

Gülcemal Vapuru

Gülcemal Vapuru bir devrin panoramasıdır. Uzun yıllar Amerika'ya göçmenleri taşımakta kullanılmış transatlantik yolcu vapurlarından biridir. Göçmenlerin yanında politikacılar, şairler, yazarlar, araştırmacılar, iş adamları gibi yolcular da Germanic/Gülcemal ile iki kıta arasında uzun yıllar gidip gelmiştir. Gülcemal bu bakımdan binlerce insana dokunmuş önemli bir gemidir. Ancak Gülcemal asıl kimliğini Osmanlı Devleti tarafından satın alındıktan sonra kazanmıştır. Sultan Reşad'ın Rumeli seyahatinden Balkan Savaşları'na, savaş esirlerinin değiş-tokuşundan I. Dünya Savaşı'na oradan yeniden New York'a ve tekrar Türkiye kıyılarına uzanan bir serüvende Gülcemal vasıta olarak kullanılmıştır. Onun önemi yapıldığı çelikten yahut motorlarının gücünden değil emsalsiz olmasından gelmektedir. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçişte elde bulunan en büyük gemi olan Gülcemal kaçınılmaz olarak birçok işte kullanılacaktı. Devrin önemli şahsiyetlerinin hemen hemen hepsinin Gülcemal ile teması olmuştur. Bu durum Gülcemal'in diğer gemilerden ayrılmasının önemli bir nedenidir. Türk Edebiyatı'nda roman karakterlerinin sıklıkla yolculuk yaptıkları ve ismi anılan vapurların başında Gülcemal gelmektedir. Şairler Gülcemal üzerine şiirler yazmıştır ve nihayetinde Gülcemal Türkiye'de adı unutulmayan efsane gemilerden biri olmuştur.

Germanic/Gülcemal Vapuru, Kuzey İrlanda'nın Belfast şehrinde Harland&Wolff şirketine ait tersanede 1874 yılında inşa edildi. Germanic/Gülcemal 5,071 gros ton ağırlığa, 468 fit (142 metre) uzunluğa ve 45 fit (14 metre) genişliğe sahipti. 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. 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. Germanic Vapuru ile aynı dönemde ikizi olan Britannic Vapuru inşa edildi. Gemileri inşa ettiren White Star Line şirketi Germanic ve Britannic vapurları ile uzun yıllar Liverpool/New York hattında seferler düzenledi. Germanic Vapuru konuklarını en iyi şekilde ağırlamak için tasarlanmıştı. Geminin tam orta kısmında yemek salonu bulunuyordu. Yemek salonunun başında geminin pruva kısmına denk gelen bölümde büyük bir ayna ve piyano bulunuyordu. Bu salondan 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. 1893 yılında Ubeydullah Efendi'nin Germanic ile ABD'ye yaptığı yolculuk gemi içerisindeki manzarayı bizlere göstermesi bakımından önemlidir. Germanic 3 Kasım 1894 tarihli son New York seferi dönüşünde yaklaşık beş ay sürecek olan bir tadilata girmiştir. Bu tadilatı gemiyi inşa eden Harland&Wolff şirketi yapmıştır. Vapura eklenen üç genişlemeli motorlarla Atlantik yolculuklarında daha fazla sürat elde edilmesi amaçlanmıştır. Güverteye eklenen yeni bölümler ve kamaralarla sıkı bir tadilattan geçen geminin bacaları da uzatılmıştır. 1895 yılındaki tadilattan sonra Germanic kendi hız rekorunu tazelemiş ve Atlas Okyanusu'nu 6 gün 21 saat 38 dakikada kat etmiştir.

