

TÜRK DENİZCİLİĞİNDE İZMİR'İN ROLÜ, ÖNEMİ VE GELECEĞİ

Halil N.HATİPOĞLU
DTO İzmir Şubesi Müdürü
4.12.2007

- *Anadolu'da ilk Türk Denizciliğinin başlangıcından Osmanlıya İzmir'in denizciliğimizdeki yeri,*
- *Yeni Türk Cumhuriyetinde deniz ticaret filomuzun temellerin atıldığı mübadele günleri ve İzmir'de Odamızın temellerinin atılışı,İzmir'den bakışla denizciliğimizin geleceği.*

ANADOLU'DA İLK TÜRK DENİZCİLİĞİNİN BAŞLANGICI VE İZMİR

11 nci yüzyılın başlarında Oğuz kabilelerinden ikisi, Marmara ve Ege denizi sahillerine ayak bastı. İznik havalisine yerleşerek burayı merkez yapan kalenin başında Süleyman Bey, İzmir kalesini merkez yapan kafilenin başında ise Çaka Bey vardı. Çaka Bey 1079 yılında Bizans güçlerine esir düştü; ancak 1081 yılında saraydan kaçmayı başardı ve ilk hedef olarak seçtiği "İzmir'in ilk Türk hâkimi" oldu.

Çaka Bey, İzmir'de o döneme göre modern sayılabilecek bir tersane yaptırmış ve tersane civarındaki bölgeyi bir deniz üssüne dönüştürerek, 50 parçalık ilk Türk Donanmasını 1081 yılında inşa ettirmiştir.

Çaka Bey, 19 Mayıs 1090 tarihinde Sakız Adası'na yüklenmiş ve 17 çektiri ile 33 yelkenliden oluşan donanması ile Koyun Adaları civarındaki savaşta Bizans Donanmasını yenmiştir. "Koyun Adaları Savaşı" Türk Donanması'nın ilk deniz savaşıdır. Bu zaferden sonra Çaka Bey Bizans'a ait olan Sakız ve Sisam Adalarını da ele geçirmiştir.

Malazgirt zaferinden yaklaşık 20 yıl sonra ilk Türk amirali Çakabey'in bu zaferi, dönem şartları göz önüne alındığında amiralin stratejik öngörüsü ve liderlik yeteneklerini öne çıkarmaktadır.

Çaka Bey; bundan sonra damadı olan İznik Sultanı Kılıç Arslan ile birlikte Çanakkale'de Abidos Kalesi önünde birleşerek kaleyi almış, ancak bu savaş esnasında şehit düşmüştür.

Çaka Bey Türk denizciliğinde önemli bir başlangıç yapmıştır. O batı Anadolu'nun muhafazası için adaların elde bulundurulmasının lüzumuna inanmıştı. Bunun için de denizciliğe azami ölçüde önem verilmesi gerektiğini biliyordu. Onun değeri, ölümünden sonra fark edildi. Zira binlerce Haçlı askeri, Çanakkale Boğazı ile Marmara sahillerine yüklendiği zaman Çaka Bey'in donanması ortada yoktu. Haçlılar Anadolu'ya kolayca geçtikten sonra şehirler ve adalar Türklerin elinden birer birer çıktı. Çaka Bey'in devleti yıkılıp donanması ortadan kalkmıştı. Çaka Bey'in ölümü ve Haçlı seferleri nedeniyle Türk Denizciliği yaklaşık iki yüzyıl sürecek bir sessizliğe gömülmüştür.

Umur Bey dönemindeki denizcilik faaliyetleri Batı Anadolu'da Gazi Beylikleri kurulduğu zaman, filoları da Bizanslılardan alınan limanlarda ortaya çıkmıştır. Çünkü bu limanların üst tarafında gemi yapımı için gerekli ağacı sağlayacak ormanlar yer almaktadır.

Cenevizli Martino Zaccaria tarafından savunulan İzmir Kalesi, iki buçuk yıl dayandıktan sonra 1322'de Aydınoğlu Umur Bey'e teslim edildi.

1334 yılında Umur Bey; babası Mehmed Bey'in ölümü üzerine, "Ulu-Bey" sıfatıyla Aydın beyliğinin merkezi Birgi'de hükümdar olarak tahta geçti.

Yansıda 1330 – 1343 yılları arasında Umur Bey'in Ege ve Akdeniz'de geliştirdiği deniz ve kara harekâtları gösterilmiştir. *Donanmayı oluşturan gemi adetleri Düsturname-i Enveri'den alınmıştır*

Umur Beyin bir başka destansı harekâtı da, tarihimizde halen araştırma konularından biri olan Corinth kıstağından gemilerini karadan geçirmesidir. Bizans Kralı Andranicus'un talebine istinaden, Umur Bey 1337–1339 yılları arasında hafif kadirga, iğribar ve kayıklardan meydana gelen donanmasını, 10 km. uzunluğundaki Corinth Kıstağından karadan geçirecek Arnavutluk'un Epir bölgesindeki isyanı bastırmak için kuvvetlerini intikal ettirmiştir.

1344 yılında Papalık; Venedik, Kıbrıs Krallığı ve Rodos gemilerinden oluşan 20 kadırgalık bir Haçlı donanması ile İzmir limanındaki hisarı ve limanı ele geçirdi. Umur Bey'in 1348 Mayıs'ında İzmir Hisarı'nı kuşatırken ölümü, "Düsturname-i Enveri" destanında bir şehidin ölümü olarak coşkuyla anlatılmıştır.

1329 başlarında İzmir Tersanesi faaliyete geçmiştir. Prof. Tuncer Baykara İzmir'de tersanenin liman dışında, güneyde, şimdiki Karataş yöresinde inşa edildiğini değerlendirmektedir. Umur Bey'in ilk donanmasını, "Gazi" adı verilen bir kadirga ile yedi kayık teşkil etmiştir. 1330'da Bizans'a karşı ilk deniz aşırı keşif seferi için Umur Bey 7 kadırga, 14 kayık ve 7 iğribarı bir araya getirmişti.

Donanmanın ana vurucu unsuru kadırgalardı. 25–26 kürekçisi ve yelkeni olan kadırgalar; ulaşım amaçlı kullanılabilenmekte, ayrıca harekât için ihtiyaç olduğunda 30 kadar atı da intikal ettirme imkânına sahipti. Yelken ve kürekle hareket ettirilen kayıklar, nispeten küçük deniz taşıtları olup, 30–40 kişi alabilmekteydi.

İğribar, kadırga türünden bir gemidir. Bir savaş gemisi olmaktan çok nakliye amaçlı kullanılan,

küçük, tek direkli, yelkenli bir gemidir.

Umur Bey'in donanmasında yer alan AZEPLER, daha sonraki adlarıyla levendler; ganimet elde etmeleri ve gazi olup İslam adına savaşmaları için motive edilen askerlerdir. Azep, Arapça'da "evlenmemiş, yerleşmemiş, iş arayan genç adam" manasına gelir. Bu terim hiçbir ırkçılık gözetmeksizin, deniz askerini belirtmek için kullanılmaya başlamıştır. Daha sonraları da Gelibolu'daki Osmanlı donanmasında görülebileceği gibi aralarında Rum, İtalyan veya Katalan ırkından Müslümanlığa dönenler de vardır. Enveri'nin destanında kürekçilerin "Ya Muhammed" diye kürek çektikleri kaydedildiğinden, Türk olduklarını anlıyoruz.

