İzmir Körfezi Batıkları

Uluç HANHAN



TÜRKİYE SUALTI ARKEOLOJİSİ VAKFI
TINA

İZMİR KÖRFEZİ BATIKLARI

Uluç HANHAN

Editör
Neyyir BERKTAY

İzmir, 2021

Türkiye Sualtı Arkeolojisi Vakfı

İZMİR KÖRFEZİ BATIKLARI

Uluç HANHAN

ISBN
978-625-409-278-7

1. Baskı
Şubat 2021

KAPAK TASARIMI
İhsan Tahir Erdal

GRAFİK TASARIM VE UYGULAMA
MOPP Marka İletişim Ajansı
www.mopp.com.tr

BASKI
Bilnet Matbaacılık ve Yayıncılık AŞ
Y. Dudullu Org. San. Sit. 1.Cadde No:16 Y.Dudullu – İstanbul.
Tel: +90 216 444 44 03 - www.bilnet.net.tr

© Tüm hakları saklıdır. Bu kitabın tamamı ya da bir kısmı 5846 sayılı yasanın hükümlerine göre, yazarın önceden izni olmaksızın elektronik, mekanik, fotokopi ya da herhangi bir kayıt sistemi ile çoğaltılamaz, yayınlanamaz, depolanamaz. Ancak kaynak gösterilerek alıntı yapılabilir.

Şubat 2021, İzmir

Anneme, babama ve kardeşlerime...

ULUÇ HANHAN

1965 yılında İstanbul'da doğan Uluç Hanhan, 1972 yılına kadar İstanbul'da büyüdü. Babası Yüksel Hanhan'ın Türk Deniz Kuvvetleri'ndeki görevi nedeniyle Uzunada'ya tayini çıkan aile, 1972-1981 yılları arasında Uzunada'da bulundu. Hanhan, ilkokulun ilk üç yılını Uzunada İlkokulu'nda okudu. 1975 yılında aile İzmir'e taşınınca Karşıyaka Aydoğdu İlkokulu'undan mezun oldu. 1977-1980 yılları arasında Karşıyaka Ortaokulu'na devam eden Hanhan, 1983'te Karşıyaka Gazi Lisesi'nden mezun oldu.

1983 yılında girdiği, o zamanki adıyla Dz.K.K. Denizcilik Yüksek Okulu ve Eğitim Merkezi Komutanlığı adlı Yüksek Denizcilik Okulu (YDO, Dz.Y.O, İTÜ Denizcilik Fakültesi) Güverte Bölümü'nü 1987'de bitirerek mezun oldu. 1987 ile 1996 yılları arasında Türk ve yabancı bayraklı gemilerde Uzakyol Güverte Zabiti, Uzakyol 1. Zabiti ve Uzakyol Kaptanı yeterlilikleri ile görev yaptı. 1996-1998 arasında, İzmir merkezli bir kimyasal tanker filosunda güverte enspektörü kadrosunda çalıştı. Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği İzmir Şubesi ve İzmir Tekne İmalatçıları Derneği yönetim kurullarında görev aldı. 1998 ve 2007 yılları arasında İzmir'de bir denizcilik kursu yönetiminde rol aldı.

2004 yılında Dikili Limanı Kılavuz Kaptan Yeterlilik Belgesi'ni alan Hanhan, aynı yıl Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde yüksek lisans eğitimine başladı ve 2007 yılı başında mezun oldu. Mezuniyet sonrasında 2007 yılı başlarından 2008 yılının ortasına kadar İzmir'deki bir denizcilik şirketinde insan kaynakları müdürü olarak görev yaptı. Haziran 2008'den beri kılavuz kaptan olarak çalışmaktadır.

2017 yılında Bir Zamanlar Uzunada adlı kitabını yayımlamıştır. Deniz ve denizcilikle ilgili dergilerde makaleler yazmaktadır.

Uluç Hanhan, Arzu Hanhan ile evlidir. Çiftin Kerem adlı bir çocukları vardır.

Türkiye Sualtı Arkeolojisi Vakfı (TINA) Uluç Hanhan'ın çalışmasını, pandemi döneminde gelen destek talebiyle, gerçekleştirmeye karar vermiştir. Bu tip çalışmalar karasularımızda sahip olduğumuz sualtı zenginliklerimizin tespiti açısından önemlidir. Ancak neye sahip olduğumuzu bilirsek, o zaman değerlerimizi koruma ve değerlendirme imkanına kavuşuruz.

Türkiye Sualtı Arkeolojisi Vakfı geçmiş senelerde Ege Denizi'nde TÜBİTAK ve Dokuz Eylül Üniversitesi'nin Projesine destek vermek suretiyle sualtı batık envanterlerinin geliştirilmesi çalışmalarının bir bölümüne katılmıştır. Bu tip çalışmaların çoğalması ve aşama kaydetmesi, sualtı zenginliklerimize sahip çıkılması anlamına gelmektedir. Bu şüphesiz ki, denizlerimize sahip çıkmanın başka bir ifadesidir.

