

Sempozyum

TÜRK DENİZ TİCARETİ TARİHİ SEMPOZYUMU 2010
(9 Nisan 2010)

Hasan Taner KERİMOĞLU

Özet

Geçtiğimiz yıl, İzmir’de Dokuz Eylül Üniversitesi’nin ev sahipliğinde “Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu”nun ilki gerçekleştirildi. Sempozyumda, denizcilik tarihinin değişik yönleri, araştırmacılar tarafından ortaya konuldu. “Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu”nun ikincisi ise İstanbul’da düzenlendi. Piri Reis Üniversitesi’nin ev sahipliğinde düzenlenen sempozyum da, Türk denizcilik tarihinin birçok yönü aydınlatılmaya çalışıldı. Bu yazıda, söz konusu sempozyum da yaşananlar anlatılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Türk Deniz Ticareti Tarihi, Piri Reis Üniversitesi, Sempozyum.

HISTORY OF TURKISH MARINE TRADE SYMPOSIUM
(9 APRIL 2010)

Abstract

Last year, with the hosting of the University of Dokuz Eylül, the very first “History of Turkish Marine Trade Symposium” in Izmir was implemented. In this symposium, various aspects of marine trade were revealed by the researchers. The second of it was realized in Istanbul by the hostage of Piri Reis University. In this paper, experiences faced in those symposiums are being clarified.

Key Words: History of Turkish Marine Trade, Piri Reis University, Symposium.

* Dr., DEÜ Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (taner.kerimoglu@deu.edu.tr).

Giriş

Türkiye'deki tarihçiliğin ele aldığı konuların her geçen gün çeşitlendiği görülmektedir. Ancak, tarih nasıl anlamlı ve anlaşılabilir olur? Geçmişten günümüze doğru tarihçiliğin ve tarih araştırmalarının seyrine ve serüvenine baktığımız zaman, günümüzde ele alınan ve önem verilen konuların geçmişte pek önemsenmediğini ya da ilgi alanı olarak görülmediğini dikkate aldığımızda, geline noktanın çok daha farklılaştığını ve değişik bir anlam kazandığını söylemek olanaklıdır. Pek çok konu geçmiş dönemde ilgi alanına girmiyor ve önemsenmiyordu. Uzunca bir dönem tarih, hamaset dolu yaklaşımlarla anlatılmaya çalışıldı. Ancak, artık bu yeterli gelmiyor. Tarihin üstlenmesi gereken işlev açısından bu yaklaşım yeterli görülüyor. Tarih artık çok daha değişik konularda, karmaşık süreçleri ele alan bir uğraşı haline geldi. Son yıllarda Türkiye'deki tarihçiliğin gündemine giren konulardan birisini de denizcilik tarihi konusu oluşturuyor.

Hep duyarız; Türkiye'nin üç tarafı denizlerle çevrili diye... Ancak, Türkiye'nin geçmişinde denizlerin bir ulusun tarihini oluşumundaki etkisi ne kadar ele alındı ve incelendi? Askeri denizcilik açısından dikkate değer yapıtların ortaya konulduğu söylenebilir; ancak, aynı şey ne yazık ki sivil denizcilik açısından söylenemez. Osmanlı İmparatorluğu'nu üç kıtaya egemen olmaya yönelten nedenlerden birisinin de deniz ticaret yollarına hâkim olmak düşüncesi olduğu ve bu uğurda askeri denizciliğin yanı sıra sivil denizcilğe de büyük önem verildiği bilinmektedir. Karadeniz'de, Akdeniz'de, Kızıldeniz'de, Hint Okyanusu'nda ve Tuna boylarındaki denizcilik faaliyetleri Osmanlıların, denizcilğe verdikleri önemin göstergeleridir. Buna rağmen bazı tarihçilerin bir "deniz imparatorluğu" olarak nitelendirdiği Osmanlı Devleti'nin sivil denizcilik alanındaki faaliyetlerinin yeterince incelenmemiş olması, bu konuda kayda değer birkaç eser dışında¹, son yıllara kadar kapsamlı çalışmaların yapılmamış olması önemli bir eksiklik. Ancak son yıllarda ortaya konulan çabalar ve yapılan çalışmalarla, bu konudaki eksiklik bir ölçüde giderilmeye çalışılmaktadır.

