

1940 –1980 DÖNEMİ KARADENİZ BÖLGESİ DENİZYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞINA GENEL BİR BAKIŞ*

Remzi FİŞKİN** - Ali Yasin KAYA*** - İsmet BALIK****

ÖZET

Karadeniz Bölgesi'nde deniz ticaretine yolcu ulaştırması açısından bakıldığında, Osmanlı döneminden kalma ve cumhuriyet döneminin başlarında da hizmet vermeye devam eden denizcilik şirketleri (Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, Şirket-i Hayriye vb.) tarafından haftanın belirli günleri seferler düzenlenerek talep karşılanıyordu. Daha sonra demiryolu ve karayolu yatırımları olsa da denizyolu bölgede önemini hep korudu. 1960'lara kadar bu şekilde devam eden denizyolu ile yolcu ulaştırması 1960-1980 arasını kapsayan planlı döneme gelindiğinde ise, diğer ulaştırma modlarına paralel olarak bu alanda da atılımlar gerçekleşmeye başladı. Bu bilgiler ışığında, bu çalışmada, 1940-1980 yılları arasında ve özellikle 1960'lı yıllardan sonra uygulanan kalkınma planları dahilinde yer alan ulaştırma endüstrisi hedefleri ve uygulama sonuçlarının Karadeniz Bölgesi yolcu ulaştırması faaliyetlerinde ortaya çıkan durumu, dönemin bölgede yolcu gemilerinde hizmet yapmış kaptanların anıları ile desteklenerek analiz edilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Denizyolu ile Yolcu Ulaştırması, Karadeniz Bölgesi, 1940 – 1980.

AN OVERVIEW ON THE PASSENGER SHIPPING AT BLACK SEA REGION DURING THE PERIOD 1940-1980

ABSTRACT

When examined maritime trade in the Black Sea Region in terms of passenger shipping, some shipping company (Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, Şirket-i Hayriye etc.) met the demand by adjusting the voyage on certain days of the week. Thereafter, despite rail and road investments, maritime transport always maintained the importance in the region. A passenger shipping continued in this manner until 1960s. When the planned development period comprised between 1960-1980 was reached, it was begun to occur breakthroughs in maritime transportation in parallel to other modes of transport. In light of this information, in this study, between 1940 -1980 and especially, objectives and results of the transportation applications within the development plan implemented since 1960s has tried to be analyzed supporting by recollection of captain who made a service in the Black Sea Region.

Keywords: Passenger Shipping, Black Sea Region, 1940 – 1980.

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Tınaztepe Yerleşkesi Buca/İZMİR, Tel: 0507 474 24 50 E-mail: remzi.fiskin@deu.edu.tr

*** Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Tınaztepe Yerleşkesi Buca/İZMİR, Tel: 0505 588 83 33 E-mail: aliysn_kaya@hotmail.com

**** Ordu Üniversitesi, Deniz Bilimleri Fakültesi, Fatsa/Ordu, Tel: 0533 634 46 60 E-mail: ibalik@odu.edu.tr

GİRİŞ

Karadeniz doğası ve engebeli arazisi nedeniyle ulaşım açısından birçok zorluğu barındıran bir coğrafyadır. Karadeniz Bölgesinin önemli limanları; Zonguldak, Samsun, Trabzon, Rize, Hopa, Giresun ve Ordu'dur ve bu limanlar konvansiyonel olarak planlanmış olup, kendi bölge hinterlandlarına hizmet vermektedir. (Aytaç vd., 2007). Doğu Karadeniz dağları oldukça yüksektir. Bu sıradağlar birbirine çok yakın ve yüksek olduğundan dolayı kıyı ve iç kesimler arasında ulaştırma faaliyetleri gerçekleştirmek çok zordur, öyle ki iç kesimlere ulaşım ancak dağların elverdiği yerlerden sağlanabilmektedir. Bu yerlerden birisi Trabzon'un güneyindeki Kalkanlı Geçidi, bir diğeri Kop dağları üzerindeki Kop Geçidi'dir (Genç, 2011: 4-5). Böylesine zor bir coğrafyaya sahip olan bir bölgede denizyolu taşımacılığında faydalanmak kaçınılmaz olmuş ve düzenli seferler gerçekleştirilerek yük ve yolcu ulaştırma işi denizden yapılmaya çalışılmıştır. Bu durumu göz önünde tutarak, bu çalışmada, özellikle 1940-1980 dönemi arasında gerçekleştirilen Karadeniz Bölgesi denizyolu ile yolcu ulaştırmasına genel bir bakış atmak amaç olarak ortaya çıkmıştır.