H. Oğuz AYDEMİR
Türkiye Sualtı Arkeoloji Vakfı
Yönetim Kurulu Başkanı

TEŞEKKÜR

İzmir Körfezi Batıkları çalışmasının kitaba dönüşmesini sağlayan Türkiye Sualtı Arkeolojisi Vakfı Başkanı Sayın Oğuz Aydemir ile Vakıf yönetim kurulu üyelerine ve Sayın Mehmet Bezdan'a İzmir'in denizcilik ve yerel tarihine olan ilgi ve destekleri nedeniyle şükranlarımı sunarım.

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Yusuf Öztürk ile şube yönetimi ve üyelerine kitap tasarım çalışmaları için teşekkür ederim.

Kitapta yer alan sözlü tarih çalışmalarına katılarak İzmir Körfezi Batıkları-Yenikale Batıkları Tarihi'ne not düşen; Hasan ve Hanifi Çürük, Ümit Parnas, Seval Gadiş, Şafak Surkultay, Op. Dr. Merih Hanhan, Op. Dr. Ali Gökçen Akdal, R. Erhan Elmalı, Celal Güven, Hasan Aksoy, Ceyhan Çetin, Mesut Salim Fırat, Özcan Üngün, Hatice Özdoğan, Ersin Süeren, Erdoğan Deniz, Mustafa Temiztepe, Güler Özden, Prof. Dr. Ercan Kızılay, Ünal Erdem, Ali Rıza Duran, Doğu Karaoğuz, Prof. Dr. Vasıf Şahoğlu, Ünal Görgün, İbrahim Yelçap, Mehmet Yelçap, Murat Kalkavan, Ali Osman Güler, Hasan Tüfek, Reşat Yıldırım, Kapt. Refik Akdoğan, Kayhan Çindemir, Kapt. Haluk Özörten, Kapt. Harun Özdamar, Kapt. Metin Savaş, Kapt. Mehmet Özsaygılı, Rıdvan İyiülgülü, Kapt. Erkin Çetindemir, Kapt. Ramazan Erçin, Mustafa Akyıl, Doğan Ersün, Tahsin Tanta, Ahmet Dilşeker, Süleyman Çınar, Kapt. Nuri Durak, Oktay Köksal, Tosun Sezen, Friksos Samoğlu Rothman, Mr. Manos Kilimantzos, Diş Hk. Mustafa Fakazlı, Yaşar Ürük, Tankut Ambarcı'ya, İstanbul Deniz Müzesi ve Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı Komutan ve personeline teşekkür ederim.

Yaptığım inceleme gezilerine ve arşiv çalışmalarına destek veren: Kapt. Alper Tunga Anıker, Kapt. Fatih Türküstün, İbrahim Orhon, E. Alb. Osman Topallar, Kapt. Bülent Onural, Prof. Dr. Muhammet Duman, Araş. G. Dr. Tarık İlhan, Dr. Öğrt. Üye. A. Hüsnü Eronat, Araş. G. Dr. Erkin Altunsaray, İbrahim Temiztepe, Yaşar Gül, B.Müh. Ömer Çubuk, E. Alb. Hadi Başman, Engin Güven, Erdem Cever, Remzi Uluhan Hasdal, Celal Öcal, Mehmet Baş (Aksona Mehmet), Mahmut Suner, Prof. Dr. Necmi Ülker ve R. O. Neish ve Timuçin Binder, Kaptan Mustafa Can, Gökhan Karakaş ve Craig Encer'e teşekkür ederim.

Teşvik ve destekleri için Osman Öndeş'e teşekkür ederim.

Fransızca tercümeler Özlem Moreno, İngilizce tercümeler Neyyir Berktay, Osmanlıca tercümeler Dr. Öğrt. Üyesi Ahmet Mehmetefendioğlu, Kapt. Ali Deniz ve Bülent Yılmazer tarafından yapıldı. Hepsine teşekkür ederim.

Kitabın editörlüğünü Sevgili Neyyir Berktay büyük bir özveriyle yaptı, kendisine teşekkür ederim.

Sabır ve desteklerinden ötürü, benden destek ve emeğini esirgemeyen hayat arkadaşım, eşim Ayşe Arzu Hanhan ve oğlumuz Kerem'e sonsuz teşekkür ederim.

Uluç Hanhan, Bornova, Aralık 2019

KISALTMALAR

A.A: Anti-aircraft (İngilizce): Uçaksavar.

age: Adı geçen eser.

agm: Adı geçen makale.

agt: Adı geçen tez.

