YORK SEFERLERİ.....	85
4.2.1. Gülcemal'in İlk Seferi.....	86
4.2.2. Gülcemal'in İkinci Seferi.....	88
4.2.3. Gülcemal'in Son New York Seferleri .....	90
4.2.4. New York Seferlerinin Türkler Üzerindeki Etkileri.....	90
4.2.5. Sabiha ve Zekeriya Sertel Çiftinin Anılarındaki Tutarsızlık.....	91
4.3.YENİ BİR DÖNEMİN BAŞLANGICI .....	92
4.3.1. Gülcemal'in Karaya Oturması .....	94
4.4. GÜLCEMAL VAPURU'NUN CUMHURİYET DÖNEMİNDE VERDİĞİ HİZMETLER .....	95
4.4.1. Süleyman Rıza'nın Gülcemal ile İstanbul'a Seyahati.....	95
4.4.2. Nüfus Mübadelesi .....	96
4.4.3. Mustafa Kemal Paşa'nın Yurt Gezileri .....	97
4.4.4. Yetmiş Beş Yıllık Bir Gemi.....	100
4.4.5. Gülcemal'in Türk Edebiyatı'ndaki Yeri .....	101
<b>SONUÇ .....</b>	<b>104</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>106</b>
<b>EKLER .....</b>	<b>124</b>
<b>TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU BEYANI.....</b>	<b>154</b>
<b>TEZ ÇALIŞMASI ETİK KURUL İZİN MUAFİYETİ FORMU.....</b>	<b>156</b>

**KISALTMALAR**

a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
a.g.t.	: Adı geçen tez
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
BCA	: Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
BEO	: Bâb-ı Âlî Evrak Odası
bkz.	: Bakınız
BOA	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
c.	: Cilt
çev.	: Çeviren
der.	: Derleyen
DH. KMS	: Dâhiliye Nezâreti Dâhiliye Kalem-i Mahsus Evrakı
DH. ŞFR	: Dâhiliye Nezâreti Şifre Evrakı
ed.	: Editör
haz.	: Hazırlayan
HR. HMŞ. İŞO:	Hariciye Nezâreti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Evrakı
HR. İM	: Hariciye Nezâreti İstanbul Murahhaslığı
HR. SYS	: Hariciye Nezâreti Siyasi
MV	: Meclis-i Vükela Mazbataları
sd.	: Sadeleştiren
TTK	: Türk Tarih Kurumu
vd.	: ve diğerleri

## GİRİŞ

1620 yılında İngiltere'nin Plymouth Limanı'ndan Yeni Dünya'ya yelken açan Mayflower'ın üzerinden tam 300 yıl geçmişti.<sup>1</sup> 1920 yılı sonbaharında Amerika Birleşik Devletleri, Yeni Dünya hayalinin geç kalmış misafirlerini karşılıyordu. Osmanlı topraklarının işgal edilmiş olmasının yarattığı bunalım ve kaotik ortamdan kurtulmak isteyen çoğunluğu azınlık mensubu yolcular umudu, Gülcemal ile Yeni Dünya'ya göç etmekte bulmuştu. Türk denizcilerin Atlas Okyanusu'nu ilk defa sivil bir gemiyle geçip, başarılı bir yolculuğun ardından New York'a ulaşmaları Birleşik Devletler basınında geniş yankı uyandırdı. I. Dünya Savaşı'nda farklı bloklar içerisinde yer alan bu iki ülke arasındaki gerilimin azalmasında Gülcemal Vapuru'nun önemli bir etkisi olmuştur.<sup>2</sup> Yeni Dünya'ya göçmenleri taşıyan Gülcemal Vapuru, ekonomik ömrünü doldurmuş eski bir gemiydi. Harland&Wolff şirketine ait tersanede Titanic'den yaklaşık 40 yıl önce inşa edilen Germanic (Gülcemal) ve süvarisi Lütfi Kaptan Amerika'da ilgiyle karşılandı. Germanic Vapuru ve New York arasındaki bağ çok az geminin sahip olabileceği bir ayrıcalıktı. Germanic 1875-1904 yılları arasında Liverpool-Queenstown'dan New York'a yılda ortalama 10-11 sefer düzenlemiştir.<sup>3</sup> Bu seferler ile yüz binlerce göçmen Amerika hayalini gerçekleştirmiştir. Germanic göçmenlerin yanında birinci sınıf kamaralarında politikacılar, soylu kişiler, aktörler/aktrisler, kâşifler, yazarlar, din adamları gibi tanınmış ve hatırı sayılır kişileri otuz yıl kadar taşımıştır. New York Germanic'e yabancı değildir. 1920'deki bu seferle iki dost tekrar kavuşmuştur. Amerika'daki Türkler bu yolculuğa en çok sevinen grupların başında gelmektedir. Ayrıca İstanbul basını da bu yolculuğu abartılı bir biçimde coşkuyla karşılamıştı. Bu sevincin nedeni neydi? Osmanlılar neden birkaç yüzyıl önce Amerika'ya gidemedi? ve Osmanlı Devleti neden denizci bir devlet olamadı?

Bu soruların basit bir cevabı yoktur. Amerika'nın keşfinden itibaren zaman içerisinde askeri, siyasi ve ekonomik gücünü kaybeden Osmanlı Devleti 20. Yüzyılın şafağında yarı sömürge durumunda gözükiyordu. Bu bölümde ana hatlarıyla Osmanlı Devleti'nin denizcilikte geri kalış hikâyesinin askeri, coğrafi, ekonomik ve siyasi sebeplerinin kökenlerine dair değerlendirmeler yapılacaktır. Bu sayede Türklerin neden denizci devletler gibi açık denizlere yönelik faaliyetlerinin olmadığı delilleriyle gösterilmeye çalışılacaktır.

<sup>1</sup> Pilgrimler'in Yeni Dünya'ya göçü için bkz. Peter Aughton, *Dünyanın Çehresini Değiştiren Seyahatler*, çev. Deniz Berktaş, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2019, s. 179-192.

<sup>2</sup> Amerikan basını bu yolculuğu yakından takip etmiş olsa da Türklerle karşı beslenen ön yargılar gazete haberlerinden okunabilmektedir. Bkz: John J. Grabowski, "Republican Perceptions; Time and Gülcemal", *The Turkish Yearbook of International Relations*, c. 31, 2000, s. 46.

<sup>3</sup> 1892-1904 yılları arasındaki sefer kayıtları için bkz. Ek 2.

Bir ülkenin deniz gücü ile siyasi gücü arasında pozitif bir ilişki olduğunu öne süren Alfred Thayer Mahan'ın tezleri; yukarıdaki sorulara konu olan Osmanlı deniz gücünü değerlendirmede araç olarak kullanılacaktır.<sup>4</sup> Mahan, *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi, 1660-1783*, adlı eserinde deniz gücünü etkileyen başlıca etmenleri şu şekilde sıralamıştır. I. Coğrafi konum, II. Fiziki yapı, III. Arazinin büyüklüğü, IV. Nüfus sayısı, V. Halkın karakteri, VI. Hükümetin karakteri.<sup>5</sup>

Birinci maddede belirtilen “coğrafi konum” stratejik ve politik dengelerden etkilenen kaygan bir zemin gibidir. Osmanlı Devleti Keşifler Çağı'na kadar muazzam bir coğrafi üstünlüğe sahipken Amerika'nın keşfinden sonra bu üstünlüğünü kaybetmiştir. Ticaret yollarının değişmesi coğrafi konumun önem derecesini de değiştirmiştir.

Coğrafi konumun en büyük avantaj sağladığı ülke İngiltere'dir. İngiltere, ada devleti olduğu için kara ile bağlantısı olan diğer devletlerden daha fazla denizcilik ile ilgilenmesi kaçınılmazdı.<sup>6</sup> Amerika'nın keşfinden itibaren kıta ötesine seferler düzenleyen İngiltere coğrafyanın kendisine sağladığı konum avantajını iyi kullanmıştır. Fransa ve Hollanda Atlantik kıyılarına sahip olmalarına karşın kıta içerisindeki muhtemel düşmanları ile kara bağlantılarının bulunması her an çatışma ihtimalini beraberinde getiriyordu.<sup>7</sup> Bu durum, denizlere yöneltilecek olan dikkatin büyük bir kısmının kara cihetine kaymasına neden oluyordu. İngiltere bu olumsuz durum ile karşılaşmamış ve konsantrasyonunu tamamen denizlere yöneltmiştir.<sup>8</sup>

<sup>4</sup> Deniz gücü teorileri ile ilgili yapılmış bir çalışma için bkz. H. İlker Avcı, “Deniz Gücü Teorisi: Mahan ve Corbett'i Yeniden Düşünmek”, *Yeni Deniz Mecmuası*, sayı: 4, 2016, s. 13-25.

<sup>5</sup> Alfred Thayer, Mahan, *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi, 1660- 1783*, çev. A. Tunçer Büyükonat, Griffin, İstanbul, 2011, s. 51-92.

<sup>6</sup> İngiltere; Kıta Avrupası'ndaki devletlerin sahip oldukları ordulara benzer büyük bir orduyu idame ettirebilecek ekonomik kaynaklara sahip olmadığı için ülke savunmasındaki temel sorumluluk donanmaya aitti. Bu durum deniz kuvvetlerini daima güçlü tutmayı gerektirmiştir. Ayrıca İngilizlerin uzak diyarlardaki sömürgelerini kontrol edebilmeleri için güçlü bir donanmaya sahip olmaları elzemdi. Alfred Thayer Mahan'ın dediği gibi “Tarih bize, bir devletin tek bir karasal sınırı dahi olsa, denizcilikteki gelişmesi bakımından, daha az nüfusa ve kaynaklara sahip olmasına rağmen bir ada devletiyle rekabet edemeyeceğini göstermiştir.” Alfred Thayer, Mahan, *Deniz Harbi Üzerine: Mahan'a Göre Deniz Harbi*, çev. A. Tunçer Büyükonat, Doruk Yayıncılık, İstanbul, 2013, s. 255-256.

<sup>7</sup> 1672-1679 Hollanda Savaşı bu duruma verilebilecek en güzel örneklerden biridir. 1668 yılındaki Aix-la-Chapelle barışından sonra oluşan üçlü ittifakın bütün suçunu Hollanda'ya yükleyen XIV. Louis dört yıllık saldırı hazırlıkları ve tacizlerden sonra 1672 yılında Ren Nehri'ni geçip doğudan Hollanda'ya girmiştir. Kıta içinde savaşların çok hızlı bir şekilde cereyan etmesi dikkatlerin içeri kaymasına neden oluyordu. Kıtada oluşan savaş durumlarına dışarıdan destek veren İngiltere bu savaşlardan çoğu zaman kazançlı olarak ayrılıyordu. Avrupa kıtasının içine düştüğü durumlar yüzlerce yıldır işgal ve istila edilmemiş İngiltere'nin lehine sonuçlar doğuruyordu. Rakibi Hollanda ağır yaralar alıp yıllarını savaşla geçirirken İngiltere ticarete devam ediyordu. Derek McKay ve H. M. Scott, *Büyük Devletlerin Yükselişi 1648-1815*, çev. Eşref Bengi Özbilen, 1. Baskı, Dergâh Yayınları, İstanbul, 2011, 38,49.

<sup>8</sup> İngiltere Avrupalı devletlerle giriştiği savaşlarda tamamen abluka altına alınamadığı için donanmasının bir bölümünü daima denize çıkarabiliyordu. Bu durum İngiltere adasının iç kaynaklarını tüketip teslim olmasını engelliyordu. Ayrıca İngiltere ada olmasının kendisine sağladığı avantaj sayesinde karasal devletlerin yaşadığı birçok sorunu da yaşamıyordu. Örneğin; karasal bir devlet sınır komşuları ile savaşa giriştiğinde ülkenin ikmal hattı kesilebiliyordu. İngiltere ise ada olduğu için limanı olan dost ve müttefik ülkeler ile ticarete devam edebiliyordu. Mahan, a.g.e., s. 255-256; İngiliz deniz tarihçisi Corbett, Clausewitz ve Jomini'nin kara stratejisine ve kara savaşlarına atf yapan tezlerini eleştirmiştir. Corbett'e göre modern imparatorlukların içerisinde bir deniz gücünün daha doğru bir ifade ile ada gücünün kara gücüyle mukayese edildiğinde ne kadar büyük bir güç olduğu ortadadır.

Osmanlı İmparatorluğu kuruluş döneminden itibaren karada genişleyebilecek büyük toprak parçalarına komşu olması, yöneliminin karadan yana olmasının önemli bir nedeniydi. Ayrıca Osmanlılar, Anadolu ve Balkanlarda etkin bir güç durumuna geldiği dönemlerde dahi bir dizi “düşman” ile mücadele etmek zorunda kalmıştır. Kıta içerisindeki savaşlar bazen denizlere taşıyor ve cephelerde rahatlama yaşıyordu. Osmanlı Devleti denizleri büyük bir güç ve gelir kaynağı olarak görmesine rağmen Doğu ve Orta Avrupa’da ayrıca Anadolu’nun doğusunda ve güneyinde beliren savaş durumları psikolojik ve askerî açıdan karada verilen savaşları daha baskın kılıyordu. Denizlerde yayılmak riskli ve masraflı bir işti. Ticaret yollarını güvende tutmak için sürekli güncellenen ve gelişen bir donanmaya sahip olmak gerekiyordu. Ticaret yollarında kilit bir mevkide bulunan ve boğazları tutan Osmanlı Devleti elde olmayan nedenlerle coğrafi üstünlüğünü uzun süre muhafaza edememiştir. Coğrafi konum Osmanlı İmparatorluğu’na önemli liman avantajları sağlamış olmasına rağmen Osmanlılar en büyük deniz mağlubiyetlerini limanlarda yaşamıştı.<sup>9</sup> Bu yenilgilere dikkat çeken Kâtip Çelebi, *Tuhfetü’l-Kibar Fi Esfari’l-Bihar* isimli anıtsal eserinde Osmanlıların limanlarda yaşadığı kayıpları önlemek için bir dizi öğüt vermesi boşuna değildir.<sup>10</sup>

Sanayi Devrimi’nden sonra kömür ile çalışan buharlı gemilerin yakıt ikmali yapmak için limanlara muhtaç hale gelmesi coğrafi olarak önemli üslere sahip olmayı gerektirmiştir.<sup>11</sup> İngiltere bu handikapı çok iyi analiz edip denizlerdeki birçok üssü ele geçirmiştir.<sup>12</sup> Osmanlı Devleti aynı dönemde Akdeniz’deki hâkimiyetini kaybetmiş vaziyetteydi.

İkinci maddede belirtilen “fiziki yapı” birinci maddeyle örtüşür niteliktedir. İngiltere, derin limanlara ve bu limanların birleştiği tatlı su kaynaklarına sahipti. Nehirlere ek olarak ülke içerisinde inşa edilen kanallar, İngiltere’nin iç bölgeleri ile ulaşımını kolaylaştırıyordu. Ülke içi ticaret, demiryollarının inşa edilmesinden çok uzun zaman öncesine kadar bu kanallarda işletilen kayıklar ile yapılıyordu. Hollanda, İngiltere’ye benzer biçimde deniz yollarını etkin olarak kullanabilmesine rağmen bu üstünlüğünü uzun süre devam ettiremedi. Fransa ise Atlantik’teki geniş kıyı şeridini ve Akdeniz limanlarını yeterince iyi kullanamamıştır. İki bölge

Bkz. Julian S. Corbett, *Deniz Stratejisinin Prensipleri*, çev. A. Tunçer Büyükonat, Doruk Yayıncılık, İstanbul, 2010, s. 55-61.

<sup>9</sup> İnebahtı, Çeşme, Navarin ve Sinop limanları Osmanlı donanmasının ağır kayıplar verdiği yerlerdir.

<sup>10</sup> Kâtip Çelebi, bazı gemiler limanda demirlerken diğerlerinin gözcülük yapmasını öğütler. Bu hususta bkz. Kâtip Çelebi, *Tuhfetü’l-Kibar Fi Esfari’l-Bihar*, haz. O. Ş. Gökyay, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1973, s. 235-242.

<sup>11</sup> Yelkenli gemilerin yakıtı doğal kaynaklardır. Uygun rüzgâr bulduğunda denize açılan yelkenliler okyanus akıntılarını da kullanıp hedeflerine ulaşıyorlardı. Buharlı gemilerle beraber rüzgârın yerini kazanlarda yakılan kömür almıştır. Kömür tükendiğinde gemiler çakılı kalıyordu.

<sup>12</sup> İngiltere açık denizlerdeki üslerinin haricinde sadece Akdeniz’de iki yüzyıl içerisinde birçok üsse sahip olmuştur. Bunları kronolojik olarak şöyle sıralayabiliriz; İspanya Veraset Savaşları sırasında işgal edilen Cebelitarık (1704) ve Balear adalarından Minorka (1708), Devrim Savaşları sırasında işgal edilen Malta Adası (1800) ve Korfu (1815), 1878’de Kıbrıs ve 1882’de Mısır’ın işgali dolayısıyla Süveyş Kanalı’nın İngiltere tarafından zapt edilmesi bu üslere örnek verilebilir. Fatih Erbaş, *Doğu Akdeniz’de Güç Mücadelesi- 19. Yüzyılda Donanmalar*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2019, s. 103.

arasında deniz gücünü bölmek zorunda olması Fransızların denizlerde etkin bir konuma gelmesini engelliyordu.<sup>13</sup> Ayrıca Fransa'nın kendi kendine yetebilen büyük bir tarım havzasına sahip olmasının denizciliği olumsuz anlamda etkilediğini söyleyebiliriz.<sup>14</sup> Öte yandan İngiltere yeterince ürüne sahip değildi.<sup>15</sup> İngilizler açısından diğer ülkelerle ticaret yapabilmeyen yegâne yolu denizcilikti. Bu durum halkın dışarıya olan ilgisini ve iştahını kabartıyordu.

Osmanlılara bakacak olursak; Osmanlı İmparatorluğu bereketli tarım havzalarına sahip büyük bir ülke olduğu için dışarıya olan ilgi sınırlıydı. Doğudan İpek ve Baharat Yolları ile gelen ticari ürünler Osmanlı limanlarını dolduruyordu. Ticaret yollarının kavşağında yer alan Osmanlılar, ticari ürünlerin kaynağına ulaşmak gibi bir düşünceye sahip değildiler. Ülke içi ulaşımda denizleri kara ile birleştirecek kanal projelerine bir türlü kaynak ayrılmadığını ve bu projelerin askıda kaldığını görürüz.<sup>16</sup> Bu nedenle ülke içindeki ulaşım zor şartlarda gerçekleştiriliyordu. Ticari değeri olan ürünlerin limanlara getirilebilmesi için gerekli olan su kanalları ve karayolları yeterli değildi.

Üçüncü madde doğrudan ilk iki maddenin sonucu gibidir. "Arazinin büyüklüğü" coğrafi konum ve fiziki yapının sonucudur.

Dördüncü madde "nüfus sayısı" insan faktörüne işaret eder. Bu madde kıyıda yaşayan kişilere değil denizcilikle aktif olarak uğraşan nüfusa işaret etmektedir. Denizcilikle aktif olarak uğraşan grupların başında şüphesiz yerel balıkçılar gelmektedir. Yetenekli denizciler genellikle gençlik yıllarında balıkçılık yaparak denizi ve denizciliği öğreniyorlardı.<sup>17</sup> Akdeniz balıkçılık açısından

<sup>13</sup> Daniel Panzac, 1736-1739 yılları arasında Osmanlı Devleti, Venedik, Fransa, İngiltere ve İspanya'nın deniz gücüne dair yaptığı değerlendirmede Akdeniz'de Osmanlıların sayısal anlamda önemli bir deniz gücü olduğu sonucuna varmaktadır. Fransa bahsi geçen dönemde 49 parça donanma gemisine sahipken bu gemilerden yalnızca 14 kalyonu ve 3 firkateyni Toulon'da bulunuyordu. İngiltere, Fransa ve İspanya deniz gücü açısından Osmanlı Devleti ve Venedik'ten daha güçlü görünmelerine rağmen donanmalarını Akdeniz ve Atlas Okyanusu arasında bölmek zorunda kalıyorlardı. Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, çev. Ahmet Maden ve Sertaç Canpolat, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018, s. 188; Fatih Erbaş Fransa'nın yaşadığı bu ikilemi "Fransa: Okyanusa Komşu İçdeniz Gücü" diye tanımlamaktadır. Erbaş, a.g.e., s. 117.

<sup>14</sup> Antik Çağda bu duruma benzer bir hadise Doğu Akdeniz havzasında yaşanıyor. Fenikeliler denizci bir uygarlıktı. Ticaret yapmak için Akdeniz'i kullanıyorlardı. Fenikelilerin aksine zengin tarım alanlarına sahip olan Mısırlılar Akdeniz'de boy gösterme konusunda rakipleri kadar hevesli değildiler. Nil Nehri sayesinde ülke içi ulaşım ihtiyacı karşılanıyordu. Bu konuda bkz. Fernand, Braudel, *Akdeniz- Tarih, Mekân, İnsanlar ve Miras*, çev. Necati Erkurt, Aykut Derman, 2. Baskı, Metis Yayınları, İstanbul, 2008, s. 59.

<sup>15</sup> Coğrafi Keşifler sonrasında İngilizler egzotik Amerikan ürünleri ile tanışmıştır. Özellikle Amerika'daki plantasyonlarda yetiştirilen şeker ve Çin'den ithal edilen çay İngilizlere yeni bir kimlik kazandırmıştır. Güneydeki Amerikan kolonilerinde üretilen pamuk ile dokuma sanayisine adım atılacaktır. Arap coğrafyası dışında Orta ve Güney Amerika'da yetiştirilmeye başlayan kahve ile entelektüel sohbetlerin önemli bir eksikliği de kapatılmıştır. Okyanuslarda uzun süren gemi yolculuklarına dayanabilen damıtılmış yeni içkiler üretilecektir. Bu içkiler sayesinde uzun süren deniz yolculukları denizciler için çekilebilir bir hal almıştır. Bu konuda bkz. Tom, Standage, *Altı Bardakta Dünya Tarihi*, çev. Ahmet Fethi, Kırmızı Kedi Yayınevi, İstanbul, 2015, s. 100-204. Bu ürünlere ek olarak Amerika'dan dünyaya yayılan patates, biber, fasulye ve özellikle mısır insanların yeme-içme kültürünü değiştirmiştir. İngiltere; Yeni Dünya'nın bereketli mahsulleri sayesinde farklı alanlara yönelebileme gücüne sahip olmuştur.

<sup>16</sup> Bernard Lewis, *Ortadoğu- İki Bin Yıllık Ortadoğu Tarihi*, çev. Selen Y. Kölay, 8. Baskı, Arkadaş Yayınevi, Ankara, 2011, s. 360.

<sup>17</sup> Emrah Safa Gürkan, *Sultanın Korsanları- Osmanlı Akdenizi'nde Gazâ, Yağma ve Esaret*, Kronik, İstanbul, 2018, s. 27-29.



bereketli bir deniz değildir. Dolayısıyla balıkçı sayısı hiçbir dönem yeterli seviyeye ulaşmamıştır. Atlas Okyanusu'nda balıkçılık yapan kişiler; sıcak ve soğuk su akıntılarını takip eden büyük balık sürülerini avlayabiliyorlardı. Denizlerden elde edilen gelir daha çok balıkçının dolayısıyla denizcinin yetişmesine olanak sağlıyordu. Balıkçılık ile uğraşan insanlar her an gemide görevlendirilmeye hazırdılar, ayrıca denizcilik ile ilgili malzemeleri üretmeyi, gemilerin tamirini ve bakımını yapmayı iyi biliyorlardı.

Osmanlı Devleti'ne ait kıyı şeritleri genellikle تنها bölgelerdi. Limanlar büyük hinterlanda sahip değildi. Şirket-i Hayriye'nin vapur seferleri yapmaya başladığı 19. Yüzyılın ikinci yarısında dahi İstanbul'un büyük bir kısmı şehir ile ulaşımı olmayan birbirinden kopuk köylerden oluşuyordu. Zamanla ulaşımında yaşanan gelişmeler ile Boğaziçi köyleri büyük yerleşim bölgelerine dönüşecekti.<sup>18</sup> İstanbul örneği dahi Osmanlı ülkesinin kıyı şeridinin az gelişmişliği hakkında yorumda bulunmamıza olanak verir. 17. Yüzyılın ortalarından itibaren Osmanlı Devleti'nin çeşitli liman bölgelerinde kapitülasyon hukuku ile yabancı ülkelere gelen tüccar ve girişimciler (Levantenler) ile Osmanlı uyruğundan çıkıp kapitülasyon hukukundan yararlanmak isteyen fırsatçıların yoğun olarak yaşadığını görmekteyiz. Denizcilik teknolojilerine katkı sağlayacak ve aynı zamanda gemilerle ilgilenebilecek bir nüfus Türkler arasında yaygın değildi.<sup>19</sup> Bu durum gemilerde gayr-i Müslimlerin görevlendirilmesine neden oluyordu.<sup>20</sup> Deneyimli eleman açığı 19. Yüzyılın ortalarından itibaren kapatılacaktı. Önceki maddelerde olduğu gibi nüfus konusunda da İngilizlerin bariz üstünlüğü vardır. Kalifiye insan gücü İngiltere'nin denizcilik konusunda diğer ülkelere daha fazla başarı elde etmesindeki önemli bir nedendir.

Beşinci maddede belirtilen “halkın karakteri” Keşifler Çağı'nı başlatan İspanyolların<sup>21</sup> ve Portekizlilerin neden başarısız olduğunun bir cevabı niteliğindedir. Amerika kıtasını keşfeden ve dünyayı paylaşan<sup>22</sup> bu iki ülke üstünlüklerini uzun süre muhafaza edemediler. Altına ve

<sup>18</sup> Eser Tutel, *Şirket-i Hayriye*, 1. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 1994, s. 14.

<sup>19</sup> Osmanlı Devleti 18. Yüzyılın sonuyla 19. Yüzyılın ilk yarısında yeni tarz gemileri inşa etmek için gerekli olan metalürji bilgisine, tersaneye ve mühendislere sahip olmadığı için modern gemilerin inşası için ihtiyaç duyulan insan gücünü ve ekipmanı dışarıdan ithal etmek zorunda kalmıştır. Bu insan ithalatın yeterli olmadığını ve sonuç vermesinin uzun yıllar alacağını bilen Osmanlı yönetimi çoğu zaman yeni tarz gemileri bedelinin hazineye ödenmesi yöntemiyle yabancı ülke tersanelerine sipariş ediyordu. Bu siparişler zamanla maliyenin üzerindeki yükü kat be kat artıracaktı. Bu konuda bkz. Panzac, a.g.e., s. 220-228.

<sup>20</sup> 1770 yılında Mora'da Rum ahali arasında başlayan isyandan sonra donanmada deniz askeri ve deniz topçusu sınıfında Rumlar yerine Müslümanlar görevlendirilmeye başlanmıştır. Panzac, a.g.e., s. 231.

<sup>21</sup> Keşifler Çağı öncesinde İspanya anakarası kendi içinde siyasi olarak bölünmüş vaziyetteydi. Aragon ve Kastilya bu siyasi bölünmüşlük içerisinde bir araya gelerek İspanya'nın birleşmesi konusunda ilk adımı attılar. Bu iki devlet evlilik yoluyla birleşmelerine rağmen siyaseten iki ayrı devlet olarak hareket ediyorlardı. Bu konuda bkz. Stephen J. Lee, *Avrupa Tarihinden Kesitler 1494-1789*, 4. Baskı, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara, 2012, s. 56-57.

<sup>22</sup> 7 Haziran 1494 tarihli Tordesillas Antlaşması ile keşfedilen yeni bölgeler İspanyollar ve Portekizliler arasında bölüştürüldü. Papa VI. Alexander'ın bu antlaşmada diğer Hıristiyan ülkeleri görmezden gelmesi büyük tepkilere yol açacaktı. Hermann Kinder ve Werner Hilgemann, *Dünya Tarih Atlası*, c. I, çev. Leyla Uslu, 3. Baskı, ODTÜ Yayıncılık, Ankara, 2011, s. 225; Merry E. Wiesner-Hanks, *Erken Modern Dönemde Avrupa 1450- 1789*, çev. Hamit

gümüşe sahip olarak başarılı olamayan İspanyollar, Yeni Dünya'yı kılıç ile dize getirme yolunu tercih etmişti.<sup>23</sup> İspanyollar kralları ve Tanrıları adına "barbar" Amerikan yerlilerini şiddet kullanarak Hristiyan yapmaya çalışıyorlardı. Yerli halk altın ve gümüş madenlerinde çalıştırılmak üzere köleleştirilmişti. İspanyol fatihlerin kendilerine biçtikleri dini misyonla karışık maddi emeller bir noktadan sonra istenilen etkiyi yaratmamaya başlamıştır. İngiltere'yi Yeni Dünya'da başarıya ulaştıran İspanyol ve Portekizlerin aksine ticarete ve tarıma yönelmeleri ayrıca başarılı kolonileşme politikaları oldu.<sup>24</sup> İngilizler rakipleri olan Katolik devletlerin aksine Reform hareketleri sonrasında ülke içerisinde oluşan yeni dini grupları Amerika'ya kanalize etmeyi başardı. Protestan mezheplerin Yeni Dünya'da Tanrı'nın Krallığı'nı kuracaklarına olan inançları ve kendilerine yükledikleri dini misyon başarılı kolonileşme politikaları ile birleşince sömürgecilik yarışının şampiyonluğu İngiltere'ye geçmiştir. Max Weber, İngilizlerin başarısında Protestanlığın etkisinin altını çizer. Zenginlik peşinde koşmak Reform sonrası kötü algılanan bir durum olmaktan çıkmış ve Protestanların çoğunlukta olduğu ülkelerin ayırt edici bir özelliği haline gelmiştir.<sup>25</sup>

Osmanlı toplumunda ulusal karakteri belirleyen önemli yapı taşlarından biri İslam'dı. İslam dini hayatın her alanına etki ediyordu. Ticari faaliyetler İslam Hukuku'na göre düzenleniyordu ayrıca İslam dini durumu elverenlerin zekât vermesini şart koşuyordu. Batı'da İslam medeniyetinin bulunduğu coğrafyada kapitalist sermaye ve üretim biçiminin gelişmemesini dine bağlayan görüşler yaygındır. Batı tarih yazımında ötekileştirilen ve barbarlıkla suçlanan Doğu medeniyetlerinin binlerce yıllık tarihi ve kültürel mirası görmezden gelinmektedir.<sup>26</sup> Jack

Çalışkan, 2. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2012, s. 343-345; Paul Kennedy, *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri*, çev. Birtane Karanakçı, 14. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2015, s. 46.

<sup>23</sup> İspanya Amerika kıtasındaki sömürgelerin ancak yüzde beşinin ticaretini kontrol edebiliyordu. Harita üzerinde birçok sömürgeye sahip olan İspanyollar bölgedeki ticari üstünlüğü diğer Avrupalı devletler lehine kaybetmiştir. Bkz. Eduardo, Galeano, *Latin Amerika'nın Kesik Damarları*, çev. Roza Hakmen, Attila Tokatlı, 2. Baskı, Sel Yayıncılık, İstanbul, 2016, s. 43.

<sup>24</sup> İngiliz ve Hollandalılar diğer Avrupalı devletler tarafından bakkal millet olarak anılıyordu. Bu tabir aşağılama anlamında kullanılıyordu. Orta Çağ'da tozlu ayaklar olarak anılan tüccarlar yeni yerlere gitme ve ticaret yapma konusunda hevesli kişilerdi. Bu konuda bkz. James C. Davis, *Taş Devrinden Bugüne Tarihimiz- İnsanın Hikâyesi*, çev. Barış Bıçakçı, 7. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2012, s. 135.

<sup>25</sup> Dünyevi işlerden uzak durmayı zenginlik sayan mezheplerden olan Quakerler ve Mennonitlerde dini yaşam ve ticari zihniyet aynı doğrultuda gelişmiştir. Eski Protestanlık bugünün Protestan anlayışları ile karşılaştırılamayacak derecede çağdaş yaşamın karşısında yer alan mezhepsel oluşumdur. Püriten edebiyatı mal ve mülk peşinde koşmanın olumsuzluğu üzerinde durmasına rağmen aksi yönde bir gelişmenin oluştuğunu söyleyebiliriz. Max Weber, *Protestan Ahlakı ve Kapitalizmin Ruhunu*, çev. Emir Aktan, 2. Baskı, Alter Yayıncılık, Ankara, 2012, s. 39-44.

<sup>26</sup> Coğrafi Keşifler sonrasında gelişen Dünya Tarihi yazımında bariz bir Batı üstünlüğü teması hâkimdir. Binlerce yıllık Doğu medeniyetlerine ve Amerikan yerlilerine ait yerel kültür unsurları batılı müverrihlerce değersiz kültür ürünleri olarak görülmeye başlanmıştır. Bildiğimiz anlamda uygarlığın bir Batı mahsulü olduğuna dair bir inanç sistemi oluşturulmaya çalışılmıştır. Jack Goody bu durumu Avrupa tarafından gerçekleştirilen bir "uygarlık hırsızlığı" olarak tanımlamaktadır. Dünya tarihinin ve coğrafyasının şekillenmesinde Avrupalı denizciler tarafından gerçekleştirilen keşiflerden binlerce yıl önce Fenikeliler ve Polinezyalılar açık denizlere açılmada büyük başarılar elde etmişti. Hint-Pasifik halkları Neolitik Tarım Devrimi öncesinde Güney Asya'da bulunan binlerce takımadayı keşfedip buralara göç ettiler. Ayrıca bu halkların Avustralya, Yeni Zelanda, Solomon Adaları, Yeni Gine ve Bismarck Adaları gibi kayda değer mesafelere binlerce yıl önce ulaşmaları ilk büyük coğrafi keşif hareketleri olarak nitelendirilebilir. Özellikle Polinezyalılar Büyük Okyanusu bir uçtan öteki uca seyahat edebilecek coğrafi bilgiye ve donanıma sahiptiler. İngiliz denizciler keşifler çağında yeni bölgeleri keşfetmek için bu yerel halkların coğrafya ve

Goody, ekonomik anlamda İslam'a atfedilen negatif yargının aksine Osmanlı ekonomisinin 17. Yüzyılın ortalarına kadar yeni durumlara ayak uydurma ve kendini geliştirme konusunda dinamik bir yapıya sahip olduğunu belirtir.<sup>27</sup> Ticaret yollarının değişmesi ve ülke içinde patlak veren isyanlar Osmanlı ekonomisinin daralmasında etkili olmuştur. Paranın pul olduğu dönemlerde denizcilik faaliyetlerinin ekonomi ile aynı doğrultuda gerilediğini ve masraflı bir iş olarak görülmeğe başladığını görmekteyiz. İlerleyen sayfalarda değineceğimiz üzere yeni tarzda gemiler inşa etmek için halktan toplanan vergiler ahali arasında denizciliğe karşı olumsuz bir tavrın gelişmesine neden oluyordu. Osmanlı İmparatorluğu'nun ana iskeletini oluşturan Türklerin, denizcilik konusunda yeterince gelişme gösterememiş olmalarının konargöçer yaşam tarzı yahut tarım ve hayvancılıkla uğraşmalarıyla hiçbir ilgisi yoktur. Türklerin denizcilikle ilgilenmelerinin önündeki en büyük engel coğrafyadır. Bu noktada ulusal karakteri şekillendiren coğrafyanın etkisini göz ardı etmemek gerekir.

Altıncı madde olan "hükümetin karakteri"; ülkenin denizcilik politikalarına işaret eder. İngiltere 19. Yüzyıla gelindiğinde bütün denizlere yayılan ticaret ağı ile dünyanın en büyük deniz gücüydü. Birleşik Krallık tepedeki yerini korumak ve filosunu daha fazla geliştirmek için büyük paralar harcayarak rakipleri ile arasındaki mesafenin daima açık kalmasını sağlıyordu. 19. Yüzyılda hiçbir devlet tek başına İngiltere ile rekabet edebilecek konumda değildi.<sup>28</sup>

İspanyol ve Portekizlilerin sömürgecilik yarışında geri plana itilmeleri, Hollanda'nın insan gücü eksikliği ve Kıta Avrupa'sında yaşadığı sorunlar İngiltere ile Fransa'nın sömürgecilik yarışında iki büyük güç olarak yükselmesine neden oldu. 18. Yüzyılın ilk yarısında Fransa, donanma ve insan gücü bakımından İngiltere'den üstünken yapılan bir dizi hatadan dolayı bu üstünlük karşı tarafa geçmiştir. Fransa'nın 18. Yüzyılın ilk çeyreğinde yaptığı en büyük hata XV. Louis'in 1717 yılında Mississippi Şirketi vasıtasıyla daha sonraları Louisiana olarak anılacak olan bölgede New Orleans şehrini inşa ettirmesidir. Mississippi Şirketi bölgede daha fazla projeyi hayata geçirebilmek için Paris borsasında hisse satışlarına başlamıştı. 1719 yılı aralık ayına gelindiğinde hisse senetleri tavan yapmıştır. Ancak Mississippi Şirketi'nin arazi üzerindeki spekülatif yaklaşımlarının büyük bir balon olduğu çok geçmeden ortaya çıktı. Bölgenin sanılanın aksine zenginliklerle dolu bir bölge olmadığını anlaşılması üzerine büyük bir finansal kriz yaşandı. Fransa kralı bu tarihten itibaren kıta ötesinde gerçekleştirmek istediği seferlere

---

harita bilgisinden yararlanacaktı ancak tarih yazımında ötekileştirilen ve "barbar" olarak nitelendirilen bu halkların Dünya tarihine yaptıkları katkılar uzun yıllar göz ardı edilecekti. Aughton, a.g.e., s. 7-19; Jack Goody, *Tarih Hırsızlığı*, çev. Gül Çağalı Güven, 4. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2017, s. 182.

<sup>27</sup> Goody, a.g.e., s. 138-140.

<sup>28</sup> İngiltere her ne kadar denizcilik konusunda başı çekiyor olsa da müstakil bir denizcilik politikasına sahip olduğunu söylemek imkânsızdır. Denizlerde planlı ve programlı eylemlerin hayata geçirilmesi Napolyon Savaşları sonrasına denk gelmektedir. 1815 öncesinde İngiltere, donanma gemilerini pragmatik sonuçlara odaklı operasyonel bir güç olarak kullanılıyordu. Bu konuda bkz. Erbaş, a.g.e., s. 97-112.

mali kaynak bulmakta zorlanmaya başladı. Fransızlar zar zor buldukları kredilere yüksek faizler ödemek zorunda kalıyordu. İngiltere ise daha uygun faizlerle borçlanabiliyordu.<sup>29</sup> Yedi Yıl Savaşları'ndan sonra Amerika kıtasındaki ve Hindistan'daki sömürgelerini kaybeden Fransa, Amerikan Bağımsızlık Savaşı'nda her ne kadar İngiltere'yi Atlantik'te zor duruma sokup Amerikan kolonilerinin bağımsız olmasına yardım etse de ekonomik olarak iflasını önleyemedi. İngiltere ise Amerika'nın kaybını Hindistan ile telafi etti. Fransız İhtilali sonrası tekrar kıta ötesine gözünü diken Napolyon, Trafalgar Savaşı sonrası İngiltere'yi istila edemediği gibi kıta ötesine gidebilme şansını da kaybetti.<sup>30</sup> Bu tarihten sonra İngiltere ile rekabetin kaybeden tarafı olan Fransa, mücadeleyi bir kenara bırakıp İngiltere'nin doğal müttefiki oldu. Viyana Kongresi sonrasında İngiltere bütün denizlerin yegâne hâkimi ve hamisi durumuna geldi.

Osmanlı Devleti'ne bakacak olursak; Osmanlılar kurumsal bir denizcilik teşkilatına<sup>31</sup> sahip olmalarına rağmen denizcilerin yetiştirilmesi için gerekli olan bir okula sahip değildiler. İlk denizci yetiştiren mektep 18. Yüzyılın sonunda açılmıştır. Osmanlı Devleti'nde ayrıca denizcilik bilimleri<sup>32</sup> de yeteri kadar gelişmiş değildi. Kâtip Çelebi, donanmada görev alacak kişilerin korsanlıktan gelmelerini eğer bu mümkün değilse onlara danışıp bilgi almaları gerektiğini tembih ediyordu.<sup>33</sup> Klasik dönemden itibaren denizcilik için kurumsal bir eğitim sistemi sürekli göz ardı edilen bir konu olmuştur. 1773 Yılında kurulan Deniz Mühendishanesi ile askeri alanda ilk adım geçte olsa atılır.<sup>34</sup> Sivil denizcilik okulları ise uzun bir zaman daha eksik kalmaya devam edecektir.<sup>35</sup> Osmanlı Devleti'nin deniz ticaretini geliştirmek için devlet

<sup>29</sup> Yuval Noah Harari, *Hayvanlardan Tanrılara Sapiens*, çev. Ertuğrul Genç, 21. Baskı, Kolektif Kitap, İstanbul, 2016, s. 318-320.

<sup>30</sup> Eric Hobsbawn, *Devrimler Çağı 1789-1848*, 6. Baskı, çev. Mustafa Sina Şener, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara, 2012, s. 99; Fahir Armaoğlu, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*, 6. Baskı, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2010, s. 113.

<sup>31</sup> Osmanlı Bahriye Teşkilatı hakkında yapılmış en kapsamlı araştırma İsmail Hakkı Uzunçarşılı'ya aittir. Bu konuda bkz. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, TTK, Ankara, 1988.

<sup>32</sup> Antik Çağdan Keşifler Çağı'na kadar yapılan Dünya haritaları mutlak kesinlik içerisindeydi. Bilinmeyen alanlar yoktu. 15. ve 16. Yüzyılda Coğrafi Keşifler ile keşfedilen yeni yerler ve bu yerlerin ötesi haritalarda boş alanlar olarak gösterilmeye başlandı. Eski haritaların aksine bilinmeyenleri olan yeni haritalar, denizcilerin iştahını kabartıyor ve haritalardaki boşlukları araştırmak eğer mümkünse sahiplenmek için motivasyon sağlıyordu. Clifford D. Conner, *Halkın Bilim Tarihi- Madenciler, Ebeler ve "Basit Tamirciler"*, çev. Zeynep Çiftçi Kanburoğlu, 3. Baskı, Tübitak Popüler Bilim Kitapları, Ankara, 2013, s. 68-69; bu konuda ayrıca bkz. Harari, a.g.e., s. 284- 287. Avrupa'da yalnızca haritacılık alanında değil açık deniz gemileri inşa etme ve açık denizlere yönelik denizcilik bilimlerinde gelişme oldu. Rüzgârlar ve akıntuların dönemsel değişimlerinin gözlenmesi ve kaydedilmesi, gelgitlerin hesaplanması ve bu hesaplamaların yeni haritalara eklenmesi, deniz yolculuklarını daha güvenli hale getirdi. İlerleyen dönemlerde manyetik pusulaya ek olarak enlem ve boylam esasına dayalı yeni haritalar üretilerek açık deniz seyahatlerinin gelişmesine katkı sağlanacaktı. Osmanlı Devleti'nin açık denizlere yönelik faaliyetlerinin olmaması denizcilik bilimlerinin gelişmesinin önündeki en büyük engellerden biriydi.

<sup>33</sup> Kâtip Çelebi, a.g.e., s. 236.

<sup>34</sup> Necdet Sakaçoğlu, *Bu Mülkün Sultanları*, 11. Baskı, Oğlak Yayıncılık, İstanbul, 2012, s. 415;

<sup>35</sup> III. Mustafa Dönemi'nde kurulan Mühendishâne-i Bahr-i Hümayûn'da deniz haritaları çizimi ve gemi inşaatı için gerekli kalifiye eleman yetiştirilmesi hedeflenmişti. Mühendishane tamamen askeri hedefler doğrultusunda hareket ettiği için ticaret gemilerinde görev yapan denizciler hala eski usul alaylı olarak yetişiyordu. Sivil deniz ulaşımında görev alabilecek yetişmiş (mektepli) personel açığı had safhadaydı. Osmanlı yurttaşı Rumlar genellikle Yunanistan'a ve diğer Avrupa ülkelerine giderek denizcilik eğitimi alıyorlardı. Ticaret gemilerinde çalışan alaylı denizciler matematik bilgisinden yoksun oldukları için yer ve yön hesaplamada başarısız oluyorlardı. Bu durum kazalara davetiye çıkarıyordu. Sivil denizcilik tarafındaki bu sorunu gidermek için atılan ilk adım Mühendishâne-i Bahr-i Hümayûn'un kurulmasından tam 75 yıl sonra atıldı. 1848 yılında Sakız Adası ahalisinden Ali Çelebizade Mehmed

eliyle yaptığı birçok teşebbüs kapitülasyon hukuku ve ekonomik bunalım nedeniyle sekteye uğruyordu. 1914 yılına gelindiğinde Osmanlı ülkesinde deniz ticaretinin %90'ı yabancı bandıralı gemiler ile yapılmaktaydı.<sup>36</sup> 20. Yüzyılın başında devrin önemli şahsiyetlerinin hazırladığı raporlarda, deniz ticaretini geliştirmek için devletin önemine işaret ediliyordu. Deniz ticaretinin canlanması için devletin nakdi yardımını dâhil her türlü yardımın denizciliğe ivme kazandıracığı konusunda ortak bir fikir vardı. Mehmed Aziz Bey'e ait bir raporda özelleştirme yoluyla yerel sermaye sahiplerinin denizciliğe yatırım yapmaları için teşvik edilmeleri tavsiye ediliyordu. Bütün bu önerilere rağmen devlet adamlarının ilgisizlikleri ve konuya yaklaşımları eleştiri konusu yapılmıyordu.<sup>37</sup> Osmanlı Devleti, denizcilik politikaları üretme konusunda hızlı refleksler geliştirememiş olması, ülkedeki yatırımcıların denizciliğe para yatırmayı riskli görmesi, kapitülasyonlardan yararlanan yabancı tüccarların gümrüklerden ücretsiz yararlanması ve yerel ticaret şirketlerinin yabancılar ile rekabet edebilecek güçlerinin olmayışı Osmanlı Devleti'nin açık pazar konumuna dönüşmesine neden olmuştur.

Yukarıda Mahan'ın tezlerinden hareketle batılı devletlerin deniz güçleri ve Osmanlı denizciliğine dair yaptığımız değerlendirmenin nihayetinde ortaya çıkan sonuç; Osmanlı Devleti denizcilikte gelişme göstermek için uygun bir coğrafi üstünlüğe sahip değildi.<sup>38</sup> Keşifler Çağı ile

---

Efendi, Tersane-i Âmire'ye başvurup Sakız Adası'nda denizci olmak isteyen gençlere eğitim vermek istediğini bildirmiştir. İki yıl sonra Mehmed Efendi'nin isteği yerine getirilmiş ve Sakız Adası'nda Ticaret-i Bahriye Mektebi açılmasına müsaade verilmiştir. (Mehmed Efendi'nin şahsi gayretleri ile elde ettiği bu başarı Mahan'ın "halkın karakteri" maddesinde belirttiği duruma verilebilecek en güzel örneklerden biridir. Ege adalarında yaşayan ahalinin zoraki olarak denizcilikle ilgilenmeleri ve bu konudaki eksiklikleri fark etmeleri kaçınılmazdı. Nitekim Hızır ve Oruç Reis gibi ünlü denizciler de Ege adalarından biri olan Midilli Adası'nda doğup büyüdüğü için denizciliğe coğrafi konumdan dolayı meyilleri vardı.) Osmanlı anakarasında sivil denizci yetiştirmek için 5 Aralık 1884 günü iki okul birden açıldı. Bu okullardan biri Haliç'te Tersane-i Âmire'ye ait olan bir binada eğitim ve öğretim vermeye başlayacak olan Nehari Tüccar Mektebi'dir. Bir diğer okul ise Heybeliada'da Mekteb-i Bahriye-i Şâhane'ye bağlı olarak açılan Leyli Tüccar Kaptan Mektebi'dir. Bu okul 1905 yılında yeni öğrenci almayı bırakmış ve padişahın iradesiyle 1908 yılında kapatılmıştır. II. Meşrutiyet Dönemi ile beraber yeniden sivil denizcilik okulları açılmaya başlanacaktı. Bu konuda bkz. <https://df.itu.edu.tr/fakulte/tarihce> (10.12.2018 tarihinde erişildi.); Eser Tutel, *Gemiler, Sivarılar, İskeleler*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1998, s. 366- 371; Heybeliada Deniz Okulu ile ilgili yapılmış yayınlar için bkz. Emin Nedret İşli, "Heybeliada Deniz Lisesi ve Hakkındaki Yayınlar-Kapanan Bir Tarih", *Yeni Deniz Mecmuası*, sayı: 4, 2016, s. 27-29.

<sup>36</sup> İlhan Ekinci, "Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri", *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, sayı: 10, 2006, s. 26.

<sup>37</sup> A.g.m., s. 42-45.

<sup>38</sup> Mahan'ın coğrafi konumu önemli bir güç olarak gören yaklaşımı modern zamanlarda başka tür araştırmalara ilham kaynağı vermiş olabilir. Bu konuda en bariz örnek Jared Diamond'un *Tüfek, Mikrop ve Çelik* isimli çalışmasıdır. Diamond bu çalışmasında coğrafi konumun antik çağlardan bugüne değin gelişmiş medeniyetlerin yayılma alanlarını belirlediğini ve orta kuşakta yaşayan halkların tarımsal ürün, iklim, evcilleştirilebilir hayvan ve madencilik gibi konularda diğer bölgelerden daha avantajlı konumda oldukları çıkarımından hareketle büyük medeniyetlerin orta kuşakta ortaya çıkmasını coğrafya ile açıklamıştır. Diamond, diğer bölgelerin az gelişmişliklerini tamamen coğrafyanın sonucu olarak görür. Bu konuda bkz. Jared Diamond, *Tüfek, Mikrop ve Çelik*, çev. Ülker İnce, 24. Baskı, TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, Ankara, 2013. Mahan'ın tezi ise coğrafi konum, arazi, fiziki yapı ve diğer saydığımız etmenlerin bir araya gelmesiyle bir devletin deniz gücü olabileceğini yönündedir. 19. Yüzyıl'da denizlerin yegâne hâkimi olan İngilizler dünya siyasetini belirlemede deniz gücünü aktif olarak kullanmıştır. Ancak uzun vadede denizlere hâkim olmak Dünya tarihinin gidişatını belirlemede yeterli olmayacaktı. Frederick Jackson Turner'ın 1893'te yayınlanan Frontier Tezi sürekli hareket eden ve büyüyen hayali bir sınıra işaret ediyordu. Gidilebilen en uzak noktaya ulaşmak hedef haline geldi. Artık denizlerde yayılmak tek başına dünya tarihini belirlemede yeterli olmayacaktı. Havacılık teknolojilerinde yaşanan gelişmeler uçakların ortaya çıkması ilerleyen dönemde uzay yarışına giden süreci başlatacaktı. Tarihi belirlemede denizciliğin etkisi günümüzde eski önemini

beraber değişen ticaret yolları Osmanlı Devleti'nin aleyhine sonuçlar doğurdu. Coğrafi dezavantajına rağmen Osmanlı bahriyesi zaman içerisinde Akdeniz'de önemli bir yayılma göstermiş ve ciddi bir güç olarak rakip devletlerin karşısında belirmişti. Bu noktada şimdiye kadar anlatıla gelen ve yazılanları bir tarafa bırakıp bağımsız olarak Osmanlı Deniz Savaşları incelendiğinde başarıların süreklilik arz etmediği ortaya çıkmaktadır. Büyük denizcilerin varlıkları ile doğru orantılı gelişen ve büyüyen donanma faaliyetleri, yetenekli denizcilerin eksikliğinde başarısızlık ile sonuçlanıyordu. Kurumsallıktan uzak olan bu yapının denizlerde hâkimiyetini uzun müddet devam ettiremeyeceği ortadadır. Osmanlılar uzak denizlere açılmamış olmalarına rağmen Akdeniz'de İtalyan denizcilere ve İspanyollara karşı önemli başarılar elde ettiler. Nitekim Kristof Kolomb, Giovanni Caboto (John Cabot)<sup>39</sup>, Amerigo Vespucci gibi ünlü İtalyan kâşifler Amerika'ya yelken açarken en az onlar kadar bilgili ve donanımlı çağdaş İtalyan denizcileri karşısında Akdeniz'de ve Ege Denizi'nde Osmanlı bahriyesi önemli başarılar elde ediyordu. Burada gözden kaçırılmaması gereken önemli hususlardan bir diğeri de önemli kâşifleri yetiştiren İtalyan Şehir Devletleri özellikle de bin yıllık Venedik; Coğrafi Keşifler sonrasında Osmanlı Devleti gibi ekonomik olarak gerilemiştir. Fernand Braudel bu gerileme sürecinin ani olmadığını, keşiflerden bir yüzyıl kadar sonra etkilerini göstermeye başladığını söyler.<sup>40</sup> Sanayi Devrimi sonrası buharlı makineler ile hareket eden yeni tarzdaki gemiler denizlerdeki rekabette büyük bir patlama yaşanmasına sebep olmuştur. Denizlerde hâkimiyet sağlamak için büyük paralar harcayan Osmanlı Devleti, Sultan Abdülaziz zamanında filosunu iyice genişletti. Ancak bir plan ve program dâhilinde yapılmayan bu denizcilik hamlesi daha sonraları büyük eleştirilere maruz kalacaktı. Sultan Abdülaziz'in vefatından sonra denizciliğe olan ilgi kaybolmaya yüz tuttu. Balkan Savaşları sırasında Yunanistan'a ait Averoff zırhlısı Osmanlı Devleti'ne ait Ege Adalarını tek tek işgal edecekti.<sup>41</sup> Bir tek gemi karşısında Osmanlı bahriyesinin utanç verici hezimetini Osmanlı yönetimini yeni tarz askeri gemiler almak konusunda harekete geçirmiştir. 1912 yılında İngiltere'den Osmanlı Devleti'ne gönderilen Amiral Limpus, hazırladığı bir raporda Osmanlı bahriyesinin rakip olarak büyük devletleri hedef almaktan ziyade bölgedeki rakiplerine yönelmesini daha gerçekçi ve

---

kaybetmiş bir tez olarak karşımızda durmaktadır. Ancak coğrafi konum ile denizcilik arasındaki pozitif korelasyon Mahan'ın haklı olduğunu kanıtlar.

<sup>39</sup> Akdeniz'de denizcilik yapan Giovanni Caboto, Kolomb'un Amerika'yı keşfetmesinden sonra Hindistan'a kuzeyden giden yeni bir yol bulmak için İngiliz kraliyetiyle anlaşıp ismini değiştirmiş ve İngiliz uyruğuna geçmiştir. Amerika'ya yapılan ilk İngiliz seferini John Cabot düzenlemiştir. Wiesner- Hanks, a.g.e., s. 340.

<sup>40</sup> Braudel, a.g.e., s. 54; Portekizlilerin Hint deniz yolunu kullanmaya başlaması bölgede etkili olan Müslüman tüccarları etkilememiştir. Müslüman tüccarlar Portekiz ablukasına rağmen Malezya ve Endonezya'dan Kızıldeniz'e mal taşımaya devam ettiler. Goody, a.g.e., s. 136; Kennedy, a.g.e., s. 54.

<sup>41</sup> Serhat Güvenç, *Birinci Dünya Savaşına Giden Yolda Osmanlıların Drednot Düşleri*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2011, s. 74; Ali Fuat Cebesoy anılarında Averoff'un İtalyanlar tarafından Osmanlılara satılmak istendiğini ancak Bahriye Nezareti'ndeki programa uygun bulunmadığından satışın gerçekleşmediğini belirtir. Averoff yerine Almanya'nın satışa çıkardığı iki adet eski savaş gemisi satın alındı. Barbaros ve Turgut Reis isimleri verilecek olan gemiler Averoff karşısında varlık gösteremediler. Cebesoy'a göre Ege hâkimiyetinin kaybedilmesinde Averoff'un etkisi büyüktür. Ali Fuat Cebesoy, *Bilinmeyen Hatıralar-Kuva-yı Milliye ve Cumhuriyet Devrimleri*, haz. Osman Selim Kocahanoğlu, Temel Yayınları, İstanbul, 2001, s. 204-205.

yerinde buluyordu.<sup>42</sup> 16. Yüzyıl'da Doğu ve Orta Akdeniz havzasında yegâne hâkim olan Osmanlılar, II. Meşrutiyet Dönemi'nde uzak hedefleri bir kenara bırakmak zorunda kaldılar. Osmanlı Devleti'nin Ege Adalarındaki hâkimiyetini kaybetmesinden sonra Türk Denizciliği dar bir koridorun içerisinde hapsedildi. Yunanlılar karşısında hezimete uğrayan Osmanlı donanması büyük ücretler karşılığında yeni tarzda askeri gemiler sipariş edecekti. Aynı dönemde kurulan Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti<sup>43</sup> yeni gemiler için bağış kampanyaları başlatacağı.<sup>44</sup> I. Dünya Savaşı öncesinde hızla gelişen silahlanma yarışının ortasında Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi bazı eski gemilerinin iyi fiyatlar ile satın alınması yoluyla sivil taşımacılık için girişimlerde bulunacaktı. Bu girişimlerin meyvelerinden en önemlisi Gülcemal'di. Gülcemal Vapuru ekonomik ömrünü doldurmuş olmasına rağmen uzun yıllar hizmet verecektir. Cumhuriyet Dönemi'nde yeniden düzenlenen denizcilik teşkilatıyla bir müddet daha hizmet verecek olan Gülcemal 1937 yılında hizmet dışı bırakılacaktır. Uzun yıllar Haliç Limanı'nda demirli bekleyen Gülcemal 1950 yılında sökülecekti.

Çalışmanın metodolojik zorluğu bir geminin inceleme konusu yapılmasından kaynaklanmaktadır. Gemiler insan eliyle yapılmış teknolojik makinelerdir. 19. Yüzyılın sonlarında ortaya çıkan zırhlı gemiler yüzer kaleler olarak tanımlanmaktadır. Tam teçhizatlı askeri bir kale gibi denizlerde hareket eden bu devasa canavarların karşısında sivil gemiler vardı. Yolcu gemileri yüzen mahalleler hatta şehirler gibidir. Binlerce yolcu aynı anda bu gemilerde seyahat ediyordu. Yıllar içerisinde milyonlarca insan, bu gemilerle seyahat etti. Transatlantik yolcu gemisi olan Germanic kendi başına bir ekosistem gibidir. Kuşkusuz diğer transatlantik ve okyanus gemileri de benzer ekosistemlere sahiptiler. Uzun süren okyanus

<sup>42</sup> A.g.e., s. 71-73.

<sup>43</sup> 19 Temmuz 1909 günü İstanbul'da kurulan cemiyet on yıla yakın bir süre zarfında faaliyet gösterdi. Cemiyetin ana gayesi halktan toplanan bağışlarla Osmanlı donanmasına yeni gemiler almaktı, ayrıca ordunun ihtiyacı olan tayırelerin satın alınabilmesi için bağış toplanması hedeflenmişti. Bu hedeflere ulaşmak için cemiyetin önde gelen isimleri devletin desteğini de arkalarına alarak ülke genelinde şubeler açtılar. Donanma Cemiyeti; kendi yayın organı ve dönemin gazeteleri sayesinde büyük kitlelerin dikkatini çekti. Cemiyete yardım toplamak için her türlü propaganda fırsatı iyi değerlendirilmiştir. Özellikle din görevlileri vaazlarında donanmanın önemini vurgulayarak bu konudaki hassasiyetin yükseltilmesine katkı sağladılar. Daniel Panzac cemiyetin para toplama yönteminde devlet memurların maaşlarından yapılan zorunlu kesintilerin önemli bir meblağ tuttuğunu belirtmektedir. Cemiyetin ilk faaliyetlerinden biri Selanik'te sürgünde bulunan sabık hünkârın (II. Abdülhamit) mücevherlerinin cemiyete bağış olarak alınmasıdır. Bu yardımın maddi boyutunun ötesinde sembolik anlamı çok büyüktü. Cemiyetin bu hamlesi sayesinde donanmayı Haliç'te çürümeye terk eden hünkârdan rövanş alınmıştır. Bkz. Güvenç, a.g.e., s. 37; Panzac, a.g.e., s. 453-455; Nurşen Gök, "Donanma Cemiyeti'nin Anadolu'da Örgütlenmesine İlişkin Gözlemler", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, c. 27, sayı: 43, 2008, s. 77-79.

<sup>44</sup> Bu bağışlara Gülcemal Vapuru'nda toplanan yardımlar örnek gösterilebilir. Osmanlı Donanma Cemiyeti, İstanbul-Trabzon hattında posta seferleri düzenleyen Gülcemal Vapuru'na yardım sandıkları yerleştirmiştir. Gülcemal Vapuru'nun bu hattaki seferleri *Trabzon'da Meşveret* gazetesi vasıtasıyla halka duyuruldu. Halkın yardım kampanyasına destek vermesi için çeşitli makaleler kaleme alınıyordu ayrıca bağışta bulunan kişilerin isimleri ve yaptıkları bağış miktarı gazetede yayımlanarak cemiyete henüz yardım yapmamış kişilerin dikkatinin bu yöne çekilmesine gayret ediliyordu. Bu hususta bkz. Melek Öksüz, "Trabzon'da Meşveret Gazetesine Göre Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti Trabzon Şubesi ve Faaliyetleri II", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, c. 10, sayı: 20, 2016, s. 180.

yolculukları hiç tanışmamış insanlar arasında arkadaşlık ilişkilerinin oluşmasına<sup>45</sup>, ölümlere, doğumlara, hırsızlıklara, kazalara ve ilginç olaylara sahne oluyordu. Bu sahnenin zemini ise gemilerdir. Bütün bu süreçler gemilerde yaşanmıştır. Gemiler bu sayede insan ilişkileri içerisinde yerlerini aldılar ve almaya devam ediyorlar. Bu yer alış onları tarih incelemesinin konusu haline getirir.

Çalışmaya konu olan Gülcemal Vapuru ile ilgili Türk arşivlerinde aydınlatıcı bilgi ve belgeye rastlamak ne yazık ki mümkün değildir. 1492 yılında Amerika'ya yelken açan Kristof Kolomb'un seyir defterlerinin<sup>46</sup> büyük bir bölümünün korunarak günümüze kadar gelmesine rağmen günümüzden yüzyıl kadar önce Amerika'ya ulaşan ilk Türk transatlantiği olan Gülcemal'e dair herhangi bir seyir defteri kaydına yahut nüshasına rastlamak mümkün değildir. Bu durum sadece Gülcemal özelinde olmayıp diğer gemilere ait seyir defterleri de imha edilmiş olmalıdır. Devletin resmi evrakındaki eksiklik derinlemesine araştırma yapılmasına mâni olur. Gülcemal Vapuru'nda kimlerin seyahat ettiğine dair Türk kaynaklarının yetersizliğine rağmen Amerikan kaynakları internet üzerinden erişime açıktır. Bir örnek vermek gerekirse Gülcemal yahut başka bir gemi ile Amerika'nın New York Limanı'na ulaşan bir yolcuya ait kişisel bilgilere, akrabalık bağlarına, boyuna ve kilosuna kadar bütün bilgilere liman kayıtlarının tutulduğu *The Statue of Liberty-Ellis Island Foundation*'a ait internet sitesi üzerinden ulaşabilmektedir.<sup>47</sup> Vakıfta tutulan evrakta gayrimüslim yolcuların kayıtlarına ulaşmak daha mümkün görünmektedir. Nitekim Türk yolcuların soy isimlerinin olmaması ve yolcu isimlerin birbirlerine benzerlikleri aradığımız kişinin yüzde yüz kesinlikle aynı kişi olduğunu garanti

<sup>45</sup> Hakan Kaynar, İstanbul'da şehir içi ulaşımı değerlendirirken tramvay ve otobüslerde birbirini tanımayan insanların zoraki olarak aynı mekânı paylaşmak zorunda kaldıklarını ancak bu durumun aksine vapur yolculuklarında belirli sahil köylerine seyahat eden yolcuların aynı mahallede oturdukları için birbirleriyle ilişkilerinin olduğunu belirtir. Hakan Kaynar, *Projesiz Modernleşme Cumhuriyet İstanbulu'ndan Gündelik Fragmanlar*, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2012, s. 55-58; bu durum transatlantik seferlerinde geçerli değildir. Çoğu insan "Amerikan rüyasını" gerçekleştirmek için ailesini geride bırakıyordu. Binlerce göçmen 3. sınıf kamaralarda tanımadıkları insanlar ile Atlas Okyanusu'nu geçmek zorunda kalıyordu.

<sup>46</sup> Kristof Kolomb, 1492-1503 yılları arasında Hindistan'a ulaşacağı umuduyla Amerika Kıtası'na dört sefer düzenledi. Her yolculuk için ayrı bir seyir defteri tutan Kolomb'un ilk iki yolculuğuna ait seyir defterleri kaybolmuş olsa da Bartolomé de las Casas isimli bir din adamının ilk iki yolculuğa ait özeti günümüze kadar geldi. Diğer iki yolculuğuna ait seyir defterleri ise herhangi bir kayba uğramadan Kolomb'un yazdığı şekilde günümüze ulaşmıştır. Bkz. Kristof Kolomb, *Seyir Defterleri*, çev. Sait Maden, 2. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2016, s. XI, XII.

<sup>47</sup> Yolculara ait kişisel bilgiler yanıtıcı olabilmektedir. Amerika'ya adım atan göçmenler müfettişlerin kendilerine yönettikleri kişisel soruları tam manasıyla anlayabildiklerini söylemek pek mümkün değildir. Göçmenlerin yanında ana dillerini konuşan tercümanların her daim bulunmaması yolcuların getirdikleri manifesto bilgilerine göre kaydedilmelerine neden oluyordu. Bu kayıtlar doldurulurken lakayt davranan seyahat acentesi yetkilileri bilgilerin güvenilirliğini tehlikeye düşürüyordu ayrıca müfettişler tarafından sorgulanan bazı göçmenler görevlilerin sorduğu her soruya evet (yes) diye karşılık verme eğilimindeydi. Bundan dolayı bazı göçmenlerin geldikleri ülkelerdeki isimleri ile ABD'deki isimleri birbirinden farklılık gösteriyordu. Amerika'ya gidip isimlerini bilinçli olarak değiştiren bir başka yolcu grubu daha vardı. Bu grup ise yeni kıtada sıfırdan bir hayat kurmak için kendilerine yeni bir hüviyet yaratıyorlardı. Rıfat N. Bali, *Anadolu'dan Yeni Dünya'ya- Amerika'ya ilk Göç Eden Türklerin Yaşam Öyküleri*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2004, s. 33-43.



etmez.<sup>48</sup> Bu olumsuz duruma rağmen liman kayıtlarında geminin fotoğrafı, eski sahipleri, mürettebatı ve mekanik bilgilerine kadar her türlü bilgi kayıt altına alınmıştır. Germanic'e ait düzenli yolcu kayıtları 1892 yılından sonra tutulmaya başlandığı için bu tarihten öncesine ait olan kayıtlar eksiktir.<sup>49</sup> 1875-1892 yılları arasındaki seferlere dair temel kaynağı Kongre Kütüphanesi gazete arşividir. Ulusal gazetelerin büyük bir bölümünün bulunduğu bu arşivde Germanic'e ait on binin üzerinde kayıt vardır. Bu kayıtlardan bazıları dijitalleşme sırasında yaşanan insan kaynaklı aksiliklerinin bir sonucu olan mükerrer kayıtlardır. Bütün gazete arşivinin baştan sona incelemesi fazla zaman alacağı için genellikle birinci sayfa haberleri ve önemli haberler bu çalışmada kaynak olarak kullanıldı.

Cumhuriyetin ilanından sonra hizmete devam eden Gülcemal'de kimlerin seyahat ettiğinin herhangi bir kaydı Türk tarafında mevcut değildir. Bu durum Türk arşivlerinin yetersizliğinin ve belgeleri saklamak konusundaki isteksizliğin sonucudur. Bu olumsuz durumdan dolayı Gülcemal'e dair birçok önemli bilgiye gazete ve mecmualarda rastlarız. Gülcemal Vapuru'na dair herhangi bir monografi yahut araştırma-inceleme çalışması olmadığı için ulaşılan sonuçları desteklemek için tamamen yan kaynaklar kullanıldı.

Türk Denizcilik Tarihi ile ilgili bugüne kadar yapılmış çalışmalar incelendiğinde kurum tarihi (Bahriye Teşkilatı, Donanma Cemiyeti, Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, Şirket-i Hayriye v.d.)

<sup>48</sup> Bu duruma en iyi örnek çalışmaya konu olan Germanic/Gülcemal Vapuru ile 1893 yılında Amerika'ya seyahat eden Ubeydullah Efendi'nin gemide yaşadığı isim karmaşası örnek gösterilebilir. Seyahat acentesi Ubeydullah Efendi'nin ismini Latin harfleriyle Ubeid-Allah olarak kaydettiği için kendisine yolculuk esnasında aile ismi sanılarak Allah Efendi diye hitap edilmiştir. Ahmet Turan Alkan, *Sıradışı Bir Jön Türk Ubeydullah Efendi'nin Amerika Hâtıraları*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1989, s. 126-127; Ubeydullah Efendi'ye ait orijinal yolcu kaydı örneği için ayrıca bkz. Ek 3.

<sup>49</sup> Amerika Birleşik Devletleri'ne İç Savaş (1861-1865) öncesinde çoğunlukla İngiliz, İrlandalı ve Alman göçmenler geliyordu. İç Savaş'tan sonra ülkenin genelinde artan sanayileşme ve alt yapı çalışmalarında çalıştırılmak üzere Asya-Pasifik bölgelerinden yoğun bir iş gücü akını yaşanmıştır. Özellikle Çinli göçmenler 1869 yılında tamamlanan Kıtasa Demiryolu projesinde ucuz iş gücü ihtiyacını karşıladılar ancak bu göçmenlerden büyük bir kısmı ülkelere geri dönmeyerek Amerika'ya yerleşecekti. Bu yeni göç dalgasının getirdiği insanlar Amerikan değerlerinin haricinde kendi özerk yapılarını kurmaya başlaması (Örneğin; Çin Mahallesi) Birleşik Devletlerin Çinlileri Hariç Tutma Kanunu'nu çıkarmasına neden olacaktı. Bu göç dalgasının akabinde 1880 yılı sonrasında yeni bir göç dalgası başlamıştır. Bu defa Kuzey Avrupa ülkelerinden ziyade Akdeniz kuşağı ülkelerinden ve Doğu Avrupa ülkelerinden yoğun bir göç yaşanmaya başladı. Yeni göçmenlerin içerisinde Osmanlı coğrafyasından gelenler de vardır. Yeni göçmen profili Kuzey Avrupalı göçmenler gibi kalifiye insanlar değildi. Amerikan sanayisinde çalışmaya uygun olmayan bu yeni kitlenin frenlenmesi ve göçmen alımına bir standart getirilmesi için 1882 yılında ülkeye giren göçmenlerden elli sent kelle vergisi alınmaya başlandı. 1891 yılında yürürlüğe giren Göç Kanunu ile Amerikan hükümeti ülkeye giren göçmenleri öncelikle sağlık muayenesinden geçiriyordu. Bu muayeneden geçebilen göçmenler daha sonra müfettişler tarafından sorgulanıyordu. Müfettişlerden de onay alan göçmenlerin ülkeye girmelerine izin veriliyordu. Bu yasanın yürürlüğe girmesinden sonra 1 Ocak 1892'de Ellis Adası'nda yeni bir Federal Göçmen İstasyonu açıldı. Ellis Adası'ndan önce Castle Garden göçmen kabul bürosu olarak kullanılıyordu. Yeni açılan Federal Göçmen İstasyonundaki memurlarının ilk görevi limana giren gemilerin yolcu listelerinin toplanmasıydı. Bu tarihten itibaren düzenli yolcu kayıtları tutulmaya başlanmıştır. Ancak bu kayıtlar genellikle seyahat acentelerinin beyanatına göre doldurulduğu için tam anlamıyla yolcu listelerini yansıtmamaktadır. Bali, a.g.e., s. 26-27; Düzenli kayıtların tutulmaya başladığı 1892 yılı öncesinde ucuz iş gücü ihtiyacı gibi birçok sebepten ötürü göçmenlere yönelik politikalar gevşekti. Göçmenlerin kayıtları nadiren tutuluyordu. Ülke içerisinde demografik yapıda görülmeye başlayan değişiklik ve kitle sorunları devletin önlem almasına neden olmuştur. Federal hükümetin 1892 Ocak ayı itibarıyla sefer kayıtlarını tutmaya başlaması bizim incelediğimiz Germanic Vapuru'nun da kayıt altına alınmasını sağladı.

çalışmalarının önemli bir yer tuttuğunu görülmektedir. Bu çalışmalara ek olarak deniz savaşları ve donanma konuları özellikle Genelkurmay ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın ayrıca askeri tarihçilerin yoğun ilgisini çekmektedir. Sivil deniz ulaşım araçları ve yolcuları tarihçilerin pek ilgilenmedikleri alanlardır. Örneğin; donanma ile ilgili bir çalışmada, ordunun seferberlik sonrası topladığı deniz askeri sayısını, donanmaya kayıtlı gemileri ve güzergâhlarını öğrenebilmemize rağmen gemilerde yolculuk yapan askerin şahsi duyguları ve gemiyle olan ilişkilerine dair herhangi bir veri elimizde yoktur.

Bu çalışmada Germanic/Gülcemal Vapuru'nun New York'a sefer düzenlemeye başladığı 1875 yılından itibaren geçen yetmiş beş yıllık zaman dilimi içerisinde yaptığı seferlere değinildi ayrıca bu gemide seyahat eden yolcuların ve mürettebatın yazdıklarına kulak verildi. İnsanların duvarlara, halılara ve ahşap oyma eşyalara çizecek kadar ilgi duydukları Gülcemal'in, bu insanların zihninde neden bu kadar derin bir yer ettiğini anlamaya ve anlamlandırmaya gayret gösterildi.