Bu doğrultuda geçtiğimiz yıl, Dokuz Eylül Üniversitesi'nin ev sahipliğinde, DEÜ Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, DEÜ Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü, DEÜ Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu'nun girişimleriyle "Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu"nun ilki düzenlenmişti. Türkiye'nin birçok üniversitesinden akademisyenin katılımıyla gerçekleşen sempozyum da Türk denizcilik tarihinin karanlıkta kalmış birçok yönü aydınlatılmaya çalışılmıştı². Denizcilik tarihinin "sivil" boyutuna ilişkin düzenlenen bu sempozyumda ortaya konan bilgiler, yapılan yorum ve değerlendirmelerle ileriye dönük bir sürecin ilk adımı atılmıştı.

1 Bu konuyla ilgili olarak Prof. Dr. İdris Bostan'ın önemli çalışmaları bulunmaktadır. İdris Bostan, *Osmanlı Denizciliği Beylikten İmparatorluğa*, Kitap Yay., İstanbul, 2006; aynı yazar, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, Bilge Yay., İstanbul, 2005.

2 Mithat Kadri Vural, "Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu I (İzmir ve Doğu Akdeniz)", *Toplumsal Tarih*, S.186, (Haziran 2009), s.s.14-15.

İzmir’de başarıyla gerçekleştirilen bu sempozyum, denizcilik tarihinin araştırılmasına yönelik yeni araştırmalara ve etkinliklere öncülük etmiş oldu. İzmir’de başlayan bu sürecin devamı niteliğinde olmak üzere 9 Nisan 2010 tarihinde Piri Reis Üniversitesi’nin ev sahipliğinde düzenlenen sempozyum da bu konudaki literatüre önemli bir katkı sağlayacak niteliktedir. Söz konusu tarihte, ilk olarak düzenlenen “Piri Reis Üniversitesi Türk Denizcilik Tarihi-2010” ve ikincisi düzenlenen “Türk Deniz Ticareti Tarihi” sempozyumları birlikte gerçekleştirilmiştir. Sempozyum, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Osman Kamil Sağ, Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyet Başkanı Metin Kalkavan, Emekli Koramiral Lütfü Sancar, Emekli Oramiral Metin Ataç ve Prof. Dr. İlber Ortaylı’nın açılış konuşmalarıyla başladı. Prof. Dr. İlber Ortaylı konuşmasında, Türkiye’nin bir deniz ülkesi olmasına rağmen Türklerin bir “kara ulusu” olduğunu ileri sürdü. Türklerin denizle tanışmalarının sekiz asrı bile bulmadığını belirten Ortaylı, Türk denizcilik tarihinin en önemli isimlerinden olan Piri Reis’e ait haritanın 1924 yılında Topkapı Sarayı Müzesi’nde şans eseri bulunduğuna dikkat çekti.

Açılış konuşmalarının ardından bildirilerin sunumuna geçildi. Sempozyum süresince, Türk denizcilik tarihinin değişik yönlerini ele alan çok sayıda sunum gerçekleştirildi. Sempozyumda sunulan bildirilerin büyük çoğunluğunun Osmanlı döneminde denizcilik alanında yaşanan gelişmelere odaklandığı görülmüyordu.

Türk denizcilik tarihi denildiğinde akla gelen ilk isimler arasında Piri Reis ile Barbaros Hayrettin Paşa’nın isimleri mutlaka yer alır. Emekli Tümgeneral Cevat Ülkekel, “*Türkler ve Denizcilik Bilimi ve Piri Reis*” adını taşıyan bildirisinde Osmanlı döneminde denizcilik alanında yaşanan gelişmeleri değerlendirerek, Piri Reis’in Türk denizcilik tarihindeki önemi üzerinde durdu. Türklerin özellikle “tersane ve gemi yapımı”, “harita ve seyir” ve “hidrografi” konularını içeren deniz bilimlerine önem verdiğini belirten Ülkekel, Piri Reis’in yazmış olduğu “Kitab-ı Bahriye”nin “dünyanın ilk seyir ve hidrografi” kitabı olduğunu dile getirdi. Prof. Dr. Tosun Terzioğlu ise “*Bir Okuma Parçası Olarak ‘Gazavat-ı Hayrettin Paşa’*” başlıklı bildirisinde Halil Berktaş’la birlikte Sabancı Üniversitesi’nde “İnsanlar, Gemiler ve Deniz” isimli derste okuttukları kitaba ilişkin bilgiler verdi. Matematik ve astronominin denizcilik bilgisinin gelişiminde son derece önemli rol oynadığını ifade eden Terzioğlu, “Gazavat-ı Hayrettin Paşa”nın canlı ve dönemin özelliklerini yansıtan bir dille kaleme alındığını vurguladı.