TÜRKİYE'DE 1940–1960 DÖNEMİ DENİZYOLU İLE YOLCU ULAŞTIRMASI

Türkiye'de ve Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında yolcu ulaştırması, Osmanlı döneminden kalma ve Cumhuriyet döneminin başlarında da hizmet vermeye devam eden denizcilik işletmeleri (*Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, Şirket-i Hayriye*) tarafından haftanın belirli günleri seferler düzenlenerek yapıyordu (Sözer, 2006).

Cumhuriyetin kuruluşundan 1950'li döneme kadar geçen süreçte özel sektör ve devletin elinde bulunan gemiler teknolojik ve kondisyon olarak son derece elverişsizdi. Kamudaki gemilerden bazıları buhar ile çalışıyordu ve Güneysu, Tarı, Cumhuriyet, Aksu, Kadeş, Sus ve Marakaz gibi iptidai gemiler o günün koşullarında yük ve yolcu taşımacılığını birlikte yapıyorlardı. Karadeniz bölgesinde yaşayan halk İstanbul'a denizyolunu kullanarak ulaşabilmekteydi. Bu gemilerde lüks, birinci sınıf ve ikinci sınıf yolcu tarifeleri mevcuttu. Bu tarifelerin yanında güverte ve ambarlarda da seyahat eden yolcular olurdu ve birçok insan bu şartlar altında İstanbul'a seyahat ederdi.

1950’li yıllara gelindiğinde Türkiye’de denizyolu ile yolcu ulaştırmasında hafif kıpırdanmalar yaşandı, Örneğin, bu dönemde Trabzon, Ordu ve Giresun isimlerinde 3 yolcu gemisi alınarak, ağırlıklı olarak Karadeniz Bölgesi’ne seferler düzenlenmeye başlandı.

Bu dönemde, özel kesim taşımacılığı kamu taşımacılığını kapasite olarak geçmiştir. 18 grostondan büyük deniz ticaret filosu 605.789 grostona ulaşmıştır. 1942 - 1945 yılları arasında 231.068 groston kapasiteye sahip 380 gemi filoya katılarak deniz ticaret filosu gelişim göstermiştir. 1951 – 1960 yılları arasında ise 213.381 groston gelişim gösteren ticaret filosu, 1960 yılı sonunda 819.170 groston kapasiteye ulaşmıştır (Yıldız, 2008: 32). Bu genel çerçeve içinde, Tablo 1’de gösterildiği üzere, 1951 yılı başında yolcu gemisi sayısı 40, tonaj payı ise 135.572 groston olarak kayıtlara geçmiştir.

Tablo 1. Türk Deniz Ticaret Filosu 1951 Yılı Yolcu Gemisi Sayısı ve Tonajı

	Gemi cinsi	Gemi adedi	Tonajı	Eski/Yeni*
Devlet Deniz Yolları	Yolcu gemisi	29	71.550	Eski
	Yolcu gemisi	11	64.022	Yeni
Toplam		40	135.572	

Kaynak: Olgaç’tan aktaran Sezgin, 2007: 108.

1962 yılında deniz ticaret filosu genel olarak yaşlıydı ve gençleştirilmesi kaçınılmazdı. Bu dönemde, Türk deniz ticaret filosunun 20.919 grostonu 60 yaşından büyük, 45.024 grostonu 50-60 yaşlarında, 73.721 grostonu 40-50 yaşlarında, 72.000 grostonu 30-40 yaşlarında, 145.943 grostonu 20-30 yaşlarında, 166.982 grostonu ise 15-20 yaşlarındaydı (Yıldız, 2008: 32).

PLANLI KALKINMA DÖNEMİ (1963-1983) DENİZYOLU İLE YOLCU ULAŞTIRMASI

İlk planlama fikri 1930’lu yıllarda hazırlanan sanayi planları ile başlamıştır. Devlet Planlama Teşkilatı’nın kuruluşundan itibaren dokuz adet Beş Yıllık Kalkınma Planı hazırlanarak uygulamaya konulmuştur. Birinci planlama dönemi 1946-1958 yılları arasında özel sektöre önem veren 1960 öncesi dönemdir. İkinci dönem, kalkınmanın planlarla gerçekleşeceği düşünülen ithal ikameci politikaların

* Not: Eski, İkinci Dünya Savaşı’ndan önce alınan gemileri; yeni, İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra alınan gemileri ifade etmektedir.

uygulandığı 1963-1983 dönemidir. Sanayi stratejisinde uygulanan yapısal değişimler ve bu değişimlerin kalkınma planlarına yansıdığı 1980 sonrası dönemdir (Takım, 2011: 155).

