

Ege Vapuru

1923 yılının Şubat ayında **Türkiye (İzmir) İktisat Kongresi**'nde Misak-ı İktisadi (Ekonomik Ant) kararları alınmıştır. Bu kararlar ışığında yeni devletin ve hükümetin “yabancı sermaye jandarmalığının sonlandırılması, deniz ticaretinde söz sahibi olması; mevcut ve inşa edilecek deniz taşıtlarının halka tanıtılması ve kullanıma sunulması” hedefleri de ortaya konulmuştur.



Ege Vapuru

Bu doğrultuda Cumhuriyet'in ilk yıllarında denizcilik alanında çeşitli atılımlar hayata geçirilir. 1926 yılında çıkarılan 815 sayılı **Kabotaj Kanunu** ile genç Cumhuriyet karasuları ve denizlerde yolcu ve yük taşımacılığı hakkını kazanır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş sürecinden başlayarak Osmanlı Seyrisefain İdaresi envanterinde yer alan ve yeni inşa edilecek gemiler yoluyla deniz ticareti ve taşımacılığının ulusal ekonomiyi güçlendirecek adımlarla geliştirilmesi amaçlanmıştır.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında askerî ve sivil gemiler deniz filosunun geliştirilmesi açısından önemli işlevler üstlenirler. Askerî gemiler arasında *Hamidiye*, *Mecidiye* gibi kruvazörler, *Zafer* torpidosu, *Peyki Şevket*, *Kocatepe*, *Adatepe* muhripleri dikkat çekmektedir. Bu gemiler hem donanmaya hizmet etmiş hem de ülke karasularında deniz yoluyla gerçekleştirilen ziyaretlerde **Gazi Mustafa Kemal Atatürk**, **İsmet İnönü** ve devlet yöneticilerinin yer aldığı gemilere refakat etmişlerdir. Protokol amacıyla kullanılan vapurlar arasında pek çok örneğe yer verilebilir. Vapurlar ülkenin ulaştırma alt yapısının geliştirilmesi idealini yansıtmıştır. Bu gemiler Cumhuriyet'in ilk yıllarında deniz ticaretinin ve taşımacılığının üstlenildiği önemli temsil mekânlarıdır.

Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün deniz sevgisi Cumhuriyet'in ilk yıllarında gerçekleşen örnek niteliğinde pek çok geziden izlenebilmektedir. Geziler, Anadolu'da sosyal ve ekonomik hayatın ve devrimlerin incelenmesi amacıyla gerçekleştirildiği gibi, cumhuriyetin temel felsefesini oluşturan halk düşüncesinin geliştirilmesi hedefini de kapsamaktadır. Bu dönemde birçok deniz taşıtı arasında Söğütlü, Ertuğrul, **Savarona** yatları ile Maltepe, Reşitpaşa, **Gülcemal**, Rüstemiye, İzmir, **Karadeniz**, Ege, Kınalıada, Kadıköy vapuru gibi sivil gemileri saymak mümkündür.



Karadeniz ve Ege yolcu vapurları...

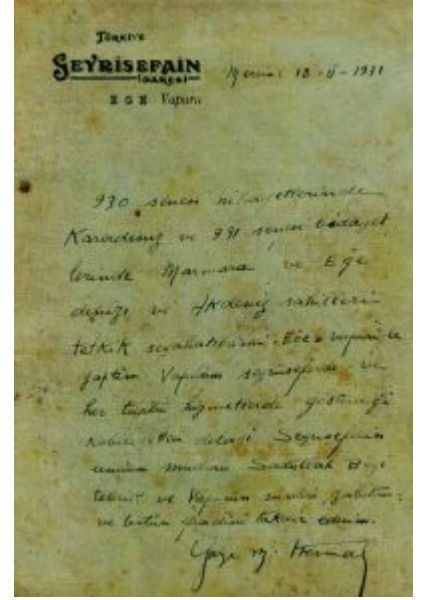
(Pirelli Ansiklopedisi, S. 64)