## I. BÖLÜM

### OSMANLI DENİZCİLİĞİNİN GELİŞİMİ VE DÖNÜŞÜMÜ

İnsanlık tarihinin başladığı ve geliştiği Akdeniz çevresinde sırasıyla birçok devlet kurulmuştur. Bu devletlerin her biri Akdeniz Kültürü'nün oluşmasına katkı sağlamıştır. Akdeniz'de Türklerin görülmeye başlaması XI. Yüzyıla denk gelmektedir. Selçuklular zamanında Sinop ve Alanya limanlarının ele geçirilmesiyle denizlere yönelik ilk adım atılmıştır. Beylikler zamanında Ege Denizi'ne kadar uzanan hâkimiyet alanında ilk Türk denizciler yetişecekti. Bu denizcilerden en önemlileri Çaka Bey<sup>50</sup> ve Gazi Umur Bey'dir.<sup>51</sup> Moğol istilası sonrası Anadolu'da kurulan beyliklerden biri olan Osmanlılar diğer beyliklerden devraldıkları küçük akın gemilerini daha da geliştirmiş ve dönemin Akdeniz güçleri karşısında önemli bir deniz gücü olarak ortaya çıkmıştır. Bu sayede Osmanlı Devleti belirli bir dönem Doğu Akdeniz'de caydırıcı deniz gücü haline gelmiştir.<sup>52</sup>

#### 1.1 DENİZE AÇILMAK: OSMANLI DENİZ GÜCÜNÜN OLUŞUMU

Osmanlı Devleti Gelibolu'ya geçtikten sonra denizleri aktif olarak kullanmaya başlamıştır. Kuruluş dönemini kapsayan bilgilerimizin sınırlı olması denizcilik konusundaki ilk yapılanmalara dair kesin bilgiler elde etmemize mâni olur. Osmanlılar uç beyliklerinden devraldıkları donanma gemilerini ilk başlarda Kocaeli daha sonrasında ise Gelibolu Sancağı'na bağlı bir unsur olarak kullanmıştır. Osmanlı Devleti'nin Gelibolu'yu ele geçirmesi yeni hedefin Avrupa olduğunun en açık delilidir. Gelibolu'ya geçişle beraber Marmara Denizi ve Boğazlarda

<sup>50</sup> Ege kıyıları ve adalarda denizcilik faaliyetlerine başlayan ilk Türk denizcilerinden biri olan Çaka Bey'in yaşamı hakkındaki bilgilerimiz sınırlıdır. Hayatı hakkındaki temel bilgi kaynaklarımız Dânişmendnâme ve Bizans prensesi Anna Komnena'nın yazdığı *Alexiada* isimli eserdir. Gerçek isminin Çakan olduğu yönünde kuvvetli ihtimaller vardır. Sultan Alparslan'ın Malazgirt zaferi sonrası Anadolu'nun fethi için memur ettiği komutanlardan birisidir. 1078 yılında Bizans'a esir düşen Çaka Bey, İstanbul'daki esareti sırasında Yunan dilini öğrenmiştir. Çaka Bey'in İstanbul'daki esaretinden kurtulup İzmir bölgesini nasıl ele geçirdiğine dair yeterli kaynağımız yoktur ancak bu bölgede yaptığı faaliyetlerden anlaşıldığı üzere gemi yapımı konusunda bilgili zanaatkarları kullanıp 40 gemilik bir filo oluşturmuştur. Bu filo sayesinde Ege'de bölgesel bir güç konumuna gelen Çaka Bey Ege Adaları ve Boğaz bölgesine akınlar düzenlemiştir. Sakız, Sisam ve Rodos adalarını ele geçiren Türk beyi gözünü Bizans'a dikmişti. Çaka Bey kızını Anadolu Selçuklu hükümdarı I. Kılıçarslan ile evlendirmiştir. Çaka Bey bu evlilik ile I. Kılıçarslan ile akraba olmasına rağmen çıkar çatışmaları yüzünden Selçuklu hükümdarı ile araları açılmış ve 1095 yılında I. Kılıçarslan'ın tertiplemediği bir ziyafette Çaka Bey öldürülmüştür. Bu trajik sona rağmen Türklerin denizlerde faaliyette bulunmasına yaptığı katkılar dolayısıyla Çaka Bey'in ismi unutulmamıştır. Bu konuda bkz. Mücteba İlgürel, "Çaka Bey", *İslam Ansiklopedisi*, c. 8 (1993), s. 186-188.

<sup>51</sup> Aydınsoğulları Beyliği'nin kurucusu Mehmet Bey'in oğludur. Hayatı seferlerde geçmiş olan Umur Bey İzmir'de Latinlerle savaşırken ölmüştür. Gazi Umur Bey'i önemli kılan 15. ve 16. Yüzyıl Osmanlı tarih yazımında Osmanlı denizciliğinin atası olarak gösteriliyor olmasıdır ayrıca deniz askerlerinin Umur Bey'e atıfla yemin etmeleri ve onu örnek almaları da dikkate değer bir husustur. Bkz. Feridun Emecen, "Umur Bey", *İslam Ansiklopedisi*, c. 42 (2012), s. 159.

<sup>52</sup> Gabor Agoston, "1453-1826 Avrupa'da Osmanlı Savaşları", *Top Tüfek ve Süngü*, ed. Jeremy Black, çev. Yavuz Alogan, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2003, s. 137.

Türk varlığı kesinleşmiştir. Boğazın önemini kavrayan I. Bayezid, uç beyliklerinden kalma gemilerle yetinmeyerek yeni gemilerin yapılabilmesi için tersane inşa ettirmiştir. I. Bayezid tersaneye ek olarak Boğazın Anadolu yakasında denetim ve gözetleme faaliyetleri yapacak olan Anadolu Hisarını inşa ettirdi. Bu dönemde Marmara ve Ege Denizi'nde etkili olmaya başlayan Osmanlılar doğal olarak Bizans, Venedik ve Cenevizliler ile mücadele halindeydi. Türklerin Marmara Denizi'nde yoğun bir faaliyete girişmesi bu iç denizde menfaatlerin çatışmasına neden olmuştur. 1416'da Venedik ile yapılan savaş bu duruma örnek gösterilebilir.

Erken dönem deniz savaşlarında Osmanlı Devleti önemli başarılar elde etmiş olmasına rağmen süreklilik arz eden bir başarı söz konusu değildir. Osmanlı'nın ilk dönemlerinde kurulan donanmaların bölgedeki güçlü Avrupalı devletlerin donanmaları ile yarışabilecek güçte olmaması başarısızlığın temel nedenidir. Osmanlı donanması, Venedik ve Ceneviz donanmalarını zaman zaman tahrip etmesine rağmen genel olarak güçsüz durumdaydı. İlerleyen dönemlerde II. Mehmed, İstanbul'un fethi için hazırlık yaparken şehre denizden gelecek yardımları önlemek için Boğaz'ın Avrupa yakasına Boğazkesen Hisarı'nı yaptırmış ve ayrıca İstanbul kuşatması için yeni bir donanma oluşturmuştur. İnşa edilen donanma, İstanbul'un fethinde önemli bir rol oynamamıştır. Nitekim Osmanlı donanma gemileri büyük İtalyan gemileri ile mücadele edememiş ve Boğaz ablukası delinmiştir.<sup>53</sup> İstanbul'un fethinden sonra donanmayı güçlendirmek için Bizans'tan kalan Kadırga Limanı'nda yeni gemiler inşa edildi. Zaman içinde bu tersanenin yetersiz kalması Haliç'te yeni bir tersanenin inşa edilmesine neden olacaktı. İstanbul'un fethi Osmanlı denizciliğinin iç denizlerden açık denizlere genişlemesinin önünü açmıştır.<sup>54</sup> II. Mehmed, fetihden sonra Çanakkale girişine Kilitbahir ve Sultaniye kalelerini yaptırarak Marmara Denizi'ne giriş ve çıkışları denetim altına almış ayrıca bu kaleler İstanbul'a yönelik olası saldırılara karşı önleyici bir bariyer görevi görmüştür.

Yukarıda zikredilen kalelerin sağladığı avantaj ile Osmanlılar Akdeniz ile Karadeniz arasındaki ticaret yolunu güvence altına almıştır. Bu dönemden itibaren Osmanlılar Avrupa içlerine ve Anadolu'nun doğusuna yapacakları seferlerin finansmanında denizlerden elde ettikleri gelirleri kullanmaya başlamıştır.<sup>55</sup> Fatih'in deniz kuvvetlerine özel bir ilgisinin bulunduğunu söyleyebiliriz. Nitekim hakan-ül-berreyn şeklinde okunan hutbeyi hakan-ül- bahreyn ve sultan-

<sup>53</sup> 20 Nisan 1453 günü Baltaoğlu komutasındaki Osmanlı donanması Papa'nın İtalya'dan gönderdiği 4 adet yelkenli geminin Boğaz'dan geçip Haliç'e girmesine engel olamadı. Bu durum kaynakları tükenmiş şehrin iâşe ve asker takviyesi ile bir süre daha direnmesine katkı sağladı. Ablukanın delinmesi aynı zamanda fetih tarihinin de ileri bir tarihe ertelenmesine neden oldu. Ayrıca İstanbul'un düşmesinden sonra Osmanlı donanmasında görevli askerlerin yağmadan pay alabilmek için karaya çıkmaları Boğaz ablukasının tamamen ortadan kalkmasına neden oldu. Bu boşluktan yararlanan şehirdeki İtalyanlar ve üst düzey kişiler gemilerle şehri terk etmiştir. Feridun M. Emecen, *Fetih ve Kıyamet 1453- İstanbul'un Fethi ve Kıyamet Senaryoları*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2012, s. 254-323.

<sup>54</sup> İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, 4. Basım (gözden geçirilmiş), İstanbul, 2011, s. 18.

<sup>55</sup> Afif Büyüktuğrul, "Kanunî Sultan Süleyman ve Toplu Strateji", *Kanunî Armağanı*, TTK, Ankara, 1970, s. 119.

ül-berreyn olarak okutmaya başlamıştı.<sup>56</sup> Hutbedeki bu değişiklik hükümdarın denizlerin sağladığı ekonomik, siyasi ve askeri gücün farkında olduğunu göstermektedir. İstanbul'un fethi Ege Adaları ve Karadeniz kıyılarının fethinin önünü açmış ve irili ufaklı birçok Ege Adası Osmanlı Devleti tarafından ele geçirilmiştir. Ayrıca Amasra, Sinop ve Trabzon'un fethiyle Karadeniz'in Anadolu sahillerinin fethi de tamamlanmıştır. Uzunçarşılı bu fetihler için Fatih bir taşla üç kuş vurdu diye bahsedecekti.<sup>57</sup> Denizlerde hâkimiyetini artırmak isteyen hünkâr, Karadeniz'in Anadolu sahillerinden sonra Kırım'ı Devlet-i 'Aliyye'ye bağlayarak Karadeniz'in tek hâkimi konumuna geldi. II. Mehmed saltanatının son yılında Rodos'u almaya çalışmış ancak başaramamıştır. Bu başarısızlığa rağmen Gedik Ahmet Paşa'nın Otranto'ya asker çıkarması Fatih Dönemi'nde denizcilikte gelinen seviyeyi göstermesi bakımından önemlidir. II. Bayezid devrinde, 1484'te Kili ve Akkırman kalelerin alınmasıyla Kuzey'den geçen ticaret yolunun denetimi Osmanlılara geçti.<sup>58</sup> Aynı dönemde 1499'da İnebahtı, 1500'de Modon, Koron ve Navarin ele geçirildi. İsmi geçen üslerin alınmasıyla Akdeniz'deki Osmanlı egemenliği İtalya kıyılarına kadar uzandı. Osmanlı Devleti bu fetih hareketlerinden sonra Akdeniz'de güçlü bir pozisyona gelmiş olsa da yeterli sayıda yetiştirilmiş denizciye sahip değildi. İtalyan şehir devletleri ile yapılan savaşlar Osmanlı gemilerinin zayıf taraflarının fark edilip düzeltilmesine katkı sağladı. Ayrıca rakip devletlerin kullandıkları gemilerin olumlu yönleri yeni inşa edilen gemilere uyarlanarak güçlü bir donanma vücuda getirildi.<sup>59</sup> Venedik ile yapılan deniz savaşları 1503 yılında imzalanan Osmanlı-Venedik Anlaşması ile belirli bir süreliğine durmuştur. Venedik bu anlaşma ile Modon, Koron ve İnebahtı'nın Osmanlı Devleti'ne ait olduğunu kabul etti.<sup>60</sup> II. Bayezid Dönemi'nde ayrıca Portekizlilerin Kızıldeniz'deki yıkıcı faaliyetlerinden dolayı yardım isteyen Memluklara donanma ve mühimmat konusunda yardım edildi.<sup>61</sup> Bu yardımlar, Keşifler Çağı'nın henüz hissedilmeye başlamayan yan etkileri öncesinde İslam Dünyası'nda Osmanlıların lider konuma geldiğini gösteriyordu.

Bayezid'in tahttan çekilmesinden sonra tahtta çıkan I. Selim Doğu'daki rakipleri ile mücadeleye girişecekti. Osmanlı Devleti bu kısa dönemde Akdeniz'de etkili olmaya fırsat bulamamıştır. Donanmanın güney yönüne yapılan seferlerde destekleyici rol oynaması, Memluklara karşı başarı sağlanmasında etkili olmasına rağmen büyük bir deniz seferi I. Selim Dönemi'nde

<sup>56</sup> A.g.m., s. 121.

<sup>57</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. II, TTK, Ankara, 2011, s. 47.

<sup>58</sup> Bostan, a.g.e., s. 22.

<sup>59</sup> İtalyan ve İspanyol gemilerini yakından inceleyen Osmanlılar, Venedik gemilerine benzer çektiri ve kalyon, İspanyol gemilerine benzer gökeler inşa ettiler. A.g.e., s. 22.

<sup>60</sup> Palmira Brummett, *Osmanlı Denizgücü (Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi)*, çev. H. Nazlı Pişkin, Timaş, İstanbul, 2009, s. 45.

<sup>61</sup> I. Selim, Mısır'ın alınmasından sonra Kızıldeniz'de donanma kurulması emrini verdi. Böylece Kızıldeniz ve çevresi Osmanlı egemenliğine girmiştir. Bu başarıya rağmen Hint Denizi'nde Portekizliler devlet eliyle terör faaliyetlerine devam ettiler. William L. Cleveland, *Modern Ortadoğu Tarihi*, çev. Mehmet Harmancı, Agora Kitaplığı, İstanbul, 2008, s. 47.

gerçekleşmemiştir. Mısır'a yapılan seferde Akdeniz'deki Müslüman korsanlardan yararlanılmıştır. Nitekim Barbaros'un anılarından da anlaşıldığı üzere Osmanlı Devleti Mısır'a sefer düzenlerken denizdeki korsanlar Osmanlı donanmasına katılıyordu.<sup>62</sup> Osmanlı Devleti bu dönemde Akdeniz'deki Müslüman korsanları destekleyerek Müslümanlar arasında deneyimli kaptanların yetişmesine katkı sağlayacaktı. Akdeniz'de yeteneklerini geliştiren ve rüştünü ispat eden kaptanlar Osmanlı donanmasındaki gemilerin başına getirileceklerdi. Yavuz vefatından önce İstanbul'daki Tersane-i Amire'yi büyütmüş ve Piri Mehmed Paşa'ya yeni bir donanma kurulması için emir vermiştir.<sup>63</sup> Bütün bu işaretler denizlerde yayılmanın devam edeceğini gösteriyordu.

## 1.2 TÜRK DENİZCİLİĞİNİN ALTIN ÇAĞI

Kanuni Dönemi'nde Coğrafi Keşiflerin etkilerinin henüz yeterince hissedilmediğini görürüz. Akdeniz eski konumunu muhafaza etmektedir. Büyük siyasi çekişmeler ve toprak değişimleri Akdeniz'in haritasını şekillendirmeye devam ediyordu. I. Süleyman bu hareketli dönemde Akdeniz'deki en önemli siyasi figürlerden biriydi. I. Süleyman, babasının doğu siyasetinin aksine gözünü Balkanlara ve Akdeniz'e dikmişti. Bu durumun oluşmasında I. Selim'in doğrudan bir etkisi olduğu söylenebilir. Yukarıda değindiğimiz üzere Yavuz Dönemi'nde doğuya ve güneye yapılan bir dizi fetih girişimi Osmanlı Devleti'nin zikrolunan bölgelere egemenliği ile sonuçlanmıştı. Doğuda kendini güvenceye alan Osmanlıların batıya yönelmesi kaçınılmaz olmuştur. I. Süleyman ilk iş olarak Belgrad'ın fethini başardığını ve daha sonra Rodos üzerine sefer yaptığını görmekteyiz. Rodos seferi birçok açıdan Osmanlıların yararına sonuçlanacak ve Doğu Akdeniz'de ticaret yolunun gözetleme üssü olacaktı.

Kanuni döneminde yapılan Mohaç Meydan Muharebesi ile Osmanlı ordusu Macaristan'ı ele geçirmiş ve Habsburglar ile sınırdaş olmuştur. Diğer taraftan Osmanlılar batıdaki hassas dengeleri çok iyi takip etmiştir. 1530'ların başlarına kadar Akdeniz'de yerel çatışmalar harici büyük olaylar yaşanmamıştır. 1532'de Şarlıken Osmanlılara ait olan Koron Limanı'nı ele geçirmiştir.<sup>64</sup> Andrew Hess, Koron'un işgal edilmesinin Habsburglar açısından önemine dair yaptığı değerlendirmede; Osmanlıların Avusturya Habsburgları üzerindeki baskısını hafifletmede önemli bir işlevi olduğunu ve ayrıca yeni çatışma alanları yaratarak Orta Avrupa'daki savaşların farklı bölgelere sirayet etmesine katkı yaptığını dikkati çeker. Bu işgal vesilesiyle Habsburglar Mora'daki Rum Ortodoksları Osmanlı'ya karşı isyana teşvik etmeyi

<sup>62</sup> Seyyid Mûrâdî Reîs, *Kaptân-ı Deryâ Barbaros Hayreddîn Paşa'nın Hâtıraları (Gazavât-ı Hayreddîn Paşa)*, sd. Osman Erdem, Çamlıca, İstanbul, 2009, s. 49; levend tabirinin ortaya çıkışı, kullanım alanları, kara ve deniz levendlerinin birbirinden farkları için bkz. Mustafa Cezar, *Osmanlı Tarihinde Levendler*, TTK, Ankara, 2013.

<sup>63</sup> Mustafa Cezar, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, c. II, TTK, Ankara, 2011, s. 912.

<sup>64</sup> Halil İnalıcık, *Devlet-i 'Aliyye*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2012, s. 156.

planlıyordu.<sup>65</sup> Böylece Avrupa’da devam eden savaş Akdeniz’e sirayet edecekti. Koron’un kaybedilmesi ve Osmanlı’nın savaştaki kayıpları önemli bir eksikliği su yüzüne çıkardı. Akdeniz’deki güçlü donanmalar karşısında sadece yeni gemiler ile başarılı olmak mümkün değildi. Savaşta başarıya ulaştıran iyi eğitilmiş ve savaş deneyimi olan kaptanlardı. Bu nedenle Hızır Reis ve ona bağlı korsanlar İstanbul’a çağırılacaktı. Bu tarihten sonra Osmanlı deniz politikalarında değişiklikler görülmeye başlanmıştır.

### 1.2.1 Barbaros Hayreddin Paşa

Kanuni Dönemi’ndeki denizciliğin altın ismi olan Barbaros Hayreddin Paşa hayatının büyük bir bölümünü Akdeniz’de korsanlık yaparak geçirmişti.<sup>66</sup> Hızır Reis, Fatih zamanında Midilli Adası’na yerleştirilen sipahilerden birinin oğluydu. *Gazavât-ı Hayreddîn Paşa*’dan<sup>67</sup> anladığımız kadarıyla gençliğinden itibaren denizcilikle uğraşmıştır. Hızır Reis ve ağabeyi Oruç Reis’in II. Bayezid Dönemi’nde Şehzade Korkut’un himayesinde olduklarını bilinmektedir. Şehzade Korkut, Oruç Reis’e gemi yapımında maddi destek sağlamıştır.<sup>68</sup> I. Selim’in tahtı ele geçirmesinden sonra kardeşiyle arasının açılması üzerine Hızır Reis ve ağabeyi Mısır’a kaçmıştır. Denizci kardeşler Mısır sultanının himayesinde Kuzey Afrika sahillerine seferler düzenlediler. Barbaros 1515 yılında Osmanlı Devleti’nin otoritesini kabul etmesine rağmen bağımsız korsanlık yapmaya devam ediyordu.<sup>69</sup> Kanuni Dönemi’nde Osmanlı Devleti Akdeniz’de güçlü devletler ile mücadele edebilmek için Barbaros’un deneyiminden ve bilgisinden yararlanacaktı. Barbaros’la birlikte Cezayir donanmasına ait gemiler ve bu gemilerinin kaptanları da Osmanlı Devleti’nin hizmetine girmiştir.<sup>70</sup> Bu sayede deneyimli kaptanlar Osmanlı donanmasında yer alacaktı. Barbaros’un gelişinden Kılıç Ali Paşa’nın ölümüne değin (1587) geçen sürede Akdeniz’de Osmanlılar başat donanma gücü konumuna geldiler.

<sup>65</sup> Andrew Hess, *Unutulmuş Sınırlar*, çev. Özgür Kolçak, Küre Yayınları, İstanbul, 2010, s. 106.

<sup>66</sup> 15. yüzyılın sonunda Osmanlı’ya bağlı yarı resmi bir korsanlık gelişmişti. İslam hukukuna göre karada cihat eden askerlerin bir benzeri olarak denizlerde mücadele eden; batılıların korsan, Müslümanların ise levent dediği denizciler vardı. Bu denizciler Osmanlılar adına savaşmadıklarında dahi İslam Hukuku’ndan ayrılmamaya gayret gösteriyorlardı. Eğer Müslümanlara zarar verir ya da İslam Hukuku’nun dışına çıkmaya çalışırsa Osmanlı Devleti tarafından “*harami levent*” olarak adlandırılıp cezalandırılıyordu. Leventler, Osmanlı donanmasının güçlü bir şekilde açık denizlerde görülmeye başlamasından sonra donanmaya katılmaya başladılar. Sefer zamanları Osmanlı’ya bağlanıp seferden sonra bağımsız hareket etmeye devam ediyorlardı. Bu dönemde korsanlık yapan leventler daha çok Cezayir de bulunuyorlar ve Osmanlı donanması sefere çıkınca orduya katılıyorlardı. Bunlara Kemal Reis ve Barbaros örnek verilebilir. Bu konuda bkz. Bostan, a.g.e., s. 24,111.

<sup>67</sup> Barbaros’un Seyyid Mürâdî Reis’e yazdırdığı anıları tarihi bilgiden çok İstanbul’daki paşalar arasında yerini sağlama almak isteyen korsanlıktan gelme denizcilerin dikkat çekme çabasıdır. Bu konuda bkz. Gürkan, a.g.e., s. 56-58.

<sup>68</sup> Seyyid Mürâdî Reis, a.g.e., s. 21.

<sup>69</sup> Şerafettin Turan, “Barbaros Hayreddin Paşa”, *İslam Ansiklopedisi*, c. 5 (1992), s. 65.

<sup>70</sup> Kâtip Çelebi bu konuda şöyle söylemektedir. “... Divan günü onsekiz reis yoldaşları ve büyük armağanlarla divana varup padişahın elini öpmek şerefine erdi ve sonsuz iltifatlara ulaştı. O reisler, padişahın huzuruna birlikte giriş el öptüler. Hilatler giydirilüp her birine ulufeler tayin olundu...”. Kâtip Çelebi, a.g.e., s. 63.

Hızır Reis 1534'te donanmanın başına getirilerek Cezayir beylerbeyi olarak atandı.<sup>71</sup> Barbaros donanmanın başına getirilinceye kadar kaptan-ı derya olan kişiler Gelibolu sancak beyi olarak donanmayı idare ediyordu. Barbaros geldikten sonra Cezayir ön plana çıktı. Barbaros Hayreddin Paşa'dan dolayı Cezayir, Kapudan Paşa Eyaleti olarak anılmaya başlandı.<sup>72</sup> Barbaros'tan sonra gelen bazı kaptan-ı deryalar Gelibolu Sancağı'nda görev yaptıktan sonra Cezayir Beylerbeyi görevine getiriliyordu.<sup>73</sup> Cezayir Bahr-i Sefid Eyaleti içinde Gelibolu merkez olmak üzere Midilli, Eğriboz, İnebahtı ve Karlılı sancakları bulunuyordu. Barbaros Osmanlı donanmasını rakip devletlerle mücadele edebilecek bir şekilde yeniden inşa etmiştir. Ünlü kaptan korsanlık yaptığı yıllarda savaştığı ülkelerin gemilerini iyi öğrenmiş ve hangi gemi tiplerinin Akdeniz'de üstün bir güce sahip olduğunu yıllar içerisinde deneyimlemiştir.<sup>74</sup> Hızır Reis kürekle çekilen çekirtir tipi gemileri Akdeniz'de başarılı olmanın yegâne yolu olarak görüyordu. Akdeniz'de yaz mevsimi uzun sürdüğü için rüzgârla hareket eden gemiler yaz aylarında dezavantajlı konuma geçiyor ve durgun havalarda Akdeniz gibi iç denizlerde yelkenli gemiler hareket kabiliyetlerini kaybediyordu.<sup>75</sup> Bu durum kürekle çekilen gemilere avantaj sağlıyordu. Kürekli küçük gemilerin sahip olduğu diğer avantajlar ise daha hızlı manevra yapabilmeleri ve sığ limanlara girebilecek kadar hafif olmalarıydı. Büyük gemiler ağırlıkları dolayısıyla hızlı manevralar yapamıyordu. Ayrıca yelkenli büyük gemiler tonajları dolayısıyla sığ sularda hareket edemiyordu. Atlantik gibi dış sulara yönelik faaliyetleri olmayan Osmanlılar 17. Yüzyılın ikinci yarısına kadar eski tarz gemileri kullanmaya devam etmiştir.

Kanuni Dönemi'nde Türk Denizcilik Tarihi'nde sıklıkla atıf verilen Preveze Deniz Savaşı yaşanmıştır. Savaşı 1537 yılında yaşanan bir dizi gelişme başlattı. Osmanlı gemilerinin Korfu Adası yakınlarında Andrea Doria tarafından batırılması fitili ateşleyen ilk kıvılcım oldu. Yine aynı dönemde Venedik'e gönderilen elçi gemisinin taciz edilmesi üzerine Korfu'ya sefer düzenlenmiş<sup>76</sup> ancak Ada bir türlü alınamamıştır. Bu başarısızlık üzerine Osmanlı bahriyesi Ege Denizi'nde Venedik'e ait bazı adaları işgal etti.<sup>77</sup> Akdeniz'de Osmanlılarla çatışma halinde olan İspanya, Papalık, Avusturya, Venedik, Portekiz, Malta ve Ceneviz kendi aralarında ittifak yaparak Osmanlıların bölgedeki faaliyetlerine son verme planları yaptılar. Bu ittifakta Rodos'tan sürülen şövalyelerinde bulunması önemli bir ayrıntıdır. Papa'nın himayesinde 8 Şubat 1538'de Roma'da imzalanan anlaşma ile savaş sonrasında Osmanlı topraklarından

<sup>71</sup> Bostan, a.g.e., s. 27.

<sup>72</sup> Uzunçarşılı, a.g.e., s. 420.

<sup>73</sup> Bostan, a.g.e., s. 54-55.

<sup>74</sup> A.g.e., s. 185.

<sup>75</sup> Ünlü denizci Andrea Doria, bu durgunluğa dikkat çekmek için şöyle demiştir. "Akdeniz'de üç emin liman vardır: Kartaca, Haziran, Temmuz". Bkz. Braudel, a.g.e., s. 43.

<sup>76</sup> Peçevi İbrahim Efendi, *Peçevi Tarihi*, c. I, (haz. Bekir Sıtkı Baykal), T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1992, s. 144-145.

<sup>77</sup> Yaşar Yücel, *Muhteşem Türk Kanunî ile 46 Yıl*, TTK, Ankara, 1987, s. 64.



kimlerin nereleri alacağı kararlaştırıldı.<sup>78</sup> Bu ittifakta Türkleri Avrupa'dan atmak ve Doğu Roma'yı tekrar hayata döndürmek amaçlanıyordu. İttifak içerisinde yer alan şövalyelere ise Rodos geri verilecekti.<sup>79</sup> Bütün bu planların sonucunda Papa'nın öncülüğündeki blok Preveze'yi abluka altına aldı. Barbaros bu hamlenin üzerine Turgut Reis idaresindeki 20 gemiyi keşif için bölgeye gönderdi. Müttelik donanmasında 140 kalyon ve 168 kadirga vardı.<sup>80</sup> 27 Eylül Cuma günü başlayan çatışmaların sonucunda müttelikler Korfu'ya geri çekildi. 28 Eylül günü Osmanlı donanması ile Haçlılar arasında yapılan savaş sonucunda Osmanlılar galip geldi. Bu savaşla beraber St. Jean Şövalyeleri için Rodos hayali de bitmiş oldu. Preveze Deniz Savaşı'nın kazanılması, Barbaros'un denizcilik anlayışının uzun yıllar etkili olmasına katkı sağladı.<sup>81</sup> 1538'deki galibiyetten 1571'e kadar Akdeniz'de Türk üstünlüğünden söz edebiliriz. İnebahtı felaketine kadar bir daha Osmanlı donanmasının karşısına çıkabilecek bir güç olmamıştır.<sup>82</sup>

### 1.3 TÜRK DENİZCİLİĞİNİN SUKUTU: KORSANLIK FAALİYETLERİ VE GİRİT SEFERİ

17. Yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren Osmanlı denizciliği gerilemeye başladı. Bu gerilemenin sebeplerini şu şekilde sıralayabiliriz. 1- Kanuni Dönemi'nden itibaren denizlerde mücadele edebilecek yetenekli personelin giderek azalması, 2- İnebahtı felaketinin yarattığı travma, 3- Akdeniz'in ticaret hacminin giderek düşmesi, 4- Osmanlı Devleti'nin iç sorunları, 5- Dış etkenler (Amerika ve yeni ticaret yollarının keşfi).

Akdeniz, tarihin hiçbir döneminde olmadığı kadar sessiz bir iç denize dönüşmeye başladığı 17. Yüzyılın ilk yarısından itibaren Osmanlı donanması kıyı şeritlerinde sahil güvenlik hizmetleri veren ve senede bir iki defa boy gösteren devriyelere dönüştü.<sup>83</sup> Venedik, Papalık ve diğer Orta Akdeniz güçlerinin Osmanlı karasularına yaptıkları tacizlerde yaşanan azalma donanmaya duyulan ihtiyacı da azaltmıştır. Ticarete yaşanan durgunluk Akdeniz rekabetinin ortadan

<sup>78</sup> Turan, a.g.m., 74; Andrew Hess, bu birliğin oluşmasında Fransız-Osmanlı ittifakını öğrenen V. Karl'ın Türklere karşı bir ittifak arayışına girmesinin etkili olduğunu söyler. Bu ittifakla Fransızların Müslüman müttelikinden ayrılması amaçlanıyordu. Hess, a.g.e., s. 108.

<sup>79</sup> Johann Wilhelm Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, c. II, ed. Erhan Afyoncu, çev. Nilüfer Epçeli, Yeditepe, İstanbul, 2011, s. 555.

<sup>80</sup> İspanya ve Portekiz 80 kalyon, Venedik 10 kalyon ve 70 kadirga, Papalık 36 kadirga, Malta 10 kadirga, Ceneviz 1 kalyon ve 52 kadirgayla savaşa katılmıştır; Bostan, "Preveze Deniz Muharebesi", *İslam Ansiklopedisi*, c. 34 (2007), s. 343.

<sup>81</sup> A.g.m., s. 345.

<sup>82</sup> 7 Ekim 1571 tarihli İnebahtı Deniz Savaşı; Hristiyan koalisyonu karşısında Osmanlı Donanmasının hezimetini sonuçlandı. Bu savaş Batı'da güçlü Türk imajının dağılmasına neden oldu. Türklerin yenilebileceğinin anlaşılması Braudel'in deyimleriyle Türk büyüünün bozulmasına neden olmuştur. Palmira Brummett, "İnebahtı Paradigmasına Yeniden Bakış: 16. Yüzyılda Osmanlıları Tanımak", *Rönesans ve Osmanlı Dünyası*, ed. Anna Contadini ve Claire Norton, çev. Ebru Kılıç, Küy, İstanbul, 2015, s. 84-84.

<sup>83</sup> Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilatı*, s. 501; Osmanlı bahriyesi mezkûr dönemden itibaren Ege Adaları'nın vergilerini toplamak ve Doğu Akdeniz havzasındaki korsanlarla mücadele etmek için yaz aylarında sefere çıkıyordu. Sefere çıkan gemilerin tonajları büyük olduğu için manevra kabiliyetleri düşüktü. Çeşme felaketi sonrası Gazi Hasan Paşa donanmanın bu hantal yapısında reforma gidecekti. Henry Abdolonyme Ubcini, *Osmanlı'da Modernleşme Sancısı*, çev. Cemal Aydın, Timaş Yayınları, İstanbul, 1998, s. 335-336.

kalmasına sebep oldu. Keşifler Çağı'ndan yüzyıl kadar sonra gerçekleşen bu durum 18. Yüzyıl'da tekrar gün yüzüne çıkan çatışmalarla kısmen son bulsa da Akdeniz'in yeniden önemli bir hal alması 19. Yüzyıl'da mümkün oldu. Özellikle Napolyon Savaşları'nın Doğu Akdeniz'e kayması sömürgeci devletler için yeni yayılma alanları yaratacaktı. Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Akdeniz'deki ticaret hacmi artacaktı fakat Akdeniz pastasındaki en büyük paya el koyan İngilizler diğer devletlerin bölgedeki emellerini engellediği gibi Osmanlı Devleti gibi bölgenin hâkimi devletlerin de hâkimiyet sınırlarını geriletecekti.

Tekrar 17. Yüzyıla geri dönecek olursak bu yüzyılda Osmanlı denizciliğini geliştirmek için büyük çabalar harcanmadığını görmekteyiz. İnebahtı felaketinden Girit seferine kadar geçen dönemde yoğun olarak korsanlık faaliyetleri yaşanmıştır. Adriyatik'ten Ege'ye oradan Kuzey Batı Afrika sahillerine uzanan korsanlık faaliyetleri ticaret gemilerinin başındaki en büyük belaydı. Osmanlı Devleti'ne bağlı olarak yağma yapan leventlerin yanında bağımsız korsanlar da vardı. Bu tip korsanlar ülke gözetmeksizin her filoya saldırı düzenliyordu.

17. Yüzyıl ayrıca Osmanlı donaması için kalyon tipi gemilere geçişte ilk denemelerin yaşandığı yüzyıl oldu.<sup>84</sup> Girit Seferi (1645-1669) Osmanlı Devleti için kalyonların gündeme gelmesindeki başlıca nedendir. Yaklaşık elli yıllık durağan dönemden sonra Akdeniz'deki en önemli faaliyet Girit üzerine sefer düzenlenmesidir. Girit Seferi Osmanlı donanmasının bel kemiğini oluşturan kadırgaların yetersizliğini gün yüzüne çıkarmıştır. Uzun yıllar süren kuşatma sırasında Melek Ahmet Paşa'nın emri ile ilk kalyon Bahçekapı'da inşa edildi.<sup>85</sup> Gemi inşası için halktan toplanan ağır vergiler ahali arasında yeni gemiye karşı olumsuz yargıların oluşmasına neden oldu. Bu ilk kalyon suya indirildiği zaman yaşanan teknik aksaklıklar yüzünden gemi yan yatmış ve büyük hayal kırıklığına neden olmuştur. Halk bu başarısızlığı ağır vergilere ve zulme bağlıyordu.<sup>86</sup> Osmanlı Devleti başarısız bu ilk denemeden sonra tekrar kalyon inşa etmiş ancak yaygınlık kazanması biraz zaman almıştır.

#### **1.4 18. YÜZYILDA TÜRK DENİZCİLİĞİ: ÇEŞME LİMANI FELAKETİ VE KÜÇÜK KAYNARCA ANLAŞMASI**

18. Yüzyılın ilk yarısında Akdeniz'deki en büyük donanma filosu Osmanlı Devleti'ne aitti. Sayı olarak İngiltere donanması, Osmanlı filosunun 4 katından daha fazla bir gemiye sahip olmasına rağmen deniz gücünü Akdeniz ve Atlas Okyanusu arasında bölmek zorunda kaldığı için Akdeniz'de hala en büyük filo Osmanlılara aitti. Fransa ve İspanya, İngiltere gibi filolarını

<sup>84</sup> Erken dönemlerde Osmanlıların kalyonları kullandığına dair belgeler olmakla birlikte yaygınlık kazanmadığını söyleyebiliriz. Bu konuda bkz. Bostan, *Beylikten İmp.*, s. 185.

<sup>85</sup> A.g.e., s. 189.

<sup>86</sup> A.g.e., s. 189.

bölmek zorunda kaldıkları için Akdeniz'deki pozisyonları zayıftı. Venedik ise ekonomik anlamda iyice gerilemiş olduğu için Osmanlı Devleti ile Akdeniz'de yarış yapabilecek vaziyette değildi.<sup>87</sup>

18. Yüzyılın başında Ruslar, Büyük Petro'nun İsveç'e karşı giriştiği başarılı seferlerinin ardından Baltık kıyılarına yerleştiler. Baltık'ta kalıcı olmayı hedefleyen Petro, Petersburg şehrini inşa ettirip devletin merkezini buraya taşıdı. Bu sayede Avrupa'ya daha yakın bir bölgeye yerleşen Ruslar batıda olup biten yenilikleri daha yakından takip etme fırsatını yakaladılar ayrıca Baltık bölgesine yerleştikten sonra önemli bir liman avantajı da elde ettiler. Rus Çarlığı aradan geçen yarım asırlık dönemde donanma oluşturup Baltık'ta güçlü bir konuma geldi. Kuzey'de hedeflerine ulaşan Rusların yeni hedefi Karadeniz kıyıları oldu. 1739 Belgrad Anlaşması ile Osmanlı denizlerinde ticaret yapma hakkını elde eden Ruslar, bu kazançtan daha fazlasını elde etmek için yoğun bir çaba sarf ediyordu.

İki devlet arasındaki çatışmalar 18. Yüzyılın tamamında Osmanlı Devleti'nin başındaki en büyük sorundu. 1764 yılında Prusya ve Rusya'nın desteğiyle, Lehistan devletinin başına Stanislas Poniatowski'nin getirilmesi<sup>88</sup> Osmanlı Devleti ile Rusya arasındaki ilişkilerin kopmasına sebep olmuş ve savaş durumu kaçınılmaz hale gelmiştir. 1768 yılında Ruslar ordularını dört bir taraftan Osmanlı'yı kuşatmak için harekete geçirecektir. Eflak ve Boğdan üzerine harekete geçen Rus ordusu bu cephede büyük başarılar elde etti. Kırım-Ukrayna hattında ve Kafkasya'da yeni cephe açan Ruslar, Baltık filosunu da harekete geçirip Çanakkale'yi abluka altına almak istemiştir. İngiltere'den yardım alan çariçenin filosuna 30 kadar İngiliz eğitim subayı yolculuk sırasında refakat edecekti. Bu subaylar ayrıca Rus birliklerinin eğitimini de üstlendiler. Bu denizcilerden en ünlüleri John Elphinston ve Komodor Samuel Greig'dir. Rus birliklerini temsilen donanmanın başında bulunan Aleksey Orlov çariçenin hedefleri doğrultusunda 19 Haziran 1769 günü Finlandiya Körfezi'ndeki Kronstadt'tan demir aldı. Rus donanması 18 Şubat 1770 günü Mora'ya ulaşacaktı. Mora'da karaya çıkıp yerli halkı isyana teşvik eden Rus birlikleri Osmanlı direnişi ile karşılaşmış büyük bir kıyım yaptıktan sonra geri çekilmekle yetinecekti. Modon ve Koron'dan çekilen Rus donanması Anadolu kıyılarına yönelmiş ancak buradaki Türk hattını yaramamıştır.<sup>89</sup> Osmanlı

<sup>87</sup> Panzac, a.g.e., s. 188-189.

<sup>88</sup> Kinder ve Hilgemann, a.g.e., s. 285.

<sup>89</sup> Bu durumun bir benzeri 1807 yılında Osmanlı-Rus savaşı devam ederken aynı bölgede yaşandı. Amiral Senyavin Rusya'nın Eflak ve Boğdan'ı işgaline müteakiben Korfu Adası'ndan demir alıp Ege adalarındaki halkı kendi safına çekmeye çalışmış ancak başarılı olamamıştır. Amiral Senyavin bir an evvel İstanbul'a saldırmak istemesine rağmen İngiliz Amiral Duckworth bu girişime karşı çıkmıştır. Rus amiral İngilizlerden ret cevabını aldıktan sonra Çanakkale tahkimatını aşamayacağını ve burada kendisini bekleyen Osmanlı filosunu geçemeyeceğini anladı. Bu nedenle Rus amiral Çanakkale'yi abluka altına almak başarısıyla yetinmek zorunda kaldı. Fatih Yeşil, *Trajik Zafer- Büyük Güçlerin Doğu Akdeniz'deki Siyasi ve Askeri Mücadelesi (1806-1807)*, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2017, s. 69-74.

filosu Sakız Adası ile Çeşme körfezi arasında demir atıp Rus donanması karşısında savunma pozisyonu aldı. 5 Temmuz günü Osmanlı topçusunun ateşi ile başlayan çatışmada Hasan Paşa, Orlov'un amiral gemisine ağır hasar verdi. Gemide çıkan yangından sonra cephanenin patlaması üzerine iki gemi de alev alıp yandı.<sup>90</sup> Yangının neden olduğu panik ortamında düzeni bozulan Osmanlı donanmasının büyük bir hata yapıp Çeşme Limanı'na gelişigüzel bir şekilde geri çekilmesi üzerine Rus ateş gemileri yakaladıkları bu tarihi fırsatı iyi değerlendirip Osmanlı filosunun neredeyse tamamını yok ettiler. Kaybın bu denli büyük olmasına gemilerdeki cephanenin alev alıp patlaması ve limana sıkışan donanmanın hareket kabiliyetini kaybetmesi neden olmuş bundan dolayı Çeşme Limanı, Osmanlı donanması için büyük bir ölüm havuzuna dönüşmüştür. Osmanlı Devleti bu bozgunda donanmasının büyük bir bölümünü kaybedip Ege'de savunmasız durumda kaldı. Savaş sırasında İngiliz Amiral Elphinston, Osmanlı Devleti'nin savunmasız durumundan yararlanıp sürpriz bir İstanbul baskını yapmayı teklif etmiş ancak bu teklif Orlov tarafından kazanılan zaferin bir anda yenilgiye dönüşme ihtimali yüzünden reddedilmiştir. Çeşme bozgunu sonrası Doğu Akdeniz'e yerleşen Rus donanması Ege Adaları ve Ege kıyılarındaki Osmanlı limanlarına zarar vermeye başladı. İnşaat halindeki Osmanlı gemilerini batıran Rus donanması Osmanlı'nın ikmal hattını da kesintiye uğrattı<sup>91</sup> ancak Rusya'nın Doğu Akdeniz'de elde ettiği bu başarı kısa süreli oldu. Rusların denizdeki başarılarını karaya yayabilecek bir ordularının bulunmaması ayrıca Osmanlı-Rus Savaşı devam ederken 1772-1773 yıllarında başlayan müzakere süreci ve pazarlıklar Akdeniz cephesindeki durumu Osmanlı lehine dengeye oturttu. İki ülkenin güçlerini yeniden toparlamak ve zaman kazanmak<sup>92</sup> için savaşa verdiği bu kısa aradan sonra savaş tekrar başladı.<sup>93</sup> Osmanlı Devleti açısından savaşın sonucunu değiştirebilecek bir fırsatın oluşmaması üzerine barış görüşmelerine başlandı. Savaş sonucunda Osmanlılar için büyük bir utanç kaynağı olan Küçük Kaynarca Anlaşması imzalanacaktı. Anlaşmanın maddelerinin ağırlığını iyi kavrayamayan Osmanlı diplomatları diplomasi masasında ağır bir darbe aldılar.<sup>94</sup> Küçük Kaynarca Anlaşması ile Ruslar, Kırım üzerinde hak sahibi olmuş ve buna ek olarak Osmanlılar Ortodoks azınlığının himayesini

<sup>90</sup> Panzac, a.g.e., s. 202.

<sup>91</sup> A.g.e., s. 206.

<sup>92</sup> Özellikle Rusya savaş devam ederken ülke içerisinde patlak veren Pugaçev İsyanı ile uğraşmak zorunda kaldı. Savaş sonrasında ülkede büyük bir reform hareketine girişen çarice yerel yönetimlerde ve ülkenin hantal yapısında köklü değişiklikler yaptı. Hélène Carrère d'Encausse, *Tamamlanmamış Rusya*, çev. Reşat Uzmen, Ötügen, İstanbul, 2003, s. 129-130; Virginia Aksan, *Kuşatılmış Bir İmparatorluk- Osmanlı Harpleri 1700-1870*, çev. Gül Çağalı Güven, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2017, s. 140; Osmanlı Devleti ise savaşa verilen arada askeri gücünü yeniden tesis etmekle meşgul olmuş ve Akdeniz'de Ruslara karşı harekete geçme fırsatını yakaladı.

<sup>93</sup> Paul Kennedy, a.g.e., s. 274-275; Aksan, a.g.e., s. 164-165.

<sup>94</sup> Roderic H. Davison, Küçük Kaynarca Anlaşması ile ilgili kaleme aldığı "Russian Skill and Turkish Imbecility": The Treaty of Kuchuk Kainardji Reconsidered ve "The "Dosografa" Church in the Treaty of Küçük Kaynarca" makalelerinde Türk tarafının diplomasi masasındaki hatalı tutumunu gözler önüne serer. Makaleler için bkz., Roderic H. Davison, *Essays in Ottoman and Turkish History- The Impact of the West, 1774-1923*, University of Texas Press, Austin, 1990, s. 29-59.

Rusya'ya bırakmıştır.<sup>95</sup> Ruslar ayrıca İstanbul'da bir kilise inşa edebilmek için anlaşmaya madde eklettiler. Türk tarafı bu maddenin anlamını iyi kavrayamamış ve büyük bir hata yapmıştır. Bu anlaşma ile Rusya Karadeniz'de ticaret gemilerinin yanında savaş gemileri de bulundurma hakkını elde etti. Karadeniz bu tarihten sonra Türk Gölü olma vasfını yitirdi. Küçük Kaynarca'da netleştirilemeyen ticari konular 1779 Aynalıkavak Tenkihnâmesi ile bir düzene oturtularak Rusların hangi şartlarla ticaret yapabileceği yazılı olarak karara bağlanmıştır.<sup>96</sup> Ruslar Küçük Kaynarca anlaşmasında önemli ayrıcalıklar elde etmiş olsa da istediklerinden daha azıyla yetinmek zorunda kaldılar. Rusya'nın savaş sırasındaki en büyük kazancı ilk defa bölüşülen Lehistan'dan önemli bir pay almasıdır.<sup>97</sup> Osmanlı Devleti açısından Küçük Kaynarca felaketi her alanda olduğu gibi donanma konusunda da yeniliğe gidilmesi fikrini ön plana getirdi. 18. Yüzyılın son çeyreğinde açılan Deniz Mühendishanesi ile askeri alanda başlı başına bir yeniliğe gidilmiş ve Avrupa'dan uzmanlar çağırılmıştır. Fransız ve İsveçli uzmanlar yeni gemi modelleri ve havuz inşaatı konusunda önemli katkılar sağlamıştır.

Osmanlı donanmasının Çeşme'de aldığı ağır yaraya rağmen Devlet-i 'Aliyye'ye bağlı olarak yarı resmi korsanlık faaliyetleri yapan levendler Akdeniz'in öteki ucunda Amerikan filolarına karşı önemli başarılar elde ediyordu. Korsanlar Akdeniz'de yabancı ülkelere göz açtırmıyordu. Hatta kapitülasyon hukukundan yararlanan bazı devletlerin gemileri dahi zaman zaman bu korsanların saldırılarına uğruyordu. Garp Ocaklarının bıçkın denizcileri yabancı devletler tarafından Osmanlı Devleti'ne şikâyet ediliyordu. ABD ile Garp Ocakları arasında 1795-1824 yılları arasında yedi adet antlaşma imzalanmıştır.<sup>98</sup> Bu antlaşmalarda Osmanlı Devleti'nin taraf olmaması yeni kurulan ABD'yi muhatap almadığının göstergesidir. Bütün bu yaşanan olayların gölgesinde İngiltere'de yaşanan bir dizi gelişmenin akabinde buharlı makinelerin ortaya çıkması denizciliğin de dönüşmesine neden olacaktı.

## 1.5 BUHARLI GEMİLER ÇAĞI

James Watt'ın kömür ocaklarında çalışan Newcomen makinesindeki<sup>99</sup> verimsizliği fark etmesi ve makinedeki verim sorunu çözmesinden sonra buharlı makineler sanayi çağını başlatacaktı. Üretimde yaşanan gelişmeyi ulaşımda yaşanan gelişmeler takip edecekti. Özellikle buharlı makinelerin ulaşımda yarattığı en büyük devrim demiryollarının inşa edilmesidir.<sup>100</sup> Binlerce yıldır en hızlı ulaşım aracı olan gemiler ile her noktaya ulaşmak mümkün değildi. Büyük kara

<sup>95</sup> Bernard Lewis, *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, çev. Boğaç Babür Turna, Arkadaş Yayınevi, Ankara, 2010, 53-54.

<sup>96</sup> Bostan, a.g.e., s. 297.

<sup>97</sup> Lee, a.g.e., s. 232.

<sup>98</sup> Bu antlaşmalardan üç tanesi Cezayir, iki tanesi Tunus ve diğer iki tanesi ise Trablusgarp ile imzalandı. Bu konuda yapılmış yeni bir çalışma için bkz. Yılmaz Dalkanat, *Osmanlı İmparatorluğu Garp Ocakları ile ABD Arasındaki Deniz Antlaşmaları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2019, s. 19.

<sup>99</sup> Stephen F. Mason, *Bilimler Tarihi*, çev. Umur Daybelge, TTK, Ankara, 2013, s. 252.

<sup>100</sup> İlk ticari demiryolu 1830'da İngiltere'de yapılacaktı. Harari, a.g.e., s. 280.

parçalarının içlerine yapılan yolculuklar genellikle eski usulde devam ediyordu. Demiryollarının inşasından itibaren kara yolculukları daha hızlı ve güvenli bir biçimde yapılmaya başlandı. Karada yaşanan ulaşım devriminin bir benzeri denizlerde yaşanıyordu. Buharlı gemiler rüzgâra ihtiyaç duymaksızın uzun mesafeleri motor gücü ile kat etmeye başladılar. Buharlı gemilerin icadı Kuzey Amerika'da kalıcı ilk kolonilerin kurulduğu 17. Yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren çok yavaş ilerleyen transatlantik göçlerinde patlama yaşanmasına neden olacaktı. Yelkenli gemilerle üç haftadan fazla süren deniz yolculukları buharlı gemiler ile 10-12 gün gibi kısa bir zaman diliminde yapılabilir hale gelmişti. Buharlı gemilerin daha güvenli bir yolculuk imkânı sunması yeni tarz gemilere olan talebi arttıracaktı. Buharlı gemilerin ortaya çıktığı 19. Yüzyılın başlarından 20. Yüzyılın ilk yarısına kadar altmış milyon insan Avrupa'dan dünyanın değişik bölgelerine göç edecekti. Göçmen kitlesinin en yoğun olarak göç ettikleri ülke ABD olacaktı. Talepte yaşanan artış göç ekonomisinin oluşmasını sağlayacaktı. Buharlı gemilerin ticari ürünleri hızlı ve güvenli bir şekilde taşıyabilmesi transit bir ticaret ağının oluşmasına zemin hazırlayacaktı. Buharlı gemiler deniz savaşlarının seyrini de değiştirecekti.

Osmanlı Devleti Batı'da yaşanan ulaşım devriminin nimetlerinden yaklaşık yirmi yıl sonra yararlanmaya başlayacaktır. Yunan isyanı sırasında Osmanlı donanmasının Navarin'de aldığı ağır yara donanma konusunda yenilik yapılması fikrini gündeme getirecekti.<sup>101</sup> Navarin'deki hezimetin yarattığı şok geçmemişken Avrupa'dan gelen buharlı gemiler<sup>102</sup> yeni dönemin işareti olacaktı. 20 Mayıs 1828 yılında İstanbul'a gelen Swift isimli buharlı gemi halk tarafından ilgiyle karşılanmıştı. Buğu gemisi olarak anılan Swift, 32,4 metre uzunluğunda ve 140 ton ağırlığındaydı.<sup>103</sup> Dönemin yenilikçi padişahı buharlı gemiyi beğenmiş ve satın alınmasını emretmişti. Swift satın alındıktan sonra ismi Sür'at olarak değiştirilecektir.<sup>104</sup> Bu gemiyle beraber Osmanlı Devleti için Avrupa'dan yirmi yıl sonra buharlı gemiler dönemi başlamış oldu. Sür'at'ten sonra Osmanlı karasularına giren Hilton Joliffe'de satın alınarak ismi Sagîr olarak

<sup>101</sup> 1829 yılında Yunanistan'ın bağımsız olması, iki yıl önce Osmanlı donanmasının Navarin'de aldığı ağır yaradan daha fazla yıkıma sebebiyet vermiştir. Nitekim Ege Denizi'ndeki Hydra, Eğriboz ve Attika adalarının kaybedilmesi Osmanlı donanmasında görev alan yetişmiş insan gücü kaynağının da kaybedilmesine neden oldu. Türk denizciler 1770'de Mora'da yerli halk arasında başlayan isyanından sonra donanmada deniz askeri ve deniz topçusu sınıfında görev almalarına rağmen dümcüler ve gemi tayfaları genellikle Rum kökenliydi. Navarin'de yaşanan ağır kayıp ve Yunan anakarasının kaybedilmesi donanmada ciddi bir yeniliğe gidilmesine neden oldu. Özellikle Tahir Paşa görevde bulunduğu on yıllık süre zarfında donanmayı ve donanmada görev alan personeli yeni baştan modern bir şekilde tesis etmeye gayret göstermiştir. Ubcini, a.g.e., s. 338.

<sup>102</sup> İngilizcede gemilerin isimleri telaffuz edilirken dişil oldukları düşünülüyor için genellikle gemilerden she olarak bahsedilir. Gemilerin isimlerin başında yer alan kısaltmalar ise çalışma prensibine ve cinsine atıf yapar. Örneğin; araştırdığımız Germanic Vapuru İngilizce belgelerde SS Germanic olarak geçmektedir. Bazı belgelerde ise RMS ön eki kullanılmaktadır. White Star Line kumpanyası da sıklıkla Steamship (SS) ve Royal Mail Steamer (RMS) kısaltmalarını kullanmıştır.

<sup>103</sup> Ahmed Muhtar Paşa, *Bahriyede Zafer Rehberi- II. Abdülhamid Devrinde Zırhlı Gemiler ve Deniz Muharebe Doktrinleri*, haz. Ali Fuat Örenç, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018, s. xiv.

<sup>104</sup> Tutel, *Seyr-i Sefain- Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2006, s. 11- 14; Tutel, *Şirket-i Hayriye*, s. 13.

değiştirilecekti.<sup>105</sup> Helmuth Von Moltke 1836 yılında büyük olasılıkla Sagır ile İzmir'e yaptığı yolculuğa dair anılarında bir dizi aksilikten bahseder. Evvela Yedikule açıklarında karaya oturan vapur İzmir dönüşü tekrar karaya oturacak ve buhar kazanı patlayacaktı.<sup>106</sup> Yukarıda belirttiğimiz üzere denizcilikte yaşanan gerilemeye bağlı olarak deneyimli kaptan ve gemi personeli eksikliğinden dolayı yeni tarz gemilerde bu ve buna benzer birtakım aksiliklerin yaşandığını görmekteyiz. Zaman içinde deneyimli kaptan açığı kapatılacaktır. İlk üretilen buharlı gemiler yandan çarklıydı. Bu tarz buharlı gemilerde dalgalar ve diğer dış kuvvetlerin etkisiyle verim kaybı yaşanıyor. Vapurun yatma eğilimi gösterdiği iskele yahut sancak tarafının aksi istikametindeki çark yüzeye çıkıyordu. Bu durum gücün tamamının hareket için kullanılmasını önüne geçiyordu. Ayrıca yandan çarklı vapurların bordalarındaki çarkların konumu dolayısıyla güverteye top yerleştirilemiyordu. Bu durum yandan çarklıların ana savaş gemisi olarak kullanılmasının önüne geçiyordu. Devletler arasında hızla artan ticaret savaşlarında buharlı gemilerdeki bu sorunlar 1837 yılında uskurun icadıyla çözüme kavuştu.<sup>107</sup> Gemilerin kış tarafından su altına yerleştirilen pervanenin şaft vasıtasıyla motora bağlanması ile elde edilen hareket gücü su altında alçak ve yüksek basınç alanları yaratarak geminin istenilen yönde hareket etmesini sağlıyordu. Uskurlu gemiler daha seri hareket edip hızlı manevra yapabildikleri için yandan çarklıların yerini almıştır. Uskurun icadı denizlerdeki hâkimiyet mücadelesinin de kızışmasına neden oldu. Savaş gemileri hızla yeni teknolojiye ayak uydurmaya başlamıştır. Sanayide yaşanan gelişmeler ile birlikte ahşap malzemenin yerini demir ve çelik gibi daha dayanıklı materyallerin alması daha hafif gemilerin inşa edilmesinin önünü açacaktı.<sup>108</sup> Osmanlı Devleti yeni tarzdaki gemilerin yurtdışından getirilmesinin yüklü maliyeti altında ezilmemek için bazı gemilerin gövde parçalarını kendi tersanelerinde üretme yoluna gidecektir. Motor ve kazan kısımları ithal edilen vapurlar tersanede montaj edilip denize indiriliyordu. 1853 yılına kadar 13 adet vapurun gövde inşaatı ve montaj işleri ülke içerisinde yapılmıştır.<sup>109</sup> Vapurların inşa edilmesi, makine ve kazan kısımlarının montajında yabancı uzmanlar görev alıyordu.

Vapurların ortaya çıkmasıyla beraber çeşitli vapur kumpanyaları da kurulacaktı. Ülke içindeki ulaşımı sağlamada yerli bir şirketin eksikliğini hisseden Osmanlı yönetimi, İstanbul'da uzun bir müddet hizmet verecek olan Şirket-i Hayriye'nin kurulmasına önayak olacaktı. 1851 yılında kurulan şirket birçok kez batmanın eşiğine gelmesine rağmen uzun müddet hizmet verecekti.

<sup>105</sup> Tutel, *Seyr-i Sefain...*, s. 19-20; Nurcan Bal, *XIX. Yüzyılda Osmanlı Bahriyesinde Gemi İnşa Teknolojisinde Değişim: Buharlı Gemiler Dönemi*, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, 2010, s. 11-13.

<sup>106</sup> Tutel, a.g.e., s. 20-22.

<sup>107</sup> Levent Düzcü, "Osmanlıların Sanayi Çağına Adım Atışına Denizcilikten Bir Örnek: Buharlı Gemiye Geçişte Başlıca Parametreler (1828-1856)", *History Studies*, c. 5, sayı: 1, 2013, s. 114.

<sup>108</sup> Güvenç, a.g.e., s. 12-13.

<sup>109</sup> Düzcü, a.g.m., s. 117.

Tersane-i Amire bünyesinde kurulacak olan Vapurculuk Nezareti ile yeni ve düzenli bir yönetime geçilecekti. Tanzimat Dönemi'nde kuruluşta yapılan bir takım isim düzenlemeleri sonrası 1843'te kurumun adı Fevaid-i Osman olarak değiştirildi.<sup>110</sup> Hassa hazinesinden sağlanan gelirler ile yeni bir idare kuruldu. Hassa vapurları limanlar arasında insan ve yük taşımaya başlayacaktı. 1863 yılına gelindiğinde Ticaret-i Bahriye Kanunu çıkarılarak denizcilik işleri düzene sokulmaya çalışılmış ancak Abdülaziz Dönemi'nde dağınık ve bir programı olmayan gemi işletmeleri başarılı sonuçlar verememiştir. Yüksek ücretler karşılığında satın alınan donanma gemileri ise hazinenin üzerinde büyük bir yük oluşturuyordu. II. Abdülhamit Dönemi'nde İdare-i Mahsusa adını alacak olan denizcilik idaresi 31 yıl içerisinde sürekli değişen idari kadroları dolayısıyla süreklilik arz eden işler yapamadı. Abdülhamit devrinde limanlar gemi enkazları ile dolacaktı.<sup>111</sup> Denizcilik idarelerinde yaşanan yolsuzluklar işletmelerin zarar etmesine neden oluyordu. II. Meşrutiyet Dönemi'nde yolsuzluklar ile çalkalanan İdare-i Mahsusa evvela yabancı şirketlere devredilmek istenmiş fakat özelleştirme karşıtı görüşlerin ağır basması üzerine idarenin teşkilat yapısı ve ismi değiştirilerek Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi adıyla yeniden faaliyete geçirilmiştir. 1910 yılında faaliyete başlayan Seyr-i Sefain İdaresi, Balkan ve I. Dünya Savaşı dolayısıyla istenilen düzeyde gelişme gösterememiştir.

Bu bölümde genel hatları itibariyle Osmanlı Devleti'nin denizlere adımını attığı ilk günden 20. Yüzyıl'a değin geçen zaman içerisinde Osmanlı denizciliğinin geçirdiği değişim ve dönüşüm irdelenmeye çalışıldı. Bu değişim ve dönüşüm incelenirken tarihsel bağlamı içerisinde önemli kırılma noktalarına özel hassasiyet gösterildi. Kuruluş döneminden Kanuni döneminin sonuna kadar sürekli gelişen ve yeni durumlara ayak uyduran donanma bu sayede Doğu Akdeniz havzasında büyük bir güce sahip oldu. İnebahtı hezimetini sonrası içe kapanan ve gerileyen Osmanlı donanması 17. Yüzyılda yeni tarz gemilerin inşası ile yarım yüzyıllık bir uykudan uyanmış ancak birinci bölümde değinildiği üzere Akdeniz'in coğrafi konum derecesinin ve öneminin azalması ile Akdeniz ülkeleri gerileme sürecine girmiştir. 19. Yüzyılda Doğu Akdeniz havzasında büyük güçlerin çıkar çatışmaları ve işgalleri ile uğraşan Osmanlı Devleti, donanmasını geliştirmek için büyük çabalar sarf etmiş olsa da şahıslara bağlı gelişen donanma faaliyetleri bir türlü istikrara kavuşamadı. Ayrıca deniz ticaretinin yabancı ülkeler vasıtasıyla yapılması yerel bir deniz burjuvazisi sınıfının gelişmesine de mâni oldu.

---

<sup>110</sup> Tutel, a.g.e., s.28.

<sup>111</sup> A.g.e., s. 75.



## II. BÖLÜM

### GERMANİC'İN YARIM KALAN TARİHİ

Giriş bölümünde belirtildiği üzere Türkiye’de Germanic/Gülcemal üzerine yazılmış telif eser yahut bilimsel makaleye rastlamak mümkün değildir. Eser Tutel ve Oktay Sönmez gibi yazar ve araştırmacıların eserlerindeki bir iki sayfayı öteye geçmeyen bilgiler Gülcemal’in hikâyesinin küçük bir özeti gibidir. Araştırmacıların eserlerinde Germanic’in White Star Line şirketi bünyesinde yaptığı yüzlerce sefere dair herhangi bir içerik ne yazık ki mevcut değildir. Bu bölümde 1875-1910 yılları arasında Germanic’in yaptığı seferlere ve gemide yaşanan önemli olaylara yer verilecektir.

Bu bölüm ağırlıklı olarak Kongre Kütüphanesi Gazete Arşivi<sup>112</sup> ve Ellis Adası kayıtları esas alınarak hazırlandı. Bu sayede Germanic’in 1910 yılı öncesine dair karanlıkta kalan hikâyesine bir nebze olsun ışık tutulabildi.

#### 2.1. VAPURUN İNŞA EDİLİŞİ VE GERMANİC’DE SEYAHAT

Germanic Vapuru, Kuzey İrlanda’nın Belfast şehrinde Harland&Wolff şirketine ait tersanede 1874 yılında inşa edildi. Germanic 5,071 gros ton ağırlığa, 468 fit (142 metre) uzunluğa ve 45 fit (14 metre) genişliğe sahipti.<sup>113</sup> Döneminin en büyük teknelerinden birine sahip olan geminin makinelerini ise Londra merkezli Maudslay, Sons&Field şirketi üretmişti. Gemi 1700 yolcu kapasitesine sahipti. 200 yolcu birinci sınıf kamaralarda, 1500 yolcu ise üçüncü sınıf kamaralarda yolculuk yapıyordu.<sup>114</sup> Germanic’in dört direği ve iki bacası vardı ve gövdesinin tamamı çelikten üretilmişti. 15 Temmuz 1874 günü suya indirilen vapur tecrübe seferlerinin ardından boyama, döşeme gibi yarım kalan işlerinin halledilmesi için yaklaşık dokuz ay kadar daha beklemiştir. Bütün bu işler halledildikten sonra gemi; 20 Mayıs 1875’te New York’a gitmek üzere Queenstown/Liverpool’dan demir aldı.<sup>115</sup> Germanic Vapuru ile aynı dönemde ikizi

<sup>112</sup> Kongre Kütüphanesi’ndeki ulusal gazetelerin büyük bir bölümü dijital ortama aktarılıp araştırmacıların hizmetine sunulmuştur. Dijitalleştirilen gazete kayıtları; 1789 yılından 1963 yılına kadar geçen dönemde araştırma yapmanıza olanak sağlamaktadır. Arşiv için bkz. <https://chroniclingamerica.loc.gov> .

<sup>113</sup> N. R. P. Bonsor, *North Atlantic Seaway*, Brookside Publications, c. 2, 1975, s. 757-758.

<sup>114</sup> Kamaralardaki yatak sayısı verilen ücrete göre değişiyordu. 1. sınıf kamarada genellikle devlet adamları, ünlü kişiler ve yabancı ülkelerin temsilcileri seyahat ediyordu. 3. sınıf kamaralar ise göçmenleri taşımak için kullanılıyordu.

<sup>115</sup> Geminin teknik özellikleri, inşa tarihi ve ilk seferine ilişkin yazarlar arasında görüş birliği yoktur. Örneğin; Ellis Adası kayıtlarında geminin ağırlığı 5071 gros ton olarak verilirken N. R. P. Bonsor, bu rakamı 5008 gros ton olarak verir. White Star Line şirketine ait bir belgede ise 5004 gros ton bilgisi yer alır. Geminin tonajına dair verilen farkı rakamlar sefinenin geçirdiği tadilatlar ve sonradan eklenen kısımların yarattığı hacim farklılıklarından kaynaklanmaktadır. Geminin inşa ediliş tarihi Ellis Adası kayıtlarında 1875 olarak gözükrken inşanın, 1874 yılında

olan Britannic Vapuru<sup>116</sup> da inşa edildi. Gemileri inşa ettiren White Star Line şirketi<sup>117</sup> Germanic ve Britannic vapurları ile uzun yıllar Liverpool/New York hattında seferler düzenledi. Britannic bu seferlerden birinde aynı şirkete ait olan Celtic vapuruyla çarpışıp yara alacaktı.<sup>118</sup> Britannic ekonomik ömrünü doldurduktan sonra 1903 yılında Hamburg'da parçalanacaktır.

Germanic'de yolculukların nasıl geçtiğini anlamak için öncelikle geminin planını iyi kavramak gerekir.<sup>119</sup> Bu sayede yolcuların günlük rutinlerini daha iyi anlayabiliriz. Germanic Vapuru konuklarını en iyi şekilde ağırlamak için tasarlanmıştı. Geminin tam orta kısımda yemek salonu bulunuyordu. Bu sayede yolcular yemek esnasında sarsıntılardan daha az etkileniyordu. Yemek salonunun başında geminin pruva kısmına denk gelen bölümde büyük bir ayna ve piyano bulunuyordu. Bu salonundan güverteye çıkarken bir üst katta ise kütüphane ve yazı masaları bulunuyordu. Bu masalarda isteyen yolcular kitap okuyabiliyor ya da yazı yazabiliyordu. Kütüphanenin yanında sigara içmek için kullanılan bir salon daha vardı. Açık havalarda gemi içerisinde sigara içmek kesinlikle yasaktı. Yağmurlu ve rüzgârlı havalarda sigara ve pipo müptelası yolcuların ihtiyaçlarını giderebildikleri tek yer birinci sınıf kamaraların üzerinde bulunan bu salondur. Sigara salonunda şansını denemek isteyen yolcular kumar oynayabiliyordu. Gemide ücretsiz olarak ikram edilen alkollü içeceklerin de etkisiyle kendilerini oyun masalarında bulan yolcular çoğu zaman hüsrana uğruyorlardı. Birçok acemi kumarbaz

---

tamamlandığı bilmekteyiz. Eser Tutel, Germanic'in ilk sefere çıkış tarihini 30 Mayıs 1875 olarak verirken kayıtlardan anlaşıldığı üzere Germanic 20 Mayıs'ta ilk seferine çıkmıştır. Tutel, *Seyr-i Sefain...*, s. 123; Oktay Sönmez, geminin ilk sefer tarihini 30 Mayıs 1825 olarak verir. Bu hata büyük ihtimalle yazım yanlışından kaynaklanmaktadır. Ancak aynı yazar yolcu sayısında da bir yanlışlık yapıp geminin 220 yolcu (bu sayı sadece 1. Sınıf yolcu adedini ifade etmektedir.) kapasitesine sahip olduğunu yazmıştır. Oktay Sönmez, *Anılarda Gemiler- Ufukun Ötesinde Kayboldular*, 1. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2001, s. 30; Görüldüğü üzere, günümüzden çokta uzak olmayan bir geçmişte hizmet vermiş olan bir gemiye dair üzerinde uzlaşmış bilgilere ulaşmak bir hayli zordur.

<sup>116</sup> Germanic ve Britannic teknik özellikleri bakımından ikiz gemilerdi. White Star Line şirketi bu vapurları Liverpool/New York hattında kullanmıştır. Ellis Adası kayıtları incelendiğinde Germanic ve ikiz kardeşi Britannic, 1892-1899 dönemleri arasındaki liman kayıtlarına göre birbirleriyle koordine bir şekilde seferler düzenledikleri görülmektedir. Örneğin bir gemi ayın ilk yarısında sefere çıkarken diğer gemi ayın ikinci yarısında sefere çıkıyordu. Seferler ortalama 18-19 gün sürüyordu. Atlas Okyanusu yaklaşık 9-10 günde kat ediliyordu. Gidiş-dönüş seferler ile White Star Line şirketi bir ayın tamamında New York'a sefer düzenlemiş oluyordu. Germanic ile karşılaştırıldığında Britannic zikredilen dönemde daha fazla yolcu taşımıştır. Bu konuda liman kayıtlarına bkz. <https://www.libertyellisfoundation.org/> (10.12.2018 tarihinde erişildi.)

<sup>117</sup> Germanic'i inşa ettiren şirketinin geçmişi 1845 yılına kadar uzanır. Kurulduğu dönemde küçük seferler yaparak hızla büyüyen şirket 1868 yılında el değiştirerek White Star Line adını almıştır. 1870 yılından itibaren Liverpool/Queenstown merkezli seferlere başlayan vapur kumpanyası New York, Melbourne, Bombay, Hong Kong, Kalküta, Sydney gibi önemli merkezlere yolcu ve posta taşımıştır. Şirkete ait gemilerin en dikkat çekici özellikleri isimlerinin birbiriyle kafiyeli oluşudur. Germanic, Britannic, Adriatic, Titanic, Olympic gibi. 20. Yüzyılın başlarında önemli vapurculuk şirketlerinden biri haline gelen White Star Line şirketinde Titanic faciasından sonra işlerin hiçte iyiye gitmediği görülmektedir. Nitekim 1926 yılında el değiştiren şirket Oceanic Steamship Company adıyla faaliyetlerine devam etmiştir. Kayıtlara baktığımızda eski günlerine bir türlü dönemeyen şirketin zaman içerisinde yok olduğunu görmekteyiz.

Bu konuda bkz. <http://www.theshipslist.com/ships/lines/whitestar.shtml> (10.10.2018 tarihinde erişildi.)

<sup>118</sup> Sandy Hook'un 350 mil doğusunda yoğun sis nedeniyle bu kaza meydana gelmiştir. *The Sun*, 23 Mayıs 1887; Gemilerde maddi hasarların yanında can kayıpları da yaşanmıştı. Bazı yolcular kazanın neden olduğu telaşla suya atlayarak canlarını kurtarmaya çalışmıştır. Bu kazada Britannic yolcularından yedisi ölmüş, on ikisi de yaralanmıştır. Gazetecilerin kazazedeler ile yaptıkları röportajlarda, kazadan kurtulan yolcularda herhangi bir şok veya panik belirtisi gözlemlenmemiştir. Aksine yolcular karaya çıktıkları için sevinç içerisindeydiler. Bkz. *Daily Evening Bulletin*, 24 Mayıs 1887.

<sup>119</sup> Geminin kabin planını incelemek için bkz. Ek 10.

ceplerindeki bütün parayı bu salonda kaybediyordu. Kaptan Kennedy'nin söylediğine göre bazılarının Liverpool'dan Londra'ya gidecek parası dahi kalmıyordu. Bu yüzden borç para almak zorunda kalıyorlardı.<sup>120</sup>

Kamaraların bulunduğu koridorlarda kimi odalar tek yataklı ve banyoluydu. Bu kamaraları satın alan kişiler yolculuk için seksen lira ödüyorlardı.<sup>121</sup> Göçmenler vapurun baş ve kış tarafında bulunan kısa güvertede kalıyordu. Bu kısımlardaki kamaralarda motor bölümünün çıkardığı gürültüler ve denizin neden olduğu sarsıntılar daha fazla hissedildiği için daha düşük ücret ödeniyordu.