Türk ekonomisi, ithal ikameci politikalarla birlikte 1963 yılından, 1980’li yılların başlarında ortaya çıkan dışa açılma dönemine kadar kalkınmanın planlarla gerçekleşeceği düşüncesiyle dört adet kalkınma planı uygulamaya koymuştur (Takım, 2011: 155). Bu planlamalar gelişime ihtiyacı olan deniz taşımacılığı faaliyetlerini de içeriyordu. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı yürürlüğe girerken, 1960’lı yılların başında Türk denizcilik sektörü 798.300 Dwt yolcu ve yük taşıma kapasitesine sahipti. Toplam deniz taşımacılığı kapasitesinin %40’ı kamuya, %60’ı özel sektöre ait iken, bu filonun %71’i kuru yük gemilerinden, %21’i tankerlerden, geri kalan %8’i ise yolcu gemilerinden oluşmaktaydı. Birinci planlama dönemi başlarında 798.300 Dwt olan toplam filo kapasitesi ikinci planlama dönemi başlarında 773.262 Dwt’e inmiştir. Bu düşünün, planlama dahilinde yer alan gençleştirme faaliyetlerinden kaynaklandığı düşünülmektedir. İkinci planlama dönemi sonuna gelindiğinde yıllık %7,1 artışla 1.191.452 Dwt seviyesini gören toplam ticaret filosu hacmi planlama dönemi sonunda 1972 yılında 1.015.419 Dwt’e yükselmiştir. Üçüncü planlama dönemi sonunda ise 1.800.000 Dwt büyüklüğe ulaşmıştır. Üçüncü planlama döneminde gelişen sanayinin yarattığı ulaştırma talebi, şehirlerarası yolcu ulaşım talebini %9,9 oranında artmasına sebep olmuştur. Dördüncü planlama dönemi sonuna gelindiğinde 1983 yılında Türk ticaret filo büyüklüğü 4.448.439 Dwt’e ulaşarak, %50 olarak planlanan büyüme artışı %180’e ulaşmıştır (Gülen, 2010: 99).

Birinci beş yıllık planlama döneminde artan yolcu, yük ve haber trafiğini karşılayabilmek için gerekli altyapıyı oluşturmak, fazla kapasite yaratmayarak eldeki kapasiteden tam yararlanmak, hizmetleri iyileştirerek maliyetleri düşürmek ve ulaştırma işlerini ulusal ekonomiye en uygun şekilde yürütmek gibi ana ilkeler belirlenmiştir. Bu planlama döneminde denizyolu hizmetlerini devlet ve özel teşebbüs birlikte götürmekteydi.

1960’ların başında Tablo 2 ‘de de görüldüğü üzere, ulusal denizyolu ile yolcu ulaştırması 465 (milyon yolcu, X km) olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 2. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Dönemi Başlarında Trafik Durumu (milyon yolcu/X km)

Taşıma Sistemi	Yolcu Taşıma
Karayolu	11727,0
Demiryolu	3810,0
Denizyolu	465,0*
Havayolu	152,0
Toplam	16154,0

Kaynak: DPT, 1963: 387.

Birinci kalkınma dönemi denizyolu yolcu taşıma tahminleri tablo 3' de verilmiştir. 1962 yılında 470 (milyon yolcu/X km) olarak gerçekleşeceği tahmin edilen denizyolu yolcu taşımacılığının kalkınma dönemi sonu olan 1967 yılında 510 (milyon yolcu/X km) olarak gerçekleşeceği öngörülmektedir.

Tablo 3. Yolcu Taşıma Tahminleri (milyon yolcu/X km)

Yıllar	Denizyolu
1962	470,0
1963	477,0
1967	510,0

Kaynak: DPT, 1963: 389.

Denizyolunun yük ve yolcu taşımasındaki payı Birinci Planlama döneminde tahminlerin altında kalmıştır. Buna neden olarak; alt yapı eksikliği ve işletme, idare, organizasyon düzensizliklerinin yanında karayolu taşımasındaki büyük gelişme olmuştur.

Birinci Planlama döneminde oluşan tablo ve İkinci Planlama döneminde gerçekleşmesi beklenen tahminler tablo 4'te yer almaktadır. Birinci dönem sonunda % 4,6 düşüş gösteren şehirlerarası yolcu taşımacılığının ikinci dönem sonunda buna paralel olarak %4 dolaylarında gerileyeceği öngörülmektedir.

* Dış hatlar yolcu taşıma bunun içindedir.

Tablo 4. İç Hatlar Yolcu Taşıma Tahminleri (milyon yolcu/X km)

Denizyolu	1963	1967	Birinci Plan Yıllık % Artış	1968	1972	İkinci Plan Yıllık % Artış
Şehirlerarası	213	178	-4,6	172	147	-3,9
Şehir içi	965	1005	1,5	1040	1150	2,6

Kaynak: DPT, 1968: 564.