1920'li yıllarda kabotaj hakkını geliştirmeyi ilke edinen genç Cumhuriyet yönetiminde öncelikle Marmara'da deniz yolunun kullanıldığı gezilerde Ertuğrul ve Söğütlü yatları tercih edilmiştir. Mübadele yıllarında yararlanılan Gülcemal çeşitli yurt gezilerinde

de kullanılmıştır. Yine genç Cumhuriyet'in tarım ürünlerinin tanıtıldığı sergileri düzenlemek ve kamu diplomasisi amacıyla Karadeniz vapuru kullanılmıştır. Vapurlar yurdun çeşitli yerlerine demiryolu ve karayoluyla ulaşılmasının ardından ulaştırma ağının önemli bir kısmını oluşturan deniz yolunun kullanıldığı gezi örnekleri açısından da önem taşımıştır.

1930'lu yıllarda protokol vapurları arasında Ege vapurunun daha sık kullanıldığı görülmektedir. Modern bilim ve teknik alanındaki gelişmelerin izlendiği, genç Türkiye Cumhuriyeti'nin çağdaş uygarlık hedefi doğrultusunda ilerlemeyi amaçladığı dönemde liman işletmeleri, kıyı emniyeti, kılavuzluk faaliyetleri gibi pek çok alt başlıkta denizciliğin geliştirilmesi amaçlanır. Gemi inşa sanayinin temellerinin atılması açısından önem taşıyan Gölcük'te modern Türk donanmasının kurulmaya başlaması 1920'li yılların sonlarına rastlamaktadır. 1930'ların ortalarında ulusal denizcilik çalışmalarının ilk sonuçları arasında yer alan Gölcük tankeri, Kocataş ve Sarıyer vapurları denize indirilir. Devrimlerin bakış açısına uygun olarak sivil denizciliğin ülkenin Karadeniz, Ege ve Akdeniz kıyılarında geliştirilmesi ve yolcu taşımacılığının artırılması hedeflenmiştir.

Gazi Mustafa Kemal yurt gezilerinde Ege vapurunu çok çeşitli dönemlerde kullanmıştır. Genellikle uzun süreli yurt gezilerinde kullanılan bu vapur aynı zamanda yabancı devlet başkanlarının Türkiye'ye gerçekleştirdiği resmî ziyaretler sırasında da kullanılır. Vapur, Türkiye Cumhuriyeti Seyrisefain İdaresi'ne katılan Gülcemal, Gülnihal, Akdeniz, Konya, İzmir, Mersin, Çanakkale, Cumhuriyet ve Anafarta gibi pek çok vapurun yanında 1927 yılından itibaren kullanılmaya başlanmıştır. **Atatürk'ün yurt gezileri** kapsamında Ege Vapuru 3-5 Ocak 1930 tarihleri arasında Mudanya gezisinde kullanılır. İstanbul'dan Mudanya'ya Ege Vapuru ile ulaşan Gazi Mustafa Kemal dönüşte Marmara'da Körfez'de Derince'ye kadar seyahat eder ve beraberindeki heyetle Derince istasyonundan trenle Ankara'ya hareket eder. Trabzon'dan İstanbul'a yapılan 29 Kasım 1930 tarihli yolculukta Ege Vapuru'nun kullanıldığı görülmektedir. Karadeniz'de çalışan posta gemilerinin yanı sıra Ege Vapuru da uzun yıllar Karadeniz'de kullanılmıştır. Genç Cumhuriyetin çok partili hayata geçiş sürecinde dikkat çeken **Serbest Cumhuriyet Fırkası** yaklaşık dört aylık faaliyetlerin ardından parti yönetiminin kararıyla feshedilir. Fesih başvurusunun yapıldığı günlerde gerçekleşen bu ziyaret Ankara'dan başlamıştır.