White Star Line şirketi Germanic'i 1903 yılında American Line şirketine kiralamıştır. 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. Germanic ismi değiştirilerek Ottawa ismi verilen gemide birinci sınıf kamaralar kaldırılıp yerine ikinci 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 hattındaki ilk seferini 27 Nisan 1905 günü gerçekleştirmiştir. Bu hattaki en son seferini ise 2 Eylül 1909 günü gerçekleştiren gemi iyice gözden düşmüştü. Türk satın alma heyeti tarafından beğenilen gemi çok cüzi bir fiyata, 25.110.60 altın liraya satın alınıp Şubat 1911'de İstanbul'a getirilmiş ve Dolmabahçe Sarayı'nın önünde padişaha sergilenmiştir. Reşat Ekrem Koçu'nun dediğine göre Sultan Reşad gemiyi görüp beğenmiştir. Padişah'ın isteğiyle gemiye annesi merhum Gülcemal Kadınefendi'nin ismi verilmiştir. Gülcemal satın alındıktan sonra eski şirkete ait olan yazılar ve simgeler sökülüştür. Gemide bazı tadilatlar yapılmış ve kullanılamayacak durumda olan bölümler yıkılarak yeniden inşa edilmiştir.

Gülcemal ile yapılan ilk seferlerden biri resmî bir gezi olmuştur. Sultan Reşad Gülcemal'in de aralarında bulunduğu bir gemi kafilesiyle beraber Rumeli seyahatine çıkmıştır. Bu seyahat esnasında saray mensuplarının büyük bir bölümü Gülcemal ile yola çıkmıştır. Halit Ziya Bey anılarında Gülcemal ile seyahat edenlerin bahtiyarlığından etkilenip kendisinin bindiği Barbaros zırhlısındaki odasını kutuya benzetmiştir. 1911 yılında peyda olan kolera salgını sonrasında Gülcemal Vapuru zaman zaman karantina uygulanan yerlerden birisi olmuştur. Gülcemal ile yapılan yolculukların Ubeydullah Efendi'den sonraki en canlı tasviri Tanin gazetesi yazarı Ahmet Şerif Bey'in gemide kaleme aldığı yazılardır.

Gülcemal'in sözlü kültürde efsaneleşmesi Balkan Savaşları ile başlamıştır. Balkan Savaşları sırasında Türk ikmal hattı Karadeniz üzerinden yapılmıştır. Bu dönemde Gülcemal ve İdare'ye ait diğer vapurlar Karadeniz sahillerinden gönüllü olarak ve seferberlik emri gereği orduya katılan kişilerin İstanbul'a nakillerinde kullanılmıştır. Bütün bu çabalara rağmen İdare'ye ait vapurlar ordunun ihtiyaçlarına gerektiği gibi karşılık veremiyordu. Bundan dolayı İdareye ait gemilerin ordunun emrinde daha aktif kullanılması için 26 Ocak 1913 tarihinde Seyr-i Sefain İdaresi Bahriye Nezaretinden alınıp Harbiye Nezaretine bağlanmıştır. Bu sayede Harbiye Nezareti ile Bahriye Nezareti arasında oluşan kopukluk giderilmiş ve gemilerin daha hızlı sevk edilmesi sağlanmıştır. Mütareke döneminde Londra Konferansı devam ederken 1 Şubat 1913 günü yapılan çıkarma manevrasında Gülcemal Vapuru X. Kolordu'ya bağlı olan 31. Tümeni taşımakla görevlendirilmiştir.

Balkan Savaşı sonucunda Batı Trakya tamamen kaybedildiği için bölgede kalan asker ve sivillerin naklinde Gülcemal Vapuru da kullanılacaktı. 17 Haziran'da Gülcemal, Vardar Ordusu karargâhını ve bir kısım askeri bölgeden tahliye etmekle görevlendirilmiştir. 19 Haziran'da yeniden Seman iskelesine gelen Gülcemal'e Vardar Ordusu 1. Şube Müdürü Fevzi Bey de binecektir. Balkanlarda kalan askerler tahliye edildikten sonra sıra savaş esirlerine gelmiştir. Savaşta esir düşen askerler serbest bırakıldıktan sonra bir kısmı Gülcemal ile ana vatana geri dönecektir. Balkan Savaşları sonrasında kaleme alınan hikâyelerde Gülcemal Vapuru kullanılmaya başlanmıştır. Bu durum Gülcemal'in Türk edebiyatına girişinin başlangıcı olmuştur. İlerleyen yıllarda birçok yazar romanlarındaki ve hikâyelerindeki karakterleri sıklıkla Gülcemal ile seyahat ettirecekti. Atilla İlhan, Bedri Rahmi Eyüboğlu, Hasan İzzettin Dinamo, Kemal Tahir, Nahid Sırrı Örik ve diğer birçok şair ve yazar Gülcemal'e eserlerinde sıklıkla yer verecektir. Balkan Savaşları Gülcemal'in tanınırlığını artırmıştır. Hayatlarında ilk defa bir gemiye binen Anadolu çocukları savaşa bu gemiyle gitmiştir. Ayrıca esaretten dönen birçok asker de Gülcemal ile memleketine geri dönmüştür. Birinci Cihan Harbi'nin hemen öncesinde Gülcemal Türk-Romen öğrenci gezisinde kullanılmıştır.