Not: Denizyolu şehir içi üretim tahminleri sadece kamu sektöründe yapılan taşımaları kapsamaktadır.

Yolcu taşıma kapasitesinde bütün sistemlerde genel olarak bir artış tahmin edilmesine rağmen, şehirlerarası denizyolu yolcu taşımacılığında bir düşme söz konusudur. Bu düşüşün sebebi olarak iç hatlarda karayolu, dış hatlarda ise havayolu rekabeti olarak gösterilmekteydi. Deniz taşıtları yolcu taşıma kapasitesine ait olan veriler ve tahminler Tablo 5’te verilmektedir.

Tablo 5. Deniz Taşıtları Yolcu Taşıma Kapasiteleri (milyon yolcu/X km)

Denizyolu	1963	1967	1.Plan Yıllık % Artış	1968	1972	2.Plan Yıllık %Artış
Şehirlerarası	900	902	0,05	838	758	-2,6
Şehir içi	2405	2650	2,0	2670	2690	1,2

Kaynak: DPT, 1968: 564.

Not: Denizyolu şehir içi taşıma kapasiteleri sadece kamu sektörünü kapsamaktadır.

İkinci planlama dönemi sonunda denizyolu yolcu taşımacılığı, şehir içi yolcu taşımacılığı bakımından tahminlerin iki katı kadar fazla gerçekleşse de şehirlerarası yolcu taşımacılığı ağırlığını kaybetmeye devam etmiştir.

Tablo 6’ da gösterildiği üzere Birinci Planlama dönemi sonunda %-4,6, İkinci Planlama dönemi sonunda ise %-3,9 daralacağı tahmin edilen denizyolu şehirlerarası yolcu taşımacılığı sırasıyla %-5,3 ve %-3,8 oranlarında küçülme göstermiştir. Bunun yanında, Birinci Planlama dönemi için %1,5 ve İkinci Planlama dönemi için %2,6 dolaylarında artış göstereceği tahmin edilen şehir içi yolcu taşımacılığı ise sırasıyla %3,5 ve %7,7 gelişme ile tahminlerden daha fazla yükselme göstermiştir.

Tablo 6. Birinci ve İkinci Planlama Dönemi İç Hatlar Yolcu Taşıma Tahminleri ve Gerçekleşme Durumu (milyon yolcu/X km)

Denizyolu	Birinci Plan Tahminleri		Birinci Plan Gerçekleşen		İkinci Plan Tahminleri		İkinci Plan Gerçekleşen	
	1967	Yıllık % değişim	1967	Yıllık % değişim	1972	Yıllık % değişim	1972	Yıllık % değişim
Şehirlerarası	178	-4,6	171	-5,3	147	-3,9	141	-3,8
Şehir içi	1005	1,5	1106	3,5	1150	2,6	1600	7,7

Kaynak: DPT, 1973: 580.

Not: Denizyolları şehirlerarası ve şehir içi değerleri sadece kamu sektörünce yapılan taşımaları kapsar.

Üçüncü planlama döneminde yılda ortalama %1,0 küçüleceği öngörülen denizyolu şehirlerarası yolcu taşımacılığı yılda ortalama %9,9 artarak dönem sonunda 241 (milyon yolcu/X km) olarak gerçekleşmiştir. Dördüncü dönem sonunda ise, yılda ortalama %11,7 artacağı öngörülen denizyolu şehirlerarası yolcu taşımacılığı yılda ortalama %13,1 gerileyerek 98 (milyon yolcu/X km) olarak gerçekleşmiş ve tahminlerin çok gerisinde kalmıştır.

Tablo 7. Üçüncü ve Dördüncü Planlama Dönemi İç Hatlar Yolcu Taşıma Tahminleri ve Gerçekleşme Durumu (milyon yolcu/X km)

Denizyolu	Üçüncü Plan Tahminleri		Üçüncü Plan Gerçekleşen		Dördüncü Plan Tahminleri		Dördüncü Plan Gerçekleşen	
	1977	Yıllık % değişim	1977	Yıllık % değişim	1983	Yıllık % değişim	1983	Yıllık % değişim
Şehirlerarası ¹	134	-1,0	241	9,9	465	11,7	98	-13,1

Kaynak: DPT, 1979: 410; DPT, 1985: 113.