Fatih Sultan Mehmet dönemine gelene kadar bir kara devleti görünümündeki Osmanlı Devleti, kara kuvvetlerinin güçlü bir donanma ile desteklenmediği sürece başarıya ulaşamayacağını anlayan II. Mehmet’in akılcı politikasıyla giderek bir “Deniz İmparatorluğu”na dönüşmeye başladı. Fernand Braudel ve Salih Özbaran gibi tarihçilerin çalışmalarıyla ortaya koyduğu üzere, coğrafi keşiflerin başlaması, dünya ticaret yollarına egemen olma konusunda Osmanlılar ile İspanyol ve Portekizli denizciler arasında bir rekabetin yaşanmasına neden olmuştu³. Yrd. Doç. Dr. Özlem Kumrular, bu süreçte Osmanlılar ile İspanyollar arasında Akdeniz’de yaşanan rekabeti örnek bir olay üzerinden analiz etmeye çalıştı. Kumrular, “*Carlos’un Tunus Zafesinin İntikamı Olarak Mahon’un Yağmalanması: Barbaros*” başlıklı bildirisinde

3 Salih Özbaran, *Ottoman Expansion Towards the Indian Ocean in the 16th Century*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay., İstanbul, 2009.

V. Carlos'un 1535 yılında Tunus'a yaptığı saldırıya karşılık olmak üzere Barbaros Hayrettin Paşa'nın Mahon'a yaptığı intikam saldırısına değindi. Minorca adasının en doğu noktasında yer alan Mahon kentinin Türkler tarafından ele geçirilerek yağmalandığını ifade eden Kumrular, Barbaros'un Mahon'a yaptığı bu saldırının halkın toplumsal belleğinde canlılığını koruduğunu belirterek saldırının Katalan edebiyatında hâlâ önemli bir yeri olduğuna dikkat çekti.

Korsanlığın hukuku olur mu?

Günümüzden bakıldığında yan yana gelmeleri beklenemeyecek bu iki kavramın denizcilik tarihinde oynadığı rol, Doç. Dr. Bülent Arı'nın "*Osmanlı'da ve Batı'da Korsanlık Hukuku*" isimli bildirisinin konusunu oluşturuyordu. Bülent Arı bildirisinde, Akdeniz'de çok eski tarihlere kadar uzanan korsanlığın, aslında meşru bir savaş biçimi olduğunu ve genellikle resmi otoritelerin kontrolünde yapıldığını vurguladı. Korsanlık faaliyetlerinin 15. ve 16. yüzyıllarda gittikçe şiddetlendiğine dikkat çeken Arı, bu dönemde batılı devletlerin korsanları bazı düzenlemelere tabi tuttuklarını ve 1677'de İngiltere ve Fransa arasında bu konuda bir uzlaşmanın ortaya çıktığını belirtti.

1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı'nın Osmanlı tarihinde önemli bir yeri vardır. Rusların ilk kez Akdeniz'e çıktığı bu savaşta Rus donanmasının 1770 yılında Çeşme'de Osmanlı donanmasını yakması ve savaş sonunda koşulları ağır bir anlaşmanın imzalanması, bu savaşı önemli kılan bazı özelliklerdir. Yrd. Doç. Dr. Şenay Özdemir Gümüş, bildirisinde bu savaşın Osmanlı tarihindeki önemini denizcilik tarihi açısından ele aldı. Gümüş, "*1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Akdeniz'de Kıyı Koruması*" isimli bildirisinde Osmanlı-Rus savaşının yarattığı güvenlik zafiyetinin Osmanlı Devleti'ni kıyılarda önlemler almaya yönelttiğine değindi. Rus gemilerinin saldırılarına karşı kıyı güvenliğini sağlamak üzere Osmanlıların kara ve deniz güçlerini organize etmeye çalıştığını belirten Gümüş'e göre, bu amaçla kıyılarda düzenli askeri birliklere ve yöre halkının katılımına dayanan bir savunma sistemi oluşturulmuştur. Dr. Taner Albayrak, "*Osmanlı Donanmasında Teknoloji ve Eğitim Kadırgadan Kalyona Geçiş*" isimli bildirisinde denizcilik teknolojisindeki gelişmelerin Osmanlı deniz gücüne nasıl yansıtıldığını irdelemeye çalıştı. Osmanlı donanmasının hedeflerinin Akdeniz'le sınırlı olduğunu belirten Albayrak, bu nedenle Osmanlıların okyanusa uygun gemiler inşa edemediklerini ve çetin deniz koşullarına uygun teknolojinin de denizcilik eğitimine yansımadağını vurguladı. Albayrak'a göre Osmanlılar denizcilik eğitiminin önemini 1770'deki Çeşme yenilgisinden sonra anladılar.