Gazi Mustafa Kemal'in Ege Vapuru seyir defterine düştüğü not

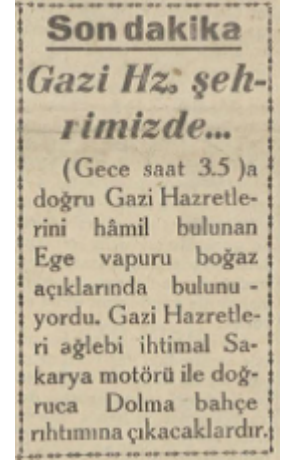
Gazi Mustafa Kemal, Ankara'dan Kayseri, Tokat, Turhal, Amasya, Samsun, Çarşamba'ya uzanan bu yolculukta 26 Kasım 1930 gecesini Samsun limanından Trabzon'a gitmek üzere ayrılır. Samsun-Trabzon arasındaki yolculukta kullanılan vapur Trabzon'dan İstanbul'a dönüşte de kullanılır. Trabzon-İstanbul arası 550 deniz milidir. Birkaç günlük Trabzon incelemelerinin ardından 14-15 mil süratle seyreden Ege Vapuru'nun yaklaşık bir gün sonra, İstanbul'a ulaşmasının beklendiği telsizle bildirilmiş, Gazi'nin İstanbul'a dönüşü dönemin basınında çeşitli haberlerde verilmiştir.

Gazi Mustafa Kemal, daha önce 1930 yılının bahar başlangıcında geldiği Antalya'yı 1931 yılının şubat ayında tekrar ziyaret eder. Ege Vapuruyla gerçekleşen bu ziyaret 1930 yılının sonlarında Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın kuruluşunun arka planında dikkat çeken sosyo-ekonomik hoşnutsuzluklara dayalı atmosferin incelenmesi ve halkın şikayetlerinin dinlenmesi amacıyla planlanmıştır. Bu konuda üç aya yakın incelemeler kapsamında Batı Anadolu'dan başlanan geziye Akdeniz kentlerinde devam edilmiştir. Ülkenin önde gelen pek çok kentinde ve kuzeyinden güneyine, doğusundan batısına pek çok yerde sosyal ve ekonomik durumun incelenmesi amacıyla gerçekleştirilen bu gezide Antalya'nın yanı sıra yine Ege vapuruyla ziyaret edilen bir diğer kıyı kenti Taşucu'ndan otomobile ulaşılan Silifke olur. Gazi Mustafa Kemal ve beraberindeki heyet bu gezide tekrar Taşucu'na ulaşılmasının ardından Ege Vapuruyla Mersin'e hareket etmiştir. Bu gezinin ilerleyen kısmında Mersin'den trenle Adana'ya ve oradan da Malatya, Dört Yol, Konya, Afyon ve Ankara'ya hareket edilir.

Vapur, aynı zamanda Başvekil İsmet Paşa ve Hariciye Vekili **Tevfik Rüştü Aras**'ın Türkiye'de görev yapan Macaristan büyükelçisi M. Tahy'nin girişimleriyle gerçekleştirdikleri Macaristan ziyareti için Pire Limanı'ndan Triyeste'ye giderken kullanılmıştır. Bu dönemde 1930'ların başlarında Türkiye, Yunanistan ve Balkanlar ile Güneydoğu Avrupa arasındaki yakın ilişkilerin güçlendirilmesinde deniz yoluyla sürdürülen diplomatik ilişkilerde Ege Vapurunun kısa süreli bir diplomatik sahneye dönüştüğü görülmektedir. İsmet Paşa ve Tevfik Rüştü Aras'la beraberindeki heyet 1930 yılının Ekim ayında gerçekleştirilen bu ziyareti tekrar Ege Vapuru ile tamamlamışlardır.

Cumhuriyet ve halkçılık ilkesi açısından bakıldığında yurt gezileri halkla ilişkiler düşüncesinin geliştirilmesi ve halkın sorunlarının dilekçeler toplanarak dinlenmesi açısından oldukça işlevsel bir etkiye sahip bulunmaktadır. Dönemin önde gelen kuruluş, mekân ve açık gezi alanlarının da bu gezilerin sahneleri arasında yer aldığı, halkla diyalogun geliştirilmesi açısından önem taşıdıkları görülmektedir. Yine, Ege Vapuru Türkiye Cumhuriyeti'nin dış politikasında bölgesel misaklar açısından da kritik önem taşıyan iki farklı yolculukta kullanılır. İlk olarak 1933 yılının mart ayında Sovyet Hariciye Komiseri Litvinof ve dış işleri heyeti tarafından kullanılan Ege Vapuru Sovyet temsilcilerini Avrupa'nın önemli liman kentleri arasında yer alan Triyeste'ye taşımıştır. Bu konuda **İcra Vekilleri Heyeti**'nin ilgili bakanlıklardan Hariciye ve Maliye vekaletlerinin tezkerelerine dayanan karar alınır. Bu karar gereğince Ege vapurunun işletmesini üstlenen Seyrisefain İdaresi'ne yapılan masraflar için belirli bir miktar verilmesi kararlaştırılır.