Azepler mükemmel okçular olarak bilinirdi. Ayrıca baskınlarda da yer aldıklarından çok iyi at sürerlerdi. Kadırgalara birer "bey" kumanda ederdi. Bunlara sonraları "Reis Bey" ve giderek "Reis" denecektir. Umur Paşa'nın dışında Reis Bey olarak, ilk olarak Ehad Subaşı'yı biliyoruz.

Umur Bey'in askerlerinin kullandığı ve destan'da bahsedilen silahlardan bazıları yansılarda belirtilmiştir:

- *Uzaktan muharebede: Ok ve yay*
- *Yakın muharebede: kılıç, bıçak ve hançer,*
- *Korunmak için kalkan ve Baştan aşağı zırh – "bürüme"*
- *Kale kuşatmaları için: "Bağacık/mancınık"*

Donanmada Umur Bey'in savaş taktiği:

Umur Bey'in donanmasının çoğunluğu ufak, hızlı kürekli teknelerden, iğribar ve kayıklardan oluşuyordu ki bunlar da savaşan askerlerinin taktiğine uygundu; "ticari gemilerin ele geçirilmesi, kıyı şehirlere ve adalara baskınlar yapılması". Açık denizde Hıristiyan filolarıyla karşılaşmaktan kaçınıyorlardı. Bir baskın sırasında bu hafif gemiler kıyıya yanaştırılıp ufak bir azep kuvveti tarafından korunurken, baskını yapacak olan birlikler içeri kısımlara doğru ilerliyorlardı.

UMUR BEY VE İZMİR

İzmir'in Yukarı Kale'sini Türklüğe kazandıran, Umur Beyin babası Aydınolu Mehmet Bey'dir. Bu kale bir süre Müslüman İzmir diye anılacak, sonraları Kadife Kale diye ün kazanacaktır. Bizans devrinde halk "Liman Kıyısı" ve "Yukarı kale" surları içinde toplanmıştır. 1260'lı yıllarda İzmir'de Cenevizlilere imtiyazlar verilince, onlar liman kıyısındaki bu yeri iyice tahkim ederek, adeta ayrı bir kale ve şehir haline getirmişlerdir.

"Gavur İzmir"; iki kale olan İzmir'in kalelerinden birisi olarak, Liman Kalenin 14. yüzyıl adıdır. Mehmet Bey Yukarı Kale'yi alınca, burası da Türk, yani "Müslüman İzmir" olur. Aşağıdaki Liman kalesi ise, kâfirlerin elinde olduğundan "Gâvur İzmir"dir.

Osmanlı döneminde denizciliğimizin değerlendirilmesi:

Bir kara devleti olarak 13 ncü yüzyılda tarih sahnesine çıkan Osmanlılar kısa sürede denizle tanıştılar ve onu eski sahiplerinden yavaş ama emin adımlarla teslim aldılar. Karadeniz ve Akdeniz adlarıyla yeniden tanımladıkları iki büyük denize sahip ve hâkim oldular.

Akdeniz'de öylesine güçlendiler ki, aynı anda iki donanmayı birden sefere gönderebiliyorlardı. Artık Osmanlı padişahları "Hakanü'l-bahreyn" olarak anılıyordu. Preveze zaferi ile andığımız 1538 yılında, Osmanlı donanması Yemen'i fethederek Hindistan'a gidiyor ve Kanuni, "Bahr-ı Frenk, Mağrib ve Hind denizlerinde gemiler yürüten bir sultan" oluyordu.

Aynı dönemde Türk deniz gücü, Piri Reis'in gerek Kartografya bilgisi ve gerekse "Kitab-ı Bahriye" çalışmaları ile örneklediği üzere, denizlere sadece ateş gücü ile değil aynı zamanda bilimsel güçle de hâkim idi. Piri Reis'in "Kitab-ı Bahriye"sindeki yansıda belirtilen beyitleri bu dönemde bilimin gücünü ispata yeterlidir.

***"Bilenlerle her zaman dostluk et/ bilenler öğretir bilmeyene buna iman et
Denizler her zaman korkunç yerlerdir/bilgisiz olanın içini eritir
Her kim ki bilgiyle amel ederse/ gemici o olur, yolun giderse
İş görmezse eğer kendi özü ile/ehil olmaz öylesi hemen birkaç söz ile"***

Çok değil, bu satırların yazıldığı tarihten yaklaşık 150 yıl sonra denizlerde gerileme başlamıştır. Burada sorulması gereken soru şudur. Osmanlı Devleti gibi 15 nci ve 16 ncı yüzyıllarda üç kıtada sınırlarını genişletmiş, Akdeniz ve Karadeniz'de mutlak deniz egemenliğini tesis ederek tarihi ipek ve baharat yollarının kontrolünü ele geçirmiş,

Aynı dönemde astronomi, matematik ve haritacılıkta önemli başarılarla sahip olmuş, Piri Reis, Hızır Hayrettin Paşa, Turgut Reis gibi ünlü komutan, denizci ve bilim adamlarına sahip olmuş bir devlet, neden dünya denizlerinin sadece yüzde birini kapsayan Akdeniz ve Karadeniz'e mutlak hâkimiyetle yetinmiştir?

Aynı dönemde Portekiz donanması Hint Okyanusu'nda sürekli varlık gösterirken, İspanyollar Amerika kıtalarına hâkim olurken Osmanlı donanması neden Okyanus Donanması kurmamıştır?

Dünya devletleri gemilerin hareket vasıtası olan kürekten yelkene geçtiğinde Osmanlı deniz idaresi ve

siyaseti bu gelişmeye, intibak edememiştir. Rakip ülkeler deniz ticareti ve deniz yollarının sağladığı büyük imkânlarla zenginleşip sömürgeler sayesinde yeni gelir ve ürün kaynakları bulurken Türk denizciliği hareketsiz kalmıştır. Sınır ötesi güç intikalinde donanma kullanılmamış onun yerine ordular uzun seferlerle kara üzerinden kriz bölgelerine sevk edilmiştir.

Osmanlı'nın rakipleri onun tarih sahnesinden silinmesinin ancak denizlerden ve denizcilikten koparmakla mümkün olduğunu anlamışlardır. Rusların Karlofça Anlaşması sonrası 18 nci yüzyılda Cebelitarık'tan Akdeniz'e girmesiyle bu süreç daha da hızlanmıştır.

Gerçekte deniz gücü tarihimizin zafer yüzyılları olarak adlandırdığımız 15 ve 16 ncı yüzyıllar bizlere bugün ne denli gurur veriyorsa, bu gücün gerileme ve çöküş dönemlerinde yaşanan acılar ve zorluklar da, yapılan hatalardan ders çıkarılması ve tarihin bir daha asla tekrar ettirilmemesi açısından büyük önem taşımaktadır.