Akt: Aktaran.

Alb.: Albay.

ANKÜSEM: Ankara Üniversitesi Mustafa V. Koç Deniz Arkeolojisi Uygulama ve Araştırma Merkezi.

BKZ: Bakınız.

BL: Breech loader/loading (İngilizce): Arkadan doldurmalı top.

Bnb: Binbaşı.

CHIRP: İngilizce "Compressed High-Intensity Radiated Pulse" kelimelerinin baş harflerinden oluşturulmuş bir kısaltmadır. Türkçeye, "Sıkıştırılan ve yüksek enerji ile gönderilen ses dalgası (pals)" olarak çevrilebilir.CHIRP teknolojisini kullanan balık bulucular, her defasında tek bir frekans göndermek yerine, alçaktan yükseğe doğru belirli bir frekans aralığında artan bir ses dalgası gönderirler. (Kaynak: www.erenmarine.com/CHIRP-Teknolojisi-Nedir)

CSE: Compound Steam Engine (İngilizce) Bileşik bir buhar motoru ünitesi, buharın iki veya daha fazla aşamada genişletildiği bir tür buhar motorudur. 1781'de icat edilen bu teknik, ilk olarak Cornish Beam motorunda kullanıldı. 1850 civarında, bileşik motorlar ilk olarak Lancashire tekstil fabrikalarında kullanılmaya başlandı.

DWT: Dead Weight Tonnage (İngilizce): Bir geminin yük ve diğer ağırlıklar (yakıt, yağ, kumanya vb.) dâhil taşıyabileceği en fazla ağırlık.

E: Emekli.

ED: Existence Doubtful(İngilizce): Varlığı şüpheli.

EOD: Explosive Ordnance Disposal: Patlayıcı Maddeler Emniyete Alma ve İmha (SAS).

Ex: Eski, önceki.

GRT: Gros Registered Tonnage (İngilizce): Bazı istisna yerler hariç, geminin tüm kapalı yerlerinin 100 kübik feet (kadem) cinsinden değeri.

HEK: Hurda Enkaz Köhne Birliği. Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nda bir birlik.

HMS: İngiliz Kraliyet Donanması'nda, Birleşik Krallık Kralı'nın veya Kraliçesi'nin malı olduğunu ima eder. Eskiden HBMS olarak His veya Her Britannic Majesty's Ship, (Britanya Majestelerinin Gemisi) olarak kullanılırdı.

HMT: His/Her Britannic Majesty's Trawler (İngilizce): Britanya Majestelerinin Tarama Gemisi.

ihp: indicated horse power: Belirtilen beygir gücü.

IMO: International Maritime Organization (İngilizce): Dünya Denizcilik Örgütü.

İZSU: İzmir Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü.

Kd: Kıdemli.

Knot: Gemi sürat ölçüsü (deniz mili/saat).

KPM: Königliche Porzellan Manufaktur.

LCM: Mekanize Çıkartma Aracı.

MKE: Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu.

ML: Muzzle loader/loading (İngilizce): Ağızdan doldurmalı top.

MSB: Milli Savunma Bakanlığı.

MTB: Mayın Toplama Botu.

Nairobi: Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks (İngilizce): Nairobi Uluslararası Batık Çıkarma Konvansiyonu.

NATO: Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü.

nm: Nautical Mile(İngilizce): Deniz Mili.

NRT: Geminin gros tonajından, yaşama ve seyir yerleri, portuç vb. hacimler çıkarıldıktan sonra elde edilen tonaj değeri, başka bir deyişle gemiye kazanç sağlamakta kullanılan kapalı yerlerin hacmidir.

Pdr: pounder(s) (İngilizce): Libre.

pp: Between perpendicular (İngilizce): Kaimeler arası boy.

QF: Quick Firing (İngilizce): Seri atışlı top.

Q-Ship: Gizli askeri gemi.

R.N: Royal Navy (İngilizce): İngiliz Kraliyet Deniz Kuvvetleri.

R.N.V.R: (R.N.R) Royal Navy Volunteer Reserve (İngilizce): İngiliz Kraliyet Deniz Kuvvetleri Gönüllü Yedek Kaynağı.

ROV: Remotely Operated Vehicle (İngilizce): Su üstünde bir kumanda konsolu, su altında da istenilen yere gidebilen pervaneli, kameralı bir ana ünite ve bu ikisi arasındaki irtibatı sağlayan kablodan oluşur.

R/V: Research Vessel (İngilizce): Araştırma Gemisi.

s: Sayfa.

SAS: Sualtı Savunma.

SAT: Sualtı Taarruz.

SE: Single Expansion (İngilizce): Tek genişlemeli.

S.G: Sahil Güvenlik.

SHOD: Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi.

Shp: Shaft horse power (İngilizce): şaft beygir gücü.