İran Şahı Rıza Pehlevi 1934 yılı Haziran ortalarında başlayan ve Temmuz'un ilk günlerinde tamamlanan Türkiye ziyaretini gerçekleştirirken, Karadeniz'de İstanbul'dan Trabzon'a dönüşte Ege vapurunu kullanmıştır. Bu ziyaret ülkenin tanıtımı açısından da ekonomik ve sosyal alandaki devrimlerin, eğitim ve kültür hayatındaki atılımların anlatılması açısından da önem taşımıştır. Bu gezide Rıza Şah Pehlevi Türkiye'nin doğu sınırından başlayıp, kara yoluyla Trabzon'a



(**Milliyet**, 1

Kanunuevvel 1930, s.
1, 3. No. 1727)

ulaşmıştır. İran Şahı ve heyeti buradan Yavuz zırhlısıyla Samsun'a ve kara yoluyla Ankara'ya hareket etmişlerdir. Şah Rıza Pehlevi Başkent Ankara'daki ziyaretlerin ardından Batı Anadolu'da çeşitli kentleri, İzmir, Çanakkale ve İstanbul'u gezdiği üç haftalık ziyaretin sonunda İstanbul'dan Trabzon'a Ege Vapuruyla dönmüş ve İran'a karayolu ile seyahat etmiştir.

Şahın üç haftaya yaklaşan uzun soluklu seyahati önemli sahneleri içermektedir. Şah ve İranlı yetkililer Türkiye'ye resmî ziyaret sırasında pek çok yerde gözlemler yapmışlardır. Rıza Şah Pehlevi, Dolmabahçe sarayında istirahatle geçirilen günün ardından gece fener alayının düzenlendiği 1 Temmuz 1934 tarihinde İstanbul'da 20 binden fazla halkın katıldığı alayı izler. İran-Türkiye ilişkileri açısından sembolik değer taşıyan bu fener alayında Akay şirketine ait Kalamış vapurunun ardından yedi vapur sıralanır. Vapurların "sıklet merkezi" Dolmabahçe Sarayıdır. Yine harp gemilerinin yanı sıra Bartın, İzmir ve Ege vapurları ve bir araba vapuru burada demirlemiştir. Fener alayı dolayısıyla donanmanın en ünlü gemisi **Yavuz harp gemisi** ve Ertuğrul yatı Şah onuruna düzenlenen deniz şenliğinde büyük ilgi toplamıştır.

Dönüş hazırlıkları tamamlanır. Rıza Şah Pehlevi'ye Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras ve komutanlar Trabzon yolunda eşlik etmiştir. Şah, İstanbul'da Tophane Rihtımından Kınalıada vapuruna geçtikten sonra buradan da Gazi Mustafa Kemal ve beraberindeki heyet tarafından Ege Vapuru'na uğurlanmıştır. İran Şahı ve heyetini askerî gemilerden oluşan bir refakat heyeti Boğaz açıklarına kadar takip etmiş, bu seyirde boğazın her iki tarafında bekleyen halk gemileri selamlamıştır. Donanmanın önde gelen gemilerinden Yavuz, Adatepe, Kocatepe Ege Vapuru'nun pupa; Zafer ve Tınaztepe ise pruva tarafında yer almışlardır. Zafer ve Tınaztepe torpidoları Karadeniz'deki seyirinde Ege Vapuru'na eşlik etmeye devam etmiştir.