1770 Çeşme, 1827 Navarin, 1853 Sinop yenilgileri donanmanın duraksama ve çöküş süreçlerinin kilometre taşlarını oluşturmuştur. Bunların hepsinden önemlisi, dünya tarihinin en yoğun güç paylaşım ve sömürge savaşlarının yaşandığı, sanayi devriminin ivmelendiği 19 ncu yüzyılın son çeyreğinde, 2 nci Abdülhamit iktidarı tarafından, Abdülaziz'in 15 yılda oluşturduğu donanmanın 33 yıl hareketsiz bırakılması, sadece deniz gücünün değil bu gücün kurumsal kültürünün de büyük yara almasına neden olmuştur.

Bu dönemin faturası Kıbrıs ve Girit'in kaybı ve daha sonra Trablusgarp, Balkan ve Birinci Dünya Harplerinde toprak ve can kayıpları ile fazlasıyla ödenmiştir. Ünlü deniz tarihçimiz Ali Haydar Emir Alpogut da; Balkan Savaşının hemen sonrasında 1913 yılında üsteğmen rütbesindeyken Deniz Mecmuası'na yazmış olduğu "Donanma istemeyiz" başlıklı müstesna yazısının son paragrafında şunları söylemektedir:

"denizler tükenmez bir servet ve kuvvet menba-ıdır. Osmanlı milletinin tabiatında ise denizcilik olmayabilir. Ancak, öyle bir memlekette oturmaktadır ki, o memleket stratejik, politik ve ekonomik durumu itibarıyla, denizlere hakim bir milletle var olmak ihtiyacındadır. Osmanlı Asya'sı kendisine böyle bir sahip buluncaya kadar keşmekeşten kurtulamayacaktır. İnsanlar tabiatın kanunlarına uymazlarsa yaşayamazlar. Osmanlı Türkleri ya denizci olmaya veya eski vatanlarının kızgın çöllerinde çobanlık etmeye mahkûmdur."

Atatürk çevre denizlerin hayati önemini Çanakkale savaşları sırasında şu yorumuyla vurgulamıştır.

"Karada kısırılmış durumdayız. Tıpkı Ruslar gibi. Boğazları tıkamakla Rusları Karadeniz'in içine kapamış olduk ve eninde sonunda çökmeye mahkûm ettik. Çünkü müttefikleriyle bağı kesmiş olduk. Ama biz de çökmeye mahkûmuz. Hem de aynı nedenden. Gerçi Akdeniz'in, Karadeniz'in ve Hint okyanusunun eteklerindeyiz. Ama herhangi bir okyanusa açılmıyoruz. Deniz kuvvetinden yoksun bir kara kuvveti olarak yarımadamızı kara kuvvetlerini çekinmeden getirebilecek bir deniz kuvvetine karşı hiçbir zaman savunamayız."

Denizlerde gerilemenin bedelini Girit, Kıbrıs ve Ege Adaları ile Çanakkale'de çok ağır ödemiş bir ulusun aynı kayıpları tekrar etmemesi ve tarihinden ders çıkarması gerekirdi. Atatürk Çanakkale'de yaptığı yorumundan 8 yıl sonra yeni bir cumhuriyet kurdu. Artık Osmanlı donanmasının yerini cumhuriyet donanması almıştı.

TÜRKİYE CUMHURİYETİNİN İLK YILLARINDA DENİZCİLİĞİMİZ VE İZMİR İKTİSAT KONGRESİ

İzmir İktisat Kongresi 14 Şubat - 4 Mart 1923 tarihleri arasında toplanmıştır. Bu tarihte Lozan Konferansı kesintiye uğramış, "Cumhuriyet" henüz ilan edilmemiştir, Lozan Konferansı kesintiye uğramış ve dünya Türkiye'nin ekonomik yolunu ve kararlarını beklemekteydi. Özellikle de İzmir'in tercih edilmesi hem ticaret yollarındaki hem de ihracat hacmindeki arzın keşişme noktası olmasıyla ve Eski Osmanlı ile Yeni Türkiye'nin batıya açılan kapısı olmasındandır. **"Ekonomik bağımsızlık olmadan tam bağımsızlık olmaz"** ilkesi eşliğinde toplanan Türkiye'nin dört bir yanından tüccar, işçi ve sanayici 1135 delege, Türk Ekonomisinin temelini ve stratejisinin oluşturulması için Ulu Önder öncülüğünde toplanmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin ekonomik temellerinin atıldığı Birinci İzmir İktisat kongresinde köklü bir geleneği ve büyük bir geçmişi olan Türk denizciliği, Kongre çalışmaları sırasında hazırlanan ve 1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu ile ekonomideki vazgeçilmez yerini yeniden almış, gücünü yitiren Osmanlı İmparatorluğunun Kapitülasyonlarla yabancılara terk ettiği deniz varlığına yeniden sahip olmuştur.

Bu nedenle İzmir İktisat Kongresi'nde doğan *Kabotaj Kanunu* bir anlamda Kurtuluş Savaşı'nın denizlerdeki zaferidir. Yabancı devletlerin deniz ticaretindeki hâkimiyeti bu yasanın yürürlüğe girmesi ile son bulmuştur. Kendi karasularımızda kendi bayrağımızı dalgalandırma hakkına ve ticari özgürlüğüne kavuştuk. 1923 yılında, 34 bin ton olan deniz taşıma gücü, 1927'de 130 bin tona çıkarıldı. 1933 yılında kabul edilen 2048 sayılı yasayla, deniz taşımacılığının büyük bölümü ve limanların tümü devletleştirildi. 1937'de çıkarılan 3295 sayılı yasayla Denizbank kuruldu, özel taşımacılığa son verildi.

İZMİR DENİZ TİCARET ODASI'NIN KURULUŞU

İstanbul'da 1902 yılında kurulan "Chambre Des Maritimes de Navigation Etrangers"den on bir yıl sonra, 1913'de İzmir'de yine aynı gerekçelerle "Chambre Maritime de Smyrne- İzmir Deniz Ticaret Odası" kuruldu.

Chambre Maritime de Smyrne'nin 1923 yılındaki genel kurul toplantısı 18 Ekim 1923 tarihinde

gerçekleşmiştir. Bu toplantı sonucunda başkanlığa yeniden Seyri Sefain şirketinin acente temsilcisi Haşım Ramiz Bey seçilmiştir.