Savaş başladıktan sonra Doğu Cephesi'ne silah ve cephaneye sevkiyatında kullanılan Gülcemal bu cephenin kapanmasından sonra Çanakkale'de cephe gerisinde hizmet vermiştir. Gülcemal, bu cephede asker nakline Mayıs ayına kadar devam etmiştir. 10 Mayıs 1915 günü akşam saatlerinde Gülcemal Vapuru İmralı Adası açıklarında İngiliz

E-14 denizaltısı tarafından torpillerle vurulmuş ve ağır hasar almıştır. Gülcemal'de bulunan askerler tahliye edildikten sonra gemi bakım için İstanbul'a götürülmüş ve yaklaşık iki yıl süren bir tadilatın ardından geçirilmiştir. Bu sürenin sonunda tekrar hizmet vermeye başlayan Gülcemal, Rus işgalinin bitmesi sonrasında yeniden Türk yönetimine geçen Doğu bölgesine ipe ve asker naklinde kullanılmıştır. Savaş şartlarının getirdiği perişanlık ve açlık sonrasında Gülcemal'in bölgeye un ve yağ gibi temel gıda maddelerini getirmesi Karadeniz halkının bu gemiyle beraber bereket içeren ifadeleri de yan yana kullanılmasına neden olmuştur. Ayrıca Rusya'daki Türk esirlerin bir kısmı Gülcemal ile Rus limanlarından alınıp Türkiye'ye geri getirilmiştir. Savaş yıllarında akraba, eş, dost ve kardeşlerinden haber alamayan insanlar için Gülcemal kavuşmanın da bir vesilesi olmuştur.

Gülcemal Mütareke'nin imzalanması sonrasında Çanakkale'den geçen ilk gemilerden birisi olmuştur. Mütareke döneminde ülkelerin esir değiş tokuşunda kullanılmıştır. Mısır'da ve Yunanistan'da bulunan Alman ve Avusturyalı esirlerin bir kısmı Gülcemal ile ülkelere gönderilecektir. Gülcemal Alman esirleri Hamburg'a ulaştırdıktan sonra Almanya'da esir olarak tutulan Rusları Anadolu'ya getirecektir. Aynı dönemde Gülcemal Avrupa'da kalan Türk öğrencilerin ve görevlilerin ülkeye geri getirilmesinde de kullanılmıştır.

Mütareke döneminde Gülcemal'in en yoğun hizmet verdiği bölge Elviye-i Selase bölgesidir. Burada bulunan askerlerin tahliyesi sonrasında bölgenin boşaltılmasında Gülcemal yoğun olarak kullanılmıştır. Bazı askeri birliklerin Batum'dan Gülcemal ile sevki sağlanmıştır. Denizden nakliye şansı olmayan bir kısım birlikler ise kara yoluyla Trabzon'a kadar gelip buradan tekrar gemilerle taşınıyordu. Yine bu sevkîyatlarından biri sırasında X. Tümen'in bazı birlikleri 2 Mart 1919 günü Gülcemal'e nakledilirken şiddetli dalgalar yüzünden bir nakliye kayığı batmış ve yirmi beş asker ile beş kayıkçı tayfası boğularak can vermiştir. Batum'un tahliyesinden sonra Gülcemal, Marmara'ya dönmüştür. 10 Nisan 1919 Perşembe günü Bandırma'da bulunan vapur, buradan İstanbul'a hareket etmiştir. 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. Ayrıca yeni atanan Trabzon Valisi Galip Bey'de vapurdaki yolcular arasındadır.