SMS: Alman İmparatorluk Deniz Kuvvetleri'ndeki tüm gemiler SMS (Seiner Majestat Schiff) ile başlıyordu, bu kısaltma"Majestelerinin Gemisi" anlamını taşımaktadır.

S.S: Steam Ship (İngilizce): Buharlı Gemi.

TB: Torpedo Boat (İngilizce): Torpidobot.

TCG: Türkiye Cumhuriyeti Gemisi.

TE: Triple expansion (İngilizce): Üç genişlemeli.

TINA: Türkiye Sualtı Arkeolojisi Vakfı.

T.T.: Torpedo Tube (İngilizce): Torpido tüpü.

UB: Seyir mesafesi kısıtlı, küçük Alman denizaltı sınıfından bir denizaltı.

UDT: Underwater Demolititon Team (İngilizce): Sualtı Taaruz ve İmha Ekibi (eski SAT).

UNESCO: Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü.

USS: United States Ship (İngilizce): ABD Savaş Gemisi.

Yzb: Yüzbaşı.

Yb: Yarbay.

İÇİNDEKİLER

Özgeçmiş V
Teşekkür IX
Kısaltmalar X
Sunuş XVII
Giriş 1

1.BÖLÜM DIŞ KÖRFEZ BATIKLARI 3
1.1. Monitor 30 Batığı 6
1.2. Körfez Girişindeki Meçhul Batık 7
1.3. Fransız Mayın Gemisi: Casabianca 8
1.4. Mayına Çarpan Yunan Bayraklı Gemi: S.S. Bouboulina 16
1.5. Uzunada Kuzey Batığı 18
1.6. Leventler (Hacılar) Limanı Batıkları 18
1.7. Mordoğan'da Birinci Dünya Savaşı'ndan Kalma İngiliz Uçağı Batığı 20
1.8. Koyun Adaları Deniz Savaşı'ndan (11 Şubat 1695) Batık Parçaları: Stella Maris ve Leon Coronato Gemileri 22
1.9. Uzunada Amfora Batığı Parçaları 22
1.10. Kumburnu Batığı Parçaları 23
1.11. Urla İskele Batıkları: Beyrut ve Kınalıada 24
1.12. Urla Limantepe Osmanlı Gemisi Parçaları 49
1.13. Cumhuriyet Dönemi Batığı: S.S. İnebolu 50
1.13.1. İnebolu Batığının Tespit Edilmesini Sağlayan Bilimsel Araştırma 50
1.13.2. İnebolu Batığı Tarihsel Araştırması 51
1.13.3. İnebolu Batığı Sözlü Tarih Çalışması 58
1.13.4. S/S İnebolu ile Haziran 2017'de Güzelbahçe Açıklarında Bulunan "Meçhul Batık" arasındaki benzerlikler 59
1.14. Pelikan ve Yenikale Arasındaki Batıklar 60
1.14.1. Tembel, Kaynar ve Pelikan Dezmaları 60
1.14.2. Avusturya-Macaristan Yelkenli Gemisi: SV Eclipse 63
1.14.3. İngiliz Mayın Tarama Gemisi: HMT Okino 64
1.15. Karaburun'daki İngiliz Torpidobotu Leşi 67
1.16. İzmir Körfezi'nde Yer Almayan Üç Önemli Batık 69

1.16. 1. Demirhisar Torpidobotu'na Saygı 69
1.16.2. Çeşme'de Deniz Kazasına Uğrayan İngiliz Savaş Gemisi: HMS Phoenix 72
1.16.3. S.S. İnayet 72

