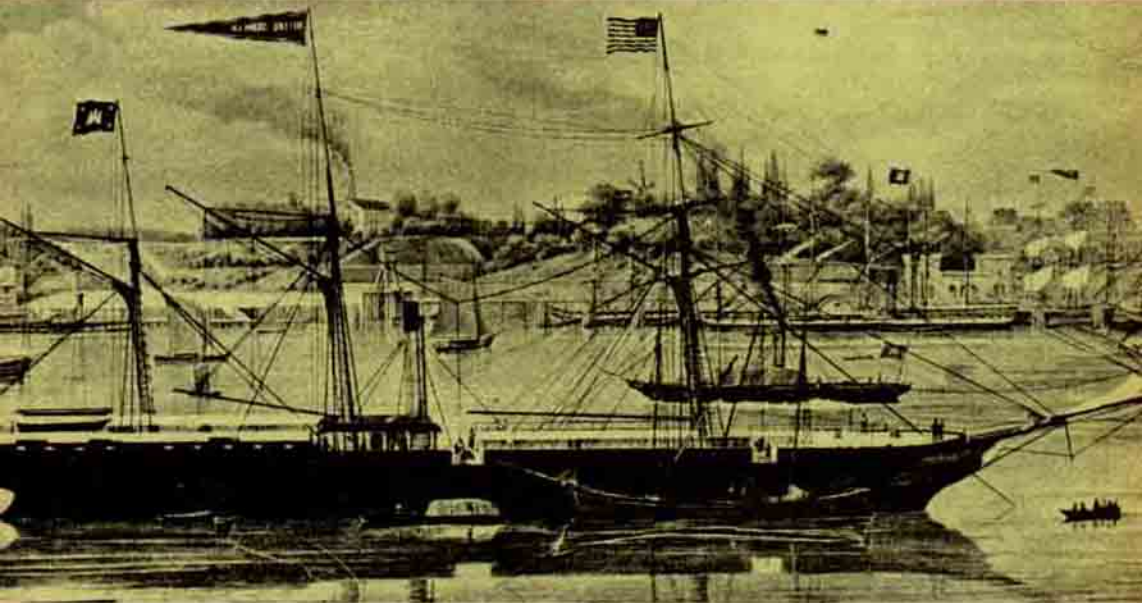


TRANSATLANTİKLERİN SONU

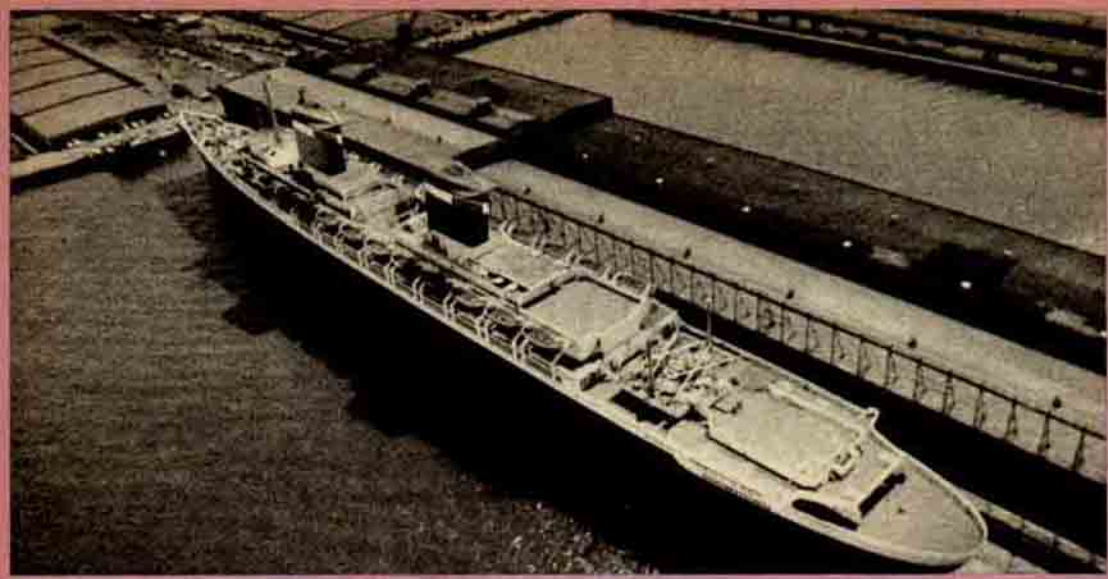
ULRICH BLUMENSCHNEIN

Amerikada Newport News'da dünyanın en büyük tersanelerinin birinde 1950 Şubatında o zamana kadar USA'da yapılmış yolcu gemilerinin en pahalısının, en büyüğünün ve en hızlısının omurgası kaynak edilirken, okyanusun öteki tarafında bir İngiliz firmasının mühendisleri bu ve bunun gibi dev transatlantiklerin ölüm hükmünü veriyorlardı. Londra yakınlarındaki De Havilland uçak fabrikalarında jet motorlu ilk yolcu uçağı «D. H. 106 Comet» bitmek üzereydi. Ame-

rikan dev gemisi «United States» 1952 Temmuzunda okyanusu ilk geçişinde «Mavi Kordela»yı kazanırken, saatte 800 kilometre hızla uçan Commet jetleri Londra-Johannesburg (Güney Afrika) arasındaki düzgün seferlerine başlamış buluyorlardı. Motorlarından çıkan ses ise o gururlu denizcilik çağının sonunun başlangıcının bir sinyali oluyordu. Bu çağ Atlantik üzerinde görkem ve lüksün bütün şiddetiyle hüküm sürdüğü bir evreydi: yüz yıl süreyle Avrupanın büyük ar-



1850'de Hamburg'dan New York'a giden ilk buharlı Alman gemisi Helena Sloman.



Dünyanın en hızlı lüks transatlantığı «United States» bugün işsiz, dokta istirahat etmektedir. Uyuyan dev armatörleri tarafından Amerikan hükûmetine satılmıştır. Kazanları uzun zamandan beri soğuk durmaktadır.