## 2.2 TRASATLANTİK VAPURLARI VE TRANSATLANTİK GÖÇLERİ

Transatlantik vapurlarında seyahat eden göçmenlerin yolculuk şartları çok kötüydü.<sup>122</sup> Kısa güvertede bulunan üçüncü sınıf kompartımanlar basık tavanlı ve lombarsızdı. Bu nedenle kabinlerin içerisinde yeteri kadar temiz hava bulunmuyordu. Göçmenler burada çok basit şilteler üzerinde yatıyordu ayrıca göçmenlere düzenli gıda maddesi verilmiyordu. Göçmenlerin temel besin kaynağı ringa balığıydı. Üçüncü mevkide bulunan tuvaletler genellikle pisti ve gemilerin içerisindeki tuvalet kokusu diğer kokularla birbirine karışıyordu. Göçmenler Amerika'ya ulaşım hayatlarını değiştirmek için bu yolculuğa katlanıyorlardı. Vapur kumpanyaları daha fazla sayıda göçmeni taşıyabilmek için vapurların taşıma kapasitelerinin çok üzerinde bir sayıdaki yolcuyu gemilere alıyorlardı. Örneğin; Germanic ile aynı yolcu kapasitesine sahip olan Britannic vapurunun azami taşıma kapasitesinin üzerinde yolcu ile birçok defa sefer düzenlediğini liman kayıtlarında görmekteyiz. Britannic'in 1892-1899 yılları arasında yaptığı 92 New York seferinden 33 tanesi 1700 yolcu kapasitesinin bir hayli üzerindedir. Bu durum Germanic'de seyahat etmenin Britannic'e kıyasla daha rahat ve konforlu olduğunu göstermektedir.<sup>123</sup>

Gemilerin içerisindeki hayatın haricinde bir de limanlarda oluşan insan manzaraları vardı. 19. Yüzyıl'da deniz ulaşımı altın çağını yaşıyordu. Atlas Okyanusu limanları muazzam bir gemi trafiğine sahne oluyordu. Amerika'nın cazip fırsatlar ülkesi gibi lanse edilmesi göçmenlerin tercihinin Amerika'dan yana olmasını sağlıyordu. Avrupa'dan Yeni Dünya'ya göç edecek yolcuların birinci varış noktası genellikle Liverpool şehriydi. Liverpool'da göçmenlere bilet

<sup>120</sup> C. W. Kennedy, "Gambling on Ocean Steamers", *The North American Review*, c. 150, sayı: 403, Haziran 1890, s. 780-782.

<sup>121</sup> 1893 yılı tarifesine göre; Alkan, a.g.e., s. 107.

<sup>122</sup> 1891 yılında kabul edilen Göçmen Kabul Kanunu'na göre göçmenleri taşıyan vapur kumpanyaları taşıdıkları göçmenleri aşılama, dezenfekte etme, sağlık muayenelerini yapma ve Ellis Adası'nda muayene edilmek için bekleyen göçmenlerin barınma ücretlerini karşılamak zorundaydılar. ABD Göçmen Ofisi tarafından uygun bulunmayan göçmenleri ilgili vapur kumpanyaları geri götürmekle mükellefi. Ancak vapur kumpanyaları bu kurallara tam manasıyla uymuyordu. Göçmenlere ait manifestolar acenteler tarafından genellikle gelişigüzel dolduruluyordu. Bu durum Ellis Adası'nda sıkıntılara neden oluyordu. Bali, a.g.e., s. 32-36.

<sup>123</sup> Britannic'in liman kayıtları için bkz.

<https://www.libertyellisfoundation.org/ship-result> (01.02.2019 tarihinde erişildi.)

satmaya çalışan değişik acentelere ait ofisler vardı. Göçmenler, Liverpool'da kendilerini Amerika'ya götürecek gemilerinin kalkış gününü beklerken şehirdeki otellerde kalıyor ve burada bulunan restoranlarda yemek ihtiyaçlarını gideriyorlardı. Transatlantik vapurları göç ekonomisinden geçimini sağlayan yeni sektörlerin doğmasına neden oldu. Gümrük personelleri, karantina memurları, gemi mürettebatları, bilet bayileri, oteller, yiyecek ve içecek satıcıları gibi göç sektöründen beslenen mal ve kişi toplulukları oluşacaktı.<sup>124</sup> Özellikle New York Limanı'nda karaya çıkan kalabalık göçmen kitlelerinin ihtiyaçları liman bölgesinde hareketli bir pazar alanı yaratacağı ayrıca gemilerden inen insanları gasp eden, paralarını çalan ve çeşitli vaatlerle dolandıran kişiler liman bölgesinin müdavimleriydi. Göç ekonomisinden beslenen grupların haricinde Avrupa'ya gidecek olan yolcuları uğurlamak için New York Limanı'na gelen insanlar da vardı. Bu kişiler iskelede; elleri, şapkaları ve mendilleri ile yola çıkan gemileri selamlıyordu. Bu seremoni kartpostallık manzaraların oluşmasını sağlıyordu. Limana gelen bir diğer insan grubu ise Avrupa'dan gelen gemileri dört gözle bekliyordu. Bu insanlar akrabalarını ve kendi uyruklarından insanları karşılamak için limanda hazır bulunuyorlardı. Gemiler limana gelmeden evvel ilgili acentelerin kılavuz gemileri yolcu vapurlarını Okyanus'ta karşılıyordu. Bazı önemli yolculara ait posta ve telgraflar ile haftalık gazeteler vapurlara gönderiliyordu. Ayrıca kılavuz gemiler vapurlardaki olası aksilikler için önlem alıyordu. Kılavuz gemilerin eşliğinde limana kadar gelen gemiler gerekli manevraları yaptıktan sonra ilgili acentenin iskelesine yanaşıyorlardı. Limana gelen gemiler evvela karantina altına alınıp Göçmen Ofisi müfettişleri ve doktorlar tarafından kontrol ediliyordu. Milyonlarca göçmenin binbir umutla geldiği New York'ta çok sıkı kontrollerden geçirilen yolcular yakalarına iliştirilen manifesto numaraları ile Ellis Adası'na gönderilmek üzere mavnalara bindiriliyordu. Herhangi bir sorun ile karşılaşılmayan gemilerdeki göçmenlerin karaya çıkmasına müsaade ediliyordu.

Atlas Okyanusu'nda dört mevsim on iki ay buharlı gemiler sefer yapıyordu. Ancak seferler için en uygun mevsim mayıs-kasım ayları arasındaydı. Diğer aylarda şiddetli fırtınalar ve rüzgârların neden olduğu kazalar yaşanıyorlardı.

### **2.3 GERMANİC VAPURU'NUN 1875-1904 YILLARI ARASINDA YAPTIĞI SEFERLERDEN KESİTLER**

Germanic Vapuru diğer transatlantik yolcu gemileri gibi zorlu sularda hizmet verdi. 1875 yılından 1910 yılına kadar Atlantik'i defalarca kat eden Germanic yüz binlerce insanı Yeni Dünya'ya taşıdı. Bu yolculuklarda kimi zaman kazalar yaşanmış, fırtınalarla boğuşmuş ve birçok denizci işlerini yaparken hayatlarını kaybetmiştir.

---

<sup>124</sup> Bali, a.g.e., s. 32.

Bu başlıkta Germanic Vapuru'nun 1875-1904 yılları arasında yaptığı seferlere ve geçirdiği tadilatlarla dair gazete haberlerine yansımış önemli hadiseler yer verilecektir. Germanic'in 1904 yılı ekim ayı sonrasında satılması üzerine New York seferleri son bulmuştur. Bu tarihten sonra Kanada'ya yolcu taşımaya başlayan vapurun 1904-1910 yılı arasındaki seferlerine ilişkin bilgilerimiz ise sınırlıdır.

Kongre Kütüphanesi arşivinde Germanic'e ait en eski gazete haberi 6 Aralık 1875 tarihli'dir.<sup>125</sup> Bu tarihten itibaren düzenli olarak her ay yapılan seferlere ilişkin gazete haberlerine rastlamak mümkündür. *The New York Times* gazetesinin kendi arşivindeki en eski kayıt ise 11 Temmuz 1875 tarihli'dir.<sup>126</sup> Amerikan gazetelerinde çıkan haberlerin büyük bir kısmı Germanic'in New York Limanı'na ulaştığını ya da yolda olduğunu bildiren birkaç satırlık duyurular'dı. Bahsi geçen yıllarda gemi ile seyahat edecek kişiler için bu haberlerin önemi büyüktü. Bazı kişiler ise bu haberleri takip ederek yakınlarının ne zaman New York'a geleceğini hesap ediyordu. Tüccarlar ise gemideki mallarının hangi tarihte limana varacağını bu sayede tahmin edebiliyordu. Çeşitli kumpanyalara ait vapurların limanlara geliş ve gidiş saatleri gazetelerin ilgili bölümlerinde yer alıyordu. Bu bölümlerde gemilerin güzergâhları ve ücretlerine dair bilgilere de ulaşılabilirdi.

Germanic'in bazı seferlerinde birinci sınıf kamaralarında parlamento üyeleri<sup>127</sup> ve bilim adamları<sup>128</sup> gibi hatırı sayılır kişileri ağırlaması gazete haberlerine yansıyor. Bütün bunların yanında daha renkli ve ilginç hadiseleri gazetelerden takip etmek mümkündür. Germanic suya indirildikten sonra 1876-1877 yıllarında Atlantik'i en hızlı geçen gemilere verilen mavi kurdeleyi kazandı.<sup>129</sup> Döneminin en hızlı gemilerinden birisi olan Germanic'in bu başarıyı uzun süre muhafaza etmesi mümkün olmadı. Denizcilik şirketleri arasındaki yarış daha hızlı gemilerin yapılmasını mümkün kılıyordu.

Transatlantik yolcu gemileri posta seferleri de düzenliyordu. Özellikle İngiltere'den Amerika'ya gidip yerleşen yerleşimciler ile ana karadaki akrabaları arasındaki yazışmalar devam ediyordu. Bu yazışmalar gemiler ile iki ülke arasında gidip geliyordu. Ayrıca devletlerarası değerli belgeler de gemiler ile gönderiliyordu. Telgrafın icadından sonra devletlerarası yazışmalar

<sup>125</sup> *The Cincinnati Daily Star*, 6 Aralık 1875, s. 1.

<sup>126</sup> *The New York Times*, 11 Temmuz 1875, s. 12.

<sup>127</sup> İngiltere Parlamentosu'nun bir üyesi olan Mr. James Ashbury'in Germanic ile Amerika'ya geldiğini bildiren haber için bkz. *The New York Herald*, 6 Ağustos 1876.

<sup>128</sup> Kutup kâşifi Evelyn B. Baldwin'in Germanic ile New York'a geldiğini bildiren haber için bkz. *The Daily Morning Journal and Courier*, 3 Ekim 1902.

<sup>129</sup> *The Wheeling Daily Intelligencer* gazetesinin 19 Nisan 1877 tarihinde birinci sayfadan verdiği habere göre White Star Line şirketine ait Germanic Vapuru Kaptan Kennedy idaresinde Atlantik'te hız rekoru kırmıştır. Neredeyse buharlı tren hızında hareket eden Germanic bu tarihe kadar hiçbir transatlantiğin ulaşamadığı hızlara ulaşmış ve Atlantik'i 7 gün 11 saat 37 dakikada katetmiştir.

sıklıkla telgrafla gönderilmeye başlanmasına rağmen 19. Yüzyıl'da telgraf<sup>130</sup> ile gönderilemeyecek kadar gizli belgeler hala elden gönderiliyordu.<sup>131</sup> Devletlerarası önemli bilgi ve belge alışverişinin yapılmasında özellikle Amerika Birleşik Devletleri gibi kıta Avrupa'sından ve diğer ülkelerden okyanuslar ile ayrılmış bir ülkede en önemli ulaşım aracı buharlı gemilerdi. 4 Mayıs 1878 tarihinde New York'a gelen iki üst düzey Rus Ajanı<sup>132</sup>, imparatorlarından aldıkları gizli belgeyi en hızlı bir şekilde ABD hükümetine iletmek için Germanic Vapuru'nu tercih etmiştir. Süratli ve güvenli bir yolculuk imkânı sunan Germanic Vapuru, uluslararası meselelerde iletişim sürecinin bir aracıydı.

*Morning Journal and Courier* gazetesinin 23 Haziran 1880 tarihli sayısında manşetten bildirdiğine göre Jules Verne'in *Seksen Günde Devriâlem* kitabının baş karakteri olan Phileas Fogg'un seksen günlük dünya turu egale edilmiştir. White Star Line şirketinin sahibi olan Thomas Henry Ismay<sup>133</sup> 75 günde dünya turunu tamamladı. Bay Ismay'a yolculuğunda eşi ve oğlunun yanı sıra Barrow ailesi de eşlik etti. 13 Mart'ta Liverpool Limanı'ndan White Star Line şirketinin gözde gemisi Oceanic ile yola çıkan maceraperestler Süveyş Kanalı'nı geçtikten sonra Sri Lanka'nın Galle Limanı'na vardılar. Limanda gerekli ikmalleri yapan gemi buradan Malezya'ya hareket etti. Malezya'nın ardından Singapur'a geçilmiştir. Yolculukla ilgili her şey mükemmel gidiyordu. Oceanic vapuru Singapur'dan sonra 29 Nisan'da Hong Kong'a vardı. Yolculuğun bu kısmı otuz altı buçuk günden az bir zamanda tamamlanmıştır. Bu rotadaki seyahatler için o zamana kadar ki en iyi süre elde edilmiştir. Bu limanda Oceanic vapurundan ayrılan yolcular yeni bindikleri gemiyle Şanghay'a geçtiler. Daha sonra Japon Denizi'ne açılan gezginler burada çeşitli Japon liman kentlerine uğramıştır. 23 Mayıs'ta Yokohama'da tekrar Oceanic'e binen yolcular 6 Haziran'da San Francisco'ya vardılar. Bu tehlikeli ve uzun son

<sup>130</sup> ABD ile İngiltere'yi ve kıta Avrupa'sını birleştirecek olan Transatlantik Telgraf Hattı 4 başarısız girişimin ardından 1866 yılında yılmak bilmeyen girişimci Cyrus West Field tarafından döşendi. Bu hat zaman içerisinde yeni hatlarla birleştirilerek iki kıta arasında kesintisiz iletişim sağlanacaktı. Stefan Zweig, *İnsanlığın Yıldızının Parladığı Anlar* isimli deneme kitabında bu olaya tarihsel bilgilerle örtüşür şekilde yer vermiştir. Denemeyi incelemek için bkz. Stefan Zweig, *İnsanlığın Yıldızının Parladığı Anlar*, çev. Kasım Eğit, Can Yayınları, 12 Baskı, İstanbul, 2012, s. 159-178.

<sup>131</sup> Telgraf ile gönderilen belgeler telgraf hattının sahibi olan şirket ve dolayısıyla o şirketin arkasındaki devlet tarafından izleniyordu. Devletlerarası belgelerin şifreli gönderilemeyecek kadar mühim olanlarını, elden göndermek daha güvenli bir yoldu. Bu duruma verilebilecek en güzel örnek; Lozan Konferansı sırasında Hâriciye Nazırı İsmet Paşa'nın İsviçre'den Ankara Hükümeti'ne gönderdiği telgraflarının İngiltere istihbaratı tarafından Lord Curzon'a iletilmesidir. Bu kozu konferans boyunca defalarca kullanan Lord Curzon, Türk heyetinin elini zayıflatmayı planlıyordu. Bu sebeple İsmet Paşa konferans sırasında birçok kez kurye ile Ankara Hükümeti'ne belge gönderip ilgili konular hakkında Ankara'nın fikirlerine başvurmuştur. Bu konuda bkz. Sevtap Demirci, *Belgelerle Lozan Taktik- Stratejik- Diplomatik Mücadele 1922-1923*, çev. Mehmet Moralı, Alfa Yayınları, İstanbul, 2011, s. 63.

<sup>132</sup> *The Daily Gazette*, 6 Mayıs 1878, s. 1.

<sup>133</sup> 7 Ocak 1837 günü İngiltere'de doğdu. Babası Joseph Ismay gibi kendisi de gemi yapımı ve işletmesi ile ilgilendi. 1868 yılında White Star Line şirketini devralan Thomas H. Ismay 1870 yılından itibaren Amerika'ya sefer düzenlemeye başladı. Ismay, Harland&Wolff şirketi ile yaptığı ortaklık neticesinde döneminin en gözde gemilerini inşa ettirerek rakiplerinin aksine sadece hızı değil konforu da ön plana çıkararak birinci sınıf yolcu kitlesini hedeflemiştir. 1892 yılında sahibi olduğu şirketten emekliye ayrılıp işleri oğlu Joseph Bruce Ismay'a devretmiştir. Bu konuda bkz.

<https://www.encyclopedia-titanica.org/titanic-biography/thomas-henry-ismay.html> (10.11.2018 tarihinde erişildi.)

yolculukta Pasifik'te hiçbir gemiye rastlanılmamıştır. Bu durum yolculuğun ne denli tehlikeli olduğunun en açık delilidir.<sup>134</sup> Mr. Ismay ve seyahat arkadaşları San Francisco'dan demiryoluyla New York'a geldiklerinde 66 gün geçmişti. New York'tan Liverpool'a dönmek için dönemin en çok tercih edilen gemilerinden birisi olan ve aynı zamanda Mr. Ismay'ın sahibi olduğu acentenin gemisi olan Germanic seçilmiş ve dokuz günlük yolculuktan sonra İngiltere'ye dönülmüştür. Toplam 75 günde dünya turu tamamlanmıştır. Seyahat boyunca genellikle iyi hava şartları ile karşılaşan yolcular Jules Verne'in hayal ettiğinden daha kısa bir sürede yolculuklarını tamamladılar.<sup>135</sup> Bu seyahatin yankısı geniş olmuştur. Gazetelere demeçler veren Mr. Ismay bu sayede şirketinin reklamını en iyi şekilde yapmıştır. Ayrıca diğer vapur kumpanyaları ile olan rekabette bir adım öne geçilmiştir.<sup>136</sup>

Her yolculuk Mr. Ismay ve yakın çevresinin geçirdiği gibi sorunsuz olmuyordu. Gemiler çoğu zaman seferlerini bir kişi eksik veya bir kişi fazla tamamladıkları şahit olunan bir durumdu. Bu nasıl mümkün oluyordu? Gemide hastalanıp ölenler, bir kaza sonrası yaşamını yitirenler geminin yolcu ve mürettebat sayısında kayıplara neden oluyordu. Gemideki mevcut kişi sayısının artması ise genellikle okyanusta kaza geçiren balıkçıların kurtarılmasıyla mümkün oluyordu. Germanic birçok seferinde kazazede balıkçıları kurtarmıştır. Bazı seferlerde ise günü gelmiş yahut sabırsız bebeklerin bir an evvel dünyaya gözlerini açma istekleri gemilerin yolcu sayısına pozitif etki yapıyordu. Doğum hadisesinin Germanic için tek bir örneği vardır. Diğer

<sup>134</sup> Japonya'nın doğu sahilleri ile San Francisco arasındaki kuş uçuşu mesafe 8000 kilometrenin üzerindedir. Bugün dahi Tokyo-San Francisco arası uçakla 9 saat sürmektedir. Bu iki bölge arasındaki seyahatlerde insanların zaman algısı da değişmektedir. Tarih değiştirme çizgisinin geçildiği bu yolculuğun sonunda yerel saat bir gün değişmektedir. Gemiyle ulaşımın yoğun olarak yaşandığı 19. Yüzyıl'da bu güzergâhta herhangi bir gemi ile karşılaşılması Pasifik Okyanusu'nun büyüklüğü hakkında bir fikir sahibi olmamızı sağlar. Bu uzun ve tehlikeli yolculukta başlarına kötü bir şey gelen insanların başka bir vapur kumpanyasına ait herhangi bir gemiyle karşılaşmaları günler alabiliyordu. Bir vapurun Pasifik'te kaza geçirmesi durumunda kurtulan yolcuların cankurtaran sandalı ile hayata tutunmaları çok zordu. Uygun hava şartlarında dahi kazazedelerin bir kara parçasıyla karşılaşma ihtimalleri çok düşüktü. Bu sebeplerden dolayı Pasifik Okyanusu 19. Yüzyılın en tehlikeli rotalarından biridir.

<sup>135</sup> *Morning Journal and Courier*, 23 Haziran 1880, s. 1.

<sup>136</sup> Transatlantik vapur kumpanyaları arasındaki yarış 20. Yüzyılın ilk çeyreğinde devasa gemilerin inşa edilmesinin önünü açmıştır. Ancak Titanic faciası (1912) sonrası vuku bulan bazı hadiseler ile buharlı gemiler devri kapanmıştır. 16 Ağustos 1913 yılında Detroit'teki Ford otomobil fabrikasında ilk defa bant üzerinde seri üretim gerçekleştirilmiştir. Bu gelişme sayesinde sadece 1913 yılında Ford 264.972 adet otomobil satmıştır. Florian Illies, *1913 Fırtınadan Önce*, çev. Sami Türk, Can Yayınları, İstanbul, 2014, s. 204; Araba sanayisinin bu hızlı gelişimi sonrasında içten yanmalı motorlara erişimde patlama yaşanmıştır. Trenlerde ve gemilerde bulunan düşük verimli buhar makinelerinin yerini dizel motorlar almıştır. 20. Yüzyıl'ın başından itibaren hızlı bir şekilde artan göçmen sayısının I. Dünya Savaşı öncesinde muazzam bir boyuta ulaşması Federal hükümetin adım atmasına sebep olacaktır. 1917 yılında savaş sırasında oluşan kaotik ortamdan etkilenmek istemeyen ABD yönetimi ulusal güvenliği tehdit etmeyecek şekilde göçmen kotaları oluşturmaya başlamıştır. Amerika'ya yerleşmek isteyen göçmenlerden temel dil testini geçmeleri istenmiştir. Bu uygulamanın istenilen sonuçları vermemesi üzerine 1924 yılında Johnson-Reed Act olarak bilinen yeni göç yasası yürürlüğe konulmuştur. Bu tarihten itibaren açık kapı politikası son bulmuştur. Göç etmek isteyen insanların milliyetlerine göre kotalar konulmuştur.

Bu konuda bkz. <https://history.state.gov/milestones/1921-1936/immigration-act> (11.10.2018 tarihinde erişildi.)

ABD'nin göçmen alımını durdurması sonrasında büyük vapur şirketleri göçmenlere yönelik gemilerin yapımına son verdiler. Yeni yolcu profili olarak zengin müşteri kitlesini hedefleyen acenteler Cruise gemisi dönemini başlatacağı. Bkz. Murat Koraltürk, "Okyanusların Kraliçeleri", *Yeni Deniz Mecmuası*, sayı: 10, 2018, s. 10.

vapurlarda da zaman zaman doğumların yaşandığını oluyordu.<sup>137</sup> *The Stark County Democrat* gazetesinin 15 Aralık 1883<sup>138</sup> tarihli haberine göre; Augusta Nilsson Lundberg isminde genç bir bayan Germanic'in New York seferi sırasında doğum yapmıştır. Germanic yolcularından Mr. A. S. Hewitt, yeni doğum yapan kadın için gemide 60 dolar yardım toplamıştır. Kaptan Kennedy ise yeni doğan bebeği vaftiz etmiştir. Bu durumdan çok memnun kalan Mrs. Lundberg çocuğuna Mary Kennedy Hewitt Germanic Lundberg ismini vermiştir. Bu sayede hem kaptana olan minnettarlığını hem de kendisi için yardım toplayan cömert yolcuya şükran borcunu ödemiştir. Ayrıca yeni doğan kızına Germanic ismini de ekleyen genç anne geminin adının çocuğuyla yaşamasına fırsat vermiştir. Mr. Hewitt, kendi isminin yeni doğan çocuğuna verilmesi nezaketini gösterdiği için Mrs. Lundberg olan minnettarlığını New York'ta karaya çıktıktan sonra bir kez daha göstermiş ve genç anneye çocuğuyla beraber rahat bir yolculuk geçirip Nebraska'ya eşinin yanına gidebilmesi için birinci sınıf yataklı bilet almıştır.

Germanic New York hattındaki seferlerinden birinde Atlantik'te alabora olmuş bir gemiyle karşılaşmıştır. Balıkçılık ile uğraşan geminin mürettebatı bayrak açıp yardım istemiştir. Germanic'in kaptanı dört denizcisini yardıma göndermiştir. Aradan geçen birkaç saatin sonunda kaza geçiren mürettebat gemilerinin batma ihtimalinin olmadığını ancak kargo bölümündeki balıkların bozulmadan götürülmesini rica etmiştir. Yolcu vapuruna balık kargosu almak istemeyen kaptan bu isteği geri çevirmiş ve yoluna devam etmiştir.<sup>139</sup> Germanic, 17 Haziran 1886 günü New York seferinden dönerken İngiltere'nin güneybatı sahilinde Olsen ve Brown isimli iki balıkçıyı kurtarmıştır. Balıkçılar avlandıkları gemiden uzaklaşıp bir anda bastıran yoğun sis yüzünden yönlerini kaybetmiştir. Denizde aç ve susuz üç gün geçiren talihsiz adamlar dehidrasyon<sup>140</sup> ve açlığa bağlı halsizlikten bitap düşmüştü.<sup>141</sup> Gemiye çıkarılan balıkçılar tedavi altına alınmıştır.

Bir gemide yaşanabilecek en büyük şoklardan biri kaptanın kaybedilmesidir. 1888 yılı sonbaharında Germanic, Liverpool/New York hattındaki düzenli seferlerine devam ederken yolculuğun ikinci günü mürettebat ve yolcular büyük bir şok yaşamıştır. Kaptan Benjamin Gleadell kamarasında tek başına ölü bulunmuştur. Gemide görevli olan Doktor J. Fourness Brice; vefat eden kaptanın bedeninde yaptığı incelemede Kaptan Gleadell'in felç yahut inme sonucu öldüğünü kanısına varmıştır. White Star Line şirketine verdiği 17 yıllık hizmette 61

<sup>137</sup> Bu duruma birkaç örnek vermek gerekirse Germanic ile aynı kumpanyadan olan Romanic vapurunda benzer bir doğum olayı yaşanmıştır. *Rosebud County News*, 1 Aralık 1904, s. 2; bir başka doğum ise The Anchor Line firmasına ait Ethiopia gemisinde yaşanmıştır. Şaftı kırılıp arıza yapan gemide iki çocuk doğmuştur. *Daily Evening Bulletin*, 30 Ekim 1886, s. 1.

<sup>138</sup> *The Stark County Democrat*, 15 Aralık 1883, s. 3.

<sup>139</sup> *Alexandria Gazette And Virginia Advertiser*, 12 Eylül 1885.

<sup>140</sup> Vücutta aşırı su kaybına bağlı olarak oluşan ve yeterli miktarda su alınmazsa ölümlere neden olabilen bir sorundur.

<sup>141</sup> *The Portland Daily Press*, 28 Haziran 1886.



kişinin hayatını kurtaran kaptan, İngiliz ve Amerikan hükümetleri tarafından birçok sertifika ve madalya ödüllendirilmişti. Kaptanın cenazesi İngiltere'ye götürülüp Cheshire bölgesindeki Wallasey Kilisesi mezarlığına gömülmüştür.<sup>142</sup>

Bir haftadan biraz uzun süren Liverpool/New York seferleri birçok göçmenin okyanusu geçerken ilk defa yaşadığı bir rahatsızlığı da beraberinde getiriyordu. Deniz tutması,<sup>143</sup> gemi içerisinde kötü görüntülerin yaşanmasına ve huzursuz bir yolculuk geçirilmesine neden oluyordu. Bu rahatsızlık ilk defa denizde yolculuk yapan kişilerde sıklıkla görülmekle beraber deneyimli kişilerde de zaman zaman yaşanıyordu. Deniz tutmasını önlemek için White Star Line şirketi Germanic'de Doktor Brice'i görevlendirmiştir. Doktor, Avrupa'dan gemiye binen yolculara deniz tutması ile ilgili yapılması gerekenleri ve yolcuları seyahat esnasında rahatlatacak egzersizleri öğretiyordu. Doktorun söylediklerine bakılırsa başarılı sonuçlar elde edilmiştir.<sup>144</sup>

Transatlantik vapurları ticari değeri olan ürünleri de ABD pazarına ulaştırıyordu. Özellikle İngiltere sanayisinin lokomotifini olan dokuma ürünleri ABD pazarında büyük ilgi görüyordu. Germanic Vapuru da bu ürünleri New York Limanı'na getiren gemilerden biriydi. Gemide yapılan sergilerde New York halkının beğenisine sunulan ürünler geniş bir alıcı kitlesini limana çekiyordu.<sup>145</sup>

Gemilerde seyir görevinden sorumlu olan personeller, Atlantik'te geçirdikleri süre zarfında yaşanan olayları geminin seyir defterlerine kaydediyorlardı. Bu defterlere; yolculukla ilgili bilgiler, hava durumu, geminin hızı ve rotası ile ilgili bilgiler kaydediliyordu. Ayrıca yolculuk esnasında karşılaşılan önemli olayları yetkili mercilere bildiriyorlardı. Genellikle gemi kazaları en çok karşılaşılan durumlardı.<sup>146</sup> Ubeydullah Efendi'nin Liverpool Limanı'nda görüp ikinci sınıf olarak nitelendirdiği Germanic Vapuru, yirmi yıllık aralıksız hizmetinin ardından 3 Kasım 1894 tarihli son New York seferi dönüşünde yaklaşık beş ay sürecek olan bir tadilatla girmiştir. Bu tadilatı gemiyi inşa eden Harland&Wolff şirketi yapmıştır. Vapura eklenen üç genişlemeli motorlar ile Atlantik yolculuklarında daha fazla sürat elde edilmesi amaçlanmıştır. Güverteye eklenen yeni bölümler ve kamaralarla sıkı bir tadilattan geçen geminin bacaları da uzatılmıştır. Tadilat ve tamiratın ardından Germanic 1895 yılının mayıs ayında tekrar New York'a gitmek

<sup>142</sup> *Essex County Herald*, 12 Ekim 1888; *The Evening World*, 5 Ekim 1888; *Evening Journal*, 22 Ekim 1888; *St. Landry Democrat*, 13 Ekim 1888; *Waterbury Evening Democrat*, 22 Ekim 1888.

<sup>143</sup> Deniz yolculuğuna ilk defa çıkan kişilerde çoğunlukla görülen bu durum göçmenlerin seyahat boyunca sürekli kusmasına ve ağlamasına neden oluyordu. Ellis Adası'nda karaya çıkan yolcuların gözlerinin kan çanağına dönmesi karantina doktorlarının dikkatini çekiyordu. Hatta bazı yolcular bu yüzden müşahade altına alınıyordu. Bali, a.g.e., s. 35-36.

<sup>144</sup> *The Salt Lake Herald*, 15 Mart 1889, s. 5.

<sup>145</sup> *Daily Republican*, 21 Kasım 1889.

<sup>146</sup> Bu konuda bir örnek için bkz. *The Evening World*, 1 Nisan 1892.

üzere Liverpool'dan demir almıştır. 1895 yılındaki sıkı tadilattan sonra Germanic Atlantik'te kendi hız rekorunu tazelemiştir. Atlas Okyanusu'nu 6 gün 21 saat 38 dakikada kat eden Germanic bu tarihten sonra bu değerleri bir daha yakalayamamıştır.<sup>147</sup>

1898 yılının eylül ayında Atlas Okyanusu değerli yükler taşıyan Avrupa gemilerine geçit veriyordu. Zimmerman ve Forshay firmalarının bildirdiğine göre 17 Eylül'de Avrupa'dan ayrılan Lucania Vapuru otuz bin dolar değerindeki altın ile ABD'ye doğru yola çıkmıştır. Bir diğer gemi olan Fürst Bismarck ise 16 Eylül'de ABD'ye on beş bin pound değerinde altın ile gelmiştir. Germanic Vapuru ise seksen bin pound değerindeki altın yüküyle New York'a varmıştır.<sup>148</sup> 5 Aralık tarihinde New York'tan yüz milyon dolar değerindeki ABD altın parası yüklenen Germanic Avrupa'ya gitmek için demir almıştır.<sup>149</sup> Yirmi yaşını geçmiş ve rüştünü ispatlamış güvenilir bir vapur olan Germanic değerli yükleri taşınması için tercih edilmesi gemiye duyulan güvenin bir işaretidir.

1900'lü yıllara gelindiğinde Germanic ile ilgili gazete haberleri genellikle rötâr bildiriyordu.<sup>150</sup> Geminin eskimiş olması gözden düşmesine neden olmuştur. Rakip firmaların yeni gemileri ile yarışacak daha güçlü ve büyük gemiler inşa ettiren White Star Line şirketi Germanic'i 1903 yılında American Line şirketine kiralamıştır.<sup>151</sup> Cherbourg, Fransa-Southampton hattından New York'a sefer düzenlemeye başlayan Germanic bu hatta altı sefer düzenlemiştir. Bu hattaki son seferini 11 Ekim 1904 günü gerçekleştiren Germanic, Dominion Line kumpanyasına satılmıştır.<sup>152</sup> Germanic ismi değiştirilerek Ottawa ismi verilen gemide birinci sınıf kamaralar kaldırılıp yerlerine 2. Sınıf kamaralar inşa edilmiştir. Gemide yapılan tadilattan sonra 250 yolcu ikinci sınıf kamaralarda, 1500 yolcu ise üçüncü sınıf kamaralarda seyahat edebilir hale getirilmiştir. Ottawa; Liverpool, Quebec-Montreal hattında ilk seferini 27 Nisan 1905 günü gerçekleştirilmiştir. Bu hattaki en son seferine 2 Eylül 1909 günü çıkan Ottawa iyice gözden

<sup>147</sup> *The Sun*, 28 Ağustos 1896; denizlerde rekabetin hızla devam ettiği bu dönemde yeni inşa edilen gemilerle yarışmak pek mümkün değildi. Nitekim The North German Lloyd kumpanyasına ait Kaiser Wilhelm der Grosse gemisi İngiltere'nin güneyinden Bremen'e olan yolculuğunda Germanic'in yanından hızla geçip yeni rekor denemesinde bulunuyordu. Bu konuda bkz. *The Sun*, 1 Ekim 1897.

<sup>148</sup> *Waterbury Evening Democrat*, 17 Eylül 1898, s. 3; bu Germanic' in ilk altın sevkiyatı değildir. Germanic 19 Ekim 1881 tarihinde beş yüz bin dolar değerindeki altını New York Limanı'na getirmiştir. Bu konuda bkz. *The Stark County Democrat*, 20.10.1881, s. 1.

<sup>149</sup> *The Arizona Republican*, 5 Aralık 1898, s. 1.

<sup>150</sup> *Topeka State Journal*, 9 Mart 1901; çok şiddetli fırtınalarda dahi yoluna devam eden gemi gecikmeler yaşasa da yolcularını sağ salım gidecekleri yere ulaştırmıştır. Bu konudaki örnekler için bkz. *Evening Times-Republican*, 3 Ocak 1902; *Evening Times-Republican*, 14 Şubat 1903.

<sup>151</sup> Eser Tutel, Germanic'in 1902 yılında Dominion Line şirketine satıldığını ve adının Ottawa olarak değiştirildiğini söylemektedir; Tutel, a.g.e., s. 124; Bu bilgi hatalıdır. Germanic 1903 yılında American Line şirketine kiralanmıştır. Bir yıl sonra Dominion Line şirketine satışı gerçekleşmiştir. Bu konuda ekler kısmına bkz. Ek 2.

<sup>152</sup> *The Daily Mail*, 29 Mart 1905.

düşmüş bir gemiydi. Türk satın alma heyeti tarafından beğenilen gemi çok cüzi bir fiyata satın alınıp 1911 yılının şubat ayında İstanbul'a getirilmiştir.<sup>153</sup>

#### 2.4 DENİZ İLE SAVAŞMAK: GERMANİC VAPURU'NUN GEÇİRDİĞİ KAZALAR

Keşifler Çağı'ndan itibaren okyanuslarda binlerce gemi kazası yaşanmıştır. Buharlı gemilerin icadından önce dört mevsim denizcilik faaliyetleri yapılamıyordu. Yelkenli gemiler şiddetli rüzgârlara ve dalgalara karşı hareket edemiyordu. Buharlı gemiler daha zor şartlarda denize açılabilirdi. Buharlı yeni gemilerle birlikte kaza oranlarında düşüş yaşanmış olsa da şiddetli fırtınaların ve sisin<sup>154</sup> neden olduğu kazalardan korunmak pek mümkün olmuyordu. Germanic Vapuru birçok kaza atlattığına rağmen ikiz kardeşi Britannic gibi okyanuslara etken veda etmemiştir.

Germanic'in geçirdiği ilk büyük kaza 1885 yılında yaşanmıştır. 3 Nisan 1885 Cuma günü Liverpool'dan 850 yolcu ile demir alan Germanic, Fastnet'in<sup>155</sup> 500 mil batısında şiddetli fırtınaya yakalanmıştır. Cumartesi akşam saatlerinde başlayan fırtına on saat sonra şiddetini artırmıştır. Büyük dalgalarla boğuşan geminin kaptan köşkü parçalanmış, cankurtaran botları kullanılamaz hale gelmiş ve çatısı ağır hasar almıştır. Gemiye çarpan şiddetli dalgaların yarattığı gürültü okuma odası ve büyük salonda yankılanmıştır. Yolcularda herhangi bir incinme ve yaralanma olmamasına rağmen mürettebattan bir kişi kaybolmuş ve çok sayıda kişi yaralanmıştır. Geminin makineleri şans eseri zarar görmemiştir. Şiddetli fırtınanın tahrip ettiği gemi Liverpool'a geri dönmek zorunda kalmıştır.<sup>156</sup> Bir başka New York seferinde ise Germanic şiddetli rüzgârda mahsur kalmıştır. Fırtınanın geçmesiyle beraber yolculuğa kaldığı

<sup>153</sup> Germanic'in satılması sonrasında White Star kumpanyası Liverpool-New York hattında 4 yeni gemiyi devreye sokmuştur. Bu gemiler Adriatic II, Baltic II, Cedric ve Celtic II'dir. White Star Line reklamlarında bu gemiler için "The Famous Big 4" diye bahsedilmektedir. Yeni gemilerin uzunlukları, genişlikleri, motor güçleri ve yolcu sayıları Germanic'in çok üzerindedir. Germanic'in Türkler tarafından satın alındığı yıl inşa edilen Titanic ve Olympic ikiz gemilerinin boyutları 269,52 metreye 28,19 metredir. Yeni gemilerin servis hızları ise 21 knottur. Yeni gemiler boyutları ve hızları ile Germanic'i ikiye katladılar. Gemiler için bkz. <http://www.dieselduck.info/> (18.12.2018 tarihinde erişildi.)

<sup>154</sup> Uluslararası Deniz Konferansı'nda deneyimli kaptanlar sisli havalarda denizlerde ortak bir sis sinyalizasyonu için görüşlerini bildirmiştir. Bu konuda ortak bir görüş olmamakla birlikte kimi uzmanlar elektrikli sinyallerin verilmesi gerektiğini savunurken bir diğer uzman grubu ise buhar düdüğü ve kampanaları çeşitli aralıklarla ve belirli sayılarda çalarak siste geminin durumunu belli etmenin mümkün olacağını savunmuştur. Avrupa ile Amerika arasında sürekli olarak artan ticaret hacmi Atlantik'te muazzam bir gemi trafiğine neden oluyordu. Bu durum sisli havalarda kazaları kaçınılmaz hale getiriyordu. Uzmanların hemfikir oldukları konu sinyalin basit ve anlaşılabilir olmasıdır. Amerikan ve İngiliz hükümetlerinin bu konuda devlet eliyle bir düzenleme yapmaları bekleniyordu. C. W. Kennedy vd., "Fog-Signals at Sea", *The North American Review*, c. 148, sayı: 389, Nisan 1889, s. 509-517; Gemi düdüğü birçok insan için hüzünlü bir anlam ifade etse de çalınma şekline göre sesli bir mesaj ihtiva eder. Örneğin; bir kez çalınan düdük geminin sağa döneceğini, art arda çalınan iki düdük geminin sola döneceğini, üç düdük ise geminin geri gideceğini bildirir. Art arda kısa aralıklarla çalınan beş düdük ise çevredeki deniz taşıtlarının dikkat etmesi için çalınır. Bunlara ek olarak bir de sis kodu vardır. Sisli havalarda çalınan bu kod mürettebat ve yolcuların uykusuz bir gece geçirmelerine ve baş ağrısına neden olabilmektedir. Bkz. Ali İbrahim Kontaytekin, "Gemi Düdüğü- Denizcilğin Sesli Simgesi", *Yeni Deniz Mecmuası*, sayı: 10, 2018, s. 161.

<sup>155</sup> İrlanda'nın Güneydoğu sahilinde kayalık bir bölge.

<sup>156</sup> *Evening Star*, 7 Nisan 1885; *The Portland Daily Press*, 8 Nisan 1885; *The Wheeling Daily Intelligencer*, 8 Nisan 1885.

yerden devam edilmiştir.<sup>157</sup> Mekanik parçalardan oluşan buharlı gemilerde bazı seferlerde makine kaynaklı aksaklıklar yaşanıyordu. 24 Aralık 1891 tarihinde New York seferi için yola çıkan *Germanic*'in yolculuğun henüz başındayken şaft pimi kırılmıştır. Gemideki yolcular ve postalar tahliye edilmiştir. Gemi tamir için geri götürülmüştür.<sup>158</sup>

*Germanic*'in geçirdiği bir diğer kaza 1895 yılının son günlerinde yaşanmıştır. 11 Aralık'ta New York seferi için Kaptan McKinstry idaresinde Liverpool'dan demir alan *Germanic* kısa bir süre sonra Mersey Nehri ağzında yoğun sis nedeniyle İskoç bandıralı *Cambrae* vapuruyla çarpışmıştır. Kazada şans eseri ölen olmamış sadece bir kadın yolcunun kaburgası kırılmıştır. Kazada ön kısmından ağır yara alan *Cambrae*'deki 30 yolcu ve 28 mürettebatın büyük bir kısmı *Germanic*'e aktarılmış diğer bir kısmı ise botlarla kurtarılmıştır. Tahliye edilen İskoç gemisi kısa bir süre sonra batmıştır.<sup>159</sup> Kaptan E. R. McKinstry kazada gösterdiği soğukkanlılık ve cesaretle *Cambrae*'nin mürettebat ve yolcularının kurtarılmasında önemli rol oynamıştır. Şiddetli soğuk yüzünden gözlerinden rahatsızlanan Kaptan McKinstry Liverpool'da hastaneye yatırılmıştır. Hastanede tedavi edilen kaptanı arkadaşları ve yakın çevresi yalnız bırakmamıştır. Kaptan McKinstry rahatsızlığından daha çok gemisinden ayrıldığı için üzüntü içerisindeydi. Kaptan McKinstry yerine geçici olarak *Germanic*'e David Thomas kaptan tayin edilmiştir. Kazadan itibaren geçen bir aylık sürede kazağa alınan *Germanic*'in pruvasındaki hasar giderilmiştir.

Gemi güvertesinde hizmet veren mürettebatı en çok zorlayan fırtınalı havalarda yola çıkmaktı. Sert dalgaların çarptığı gemide bazı mürettebat suya kapılıp boğuluyordu. Gemilerde yolculuk esnasında bu kişilerin geride kalan aileleri için yardım toplanıyordu.<sup>160</sup> Yine bir New York seferi sırasında İrlanda kıyılarında mürettebattan biri denize düşüp boğulmuştur.<sup>161</sup> Gemilerde kazalara sebep olan bir diğer etken ise aşırı yük ve kar yağışıdır. Özellikle kar yağışı sonrasında güvertede biriken karların oluşturduğu buz geminin üzerinde aşırı yük oluşmasına neden oluyordu. 13 Şubat 1899 gecesi New York'ta iskeleye bağlı duran *Germanic* buzlanma ve aşırı yük nedeniyle akşam 21.30'da iskele tarafına yatmıştır. Yaşanan bu kazada körfezde oluşan kasırganın etkisi büyük olmuştur. Yan yatan geminin kömür deposunun kapakları açılmış ve içeri su dolmaya başlamıştır. Dolan suyun etkisiyle gemi çok geçmeden dibe çakılmıştır. Ancak

<sup>157</sup> *National Republican*, 14 Ocak 1886.

<sup>158</sup> *Indianapolis Journal*, 25 Aralık 1891; gemilerde sıklıkla şaft sorunları yaşanıyordu. 1896 yılında kötü hava şartları yüzünden *Germanic* rötör yaparken yedekte bekleyen *Oceanic*'in ise şaftı kırılmıştır. Bu konuda bkz. *Waterbury Democrat*, 15 Şubat 1896

<sup>159</sup> *The Wheeling Daily Intelligencer*, s. 1; *Waterbury Democrat*, 12 Aralık 1895, s. 1; *The Indianapolis Journal*, 12 Aralık 1895; *St. Paul Daily Globe*, 12 Aralık 1895; *The Dalles Daily Chronicle*, 13 Aralık 1895.

<sup>160</sup> Bu uygulamanın bir benzerini Osmanlı Devleti'nde *Donanma Cemiyeti* yapıyordu. Gemilerde ordu ve donanma için yardım kampanyaları düzenleniyordu.

<sup>161</sup> *Omaha Daily Bee*, 9 Ekim 1896.

geminin taban kısmında herhangi bir yaralanma meydana gelmemiştir. Kömür deposuna dolan su görevlilerin müdahalesi sonucu boşaltılıp gemi emniyetli bir konuma getirilmiştir.<sup>162</sup>

Bu başlıkta değineceğimiz son kaza 25 Ekim 1899 tarihinde gerçekleşmiştir. Liverpool'dan demir aldıktan kısa bir süre sonra nehirde oluşan sis yüzünden bir mavna Germanic'e liman tarafından ağır hasar vermiştir. Geminin gövdesinde 12 fit (3,66 metre) genişliğinde bir delik oluşmuştur. Acilen iskeleye dönmek zorunda kalan gemideki postaları ise Kanada'ya asker taşıyan Britannic Vapuru devralmıştır.<sup>163</sup>

## 2.5 UBEYDULLAH EFENDİ VE GERMANIC VAPURU

1 Mayıs 1893 tarihinde ABD'nin Chicago kenti Kolomb'un Amerika'yı keşfinin dört yüzüncü yılı anısına düzenlenen dünya fuarına ev sahipliği yapıyordu. Bu fuara dünyanın dört bir yanından insan akını yaşanıyor. Amerika'ya yolcu taşıyan vapur kumpanyaları için işlek bir sezon geçiyordu. Ubeydullah Efendi gazetelerde ve mecmualarda gördüğü Chicago fuarından çok etkilenmiştir. Amerika'ya gitme yollarını arayan Ubeydullah Efendi 4 Nisan 1893 günü Fransız bandıralı bir vapurla İstanbul'dan ayrılmıştır.<sup>164</sup> Marsilya Limanı'nda gemiden inen Ubeydullah Efendi trenle Paris'e oradan da Londra'ya geçmiştir. Londra sefaretinde şair Abdülhak Hamid ve Ali Ferruh ile görüşen Jön Türk daha sonra Liverpool'a geçer. Burada Amerika'ya gitmekte olan Germanic vapurundan yer ayırtır. Liverpool'da geminin hareket saatini beklediği üç dört saatlik zaman diliminde deniz yolculuklarına alışık olan bu zatta dahi deniz korkusu peyda olmuştur. Kendi kendine söylendiği üzere Bahr-i Muhit'i<sup>165</sup> geçenlerin şahadetinin kabul olmayacağına dair bazı fıkıh âlimlerinin görüşleri aklına gelir. Yukarıda değindiğimiz üzere denize ilk defa açılan insanlarda görülen deniz korkusu bir kısım deneyimli vapur yolcularında da görülmektedir.<sup>166</sup> Ubeydullah Efendi deniz korkusunu anılarında sık sık

<sup>162</sup> *Kansas City Journal*, 14 Şubat 1899; *The Daily Morning Journal and Courier*, 14 Şubat 1899; *The Superior Times*, 18 Şubat 1899; *The Times*, 16 Şubat 1899.

<sup>163</sup> *The Record-Union*, 26 Ekim 1899.

<sup>164</sup> Osmanlı Devleti sergiye resmi olarak katılmıştır. Fuar alanda bulunan eğlence bölümüne Türk köyü inşa edilmiştir. Bu alanda geleneksel Türk el sanatlarına ait ürünler sergilenmiştir. Türk köyünde çalışan ve stand açan 200 kişinin yüzde sekseni Yahudi'ydi. Fuarda Türk standında en dikkat çeken şey Mark Twain'in İstanbul gezisi sırasında kendisine rehberlik yapan Musa isimli bir Yahudi'ydi. Bu fuar vasıtasıyla Amerika'ya gelen Osmanlı Ermenilerinden takriben 250 kadarı geri dönmemiştir. Bu kişiler yeni geldikleri ülkeye yerleşmeyi tercih etmiştir. Bali, a.g.e., s. 57-68.

<sup>165</sup> Hangi fıkıh âlimlerinden bahsettiğini belirtmemekle birlikte bu görüş Orta Çağ Avrupa'sındaki kilise görüşlerine benzetilmektedir. Atlantik Okyanusu'nun ötesi olmadığı o yöne gidenlerin dünyanın kenarından düşeceğine dair halk arasında yerleşmiş batıl inançların bir benzerinin Osmanlı toplumunda etkili olduğu anlaşılmaktadır. Daha ötesini keşfetme ve merak duygusunu törpüleyen bu düşünceden Ubeydullah Efendi'nin etkilendiği görülmektedir. Nitekim yolculuğun bazı saatlerinde vapurun suyun dibini boylayacağını ve hayatının son bulacağını düşünmüştür.

<sup>166</sup> Kaptan Kennedy, *The North American Review* dergisine verdiği bir röportajda gemideki yolcuların yaşadığı deniz korkusuna dair bazı örnekler vermiştir. Kaptan Kennedy'nin aklında en çok yer eden bir kadının geminin büyük salonunda kocasına sarılıp ağladığı sahnedir. Geminin batacağını ve çocuklarını bir daha asla göremeyeceğini düşünen kadını kaptan teselli etmiştir. Kadın yolcu Liverpool'da karaya çıktıktan sonra kaptana şükranlarını iletmiştir. Bazı yolcular ile kaptan arasında özel bir bağ oluşuyordu. Germanic harici bir vapur ile seyahat etmeyen yolcularla dahi karşılaşılıyordu. Kaptan yüzlerce insanın sorumluluğunu aldığı için gemiyi sürekli kontrol ediyor ve

dile getirmektedir. White Star Line kumpanyasının vapurlarını öven Ubeydullah Efendi kendisinin bindiği Germanic vapurunun ikinci sınıf bir vapur olduğunu söylemektedir.<sup>167</sup> Germanic’de yolculukların nasıl geçtiğine dair elimizdeki en canlı anlatım Ubeydullah Efendi’nin 1925 yılında *Resimli Gazete*’de 25 sayılık seri halinde yayımladığı yazı dizisidir. Bu hatırat türü yazılardan gemi içerisindeki hayatın nasıl devam ettiğini ve yolculuğun nasıl geçtiğini ayrıntılı bir şekilde öğrenmekteyiz.

Vapur yolculuğunun ilk gününde akşam yemeği için diğer yolcular ile aşağı inen Ubeydullah Efendi çay-kahve molasında gemi içerisinde gezintiye çıkmıştır. Daha sonra bir buçuk saat kadar musiki faslı olmuş ve yolcular kamaralarına dağılmıştır. Ubeydullah Efendi’nin kamarası 4 yataklıydı. Ücreti on adet İngiliz lirasıydı. Kamarasındaki arkadaşları ise İrlandalıydı. Vapurda günde üç defa yemek veriliyordu. İlk yemek sabah sekiz buçukta veriliyordu. Yemekten önce isteyen yolculara et suyu veya gemide beslenen ineklerden sağılan taze süt ikram ediliyordu. Bu ikramlardan ayrıca para alınmazdı. İkinci yemek öğlede diğer yemekse akşam saat yedide veriliyordu. Akşam yemeklerinde denizde kaza geçirip hayatını kaybeden mürettebatın aileleri için kapalı kutularda yardım toplanıyordu. Ayrıca ikindi saatlerinde bisküvi, kek, meyve, şekerleme ve çay ikramı vardı. Gemideki yemek masalarının üzerine görevliler her gün taze çiçekler koyuyordu. Bu çiçekler gemide bulunan bir bölümde yetiştiriliyordu. Gemide yolculuk boyunca tüketilen etler taze kesilen hayvanlardan elde ediliyordu.

Geminin temizliğinden çok etkilenen Ubeydullah Efendi Germanic’e ve personeline hayran kalmıştır. Sabahları her yolcu giyimine kuşamına dikkat edip sürüp sürüşürüp salona gelmesi yazarımızı etkilemiştir. Medeniyetin görünür kısmının güzelliğine hayran kalan yazarın doğulu milletlere has bir serzenişi olduğu anlaşılmaktadır. Yolculuğun ikinci sabahında İrlanda Denizi’nden açık denize ilerleyen geminin rotasını ve kat ettiği yolu gösteren cetvel kütüphane bölümünün dışına asılmıştır. Dileyen yolcular bu cetveldən kat edilen mesafeye bakabiliyordu.<sup>168</sup> İkinci gün öğle yemeğinde geminin kaptanı büyük salona inip yolcuları selamlamış ve geminin durumuyla ilgili bilgiler vermiştir. Evvela geminin güzergâhıyla ilgili bilgiler veren kaptan kat edilen mesafeden ve hava durumundan bahsetmiştir. Gemide yolculara refakat eden kaç adet tayfa ve görevli zabitin bulunduğunu yolculara bildiren kaptan, kalan kömür ve kumanya miktarıyla ilgili bilgiler vermiştir. Kaptan, geminin revirinde hasta olup

---

herhangi bir arıza durumunu önceden tahmin etmeye çalışıyordu. Gemi limandan ayrılırken kara ile olan bağlantısı tamamen kopuyordu. Geriye sadece limanda el sallayan kişiler kalıyordu. Yüzlerce yolcunun demir bir teknenin içerisinde okyanusun ortasında yol alması birçok yolcu için ürkütücü bir olaydı. Charles W. Kennedy, “Peril on the Atlantic”, *The North American Review*, c. 148, sayı: 390, Mayıs 1889, s. 572-583.

<sup>167</sup> Ahmet Turan Alkan, a.g.e., s. 104; Ubeydullah Efendi’nin seyahatinden 2 yıl sonra vapurda ciddi tadilat ve tamirat işleri yapılacaktır.

<sup>168</sup> Cetvel örneği için bkz. Ek 9.

olmadığını, makinelerin durumunu ve listesinde bulunan bilumum başlıklara değindikten sonra yolcularla beraber yemeğe geçmiştir. İlk defa yemekte dua eden Avrupalıları gören ulema kökenli Jön Türk hayretler içerisindedir. Batıya dair kalıp yargıların dışında bir hareketle karşılaşan Ubeydullah Efendi bu konuyla ilgili uzunca izahatta bulunur. Germanic, Atlas Okyanusu'nu saatte 14 deniz mili hızla kat ediyordu. Atlas Okyanusu'nda gemideki yolculuğun ilk günlerini aratacak kötü bir fırtına etkili olmaya başlamıştır. Fırtına ve rüzgârın etkisiyle gemi şiddetli sarsıntılar geçiriyor ancak kötü hava muhalefetine rağmen dalgaları yararak yoluna devam ediyordu. Vapurda akşam yemeğinden sonra konser başlayacaktı. Yolcuları bu etkinliğe davet eden konser programı gemide bulunan matbaada basılıyordu. Ubeydullah Efendi'nin ismi davetiyesinde Ubeyd-Allah şeklinde Latin harfleri ile yazılmıştır. Bu yanlış anlaşılardan dolayı Allah Bey diye çağırılması yazarın tebessüm etmesine neden olmuştur. Ubeydullah Efendi yemekten sonra davetteki yolculara hitaben bir konuşma yapmıştır. Konuşmada ülkesinin geri kalmışlığına değindikten sonra geminin mürettebatına ve yolcularına övgüler dizen yazar sözünün bittiğini belli edip yerine geçmiştir. Ubeydullah Efendi yolculara Türkçe nutuk verdiği için yolcuların bir şey anlamadığını ancak onu alkışladıklarını söylemektedir.<sup>169</sup> Ubeydullah Efendi sonraki gün nutkunu elinden geldiğince Fransızca'ya çevirip arkadaşına vermiş o da İngilizce'ye çevirip yolculukta tanıştığı genç bayana okuması için ricada bulunmuştur. Okunan metnin tekrar alkış almasından mutlu ve mahcup olan Ubeydullah Efendi manzum iki eseri Türkçe olarak okumuştur.

Yolculuğun hayli sarsıntılı geçmesi üzerine kalan günlerde salona inen yolcu sayısında düşüş yaşanmıştır. Fırtınalı hava geminin hareket cetvelinde hedeflenen zamanın gerisinde kalmasına sebebiyet vermiştir. Bir sonraki gün öğle saatlerinde beliren sis yolcularda korkuya neden olmuştur. Çarkçılar sis yüzünden motorları durdurmak zorunda kalmıştır. Teyakkuz durumuna geçen mürettebat kampana çalarak sis içerisinde geminin yerini belli etmeye çalışıyordu. Bu sayede olası bir kazanın önüne geçilmesi amaçlanıyordu. Nihayet sis birkaç saat içerisinde dağıldı ve yolculuğa kaldığı yerden devam edildi. Gemide yolculuğun son günlerinde Protestan bir papaz eşliğinde ibadet ve dua edilmiştir. Duadan sonraki gün New York'taki White Star Line acentesinden gemiye eşlik etmesi için yelkenli gemiler gelmiştir. Fırtına dolayısıyla yolculuk sanıldandan uzun sürmüştür. Kılavuz gemiler vapur içerisindeki yolculara New York'tan haberleri bildiren gazeteleri veriyordu. Yelkenli gemilerin ayrılmasından sonra yaklaşık yirmi saatlik yolu kalan Germanic yoluna devam ediyordu. Geceyi rahat geçiren yolcular bir sonraki gün ikindi vakti körfezden içeri girmiştir. Hürriyet heykelinin boyutlarından etkilenen yazar bir benzerinin kız kulesinin bulunduğu yerde Gazi Paşa'nın suretinde

---

<sup>169</sup> Alkan, a.g.e., s. 128-129.

yapılmasını hayal etmiştir.<sup>170</sup> New York Limanı'na geldiklerinde akşam saati olduğu için görevli memurların mesaisi bitmiştir. Bundan dolayı yolcular tahliye edilmek için bir gece daha beklemiştir. Bu bekleyiş sırasında gümrük memurları geceyi yolcuları sorgulamak ve eşyalarını kontrol etmekle geçirdiler. Ubeydullah Efendi bu sorgulamada epey zorlanmıştır. Amerika'ya eşyasız geldiği için kendisinin kaçakçı olduğuna hükmedildiğini bu durumdan kurtulmak için gümrük memurlarını zor ikna ettiğini söylemektedir.<sup>171</sup> Gün ağarınca White Star Line şirketine ait iskelede pasaportları kontrol edilen yolculara karaya çıkma izni veriliyordu. Ubeydullah Efendi, 6 Mayıs 1893<sup>172</sup> tarihinde üç buçuk saatlik bekleyişinin ardından New York şehrine adım atmıştır. New York'ta bir telgrafhaneden Chicago'da bulunan Süleyman Bustâni Efendi'ye telgraf çekerek Chicago'da kendisini karşılaması için birini göndermesini rica etmiştir. Yolculukta tanıştığı genç bayan ile trene binen yazarımız 30 saatlik yolculuğun ardından Chicago'ya varmıştır.

Ubeydullah Efendinin 1925 yılında kaleme aldığı anıları 1911 öncesinde Germanic ile yolculukların nasıl geçtiğine dair en canlı örnektir. Seyr-i Sefain İdaresi tarafından satın alındıktan sonra Akdeniz-Karadeniz hattındaki limanlara seferler yapan Gülcemal eski dönemlerinde olduğu gibi uzun yolculuklara birkaç istisnanın dışında çıkmadığı için insanların gemiyle ilgili olan anıları Ubeydullah Efendi'nin anıları kadar teferruatlı değildir. Burada gemide geçirilen zamanın ne kadar önemli olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır.

## 2.6 BİR SUÇ MAHALLİ OLARAK GEMİ

Gemilerde insanlar ve o insanlara ait eşyaların yanında postalar, değerli yükler, geminin yakıt için kullanacağı kömür, yolculuk boyunca tüketilecek olan iâşe, hayvanlar vb. şeyler taşınıyordu. Gemiyle yapılan yolculuklarda zaman zaman suç teşkil eden olaylar yaşanıyordu. Örneğin; ABD'ye sokulması birtakım izinlere tabi olan ürünler kaçak yollarla ülkeye sokulmaya çalışılıyordu. Bazı yolculuklarda ise New York'tan satın alınan ürünler gizli yollarla İngiltere'ye

<sup>170</sup> Anılarını Cumhuriyet döneminde yazıya geçiren Ubeydullah Efendi'nin bu düşüncesinin yeni kurulan Cumhuriyet'e ve Paşa'ya olan muhabbetinin bir göstergesi olduğunu söyleyebiliriz. Nitekim yazarın 1893 yılında böyle bir düşünceye sahip olması mümkün değildir.

<sup>171</sup> Alkan, a.g.e., s. 141-142.

<sup>172</sup> Alkan, Ubeydullah Efendi'nin 1 Mayıs 1893 günü Chicago'daki sergi açılışında orada bulunduğunu söylemektedir. Alkan, a.g.e., s. 14; ekler kısmına bir suretini eklediğimiz yolcu kaydında Ubeydullah Efendi'nin New York şehrine 6 Mayıs 1893'te geldiği görülmektedir. New York'tan Chicago'ya olan 30 saatlik yolu ve bekleme sürelerini de hesaba kattığımızda Ubeydullah Efendi'nin 8-9 Mayıs gibi Chicago'ya vardığını söyleyebiliriz. Alkan, Ubeydullah Efendi'nin "Chicago Sergisi Nasıl Açıldı" başlıklı yazısında serginin açılışını tasvir etmesinin yanılgısına düşüp orada olduğu kanaatine kapılmış olmalıdır. Ubeydullah Efendi'nin sergi açılışının tasvirini yapmasındaki gaye orada konuşma yapan ABD başkanı Grover Cleveland'ın nutkunu tercüme edip Chicago Sergisi Gazetesi'nde basmış olmasıdır. Pek tabi bu konuşma metni sergi açılışından bir hafta sonra orada bulunan Ubeydullah Efendi'nin eline geçmiş olabilir. Ayrıca Ubeydullah Efendi *Resimli Gazete*'deki yazısında üzerinden otuz beş seneye yakın bir zaman geçmiş olan hadiseyi tam olarak hatırlayamadığını itiraf eder. Bu itirafı gerçek olarak kabul edersek Ubeydullah Efendi 1925'te *Resimli Gazete*'deki yazı dizisini oluştururken kendisini sergi açılışında oradaymış gibi göstermek istediği sonucuna da varabiliriz.



getiriliyordu. Genellikle yasal olmayan girişimlerde bulunanlar yolculardı. Bazı seferlerde gemi personelinin karıştığı olaylar da yaşanılıyordu. Bu başlıkta bu tür durumlara dair karşımıza çıkan bazı örneklere yer verilecektir.

İngiltere'den New York'a gelen yolcular hemen karaya çıkarılmıyordu. Gemiler evvela karantinaya alınıp kontrol ediliyordu.<sup>173</sup> Herhangi bir sağlık sorunuyla karşılaşıldığında geminin limana girmesine izin verilmıyordu. Aşılama faaliyetlerinin yeterince gelişmediği 19. Yüzyıl'da büyük kentlerdeki halk sağlığı birimlerine önemli sorumluluklar düşüyordu.<sup>174</sup> Bu teşkilatlar şehirleri olası biyolojik felaketlerden uzak tutmaya çalışılıyordu. Herhangi sağlık sorunu olmadığı tespit edilen yolcuların bavulları ve şahsi eşyaları aranılıyordu. Bu aramalarda deneyimli liman memurları görev alıyordu. Çoğu zaman şüpheli davranışları suçluları ele veriyordu.

Germanic Vapuru'nda karşımıza çıkan ilk örnek; 1878 yılı temmuz ayında yaşanmıştır. Gemi güvertesindeki yolcuları teftiş eden Jane Ferris, iki Ohiolu bayanın şüpheli davranışlarını sezmesi üzerine inceleme başlatmıştır. Paniğe kapılan kadınlar bu durumu protesto etse de üzerlerinde ve bavullarında yapılan aramada kaçak yollarla ülkeye sokulmaya çalışılan ipek kumaşlar ve kıyafetler ele geçirilmiştir.<sup>175</sup>

Bir başka ilginç hadisede ise New York Limanı'nda White Star Line şirketine ait iskelede yaşanmıştır. 1880 yılında Germanic ile New York'a seyahat eden İrlandalı bir yolcu, gemiden inerken acele etmiş ve ayağı kayıp suya düşmüştür. Cankurtaranlar müdahale etmek için harekete geçtikleri sırada yolcu hızla dibe batıp gözden kaybolmuştur. Şüpheli şahsın arkadaşlarının verdiği bilgiye göre suya düşen adamın üzerinde yüklü miktarda altın vardır. İrlandalı yolcunun yüklü miktardaki altını kıyafetinin bel bölgesine diktirdiği gizli taşıma haznesine yerleştirdiği anlaşılmıştır. Bu altınları nasıl elde ettiği ise belirsizdir. Ölen yolcunun

<sup>173</sup> Birleşik Devletler Göçmen Ofisi ülkeye giriş yapan göçmenlerin sağlık incelemelerini yapıyordu. Bu tetkikler haftalık olarak yayınlanan Halk Sağlığı Raporları ile kamuoyuna duyuruluyordu. Halk Sağlığı Raporları gemilerin limana varış günlerini ve yolcu sayılarını da içeren ayrıntılı raporlardır. Bu raporlar sayesinde 1895 yılı sonrasında yapılan seferlerin liman kayıtları ile karşılaştırılması mümkündür. Örneğin; 3 Şubat 1900 tarihinde New York'a gelen Germanic Vapuru'nun yolcu sayısı 245'tir (Ekler kısmından bakılabilir). Halk Sağlığı birimi ise sadece 202 göçmeni kayıt altına almıştır. 29 Aralık 1899 tarihli seferdeki yolcu sayısı 184 iken Halk Sağlığı birimi kayıtlarında 149 göçmen bilgisi yer almaktadır. Diğer seferlere ilişkin veriler de yukarıdaki örneklere benzer şekildedir. Halk Sağlığı Ofisi limana gelen göçmenlerin kayıtlarını tutmaktadır. Bu kayıtlarda Birleşik Devletler vatandaşları ve yüksek statüdeki kişilerin pas geçilmiş olduğu ortadadır. Salgın hastalıkların kişi ayırt etmediği unutulmuş gözükmektedir. Bazı yolcular karantina uygulamasının dışında tutulmuştur. ABD Halk Sağlığı Raporları için bkz.

<https://www.jstor.org/journal/publhealthrepo1896?refreqid=excelsior%3A49121d911aee311c4937e3e48bbc64c3> (12.10.2018 tarihinde erişildi.)

<sup>174</sup> 23 Temmuz 1901 tarihinde Doktor W. J. Pettus, Germanic mürettebatını aşılamıştır. Aşılama faaliyetleri ile olası salgın hastalıklara karşı mürettebat koruma altına alınmıştır. *Public Health Reports (1896-1970)*, c. 16, sayı: 33 (16 Ağustos 1901), s. 1850.

<sup>175</sup> *The Daily Cairo Bulletin*, 18 Temmuz 1878.

gümrükte altınlar ile yakalanmak istemediği ortadadır. Bu durum altınların elde ediliş biçiminin gayri yasal olduğu sonucunu doğurmaktadır.<sup>176</sup>

Gemilerde suç işleyen kişiler her zaman yolcular olmuyordu. Bazen gemi personelinin de yasadışı yollarla mal ve taşınması sakıncalı ürünler satın alıp gümrüğe yakalandığı oluyordu. 1881 yılı Kasım ayında New York seferinden İngiltere'ye dönen Kaptan Kennedy ülkeye sokulması yasak olan 3 kutu mermi ile yakalanmıştır. Kaptan bu kabahatinden ötürü 10 pound para cezasına çarptırılmıştır.<sup>177</sup> Bazı suçlar gemide işlenmiyordu. Ancak geminin yolcuların yahut onların yakınlarının karıştığı suçlar gazete haberlerine yansiyordu. Bu duruma dair en dikkat çekici üç örneğe burada yer vereceğiz. Birinci örneğimiz Germanic yolcularından David Stevenson'ın damadının karıştığı cinayet hadisesidir.<sup>178</sup> Bu konudaki en dikkat çekici ikinci örnek ise Erie demiryolunda bulunan bir ceset sayesinde gün yüzüne çıkmıştır. Makinist F. R. Norton, demiryolunda parçalanmış halde bir erkek cesedi bulmuştur. Alman göçmen olduğu sanılan kişinin üzerinde yapılan aramada Germanic'e ait bir resim çıkmıştır. Büyük ihtimalle öldürülüp demiryoluna atılan göçmenin parası çalınmış ve kimliği tanınmaması için yağma edilmiştir. Ancak göçmenden geriye kalan Germanic resmi Alman olduğu sanılan maktulün Germanic ile New York'a seyahat ettiğini kanıtlamaktadır.<sup>179</sup> Son örneğimiz ise tanınmış bahisçi ve amatör atlet Caesar Young olarak tanınan Frank T. Young'un öldürülmesi hadisesidir. Young, New York'tan Liverpool'a gitmek için Germanic'den bilet almış fakat geminin kalkmasına yarım saat kala Nan Patterson isimli bir kadın tarafından öldürülmüştür.<sup>180</sup>

Bu başlık altında değineceğimiz son olay ise bir hırsızlık hadisesidir. Germanic ile İngiltere'den New York'a seyahat eden Los Angeles/Kaliforniyalı, Robert Neill okyanus ortasında soyulmuştur. Birinci sınıf kamarada seyahat eden yolcunun yaklaşık 20.000 doları çalınmıştır. Gemi, New York'a ulaşınca polis soruşturması başlatılmıştır.<sup>181</sup>

## 2.7 GERMANIC'DE SEYAHAT EDENLER

20. Yüzyılın ilk çeyreğine kadar Amerika'ya gitmenin yegâne yolu olan gemilerde sadece göçmenler değil tanınmış kişilerde seyahat ediyordu. Hatırı sayılır yolcular gemilerde özel

<sup>176</sup> *Alexandria Gazette*, 9 Ekim 1880.

<sup>177</sup> *Daily Globe*, 12 Kasım 1881; gemi personelinin karıştığı bir başka suç Germanic'in ikizi Britannic Vapuru'nda yaşanmıştır. Geminin üçüncü subayı olan John Kynaston yolculara ait olan postaları çalmıştır. New York Limanı'nda derdest edilen Kynaston İngiltere'ye iade edilmek üzere Germanic Vapuru'na bindirilmiştir. *The Jersey City News*, 25 Ağustos 1898.

<sup>178</sup> *Los Angeles Herald*, 23 Mart 1890.

<sup>179</sup> *The Jersey City News*, 5 Aralık 1891.

<sup>180</sup> *The Evening World*, 4 Haziran 1904; *New-York Tribune*, 5 Haziran 1904.

<sup>181</sup> *The Daily Morning Journal and Courier*, 13 Haziran 1903; Türk karasularında da bunlara benzer suç hadiseleri yaşanıyor. Örneğin; Bazı askerlerin gemiden firar etmesi, kimi yolcuların sahte kimlikle yola çıkması ve kaçakçılık suçlarına karışan kişiler en sık karşılaşılan problemlerdi.

ağırlanıyordu. Hatta bazı üst düzey yolcuları kaptan kendi kamarasında ağırlıyordu.<sup>182</sup> Kimi zaman gemideki ünlü yolcularla röportaj yapıp gazetelere gönderiliyordu. Germanic’de birinci sınıf kamaralar üst düzey kişilerin kalabileceği şekilde bölümlere ayrılmıştı. Bazı kamaralar aileleri ile beraber seyahat eden yolcular için dizayn edilmişken bir kısım kamaralar ise tek başına seyahat eden yolcular için her türlü ihtiyaçlarını karşılayabilecek şekilde donatılmıştı.

İngiliz Parlamentosu üyeleri, elçiler<sup>183</sup>, yabancı ülke temsilcileri<sup>184</sup>, siyasi parti üyeleri, İngiliz aristokrasisine mensup kişiler en dikkat çeken yolcu gruplarıdır. Özellikle İrlandalı muhalif siyasetçilere karşı Amerikan gazetelerinin özel bir ilgisi vardır. Nitekim yolcu kayıtları incelendiğinde 19. Yüzyılın ortalarından itibaren İrlanda’dan ABD’ye milyonlarca insanın göç ettiği görülmektedir. Bu büyük göç dalgasının oluşmasında 1845 yılında meydana gelen patates kıtlığının önemli bir etkisi vardır. Patates kıtlığı İrlanda nüfusunun dörtte birinin yok olmasına neden olmuştur.<sup>185</sup> Patateslerde meydana gelen mantar hastalığına karşı önlem almayan İngiliz Hükümeti İrlanda’da büyük bir vahşetin yaşanmasına neden olmuştur. Bu kıtlıktan kurtulabilen İrlandalılar çareyi Amerika’ya göç etmekte bulmuştur. İrlanda’dan Amerika’ya olan göç ile beraber İngiltere karşıtı siyasetin bir kutbu da ABD’ye kaymıştır. Özellikle İrlandalı sağ siyasetçiler bağış kampanyalarına destek sağlamak için sıklıkla Amerika’ya gidiyorlardı. İrlandalı sağ siyasetçi Michael Davitt burada değineceğimiz ilk kişidir.<sup>186</sup> Bir diğer İrlandalı siyasetçi ise J. F. Fox’tur. Fox partisi adına ABD’de yardım kampanyası başlatmıştır.<sup>187</sup> Burada değineceğimiz son İrlandalı siyasi figür ise Charles Stewart Parnell’dir.<sup>188</sup> Bazı yardım dernekleri ve kurumlar da kıta ötesindeki soydaşlarından yardım toplamak için Amerika’ya gidiyorlardı.<sup>189</sup> Bir kısım önemli yolcuların Amerika seyahati ise gizli tutuluyordu. Örneğin; İngiliz Sömürge Sekreteri ve ailesi 1896 sonbaharında dört hafta Amerika’da kalmıştır.<sup>190</sup> Sekreter ve eşi bu süre zarfında basının meraklı gözlerinden kaçınmayı başarmıştır.