Atlantik'in iki yakası arasında 35 yıl boyunca göçmenleri taşıyan Germanic/Gülcemal Vapuru Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi tarafından satın alındıktan sonra birçok kez askeri nakliyat ve seferberlik görevinde kullanılması transatlantik vapurları için alışıldık bir durum değildir. Ancak ülkenin içinde bulunduğu durum ve elde yeterli miktarda nakliye gemisinin olmaması Gülcemal ve diğer sivil vapurların askeriye'nin emrinde kullanılmasına neden olmuştur.

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 döneminde İstanbul Hükümetinin kontrolündeydi. Bu nedenle diğer vapurlar gibi o da milli direnişe karşı kullanılmıştır. Özellikle Kuvâ-yı İnzibâtiye birliklerinin Anadolu'ya sevkinde Gülcemal kullanılacaktı. Ayrıca Paris Sulh Konferansı'na Damat Ferid Paşa bu gemiyle gidecekti. Gülcemal Vapuru, Millî Mücadele'ye karşı bir pozisyonda kullanılıyor olsa da gizlice gemilere yüklenen silah ve mühimmatlar Anadolu'ya bu gemi ve diğer gemiler sayesinde nakledilecekti. Ayrıca İstanbul'dan Anadolu'ya geçiş Millî Mücadele'ye katılmak isteyen gönüllülerin bir kısmı da Gülcemal'i kullanacaktı.

Gülcemal Millî Mücadele'nin ikinci yılında Amerika'ya sefer düzenlemeye başlayacaktır. Bu seferler Türk bayraklı sivil bir deniz aracının Atlantik ötesine yaptığı ilk seferler olacaktır. Gülcemal'in Türkiye'de efsaneleşmesini sağlayan en önemli hadise kuşkusuz New York'a yaptığı seferler olacaktır. 1920 yılında Jorj Efendi Dedeoğlu adında bir girişimci

Ottoman-American Line şirketi vasıtasıyla bu gemiyi 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. Gülcemal, New York hattındaki ilk seferine 11 Ekim 1920 günü İstanbul'dan çıkmıştır. Bir Türk vapurunun ABD'ye yelken açtığı haberini alan Amerikan basını bu olayı gündemin ön sıralarına taşımıştır. Gülcemal Vapuru Amerika'ya giden ilk Türk ticaret gemisi ve savaş sonrası Amerika'ya giden ilk Türk vapurudur. Türk transatlantiği 31 Ekim 1920 günü Hürriyet Abidesi'nin önünden geçip New York'a ulaşacaktır. 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 edilmiştir. Gülcemal New York Limanı'ndan 1000 ton un, 400 ton pirinç ve 100 ton şeker ile İstanbul'a gitmek üzere 20 Kasım'da yola çıkacağı sırada 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 borç Türk İdaresi'nin üzerine yıkılmaya çalışılmıştır. 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. Seyri Sefain İdaresi daha sonra kontratta yer alan hükümleri tekrar ve daha açık bir şekilde düzenleyecektir. Gülcemal, ikinci New York seferine 27 Haziran 1921'de çıkmıştır. 16 gün süren yolculuğun ardından 13 Temmuz'da New York'a ulaşılmıştır. Gülcemal Vapuru 23 Temmuz sabahı dönüş seferine geçmiştir. Sefer sırasında Yunan Deniz Bakanlığı tarafından gemide, Türk direnişine gönderilmek üzere silah taşındığı iddiası ortaya atılmıştır. Ancak bu iddiaların asılsız olduğu kısa sürede ortaya çıkmıştır.

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

İstanbul Hükümetinin ortadan kalkması sonrasında Gülcemal Ankara'nın hizmetine girmiştir. Emektar gemi savaşın fiilen sona erdiği 1922 Eylül ayı sonrasında aslî görevi olan posta seferlerine geri dönmüştür. Lozan Konferansı'na verilen arada İsmet Paşa Köstence Limanı'ndan Gülcemal ile İstanbul'a dönecektir. Karadeniz hattında seferlerine kaldığı yerden devam eden Gülcemal, 15 Mayıs 1923 günü sis yüzünden Yason Burnu'nda karaya oturmuştur. Birkaç gün süren kurtarma faaliyetleri sonucunda 20 Mayıs'ta Gülcemal saplandığı yerden kurtarılmıştır.