Sempozyumun en ilgi çekici sunumlarından birisi Mustafa Gürbüz Beydiz tarafından gerçekleştirildi. Beydiz "*Duvar Resimlerindeki Osmanlı Gemi Tasvirleri*" başlıklı sunumunda, Osmanlıların denizciliğe yönelik ilgisinin sanata ne şekilde yansıtıldığını, çeşitli mimari yapılarda yer alan duvar resimlerinden hareketle ortaya koymaya çalıştı. Görsel zenginliğin ön planda olduğu sunumda Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Camii, Hacı Kabakçılar Evi, Kurşunlu Camii gibi birçok yapıda yer alan gemi tasvirlerinin dönemin denizcilik konusundaki karakterini yansıttığına değinildi.

Sempozyumda görsel öğelerin ön planda olduğu bir diğer sunum, sanat tarihçisi Neval Konuk tarafından gerçekleştirildi. Konuk "*Rodos Murad Reis Tür-*

besi" adını taşıyan bildirisinde 1522 yılında Osmanlı egemenliğine katılan ve 1912 yılında İtalyanların eline geçen Rodos adasında bulunan Murat Reis Türbesi'ne ait bilgilere yer verdi. Adayı ele geçirmelerinden sonra İtalyanların Osmanlı eserlerini tahribe başladıklarına dikkat çeken Konuk, bu tahribatın günümüze kadar devam ettiğini, buna rağmen günümüzde adada 260'ın üzerinde Osmanlı eserinin ayakta olduğunu dile getirdi. Konuk, daha sonra Osmanlı döneminden kalan bu eserler arasında bulunan Rodos Murad Reis Türbesi'ne ait bilgileri, zengin bir görsel malzeme eşliğinde izleyicilerle paylaştı.

19. ve 20. yüzyıl, Türk denizcilik tarihi açısından önemli bir dönüşüm sürecini oluşturur. Kapitalist Batı dünyasının ekonomik, teknolojik, kültürel ve özellikle de askeri üstünlüğü karşısında Osmanlılar, bu süreçte başta askeri alan olmak üzere köklü reform çabalarına giriştiler ve giderek Batılı kurum ve değerleri benimsemeye başladılar. Söz konusu yıllarda Batı ülkelerinden alınıp Osmanlı ülkesinde benimsenen uygulamalara, Fatih Kahya, "*Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz/Nakliye Sigortacılığı*" adını taşıyan bildirisinde yer vererek, deniz/nakliye sigortacılığının Osmanlı ülkesindeki gelişimini ortaya koydu. Kahya'ya göre; 19. yüzyılda dış ticaret hacminin gittikçe artması ve deniz nakliyatında İngiltere ve Fransa'nın sigortayı zorunlu hâle getirmesi, İstanbul, İzmir, Beyrut, Trabzon, Selanik gibi Osmanlı liman kentlerinde sigortacılığın ortaya çıkmasına neden oldu. Ayrıca, Almanya, Avusturya, ABD, Rusya, Yunanistan gibi birçok ülkenin Osmanlı ülkesinde faaliyet gösteren sigorta şirketleri açması, deniz sigortacılığının yaygınlaşmasına ve deniz ticaretinin daha güvenli yapılmasına olanak sağladı.