Gazetelerde yer alan birkaç satırlık bilgilendirme haberlerinde Amerikalı senatörlerin ve ailelerinin de seyahatlerine yer veriliyordu.<sup>191</sup> Charles H. Parkhurst gibi tanınmış kişiler limanda

<sup>182</sup> Ünlü iş adamı William Henry Vanderbilt’i Kaptan Thompson kendi kamarasında konuk etmiştir. *The Manitowoc Pilot*, 15 Temmuz 1886.

<sup>183</sup> Çin Elçisi Chin Tsou Yu’nun seyahati için bkz. *Evening Star*, 24 Temmuz 1882.

<sup>184</sup> Prens Komatsa’nın ziyareti için bkz. *The Daily Times*, 12 Kasım 1886.

<sup>185</sup> Mark A. Kishlansky, *Batı’nın Kaynakları*, çev. M. Kürşat Atalar, c. 2, Açılım Kitap, İstanbul, 2013, s. 271.

<sup>186</sup> *Daily Globe*, 19 Haziran 1882.

<sup>187</sup> *Waterbury Evening Democrat*, 10 Ekim 1891.

<sup>188</sup> Parnell’in annesinin New York seyahati basının ilgisini çekmiştir. *The Evening Bulletin*, 21 Mayıs 1888.

<sup>189</sup> Bu duruma Türkiye’den de örnekler verilebilir. Örneğin; Himâye-i Etfâl Cemiyeti Türkiye’deki savaş yetimlerinin ihtiyaçlarını karşılayamadığı için Dr. Fuad Bey, TBMM tarafından Amerika’daki Türk diasporasından yardım toplamak için kıta ötesine göndermiştir. Veysi Akın, *Bir Devrin Cemiyet Adamı Doktor Fuad Umay*, Atatürk Araştırmaları Merkezi, Ankara, 2000, s. 84.

<sup>190</sup> *The Wilmington Daily Republican*, 1 Ekim 1896.

<sup>191</sup> Bu konudaki iki örnek için bkz. *The Wahpeton Times*, 11 Temmuz 1889; *The Dalles Weekly Chronicle*, 18 Mayıs 1895.

karşılıyordu.<sup>192</sup> Bir diğer önemli yolcu grubu olan misyonerlere basın ilgisini yoğundu.<sup>193</sup> Amerika'daki Protestan mezheplerin dünyanın çeşitli bölgelerine yayılmış ağırları vardı. Misyonunu tamamlayan din adamları ülkelerine geri dönüyordu.

Germanic Vapuru'nda seyahat etmiş en zengin kişi J. Pierpont Morgan'dır.<sup>194</sup> Amerika'daki en büyük finansal figür olan Morgan birçok büyük şirketi tek çatı altında toplayarak tröst oluşturmuştur. Morgan 1902 yılında White Star Line kumpanyası dâhil olmak üzere Atlantik'te ticaret yapan büyük firmaları International Mercantile Marine organizasyonu ile tek çatı altında toplamayı başarmıştır.<sup>195</sup>

Deniz ile Savaşmak başlığında değinilen 11 Aralık 1895 tarihli kazadan sonra kızağa alınan Germanic, 16 Ocak 1896 tarihinde yeni yılın ilk New York seferini başarılı bir şekilde gerçekleştirmiştir. Bu seferdeki yolcular arasında Kraliçe Victoria'nın papazı olan ve aynı zamanda edebiyat, tarih ve sanat alanlarındaki çalışmalarıyla tanınmış Canon Charles Kingsley'in torunu Rose Kingsley vardı. Rose Kingsley New York'a özel bir dinleyici topluluğuna Fransız Sanatı anlatmak için gelmiştir.<sup>196</sup> Yolcular arasında ayrıca kasım ayında Kuzey Atlantik'te batmış olan Belle O'Brien vapurunun süvarisi Kaptan Colley ve eşi Bayan Colley'de vardır. Bu hatırı sayılır kişilere ek olarak Leslie Wallace, Walter Topping, A. E. Rae, H. B. Claflin, W. C. Warner ve I. de Cordova'da yolcular arasındadır. İskoç yazar Ian Maclaren<sup>197</sup>, Amerikalı aktris Mary Anderson<sup>198</sup>, Britanyalı boksörler Charles Mitchell ve Frand Slavın<sup>199</sup> Germanic ile seyahat etmiş tanınmış şahsiyetlerden bazılarıdır.

## 2.8 GERMANİC'İN OTUZ YILLIK BİLANÇOSU

Amerika Birleşik Devletleri'nin ülkeye gelen göçmenlere yönelik düzenli kayıtlar tutmaya başlaması 1892 yılına denk gelmektedir.<sup>200</sup> Bu tarihten önce ülkeye gelen gemilerin ve yolcuların kayıtları eksiktir. Bundan dolayı çalışmaya konu olan Germanic Vapuru'nun 20 Mayıs 1875 tarihli ilk seferinden 4 Mart 1892 tarihine kadar geçen zaman diliminde yaptığı seferlere dair liman kaydı yoktur. The Statue of Liberty-Ellis Island Foundation'da Germanic'e

<sup>192</sup> *The Sun*, 7 Eylül 1894.

<sup>193</sup> Bu konuda bkz. *The Evening World*, 30 Ağustos 1894; *The Indianapolis Journal*, 31 Mayıs 1901

<sup>194</sup> *The Sun*, 21 Haziran 1895.

<sup>195</sup> J. P. Morgan'ın White Star Line kumpanyasının 1912 yılında ilk seferinde batan efsane gemisi Titanic ile ilginç bir bağı vardı. Rezervasyonu olmasına rağmen hastalığı dolayısıyla seyahate katılamayan Morgan ölümden dönmüştür. White Star Line kumpanyasının başında bulunan Joseph Bruce Ismay ise Titanic faciasından canlı kurtulmuştur. J. P. Morgan'ın biyografisi için bkz.

<https://www.britannica.com/biography/J-P-Morgan> (11.12.2018 tarihinde erişildi.)

<sup>196</sup> *New York Daily Tribune*, 17 Ocak 1896, s. 12.

<sup>197</sup> *The Sun*, 25 Eylül 1896.

<sup>198</sup> *The Evening World*, 11 Nisan 1889.

<sup>199</sup> *The Wilmington Daily Republican*, 25 Nisan 1891.

<sup>200</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. 47. Dipnot.

ait en eski kayıt 1 Ocak 1882 gününe aittir. Ancak bu kaydın içeriği boştur. Germanic Vapuru'nun 1875 yılından 1892 tarihine kadar geçen süre içerisinde yaptığı seferlere dair tek kaynağımız gazete haberleridir. Yapılan bu çalışma ile eksik bölümlere dair gazete haberlerinden derlenen bilgilerle genel bir şablon çizilmeye çalışıldı. 1888 yılının haziran ayında Kaptan Charles W. Kennedy *The North American Review*'e verdiği röportajda; 11 yıl 6 aydır (toplam:138 ay) Germanic'i idare ettiğini ve bu süre zarfında Germanic ile Atlantik'in iki yakası arasında 226 kez sefer düzenlediğini söylemektedir.<sup>201</sup> Bu bilgiden ve gazete arşivlerinden hareketle Germanic'in 1877 yılı ocak ayından 1888 yılı haziran ayına kadar 113 New York seferi yaptığı anlaşılmaktadır. Bu da yılda ortalama 10 sefere denk gelmektedir. 20 Mayıs 1875 günü ilk seferine çıkan Germanic bu yılın geri kalan 6 ayında toplam 6 sefer daha yapmıştır. Kaptan Kennedy'nin gemiyi devraldığı 1877 yılı başlangıcına kadar Germanic 17 New York seferi daha yapmıştır. Ayrıca Kaptan Kennedy'nin röportajı verdiği tarihten 1892 yılı mart ayına kadar Germanic, 40 New York seferi daha düzenlemiştir. Dolayısıyla, Germanic'in Mayıs 1875-Mart 1892 tarihleri arasında Atlantik'in iki yakası arasında 342 sefer düzenlediği sonucu ortaya çıkmaktadır.

Liman kayıtlarındaki ilk düzenli sefer kaydı 4 Mart 1892 tarihlidir. Bu tarihten 11 Ekim 1904 gününe kadar toplam 144 kez New York'a yelken açan geminin aynı sayıda Liverpool seferi olmuştur. Germanic, 1892-1904 tarihleri arasında yılda ortalama 11 sefer düzenlemiştir. 1892-1904 yılları arasında sefer başına ortalama 461 yolcu taşınmıştır. Toplam yolcu sayısı (1892-1904 yılları için) 66458'dir. 1875-1904 yılları arasındaki toplam sefer sayısı ise 630'dur. Germanic'in New York hattında bir seferde en fazla taşıdığı yolcu sayısı 1596'dır. Yine bu hatta en az sayıda yolcu ile gerçekleşen seferde ise 48 kişi seyahat etmiştir.<sup>202</sup>

11 Ekim 1904 günü son New York seferini yapan Germanic Dominion Line şirketine satılmıştır. Şirketin yaptığı tadilat işlerinden sonra ilk seferini 27 Nisan 1905 tarihine Kanada'ya yapan gemi bu hattaki son seferini 2 Eylül 1909 günü yapmıştır. Kanada'ya yapılan seferlere dair herhangi bir liman kaydı bilgimiz yoktur.

Çalışmanın bu bölümünde Germanic/Gülcemal Vapuru'nun Türkiye'de bugüne kadar hiç bilinmeyen ilginç ve renkli yönlerini gösterilmiştir. Türk denizciliğinde efsaneleşen Gülcemal'in Türkiye'deki serüveninden daha uzun ve daha çok insanın hayatına etki eden bir otuz yılı irdelendi. Germanic'e ait bütün gazete haberlerini aylara göre bölüp geminin hikâyesini rakamlara boğmak yerine bölümün sonunda istatistik olarak sefer sayıları ve toplam yolcu

<sup>201</sup> C. W. Kennedy vd., "Are Fast or Slow Steamers the Safest?", *The North American Review*, c. 146, sayı: 379, Haziran 1888, s. 667.

<sup>202</sup> Bütün bu istatistikler için ekler bölümüne bkz. Ek. 2.

sayıları verilmiştir. 1911 yılında satın alındığında 37 yaşında olan Germanic, en yoğun hizmet dönemini Atlantik'te geçirmiştir. Germanic Vapuru Kaptan Kennedy ile özdeşleşmiştir. Bir transatlantik gemisinde yaşanan bunca olay gemilerin tarihin bir dönemindeki kesiti yansıtması bakımından önemlidir. Örneğin yukarıda değinildiği üzere İrlandalı muhalif siyasetçilerin seyahatlerini ve İrlandalı göçmenlerin oluşturduğu diasporanın Amerikan basını üzerindeki etkisini bir vapur üzerinden gözlemleyebilmekteyiz ayrıca transatlantik vapurlarında yaşanan hayatın parametreleri birçok bakımdan tarihçilerin işleyebileceği konuları içermektedir. Bundan dolayı gemilere dair yapılacak yeni çalışmalar bilgi hazinemizin gelişmesine katkı sağlayacaktır.

### III. BÖLÜM

## GÜLCEMAL'IN EFSANELEŞMESİ

Bu bölümde Gülcemal Vapuru'nun Türk karasularındaki yaklaşık sekiz yıllık periyodu çeşitli başlıklar altında yapılmış akademik çalışmalar ve arşiv belgeleri kullanılarak incelendi. Ayrıca; gazeteler, dergiler, anılar<sup>203</sup>, günlükler ve kurmaca ile gerçekliğin iç içe geçtiği romanlar<sup>204</sup> kullanıldı.

Gülcemal, anılarda ve sözlü kültürde bir hayli yer etmiş önemli bir gemidir. Germanic/Ottawa Vapuru'nun satın alınması sonrasında yaşanan bir dizi gelişme geminin efsaneleşmesine neden oldu. Burada bu sürecin nasıl başladığı ve geliştiği açıklanmaya çalışılacaktır. Genellikle kronolojik bir sıra takip edilmeye çalışılmasına rağmen bazı özel durumlarda kronolojik sıranın dışına çıkıldı. Bu çalışma bir monografi olduğu için Balkan Savaşı ve I. Dünya Savaşı gibi büyük literatürlere sahip alanları tamamıyla açıklama gayreti gibi bir durum söz konusu değildir. Bunun yerine konu, Gülcemal Vapuru'nun kullanımında olduğu dönemler özelinde işlenmiş fakat lüzum görüldüğü yerlerde Gülcemal'in dışına çıkmıştır.

#### 3.1 GERMANİC/OTTAWA'NIN SATIN ALINMASI

9 Eylül 1910 günü Tanzimat Dönemi'nden itibaren çeşitli isimlerle faaliyet gösteren denizcilik idarelerinin sonuncusu olan Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi kurulacaktır. İdare'nin yönetimi ise Deniz Albay Aziz Bey'e tevdi edilecekti. Yeni kurulan İdare'ye uygun fiyatlı gemiler almak için Nihat, Hamdi ve Abdurrahman beylerden oluşan bir komisyon oluşturulacaktır.<sup>205</sup> Bu komisyon Avrupa'ya gidip uygun fiyatlı ve işe yarar gemileri araştıracaktır. Nitekim İdare-i Mahsusa'dan devralınan 82 gemiden 65'i kullanılamayacak durumdaydı. Sefer yapabilecek durumda olan sadece 12 gemi vardı. 4 adet gemi ise tamire muhtaçtı. İdarenin üzerine yük olan

<sup>203</sup> Anılarda, Gülcemal'e yüklenen özel anlamın kolektif bir bilincin eseri olduğunu söylemek yerinde bir tespit olacaktır. İnsanların gemiyle olan ilişkisi deney ve gözlemlerle ölçülemeyecek bir fenomendir. Bundan dolayı gemi-insan ilişkisi farklı kişilerde çok değişik etkiler göstermektedir. Gemide geçirilen zaman, seyahatin gerçekleşme şekli ve bireysel farklılıklar Gülcemal'in anılardaki pozisyonunu belirlemiştir.

<sup>204</sup> Bu çalışmada klasikleşmiş tarih yazımının materyallerinin dışında kalan roman türüne ait eserler de kullanıldı. Romanları tarihsel bilgi üretmede araç olarak kullanırken yazıldıkları dönemin gerçekliğine kapılmadan bilgi elde etmeye çalışıldı. Bunu yaparken ana temanın içerisinde yer almayan ancak romanların bir veya birkaç bölümünde kullanılan Gülcemal, bağlamına uygun olarak metinlerden çıkarıp kullanıldı. Romanlardan tarihsel bilgi üretmek her ne kadar burun kıvrılan bir konu olsa da Hakan Kaynar'ın dediği gibi "...geçmiş, 'bugün' olarak birebir tecrübe etmiş bir edebiyatçının anlattıkları, o güne en güvenilir kaynaklar üzerinden ulaşan tarihinin anlatacaklarından daha gerçekçi olmalıdır." Romancının dünyası dönemin dünyasının bir aynasıdır. Bundan dolayı tarihsel bilgi devşirmede romanlar dönemin kaynağı olarak kullanılabilir. Bu konuda bkz. Hakan Kaynar, "Yeni Bir Başkenti Yazmak: Ankara'nın Edebiyatı veya Edebiyatın Ankara'sı", *Cumhuriyet'in Ütopyası: Ankara*, haz. Funda Şenol Cantek, Ankara Üniversitesi Yayinevi, Ankara, 2012, s. 389-390.

<sup>205</sup> Abdülehad Nuri, *Osmanlı Seyr-i Sefain Tarihçesi*, 1. Baskı, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul, 1926, s. 33.

eski gemilerin elden çıkarılması ile elde edilecek gelire ek olarak Donanma Cemiyeti'nin topladığı yardımlar ve hükümetin ayırdığı bütçe ile yeni gemiler alınmasına karar verilmiştir. Komisyon üyeleri uygun fiyatlı 8 adet gemiyi satın almıştır. Bu gemilerin isimleri ise şöyledir; Akdeniz, Bahr-i Ahmer, Derne, Gülcemal, Karadeniz, Kızılırmak, Nilüfer ve Plevne.<sup>206</sup>

Seyr-i Sefain İdaresi, Şirket-i Hayriye'nin hareket sahası içerisinde yer almayan Karaköy-Kadıköy, Haydarpaşa-Adalar, Haydarpaşa-Pendik, Avrupa tarafında ise Köprü'den Küçükçekmece'ye yolcu ve yük taşıyordu.<sup>207</sup> Ayrıca İstanbul ile Osmanlı Devleti'nin diğer kıyı şeritleri arasında yolcu ve yük taşımak için idarenin vapurları kullanılıyordu. Yukarıda saydığımız vapurlar sadece posta ve yolcu taşımak amacıyla değil seferberlik sırasında ordunun emrinde kullanılması için de satın alındı.

Bu çalışmaya konu olan Germanic/Gülcemal Vapuru satın alınan gemilerin içerisinde en büyük ve en pahalı olanıdır. Gülcemal, 25.110.60 altın liraya satın alındı. Sekiz gemi için toplam 130.000 Osmanlı lirası harcandı. Germanic/Ottawa Vapuru satın alındıktan sonra İstanbul'a gelip Dolmabahçe Sarayı'nın önüne demirlemiştir. Reşat Ekrem Koçu'nun dediğine göre Sultan Reşad gemiyi görüp beğenmiştir. Padişahın isteğiyle gemiye annesi merhum Gülcemal Kadınefendi'nin ismi verilmiştir.<sup>208</sup> Germanic/Ottawa artık Gülcemal olmuştur.<sup>209</sup> İsim sorunu çözülen gemimiz halkın ilgisini üzerine toplamıştır.<sup>210</sup> Boğazda yabancı ülkelere ait büyük gemileri ilgiyle seyreden halk ilk defa kendilerine ait gerçek bir transatlantik gemisine sahip olmuştur.<sup>211</sup> Gülcemal satın alındıktan sonra eski şirkete ait olan yazılar ve simgeler sökülmüştür. Gemide bazı tadilatlar yapılmış ve eskimiş helâlar sökülerek yerlerine yenileri inşa edilmiştir.<sup>212</sup> Gemide yapılan yeniliklerden sonra Osmanlı ülkesinin dört bir tarafına hizmet götürecek olan Gülcemal yolu en çok gözlenen gemilerinden birisi olacaktır.

### 3.2 GÜLCEMAL'İN İLK SEFERLERİ

Gülcemal satın alındıktan sonra çeşitli görevlerde kullanılmıştır. Bu noktada geminin 1875-1910 yılları arasında yaptığı seferlerinden çok farklı bir kullanım amacı olduğunun altını çizmek gerekir. 30 yıl boyunca aralıksız olarak New York'a göçmenleri taşıyan Germanic/Ottawa 1904-

<sup>206</sup> A. g. e., s. 34.

<sup>207</sup> Demet Gediz, *Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi (1910-1923)*, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 2013, s. 21.

<sup>208</sup> Reşat Ekrem Koçu, *Tarihimizde Garip Vakalar*, 3. Baskı, Varlık Yayınevi, İstanbul, 1971, s.133.

<sup>209</sup> Arap harfleri ile Türkçe yazıldığı için İngilizce kaynaklarda كل جمال (Gülcemal) Gul Djemal olarak geçmektedir.

<sup>210</sup> İsmail Hakkı Sunata, I. Dünya Savaşı'nda Doğu Cephesi'nde yaşadıklarını anlattığı anılarında Gülcemal'in Seyr-i Sefain İdaresi tarafından satın alınması sonrası duydukları sevinci hatırlar ve hayıflanır. Sunata, II. Meşrutiyet Dönemi'nde ordu ve donanma için harcanan paraların eğitim için alt yapı için harcanmamasının Doğu bölgesinde yaşanan sıkıntılarda büyük payı olduğunu düşünmektedir. İ. Hakkı Sunata, *Gelibolu'dan Kafkaslara-Birinci Dünya Savaşı Anılarım*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2003, s. 381.

<sup>211</sup> 1900 yılında İstanbul'a gelen ilk transatlantik Germanic ile aynı şirkete ait olan Arabic vapurudur. Bu vapurdan sonra Homeric vapuru da İstanbul'a gelmiştir. Arabic, Gülcemal'den 3 kat Homeric ise 6 kat daha büyüktü. Tutel, *Seyr-i Sefain...*, s. 167.

<sup>212</sup> BOA., BEO., 3951/296308.



1909 yılları arasında ise Kanada'ya göçmen taşımıştır. Osmanlı Devleti tarafından satın alındıktan sonra göçmen taşıma işini nadiren yapan Gülcemal; sarayın, ordunun ve Seyr-i Sefain İdaresi'nin emrinde çeşitli görevlerde kullanılmıştır.

### 3.2.1 Sultan Reşad'ın Rumeli Seyahati

1911 yılında Sultan Reşad saltanatı boyunca yaptığı en önemli gezi olan Rumeli seyahatine çıkacaktı. Bu seyahat bölgede isyan halinde olan Arnavutları ve diğer unsurları itaat altına almak için gerçekleştirilmişti.<sup>213</sup> Bu gezide padişahı hedef alacak olası bir suikast girişiminin önüne geçmek için gezi öncesinde bölgeye yeni askerler sevk edilmiştir. Yolculuğa 5 Haziran 1911 günü Dolmabahçe'den başlanmıştır. Sultan Reşad, Barbaros zırhlısı ile yola çıkmıştır. Barbaros zırhlısına Mesudiye zırhlısı eşlik etmiştir. Saray erkânının büyük bir bölümü ise Gülcemal ile seyahat edecektir.<sup>214</sup> Başkâtip Halit Ziya Bey, padişah ile bindiği Barbaros zırhlısındaki odasını “*bana tahsis olunan yatak odası —buna oda demek pek yumuşak bir tabir kullanmak olur— bir delikti, çelik ve demir içinde oyulmuş bir delik ki ona sokulmak, içine girmek için bir kedi olmak lâzım geliyordu.*” böyle tasvir edecekti.<sup>215</sup> Halit Ziya'ya göre yolculuğun asıl keyfini çıkaranlar Gülcemal ile seyahat edenlerdi.<sup>216</sup> Bu yolculuk için her şey çok titizce hazırlanmıştı. Kimlerin hangi deniz aracı ile seyahat edeceği kimin nereye oturacağı önceden belirlenmişti.<sup>217</sup> Yolculukta ilk durak Çanakkale olmuştur. Burada karaya çıkan padişah çeşitli görüşmeler yapmış ve yerel ahaliye ihsanda bulunmuştur. Kfile 7 Haziran'da Selanik'e ulaşmıştır. Selanik'e gelen padişahı karşılamak için İzmir'den yerel halk vapurlarla bölgeye gidecekti.<sup>218</sup> Sultan Reşad, Balkanlarda çeşitli temaslarda bulunduğu sırada Gevgili'de tanıştığı bir çocuğu İstanbul'daki askeri mekteplerden birinde eğitim alması için Gülcemal Vapuru'na naklettirecekti.<sup>219</sup> 24 Haziran 1911 tarihinde Selanik'ten İstanbul'a dönüş için hareket edilmiştir. 26 Haziran günü İstanbul'a ulaşılmıştır. Padişah halkın coşkulu kutlamaları arasında öğleden sonra saraya çıkmıştır.<sup>220</sup>

### 3.2.2 Gemide Yaşanan Karantina Sorunları

<sup>213</sup> Mehmet Ali Karaman, “Sultan Reşad'ın Rumeli Seyahati”, *Balkan Tarihi*, c. I, ed. Zafer Gölen ve Abidin Temizer, Osmanlı Mirası ve Türk Kültürünü Araştırma Derneği Yayınları, Burdur, 2016, s. 60-61.

<sup>214</sup> Bu gezide zırhlı gemilerin yanında Gülcemal Vapuru'nun da kullanılmaya karar verilmesi üzerine vapurdaki eskimiş eşyaların yenilenmesi için acilen ihale dışı alım yapılmıştır. Ayrıca gemide tamir gerektiren işler için 19804 kuruş harcanmıştır. BOA., BEO., 3980/298436.

<sup>215</sup> Halit Ziya Uşaklıgil, *Saray ve Ötesi- Son Hatıralar*, İnkılâp ve Aka Kitabevleri, Ankara, 1965, s. 243.

<sup>216</sup> A.g.e., s. 243.

<sup>217</sup> Kemalettin Kuzucu, “Balkanlar'da Son Osmanlı Padişahı: Sultan V. Mehmed Reşad'ın 1911 Yılındaki Rumeli Seyahati”, *Uluslararası Türk Kültür Coğrafyasında Sosyal Bilimler Dergisi*, c. 2, sayı: 2, 2017, s. 6-7.

<sup>218</sup> A.g.m., s. 8.

<sup>219</sup> BOA., BEO., 3907/293001.

<sup>220</sup> Kuzucu, a.g.m., s. 28

Çalışmanın ikinci bölümünde ABD’de uygulanan karantina teşkilatından bahsedilmiştir. Bazı sorunlarına rağmen Amerika’daki karantina teşkilatı göçmenlerden kaynaklı bulaşıcı hastalıkları önlemede büyük ilerleme kaydetmişti. Öte taraftan Osmanlı Devleti’nde padişahların dahi bulaşıcı hastalıklardan öldükleri görülüyordu. Çiçek hastalığına karşı Lale Devri’nde aşılama faaliyetleri başlatılmasına rağmen veba ve kolera gibi diğer ölümcül hastalıklara karşı önlemler yetersizdi. 1831’de Hicaz’da başlayan kolera salgını sonrasında Avrupalı Devletlerin baskısı ile İskenderiye’de sağlık odası kurulmuştu. Hicaz kolera salgını sırasında Karadeniz’den gelen yerli ve yabancı gemiler Boğaz’da karantinaya alınmıştır. Bu modern karantina uygulamasının Osmanlı topraklarındaki ilk örneğidir. 1835 yılında Doğu Akdeniz’de baş gösteren bir diğer salgın sonrasında ise Çanakkale Boğazı’nda geçici bir karantina uygulanmıştır. Karantina uygulaması 1838 yılında Karantina Meclisi’nin kurulması ile kurumsal bir kimlik kazanmıştır. 1866 yılında III. Uluslararası Sağlık Konferansı Hekimbaşı Salih Efendi başkanlığında İstanbul’da toplanmıştır. Konferansta, koleranın hacı adayları vasıtasıyla ülkeye ve oradan Avrupa’ya yayıldığı tezi ağırlık kazanmıştır. Konferansa katılan delegelere Kolera Madalyası verilmiştir. Bu konferanstan bir yıl sonra Kolera Nizamnamesi yürürlüğe girmiştir. 1893 kolera salgını sonrası Tıbbiye’de bakteriyoloji laboratuvarı kurulmuştur. Hilâl-i Ahmer Cemiyeti de salgın hastalıklarla mücadelede önemli bir rol üstlenmiştir.<sup>221</sup> I. Dünya Savaşı sırasında Karantina İdaresi kurularak savaş esnasında oluşan salgın hastalıkların yayılmasının önüne geçilmeye çalışılmıştır. Yapılan bütün bu çalışmalara rağmen Osmanlı Devleti, denizlerden gelebilecek tehlikelere karşı daimî bir karantina uygulaması yapmamıştır. Bunun yerine salgın vakası görüldüğü dönemlerde iki Boğaz’da karantina uygulanmıştır. Bu durum salgınların hızla Osmanlı topraklarında yayılmasına neden oluyordu. 1910 senesinde Rusya’da başlayan kolera salgını sonrası Karadeniz limanlarında kolera vakaları görülmeye başlamıştır.<sup>222</sup> 1911 yılında Hicaz’da başlayan bir diğer kolera salgınında ise 2078 hacı adayı ölmüştür. Kolera salgının başlamasında Hindistan’dan Hicaz’a sefer yapan Hollanda bandıralı Stentor gemisi etkili olmuştur.<sup>223</sup> Salgın hastalıkların görüldüğü bu iki yıllık süre zarfında Osmanlı Devleti, limanlarda karantina uygulamasına yoğunluk vermiştir. Ancak karantina uygulaması tıpkı ABD’de yayımlanan halk sağlığı raporlarında görüldüğü gibi bazı kişiler tarafından deliniyordu.<sup>224</sup>

Gülcemal’de yaşanan karantina sorunlarına burada birkaç örnek verilecektir. İlk vaka 1911 yılı temmuz ayında yaşanmıştır. İnebolu’dan Samsun’a gitmekte olan Galiçya vapuru Samsun

<sup>221</sup> Hikmet Özdemir, *Salgın Hastalıklardan Ölümler 1914-1918*, TTK, Ankara, 2010, s. 77-95.

<sup>222</sup> İsmail Yaşayanlar, “Hicaz Yolunda Kolera: Rusya Müslümanlarının Kullandığı Karadeniz Hac Yolu ve Koleranın Yayılımına Etkisi”, *Avrasya İncelemeleri Dergisi*, IV/2, 2015, s. 193.

<sup>223</sup> Sinan, Kunalalp “Osmanlı Yönetimindeki (1831-1911) Hicaz’da Hac ve Kolera”, çev. Münir Atalar, *OTAM*, sayı: 7, 1996, s. 504.

<sup>224</sup> Bu konuda tekrar bkz. Dipnot 175.

açıklarında beklerken yolcuların gemiden ayrılmasına izin verilmemiştir. Ancak vapurda seyahat eden İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin ileri gelenlerinden Cavid ve Naci Beyler Samsun'da karantina uygulaması olmasına rağmen karaya çıkacaktı. Tanin Gazetesi yazarı Ahmet Şerif Bey'de onlara katılacaktı.<sup>225</sup> Öte taraftan Samsun halkı kıyıdan uzakta demirleyen gemideki kişileri selamlamak ve bir şeyler satabilmek için kayıklarla geminin yanına kadar gidiyorlardı. Bu vahim durum tecrit uygulamasının pratikte ne kadar uygulandığını bizlere göstermesi bakımından önemlidir. Ahmet Şerif Bey ve İttihat ve Terakki üyeleri Samsun'dan karayolu ile Ünye'ye geçecek ve burada Gülcemal'e bineceklerdir. Bu olay karantina uygulamasını delen kişilerin kolayca başka bir limanda yeniden gemiye binebildiklerini göstermektedir. Ahmet Şerif Bey ve diğerlerine; Samsun'dan Ünye'ye kadar olan yolun herhangi bir yerinde hastalık mikrobu bulaşsaydı, Ünye'de bindikleri Gülcemal Vapuru'na da bu mikrobu taşımış olacaktı.

Karantina sorunlarına ilişkin olarak değinilecek olan ikinci olay bu hadiseden birkaç hafta sonra yaşanmıştır. İstanbul-Karadeniz hattında 1200 küsur yolcusuyla sefere çıkan Gülcemal Vapuru'nda karantinaya karşı beklenmedik bir olay yaşanacaktı. Gülcemal yolcuları karantina uygulaması için rutin işlemlerin yapıldığı yerlerden biri olan Kavak Tahaffuzhanesi'ne istibotla ulaştıkları sırada Sinop İdadisi muallimlerinden Edhem Efendi çevresine topladığı bir grup yolcu ile görevlilere taş atmaya başlamıştır. Bu protestonun sebebi kadın yolculara erkek doktorların ve hemşirelerin dokunacağından endişe edilmesidir. Tahaffuzhanede görevli olan Doktor Esad Bey, kadın yolculara erkek görevlilerin değil tahaffuzhanede görevli kadın müstahdemlerin bakacağını söylemiştir. Buna rağmen Doktor Esad Bey yolcuları sakinleştirememiştir. Esad Bey uyarılarına rağmen sakinleşmeyen kalabalığa eğer kontrol yapılmazsa vapurun gitmesine müsaade edilmeyeceğini ve görevli zabitanın öfkeli kalabalığa müdahale edeceğini bildirmiştir. Bu ihtarin üzerine kalabalık yatışmış ve tahaffuzhane görevlileri işlerini yapmıştır. Kavak polisi bu olaya karışan başta Edhem Bey olmak üzere şüpheliler hakkında tahkikat başlatmıştır. Adliye Nazırı Necmeddin Bey, Meclis-i Mebusan Reis-i Sanisi Ahmet Mahir Efendi ve Kastamonu sabık valisi Süleyman Nazif Bey bu olay yaşanırken gemide bulunan yolcular arasındaydı.<sup>226</sup> Gülcemal Vapuru'nda yaşanan hadise, karantina uygulamasını delmeye çalışan yolcuların yaptığı başarısız bir girişimdir. Halkın

<sup>225</sup> Ahmet Şerif Bey, bu durumu gazeteye gönderdiği mektuplarında şöyle ifade ediyordu. "Samsun'da kolera ve karantina olması sebebiyle, Galiçya çok durmayacak ve şehirle temas etmeyecekti. Bunun için, Samsun'u görememek mahrumiyetine katlanmak zorunluluğu vardı, Samsun'a çıkılamayacaktı. Fakat sabahleyin, erkenden kalkıp, dışarı çıktığımda, Cavid Bey'e rastgeldim. Haydi, dedi, Samsun'dan geldiler ve bizi bırakmıyorlar, şimdi çıkacağız. Ben bundan memnumdum; çünkü, Samsun karşımızda bize gülüyordu. Karşılıycılar, sandallarla gelmişlerdi, onlara katıldık. Atılan fişenkler, iskeleyi ve sokakları dolduran halkın samimi alkışları arasında, Samsun'a çıktık ve Mantika Palas Oteli'ne yerleştik." Ahmet Şerif, *Anadolu'da Tanin*, c. I, haz. Mehmet Çetin Börekçi, TTK, Ankara, 1999, s. 255.

<sup>226</sup> "Kavak'ta Gülcemal Vapuru Hadisesi", *İctihad*, sayı 29, İstanbul, 1911 (10 Ağustos 1327), s. 811-812.

karantina uygulamasına karşı takındığı hoşnutsuz tavrın altında iki önemli sebep yatmaktadır. Bunlardan birincisi ticaretle uğraşan yolcuların taşıdıkları yüklerin tecrit sırasında bozulma, çürüme gibi olaylar sonucunda değer kaybetmesi; diğer önemli neden ise karantina uygulamasının dinen uygun bulunmayacağına inanılmasıydı. Ölen kadın ve erkeklerin vücutlarının karantina doktoru tarafından incelenmesi ve kireçlenerek gömülmeleri İslam'a aykırı bulunuyordu.<sup>227</sup>

Gülcehal Vapuru'ndaki karantina uygulaması, devletin kolluk kuvvetlerinin yardımıyla rayına oturtulmuş gibi gözüküyor olsa da çoğu zaman bu uygulamanın istenilen sonuçları vermediği ortadadır. Nitekim Gülcehal'de seyahat eden yolculara bakması için gemide görevlendirilmiş herhangi bir doktor yoktur.<sup>228</sup>

### 3.2.3 Ahmet Şerif Bey'in Gülcehal ile Trabzon'a Seyahati

Yukarıda belirtildiği üzere 1911 yılı temmuz ayında Samsun'da karantina uygulamasını delip karaya çıkan Ahmet Şerif Bey, Samsun'un sahil kasabalarını gezdikten sonra Ünye'ye geçmiştir. 17 Temmuz'da Ünye'den bindiği Gülcehal Vapuru ile Trabzon'a seyahatini anlatan Tanin yazarı, geminin durumu hakkında bize önemli bilgiler vermektedir.

Ahmet Şerif Bey, Ünye iskelesinden Cavid ve Naci Beyler ile yaptığı yaklaşık yarım saatlik bir kayık yolculuğun ardından Gülcehal Vapuru'na geçmiştir.<sup>229</sup> Yerel ahali gemideki yolcuları uğurlamak için Türk bayrakları ile süsledikleri kayıklarıyla gemiye kadar gelmiştir. Mektep talebeleri de uğurlamaya katılmıştır. Sahilden açıkta güvenli bir mesafede bekleyen gemiye, acente kayıkçıları ve yerel kayıkçılar belirli bir ücret karşılığında yolcu ve yük taşıyordu. Ayrıca yerel esnaflar kayıklar ile gemiye kadar gidip güverteye çıkmak için gerekli ücreti ödedikten sonra gemiye çıkıyorlardı. Esnaflar vapurun kalkacağı saate kadar ürünlerini yolculara satmaya çalışıyordu. Gülcehal Vapuru'na duyulan muhabbet Karadeniz sahillerine düzenlediği bu ikinci

<sup>227</sup> Gülcehal'den inen yolcuların yaptığı protestonun haricinde bazı dönemlerde karantina doktorlarının halk tarafından linç edilip öldürüldüğü oluyordu. 1840 yılında karantina doktorunu öldüren Amasyalılar ve 1887'de Mitroviçe'de karantina uygulamasını delip görevli doktoru katleden Arnavutlar, karantina uygulaması üzerinden devletin merkezi otoritesine başkaldırıyorlardı. Murat Yolun, "19. Yüzyılda Karantinaya Yönelik Halk Tepkisi: Mitroviçe Örneği", *CIEPO-22 Bildiri Kitabı*, c. II, Trabzon, 2018, s. 84-88.

<sup>228</sup> Ahmet Şerif, a.g.e., s. 285.

<sup>229</sup> Geminin sahilden yarım saatlik bir mesafede demir atmış olmasının nedeni bahsi geçen dönemde Karadeniz sahillerinde modern bir limanın bulunmuyor oluşudur. Nitekim geminin varacağı yer olan Trabzon'da da uygun bir liman bulunmuyordu. Hatta mevcut limanın konumu büyük gemilerin yanaşmasına müsaade etmiyordu. Değirmendere havzasının taşıdığı alüvyonlar limanın girişini doldurarak derinliğini azaltıyordu. Bu durum gemiler için ciddi tehlike oluşturuyordu. Bundan dolayı gemiler sahilden açıkta beklemek zorunda kalıyordu. Mehmet Yavuz, "Osmanlı'nın Trabzon Limanını İnşa Gayretleri ve Hazırlanan Projeler", *CIEPO-22 Bildiri Kitabı*, c. II, Trabzon, 2018, s. 287; sahilden açıkta bekleyen gemilere yük ve yolcu taşıyan sandallar kış aylarında kuzey yönünden esen şiddetli rüzgâr ve fırtınalar yüzünden batıyordu. Bu duruma Gülcehal Vapuru'na 2 Mart 1919 tarihinde Trabzon sahilinden asker taşıyan bir kayık örnek verilebilir. Sahilden açıkta bekleyen Gülcehal Vapuru'na askerleri nakleden bir kayık şiddetli rüzgârda labora olmuştur. Yirmi beş asker ile beş kayıkçı tayfası boğularak can vermiştir. Sabahattin Özel, *Millî Mücadele'de Trabzon*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2012, s. 45; bundan dolayı Ahmet Şerif Bey, böylesine büyük bir geminin Karadeniz iskeleleri gibi küçük yerlerde değil Suriye ve Mısır postasında kullanılmasının daha yerinde bir uygulama olacağını savunuyordu. Ahmet Şerif, a.g.e., s. 284.

seferinde de azalmışa benzemiyordu. Halk limanda uzun bir süreden sonra Türk bayraklı bir gemi görüyor olmanın haklı sevincini yaşıyordu. Ahmet Şerif Bey, Gülcemal Ünye'den demir aldıktan sonra gemi içerisinde gezintiye çıkmıştır. Vapurun teknik özellikleri hakkında bazı bilgiler veren yazar gemi içerisindeki insan manzaralarını tasvir etmiştir. Geminin güverte yolcularının gelişigüzel yerlere yatak serdiklerini, istedikleri yere girip çıktıklarını gözlemlemiştir. Vapur memurlarının uyarılarına kulak asmayan yolcular Donanma Cemiyeti'nin topladığı yardımlarla alınan gemiyi kendi malları addediyor ve gemiyi istedikleri gibi kullanıyorlardı.<sup>230</sup> Yolcuların bu tutum ve davranışları yüzünden geminin süvarisi bazı salonları kapatmak zorunda kalmıştır. Güverte yolcularının bir kısmı kaptanın yanına kadar çıkıp onu rahatsız ediyordu. Geminin genel görünüşü de temizlikten yoksundu. Kamaraların içerisi pisti. Bu pisliğin tek sorumlusu yolcular değildi. Seyr-i Sefain İdaresi'nin böylesine büyük bir gemiyi on beş tayfa ve birkaç kamarotla idare etmeye çalışıyor olmasının da bu durumun oluşmasında büyük etkisi vardı. Gemideki tayfaların özel bir kıyafeti yoktu. Çoğu tayfa, yolculardan ayırt edilemiyordu. Ayrıca tayfalara gemide yemek verilmediği için geminin uğradığı her limanda yiyecek ihtiyaçlarını gidermek zorunda kalıyorlardı.<sup>231</sup> Gemide verilen yemekler saatinde çıkmıyordu. Birkaç saat gecikmeyle servis edilen yemekler ise çok kötüydü. Vapurun süvarisi gemide bulunan yemek takımlarını kimseye güvenemediğinden kilit altında tutuyordu. Vaporda bulunan buz makinesi ve soğuk su aletleri çalışıyor olmalarına rağmen kullanmayı bilen yoktu. Geminin hareket saatleri ve uğrayacağı limanlar sabit değildi. Ahmet Şerif Bey'in söylediğine göre Tirebolu'daki Seyr-i Sefain acentesi yolculara bilet satılmasına rağmen gemi buradaki yolcuları almamıştır. Geminin ihtiyaçlarını ve sorunlarını İdare'ye defalarca yazan kaptan olumlu bir cevap alamamıştır. Beş altı ay gibi kısa bir sürede geminin geldiği durum içler acısıdır.

Ünye'den yola çıkan gemi İstanbul'a gitmekte olan Hilâl vapuru ile karşılaşmıştır. Ünye'den sonra Ordu'ya geçilmiştir. Cavid ve Naci Beyler burada gemiye gelen heyetin karaya çıkma ısrarlarına karşı gemiden ayrılmamıştır. Nitekim gemi bu limanda az bir vakit kalmıştır. Birkaç saat sonra Ordu'dan Giresun'a geçilmiştir. Giresun'daki acente yetkilileri geminin içerisindeki yolcuların sağlık durumları hakkında yeterli bilgi toplayamadıkları için gemiden dışarı

<sup>230</sup> Yolcuların bu davranışı donanmaya ve idareye yeni gemiler alınması için yaptıkları bağışları unutmadıklarını göstermektedir. Nitekim Gülcemal alındıktan sonra merkezi İstanbul'da bulunan Donanma Komisyonu, Gülcemal Vapuru içerisine yeni bağışlar toplayabilmek için tunçtan yapılmış sandıklar yerleştirmiştir. Gülcemal'in Trabzon seferleri gazetelerde halka önceden bildirilerek yardım yapılması için dikkat çekiliyordu. Bazı bağışçılar aileleri için biriktirdikleri paraları dahi cemiyete bağışlıyordu. Rize Redif Taburu'nda görevli bir teğmen annesi için biriktirdiği 1 lirayı Donanma Cemiyeti'ne bağışlaması takdirle karşılanıyordu. Bu yardımlar sayesinde Gülcemal Vapuru'nda biriken 1940 kuruş 8 Haziran 1912 tarihinde Donanma Komisyonu'na teslim edilmiştir. Melek Öksüz, *Trablusgarp Savaşı ve Donanma Cemiyeti'ne Trabzon Vilayetinden Yardımlar*, Serender Yayınevi, Trabzon, 2016, s. 176-178.

<sup>231</sup> Ahmet Şerif, a.g.e., s. 285.

çıkılmasına izin vermemiştir. Bundan dolayı yolcular geceyi vapurda geçirmiştir.<sup>232</sup> 18 Temmuz sabahı geminin etrafı kayıklarla çevrilmiştir. Giresun yolcuları sabahın erken saatlerinden itibaren karaya çıkmaya başlamıştır. Cavid Bey, Giresun'daki İttihat ve Terakki kulübünde bir konuşma yapmıştır. Daha sonra tekrar gemiye geçilmiş ve Trabzon'a doğru yola çıkılmıştır. Giresun'dan yola çıktıktan kısa bir süre sonra Avusturya Lloyd şirketine ait bir vapurlarla Gülcemal arasında bir yarış yapılmıştır. Bu yarışta Gülcemal'in öne geçmesi yolcular için gurur verici bir an olmuştur.<sup>233</sup> Birkaç saat sonra Trabzon'a yaklaşan gemiyi yerel ahali çevrelemiş ve kayıklardan tüfek atışları ile karşılama yapılmıştır. Trabzon halkı, Cavid ve Naci Beylere büyük ilgi göstermiştir. Yolcular karaya çıktıktan sonra İttihat ve Terakki kulübüne geçilmiştir.

Ahmet Şerif Bey'in anıları Seyr-i Sefain İdaresi'nin İdare-i Mahsusa'dan devraldığı bazı kötü alışkanlıkları göstermesi bakımından önemlidir. Bu mektupların bir diğer önemli yanı ülkenin içerisinde bulunduğu altyapı eksikliğini gösteriyor olmasıdır. Karadeniz sahillerinde modern limanların olmaması gemilerin açıkta demirlemesine neden oluyordu. Vapurlardaki postalar ve yükler kayıklar ile saatlerce süren bir çaba sonrasında boşaltılıyordu. Bu durum gemiyle yapılan yolculuğun süresini uzatıyordu. Bir günde gidilecek yerlere ancak birkaç günde varılabiliyordu. Gemi içerisinde oluşan disiplinsiz davranışlara ise İdare'de yapılan değişiklikler ile son verilecekti.

### 3.3 İDARE'DE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

Ahmet Şerif Bey'in mektupları İdare'de yeniliğe gidilmesini tetiklemiş olabilir. Nitekim bu mektupların yayımlanmasından çok kısa bir süre sonra İdare'nin yönetimi değiştirilmiştir. Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi satın alınan yeni gemilerle sivil denizcilik konusunda büyük bir adım atmış olsa da İdare'nin işleyiş şeklinin iyi olmadığını söyleyebiliriz. İdare-i Mahsusa döneminde olduğu gibi rüşvet ve yolsuzluk söylemleri, sürekli değişen teşkilat yapısı ve çalışanların ücretlerinin zamanında ödenmemesi idarenin itibar ve para kaybetmesine neden oluyordu. Nitekim bizim incelediğimiz Gülcemal Vapuru'ndaki mürettebat maaşlarını zamanında alamıyordu. Ayrıca vapurdaki personelin temizliğe dikkat etmediği, yemekleri zamanında çıkarmadığı ve kamaraları düzenlemediği dikkatlerden kaçmıyordu. Bunlara ek olarak gemiler söylenilen vakitte kalkmıyor. Girmesi gereken limanlara uğramadan yoluna devam edebiliyordu. Bütün bu olumsuzluklar 3-4 gün sürmesi gereken seferleri Atlantik'te olduğu gibi 8-10 güne kadar uzatabiliyordu. Bu durum yolcular arasında huzursuzluklara ve ticari ürünlerde maddi kayıplara neden oluyordu. Öte taraftan Gülcemal'in satın alınmasından sonra değişen yolcu profili vapur içerisinde istenmeyen görüntülerin oluşmasına sebep

<sup>232</sup> A.g.e., s. 288.

<sup>233</sup> A.g.e., s. 290-291.

oluyordu. İdare’de yaşanan bu sıkıntıları gidermesi için ülkeye Alman uzmanlar davet edilecekti. 7 Eylül 1911 günü Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi tamamen Almanların eline bırakılmıştır. İdarenin başına Karl Leke getirilmiştir.<sup>234</sup> Leke’ye ek olarak İdare’nin diğer birimlerinde çalıştırılmak üzere başka Alman uzmanlar da getirilmiştir. Karl Leke ilk iş olarak Alman denizcilik işletmelerine ait nizamnameleri Türkçeye tercüme ettirmiştir.<sup>235</sup> İdareye ait gemilerin bacaları sarıya boyatılmış ve üzerine iç içe geçmiş iki çapa ve ay yıldızdan oluşan bir logo yerleştirilmiştir. İdarenin teşkilat yapısında değişikliğe giden Leke’nin genel olarak icraatları beğenilmemiş ve 4 Ocak 1913 günü Karl Leke’nin sözleşmesi feshedilmiştir. Kurumun başına vekâleten Sadullah Bey getirilmiştir.<sup>236</sup> 26 Ocak 1913 tarihinden itibaren Seyr-i Sefain İdaresi Bahriye Nezareti’nden alınıp Harbiye Nezareti’ne bağlanmıştır.<sup>237</sup> Aynı yılın son günlerinde Harbiye Nezareti tarafından İdare’nin başına İsmail Hakkı Paşa getirilmiştir.<sup>238</sup> Paşa yeni atandığı görev ile eski görevi olan Harbiye Nezareti Umum Levazım Reisliğini aynı anda verimli bir şekilde yönetememiştir. Savaş yıllarında İdare’deki işlerin bir türlü rayına oturtulamadığı görülmektedir. Mondros Mütarekesi sonrası İsmail Hakkı Paşa’nın görevden ayrılmasıyla Vasıf Paşa umum müdürlüğü görevine getirilmiştir. Ancak o da bu görevde uzun süre kalmamıştır. Bir süre vekâleten yönetilen kurumun başına Sadullah Bey ikinci defa getirilmiştir. Daha önce olduğu gibi Sadullah Bey’in görev süresi kısa sürmüştür. Dört yıl sonra 19 Ocak 1923 tarihinde üçüncü kez kurumun başına Sadullah Bey getirilecekti.<sup>239</sup> Kurum bu son haliyle Cumhuriyete devredilecektir.

### 3.4 BALKAN SAVAŞI ÖNCESİNDE ÜLKENİN GENEL DURUMU

19. Yüzyılda Avrupa’da yükselen ve dünyanın diğer bölgelerine yayılan ulusçuluk akımları, büyük imparatorlukların iç isyanlar ile çalkalanmasına, eski rejimlere yönelik eleştirilerin artmasına neden oluyordu. Osmanlı Devleti Yunanistan’ın bağımsızlığı ile başlayan süreçte birçok toprak parçasını kaybetmiştir. II. Meşrutiyet Dönemi öncesinde ülke içerisinde oluşan huzursuz ortam her an patlamaya hazır bir bomba gibiydi. Balkanlarda kaynayan kazanın ateşi ülke yönetiminin dikkatinin büyük bir bölümünü işgal ediyordu. Mali anlamda dibe vuran Osmanlı Devleti iktisadi bağımsızlığını kaybetmiş vaziyetteydi. Tanzimat Dönemi’nden itibaren

<sup>234</sup> Gediz, a.g.t., s. 26.

<sup>235</sup> Tutel, a.g.e., s. 129.

<sup>236</sup> Binbaşı Sadullah Bey İdare’yi denetleme ve askeriye ile olan ilişkilerini koordine etmek için kuruma gönderilmiştir. Sadullah Bey Fenerler İdaresi’ne ödenen vergiden asker taşıyan gemilerin muaf tutulmasını sağlamıştır. İdare personelinden işi aksatanları, devamsızlık yapanlarını disiplin altına almış ve kuruma hareket getirmiştir. Ayrıca İdare’nin kendine ait bir binada hizmet verebilmesi için İmalat-ı Harbiye Müdüriyeti’ne ait binayı Harbiye Nezareti’nin katkılarıyla ücretsiz olarak devralmıştır. Galata Rıhtımı’nda bulunan bu bina uzun yıllar Denizcilik işletmeleri merkezi olarak hizmet verecektir. Tutel, a.g.e., s. 131-136.

<sup>237</sup> Gediz, a.g.t., s. 27; askeri nakliyat için Harbiye Nezareti’nin kullanımına verilen Gülcemal, Karadeniz, Akdeniz, Bahr-i Ahmer, Kızılırmak, Plevne ve Nilüfer vapurları askeri ihtiyaç kalmadığı için 24 Şubat 1914 tarihinde Seyr-i Sefain İdaresi’ne tekrar devredilmiştir. BOA., BEO., 4262/319610.

<sup>238</sup> Tutel, a.g.e., s. 138.

<sup>239</sup> A.g.e., s. 144-147.

ülke içerisinde ve ülke dışında filizlenen muhalefet grupları basının geniş kitleleri etkileme gücüyle hızla taraftar topluyordu. Reval görüşmeleri sonrası ülkenin elden gittiğini düşünen bir grup genç subayın Balkanlarda başlattığı isyan Meşrutiyet'in yeniden ilan edilmesi ile sonuçlanacaktı. Meşrutiyetin ilanından sonra 30 yıldır kapalı olan meclis tekrar açılmış, seçimler yapılmış ve parlamento çalışmaları başlamıştır. Parlamentonun açılması üzeri örtülen sorunları gün yüzüne çıkarmıştı. Yeni kurulan hükümetin tam anlamı ile yönetme kabiliyetini kullanamaması, kangren olmuş yapıya müdahalenin gecikmesine sebep olmuştur. Meşrutiyetin birinci yılı dolmadan gerçekleştirilen karşı devrim hareketi sonrasında İttihat ve Terakki askeri kuvvet ile ülke yönetiminde kontrolü ele almıştır. Abdülhamid'in iktidardan düşmesi ile İttihat ve Terakki'nin iktidar sorunu büyük ölçüde çözüme kavuşmuştur. İttihatçılar ülke yönetimini devraldıktan sonra ekonomik olarak çökmüş vaziyette olan devleti yeniden kaldırmak için bir dizi projeyi hayata geçirmek istemiştir. Ancak yeterli mali kaynaklara sahip olmayan Osmanlılar, dış ülkelere yönelmek zorunda kalmıştır. 1910 yılında devrin önemli figürlerinden birisi olan iktisatçı Cavit Bey'in Fransa ve İngiltere'den dış borç alma girişimlerinin başarısızlıkla sonuçlanması üzerine Almanya'dan dış borç alınacaktır. Deutschebank 7 milyon lirası 1910'da 4 milyon lirası ise 1911'de verilmek üzere Osmanlı yönetimine nakit akışı sağlamıştır.<sup>240</sup> Sağlanan bu kredi ile aynı dönemde Osmanlı bahriyesini canlandırmak için harp gemileri sipariş edilmiştir.<sup>241</sup> Bu gemilerden bir kısmının satın alınması için donanma cemiyetinin topladığı yardımlar kullanılmıştır. II. Meşrutiyet Dönemi'nde donanmayı yeniden yapılandırma gayretleri Bahriye Vekâleti'ndeki çalkantılar dolayısıyla sürekli kesintiye uğruyordu. 1909-1910 yılları arasında ortalama her üç ayda bir bahriye nazırı değişmiştir.<sup>242</sup> Vekâlet içerisinde bir türlü sağlanamayan disiplin, planlı bir bahriye politikasının hazırlanmasını geciktirmiştir. 1910 yılında tamamlanan deniz gücü planları mali imkânsızlıklar dolayısıyla topyekûn olarak yürürlüğe konulmamıştır. Bunun yerine 1910 yılı baharında Alman Schichau tersanesine dört muharip gemi siparişi ile yetinilmiştir. Osmanlı bahriyesi ayrıca I. Dünya savaşı öncesinde İngiltere tersanelerine 2 savaş gemisinin içinde bulunduğu çok sayıda gemi sipariş etmişti.<sup>243</sup> Devlet ordusunu ve kurumlarını modernize etme gayretine girişmişken birde 1910-1911 yılları arasında ülkenin çeşitli bölgelerinde çıkan isyanlarla uğraşmak zorunda kalıyordu.<sup>244</sup> İlk isyan Arnavutluk'ta ikincisi Suriye'nin güneyinde ve üçüncüsü Yemen'de çıkmıştır.<sup>245</sup> Yemen isyanını bastırmak için Trablus'ta bulunan bir tümen askerin vapurlarla

<sup>240</sup> Sina Akşin, *Jön Türkler ve İttihat ve Terakki*, 7. Baskı, İmge Kitabevi, Ankara, 2014, s. 280.

<sup>241</sup> Güvenç, a.g.e., s. 60.

<sup>242</sup> A.g.e., s. 57.

<sup>243</sup> Dilek Barlas ve Serhat Güvenç, *Türkiye'nin Akdeniz Siyaseti- Orta Büyüklükte Devlet Diplomasisi ve Deniz Gücünün Sınırları (1923-1939)*, çev. Barış Cezar, Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2014, s. 132.

<sup>244</sup> İttihat ve Terakki'nin Türkçülük Politikası bu isyanlara neden olmuştur. Bu konuda bkz. Armaoğlu, a.g.e., s. 885.

<sup>245</sup> 1909'da Şeyh İdrisi'nin başlattığı isyan 1911 yılında İmam Yahya'nın isyanı ile tekrar ivme kazanmıştır. Bu isyanı bastırmak için Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisi Ahmet İzzet Paşa Hamidiye kruvazörü ile bölgeye



Yemen'e kaydırılması Trablusgarp'ı savunmasız bırakmıştır. Trablus'ta bırakılan çok az sayıdaki asker ise silahsızdı. Bu durumu iyi değerlendiren İtalya 29 Eylül 1911 tarihinde Trablus'a asker çıkarmıştır.<sup>246</sup> İtalya, Trablus'un ardından Bingazi, Derne ve Tobruk'u topa tutmuş ancak sahil şeridinden içeri girememiştir. İtalya savaşın gidişatını belirlemede donanmasını iyi kullanmıştır. İtalyan donanması evvela Adriyatik'teki dört Osmanlı torpidosunu batırılmıştır. Daha sonra Süveyş'i geçen İtalyan kuvvetleri Kızıldeniz'deki Osmanlı deniz kuvvetlerini de imha etmiştir.<sup>247</sup> Savaşın başında Beyrut'ta bulunan Osmanlı donanması Çanakkale içlerine çekilerek İtalyanlara geniş bir hareket alanı bırakmıştır. Bu durum İtalyanların istediklerini elde etmesine katkı sağlamıştır. Çanakkale ablukasını yarıp Trablusgarp'a asker göndermek için gerekli gemi ve lojistik altyapıya sahip olmayan Osmanlılar, Trablusgarp halkını direnişe teşvik ederek İtalyan işgaline karşı bir tavır almaya çalışmıştır. Dönemin gözde subaylarından olan Mustafa Kemal ve Enver Bey'in bölgede Sunisiler ile yürüttüğü çalışmalar İtalyan işgalinin başarıya ulaşmasına mâni olmuştur. Trablusgarp'ın işgalinde istediği başarıyı sağlayamayan İtalyanlar Ege'ye yönelmiştir. Çanakkale'ye baskı yapıp Osmanlıları barışa zorlamak isteyen İtalyan donanması Ege'deki 12 Ada ve Rodos'u da işgal etmiştir. Osmanlı bahriyesinin bu işgallere karşılık verememesi ve Çanakkale Boğazı'na hapsolmesi<sup>248</sup>, Balkan Savaşı sırasında Ege Denizi'nde Yunan donanmasının elini kolunu sallayarak geriye kalan Ege adalarını işgal etmesine neden olacaktır. Trablusgarp Savaşı, Balkan uluslarına Osmanlılara karşı harekete geçme cesareti vermiştir. Balkanlarda beliren savaş durumu İtalya ile acil bir barış anlaşması yapılmasını zorunlu kılmıştır. 15 Ekim 1912'de İsviçre'nin Lozan kentinin Ouchy banliyösünde imzalanan antlaşma ile Trablusgarp'ın kaybı resmîyet kazanmıştır. Balkanlarda oluşan savaş durumu nedeniyle Ege adalarında Yunanistan'ın hak iddia etmesinin önüne geçmek için Rodos dâhil 12 Ada'nın İtalyanlarda kalmasına göz yumulmuştur. Bu durum Osmanlıların Akdeniz'deki son üslerinin de kaybedilmesine neden olmuştur.

### 3.5 ÇOK ULUSLU BİR İMPARATORLUĞUN SONU: BALKAN SAVAŞI

---

gönderilmiştir. Ondan boşalan genelkurmay koltuğu ise bir yıldan fazla bir süre boş kalmıştır. Bu durum Balkanlarda gereken önlemlerin alınmasına mâni olmuştur. Cebesoy, a.g.e., s. 204; Yemen isyanı sırasında bölgeye asker sevkinde Gülcemal'in kullanıldığına dair bazı bilgiler olsa da bu bilgiler teyit edilememiştir.

<sup>246</sup> Bülent Durgun, *Balkan Harbi'nde Osmanlı Ordusu'nun Ulaştırma Faaliyetleri 1912-1913*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018, s. 40.

<sup>247</sup> Panzac, a.g.e., s. 457.

<sup>248</sup> Trablusgarp Savaşı sırasında ilginç bir diplomasi teşebbüsü yaşanmıştır. Boğazları Rus savaş gemilerine açtırmak için Rusya'nın İstanbul elçisi Charykov dönemin sadrazamı Sait Paşa ile 12 Ekim 1911 tarihinde gayr-i resmi olarak görüşmüş ve altı maddelik bir anlaşma tasarısı sunmuştur. Sait Paşa bu durumu Hariciye Nâzırı Asım Bey'e bildirmiştir. Rusya'nın bu teklifi Osmanlı yönetiminin tepkisini çektiği gibi batılı devletler tarafından da destek görmemiştir. Bunun üzerine 15 Aralık tarihinde Charykov, Sait Paşa'ya sunduğu anlaşma tasarısını geri çekmiş ve bu olaydan birkaç ay sonra Rusya tarafından geri çağırılmıştır. Armaoğlu, a.g.e., s. 904-915.

Meşrutiyetin tekrar ilan edilmesinden sonra geçen 4 yıllık süre zarfında ülke genelinde baş gösteren sıkıntıların sonuncusu ve en büyüğü Balkan Savaşı'dır. Bu savaş sonuçları itibariyle I. Dünya Savaşı'na giden yolu hızlandıracaktı. Ayrıca bölgedeki çok uluslu imparatorlukların da sonunu getirecekti.

Balkan Savaşı, Gülcemal'in sözlü kültürde efsane haline gelmesine neden olan önemli bir olaydır. Bu savaş sırasında Karadeniz hattından cepheye asker ve mühimmat taşıyan gemi, Şarköy'e çıkarma yaparken ve Batı ordusunun naklinde de kullanılacaktı. Elde fazla sayıda gemi bulunmaması ve Gülcemal'in mevcut gemilerin en büyüğü olması birçok seferberlik görevinde kullanılmasına neden olacaktı. Yıllarca göçmenleri Liverpool'dan New York'a taşıyan Germanic/Gülcemal artık savaş kahramanı gazi bir gemi olacaktır.

### 3.5.1 Rumeli'nin Kaybı

Osmanlı Devleti, İtalya ile savaş halindeyken Balkanlarda Sırp-Bulgar ittifakı yapılmıştır.<sup>249</sup> Diğer Balkan ulusları da Osmanlı Devleti'ne karşı çeşitli ittifak girişimlerinde bulunuyordu. Osmanlı Devleti İtalya ile Ouchy Anlaşması'nı imzalamadan bir hafta önce Yunanistan ve Bulgaristan kendi aralarında bir askeri ittifak anlaşması imzalamıştır.<sup>250</sup> Bulgar çeteleri de savaş öncesinde Türk yerleşimlerine bombalı saldırıda bulunmuştur.<sup>251</sup> Yunanistan ise 1912 yılının ağustos ayından itibaren Osmanlı sınırına asker yığıyordu. Aynı dönemde Arnavutluk'ta ayaklanma çıkmıştır. Batılı devletler Balkan uluslarının bu hareketlerini törpülemeye çalışsa da istenilen sonuç elde edilememiştir. 8 Ekim 1912 günü Karadağ Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmiştir.<sup>252</sup> Karadağ'dan sonra 17 Ekim'de Bulgaristan ve Sırbistan savaşa girmiştir. İki gün sonra bu bloğa Yunanistan'da katılacaktı. Savaşın birinci yarısında işler Balkan uluslarının istediği gibi gitmiştir. Çok kısa bir sürede Osmanlı direnişi kırılmıştır.<sup>253</sup>

Osmanlı ordusu bu savaşta kuvvetlerini ikiye ayırmıştı. Batı ordusu Sırbistan ile doğu ordusu ise Bulgarlar ile savaşıyordu. Doğu ordusunun Bulgarlara karşı giriştiği savaşta Harbiye Nazırı Nâzım Paşa'nın hatalı uygulamaları Osmanlı ordusunun büyük bir hezimet yaşamasına sebep olacaktı.<sup>254</sup> 29 Ekim tarihine gelindiğinde Lüleburgaz'da bir kez daha Bulgarlara yenilen doğu ordusu Çatalca'ya kadar geri çekilmiştir. Bulgarların İstanbul'a yaklaşımları büyük devletlerin dikkatini çekmiştir. Öte taraftan batı ordusu da Sırlara karşı varlık gösterememiştir. Bu savaşta

<sup>249</sup> Akşin, a.g.e., s. 324.

<sup>250</sup> Armaoğlu, a.g.e., s. 927.

<sup>251</sup> Türklerin de bu saldırılara karşılık vereceğini bilen Bulgar komitacıları savaş için bahane yaratıyordu. Bkz. Akşin, a.g.e., s. 330.

<sup>252</sup> Armaoğlu, a.g.e., s. 935.

<sup>253</sup> Osmanlı ordusunun bütün cephelerde ağır bir yenilgi alması, İngiltere'de yapımı süren Reşadiye drednotunu da etkilemiştir. Gemiye inşa eden Vickers Şirketi, Osmanlı Devleti'nin bu savaştan sonra toparlanamayacağını düşünmüştür. Bundan dolayı Barrow'da yapımı süren geminin inşaatına ara verilmiştir. Güvenç, *Osmanlıların Drednot...*, s. 65.

<sup>254</sup> Akşin, a.g.e., s. 334-335.

Yunanistan çok dikkatli davranarak Makedonya'yı ve Selanik'i işgal etmiştir. Ayrıca Ege Denizi'nde Bozcaada, Limni, Semadirek ve Taşoz adaları Yunan donanması tarafından işgal edilmiştir. Bu adaların Yunanistan tarafından ele geçirilmesi Osmanlı genelkurmayı ile Makedonya ordusu arasındaki bağlantının kopmasına neden olmuştur. Karadaki bağlantısı Bulgar işgali nedeniyle kopan ordunun, denizdeki bağlantısı da Ege adalarının işgal edilmesi yüzünden kopmuştur.<sup>255</sup> Bu başarısızlık üzerine 29 Ekim'de Ahmet Muhtar Paşa hükümeti istifa etmiş ve yerine Kâmil Paşa hükümeti kurulmuştur.<sup>256</sup> Savaş sırasında Arnavutluk bağımsızlığını ilan etmiştir. Aralık ayında Londra'da toplanan Elçiler Konferansı'nda Bulgaristan, Sırbistan ve Karadağ ile mütareke imzalanmıştır. Yunanistan ise ağır şartlar ileri sürüp masadan ayrılmıştır. Londra'da bunlar olurken ülke içerisinde ise Kâmil Paşa'nın Edirne'yi Bulgarlara vereceği söylentisi yayılıyordu. 23 Ocak 1913 tarihinde Enver ve Talat Beylerin başını çektiği bir grup İttihatçı, Bâb-ı Âli'yi basıp Kâmil Paşa'yı zorla istifa ettirmiştir.<sup>257</sup> Kâmil Paşa'dan boşalan koltuğa Mahmut Şevket Paşa getirilmiştir. Mütareke devam ederken Londra'da barış anlaşmaları için elçiler görüşmeye devam ediyordu. Ancak konferans bir sonuca bağlanmadan kesilmiştir. Osmanlı Devleti'nin tarihi başkenti olan Edirne'yi bırakmak istememesi konferansın kesilmesine neden olmuştur. 3 Şubat 1913 günü muharebeler tekrar başlamıştır. Ancak bu muharebelerden de istenilen sonuç alınamamıştır. Edirne'yi kurtarmak için Şarköy'e yapılan çıkarma başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Bunun üzerine Osmanlı Devleti barış istemiştir. Londra Barışı sonrasında Edirne'nin elden gitmesi İttihat ve Terakki'nin ülke içerisindeki durumunu zora sokmuştur. Sadrazam Mahmut Şevket Paşa bu olaylar sırasında suikasta kurban gitmiştir. Bu kez sadrazamlık makamına Sait Halim Paşa getirilmiştir.

Balkanlarda savaşın tekrar patlak vermesine Bulgaristan'ın işgalci tutumları sebep olmuştur. Romanya iki savaş arası dönemde tek bir kurşun bile atmadan Silistre'yi Bulgarlardan almıştır. Balkan Devletleri bu defa Bulgaristan ile savaşa tutuşunca bunu fırsat bilen Romanya ve Osmanlı Devleti Bulgaristan'ın içine düştüğü durumdan iyi yararlanmıştır. 20 Temmuz 1913'te Edirne geri alınmıştır. 29 Eylül'de Osmanlı Devleti ile Bulgaristan arasında barış anlaşması imzalanmıştır. Yunanistan ile 14 Kasım 1913'te Atina'da barış anlaşması imzalanmış ancak adalar konusundaki pürüzler çözülememiştir.<sup>258</sup> 14 Şubat 1914'te Londra'daki Elçiler Konferansı'nın sonucunda Bozcaada, Gökçeada ve Meis Adası Osmanlı Devleti'ne

<sup>255</sup> Armaoğlu, a.g.e., s. 939.

<sup>256</sup> Akşin, a.g.e., s. 336-337.

<sup>257</sup> Erik Jan Zürcher, *Milli Mücadelede İttihatçılık*, çev. Nüzhet Salihoglu, İletişim Yayınları, İstanbul, 2013, s. 93.

<sup>258</sup> 21 Ekim 1913 tarihinde Harbiye Nazırlığı'na getirilen Enver Paşa, ilk iş olarak orduyu gençleştirmeye koyulmuştur. Bunun için 1100 civarı generali ve yüksek rütbeli subayı emekliye sevk etmiştir. Emekliye sevk edilen generallerin çoğunluğu Balkan Savaşı'nda cephede bulunan generallerdi. Şevket Süreyya Aydemir, *İkinci Adam*, c. I, Remzi Kitabevi, İstanbul, 2011, s. 78-81.

bırakılmıştır. Diğer adalar ise Yunanistan'a verilmiştir.<sup>259</sup> Ancak Osmanlı Devleti batılı devletlerin bu paylaşımına karşı çıkararak adalar konusundaki meşru isteklerine devam edeceklerini bildirmiştir. Anadolu'ya bu kadar yakın olan Adaların Yunanistan'a bırakılmasından endişe duyuluyordu. Balkan Savaşı sonucunda Rumeli'deki topraklarının neredeyse tamamını kaybeden Osmanlı Devleti'nde, Türkçülük fikirleri hızla yükselişe geçmiştir. Balkanlarda kalan Türklerin Anadolu'ya göç etmeye başlamasıyla beraber Anadolu'da yaşayan Rumların da göç ettirilmesi fikri bu dönemde oluşmuştur. Nitekim bu savaş Anadolu'daki Müslüman-Türk çoğunluğun Rumlar ile bir arada yaşayamayacağını ortaya çıkarmıştır.<sup>260</sup>

### 3.5.2 Savaş Sırasında Denizyolu Ulaşımı ve Gülcemal Vapuru

Balkan Savaşı'nda Türk donanmasının ana gücünü Barbaros, Turgut Reis, Mesudiye ve Asar-ı Tevfik muharebe gemileri oluşturuyordu. Bu gemilere daha sonra dört torpidobot ve iki muharip tümen de katılmıştır.<sup>261</sup> Türk donanmasının savaştaki ana hedefi Yunan donanmasıydı. Yunanistan'a ait donanma sayıca Osmanlı donanmasından azdı. Fakat Averoff zırhlısı başta olmak üzere filolarına kattıkları yeni gemilerle Osmanlılardan daha güncel bir donanmaya sahiptiler. Osmanlı donanmasına ait gemiler bakıma muhtaçtı. Balkan Savaşı'nda gösterdiği kahramanlıkla herkesin kalbinde yer eden Hamidiye zırhlısı dahi askerî açıdan Yunanistan karşısında varlık gösterememiştir.<sup>262</sup> Denizde üstünlüğü ele geçiren Yunanlar, Türk ikmal hattını kesintiye uğratmıştır. Giriş bölümünde belirttiğimiz üzere I. Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı ülkesindeki denizyolu taşımacılığının %90'ı yabancıların kontrolündeydi. Bu durum savaş sırasında Seyr-i Sefain İdaresi ve Şirket-i Hayriye haricindeki diğer şirketlere ait olan vapurlardan yeteri kadar istifade edilememesine neden olmuştur. Trablusgarp Savaşı'ndan beri Çanakkale'yi öteye geçemeyen Osmanlı donanması, Ege Denizi'nde Yunanistan'a geniş bir hareket sahası bırakmıştır. Bu sebeple Balkan Savaşı'nda ordunun denizdeki ana ikmal hattı Karadeniz olacaktır. Ancak seferberlik sırasında planlanan sayıdaki askeri cepheye nakletmek için yeterli sayıda deniz aracı bulunamamıştır. Bundan dolayı birçok asker Çatalca muharebelerinden önce bölgeye sevk edilememiştir.

Türk ordusunun cepheye sevkinde ve ikmalinde donanma gemilerine en büyük yardımı Seyr-i Sefain İdaresi yapmıştır. İdare'nin başta Gülcemal olmak üzere Bezmialem, Mithatpaşa, Akdeniz, Karadeniz, Kızılırmak ve Yeşilirmak vapurları ordunun hizmetinde kullanılmıştır.

<sup>259</sup> Armaoğlu, a.g.e., s. 967-968.

<sup>260</sup> İoannis N. Grigoriadis, *Kutsal Sentez-Yunan ve Türk Milliyetçiliğine Dini Aşlamak*, çev. İdil Çetin, Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2014, s. 69.

<sup>261</sup> Durgun, a.g.e., s. 228.