Odamızın ilk Yönetim Kurulu Üyeleri *Başkan yardımcısı Laster Zilbermann & Co. Müdürü Jerome Pussich, Genel Sekreter Messageries Maritimes ve Fraissinet acentesi Leonce Guys, Muhasip üye Kheidivial Mail Line acentesi Richard Cohen, üyeler: Lloyd Triestino acentesi M.M.Algardi, Societa Italiana di Servizi Marittimi ve La Societa di Navigazione Vapore "Puglia", Maison Olivier & Co. Sahibi ve Ellerman Lines Ltd.General Steam Navigation Co. Ltd ve Deustche Levante Linie acentesi Charles Maltas, La Maison W.F Van der Zee ve Furness Withy & Co. Ltd, Compagnie Royale Neerlandise de Navigation a Vapeur ve Deustche Levante Linie acentesi Van Der Zee idi*

Chambre Maritime De Smyrne, 1923 yılında tüzük değişikliği yapmıştır. 27 Kasım 1923'de İzmir Valisi Aziz Bey tarafından tüzük değişikliği onaylanmıştır. Burada bir hususa dikkatinizi çekmek isterim; İzmir Valiliğinin resmi yazısı Fransızcadır. Odanın yazışmaları da Fransızcadır. İzmir' in bu belgelerdeki adı da Smyrne'dir. Chambre Maritime De Smyrne/İzmir Deniz Ticaret Odası üyesi acenteler aşağıda belirtilmiştir:

- *Seyri Sefain Vapur acentesi Haşım Ramiz Bey*
- *America Levant Line Ltd acentesi M:M:T.Bowen Rees & Co. Ltd.*
- *Maritime Orient acentesi E.Guiffray.*
- *Cunard Steamship Co. Ltd acentesi MM T: Bowen Rees & Co. Ltd.*
- *Deustche Levant Linie acentesi MM Olivier & Co. (İthalat) ve*
- *W.F.Van der Zee (İhracat)*
- *Deustche Orient Linie acentesi Pussich Jerome.*
- *Egypt Levant Line Ltd. acentesi MM. T. Bowen Rees & Co. Ltd.*
- *Ellerman Lines Ltd. acentesi MM:Olivier & Co.*
- *Furness, Withy & Co.Ltd acentesi MM. W.F. Van der Zee.*
- *General Steam Navigation Co.Ltd acentesi MM. Olivier & Co.*
- *Halcyon Lijn acentesi MM Dabcovich & Co.*
- *Khedivial Mail Line acentesi MM. Efraim Cohen's Sons,*
- *Lloyd Triestino acentesi M.Agardi Rene.*
- *Lloyd Marittimo Italiano acentesi MM Danon & Cie.*
- *Lloyd Royal Belge acentesi MM. H. Sperco & Co.*
- *Messegeries Maritimes acentesi Guys Leonce.*
- *Puglia Societa di Navigazione a Vapore acentesi MM. De Andria et A. Missir.*
- *Royale Neerlandaise de Navigation a Vapeur acentesi MM. H.Sperco & Co.(İthalat) ve W.F. Van der Zee (İhracat)*
- *Societa Italiana di Servizi Marittimi acentesi MM. De andria & A.Missir.*
- *Moss Steamship Co.Ltd acentesi Charles Whittall & Co.Ltd.*
- *Swedish Orient Line acentesi MMT. Bowen Rees & Co.Ltd.*

TÜRKİYE CUMHURİYETİNİN İLK YILLARINDA MÜBADELE VE DENİZ TİCARET FİLOMUZUN GELİŞİMİ

Kurtuluş Savaşı sonunda Türkiye'yi terk etmek isteyen Rum sayısı 1.200.000; Yunanistan'ı terk ederek Türkiye'ye gelmek isteyen yurttaşlarımızın sayısı da 500.000 kadardır.

Bu noktada öncelikli olarak, Ortodoks Rumların Türkiye'yi terk etmeleriyle, Türkiye ve Doğu Trakya da yaşayan 1.200.000 Rum; Türk-Yunan Savaşının bitiminde, taşınır taşınmaz mallarını terk ederek Türkiye'den ayrılmıştır.

Yunanistan'da Yunanlı fanatik grupların estirdiği devlet destekli terör nedeniyle Türkler daha mübadele uygulamasını bile beklemeden, bir an önce anavatan Türkiye'ye ulaşabilmek için yollara dökülmüşlerdi. Lozan'daki barış görüşmelerinde de, 1923 yılının bir kayıp olduğu görülerek, hiç olmazsa 1924 yılının tarım mevsiminden önce göçmenlerin taşınması ve yerleştirilmesi ivedi olarak gündeme gelmişti. Bu ortamda Türkiye, göçmenleri bir an önce Türkiye'ye taşıma zorunluluğu altında kalmıştı.

Yerli vapur şirketlerinin elinde bulunan vapurların sayıları sınırlı, ortalama yaşları yüksek, fiziki kapasiteleri yetersizdi. Türk Vapurcular Birliği'ne bağlı vapur şirketlerinin ve Seyr-i Sefain İdaresi'nin elinde bulunan vapurlarla, göçmen taşıma işinin gerçekleştirilmesi zor görünüyordu. Bu olumsuz koşullara karşın Mübadele İmar ve İskan Vekaleti'nin kurulmasından sonra bu vekaletin ilk vekili olan İzmir mebusu Mustafa Necati, göçmenlerin Türkiye'ye getirilme aşamasında bütünüyle ulusal şirketlerden yararlanma çabası içine girmişti.

Önce, göçmenleri Türkiye'ye taşıtmak için vapur kumpanyaları arasında bir ihale açıldı. Açılan ihaleye İtalyan, Yunan ve Türk vapur birlikleri katıldı. İhaleyi, en uygun koşulları öne süren "Lloyd Tristino" Vapur Kumpanyası kazandı. Türk kamuoyunda, Türk vapurcular birliği dururken, Lloyd Tristino Vapur Kumpanyasının ihaleyi kazanması tepkiyle karşılandı. Ulusal kaynakların zaten çok sınırlı olduğu, ülke sorunlarının devasa olmasına karşın, yetersiz ulusal sermayenin dışarı çıkacağı, böylece Türk ekonomisine darbe vurulduğu yorumları yapılıyordu. Daha düne kadar savaş içinde olunan ülkelerin kumpanyalarını bu iş için çağırarak, ulusal politika açısından da onur kırıcı bulunuyordu. Kabotaj sorunları gündeme

getiriliyor, bu alanda ilerde yapılması gerekli düzenlemeler kamuoyunun gündemine taşınıyordu. Göçmenlerin taşınmasında Türk vapurlarından yararlanılmasının, dış dünyaya karşı Türkiye'nin imajını yükseltecek bir koz da yaratabileceği; ulusun kendine güvenin artacağı ileri sürülüyor; bu açıdan ulusal bir coşku etkili oluyordu. Bu coşkuya herkesten çok kendini kaptıran kişi, Mübadele, İmar ve İskân Vekili Mustafa Necati'ydı. Çok kez bu gözü pek milliyetçi Türk aydını, Türk sancağını taşıyan vapurlarla göçmen taşımının öneminden söz ediyor ve böylece eğilimini ortaya koyuyordu.