19. yüzyılda itibaren Türk denizcilik tarihi alanında yaşanan önemli bir gelişme de Osmanlıların donanmalarını güçlendirme girişimleri olmuştur. Batılı ülkelerin askeri üstünlüğüne karşı bir tür önlem olması açısından devlet yöneticilerince önem verilen donanmayı güçlendirme sorunu, Sultan Abdülaziz döneminde yarıda kalsa da II. Meşrutiyet döneminde bir "ülke meselesi" hâline geldi. İttihat ve Terakki döneminde denizcilik alanında ve özellikle de donanmayı güçlendirme konusunda önemli girişimlerde bulunuldu. Bu konu, Dr. Hasan Taner Kerimoğlu'nun "*Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Osmanlı Devleti ile Yunanistan'ın Denizlerdeki Üstünlük Mücadelesi*" başlıklı bildirisinin konusunu oluşturuyordu. Kerimoğlu, II. Meşrutiyetin ilk yıllarından itibaren gerilimli bir süreç izleyen Osmanlı Devleti ile Yunanistan arasındaki ilişkilerin, Balkan Savaşları sonrasında her iki ülke arasında Akdeniz'de üstünlük kurmayı amaçlayan bir rekabete yol açtığını dile getirdi. Balkan Savaşları sonrasında ordu ve donanmayı güçlendirmeyi kendisine hedef belirlemiş olan İttihatçıların, Yunan donanmasına üstünlük kurmak amacıyla İngiltere'ye yeni dret-not siparişi verdiğiğine değinen Kerimoğlu, bu kararın gerek Osmanlı kamuoyunda gerekse Yunan kamuoyunda nasıl yankılandığına vurgu yaptı. Özlem Yıldız, "*İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre Trabzon Deniz Ticareti*" başlıklı bildirisinde, İttihat ve Terakki döneminde Doğu Karadeniz'in önemli bir liman şehri olarak karşımıza çıkan Trabzon'un deniz ticaretini, konsolosluk raporlarına ve vilayet salnamelerine dayanarak ortaya koymaya çalışarak, 1906-1912 yıllarında Trabzon'un ticari yaşamı hakkında bilgiler verdi. Elde ettiği bilgilerden hareketle Yıldız, İttihat ve Terakki döneminde Trabzon'un deniz ticaretinde önemli bir gelişme görüldüğünü ifade etti.

“Hayatımda ilk kez korktum”.

Bu sözler, Amiral Souchon komutasındaki Goeben ve Breslau zırhlılarının Çanakkale’ye sığınmasından sonra Almanya’dan gönderilen ilk katile içerisinde yer alan Yüzbaşı Rudolf Firlé’nin Türk gemilerinde karşılaştığı tahtakuruları karşısındaki şaşkınlığını yansıtıyor. Doç. Dr. Celalettin Yavuz, “Birinci Dünya Harbi’nde Osmanlı Donanması 1. Torpidobot Grubu ve Muavenet’in ‘Alman’ Komutanı Yüzbaşı Rudolf Firlé’nin Anıları” adını taşıyan bildirisinde, bugüne kadar araştırmacılar tarafından yeterince önem verilmeyen Yüzbaşı Firlé’nin anıları hakkında bilgiler verdi. Osmanlı donanmasında çeşitli görevlerde bulunan Yüzbaşı Rudolf Firlé’nin anılarının önemine dikkat çeken Yavuz, Firlé’nin İstanbul’u ve halkı çok iyi analiz ettiğini, Osmanlı donanmasının teşkilatlanması hakkındaki görüşlerinin de son derece çarpıcı olduğunu belirtti.

Türk denizcilik tarihinde bir diğer önemli atılım, Cumhuriyet Türkiye’sinde gerçekleştirilmiştir. İmparatorluktan ulus-devlete geçiş süreci, birçok alanda olduğu gibi, sivil ve askeri denizcilik konusunda da yeni bir kültür oluşturmaya yönelik gelişmelere sahne olmuştur. Bu konu, denizcilik tarihiyle ilgili literatüre son yıllarda yayınladığı çalışmalarıyla önemli katkıda bulunan Doç. Dr. Kemal Arı’nın “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye’de Denizcilik Ülküsü ve Bu Alanda Yeni Bir Kültür Oluşturma Çabaları” başlıklı bildirisinin de konusunu oluşturuyordu. Sözlerine, deniz güçleri olmadan yalnızca kara kuvvetleriyle Osmanlıların üç kıtada varlıklarını yüzyıllarca sürdüremeyeceklerine dikkat çekerek başlayan Kemal Arı, kendilerini “karaların ve denizlerin sultanı” olarak nitelendiren Osmanlı sultanlarının denizlere ilgi duymadığını ileri sürmenin doğru bir yaklaşım olmayacağını ifade etti. Türkiye Cumhuriyeti’nin bir bağımsızlık savaşı sonrasında kurulduğuna dikkat çeken Arı, yeni devletin en önemli amaçlarından birisinin de Türkiye’yi denizcilik alanında yüksek bir düzeye getirmek olduğunu ifade etti. Ayrıca Osmanlı Devleti’ni sömürge olmaya zorlayan kapitülasyonların ve onun bir parçası olan kabotaj hakkının devredilmesinin ülkenin gelişmesinde bir engel olduğunu belirtti. Kemal Arı, tam bağımsızlığı kendisine ilke edinmiş olan Cumhuriyet yönetiminin bu iki “esaret zincirini” kırmaya yönelik çabalarını ortaya koyarak Cumhuriyetin ilk yıllarında denizcilik konusunda yeni bir kültür oluşturmaya çalışıldığını söyledi.