Gülcemal Karadeniz'e haftada iki defa sefere çıkıyordu. Bazen bu bölgeden alınıp Ege ve Akdeniz posta seferlerine verildiği oluyordu. 1923 yılı son çeyreğinde ve 1924 yılında Gülcemal diğer vapurlar gibi mübadillerin naklinde kullanılmıştır. Mübadele romanlarında ve anılarda bu durum sıklıkla karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca diğer gemilerden daha fazla yolcu taşıyabiliyor olması Gülcemal'e daha fazla insanın temas etmesini sağlamıştır.

Mustafa Kemal, Cumhuriyet Dönemi'nde yurt gezileri kapsamında Gülcemal Vapuru'nu üç defa kullanmıştır. Mustafa Kemal Paşa'nın Cumhuriyet Dönemi öncesinde Gülcemal ile seyahat edip etmediğine dair herhangi bir bilgi yoktur. Paşa'nın Gülcemal ile ilk seyahati 1926 yılında olmuştur. Bu yıla kadar Mustafa Kemal'in yurt gezilerinde sıklıkla donanmaya ait gemileri kullandığını görmekteyiz. Donanma gemileri Gülcemal kadar konforlu değildi. Ayrıca Gülcemal büyük kabileleri ağırlayacak bir salona ve kamaralara sahipti. Bu nedenle Mustafa Kemal Paşa Gülcemal'i seyahatlerinde kullanmaya başlayacaktır. 8 Mayıs 1926 günü Ankara'dan başladığı yurt gezisinde Bursa'ya geçen

Mustafa Kemal Paşa, 5 Haziran günü Mudanya'da Gülcemal'e binmiştir. Bu misafirligi sırasında geminin hatıra defterine Paşa'nın kaleminden şu satırlar yazılacaktır. "...Gülcemal vapurunda gördüğümüz intizam ve mükemmeliyet takdire değer. Genel müdüre, geminin süvarisine ve bütün mürettebatına teşekkür ederim." Gülcemal'de bir süre kaldıktan sonra tekrar karaya çıkan Paşa buradan İzmir'e gitmek için hareket edeceği sırada kendisine suikast girişiminde bulunulacağına haberini almıştır. Bu suikast teşebbüsünde Gülcemal Vapuru'da önemli bir figürdür. Mustafa Kemal Gülcemal'den indikten sonra İstanbul'a hareket eden gemi buradan aldığı yolcular ile İzmir'e hareket etmiştir. Yolcular arasında Mustafa Kemal'e suikast girişiminde bulunmak isteyen Ziya Hurşit, Laz İsmail ve Gürcü Yusuf gibi isimler de vardır. Bu vahim hadise dolayısıyla 1926'daki seyahat, suikast teşebbüsünün gölgesinde kalmıştır.

Diğer yurt gezisi 1933 yılında olmuştur. Yine Mudanya'dan Gülcemal'e binen Mustafa Kemal Paşa buradan Bandırma'ya geçmiştir. Bu gezide birkaç kez araç değiştiren Paşa deniz vasıtası olarak Gülcemal'i kullanmıştır. Yurt gezisinde tren ve otomobil ile Mersin'e kadar gelen Paşa burada kendisi için hazır edilen Gülcemal'e binmiş ve Antalya, Muğla ve İzmir kıyı şeridi boyunca seyahat etmiştir. Ege bölgesinde çevre illeri gezen Paşa tekrar Gülcemal'e binip Mudanya'ya oradan da İstanbul'a hareket etmiştir. Paşa'nın Gülcemal ile son seyahati bir yıl sonra Rıza Şah'ın Türkiye ziyareti sırasında olacaktır. Mustafa Kemal Çanakkale Savaşı'nın yapıldığı bölgeyi Rıza Şah'a göstermesinin ardından Gülcemal'e binilmiş ve seyahate denizden devam edilmiştir. Bu gezide Mustafa Kemal'in Rıza Şah'ı Gülcemal'de ağırlamayı tercih etmesinde geminin çok iyi döşenmiş bir otel gibi olmasının önemli etkisi vardı. Gülcemal'e İstanbul'a kadar Adatepe ve Kocatepe torpidoları eşlik etmiştir. Vapur Adalar açıklarına yaklaştığında İstanbul'da bulunan birçok vapur şirketi gemilerini Gülcemal'de bulunan iki lideri karşılamaya gönderecekti. İstanbul halkı da kiraladıkları motorlar ile iki lideri selamlamaya gidecekti. Mustafa Kemal bu geziden sonra Gülcemal'i bir daha yurt gezilerinde tercih etmemiştir. Nitekim Gülcemal 1928 yılında tadilat edilmiş olsa da ana gövdesi ve motorları eskimiş ve sürekli masraf çıkaran bir gemi olmuştur. Bu nedenle 1937 yılında alınan bir kararla hizmet dışı bırakılmıştır. Artık çürümeye yüz tutmuş metalini ve sürekli arıza veren motorlarını tamir etmek yeni bir gemi bedeline denk geldiği için 1939 yılında alınan bir kararla 23.000 İngiliz sterlini teklif veren İtalyan Ricuperi metalci firmasına satışına karar verilmiştir. Bu satış kararından sonra uzun bir süre daha Haliç'te demirli bekleyen vapur bir dönem depo olarak kullanılmıştır. Ayrıca birkaç kez müze yapılması fikri ortaya atılmış olsa da 1950 yılına gelindiğinde sökülüştür.