<sup>262</sup> Panzac, a.g.e., s. 463

Bunlara ek olarak İdare'ye ait olan daha düşük tonajlı gemiler de kullanılmıştır. Şirket-i Hayriye'de savaş sırasında vapurlarının büyük bir bölümünü ordunun hizmetine vermiştir.<sup>263</sup>

Bizim incelediğimiz Gülcemal Vapuru seferberlik sırasında büyük hizmetler vermiştir. Karadeniz bölgesinden toplanan askerleri cepheye taşımıştır. Savaşın daha ilk haftasında Gülcemal, Sinop'tan yüklediği 4400 askeri İstanbul'a taşımıştır.<sup>264</sup> Bu askerlerin nakli tamamlandıktan sonra vapur Trabzon'a hareket etmiştir. Gülcemal, 18 Ekim'de Trabzon'a varmıştır. Trabzon'da gönüllülerden oluşturulan 87. Alay'a<sup>265</sup> bağlı birinci taburun askerleri gemiye bindirilmiştir.<sup>266</sup> Trabzon'dan kalkan Gülcemal, 20 Ekim'de Samsun'a varmıştır. Samsun'da cepheye nakledilmeyi bekleyen redif taburları da gemiye bindirilmiştir.<sup>267</sup>

Bütün bu çabalara rağmen İdare'ye ait vapurlar ordunun ihtiyaçlarına gerektiği gibi karşılık veremiyordu. Bundan dolayı İdare'ye ait gemilerin ordunun emrinde daha aktif kullanılması için 26 Ocak 1913 tarihinde Seyr-i Sefain İdaresi Bahriye Nezareti'nden alınıp Harbiye Nezareti'ne bağlanmıştır. Bu sayede Harbiye Nezareti ile Bahriye nezareti arasında oluşan kopukluk giderilmiş ve gemilerin daha hızlı sevk edilmesi sağlanmıştır. Savaş sırasındaki en büyük deniz harekâtı Bulgaristan hattını yarmak için Şarköy'e yapılmıştır. Şarköy çıkarmasına Seyr-i Sefain İdaresi'ne ait yirmi gemi ile Şirket-i Hayriye'ye ait on iki gemi katılmıştır. Mütareke döneminde Londra Konferansı devam ederken 1 Şubat 1913 günü yapılan çıkarma manevrasında Gülcemal Vapuru X. Kolordu'ya bağlı olan 31. Tümeni taşımakla görevlendirilmiştir.<sup>268</sup> 7 Şubat günü Ahmet İzzet Paşa'nın Şarköy'e yaptığı çıkarma harekâtı başarısızlıkla sonuçlanmıştır.<sup>269</sup> Enver Paşa, 17 Şubat 1913 günü Gülcemal Vapuru'ndan Naciye Sultan'a yazdığı mektupta Şarköy'e çıktıklarını ve küçük bir muharebeden sonra tekrar

<sup>263</sup> Şirket-i Hayriye, Balkan Savaşları süresince yüz elli bine yakın asker ve elli bin civarı yük hayvanını cepheye taşımıştır. Durgun, a.g.e., s. 259.

<sup>264</sup> Aziz Tekdemir, "Osmanlı Devleti'nin Balkan Savaşları Sırasında Askerî Nakliyatı ve Karşılaşılan Problemler", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, c. 118, sayı: 232, 2018, s. 46.

<sup>265</sup> Nazan Bekiroğlu'nun *Nar Ağacı* isimli romanında 87. Alay'ın Trabzon'dan cepheye gidişi uzun bir şekilde işlenmiştir. Kitapta yer alan dördüncü bölüm; "Gülcemal" başlığını taşımaktadır. Bu bölümde 87. Alay'a gönüllü olarak kaydolun Trabzonlu yurtseverlerin cepheye nakilleri tarihsel arka plan gerçek olmak üzere işlenmiştir. Nitekim Nazar Bekiroğlu kitabın ilk sayfasında bu duruma şöyle işaret edecektir. "Şu andan itibaren her şey kurgudur, tarihî gerçekler müstesna." Romanda Trabzon'dan cepheye giden İsmail'in hikâyesi bir makale titizliğinde tarihsel gerçekliğin içerisinde kurgulanmıştır. Romanda Trabzon'da Meşveret Gazetesi'ne ve Trabzon Mektebi Sultanisinde edebiyat hocalığı yapan İbrahim Alâaddin (Gövsâ) Bey'e atıf verilmesi bunun en açık delilidir. Ayrıca, Trabzon'dan cepheye gitmek için gönüllü olarak yazılan kayıklarından boşalan kayıkları yaşlı kişilerin çekiyor olması romandaki tarihsel ara planın gerçek ile paralellliğini göstermesi bakımından önemli örneklerdir. Bu konuda bkz. Nazar Bekiroğlu, *Nar Ağacı*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2019, s. 195-207.

<sup>266</sup> Mehmet Akif Bal, *Hatıralarda Trabzon'un Yakın Tarihi (1860-1950)*, ABP Yayınevi, Trabzon, 2004, s. 93-94; Nurten Çetin, "Balkan Savaşlarının Karadeniz Bölgesindeki Toplumsal Yansımaları ve Bölgeden Orduya Yapılan Yardımlar (1912-1913)", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, c. 15, sayı: 30, 2015, s. 84-85.

<sup>267</sup> BOA., DH. ŞFR., 419/48.

<sup>268</sup> Durgun, a.g.e., s. 262; 2 Şubat'ta Yusuf Ziya Bey (Kalafatoğlu) Gülcemal'in seyir subaylığına atanmıştır. Bkz. *E. Gv. Albay Abdurrahman Benlioğlu'nun Hatıraları*, haz. Nurcan Bal, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 2004, s. 101.

<sup>269</sup> Kasım Sözer, *1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesindeki Bilgeler Işığında Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısının Değerlendirilmesi*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, 2006, s. 16.

vapurlara geri bindiklerini söylemiştir.<sup>270</sup> Yukarıda belirttiğimiz üzere bu başarısız girişimden sonra Osmanlı Devleti barış istemiş ve mütareke süreci tekrar başlamıştır.

Balkan Savaşı sonucunda Batı Trakya tamamen kaybedildiği için Şingin, Draç ve Seman iskelelerinden, batı ordusundan geriye kalanlar 4 Haziran'dan itibaren gemilerle tahliye edilmeye başlanmıştır. Bölgede kalan askerlerin nakli için devletlerin izin verdiği vapurların haricinde Seyr-i Sefain İdaresi'nin Karadeniz, Akdeniz, Gülcemal ve Marmara vapurlarının da kullanılmasına karar verilmiştir.<sup>271</sup> 17 Haziran'da Gülcemal, Vardar Ordusu karargâhını ve bir kısım askeri bölgeden tahliye etmiştir. 19 Haziran'da tekrar Seman iskelesine gelen Gülcemal'e bu kez Vardar Ordusu 1. Şube Müdürü Fevzi Bey'de binecektir. Geminin güvertesinden son kez yüzlerce yıllık ata toprağına bakan Fevzi Bey, kara parçalarının gözlerinin önünde küçülüp kaybolmasını seyredecekti.<sup>272</sup> Gemi, 22 Haziran 1913 günü Selimiye önüne gelip demirlemiştir.<sup>273</sup>

Balkanlarda kalan askerler tahliye edildikten sonra, sıra savaş esirlerine gelmiştir. Balkan Savaşı'nın ilk günlerinde Bulgarlara esir düşen Binbaşı Süleyman Bey'in manzum olarak kaleme aldığı anılarında, esaret süresince yaşadıklarını ve esaretten kurtuluşunu görebilmekteyiz. Kendisiyle beraber esir düşen askerler serbest bırakıldıktan sonra Romanya'dan bindikleri vapurla İstanbul'a gelmişlerdir. Beykoz'da on gün karantina bekleyen askerler daha sonra İstanbul'a geçmiştir.<sup>274</sup> Karadenizli olan askerler İstanbul'da Gülcemal'e bindirilip memleketlerine gönderilmiştir. Süleyman Bey'de, Harbiye Nezareti'nden aldığı yeni görev üzerine Gülcemal Vapuru ile Trabzon'un Polathane (Akçaabat) kasabasına hareket etmiştir.<sup>275</sup> Burada ilgili makamlarla görüşen Binbaşı Süleyman Bey, kendisine verilen yeni görev gereği Rize'ye oradan da Doğu sınırına hareket etmiştir.<sup>276</sup> Savaş sırasında cephede

<sup>270</sup> *Enver Paşa'nın Özel Mektupları*, haz. Arı İnan, İmge Kitabevi, Ankara, 1997, s. 350.

<sup>271</sup> BOA., BEO., 4171/312761.

<sup>272</sup> Fevzi Bey, yüzlerce yıllık Balkan hâkimiyetinin son bulmasını şöyle anlatmaktadır. "19 Haziran 1913 sabahı Karadeniz gemisi, akşama doğru da Gülcemal vapuru Seman iskelesinden hareket ettiler. Ben de Gülcemal vapurundaydım. Batı Rumeli'de 500 yıllık Türk hakimiyetine veda ettik. Güneş batarken Arnavutluk kıyıları da yavaş yavaş gözümüzün önünden siliniyordu. Atalarımızın asırlar boyunca kanları ile suladığı, eski ve yeni şehitlerimizin gömüldüğü vatan parçasının terk edilmesi kalplerimizde giderilemeyecek acılar, hasretler meydana getiriyordu..." Bkz. Fevzi Çakmak, *Batı Rumeli'yi Nasıl Kaybettik? - Garbî Rumeli'nin Süret-i Ziyai ve Balkan Harbi'nde Garp Cephesi*, haz. Ahmet Tetik, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018, s. 646.

<sup>273</sup> A.g.e, s. 646-647.

<sup>274</sup> "Memleketim Trabzon Mahallem Tekfurçayır..." - *Binbaşı Süleyman Bey'in Manzum Anıları*, haz. Ömer Türkoğlu, Kebikeç Yayınları, Ankara, 1997, s. 119-128.

<sup>275</sup> Savaşta esir edilen Karadenizli askerler genellikle İstanbul-Karadeniz hattında kullanılan Gülcemal ile memleketlerine gönderiliyordu. Bu uygulama Balkan Savaşı'nda olduğu gibi I. Dünya Savaşı'nda ve Kurtuluş Savaşı'nda da aynen devam etmiştir. Lozan Konferansı'nda Türkiye ve Yunanistan arasında imzalanan takas anlaşması ile esirler karşılıklı olarak takas edilmeye başlanmıştır. Nisan 1923'te Yunanistan'ın serbest bıraktığı bazı esirler İstanbul Tuzla'ya kadar getirilmiş ve burada karantina temizlikleri yapılmıştır. Esaretten kurtulan askerlerden Karadenizli olanları tıpkı on yıl önce olduğu gibi Gülcemal ile memleketlerine gönderilecekti. Bkz. Engin Berber, *Mütareke ve İşgal Dönemi Üzerine Yazılar- Bir İzmir Kâbusu*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir, 2002, s. 218-219.

<sup>276</sup> "Memleketim Trabzon Mahallem Tekfurçayır..." - *Binbaşı Süleyman Bey'in Manzum Anıları*, s. 128-132.

yaralanıp gazi olan askerler de Gülcemal ile memleketlerine gönderilecekti. 18 Kasım 1912’de Çatalca’da Bulgarlar ile savaşırken dizine şarapnel parçası saplanan Osman Ağa’da bu askerlerden biridir. Şişli Etfal Hastanesi’nde tedavi edilen Osman Ağa, 12 Ekim 1913’te Gülcemal ile Giresun’a dönecekti.<sup>277</sup> Karadeniz’den toplanan birçok gönüllü asker bu savaşın sonucunu dahi göremeden cephede kaybedilecektir. Osman Ağa gibi cengâver olanları dahi savaşta bazı uzuvlarını kaybedip ancak öyle geri dönebilecekti.

*Talebe Defteri* dergisinin 19 Kânunuevvel 1329 (1 Ocak 1914) tarihli 16. sayısında Ahmed Cevad’ın kaleme aldığı *Esaretten Dönüş* isimli hikâyesi Binbaşı Süleyman Bey’in anılarına çok benzemektedir. Hikâyede, Balkan Savaşlarının ilk aşamasında Bizani ve Yanya bölgesinde esir düşen Türk askerlerinin Gülcemal Vapuru ile Samsun’a getirilişi işlenmektedir.<sup>278</sup> Hikâye, Gülcemal’in Yunanistan’dan gelen iki binin üzerindeki savaş esirini Ayestefanos’dan alıp Karadeniz limanlarına dağıtmak için yola çıkmasıyla başlar. Hikâyenin ana teması genç çocuklara vatan aşkı ve milli bir şuur vermek olsa da geminin bu hikâyedeki pozisyonu tarihi gerçeklik ile uyumaktadır. Gemiyle evlerine dönen esirlerin durumu Süleyman Bey’in anlattıklarını doğrulamaktadır. Vapur Ayestefanos’dan kalktıktan beş gün sonra Samsun Limanı’na ulaşmış ve demiş atmıştır. Burada tasvir edilen manzara bu gemide seyahat etmiş Ahmet Şerif Bey’in Samsun Limanı tasvirleri ile de birebir uyumaktadır. Limanda geminin etrafını yüzlerce sandal sarmıştır. Seyr-i Sefain acentesinden, Gülcemal Vapuru’nun askerlerle yüklü olarak yola çıktığı haberini alan şehir ahalisi günler öncesinden limanı doldurmuştur. Hikâyede aylardan beri yakınlarından haber alamayan kişilerin heyecanı iyi bir şekilde tasvir edilmiştir. Sandallardaki kişiler, askerlerin pratika<sup>279</sup> esaretinin bitmesini beklemiştir.<sup>280</sup> Gemideki karantina bittikten sonra sarı flama indirilmiş ve sandallarla gelen kişiler gemiye akın etmiştir.

Balkan Savaşı, üzerinden henüz çok kısa bir süre geçmesine rağmen edebiyatta işlenen konulardan birisi haline gelmiştir. Yukarıdaki hikâye Gülcemal’in Türk Edebiyatı’nda kullanıldığı en erken örneklerden biridir. İlerleyen dönemde edebiyatçıların gemiye olan ilgisi daha da artacaktır. Bu savaş Gülcemal Vapuru’nun Karadeniz halkı arasında efsaneleşme sürecini başlatmıştır. Eşlerini, kardeşlerini, çocuklarını, babalarını ve daha birçok yakını

<sup>277</sup> Ümit Doğan, *Mustafâ Kemal’in Muhafızı Topal Osman- Ali Şükrü Bey Cinayetinin Gizli Kalmış Gerçekleri*, Kripto, Ankara, 2016, s. 21; Neşe Demir, *Atatürk’ün Muhafız Kıtattı*, Yüksek Lisans Tezi, Ordu Üniversitesi, 2017, s. 50.

<sup>278</sup> Fatih Tuğluoğlu, “Talebe Defteri Dergisindeki Yansımalarıyla Balkan Savaşları (1913-1918)”, *Tarihin Peşinde- Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, sayı: 12, 2014, s. 175-176.

<sup>279</sup> Bugün dahi Sağlık Bakanlığı-Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü’nün, gemilerin vardıkları limanda sağlık durumu ile ilgili pratika alma zorunluluğu vardır; Yukarıda Ahmet Şerif Bey’in Gülcemal Vapuru ile Giresun’a vardığı gece pratika uygulaması yüzünden geminin gece limanda bekletildiğini ve yolcuların sabah tahliye edildiğini belirtmiştik.

<sup>280</sup> Ahmed Cevad, “Esaretten Dönüş”, *Talebe Defteri*, sayı:16, 19 Kânunuevvel 1329, s. 244.

Gülcemal ile cepheye gönderen halk ne yakınlarını unutabilmiş ne de onları cepheye götüren Gülcemal'i unutabilmiştir. Balkan Savaşları'na katılan askerleri konu alan türkülerde Gülcemal'e sitem duyulması bu kayıplara duyulan özlemin bir sonucudur.

### 3.6 CİHAN HARBİ'NDE GÜLCEMAL'İN VERDİĞİ HİZMETLER

Balkan felaketinin yaraları henüz sarılmadan Cihan Harbi patlak verecektir. Harbin başlamasında 28 Haziran 1914 tarihli suikast olayı herkesin malumudur. Sultan Reşad'ın bu olay yaşanmadan üç yıl önce Balkanlara yaptığı seyahatte suikast endişesi nedeniyle bölgeye fazladan asker sevk edildiğine yukarıda değinilmişti. Bu hareket kuşkusuz olası bir suikasta karşı alınmış bir önlemdi. Avusturya-Macaristan veliahdının yeterince tedbir almadan Saraybosna'ya gezi düzenlemesi felakete neden olacak dört yıllık bir zaman dilimini başlatacaktı.

#### 3.6.1 I. Dünya Savaşı Öncesinde Türk-Romen Öğrenci Gezileri

II. Balkan Savaşı'nda Romanya'nın savaşa dahil olup Bulgaristan'a saldırması sonrasında Osmanlı Devleti savaşa girip tarihi başkenti Edirne'yi geri almıştı. Bu savaş sırasında iki ülke arasında başlayan yakınlaşma siyaset arenasının dışına da taşacaktı. Romen öğrencilerin 13 Nisan 1914 günü Romanya Vapuru ile İstanbul'a gelmesi bunun açık delilidir. 62 kişilik Romen öğrenci kafilesine gezileri sırasında Türk öğrenciler ve hocaları da eşlik etmiştir. İstanbul'un tarihi yerlerini Türk öğrenciler ile birlikte gezen Romenler, Pierre Loti'den ilgiyle okudukları Osmanlı ülkesini gezme fırsatını iyi değerlendirmiştir.<sup>281</sup> Romen kafilesi bir haftalık gezilerinin ardından 21 Nisan günü İstanbul'dan ayrılmıştır.<sup>282</sup> Balkan ulusları ile ilişkilerin koptuğu bu dönemde Romen öğrencilerin Osmanlı ülkesine yaptıkları gezi önemli bir olaydır. Darülfünun öğrencileri bu geziye aynı şekilde karşılık vermek için hazırlıklara başlamıştır. Okulun sınav takvimi de dikkate alınarak mayıs ayının ikinci haftasında iade gezisi düzenlemeye karar verilmiştir. 14 Mayıs günü geziye katılması kararlaştırılan 80 civarı öğrenci Galata Rıhtımı'ndan Gülcemal'e bindirilmiştir. Gülcemal Vapuru'nun bu gezi için tahsis edilmesinde Dahiliye Nazırı Talat Bey ile Maliye Nazırı Cemal Bey'in önemli bir etkisi olmuştur.<sup>283</sup> Gezi için öğrencilerden 3 muallimlerden 5 lira ücret alınmıştır. Yolculuk boyunca şarkı ve şiirler söylenmiştir. 15 Mayıs sabahı Köstence'ye varılmıştır. Ev sahibi Romenler, Türk tarafının gösterdiği misafirperverliğe benzer bir şekilde Türk heyetini karşılamıştır. Çeşitli etkinliklere

<sup>281</sup> Eminaalp Malkoç, "Büyük Savaş Öncesi Üniversitelerinin Diyalog Örneği: Türk ve Romen Öğrencilerin 1914 Gezileri", *Türkoloji Kültürü*, c. 4, sayı: 8, 2011, s. 110.

<sup>282</sup> A.g.m., s. 110-111.

<sup>283</sup> Bu gezide kullanılan Gülcemal Vapuru'nun devr-i çark masrafı için Seyr-i Sefain İdaresi'nin talep ettiği 35053 kuruş 5 para, Maliye Nezareti'nin masarif-i gayr-i melhuze bütçesinden ödenmiştir. BOA., BEO., 4366/327384.



katılan gezi grubu 22 Mayıs'ta İstanbul'a geri dönmüştür.<sup>284</sup> Bu geziden bir gün sonra Talat Bey başkanlığındaki Türk heyeti Romanya'ya gitmiştir. Talat Bey burada diplomatik temaslarda bulunup Türk-Romen ticaret anlaşması için bir zemin yoklamıştır. I. Dünya Savaşı'nın başlamasına çok kısa bir süre kala gerçekleşen geziler Türk-Romen yakınlaşmasına katkı sağlayacaktı. Ancak dört yıl süren savaş bütün sınırların kapatılmasına ve vatandaşların ülkelerinde hapsolmesine neden olacaktı.<sup>285</sup>

### 3.6.2 Cihan Harbi'nde Osmanlı Donanması

Avusturya-Macaristan İmparatorluğu suikastın üzerinden tam bir ay geçtikten sonra Sırbistan'a savaş ilan etmiştir. Bu savaş ilanını takip eden bir hafta içerisinde Avrupa'da bütün bloklar oluşmuştu. Osmanlı Devleti savaşın başında tarafsızlığını ilan etmesine rağmen Almanya ile görüşme halindeydi. Savaşın ilk günlerinde İngiltere Donanma Bakanı Churchill, İngiliz tersanelerinde yabancı ülkelerin donanmaları için yapımı süren bütün savaş gemilerine el koydurmıştır. Bu kararın verildiği vakitte beş yüz Türk denizcisi yapımı tamamlanan Sultan Osman drednotunu almak için İngiltere'de bulunuyordu.<sup>286</sup> Henüz savaşın başında ve Osmanlıların tarafsız olduğu bir dönemde uygulanan bu karar Almanlar ile yakınlaşmayı hızlandırmıştır. Nitekim bu karardan bir gün sonra Türk-Alman ittifak anlaşması imzalanacaktı. İttihat ve Terakki kabinesindeki İngiliz ve Fransız taraftarları başta Maliye Nazırı Cavid Bey ve Bahriye Nazırı Cemal Paşa olmak üzere kabinenin büyük bir kısmı bu anlaşma imzalandıktan sonra haberdar edilmiştir. 4 Ağustos'ta İngiltere ve Fransa'nın Rusya safında savaşa girmesiyle Balkanlarda başlayan savaş Cihan Harbi'ne dönüşmüştür. Osmanlı Devleti Almanya ile yapılan ittifak anlaşmasına rağmen savaşa girmekte çekingen davranmıştır. 10 Ağustos'ta Çanakkale'ye gelen Goeben ve Breslau kruvazörleri müttefik bloğun tepkisini çekmemek için satın alınmış gibi gösterilmeye çalışılmıştır. Goeben bilindiği gibi Yavuz'a Breslau ismi Midilli'ye dönüşecekti. Ancak mürettebatları Almanlardan oluşan gemilerin başında yine bir Alman subayı olan Wilhelm Souchon bulunuyordu. 29 Ağustos tarihinde Çanakkale ve İstanbul boğazlarını takviye için Guido von Usedom komutasındaki 140 Alman denizci İstanbul'a gelmiştir.<sup>287</sup> 23 Eylül'de Amiral Souchon Osmanlı donanmasının başına getirilmiştir. 26 Eylül'de Çanakkale Boğazı bütün ticaret gemilerine kapatılmıştır. 29 Eylül'de ise Yavuz zırhlısının başını çektiği

<sup>284</sup> Malkoç, a.g.m., s. 114.

<sup>285</sup> Rainer Maria Rilke'nin I. Dünya Savaşı sırasında Stefan Zweig'a dediği gibi; "savaş her zaman bir hapishanedir.", Stefan Zweig, *Dünün Dünyası- Bir Avrupalının Anıları*, çev. Gülperi Sert, Can Yayınları, İstanbul, 2013, s. 276.

<sup>286</sup> Panzac, a.g.e., s. 466; Churchill'in drednotlara el koyma kararı 30 Temmuz 1914'te kesinleşmiştir. Bkz. Güvenç, a.g.e., s. 118-123.

<sup>287</sup> Bu denizcilere bir süre sonra 300 Alman denizci daha katılacaktır. Bkz. Panzac, a.g.e., s. 474.

Osmanlı filosu Rus limanlarını topa tutmuştur. Yaşanan bu son olay Osmanlı Devleti'ni doğrudan savaşa sokmuştur.<sup>288</sup>

Osmanlı Bahriye Nazırı Cemal Paşa, Almanlara sıcak bakmadığı için yeni bir görevle Suriye'ye gidecektir. Cemal Paşa bu hareketiyle bahriyeyi tamamen Almanların eline bırakmıştır. Osmanlı donanması yeni katılan Alman gemilerinin haricinde eski bir teknolojiye sahipti. Gemilerin birçoğu çeyrek asırlıktı. Turgut Reis ve Barbaros Hayreddin zırhlıları donanmanın ana iskeletini oluşturuyordu. Diğer gemilerin durumu bu iki gemi kadar iyi değildi. Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri ise yeni gemiler kadar süratli değillerdi. Öte taraftan donanma gemilerinin bakım ve onarımını yapabilmek için gerekli teknik aletler ve bu aletleri kullanabilecek iyi eğitimli elemanlar yoktu. Tersanedeki yüzer havuzlar büyük gemiler için uygun değildi. Bu durum savaşta yara alan gemilerin tamiri için çok fazla vakit kaybedilmesine neden oluyordu. Gemilerin ana yakıtı olan kömür ise en büyük sıkıntıların başında geliyordu. Yeterli miktarda ve kaliteli kömür bulmak savaş yüzünden çok zorlaşmıştı. Zonguldak kömürleri ise ordunun ihtiyacın sadece bir kısmını karşılayabiliyordu. Almanya ile Türkiye arasında kara bağlantısı sağlanana kadar bu eksiklikler hat safhada hissedilmiştir.<sup>289</sup>

Osmanlı Devleti'nin savaş sırasındaki ana hareket ve ikmal sahası Karadeniz'di. Çanakkale'yi öteye geçip Akdeniz'de müttefik donanmasına karşı bir faaliyete girişmek intihar demektir. Bu durumun farkında olan Osmanlılar, bütün deniz güçleri ile Boğazları korumaya çalışmıştır. Çanakkale ve İstanbul boğazlarına yapılabilecek herhangi bir saldırıya karşı iki boğazın muhafızlığını donanma gemileri üstlenmiştir.<sup>290</sup> Osmanlı Devleti Karadeniz'deki rakibi Rusya'nın olası bir boğaz saldırısına karşı hazırlıklıydı. Öte yandan Çarlık Rusya'nın böyle bir saldırı yapacak gücü ve cesareti yoktu. Rusların Baltık'taki ikmal hattı savaşın başında Alman ablukası yüzünden kesilmişti. Doğu'da ise 1904-1905 savaşından beri Japonya hâkimdi. Rusya, Pasifik limanlarından batı sınırına asker, teçhizat ve yiyecek nakli yapmak için gelişmiş bir demiryolu ağına sahip değildi. Karadeniz'den yapılacak nakliyatı ise Osmanlı Devleti boğazları gemi trafiğine kapatarak kesmişti. Dış dünya ile izole edilen Rusya, savaşı tamamen kendi iç kaynakları ile idame ettirmeye çalışacaktı. İngiltere ve Fransa müttefikleri Rusya'nın üzerindeki baskıyı hafifletmek için Ortadoğu'da ve Çanakkale'de yeni cephe açarak müttefikleri ile bağlantı kurmaya çalışacaktı.

<sup>288</sup> Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasî Tarihi*, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2012, s. 145.

<sup>289</sup> Tutel, a.g.e., s. 143.

<sup>290</sup> Daniel Panzac'ın dediği gibi "İnebahtı sonrasındaki donanmanın ilk görevi, belirsiz ve uzak ufuklarda fetihlere girişmek, eyalet sahillerini korumak ve hareketli bir deniz ticaretine mukayyet olmaktan ziyade orduya destek vermektir... I. Dünya Savaşı'nda donanma Kafkas Ordusu'na insan ve malzeme ulaştırmak ve Ereğli'den İstanbul'a kömür naklini emniyet altına almaktan sorumluydu. Fakat bahriyenin her şeyden önceki görevi imparatorluğun kalbini korumaktı ve bu da, düşman donanmasını Boğazları geçmesine engel olacak derecede hasara uğrattığı hareketleri kılma ile mümkün olabilirdi... Bu anlamda donanma, payitahtın müdafaasında öncü karakolluk olan başlıca görevini yerine getirebilmiştir." Panzac, a.g.e., s. 503-504.

Osmanlı Devleti savaşın başında Rus donanmasına ve limanlarına ağır hasar vermiş olsa da 1916 yılı sonrasında Ruslar yeni inşa edilen gemilerini devreye sokacaktı. Rusya'nın bu hamlesi sonrasında Osmanlılar için Karadeniz'den ikmal yapmak daha da tehlikeli bir hale gelecekti. Rusya karşısında Osmanlı donanmasının asıl gücünü Yavuz zırhlısı oluşturuyordu. Osmanlı Devleti savaşın başında Rusya'ya yaptığı ani saldırıdan sonra Karadeniz'de savunma durumuna geçmiştir. Rus donanması savaşın başında Osmanlı donanmasının gemilerine ve limanlarına verdiği zararı Karadeniz limanlarına defalarca misilleme yaparak ödetecekti. Ayrıca Karadeniz'de nakliye seferlerinde kullanılan sivil gemileri de batıracaktı. Rusların İstanbul Boğazı'na yakın döşedikleri mayınlar ise bölgedeki gemi trafiğini iyice tehlikeye sokacaktı.

### 3.6.3 Çanakkale Savaşları

Doğu cephesinde 20 Aralık 1914'te başlayan taarruz 19 Ocak 1915'e kadar devam etmesine rağmen istenilen sonuç alınamamıştır. Bu cephede savaşın çıkmaza girmesi üzerine İstanbul'dan Trabzon'a yapılan sevkiyat durmuştur. Müttefik donanmasının Çanakkale önlerine gelmesi üzerine Osmanlı donanması asıl gücünü Çanakkale'yi korumak için Boğazlara kaydıracaktı.

Çanakkale'yi savunmak üzere bölgede bulunan 5. Ordu, seferberlikten itibaren hazırlık içerisindeydi. Müttefiklerin savaş durumunda Çanakkale'yi zorlayacakları önceden hesap edildiği için bölgedeki tahkimat buna göre yapılmıştı. 5. Orduya iaşe ve malzeme taşınmasında kara ve demiryolunun kullanımı çok zor ve zaman alıyordu. En yakın demiryolu istasyonu Uzunköprü/Edirne'de bulunuyordu. Buradan Çanakkale'deki ordugâha yaya olarak ulaşım yedi gün sürüyordu. Yük hayvanları ile taşımacılık ise karayollarının yetersiz olması nedeniyle verimli bir şekilde sağlanamıyordu. Bu nedenle Çanakkale'de bulunan ordunun ana ikmal hattı Marmara Denizi'ydi.<sup>291</sup> Buradaki nakliyat donanma gemileri ve Seyr-i Sefain İdaresi başta olmak üzere sivil gemilerle yapılıyordu. Müttefik kuvvetler Çanakkale'ye olan nakliyata sekte vurmak için denizaltılarını bölgeye gönderecekti.<sup>292</sup> İngilizlere ait E tipi denizaltılar buradaki Osmanlı nakliye gemilerine ve donanma gemilerine büyük hasar verecek ancak nakliyatı tamamen kesmeye muvaffak olamayacaklardı.

19 Şubat 1915'te başlanan Çanakkale bombardımanı bir ay boyunca sürecekti. 18 Mart günü günlerce süren bombardımandan sonra müttefik gemileri hiçbir direniş ile karşılaşmadan

<sup>291</sup> Liman von Sanders, *Türkiye'de Beş Yıl- I*, çev. Örgün Uğurlu, Yeni Gün Haber Ajansı Basın ve Yayıncılık, İstanbul, 1999, s. 96-97.

<sup>292</sup> Çanakkale Cephesi'nde denizden ve karadan başarı sağlayamayan müttefikler savaş sırasında denizaltılarını saldırı silahı olarak Marmara'ya gönderecekti. Marmara'ya giren 16 denizaltının 12 tanesi İngiltere'ye 4 tanesi ise Fransa'ya aitti. Bu denizaltılar Türk nakliyesine ciddi zararlar verdiler. Mesudiye ve Barbaros Hayreddin zırhlıları denizaltılardan ateşlenen torpidolar ile batmıştır. Müttefik donanması Çanakkale Cephesi'nde başarı elde edemeyip geri çekildiği zaman denizaltılardan geriye kalanlar da Boğazı terk edecekti. Nitekim Türkler bu denizaltılara ciddi zararlar vermiştir. İngiltere'nin 12 denizaltısından 5 tanesi mayınlar ve Türk donanma gemileri tarafından batırılmıştır. Panzac, a.g.e., s. 490.

Boğaz'ı geçeceklerini düşünüyorlardı. Ancak 18 Mart'ta İtilaf donanması Türk topçusunun atışları ve Boğaz'a döşeli mayınların arasından ileri hareket edememiştir. İşgalciler 18 Mart günü yedi gemilerini kaybedip geri çekilmek zorunda kaldılar.<sup>293</sup> Çanakkale'nin denizden geçilmeyeceğinin anlaşılması üzerine müttefikler bu kez karaya asker çıkaracaktı. Gelibolu'daki çıkarma teşebbüsüne karşı Türk askerlerinin ciddi direnişi sayesinde çıkarma birlikleri sahilden içeri girememiştir.

Çanakkale Cephesi'nde yaralanan askerler Hilâl-i Ahmer Cemiyeti'ne tahsis edilmiş olan gemilerle cephe gerisine taşınıyordu. Ancak 1915 yılı temmuz ayında Seddülbahir'deki çatışmalarda yaralanan askerleri taşımada, Şirket-i Hayriye'nin 60, 61, 63 ve 70 numaralı vapurları ile Seyr-i Sefain İdaresi'ne ait olan Gülnihal vapuru yetersiz kalmıştır. Bunun üzerine Osmanlı Kızılayı Akdeniz vapurunu Kızılay hastane gemisine dönüştürmüştür. Akdeniz vapuru sıhhiye gemisine dönüştürüldükten sonra beyaza boyanmıştır. Böylece düşman denizaltılarının olası saldırılarına karşı Akdeniz vapuru hedef olmaktan kurtulmuştur.<sup>294</sup> Sıhhiye gemisine dönüştürülen vapurun Akbaş iskelesinde hizmet vermesi planlanmıştır.<sup>295</sup> Çanakkale'de yaralanan askerler bu saydığımız gemilerle cephe gerisindeki hastanelere nakledilecekti. Ağustos ayında Gelibolu'nun elverişsiz batı sahillerinden sürpriz bir çıkarma girişimde daha bulunan müttefikler burada Anafartalar Kahramanı Mustafa Kemal'in direnişi ile karşılaşp geri çekilmek zorunda kalacaklardı. Ağustos ayı boyunca devam eden muharebeler çok fazla asker kaybına neden olacaktı. Bu cephede istediğini alamayan müttefikler 1915 sonu yavaş yavaş geri çekileceklerdir.

### 3.6.4 Gülcemal'in Torpillenmesi

Gülcemal, I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı seferberliği ilan edildikten sonra Karadeniz hattında askeri teçhizat ve cephane taşımakta kullanılmıştır.<sup>296</sup> Doğu cephesinin erken kapanması üzerine diğer gemiler gibi Gülcemal'de Çanakkale Savaşı'nda cephe gerisindeki nakliye işlerinde<sup>297</sup> kullanılacaktı. I. Cihan Harbi'nde savaşan Osmanlı askerlerin, anılarının ve günlüklerinin yeterli

<sup>293</sup> Armaoğlu, a.g.e., s. 150.

<sup>294</sup> Lahey Sözleşmesi'ne göre savaş sırasında hastane gemisi olarak kullanılacak gemilerin diğer gemilerden ayırt edilebilmesi için beyaz ve kırmızı renklerde boyatılmaları zorunluydu. Tuba İşler, *Birinci Dünya Savaşı Sırasında Hilal-i Ahmer Cemiyeti'nin Çanakkale Cephesi'ndeki Faaliyetleri*, Yüksek Lisans Tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi, 2017, s. 115-116.

<sup>295</sup> Ahmet Esenkaya, "Çanakkale Muharebelerinde Cephede ve Cephe Dışında Sağlık Hizmetleri", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, sayı: 10-11, 2011, s. 41-42.

<sup>296</sup> BOA., DH. ŞFR., 442/44.

<sup>297</sup> Ahmet Esenkaya, 5 Ağustos 1915 günü Genel Karargâh Sahra Sıhhiye Müfettişliği'nden gelen istek üzerine 5. Ordu sağlık hizmetlerinin aksatılmadan yürütülebilmesi için Seyr-i Sefain İdaresi'ne ait Akdeniz Vapuru'nun Kızılay hastane gemisine dönüştürüldüğünü ve buna uygun olarak boyatıldığını ifade eder. Ayrıca Gülcemal Vapuru'nun da hastane gemisi olduğunu belli edecek şekilde boyatıldığını ve hasta taşımada kullanıldığını söylemektedir. Bkz. Esenkaya, a.g.m., s. 41-42; bu bilgi hatalıdır. Nitekim 5 Ağustos 1915 günü Genel Karargâh Sahra Sıhhiye Müfettişliği'nden bu talep geldiğinde Gülcemal Vapuru pruvasından vurulmuş halde İstanbul'da tamiri beklemekteydi.

sayıda olmaması gemide nasıl bir atmosfer olduğunu anlamamıza mâni olur. Ayrıca Gülcemal Vapuru savaşın ilk yılı dolmadan bir İngiliz denizaltısı tarafından torpillermesi iki yıl boyunca hizmet dışı kalmasına neden olmuştur. İki yıl süren tamirden sonra tekrar hizmete giren gemi savaşın sonunda birçok görevi layıkıyla yerine getirecekti.

Gülcemal, Çanakkale Deniz Savaşı'nın ilk günlerinden itibaren 5. Ordu'nun cephe gerisindeki nakliye hizmetinde kullanılmıştır. Çanakkale Deniz Savaşı'nın İtilaf Devletleri aleyhine sonuçlanmasından sonra müttefikler karaya asker çıkaracaktır. Müttefiklerin çıkarma harekâtını geri püskürtmek için yolcu vapurlarıyla cepheye yeni askerler sevk edilecekti. 1 Nisan'da Adana'dan İstanbul'a gelen 16. Tümen'in 125. Piyade Alayı Gülcemal ile Çanakkale'ye sevk edilmiştir.<sup>298</sup> 27 Nisan 1915 günü Gülcemal, Akdeniz ve Reşit Paşa vapurları, Marmara bölgesinden yükledikleri askerleri Nira önlerine getirip buraya demir atacaktı.<sup>299</sup> Gülcemal, bu cephede asker nakline 10 Mayıs gününe kadar devam etmiştir. 10 Mayıs 1915 günü akşam saatlerinde Gülcemal Vapuru ile 3 Alman nakliye gemisine on bine yakın asker bindirilmiş ve Taşoz sınıfı iki torpidobotun korumasında Galata rıhtımından yola çıkmıştır. İmralı Adası açıklarında İngiliz E-14 denizaltısı<sup>300</sup> Gülcemal'e bir torpido göndermiştir.<sup>301</sup> Gemi pruvasından ağır hasar almıştır. Gülcemal'in pruvasına beyaz boya ile çizilen köpükler geminin hızının olduğundan fazla görünmesine sebep olmuştur. Bu sayede E-14 denizaltısındaki görevli denizciler Gülcemal'in hızını yanlış hesaplamış ve gemiyi batırabilecek bir bölgeden torpido isabeti yapamamıştır. Gülcemal torpillendikten sonra gemideki askerler Şirket-i Hayriye'nin Kalender ve Sahilbent<sup>302</sup> vapurları ile Lâpseki, Bolayır ve Gelibolu iskelelerine nakledilmiştir.<sup>303</sup> Gülcemal ise tamir için İstanbul'a çekilmiştir. Gülcemal'in torpillermesi Çanakkale'ye asker sevkiyatını sekteye uğratmıştır. Daha küçük çaplı vapurlar ve mavnalar

<sup>298</sup> Mehmet Arslan, "Birinci Dünya Harbinde Çanakkale Cephesine Asker Alım İşlemleri ve Askerlerin Cepheye İntikalleri", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı*, sayı: 18, 2015, s. 236.

<sup>299</sup> Şemsettin Bargut, *Birinci Dünya Harbinde ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk Deniz Harekâtı (Seferberlikten Lozan'a)*, Dz. K.K. Basımevi, Ankara, 2000, s. 31.

<sup>300</sup> Gülcemal'i torpillleyen denizaltı kumandanı İngiliz Donanma Komitesine başvurup güvertesinde silah taretleri bulunan ve 6000 asker ile 200 mürettebatı taşıyan bir gemiyi ve ona refakat eden iki savaş gemisini torpillediğini bildirip ödül parası isteyecektir. O dönemin uygulamasına göre batırılan gemideki her bir kişi için 5 pound ödül veriliyordu. E-14 mürettebatı 31.000 pound ödüle layık görülse de sonradan bu ödül Gülcemal'in bir yolcu gemisi olduğunun anlaşılması üzerine geri alınacaktır. Bkz. *Evening Ledger*, 22 Şubat 1917.

<sup>301</sup> Eser Tutel, Gülcemal'i torpillleyen denizaltının E-11 olduğunu yazmaktadır. Ayrıca geminin torpillerme tarihini 27 Şubat olarak vermektedir. Bu iki bilgi de hatalıdır. Gülcemal 10 Mayıs 1915'te E-14 denizaltısı tarafından torpillermiştir. Bkz. Tutel, a.g.e., s. 125; Ertan Ünal, Eser Tutel'in peşinden gidip geminin torpillerme tarihini 27 Şubat olarak verir. Bkz. Ertan Ünal, "Adı Güzel Kendi Güzel Gülcemal", *İskelelere Yanaşan...-Denizler, Gemiler, Denizciler*, der. Orhan Berent- Murat Koraltürk, İletişim Yayınları, İstanbul, 2013, s. 222; İskender Tunaboylu, "Çanakkale Cephesinde Donanma Desteği", *Studies of the Ottoman Domain*, c. 5, sayı: 8, 2015, s. 41.

<sup>302</sup> 1871 yılında Germanic/Gülcemal'in motorlarını da yapan Maudslay Sons & Fields tezgâhlarında yapılmış bir araba vapurudur. Tutel, *Şirket-i Hayriye*, s. 194.

<sup>303</sup> Ahmet Esenkaya, "Çanakkale Muharebelerinde Gelibolu ve Civarı", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı*, (95nci Yıl Özel Sayısı), 2010, s. 41.

kullanılarak askeri sevkiyat yapılmaya çalışılsa da pek fazla başarı elde edilememiştir.<sup>304</sup> Özellikle Şirket-i Hayriye'ye ait yolcu vapurlarının oturaklarının ve döşemelerinin sökülüp cepheye asker ve hayvan naklinde kullanılması şirket vapurlarının çok fazla yıpranmasına ve maddi hasarlara neden olmuştur.<sup>305</sup>

### 3.6.5 Kâbusun Sonu: 1918

Çanakkale Cephesi'nin kapanmasından sonra iyice çıkmaza giren Rusya, müttefiklerinden beklediği yardımı bir türlü bulamadığı için 1916 yılı boyunca Doğu cephesinde işgallere girişecekti. Özellikle Erzurum ve Trabzon'un işgal edilmesi üzerine bölgedeki çatışmalar yoğunlaşmıştır. Ancak Rusya için bu işgal dönemi hiç iyi gitmemiştir. Ülke içerisinde patlak veren isyanlar 1917 yılında doruğa ulaşacaktır. Aynı yılın kasım ayına kadar çalkantılı bir dönem geçiren Çarlık rejimi, Bolşevik İhtilali sonucunda resmen son bulacaktı. 21 Kasım 1917'de Bolşevikler savaşta oldukları devletlerden mütareke talep edecekti. 15 Aralık'ta Rusya ile Osmanlı Devleti arasında mütareke yapılmış ve barış görüşmelerine başlanmıştır. 1918 yılının mart ayına kadar süren görüşmeler sonucunda 3 Mart 1918 tarihinde Brest-Litovsk'ta barış anlaşması imzalanmıştır.

### 3.6.6 Rusya'dan Boşalan Bölgelerin Yeniden İhya Edilmesi

Rusya savaştan çekildikten sonra Karadeniz sahilinde ve Doğu Anadolu'da işgal ettiği yerleri Osmanlılara iade etmiştir. Ayrıca 93 Harbi'nden beri Çarlık Rusya'nın kontrolünde olan illerin geri alınması bu cephede sağlanan en büyük kazanç olmuştur. Rus işgalinin son bulduğu bölgelerde Osmanlı idaresinin yeniden tesis edilmesi için mülki ve askeri idareciler bölgeye gönderilecektir. Rusların, Doğu Anadolu'dan çekilmesinden sonra buradaki askerlerin bir kısmı da Irak cephesine kaydırılacaktı.<sup>306</sup>

Rusya ile barış anlaşması yapıldıktan sonra Karadeniz'deki gemi trafiği hareketlenmiştir. Gemi trafiğinin artmasında Rusya'nın kendi iç meselelerine yoğunlaşmasının büyük bir etkisi olmuştur. Özellikle Batum'un Osmanlılara iade edilmesi sonrasında doğudaki ordunun ana ikmal hattı Batum Limanı olacaktır. Pruvastaki hasar giderildikten sonra Gülcemal Vapuru 1918 yılının ilk aylarından itibaren bölgeye yapılan iaşe ve asker sevkiyatında önemli hizmetler verecektir.

<sup>304</sup> Gülcemal'in torpillenmesi sonrasında denizden asker nakliyatı yerine iaşe ve hasta nakli yapılmasına karar verilmiştir. Mustafa Şahin, "Çanakkale Cephesi'nde Türk Ordusunun Menzil Teşkilatı ve Askeri Ulaştırma Hizmetleri", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, sayı: 18 (100. Yıl), 2015, s. 285-286.

<sup>305</sup> Levent Kaya Ocakaçan, *Birinci Dünya Savaşı'nda Şirket-i Hayriye*, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 2009, s. 43-44.

<sup>306</sup> Halil Paşa yerine 6. Ordu Kumandanlığına tayin edilen Ali İhsan Bey, 1918 yılı ağustos ayında Batum'dan bindiği Gülcemal ile İstanbul'a gidecektir. İstanbul'da Erkânıharp ile görüşen Ali İhsan Bey, 30 Ağustos'ta Musul'a geçmiştir. Ali İhsan Sâbis, *Harp Hatıralarım- Birinci Dünya Harbi*, c. 4, Nehir Yayınları, İstanbul, 1991, s. 285-286.

1918 yılı mayıs ayında Cemal Paşa, Gülcemal ile Batum'a gidecektir.<sup>307</sup> Batum'un Ruslardan geri alınması Doğu Karadeniz hattındaki seyrüseferleri artırmıştır. Nitekim Batum kırk yıllık Rus işgalinde Doğu Karadeniz'in lider şehri durumuna gelmişti. Ayrıca Rusların Kafkasya'da inşa ettiği demiryolu ile bölge ticaretinin yönü değişmiştir. İran transit ticareti Erzurum-Trabzon hattı yerine Batum hattından yürütülmeye başlanmıştır. Cemal Paşa'nın bölgeye gitmesinden çok kısa bir süre sonra, Batum'da bulunan Dâhiliye Müsteşarı Abdülhalik Bey, 30 Mayıs günü nezarete yazdığı şifreli telgraflarla bölgeye zabıt ve jandarma gönderilmesini istemiştir.<sup>308</sup> Bunun üzerine Gülcemal ile İstanbul'dan gönderilen jandarma birlikleri 7 Haziran'da Batum'a ulaşmıştır.<sup>309</sup> Batum'da karaya çıkarılan birlikler Ruslardan teslim alınan Ardahan şehrine gönderilmiştir. Ayrıca Batum'un ihtiyacı olan tahılta gemiyle getirilmiştir.

Cemal Paşa'nın Batum'a giderken uğradığı Trabzon'da, savaşın yaraları sarılmaya çalışılırken birçok sorunla karşılaşılıyordu. 22 ay Rus işgalinde kalan Trabzon vilayetinde ve kazalarında asayiş tamamen bozulmuştu. Bozulan asayiş tekrar sağlamak için 4 Haziran 1918 günü Trabzon Polis Mektebi kurulmuştur.<sup>310</sup> Mektebe tahsis edilen binanın eğitim faaliyetleri için hazır hale getirilmesi önemli bir sorundu. Evvela öğrenciler için gerekli eşyalar temin edilmeye çalışılmıştır. İstanbul'dan yeni açılan okula gönderilmek üzere Gülcemal Vapuru'na 100 kişilik yatak takımı ve çeşitli eşyalar yüklenmiştir.<sup>311</sup> Trabzon'a ulaştırılan eşyalar kayıklarla kıyıya kadar taşınıp oradan okula nakledilmiştir. Rus işgalinden yeni çıkmış olan bu bölgenin ihya edilmesinde Gülcemal'in önemli katkıları olmuştur. Savaştan beri açlık ve sefalet içerisinde bulunan halk, Gülcemal'in getirdiği tahıl ile karnını doyuruyordu. Bundan dolayı Gülcemal ile beraber sağlık ve bereket sözcükleri yan yana kullanılıyordu.<sup>312</sup>

### 3.6.7 Esirlerin Ülkelerine Dönüşü

3 Mart 1918'de Rusya ile barış anlaşması imzalandıktan sonra, I. Dünya Savaşı'nda esir düşen Türk ve Rusların karşılıklı değişimi gündeme gelmiştir. Barış anlaşmasının ilk günlerinden itibaren başlanılan esir mübadelesinde Gülcemal Vapuru etkin bir şekilde kullanılmıştır. 1918

<sup>307</sup> Falih Rıfkı Atay, *Batış Yılları*, Pozitif Yayınları, İstanbul, 2012, s. 120; Cemal Paşa, Batum'a giderken Trabzon'da duran Gülcemal Vapuru'ndan inip bölgedeki ahali ile görüşmüştür. Ayrıca yapımına başlanan mendirek inşaatının temel atma törenine katılmıştır. 18 Mayıs 1918 günü gerçekleşen temel atma töreninde bir de konuşma yapan Cemal Paşa, Trabzon şehrinin Batum ile rekabet edebilmesi için çok çalışması gerektiğini belirtmiştir. Cemal Paşa daha sonra tekrar Gülcemal'e binip Batum'a geçmiştir. Bkz. Muzaffer Başkaya, *Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon'da Ekonomik Hayat (1923-1950)*, Serender Yayınevi, Trabzon, 2015, 73-74.

<sup>308</sup> BOA., DH.İ.UM., 20-19/13-05.

<sup>309</sup> BOA., DH. ŞFR., 586/104.

<sup>310</sup> Ülkü Köksal, "II. Meşrutiyet Dönemi'nde ve Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Trabzon Polis Mektebi", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, c. 10, sayı: 19, 2015, s. 143.

<sup>311</sup> A.g.m., s. 146-147.

<sup>312</sup> Eser Tutel'in dediği gibi; "Bu gemi halk arasında o kadar sevilmişti ki, sanki efsaneleşmiş gibiydi. Karadeniz'de pek çok kişi, bu geminin bazı hastalıkları iyi edeceğine bile inanmaya başlamıştı! Rize'ye gelip de açıkta demirlediği zaman, bazı kimselerin, hastalarını tedavi etmek amacıyla onları bir kayığa bindirerek Gülcemal'in çevresinde yedi kez dolaştırdıkları anlatılır." Bkz. Tutel, *Seyr-i Sefain...*, s. 128.

yılı nisan ayında İstanbul'daki Rus esirler Gülcemal Vapuru'na bindirilip Sivastopol'e götürülmeleri için Karadeniz'e çıkmıştır. Esirlerin mübadelesinden sorumlu heyette Şevki Böktere'de vardır. Bektöre'nin anılarında bu yolculuğun ayrıntılarını görebilmekteyiz. Rusya ile savaşın bitmesine rağmen diğer devletler ile devam eden savaş durumu dolayısıyla yolculuk boyunca Gülcemal'e bir savaş gemisi eşlik etmiştir. Birkaç günlük yolculuğun ardından Sivastopol'e ulaşılmıştır. Ancak geminin limana girmesine müsaade edilmemiştir. Bunu üzerine savaş esirleri Kefe'ye geri götürülmüştür. Kefe Limanı'na kadar Gülcemal'e Pronzitelny isminde bir Rus savaş gemisi de eşlik etmiştir. Kefe'de Rus devrimin hala etkili olduğunu gören Türk heyeti, esirleri tahliye ettikten sonra İstanbul'a geri dönmüştür.<sup>313</sup>

Gülcemal yalnız Türk topraklarında esir düşmüş olan Rusları değil Almanya'da esir olarak tutulan Rusları da İstanbul'a kadar taşıyacaktır. Savaş sona erdikten sonra Gülcemal, Akdeniz ve Reşit Paşa vapurları, Yunanistan ve Mısır'da esir kamplarında tutulan Almanları ve Avusturyalıları Hamburg ve Wilhelmshaven limanlarına taşıyacaktı.<sup>314</sup> 1919 yılı ağustos ayında Hamburg'dan İstanbul'a dönmek için demir alan Gülcemal, buradaki 709 Rus esirini de İstanbul'a getirecektir.<sup>315</sup>

Savaş sırasında esir düşmüş bazı Türk askerleri, Gülcemal'in bir gün gelip kendilerini bu esareten kurtaracağını hayal ediyordu. Bu konuda Mehmet Arif Ölçen'in anıları bize çok değerli bilgiler vermektedir. Mehmet Arif, I. Dünya Savaşı'nda Doğu Cephesi'nde Erzurum'u savunurken 13 Şubat 1916 günü Ruslara esir düşmüştür. Rus esareti sırasında kendisiyle beraber tutsak olan Türk esirlerin yaşadıkları sıkıntıları anlattığı anılarında, Türk esirleri teftiş için gelen bir Rus generaline kendi elleriyle hazırladıkları hediyeelik eşyaları taktim ettiklerini söylemektedir. Rus general bu eşyalar içerisinde en çok Gülcemal maketini beğenmiştir. Bir üstegmenin yaptığı bu maket, camdan bir muhafaza bölümünün içerisinde maviye boyanmış pamuklarla oluşturulmuş dalgaların üzerine koyulmuştu. General bu maketi alacak parası olmadığını söylese de Türk esirler iyi niyet göstergesi olarak bu maketi generale hediye etmiştir<sup>316</sup> Esaret altındaki askerlerin ülkelerine dair hatırlarında kalan sembolik şeylerin maketini yapmaları çok ince bir zekâ ürünüdür. Esaret sırasında Gülcemal'de geçirilen vakitlerin akla geldiğinin en bariz örneklerinden biri bu maket olayıdır.<sup>317</sup> Mehmet Arif ve

<sup>313</sup> Saadet Bektöre, *Volga Kızıl Akarken*, anlatan: Şevki Bektöre, Eroğlu Matbaası, İstanbul, 1965, s. 5-6.

<sup>314</sup> Mustafa Hergüner, *Kurtuluş Savaşı'nda Denizcilikimiz*, Türkiye Denizciler Sendikası, İstanbul, 1992, s. 255.

<sup>315</sup> Rus esirlerin taşınması sırasında harcanan 24454 kuruş Amerikan Salib-i Ahmer cemiyetinden temin edilecektir. BOA., HR.SYS., 2232/73.

<sup>316</sup> Mehmet Arif Ölçen, *Vetluga Irmağı- Çarlık Rusyasında Bir Türk Savaş Tutsağının Anıları 1916-1918*, haz. Ali Nejat Ölçen, 2. Baskı, Ümit Yayınevi, Ankara, 2006, s. 72-73.

<sup>317</sup> Orhan Veli, *Sakal* adlı şiirinde Gülcemal'e olan tutkusunu şöyle dile getirmiştir. "Hanginiz bilir, benim kadar, Karpuzdan fener yapmasını; Sedefli hançerle, üstüne, Gülcemal resmi çizmesini..." Gülcemal'i görmüş olan kişilerin gemiye besledikleri muhabbet şiirde, resimde, romanda, anılarda bazen bir fotoğrafta yukarıda olduğu gibi kimi zaman ise bir makette karşımıza çıkabilmektedir. Gülcemal'in hafızalarda böylesine yer etmesi onu diğer Seyr-i Sefain İdaresi gemilerinden ayırır.



onunla beraber esir düşen askerler savaşın sonunda Gülcemal ile değil trenle anayurda dönecektir. Ancak esaret sırasında Gülcemal'in bir gün onları alıp yurda geri götüreceğini hayal ettiklerini söyleyebiliriz. Nitekim Hasan İzzettin Dinamo'nun *Türk Kelebeği* isimli romanında, Fransa'nın Latin Amerika'daki "Guyan" sömürgesinde savaş tutsağı olarak bulunan Türk esirler esaretleri sırasında Gülcemal ile ülkelerine dönme hayalleri kuruyordu.<sup>318</sup>

### 3.7 MÜTAREKE DÖNEMİ

Rusya'nın savaştan çekilmesi Osmanlı Devleti'nin Irak ve Suriye cephelerine odaklanmasına fırsat vermiştir. Ancak Irak ve Suriye cephelerinde İngiliz ilerleyişi durdurulamamıştır. 19 Eylül 1918'de Filistin'de başlayan İngiliz taarruzu sonrasında Suriye'nin neredeyse tamamı İngiltere'ye terk edilmiştir. Irak'ta ise Bağdat düşmüş ve Osmanlı ordusu Musul'a kadar geri çekilmiştir. Osmanlı ordusu, Kafkasya'da ilerleme kaydetmesine rağmen güneydeki kayıpların psikolojik sınırı öteye geçmesi, tehlike çanlarının çalmaya başlamasına neden olmuştur. Bulgaristan'ın savaştan çekilmesinden sonra Almanya ile kara bağlantısını kaybeden Osmanlılar mütareke için girişimlere başlayacaktı. Mütareke girişimleri öncesinde savaş ile kirletilmemiş yeni bir hükümet kurulması için Talat Paşa istifa edecektir. Talat Paşa'nın istifasından sonra İzzet Paşa hükümeti kurmakla görevlendirilecekti. İzzet Paşa hükümetinin başlattığı girişimler sonucunda 30 Ekim 1918'de Mondros Mütarekesi imzalanacaktır. Mondros Mütarekesi'nin akabinde İttihat ve Terakki'de resmen son bulacaktı. Hukuken son bulan İttihat ve Terakki'nin kadroları Anadolu'ya geçerek Müdafaa-i Hukuk örgütlerinin temelini oluşturacaktı.<sup>319</sup>

Ateşkesin imzalandığı gün İzmir'de bulunan İngiliz savaş gemileri Çanakkale Boğazı mayınla döşeli olduğu için İstanbul'a gidemiyordu. Bu mayınların temizlenmesi için 3 Kasım'da Osmanlı gemileri çalışmaya başlamıştır. Boğaz'ın bir an önce gemi trafiğine açılması için 7 Kasım'da İngilizler de mayın temizleme işine katılacaktı. Boğaz mayınlardan temizlendikten sonra İtilaf Devletleri, Çanakkale ve İstanbul Boğazı'nı işgal edecekti. Mondros'ta verilen sözlere aykırı olarak İstanbul'a giden donanmanın içerisinde Yunan filosuna ait gemilerin de bulunması halkın büyük tepkisini çekecekti. İngilizler mütareke imzalandıktan sonra İzmir ve çevresinde bulunan Türk denizcileri Gülcemal ile İstanbul'a yollamıştır.<sup>320</sup> Gülcemal bahsi

<sup>318</sup> "O zamanlar, bizim ünlü Gülcemal vapuru Amerika'ya gidip geliyordu. Onun kaptanı ise bizim Hasan Kaptan'ın arkadaşıydı. Eğer New York'a gidebilsek oradan Gülcemal'e binip anayurda dönebilirdik. Artık, geceli gündüzlü bu tatlı avuntularla günleri geçirmeye başlamıştık." Hasan İzzettin Dinamo, *Türk Kelebeği*, Yalçın Yayınları, İstanbul, 1981, s. 123-124.

<sup>319</sup> Enver Paşa, Teşkilât-ı Mahsusa üyeleri aracılığıyla Doğu'da bir direniş başlatmak istemiştir. Bu direniş için Yenibahçeli Nail, Filibeli Hilmi ve Ebulhindili Cafer'e 1 Kasım 1918 tarihinde yapılan gizli toplantı kararlarının yer aldığı bir mektup verip Trabzon'a göndermiştir. Bu kişiler İstanbul'dan bindikleri Gülcemal Vapuru'nun yolcu ve yük nakli yaptığı her limanda İttihatçılar ile görüşmeler yapıp örgütlenmelerini sağlamıştır. İsmail Akbal, *Millî Mücadele Döneminde Trabzon'da Muhalefet*, Serender Yayınevi, Trabzon, 2008, s. 77.

<sup>320</sup> Serdar Hüseyin Sayar, *Kurtuluş Savaşı Döneminde Denizcilik Faaliyetleri*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, 2007, 6.

geçen dönemde Karadeniz hattına gidip gelmeye devam ediyordu. Aralık ayının son günlerinde Erivan'dan Trabzon'a gelen Ferik Mehmet Ali Paşa Gülcemal ile İstanbul'a geri dönmüştür.<sup>321</sup>

Mondros Mütarekesi'nin 11. maddesine göre Osmanlı ordusu, Kafkaslarda işgal ettiği yerleri boşaltması gerekiyordu. Bu emri yerine getirmek için bölgede bulunan Yakup Şevki Paşa işi ağırdan alıyordu. 1918 yılı kasım ayında başlanan tahliye, 1919 yılı şubat ayının sonuna kadar devam etmiştir. Tahliye sırasında ordunun ve halkın ihtiyacı olan tahıllara ve askeri malzemelerin büyük bir bölümüne İngilizler el koymuştur. Elviye-i Selase'nin boşaltılmasında Batum en kritik şehirdi. Doğu cephesinde biriken askerlerin batıya nakledilmesinin en hızlı yolu vapurlardı. Ancak Yakup Şevki Paşa, İstanbul hükümeti ve Harbiye Nezareti'nden beklediği desteği bulamamıştır. Bundan dolayı bazı askeri birlikler yaya olarak tahliye ediliyordu. Yaya olarak Trabzon'a kadar gelen X. Tümen'in bazı birlikleri 2 Mart 1919 günü Trabzon'da bulunan Gülcemal'e bindirilmiştir. Bu askerlerin gemiye nakilleri sırasında talihsiz bir kaza yaşanmıştır. Gemiye asker taşıyan kayıklardan bir tanesi şiddetli rüzgârda alabora olmuştur. Bu olayda yirmi beş asker ile beş kayıkçı tayfası boğularak can vermiştir.<sup>322</sup>

Batum'da bulunan İngilizler, Türk askerlerine ait olan askeri teçhizatları ve silahları Ermenilere dağıtmıştır. Bu olay küçük çaplı direnişlere neden olsa da İstanbul'dan gelen uyarılar üzerine sükûnet sağlanmıştır. Bu vahim durum üzerine elde kalan silahları ve teçhizatı İngilizlerden kurtarabilmek için Yakup Şevki Paşa tahliyeyi hızlandırmıştır. Ancak, Şile, Ümit ve Gülcemal vapurlarının kaptanları tahliyenin yavaş işlemesine neden oluyordu. Bu durumdan şikâyetçi olan Yakup Şevki Paşa, Harbiye Nezareti'nden yeni gemiler talep etmiştir. Ayrıca ismi geçen vapurların idari personellerinin cezalandırılmasını istemiştir.<sup>323</sup> İngilizler bu sırada vapurları ve trenleri durdurup Osmanlılara ait olan malları gasp etmeye devam ediyordu. Tahliye devam ederken 17 Ocak'ta Batum'a gelen Şile Vapuru'na İngilizler el koyacaktı.<sup>324</sup> 13 Şubat 1919 itibarıyla Batum'da görevli personel haricinde şehirdeki bütün askerler tahliye edilmiştir.

<sup>321</sup> Rusya'nın Bolşevik Devrimi sonrası Kafkaslardan geri çekilmesiyle bölgede oluşan yönetim boşluğundan yararlanan Kafkas milletleri bağımsız devletler kuracaktı. Osmanlı Devleti, Rusya'nın boşalttığı Doğu Anadolu ve Doğu Karadeniz Bölgesi'nde Ermenilerin bir devlet kurma teşebbüslerinin önüne geçmek için hızla bu bölgeleri geri alacaktır. Ermenilerin bölgede ordu kurmaya başlamasının üzerine Ermenilerle İstanbul arasında görüşmeler başlayacaktı. Osmanlılar Ermenistan'ın bağımsızlığı taniyacak ve iki ülke birbirlerinin toprak bütünlüğüne saygı duyacaktır. İstanbul ve Ermenistan arasında oluşturulan heyetler barışının şartlarını müzakere etmiştir. Ermenistan'a giden Ferik Mehmet Ali Paşa Ermenilerle Barış ve Dostluk Antlaşması imzalandıktan sonra bölgede askeri bir temsilciye gerek kalmadığını İstanbul'a bildirmiş ve bölgeye siyasi bir temsilci gönderilmesini istemiştir. Mehmet Ali Paşa Mondros sonrası Ermenilerle tekrar bozulmaya başlayan ilişkiler yüzünden bölgede daha fazla kalamayacaktı. Erivan'a siyasi bir temsilci gelmesini beklemeden Trabzon'a geçecek ve buradan Gülcemal Vapuru ile İstanbul'a dönecekti. Bkz. Enis Şahin, *Diplomasi ve Sınır- Gümrü Görüşmeleri ve Protokolleri- 1918*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2005, s. 297.

<sup>322</sup> Özel, a.g.e., s. 45.

<sup>323</sup> Selma Yel, *Yakup Şevki Paşa ve Askerî Faaliyetleri*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2002, s. 122-130.

<sup>324</sup> A.g.e., s. 129.

Yakup Şevki Paşa tahliye sırasında bölgedeki silahları ve askeri teçhizatı el altından Kars ve Erzurum'da bulunan direniş örgütlerine göndermiştir.<sup>325</sup> Fakat bölgede oluşan ulusal direniş örgütlerinin içerisinde fiili olarak yer almamıştır. Yakup Şevki Paşa'nın gizlice halka silah dağıtıp örgütlemesi İngilizlerin dikkatini çekmiştir. Bu faaliyetleri dolayısıyla IX. Ordu Kumandanlığı görevinden uzaklaştırılmasına karar verilmiştir.

Batum'un tahliyesinden sonra Gülcemal, Marmara'ya dönmüştür. 10 Nisan 1919 Perşembe günü Bandırma'da bulunan vapur, buradan İstanbul'a hareket etmiştir.<sup>326</sup> Gülcemal, 12 Nisan Cumartesi günü İstanbul'dan Trabzon'a gitmek üzere tekrar demir almıştır. Kazım Karabekir Paşa, 13 Mart'ta atandığı 15. Kolordu Kumandanlığı görev yerine gidebilmek için vapura binmiştir.<sup>327</sup> Ayrıca yeni atanan Trabzon valisi Galip Bey'de<sup>328</sup> vapurdaki yolcular arasındadır. Vapur, 18 Nisan'da Giresun'a ulaşmıştır. Kazım Karabekir ve Galip Bey Giresun'da karaya çıkıp buradaki belediye ve kumandanlık dairelerini birlikte ziyaret ettiler. Aynı gün Trabzon'da bulunan İngiliz komutan Rawlinson, Yüzbaşı Crawford'u Trabzon'daki silahları toplamakla görevlendirip Erzurum'a hareket etmiştir. 19 Nisan günü Gülcemal, Trabzon'a ulaşmıştır. Kazım Karabekir Paşa, Trabzon'daki Muhafaza-i Hukuku Milliye temsilcileri ile görüşüp ellerindeki silahları bırakmalarını tembih etmiştir. Bu silahlar daha sonra Rum çetelerine karşı direnişte kullanılacaktır. Aynı gün 9. Ordu eski kumandanı Yakup Şevki Paşa, Gümüşhane'den Erzurum'a gitmekte olan İngiliz subayı Rawlinson ile karşılaşmıştır. Burada kısa bir görüşme yapan subaylar tekrar yollarına koyulmuştur. Yakup Şevki Paşa, Batum'da bulunan Mürsel Bey'den aldığı telgrafta İstanbul'a gitmesi halinde tutuklanacağını öğrenmiştir. Tutuklanacağını bilmesine rağmen yoluna devam eden Yakup Şevki Paşa, Trabzon'da XV. Kolordu Kumandanı Kazım Karabekir ile görüşmüştür. Bu görüşmede bölgenin durumu ile ilgili bilgileri ve belgeleri Karabekir'e teslim eden sabık kumandan, 22 Nisan'da Gülcemal'e binip 26 Nisan günü İstanbul'a varmıştır. Karabekir Paşa bir müddet daha bölgedeki faaliyetleri organize ettikten sonra 3 Mayıs'ta Erzurum'a geçmiştir.

<sup>325</sup> A.g.e., s. 144.

<sup>326</sup> Başarısız iki kanal harekâtında da bulunmuş olan Dramalı Sami Bey, mütarekeden sonra Bandırma'ya gelmiştir. Bandırma Limanı'nda bulunan Gülcemal Vapuru'na 122,5 navlun parası ödeyen Sami Bey gemiyle İstanbul'a geçmiştir. Bkz. Sami Yengin, *Drama'dan Sina-Filistin'e Savaş Günlüğü (1917-1918)*, haz. Ahmet Tetik vd., Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2007, s. 128.

<sup>327</sup> Zekâi Güner, *Millî Mücadele Başlarken Türk Kamuoyu-(Basın, Siyasi Partiler, Cemiyetler)*, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1999, s. 218.

<sup>328</sup> Mehmed Galib Bey, uzun yıllar Hariciye'de görev yapmış birisidir. Ülkeye döndükten sonra çeşitli mülki idare görevlerinde bulunmuştur. Babası, II. Abdülhamid zamanında Dâhiliye Nazırlığı görevi yapmış olan Mehmet Said Efendi'dir. Ailesinin saray ile olan ilişkisi yüzünden II. Meşrutiyet Dönemi'nde İttihatçılar tarafından dışlanmıştır. I. Dünya Savaşı'nın son bulmasının akabinde dağılan İttihat ve Terakki'nin yarattığı yönetim boşluğu Mehmed Galib gibi unutulup köşede kalan kişilerin tekrar gün yüzüne çıkmasına fırsat vermiştir. Mondros Mütarekesi'nin üzerinden iki ay geçtikten sonra evvela Adana valiliğine tayin edilmiş ancak buraya nakledilmeden Trabzon valiliğine atanmıştır. Trabzon valiliği Galib Bey'in son idari görevi olacaktır. Kendisi ile aynı gemide yolculuk yapan Kazım Karabekir Paşa tarafından görevden alınacaktır. Nitekim padişaha ve hilafete sadık olan bu zatın Millî Mücadele'ye karşı tutumları görevden alınmasına neden olacaktır. Bkz. Ali Birinci, *Tarihin Gölgesinde- Meşâhir-i Meçhûleden Birkaç Zât*, Dergâh Yayınları, İstanbul, 2001, s. 175-183.

Germanic/Ottawa Vapuru'nun 1911 yılında İstanbul'a geldikten sonra yaşadığı değişimi ve dönüşümü anlattığımız bu bölümde sırasıyla Balkan Savaşları ve I. Dünya Savaşı'nda geminin verdiği hizmetlere değindik. Ayrıca askeri nakliyat dışında Seyr-i Sefain İdaresi'nin kullanımda olan vapurun yaptığı çeşitli seferleri de anlatmaya çalıştık. 35 boyunca göçmenleri taşıyan Germanic Vapuru'nun Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi tarafından satın alındıktan sonra birçok askeri nakliyat ve seferberlik görevinde kullanılması transatlantik vapurları için alışıldık bir durum değildir. Fakat Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin sivil bir denizcilik kurumu olmadığını, Germanic gemisinin de sadece yolcu ve yük taşımak için satın alınmadığını tekrar belirtmekte fayda var. Türk karasularında hizmet veren Gülcemal Vapuru'nu idare eden süvarilerin hepsinin asker kökenli olması bu durumun en açık delilidir. Germanic'in satın alınmasından sonra değişen yolcu profili, geminin efsaneleşmesindeki en önemli paya sahiptir.

## IV. BÖLÜM

### MİLLİ MÜCADELE VE CUMHURİYET DÖNEMLERİNDE GÜLCEMAL VAPURU

Cihan Harbi'ndeki askeri sevkiyatın yapılmasında pek çok hizmet veren Gülcemal, Mütareke Dönemi'nde de yoğun olarak kullanılmıştır. 1920 ve 1921 yılları arasında İstanbul'dan New York'a göçmenleri taşıması Gülcemal'in Türk halkının gözündeki prestijini daha da arttırmıştır. Gülcemal Vapuru, Cumhuriyet'in ilanıyla beraber asli görevi olan yolcu ve yük taşıma işine geri dönecektir. Cumhuriyet'in ilk on beş yılı bu hizmeti başarıyla yerine getirecek olan Gülcemal 1937 yılında hizmet dışı bırakılacaktır.

Bu bölüm hazırlanırken önceki bölümde olduğu gibi benzer materyaller ve kaynaklar kullanılmıştır. Özellikle Amerika yolculuğu basın üzerinden takip edilmeye çalışılmıştır. Cumhuriyet Dönemi'nde Gülcemal ile yapılan seyrüseferler, konularına göre çeşitli başlıklar altında değerlendirilmiştir. Özellikle Gazi Paşa'nın yurt gezileri ve Gülcemal'de yaşanan olaylar itina ile araştırılıp bu metne eklenmiştir.

#### 4.1 MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİ'NDE GÜLCEMAL VAPURU

Mütareke sonrasında Anadolu'da filizlenen işgal karşıtı hareketlerin güçlenmeye başlaması ve Mustafa Kemal Paşa'nın resmi bir görevle Anadolu'ya geçmesi Millî Mücadele olarak adlandırılacak olan dönemi başlatacaktı. Gülcemal Vapuru, Millî Mücadele Dönemi'nde İstanbul Hükümeti'nin kontrolündeydi. Bu nedenle diğer vapurlar gibi Gülcemal'de milli direnişe karşı kullanılmıştır. Özellikle Kuvâ-yı İnzibatiye birliklerinin Anadolu'ya sevkinde Gülcemal Vapuru kullanılacaktı. Ayrıca Paris Sulh Konferansı'na Damat Ferid Paşa Gülcemal ile gidecekti. Gülcemal Vapuru, Millî Mücadele'ye karşı bir pozisyonda kullanılıyor olsa da gizli olarak Gülcemal'e yüklenen silahlar bu gemiyle cepheye nakledilecekti. Ayrıca İstanbul'dan Anadolu'ya geçişte Gülcemal'i kullanan gönüllüler Millî Mücadele'ye ivme katacaklardı. Gülcemal Vapuru Millî Mücadele'nin ikinci yılında Amerika'ya sefer düzenlemeye başlayacaktır. Bu seferler Türk bayraklı sivil bir deniz aracının Atlantik ötesine yaptığı ilk seferler olacaktı.