2.BÖLÜM YENİKALE BATIKLARI 75
2.1. Yenikale (Sancakkale, Sanjak Kale) 76
2.2. Savaşların Arka Planında Yenikale 81
2.2.1.Türk-İtalyan Savaşı'nın (29 Eylül 1911-18 Ekim 1912) Yenikale'deki Yansımaları 81
2.2.2. Balkan Savaşları'nın Yenikale'deki Yansımaları 85
2.2.3.Birinci Dünya Savaşı'nın (Ağustos 1914- Ekim 1918) Yenikale'deki Yansımaları 88
2.3. Yenikale Geçidi ve Batıkları 91
2.3.1.Yıllar Boyunca Yenikale Geçidi 91
2.3.1.1. Yenikale'den 1820'li Yıllarda Geçmek 93
2.3.1.2. Yenikale'den 1925 Yılında Geçmek 94
2.3.1.3. 1931 Yılından Bir Belge: 80 metre açıklığı bulunan Yenikale Geçidinin Genişletilmesi Mahsurlu Görülüyor 95
2.3.1.4. Yenikale'den 1938 Yılında Geçmek 96
Yavuz'un Yara Almasına Neden Olan Yenikale Batığı ve Yavuz Şamandırası 96
2.3.1.5. 1955 yılı Admiralty Haritasında Yenikale Geçidi 97
2.3.1.6. Günümüzde Yenikale Geçidi 99
Akademik Çalışmalarda Yenikale Geçidi 99
2.3.2. Yenikale Batıkları 101
2.3.2.1. Birinci Dünya Savaşı'nda El Konulan İngiliz Ticaret Gemisi: S.S. Assiout. 102
2.3.2.2. Mayına Çarpan Amerikan Bayraklı Ticaret Gemisi: S.S. Texas 104
2.3.2.3. Mayına Çarpan Amerikan Bayraklı Ticaret Gemisi: S.S. Nevada 107
2.3.2.4. Birinci Dünya Savaşı'nda El Konulup Blok Gemisi Olarak Batırılan İngiliz Ticaret Gemisi: S.S City of Khios 110
2.3.2.5. Birinci Dünya Savaşı'nda El Konulup Blok Gemisi Olarak Batırılan İngiliz Ticaret Gemisi: S.S. Billiter 110
2.3.2.6. Türk- İtalyan Savaşı'nda Blok Gemisi Olarak Batırılan Osmanlı Ticaret Gemisi: S.S. Adana 111
2.3.2.7.Türk- İtalyan Savaşı'nda Blok Gemisi Olarak Batırılan Osmanlı Ticaret Gemisi: S.S. Saadet 111
2.3.2.8. Türk- İtalyan Savaşı'nda Blok Gemisi Olarak Batırılan Osmanlı Saltanat Yatı: Sultaniye 112

2.3.2.9. Geçidi Tıkayacak Taş Yüklü Mavna, Şat, Şalopa vb. Deniz Araçları 113
2.4. Yenikale'de Batmadığı Tespit Edilen Gemiler 114
2.4.1.Yenikale'de Amerikan Bayraklı Bir Gemiyle Çatışan, Batan ve Sonra Yüzdürülen Türk Bayraklı Gemi: İzmir (1955 yapımı) 114
2.4.2.Yenikale'de Nisan 1912'de Blok Gemisi Olarak Batırılan ve Daha Sonra Hurdacılara Satılan Osmanlı Gemisi: İzmir (1874 yapımı) 118
2.4.3. Çanakkale Saldırısı İçin Ege'de Bulunan İngiliz Torpidobotu: TB 064 119
2.4.4. Levanten Hemşire Grace Williamson'u İzmir'e Getiren ve Körfezin Mayınlarla Kapatılmasına Tanıklık Etmiş Ticaret Gemisi: S.S. Saidieh 120
2.4.5. Merminci Burnu'nda Karaya Oturan Amerikan Bayraklı Ticaret Gemisi: S.S. Oregon 122
2.4.6. Yenikale'de Mayına Çarpan Fransız Bayraklı Ticaret Gemisi: S.S. Senegal 122
2.5. Yenikale'de Battığına Emin Olunamayan Gemiler 124
2.5.1. Jöteberi Amsterdam ve Diğer Hollanda Gemisi 124
Yenikale'de Batırıldığı İddia Edilen Gizemli İki Gemi 125
2.5.2. Meçhul Alman Denizaltısı UB-3'mü? 127

3. BÖLÜM YENİKALE BATIKLARININ ÇIKARILMASI 133
3.1. 1900'lü Yıllar Öncesindeki Batık Çıkarma Çalışmaları 134
30 Ekim 1918 ile Mayıs 1919 Arasında Yenikale'de bir batık çıkarma çalışması oldu mu? 136
3.2. Cumhuriyet Dönemi Batık Çıkarma Çalışmaları 137
3.2.1. 1967-1971 Yılları Arasındaki Batık Çıkarma Çalışmaları 138
3.2.2. 1972-1974 Yılları Arasındaki Batık Çıkarma Çalışmaları 149
3.3. Yenikale Açığındaki Meçhul İki Batığa Ait Bilimsel Çalışmalar 165
3.3.1. Araş. Gör. Dr. Tarık İlhan, Dr. Öğr. Üyesi A. Hüsnü Eronat, Prof. Dr. Muhammet Duman'ın Çalışması 165
3.3.2. Süleyman Coşkun'un Çalışması 165
3.3.3. Eldeki Bilimsel ve Tarihi Veriler Işığında Meçhul İki Batığın Tespiti 166

4.BÖLÜM İÇ KÖRFEZDE YAŞANAN KAZALAR VE BATIKLAR 167
4.1. Kazalar 168
4.2. Batık Gemi 170
İNGİLİZ SAVAŞ GEMİSİ: HMS Stonehenge 170

SONUÇ VE ÖNERİLER 171

EKLER 184

Ek-1: Casabianca Kaybedilen Personel Listesi (31.7.1917 tarihinde Rochefort ölüm belgesi beyannamesine göre) 184