Şah ve heyeti Trabzon yolculuğunda Sinop'ta limanda birkaç saat geçirmiş, daha sonra Trabzon'da belirli bir süre kaldıktan, devlet görevlileri tarafından karşılandıktan ve ağırlandıktan sonra Gümüşhane'ye uğurlanmışlardır. Bu gezide Trabzon limanında Gülcemal vapurunun yolcuları da İran'a dönüş hazırlığında olan Rıza Şah ve beraberindeki heyeti coşkuyla karşılamıştır. İran Şahı'nın bu gezi sırasında Denizcilik İşletmelerinin organizasyonu övgü dolu sözleri yarımada statüsünde, coğrafî konumuyla dikkat çeken Türkiye Cumhuriyeti'nin denizcilik ve iç turizm stratejisi açısından önem taşımaktadır.

Dönemin koşulları dikkate alındığında donanma ve sivil denizcilik filosunun birlikte kullanıldığı örnek gezilerden biri İtalya'nın Doğu Akdeniz'de revizyonist söylemlerinin yükseldiği bir dönemde gerçekleşir. Vapur, 1935 yılının şubat ayında İzmir-Antalya gezisi sırasında ve bu gezinin dönüşünde Fethiye ve Marmaris'ten başlayıp İstanbul'da tamamlanan uzun Akdeniz ve Ege yolculuğunda kullanılmıştır. İstanbul'dan İzmir'de Çeşme limanına geliş aşamasında kullanılan vapur yolculuğuna devam ederken, Atatürk ve beraberindeki heyet Antalya'ya daha süratle ulaşılması amacıyla Zafer torpidosuna geçmişlerdir. Zafer ve bu torpidoyu izleyen Adatepe torpidosuyla Atatürk ve beraberindeki heyet vakit kaybetmeden önce Alanya'ya ulaştırılmıştır. 18 Şubat 1935 tarihinde akşam altıda Alanya'ya ulaşan Atatürk ve yakın çevresi, üç saat kadar kaldıktan sonra saat dokuzda Antalya'ya ulaşmış ve burada kısa bir gezi gerçekleştirmişlerdir. Bu gezinin doğrudan dış politikayla, **Milletler Cemiyeti** düzenini tehdit eden İtalyan revizyonizminin saldırgan söylemleriyle bağlantısı bulunduğu belirtilebilir. Akdeniz, İtalya tarafından Roma İmparatorluğu mirasına referansla "bizim deniz" (*mare nostrum*) söylemiyle anılmaktadır. İtalya, bu dönemde imparatorluğun sınırlarını genişletme düşüncesi ve sömürgeciliğin yeni yansımalarıyla 19. yüzyılın sonlarında savaştığı, fakat işgal edemediği Habeşistan'a saldırı hazırlıkları yapmaktadır. Yoğunlaşan silahlanma tehdidinin hissedildiği dönemde Atatürk'ün üzerinde dikkatle durduğu uluslararası iş birliği ve sulh düzeni açısından bu gezinin Akdeniz

çevresine bir mesaj niteliği taşıdığı dikkat çekmektedir. Atatürk, bu gezide Donanma Komutanı Amiral Sait Halman'ın ve deniz kuvvetleri personelinin misafirperverliğini takdir etmiştir.

Dönemin gazetelerinde ve süreli yayınlarında pek çok limana uğrayan, halkın tanıdığı ve yoğun ilgi gösterdiği vapurlara rastlamak mümkündür. Ege Vapuru, bu yönüyle tarihi aşamalarda kullanılan, yurt gezilerinde tercih edilen bir gemi olduğu için dikkat çekmektedir. Gemi, İkinci Dünya Savaşı yıllarında ve büyük savaş sonrasında da kullanılan gemiler arasında yer alır. Büyük yolcu vapurları kategorisinde yer alan bu vapurun resmî ziyaretler amacıyla kullanıldığı gezilerde refakatçi gemilerin yanı sıra kıyıya ulaşmak için kullanılan deniz motorları da hatırlanabilir. 1930'da gerçekleştirilen Trabzon-İstanbul yolculuğunun ardından İstanbul'da Dolmabahçe Köşkü'ne ulaşmak amacıyla Sakarya motoru kullanılmıştır. Atatürk, 1938 yılının şubat ayında Bursa'da **I. Sanayi Planı**'nın önemli kazanımları arasında yer alan Merinos Mensucat Fabrikası'nı ziyaret etmiştir. Ankara'dan başlayan tren yolculuğu Derince istasyonunda tamamlanır. Gezi, ilk aşamanın ardından Yalova'ya ulaşan Akay vapuruyla devam eder. Seyrisefain İdaresinin 1933'te çıkarılan bir kanunla kurulan Akay Vapur Şirketi filosunda bulunan bu vapurla, Yalova'dan Gemlik'e uğranarak Bursa'ya hareket edilmiştir.