Gerçekten de, açılan sözleşmeyi Lloyd Tristino Vapur Kumpanyası'nın kazanmış olmasına ve bu şirket gerçekten makul sayılabilecek teklifler öne sürmüş olmasına karşın, Mustafa Necati hükümet üyelerinin de desteğini arkasına alarak, sonuçlanmış bu ihaleden vazgeçti ve adı geçen şirketle sözleşme yapmadı. Mustafa Necati'nin gönlünde, taşıma ihalesini Türk Vapurcular Birliğine vermek arzusu vardı. 23 Eylül 1923'te İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nda bir konuşma yapan Türk Vapurcular Birliği Reisi Suudi Bey'in ulusal sermayenin Türkiye sınırları içinde kalması gerektiğini belirten sözleri ve ardından hükümet üleriyle ilişki girişimleri, Mustafa Necati'yi böyle bir karar almada kesin adım almaya itmisti. Suudi Bey, Türk Vapurcular Birliği'ne bağlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin yabancı vapur kumpanyalarının rekabet gücüne karşı korunmasını istiyordu. Sanayi Odası, bu arzuyu yerinde bularak, hükümetin Türk vapurcularına karşı "hami bir vaziyette bulunması" yönünde girişimlerde bulundu ve bunun sonucunu almakta da gecikmedi. Öyle ki Mustafa Necati, hükümetin de katkılarıyla, mübadele sonunda Akdeniz'de Türk bayrağını taşıyan elliden fazla vapurdan oluşacak bir ticaret filosundan söz etmekteydi. Bir konuşmasında şöyle demektedir:

"Rumeli'den memleketimize hicret edecek kardeşlerimiz, kendi bayrağımız altında, kendi vapurlarımızla geleceklere gibi, vapur sahipleri de Müslüman ve Türk olmak dolayısıyla kendilerine vapur içinde azami kolaylık yapacaklardır. Elyevm vekâlet emrinde on yedi kadar Türk vapuru mevcuttur. Milli iktisadımızın inkişafını kendisine meslek ve vazife edinen vekâlet, bütün işlerinde bu hususa dikkat edecektir. Yalnız gerek Seyr-i Sefain, gerekse milli şirketler bu nakliyat işinde elde edecekleri kazançla yeni vapurlar tedarik etmeleri ve bu suretle memleketimizin bütün sahillerinde kendi bayrağımız altında işleyen vapurlar görmek izhar-ı emelimizdir. Bu ciheti vapur sahiplerinin temin edeceklerini ümit ederim."

İhale Seyr-i Sefain İdaresi ile Türk Vapurcular Birliği'ne verildi. Seyr-i Sefain İdaresi'yle birlikte bu sorumluluğu üstlenmiş Türk Vapurcular Birliğine bağlı yedi ulusal kumpanya bulunuyordu. Seyri Sefain'in elinde tonajı 2000'den fazla olan ancak altı vapuru vardı. Vapurların genelde tonajı düşüktü ve ortalama yaşları da epeyce yüksekti. Toplam sayıları 17 olan bu vapurların isimleri aşağıda belirtilmiştir:

Gülcecal, Akdeniz, Reşit Paşa, Kızılırmak, Şam, Giresun, Ümit, Gülnihal, Bahricedit, Altay, Gelibolu, Bandırma, İnebolu, Nimet, Canik, Millet ve Ereğli. Ardından Mübadele İmar ve İskân Vekâleti, küçükleri 800-1200, büyükleri de 2000-3000 tonajında altı adet vapur alımı için 600.000 lirayı Seyr-i Sefain İdaresine verdi. Böylece Türkiye'nin ilk ve en önemli toplumsal olayı, ulusal sermayeye ve olanaklara dayalı olarak gerçekleştirildi.

Bütün bu evrelerde, ulusal duygularla hareket edilmiş ve ulusal sermayenin ülke dışına çıkmaması için çaba harcanmıştır.

O dönemde basılan Türkiye İktisat Mecmuası'nın konu ile ilgili yorumu;

"Göçmenler taşınırken, ülkenin parasının dışarıya gitmesinin önüne geçmek için Seyri Sefain İdaresi ile anlaşarak, göçmenlerin Türk vapur şirketlerince getirilmesini sağlamıştır. "Yunanistan muhacirlerinin nakliyatında kullanılmak ve bu husus için sarf edilecek mühim ücret-ı nakliyenin mümkün mertebe memleket dâhilinde hadim bulunmak üzere, vapur mübaaya ettirmek için", vekâletin 6 milyon 95 bin 83 lira olan bütçesinin 600.000 lirasını, Bakanlar Kurulu kararıyla Seyri Sefain İdaresine verdi. Mübadele hitamına kadar Akdeniz'de sevgili sancağımızı taşıyan elliyi müteceviz bir ticaret filosu meydana gelmiş bulunacaktır. Vekâlet, gerek Seyri Sefain ve gerek onun etrafında toplanan diğer yedi Türk şirketine elinden gelen her türlü nakdi muaveneti yapmıştır ve yapmakta bulunmuştur."

GÜNÜMÜZDE İZMİR'İN DENİZCİLİĞİMİZDEKİ YERİ

Alsancak Limanı'nın 1997'den günümüze geçen 10 yıllık sürede yüklenen ve boşaltılan toplam yük miktarında iki misli, elleçlenen konteyner sayısında da iki misliden fazla artış olmuştur.

Avrupa ve Akdeniz'deki Konteyner Limanlarını, elleçlenen konteyner miktarlarına göre sıraladığımızda, İstanbul Marport Limanı 17 nci, Alsancak Limanı 21 nci sırada yer almaktadır. Bu limanlarımızı Mersin (24.), Derince (25.) ve Haydarpaşa (29.) Limanlarımız takip etmektedirler.

Avrupa'daki yansıda belirtilen toplam 61 konteyner limanındaki elleçlemenin son 1 yıllık dönemde % 8,6 artışla 66 milyon TEU'ya ulaştığını görüyoruz.

Tekrar bölgemize bakacak olursak;

Aliağa - Nemrut Körfezi'ndeki'taki İskeleler ise; Ege Gübre, İzmir Demir Çelik, LİMAŞ, Ege Çelik, HABAŞ, Petkim ve Petrol Ofisi'dir. Aliağa Nemrut Körfezi'ndeki İskelelerin 2006 yılı yükleme boşaltma grafiğine baktığımızda toplam 15 milyon ton yükün, Aliağa Limanı'ndaki yükleri de dâhil edersek toplam 35 milyon ton yükün elleçlendiğini görmekteyiz.

ALİAĞA GEMİ SÖKÜM SEKTÖRÜ

Aliağa'ya gelmişken Gemi Geri Dönüşüm Söküm Sektöründe dünya beşincisi olduğumuz Aliağa'daki gemi geri dönüşüm sanayiinden kısaca bahsedelim. 1976 yılından beri İzmir-Aliağa'da faaliyet gösteren bu

sektör, ortalama yıllık net 250.000 ton hurda çelik üreterek ülkemize hizmet etmektedir.

1986 yılında Güney Kore ve Tayvan'dan sonra dünya da 3. konumuna gelen bölge, halen Çin, Hindistan ve "bilinmeyen ülkeler" başlığıyla sıralanan belirlenememiş ülkeler tonajını takiben dünya beşincisi konumundadır.

2002–2007 yılları arasında Aliğa Gemi Söküm Tesislerinde sökülen gemilerin adetleri ve toplam tonajları yansıda gösterilmiştir. Görüldüğü gibi son yıllarda kapasite kullanımında sürekli bir küçülme yaşanmaktadır.

2002 yılından başlayarak fiili söküm kapasitesi geçmiş yıllara göre düşüş trendine girmiş olup, kapasite kullanımı % 15 seviyelerine düşmüştür. Alanda bulunan firmaların uzun yıllara uzanan tecrübe ve bilgi birikimleri ve sermaye yapıları göz önünde bulundurulduğunda bu sektörün zaman için gemi inşa sektörüne doğru yönelmesi dikkat çekmektedir.