Ek-2: Pınar algarnası ve Süleymen Sırrı Barlı'nın Antetli Kağıdı 188

Ek-3: İngiliz Gemileri Referansları 189

Ek-4: Messageries Maritimes Forsu 190

Ek-5: Ragıp Paşa Dalyanı 190

Ek-6: 1.6.1931 Tarihli Yenikale Vapur Geçidi Hakkında Belge 191

Ek-7: İzmir Körfezi Deniz Askerî Yasak Bölgeleri 192

Ek-8: Hacı Davut Farkuh ve Gemileri 193

Ek-9: Khedivial (Hıdiviye) ve Ellerman Lines 198

Ek-10: Birinci Dünya Savaşı'nda Anadolu'daki İngiliz Esirleri ve Esir Kampları Makalesinde Kullanılan Bazı Orijinal İngiliz Kaynakları 200

Ek-11: S.S. Texas ile ilgili bir açıklama ve röportaj 200

Ek-12: Yeni Zelanda The Auckland Star gazetesinin S.S. Nevada ile İlgili Haberi 202

Ek-13: Sultan Abdülaziz'in Sultaniye ile Seyahatleri 203

Ek-14: Murat Kalkavan Anlatıyor: Demirine Kavuşan Rus Gemisi ve Kalkavanların Devasa Deposu 205

Ek-15: İzmir'in eski sayfiye yeri, batık hurdalarının evsahibi İnciraltı'na ilişkin anı ve bilgiler 206

KAYNAKLAR 208

SUNUŞ

Bir Zamanlar Uzunada bundan yaklaşık üç yıl önce yayımlandı. Kitapta bir adanın tarihinden kesitler sunulurken, yapılan sözlü tarih çalışmaları Uzunada ile ilgili bilinmeyen birçok konunun açıklığa kavuşmasını sağlayarak tarihe not düşmüş oldu. Birinci Dünya Savaşı'nda Uzunada etrafında gerçekleşen askerî çatışmalara ilişkin arşiv, literatür taramaları ve sözlü tarih çalışmaları esnasında, bu mücadelenin bir sonucu olarak batık gemilere de rastlandı. Başta Mayıs 1916'da Türk, Alman ve Avusturya-Macaristan topçu bataryası tarafından batırılan İngiliz gemisi Monitor 30 olmak üzere birçok batık geminin yanı sıra, Uzunada sularında batan gizemli bir denizaltıya ilişkin iddialar da söz konusu kitapta yer aldı.

2019'un bahar aylarında bir dergiye yazacağım makale konusunu "Urla İskelesi Batıkları" olarak belirlemiştim. Bu makaleyi hazırlarken, yaklaşık üç yıl önce İzmir Körfezi'nde bir gemi batığı bulunduğunu öğrendim. Yayınlarda batık geminin yandan taramalı sonarla çekilmiş birkaç fotoğrafı da vardı. İlgili enstitü ile iletişime geçtim, kısa bir süre sonra da bu batığın İnebolu vapuru olduğu ortaya çıkartıldı. Batık gemi hakkında yaptığım tarihsel çalışma başarıyla sonuçlanmıştı. Bundan güç alarak İzmir Körfezi'ndeki batık gemiler hakkındaki araştırmalarımı derinleştirmeye karar verdim. Başta amacım Urla İskelesi batıklarının tarihini yazmaktı. Uzunada çevresinde bulunan beş batık, Urla İskelesi'ndeki iki batık ve son olarak İnebolu batığı toplam batık sayısını sekize çıkarttı. Bir Zamanlar Uzunada'da, Birinci Dünya Savaşı'nda Yenikale'de mânia gemisi olarak batırılan üç İngiliz ticaret gemisinden söz edilmişti. Ayrıca kitapta biri Fransız, biri de İngiliz olmak üzere iki mayın gemisi anlatılmıştı. Bu durumda 13 batık gemiyle yola çıkıyordum. Yenikale stratejik konumu nedeniyle önceden beri ilgimi çeken bir yerdi. Mesleğim nedeniyle burada daha fazla batık gemi olabileceğini tahmin ederek yola koyuldum.

İzmir Körfezi'nde batan gemilerin son günlerini kitapta yansıtmaya çalıştım. Onların bize söyleyeceği şeylere kulak vermeye gayret ettim. Ne yazık ki bir dönemin tanıklığını yapmış batık gemilerin kitapta okuyacağınız öykülerinden başka bugünlere pek bir şey kalmamış. Olsun, bu öykülere sahip olmak da önemlidir. Öyküler bizler için çok değerli ve öğreticidir. Türk denizciliğinin geçmişini bilmenin bizi daha güçlü yapacağı açıktır.