Şehirde gezilen birçok noktanın ardından Atatürk ve beraberinde Başvekil **Celal Bayar**, İktisat Vekili Şakir Kesebir, İçişleri Bakanı (Dahiliye Vekili) ve parti genel sekreteri **Şükrü Kaya** ve sayıtların bulunduğu geniş bir heyet Mudanya'da öğleden sonra Ege Vapuruna binerek İstanbul'a hareket etmişlerdir. Kalamış yakınlarına kadar geline seyahatin sonunda Atatürk geceyi Ege Vapuru'nda geçirir. Burada İstanbul valisi Muhittin Üstündağ ve İstanbul Garnizon Komutanı **Cemil Cahit Toydemir** tarafından tazim ziyaretlerinin ardından 4 Şubat 1938 tarihinde öğle saatlerinde Başbakan (Başvekil) Celal Bayar, İçişleri Bakanı (Dahiliye Vekili) Şükrü Kaya, İktisat Bakanı Şakir Kesebir, **Salih Bozok**, İsmail Müştak (Mayakon), Doktor Ziya, Doktor Şakir Ahmet ve diğer isimlerle Dolmabahçe Köşkü'ne ulaşmışlardır.

Atatürk dönemin ulaştırma alt yapısının geliştirilmeye çalışıldığı dönemde yurt içinde kırktan fazla geziye çıkmıştır. Tüm gezilerin yansımalarına bakıldığında Ege Vapuru'nun halkla ilişkiler amacıyla gerçekleştirilen ziyaretlerde bir temsil platformu işlevi gördüğü belirtilebilir. Yine vapurun tıpkı Gülcemal ve Karadeniz vapurları gibi, orkestrasıyla örnek performans sahneleri arasında yer aldığını da vurgulamak gerekir. Ege Vapuru, Cumhuriyet'in ilk yıllarında ulaştırma alanında ekonomik bağımsızlık idealine dayanan kalkınma stratejisinin sürdürüldüğü dönemde yurt gezilerinde kullanılan **Beyaz Tren** gibi simgeleşmiş ulaşım araçları arasında yer almıştır. Vapur, II. Dünya Savaşı yıllarında ve sonrasında kullanılmıştır. Fakat bu yıllardan itibaren protokolde ön sıralarda yer almadığı dikkat çekmektedir. Bu dönemde kullanılan vapurların sayısı artış göstermiştir. Bu süreç Türkiye Seyrisefain İdaresi'nden Denizcilik İşletmelerine ve Akay vapur şirketine kadar uzanan, yeni vapurların sipariş verildiği, aynı zamanda yeni gemilerin yapıldığı bir dönemdir. Örneğin bu dönemde 1939 yılının Ağustos ayında Romanya Kralı Karol ve



(Cumhuriyet, 5 Şubat 1938, s. 1, No. 4933)