1940 VE SONRASI KARADENİZ BÖLGESİ'NDE DENİZYOLU İLE YOLCU ULAŞTIRMASI

İkinci Dünya savaşından sonra Türkiye her ne kadar savaşın dışında kalmayı başarabilse de etkilerini büyük ölçüde hissetti. Buna paralel olarak Türk denizciliği de içler acısı haldeydi. Eldeki eski gemilerle yük ve yolcu taşımacılığı yapmak günden güne zorlaşıyor, aralarından birkaçı ancak tamir ve bakım yapılarak sefere

çıkabiliyordu. Bu durum filodaki gemilerin birçoğunun elden çıkarılması gerçeğini ortaya koyuyordu. 1948 yılından sonra Devlet Denizyolları ve Limanları Genel Müdürlüğü eski filoyu yenileme amacıyla araştırmalara başladı ve ABD'nin yapmış olduğu fon yardımı (Marshall Planı) ile filosuna 10 adet kuru yük (Ardahan, Aydın, Çoruh, Hopa, Kars, Kastamonu, Malatya, Manisa, Rize, Yozgat), 2 adet tanker (Kocaeli, Sivas) ve 7 adet yolcu gemisi (Adana, Ankara, İstanbul, Tarsus, Giresun, Trabzon, Ordu) dahil etti. Bu gemilerin filoya dahil edilmesiyle gerçekleştirilen düzenli seferler büyük rağbet gördü. Bu gemilerden biri olan M/S Ordu gemisi ilk olarak M/S CAPOAPO adı ile 2 Ekim 1937 tarihinde Danimarka yapısı olarak, Naskov Skibs AIS Tersanesinden suya indirildi. 10449 GT, azami yük kapasite 6200 T, boy: 134,2 m, en 17,6 m, derinlik 7,1 m, yolcu kapasitesi 1155 ve gibi teknik özelliklere sahipti. Bu gemide 4. ve 5. güvertelerin arasına insanların kalabileceği koğuş yerleştirilerek, banyo ve tuvaletin umumi olarak kullanıldığı, 22 tek ve çift kişilik yataklı odaların bulunduğu B güvertede 1. sınıf yolcular kalmaktaydı. Bu güverte de aynı zamanda büyük bir yemek salonu, sancak tarafında sigara içme odası, iskele tarafında ise dinlenme salonu mevcuttu. Gemi mühendisleri ve personeli üst güverte ve kış güvertede konaklarken, kaptanlar köprüüstü güvertelerinde konaklıyordu. (Bozoğlu, 2008). Tam dolu kapasitede 16 knot hız yapan bu gemi 26 Temmuz 1949'da M/S Ordu adı altında Türk filosuna katılarak hizmet vermeye başladı. 1970 yılına kadar hizmet veren bu gemi 30 Mart 1970'de hurda olarak Marmara Transport'a satılıp Aliağa'nın yolunu tuttu (Sönmez, 2001: 153).

Bu arada M/S Ordu ile ilgili ilginç bir anekdotu da burada paylaşmak yerinde olacaktır. 12 Temmuz 1951'de Karadeniz seferinde Giresun'a giderken dünyaya gelen Mehmet Uzunoğlu'nun nüfus kâğıdında doğum yeri "Ordu Vapuru" yazmaktadır. Kendisiyle yapılan söyleşide kimliğinde doğum yerinin Ordu Vapuru yazmasının zaman zaman zorluklara neden olduğunu bildiren Uzunoğlu, "özellikle devlet dairelerinde doğum yerimi sorduklarında Ordu Vapuru cevabını verince hangi ile bağlı, ilçe mi diye karşılıklar alıyordum" diyerek anlatmaktadır. O dönem vapurda doğan herkesin künyesi kaptan tarafından vapurda çıkarılmış. Ayrıca dönemin M/S Ordu gemisinde görev yapan Mehmet kaptanın adı ise ailesi tarafından Mehmet Uzunoğlu'na verilmiştir (Bozoğlu, 2008).



Şekil 1. M/S ORDU Vapuru.
Kaynak: Denizcilik Bankası T.A.O.



Şekil 2. M/S GİRESUN Vapuru.
Kaynak: Denizcilik Bankası T.A.O.



Şekil 3. M/S TRABZON Vapuru.
Kaynak: Denizcilik Bankası T.A.O.