2006 yılında Ege Bölgesi limanlarına gelen yolcu/turist gemileri ve sayılarını incelediğimizde; en fazla gemi ve turist Kuşadası Limanı'na geldiğini, bu limanı Marmaris ve İzmir'in takip ettiğini görmekteyiz. Bölgemizdeki Marinalar, Yat Yanaşma Yerleri ve Tersaneler yansıda gösterilmiştir. Bölgemizde toplam 51 adet balıkçı barınağı ve toplam 130 adet balık üretim çiftliği mevcuttur.

BÖLGEMİZDE DEVAM EDEN PROJELER

2006 yılı net karı 70 milyon dolar olan İzmir Alsancak Limanı'nın işletilme hakkı, 3 Mayıs 2007 tarihinde yapılan ihale sonucunda 1 milyar 275 milyon dolara Global-Hutchison ve EİB Lİ-MAŞ (Ege İhracatçı Birlikleri Liman Hizmetleri ve Taşımacılık AŞ) Ortak Girişim Grubu tarafından 49 yıllığına alınmıştır. 4 Temmuz 2007 tarihinde Özelleştirme Yüksek Kurulu, işletme hakkının TCDD Liman İşletmesinden Ortak Girişim Grubuna devredilmesine onay vermiştir.

İzmir Limanı 3. kısım tevsi inşaatı ve Alsancak Limanı – Yenikale arasındaki derin su yolu tarama projesi, limanın özelleştirilmesi ve genişletilmesi kapsamında ele alınacaktır.

Çandarlı – Bakırçay havzasına yapılacak yeni konteyner limanı ve tersane çalışmaları devam etmektedir. Nemrut Körfezindeki 5 adet iskelenin ulaştırma sorunu giderilememiştir. *(ulaştırma hizmetini kesintisiz sağlamak için bölgedeki sivil ve resmi kuruluşlar ayrı ayrı karayolu bağlantıları yapmaya çalışırlarken, aralarında yeterli koordine ve işbirliği sağlanamadığı için 5 adet iskelenin ulaştırma sorunu giderilememiştir. Ayrıca 20 yıldır devam eden Nemrut Körfezi batı yakası demiryolu ring bağlantısı ile ilgili yeraltı tünelleri ve altyapı inşaatında çalışmalara devam edilmektedir.)*

- Aliğa İlçesinde faaliyet gösteren üyelerimizin talepleri doğrultusunda, gelen/giden denizcilerin pasaport kontrollerini yapmak üzere "Geçici Deniz Hudut Kapısı" kurulması işlemleri son aşamasına gelmiştir. Ağustos Ayı içinde faaliyete başlanacak şekilde hazırlıklar yapılmaktadır.

Deniz temizliği ile ilgili eğitim faaliyetlerimiz, Şubemiz ve Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi koordinesinde, İzmir Büyükşehir Belediyesi ile birlikte bir program doğrultusunda yürütülmektedir.

Şubemizin 31 Mayıs 2006 tarihinde kuruluşundan bu güne geçen iki yıllık dönem içerisinde *(Temmuz 2007 ayı itibarıyla)* İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından belirlenen 88 İlköğretim Okuluna, Şubemiz personelinin oluşturulan bir eğitim grubuyla ekip halinde gidilmiş ve yaklaşık 9.000 öğrenciye "denizlerimizi kirletmeme bilinci" kazandırılmaya çalışılmıştır. Ayrıca Göztepe Rotaract Derneği'nden oluşturulan bir ekip ile 15 İlköğretim Okulundan yaklaşık 3.000 öğrenciye aynı eğitim verilmiştir.

Deniz Temizlik Operasyonu kapsamında İlköğretim Okullarından yaklaşık 150 öğrenci Deniz Süpürgesi Teknesine alınarak, İzmir Körfezi'nde deniz süpürgesi ile denizi temizlemenin ne kadar zor olduğunu gösterilmiş ve "Denizi kirletmemek gereklidir" bilgisinin zihinlere yerleştirilmeye çalışılmıştır. Bu eğitimlerde diğer hedefimiz ise, denizi görmeyen öğrencilerin denizle tanışmasını sağlamaktır. İlköğretim okullarına verdiğimiz eğitimlerde Alipot çizgi filmi ile Dev Çocuk Tiyatrosu'nun sunduğu deniz temizliği ile ilgili interaktif oyun öğrencilerimiz tarafından ilgiyle izleniyor ve zihinlere işleniyor. Ayrıca 2007 yaz döneminde 11 kıyı ilçemizde çocuk tiyatrosu ve paralelinde kıyı temizliği faaliyeti icra ederek deniz temizliği bilinci yaygınlaştırılmaya çalışılmıştır.

İZMİR'DEN BAKIŞLA DENİZCİLİĞİMİZİN GELECEĞİ

İzmir'den bakarak ülkemizi Avrupa ve Asya'ya bağlayan deniz ulaştırma yollarını ve TRACECA (Transport Corridor Europe Causasus Asia-TRACECA) Kısaca TRACECA dediğimiz Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridorunun kilit amaçlardan biri de, deniz ulaştırmasının rekabet kapasitesini ve de özellikle denizcilik alanında kesintisiz yük akışındaki önemi arttırmaktır. TRACECA koridoru boyunca önemli limanlar;

Ilichevsk (Ukrayna), Constantza (Romanya), Varna, Burgaz (Bulgaristan), İzmir, Derince, Haydarpaşa, Samsun, Bandırma, Mersin, İskenderun (Türkiye), Poti ve Batum (Gürcistan), Bakü Uluslararası Deniz Ticaret limanı (Azerbaycan), Aktau Deniz Ticaret limanı (Kazakistan), Türkmenbaşı (Türkmenistan).

Şu anda MLA'ya üye olan ülkeler limanlarını, gerekli bütün imkânları kullanarak problemlerini çözüp, kullanıma açmaya amaçlamaktadırlar.

Yüksek kapasiteli taşımacılık hatları ile ticari servisler MLA katılımcılı ülkelerinin aktivasyonları için ulaştırma-teknoloji gelişiminin bağlayıcı linkleri olarak önemli bir rol oynamaktadır. Trans-Hazar ve Karadeniz hattında yük trafiği demiryolu, denizcilik, birleşik feribotlar ve diğer özellikli gemiler ile sağlanmaktadır. Azerbaycan Hükümeti Hazar Gemicilik Şirketi, Bakü-Aktau-Bakü ve Bakü-Türkmenbaşı-Bakü rotalarını işletmektedir. TRACECA rotası boyunca düzenli feribot hattı olan Ilichevsk-Poti, Varna-Ilichevsk, Varna-Poti/Batumi, Constantsa-Derince Karadeniz havzasında işletilmektedirler.

Bu hatların işletmecileri Ukrayna tarafında Denizcilik Şirketi "UKRFERRY", Bulgaristan tarafında Bulgaristan Denizcilik PCL, Romanya tarafında "Gemicilik Ulusal Şirketi CFR "MARFA" dır. Bütün sayılı hatlar motor taşıyıcılarda, kamyonlarda, konteynerlerde yük taşımacılığı yapan feribotlar Gürcistan, Azerbaycan ve Bakü-Türkmenbaşı, Bakü-Aktau'yu Türkmenistan, Kazakistan, Özbekistan, Kırgızistan, Tacikistan, Çin ve Türkiye, İran ile CIS ülkelerini Avrupa ulaştırma planının optimizasyonu ve de trafik mesafesinin uzunluğunun ve maliyetinin azaltılması ile trans-gemicilik olmadan transit mallar dahil olmak üzere yüksek miktardaki malların transferini yapmaktadır.