matörleri hız ve tonajla giriştikleri o korkunç rekabet yüzünden hergün biraz daha büyük, daha hızlı ve daha güzel transatlantikler yapmışlardı, fakat bu yeni uçakların gürültüsü bu yüzen sarayların batış çanlarını çalıyordu. İlk jet uçağının hizmete girmesinden ancak yedi yıl sonra jet uçakları Atlantik üzerinde bir taraftan öteki tarafa devamlı uçmaya başladılar, artık yolcuların büyük bir kısmı uçağı gemiye tercih ediyordu. Bu yolcu gemiciliğinin verimli son yedi yılı idi. Başlangıçta bu yalnız birkaç eskimiş Atlantik devinin sahneden çıkmasına sebep oldu. Fakat zamanla jetlerin gürültüsü en yeni gemilere de musallat oldu. Savaşın bugün sonu alınmıştır. Pırıl pırıl parlayan birinci sınıf yemek salonları, güvertedeki tenis kortları, jimnastik salonundaki elektrikli atlar, kaptanın fraklı ziyafetleri ile o zengin lüks transatlantiklerin ömrü artık dolmuştur. Ve görünüşe göre onların bir daha geri gelmesine de imkân kalmamıştır.

Bugün o hızlı «United States» doğduğu yerin yakınında «James River»ın kirli suları içinde işsiz durmaktadır. Dört yıl öncesine kadar Almanyada Bremenhaven'deki Columbus-Kaje'ye yanaşmış ve birgün

armatörleri «Amiral gemilerini» işletmeden çıkarmaya karar verdiler. «United States» son yılında yaptığı seferlerde hükûmetin personel masraflarını üzerine almasına rağmen dört milyon dolarlık bir açık vermiştir.

«United States»in devletin mali yardımıyla ve gereğinde askeri nakliyatla kullanılmak gibi bir ard düşünce ile yapılmasına rağmen Vietnam savaşı bile bu hızlı dev gemiye yeniden canveremedi.