##### 4.1.1 Gülcemal'in Almanya'ya Yaptığı Seferler

Gülcemal Vapuru, Mütareke sonrası Alman esirlerin ülkelerine gönderilmesinde ve Avrupa'da esir tutulan Rusların ülkelerine geri iade edilmesinde kullanılmıştır. Ayrıca savaş sırasında

Avrupa’da kalmış olan Türklerin de ülkelerine geri dönebilmesinde Gülcemal ve diğer Seyr-i Sefain vapurları kullanılacaktır.

Mondros Mütarekesi’ni müteakiben Osmanlı ülkesinde bulunan Alman ve Avusturya-Macaristan askerlerinin nakledilmesi zorunluluğu doğmuştur. İstanbul’da bulunan Almanların bir kısmı Karadeniz üzerinden Odesa’ya oradan da ülkelerine gönderilecekti.<sup>329</sup> Ancak nakliye planlanandan daha yavaş ilerlediği için geriye kalan bazı Alman subaylar ve erler İstanbul’da çeşitli bölgelere yerleştirilecektir. Alman birliklerin ülkelerine nakilleri sırasında Romanya ve Ukrayna’da yaşanan iç çatışmalar yüzünden kara bağlantısı ile askerleri nakletmek tehlikeli bir hal alacaktır. Öte yandan kış şartlarının bastırıyor olması karadan yapılacak nakilleri zora sokmuştur. Bazı Alman askerlerin Osmanlı topraklarını terk etme konusunda ağırdan almaları da tahliye süresini uzatmıştır. Alman ve Avusturya-Macaristan askerlerinin Osmanlı ülkesinden ayrılmaları için verilen son tarih 30 Ocak 1919’dur. Bu tarihten önce birçok Alman askeri vapurlarla ülkelerine gönderilecektir. Almanların naklinde; Etha Rickmers, Lili Rickmers, Patmos, Kertyra ve Akdeniz vapurları kullanılmıştır.<sup>330</sup> Geriye kalan Almanların naklinde Seyr-i Sefain İdaresi’nin Akdeniz vapuruna ek olarak Reşit Paşa<sup>331</sup> ve Gülcemal vapurları da kullanılacaktır.<sup>332</sup> İsmi geçen vapurlar bu görevde kullanılmadan önce İngilizlerin elinde esir tutulan Türk askerlerinin tahliyesinde kullanılması düşünülmüştür. Ancak Mütareke Komisyonu’na sunulan bu fikir kabul görmemiştir. Bu sebeple ismi geçen sefineler Türk esirlerin tahliyesi yerine, Berlin Sefarethanesi ile Müttefik Devletler arasında yapılan mukavele gereği Alman ve Rus esirlerin taşınmasında kullanılmıştır.<sup>333</sup> Bu vapurlar Hamburg Limanı’na Alman esirleri naklettikten sonra Avrupa’da bulunan Türk vatandaşlarını ve öğrencileri de İstanbul’a taşıyacaklardır.<sup>334</sup> Önceki bölümde değindiğimiz üzere Hamburg’da bulunan Rus

<sup>329</sup> Sadiye Tutsak, “Türk İstiklâl Harbi’nde Alman Silahları ve Askerî Mühimmâtı”, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, sayı: 36, 2014, s. 237.

<sup>330</sup> A.g.e., s. 238.

<sup>331</sup> Reşit Paşa vapurunu Hamburg ve Wilhelmshaven limanlarına götürecek olan süvari Hüseyin Lütfi Bey’dir. 1919 yılında donanmadan ayrılarak Seyr-i Sefain İdaresi’ne geçen Lütfi Bey’e Reşit Paşa vapuru emanet edilmiştir. Lütfi Bey, Hamburg’daki bir gemi işletmecisinin iş tekliflerine kesin ret cevabı verdikten sonra buradaki işlerini bitirip ülkesine geri dönecektir. Lütfi Kaptan, 1920 yılında Gülcemal’in süvariliğine terfi edecekti. Tutel, *Gemiler... Süvariler... İskeleler...*, s. 34-35.

<sup>332</sup> Mütareke sonrasında Alman ve Rus esirlerin ülkelerine gönderilmesinde kullanılması kararlaştırılan Seyr-i Sefain İdaresi’ne ait vapurlara İtilaf Devletleri el koymuştur. Zikrolunan vapurlardan başka bu görev için uygun vapur bulunmaması ve Osmanlı ülkesinde bulunan savaş tutsağı Alman askerlerin bir an önce ülkelerine geri gönderilmesi isteği, Seyr-i Sefain gemileri üzerindeki ipotegin kaldırılmasını sağlayacaktır. Bkz. BOA., MV., 217/85.

<sup>333</sup> Selçuk Ural, “Mütareke Döneminde İngilizlerin Elindeki Türk Esirlerinin İadesi ve Ortaya Çıkan Sorunlar”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, sayı: 37, 2006, s. 205-206.

<sup>334</sup> Hilâl-i Ahmer Cemiyeti, İsviçre, Almanya ve Avusturya’da bulunan Türk öğrenciler ile irtibata geçip maddi ihtiyaçlarını gidermiştir. Ayrıca ülkeye geri dönmek isteyen öğrenciler Hamburg’a gelen Seyr-i Sefain vapurlarına bindirilmiştir. Bkz. Nebahat Oran Arslan, “Hilal-i Ahmer Cemiyeti’nin Çalışmalarından Bazı Kesitler”, *Atatürk Dergisi*, c. 4, sayı: 2, 2004, s. 231; Avrupa’dan Türkiye’ye dönen öğrenci grubunun içerisinde Marksist fikirli öğrenciler de vardı. Almanya’da başlayan Spartakist ayaklanmasını birebir tecrübe etmiş olan Türk öğrenciler, Rus Devrimi’nin bir benzerinin savaş sonrası Almanya’da gerçekleşmediğine şahit olacaklardı. Bu öğrenciler (Ethem Nejat, Mehmet Vehbi, Vedat Nedim, Mümtaz Fazlı vd.) yurda döndükten sonra sol fikirlerin ülkede yayılmasına katkı sağlayacaklardı. Emel Akal, *Millî Mücadelenin Başlangıcında- Mustafa Kemal, İttihat ve Terakki ve Bolşevizm*,

esirler de Gülcemal ile İstanbul'a getirilecekti. 24 Ağustos 1919'da Hamburg'dan dönen Gülcemal Vapuru Rus esirleri gemiden indirdikten sonra tekrar Hamburg'a sefer yapacaktır.<sup>335</sup> 22 Eylül 1919 tarihli bir belgede; Hamburg'dan gelen Gülcemal ve Akdeniz vapurlarındaki ticari malların karaya çıkarılmasına İtilaf Devletleri komiserlerinin izin vermediğini görmekteyiz. Mondros Mütarekesi'nde Osmanlı Devleti'nin Almanya'dan mal ithal edemeyeceğine yönelik herhangi bir maddenin bulunmaması ve ayrıca Hamburg'da bulunan müfettişlerin bahsi geçen malları gemiye yüklerken izin vermiş olmaları İtilaf Devletleri komiserlerine hatırlatılmıştır.<sup>336</sup> Bunun üzerine gemideki malların karaya çıkarılmasına müsaade edilmiştir. İtilaf Devletleri komiserlerinin bu keyfi uygulamaları Mütareke Dönemi'nde ufak tefek evrak eksiklikleri yüzünden bazı gemilere el konulmasına neden oluyordu. Ülke karasularında yapılan seferlerde İtilaf Devletleri komiserleri istedikleri gemileri durdurup arama yapabiliyordu. Bu görevi daha sonra Türk memurlar devralacaktı. Bu sayede Anadolu'ya asker ve mühimmat akışında rahatlama sağlanacaktı.

#### 4.1.2 Damat Ferid Paşa'nın Paris'e Yolculuğu

I. Dünya Savaşı sona erdikten sonra savaşın mağlubu devletlere uygulanacak olan yaptırımların görüşüldüğü Paris Barış Konferansı 18 Ocak 1919 tarihinde açılmıştır. Ancak bu konferans Osmanlı Devleti ile yapılacak olan barışın esasları tesis edilmeden dağılmıştır. Osmanlı Devleti ile yapılacak olan barışın ne tür yaptırımları olacağı Londra ve San Remo'da görüşülmüştür. Bu görüşmelerde Türkiye'nin tamamen parçalanması tasarıları kabul edilmiştir. Bu konferanslarda alınan akıldışı kararların İstanbul Hükümeti'ne bildirilmesi üzerine 17 Haziran 1920 Perşembe günü Reşit Bey ve Cemil Paşa İstanbul'a geri dönmüştür. Ayrıca Ankara'nın temsilcisi olan Bekir Sami Bey'de geri dönmüştür.<sup>337</sup> Aynı gün Damat Ferid Paşa, barış antlaşmasındaki bazı maddeleri yumuşatabileceğini düşünüp Paris'e gitmeye karar vermiştir.<sup>338</sup> Bu yolculuk için Seyr-i Sefain İdaresi'nin Gülcemal Vapuru hazırlanmıştır. Bu lüzumsuz girişim 70.000 Osmanlı

---

İletişim Yayınları, İstanbul, 2013, s. 103-105; Niyazi Berkes, anılarında daha sonra kadro hareketi içerisinde yer alacak olan Vedat Nedim ve Burhan Belge'nin (isimlerini hatırlayabildikleri) Türkiye'ye dönüşleriyle ilgili Aydoslu Sait'in kendisine anlattığı bir anekdota yer verir. [Aydoslu bana bir gün, azametli piposunu puflyarak bunların Türkiye'ye nasıl geldiklerini anlatmıştı. Bunlar gûya Almanya'da Spartakist ayaklanmasına katılmışlar. Bu ayaklanma bastırılınca "bizim hükûmet" bunları kurtarmak için Gülcemal vapurunu yollamış. Bunları toplayıp getirirken vapurda da bir devrim ayaklanması başlatmışlar. "Eeee, sonra ne oldu?" dedim. "Ne olacak? Vapur kaptanı bunlara bir alay dayak atarak, kamaralarına hapsedti" derken "kah, kah" diye de gülüyordu.] Bkz. Niyazi Berkes, *Unutulan Yıllar*, haz. Ruşen Sezer, İletişim Yayınları, İstanbul, 2017, s. 81; Niyazi Berkes, bu hikâyeye inanmamaktadır. Nitekim Gülcemal Vapuru'nun sadece bu öğrencileri almak için Hamburg'a gitmesi gibi bir durum söz konusu değildir.

<sup>335</sup> Bir dönem Hamidiye kruvazörünün süvariliğini de yapmış olan Hüsamettin Ünsel 18 Eylül 1919 tarihinde Gülcemal'in seyir subaylığına atanmıştır. Bkz. *E. Gv. Albay Abdurrahman Benlioğlu'nun Hatıraları*, haz. Nurcan Bal, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 2004, s. 90.

<sup>336</sup> BOA., BEO., 4597/344735.

<sup>337</sup> Ahmet Bedevî Kuran, *Osmanlı İmparatorluğunda İnkılâp Hareketleri ve Millî Mücadele*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2012, s. 728; Zeki Sarıhan, *Kurtuluş Savaşı Günlüğü*, c. III, TTK, Ankara, 1995, s. 86-87.

<sup>338</sup> Esat Cemal Paker, *Siyasi Tarihimizde Kırk Yıllık Hariciye Hatıraları*, Remzi Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 115-116; *The Evening Star*, 22 Haziran 1920.

lirasına mal olmuştur.<sup>339</sup> Sadrazam, İstanbul'dan bindiği Gülcemal ile Fransa'nın Toulouse limanına gitmiştir. Buradan Paris'e geçen Damat Ferid Paşa, yaptığı girişimlerde müspet bir kazanç elde edememiştir. Bu sebeple sadrazam, Fransa'ya geldiği Gülcemal Vapuru ile tekrar geri dönmek zorunda kalmıştır.

#### 4.1.3 Kurtuluş Savaşı Sırasında Gülcemal'in Pozisyonu

Mustafa Kemal'in 19 Mayıs 1919'da Samsun'a çıkmasından sonra<sup>340</sup> geçen yaklaşık bir yıllık süre zarfında Anadolu'daki Millî Mücadele örgütlenmesi tamamlanmış ve Ankara'da Büyük Millet Meclisi açılmıştır. Meclis'in açılması İstanbul'da bulunan Damat Ferid Paşa hükümetinin meşruiyetinin sorgulanmasına neden olmuştur. Anadolu'da tekrar güç sahibi olmak isteyen Damat Ferid Paşa, Millî Mücadele önderleri ve destekçileri hakkında karalama kampanyaları başlatmıştır. Ayrıca Mustafa Kemal başta olmak üzere bazı kişilerin gıyabında idam cezası verilmiştir. Böyle bir atmosferde Anadolu'ya gönderilen Kuvâ-yı İnzibatiye birlikleri Ahmet Anzavur komutasında Adapazarı, Kandıra ve Doğançay'ı ele geçirmiştir. Ahmet Anzavur'a karşı 23 Mayıs 1920'de Çerkez Ethem komutasındaki birliklerin başlattıkları karşı taarruz başarı ile sonuçlanmıştır. İstanbul Hükümeti bu başarısızlık üzerine bölgeye daha fazla Kuvâ-yı İnzibatiye birliği sevk etmek istemiştir. Fakat bölgeye gönderilmesi planlanan askerlerden bir kısmı firar edip Anadolu'daki Ulusal direniş hareketine katılmıştır.<sup>341</sup> Bu durum İstanbul Hükümeti'nin elini iyice zayıflatmıştır. 14 Haziran'da tekrar saldırıya geçmeye hazırlanan Kuvâ-yı İnzibatiye birlikleri, Ali Fuat Paşa'nın karşı taarruzu sonucu tamamen dağıtılmıştır. Kuvâ-yı İnzibatiye'den geri kalan askerler 20 Haziran'da İzmit'ten Gülcemal Vapuru ile İstanbul'a geri götürülmüştür.<sup>342</sup> Harbiye Nezareti bu başarısızlık üzerine Kuvâ-yı İnzibatiye birimini lağvetmiştir. Gülcemal Vapuru, Millî Mücadele karşıtı bu olayda kullanılmasına rağmen gemideki hamiyetperver askerlerin firar etmesi dikkate alınması gereken bir husustur. Gülcemal Vapuru'nun mülkiyeti İstanbul'da bulunan meşruiyetini kaybetmiş hükümete ait

<sup>339</sup> Arı İnan, *Tarihe Tanıklık Edenler- Cumhuriyet'in Kurucu Kuşağıyla Söyleşiler*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018, s. 48; vapur personelinin maaşları, yolculuk için gerekli olan yakıt, iâşe masrafları ve diğer girdi kalemleri dolayısıyla bu yolculuk epey pahalıya mal olmuştur. Yolculuk için gerekli meblağ ihtiyat akçesinden karşılanmıştır. BOA., BEO., 4636/347697.

<sup>340</sup> Mustafa Kemal'in Samsun'dan başlayarak Erzurum'a kadar gidip bölgesel direnişleri ulusal bir direnişe çevirmesi ve daha sonra Sivas'a hareket etmesi birçok vatansveri harekete geçirecekti. Bu kişilerden birisi de Kara Fatma'dır. Fatma Seher (Kara Fatma) 1944 yılında yayımlanan anılarında; Atatürk'ün Sivas'a geçtiğini haber aldıktan sonra hazırlıklarını yapıp Gülcemal Vapuru ile Samsun'a vardığını ve oradan da Sivas'a geçtiğini anlatacağı. Bkz. Fevziye Abdullah Tansel, *İstiklâl Harbi'nde Mücâhit Kadınlarımız*, Atatürk Kültür Merkezi Yayını, Ankara, 1991, s. 25-26.

<sup>341</sup> Karamürsel Kaymakam Vekili Kemal Bey'in Bursa'daki 56. Tümen Kumandanlığına çektiği 7 Haziran 1920 tarihli telgrafta Haydarpaşa'dan kalkan Gülcemal Vapuru'ndaki 500 kişilik Kuvâ-yı İnzibatiye'den 200 kişinin kaçtığı ve geri kalan 300 kişinin ise İzmit'e nakledildiği bildiriliyordu. Bkz. *Miralay Bekir Sami Günsav'ın Kurtuluş Savaşı Anıları*, haz. Muhittin Ünal, Cem Yayınevi, İstanbul, 2002, s. 397; bazı askerler gemiye bindirilmeden önce yahut cepheye gönderildikten sonra firar edip Millî Mücadele saflarına dahil oluyordu. 7 Haziran tarihinde vuku bulan olay bu konudaki önemli örneklerden biridir.

<sup>342</sup> Osman Akandere, "Damat Ferit Paşa'nın IV. Hükümeti Döneminde Kuvâ-yı Milliye İleri Gelenleri Hakkında Verilen İdam Kararları", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, sayı: 43, 2009, s. 366.



olmasına rağmen, Kurtuluş Savaşı sırasında bu gemi de diğer gemiler gibi İstanbul'un emir ve bilgisinin dışında Millî Mücadele'ye katkı sağlayacaktır.

Kurtuluş Savaşı sırasında Doğu Karadeniz bölgesinden toplanan askeri mühimmat ve silahların Batı cephesine nakledilmesinde Gülcemal'in önemli katkıları olmuştur.<sup>343</sup> Hopa ve Rize'den askeri mühimmat yüklenen küçük çaplı motorlar Trabzon Limanı'nda bu malzemeleri Gülcemal'e naklediyorlardı.<sup>344</sup> Gülcemal Vapuru bu askeri teçhizat ve mühimmatı İnebolu iskelesine taşıyordu. İnebolu'da toplanan mühimmat kağnılarla Anadolu'nun içlerine doğru taşıyordu.

Gülcemal Vapuru'nun, 1920 yılı Ekim ayında başlayacağı New York seferleri sonrasında Anadolu ile ilişkisi bir süreliğine kesilecekti. 1921 yılında tekrar yurtiçi seferlerine başlayan Gülcemal, Ankara Hükümeti'nden gelen direktifleri de yerine getirmeye başlayacaktır. 1921 yılı mart ayında Trabzon'da yakalanan Pontuşçulardan *Epohi* gazetesinin sahibi Nikos Kapudanidis'in Gülcemal Vapuru ile Amasya'ya İstiklal Mahkemesi'nde yargılanmak üzere gönderilmesi bu duruma verilebilecek en bariz örnektir.<sup>345</sup> 24 Mayıs 1921 tarihinde Gülcemal, İstanbul'dan Yalova'ya geçmiştir. Yunan işgalinden kaçan Türkler Yalova'da Gülcemal'e bindirilecektir. Bu olaya refakat etmek üzere gemide Kızılay ve Kızılhaç temsilcileri de bulunuyordu. Ayrıca *The Guardian* gazetesi muhabiri Arnold J. Toynbee'de<sup>346</sup> gemide bulunan yolcular arasındaydı.<sup>347</sup> Gülcemal Vapuru, 26 Mayıs günü Yalova'da toplanan muhacirleri İstanbul'a götürecektir.<sup>348</sup> Gülcemal, 1921 yılı haziran ayında tekrar New York Seferine çıkacaktır.

## 4.2 GÜLCEMAL'İN NEW YORK SEFERLERİ

<sup>343</sup> Oğuz Özdeş, *Şafak Sökerken- Rusya'da Bir Türk Subayı* isimli romanında bu yardımlara dikkat çekmektedir. Romanda; 19 Mayıs 1919'da Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun'a çıkması sonrasında Kafkasya'da bulunan Türk subayları Millî Mücadele'ye katılmak için Gülcemal Vapuru ile İstanbul'a hareket edeceklerdi. Batum'da gemiye binen askerler İsmail Berkuk'un (romandaki karakterlerden biri) müsaadesiyle Hopa'da karaya çıkıp Millî Mücadele'ye katılacaklardı. Bkz. Oğuz Özdeş, *Şafak Sökerken- Rusya'da Bir Türk Subayı*, Türkiye Yayınevi, İstanbul, 1963, s. 166-167; Oğuz Özdeş'in tasvir ettiği bu olay tarihi gerçeklik ile uyumaktadır. Nitekim Gülcemal ile Doğu Karadeniz hattından Millî Mücadele'ye yoğun bir asker ve mühimmat sevkıyatı yapılmıştır.

<sup>344</sup> Umur C. Karadoğan, "Millî Mücadele Yıllarında Türk Bahriyesinin Durumu ve Faaliyetleri", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, c. 27, sayı: 81, 2011, s. 613.

<sup>345</sup> Mesut Çapa, "Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin Pontuscu Rumlara Karşı Aldığı Tedbirler", *Başlangıçtan Günümüze Pontus Sorunu*, ed. Veysel Usta, Serender Yayınevi, Trabzon, 2007, s. 411.

<sup>346</sup> İngiliz tarihçi ve yazar Arnold Toynbee, 14 Nisan 1889'da Londra'da dünyaya gelmiştir. Gençliğinde iyi bir eğitim alan Toynbee *Mavi Kitap* isimli çalışmasıyla tanınmaktadır. 1921 yılında Türkiye'ye gelen Toynbee Türk-Yunan savaşını yerinden inceleme fırsatı bulmuştur. Savaş sırasında Yunan tarafının uygulamalarını sert bir dille eleştiren yazar bu eleştirilerini İngiliz kamuoyunun duymasını sağlayacaktı. Uzun yıllar akademik çalışmalarına devam eden yazarın Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçiş üzerine önemli eserleri bulunmaktadır. Bkz. Enes Kabakçı, "Toynbee, Arnold J.- (1889-1975)", *İslam Ansiklopedisi*, c. 41, 2012, s. 272-274.

<sup>347</sup> Zeki Sarıhan, *Kurtuluş Savaşı Günlüğü- TBMM'den Sakarya Savaşı'na (23 Nisan 1920-22 Ağustos 1922)*, c. III, TTK, Ankara, 1995, s. 543.

<sup>348</sup> A.g.e., s. 547.

Trablusgarp'tan itibaren savaşıyla geçen on yıllık süre zarfında Osmanlı ülkesindeki yaşam koşulları iyice kötüleşmiş ve geçim kaynakları tükenmişti. I. Dünya Savaşı'nın sonunda Mondros Mütarekesi'ni imzalayan Osmanlı Devleti, ordularını terhis etmiştir. Silahları ellerinden alınan ve yurtlarından edilen insanlar İstanbul'a akın edeceklerdi. Bu nedenle Mütareke Dönemi'nde Anadolu'dan ve diğer bölgelerden İstanbul'a yoğun bir göç yaşanmıştır. Ayrıca, Yunanların Ege ve Güney Marmara'yı işgal etmeleri üzerine bu bölgedeki halk, mülteci statüsüne düşmüştü. Yunanlardan kaçmayı başarabilen Türklerin bir kısmı da İstanbul'a sığınacaktı. Bütün bunların üzerine bir de esir kamplarından İstanbul'a getirilen askerler, şehrin iyice yaşanmaz bir hale gelmesine neden olacaktı. İşgal altındaki İstanbul'un bozulan yapısı yalnızca Türk nüfusu değil azınlık mensubu vatandaşları da olumsuz etkilemiştir. Bu olumsuz durum Amerika'ya yapılan göçün önemli nedenlerinden biridir. Osmanlı ülkesinden Amerika'ya yapılan göçü tetikleyen bir diğer önemli neden ise; Anadolu'da başlayan Millî Mücadele sonrası, burada bir Ermeni ve Rum Devleti'nin kurulamayacağını anlayan azınlıkların, Yeni Dünya'da yeni bir başlangıç yapma istekleridir. Köstence ve Odessa Limanlarından Gülcemal ile Amerika'ya gidecek olan bir başka grup yolcu ise Sovyet Rusya'nın gücünü toparlaması sonrası hayatları tehlikeye giren Çarlık rejimi ve Beyaz Ordu taraftarlarıdır. Ayrıca bu grubun içerisinde büyük bir Yahudi topluluğu da Amerika'ya göç edecekti.

Gülcemal'den önce Osmanlı ülkesindeki göçmenleri Yeni Dünya'ya yabancı ülkelere ait gemiler taşıyordu. 1920 yılında Jorj Efendi Dedeoğlu adında bir girişimci Ottoman-American Line şirketi vasıtasıyla Gülcemal Vapurunu kiralayacaktı. Bu sayede eski bir transatlantik olan Germanic/Gülcemal yıllar sonra tekrar New York'a yelken açacaktı. Gülcemal; Odessa-Köstence-İstanbul-Napoli ve Marsilya üzerinden New York'a dört sefer düzenleyecektir. İlk sefer 31 Ekim 1920'de, ikinci sefer 13 Temmuz 1921'de, üçüncü ve dördüncü seferler yine aynı yılın 10 Eylül ve 10 Kasım günlerinde gerçekleştirilecektir.

#### 4.2.1 Gülcemal'in İlk Seferi

Gülcemal, New York hattındaki ilk seferine 11 Ekim 1920 günü İstanbul'dan çıkmıştır. Bir Türk vapurunun ABD'ye yelken açtığına haberini alan Amerikan basını bu olayı gündemin ön sıralarına taşımıştır. Gülcemal'in ilk New York seferiyle ilgili yapılan haberlerin tamamına yakını birbirinin kopyası niteliğindedir.<sup>349</sup> Gülcemal Vapurunu Amerika'ya giden ilk Türk ticaret gemisi ve savaş sonrası Amerika'ya giden ilk Türk vapurudur.<sup>350</sup> Savaş sırasında kopan

<sup>349</sup> Bu konuda Ekler kısmına bir suretini eklediğimiz *Richmond Times-Dispatch* gazetesinin 12 Ekim 1920 tarihli haberine bakılabilir. Bkz. Ek 5; ayrıca bkz. *The Evening Star*, 11 Ekim 1920; *New York Tribune*, 1 Kasım 1920.

<sup>350</sup> Woodrow Wilson, Osmanlı Devleti'nin Balkan Savaşları'nda yıkılacağını tahmin ediyordu. Bu nedenle 1912 yılında başkan seçildiğinde İstanbul'a elçi göndermeyi ertelemişti. I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti Amerika'ya

diplomatik ilişkiler henüz onarılmamışken Gülcemal'in Amerika'ya sefer düzenlemesi ABD'de büyük yankı uyandırmıştır.

Gülcemal Vapuru ilk New York seferine İstanbul'da bulunan İtilaf Devletleri personelinin kontrolünden geçmeden çıkmıştır. Bu nedenle gemideki yolcular arasında seferin daha başındayken bir telaş hâsıl olmuştur. İtilaf Devletleri tarafından geminin geri çevrileceğinden endişe eden yolcuları Hüseyin Lütfi Kaptan teskin etmiştir.<sup>351</sup> Lütfi Kaptan<sup>352</sup> sefer için İngilizlerden gerekli izinlerin alındığını ve telaşa mahal olmadığını yolculara anlatmıştır. Amerikan gazeteleri Ottoman-American Line acentelerinden bilet satın alan yolcuların bir kısmının pasaportunun olmadığını ve gemideki yolcuların sağlık durumlarının çok kötü olduğunu iddia edeceklerdi.<sup>353</sup> Ayrıca gazetelerde geminin limana varmadan geri çevrileceğiyle ilgili spekülasyonlar yapıyordu.

Amerika'da bütün bunlar yaşanırken Gülcemal yoluna devam ediyordu. Geminin güvertesinde yolculuk eden göçmenlerin hali bütün transatlantik göçmenleri gibi sefalet içerisindeydi. Bazı göçmenlerin yiyecekleri dahi yoktu. Bütün bu olumsuzlukların üzerine bir de gemideki yolcuların neredeyse tamamı azınlık mensubuydu. Özellikle Rum ve Ermeni kökenli yolcular vapurdaki en kalabalık yolcu kitlesini oluşturuyordu.<sup>354</sup> Bu yolcuların birçoğu Türklerden nefret ediyordu.<sup>355</sup> Nitekim Gülcemal, New York'a sefer düzenlediği sırada Anadolu'daki Ermeni ve Rumlar, Türklerle hala çatışma halindeydi. Anadolu'da çatışan bütün bu gruplar Yeni Dünya'ya yol alırken gemi içerisinde birbirlerine karşı herhangi bir taarruzda bulunmamışlardır. Gülcemal 31 Ekim 1920 günü Hürriyet Abidesi'nin önünden geçip New York'a ulaşacaktır.<sup>356</sup> Yolculuk boyunca Amerikan basınında gemi hakkında uydurulan haberlerin büyük bir bölümünün yalan olduğu Gülcemal'in rıhtıma yanaşması ile ortaya çıkacaktı. Lütfi Kaptan ailesine yazdığı bir mektupta gemi hakkında yapılan kara propagandanın arkasında Jorj Efendi

---

savaş ilan etmemiş bunun yerine diplomatik ilişkilerini kesmiştir. Ancak ülkede bulunan Amerikan kurumlarına dokunulmamıştır. Amerikan Başkanı Wilson 1918 yılının başında duyurduğu 14 Nokta'sında Osmanlı Devleti'yle ilgili olarak Türklerin çoğunlukta olduğu yerlerde yönetime devam etmesini, azınlıklara özerklik verilmesini ve Boğazların bütün devletlerin gemilerine açık olmasını istemiştir. Wilson'un 14 Nokta'sı açıkça Osmanlı Devleti'nin dağılması ve Anadolu'nun parçalanması tasarısından başka bir şey değildi. Mustafa Kemal, Millî Mücadele'nin başında Sivas'ta General Harbord ile görüşmüş ve generale Millî Mücadele'nin meşru bir direniş olduğunu anlatmaya çalışmıştır. Ankara Hükümeti'nin Amerika ile resmi temaslara başlaması 1921 yılında Amiral Bristol aracılığıyla olmuştur. Türkiye'nin ekonomik ve siyasal bağımsızlığının tanınması ve kapitülasyonların kaldırılması şartlarıyla ABD ile tekrar dostane ilişkilerin kurulabileceğini Amiral Bristol'e iletmiştir. Ancak bu girişime kıta ötesinden bir yanıt gelmemiştir. Bkz. Fahir Armaoğlu, *Türk Amerikan İlişkileri 1919-1997*, Kronik Kitap, İstanbul, 2017, s. 25-30; işte böyle bir ortamda Gülcemal Vapuru Amerika'ya yelken açacaktı.

<sup>351</sup> Bkz. *The Richmond Palladium and Sun-Telegram*, 11 Ekim 1920.

<sup>352</sup> Eser Tutel, Lütfi Kaptan'ın 1921 yılında Gülcemal'in süvariliğine getirildiğini söylemektedir. Bkz. Tutel, a.g.e., s. 35; fakat Lütfi Kaptan 1920 yılında gerçekleştirilen ilk New York seferi öncesi Gülcemal'e kaptan tayin edilmiştir. Lütfi Bey'den önce Hakkı Bey geminin süvariliğini yapmıştır. Bkz. BOA., MV 261/81.

<sup>353</sup> Bkz. *New York Times*, 17 Ekim 1920; *The Sunday Star*, 17 Ekim 1920.

<sup>354</sup> Bkz. Ek 7.

<sup>355</sup> Bkz. *New York Times*, 3 Kasım 1920.

<sup>356</sup> Bkz. *Big Sandy News*, 19 Kasım 1920.

Dedeoğlu'nun bulunduğunu söyleyecekti.<sup>357</sup> Gülcemal, New York Limanı'na girince ilk gün 227 yolcu tahliye edilmiştir. 1 Kasım'da ise 241 yolcu daha kontrollerin ardından karaya çıkmıştır. 2 Kasım 1920 günü gemide kalan 754 yolcu da tahliye edilecektir.<sup>358</sup> Gemide bulunan yolcuların indirilmesinde Amerikan vatandaşlarına öncelik tanınmıştır. 13 Amerikan vatandaşı 2 Kasım'da gemiden indirilmiştir. Daha sonra gemide kalan birinci ve ikinci sınıf kabin yolcuları indirilmiştir. Bazı uyanık yolcular gemiden daha erken inebilmek için çeşitli hikâyeler uydursalar da onlar da tıpkı diğer yolcular gibi tecrit süresinin bitmesini bekleyecekti.<sup>359</sup>

Gülcemal Vapuru, New York'tan yüklediği 1000 ton buğday unu, 400 ton pirinç ve 100 ton şeker ile İstanbul'a gitmek üzere 20 Kasım'da yola çıkacaktı.<sup>360</sup> Ancak sefer öncesinde gemiye haciz konulmuştur. Gülcemal'i kiralayan Jorj Efendi Dedeoğlu, New York'ta birçok harcama yapmıştır. Rihtım, yakıt ve diğer giderler için 80.585 dolar borç birikmiştir. Gemiye işleten Ottoman-American Line firması ile Jorj Efendi Dedeoğlu bu parayı ödemek istememiş ve borcu Türk İdaresi'nin üzerine yıkmaya çalışmışlardır. Nitekim Jorj Efendi Dedeoğlu ile yapılan kontratta yer alan bazı hükümlerin yeterince iyi belirtilmemiş olması ismi geçen girişimcinin böyle bir harekette bulunmasının altında yatan temel nedendir. Seyr-i Sefain İdaresi daha sonra kontratta yer alan hükümleri tekrar ve daha açık bir şekilde düzenleyecektir. New York Ticaret Mahkemesi'nde görülen davada Lütfi Kaptan bu borcun kendilerine değil firmaya ait olduğunu belirtip gemiye konulan haczin kaldırılmasını istemiştir. Ayrıca Osmanlı Devleti, İspanya'nın ABD Büyükelçisi aracılığıyla federal mahkemeye yaptığı başvuruda Gülcemal'in serbest bırakılması isteği yinelemiştir.<sup>361</sup> Federal Yargıç John C. Knox, Osmanlı ile ABD arasında diplomatik ilişkilerin kesilmiş olması dolayısıyla İspanya Büyükelçisi'nin gayr-i resmi olarak başlattığı girişimi geri çevirmiştir. Fakat Lütfi Kaptan'ın ısrarlı girişimleri sonrasında geminin üzerindeki haciz kaldırılmış ve borcun ilgili şirket tarafından ödenmesi kabul edilmiştir. Sekiz ay boyunca New York'ta beş parasız kalan Türk denizcilere, Seyr-i Sefain İdaresi bu süre zarfında kullanmaları için 7000 lira göndermiştir.<sup>362</sup>

#### 4.2.2 Gülcemal'in İkinci Seferi

Aylarca New York'ta iskeleye bağlı olarak bekleyen Gülcemal Vapuru haczin kaldırılmasından sonra İstanbul'a dönmüş ve yeni sefer için hazırlıklara başlanmıştır. Gülcemal, ikinci New York seferine 27 Haziran 1921'de çıkmıştır. 16 gün süren yolculuğun ardından 13 Temmuz'da New

<sup>357</sup> Tutel, a.g.e., s. 35.

<sup>358</sup> Bu yolcuların listesi için bkz. Ek 7; *New York Times* gazetesinin 3 Kasım 1920 tarihli haberine göre gemi limana varduktan sonra güverte yolcuları Hoffman Adası'ndaki karantina kampına götürülmüş ve temizlikleri yapılmıştır.

<sup>359</sup> Örneğin; Yolcular arasında bulunan bir Bulgar kızı ateşkes sırasında Sofya'da tanıştığı genç bir Amerikalı ile evlenmek için New York'a geldiğini söyleyecekti. Bkz. *New York Times*, 3 Kasım 1920.

<sup>360</sup> Bkz. *The Burlington Free Press & Times*, 18 Kasım 1920; *Norwich Bulletin*, 16 Kasım 1920; *New York Tribune*, 16 Kasım 1920.

<sup>361</sup> Bkz. *The Washington Herald Weekly Review*, 12 Haziran 1921.

<sup>362</sup> Ünal, a.g.m., 224.

York'a ulaşılmıştır. Ellis Adası kayıtlarında gemideki son yolcuların 18 Temmuz'da indirildiği görülmektedir. Sefer sırasında Napoli ve Marsilya limanlarına uğrayan Gülcemal buralardaki yolcuları ve yükleri de New York'a taşımıştır. Gemide, yolcular haricinde 1400 tonluk ticari yük taşınmıştır. Gülcemal, New York'a ulaştığında müfettişler gemide arama başlatmıştır. Bu aramada geminin seyahat manifestosunda yer almayan 60.000 dolar değerindeki İran halıları ve çeşitli ürünler bulunmuştur.<sup>363</sup> Bu ürünleri manifestoya eklemeyen seyahat acentesi gümrükte ödeme yapmamak için böyle bir yola başvurmuştur. Seyahat acentesinin bu eylemini Türklere mal eden gazeteciler, yeri geldikçe geminin idari personeli ve çalışanları üzerinden Türk Halkı hakkında olumsuz yargılarda bulunuyorlardı.

Lütfi Kaptan New York'a ulaştıktan sonra kendisiyle röportaj yapmak isteyen gazetecilerin soruları yanıtlamak için karaya çıkmıştır. Lütfi Bey'in New York'taki temaslarında, Federal Hükümet tarafından kendisine tahsis edilmiş olan üç özel dedektifte yanında bulunmuştur. Lütfi Kaptan temaslarına devam ederken, Ottoman-American Line şirketi ise gazetelere ilan verip dönüş seferi için yeterli sayıda müşteri çekmeye çalışmıştır.<sup>364</sup> Ancak gazetelerdeki ilan tarihinin sürekli güncellenmesi istenilen sayıda bilet satışının yapılamadığını göstermektedir. Gülcemal ile 14 gün sürecek olan New York-İstanbul seferi için birinci mevkide seyahat edecek yolculardan 200 dolar ücret alınıyordu.<sup>365</sup> Bazı Amerikan vatandaşları Yakınoğu'daki yardım kuruluşlarına katılmak ve bölgedeki iş fırsatlarını değerlendirmek için Gülcemal ile İstanbul'a gidiyorlardı.<sup>366</sup> Gülcemal Vapuru 23 Temmuz sabahı dönüş seferine geçmiştir. Sefer sırasında Yunan Deniz Bakanlığı tarafından gemide Türk direnişine gönderilmek üzere silah taşındığı iddiası ortaya atılmıştır.<sup>367</sup> Yunan donanması Gülcemal'de bulunduğu iddia edilen silahlara el koymak için geminin Türk karasularına girmesini beklemiştir. Gülcemal'i kiralayan Ottoman-American Line yetkilileri, gazetelere verdikleri demeçlerde gemi içerisinde silah bulunduğuna dair söylentilerin gerçeği yansıtmadığını ve gemideki tek silahın manifestoda belirtildiği üzere Lütfi Kaptan'ın silahı olduğunu açık bir şekilde belirttiler. Ayrıca gemideki yüklerin listesi de basın ile paylaşılmıştır. Gemide 400 ton gıda maddesi, zeytinyağı ve pamuklu eşyaların haricinde iki adet de otomobil bulunuyordu. Bu otomobiller Romanya'dan sipariş edilmişti.

11 Ağustos'ta Bandırma'ya ulaşan Gülcemal Vapuru, Yunan donanması tarafından didik didik aranmış fakat silah veya mühimmata rastlanılmamıştır. Sefer süresince gemide silah taşındığı iddialarını haber yapan Amerikan basını birkaç satırlık düzeltme haberleri ile gemide silah bulunmadığını kamuoyuyla paylaşacaklardı.

<sup>363</sup> Bkz. *New York Tribune*, 20 Temmuz 1921.

<sup>364</sup> Gazete ilanları için bkz. Ek 12.

<sup>365</sup> Bkz. *Evening Public Ledger*, 22 Haziran 1921.

<sup>366</sup> Bkz. *The Washington Herald*, 29 Temmuz 1921.

<sup>367</sup> Bkz. *The Omaha Daily Bee*, 6 Ağustos, 1921; *New York Tribune*, 15 Ağustos 1921; *The New York Herald*, 13 Ağustos 1921; *The Pensacola Journal*, 6 Ağustos 1921.

### 4.2.3 Gülcemal'in Son New York Seferleri

Gülcemal Vapuru olaylı geçen ikinci New York seferinin ardından bu hatta iki kez daha sefere çıkacaktır. Son seferler ilk seferlere göre nispeten daha sakin geçecektir. Basının Gülcemal'e olan ilgisi de azalacaktır. Gülcemal bu hattaki üçüncü seferinde 830 yolcuyu New York'a taşıyacaktır. 10 Eylül 1921'de gerçekleşen bu seferden sonra tekrar İstanbul'a dönem Gülcemal, son New York seferine ise ekim ayının sonunda çıkacaktır. 10 Kasım'da New York'a varacak olan Türk vapuru bu son seferde 476 yolcuyu New York'a taşıyacaktı.

Bu rakamlar kesin yolcu miktarını değil, seyahat acentesi manifestosunda yer kişileri temsil etmektedir. Dolayısıyla Gülcemal ile seyahat eden kişilerin tam listesi elimizde yoktur. Ayrıca son seferlerde Ottoman-American Line şirketinin yolculara çok pahalıya bilet satması ve bazı yolculara birinci mevkiden bilet satıp manifestoya güverte yolcusu diye kaydetmesi seyahat sırasında sorunlara neden olmuştur.<sup>368</sup> Gazeteler bu durumu Türk idaresinin bir sorunuymuş gibi göstermiştir.

### 4.2.4 New York Seferlerinin Türkler Üzerindeki Etkileri

Gülcemal Vapuru ilk New York seferine çıktığında Türk basını bu durumu sevinçle karşılamıştır. Hatta çok abartılı sevinç mesajları içeren gazete yazıları kaleme alınmıştır.<sup>369</sup> Refik Halit, bu sevinci çok abartılı ve gereksiz buluyordu. Ayrıca iki kıta arasında yüzlerce yıldır gemi seferleri yapıldığını hatırlatıyor ve artık kıtaların uçakla geçildiğini söylemek zorunda kalıyordu.<sup>370</sup> Gülcemal'in New York seferlerine en çok Amerika'da bulunan Türkler sevinmiştir. Geminin New York'a ulaştığı gün, anavatanlarından gelen kişileri görmek için Anadolu'dan Amerika'ya göç etmiş olan kişiler limana akın edecekti.

Gülcemal'in ilk New York seferinde, gemideki bazı kamarot ve tayfalar gemiden kaçıp Amerika'da yeni bir başlangıç yapmak istemiştir.<sup>371</sup> Bazıları bu planlarında başarılı da olmuştur. Sekiz ay New York'ta demirli bekleyen Gülcemal, ülkeye geri döndüğünde geminin eksik olan kamarot ihtiyacını gidermek için gazeteye ilan verilmiştir. Gazetede bu ilanı gören Mehmet Malik isimli genç bir ziraat mektebi talebesi hiç tereddüt etmeden bu fırsatı değerlendirmiştir. Bu genç, Gülcemal'in ikinci New York seferinde kamarot olarak görev yapmıştır. New York'ta arkadaşları ile gezmeye çıkan genç kamarot, geminin hareket günü Brooklyn'e gitmiştir. Şehirde arkadaşları ile fazla oyalanan Mehmet Malik geminin hareket saatini kaçırmıştır.<sup>372</sup> Kuşkusuz Mehmet Malik'te diğerleri gibi Yeni Dünya'da kalmak için işi ağırdan alıp gemiye

<sup>368</sup> Bkz. *New York Tribune*, 11 Kasım 1921.

<sup>369</sup> Tutel, *Seyr-i Sefain...*, s. 127; Sarıhan, a.g.e., s. 358.

<sup>370</sup> A.g.e., s. 127.

<sup>371</sup> Bkz. *Abbeville Press and Banner*, 26 Kasım 1920.

<sup>372</sup> Bali, a.g.e., s. 307-310.

binmemiştir. Bir süre çeşitli işlerde çalışan Mehmet Malik daha sonra Detroit'e gidecektir. Bu paragraftan anlaşılacağı üzere bazı Türkler Gülcemal'i Amerika'ya gitmenin bir aracı olarak kullanmıştır. Bilet parasını karşılayamayan bu kişiler kamarot olarak gemiyle seyahat edip New York'a ulaşacak ve burada karaya çıktıktan sonra bir daha gemiye uğramayacaklardı.

Gülcemal'in Amerika'ya gitmesi birçok Türk için gurur verici bir olaydı. Ancak bu seferler uzun sürmemiştir. Yunanistan Devleti'nin gemiye yaptığı tacizler, Ottoman-American Line şirketinin sorumsuz uygulamaları, Amerika'da oluşan Türk aleyhtarlığı ve seferlere yapılan talepteki düşüş New York macerasının sona ermesine neden olmuştur.

#### 4.2.5 Sabiha ve Zekeriya Sertel Çiftinin Anılarındaki Tutarsızlık

Yukarıda şimdiye kadar birçok kez atıf verdiğimiz üzere, Meşrutiyet ve Cumhuriyet dönemlerinde yaşamış kişilerin anılarında Gülcemal Vapuru sıklıkla geçmektedir. Bu anılardan bazılarında Gülcemal'e dair ciddi tarih ve bilgi hataları bulunmaktadır. Bu konuda daha önce Ubeydullah Efendi'nin anılarında bulunan tarihsel tutarsızlıkları göstermiştik. Ancak şimdi göstereceğimiz anılar, tarihsel bilgi tutarsızlığının en bariz örnekleri olması bakımından mühim bir yer işgal etmektedir. Başlıktan da anlaşılacağı üzere Sertel çiftinin anıları bu hatalı anılar içerisindeki en bariz örneklerdir. Bu çiftin anılarındaki hatalı bilgileri birçok araştırmacı ve yazar herhangi bir tahlile tabi tutmadan aynen aktarma yoluna gitmesi yanlış bilginin çoğalarak yayılmasına neden olmuştur.

Zekeriya Sertel'in *Hatırladıklarım* başlığı ile yayımlanan anılarında; Himâye-i Etfâl Cemiyeti'ne iletilmek üzere Amerika'daki Türk diasporasından yardım topladıklarını anlatmaktadır. Toplanan yardımların Anadolu'ya gönderilmesi üzerine Himâye-i Etfâl Cemiyeti, ABD'den daha fazla yardım sağlanabileceğini görmüştür. Bunun üzerine Dr. Fuat Bey; savaş yetimlerine yardım toplamak ve Anadolu'daki Millî Mücadele'yi daha geniş kitlelere duyurmak için Amerika'ya gönderilmiştir. Zekeriya Bey, Dr. Fuat'ın 1922 yılında Amerika'ya geldiğini söylemektedir. Hatta Dr. Fuat'ın Amerika'da bulunduğu sırada Yunanların denize döküldüğünü anlatmaktadır.<sup>373</sup> Ne yazık ki bu iki bilgide hatalıdır. Dr. Fuat, Amerika'ya 6 Nisan 1923'te ulaşmıştır.<sup>374</sup> Fuat Bey, Amerika'ya geldiğinde Millî Mücadele'nin son savaşı olan Lozan Konferansı'nın ikinci etabı başlayacaktı. Zekeriya Sertel tarihleri ve olayları birbirine karıştırmıştır.

<sup>373</sup> "Fuat Bey, Amerika'ya 1922'de gelmişti. O yıl Kurtuluş Savaşı'nın son yılıydı. O sıralarda Kurtuluş Savaşı'nı günü gününe heyecanla izliyor, toplantılarda vatandaşlara olup bitenleri haber veriyordu. Nihayet daha Fuat Bey Amerika'dayken Yunan ordusunun İzmir'de denize döküldüğü hakkındaki büyük zafer haberi geldi. Bu büyük bayramı birlikte kutlamak için vatandaşları olağanüstü bir toplantıya çağırdık. Toplantıya katılanlar, mutluluk ve sevinçlerini, yardıma daha geniş biçimde katılmak suretiyle belirtmekte yarış ediyorlardı." Bkz. Zekeriya Sertel, *Hatırladıklarım*, Remzi Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 92.

<sup>374</sup> Akın, a.g.e., s. 84-86.

Diğer taraftan Sabiha Sertel'in anılarında Dr. Fuat Bey'in Gülcemal Vapuru ile New York'a geldiği yazmaktadır.<sup>375</sup> Oysaki Dr. Fuat Bey Cherbourg-Fransa'da bindiği Aquitania vapuru ile Amerika'ya ulaşmıştır.<sup>376</sup>

Sertel çiftinin anıları, anı-hatırat türünü araştırma çalışmalarında kullanırken birkaç farklı kaynak ile beraber okuyup öyle değerlendirmek gerektiğini göstermesi bakımından önemli örneklerdir.

### 4.3 YENİ BİR DÖNEMİN BAŞLANGICI

26 Ağustos 1922 sabahı Mustafa Kemal Paşa'nın emriyle başlayan Türk taarruzu 30 Ağustos'ta Yunan ordusunun bozgunuyla sonuçlanacaktı. Türk ordusu "Akdeniz" emri istikametinde Yunan ordusunu takip ederek 9 Eylül günü İzmir'e girmiştir. İzmir'in geri alınması Türk Yurdu'nun her tarafında sevinçle karşılanmıştı. İstanbul o günlerde bu coşkunun en yüksek sesle yaşandığı yerlerin başında geliyordu. Kuşkusuz esaret altında olan İstanbul şehrinin vatanperver sakinleri, "kahraman ordularının" İstanbul'u da diğer Anadolu şehirleri gibi geri almasının zamanının geldiğine inanıyordu. İzmir'in geri alınmasından sonra Fransız ve İtalyan birlikleri Çanakkale Boğazı'nın Anadolu yakasını boşalttılar. Bu sayede İngilizler, Türk birlikleri karşısında yalnız kalmıştır.<sup>377</sup> Çanakkale'de müttefikleri tarafından yalnız bırakılan İngiltere, Boğaz'ın Asya kıyısına çıkardığı askerlerini geri çekmek zorunda kalmıştır.<sup>378</sup> Değişen konjonktür İngiltere'nin Türkiye'ye karşı yeni bir askeri müdahale ihtimalini de ortadan kaldırmıştır. Batılı devletlerin İngiltere'ye destek vermemesi barış sürecine ivme kazandıracaktır. Ayrıca Çanakkale krizi müttefik bloğunun ne kadar kırılğan olduğunu göstermiş ve Lloyd George'un düşüşüne katkı sağlamıştır. Lloyd George'un yerine geçen Bonar Law, "İçeride asgari müdahale, dışarıda asgari huzursuzluk." vadediyordu. Law Hükümeti, Türkiye ile acil bir barış yapılması taraftarıydı. Yeni İngiliz hükümetinin ılımlı politikası Türk tarafının cesaretlenmesine katkı sağlamıştır.<sup>379</sup>

<sup>375</sup> "Ankara Merkez Komitesi, cemiyet başkanı Doktor Fuat Bey'i göndermeyi kararlaştırmıştır. Fuat Bey «Gülcemal» vapuru ile geldi. Bu, Amerika'ya gelen ilk Türk vapuru idi. Vapuru karşılamak için bütün teşkilatlardan delegeler gelmişlerdi. «Gülcemal» in New York limanına gelmesi de önemli bir olay oldu. Vapurun kaptanlarını görmek için yalnız Türkler değil, Türkiye'den gelmiş Rum, Ermeni, Yahudi, bütün Türk uyrukları gelmişlerdi." Bkz. Sabiha Sertel, *Roman Gibi*, Belge Yayınları, İstanbul, 1987, s. 56,57.

<sup>376</sup> Mehmet Fuat Umay, *Cumhuriyet'in Kuruluş Yıllarında Bir Devrimci Doktorun Anıları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2014, s. 14-23; Dr. Fuat Bey'in yolculuk tarihi ve geldiği gemiye ait bilgiler Ellis Adası kayıtlarında mevcuttur. Fuat Bey'e ait yolcu kaydı için bkz. <https://www.libertyellisfoundation.org/ship-result> , yolcu numarası: ID 603169010025, (06.07.2019 tarihinde erişildi.)

<sup>377</sup> Mustafa Kemal, *Nutuk*'ta Büyük Taarruz'da ve sonrasında yaşanan başarılı püskürtme harekâtını Dünya'ya yansıtmayarak belirli bir süre daha nasıl ilerlediklerini ayrıntılı biçimde anlatır. Bu konuda bkz. Mustafa Kemal (Atatürk), *Nutuk-Söylev*, cilt II., TTK, Ankara, 1989, s. 900.

<sup>378</sup> Rene Grousset, *Asya'nın Uyanması*, haz. Saadetin Gömeç, Berikan Yayınevi, Ankara, 2011, s. 27.

<sup>379</sup> Demirci, a.g.e., s. 38.



İzmir sonrası iki koldan hareket eden Türk Ordusu Çanakkale'ye ve İstanbul'a dayanmıştır. Mustafa Kemal, söz verdiği gibi barış yapılana kadar askerlerini daha ileriye sürmeyecekti. Sıra Mondros yerine yeni bir mütareke yapmaya gelmişti. 3 Ekim'de Mudanya'nın eski yalılarında birinde başlayan görüşmelerde Ankara'yı İsmet Paşa temsil etmiştir. Mudanya Mütarekesi, 11 Ekim 1922 sabahı saat altıda imza edilmiştir.<sup>380</sup> Sıra barış konferansının yapılacağı yerin ve tarihinin belirlenmesine gelmişti. Ankara Hükümeti barış konferansının İzmir'de toplanmasını istiyordu. Ulaşım ve haberleşme zorlukları gerekçe olarak gösteriliyordu. Ayrıca zaferi simgeleyen bir kent olarak İzmir'in önemi büyüktü. İngilizler bu teklifi reddetmiştir. Böyle bir konferansı Anadolu'da toplamak müttefik bloğunu kaybetmiş gibi göstereceğinden endişe ediliyordu. Bu sebeple konferans için bağımsız bir bölge olan Lozan şehri seçilmiştir. Türk tarafı müttefiklerin bu isteğe uymak zorunda kalmıştır. Meclis içerisinde barış konferansına gönderilecek olan heyetin seçiminde şiddetli tartışmalar çıkmıştır. İkinci Grup milletvekilleri Lozan görüşmelerinin Meclis'in denetiminde yapılmasını ve son sözü Meclis'in söylemesini istiyorlardı.<sup>381</sup> Büyük tartışmalardan sonra 2 Kasım'da Meclis Lozan'a gidecek heyetin başı olarak İsmet Paşa'yı onaylamıştır. Konferansın ilk evresi 20 Kasım 1922'de başlamıştır. Türk heyeti konferansın ilk yarısında büyük bir ilerleme kaydetmesine rağmen 1923 yılı şubat ayında konferans tıkanmıştır. İtilaf Devletleri'nin temsilcileri ülkelerine geri dönmüştür. Türk heyeti kendilerine dayatılan anlaşma metnini kabul etmeyip 7 Şubat'ta Lozan'dan ayrılmıştır. İsmet Paşa yurda dönerken daha güvenli bir yol olduğu için Köstence'ye hareket edecektir. Başdelege İsmet Paşa ve Türk heyetini karşılamak üzere Gülcemal Vapuru Köstence'ye gönderilecektir.<sup>382</sup> 10 Şubat 1923'te Köstence'ye hareket edecek olan Gülcemal Vapuru'na İstanbul basınının temsilcileri de akın edecekti. Lütfi Kaptan, ilk başta gemiye gazetecileri almak istememiştir. Ancak gazetecilerin yoğun istekleri üzerine Lütfi Bey bu kişilerin gemiye binmelerine müsaade etmiştir. Gazeteciler bu işin bir gün süreceğini tahmin ettikleri için tedariksiz yola çıkmışlardır.

<sup>380</sup> Grousset, a.g.e., s. 27; Cleveland, a.g.e., s. 200; Demirci, a.g.e., s. 34; Mudanya Mütarekesi'nden sonra Trakya'nın güvenliğini sağlamak için bölgeye jandarma birlikleri sevk edilmeye başlanmıştır. Bu birliklerin bölgeye sevk edilmesinde Gülcemal ve Gülnihal vapurları kullanılmıştır. Refet Bey'de (Bele) 19 Ekim'de bir kısım jandarma birliği ile beraber bindiği Gülcemal Vapuru ile İstanbul'a geçecektir. 31 Ekim'de yeni bir jandarma birliği yine Gülcemal ile Trakya'ya gönderilecektir. Bkz. Mustafa Hergüner, *Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizciliğimize İlişkin Bir İnceleme (1923-1930)*, Deniz Ticaret Odaları, İstanbul, 2002, s. 6.

<sup>381</sup> Ahmet Demirel, *Birinci Meclis'te Muhalefet İkinci Grup*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003, s. 505.

<sup>382</sup> İsmet Paşa'yı karşılamak üzere Köstence'ye gönderilen Gülcemal Vapuru, Karadeniz hattında sefere çıkmaya hazırlanıyordu. Ancak plan değiştirilmiş ve vapur Köstence'ye gönderilmiştir. Vapurda Karadeniz postası için yüklü bulunan mallarda gemiyle beraber Köstence'ye götürülmüştür. Bir hafta Köstence'de kalan vapur bu sürenin sonunda İsmet Paşa'yı alıp yurda geri dönmüştür. Geminin ambarlarında bulunan ticari mallar bu uzun bekleyiş sırasında ciddi zarar görecektir. Bu konuda Trabzonlu yerel bir tüccarın *İstikbal Gazetesi* muhabirine verdiği bir röportaj aynen şöyledir; "Gülcemal Vapuru'na İstanbul'dan mal yükledim. Trabzon'a gidecekti. Bir de işittim ki, Köstence'ye İsmet Paşa'yı almak için hareket etmiş. Tabii bizim mallar da vapurun ambarlarında olduğu hâlde gitti. Vapur Köstence'de on beş gün kadar kaldı. Tekrar İstanbul'a geldi; haftalarca yük aldı. Nihayet Karadeniz hattına çıktı. Bizim mallar ambarda bir ay kadar kaldı. Farelerin elinden un çuvalları delindi." Bkz. Başkaya, a.g.e., s. 83; Gülcemal Vapuru, Köstence dönüşü Karadeniz hattına çıkıp tüccarların mallarını teslim etmiştir. 26 Şubat 1923 günü Trabzon'dan İstanbul'a dönmek için demir alan Gülcemal Vapuru'na bölgede yakalanan Yunan esirlerden 75 tanesi de nakledilmiştir. Bkz. Özel, a.g.e., s. 345.

İsmet Paşa'nın Köstence'ye ulaşması altı gün gecikmiştir. Yoğun kar yağışı ve kış şartları Köstence'ye ulaşımı aksatmıştır. İsmet Paşa, vapurun süvarisine yazdığı bir telgrafta Tuna'ya girip giremeyeceğini sormuştur. Lütfi Kaptan bu telgrafa verdiği cevapta bunun mümkün olmadığını söylemiştir.<sup>383</sup> Nitekim geminin sualtı kısmı Tuna Nehri için uygun değildi. Gemide bulunan gazeteciler bekleme süresinin epey uzamasından şikâyetçi olsalar da Lütfi Kaptan, Gülcemal ile yaptığı yolculukların hep uzadığını hatta Amerika'da sekiz ay kaldıklarını burada da bir iki hafta kalabileceklerini eğlenceli üslubuyla ifade ediyordu.<sup>384</sup> 16 Şubat günü İsmet Paşa Köstence'ye ulaşıp Gülcemal'e binmiştir. İsmet Paşa'nın Lozan dönüşü Gülcemal'e bindiğini gören Neville Henderson, Paşa ile görüşme fırsatı yakalamıştır. Henderson, Lord Curzon'dan gelen bir mesajı Hariciye Vekili'ne iletmiştir. Mesajda İngilizlerin barış anlaşması için hala ısrarlı oldukları ifade ediliyordu.<sup>385</sup> İsmet Paşa, gemideki meraklı gazetecilerin sorularını yanıtlamıştır. Daha sonra İstanbul'a hareket edilmiştir. İstanbul'da coşkulu bir şekilde karşılanan Türk Heyeti buradan Ankara'ya hareket edecektir. Ankara'da İsmet Paşa'ya yönelik sert eleştiriler olsa da konferansın tekrar başlaması üzerine Türk Heyeti tekrar Lozan'a hareket edecektir. 21 Nisan'da Lozan'a varan İsmet Paşa, konferansın ikinci etabının sonunda 24 Temmuz 1923'de Lozan Barış Antlaşmasını imzalayacaktır. Bu antlaşma 6 Ağustos'ta Meclis'te onaylanıp yürürlüğe girecektir. 29 Ekim 1923'de Cumhuriyet'in ilan edilmesi ile yeni bir dönem başlayacaktır.

#### 4.3.1 Gülcemal'in Karaya Oturması

Karadeniz hattındaki seferlerine devam eden Gülcemal Vapuru 15 Mayıs 1923 günü sis yüzünden Yason Burnu'nda<sup>386</sup> karaya oturmuştur. Gemiye kurtarmakla görevlendirilen Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Kumandanı aynı günün akşamı Trabzon vapuru ile bölgeye gitmiştir. Kurtarma görevi istenilen şekilde ilerlemediği için Alemdar vapuru Batum'dan getirdiği yükü limana boşaltıp 17 Mayıs'ta bölgeye ulaşmıştır. Gülcemal'in kurtarılması için dört gün uğraşmıştır. Gemideki kömür ve safranın bir kısmı Trabzon vapuruna aktararak geminin hafifletilmesi sağlanmıştır. Bu sırada Samsun'da görevli olan Amerikan savaş gemisi de bölgeye gidip Gülcemal'i hareket ettirebilmek için etrafında dolaşım dalgalar yaratmıştır.<sup>387</sup> Nihayet, 20 Mayıs günü Gülcemal Vapuru saplandığı yerden kurtarılmıştır.<sup>388</sup> Trabzon vapuru

<sup>383</sup> Serpil Sürmeli, "Ebuzziyazade Velid Bey'in Kaleminden Lozan Konferansı Dönüşü İsmet Paşa'yı Gülcemal Vapuru'nda Köstence'de Beklerken (10-16 Şubat 1923)", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, sayı: 53, (Lozan Antlaşması Özel Sayısı), 2013, s. 275.

<sup>384</sup> A.g.m., s. 277.

<sup>385</sup> Bkz. *The Sunday Star*, 18 Şubat 1923.

<sup>386</sup> Ordu ve Fatsa arasında bulunan bir yarımadadır.

<sup>387</sup> Tıpkı kendisine yardım edildiği gibi Gülcemal'de diğer gemilerin yardımına koşuyordu. Örneğin; 25 Mart 1930 tarihinde Bozcaada'da karaya oturan Oceana gemisindeki 109 yolcu Gülcemal Vapuru ile İstanbul'a taşınmıştır. Bkz. *The New York Times*, 25 Mart 1930; *New Britain Herald*, 25 Mart 1930; Amerikan muhribi ve torpidosunun mürettebatları bu hareketlerinden ötürü tebrik edilmiştir. BOA., HR. İM., 74/51.

<sup>388</sup> Sayar, a.g.t, s. 150.

Gülcemal'den yüklediği kömürü ve malları Ünye'de tekrar Gülcemal'e aktarıp 23 Mayıs'ta Trabzon'a geri dönmüştür. Gemiye kurtaran Trabzon ve Alemdar gemilerinin personelleri Millî Savunma Bakanlığı tarafından takdir edilmiştir.

#### **4.4 GÜLCEMAL VAPURU'NUN CUMHURİYET DÖNEMİNDE VERDİĞİ HİZMETLER**

Cumhuriyet'in ilan edilmesinden sonra ülkedeki deniz ulaşımı tekrar canlanmaya başlamıştır. Savaş sırasında iyice işlevini kaybeden İstanbul Limanı'nın yeniden ihya edilmesi için birtakım projeler ve raporlar hazırlanmıştır.<sup>389</sup> Bu raporlarda köprü ve liman sorunu önemli bir yer tutmaktadır.<sup>390</sup> Deniz ticaretinin geliştirilmesi ve sahil bölgelerini kalkındırmak için çeşitli liman inşaatları yapılacaktır. Önceki bölümde değindiğimiz üzere ülke genelinde modern bir limanın bulunmaması gemilere; iskelelerden açıkta kayıklarla yükleme yapılmasına neden oluyordu. Bu durum çeşitli sıkıntılara ve zaman kayıplarına neden oluyordu.

Cumhuriyet'in ilanı ile beraber elde kalan gemilerin bakım ve onarım işleri yapılacaktır. I. Dünya Savaşı sonrasında Türk ticaret filosundan geriye pek fazla gemi kalmadığı için deniz ticareti iyice gerilemişti. Örneğin; Seyr-i Sefain İdaresi'nin elinde irili ufaklı toplam 32 gemi kalmıştır.<sup>391</sup> Bu gemilerin en büyüğü olan Gülcemal Vapuru, eskiden olduğu gibi Karadeniz hattına haftada iki defa posta seferi yapacaktır. Ayrıca bazı dönemler Karadeniz postasından alınıp Ege ve Akdeniz postalarına da verilecekti.

##### **4.4.1 Süleyman Rıza'nın Gülcemal ile İstanbul'a Seyahati**

1923 yılında Trabzon'un ilk futbol takımı olan İdman Ocağı, İstanbul'da düzenlenen bir organizasyona katılmak üzere davet edilmiştir. Bu davete iştirak için kulübün hamisi olan Kazım Karabekir Paşa'ya başvurulmuş ve onun sağladığı imkân ile yirmi kişilik sporcu kafilesi Gülcemal Vapuru'nda kendilerine ayrılan ikinci mevkide seyahat edebilmiştir.<sup>392</sup> 4 Temmuz 1923 günü öğleden sonra Trabzon'dan hareket eden gemi 9 Temmuz Pazartesi sabahı İstanbul'a ulaşmıştır. Rumeli Kavağı'ndaki sağlık muayenesi ve kontrollerin ardından Boğazdan içeri giren Gülcemal, yolcularını Galata Rıhtımı'nda indirmiştir. Bu yolculuğa katılanların arasında bulunan Süleyman Rıza (Kuğu) bir yıl sonra 1924 Olimpiyatları'na gidebilmek için 24 Mayıs 1924 Cumartesi günü Gülcemal Vapuru ile yine bir Trabzon-İstanbul yolculuğuna çıkacaktı.

<sup>389</sup> İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın 1924 yılında hazırladığı rapor için bkz. *Ticaret ve Sanayi Odasında Müteşekkil İstanbul İktisat Komisyonu Tarafından Tanzim Edilen Rapor-* (29 Kanun-ı Sani 1340- 26 Teşrin-i Sani 1340-1924), Osmanlıcadan çeviren: Aynur Karayılmazlar, İto Yayınları, İstanbul, 2006-  
<http://www.ito.org.tr/itoyayin/0002240.pdf> , (13.02.2018 tarihinde erişildi.)

<sup>390</sup> Murat Koraltürk, "1930'ların Başında İstanbul'un Liman ve Köprü Sorunu", *Yeni Deniz Mecmuası*, sayı: 7, 2017, s. 16-17.

<sup>391</sup> Tutel, a.g.e., s. 165.

<sup>392</sup> Hikmet Öksüz, *20. Yüzyıl Başlarında Trabzon- Toplumsal Tarih Yazıları*, Serender Yayınevi, Trabzon, 2014, s. 280-281.

Süleyman Rıza, bu yolculuğu ve olimpiyatlarda yaşadıklarını günlük olarak not etmiştir. Bu notlar geminin içerisindeki yaşam hakkında önemli bilgiler içermektedir. Süleyman Rıza, Trabzon'dan bindiği Gülcemal Vapuru'nun ikinci mevkideki çift kişilik 104 kapı numaralı kamarasında tek başına seyahat etmiştir.<sup>393</sup> Trabzon'dan gece alaturka 11'de kalkan gemi saat 2'de Tirebolu'ya ulaşmıştır. Sabah saatlerinde Giresun'a varan gemi, yolcu ve yük nakli için demirlemiştir. Gülcemal, demir attıktan sonra gemiden inen Süleyman Rıza şehirde gezintiye çıkmıştır. 25 Mayıs günü öğle saatlerinde Ordu'ya geçilmiştir. Ordu'da gemiden çıkmayıp kamarasında dinlenmeye geçen genç sporcu Fatsa iskelesinde gemiden karaya çıkmıştır. Süleyman Rıza, geminin kalkış vaktine doğru acente kayığına elli kuruş ödeme yapıp gemiye geri dönmüştür. Fatsa'dan sonra Samsun'da tekrar gemiden inen sporcuların gidiş-dönüş birer liralık kayık ücretini Şefik Kaptan ödemiştir.<sup>394</sup> Samsun'da yemek yiyen sporcular buradaki yerel kulüpleri ziyaret etmiştir. Yolculuk sırasında Gülcemal Vapuru'nda bulunan telsiz telgraf cihazı ile İstanbul'da bulunan telsiz merkezi arasında haberleşme sorunları yaşanmıştır. Gülcemal'in birçok iskeleye uğraması seyahat süresini uzattığı için yolcular şahsi temizlik ihtiyaçlarını gemide bulunan banyolarda yapıyordu. Gemi 27 Mayıs'ta İnebolu'ya ulaşmıştır. 28 Mayıs 1924 günü öğle saatlerinden sonra Boğaz'dan içeri girilmiştir. Vapurdaki yolcular Galata Rıhtımı'nda karaya çıkarılmıştır. Süleyman Rıza Bey'in yolculuğu savaş sonrasında tekrar normal seyrine dönen deniz ulaşımının nasıl işlediğini gün be gün bizlere göstermesi bakımından önemli bir belgedir.

#### 4.4.2 Nüfus Mübadelesi

30 Ocak 1923 tarihinde Türkiye ile Yunanistan arasında imzalanan bir protokol ile karara bağlanan mübadele meselesi Lozan Barış Antlaşması'nın imzalanması ile yürürlüğe girecekti. Mübadele hadisesi ulus-devlet inşasında önemli bir adımdır. Yunanistan'da bulunan Türk ahalinin göç ettirilmesi yaklaşık iki yıl sürecekti. Muhacirlerin yerleştirilecekleri yerler planlanmadan bu işe girişilmişti. Bu durum birçok soruna neden oluyordu. Ayrıca Batı Anadolu'da Rumlardan boşalan evlerin birçoğu kullanılamaz haldeydi. Savaş ve yangınlar yüzünden sağlam iskân muhitleri bulmak çok zordu. Mübadillerin Türkiye'ye getirilmesinde Gülcemal Vapuru önemli hizmetler vermiştir. Bu sebeple mübadeleyi konu alan birçok eserde Gülcemal ile yapılan yolculuğun izlerine rastlanır.<sup>395</sup> 25 Ağustos 1923 tarihinde her iki hükümetin de onaylaması ile yürürlüğe giren mübadele sözleşmesi gereği Yunanistan'da bulunan Türkler ile Türkiye'de bulunan Rumların karşılıklı değişimine başlanmıştır. Bu

<sup>393</sup> 24 Mayıs tarihli bu sefer, Gülcemal'in 1924 yılında Trabzon'a yaptığı yedinci seferdir. Bkz. Süleyman Rıza Kuğu, *Trabzon-Paris- 1924 Olimpiyatlarına Yolculuk*, Trabzon Kitaplığı, İstanbul, 2002, s. 27.

<sup>394</sup> A.ge., s. 31-33.

<sup>395</sup> Ali Ezger Özyürek, *Muhacirler- Bitmeyen Göç*, Laika Yayınları, İstanbul, 2007, s. 108-111.

değişimde Gülcemal Vapuru aktif olarak kullanılacaktır. 1924 yılı mübadeleinin en yoğun olarak yapıldığı yıldır.

Gülcemal Vapuru, 1923 yılı Kasım ayı sonunda Girit'te bulunan muhacirleri almak için bölgeye hareket etmiştir.<sup>396</sup> Göçmenleri taşıyan diğer vapurlar gibi birçok sefer yapan Gülcemal, Yunan limanlarından yüklediği muhacirleri Ege, Marmara ve Karadeniz iskelelerinde indiriyordu. 1924 yılının ilk günlerinde Gülcemal Vapuru ile Samsun'a 667 göçmen getirilmiştir. Bu göçmenleri yerel ahali karşılamıştır.<sup>397</sup> Bazı göçmenler Karadeniz sahillerine getirilmelerine rağmen buralarda durmayıp Gülcemal ile farklı bölgelere göç edeceklerdi.<sup>398</sup> Gülcemal ile göç ettirilen muhacirlerden bazılarının kaleme aldıkları anılarında gemiye dair pek fazla ayrıntıya rastlanmaz. Nitekim zorunlu gerçekleştirilen bu göçte yüzlerce yıllık vatanlarından edilen insanların üzüntüsü, gemiyle yapılan seyahatin önüne geçmiştir. Öte taraftan mübadele romanlarında Gülcemal ile yapılan yolculuğun ayrıntılarına rastlamaktayız.<sup>399</sup>

#### 4.4.3 Mustafa Kemal Paşa'nın Yurt Gezileri

Mustafa Kemal Paşa'nın Cumhuriyet Dönemi öncesinde Gülcemal ile seyahat edip ettiğine dair herhangi bir bilgiye sahip değiliz. Bu konudaki boşluğu dolduracak herhangi bir ipucu da elimizde yoktur. Mustafa Kemal, Cumhuriyet Dönemi'nde yurt gezileri kapsamında Gülcemal Vapuru'nu üç defa kullanmıştır.<sup>400</sup> Bu gezilerde sık sık araç değiştiren Paşa'nın en uzun süreyle Gülcemal'de seyahat ettiği gezi; 1933 yılında Mersin'den İzmir'e yaptığı gezi olacaktır.

<sup>396</sup> Mesut Çapa, "Lozan'da Öngörülen Türk Ahâlî Mübâdelesinin Uygulanmasında Türkiye Kızılay (Hilâl-i Ahmer) Cemiyeti'nin Katkıları", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, sayı: 2, 1988, s. 249.

<sup>397</sup> Mesut Çapa, "Yunanistan'dan Gelen Göçmenlerin İskânı", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, sayı: 5, 1990, s. 54; Gülcemal'in 27 Aralık 1923-13 Mart 1924 tarihleri arasında taşıdığı göçmenler için bkz. Muhlise Yıldız Güvendiren, *Türkiye Karasularında Deniz Taşımacılığı (1923-1939)*, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2014, s. 119; Gülcemal ile Samsun'a yerleştirilmiş olan başka bir mübadil grubu için bkz. Mehmet Öcal Özbilgin, Gökhan Barutçu vd., "Samsun Mübadil Toplumlarında Oyun Geleneği", *Ege Üniversitesi Devlet Türk Musikisi Konservatuvarı Dergisi*, sayı: 3, 2013, s. 8.