TRACECA programı içerisinde, teknik ve yatırım projelerinde denizcilik projeleri de yer almaktadır. TRACECA ülkeleri deniz ulaştırmasında lider rolü ile çok modlu ulaştırma gelişimi konusu ile karşı karşıya kalmaktadır ve bundan dolayı verimli ulaştırma sistemi geliştirilmesinde ve de TRACECA üye ülkelerinin ekonomik potansiyellerinin ilerlemesinde yeni adımlar atılması gerekmektedir.

TINA (Transport Infrastructure Need Assessments-TINA) 7 deniz ulaştırma koridoruna dâhil olan limanlar, kapasite ve işlevlerine göre 3 kategoriye ayrılmakta ve AB fonlarından faydalanarak geliştirilmeleri sağlanmaktadır. Bu projeye A kategorisinde Türkiye'den "hub port" olarak sadece Mersin Limanı

Avrupa Birliği aday ülkelerinin kendi ulaşım şebekelerinin TEN (Trans Avrupa Şebekesi) kapsamına alınmasını sağlamak amacıyla yürütülen ulaşım altyapı ihtiyacı belirlenmesini içeren TINA projesi ile ilgili çalışmalar, Türkiye dışındaki AB adayı diğer tüm ülkelerde tamamlanmıştır. TEN' lerle bağlantıları sağlayacak olan Pan-Avrupa Koridorlarının ve diğer ulaşım bağlantılarının şekillenmesinde TINA etüdü rol oynamaktadır. Ayrıca bu etüde göre belirlenen koridorlar ve hatlar üzerinde yer alan projelerin AB fonlarından veya AYW kredilerinden finanse edilmesi ve desteklenmesi AB tarafından yapılmış TINA etütleriyle mümkün olabilmektedir. Bu süreçte, mevcut şebekelerimizin veya yeni projelerle oluşturulacak ulaşım bağlantılarımızın Pan-Avrupa koridorları içerisinde yer almasını sağlayabilecek temel unsur Türkiye için yapılacak TINA çalışmasıdır. Özetle, TEN ulaştırma alanına bağlantıları sağlayacak altyapımızın ortaya çıkması için TINA etüdü gereklidir.

Birden çok kurumu (Ulaştırma Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, DPT Müsteşarlığı ve Devlet İstatistik Enstitüsü) ilgilendiren bu etüdün sağlıklı işlemesi için TINA çalışmalarında görev alacak kuruluşların yetki ve sorumluluklarını belirlemek üzere hazırlanan protokol kurum yetkililerince imzalanarak yürürlüğe girmiştir. Söz konusu protokol uyarınca, TINA- Türkiye projesinde Ulaştırma Bakanlığı ve DPT Müsteşarlığı yararlanıcılar olarak yer almaktadır. Projenin sekretaryası Ulaştırma Bakanlığı tarafından yürütülecektir. 28 Şubat 2006 tarihinde DPT Müsteşarlığında bu projeyi yürüten konsorsiyum tarafından ilgili taraflarında katılımı ile bir çalışma toplantısı düzenlenmiştir. Söz konusu projeye ilgili olarak 2 Mayıs 2007 itibari ile çalışmaları neticelendirilmiş olup, proje kapsamında bir Başlangıç Raporu (Inception Report), dört adet Ara Rapor (Interrim Reports) ve bir Final Raporu hazırlanmıştır. Final Raporu halen taslak halinde olup, nihai halinin oluşturulmasına ilişkin çalışmalar devam etmektedir.

Açış Toplantısı (Kick-off Meeting) 02 Aralık 2005 tarihinde gerçekleşen ve çalışmaları başlatılan TINA (Transport Need Assessment Analysis) Projesi, temel olarak Türkiye içerisinde çok-modlu bir ulaştırma altyapı şebekesi geliştirilerek, Avrupa Birliği Ulaşım Şebekeleri'ne (Trans-European Networks) entegre edilmesini amaçlamakta olup, AB ile 21. fasıl altında yürütülecek Avrupa Ulaşım Şebekeleri'ne ilişkin müzakereler ve hazırlıkları devam etmekte olan Ulaştırma Operasyonel Programı için önemli çıktılar sağlayacaktır. Projenin 2 Mayıs 2007 itibari ile çalışmaları neticelendirilmiş olup, proje kapsamında bir Başlangıç Raporu (Inception Report), dört adet Ara Rapor (Interrim Reports) ve bir Final Raporu hazırlanmıştır. Final Raporu halen taslak halinde olup, nihai halinin oluşturulmasına ilişkin çalışmalar devam etmektedir.

Çalışmaları 02 Mayıs 2007 itibari ile neticelendirilmiş olan TINA (Transport Need Assessment Analysis) Projesi Final Raporunun nihai halinin oluşturulmasını müteakip onaylanma süreci başlatılacaktır.

Bu coğrafyada refah ve güven içinde yaşamak için denizlere yönelmek ve denizci ülke olmak gerekir. Anadolu'yu yurt edinmiş önceki medeniyetlerde de denize yönelik kaçınılmaz olmuştur. Çevrelendiği her denizin Türkiye'nin güvenlik ve refahı ile farklı ilişki ve vazgeçilmez önem derecesi söz konusudur. Denizler dış ticaretimizin can damarıdır. İthalat ve ihracatımızın yaklaşık yüzde 95'i deniz yoluyla yapılmaktadır. Bu hacim yılda yaklaşık 210 milyon ton civarındadır. Çevre denizlerimiz ve özellikle Türk Boğazları küresel ekonominin enerji koridorları haline gelmiştir. Bakü-Tiflis-Ceyhan ve Kerkük-Yumurtalık petrol boru hatları İskenderun körfezini küresel ekonominin yeni ağırlık merkezi haline dönüştürmektedir. Ülkemiz yüzölçümünün yaklaşık yarısına yakın bir alanı çevre denizlerimizde kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgelerimiz oluşturmaktadır. Bu alanların deniz dibi ve deniz hacimlerindeki canlı ve cansız kaynakları bugün kullanabilmek ve gelecek nesillere aktarabilmek denizcilik gücüne hayat veren tüm unsurların görev ve sorumluluğudur. Bu nedenle deniz yetki ve ilgi alanlarındaki

çıkarlarımızın korunması ile başta terminal limanlarımız, Türk Boğazları, deniz ulaştırma yolları ve düğüm noktalarının güvenliği gerek ekonomik ve gerekse genel güvenliğimizin vazgeçilmez unsurlarıdır.

Bir deniz ülkesi olan Türkiye'nin güvenliğinin açık denizlerden itibaren sağlanması gereklidir. Tarihi süreç içinde kurulan ve yıkılan devletler ve Osmanlı İmparatorluğu'nun bizlere öğrettiği önemli bir gerçek; deniz gücü ve onun ayrılmaz parçası olan teknoloji ve bilimsellik ihmal edildiğinde; çöküşlerin ve istilaların kaçınılmazlığı olmuştur.