Bugünlerde «United States» hakkında esaslı bir hüküm verilmek üzeredir. Armatörler bu uyuyan dev için yılda 800.000 dolar boş yere verilmesinin hiç bir anlamı olmadığı kanısında olduklarından gemiyi hükûmete sattılar. Aldıkları 4,5 milyon dolar, yapı maliyetinin yirmide biridir. Hükûmet de gemiyi tekrar satmak niyetindedir, yalnız kimsenin kabul edemeyeceği bir koşul koymaktadır ki bu da gelecekte onun Amerikan forsu (bayrağı) altında sefer etmesidir. Eğer iyi bir teklif alınmazsa bu yolcu devi Amerikan 7. filosuna ihtiyat olarak verilecektir. Mağrur gemi belki yeni bir savaşla tekrar işe yarayınca kadar olduğu yerde duracaktır.

Atlantiğin bu tarafındaki denizci ulusların durumu da bundan pek iyi değildir.

Son elli yıl içinde gemilerinden en çok kazanç sağlayan dokuz Kuzey Amerika hattından çoğu Hollandahlar gibi Norveçliler, son zamanda bu işe giren İsrailli gibi İsveçliler'de ortadan çekilmişlerdir.

İlk Hapag gemisinin New York'a sefere başlamasında 116 yıl sonra Alman bayrağı altında işleyen Hapag-Lloyd da son «Bremen» transatlantığını Yunanistana satmıştır. Gerçi gemi çoktan beri Atlantik seferi yapmıyor ve tatil, eğlence gemisi olarak Karibi turları yapıyordu.

Eski Dünya ile Yeni Dünya arasında ki en kuvvetli filo bugüne kadar İtalyanların elindeydi ve İtalyan Hükümetinin Genovadaki resmi armatörleri olan «Socie-

ta Italia» tarafından yönetilmekteydi. Kri-zin gelmek üzere olduğu sezilen 1965'te bile İtalyanlar iki beyaz devi işletmeye koydu: «Michel Angelo, Raffaele», bu parlak ve sık «Kız kardeşler» çabukça milletlerarası büyük bir ün kazandılar ve 1970 başına kadar Genova'ya kazanç da sağladılar. Fakat ondan sonra pek az bir yolcu ile Atlantığı geçip döndüler. Yalnız 46000 tonlato ve 275 metre uzunluk Akdenizin küçük limanlarına pek uymamaktadır.

Michelangelo ve Raffaello'nun yanında bu kategoriden olan Leonardo da Vinci (33.500 BRT), Cristoforo Colombo (30.000 BRT) ve on daha küçük gemi hep beraber hüküm giymişlerdir. Geçenlerde Ital-

GEMİCİLİKTE YENİLİKLER

SAVANNAH

Atlantığı geçen ilk buhar gemisi. 1839 Amerikan - 219 tön.



BIRNIS

İngiltere ile New York arasında ilk buharlı gemi seferleri. 1838 - İngiltere - 703 tön.



GREAT WESTERN

Atlantik için yapılmış ilk buhar gemisi. 1838 - İngiltere - 1340 tön.



BRITANNIA

İlk lüks gemi. 1840 - İngiltere - 1130 tön.



GREAT BRITAIN

İlk demir buharlı, ilk sakurlu gemi. 1843 - İngiltere - 2270 tön.



WASHINGTON

New York - Bremen arasında ilk doğrudan buharlı sefer. 1847 - Amerikan - 1640 tön.



HELENE SCOMAN

İlk Alman Atlantik buhar gemisi. 1856 - 1232 tön.



BORUSSIA

İlk Hamburg - Amerika buharlı seferi. 1858 - Alman - 2340 tön.



BREMEN

İlk Alman Büyükdeniz buharlı. 1858 - Alman - 2551 tön.



GREAT EASTERN

İlk 10.000 tonluk. 1858 - İngiltere - 18915 tön.



WASHINGTON

İlk ilk sakurlu buharlı. 1863 - Fransa - 3401 tön.



CITY OF ROME
İlk üç bacalı,
1881 - İngiltere - 8415 tır.



KAISER WILHELM D. Gr.
Mavi kurdelağı; kassanın ilk
Alman buharlısı. 1897 - 14389 tır.



VICTORIAN
İlk (tarbül) buhar gemisi.
1904 - İngiltere - 10029 tır.



AMERİKA
İlk aile çarşı restoranlı buhar
gemi. 1905 - Alman - 22225 tır.