Ulu önder Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK'ün " Biz daima hakikati arayan ve onu buldukça ve bulduğumuza kani oldukça ifadeye cüret gösteren adamlar olmalıyız" özdeyişinin bundan sonraki çalışmalarımıza ışık tutması dileğiyle.

Uluç Hanhan
Bornova, Aralık 2019
uluchanhan@gmail.com

GİRİŞ

İzmir Körfezi Batıkları: Yenikale Batıklarının Tarihi kitabında buharlı, dizel, ticaret ve savaş gemisi batıkları incelenmiştir. Arkeolojinin konusu olan antik batıklar ve yapay resifler konu dışı tutulmuştur. Bunun üç istisnası vardır. Bunlar; Doç. Dr. Harun Özdaş'ın incelediği Stella Maris ve Leon Coronato adlı iki Venedik gemisi, Çeşme'de deniz kazasına uğrayan HMS Phoenix ve Sığacık Körfezi batısındaki Kızılburun'da karaya oturup batan S.S. İnayet'tir.

İzmir Körfezi Batıkları'na benzer bir çalışma olan Derinlerden Yansımalar, Çanakkale Savaşları'nın 100. yılı olan 2015'te yazılmıştır. Selçuk Kolay, Okan Taktak, Savaş Karakaş ve Mithat Atabay tarafından yazılan kitapta 33 gemi batığı hakkında detaylı bilgiler verilmektedir. Sayın Kolay, kitapla ilgili çalışmalara 1993 yılında başladığını belirterek, yöntem olarak; arşiv, dalış, eski dalışlarda elde edilen görüntüler, yeni dalış ve çekim teknolojileri kullandıklarını söylemektedir. Kitabın ağırlıklı olarak çok yeni ve gelişmiş bir sonar teknolojisi olan 3 D multibeam sonar imaging üzerine kurulduğunu söyleyen Kolay, bu teknoloji sayesinde her batığın günümüzdeki durumunun ilk defa tek parça halinde görüntülendiğini belirtmektedir. Kitabın yazarlarından Savaş Karakaş batıkları "zaman kapsülü"ne benzetmekte, batıklar konusundaki hassasiyetini ve endişelerini şu sözcüklerle ifade etmektedir: "Her dalışta farklı bulgular elde ettiğimiz batıkların, geçen yıllar boyunca denizin ve insanın yıpratıcı gücüne nasıl hızla boyun eğdiklerine de üzülerek şahit oldum. Sökülüp yağmalandılar, ardından balıkçılık ve hurdacılık gibi faaliyetlerin kurbanı oldular. Bugün de kontrolsüz dalışın ve artan turizm faaliyetlerinin kurbanı oldular." (Şelçuk Kolay vd.)

Savaş Karakaş gibi Çanakkale batıkları hakkında endişeleri olan bir diğer kişi, Yenikapı Batıkları Projesi Başkanlığı'nı yürüten Prof. Dr. Ufuk Kocabaş'tır. Kocabaş, Çanakkale batıkları için "Bu batıkları dünyaya nasıl tanıtıyoruz? Nasıl koruyoruz? Bu konuda ciddi politikaların olması lazım. Çünkü tahribatın hangi boyutlarda olduğunu da iyi biliyoruz. Çanakkale batıklarında olduğu gibi hırsızlar tarafından soyulmuş ve hiçbir buluntu kalmamış da olabilir. Türkiye'de batıkların olması bizim açımızdan çok büyük bir şans ama esas olan bunları kültürel anlamda değerlendirip gereken şekilde sunmaktır" demektedir. (Mehmet Bezdan)

Arkeoloji biliminin, sualtı arkeolojisi adıyla yeni bir dala ayrılması, ilk defa Türkiye'de 1960'ta başlayan sualtı çalışmaları ile (Gelidonya Batığı) gerçekleşmiştir. Bu çalışmaları başlatan George F. Bass birçok kimseye göre sualtı arkeolojisinin babasıdır. Bass, 1960 yılında Türkiye kıyılarında başladığı dünyanın bilinen ilk arkeolojik batık kazısıyla yeni bir disiplinin doğmasını sağlamış ve yaklaşık 50 yıl boyunca yaptığı arkeolojik çalışmalarla dünya denizcilik tarihini aydınlatmıştır (Mehmet Bezdan, s.17).

Türkiye'nin sualtı arkeolojisi biliminin doğduğu ülke olması, bu ülkenin vatandaşı olarak bizlere sorumluluklar getirmektedir. Ben, bu kitabı hazırlamakla üzerime düşeni gerçekleştirmeye gayret ettim. Elinizde tuttuğunuz kitap, İzmir tarihinin ihmal edilmiş bir yönünü aydınlatmaya soyunmaktadır. Kitapta yaklaşık 30 gemi batığı, yukarıda söz edilen kitaptakinden farklı olarak sözlü tarih çalışmaları ve arşiv araştırmaları temelinde incelenmektedir.