<sup>398</sup> Mesut Çapa, "İstikbal Gazetesine Göre Trabzon'da Mübadele ve İskân", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, sayı: 8, 1991, s. 636.

<sup>399</sup> Abide Doğan ve Koray Üstün, "Türk-Yunan Mübadelesinin Türk Romanına Yansıması: Savaş'ın Çocukları/ Girit'ten Sonra Ayvalık, Kuşaklar ya da Ayvalık Yaşantısı, Girit'ten Cunda'ya ve Hasret Romanlarında Mübadele", *Electronic Turkish Studies*, c. 11, sayı: 20, 2016, s. 146-147.

<sup>400</sup> Mustafa Kemal'in deniz yolu ile çıktığı ilk yurt gezisinde Hamidiye kruvazörü kullanılmıştır. 12 Eylül 1924 tarihinde Mudanya'dan Hamidiye kruvazörü ile Trabzon istikametine hareket eden Gazi'yi, Boğaz'dan geçerken Gülcemal Vapuru da karşılamıştır. Hamidiye kruvazörü ile aynı doğrultuda hareket eden Gülcemal düdükle çalarak Paşa'yı selamlamıştır. Ayrıca Gülcemal'de bulunan yolcular Paşa'ya olan sevgi ve saygılarını "yaşa" nidaları ve alkışlarıyla göstermiştir. Halkın bu tepkisini karşılıksız bırakmak istemeyen Gazi, istirahatine ara verip güverteye çıkmış ve Gülcemal'de bulunan yolcuları selamlamıştır. Bkz. Taner Gün, *Atatürk'ün Donanma Gemileri ile Yaptığı Geziler*, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, 2007, s. 48; Atatürk yurt gezilerinde Hamidiye haricinde Adatepe ve Zafer destroyerlerini de kullanmıştır. Ancak Sultan Reşad'ın Rumeli seyahatinde Halit Ziya'nın sitem ettiği üzere savaş gemilerindeki kamaralar deniz seyahatleri için uygun değildi. Bu nedenle Gülcemal Vapuru, Gazi'nin diğer deniz seyahatlerinde kullandığı deniz taşıtı olacaktır.

Mustafa Kemal'in ilk uzun soluklu yurt gezisi 1926 Mayıs'ında Ankara'dan başladığı gezidir.<sup>401</sup> Gazi'nin 8 Mayıs 1926'da Ankara'dan başladığı yurt gezisindeki ilk durağı Konya'ya olmuştur. Aynı gün içerisinde Konya'dan Tarsus'a geçen Mustafa Kemal daha sonra Mersin'e hareket etmiştir. Bu geziden sonra tekrar Konya'ya hareket eden Paşa, 20 Mayıs 1926'da Konya'dan bir sonraki durağı olan Bursa'ya geçmiştir. Mustafa Kemal, Bursa'da tanıştığı küçük Sabiha (Gökçen)'yü da yanına alacaktır.<sup>402</sup> 5 Haziran günü Mudanya'da Gülcemal'e binen Paşa, geminin hatıra defterine şunları yazacaktı. "...Gülcemal vapurunda gördüğümüz intizam ve mükemmeliyet takdire değer. Genel müdüre, geminin süvarisine ve bütün mürettebatına teşekkür ederim"<sup>403</sup> Mudanya'da bir müddet daha kalan Mustafa Kemal, tekrar Bursa'ya geri dönecektir. 29 Mayıs günü Mudanya'dan bindiği Karadeniz Vapuru ile Bandırma'ya geçen Gazi, bir sonraki durağı olan İzmir öncesinde kendisine suikast yapılacağı bilgisini almıştır. İzmir'de motorculuk işleriyle meşgul olan Giritli Şevki adında bir zatın ihbarıyla ortaya çıkan bu hadise üzerine 11 Haziran'da Gülcemal Vapuru ile İzmir'e gelen Ziya Hurşit, Laz İsmail ve Gürcü Yusuf tutuklanmıştır.<sup>404</sup> 1926 yılındaki yurt gezilerine suikast teşebbüsünün gölgesi düşecekti. Bu suikast girişiminin arkasında oldukları düşünülen bazı üst düzey eski İttihatçılar da tutuklanarak Gülcemal Vapuru ile İzmir'e gönderilecektir.<sup>405</sup>

Mustafa Kemal'in Gülcemal Vapuru'nu kullandığı ikinci yurt gezisi 1933'te gerçekleşmiştir. 1933 yılı ocak ayında ilk olarak Eskişehir'e geçen Paşa burada halk ile buluştuktan sonra 17 Ocak'ta Derince'ye hareket etmiştir. Derince'de Gülcemal'e binen Mustafa Kemal, vapurla

<sup>401</sup> Mustafa Kemal'in yurt gezilerine çıkmasında yapılan devrimlere karşı halkın tepkisini yerinde görmek istemesinin de etkili olduğunu söyleyebiliriz. Nitekim 1925 yılında yapılan devrimlere karşı bazı bölgelerde halk hareketleri başlamıştı. Özellikle kılık kıyafet devrimine karşı Anadolu'nun çeşitli bölgelerinden tepkiler yükselmişti. Bu tepkilerin yükseldiği yerlerden biri de Erzurum'dur. Erzurum'da devrimlere karşı oluşan halk tepkisinden sonra Gazi'den özür dilemek ve bir hediye armağan etmek için Erzurum Vilayet Meclisi, Millî Mücadele sırasında Mustafa Kemal'in Erzurum'da 52 gün boyunca kaldığı evi satın almıştır. Bu evin anahtarının ve tapusunun Mustafa Kemal'e iletilmesi için Erzurum'dan Ankara'ya gitmenin en hızlı yolu olan Trabzon-Samsun hattı kullanılmaya karar verilmiştir. Trabzon'a hareket eden Erzurum Heyeti 1 Şubat 1926 günü Trabzon Limanı'ndan Gülcemal'e binmiştir. Samsun'da gemiden inen heyet 18 Şubat'ta Ankara'ya varmıştır. Ankara'da Mustafa Kemal ile görüşen Erzurum Heyeti devrime bağlılıklarını bildirip getirdikleri hediyeleri taktim etmiştir. Bkz. İbrahim Ethem Atnur, "Erzurum'dan Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal'e Armağan Atatürk Evi", *A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, sayı 27, 2005, s. 315-316.

<sup>402</sup> Sabiha Gökçen, *Atatürk'le Bir Ömür*, Altın Kitaplar Yayınevi, 4. Baskı, İstanbul, 2007, s. 32-33.

<sup>403</sup> Bkz. <http://atam.gov.tr/wp-content/uploads/KAYNAKÇALI-ATATÜRK-GÜNLÜĞÜ.pdf>, s. 391. (20 Mayıs 2019 tarihinde erişildi.); Atatürk'ün bu gezi sırasında Gülcemal'de çekilmiş bir fotoğrafı için bkz. Ek 11.

<sup>404</sup> Nermin Zahide Aydın, "İzmir Suikastı ve Nedenleri", *Asia Minor Studies*, c. 3, sayı: 6, 2015, s. 29; *Atatürk'ün Sırdaşı Kılıç Ali'nin Anıları*, der. Hulusi Turgut, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2007, s. 440-442; Suikast girişiminin failleri İstiklal Mahkemesi'nde yargılanıp ağır cezalar almalarına rağmen Mustafa Kemal Paşa'ya yönelik yeni suikast girişimlerine dair istihbarat haberleri geliyordu. Bu haberlerden biri 29 Ağustos 1926 tarihli bir belgeye dayanmaktadır. Bu belgede deniz seyahatleri sırasında Mustafa Kemal Paşa'ya ya da diğer üst düzey kişilere yönelik suikast girişimlerinin olabileceği belirtiliyordu. Bu bilgi üzerine yapılan tahkikat sonucunda Paşa'nın Bursa gezisi sırasında Gülcemal Vapuru'nda verilen baloya Cemile İffet isimli bir kadının izinsiz girmeye çalıştığı bilgisine ulaşılmıştır. Bu kadın şüpheli davetiyesi olmadığı için gemiye alınmamıştır. Cemile İffet hakkında başlatılan soruşturmada bu kadına dair herhangi bir ize rastlanılmamıştır. Ali Dikici, "Polis Arşiv Belgelerine Göre Atatürk'e ve Diğer Devlet Adamlarına Yönelik Suikast Girişimleri", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, c. 30, sayı: 90, 2014, s. 14.

<sup>405</sup> Gürcan Sağlam, *Anılarda Atatürk Dönemi'nde İç Siyaset (1923-1938)*, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 2013, s. 40.

Mudanya'ya geçmiştir. Mudanya'dan sonra Bursa'yı ziyaret eden Reisicumhur 20 Ocak'ta Gülcemal ile Gemlik'ten Bandırma'ya geçmiştir.<sup>406</sup> Gezinin bundan sonraki etabına trenle devam eden Mustafa Kemal, Kütahya ve Konya üzerinden Adana'ya geçmiştir. Adana'dan sonraki durak Gaziantep olmuştur. Aynı hat üzerinden tekrar Mersin'e geçen Paşa burada kendini bekleyen Gülcemal Vapuru'na binmiştir. Gazi, vapura kadar kendisini uğurlamaya gelen Adana, Mersin ve Tarsus mebusları ile vedalaşmıştır.<sup>407</sup> Gezinin bir sonraki durağı Antalya olmuştur. Antalya ahali vapurun etrafını sandallarla çevirerek Gazi'yi karşılamıştır. 30 Ocak gecesi Antalya'dan İzmir istikametine hareket edilmiştir. Fethiye ve Marmaris koylarından geçildikten sonra 31 Ocak 1933'te İzmir'e ulaşılmıştır. İzmir'den sonra bölge şehirlerini ziyaret eden Paşa 6 Şubat'ta Mudanya'da tekrar Gülcemal'e binip İstanbul'a hareket etmiştir.<sup>408</sup> Mustafa Kemal Paşa bu gezide Gülcemal Vapuru'nu aktif olarak kullanmıştır.

Burada değineceğimiz son gezi ise 1934 yılında gerçekleşmiştir. Rıza Han'ın Türkiye ziyareti sırasında başkent Ankara'dan sonra Batı illerine gezi düzenlenmiştir. 22 Haziran 1934 günü İzmir'de bulunan iki lider geceyi Gazi Konağı'nda geçirmiştir. Gezi grubunun diğer üyeleri ise İzmir Palas ve Gülcemal Vapuru'nda konaklamıştır.<sup>409</sup> İzmir'de bir müddet vakit geçiren liderler daha sonra Manisa üzerinden Balıkesir'e hareket ettiler. Balıkesir'de bir gece kalan liderler 25 Haziran 1934 günü otomobil ile Çanakkale'ye geçtiler. Mustafa Kemal, Çanakkale'de İran Şahı'na muharebelerin yapıldığı yerleri göstermiştir.<sup>410</sup> Çanakkale'de Gülcemal Vapuru'na binen liderler buradan İstanbul'a hareket ettiler. Bu gezide Mustafa Kemal'in Rıza Şahı Gülcemal'de ağırlamayı tercih etmesinde geminin çok iyi döşenmiş bir otel gibi olmasının önemli bir etkisi vardır. Gülcemal Vapuru'na İstanbul'a kadar Adatepe ve Kocatepe torpidoları eşlik etmiştir. Gülcemal Vapuru Adalar açıklarına yaklaştığında İstanbul'da bulunan birçok vapur şirketi gemilerini Gülcemal'de bulunan iki lideri karşılamaya gönderecekti. Ayrıca bazı vatandaşlar kiraladıkları motorlar ve kayıklarla gemiyi selamlamaya gelecektir. Moda'ya kadar giden Gülcemal bir süre burada durduktan sonra Rumeli Feneri'ne

<sup>406</sup> Bkz. BCA., 030 10 00 00 2 11 6 7.

<sup>407</sup> Yücel Özkaya, "Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın 1927 İstanbul ve Sonraki Gezileri", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, sayı: 14, 1994, s. 200.

<sup>408</sup> A.g.m., s. 202.

<sup>409</sup> Hilal Akgül, "Rıza Han'ın (Rıza Şah Pehlevi) Türkiye Ziyareti", *İstanbul Üniversitesi Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi*, sayı: 7, 2005, s. 29.

<sup>410</sup> Atatürk, Millî Mücadele ruhunun temellerinin atıldığı Çanakkale Savaşı'na büyük önem veriyordu. Mustafa Kemal kendisin de bizzat fiili olarak savaştığı bu cephede yaşanan olayları Rıza Pehlevi'ye birinci ağızdan anlatması bu duruma kanıt olarak gösterilebilir. Ayrıca bu geziden iki yıl önce Çanakkale Zaferi'nin yıl dönümünde burada şehit düşen askerlere Mevlit okunması için Atatürk tarafından bizzat görevlendirilen Hafız Yaşar, Galata Rihtımı'ndan bindiği Gülcemal ile Çanakkale'ye hareket etmiştir. Yol boyunca dualar edilmiş ve Çanakkale'deki şehitler anılmıştır. Çanakkale'deki kötü hava şartlarına rağmen karada yapılan anma töreni de aksatılmamıştır. Atatürk bu anma programına katılan hafızları tebrik etmiştir. Bkz. İlbeyi Özer, "Çanakkale Cephesinde Mustafa Kemal", *Electronic Turkish Studies*, c. 10, sayı: 1, 2015, s. 569; Çanakkale şehitlerini anmak için 1926 yılından itibaren Şehitlikleri İmar Cemiyeti tarafından Gülcemal Vapuru ile bölgeye gezi düzenlemek bir adet haline gelmişti. Bkz. Cahide Sınmaz Sönmez, "Çanakkale Savaşları'nı Anma ve Kutlama Etkinlikleri (1916-1938)", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, sayı: 19, 2015, s. 180-181.

kadar gidip geri dönecektir.<sup>411</sup> Gülcemal'den inen liderler Kınalıada Vapuru ile Sarayburnu'nda karaya çıkacaklardır. Bu gezi Mustafa Kemal'in Gülcemal ile yaptığı son gezi olacaktır. Bu gezi bir nevi Gülcemal'e de veda gezisidir. Nitekim Mustafa Kemal'i görebilmek için sahillere akın eden halk bu vesile ile Gülcemal'i de seyrediyordu.

#### 4.4.4 Yetmiş Beş Yıllık Bir Gemi

1926 yılında Karadeniz gemisi yüzer sergi haline getirilip 86 gün sürecek olan Avrupa turuna gönderilmiştir. Ülke tanıtımına hizmet etmesi öngörülen bu gezi için ilk olarak Gülcemal Vapuru'nun kullanılması düşünülse de daha sonra bu karardan vazgeçilip Karadeniz gemisi bu seyahat için uygun bulunacaktı. Karadeniz gemisini Gülcemal'i Amerika'ya götürüp getiren Lütfi Kaptan idare edecekti. Gülcemal Vapuru'nun yüzer sergi için uygun bulunmamasının en önemli nedeni geminin tamire ihtiyacı olmasıdır. Bu geziden iki yıl sonra 1928 yılında Gülcemal tamirattan geçirilecektir.<sup>412</sup> Bu tamirat ve tadilatın sonra Gülcemal'in sürat ve pusula tecrübeleri yapılmıştır.<sup>413</sup> Tecrübe seferlerinde gemide bulunan Abidin Daver, gemi içerisinde tadilat görmüş salonları ve kamaraları gezmiştir. Geminin kütüphane bölümü bu tadilatla genişletilmiştir. Gemiye güzel bir çiçeklik ve içinde balıkların yüzdüğü bir havuz inşa edilmiştir. Daver'e göre son yapılan tadilatın en güzel taraflarından biri de yemek salonunda yapılan tadilatıdır. Bu tadilatla yemek salonu ile diğer bölümler paravan ile ayrılmıştır. Birinci ve ikinci sınıf kamaraların yanında bir de üçüncü sınıf kamaralar inşa edilmiştir. Bu kamaralarda seyahat edecekler 8 lira ücret ödüyorlardı. Güverte yolcuları ise 6 lira ücret ödüyordu. Bu tadilatın akabinde Gülcemal Vapuru İzmir'e sefer düzenlenmiştir. Bu sefere dair *Haftalık Mecmua*'nın 107. sayısında yer alan bir yazıda; "İstanbul'un ve İzmir'in en güzel oteli muhakkak ki İstanbul'la İzmir arasında gelip giden Gülcemal'dir."<sup>414</sup> denilecekti. Gerçekten de Gülcemal Vapuru görülmeye değer bir gemiydi. Bundan dolayı onunla seyahat edenler yaşadıkları seyir tecrübelerini böyle güzel cümlelerle ifade ediyorlardı.

1930'lu yıllara gelindiğinde eski günlerini aratmaya başlayan vapur 1937 yılında alınan bir kararla hizmet dışı bırakılacaktır.<sup>415</sup> Nitekim atmış yaşını geçmiş eski bir gemi olan Gülcemal'in metalinin de bir dayanma süresi vardı. Artık çürümeye yüz tutmuş metalini ve sürekli arıza

<sup>411</sup> Polat Kara, *Türkiye-İran İlişkileri (1923-1960)*, Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi, 2010, 154-155.

<sup>412</sup> Hergüner, a.g.e., s. 164.

<sup>413</sup> Gemide yapılan tadilatın sonra beş kazanın aynı anda çalıştırılmasıyla 17 deniz mili sürat elde edileceği hesaplanmıştır. Geminin servis hızı ise 14.15 mil olacaktır. Bkz. Abidin Daver, "Bizim Transatlantik Gülcemal", *Denizin Sesi*, c. 13, sayı: 63, 1988, s. 24-25.

<sup>414</sup> Ertan Ünal, "Adı Güzel Kendi Güzel Gülcemal", *İskelede Yanaşan...-Denizler, Gemiler, Denizciler*, der. Orhan Berent- Murat Koraltürk, İletişim Yayınları, İstanbul, 2013, s. 222.

<sup>415</sup> Gülcemal'in hizmet dışı bırakılması düşüncesi 24 Aralık 1934 tarihinde İktisat Vekâleti'ne sunulan bir raporda göze çarpmaktadır. Raporda Gülcemal'in 60 yaşını geçtiği ve tamir edilemez durumda olduğu belirtiliyordu. Bkz. Güvendiren, a.g.t., s. 158; Gülcemal 1937 yılında hizmet dışı bırakılmasına rağmen 1938 yılına ait ticaret filosu listesinde hala ismi geçiyordu. Bkz. Metin Kopar, "Atatürk Dönemi Deniz Taşımacılığı (1923-1938)", *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, sayı: 22, 2016, s. 480.



veren motorlarını tamir etmek yeni bir gemi bedeline denk geldiği için 1939 yılında alınan bir kararla 23.000 İngiliz lirası teklif veren İtalyan Ricuperi Metalci firmasına satışına karar vermiştir. Bu satış kararından uzun bir süre sonra daha Haliç'te demirli bekleyen vapurun müzeye dönüştürüleceği söylentileri dolaşmaya başlamıştır. Fakat 1950 yılına geldiğinde Gülcemal sökülecektir. Sonraki yıllarda bu satışta yolsuzluk yapıldığı söylentileri de ortaya atılacaktır. Gülcemal'in sökülmesiyle beraber yetmiş beş yıllık gemi maziye karışmıştır.

#### 4.4.5 Gülcemal'in Türk Edebiyatı'ndaki Yeri

Türk Edebiyatı'nda roman ve hikâye karakterlerinin sıklıkla seyahat ettikleri deniz taşıtların başında Gülcemal gelmektedir. Bazı hikâyeler tarihi gerçeklikten devşirildiği için bu durum hiçte şaşırtıcı değildir. Nitekim Balkan Savaşları, I. Dünya Savaşı ve Millî Mücadele'yi<sup>416</sup> konu alan romanlarda Gülcemal'e sıklıkla rastlanır. Bazı romanlarda ise romanın konusuyla alakası olmamasına rağmen durup dururken ya da bir yerden geçerken bir kişinin aklına Gülcemal gelebilir.<sup>417</sup> Gülcemal'in kullanıldığı bazı hikâyelerde ise tarihi dönem hataları vardır. Örneğin; Sabahattin Kudret Aksal'ın "Vav'lar" isimli kısa öyküsünde Abdülmuttalip Bey, II. Abdülhamit'in tahtan indirilmesinden kısa bir süre önce Akdeniz kentlerinden birindeki mutasarrıflık görevini bırakıp Gülcemal Vapuru ile İstanbul'a seyahat etmiştir.<sup>418</sup> Bu durum tarihsel gerçeklik ile uyuşmamaktadır. Ancak hikâyenin bir kurgu olması dolayısıyla böyle kullanımlar mümkün olabilmektedir.

Şairlerin şiirlerinde, romancıların romanlarında Gülcemal'de seyahat etmek herkese nasip olmuyordu.<sup>419</sup> Yazarların Gülcemal'e olan ilgisi dolaylı olarak okurlarına da geçiyordu. Gülcemal'i hiç görmemiş bir Anadolu insanı dahi gemiye muhabbet besleyebiliyordu. Yazarların Gülcemal'i diğer vapurlardan daha çok tercih etmesinde geminin görünüşünün de etkili olduğunu söyleyebiliriz. Nitekim Gülcemal Vapuru eski tarz gemilerden tam manasıyla ayrılmış bir gemi değildir. Yelkenli gemilerden kalma dört diğeri olan Germanic/Gülcemal'in, yeni nesil buharlı gemilerden farklı olarak nostaljik bir havası da vardı. Bu durum edebiyatçıların karakterlerini sıklıkla Gülcemal ile seyahat ettirmelerinin nedenlerinden biridir.

<sup>416</sup> Millî Mücadele'yi konu alan romanlarda İstanbul'dan Anadolu'ya geçişte Gülcemal Vapuru sıklıkla kullanılmaktadır. Mehmet Törenek, *Türk Romanında İşgal İstanbul'u*, Kitabevi, İstanbul, 2013, s. 128-129; bu konuda bkz. Kemal Tahir, *Esir Şehrin İnsanları* ve Hasan İzzettin Dinamo, *Kutsal İsyân*.

<sup>417</sup> Bkz. Orhan Pamuk, *Kara Kitap*, Can Yayınları, İstanbul, 1991, s. 23.

<sup>418</sup> Sabahattin Kudret Aksal, *Gazoz Ağacı ve Diğer Öyküler*, 5. Baskı (geliştirilmiş), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2006, s. 261.

<sup>419</sup> Örneğin; Nahid Sırrı Örik, *Kıskanmak* isimli romanında; eşi tarafından aldatılmış ve kardeşi Seniha'nın oyunu ile hapse düşmüş olan Halit'i Zonguldak Limanı'ndan Gülcemal Vapuru ile yola çıkarmıştır. Halit'e tuzak kurup hapse düşüren Seniha ise ağabeyinin seyahat ettiği Gülcemal'e sadece uzaktan bakabilmektedir. Gülcemal'in bilet ücretinin fazla olması ayrıca Seniha karakterinin para harcamayı sevmeyen bir kişi olması dolayısıyla Rize Vapuru ile seyahat edecekti. Rize Vapuru ikinci sınıf bir vapurdur. Seniha vapurdaki yolculuğu sırasında ağabeyinin eski eşi Mükerrerem ile karşılaşacaktı. Roman bu iki kişinin iç hesaplaşması ve pişmanlıkları ile son bulacaktır. Nahid Sırrı Örik, *Kıskanmak*, Oğlak Yayıncılık, İstanbul, 2009, s. 134-144.

Ayrıca dönem romanlarında Gülcemal, gerçek hayattakine paralel olarak kurgunun içerisinde yerini almıştır. Örneğin; İzmir’de Mustafa Kemal Paşa’ya suikast girişimini konu alan romanlarda<sup>420</sup> ve mübadele romanlarında<sup>421</sup> bu durum sıklıkla görülmektedir. Şair ve yazarların Gülcemal Vapuru’na olan ilgileri sadece eserlerinde değil günlük hayatlarında da gözlemlenmektedir.<sup>422</sup> Yazarların arkadaş sohbetlerinde Gülcemal, günlük diyalogların arasında kendine yer buluyordu. Bazı yazarların Gülcemal’e olan ilgisi çocukluk çağından itibaren başlamıştır. Bu yazarlardan biri Hasan İzzettin Dinamo’dur. Yazar çocukluğunu geçirdiği Trabzon’un<sup>423</sup> Polathane kasabasında Gülcemal’in limana geliş ve gidişini seyretmiştir. Yazar ile Gülcemal arasında oluşan bu bağ hemen hemen her eserinde Gülcemal’i görmemizi sağlamıştır. Daha önce değindiğimiz üzere *Türk Kelebeği*, *Savaş ve Açlar*, *Kutsal İsyân ve Ateş Yılları* bu romanlara örnek verilebilir. Sevim Burak’ın eserlerinde de Gülcemal’e rastlarız. Babasının kaptan olması dolayısıyla küçük yaşlardan beri gemilere ilgi duyan yazar *Afrika Dansı* isimli öykü kitabında yer alan “On Altıncı Vay” bölümünde Gülcemal ile şehir hatları vapurlarını dalgalı denizle boğuşturmuştur.<sup>424</sup>

Atilla İlhan, romanlarında ve şiirlerinde Gülcemal’e yer veren bir diğer yazardır. Atilla İlhan henüz küçük bir çocukken İzmir’e seferler düzenleyen Gülcemal Vapuru limanda demirli beklediği günlerde kimi zaman gazino olarak kullanılıyordu. Hatta bazen gemide bulunan orkestra Karşıyaka Halkevi’nde vatandaşlara konser veriyordu.<sup>425</sup> Atilla İlhan’ın gemiye olan ilgisi bu zamanlar başlamış olmalıdır.

Gülcemal Vapuru’nun, yazarların dikkatini bu kadar cezbetmesinde yerine koyulabilecek fazla bir alternatifin bulunmayışı da etkili olmuştur. Nitekim Seyr-i Sefain İdaresi’nin çok fazla

<sup>420</sup> Örneğin; Kemal Tahir, *Kurt Kanunu*, İthaki Yayınları, İstanbul, 2016; Yılmaz Karakoyunlu, *Üç Aliler Divanı*, Doğan Kitap, İstanbul, 2014.

<sup>421</sup> Örneğin; Güngör Mazlum, *Ihlamlar Açarken*, 2. Baskı, Ceren Yayınları, İstanbul, 2017; Yılmaz Gürbüz, *Mübâdiller*, Elips Kitapları, Ankara, 2006; Tülin Çayırıcı, *Gülcemal*, Cinius, İstanbul, 2012.

<sup>422</sup> Muzaffer Buyrukçu, *Yaşadığımız ve Yaşananlar- Günlükler*, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2000, s. 277-287.

<sup>423</sup> Bir diğer Karadenizli yazar olan Süleyman Kazmaz’ın 1933 yılında Trabzon’da öğretmen okuluna başladığı sırada şehre gidip gelen Gülcemal Vapuru’nu ilgiyle seyrettiğini *Çifteçamlık* isimli romanından anlayabilmekteyiz. Romanda Trabzon’dan Gülcemal ile İstanbul hattına yapılan posta seferlerini ve gemideki atmosferi görebilmekteyiz. Roman Cumhuriyet Dönemi’nde Trabzon’dan Ankara ve İstanbul’a okumak için giden bir grup öğrencinin Gülcemal ile seyahat etmesiyle başlar. Romanda Gülcemal Vapuru’na ulaşım için kullanılan kayıkları, güverteye çıkan satıcıları, geminin içerisindeki durumu ve seyahat sırasında yaşananları görebilmekteyiz. Kitapta tasvir edilen manzara gerçek hayattakinin bir kopyası gibidir. Bkz. Süleyman Kazmaz, *Çifteçamlık*, Kardeş Matbaası, Ankara, 1968, s. 7-20; Bedri Rahmi Eyüboğlu’da burada değinilmesi gereken önemli bir kişidir. Eyüboğlu, “İstanbul Destanı” şiirinde; “İstanbul deyince aklıma Gülcemal gelir” diye başlayan dizeleri kaleme alacaktır.

<sup>424</sup> Nilüfer Güngörmüş, “Yaşam Öyküsünden Edebiyata: Sevim Burak, Gemiler ve Otomobiller”, *Tiyatro Araştırmaları Dergisi*, sayı: 32, 2011, s. 72-75.

<sup>425</sup> Lütfü Dağtaş, *İzmir Gazinoları- 1800’lerden 1970’lere*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, İzmir, 2004, s. 61; Gülcemal Vapuru, Cumhuriyet Dönemi’nde Türkiye’den Avrupa’ya ve Amerika’ya gönderilen malları Karadeniz ve Akdeniz Limanlarından İzmir’e taşıyordu. İzmir Limanı’nda yabancı ülkelerin vapurlarına yüklenen mallar buradan ülke dışına naklediliyordu. Bkz. Hasan Hüseyin Genç, *1929 İzmir’in Sosyo-Ekonomik ve Kültürel Yapısı*, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, 2010, s. 31; Atilla İlhan bu sıralarda Gülcemal’i görmüş olmalıdır.

gemisi yoktu. Eldeki en büyük gemi ise Gülcemal'di. Birçok sefer görevini başarıyla yerine getiren Gülcemal Balkan Savaşları ve I. Dünya Savaşı'nın ardından büyük bir popülerlik kazanmıştır. Özellikle New York seferleri Gülcemal'in şanını yükseltmiştir.

## SONUÇ

Çalışmanın giriş bölümünde; Osmanlı Devleti neden bir deniz gücü olamadı? Sorusundan hareketle Osmanlı denizciliğinin yapısal problemlerini ve geçirdiği evreleri değerlendirerek Osmanlıların buldukları konum itibarıyla bir deniz gücü olamayacağı sonucuna ulaştık. Osmanlı donanması kendine has bir teşkilat yapısına sahip olmakla beraber asli görevi kara ordusunu desteklemektir. Çoğu savaşta kara ordusunun bir uzantısı gibi hareket eden donanma, girilen fetih hareketlerini destekleyici bir role sahiptir. Bu durum bağımsız bir bahriye politikasının oluşmasını engellemiştir. Bahriye Teşkilatı'nın askeri kökenli bir kurum olması sivil ticaret filolarının kurulmasını da engellemiştir. Coğrafi Keşiflerle beraber gelişmeye başlayan Batı Avrupa ülkeleri büyük ticaret filoları kurup Yeni Dünya ile kesintisiz ticaret rotaları oluşturmuştur. Osmanlı denizciliğinin İnebahtı sonrasındaki gerileşimini sadece askeri bir kayıp olarak okumamak gerekir. Bu gerileşim denizcilik paradigmasına yüklenen anlamın da değişmesine neden olmuştur. Batı Avrupa ülkelerinin Yeni Dünya ile yaptıkları ticaret ve buna ek olarak kıta ötesinde kurulmaya başlanan koloniler Atlantik'teki gemi trafiğini artırmıştır. Artan gemi trafiği devletler arası yarışta yeni ve daha hızlı gemilere duyulan ihtiyacı artırmıştır. Sanayi Devrimi ile beraber buharlı makinelerin gemilere eklenmesiyle denizlerde dört mevsim seyrüsefer yapılabilir hale gelmiştir. Atlantik göçleri yeni gemiler ile beraber yoğun bir şekilde yapılmaya başlayacaktı.

Bu çalışmanın konusu olan Germanic/Gülcemal Vapuru, 19. Yüzyıl'da altın çağını yaşayan deniz taşımacılığının önemli vasıtalarından biriydi. İngiltere'den Amerika'ya taşıdığı yüz binlerce göçmenin hatırasının bulunduğu bu geminin Türk toplumundaki yeri ise bambaşkadır. Bu çalışmada Germanic/Gülcemal'in neden bu kadar değerli ve insanların zihninde yer ettiğini göstermeye çalıştık.

Sonuç olarak bu çalışmada kullandığımız anı-hatırat, gazete haberleri, romanlar ve diğer kaynaklar Gülcemal'in alternatifsizliği üzerine kuruluydu. Osmanlı Devleti 20. Yüzyıl'ın başında ülke içerisindeki deniz taşımacılığını yapacak yeteri kadar sivil ulaşım araçlarına sahip değildi. Gülcemal ve onunla birlikte satın alınan gemiler sivil ticaret filosunun en önemli araçları olmuştur. Bu gemilerin içerisindeki en büyüğü olan Gülcemal uzun yıllar Türk bayraklı bir deniz taşıtı görmeyen Karadeniz sahillerine gönderilmesi ve buralara posta seferleri yapması halkın gemiye olan bağlılığının altında yatan sebeptir. Gülcemal kadar büyük olan başka bir sefinenin bulunmaması onun yerinin doldurulamayacağı manasına geliyordu. Türk karasularında Gülcemal'in işletildiği dönemde onunla yarışabilecek başka bir geminin bulunmaması birçok seyrüseferde bu geminin kullanılmasına neden olmuştur. Bu durum II.

Meşrutiyet Dönemi'nden 1930lara kadar olan dönemin siyasi aktörleri de dahil olmak üzere toplumun birçok kesiminin kaçınılmaz olarak bu gemide seyahat etmesine neden olmuştur. Anadolu'nun iç bölgelerinde ulaşımın kötü şartlarda gerçekleştirilmesi birçok doğu ilinden Karadeniz sahillerine ve oradan da Gülcemal ile İstanbul'a yolculuğu mecbur kılıyordu. Seferberlik sırasında hiç gemi görmemiş birçok Anadolu çocuğu ömürlerinde ilk defa gördükleri bu gemiye yükledikleri özel anlam Gülcemal'in anılarda yaşayan bir gemi olmasına katkı sağlamıştır. Ancak bütün bu yaşananlara rağmen elimizdeki bilgiler bu geminin hikâyesinin bir fragmanı kadardır. Gemide'de yaşanan onca anı ve olay gemiyle beraber yok olup gitmiştir. Gemiyle ilgili yeterli sayıda anının bulunmaması var olan anıların ise gemiye dair çok fazla bilgi içermemesi bütün bunların üzerine bir de geminin seyir defterlerinin bulunmaması Gülcemal'e dair yaptığımız çalışmanın eksik taraflarını oluşturmuştur. Ancak bu çalışma bundan sonra gemilerle ilgili yapılacak çalışmalar için örnek teşkil etmektedir.

## KAYNAKÇA

### ARŞİVLER

#### A. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)

- a. Kararlar Daire Başkanlığı (1920-1928)- (30-18-1-1)
- b. Kararlar Daire Başkanlığı (1928-)- (30-18-1-2)
- c. Muamelat Genel Müdürlüğü (30-10-0-0)
- d. Muhacirin (272-0-0-12)

#### B. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

- a. Bâb-ı Âlî Evrak Odası (BEO.)
- b. Meclis-i Vükela Mazbataları (MV.)
- c. Dâhiliye Nezâreti Dâhiliye Kalem-i Mahsus Evrakı (DH. KMS.)
- d. Dâhiliye Nezâreti Emniyet-i Umumiye Seyrüsefer Kalemi (DH. EUM. SSM.)
- e. Dâhiliye Nezâreti Şifre Evrakı (DH. ŞFR.)
- f. Hariciye Nezâreti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Evrakı (HR. HMŞ. İŞO.)
- g. Hariciye Nezâreti İstanbul Murahhaslığı (HR. İM.)
- h. Hariciye Nezâreti Siyasi (HR. SYS.)

#### C. Beyazıt Devlet Kütüphanesi- Hakkı Tarık Us Koleksiyonu<sup>426</sup>

#### D. İstanbul Şehir Üniversitesi Kütüphanesi- Taha Toros Arşivi<sup>427</sup>

#### E. Library of Congress- Chronicling America<sup>428</sup>

#### F. The British Newspaper Archive<sup>429</sup>

#### G. The Statue of Liberty-Ellis Island Foundation- Passenger Records<sup>430</sup>

### SÜRELİ YAYINLAR

#### A. Gazeteler

*Abbeville Press and Banner, Alexandria Gazette And Virginia Advertiser, Big Sandy News, Daily Evening Bulletin, Daily Globe, Daily Herald, Daily Republican, Essex County Herald, Evening Journal, Evening Ledger, Evening Star, Evening Times-Republican,*

<sup>426</sup> Arşiv için bkz. <http://www.tufs.ac.jp/common/fs/asw/tur/htu/list1.html>, (13.02.2018 tarihinde erişildi.)

<sup>427</sup> Arşiv için bkz. <http://earsiv.sehir.edu.tr:8080/xmlui/handle/11498/139>, (13.02.2018 tarihinde erişildi.)

<sup>428</sup> Arşiv için bkz. <https://chroniclingamerica.loc.gov/>, (13.02.2018 tarihinde erişildi.)

<sup>429</sup> Arşiv için bkz. <https://www.britishnewspaperarchive.co.uk/>, (13.02.2018 tarihinde erişildi.)

<sup>430</sup> Arşiv için bkz. <https://www.libertyellisfoundation.org/passenger>, (13.02.2018 tarihinde erişildi.)

*Franklin Banner, Great Falls Daily Tribune, Indianapolis Journal, Kansas City Journal, Los Angeles Herald, Milliyet, Mineral Point, Morning Journal and Courier, National Republican, New Britain Herald, New York Daily Tribune, New York Tribune, Norwich Bulletin, Omaha Daily Bee, Richmond Times-Dispatch, Rosebud County News, St. Landry Democrat, St. Paul Daily Globe, The Arizona Republican, The Burlington Free Press And Times, The Cincinnati Daily Star, The Daily Cairo Bulletin, The Daily Gazette, The Daily Morning Journal and Courier, The Daily Times, The Dalles Daily Chronicle, The Democrat, The Evening Bulletin, The Evening Star, The Evening World, The Indianapolis Journal, The Jersey City News, The Londonderry Sentinel, The Manitowoc Pilot, The New York Herald, The New York Times, The Pensacola Journal, The Portland Daily Press, The Record-Union, The Richmond Palladium And Sun- Telegram, The Salt Lake Herald, The Sun, The Sunday Star, The Superior Times, The Stark County Democrat, The Times, The Wahpeton Times, The Weekly Iberian, The Wheeling Daily Intelligencer, The Wilmington Daily Republican, Topeka State Journal, Waterbury Evening Democrat, Waterbury Democrat.*

## **B. Dergiler**

- a. *Denizin Sesi*
- b. *İctihad*
- c. *The North American Review*
- d. *Talebe Defteri*
- e. *Yeni Deniz Mecmuası*

## **RAPORLAR**

- a. *Ticaret ve Sanayi Odasında Müteşekkil İstanbul İktisat Komisyonu Tarafından Tanzim Edilen Rapor-* (29 Kanun-ı Sani 1340- 26 Teşrin-i Sani 1340-1924), Osmanlıcadan çeviren: Aynur Karayılmazlar, İto Yayınları, İstanbul, 2006.<sup>431</sup>
- b. *Amerika Birleşik Devletleri Halk Sağlığı Raporları (Public Health Reports)*<sup>432</sup>

## **ARAŞTIRMA- İNCELEME**

<sup>431</sup> Rapor için bkz. <http://www.ito.org.tr/itoyayin/0002240.pdf> , (13.02.2018 tarihinde erişildi.)

<sup>432</sup> Raporlar için bkz.

<https://www.jstor.org/journal/publhealthrepo1896?refreqid=excelsior%3A49121d911aee311c4937e3e48bbc64c3> , (12.10.2018 tarihinde erişildi.)

ABDULLAH Nuri, *Türkiye Cumhuriyeti Seyr-i Sefain İdaresi Tarihçesi*, Matbaa-i İhsan, İstanbul, 1926.

AGOSTON, Gabor, “1453-1826 Avrupa’da Osmanlı Savaşları”, editör: Jeremy Black, *Top Tüfek ve Süngü*, çeviren: Yavuz Alogan, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2003.

Ahmed Muhtar Paşa, *Bahriyede Zafer Rehberi- II. Abdülhamid Devrinde Zırhlı Gemiler ve Deniz Muharebe Doktrinleri*, hazırlayan: Ali Fuat Örenç, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018.

AKAL, Emel, *Milli Mücadelenin Başlangıcında- Mustafa Kemal, İttihat ve Terakki ve Bolşevizm*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2013.

AKBAL, İsmail, *Millî Mücadele Döneminde Trabzon’da Muhalefet*, Serender Yayınevi, Trabzon, 2008.

AKIN, Veysi, *Bir Devrin Cemiyet Adamı Doktor Fuad Umay*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2000.

AKSAN, Virginia, *Kuşatılmış Bir İmparatorluk- Osmanlı Harpleri 1700-1870*, çeviren: Gül Çağalı Güven, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2017.

AKŞİN, Sina, *Jön Türkler ve İttihat ve Terakki*, 7. Baskı, İmge Kitabevi, Ankara, 2014.

ARMAOĞLU, Fahir, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2010.

\_\_\_\_\_ *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi*, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2012

\_\_\_\_\_ *Türk Amerikan İlişkileri 1919-1997*, Kronik Kitap, İstanbul, 2017.

AUGHTON, Peter, *Dünyanın Çehresini Değiştiren Seyahatler*, çev. Deniz Berktaş, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2019.

AYDEMİR, Şevket Süreyya, *İkinci Adam*, cilt I, Remzi Kitabevi, İstanbul, 2011.

BAL, Mehmet Akif, *Hatıralarda Trabzon’un Yakın Tarihi (1860-1950)*, ABP Yayınevi, Trabzon, 2004.

BALİ, Rıfat N., *Anadolu’dan Yeni Dünya’ya-Amerika’ya İlk Göç Eden Türklerin Yaşam Öyküleri*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2004.



BARGUT, Şemsettin, *Birinci Dünya Harbinde ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk Deniz Harekâtı (Seferberlikten Lozan'a)*, Dz.K.K. Basımevi, Ankara, 2000.

BARLAS, Dilek ve GÜVENÇ, Serhat, *Türkiye'nin Akdeniz Siyaseti- Orta Büyüklükte Devlet Diplomasisi ve Deniz Gücünün Sınırları (1923-1939)*, çeviren: Barış Cezar, Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2014.

BAŞKAYA, Muzaffer, *Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon'da Ekonomik Hayat (1923-1950)*, Serender Yayınevi, Trabzon, 2015.

BERBER, Engin, *Mütareke ve İşgal Dönemi Üzerine Yazılar- Bir İzmir Kâbusu*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir, 2002.

BERENT, Orhan ve KORALTÜRK, Murat, *İskelede Yaşanan... Denizler, Gemiler, Denizciler*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2013.

BİRİNCİ, Ali, *Tarihin Gölgesinde- Meşâhir-i Meçhûleden Birkaç Zât*, Dergâh Yayınları, İstanbul, 2001.

BONSOR, N. R. P., *North Atlantic Seaway*, Brookside Publications, cilt II, 1975.

BOSTAN, İdris, "Preveze Deniz Muharebesi", *İslam Ansiklopedisi*, cilt 34, 2007.

\_\_\_\_\_ *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, 4. Baskı, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2011.

BRAUDEL, Fernand, *Akdeniz- Tarih, Mekân, İnsanlar ve Miras*, çeviren: Necati Erkurt, Aykut Derman, 2. Baskı, Metis Yayınları, İstanbul, 2008.

BRUMMETT, Palmira, *Osmanlı Denizgücü (Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi)*, çeviren: H. Nazlı Pişkin, Timaş, İstanbul, 2009.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif, "Kanunî Sultan Süleyman ve Toplu Strateji", *Kanunî Armağanı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1970.

ÇAKMAK, Fevzi, *Batı Rumeli'yi Nasıl Kaybettik? - Garbî Rumeli'nin Sûret-i Ziyai ve Balkan Harbi'nde Garp Cephesi*, hazırlayan: Ahmet Tetik, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018.

CEZAR, Mustafa, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, cilt II, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2011.

CLEVELAND, William L., *Modern Ortadoğu Tarihi*, çeviren: Mehmet Harmancı, Agora Kitaplığı, İstanbul, 2008.

CONNER, Clifford D., *Halkın Bilim Tarihi- Madenciler, Ebeler ve “Basit Tamirciler”*, çeviren: Zeynep Çiftçi Kanburoğlu, 3. Baskı, TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, Ankara, 2013.

CONTADİNİ, Anna ve NORTON, Claire, *Rönesans ve Osmanlı Dünyası*, çeviren: Ebru Kılıç, Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2015.

CORBETT, Julian S., *Deniz Stratejisinin Prensipleri*, çeviren: A. Tunçer Büyükonat, Doruk Yayıncılık, İstanbul, 2010.

DAĞTAŞ, Lütfü, *İzmir Gazinoları- 1800’lerden 1970’lere*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, İzmir, 2004.

DALKANAT, Yılmaz, *Osmanlı İmparatorluğu Garp Ocakları ile ABD Arasındaki Deniz Antlaşmaları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2019.

DAVİS, James C., *Taş Devrinden Bugüne Tarihimiz- İnsanın Hikayesi*, çeviren: Barış Bıçakçı 7. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2012.

DAVİSON, Roderic H., *Essays in Ottoman and Turkish History- The Impact of the West, 1774-1923*, University of Texas Press, Austin, 1990.

d’ENCAUSSE, Hélène Carrère, *Tamamlanmamış Rusya*, çeviren: Reşat Uzmen, Ötüken, İstanbul, 2003.

DEMİRCİ, Sevtap, *Belgelerle Lozan Taktik- Stratejik- Diplomatik Mücadele 1922-1923*, çeviren: Mehmet Morali, Alfa Yayınları, İstanbul, 2011.

DEMİREL, Ahmet, *Birinci Meclis’te Muhalefet İkinci Grup*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003.

DIAMOND, Jared, *Tüfek, Mikrop ve Çelik*, çeviren: Ülker İnce, 24. Baskı, TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, Ankara, 2013.

DURGUN, Bülent, *Balkan Harbi’nde Osmanlı Ordusu’nun Ulaştırma Faaliyetleri 1912-1913*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018.

EMECEN, Feridun M., *Fetih ve Kıyamet 1453- İstanbul’un Fethi ve Kıyamet Senaryoları*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2012.

\_\_\_\_\_ “Umur Bey”, *İslam Ansiklopedisi*, cilt 42, 2012, s. 156-159.

ERBAŞ, Fatih, *Doğu Akdeniz’de Güç Mücadelesi- 19. Yüzyılda Donanmalar*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2019.

GALEANO, Eduardo, *Latin Amerika’nın Kesik Damarları*, çeviren: Roza Hakmen, Attila Tokatlı, 2. Baskı, Sel Yayıncılık, İstanbul, 2016.

GEORGEON, François, *Osmanlı-Türk Modernleşmesi 1900-1930*, çeviren: Ali Berktaş, 4. Baskı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2016.

GOODY, Jack, *Tarih Hırsızlığı*, çeviren: Gül Çağalı Güven, 4. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2017.

GRİGORİADİS, İoannis N., *Kutsal Sentez-Yunan ve Türk Milliyetçiliğine Dini Aşılama*, çeviren: İdil Çetin, Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2014.

GROUSSET, Rene, *Asya’nın Uyanması*, hazırlayan: Saadettin Gömeç, Berikan Yayınevi, Ankara, 2011.

GÜNER, Zekâi, *Millî Mücadele Başlarken Türk Kamuoyu-(Basın, Siyasi Partiler, Cemiyetler)*, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1999.

GÜRKAN, Emrah Safa, *Sultanın Korsanları- Osmanlı Akdenizi’nde Gazâ, Yağma ve Esaret*, Kronik Kitap, İstanbul, 2018.

GÜVENÇ, Serhat, *Birinci Dünya Savaşına Giden Yolda Osmanlıların Drednot Düşleri*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2011.

HARARI, Yuval Noah, *Hayvanlardan Tanrılara Sapiens*, çeviren: Ertuğrul Genç, 21. Baskı, Kolektif Kitap, İstanbul, 2016.

HERGÜNER, Mustafa, *Kurtuluş Savaşı’nda Denizciliğimiz*, Türkiye Denizciler Sendikası, İstanbul, 1992.

\_\_\_\_\_ *Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizciliğimize İlişkin Bir İnceleme (1923-1930)*, Deniz Ticaret Odaları, İstanbul, 2002.

HESS, Andrew, *Unutulmuş Sınırlar*, çeviren: Özgür Kolçak, Küre Yayınları, İstanbul, 2010.

HOBSBAWM, Eric, *Devrimler Çağı 1789-1848*, 6. Baskı, çeviren: Mustafa Sina Şener, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara, 2012.

İLGÜREL, Mücteba, “Çaka Bey”, *İslam Ansiklopedisi*, cilt 8, 1993, s. 186-188.

İNALCIK, Halil, *Devlet-i 'Aliyye*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2012.

KABAKÇI, Enes, “Toynbee, Arnold J.- (1889-1975)”, *İslam Ansiklopedisi*, cilt 41, 2012, s. 272-274.

KARAMAN, Mehmet Ali, “Sultan Reşad’ın Rumeli Seyahati”, *Balkan Tarihi*, cilt I, editörler: Zafer Gölen ve Abidin Temizer, Osmanlı Mirası ve Türk Kültürünü Araştırma Derneği Yayınları, Burdur, 2016, s. 57-76.

Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibar Fi Esfari'l-Bihar*, hazırlayan: O. Ş. Gökyay, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1973.

KAYNAR, Hakan, *Projesiz Modernleşme Cumhuriyet İstanbulu'ndan Gündelik Fragmanlar*, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2012.

\_\_\_\_\_ “Yeni Bir Başkenti Yazmak: Ankara’nın Edebiyatı veya Edebiyatın Ankara’sı”, *Cumhuriyet’in Ütopyası: Ankara*, hazırlayan: Funda Şenol Cantek, Ankara Üniversitesi Yayınevi, Ankara, 2012, s. 389-430.

KENNEDY, Paul, *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri*, çeviren: Birtane Karanakçı, 14. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2015.

KİNDER, Hermann ve HİLGEMANN, Werner, *Dünya Tarih Atlası*, cilt I, çeviren: Leyla Uslu, 3. Baskı, ODTÜ Yayıncılık, Ankara, 2011.

KİSHLANSKY, Mark A., *Batı'nın Kaynakları*, çeviren: M. Kürşat Atalar, cilt II, Açılım Kitap, İstanbul, 2013.

KOÇU, Reşat Ekrem, *Tarihimizde Garip Vakalar*, 3. Baskı, Varlık Yayınevi, İstanbul, 1971.

KOLOMB, Kristof, *Seyir Defterleri*, çeviren: Sait Maden, 2. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2016.

KURAN, Ahmet Bedevî, *Osmanlı İmparatorluğunda İnkılâp Hareketleri ve Millî Mücadele*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2012.

LEE, Stephen J., *Avrupa Tarihinden Kesitler 1494-1789*, 4. Baskı, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara, 2012.

LEWIS, Bernard, *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, çeviren: Boğaç Babür Turna, 4. Baskı, Arkadaş Yayınevi, Ankara, 2010.

\_\_\_\_\_ *Ortadoğu- İki Bin Yıllık Ortadoğu Tarihi*, çeviren: Selen Y. Kölay, 8. Baskı, Arkadaş Yayınevi, Ankara, 2011.

MAHAN, Alfred Thayer, *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi, 1660- 1783*, çeviren: A. Tunçer Büyükonat, Griffin, İstanbul, 2011.

\_\_\_\_\_ *Deniz Harbi Üzerine: Mahan'a Göre Deniz Harbi*, çeviren: A. Tunçer Büyükonat, Doruk Yayıncılık, İstanbul, 2013.

MASON, Stephen F., *Bilimler Tarihi*, çeviren: Umur Daybelge, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2013.

MCKAY, Derek ve SCOTT, H. M., *Büyük Devletlerin Yükselişi 1648-1815*, çeviren: Eşref Bengi Özbilen, 1. Baskı, Dergâh Yayınları, İstanbul, 2011.

ÖKSÜZ, Hikmet, *20. Yüzyıl Başlarında Trabzon- Toplumsal Tarih Yazıları*, Serender Yayınevi, Trabzon, 2014.

ÖKSÜZ, Melek, *Trablusgarp Savaşı ve Donanma Cemiyeti'ne Trabzon Vilayetinden Yardımlar*, Serender Yayınevi, Trabzon, 2016.

ÖZEL, Sabahattin, *Millî Mücadele'de Trabzon*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2012.

ÖZDEMİR, Hikmet, *Salgın Hastalıklardan Ölümler 1914-1918*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2010.

PANZAC, Daniel, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, çeviren: Ahmet Maden, Sertaç Canpolat, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018.

Peçevi İbrahim Efendi, *Peçevi Tarihi*, cilt I, hazırlayan: Bekir Sıtkı Baykal, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1992.

SAKAOĞLU, Necdet, *Bu Mülkün Sultanları*, 11. Baskı, Oğlak Yayıncılık, İstanbul, 2012.

SARIHAN, Zeki, *Kurtuluş Savaşı Günlüğü- TBMM'den Sakarya Savaşı'na (23 Nisan 1920-22 Ağustos 1922)*, cilt III, TTK, Ankara, 1995.

SÖNMEZ, Oktay, *Anılarda Gemiler- Ufkun Ötesinde Kayboldular*, 1. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2001.

STANDAGE, Tom, *Altı Bardakta Dünya Tarihi*, çeviren: Ahmet Fethi, Kırmızı Kedi Yayınevi, İstanbul, 2015.

ŞAHİN, Enis, *Diplomasi ve Sınır- Gümrü Görüşmeleri ve Protokolleri- 1918*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2005.

TANSEL, Fevziye Abdullah, *İstiklâl Harbi 'nde Mücâhit Kadınlarımız*, Atatürk Kültür Merkezi Yayını, Ankara, 1991.

TÖRENEK, Mehmet, *Türk Romanında İşgal İstanbul'u*, Kitabevi, İstanbul, 2013.

TURAN, Şerafettin, "Barbaros Hayreddin Paşa", *İslam Ansiklopedisi*, cilt 5, 1992.

TUTEL, Eser, *Şirket-i Hayriye*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1994.

\_\_\_\_\_ *Gemiler, Süvariler, İskeleler*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1998.

\_\_\_\_\_ *Seyr-i Sefain- Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2006.

UBICINI, Henry Abdolonyme, *Osmanlı'da Modernleşme Sancısı*, çeviren: Cemal Aydın, Timaş Yayınları, İstanbul, 1998.

*Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Çalışmaları Komitesi- Bildiriler Kitabı*, 4-8 Ekim 2016 Trabzon/Türkiye, Editörler: Kenan İnan vd., cilt 1-2, Trabzon Büyükşehir Belediyesi Yayınları, Trabzon, 2018.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1988.

\_\_\_\_\_ *Osmanlı Tarihi*, cilt II, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2011.

WEBER, Max, *Protestan Ahlakı ve Kapitalizmin Ruhu*, çeviren: Emir Aktan, 2. Baskı, Alter Yayıncılık, Ankara, 2012.

WIESNER-HANKS, Merry E., *Erken Modern Dönemde Avrupa 1450- 1789*, çeviren: Hamit Çalışkan, 2. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2012.

YAKAR, Aytakin, *Türk Romanında Millî Mücadele*, Ankara Üniversitesi- Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Yayınları, Ankara, 1973.

YEL, Selma, *Yakup Şevki Paşa ve Askerî Faaliyetleri*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2002.

YEŞİL, Fatih, *Trajik Zafer- Büyük Güçlerin Doğu Akdeniz'deki Siyasi ve Askeri Mücadelesi (1806-1807)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2017.

YÜCEL, Yaşar, *Muhteşem Türk Kanunî ile 46 Yıl*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1987.

ZİNKEİSEN, Johann Wilhelm, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, cilt II, editör: Erhan Afyoncu, çeviren: Nilüfer Epçeli, Yeditepe, İstanbul, 2011.

ZÜRCHER, Erik Jan, *Millî Mücadelede İttihatçılık*, çeviren: Nüzhet Salihoğlu, İletişim Yayınları, İstanbul, 2013.

### **ANI-HÂTİRAT VE GÜNLÜKLER**

Ahmet Şerif, *Anadolu'da Tanîn*, cilt: I, hazırlayan: Mehmet Çetin Börekçi, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1999.

ALKAN, Ahmet Turan, *Sıradışı Bir Jön Türk Ubeydullah Efendi'nin Amerika Hâtıraları*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1989.

*Atatürk'ün Sırdaşı Kılıç Ali'nin Anıları*, derleyen: Hulusi Turgut, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2007.

ATAY, Falih Rıfki, *Batış Yılları*, Pozitif Yayınları, İstanbul, 2012.

BEKTÖRE, Saadet, *Volga Kızıl Akarken*, anlatan: Şevki Bektöre, Eroğlu Matbaası, İstanbul, 1965.

BERKES, Niyazi, *Unutulan Yıllar*, hazırlayan: Ruşen Sezer, İletişim Yayınları, İstanbul, 2017.

BUYRUKÇU, Muzaffer, *Yaşadığımız ve Yaşananlar- Günlükler*, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2000.

CEBESOY, Ali Fuat, *Bilinmeyen Hatıralar- Kuva-yı Milliye ve Cumhuriyet Devrimleri*, hazırlayan: Osman Selim Kocahanoğlu, Temel Yayınları, İstanbul, 2001.

*E. Gv. Albay Abdurrahman Benlioğlu'nun Hatıraları*, hazırlayan: Nurcan Bal, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 2004.

*Enver Paşa'nın Özel Mektupları*, hazırlayan: Arı İnan, İmge Kitabevi, Ankara, 1997.

GÖKÇEN, Sabiha, *Atatürk'le Bir Ömür*, hazırlayan: Oktay Verel, Altın Kitaplar Yayınevi, 4. Baskı, İstanbul, 2007.

İNAN, Arı, *Tarihe Tanıklık Edenler- Cumhuriyet'in Kurucu Kuşağıyla Söyleşiler*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018.

KARAVELİ, Orhan, *Sakallı Celal- Bir Türk Filozofunun Yeniden Doğuşu*, 14. Baskı, Doğan Kitap, İstanbul, 2016.

KUĞU, Süleyman Rıza, *Trabzon-Paris- 1924 Olimpiyatlarına Yolculuk*, Trabzon Kitaplığı, İstanbul, 2002.

“*Memleketim Trabzon Mahallem Tekfurçayır...*”- Binbaşı Süleyman Bey'in Manzum Anıları, hazırlayan: Ömer Türkoğlu, Kebikeç Yayınları, Ankara, 1997.

*Miralay Bekir Sami Günsav'in Kurtuluş Savaşı Anıları*, hazırlayan: Muhittin Ünal, Cem Yayınevi, İstanbul, 2002.

ÖLÇEN, Mehmet Arif, *Vetluga Irmağı- Çarlık Rusyasında Bir Türk Savaş Tutsağının Anıları 1916-1918*, hazırlayan: Ali Nejat Ölçen, 2. Baskı, Ümit Yayınevi, Ankara, 2006.

ÖRİK, Nahid Sırrı, *İstanbul Yazıları*, hazırlayan: Bahriye Çeri, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2011.

PAKER, Esat Cemal, *Siyasi Tarihimizde Kırk Yıllık Hariciye Hatıraları*, Remzi Kitabevi, İstanbul, 2001.

SABÎŞ, Ali İhsan, *Harp Hatıralarım-Birinci Dünya Harbi*, cilt 4, Nehir Yayınları, İstanbul, 1991.

SERTEL, Sabiha, *Roman Gibi*, Belge Yayınları, İstanbul, 1987.

SERTEL, Zekeriya, *Hatırladıklarım*, Remzi Kitabevi, İstanbul, 2001.

Seyyid Mûrâdî Reîs, *Kaptân-ı Deryâ Barbaros Hayreddîn Paşa'nın Hâtıraları (Gazavât-ı Hayreddîn Paşa)*, sad. Osman Erdem, Çamlıca Yayınları, İstanbul, 2009.

SUNATA, İ. Hakkı, *Gelibolu'dan Kafkaslara-Birinci Dünya Savaşı Anıları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2003.

UMAY, Mehmet Fuat, *Cumhuriyet'in Kuruluş Yıllarında Bir Devrimci Doktorun Anıları*, günümüz Türkçesine çeviren: Cahit Kayra, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2014.

UŞAKLIGİL, Halit Ziya, *Saray ve Ötesi- Son Hatıralar*, İnkılâp ve Aka Kitabevleri, Ankara, 1965.



YENGİN, Sami, *Drama'dan Sina-Filistin'e Savaş Günlüğü (1917-1918)*, hazırlayan: Ahmet Tetik vd., Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2007.

## MAKALELER

AKANDERE, Osman, “Damat Ferit Paşa'nın IV. Hükümeti Döneminde Kuvâ-yı Milliye İleri Gelenleri Hakkında Verilen İdam Kararları”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, sayı: 43, 2009, s. 343-406.

AKGÜL, Hilal, “Rıza Han'ın (Rıza Şah Pehlevi) Türkiye Ziyareti”, *İstanbul Üniversitesi Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi*, sayı: 7, 2005, s. 1-42.

ARSLAN, Mehmet, “Birinci Dünya Harbinde Çanakkale Cephesine Asker Alım İşlemleri ve Askerlerin Cepheye İntikalleri”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, sayı: 18, 2015, s. 219-248.

ARSLAN, Nebahat Oran, “Hilal-i Ahmer Cemiyeti'nin Çalışmalarından Bazı Kesitler”, *Atatürk Dergisi*, cilt: 4, sayı: 2, 2004, s. 219-236.

ATNUR, İbrahim Ethem, “Erzurum'dan Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal'e Armağan Atatürk Evi”, *A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, sayı 27, 2005, s. 311-323.

AYDIN, Nermin Zahide, “İzmir Suikastı ve Nedenleri”, *Asia Minor Studies*, cilt: 3, sayı: 6, 2015, s. 22-41.

ÇAPA, Mesut, “Lozan'da Öngörülen Türk Ahâlî Mübâdelesinin Uygulanmasında Türkiye Kızılay (Hilâl-i Ahmer) Cemiyeti'nin Katkıları”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, sayı: 2, 1988, s. 241-256.

\_\_\_\_\_ “Yunanistan'dan Gelen Göçmenlerin İskânı”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, sayı: 5, 1990, s. 49-69.

\_\_\_\_\_ “İstikbal Gazetesine Göre Trabzon'da Mübadele ve İskân”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, sayı: 8, 1991, s. 631- 642.

\_\_\_\_\_ “Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin Pontuscu Rumlara Karşı Aldığı Tedbirler”, *Başlangıçtan Günümüze Pontus Sorunu*, ed. Veysel Usta, Serender Yayınevi, Trabzon, 2007, s. 409-424.

ÇELİK, Recep, “Trabzon'da Mübadil Muhacir İskânı”, *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi*, cilt: 7, sayı: 16, 2016, s. 188-206.

ÇETİN, Nurten, “Balkan Savaşlarının Karadeniz Bölgesindeki Toplumsal Yansımaları ve Bölgeden Orduya Yapılan Yardımlar (1912-1913)”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, cilt: 15, sayı: 30, 2015, s. 79-98.

ÇİÇEK, Rahmi, “Cumhuriyet Dönemi Millî İktisat Uygulamalarına Bir Örnek: Trabzon Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, cilt: 12, sayı 12, 2012, s. 143-168.

DAVER, Abidin, “Bizim Transatlantik Gülcemal”, *Denizin Sesi*, cilt: 13, sayı: 63, 1988, s. 24-25.

DİKİCİ, Ali, “Polis Arşiv Belgelerine Göre Atatürk’e ve Diğer Devlet Adamlarına Yönelik Suikast Girişimleri”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, cilt: 30, sayı: 90, 2014, s. 1-47.

DOĞAN, Abide ve ÜSTÜN, Koray, “Türk- Yunan Mübadelesinin Türk Romanına Yansıması: Savaş’ın Çocukları/ Girit’ten Sonra Ayvalık, Kuşaklar ya da Ayvalık Yaşantısı, Girit’ten Cunda’ya ve Hasret Romanlarında Mübadele”, *Electronic Turkish Studies*, cilt: 11, sayı: 20, 2016, s. 141-160.

DÜZCÜ, Levent, “Osmanlıların Sanayi Çağına Adım Atışına Denizcilikten Bir Örnek: Buharlı Gemiye Geçişte Başlıca Parametreler (1828-1856)”, *History Studies*, cilt: 5, sayı: 1, 2013, s. 113-127.

EKİNCİ, İlhan, “Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri”, *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, sayı: 10, 2006, s. 25-54.

ESENKAYA, Ahmet, “Çanakkale Muharebelerinde Gelibolu ve Civarı”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, (95nci Yıl Özel Sayısı), 2010, s.33-56.

\_\_\_\_\_ “Çanakkale Muharebelerinde Cephe ve Cephe Dışında Sağlık Hizmetleri”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, sayı: 10-11, 2011, s. 25-70.

GÖK, Nurşen, “Donanma Cemiyeti’nin Anadolu’da Örgütlenmesine İlişkin Gözlemler”, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, cilt: 27, sayı: 43, 2008, s. 77-93.

GRABOWSKI, John J., “Republican Perceptions; Time and Gülcemal”, *The Turkish Yearbook of International Relations*, cilt: 31, 2000, s. 31-50.

KARADOĞAN, Umut C., “Millî Mücadele Yıllarında Türk Bahriyesinin Durumu ve Faaliyetleri”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, cilt: 27, sayı: 81, 2011, s. 603-649.

KAYA, Mutlu ve YILMAZ, Cevdet, “Sinop’ta Mübadele ve Bir Mübadil Köyü: Karacaköy”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, sayı: 33, 2016, s. 276-301.

KENNEDY, Charles, W., “Are Fast or Slow Steamers the Safest?”, *The North American Review*, cilt: 146, sayı: 379, Haziran 1888, s. 663-673.

\_\_\_\_\_ “Fog-Signals at Sea”, *The North American Review*, cilt: 148, sayı: 389, Nisan 1889, s. 509-517.

\_\_\_\_\_ “Peril on the Atlantic”, *The North American Review*, cilt: 148, sayı: 390, Mayıs 1889, s. 572-583.

\_\_\_\_\_ “Gambling on Ocean Steamers”, *The North American Review*, cilt: 150, sayı: 403, Haziran 1890, s. 780-782.

KONTAYTEKİN, Ali İbrahim, “Gemi Düdüğü- Denizciliğin Sesli Simgesi”, *Yeni Deniz Mecmuası*, sayı: 10, 2018, s. 161.

KOPAR, Metin, “Atatürk Dönemi Deniz Taşımacılığı (1923-1938)”, *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, sayı: 22, 2016, s. 465-492.

KORALTÜRK, Murat, “1930’ların Başında İstanbul’un Liman ve Köprü Sorunu”, *Yeni Deniz Mecmuası*, sayı: 7, 2017, s. 12-17.

\_\_\_\_\_ “Okyanusların Kraliçeleri”, *Yeni Deniz Mecmuası*, sayı: 10, 2018, s. 7-13.

KÖKSAL, Ülkü, “II. Meşrutiyet Dönemi’nde ve Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Trabzon Polis Mektebi”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, cilt: 10, sayı: 19, 2015, s. 139-166.

KUNERALP, Sinan, “Osmanlı Yönetimindeki (1831-1911) Hicaz’da Hac ve Kolera”, çeviren: Münir Atalar, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, sayı:7, 1996, s. 497-511.

KUZUCU, Kemalettin, “Balkanlar’da Son Osmanlı Padişahı: Sultan V. Mehmed Reşad’ın 1911 Yılındaki Rumeli Seyahati”, *Uluslararası Türk Kültür Coğrafyasında Sosyal Bilimler Dergisi*, cilt: 2, sayı: 2, 2017, s. 1-39.

MALKOÇ, Eminalp, “Büyük Savaş Öncesi Üniversitelilerin Diyalog Örneği: Türk ve Romen Öğrencilerin 1914 Gezileri”, *Türkoloji Kültürü*, cilt: 4, sayı: 8, 2011, s. 109-123.

ÖKSÜZ, Melek, “Trabzon’da Meşveret Gazetesine Göre Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti Trabzon Şubesi ve Faaliyetleri II”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, cilt: 10, sayı: 20, 2016, s. 173-224.

ÖZBİLGİN, Mehmet Öcal- BARUTÇU, Gökhan vd., “Samsun Mübadil Toplumlarında Oyun Geleneği”, *Ege Üniversitesi Devlet Türk Musikisi Konservatuvarı Dergisi*, sayı: 3, 2013, s. 1-9.

ÖZER, İlbeyi, “Çanakkale Cephesinde Mustafa Kemal”, *Electronic Turkish Studies*, cilt: 10, sayı: 1, 2015, s.553-578.

ÖZKAYA, Yücel, “Gazi Mustafa Kemal Paşa’nın 1927 İstanbul ve Sonraki Gezileri”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, sayı: 14, 1994, s. 185-212.

SINMAZ SÖNMEZ, Cahide, “Çanakkale Savaşları’nı Anma ve Kutlama Etkinlikleri (1916-1938)”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, sayı: 19, 2015, s. 173-195.

SÜRMEİLİ, Serpil, “Ebuzziyazade Velid Bey’in Kaleminden Lozan Konferansı Dönüşü İsmet Paşa’yı Gülcemal Vapuru’nda Köstence’de Beklerken (10-16 Şubat 1923)”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, sayı: 53, (Lozan Antlaşması Özel Sayısı), 2013, s. 267-284.

ŞAHİN, Mustafa, “Çanakkale Cephesi’nde Türk Ordusunun Menzil Teşkilatı ve Askeri Ulaştırma Hizmetleri”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, sayı: 18 (100. Yıl), 2015, s. 271-297.

TEKDEMİR, Aziz, “Osmanlı Devleti’nin Balkan Savaşları Sırasında Askerî Nakliyatı ve Karşılaşılan Problemler”, *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, cilt: 118, sayı: 232, 2018, s. 33-55.

TUĞLUOĞLU, Fatih, “Talebe Defteri Dergisindeki Yansımalarıyla Balkan Savaşları (1913-1918)”, *Tarihin Peşinde- Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, sayı: 12, 2014, s. 157-185.

TUNABOYLU, İskender, “Çanakkale Cephesinde Donanma Desteği”, *Studies of the Ottoman Domain*, cilt: 5, sayı: 8, 2015, s. 21-47.

TUTSAK, Sadiye, “Türk İstiklâl Harbi’nde Alman Silahları ve Askerî Mühimmâtı”, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, sayı: 36, 2014, s. 229-260.

URAL, Selçuk, “Mütareke Döneminde İngilizlerin Elindeki Türk Esirlerinin İadesi ve Ortaya Çıkan Sorunlar”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, sayı: 37, 2006, s. 187-210.

YAŞAYANLAR, İsmail, “Hicaz Yolunda Kolera: Rusya Müslümanlarının Kullandığı Karadeniz Hac Yolu ve Koleranın Yayılımına Etkisi”, *Avrasya İncelemeleri Dergisi*, IV/2, 2015, s. 178-203.

### ROMANLAR ve ÖYKÜLER

AKSAL, Sabahattin Kudret, *Gazoz Ağacı ve Diğer Öyküler*, 5. Baskı (geliştirilmiş), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2006.

BEKİROĞLU, Nazan, *Nar Ağacı*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2019.

ÇAYIRCI, Tülin, *Gülcemal*, Cinius, İstanbul, 2012.

DİNAMO, Hasan İzzettin, *Türk Kelebeği*, Yalçın Yayınları, İstanbul, 1981.

\_\_\_\_\_ *Ateş Yılları*, Tekin Yayınevi, İstanbul, 2007.

GÜRBÜZ, Yılmaz, *Mübadiller*, Elips Kitapları, Ankara, 2006.

İLHAN, Attilâ, *Yaraya Tuz Basmak*, Bilgi Yayınevi, Ankara, 1978.

KARABULUT, Belgin, *Mübadele Günlerinde Aşk*, Cinius, İstanbul, 2014.

KARAKOYUNLLU, Yılmaz, *Üç Ailer Divanı*, Doğan Kitap, İstanbul, 2014.

KAZMAZ, Süleyman, *Çifteçamlık*, Kardeş Matbaası, Ankara, 1968.

MAZLUM, Güngör, *Ihlamurlar Açarken*, 2. Baskı, Ceren Yayınları, İstanbul, 2017.

ÖRİK, Nahid Sırrı, *Kıskanmak*, Oğlak Yayıncılık, İstanbul, 2009.

ÖZDEŞ, Oğuz, *Şafak Sökerken- Rusya’da Bir Türk Subayı*, Türkiye Yayınevi, İstanbul, 1963.

PAMUK, Orhan, *Kara Kitap*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2016.

TAHİR, Kemal, *Esir Şehrin İnsanları*, İthaki Yayınları, İstanbul, 2016.

\_\_\_\_\_ *Kurt Kanunu*, İthaki Yayınları, İstanbul, 2016.

### **TEZLER**

BAL, Nurcan, *XIX. Yüzyılda Osmanlı Bahriyesinde Gemi İnşa Teknolojisinde Değişim: Buharlı Gemiler Dönemi*, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, 2010.

DEMİR, Neşe, *Atatürk'ün Muhafız Kıtaatı*, Yüksek Lisans Tezi, Ordu Üniversitesi, 2017.

GEDİZ, Demet, *Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi (1910-1923)*, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 2013.

GENÇ, Hasan Hüseyin, *1929 İzmir'in Sosyo-Ekonomik ve Kültürel Yapısı*, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, 2010.

GÜN, Taner, *Atatürk'ün Donanma Gemileri ile Yaptığı Geziler*, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, 2007.

GÜVENDİREN, Muhlise Yıldız, *Türkiye Karasularında Deniz Taşımacılığı (1923-1939)*, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2014.

İŞLER, Tuba, *Birinci Dünya Savaşı Strasında Hilal-i Ahmer Cemiyeti'nin Çanakkale Cephesi'ndeki Faaliyetleri*, Yüksek Lisans Tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi, 2017.

OCAKAÇAN, Levent Kaya, *Birinci Dünya Savaşı'nda Şirket-i Hayriye*, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 2009.

SAĞLAM, Gürcan, *Anılarda Atatürk Dönemi'nde İç Siyaset (1923-1938)*, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 2013.

SAYAR, Serdar Hüseyin, *Kurtuluş Savaşı Döneminde Denizcilik Faaliyetleri*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, 2007.