Karadeniz Bölgesi'nde dağların denize paralel uzanması ve arazinin çok engebeli olması bölgede demiryolu ve karayolu için gerekli olan altyapı yatırımları

için gerekli olan finansal kaynak miktarını çok yüksek kılmaktadır. Son yıllarda bölgede karayoluna yapılan yatırımlarla birlikte ulaşım açısından mesafe kat edilmiş olsa da yakın sayılabilecek bir geçmişte durumun böyle olmadığı bilinmektedir. Bu durumu, kendisi de bir Ordu’lu olan Kaptan Refik Akdoğan 1940’ların başında Ordu’dan Trabzon’a olan yolculuğunun karayolu olmadığından deniz yolunun tercih edildiğini belirtmesi ve ulaşımın zorluğunu şu şekilde anlatmasından anlayabiliriz. (Akdoğan, 2008: 9):

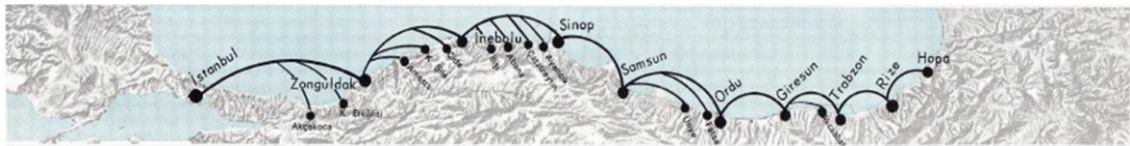
“Çünkü Ordu’da gece vakti açıkta demirli olan gemiye binmek için, fırtınalı bir havada Ordu iskelesindeki kayığa zar zor binerek kürekle gemiye gidiş ve gemiye çıkış çok tehlikeli şartlar altında gerçekleşmişti. Trabzon’da da açıkta demirli olan gemiden motora biniş ve motorla iskeleye çıkış da aynı şekilde olmuştu. O tarihlerde ne Ordu’da (hala da yok ya) ne de Trabzon’da korunaklı liman yoktu. Demek oluyor ki o tarihlerde Ordu’dan Trabzon’a gidebilmek için çıkar yol deniz yoluymuştu ki biz de öyle yapmıştık”.

Yine Refik Akdoğan’ın anılarında 1948 yılında İstanbul’dan Hopa’ya kadar seferler düzenlendiğini, İstanbul’dan kalkan gemiler tarifelerine göre Ereğli, Zonguldak, İnebolu, Sinop, Gerze, Samsun, Ünye, Fatsa, Ordu, Tirebolu, Giresun, Görele, Vakfıkebir, Trabzon, Of, Sürmene, Rize, Pazar ve Hopa’ya kadar gidip geldiklerini aktarır. Ayrıca seferlerin 10-12 gün arasında sürdüğü ve hava muhalefeti olursa bazı gemilerin karayel fırtınalarına karşı Akçaabat ve Perşembe Limanlarında havanın durmasını beklediklerini aktarır, hatta bazen yolcular fırtına nedeniyle gidecekleri yere gidemezlerse İstanbul’a geri döndüklerini söyler. Anı notlarında bu dönemde yolcu gemilerinde yük taşımacılığı da yapıldığı anlaşılmaktadır. O dönemlerde yolcu gemilerinde fındık, tütün, rakı ve canlı hayvan taşınmaktadır ki güvertede yolcularla aynı yerde canlı hayvan taşımacılığı da yapıldığı ifade edilir. (Akdoğan, 2008: 58-61). O dönemde yolcu ve yük taşımacılığının aynı yerde ve teknolojik olarak geri sayılabilecek gemilerde yapılması, Türk deniz ticaret filosundaki yetersizliği ve yatırım eksikliğini göstermektedir. Ayrıca, bu kadar ağır şartlar altında yapılan seyahatler karayolu veya demiryolu olarak herhangi bir alternatifin bulunmamasından kaynaklanan zorunlu bir tercihi işaret etmektedir. Ancak o yıllar da büyük bir savaştan çıkmış fakir bir halk, yeni kurulmuş ve 2. Dünya Savaşı nedeniyle mali sıkıntılar yaşayan bir devlet söz konusu olduğundan bu durum normal karşılanabilir bir durumdur. Hatta Cumhuriyetin ilk yıllarına göre iyi

denilebilecek bir durum dahi söz konusudur. Zira İsmet İnönü meclis açılış konuşmalarının bir tanesinde gelinen noktayı şu şekilde özetlemiştir:

“...Münakale işlerinin memleket hayatının her alanında gösterdiği kesin tesir, geçirdiğimiz senelerde yüksek dikkatinizi çekmiştir. İkinci Cihan Harbi esnasında münakale teşkilatımızı arzu ettiğimiz kadar genişletip cihazlamak imkânlarımız mahdud olmuştur. Geçirilen tecrübelerin, geniş imkâna kavuştuğumuz ilk zamanlardan itibaren faydalı ve tesirli olacağını umuyoruz. Büyük Meclisin ilk imkânda kara, deniz ve hava taşıtlarında posta, telgraf, telefon ve radyo işlerinde süratle genişleme ve cihazlama yoluna gireceğine eminim. Elimizdeki vasıtaların kullanılması, ihtiyaçların nispeten derecede arttığı göz önünde tutularak düşünülmelidir. 1939 senesinde kara ve deniz vasıtalarıyla taşınan yolcu adedi 21 milyon 634 bin idi. Aynı vasıtalarla ve aynı senede 3 milyon 900 bin ton eşya taşındı. 1943 senesinde taşınan yolcu 44 milyon 800 bin ve eşya 8 milyon 600bin tonu geçmiştir. 1944 rakamları daha artmış olacaktır.” (1 Kasım 1944 Meclis Açılış Konuşması).