veliahtı Prens Mişel'in Türkiye'ye gerçekleştirdikleri resmî ziyaret dolayısıyla Cumhurbaşkanı İsmet İnönü beraberindeki heyetle İstanbul'a gelmiştir. Bu dönemde İstanbul'da deniz gezisinde Suvat vapuru kullanılmıştır. İsmet İnönü, bu gezide Denizyolları Müdürü İbrahim Kemal Bey'den Kadeş, Egemen ve Savaş vapurlarının Türkiye'ye ulaşmak üzere olduğunu, Doğu vapurunun hazır olduğu bilgisini alır. Bu görüşmede ayrıca yeni inşa edilen ve denizcilik filosuna kazandırılan Tırhan Vapuru'nun sürat testlerini başarıyla tamamladığı belirtilmiştir. Bu dönemde Ege Vapuru en çok tanınan vapurlar arasında yer almıştır. Bu açıdan 1920'li yılların ortalarında denizcilik filosunun genişlediği, 1930'ların sonlarında yeni vapurlara ihtiyaç duyulduğu dönemde Ege Vapuru Atatürk'ün yurt içi gezileriyle özdeşleşmiştir. II. Dünya Savaşı sonrasında geminin uzun soluklu süvarilerinden Süreyya Gürsu emekliye ayrılmıştır. Ege vapuru, İkinci Dünya Savaşı sonrasında Batı Akdeniz devletleriyle ilişkileri geliştirmek amacıyla Batı Marsilya Postası adıyla Akdeniz seferlerine konulmuştur. İlk olarak 19 Haziran 1946'da Pire, Napoli limanlarına uğrayarak Marsilya'ya sefer düzenleyen Ege Vapuru, Türkiye'ye dönüş yolunda 28 Haziran 1946'da Marsilya'dan hareket etmiş ve Cenova ve Pire limanlarına uğrayarak İstanbul'a ulaşmıştır. 1950'lilerden önce havuzlanmış ve onarım görmüştür. Bir süre daha kullanılan gemi 1953 yılında Bakanlar Kurulu kararıyla satışa çıkarılmış ve Denizcilik İşletmeleri envanterinden düşürülmüştür.

MURAT YÜMLÜ

KAYNAKÇA

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)

"Cumhurbaşkanı Atatürk'ün 29.11.1930 günü Ege Vapuru ile Trabzon'dan İstanbul'a Doğru Hareket Ettiğine Dair Telgraf", 30.10.0.0. 2.9.37. M. 29-11-1930.

"Sovyet Hariciye Komiseri Litvinof ile Mahiyetini Triyeste'ye Götüren Ege Vapuru'nun Bu Seyahati İçin 5 Bin Lira Verilmesi", 34.19.12. 182.51. M. 27.03.1933.

"Cumhurbaşkanı Atatürk'ün Ege Vapuru ile İstanbul'dan hareketi ve Zafer torpidosu ile Alanya'ya Gidişi ve Büyük Tezahüratla Karşılması", 30.10.0.0. 2.11.26. M. 18-02-1935.

"Cumhurbaşkanı Atatürk'ün 19.2.1935 günü Antalya'da Havanın Yağışlı Olduğunu Görerek Ege Vapuru ile Taşucu'na Hareket Emrini Verdiğine Dair Şükrü Kaya'nın Telgrafı", 30.10.0.0. 2.11.28. M. 19-02-1935.

"Devlet Denizyolları İdaresinde Ege Vapuru Süvarisi Süreyya Gürsu'nun Emekliye Ayrılması", 30.10.0.0. 87.547.8.E16.

23-02-1946.

“Ege Vapurunun Batı Akdeniz Seferine Konulduğu”, 30.10.0.0. 169.177.45.181. 15-06-1946.

“Denizcilik Bankasına Ait Cumhuriyet, Karadeniz ve Ege vapurlarının yabancılarla satılmasına izin verilmesine dair K/884 sayılı kararın yürürlüğe konulması”, 30.18.1.2. 131.1.11. 75-330. 15-01-1953.

Sürelî Yayınlar

“Gazi Hz. Geliyorlar”, **Cumhuriyet**, 30 Teşrinisani 1930, s. 1, 3. No. 2359.

“Bu Sabah İstanbul’a Muvasalat Ediyorlar”, **Cumhuriyet**, 1 Kanunuevvel 1930, s. 1, 2. No. 2360.

“Gazi Hz. Bugün Geliyorlar”, **Milliyet**, 1 Kanunuevvel 1930, s. 1, 3. No. 1727.

“Gazi Hz. Dün Sabah Geldiler”, **Cumhuriyet**, 2 Kanunuevvel 1930, s. 1, 3. No. 2361.

“Büyük Şefin Teşrifleri”, **Cumhuriyet**, 4 Şubat 1933, s. 1, 3. No. 4933.

“Şehinşah Hazretleri”, **Hakimiyet-i Milliye**, 1 Temmuz 1934, S. 4647, s. 1, 2.

“İyran Şehinşahi Hz. Bugün Saat 16’da Trabzon’a ve Oradan da İyran’a Gitmek Üzere Memleketimizden Ayrılacaklardır”, **Hakimiyet-i Milliye**, 2 Temmuz 1934, S. 4648, s. 1, 2.