LUSITANIA
İlk dört yakarlı buharlı gemi.
İlk 30.000 tonluk 1907 - İngiltere - 31593 tır.



OLYMPIC
İlk 40.000 tonluk.
1911 - İngiltere - 45324 tır.



IMPERATOR
İlk 50.000 tonluk.
1912 - Alman - 51.880 tır.



NORMANDIE
İlk 80.000 tonluk.
1935 - Fransız - 79.280 tır.



OE 2
Son üçü transatlantik.
1969 - İngiliz - 64.000 tır.



ya Deniz Ulaştırma bakanı Giuseppe Lupis, Bakanlar Kuruluna bir kanun tasarısı sunmuştur ki buna göre Atlantik gemi seferleri artık yapılmayacaktır. Oldukça büyük bir açık bunun gerekçesini teşkil etmektedir. Yalnız geçen yıl Atlantik seferlerini karşılayabilmek için Hükümet 100 milyon dolarlık bir yardım yapmıştı. Bakana göre prestij seferlerinin durdurulması bu durumda yapılacak biricik mantıklı harekettir. Yıllardan beri bu hususta herşey karanlıkta kaldıktan sonra, gerçeğin ortaya çıkması üzerine geçmiş bir çağın yüzen anıtlarının vergi mükelleflerine kadar büyük bir yük yüklediği anlaşıncaya, ne de Milano'daki hiç bir gazete eleştirici bir satır bile yazmamıştı. Örneğin Epoca

gazetesi şöyle diyordu : «Deniz üzerindeki devlerimiz, uçmaktan korkan ya da aceleleri olmamak gibi bir lükse sahip olan bir avuç insan için işlemektedir». «Bugün denklemin» zaman eşittir para «olması gerekirken bu yüzen sarayların sınıf yolcularını teşkil eden birkaç düzine insan, boş lüks salonlarda dolaşıp durmakta ve kendilerine bütün bir tabur aşçı, barmen, garson ve kamarot tarafından hizmet edilmektedir.»

İtalyanın beyaz devleri hakkında verilen ölüm hükmünün gecikmesine artık imkân yoktu, zira son yıllarda Atlantik üzerindeki yolcu ulaşımının fazlasıyla artmasına rağmen, gemi yolcularının sayısı azalmaktadır. Örneğin 1970 de uçak yolculu-

rının sayısı hemen hemen on milyona yük-
selirken, vapur ile seyahat edenlerin mik-
tarı 25.000 i bile bulmuyordu. İtalyanların-
kinin yanında şimdiye kadar yalnız iki
lüks gemisi hayatta kalabilmişti :

Biri 1961 de Fransızların gururunu ok-
şamak için yapılan «France». O yaz ayla-
rında düzenli bir surette Bremshaven'e
de uğruyor ve gemi sevenler arasında lez-
zetli yemekleri yüzünden büyük bir ün
taşıyordu.

İkincisi «Queen Elizabeth 2», en genç,
belki de lüks transatlantiklerin sonu, her
bakımdan orijinal. 100 milyon dolarlık QE
2 (İngilizler onu böyle anmaktadırlar) es-
ki iki «Queens» işletmeden çıkarıldıktan
sonra yalnız başına geleneksel İngiliz bay-
rağını Atlantikte dalgalandırmaya ve hat-
ta hayret edilecek bir surette kâr da sağ-
lamaya muvaffak oldu. Aslında QE 2 da-
ha 1969 da hizmete girmişti, ilk transat-
lantik sefere başlamasından tam 150 yıl
sonra ve Amerikalıların «United States»i
yalcu azlığı yüzünden kızağa çektikleri bir
sırada.

Atlantikte işleyen ilk vapur ünlü «Sa-
vannah» idi, bu 1819 ilkbaharında Geor-
gia'daki Savannah'dan New York üzerin-
den Liverpool'a varmıştı. Aslına bakılır-
sa bu gemi bir vapurdan ziyade bir yel-
kenliye benziyordu, nasıl ki Daimler ve
Benz'in zamanındaki motorlu arabalar da
sonradan gelişen otomobillerden ziyade o
devrin at arabalarına benziyorlardı. Böy-
lece ilk buharlı gemilerde de seren direk-
leri ve yelkenler vardı. Daha on yıl süre-
yle onlar «yelkenli buhar gemileri» idi ve
buhar makinelerinde bir arıza olduğu tak-
dirde, yelkenleriyle evlerine dönebilirlerdi.

Savannah 90 BG'lük buhar makinesi-
nin yalnız 26 seyahat günü çalıştırdı ve
yandan çarklarını döndürdü, geriye kalan
zamandan ise yelkenlerini kullandı. İlk
seferden sonra buhar makinesinden bir
daha faydalanılmadı ve sonunda Savan-
nah yelkenleriyle giderken kazaya uğradı.

Yeni çağın duman işaretini kavrayan
ve Atlantikte işlemek üzere buharlı gemi-
ler yapmaya girişen Hamburglu armatör
Robert M. Sloman olmuştu. 1850 yılında
«Hamburger Nachrichten» gazetesinde ilk
Alma transatlantikinin Hamburgtan New
York'a sefer yapmaya başladığını bildir-
di. Gemiyle beraber seyahat eden bir ga-
zeteci o zaman şöyle yazıyordu :

Bu buhar gemisinin üstünde ve için-
deki her şey pratik faydalı olanla zarif

ve güzel olanı birleştirmiş gibi görünmek-
tedir. Denizin bütün tehlike ve zahmetleri
insanın kuvveti yettiği kadar bertaraf edil-
miş ve karada alışık olduğumuz rahat ve
konfor bu uzun seyahatta insanın hizme-
tine arz edilmiştir. Zarif salonun ve birin-
ci kamaranın möbelleri yeşil kadifeden
yapılmıştı ve çok huzur verici bir izlenim
veren odanın ortasında yuvarlak demir-
den bir soba vardı. Daha ince bir zevkle
hazırlanmış olan kadın kamarasında da
möble yeşil kadife ile kaplanmıştı. «He-
lena Sloman» adındaki bu gemi New
York'a yaptığı ilk seferini, 23 günde bitir-
mişti ki, o zamanki yelkenliler bunu 40-50
günde yapıyorlardı. Böylece buhar ge-
misi seyahat süresini yarıya indiriyordu.
Nasıl ki 1950 nin jet uçakları pervaneli
uçaklardan iki kat daha hızlı idiler; o za-
manın buhar gemisi de iki kat hızıyla ra-
kiplerini yeniyordu.

Dönüş seferinde «Helena Sloman» bu
rekoru 18 güne indirdi ve Ekim 1850 de
Hamburg'dan ikinci ve son seferini yap-
mak için hareket etti. Bu seyahatte bulu-
nan bir görgü tanığı onu şöyle anlatıyor :

«Akşam üzeri rüzgâr müthiş bir kasır-
ga halini aldı. Gemi buna büyük bir cesa-
retle karşı koyuyordu, deniz dağ yüksek-
liğinde dalgalar halinde dört bir tarafı
kaplıyordu, buna rağmen gemi su almi-
yordu. Birdenbire yandan gelen müthiş
dalgalar her tarafı kapladı ve gemi sallan-
maya başladı.

Bununla beraber gemiye birşey olmadı
ve bu böylece birkaç gün kadar devam
etti. Yolcular pompaların çalıştırılmasına
yardım ettiler ve sonunda Londradan
New York'a gitmekte olan «Devonshire»
gemisine rastgelindi ve yolcular her iki
geminin can kurtaran kayıklarıyla büyük
güçlükler içinde İngiliz gemisine taşındı ve
Helena Sloman'ı terk ettiler».

Bu sıralarda ve daha önceleri Ameri-
kan buhar gemileri de muntazam transat-
lantik seferlerine başlamışlardı. Öteki
uluslarda bunlara katıldılar ve zamanla At-
lantik üzerinde bugün görmeye alışkın ol-
duğumuz transatlantikler ve yüzen saray-
lara kadar gidildi ve sonunda jet uçakla-
rının rekabeti yüzyıldan fazla süren bu
ilerleyişi yavaş yavaş, fakat kesin olarak
durdurdu. Böylece gemicilik tarihinin
kahramanlık dolu ve parlak bir dönemi
de zamanımızda tarihe karışmış oldu.