Bu topraklar 1770 çeşme baskınından sonra, harekâta katılan Rus filolarının Baltık Denizi'nden Akdeniz'e girdiğini duyan ve "Baltık'tan Akdeniz'e yol var mı?" diye soran 3 ncü Mustafa gibi devlet yöneticilerini de görmüş; "Ordular ilk hedefiniz Akdeniz'dir" diyerek aslında bir ulusun denize yönelişinin başlangıcını haykıran Mustafa Kemal'i de görmüştür.

Ancak, sadece güvenlik boyutunda denizleri tekrar kazanmamız yeterli midir? Yaşadığımız Anadolu bir deniz ülkesi olmasına rağmen, üzerinde yaşayan Türk halkı denizci olamamış ya da olması engellenmiş, dolayısı ile denizci devlet-denizci millet idealine erişilememiştir. Cumhuriyet devrimleri ile Atatürk'ün enerjisi ve yönlendirmesi de Osmanlı İmparatorluğunun son dört yüz yılında ihmal edilen denizcilik gücünü toparlamaya ve büyük bir ivme ile geleceğe taşımaya yeterli olmamıştır.

Ünlü Amerikalı Amiral ve deniz stratejisti Mahan'ın 6 basamaklı deniz gücü oluşturma formülü paralelinde bu durumun analizini yaptığımızda gecikmenin nedeni halkın ve idarenin (hükümetin) karakterinde odaklanmaktadır. Zira Türkiye, diğer faktörler olan,Coğrafi durum;Tabiat kaynakları ve iklim;Ülkenin uzantısı (adalar vs) ve Nüfus koşullarını kısmen karşılamaktadır.

Türkiye nüfusunun yaklaşık yüzde ellisi kıyı şehirlerinde yaşamaktadır. Teorik olarak, yaklaşık otuz milyon insan her gün denizi görmektedir. Ancak İstanbul ve İzmir'in varoşlarında yaşayıp Boğaziçi ve Körfezi dahi görmeyen binlerce insanın var olduğu göz önüne alınırsa, nüfus çokluğunun ve denizlere yakın yaşamının, dolayısı ile nüfus ve coğrafya faktörlerinin denizci olmaya etken olmadığı anlaşılmaktadır.

Günümüzde kıyısı olmadığı halde dünya denizlerinde ticaret filosu dolaştıran ve dünya çapında yelken yarışlarını kazanan denizsiz İsviçre ve Avusturya gibi ülkelerin varlığı göz önüne alındığında halkın ve idarenin karakteri bariz bir şekilde öne çıkmaktadır.

Yeni stratejistlerin birinci şart olarak öne sürdüğü *ekonomik güç* faktörü, zengin arap ülkeleri göz önüne alındığında bu faktörü de çürütmektedir. Libya ve Suudi Arabistan'ın denizciliğinden bahsetmek mümkün değildir.

Türkiye, nüfusunun büyüklüğü ve genç nüfusun payı göz önüne alındığında "*önce genç nüfusun denizcileştirilmesi ve buna paralel idarenin, dolayısı ile devlet teşekküllerinin bilinçlendirilmesi ve davranış değişikliğine yönlendirilmesi*" öncelikli hedefler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bilinçlendirme denizi tanıtmak ve sevdirmekle gerçekleşecektir. Bilinçlenen kitleler denizi ekonomik refah ve güvenlik aracı olarak görececek ve bilinç, eyleme dönüşebilecektir. Eylemin somut sonuçları

- deniz sektörüne yatırım,
- günlük hayatta denizin ulaşım vasıtası olarak yoğun kullanımı
- gemi inşa sektöründe patlama
- yatçılık ve marınacılıkta büyüme ve gelir artışı
- deniz ticaret filosunun ve lojistik sektörün büyümesi
- limancılıkta gelişme
- kıyı ve açık deniz balıkçılığının gelişimi
- deniz tarihine ve kültürüne ilgi artışı
- balık ve deniz mahsulü tüketiminin artması
- deniz ve deniz sporlarına ilginin artması ile
- denizde ve deniz kıyısında dinlenme, eğlenme ve tatil yapma gibi birçok alanda hissedilecektir.

Türkiye'nin bir deniz ülkesi olduğunu, halkının denizcilik bilinci ile yoğrularak denizi sevmesi gerektiğini ve bunun için elimizden gelen tüm gayreti göstermemiz gerektiğini asla unutmamalıyız. Denizlerden değil uzaklaşmak mevcut durumu idame etmeye bile tahammülümüz olmamalıdır.

Bu kapsamda, halkımıza denizci karakter kazandırılması konusunda, Deniz Ticaret Odası olarak yaptığımız ve planladığımız faaliyetler:

- İlköğretim okulları öğrencileri arasında deniz ve denizcilik konulu resim, şiir ve kompozisyon yarışmaları düzenlenmekte,Basın mensupları ve halkımıza açık deniz ve denizcilik konulu fotoğraf yarışmaları yapılmakta Deniz izciliği faaliyetlerine destek sağlanmakta,Bölgesel ve yerel olarak yelken ve yat yarışmaları düzenlenmekte,Deniz ve kıyı temizliği kampanyaları düzenlenmekte Ege Bölgesi'nde gemi inşa sanayii ve tersane kurulması için her yıl seminer düzenlenmekte,Deniz ve denizcilikle ilgili tüm kurum ve kuruluşlar, bilim adamları ve kişilerin bir araya getirildiği İzmir Körfezi Ortak Eylem Toplantıları düzenlenmekte ve elde edilen sonuçlar yayımlanmaktadır.

Bu çerçevede son yıllarda denizcilik müsteşarlığının denizcilik gücümüzün gelişimine yönelik önemli çalışmaları olmuştur. Bunun pratik sonuçları özellikle gemi inşa alanında gözlenmektedir. Ayrıca, amatör denizciliğin gelişimine yönelik olarak yapılanlar da büyük bir memnuniyetle müşahade edilmektedir. Diğer yandan, amatör denizciliğin ve dolayısı ile halkın denizcileşmesine katkıda bulunmak üzere;

- denizciliğin okullarda seçmeli ders olarak okutulması,
- Amatör denizci eğitim merkezi kurulması,
- Kitlesele yüzme eğitimi verilmesi ve,
- Türk denizcilik gücü kurumu kurulması,

hususları da gerçekleşmesi halinde Türk denizciliğini çok ileri noktalara büyük bir hızla taşıyacak hususlar olarak değerlendirilmektedir.

Türkiye zenginleştikçe; Türkiye nüfusunun eğitim seviyesi arttıkça Türkiye denizcileşecektir. Denizcilik gücümüzün gelişebilmesi için bugün şartların birçoğu oluşmuştur. İhtiyacımız olan tek şey işbirliği ve sinerji rüzgarını yakalamak ve bu rüzgarla, tramola atmadan, rüzgar üstüne yükselebilmektir. Varacağımız liman denizci Türkiye idealidir.

Bu noktada, her konuda bizlere doğru yolu göstermiş olan ulu önder Atatürk tarafından ifade edilmiş olan milli ükümüzün ne olması gerektiğini bir kez daha sizlerle paylaşmak istiyoruz.

"En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı deniz ile çevrili olan Türkiye, endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz. Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız".