

## SÜVEYŞ KANALI'NIN ÖNEMİ

DANYAL BEDİZ

Asya ile Afrika'yı birbirine bağlayan Süveyş Berzahı, Menzele gölünün güneyindeki Kantara ile Süveyş arasında 120, Süveyş ile Port Said arasında ise 140 km. genişliğindedir. Tersiyerde mevcut olmayan bu berzahın teşekkülü çok yeni olupyerinde sığ birdeniz bulunmakta idi. Arazi, bir kuvarter teşekkülü manzarası arz etmektedir. Bugünkü Nil deltasının güneydoğusu ve Menzele gölünün güney kısımları diluvial çakıllar ve iri kumlarla örtülmüştür. Tumulat vadisi civarındaki Kassasin ile Mahsama, jipsli, killi ve kumlu toprakları ihtiva etmektedir. Kanal bölgesinin orta kısımlarında İsmailiye civarında diluvial teşekkülâta ait sarı, yeşil ve boz renkte çeşitli kum tabakalarına, kırılması kolay, yumuşak kalker ve koyu renkte marnlara rastlanmaktadır<sup>1</sup>. Kalınlıkları bir metreyi bulamayan, oldukça sert bazı kalkerler yer yer mevcut ise de fazla bir önem arz etmemektedir. Bu kalkerler, yer altında erimiş olarak bulunan bazı emlâhın, taban sularının buharlaşması esnasında toprak sathına çıkarak teressüp etmesinden husule gelmektedir. Bu jeolojik bünye kanalın kolayca açılmasını mümkün kılmıştır.

Kanal bölgesindeki diluvial ve aluvial kum taşı, kalker, kum ve çakıllardan müteşekkil arazi kuzeyde Akdeniz, orta kısımlarda Nil ve güneyde ise Kızıldeniz tarafından meydana getirilmiştir. Berzahın kuzey kısmını teşkil eden sahil mıntakası halen doğudan gelen deniz cereyanları sebebiyle genişlemekte ve kanalın giriş yerini zaman zaman tehdit etmektedir. Bu sebeple Port Said'de kanal medhalinin doğusunda 2 km. uzunluğunda bir sed - dalgakıran inşa edilmiştir. Nil nehrinin denize döktüğü birçok ince maddelerin denizi doldurması sebebiyle medhalin batı kısmında da 5,5 km. uzunluğunda diğer bir sed yapılmıştır.

Süveyş berzahı üzerinde arazi, alçak yayvan tepeler ile kumulların yaslandığı platolardan ve bunların arasındaki göllerden müteşekkildir. Büyük arızalar, ancak güneyde Süveyş'in batısındaki Ataka dağları ile beliriyor<sup>2</sup>.

Süveyş ile Port Said arasında dört göl mevcuttur. Kuzeyden güneye doğru Balah, Timsah, Büyük Acı ve Küçük Acı gölleri bir dizi halinde uzanmaktadır. Kanalın inşasında bu tabii teşekküllerden istifade etmek mümkün olmuştur. Bu göllerden Balah'ın, Menzele gölünün bir kalın-

<sup>1</sup> Blankenhorn, *Handbuch der Reg. Geologie, Agypten*, 1921, s. 153 ve 177.

<sup>2</sup> Kress von Kresserstein, 1943, s. 56.

tısı olduğu muhakkaktır. Kanal vasıtasıyla denizle irtibat tesisinden evvel de bu göller, isimlerinden de anlaşılacağı gibi tuzlu olup deniz seviyesinden ancak 1-2 metre kadar yükseklikte, zaman zaman kısmen kuruyarak bataklık haline gelmekte idiler. Bu göllerin hepsi kuzeyden güneye doğru uzunluğuna uzanan dar göller olduğu için Süveyş Berzahı'nda münakaleyi temine ancak, çok dar olan kara şeritleri vasıta olabiliyorlardı. Münakale bakımından çok önemli olan bu geçitler üzerinde Kantara, Elferdan, İsmailiye, Tosum, Serapiyam, Madama ve Süveyş gibi şehir ve kasabalar teessüs etmiştir.

Eski çağlarda Süveyş Berzahı Mısır ile Önasya arasında bir münakale köprüsü vazifesini gördüğü ve Akdeniz ile Hind Okyanusu arasındaki deniz ticareti için bir aktarma yeri rolü oynadığı zamanlarda oldukça kalabalık bir yerleşme sahası olmuştu. Bu sebeple birçok ticaret şehirleri teessüs etmiş ve berzah civarı, yüksek bir kültür seviyesinin sağlayacağı imkânlarla ulaşmıştı. Bilâhare değişen ticaret yolları sebebiyle bu şehirler de yavaş yavaş dağılmışlardır.

Süveyş Kanalı açılmadan evvel Süveyş Berzahı, eski dünyanın ortasında Asya ve Afrika kıtalarını birbirine bağlayan, fakat Kızıl Denizle Akdenizi, dolayısıyla Hind ve Atlas okyanuslarını birbirinden ayıran bir coğrafi hususiyeti haizdi. Böyle bir berzahın tarih boyunca kıymeti, hiç şüphesiz, bağladığı karalar ile ayırdığı denizlerin münakale bakımından ehemmiyetleriyle mütenasip bulunmakta idi. Denizciliğin kara nakliyatı ile rekabet edemeyecek kadar zayıf bulunduğu devirlerde Süveyş Berzahı, jeopolitik önemi yüksek, kıtalar arası bir irtibat köprüsü idi. Bu husustan dolayı Süveyş Berzahı birçok askerî, siyasî ve iktisadî hâdiselere sahne veya sebep olmuştur. Coğrafi mevkii icabı olarak bu berzah, istilâlara çok müsait zemin arz etmektedir. Nitekim bu berzahdan geçerek Mısır'a girmişler, Mısırlılar da bu geçitten Asya topraklarına yayılmışlar, VII. asırda Araplar kuzey Afrika'ya bu tarikle geçmişler, nihayet Türkler Kızıl deniz sahillerine ve Mısır'a yine bu kıtalar arası köprüden geçerek inmişlerdir.

Çöllerle çevrili ve bitki bakımından çok fakir olan berzah civarı kurak bir iklimin icabı olarak yerleşmeye elverişli olmadığı için, kara ticaret yolları, ehemmiyetlerini kaybetince berzah üzerindeki tesisler ve şehirler de sür'atle kıymetten düşmüştür.

Denizciliğin inkişafı ile beraber yapılan yeni keşfiyat, deniz ticaret yollarının istikametlerini değiştirmiştir. XV. asır sonunda Portekizliler, Güney Afrika'dan dolaşmak suretiyle denizden Hindistan'a gitme yolunu bulduklarından ticaret faaliyetinin Akdeniz'den Avrupa'nın Atlas Okyanusu sahillerine intikaline sebep olmuşlardır. Bunun neticesi olarak Süveyş Berzahı ve dolayısıyla Nil deltası üzerindeki limanlarla beraber Venedig ve Cenova da eski kıymet ve ehemmiyetlerini kaybettiler. Bu tarihten, Süveyş Kanalı açılması için teşebbüsler yapıncaya kadar Süveyş bölgesi üzerinde bir Avrupa siyasî müdahalesi olmadı. XIX. asrın başın-

da, çok inkişaf etmeğe başlayan deniz seferleri için Süveyş Berzahı artık bir münakale maniası teşkil ediyordu.

1830 senesinde İngiltere ile Hindistan arasında Afrika'nın güneyinden işliyen yelkenli gemiler, müsait olmayan havalarda bu seyahati ancak 7 ayda bitirebiliyorlardı. 1845 senesinde posta nakliyatı için ilk defa olarak kara yolundan istifade edildi. Lâkin Bombay-Londra seferi için 30 güne ihtiyaç hâsıl oldu<sup>3</sup>. Hindistan yolunun bu kadar uzun olması kara ve deniz münakalesinin inkişaf etmesine müessir olduğu gibi Süveyş Berzahı üzerinde bir kanalın açılması zaruretini de yeniden ortaya koymuştur.

Süveyş Kanalı, 1859 senesi 25 Nisanında Fransız idaresi altında işe başlayan beynelmilel bir teşebbüsün eseridir. Qn sene gibi uzun bir çalışma neticesinde kanal, 17.XI.1869 tarihinde seyr-ü-sefere açılmıştır. Lâkin böyle bir kanalın açılması hususunda daha önce yapılmış olan teşebbüslerin tarihi çok eskidir. Hertzberg'e göre<sup>4</sup> Mısır krallarından II. Dhutmes (Milâddan evvel 1615-1613) zamanında ticaret ve denizcilik çok inkişaf etmiş ve Pun (güney Arabistan ve Somali) ile Mısır arasında ticaret mübadelesi ehemmiyet kazanmıştı. Mısırlılar, silâh ve ziynet eşyası yollarlar, buna karşılık kıymetli ağaçlar, kereste, kokulu nebatlar, altun, rastık, fildişi, sırtlan ve kaplan derileri, canlı maymun, tazı köpekleri ve esirler idhal ederlerdi. İşte bu geniş ticari faaliyet, sebebiyle gemilerin Kızıl denizden Nil nehrine geçmeleri için bazı teşebbüsleri teşvik etmişlerdi. Milâddan evvel XIV. asırda II. Ramses, Nil nehrinin doğu kolu üzerinde bulunan Bubastis (bugünkü Benha civarı) şehrinden Kızıldenize doğru bir kanalın inşası için gereken hazırlıklara başlamışsa da bu teşebbüsü ancak kısmen tahakkuk etmişti<sup>5</sup>. Fakat Herodot<sup>6</sup>, Süveyş ile Nil nehri arasında kanal açılması hususunda ilk teşebbüsün 609 senesinde tahta çıkan Nehao tarafından yapıldığını ileri sürmekte ve kanalın açılışını ona izafe etmektedir. Fakat Hertzberg Milâddan evvel VII. asırda II. Necho (Nehao)'nun daha önce mevcut olan kanalın inşaatını iletmiş olduğunu ve fakat seyrüsefere açamadığını kaydetmektedir. Necho, denizciliğe önem verdiğini, babasından kalan kuvvetli bir orduya kuvvetli bir donanma da ilâve etmek ' suretiyle ispat etmiştir. Herodot, İran kralı Dara'nın mevcut kanalı bilâhare ikmal ve ıslâh ettiğini kaydeder ve kanalın uzunluğunun gemi ile dört günlük bir mesafe olduğunu ve karşılıklı iki geminin geçebileceği kadar geniş olduğunu zikreder<sup>8</sup>. Bundan sonra Milâddan önce III. asırda II. Batlamius, ihmal yüzünden tıkanmış olan kanalı yeniden temizletip açtırıyor ; fakat kanal, çok geçmeden aynı âkibete uğrıyor. Roma imparatorları (Trayan ve Hadriyan)

<sup>3</sup> Ratzel, *Polüische Geographie*'s. 505.

<sup>4</sup> Hertzberg, F. G. , *Geschichte des Morgenlandes im Alterum*, s. 94, 96.

<sup>5</sup> Hertzberg, s. 94.

<sup>6</sup> Herodot, I, 159.

<sup>7</sup> Yusuf Ziya, Özer, *Mısır Tarihi*, 1939, s. 308.

<sup>8</sup> Yusuf Ziya Özer, *Mısır Tarihi*, 1939, s. 308.

nın bu nevi teşebbüslerinden sonra VII. asırda Halife Hz. Ömer zamanında Ordu kumandanı 'Amrû'bnü 'l-'Âs tarafından eski kanal açtırılarak gemilerin seyrine az çok imkân sağlanmışsa da bilâhare tekrar çamur ve balçıklarla dolduğundan istifade edilmez bir hale gelmiştir.

Osmanlı Türkleri'nin satvet devrinde; Akdeniz'den mâada Kızıl Deniz'de de bir donanma bulundurulması zarureti hâsıl olmakda idi. Bu maksatla Kızıl Deniz'de gemi inşaat tezgâhlarında hazırlanan donanma, Mısır Donanması adını taşırdı. Sinan Paşa gibi kumandanlar, Piri Reis, Murad Reis gibi şanlı Türk denizcileri bu donanma ile birçok seferler icra etmişlerdi. Akdeniz donanmasının icabında Kızıl denize geçmesi, bu tarikle o tarihlerde büyük önem kazanan Hind Okyanusu üzerinde müessir olabilmesi ve devletin Arabistan, Sudan ve Habeşistan'ı tam nüfuzu altına alabilmesi gayesiyle Süveyş Kanalı'nı açtırmak üzere faaliyete geçilmiştir. Burada dikkate şayan olan keyfiyet, Timsah gölü ile Nil nehrini bağlayan eski kanal yerine Port Said ile Süveyş arasında, yani bugünkü kanalın işgal ettiği saha üzerinde mühendislere plânlar yaptırılmıştı<sup>9</sup>.

XV. Asrın son senelerinde Portekizlilerin sarfettikleri esaslı gayretler neticesinde Afrika'nın güneyinden Hindistan'a giden deniz yolunun bulunması Avrupa ile Hindistan arasındaki ticarete mutevvasıt rol oynayan devletlerin ciddi endişe duymalarına sebep olmuştu. Zira Portekizliler gerek Hint Okyanosunda gerekse Kızıl denizde bahri hakimiyet kurmak suretiyle bir taraftan Mısır gemilerini imha etmek ve hareket serbestilerine mani olmak diğer taraftan da Venedik ve Ceneviz Cumhuriyetlerinin ticari faaliyetlerine mühim darbeler indirmek suretiyle Kızıl ve Akdeniz arasında cereyan eden Hint—Avrupa ticaretinin yolunu tedrici fakat devamlı bir surette Atlantiğe intikal ettirmeye muvaffak olmuşlardır. Bu sebepten Hindistan—Avrupa ticaret yolu üzerinde faaliyette bulunan mütevassıtların rolü azalmağa ve kervan yollarının ve bu yollar üzerindeki transit merkezlerinin önemi günden güne azalmağa başlamıştı. Osmanlı İmparatorluğu XVI. asır içinde husule gelen bu mühim vakayı gözden uzak tutmamış ve gerekli tedbirleri almış bulunuyordu. Hattâ bu meyanda Sokollu Mehmed Paşa'nın, Süveyş Kanalını açtırmak suretiyle Hindistan ticaret yolunun İmparatorluk çerçevesi içinde tekrar Akdeniz'e intikali hususunda teşebbüsleri de vardı (x) 1580 senesinde "Emir Mehmed b. Emîr Hasan tarafından yazılıp bilâhare İbrahim Müteferrikaca basılmış bulunan Hadîs-i-nev veyahut Tarih-i-Hind-i-Garbî isimli eserde Avrupalıların Hind Okyanosunda mühim ticaret yollarının geçitlerini ellerine geçirdiklerini ve bu sahada Osmanlı devletinin de harekete geçmesi ve Süveyş kanalının açılması tavsiye ediliyor idi (xx)

<sup>9</sup> İbrahim Alâettin Gövsa'nın notları: Ömer Lütfi Barkan, İktisat Fakültesi Mecmasu, İst. 1940, S. 448 -456.

(x, xx) Iorga, N. : Ömer L. Barkan, İkt. Fak. Mec. İstanbul 1940, s. 453.



Sekizinci teşebbüs Napolyon tarafından icra edilmiştir. Verdiği bir emirle mühendisler plânlar üzerinde meşgul oluyorlar; fakat iki deniz arasında 9.9 metrelik bir seviye farkı mevcut olduğu mülâhazasıyla ve mevcut siyasi hâdiseler sebebiyle vazgeçiliyor<sup>10</sup>. Nihayet fransız mühendisi Ferdinand de Lesseps son ve muvaffakiyetli teşebbüse geçiyor. Uzun zamandanberi siyasi bir vazife ile Mısır'da bulunmakta olan bu mühendis, Avusturyalı mühendis Negrelli'nin hazırlamış olduğu projeyi 1856 senesinde Said Paşa'ya kabul ettirmeğe muvaffak oluyor. Bunun üzerine 200 milyon frank sermaye ile "Compagnie Üniverselle du canal maritime de Suez" adıyla bir şirket kuruluyor ve herbiri 500 franklık 400.000 hisse senedi çıkarılıyor. Bu senetlerden 207.000 adedini Fransa ve takriben 177.000 adedini Mısır hükümeti ve Hidiv alıyor. İngiltere hükümeti bu hisse senetlerini mâli müzayaka içinde bulunan Mısır'dan 1875 senesinde satın almak suretiyle şirkete hissedar oluyor. İngilizler, kanalın inşası teşebbüsünü endişe ile karşılamakta idiler. Bu sebepten dolayı başlangıçta taraftar olmadıkları bu teşebbüse müşkilât çıkartmağa başlamışlardı. Çünkü Hindistan yolu üzerindeki Güney Afrika müstemlekesinin kazanmış olduğu ehemmiyetin bu kanal yüzünden sür'atle zail olacağına kani bulunuyorlardı<sup>11</sup>. Diğer taraftan Fransa'nın teşebbüsü ile meydana gelecek bir kanal vesilesiyle Mısır'ın Fransa tarafından işgal edileceği, neticede İngiltere'nin Asya'daki ticari ve siyasi menfaatlerinin haleldar olacağı hususunda da kendilerinde endişeler uyanmakta idi.

Kanalın inşaatına 1859 senesi Nisanının 25 inde başlandı. Çok büyük güçlükleri yenme neticesinde ve on sene zarfında kanal 17.XI.1869 tarihinde büyük bir ihtişamla açıldı. Ancak eksikliklerinin tamamlanması için daha 4 seneye ihtiyaç hâsıl oldu.

Süveyş kanalının inşası, daha sonra açılan Panama kanalına nazaran daha kolaydı. Çünkü arazisi en son jeolojik devir içinde birikinti mahsulü olan kumlu, çakıllı, killi yumuşak maddelerden husule gelmiş bulunan berzahın jeolojik bünyesi hafriyata çok elverişli idi. Bundan mâada, —kanal güzergâhı üzerinde 15-20 metreyi aşmayan ufak arızalardan sarfınazar— arazi, deniz seviyesinden ancak birkaç metre yükseklikte ve çok yerde düz, arızasız bir morfografik hususiyet arz etmekte idi. Kanalın açılmasını kolaylaştıran diğer bir coğrafi hususiyet de güzergâh üzerinde 4 gölün bulunmasıdır. Port Said'den Süveyş'e kadar 171 km. uzunluğunda bulunan kanalın 40 kilometresinin göllerden geçmekte olması, inşaat bakımından büyük tasarruflar ve büyük kolaylıklar sağlamıştır. Bu göllerden geçen gemiler âzami sür'atle hareket edebilirler. Halbuki kanalın kumlardan müteşekkil yan sathları, vapur dalgalarıyla çabukça tahrip edilebileceğinden asıl kanalda vapurların sür'ati tahdit edilmiş bulunmaktadır.

<sup>10</sup> Banse, E. *Lexikon der Geographie*. 1933, s. 570.

<sup>11</sup> Hennig, *Geopolitik*, 1931, s. 313.



Kanal, bidayette yalnız bir vapurun geçmesine imkân verebilecek genişlikte inşa edilmiş olduğundan nisbeten dardı. Bu mahzuru kısmen önlemek maksadiyle her 5 kilometrede bir, karşıdan gelen vapura geçiş imkânı sağlayacak şekilde genişletilmiş bekleme yerleri inşa edilmişti.

Kanalın açılması ile artan gemi tonajı, gemilerin hacimleri ve dolayısıyla su kesimlerinin artması, diğer taraftan kanalın gördüğü rağbet sayesinde gemi sayısının çoğalması fuzûli bekleme sebepleri olmakta idi. Bu mahzurun ortadan kalkması için XX. asrın başından bugüne kadar kanal üzerinde teknik bakımdan birçok değişiklikler yapılmıştır. Aşağıdaki cedvel bu hususta esaslı bir fikir verdiği gibi mukayese imkânını da sağlamaktadır.

#### SÜVEYŞ KANALINA AİT BAZI TEKNİK RAKAMLAR <sup>12</sup>

1869 daki durum	bugünkü durum
Kanal uzunluğu : 168 km.	171 Km. denize doğru sedlerin uzatılması ile
Kanal genişliği :	
A) su sathında : 60 -100 m.	120 - 200 m.
B) 10 m derinlikte: 20- 30 m.	<b>45 - 115 m-</b>
Kanal derinliği : 8 - 9 m.	12 - 13 m.
Müsaade edilen gemi su kesimi : 6 m.	10.6 m.
Kanaldan geçme müddeti : 50-55 saat	12- 15 saat

Yukarıki cedvelden anlaşılacağı gibi kanalın kaide genişliğinin 20 - 30 metreden 45 - 115 metreye ve satih genişliğinin de 60 - 100 metreden 120 - 200 metreye çıkarılması sayesinde devamlı, yani sefer inkıtaa uğramadan iki gemi yanyana geçebilmektedir.

Süveyş Berzahı'nın arızaları olmaması sayesinde açılan kanal, bir deniz seviyesi kanalıdır. Bu coğrafi hususiyet sayesinde zaman alan ve masraflara yol açan Ekluz, yani yükseltme ve indirme havuzlarına ihtiyaç göstermemekte ve bu hususta Panama kanalına nazaran daha avantajlı bir durumu haiz bulunmaktadır. Bunlardan başka, ayrıca sahil fenerleri, elektrik tenviratı ve gemilerin projektörleri sayesinde geceleyin de kanaldan inkıtasız geçmek mümkün olmaktadır.

Süveyş kanalı açıldığı tarihten itibaren ilk seneler zarfında tahmin edilen varidatı sağlayamamış ve hissedarlar arasında itimatsızlık hisleri uyanmıştı. Halbuki kısa bir müddet sonra kanal, mali vaziyetini düzeltmiş ve bol miktarda temettü tevziine imkân vermişti. Kanalın seyrüsefere açık bulundurulması için devamlı bir şekilde kaidesinin taranması ve ka-

<sup>12</sup> Süveyş kanalından bahseden eserlerdeki dağınık malûmatın bir araya getirilmesiyle tertip edilmiştir.

nal sahillerinin tahkim edilmesi zarureti vardır. Çünkü gerek rüzgârlarla nakledilen, gerekse su sathında husule gelen dalgalarla kanal yamaçlarındaki kumlar suya çökmekte ve kaideyi doldurmaktadır. Bu devamlı ihtimam, kanal masraflarının yüksek olmasını gerektirmektedir. Kanal şirketinin 1947 senesi blâncosu 31 milyon dolarlık gelire mukabil, ancak 12 milyon dolarlık bir masrafı tesbit etmektedir. Kanal şirketi ayrıca son senelerde, Mısır hükümetine her yıl 1.200.000 dolar ödemekte, bu suretle kanal imtiyazının feshi hususunda mahallen girişilen teşebbüslerin kısmen olsun önlenmesi istenmektedir. Bir değişme olmadığı takdirde Kanal imtiyazı 17. XI. 1968 tarihinde hitam bulacaktır.

Süveyş Berzahı'nın açılmasıyla doğu Akdeniz'in iki tabii boğazına bir üçüncüsü ilâve edilmiş oldu. Süveyş kanalının açılması, Çanakale ve dolayısıyla İstanbul boğazına iktisadi bakımdan ve deniz münakalesi yönünden oldukça menfi bir şekilde müessir olmuştur. Çünkü Türk limanlarının yakın doğu için asırlardanberi ifâ etmekte olduğu transit ticareti, kanalın açılmasıyla kıymetini kaybetmiş ve bugün için ancak "çok mahdut" denecek bir miktara düşmüştür.

Cebel-üt-târik boğazı için keyfiyet tamamen aksinedir. Çünkü Akdeniz artık batı Avrupa ile orta ve uzakdoğu arasındaki muazzam deniz münakalesinin bir geçidi olmuştur. Bu suretle Cebel-üt-târik, gerek siyasi ve iktisadi bakımlardan, gerekse münakale ve strateji yönlerinden fevkalâde bir kıymet kazanmıştır<sup>13</sup>.

Süveyş kanalı deniz münakalesi cihetinden gemilerin seyir müddetini çok kısaltmıştır. Meselâ Hamburg ile Bombay arasındaki deniz yolu güney Afrikadan gidildiği takdirde 11,220, Süveyş kanalından geçmek suretiyle ise 6,420 deniz mili uzunluğundadır. Kanaldan geçmek suretiyle bu yol %43 nisbetinde kısaltmakta, seyahat müddeti de 20-24 gün azalmaktadır. Bu nevi avantajlar kanalın kıymetini artırmış ve geçen gemilerin sayısı seneden seneye artmıştır. Aşağıdaki cedvel bu inkişafı belirtmektedir :

#### 1870-1950 SENELERİ ARASINDA

Süveyş Kanalından her iki istikametde geçen gemiler<sup>14</sup>

Sene	Gemi adedi	Gemi Tonajı 1000 N. R. T.	Yolcu Adedi	Yük 1000 Ton
1870	435	493, 9 (B)	26 758	-
1875	<sup>1</sup> 494	2 009, 9 (B)		-
1880	2 026	3 057, 4	101 550	
1885	3 624	6 335, 7	-	-
1890	3 344	6 286, 0	180 600	-
1895	3 568	7 800, 0	-	-

<sup>13</sup> Hassinger, H. *Geographisch Grundlagen der Geschichte*, 1931, s. 38.

<sup>14</sup> 1930-1947 rakamları Birleşmiş Milletler 1951 yıllığından alınmıştır.

Sene	Semi adedi	Gemi Tonajı		Yolcu adedi	Yük 1000 Ton
		1000 N.	R. T.		
1900	3 387	8 808, 5		282 203	-
1905	3 769	11 424, 0		251 691	-
1906	3 975	13 443, 4		-	-
1907	4 272	14 728, 3		-	-
1908	3 795	13 640, 2		-	-
1909	4 239	15 418, 0		-	
1910	4 533	16 582, 0		233 978	22 435
1911	4 969	18 324, 8		275 259	24 548
1912	5 373	20 275, 1		266 403	25 444
1913	5 085	20 033, 9		282 235	25 77 <sup>6</sup>
1914-19	-	-		-	-
1920	4 009	17 060, 4		500 150	17 040
1921		17 865, 0		295 195	-
1922	4 345	19 753, 0		275 031	-
1923	4 621	20 901, 0		246 330	
1924	5 122	24 852, 0		263 869	25 529
1925 :	5 337	26 769, 0		269 522	-
1926	4 980	26 121, 0		286 432	-
1927	5 545	28 344, 0		340 318	29 523
1928	6 084	31 765, 0		317 718	-
1929	6 274	33 459, 7		325 855	34 516
1930	5 761	24 651, 0		305 202	28 511
1931	5 366	23 184, 0		270 656	25 332
1932	5 032	21 814, 0		261 774	23 632
1933	5 423	23 514, 0		253 940	26 915
1934	5 663	24 309, 0		262 122	28 448
1935	5 992	24 673, 0		626 465	26 328
1936	5 877	24 031, 0		781 929	25 55 <sup>6</sup>
1937	6 635	27 236, 0		739 624	32 776
1938	6 171	25 828, 0		479 802	28 779
1939*	5 277	21 909, 0		410 523	24 678
1940-45	-	-		-	-
1946	5 057	18 162, 0		93 2007	21 926
1947	5 972	25 236, 0		58 7135	30 588
1948	8 686	44 086, 0		45 4864	49 369
1949	10 420	57 811, 0		61 0486	61 055
1950	-	-		-	72 609

Yukarıdaki cedvelden İkinci Cihan Harbi senelerini istisna ederek 1930-1947 arasında Süveyş Kanalı'ndan geçen gemilerin son 12 senelik ortalama

\* İkinci Cihan Harbinin ilk dört ayı bu seneye dahil olduğundan cüz'î bir gerileme göze çarpmaktadır.



tutarı 23,7 milyon N. R. T, olduğu anlaşılır. 1950-52 senelerine ait rakamlar henüz elde edilmiş değildir. Lâkin Kore harbi dolayısıyla bu son seneler zarfında kanaldan geçen gemilerin sayısı ve dolayısıyla tonajı artmış olduğundan kanala giren, kanaldan çıkan gemilerin 1951 senesinde 60 milyon N. R. T. i aşmış olduğu söylenebilir. Elde mevcut istatistiklere nazaran Süveyş kanalından bir sene zarfında geçen gemilerin ortalama sayılarının 5000 civarında olduğu anlaşılmaktadır. Buna nazaran günde 14 geminin kanaldan geçtiği tesbit olunabilir. Bu gemiler vasıtasıyla kanaldan geçen yolcuların sayısı, (askeri nakliyat hariç tutulmak üzere) seneden seneye çok değişmekle beraber, ortalama olarak 450.000 kadardır.

Kanaldan geçen gemiler, ait buldukları milletlere göre tefrik edilecek olursa kanalın açıldığı günden bugüne kadar İngiliz bayrağının en başta geldiği görülür. İngiltere bugüne kadar tek başına diğer devletlerin mecmu tonilâtosundan fazla miktarda, yani her sene %50 den fazla gemi adet ve tonilatosunu Süveyş kanalından geçirmektedir. Bu nisbet, bir taraftan İngiliz ticaretinin ve siyasi faaliyetinin derecesine, diğer taraftan da dünya milletlerinin denizcilik sahasındaki inkişafına göre değişmektedir. Meselâ İngiltere'nin bütün dünya ticaret filoları mecmu tonilâtosunun %65 ine malik bulunduğu 1882 senesinde ve Mısır'ın işgali gibi siyasi hâdiselerle birlikte Süveyş kanalından geçen gemilerin %81.3 ünü İngiliz gemileri teşkil etmekte idi. Halbuki 1929 senesinde dünya ticaret filoları mecmu tonilâtosuna —diğer milletlerin, bilhassa Amerika Birleşik Devletleri'nin, Japonya ve Almanya'nın gemi inşaatını artırmaları sebebiyle—, ancak %2g ile iştirak edebilen İngiltere'nin aynı sene zarfında Süveyş'ten geçen gemilerinin nisbeti %57 ye düşmüştür.

İki Cihan Harbi arasında normal bir sene olarak kabul edebileceğimiz 1933 senesine ait olan aşağıdaki cedvel, kanal münakalesinde İngiltere'nin rakipsiz durumunu ve Avrupa devletlerinin %93 nisbetindeki hisselerine mukabil Amerika ve Japonya'nın %7 den ibaret iştirak nisbetini belirtmektedir.

1933 senesinde Süveyş kanalından geçen gemilerin sayıları, tonajları, % de nisbetleri ve mensup oldukları milletler<sup>15</sup>

	Bayrak	Gemi adedi	1000 ton(*)	%
1	Britanya	2974	16733	54,6
2	Fransa	321	2801	9,1
3	Almanya	468	2760	8,9
4	Hollanda	349	2406	7,8
5	İtalya	329	1760	5,7
6	Norveç	284	1443	4,7
7	Japonya	253	1394	4,5
8	U. S. A.	76	482	1,6
9	mütebaki	369	898	3,1
		5423	30677	100,0

<sup>15</sup> *Almanch de Gotha*, Annuaire Statistique, 1935.

(\*) Gayri safi tonaj.

Süveyş kanalı, iktisadi coğrafya bakımından, birbirinden farklı iki kıtayı birleştiren bir su yolu olduğu için hususi bir ehemmiyeti haizdir. Zira bir taraftan çok geniş ve zengin bir ziraat ülkesi olan Asya ile, diğer taraftan dünyanın çok ileri bir endüstri sahası olan Avrupa'yı bağlamakta ve ayrıca yeryüzünde yaşayan insanların yarısını barındıran doğu ve güney Asya ile beşeriyetin 1:4 nin yaşadığı Avrupa'yı birbirine yaklaştırmaktadır. Kanalin bu coğrafi vasıfları, iktisaden birbirini tamamlamak mecburiyetinde olan iki mühim kıtanın arasında kısa ve ucuz bir nakil temin etmesi bakımından müstesna bir rol oynamaktadır.

Doğu Afrika, Asya ve Avustralya'dan Süveyş kanalı yolu ile bağlı buldukları Avrupa'ya gıda maddeleri ve endüstri ham maddeleri sevk edilmekte ve buna karşılık, endüstri sahalarını ihtiva eden Avrupa'dan da bu kıtalara aynı yolla mamul eşya gönderilmektedir.

Süveyş'ten her iki istikamette transit olarak geçen ticari eşyanın <sup>16</sup> ağırlık yekûnu, son 15 sene ortalması olarak, 32.8 milyon tondur. Gemi tonajında olduğu gibi ticari eşya mübadelesinde de en büyük hisse, Büyük Britanya elinde bulunmaktadır. İmparatorluğun "Ana Vatan" ile olan iktisadi anlaşmaları, harb seneleri zarfında ve onları takibeden devrelerde husule gelen bütün müşkilâta rağmen hâlâ yürürlükte bulunduğundan karşılıklı ticari münasebetler büyük yekûnlara baliğ olmaktadır.

Aşağıdaki cedvel, Süveyş'ten geçen ticari eşyanın menşelerine göre tasnini göstermektedir :

#### SÜVEYŞ KANALI'NDAN GEÇEN TİCARİ EŞYA'NIN CİNSİ

Avrupa'dan Afrika, Asya ve Avustralya'ya gönderilen	Avrupa'ya Afrika, Asya ve Avustralya'dan gönderilen
Her nevi endüstri mamul eşyası, bilhassa makina, elektrik malzemesi, demir eşya, lokomotif, vagon, otomobil, kimyevi maddeler, sun'i gübre; Pamuklu, yünlü mensucat, iplik, sigara, tütün; Maden kömürü, çimento ve tuz	Her cins ziraat mahsulâtı, bilhassa jüt, kavuçuk, pamuk, yün, deriler, nebati yağlar, yağlı cevizler, buğday, pirinç, çay, baharat, soya fasulyesi; Kalay, çinko, manganez ve petrol.

Avrupa endüstri bölgelerinin şiddetle muhtaç oldukları gıda maddeleriyle endüstrinin ham madde ihtiyacı çok büyük olduğundan Hind Okyanusu ve batı Pasifik sahillerinden Avrupa'ya gönderilen eşyanın ağırlığı, Avrupa'dan bu ülkelere gönderilen eşyanın ağırlığından daima daha fazla olup senesine göre aradaki fark 1-5 misli kadar olmaktadır. Bilhassa İkinci Cihan Harbi'nden sonra Avrupa'nın muhtaç olduğu ham madde ve gıda maddeleri bu nisbeti artırmıştır.

Ambalajlar dahil olmak üzere,

1946 dan, yani İkinci Cihan Harbi'nin hitamından 1950 senesine kadar geçen beş sene zarfında Avrupa'ya Süveyş vasıtasıyla 186.9 milyon ton eşya sevk edilmiş, Avrupa'dan ise aynı müddet zarfında bu memleketlere ancak 48.7 milyon ton sınai mamulât gönderilmiştir ki 1 : 4 oranına müsavi bulunmaktadır. Bilhassa 1950 senesi nakliyatı bu hususta bir rekor teşkil etmektedir: Avrupa'dan gönderilen 12.1 milyon ton eşyaya mukabil 60.5 milyon ton eşya bu memleketlerden Avrupa'ya idhal edilmiştir<sup>17</sup>. Bu keyfiyet, harb sonrası Avrupasının gıda ve endüstri ham maddelerine olan ihtiyacının ne derecede yüksek olduğunu isbat eder. Avrupa'dan gönderilen eşyanın yüksek kıymetli endüstri mamulâtı olduğunu gözden uzak tutmamak gerekir.

SÜVEYŞ KANALINDAN TRANSİT OLARAK GEÇEN TİCARİ EŞYA NAKLİYATI<sup>18</sup> (1000 TON)

Sene	Avrupa'dan	Avrupa'ya	Yekûn
1913	11.320	14.635	25.955
1928	11.963	20.659	32.622
1930	9-434	19.077	25.511
31	7.377	17.955	25.332
32	6.314	17.318	23.632
33	7.203	19.712	26.915
34	7.984	20.464	28.448
1935	8.924	17.404	26.328
36	8.829	16.727	15.556
37	10.157	22.619	32.776
38	7.768	21.011	28.779
39	7-517	17.161	24.678
1940-44			
1945	....		
46	5.995	15.931	21.926
47	7.821	22.767	30.588
48	9.716	39.653	49.369
49	13.028	48.027	61.055
1950	12.141	60.468	72.609

Süveyş Kanalı'nın açılması, dünya iktisadiyatında, siyasetinde ve bilhassa deniz ticaretiyle denizciliğinde mühim ve esaslı tahavvülâta sebep olmuştur. Mısırın coğrafi mevki bu nevi inkişafı için imkân bahşetmektedir. Çünkü Mısır, genişliği ancak 120 km. kadar olan dar bir berzahın birbirinden ayırdığı Ak ve Kızıl denizler üzerinde bulunmakta ve bu kenar denizler vasıtasıyla Hind ve Atlas okyanusları ile münakale münasebetlerini en az 35-40 asırdanberi sağlamaktadır. Filhakika Mısır bu

<sup>17</sup> Birleşmiş Milletler 1951 Yılığ.

<sup>18</sup> 1930-1950 seneleri rakamları Birleşmiş Milletler 1950 yılığundan alınmıştır.

rolünü Milâddan önce XVII. asırdan kanalın açılma tarihi olan 1869 senesine kadar bir deniz-kara aktarması, 1869 dan sonra ise bir deniz geçidi faaliyeti şeklinde icra etmiş bulunmakta ve hâlen de icra etmektedir.

Kızıl Deniz, Hind Okyanusu'nun Akdeniz'e en fazla yaklaşan bir kolu olması hasebiyle Asya-Avrupa arasındaki deniz münakalesinin Süveyş körfezinde birbirine tekasüf etmesine sebep olmuştur. Ancak, Hindistan deniz yolunun keşfedilmesiyle inkişafa başlayan Ümit Burnu deniz yolu seferleri Mısır'ın ve Süveyş Berzahı'nın ehemmiyetini, 1500-1869 seneleri arasında, dört asra yakın bir müddet zarfında azaltmağa sebep olmuştur. Bu hâdiseye rağmen Mısır, karakter itibariyle birbirinden ayrı, fakat münferiden kıymetli iki deniz münakale sahası dahilinde bir köprü teşkil etmekte olduğundan asırlarca taşıdığı münakale ehemmiyetini kaybetmemiştir. Mısır'ın bu jeopolitik durumu bazı devletlerin siyasi ihtirasını celbetmiş ve bilhassa İngilizler'in kanal bölgesi üzerinde bulunan Mısır'a hâkim olmaları için sebep teşkil etmiştir.

Süveyş Kanalı'nın münakale ve iktisadi faaliyet bakımından en büyük önemi endüstri bölgeleriyle ziraat ve ham madde memleketleri arasındaki deniz yolunu kısaltmış olmasıdır. Nitekim kanal, Asya limanları ile Avrupa'nın Atlantik limanları arasındaki deniz yolunu % 20-40, Akdeniz limanları ile olan mesafeyi ise % 40-65 kısaltmıştır. Bir geminin seyir müddetinden edilen bu tasarruf, hiç şüphesiz navlunların ucuzlamasına tesir icra etmiş, kömür ve mazot gibi yakıtların hacminden edilen tasarruf sayesinde de daha fazla yük nakletmek imkân dahiline girmiş ve dolayısıyla kömür ve mazot istasyonlarına lüzum görmeksizin gemilerin seyir sahası genişlemiştir. Mevzuubahis edilen bu hususlar, Süveyş Kanalı'nın açık deniz seferlerine, yeni ticaret yollarının ihdasına ve nihayet denizciliğe ve vapur inşaatında tekâmüle ne kadar müsbet tesirler yaptığını gösterir. Ayrıca, Avrupa ile Hind Okyanusu limanları arasında muntazam yolcu ve yük seferlerinin tatbik edilmeğe başlanması da kanalın ortaya koyduğu imkânlar ile izah edilebilir. Denizcilik sahasındaki bu yenilikler ve gelişmeler hiç şüphesiz Avrupa, Asya, Afrika ve Avustralya kıtalarında iktisadi kalkınmalara ve aralarında ticaretin inkişâfına imkân hazırladığı için, dolayısıyla Süveyş Kanalı'nın açılması dünya ticaretine de müsbet tesirler icra etmiş olduğu neticesine varılabilir.

Hind Okyanusu'nu çerçevesiyen tropikal ve *süptropikal* iklim bölgelerinin mahsulâtı Avrupa pazarlarında şiddetle aranmağa başladığı için bilhassa *Muson* Asyası zirai istihsal maddeleri kısa zamanda çok revaç buldu ve bunun neticesinde de çay, pirinç, pamuk, jüt, nebati yağlar gibi birçok maddelerin istihsali artırılmış oldu. Bunun neticesinde de bu bölgelerin çok fakir olan halkının satın alma kabiliyeti cüz'i dahi olsa fazla olduğundan Avrupa sınai mamulâtı için mükemmel bir pazar haline gelmiş ve zirai istihsalle beraber Avrupa idhalât eşyalarının istihlâki de tezayüd etmiştir. Bu fâaliyet ile paralel olarak büyük limanlarda nihayetlenen demiryolu şebekeleri meydana getirilerek ticari imkânların da-

ha fazla artmasına ve gelişmesine gayret gösterilmiştir. Karaçi, Bombay, Madras gibi limanlar, bütün Hindistan'ı bağlayan demiryollarının başlangıçları oldukları için çok inkişaf etmişlerdir. Güney ve Doğu Asya'da yeryüzünde yaşayan insanların hemen hemen yarısı yaşadığı için bütün bu gelişmeler bu bölgelerin Avrupa için geniş istihlâk sahası haline gelmesine yardım etmiştir.

Topraklarından Süveyş kanalının geçtiği Mısır, siyasi bakımdan emsalsiz bir kıymet ve ehemmiyet kazanmıştır. Fakat iktisadi cihetten kazancı çok az olmuştur. Bir sene zarfında Süveyş'ten geçen 5000 kadar geminin hemen hepsi muazzam bir yekûn tutan (32.7) milyon ton ağırlığındaki eşyayı transit olarak Atlas ve Hind Okyanusu sahillerine taşımaktadır. Bu itibarla Mısır, Süveyş Kanalı vesilesiyle her sene 23.7 milyon tonlato hacmindeki gemilere ancak geçit olmakta ve bunların uğrağı olamamaktadır.

Süveyş kanalının açılması, dolayısıyla, vapur tonajlarının büyümesine de tesir icra etmiştir. Şöyle ki:

Kanal müruriye resimleri oldukça yüksek bulunmaktadır. Vapurların hacmi arttıkça nisbi bir tenzilât yapılmakta ve daha ucuz bir tarife tatbik edilmektedir. Binaenaleyh vapurun hacmi büyüdükçe kanal rûsumu azaldığı için, kanalı geçecek gemiler büyük hacimde inşa edilmektedir <sup>19</sup>.

XVI. asırda deniz seyrüseferi bakımından okyanusların fethedilmesi neticesinde kaybettiği iktisadi ehemmiyeti, Süveyş kanalının açılmasıyla Akdeniz, tekrar kazanmış oldu. Filhakika, XV. asrın sonunda ve XVI. asırdaki büyük keşfiyat neticesinde siyasi ve iktisadi faaliyetler okyanuslara intikal etmiş, Akdeniz ise bu nevi faaliyetlerin kenarında kalmıştı. Süveyş kanalının açılması Akdeniz'e ve üzerindeki bazı limanlara yeni bir hayat verdi. Bu suretle Akdeniz çıkmaz bir sokak vaziyetinden işlek bir deniz caddesi haline geldi. Akdeniz'in bu inkişafına mukabil Afrika'nın batı ve güney sahilleri üzerindeki limanlar, Hindistan deniz yolunun bulunmasıyla (1497) kazanmış oldukları ehemmiyetlerini Süveyş Kanalının açılmasıyla (1869) % 90 nisbetinde kaybetmişlerdir.

Akdenizin kuzeyindeki Marsilya, Tiryste ve Cenova gibi limanlar Asya deniz ticaretiyle canlanırken doğu Akdeniz limanları bilâkis bazı hususlarda zarar görmüşlerdir. Kanal açılmadan evvel Güney Afrika deniz yolunun mevcudiyetine rağmen Asya ticaretinin oldukça mühim bir kısmı karadan Akdeniz kıyılarına ulaşmakta ve eşya, buralardan gemiler vasıtasıyla güney ve batı Avrupa'ya nakledilmekte idi. Süveyş kanalının açılması, mevzuubahs olan bu kara yolu (Basra - Bağdat - İstanbul - İzmir) nakliyatını tamamen durdurmuş, bilhassa İzmir'in transit ticaretini tamamiyle imha etmiştir <sup>20</sup>. Karadeniz limanları ise Birinci

Ratzel, *Politische Geographie*. s. 505.

İzmir Ticaret ve Sanayi Odası 1951 Yıllığı.

Cihan Harbi'ndenberi cihan iktisadi faaliyetine hemen hemen kapalı oldukları için İstanbul limanı da mutavassıt bir rol oynıyamamaktadır.

İktisadi faaliyetleri bakımından çeşitli karaktere sahip deniz alanlarına açılan deniz boğazlarının veya kanallarının ehemmiyeti büyük olup bu gibi yerler kudretli ve denizci devletlerin dış siyasetlerinde hayati rol oynarlar. Son asırlar zarfında İngitere'nin doğazlar ve kanallar üzerinde gösterdiği hassasiyet bu coğrafi zarurete dayanmaktadır. Çünkü İngiltere, deniz siyasetinde rakipleri olan İspanyol armadasıyla Fransız donanmasını mağlûb ettikten sonra denizlerin rakipsiz hâkimi olmuş ve kudretli bir donanmaya dayanan siyasetinin kıymetini ve vasfını da müstemlekeler idaresini ve kıtalar arası ticaretini en kolay ve emin bir şekilde tedvir için mühim deniz geçitlerinin, stratejik önemi yüksek olan adaların ve kanalların işgali teşkil etmiştir. 1869 yılında Asya ile Avrupa arasındaki deniz yolunu kısalttığından büyük bir ehemmiyet kazanmış olan Süveyş kanalının Hindistan yolu üzerinde bulunması dolayısıyla burası İngiltere'nin alâkasını celbetmiştir. Çok uzağı gören tedbirli bir siyasetle İngilizler, Süveyş Şirketi'nin faaliyete geçmesiyle beraber 1857 senesinde Kızıl denizin Hind Okyanusu'na açılan dar Bâb-ül-Mendeb boğazının tam ortasında bulunan *Perim adasını* işgal ettiler. Bu suretle kanalın Okyanus'a müteveccih kontrolünü temin etmiş oldular. Daha önce 1839 yılında imparatorluğa ilhak etmiş oldukları Aden ile beraber *Perim adası* tahkim edilerek kuvvetli birer üs haline getirildi. Mısır hükümetinin mali sıkıntılar içinde bulunduğu bir sırada İngiltere hükümeti âni ve cesurâne bir kararla Mısır hükümetinden 176602 hisseyi (tamamı 200.000 hissedir) 1875 senesinde satın aldı. Bu suretle kanal şirketine kuvvetli bir hisseder sıfatıyla iştirak etti. Ve kısa bir zamanda kanalın sevk ve idaresini eline geçirmeğe muvaffak oldu. Neticede, Fransızlar'ın açmağa muvaffak oldukları kanal, altı sene gibi kısa bir müddet zarfında İngilizler'in eline geçti. İngiliz ticaret ve müstemleke yollarının can damarı olan bu yolun muhafazası için İngilizler sistemli bir siyasetle faaliyetlerine devam ederek 1878 senesinde "muvakkat kaydiyle" Kıbrıs'ı aldılar. Kıbrıs adası, İngiltere'nin Süveyş'i elinde bulundurabilmesi için lüzumlu bir deniz üssüdür. Çünkü bu ada Süveyş müdafaasının çok mühim bir cenahını teşkil eder. Gerek İkinci Dünya Savaşı'nda <sup>21</sup>, gerekse 1952 senesinde Mısır'da Süveyş kanalı münasebetiyle husule gelen vahim durumlarda Kıbrıs'ta üslenen paraşütçü kıtalardan istifade edilmiştir.

İngiltere, 1883 senesinde Mısır'ı, 1884 te Somali'yi, 1898 de Sudan'ı, müteakiben de Viktoria gölü kuzeyindeki Uganda'yı işgal ederek kanalı kuzey, güney ve batıdan muhafaza altına almıştır. Birinci Cihan Harbi'nden sonra da Arabistan üzerinde kazandığı nüfuz ile emniyet işini tamam-

<sup>21</sup> M. El-Hefnavi, *Les Problemes Contemporains Poses par le Canal de Suez*. 1951, s. 182.

lamıştır. Port Siad'le Süveyş arasında demiryolu ve asfalt yollar inşa ettirilmiştir.

29.x.1888 tarihinde İstanbul'da 17 devlet tarafından imzalanan bir anlaşmada kanalın harb ve sulhte açık bulundurulması her millete mensup gemilerin serbestçe geçeceği ve kanal bölgesi üzerinde askeri tesisler yapılmıyacağı hususunda teminat verilmiştir<sup>22</sup>. Bu taahhütlere rağmen, Birinci Cihan Harbi esnasında Fransızlar ve İngilizler kanalda askeri tedbirler almışlardır ve bu meyanda kanalın batı kısmında yekûnu 70.000 i bulan iki Hind tümeni, bir süvari tugayı, bir hecin-süvar alayı ve bir kısım ihtiyat kuvvetlerden mânada kanal boyunca 12 adet Fransız-İngiliz harp gemisi devriye vazifesiyle dağıtılmıştı<sup>23</sup>.

1888 İstanbul anlaşmasının bu şekilde bozulması üzerine Türkiye 28.V.1915 tarihinde Süveyş kanalı bölgesini harb sahası olarak ilân etti. Aynı senenin şubat ayı zarfında Türk birlikleri kanal harekâtına girişerek kanalın batı sahiline geçmek, kanala mayın dökmek ve geçen düşman gemilerini ateşe tutmak suretiyle kanalı tehdit etmişlerdi<sup>24</sup>. Bu küçük ve mahdut hedefli taaruzun İngiliz harb sevk ve idaresi üzerine olduğu kadar İngiliz efkârı umûmiyesi üzerine olan tesiri fevkalâde büyük olmuştur. Hattâ İngiliz Genel Kurmayı tarafından neşredilmiş olan bir eserde müelliflerin fikirlerine göre 1915 senesinde Süveyş kanalına karşı yapılan Türk taaruzunun İngiltere için meş'um olan Çanakkale teşebbüsü kararının verilmesine sebep olmuş olduğu kaydedilmektedir<sup>25</sup>. Bu misal, İngilizler'in Süveyş'e atfettikleri büyük ehemmiyeti belirtmeğe kâfidir.

Süveyş kanalı Büyük Britanya İmparatorluğu'nun bel kemiğini teşkil eden yol üzerinde bulunması sebebiyle bir iktisadi kudret addedilir. Bu geçit İngiltere'yi senelerdenberi siyasi müşkilâta uğratmaktadır. Mısır hükümetinin imparatorluk yolunun emniyetini mahdut kuvvetlerle temin etmek kudretinde olmadığını ileri süren İngiltere, 1936 senesinde Mısır hükümetiyle yirmi senelik bir antlaşma akdetmiştir. 1956 senesinde sona erecek bu anlaşmaya göre İngiltere İskenderiye ve Kahire'den askeri kuvvetlerini çekmeği deruhte etmekle beraber, kanalın emniyeti için bu bölgede 10.000 asker ve 400 pilot ve lüzumlu personel bulundurabilecektir. İngiltere yirmi senenin hitamında, Mısır ordusu, Süveyş kanalını müdafaaya muktedir olduğunu ispat etmek şartıyla kanal bölgesini de tahliyeyi kabul etmektedir<sup>26</sup>. 1951 senesi son ayı zarfında husule gelen İngiliz-Mısır ihtilâfının sebebini, Mısırlıların İngilizler'i Süveyş'ten derhal çekilmeğe davet etmiş olması teşkil etmektedir. Mısır şehirlerinde İn-

<sup>22</sup> M. El-Hefnavi, *Les Problemes Contemporains Pose's par le Canal de Suez*, 1951, s. 58.

<sup>23</sup> Kress von Kressenstein, *Türklerle Süveyş kanalına*, 57-61.

<sup>24</sup> Kress von Kressenstein, *Türklerle Süveyş kanalına*, s. 27.

<sup>25</sup> Kress Von Kressenstein, s. 62.

<sup>26</sup> Pahl W., *das Politische Antlitz der Erde*, 1939, s. 103.

giltere aleyhine yapılan kanlı nümayişler sebebiyle İngiltere, Mısır'a kanal bölgesinde sükûn ve asayiş temin edilmediği takdirde şiddetli ve cezri tedbirler almak zorunda kalacağını kat'i bir iafde taşıyan bir ulti-matom ile bildirmiştir. Bu vahim durum yakında halledilmediği takdirde milletlerarası bir takım anlaşmazlıklara ve ihtilâtlara yol açması da mümkün görülebilir. Binaenaleyh meselenin barış yoluyla halli, insanlık aleminin muhtaçbulunduğu huzur ve sükûnu sağlamak bakımından bir zarurettir.

N o t :

Yukarıda Osmanlı devletinin Süveyş ile alâkadar olduğuna ve Hindistan ticaret yolu üzerinde müessir olacak bir siyaset de takip ettiğine işaret olunmuş idi. (s. 332) Murad III. e ithaf edilen<sup>27</sup> bir eserde, Türk münevverlerinin; takriben 4 asır evvel, yeni keşfiyat ile değişen münakale sistemi ve iktisadi veçhe hakkında neler düşündükleri açıklanmaktadır. Ankara Millî Eğitim kütüphanesinde 1282 No. da kayıtlı *Hadis-i-Nev* adlı yazma kitabın 16. sahifesi kenarında talik yazı ile olan ve müellife ait olduğu tahmin edilen haşiyede:

"İspanya kavmi Yeni Dünya'yı bulduktan 5-6 yıl sonra Portakal (Portekiz) kavmi dahi ol gayretle taraf-ı şarka sefer edüp Hind tarafına varmağa yol buldular. Ve Hind yalılarında (sahillerinde) olan ekser benderleri alup zapteylediler. . . . . Yeni Dünya'nın cemî-i ahvalleri ve derya ve karanın hususları ve mikdarları malûmları olup ruy-ı zeminin cümlesine vukuf tahsil edüp yeryüzünde el ayası kadar bir mahal kalmadı ki anda gemileri varmıya ve bir derbend ve liman ve iskele yoktur ki anda kal'a yapmıyalar. Devr-i Âdemden beri Hind-ü-Sind ve Çin vilâyetlerinin metâi Süveyş'e ve andan sonra Mısır'a gelir ve andan cemî-i dünyaya Mısır'dan yayılırdı. . . . . Hâlen ol metâi İspanya ve İnglis ve Felemenk gemileri (bir kelime eksik) Frengistane giderler ve kendilerine lâzım olmayan metâi İstanbul'a ve sair İslâm vilâyetlerine götürüp beş bahasına (misline) satarlar" denilmektedir.

Aynı eserin 18. sahifesinde, Harun-ur-Reşid devrinde iki deniz arasındaki berzahın (Süveyş berzahı) açtırılması teşebbüsünden bahsedilirken Veziri Yahya Bermekî tarafından, Akdenizden gelecek kâfir gemilerinin Mekke ve Medine için tehlike arzedebileceğinin Harun-ur-Reşid'e hatırlatılmış olduğu da zikredilmektedir.

19. sahifede, müellif; devrin Padişahı III. Murad'ı devletin küffara karşı eski devletlerden daha kuvvetli olması dolayısıyla Süveyş Kanalını açmağa teşvik etmekte ve bundan sonra :

<sup>27</sup> *Hadis-i-Nev*, yahut *Teni Dünya* isimli yazma eser olup bir nüshası Ankara Millî Eğitim Bak. Kütüphanesinde 128a No. da kayıtlı bulunmaktadır. Eser 150 büyük sahifeden ibaret olup bazı renkli resimleri ve iki haritayı ihtiva etmektedir. Alâkalıarca aranılmakta olan bu eser, Bay Kemâl Edîb Kürkçüoğlu'nun delâleti ile adı geçen kütüphanede bulunmuştur. Bu eseri daha yakından tanıtacak olan bir yazı hazırlanmaktadır. *Osmanlı Müelliflerine* göre (bk. C. III, s. 314) Beyazıt kütüphanesinde de bir nüshası vardır.



"Mahall-i serfir-i saltanat-ı- Konstantınıye-i- mahmiyeden sefain-ü- amayir tertip edüb Bahr-i Kulzüm'e (Kızıl Deniz) irsal ve sevahil-i- Harremeyne hıfz-ü- hirasete mecal olunurdu ve zaman-ı- kalilde hüsn-i- tedbir ile ekser benâdir-i Sind -ü- Hindi zabt-ü- teshir ve küffar-ı bed nihadı o kıt'adan tard-u- ib'ad edüp nefais-i- Hind-ü-Sind ve nevadir-i- Habeş-u- Sudan ve tuhef-i- Hicaz-ü-Yemen ve lu'lu'-i- Bahreyn ve dürr-i- Aden cüz'î amel ile payitahta vasil olmağa imkân olurdu." demektir.

## BİBLİYOGRAFYA

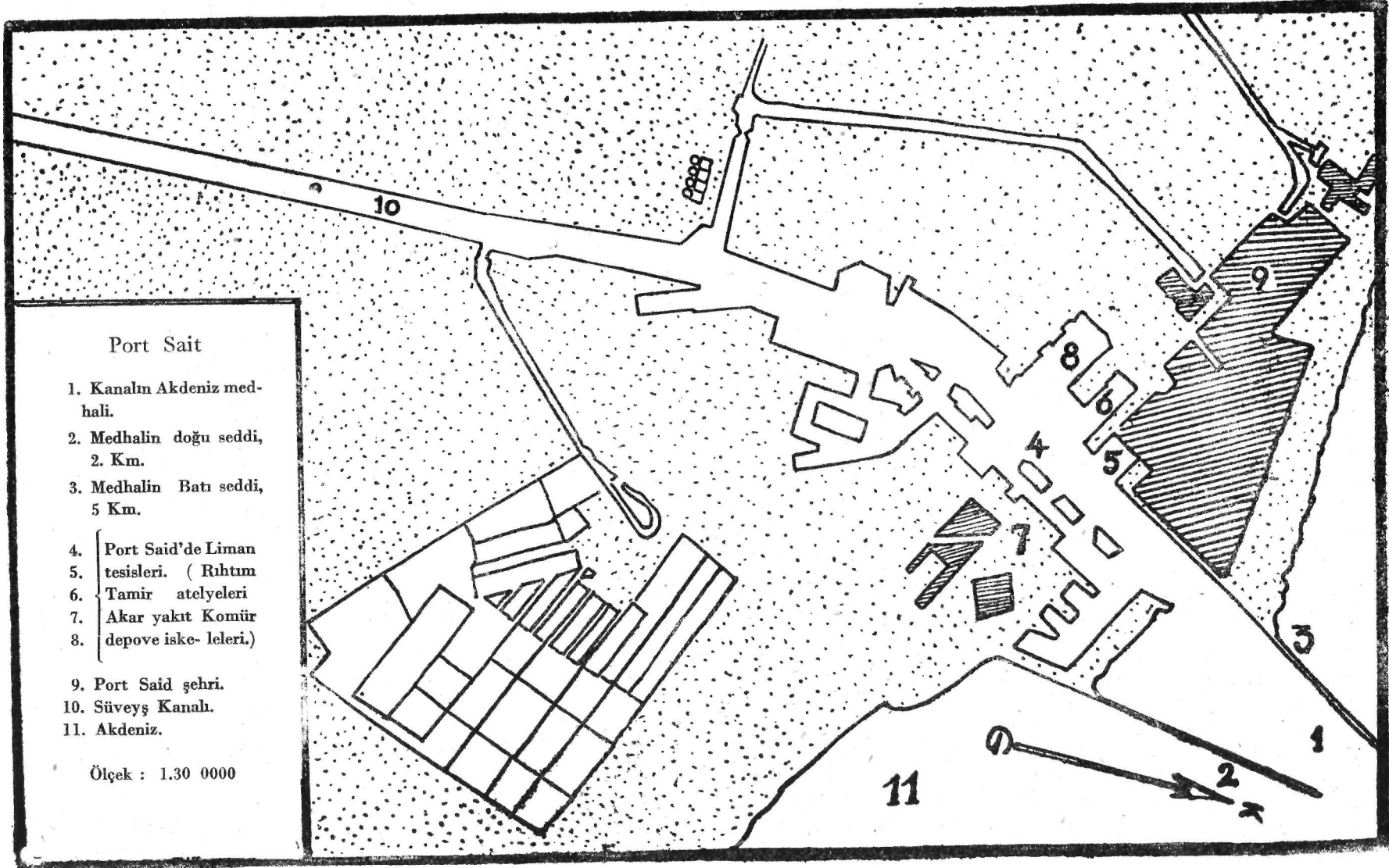
- Petermann A., *Die projektierte Kanalisierung des Isthmus von Suez*, G. M. I, 1855, s. 364-371-
- Tegetthoff W. v., *Der Kanal über den Isthmus von Suez, österreichische Revue*, 1866?, S. 88-120.
- Dentu E., *L'Empire Ottoman et le Canal de Suez*, Paris 1869.
- Zenker, W., *Der Suezkanal und seine kommerzielle Bedeutung, besonders für Deutschland*, 2. Aufl. Bremen 1870.
- Fitzgerald, *The great Canal at Suez: its political, engineering, and financial history*, 2 Bde., London 1876.
- Krukenburg, *Die Durchflutung des Isthmus von Suez in chorologischer, hydrologischer und historischer Beziehung.*, Heidelberg 1888.
- Gharles-Roux (J.), *L'isthme et le canal de Suez*, Paris 1901.
- Bey Voisin, *Le Canal de Suez*, Paris 1902-06.
- Vob M., *Der Suezkanal und seine Stellung im Weltverkehr*. Bearbeitet von K. Hassert Abhdlgn. G. Ges. Wien Bd. 5. Heft 3 Wien 1904.
- Wegener G. *Der Panamakanal*. G. Z. 10 1904 S. 297-316.
- Grois M., *Zur Geschichte des Suezkanals*. M. G. Ges. Wien 48 1905, S. 390-392.
- Rheinstrom H., *Die Kanäle von Suez und Panama*. Dissertation, Würzburg 1906.
- Pott C. v., *Der Suezkanal. M. a. d. Gebiete des Seewesens* 1907. S. 275-291.
- Neubauer P., *Der Suezkanal, seine Entstehung und Entwicklung*, Meereskunde IV, 9 Berlin 1910.
- Neymark, *Le Canal de Suez 1869-1909*. Journal Soc. Stat. Paris 51, 1910.
- Puau R., *Le Canal de Suez*. Revue Economique Internationale 1910, s. 365-385-
- Wilde H., *Der Suezkanal und seine Bedeutung für den Welhandel*. Berlin 1910.
- Friedrich E. *Geographie des Welthandels und Weltverkehrs*. Jena 1911.

- Martell, P. *Die strategische Bedeutung des Suezkanals*. Weltverkehr I 1911-12 S. 77-79-
- Georgi O. und A. Dufour-Feronce, *Urkunden zur Geschichte des Suezkanals*. Leipzig 1913
- Lutz O., *Die Erdrutsche im Culebra-Einschnitt des Panamakanals*. Weltverkehr und Weltwirtschaft 3 1913-14, S. 295-299.
- Friedrich E., in O. Kende, *Handbuch der geographischen Wissenschaft*. Bd. I Berlin 1914, S. 260-262, 274-275.
- Hennig R. *Seekanäle und Seekanalprojekte in ihrer historischen Entwicklung* G. Z. 20 1914 S. 65-81.
- Arltd Th. *Aus der Entwicklungsgeschichte der Landenge von Suez und ihrer Nachbargebiete*. Z. f. d. naturw. u. erdkundl. Unterricht 1915.
- Oberhummer E., *Agypten und der Suezkanal*. Deutsche Revue 1915, Februar.
- Dix A., *Die verkehrspolitische Bedeutung des Suezkanals*. G. Z. 22 1916 S. 87-91.
- Frech F., *Der Suezkanal*, Aus der Natur 12 1916, S. 273-281.
- Niederberger L., *Der Suezkanal*, Limburg 1916.
- Hennig R., *Die wirtschaftliche Bedeutung des Suezkanals*. Jahrbücher f. Nationalökonomie und Statistik 3. Folge 53 1917, S. 372-383.
- Steindorff G., *Die Ostgrenze Agyptens und der Suezkanal*. Z. f. Politik 10 1917, S. 169-194.
- Douin G. *Le Canal de Suez*, La Revue Maritime, Paris 1920. S. 370-393. 483 bis 506.
- Thierry G. de, *Der Suezkanal mahrend des IVeltkrieges*, Weltwirtschaft 10 1920, S. 1-5.
- Blankenhorn *Handbuch der regionalen Geologie*, Bd. VII, Abt. 9 Aegypten, 1921.
- Ratzel, Friedrich, *Politische Geographie*, München 1923.
- Birk A. und K. H. Müller, *Der Suezkanal*, Hamburg 1925.
- Heymann E., *Der Verkehr im Suezkanal 1912-1914 und 1919-1926*. Weltwirtschaft Archiv 25, 1927 S. 86-104.
- Hoskms H. L., *British Routes to India*, 1928.
- Benno I.-J., *La situation internationale du canal de Suez*, Lyon, 1929.
- Blöcker H. *Suez-und Panamakanal*. K. Rdsch. 1929 S. 55-57-
- Mecking L., *Die Seehafen in der geographischen Forschung. H. Wagner-Gedächtnisschrift*. G. M. Erg.-Heft 209 Gotha 1930, S. 326-345.
- Scheidl L., *Die Verkehrsgeographie Kleinasiens*. M. G. Ges Wien 73 1930. S. 21-52.
- Hassert, K., *Allg. Verkehrsgeogr*, Berlin 1931.
- Hassinger H. *Geographische Grundlagen der Geschichte*, 1931.
- Hennig. R., *Geopolitik*, Berlin 1931.
- Arnold T. Wilson., *The Suez Canal, its past, preseni and futur e*, London 1933.