Karadeniz’i, o dönemki nüfusu üç dört milyon olan İstanbul’a bağlayan tek güvenli yol denizyollarının o dönemdeki yapmış olduğu ulaştırma faaliyetleriydi. Halk arasında Karadeniz postası olarak isimlendirilen ve üç kardeş gemi olan M/S Ordu, M/S Giresun, M/S Trabzon’dan ikisi “ Karadeniz sürat postası” olarak çalışırken diğeri İstanbul İzmir arası sefer yapmaktaydı. Karadeniz sürat Postası her hafta Salı günü 15.00 de seyrine başlar ve Zonguldak, Sinop, Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize ve Hopa’ya uğrar yük ve yolcu tahliyesinden sonra Hopa’dan dönüş yapıp aynı limanlardan gerek yük gerekse yolcu alıp Pazar günü İstanbul’a dönerdi. Küçük kasabalara ve bazı illere de uğrayan o dönem halk arasında “Dilenci Postası” adıyla anılan bir diğer servis daha vardı ve tamamı 15 gün sürmekteydi (Sönmez, 2001: 156).

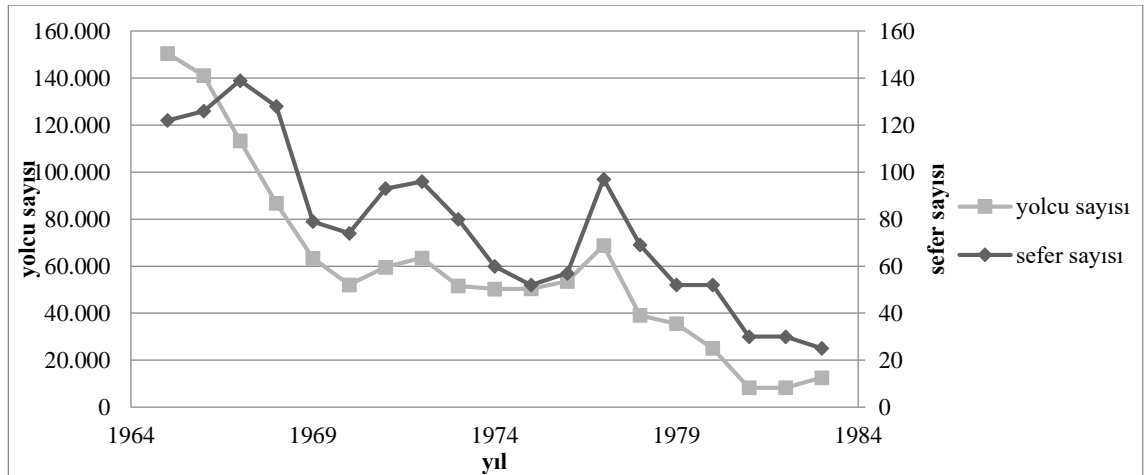


Şekil 4. Karadeniz Bölgesi Yolcu Ulaştırması Sefer Hattı, 1964-1968.
Kaynak: Denizcilik Bankası T.A.O.

1950’li yılların başlarında denizyolu yolcu taşımacılığının devlet tekelinde olduğu görülmektedir. Sayı olarak çok sınırlı olsa da kurvaziyer seferleri de düzenleyen turistik amaçlı kullanılan gemiler de vardır ki Ankara gemisi bu gemilerden birisidir. 1948’de Devlet Denizyolları tarafından satın alınan bu gemi kısa zamanda popüler bir gemi haline gelmiştir. İdare gemiyi tarifeli seferlerde çalıştırmanın yanında, gazeteciler cemiyeti başta olmak üzere kurvaziyer seferlerine de yollamıştır. Bu gemide yazarlar, gazeteciler, şairler, sporcular, işadamları, devlet

adamları gibi toplumun farklı kesimlerinden insanlar seyahat etmişlerdir; Reşat Nuri, Refik Halit, Yahya Kemal, Claude Farrere bunlardan bazılarıdır (Öndeş, 2010: 137-139). Bu bilgiler ışığında, Karadeniz seferlerinde güvertede yük ve hayvanlarla beraber zor şartlar altında taşınan yolcular olduğu gibi lüks sayılabilecek kurvaziyer seferlerinin de o tarihlerde yapıldığını görüyoruz. O dönem Karadeniz postası adıyla anılan seferlerde görev alan Oktay Sönmez o dönemdeki yolculuklarda 1. 2. ve 3. Sınıf yolculukların aynı gemilerde yapıldığını nakleder. Hayvanların çok ilkel koşullarda güverteye yüklendiğini ve taşındığını, sağlıksız koşulların hâkim olduğunu belirttikten sonra durumu sosyal yönden şu şekilde ele alıp anılarında aktarmıştır (Sönmez, 2001: 153-154): “*Kısacası ilkelik, pislik içinde yaşayanlarla zengin, sözüme ona burjuva taklidi bir elitin aynı gemide yaptığı garip bir yolculuktan bu.*

Diğer taraftan, Karadeniz Bölgesi’nde yıllar içinde yolcu ve sefer sayılarında giderek azalan bir eğilimin olduğu ve artık günümüzde hiç yapılmadığı bir gerçektir. Buradan hareketle 1960’lı yıllardan başlayarak 1980’li yıllara kadar geçen süreçte gerçekleştirilen sefer sayısı ve bu seferlerde ulaştırması yapılan yolcu sayısı verilerini paylaşarak süreç içinde bölgedeki yolcu ulaştırma verilerinin ne denli azaldığını göstermek yerinde olacaktır. Söz konusu veriler şekil 5’te gösterilmektedir. Şekilde de görüldüğü üzere yıllar içinde yolcu sayısı ve buna paralel olarak sefer sayısı giderek azalmıştır. 20 yıllık süreç içinde sefer sayısında %80, yolcu sayısında ise %90’a varan düşüş yaşandığı görülmektedir.



Şekil 5. Karadeniz Bölgesi Sefer ve Yolcu Sayısı, 1964-1984.

Kaynak: Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kayıtlarından Oluşturulmuştur.

KAYNAKLAR

- Akdoğan, R. (2008). Altmış Yılın Hesabı. Yayınlanmamış Anı Kitabı.
- Aytaç, B. P., Çelik, F. ve Türe, F. (2007). Ülkemiz Ulaştırma Politikalarının Doğu Karadeniz Bölgesi'nin Kalkınması Üzerindeki Etkileri, İnşaat Mühendisleri Odası 7. Ulaştırma Kongresi, 19-21 Eylül 2007, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul, Türkiye, 137-143.
- Bozoğlu, A. (2008). M/S ORDU Gemisi Hatıraları.
http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=28&yazi_id=100313,
Erişim: 17.03.2015
- Denizcilik Bankası T.A.O. (1964). Memleket Ulaştırmasında, Sanayinde, Ekonomisinde, Turizmde, Eğitimde Denizcilik Bankası T.A.O. Faaliyetleri.
- Genç, Ö. (2001). Karadeniz Bölgesi "Ekonomik ve Sosyal Durum". Ankara: TKB Matbaası.
- Gülen, K. G. (2011). Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejiler. İstanbul: İTO Yayınları.
- Öndeş, O. (2010). Efsanevi Kaptan Şefik Gogen. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Sezgin, G. (2007). İnönü Dönemi (1938-1950) Türk Denizciliği. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü.
- Sönmez, O. (2001). Anılarda Gemiler Ufkun Ötesinde Kayboldular. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Sözer, K. (2006). 1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesindeki Bilgiler Işığında Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısının Değerlendirilmesi. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı – DPT. (1963). Kalkınma Planı, Birinci Beş Yıl, 1963-1967.

- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı – DPT. (1968). İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1968-1972.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı – DPT. (1973). Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1973-1977.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı – DPT. (1979). Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1979-1983.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı – DPT. (1985). Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1985-1989.
- Takım, A. (2011). Türkiye’de 1960-1980 Yılları Arasında Uygulanan Kalkınma Planlarında Maliye Politikaları. *Maliye Dergisi*. 160(1): 154-176.
- Yıldız, A. (2008). Türkiye’de Tersanelerin Tarihi ve Gemi İnşa Sanayinin Gelişimi. *Mühendis ve Makine*. Cilt: 49, Sayı: 578, sf: 23-49. .
- Yılmaz H. (ed.) (2011). Tarihe Düşülen Notlar – 1 Yasama Yılı Açılışlarında Cumhurbaşkanlarının Konuşmaları – 1(1 Mart 1924 - 14 Aralık 1987). Ankara: Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığı Yayınları.