“İran Şahi Hazretleri: Büyük Misafirimiz Dün Ege Vapuruyla Trabzon’a Hareket Etti” **Hakimiyet-i Milliye**, 3 Temmuz 1934, S. 4649, s. 1, 2.

“Âlâhazreti Hümayun Rıza Han Pehlevî’yi Donanmamız Boğaz Açıklarına Kadar Uğurladı”, **Hakimiyet-i Milliye**, 4 Temmuz 1934, S. 4650, s. 1, 2.

“Şehinşah Hz. İnebolu Önünde” **Hakimiyet-i Milliye**, 4 Temmuz 1934, S. 4650, s. 5.

“Şehinşah Hz. Dün Geceyi Gümüşhane’de Geçirdiler”, **Hakimiyet-i Milliye**, 5 Temmuz 1934, S. 4651, s. 1.

“Sinop Önünde”, **Hakimiyet-i Milliye**, 5 Temmuz 1934, S. 4651, s. 2.

“Atatürk İstanbul’da”, **Son Posta**, 4 Şubat 1938, s. 1, 3.

“Büyük Şef Teşrif Etiler”, **Son Telgraf**, 4 Şubat 1938, s. 1, 3.

“Atatürk Şehrimizde”, **Haber**, 4 Şubat 1938, s. 1, 3.

“Atatürk İstanbul’a Geldiler”, **Tan**, 4 Şubat 1938, s. 1.

“Atatürk Dün Gece Şehrimizi Şereflelendirdi”, **Kurun**, 4 Şubat 1938, s. 1.

“Atatürk Dün Bursadan İstanbula Geldiler”, **Tan**, 4 Şubat 1938, s. 1.

“Büyük Şefin Teşrifleri”, **Cumhuriyet**, 5 Şubat 1938, s. 1, 3.

“Şef Dün Geceyi Ege Vapurunda Geçirdi”, **Türksözü**, 5 Şubat 1938, s. 1.

“Millî Şef Şehrimizde”, **İkdam Sabah Postası**, 12 Ağustos 1939, s. 5.

Selmi Andak, “Fehmi Ege’den Geride Kalan”, **Cumhuriyet**, 29 Ekim 1973.

“Deniz Yolları İşletmeciliği”, **Pirelli Ansiklopedisi**, S. 64.

Akşit, İlhan (hz.), **Mustafa Kemal Atatürk**, Akşit Yayıncılık, İstanbul 2006.

Aslan, İzzet. **Atatürk Silifke’de**, Tökyo Matbaası, İstanbul 1969.

Balkaya, İhsan Sabri, “Türk-Macar Diplomatik Ziyaretlerinin Türk Basınına Yansımaları”, **Erdem**, S. 86, 2009 s. 85-106.

Telif Eserler

BAŞAR, Ahmet Hamdi, **Atatürk’le Üç Ay ve 1930’dan Sonra Türkiye**, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi, Ankara 1981.

BORATAV, Korkut, **Türkiye’de Devletçilik**, İmge Yayınları, Ankara 2006.

IŞIN, İ. Bülent, **Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi**, İstanbul, Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2006.

METEL, Raşit, **Atatürk ve Donanma**, T.C. Deniz Basımevi, İstanbul 1966.

ÖKTE, Ertuğrul Zekai, **Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün Yurtiçi Gezileri, (1922-1938)**, Tarih Araştırmaları Vakfı Yayınları, İstanbul 2010.

ÖNDER, Mehmet, **Atatürk’ün Yurt Gezileri**, Türkiye İş Bankası Yayınları, Ankara 1975.

TUĞLACI, Pars. **Çağdaş Türkiye, c. III**, Cem Yayınları, İstanbul 1987.

ULUSU, Nuri, hz. Mustafa Kemal Ulusu, **Atatürk’ün Yanı Başında: Çankaya Köşkü Kütüphanecisi Nuri Ulusu’nun Hatıraları**, Doğan Kitap, İstanbul 2008.

22/07/2024 tarihinde <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/ege-vapuru/?pdf=4182> adresinden erişilmiştir