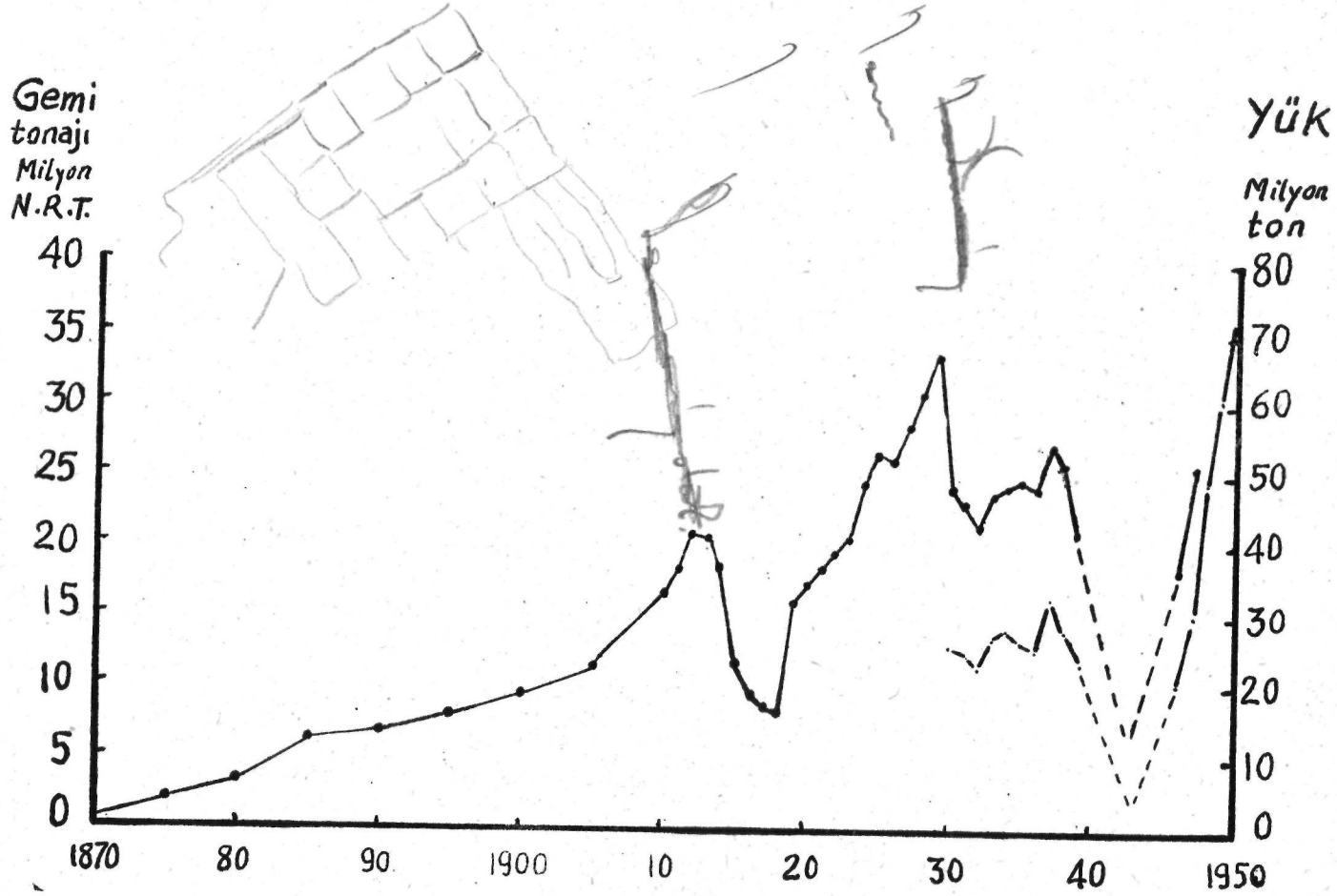
- De Geouffre De La Pradelle (M. A.), *La mer* (Cours de doctorat).  
Paris 1934.
- Almanach de Gotha, *Annuaire genealogique, Diplomatique et Statistique 1935-*  
Klute, F., *Afrika*, Hannover 1935.
- Bahon Max., *Le libre usage du canal de Suez*, Paris, 1936.
- Français Mauriac, *Les Chemins de la mer* Paris 1939.
- İktisat Fakültesi mecmuası, İst. Üniv., İstanbul, 1940.
- Clarence Fielden Jones, *Economic Geography* Washington 1941
- Aylık Ansiklopedi* Cilt 1. Sayı 1. 1944, S. 284.
- Klingmüller, Ern, *Aegypten*, Berlin 1944.
- Funck-Brentano, *La Compagnie universelle du canal de Suez*, Paris 1947
- Siegfried Andre, *Suez, Panama et. les routes Maritimes mondiales*, Paris 1948
- Fontaine Pierre., *La guerre occulte du petrole,,* Paris 1949
- Jouan R., *Petrole roi du Monde*, Paris, 1949
- Kanat-üs-Süveys, Kahire, (arabca) 1950.
- Birleşmiş Milletler Yıllığı* 1951
- Bonnet Georges-Edgar., *Ferdinand de Lesseps, Le Diplomate, Le Createur de Suez*, Paris 1951
- Hennig R., *Der verkehrsgeographische Wert des Suez-und Bagdadweges. G. Z.*  
22 1951, S. 649-656
- Moustapha El-Hefnaoui, *Les Problemes contemporains, poses par le Canal de Suez*, Paris 1951.



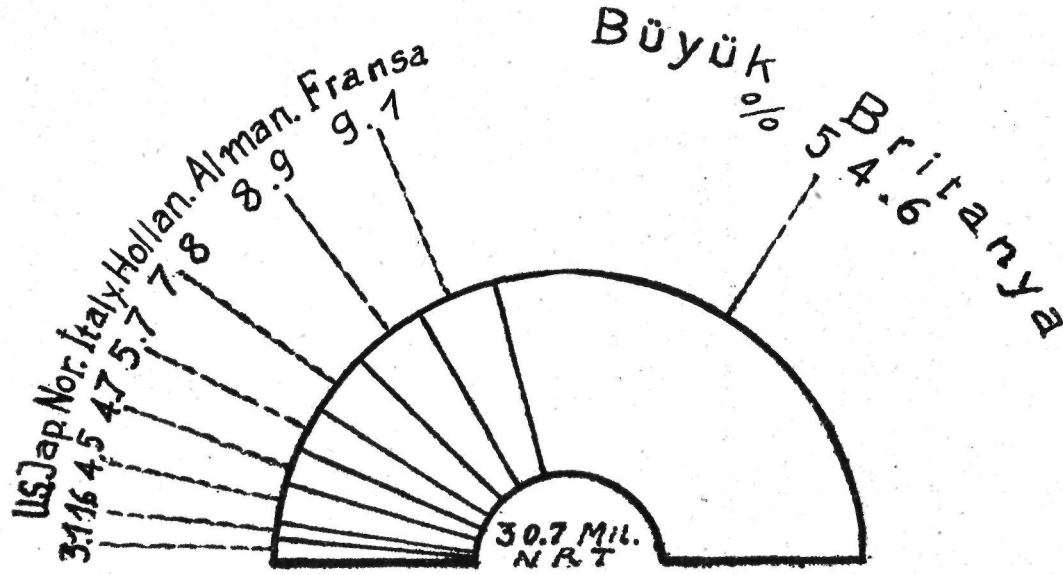
Süveys körfezi ile Port Said arasındaki göllerden geçen bugünkü Süveys Kanalı ve Tumulat vadisinde, müteaddit defalar açılıp zamanla tıkanan eski kanalın mevkiini gösterir hartadır.



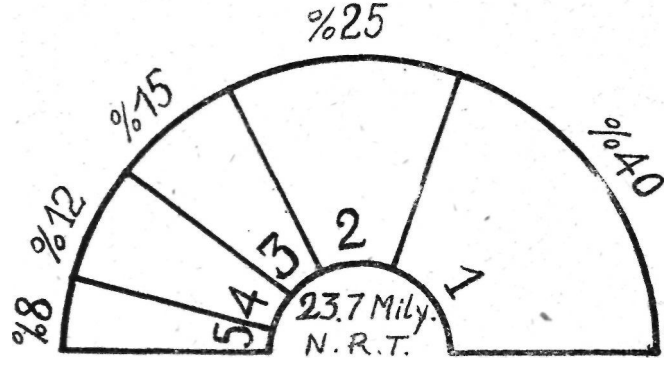
Süveyş kanalının Akdeniz medhali olan Port Said şehri ve limanı (1944 yılında havadan alınmış bir fotoğraftan yapılmıştır.)



1870 - 1948 yılları arasında Süveyş Kanalından geçen gemilerin safi (N. R. T.) tonajları ile 1930 - 1950 yılları arasında kanaldan geçen ticari eşyanın ton itibariyle kıymetleri.

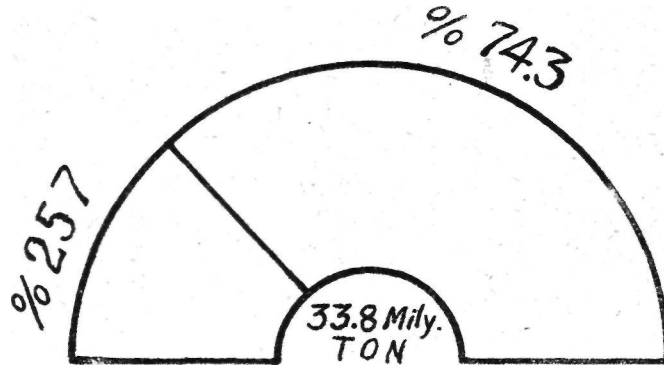


İki cihan harbi arasında normal olarak kabul edilebilecek olan 1933 yılında Süveyş Kanalı-  
dan geçen gemilerin gayri safi tonajı olan 30.7 milyon ton ve milletlerin hisseleri.



1930 - 39 ve 1946 - 48 yılları arasında Süveyş kanalından geçen gemilerin son 12 yıllık ortalaması : 23.7 Mil. N. R. T. dir.'

Bu tonajın : % 40 : Doğu Asya % 25 : Indo -Pakistan %15 : Hindi Çini % 12 : Avustralya % 8 : Doğu Afrika limanları arasında sefer yapan gemilerin faaliyet sahalarına aittir.



1930 - 39 ve 1946 - 50 seneleri arasında Süveyş kanalından geçen ticaret eşyasının son 15 senelik ortalaması 33.8 milyon tondur.

Bu yekûnun : % 74.3 = 25.1 Milyon tonu Avrupaya sevkedilmektedir.  
% 25.7 = 8.7 Milyon tonu Avrupadan gönderilmektedir.