SÖZER, Kasım, *1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesindeki Bilgeler Işığında Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısının Değerlendirilmesi*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, 2006.

### **İNTERNET KAYNAKLARI**

“White Star Line Company”, <http://www.theshipslist.com/ships/lines/whitestar.shtml>

“Thomas Henry Ismay”, <https://www.encyclopedia-titanica.org/titanic-biography/thomas-henry-ismay.html>

“The Famous Big 4”, <http://www.dieselduck.info>

“J. P. Morgan”, <https://www.britannica.com/biography/J-P-Morgan>

“Britannic Vapuru”, <https://www.libertyellisfoundation.org/ship-result>

“Leyli Tüccar Kaptan Mektebi”, <https://df.itu.edu.tr/fakulte/tarihce>

## EKLER

**Ek 1.** Gülcemal Vapuru'na ait bir fotoğraf.<sup>433</sup>



<sup>433</sup> The Statue of Liberty-Ellis Island Foundation-Ship Search, fotoğraf için bkz. <https://www.libertyellisfoundation.org/ship-result> (01.05.2018 tarihinde erişildi.)



**Ek 2. White Star Line Şirketi'nin Germanic Vapuru ile New York'a düzenlediği seferler<sup>434</sup>**

Sefer Sayısı	Varış Tarihi: Gün, Ay ve Yıl.	Hareket Limanı	Yolcu Sayısı <sup>435</sup>
1	04/03/1892	Liverpool& Queenstown	472
2	01/04/1892	//	977
3	29/04/1892	//	953
4	28/05/1892	//	976
5	24/06/1892	//	983
6	29/07/1892	//	625
7	26/08/1892	//	1596
8	24/09/1892	//	213
9	22/10/1892	//	179
10	18/11/1892	//	696
11	16/12/1892	//	209
12	15/01/1893	//	304
13	13/02/1893	//	422
14	11/03/1893	//	486
15	10/04/1893	//	1009
16	06/05/1893	//	1022
17	03/06/1893	//	1015
18	30/06/1893	//	526
19	04/08/1893	//	468
20	01/09/1893	//	620
21	29/09/1893	//	618
22	27/10/1893	//	370
23	24/11/1893	//	221
24	30/12/1893	//	134
25	27/01/1894	//	119
26	24/02/1894	//	322
27	24/03/1894	//	195
28	20/04/1894	//	536
29	19/05/1894	//	496
30	15/06/1894	//	222
31	13/07/1894	//	166
32	10/08/1894	//	322
33	07/09/1894	//	731

<sup>434</sup> Yukarıda listelenen kayıtlar 1892 yılı itibariyle düzenli kayıt tutulduğunu göstermektedir. Germanic Vapuru'nun inşa edildiği ve suya indirildiği tarih ile bu kayıtlar arasında 16 yıllık bir boşluk bulunmaktadır. The Statue of Liberty-Ellis Island Foundation' da Germanic'e ait en eski kayıt 1882 yılına aittir. Bu tarihten 1892 yılına kadar bir kopukluk söz konusudur. Gazete haberleri tarandığında 11 Temmuz 1875 yılında New York'a sefer düzenlendiğini görmekteyiz. 1875-1892 yılları arasında birçok sefer yapıldığı gazete kayıtlarından anlaşılmaktadır. Bir yılda ortalama 11 sefer yapan Germanic'in 1875 sonu itibariyle yaklaşık 16 yıl içerisinde buradaki kayıtlara ek olarak 176 sefer kaydının daha olması gerektiği anlaşılmaktadır. Sefer başına ortalama 461 yolcu kaydı bulunan Germanic'in kayıt dışı ve diğer aksaklıklar göz ardı edildiğinde en kötü tahminle 7000 binin üzerinde yolcu kaydının eksik olduğunu söyleyebilir. Ayrıca Germanic'i satın alan Dominion Line Şirketi'nin 1905-1910 yılları arasında bu istatistiklere benzer yolcu taşıdığı söylenebilir.

<sup>435</sup> Yolcu kayıtları gemi ile yolculuk yapan bütün yolcuların kayıt edildiği anlamına gelmemektedir. Ellis Adasında uygun bulunup Amerika'ya girişine izin verilen yolcuların sayısına işaret eder.

34	05/10/1894	//	952
35	03/11/1894	//	554
36	24/05/1895	//	861
37	21/06/1895	//	858
38	25/07/1895	//	652
39	22/08/1895	//	898
40	19/09/1895	//	917
41	18/10/1895	//	889
42	23/11/1895	//	387
43	16/01/1896	//	137
44	15/02/1896	//	175
45	13/03/1896	//	313
46	10/04/1896	//	596
47	08/05/1896	//	904
48	04/06/1896	//	752
49	03/07/1896	//	361
50	30/07/1896	//	398
51	27/08/1896	//	434
52	25/09/1896	//	635
53	22/10/1896	//	381
54	20/11/1896	//	174
55	18/12/1896	//	156
56	15/01/1897	//	128
57	12/02/1897	//	170
58	13/03/1897	//	329
59	09/04/1897	//	507
60	07/05/1897	//	870
61	04/06/1897	//	597
62	02/07/1897	//	248
63	05/08/1897	//	194
64	03/09/1897	//	336
65	01/10/1897	//	436
66	28/10/1897	//	238
67	02/12/1897	//	161
68	31/12/1897	//	67
69	28/01/1898	//	95
70	24/02/1898	//	170
71	25/03/1898	//	324
72	22/04/1898	//	778
73	20/05/1898	//	587
74	15/06/1898 <sup>436</sup>	//	236
75	17/07/1898	//	256
76	18/08/1898	//	230
77	15/09/1898	//	473
78	14/10/1898	//	592
79	18/11/1898	//	164

<sup>436</sup> Belgelerin dijital ortama geçirilmesi sırasında sıklıkla yaşanan hatalardan biri bu kayıta yaşanmıştır. Elektronik kayda göre 15/07/1898 tarihinde Amerika'ya ulaştığı söylenen gemiden iki gün sonra yeni bir sefer yapılmış ve bunun da çıkış noktası Liverpool/ Queenstown görünmektedir. Bu durum pratikte mümkün değildir. Orijinal kayıtların taratılmış nüshalarına baktığımızda geminin varış tarihi 28/06/1898 olduğunu görmekteyiz. Kayıt edilirken "June" ve "July" birbirine karıştırıldığı açık biçimde ortadadır.

80	16/12/1898	//	91
81	15/01/1899	//	108
82	11/02/1899	//	138
83	16/06/1899	//	496
84	05/07/1899	//	150
85	06/07/1899 <sup>437</sup>	//	111
86	11/08/1899	//	205
87	08/09/1899	//	427
88	06/10/1899	//	756
89	01/12/1899	//	306
90	29/12/1899	//	184
91	03/02/1900	//	245
92	03/03/1900	//	382
93	30/03/1900	//	818
94	27/04/1900	//	927
95	25/05/1900	//	1088
96	22/06/1900	//	380
97	20/07/1900	//	535
98	17/08/1900	//	282
99	14/09/1900	//	495
100	11/10/1900	//	74
101	12/10/1900 <sup>438</sup>	//	682
102	09/11/1900	//	233
103	07/12/1900	//	268
104	11/01/1901	//	79
105	08/02/1901	//	100
106	10/03/1901	//	203
107	05/04/1901	//	611
108	03/05/1901	//	969
109	31/05/1901	//	469
110	28/06/1901	//	416
111	02/08/1901	//	264
112	29/08/1901	//	348
113	27/09/1901	//	489
114	25/10/1901	//	273
115	22/11/1901	//	215
116	20/12/1901	//	134
117	08/01/1902	//	74
118	09/01/1902	//	48
119	14/02/1902	Copenhagen- Liverpool, Queenstown	210
120	15/03/1902	Liverpool, Queenstown	589
121	04/11/1902	//	793
122	09/05/1902	//	619
123	06/06/1902	//	481
124	08/08/1902	//	366

<sup>437</sup> Bazı seferlerde yolcular bir gün içerisinde gemiden indirilmeyip kayıt işlerinin birkaç güne uzadığı görülmektedir. Gülcemal ile Kasım 1920’ de yapılan yolculukta bu durma benzer bir hadise yaşanmıştır.

<sup>438</sup> Önceki dipnottakine benzer bir durum burada da yaşanmıştır.

125	04/09/1902	//	377
126	03/10/1902	//	521
127	31/10/1902	//	302
128	10/01/1903	//	157
129	14/02/1903	//	211
130	13/03/1903	//	371
131	08/04/1903	//	447
132	17/04/1903	//	423
133	15/05/1903	//	930
134	12/06/1903	//	419
135	10/07/1903	//	286
136	07/08/1903	//	289
137	04/09/1903	Christiania- Liverpool, Queenstown	451
138	02/10/1903	Liverpool, Queenstown	429
139	02/05/1904	Cherbourg, France- Southampton	648
140	31/05/1904	//	417
141	27/06/1904	//	1027
142	15/08/1904	//	1006
143	12/09/1904	//	916
144	11/10/1904	//	927
<b>Toplam Yolcu Sayısı: 66458</b> <b>Sefer Başına Ortalama Yolcu Sayısı: 461</b>			

## Ek 3. Ubeydullah Efendi' ye ait yolcu kaydı. (978)

No.	NAME OF PASSENGER	AGE Yrs. Mos.	SEX	CALLING	The Country of which they are Citizens (if known)	Embarked at (if known)	Reached destination or location	At risk of fever	Location of Quarantine (if known)	Number of Cases of fever	Remarks or to be noted
974	Albert Schmidt	65	M.	Merchant	U. S. A.	Liverpool	Staten. Mass	Yes		2	City
5	Sara	54	F.	Wife						2	
6	George S. Thompson	58	M.	Merchant	Ireland	Belfast	New York			3	Staten
7	William Crawford	53		Tanner		Boston	St. Pauls			2	
8	Wahid - Allah	35		Merchant	Turkey	Constantinople	Chicago	1-0		2	
9	Edward L. Rivers	20		Student	U. S. A.	Boston	Boston, Me.			3	City
980	John Brown	35		Tanner	England	London	New York			2	Staten
1	Henry Schmidt	24		Son	Germany	Liverpool	New York			1	
2	Leo Bergmann	27						2-0		1	
3	Joseph James	57		Mariner	England					4	
4	Jane Robson	31	F.	Wife	Ireland	Belfast	California			2	
5	Anna	8		Child						1	
6	Abigail McNamee	24		Wife						3	
7	John Roberts	25		Son	England	London	New York			5	
8	John F. Gray	49	M.	Engineer	U. S. A.	London	New York			3	City
9	Francis M.	44	F.	Wife						3	
990	Henry Brown	19	M.	Son	England					3	Staten

**PASSENGER REPORT**

National Identity Center® at Ellis Island

First Name : Ubeid  
 Last Name : Allah  
 Nationality : Turkey, Turkish  
 Last Place of Residence : Constantinople  
 Date of Arrival : May 6th, 1893  
 Age at Arrival : 35y  
 Gender : Male  
 Ship of Travel : Germanic  
 Port of Departure : Liverpool  
 Manifest Line Number : 0978

**ELLIS ISLAND**  
 The Statue of Liberty - Ellis Island Foundation, Inc.

Ek 4. *Evening Ledger* gazetesinin 22 Şubat 1917 tarihli haberi.

## **SAILORS GET NO BOUNTY FOR SINKING TRANSPORT**

**British Court Rules That Prize Money  
Is Payable for Destroying Fighting  
Units Only**

LONDON, Feb. 22.—The prize court has disallowed the application of the crew of the British submarine E-14 for prize bounty for sinking the Turkish steamship *Gulgamal*, which was carrying 6000 soldiers. The court ruled that bounty was payable only for sinking an armed ship, which might be regarded as an actual fighting unit and that the evidence failed to show that the transport in question was such a ship. A special provision was made, however, to cover the case if at any time further evidence was forthcoming that the transport was a fighting ship.

The E-14 penetrated the Sea of Marmora at the time of the British operations at the Dardanelles and sank two Turkish gunboats and a transport, the name of which was not disclosed, in May, 1915. The British Admiralty decorated the crew for its exploit. The transport referred to probably was the Turkish steamship *Gul Djemal*, 5071 tons gross.

Ek 5. *Richmond Times-Dispatch* gazetesinin 12 Ekim 1920 tarihli haberi.

---

## FIRST TURKISH STEAMER SINCE WAR ON WAY HERE

---

**Carries 1,000 Emigrants of Three Nationalities—Left Without Consent of French.**

[By Associated Press.]

CONSTANTINOPLE, Oct. 11.—One thousand Greek, Armenian and Jewish emigrants sailed from here today for America on board the Turkish ship *Gul Djemal*, the first steamer departing for an American port from Constantinople since the war.

They left without consent of the French authorities in control here, and many did not hold American passports. Charles E. Allen, United States consul in this city, is understood to have notified the State Department in Washington the steamer does not bear a proper bill of health.

---

Ek 6. *Omaha Daily Bee* gazetesinin 6 Ağustos 1921 tarihli haberi.

## **Turk Ship Is Reported to Have Left N. Y. With Guns**

Athens, Aug. 5.—The Greek ministry of marine, the newspaper *Hestia* says, has received advices that the Turkish steamer *Gul Djemal* sailed from New York July 13 with a cargo of munitions for the Turkish nationalists. Greek warships have been instructed to hold up the steamer and confiscate the cargo.



**Ek 7. 2** Kasım 1920 tarihinde New York Limanı'nda kayıt altına alınan yolcu listesi.<sup>439</sup>

Sıra	Soyad	Ad	Geldiği Yer	Etnik Köken
1	Der Sarkissian	Elmonia	İstanbul/Türkiye	Ermeni
2	Rossedides	Constantin	İzmir (Konsolos Yardımcısı) <sup>440</sup>	ABD vatandaşı <sup>441</sup>
3	Moshidon	Sophia	İstanbul	Yunan
4	Konsolian	Garabet	İstanbul	
5	Mouzakiotis	Athanassios	Wash.	ABD
6	Barrow	Nettie	-	ABD
7	Ryoff	Ivan	Sofya/ Bulgaristan	Bulgar
8	Bogmossian	Haugouhi	İstanbul	Ermeni
9	Kondis	Constantin	İstanbul	Türk
10	Stepanian	Satenik	İstanbul	Ermeni
11	Kanakaris	Athanassios	İstanbul	Yunan
12	Amurides	Georges	İstanbul	Yunan
13	Hattem	Nisem	Çanakkale	İbrani
14	Harutunian	Markrid	İstanbul	Ermeni
15	Micas	Haral Ambos	İstanbul	Yunan
16	Mardighian	Marie	İstanbul	Ermeni
17	Tchalekian	Dikranoughi	İstanbul	Ermeni
18	Melandvitch	Moversai	İstanbul	Rus
19	Papakyriakou	Georges	İstanbul	Yunan
20	Hayloudjian	Sirpouhi	İstanbul	Ermeni
21	Kundesekian	Tirvanta	İstanbul	Ermeni
22	Kaplan	Chie	İstanbul	İbrani
23	Siyiloglou	Parasko	İstanbul	Yunan
24	Abdulah	Camil	İstanbul	İbrani
25	Boghanoglou	Savas	İzmir <sup>442</sup>	Yunan
26	Bulgarouglou	Heleni	İstanbul	Yunan
27	Valiamnou	Emmanuel	İstanbul	Yunan
28	Victor	Theodor	İstanbul	İbrani
29	Yakomos	Stratis	İstanbul	Yunan
30	İsmail	Saim	İstanbul	Suriyeli
31	Siyioglou	Dimitroula	İstanbul	Yunan
32	Alpanda	Behor	İstanbul	İbrani
33	Hadjiyanakis	Postolios	İstanbul	Yunan
34	Nowisky	Albert	İstanbul	Polonyalı
35	Kayayan	Siranouch	İstanbul	Ermeni
36	Youssoufian	Rebecca	İstanbul	Ermeni
37	Angelaki	Spyros	İstanbul	Yunan
38	Barrow	Anna	-	-

<sup>439</sup> <https://www.libertyellisfoundation.org/ship-details/czoxMDoiR3VsIERqZW1hbCI7/czoxMDoiMTkyMC0xMS0wMlI7/czo4OiJtYW5pZmVzdCI7/czowOiIiOw==/czo1OiIyMTQxMCI7> (09.05.2018 tarihinde erişildi.)

<sup>440</sup> Devam eden kayıtlarda “İzmir-KY” olarak kısaltılacaktır.

<sup>441</sup> Devam eden kayıtlarda “ABD” olarak kısaltılacaktır.

<sup>442</sup> Kayıtlarda Smyrna/Greece (İzmir-Yunanistan) olarak görünmektedir. İşgal altındaki şehir ABD tarafından Yunan kenti olarak gösterilmiştir.

39	Hadj I Elias	Anastasios	İstanbul	Türk
40	Broulia	Simos	İstanbul	Yunan
41	Katsoni	Persetoni	İstanbul	Yunan
42	Tchalekian	Virginia	İstanbul	Ermeni
43	Bragket	Lewis	-	ABD
44	Harutunian	Marderos	İstanbul	Ermeni
45	Satropoulos	Ionnis	İstanbul	Yunan
46	Rossedides	Eftalia	İzmir-KY	ABD
47	Papazian	Nouvard	İstanbul	Ermeni
48	Handros	Cheftil	İstanbul	İbrani
49	Tassef	Nantcho	Sofya	Bulgar
50	Karidis	Nicolaos	İstanbul	Yunan
51	Goulas	Nicolaos	İstanbul	Yunan
52	Papazian	Arousiak	İstanbul	Ermeni
53	Cosmidou	Evrianti	İstanbul	Yunan
54	Youssouf	Zekeria	Çanakkale	Makedon
55	Papazian	Fouliane	İstanbul	Ermeni
56	Konsolian	Gadar	İstanbul	Ermeni
57	Djivanian	Rosa	İstanbul	Ermeni
58	Mardighian	Carbis	İstanbul	Ermeni
59	Sermaki...ian	Ampere	İstanbul	Ermeni
60	Armaganian	Kirkor	İstanbul	Ermeni
61	Janicos	Gregorios	İstanbul	Yunan
62	Yazidjian	Cicilia	İstanbul	Ermeni
63	Zamarian	Hayganouch	İstanbul	Ermeni
64	Zakarian	Vartanough	İstanbul	Ermeni
65	Hagopian	Hagop	İstanbul	Ermeni
66	Rozenberg	Nathalie	İstanbul	Rus
67	Danis	Dimitrios	İstanbul	Yunan
68	Gezurian	Chanes	İstanbul	Ermeni
69	Scheiker	Fawel	Sivastopol/Rusya	İbrani
70	Konsolian	Antranik	İstanbul	Ermeni
71	Bairamoglou	Alexandros	İstanbul	Yunan
72	Elevitch	Elie Kouch	İstanbul	Rus
73	Kechauas	Elios	İstanbul	Yunan
74	Kayayan	Hrant	İstanbul	Ermeni
75	Vasiliades	Vasilios	İstanbul	Yunan
76	Barrow	Arthur E.	Wash.	ABD
77	Tciruki	Theodora	İstanbul	Yunan
78	Moss	Vassilios	İstanbul	Yunan
79	Apostolides	Apostolos	İstanbul	Yunan
80	Katsoni	Cleonica	İstanbul	Yunan
81	Tchalekian	Perouz	İstanbul	Ermeni
82	Chiloukian	Mihran	İstanbul	Ermeni
83	Barrow	Irene	-	-
84	Cosmidou	Constasin	İstanbul	Yunan
85	Armaganian	Kirkor	İstanbul	Ermeni
86	Mardighian	Berdjouhi	İstanbul	Ermeni
87	Matatian	Haim	İstanbul	İbrani
88	Rossedides	Elpiniki	İzmir-KY	ABD
89	Papadopoulod	Constantin	İstanbul	Yunan

90	Rossedides	Artemis	İzmir-KY	ABD
91	Chiloukian	Marie	İstanbul	-
92	Kezdian	Thomas	-	ABD
93	Rossedides	Artemis	İzmir-KY	ABD
94	Zamarian	Bargechder	İstanbul	Ermeni
95	Kurdoqluan	Chazaros	İstanbul	Ermeni
96	Camilleri	Michel	İstanbul	Yunan
97	Apostolides	Elpiniki	İstanbul	Yunan
98	Podabaghian	Artin	İstanbul	Ermeni
99	Barrow	Nettie	Bükreş	ABD
100	Iskenderian	Armenouhi	İstanbul	Ermeni
101	Tsalides	Agapios	İstanbul	Yunan
102	Kalemian	Takouhi	İstanbul	Ermeni
103	Cicekian	Veron	İstanbul	Ermeni
104	Scheiker	Abram	Kırım/Rusya	İbrani
105	Gezurian	Parize	İstanbul	Ermeni
106	Armaganian	Agavni	İstanbul	Ermeni
107	Zografos Georges	Georges	İstanbul	Yunan
108	Papadopoulod	Constantin	İstanbul	Yunan
109	Orfanides	Georges	İstanbul	Yunan
110	Gudjian	Kirkor	İstanbul	Ermeni
111	Kiryandidou	Olympia	İstanbul	Yunan
112	Der Kalousdian	Evrika	İstanbul	Ermeni
113	Elevitch	Ita Kouch	İstanbul	Rus
114	Levy	Tovoula	Çanakkale	İbrani
115	Athanassiades	Stavroula	İstanbul	Yunan
116	Beylikdjian	Aran	İstanbul	Ermeni
117	Prodromidou	Artemessia	İstanbul	Yunan
118	Sivadjian	Azniv	İstanbul	Ermeni
119	Calfas	Angelis	İstanbul	Yunan
120	Kiryandou	Anastassi	İstanbul	Yunan
121	Kiryandou	Anastassi	İstanbul	Yunan
122	Amiel	Joseph	İstanbul	İbrani
123	Camilleri	Clema	İstanbul	Yunan
124	Yakamos	Stratis	İstanbul	Yunan
125	Vlanopoulos	Andreas	İstanbul	Yunan
126	Carayan	Anton	İstanbul	Ermeni
127	Theophilou	Kyriakos	İstanbul	Yunan
128	Azouz	Nissim	İstanbul	İbrani
129	Barrow	Anna	Bükreş	ABD
130	Iskenderian	Hagopic	İstanbul	Ermeni
131	Keissides	Demetrios	İstanbul	Yunan
132	Dimitris	Christos	Erdek/Türkiye	Yunan
133	Lascarides	Efsevia	İstanbul	Yunan
134	Kezdian	Satorik	-	ABD
135	Holliger	Elizabeth	ABD Başkonsolosu	ABD
136	Melkoniam	Abaksi	İstanbul	Ermeni
137	Armaganian	Araski	İstanbul	Ermeni
138	Zogrefos Georges	Evangeliki	İstanbul	Yunan
139	Calfas	Angelis	İstanbul	Yunan
140	Podabghian	Aygules	İstanbul	Ermeni

141	Alexandrou	Socrate	İstanbul	Yunan
142	Stoides	Pet	İstanbul	Yunan
143	Andonian	Dikranough	İstanbul	Ermeni
144	.....kevitch	Guissel	İstanbul	İbrani
145	Der Kalousdian	Gunica	İstanbul	Ermeni
146	Varonoff	Abraam	İstanbul	İbrani
147	Armaganian	Armeni	İstanbul	Ermeni
148	Kaljas	Symeon	İstanbul	Yunan
149	Calfas	Nicos	İstanbul	Yunan
150	Zografos Georges	Evlambia	İstanbul	Yunan
151	Sahbazougrou	Anastassia	Samsun/Türkiye	Yunan
152	Mataia?	Haim	İstanbul	İbrani
153	Barrow	Irene	Bükreş	ABD
154	Iskenderian	Adrine	İstanbul	Ermeni
155	Baronian	Garabet	İstanbul	Ermeni
156	Behar	Elia	İstanbul	İbrani
157	Varonoff	Devora	İstanbul	İbrani
158	Andonian	Stepan	İstanbul	Ermeni
159	Boghossian	Dikranouhi	İstanbul	Ermeni
160	Devletian	Mariam	İstanbul	Ermeni
161	Katsoni	Gregori	İstanbul	Yunan
162	Stamatis	Omitros	Bursa/Türkiye	Yunan
163	Kaljas	Symeon	İstanbul	Yunan
164	Calfas	Nicos	İstanbul	Yunan
165	Carayan	Rosa	İstanbul	Ermeni
166	Zografos Georges	Evlambia	İstanbul	Yunan
167	Papazian	Armenouhi	İstanbul	Ermeni
168	Orfanides	Jean	İstanbul	Yunan
169	Der Kalousdian	Joseph	İstanbul	Ermeni
170	Armaganian	Armeni	İstanbul	Ermeni
171	Yerondopoulos	Georges	İstanbul	Yunan
172	Hovaghinian	Missak	-	ABD
173	Amiel	Jacques	İstanbul	İbrani
174	Kessisoglou	Ourania	İstanbul	Yunan
175	Djindjilopoulo	Gotcho	İstanbul	Yunan
176	Sirakides	Christo	İstanbul	Yunan
177	Hadjigergiadis	Christon	İstanbul	Yunan
178	Khatcherian	Nazlou	İstanbul	Ermeni
179	Baronian	Haygouhi	İstanbul	Ermeni
180	Schironian	Sirpouhi	İstanbul	Ermeni
181	Bella	Venetoula	İstanbul	Yunan
182	Zogrfos Georges	Apostolos	İstanbul	Yunan
183	Topalian	Azniv	İstanbul	Ermeni
184	Boghossian	Onnik	İstanbul	Ermeni
185	Alcibes	Aron	İstanbul	İbrani
186	Kharahanian	Khatchik	İstanbul	Ermeni
187	Khatcherian	Nazlou	İstanbul	Ermeni
188	Hadjigergiadis	Christon	İstanbul	Yunan
189	Boghossian	Kirkor	İstanbul	Ermeni
190	Djindjilopoulo	Gotcho	İstanbul	Yunan

191	Sirakides	Christo	İstanbul	Yunan
192	Pidadjian	Mariam	İstanbul	Ermeni
193	Agatjocli	Athina	İstanbul	Yunan
194	Theofilides	Theophilides	İstanbul	Yunan
195	Der Kalousdian	Kirkor	İstanbul	Ermeni
196	Varonoff	Aron	İstanbul	İbrani
197	Amiel	Archere	İstanbul	İbrani
198	Talanian	Melkor	-	ABD
199	Schironian	Sirpouhi	İstanbul	Ermeni
200	Mechedjian	Garabet	İstanbul	Ermeni
201	Baronian	Nevart	İstanbul	Ermeni
202	Kayayan	Sirpouhi	İstanbul	Ermeni
203	Diendjefili	Georges	Trilye/Bursa	Yunan
204	Mechedjian	Haygouhi	İstanbul	Ermeni
205	Stamatis	Ask....	İstanbul	Yunan
206	Gouta	Constantina	İstanbul	Yunan
207	Drapos	Evangelos	İstanbul	İtalyan
208	Katchavakis	Georges	İstanbul	Yunan
209	Gumplin	Goda	İstanbul	İbrani
210	Djivre	Jacques	Dimetoka/Yunanistan	İbrani
211	Gouta	Constantina	İstanbul	Yunan
212	Varonoff	Isaac	İstanbul	İbrani
213	Arakelian	Kherope	İstanbul	Ermeni
214	Katchavakis	Georges	İstanbul	Yunan
215	Farine	Haim	İstanbul	İbrani
216	Mechedjian	Haygouhi	İstanbul	Ermeni
217	Stamatis	Ask....	İstanbul	Yunan
218	Tiryakian	Satenik	İstanbul	Ermeni
219	Sirakides	Sophia	İstanbul	Yunan
220	Zakarian	Manouk	İstanbul	Ermeni
221	Bella	Kosmas	İstanbul	Yunan
222	Drapos	Evangelos	İstanbul	İtalyan
223	Talanian	Horeh	-	ABD
224	Djivre	Jacques	Dimetoka	İbrani
225	Mavrides	Prodromos	İstanbul	Yunan
226	Gumplin	Goda	İstanbul	İbrani
227	Barouh	Stella	Edirne/Türkiye	İbrani
228	Gumplin	Guerchen	İstanbul	İbrani
229	Bella	Sultan	İstanbul	Yunan
230	Atmadjian	Adelaide	İstanbul	Ermeni
231	Ayanian	Miriam	İstanbul	Ermeni
232	Hadjigeorgiades	Georgaelis	İstanbul	Yunan
233	Tchakmadjian	Virginie	İstanbul	Ermeni
234	Hibilian	Armenouhi	İstanbul	Ermeni
235	Nalbandian	Kourken	İstanbul	Ermeni
236	Yohanan	Lea	İstanbul	İbrani
237	Kurdoslounian	Mosa	İstanbul	Ermeni
238	Andonian	Haroutioun	İstanbul	Ermeni
239	Spyrides	John	İstanbul	Yunan
240	Gouta	Evgenia	İstanbul	Yunan
241	Sirakides	Vassilios	İstanbul	Yunan

242	Kurdoslounian	Mosa	İstanbul	Ermeni
243	Bella	Sultan	İstanbul	Yunan
244	Spyrides	John	İstanbul	Yunan
245	Nalbandian	Kourken	İstanbul	Ermeni
246	Essadian	Hampartchoun	İstanbul	Ermeni
247	Kourouyan	Olga	İstanbul	Ermeni
248	Gumplin	Guerchen	İstanbul	İbrani
249	Dramos	Demetrios	İstanbul	Yunan
250	Sepetides	Stefanos	İstanbul	Yunan
251	Athnasiou	Charalamos	İstanbul	İtalyan
252	Tchakirian	Marie	İstanbul	Ermeni
253	Xidia	Jean	İstanbul	Yunan
254	Andonian	Vartan	İstanbul	Ermeni
255	Kayayan	Marie	İstanbul	Ermeni
256	Kamitsis	Socratis	İstanbul	Yunan
257	Boghossian	Adeli	İstanbul	Ermeni
258	Samouelian	Armenak	İstanbul	Ermeni
259	Hadjigeorgiades	Sophia	İstanbul	Yunan
260	Kourouyan	Berdhoui	İstanbul	Ermeni
261	Yohanan	Vinas	İstanbul	İbrani
262	Yurdjian	Noemi	İstanbul	Ermeni
263	Tchakmadjian	Azniz	İstanbul	Ermeni
264	Hibilian	Horen	İstanbul	Ermeni
265	Sarakides	Kipida	İstanbul	Yunan
266	Metrik	Israel	İstanbul	Rus
267	Andonian	Karnik	İstanbul	Ermeni
268	Bouzga	Hrisostonous	İstanbul	Yunan
269	Andonian	Sirpouhi	İstanbul	Ermeni
270	Chararedian	Asop	İstanbul	Ermeni
271	Yohanan	Vinas	İstanbul	İbrani
272	Sarakides	Kipida	İstanbul	Yunan
273	Kamitsis	Socratis	İstanbul	Yunan
274	Bouzga	Hrisostonous	İstanbul	Yunan
275	Varon	Sarah	Çanakkale	Yunan
276	Steinberg	Schi...	İstanbul	İbrani
277	Zekian	Goudine	Edirne	Ermeni
278	Benadretti	Rosa	İstanbul	İbrani
279	Levitzkaya	Ankelowna	İstanbul	İbrani
280	Alvandian	Zepout	İstanbul	Ermeni
281	Andonian	Zimroude	İstanbul	Ermeni
282	Arap	Parsegh	İstanbul	Ermeni
283	Railis	Christos	İstanbul	Yunan
284	Mikaelian	Serab	İstanbul	Ermeni
285	Bairamis	Joamis	İstanbul	Yunan
286	Yohanan	Yoylbahar	İstanbul	İbrani
287	Kaplan	Hirchleibe	İstanbul	İbrani
288	Hadjigeorgiades	Marica	İstanbul	Yunan
289	Tchakmadjian	Nazaret	İstanbul	Ermeni
290	Kassabian	Archalous	İstanbul	Ermeni
291	Kourouyan	Vehanouch	İstanbul	Ermeni

292	Boghossian	Siranough	İstanbul	Ermeni
293	Andonian	Siranouch	İstanbul	Ermeni
294	Michailides	Odyssea	İstanbul	Yunan
295	Hibilian	Sikasouhi	İstanbul	Ermeni
296	Licopoulos	Nicolas	İstanbul	Yunan
297	Kaloyanides	Demetre	İstanbul	Yunan
298	Sarakides	Georges	İstanbul	Yunan
299	Varon	Flor	Çanakkale	İbrani
300	Steinberg	R...	İstanbul	İbrani
301	Benadretti	Rosa	İstanbul	İbrani
302	Mourmouri	Theodora	Edirne	Yunan
303	Benadretti	Victoria	Çanakkale	İbrani
304	Tchamkert nian	Hrant	İstanbul	Ermeni
305	Muridjidis	Elefterios	İstanbul	Yunan
306	Sarakides	Joakim	İstanbul	Yunan
307	Mahmouhian	Yester	İstanbul	Yunan
308	Andonian	Geneve	İstanbul	Ermeni
309	Givahidjian	Garabet	İstanbul	Ermeni
310	Kaplan	Hannah	İstanbul	İbrani
311	Stamatis	Ascklipios	İstanbul	Yunan
312	Yeremian	Roupen	İstanbul	Ermeni
313	Haladjian	Moyenzar	İstanbul	Ermeni
314	Melas	Constantin	İstanbul	Yunan
315	Hibilian	Ardemis	İstanbul	Ermeni
316	Bezirjian	markani	İstanbul	Yunan
317	Kaloyanides	Smaragda	İstanbul	Yunan
318	Levy	Bemion	Çanakkale	Yunan
319	Papas	Ksenophon	İstanbul	Yunan
320	Steinberg	Rouhla	İstanbul	İbrani
321	Koumian	Manik	İstanbul	Ermeni
322	Yohanan	Isae	İstanbul	İbrani
323	Keccas	Vasilios	İstanbul	Yunan
324	Lazides	Constantin	İstanbul	Yunan
325	Athanassiodou	Emorfia	İstanbul	Yunan
326	Mourmouri	Nicolas	Edirne	Yunan
327	Kotchounian	Sirrouhi	İstanbul	Ermeni
328	Stamatis	Homeros	İstanbul	Yunan
329	Kaplan	Guichel	İstanbul	İbrani
330	Denis	Themelis	İstanbul	Yunan
331	Kazarian	Agop	İstanbul	Ermeni
332	Sirabian	sarkis	İstanbul	Yunan
333	Kompias	Athinodoros	İstanbul	Yunan
334	Benadretti	Maria	Çanakkale	İbrani
335	Athanassiodou	Iraclis	İstanbul	Yunan
336	Stamatis	Homeros	İstanbul	Yunan
337	Eftihides	Yani	İstanbul	Yunan
338	Bodochian	Varouk	İstanbul	Ermeni
339	Prioglou	Yamis	İstanbul	Yunan
340	Hibilian	Kevork	İstanbul	Ermeni
341	Chamikian	Vahan	İstanbul	Ermeni
342	Dommides	Joannis	İstanbul	Yunan

343	Denis	Themelis	İstanbul	Yunan
344	Rephel	Emanuel	İstanbul	İbrani
345	Amira	Fortune	Çanakkale	Yunan
346	Steinberg	Sarah	İstanbul	İbrani
347	Hatchadourian	Sabreel	İstanbul	Ermeni
348	Varonoff	Alexandre	İstanbul	İbrani
349	Kaplan	Guichel	İstanbul	İbrani
350	Jakfe	Julia	İstanbul	İbrani
351	Kiosseoglou	Georges	İstanbul	Yunan
352	Mayissian	Hayganouch	İstanbul	Ermeni
353	Capikian	Zareh	İstanbul	Ermeni
354	Karanfilides	Ilias	İstanbul	Yunan
355	Minassian	Yervant	İstanbul	Ermeni
356	Garabedian	Ardagh	İstanbul	Ermeni
357	Tachlik	Simon	İstanbul	İbrani
358	Ayvazian	Keghan	İstanbul	Ermeni
359	Givahidjian	Antranik	İstanbul	Ermeni
360	Mardirossian	Ohanes	İstanbul	Ermeni
361	Coutalas	Alexandros	İstanbul	Yunan
362	Mardirossian	Ohanes	İstanbul	Ermeni
363	Minassian	Yervant	İstanbul	Ermeni
364	Tachlik	Simon	İstanbul	İbrani
365	Varonoff	Maria	İstanbul	İbrani
366	Levy	Tovoula	Çanakkale	Yunan
367	Kamilar	Zalich	İstanbul	İbrani
368	Papaziam	Veramchavour	İstanbul	Ermeni
369	Sayides	Kyriakos	İstanbul	Yunan
370	Givahidjian	Antranik	İstanbul	Ermeni
371	Vehemian	Souren	İstanbul	Ermeni
372	Capikian	Zareh	İstanbul	Ermeni
373	Ayvazian	Keghan	İstanbul	Ermeni
374	Zeki	Ali	Edirne	Makedon
375	Jakfe	Javcob	İstanbul	İbrani
376	Kalfas	Despina	İstanbul	Yunan
377	Mazioumian	Mikael	İstanbul	Ermeni
378	Garabedian	Vartouni	İstanbul	Ermeni
379	Grigoriadis	Panagiovtis	İstanbul	Yunan
380	Ischkanian	Onnil	İstanbul	Ermeni
381	Tartarian	Tepora	İstanbul	Ermeni
382	Trafas	Christo	İstanbul	Yunan
383	Anagnostou	Fotios	İstanbul	Yunan
384	Amerides	Theodossios	İstanbul	Yunan
385	Kirinian	Antranik	İstanbul	Ermeni
386	Kalkandjian	Salomon	İstanbul	Ermeni
387	Djivahirdjian	Mikael	İstanbul	Ermeni
388	Kalousdian	Zared	İstanbul	Ermeni
389	Levy	Sultana	İstanbul	İbrani
390	Arronian	chanes	İstanbul	Ermeni
391	Kalkandjian	Salomon	İstanbul	Ermeni
392	Trafas	Christo	İstanbul	Yunan
393	Anagnostou	Fotios	İstanbul	Yunan



394	Varonoff	Alexandre	İstanbul	İbrani
395	Levy	Sultana	İstanbul	İbrani
396	Kalousdian	Zared	İstanbul	Ermeni
397	Grigoriadis	Panagiovtis	İstanbul	Yunan
398	Reimer	Marie	Edirne	Rus
399	Jakfe	Vladimir	İstanbul	İbrani
400	Calfar	Georges	İstanbul	Yunan
401	Manoukian	Heripsime	İstanbul	Ermeni
402	Kurdoglounian	Rosa	İstanbul	Ermeni
403	Kessisoglou	Elias	İstanbul	Yunan
404	Torossian	Benoun	İstanbul	Ermeni
405	Abrabian	Arden	İstanbul	Ermeni
406	Delinikos	Bandelis	İstanbul	Yunan
407	Abramian	Kirgor	İstanbul	Ermeni
408	Minassian	Haygazoun	İstanbul	Ermeni
409	Guendjorian	Armenak	İstanbul	Ermeni
410	Grigotiadis	Haleni	İstanbul	Yunan
411	Sedaca	Isaac	Çanakkale	Yunan
412	Selverian	Vartoune	İstanbul	Ermeni
413	Amerides	Theodora	İstanbul	Yunan
414	Citone	Jacomo	İstanbul	İbrani
415	Tchakazizian	Sateniquo	İstanbul	Ermeni
416	Tchatilian	Abraam	İstanbul	Ermeni
417	Levy	Esther	İstanbul	İbrani
418	Anagnosyou	Anastassia	İstanbul	Yunan
419	Derderian	Miguirditch	İstanbul	Ermeni
420	Cazes	Morse	Dimetoka	İbrani
421	Tchatilian	Abraam	İstanbul	Ermeni
422	Kazazian	Missak	Edirne	Ermeni
423	Arvanian	Grigor	İstanbul	Ermeni
424	Manoukian	Nevart	İstanbul	Ermeni
425	Adjemian	Takouhi	İstanbul	Ermeni
426	Calfar	Angelio	İstanbul	Yunan
427	Guss	Pacha	İstanbul	İbrani
428	Abrabian	Dziadzan	İstanbul	Ermeni
429	Ksidios	Odyssea	İstanbul	Yunan
430	Balabanian	Chanes	İstanbul	Ermeni
431	Garabedian	Noyenzar	İstanbul	Ermeni
432	Guendjorian	Agamni	İstanbul	Ermeni
433	Sedaca	Mazaltov	Çanakkale	Yunan
434	Sahikian	Sarkiz	İstanbul	Ermeni
435	Petroutseu	Katherina	İstanbul	Yunan
436	Cazes	Signorou	Dimetoka	İbrani
437	Premti	Antonio	İstanbul	Yunan
438	Hengoyan	Virgini	İstanbul	Ermeni
439	Sanoyian	Agop	İstanbul	Ermeni
440	Levy	Abraham	İstanbul	İbrani
441	Samaldanas	Demetrios	İstanbul	Yunan
442	Zerahiam	Arakene	İstanbul	Ermeni
443	Yordanides	Georges	İstanbul	Yunan
444	Dieldikian	Haigazoun	İstanbul	Ermeni

445	Karageuzian	Setrak	İstanbul	Ermeni
446	Guss	Liza	İstanbul	İbrani
447	Yazzdjian	Jarel	İstanbul	Ermeni
448	Sedaca	Regina	Çanakkale	Yunan
449	Haroutian	Simon	İstanbul	Ermeni
450	Ghontchagulian	Hripsime	İstanbul	Ermeni
451	Guss	Liza	İstanbul	İbrani
452	Ksidios	Jean	İstanbul	Yunan
453	Karageuzian	Makrouhi	İstanbul	Ermeni
454	Garabedian	Vahram	İstanbul	Ermeni
455	Arosker	Chifra	İstanbul	İbrani
456	Yazzdjian	Jarel	İstanbul	Ermeni
457	Sedaca	Regina	Çanakkale	Yunan
458	Christodoulies	Anastassios	İstanbul	Yunan
459	Pondakian	Chames	İstanbul	Ermeni
460	Simonian	Touren	İstanbul	Ermeni
461	Amial	Joseph	İstanbul	İbrani
462	Marino	Christo	İstanbul	Yunan
463	Cazes	Selomo	Dimetoka	İbrani
464	Chakarian	Rosa	İstanbul	Ermeni
465	Abrabian	Armaven	İstanbul	Ermeni
466	Ghontchagulian	Hripsime	İstanbul	Ermeni
467	Kirkorian	Chahun	İstanbul	Ermeni
468	Bouzakis	Athanas	İstanbul	Yunan
469	Haroutian	Simon	İstanbul	Ermeni
470	Cazes	Barouh	Dimetoka	İbrani
471	Abrabian	Yeranik	İstanbul	Ermeni
472	Guss	Raphael	İstanbul	İbrani
473	Salti	Isaac	İstanbul	İbrani
474	Sedaca	Bebi	Çanakkale	Yunan
475	Kirkorian	Vehanouch	İstanbul	Ermeni
476	Amial	Jacobs	İstanbul	İbrani
477	Torossian	Arakse	İstanbul	Ermeni
478	Adjemian	Hayanouch	İstanbul	Ermeni
479	Ghontchagulian	Zabel	İstanbul	Ermeni
480	Haroutian	Repsime	İstanbul	Ermeni
481	Bouzakas	Athina	İstanbul	Yunan
482	Karidis	Nicolaos	İstanbul	Yunan
483	Kirkorian	Vehanouch	İstanbul	Ermeni
484	Procopiou	Sarounas	İstanbul	Yunan
485	Simonian	Marie	İstanbul	Ermeni
486	Berberian	Louisa	İstanbul	Ermeni
487	Machlian	Carlo	İstanbul	Yunan
488	Torossian	Arakse	İstanbul	Ermeni
489	Koumrouyan	Ankine	İstanbul	Ermeni
490	Ghontchagulian	Zabel	İstanbul	Ermeni
491	Haroutian	Repsime	İstanbul	Ermeni
492	Amial	Jacobs	İstanbul	İbrani
493	Adjemian	Hayanouch	İstanbul	Ermeni
494	Euksuziam	Siranouch	Edirne	Ermeni
495	Apkarian	Hayrabad	İstanbul	Yunan

496	Guss	Maria	İstanbul	İbrani
497	Aznavorian	Zanazan	İstanbul	Ermeni
498	Papadopoulos	Panayotti	İstanbul	Yunan
499	Hattem	Samuel	Çanakkale	İbrani
500	Vexopoulos	Georges	İstanbul	Yunan
501	Levendak	Georges	İstanbul	Yunan
502	Kaiserlian	Emkine	İstanbul	Ermeni
503	Cazes	Zali	Dimetoka	İbrani
504	Pekownoskaia	Velkowna	İstanbul	İbrani
505	Bevletian	Garabet	İstanbul	Ermeni
506	Hatcherian	Vahran	İstanbul	Ermeni
507	Zeranian	Azniv	İstanbul	Ermeni
508	Kraniadou	Anna	İstanbul	Yunan
509	Haroutian	Araksi	İstanbul	Ermeni
510	Amial	Acheir	İstanbul	İbrani
511	Zeranian	Azniv	İstanbul	Ermeni
512	Kraniadou	Anna	İstanbul	Yunan
513	Cazes	Zali	Dimetoka	İbrani
514	Haroutian	Araksi	İstanbul	Ermeni
515	Amial	Acheir	İstanbul	İbrani
516	Serdjanian	Archak	İstanbul	Ermeni
517	Hatcherian	Vahran	İstanbul	Ermeni
518	Torossian	Araxi	Edirne	Ermeni
519	Vlahou	Eftihia	İstanbul	Yunan
520	Gougassian	Simon	İstanbul	Yunan
521	Guss	Yacha	İstanbul	İbrani
522	Odabachian	Ardach	İstanbul	Ermeni
523	Aznavorian	Shanouch	İstanbul	Ermeni
524	Hattem	Hoursi	Çanakkale	İbrani
525	Cazes	Sami	Dimetoka	İbrani
526	Kaiserlian	Garabet	İstanbul	Ermeni
527	Vaxopoulos	Sophia	İstanbul	Yunan
528	Tchakarian	Sophie	İstanbul	Ermeni
529	Sfakianoudis	Petros	İstanbul	Yunan
530	Pekownoskaia	Yankel	İstanbul	İbrani
531	Simonian	Aram	İstanbul	Ermeni
532	Touloudis	Sophia	İstanbul	Yunan
533	Halopian	Yenouk	İstanbul	Ermeni
534	Chakarian	Vahran	İstanbul	Ermeni
535	Gulgulian	Mariam	İstanbul	Ermeni
536	der Bedrossian	Hripsime	İstanbul	Ermeni
537	Barouyrian	Azakrouhi	İstanbul	Ermeni
538	Manitsas	Telemachos	İstanbul	Yunan
539	Tjiropoulos	Christos	İstanbul	Yunan
540	Skoiakopoulos	Hellene	İstanbul	Yunan
541	Touloudis	Sophia	İstanbul	Yunan
542	Polischul	Grigori	Edirne	İbrani
543	Andonian	Sebouh	İstanbul	Ermeni
544	Bjamdjian	Miguirdich	İstanbul	Yunan
545	Cazes	Vida	Dimetoka	İbrani
546	Djerahian	Isgouhi	İstanbul	Yunan

547	Compias	Athinodoros	İstanbul	Yunan
548	Garabetian	Agop	İstanbul	Ermeni
549	Aznavorian	Avaza	İstanbul	Ermeni
550	Vaffiades	Symeon	İstanbul	Yunan
551	Dorpinian	Onnik	İstanbul	Ermeni
552	Tchakarian	Kaloust	İstanbul	Ermeni
553	Kaznitz	Nohim	İstanbul	İbrani
554	Candjos	Panayottis	İstanbul	Yunan
555	Donnikian	Marie	İstanbul	Ermeni
556	Kaploun	Perla	İstanbul	İbrani
557	Gamolsky	Touvy	İstanbul	İbrani
558	Kaiserlain	Arkar	İstanbul	Ermeni
559	Kalikides	Nicolas	İstanbul	Yunan
560	Parioglou	Yanis	İstanbul	Yunan
561	Grumberg	Abraam	İstanbul	İbrani
562	Garabedian	Armenak	İstanbul	Ermeni
563	Janiko	Alene	İstanbul	Yunan
564	Skłowsky	Joseph	İstanbul	İbrani
565	Indjidjikian	Vartouhi	İstanbul	Ermeni
566	Andoniades	Theodoris	İstanbul	Yunan
567	Talahaefff	Esdras	İstanbul	Yugoslav
568	Grumberg	Betty	İstanbul	İbrani
569	Garabedian	Magda	İstanbul	Ermeni
570	Beyrourian	Dokabet	İstanbul	Ermeni
571	Badjikian	Vartan	İstanbul	Ermeni
572	Mathegsian	Thomas	İstanbul	Ermeni
573	Talahaefff	Esdras	İstanbul	Yugoslav
574	Cazes	Ernestina	Dimetoka	İbrani
575	Dorpinian	Noustea	İstanbul	Ermeni
576	Tchakarian	Vaharet	İstanbul	Ermeni
577	Agathocli	Agathocli	İstanbul	Yunan
578	Kaploun	Chaya	İstanbul	İbrani
579	Baho	Demetrio	İstanbul	Arnavut
580	Gamolsky	Eidlia	İstanbul	İbrani
581	Hagopian	Margos	İstanbul	Ermeni
582	Grumberg	Betty	İstanbul	İbrani
583	Garabedian	Magda	İstanbul	Ermeni
584	Beyrourian	Dokabet	İstanbul	Ermeni
585	Skłowsky	Liba	İstanbul	İbrani
586	Indjidjikian	Yervant	İstanbul	Ermeni
587	Parharidou	Hariclia	İstanbul	Yunan
588	Andoniades	Theodoris	İstanbul	Yunan
589	Dedeoglou	Georges	Edirne	Yunan
590	Adjelian	Bayzar	İstanbul	Yunan
591	Sekoulian	Rhepsins	İstanbul	Ermeni
592	Talahaefff	Kile	İstanbul	Yugoslav
593	Dorpinian	Hatchadour	İstanbul	Ermeni
594	Menexopoulo	Serafim	İstanbul	Yunan
595	Gamolsky	Fenia	İstanbul	İbrani
596	Zobian	Hampartchoun	İstanbul	Ermeni
597	Grumberg	Sarica	İstanbul	İbrani

598	Garabedian	Ardash	İstanbul	Ermeni
599	Cazes	Sinoula	Dimetoka	İbrani
600	Telian	Irkor	İstanbul	Ermeni
601	Koudayan	Nouvar	İstanbul	Ermeni
602	Gamolsky	Fenia	İstanbul	İbrani
603	Zobian	Hampartchoun	İstanbul	Ermeni
604	Grumberg	Sarica	İstanbul	İbrani
605	Garabedian	Ardash	İstanbul	Ermeni
606	Telian	Irkor	İstanbul	Ermeni
607	Koubessirian	Hayganouch	İstanbul	Ermeni
608	Zamarian	Hemayak	İstanbul	Ermeni
609	Dulkerian	Arakel	İstanbul	Ermeni
610	Satikian	Guiragos	İstanbul	Ermeni
611	Cazes	Sinoula	Dimetoka	İbrani
612	Kelissides	Nicolas	İstanbul	Yunan
613	Herzfield	Hanna	Edirne	İbrani
614	Naridjian	Siranouch	İstanbul	Ermeni
615	Adjelian	Annik	İstanbul	Yunan
616	Apostolides	Apostolos	İstanbul	Yunan
617	Pironian	Garabet	İstanbul	Ermeni
618	Vangeloff	Anastass	İstanbul	Bulgar
619	Makrides	Symeon	İstanbul	Yunan
620	Cazes	Rica	Dimetoka	İbrani
621	Katranides	Athassios	İstanbul	Yunan
622	Kessisoglou	Nicolaos	İstanbul	Yunan
623	Gamolsky	Guenia	İstanbul	İbrani
624	Iragossian	Gaspar	İstanbul	Ermeni
625	Behar	Sabetai	İstanbul	İbrani
626	Kandjian	Kieram	İstanbul	Ermeni
627	Andjelian	Aroussiak	İstanbul	Ermeni
628	Grumberg	Abraham	İstanbul	İbrani
629	Khatchikian	Kirkor	İstanbul	Ermeni
630	Pandeloukas	Nicolas	İstanbul	Yunan
631	Zamarian	Oskar	İstanbul	Ermeni
632	Weissmann	Isador	İstanbul	İbrani
633	Kandjian	Kieram	İstanbul	Ermeni
634	Khatchikian	Kirkor	İstanbul	Ermeni
635	Pandeloukas	Nicolas	İstanbul	Yunan
636	Cazes	Rica	Dimetoka	İbrani
637	Vatter	Rebecca	Edirne	İbrani
638	Harenz	Garabet	İstanbul	Ermeni
639	Adjelian	Makrouhi	İstanbul	Yunan
640	Handjelian	Gabriel	İstanbul	Ermeni
641	Aposolides	Elpniki	İstanbul	Yunan
642	Missaelides	Fotios	İstanbul	Yunan
643	Markarian	A...en	İstanbul	Ermeni
644	Koubessirian	Hosrov	İstanbul	Ermeni
645	Dropinian	Mariam	İstanbul	Ermeni
646	Makrides	Ekaterini	İstanbul	Yunan
647	Aivadjiides	Constantinos	İstanbul	Yunan
648	Kioseogloi	Joseph	İstanbul	Yunan

649	Deroyan	Maria	İstanbul	Ermeni
650	Iragossian	Varsinil	İstanbul	Ermeni
651	Nicolaeff	Hellene	İstanbul	Rus
652	Behar	Doudou	İstanbul	İbrani
653	Andjelian	Gapriel	İstanbul	Ermeni
654	Grumberg	Betty	İstanbul	İbrani
655	Djanoyan	Mihran	İstanbul	Ermeni
656	Kilidjian	Garabet	İstanbul	Ermeni
657	David	Souleyman	İstanbul	İbrani
658	Khatsavalis	Georges	İstanbul	Yunan
659	Yeredzian	Aram	İstanbul	Ermeni
660	Cazes	Ines	Dimetoka	İbrani
661	Saraca	Henry	Edirne	İbrani
662	Harenz	Hirepsime	İstanbul	Ermeni
663	Takouchian	Aron	İstanbul	Yunan
664	Kiorpeoglou	Kaliopi	İstanbul	-
665	Segulian	Hripsime	İstanbul	Ermeni
666	Ponnadiou	Marcia	İstanbul	Yunan
667	Bregman	Guerch	İstanbul	Yugoslav
668	Dorpinian	Sirah	İstanbul	Ermeni
669	Makrides	Constantin	İstanbul	Yunan
670	Tchelikides	Charalambos	İstanbul	Yunan
671	Abdul Nour	Michel	Antakya	Arap
672	Deroyan	Kevork	İstanbul	Ermeni
673	Kelechian	Karekin	İstanbul	Ermeni
674	Koutoudjian	Abraam	İstanbul	Ermeni
675	Evangelou	Fotios	İstanbul	Yunan
676	Youssoufian	Mariam	İstanbul	Ermeni
677	Grumberg	Sarico	İstanbul	İbrani
678	Pambos	Petros	İstanbul	Yunan
679	Ondidjian	Apissoghom	İstanbul	Ermeni
680	David	Makhman	İstanbul	İbrani
681	Nicolaeff	Georges	İstanbul	Rus
682	Yaylian	Kaloust	İstanbul	Ermeni
683	Mihdio	Youssouf	İstanbul	İbrani
684	Mirdjanian	Chanes	İstanbul	Ermeni
685	Vatter	Hannah	Edirne	İbrani
686	Arap	Nigogos	İstanbul	Ermeni
687	Tchakalopoulo	Anastass	İstanbul	Yunan
688	Kalousdian	Archadir	İstanbul	Ermeni
689	Evangelou	Smaro	İstanbul	Yunan
690	Youssoufian	Vartanouch	İstanbul	Ermeni
691	Arap	Nigogos	İstanbul	Ermeni
692	Tchakalopoulo	Anastass	İstanbul	Yunan
693	Varsamian	Hagop	İstanbul	Ermeni
694	Makrides	Joakim	İstanbul	Yunan
695	Grosfeld	Moses	İstanbul	İbrani
696	Mavrides	Christos	İstanbul	Yunan
697	Perhal	Israel	İstanbul	İbrani
698	Kalousdian	Archadir	İstanbul	Ermeni
699	Evangelou	Smaro	İstanbul	Yunan

700	Youssoufian	Vartanouch	İstanbul	Ermeni
701	Taraboulous	Lion	İstanbul	İbrani
702	Krissian	Bertchouhi	İstanbul	Ermeni
703	Ondidjian	Virginia	İstanbul	Ermeni
704	David	Peri	İstanbul	İbrani
705	Polimeridis	Gregoris	İstanbul	Yunan
706	Mihdio	Sipora	İstanbul	İbrani
707	Miridjanian	Arouciak	İstanbul	Ermeni
708	De Carriere	Arkady	Edirne	Rus
709	Perioglou	Malvina	İstanbul	Yunan
710	Semerdjian	Yevkine	İstanbul	Ermeni
711	Vassiliades	Georges	İstanbul	Yunan
712	Jacobides	Nicolaos	İstanbul	Yunan
713	Grosfeld	Marie	İstanbul	İbrani
714	Mavrides	Eleny	İstanbul	Yunan
715	Meyerovitch	Sender	İstanbul	İbrani
716	Kayaoglou	Bodos	İstanbul	Yunan
717	Touradjoglou	Sava	İstanbul	Yunan
718	Zournadjian	Apkar	İstanbul	Ermeni
719	Mihdio	Selinas	İstanbul	İbrani
720	Miridjanian	Hripseme	İstanbul	Ermeni
721	Kayaoglou	Bodos	İstanbul	Yunan
722	Touradjoglou	Sava	İstanbul	Yunan
723	Zournadjian	Apkar	İstanbul	Ermeni
724	Hamamdjian	Ovsanna	İstanbul	Ermeni
725	Papacosmas	Elefterios	İstanbul	Yunan
726	Ondidjian	Hermoj	İstanbul	Ermeni
727	David	Choucha	İstanbul	İbrani
728	Mihdio	Selinas	İstanbul	İbrani
729	Miridjanian	Hripseme	İstanbul	Ermeni
730	Semerdjian	Artases	İstanbul	Ermeni
731	Kessissoglou	Elisabet	İstanbul	Yunan
732	Baki	Ismail <sup>443</sup>	İstanbul	Hintli
733	Petroutsou	Katherina	İstanbul	Yunan
734	Levy	Albert	İstanbul	İbrani
735	Andoniou	Helleni	İstanbul	Yunan
736	Sirgamos	Efstathios	İstanbul	Yunan
737	Kaplanis	Thomas	İstanbul	Yunan
738	Salti	Flor	İstanbul	İbrani
739	Mentinis	Andrea	İstanbul	Yunan
740	Prassinipoulo	Stavri	İstanbul	Yunan
741	Raphael	Rebichimon	İstanbul	İbrani
742	Candiotti	Doudou	Çanakkale	İbrani
743	Aphentouli	Vasiliki	İstanbul	Yunan
744	Boulgaroglou	Xakaria	İstanbul	Yunan
745	Dilikian	Kirkor	İstanbul	Ermeni
746	Ondidjian	Suzan	İstanbul	Ermeni
747	Mokossian	Agop	İstanbul	Ermeni
748	Ipligthian	Philomani	İstanbul	Ermeni

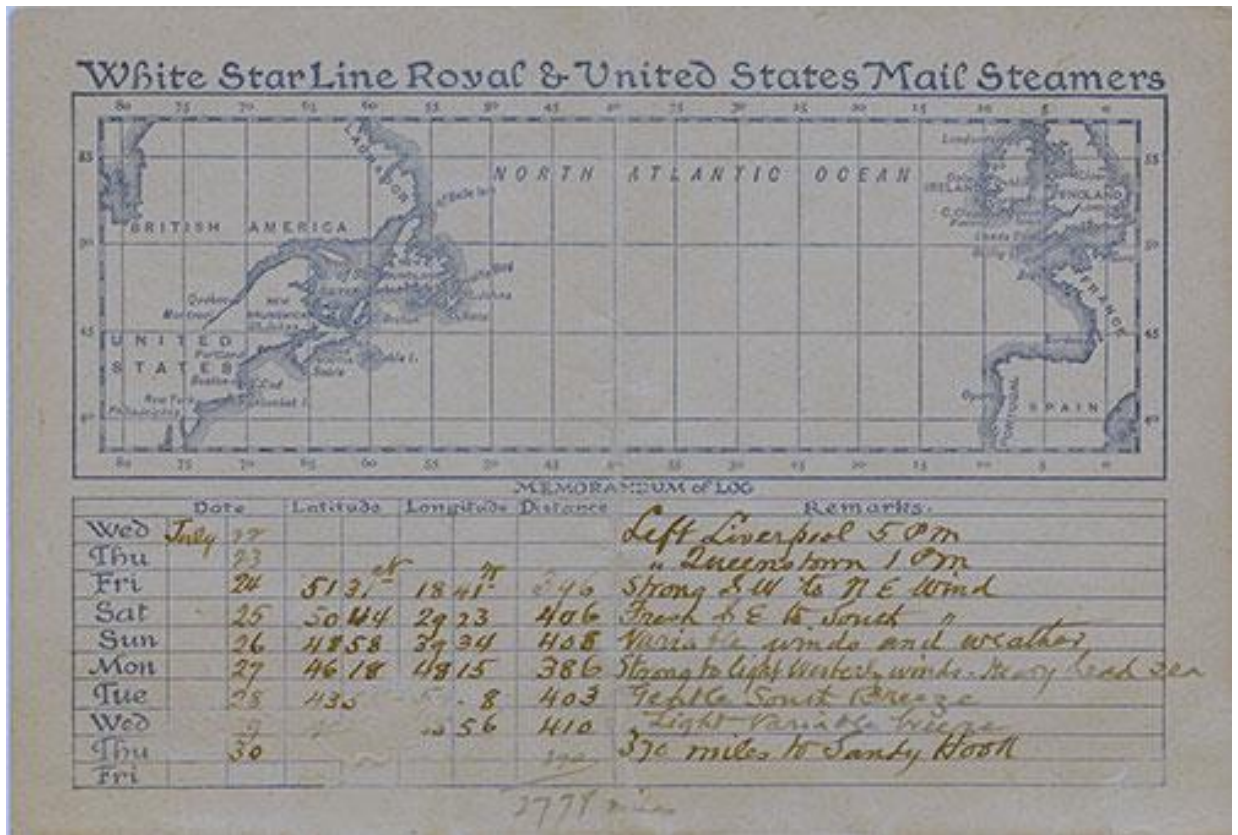
<sup>443</sup> Bu yolcuya ait iki kayıt görülmektedir. (732-754)

749	Behar	Nissim	İstanbul	İbrani
750	Handjian	Ardache	İstanbul	Ermeni
751	Behar	Nissim	İstanbul	İbrani
752	Handjian	Ardache	İstanbul	Ermeni
753	Parounakian	Sarah	İstanbul	Ermeni
754	Baki	Ismail	İstanbul	Hintli



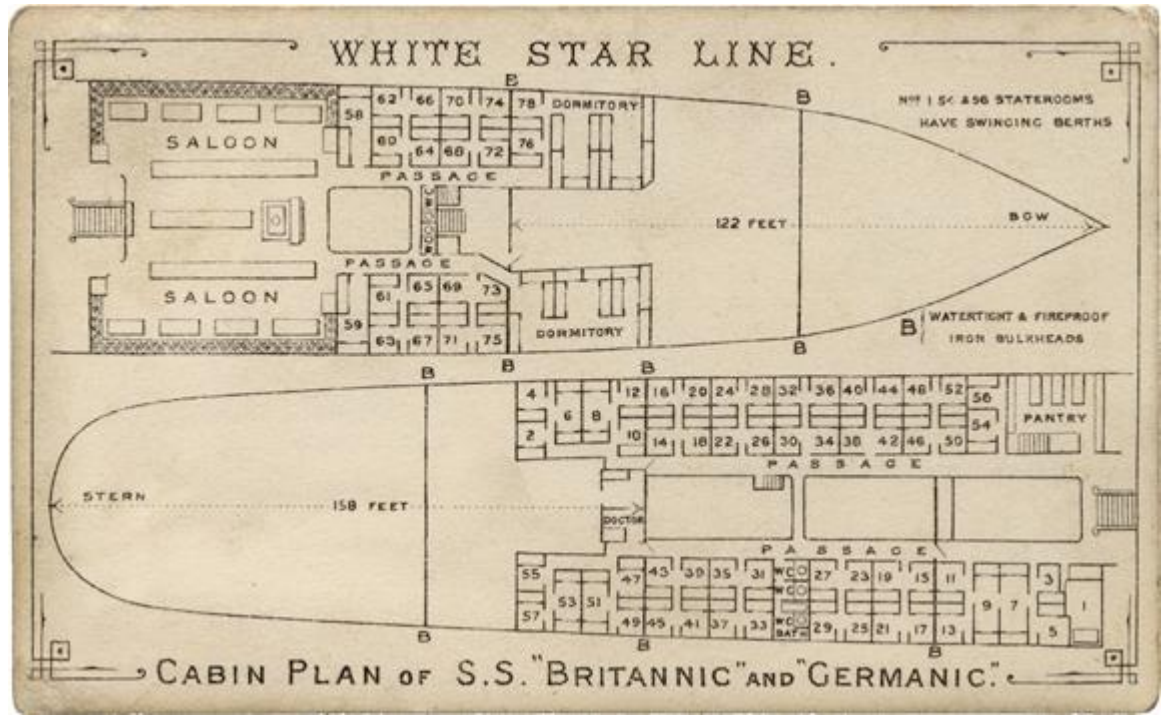


Ek 9. Geminin Kütüphane Bölümünün Dışına Asılan Cetvel.<sup>444</sup>



<sup>444</sup> Bu cetvel sayesinde yolculuk boyunca hangi gün kaç mil yol alındığı, kalan mesafeyi ve geminin hızını yolcular görebiliyordu. Bu hususta bkz. <https://www.gjenwick.com/About/index.html> (10.10.2018 tarihinde erişildi.)

Ek 10. Germanic ve Britannic Vapurlarının Kabin Planları.



**Ek 11.** Mustafa Kemal Gülcemal Vapuru'nda. (5 Haziran 1926, Mudanya)



## Ek 12. Gazetelerde Yer Alan Gülcemal İlanlarından Örnekler

**CONSTANTINOPLE**  
IN 14 DAYS  
**CALLING AT NAPLES**

An opportunity for an unusual vacation in the near East, cruising among the Grecian Islands to the Dardanelles, Bosphorus and The Golden Horn, with the added interest of a visit to picturesque Naples by the Fast Mail Steamer

**GUL DJEMAL**  
(Ex-Germanic)

Carrying U. S. Mail Sailing from New York  
**JULY 16th, 1921**  
1st cabin \$200 and up  
For rates and information apply to Ottoman-America Line  
GEYELIN & CO., 108 South 4th St., Phila.

**CONSTANTINOPLE**  
(in 14 days)  
**CALLING AT NAPLES**

A voyage of unending pleasure and charm to the beautiful Bay of Naples, through the Grecian Archipelago, the Dardanelles, the Bosphorus and Constantinople.

Fast Mail Steamer  
**Gul Djemal**  
(ex-Germanic)  
Carrying U. S. Mail  
Sailing from New York  
**July 16th, 1921**

1st cabin, \$200 and up  
For rates and information apply to  
Ottoman-America Line  
**C. B. Richard & Co.**  
General Agents  
29 BROADWAY, NEW YORK  
or any local S. S. agent

Direct Service to  
**CONSTANTINOPLE**  
**ODESSA**  
NAPLES, CONSTANZA, VARNA,  
CADIZ, VIGO  
Express Pass Steamer  
**"GUL DJEMAL"**  
Carrying U. S. Mail  
Sails **WEDNESDAY, NOV. 23, 1921**  
OTTOMAN-AMERICA LINE  
C. B. RICHARD & CO., Gen. Pass Agent  
29 Broadway New York



HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ  
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ  
TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU

HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ  
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ  
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP TARİHİ ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞINA

Tarih: 19/09/2019

Tez Başlığı / Konusu: Bir Geminin Hikâyesi: Germanic/Gülcemal Vapuru (1874-1950)

Yukarıda başlığı / konusu gösterilen tez çalışmamın a) Kapak sayfası, b) Giriş c) Ana bölümler d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 106 sayfalık kısmına ilişkin, 19/09/2019 tarihinde şahsım/tez danışmanım tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % 1 'tir.

Uygulanan filtrelemeler:

- 1- Kabul/Onay ve Bildirim sayfaları hariç
- 2- Kaynakça hariç
- 3- Alıntılar hariç/dâhil
- 4- 5 kelimedenden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nı inceledim ve bu Uygulama Esasları'nda belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

Adı Soyadı: Fatih DEMİRCİOĞLU  
Öğrenci No: 15206889212  
Anabilim Dalı: Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi  
Programı: Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi  
Statüsü:  Yüksek Lisans  Doktora

DANIŞMAN ONAYI

Tarih: 19/09/2019

UYGUNDUR  
Prof. Dr. Mustafa Yılmaz



**HACETTEPE UNIVERSITY  
ATATURK INSTITUTE  
THESIS/DISSERTATION ORIGINALITY REPORT**

ATATURK'S PRINCIPLES AND HISTORY OF MODERN TURKEY TO THE DEPARTMENT  
PRESIDENCY

Date: 19/09/2019

Thesis Title / Topic: A Ship's Story: Germanic/Gul Djemal (1874-1950)

According to the originality report obtained by myself/my thesis advisor by using the Turnitin plagiarism detection software and by applying the filtering options stated below on 19/09/2019 for the total of 106 pages including the a) Title Page b) Introduction, c) Main Chapters d) Conclusion sections of my thesis entitled as above, the similarity index of my thesis is 1 %.

Filtering options applied:

1. Approval and Declaration sections excluded
2. Bibliography/Works Cited excluded
3. Quotes excluded
4. Match size up to 5 words excluded

I declare that I have carefully read Hacettepe University Ataturk Institute for Obtaining and Using Thesis Originality Reports; that according to the maximum similarity index values specified in the Guidelines, my thesis does not include any form of plagiarism; that in any future detection of possible infringement of the regulations I accept all legal responsibility; and that all the information I have provided is correct to the best of my knowledge.

I respectfully submit this for approval.

**Name Surname:** Fatih DEMİRCİOĞLU  
**Student No:** 15206889212  
**Department:** The Ataturk Institute for Modern Turkish History  
**Program:** The Ataturk Institute for Modern Turkish History  
**Status:**  Masters  Ph.D.  Integrated Ph.D.

**ADVISOR APPROVAL**

Date: 19/09/2019

APPROVED.

\_\_\_\_\_  
Professor Mustafa Yılmaz



HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ  
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ  
TEZ ÇALIŞMASI ETİK KURUL İZİN MUAFİYETİ FORMU

HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ  
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ  
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP TARİHİ ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞINA

Tarih: 23/09/2019

Tez Başlığı / Konusu: Bir Geminin Hikâyesi: Germanic/Gülcemal Vapuru (1874-1950)

Yukarıda başlığı / konusu gösterilen tez çalışmam:

1. İnsan ve hayvan üzerinde deney niteliği taşımamaktadır,
2. Biyolojik materyal (kan, idrar vb. biyolojik sıvılar ve numuneler) kullanılmasını gerektirmemektedir.
3. Beden bütünlüğüne müdahale içermemektedir.
4. Gözlemsel ve betimsel araştırma (anket, ölçek/skala çalışmaları, dosya taramaları, veri kaynakları taraması, sistem-model geliştirme çalışmaları) niteliğinde değildir.

Hacettepe Üniversitesi Etik Kurullar ve Komisyonlarının Yönergelerini inceledim ve bunlara göre tez çalışmamın yürütülebilmesi için herhangi bir Etik Kuruldan izin alınmasına gerek olmadığını; aksi durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

Adı Soyadı: Fatih DEMİRCİOĞLU  
Öğrenci Numarası: 15206889212  
Anabilim Dalı: Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi  
Programı: Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi  
Statüsü:  Yüksek Lisans  Doktora  Bütünleşik Dr.

DANIŞMAN GÖRÜŞÜ VE ONAYI

Tarih: 23/09/2019

Prof. Dr. Mustafa Yılmaz





**HACETTEPE UNIVERSITY  
ATATURK INSTITUTE  
ETHICS BOARD WAIVER FORM FOR THESIS WORK**

HACETTEPE UNIVERSITY  
ATATURK INSTITUTE  
ATATURK'S PRINCIPLES AND HISTORY OF MODERN TURKEY TO THE DEPARTMENT PRESIDENCY

Date: 23/09/2019

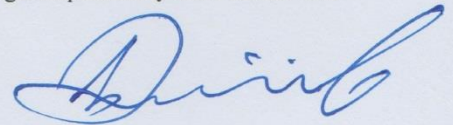
Thesis Title/Topic: A Ship's Story: Germanic/Gul Djemal (1874-1950)

My thesis work related to the title/topic above:

1. Does not perform experimentation on animals or people.
2. Does not necessitate the use of biological material (blood, urine, biological fluids and samples, etc.).
3. Does not involve any interference of the body's integrity.
4. Is not based on observational and descriptive research (survey, measures/scales, data scanning, system-model development).

I declare, I have carefully read Hacettepe University's Ethics Regulations and the Commission's Guidelines, and in order to proceed with my thesis according to these regulations I do not have to get permission from the Ethics Board for anything; in any infringement of the regulations I accept all legal responsibility and I declare that all the information I have provided is true.

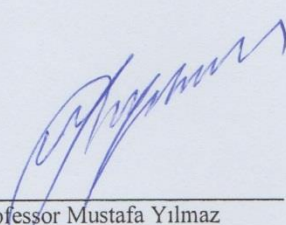
I respectfully submit this for approval.



**Name Surname:** Fatih DEMİRCİOĞLU  
**Student No:** 15206889212  
**Department:** The Ataturk Institute for Modern Turkish History  
**Program:** The Ataturk Institute for Modern Turkish History  
**Status:**  Masters  Ph.D.  Integrated Ph.D.

**ADVISER COMMENTS AND APPROVAL**

Date: 23/09/2019

  
 \_\_\_\_\_  
 Professor Mustafa Yılmaz