Yrd. Doç. Dr. Ahmet Mehmetefendioğlu’nun bildiri ise “İzmir Deniz Ticaretinde Levantenlerin Yeri ve Önemi” adını taşıyordu. Mehmetefendioğlu, “Doğunun Paris”i olarak isimlendirilen İzmir’in ticaret tarihinde Levantenlerin önemli rolleri olduğuna değindi. Ayrıca günümüzde sayıları birkaç yüzle ifade edilebilecek noktaya gelen Levantenlerin, Osmanlı dönemindeki sayılarına ilişkin 5000-10000 arasında değişik rakamlar verildiğini hatırlattı. Kentin modern bir kent görünümüne kavuşmasında önemli rolleri olan Levanten ailelerin birçoğunun deniz ticaretiyle uğraştığını belirten Mehmetefendioğlu, Van Der Zee ve Guiffroy aileleri özelinde imparatorluktan cumhuriyete geçiş sürecinde İzmir’de deniz ticaretiyle uğraşan Levantenlerin yaşadıkları değişim ve dönüşüm sürecine dair değerlendirmelerde bulundu. Sivil denizcilik tarihi konusundaki çalışmalarıyla bilinen Yrd. Doç. Dr. Murat Koraltürk, “İki Denizcilik Tarihinin Portresi: Orhan Kızıldemir ve Eser Tutel” başlıklı bildirisinde denizcilik tarihine önemli katkılarda bulunan Kızıldemir ve Tutel’in çalışmalarına değindi. Koraltürk ayrıca, akademik bir dil kullanmayan her

iki yazarın eserlerinde son derece doğru ve sağlıklı bilgiler verdiğini belirterek denizcilik tarihinin kitlelerce tanınmasında önemli rolleri olduğunu dile getirdi. Ayrıca günümüzde de denizcilik tarihinin “sivil” boyutuna ilişkin çalışmalara gereksinim duyulduğunu ifade etti.

Anılan bu bildirilerin dışında sempozyumda şu bildirilerin sunumu da gerçekleştirilmiştir: Tezer Ülküatam “*Deniz Gücünün Önemi: Tarihten Bir Örnek*”, Prof. Dr. Ata Atun “*Kıbrıs Türk Denizcilik Tarihinden Kesitler*”, Dr. Nejat Tarakçı “*Deniz Ticaretinin Osmanlı Devleti Üzerindeki Jeopolitik Etkileri*”, Yrd. Doç. Dr. Gökhan Aykan “*Birinci Dünya Savaşını Kaybetmemizin Temel Sebebi Deniz Lojistiği*”, Dr. Hüseyin Topuz “*19. Yüzyıl Doğu Karadeniz Osmanlı-Rus Sosyo-Ekonomik İlişkileri*”.

Sunumların tamamlanmasından sonra, genel bir değerlendirme yapıldı ve sempozyumda sunulan bildirilerin en kısa zamanda kitap olarak yayımlanacağı izleyicilere duyuruldu. Ayrıca “Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu”nun üçüncüsünün gelecek yıl Mersin’de düzenleneceği hatırlatılarak İzmir’de başlayıp İstanbul’da devam eden bu etkinliğin Türk denizcilik tarihi açısından yararlı olması dilekleriyle sempozyum noktalanmış oldu. Piri Reis Üniversitesi’nin ev sahipliğinde başarıyla gerçekleştirilen bu etkinliğin, Türk denizcilik tarihi hakkında İzmir’de başlatılan sürece önemli bir katkı sağladığı ve bundan sonraki çalışmalara kaynaklık edebileceği rahatlıkla söylenebilir. Tarihin günümüzde yüklenmiş olduğu işlev göz önüne getirildiğinde, denizcilik tarihi hakkındaki çalışmaların daha da artması beklenen bir durumdur.