Metalden yapılmış bütün ürünleri bekleyen kaçınılmaz son Gülcemal'in de tarih sahnesinden çekilmesine neden olmuştur. Ancak hikayesi olan bir gemi olması ve binlerce insana dokunmuş olması diğer birçok gemiden farklı olarak onun anılarda ve sözlü kültürde yaşamaya devam etmesinde etkili olmuştur.

Fatih DEMİRCİOĞLU

KAYNAKÇA

The Statue of Liberty-Ellis Island Foundation- Passenger Records;

<https://www.libertyellisfoundation.org/passenger> .

Kongre Kütüphanesi Gazete Arşivi için bkz;

<https://chroniclingamerica.loc.gov>.

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

Ahmet Şerif, **Anadolu'da Tanın**, cilt: I, hazırlayan: Mehmet Çetin Börekçi, TTK, Ankara, 1999.

ALKAN, Ahmet Turan, **Sıradışı Bir Jön Türk Ubeydullah Efendi'nin Amerika Hâtıraları**, İletişim Yayınları, İstanbul, 1989.

BALİ, Rifat 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.

BERENT, Orhan ve KORALTÜRK, Murat, **İskeleyle Yanaşan... Denizler, Gemiler, Denizciler**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2013.

DAVER, Abidin, "Bizim Transatlantik Gülcemal", **Denizin Sesi**, C 13, S 63, 1988, s. 24-25.

GRABOWSKI, John J., "Republican Perceptions; Time and Gülcemal", **The Turkish Yearbook of International Relations**, C 31, 2000, s. 31-50.

HERGÜNER, Mustafa, **Kurtuluş Savaşı'nda Denizciliğimiz**, Türkiye Denizciler Sendikası, İstanbul, 1992.

KUĞU, Süleyman Rıza, **Trabzon-Paris- 1924 Olimpiyatlarına Yolculuk**, Trabzon Kitaplığı, İstanbul, 2002.

SÖNMEZ, Oktay, **Anılarda Gemiler- Ufkun Ötesinde Kayboldular**, 1. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2001.

SÜRMEİ, 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**, S 53, (Lozan Antlaşması Özel Sayısı), 2013, s. 267-284.

TUTEL, Eser, **Seyr-i Sefain- Öncesi ve Sonrası**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2006.



Mustafa Kemal Gülcemal Vapuru'nda. (5 Haziran 1926, Mudanya) Fotoğraf için bk. <https://www.meb.gov.tr/belirligunler/ataturk/Foto/012/406.htm> (15.03.2021 tarihinde erişildi.)



Gulcemaal Vapuru'na ait bir fotoğraf The Statue of Liberty-Ellis Island Foundation-Ship Search, fotoğraf için bk. <https://www.libertyellisfoundation.org/ship-result> (15.03.2021 tarihinde erişildi.)

[2]

03/02/2023 tarihinde <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/gulcemaal-vapuru/?pdf=3642> adresinden erişilmiştir