Dileğimiz, bu çalışmanın, daha gelişmiş maddî ve teknolojik olanaklara sahip olanlar tarafından ileri seviyelere taşınması, sualtı kültürel mirası olan batık gemilerin korunması, gelecek nesillerin bunu içselleştirerek yetiştirilmeleri ve bu tarihî mirasa sahip çıkmalarıdır. Bunun başarılabileceğine inancım tamdır.

01 BÖLÜM

DIŞ KÖRFEZ BATIKLARI



TANIMLAR

Batık Gemi Nedir?

Önce gemi tanımıyla başlayalım. Gemi teknik olarak; suda yükü, yolcuyu ve personeli mümkün olduğu kadar emniyetli, hızlı ve ekonomik olarak taşımak amacıyla yapılmış yüzen vasıtadır. Yasal tanım olarak ise; kürekten başka alet ile yola çıkabilen, adı, tonajı ve işlevi ne olursa olsun, her türlü deniz aracıdır. Nairobi Konvansiyonu'nda [1] yapılan ve IMO tarafından kabul edilen bir tanıma göre batıklar, suya batmış ya da hareketleri kısıtlanmış gemiler ve bunların parçalarıdır.

Batık Gemi Sınıfları Nelerdir?

Batıkları stabilite özelliğine göre tamamen ve yarı- batık gemi olarak sınıflandırmak mümkündür. Diğer taraftan; tarih**î**, asker**î**, hazine değeri olan, yapay resif olarak kullanılan ve terk edilmiş gemi enkazları olarak da sınıflandırılabilir.

Gemilerin Batma Nedenleri

Gemiler yüzerliliklerini kaybetmeleri sonucunda batarlar. Gemilerin batma nedenleri çok değişik olmakla birlikte, genel olarak şunlardır: Hava ve deniz koşulları, personel hataları, teknik hatalar, taşınan yükten kaynaklanan sorunlar, savaş durumu ve mânia olarak veya düşman eline geçmesin diye gemilerin kasten batırılmasıdır.

Batıklar Niye Çıkarılır?

Ekoloji üzerindeki olumsuz etkileri, ekonomiye olumsuz etkileri, batığın değeri ve halk sağlığına olumsuz etkileri nedeniyle batıklar çıkarılır.

Bazı Batıklar Niye Çıkarılmaz?

Yapay resif olarak kullanılan batık gemiler, doğal yaşam zarar görebileceği için; savaş gemileri, ulusal güvenlikle ilgili sırlar içerdikleri ve taşıdıkları patlayıcı maddeler çıkarılma esnasında insan sağlığına ve deniz çevresine zarar verebileceği için; tarihsel değer taşıyan batık gemiler, battıkları döneme ait eşsiz bir bilgi kaynağı olarak görüldükleri için; turizm amaçlı kullanılan batık gemiler, dalış turizmine olan katkısı yadsınamaz olduğu için ve terk edilmiş sahipsiz gemiler de çevresel kirlilik riski olmayan, gemi trafiğini etkilemeyen ve stratejik olmayan bir noktada batmış olduğu için çıkarılmayabilir [2].

---

[1] Nairobi International Convention On the Removal of Wrecks, kabulü: 18 Mayıs 2007, uygulamaya girişi: 14 Nisan 2015, www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx, Türkiye bu konvansiyonu henüz imzalamadı.

[2] Hürzat vd.

Yöntem

Kitapta batıklar üç bölge göz önüne alınarak incelenmiştir: İzmir Körfezi girişinden Yenikale'ye kadar olan bölge dış körfez, Yenikale'nin bulunduğu mevki ve çevresi Yenikale ve iç körfez olarak adlandırılan Yenikale'nin doğusu. Tüm batıklar için tarihî araştırmalar yapılmış, batıklar hakkında yerel amatör ve profesyonel balıkçılar ve süngerciler, amatör ve profesyonel denizciler, dalgıçlar ve dalgıç yakınları, emekli subay ve astsubaylar, kurtarma uzmanları, yerel tarihçiler, akademisyenler, yazarlar, araştırmacılar, tersaneciler ve uzmanlarla görüşülmüştür. Kitapta adı geçen yerlere ziyaretler yapılmış ve fotoğrafları çekilmiştir. Yüksek maliyet ve olanakların kısıtlılığı nedeniyle, söz konusu batık ve batık kalıntılarına dalış gerçekleştirilememiş ve yine aynı nedenlerle ROV vb. cihazlarla görüntüleme yapılamamıştır. Dileğimiz bu olanaklara sahip batık ve sualtı araştırmacılarının kitaptan yola çıkarak, bu çalışmayı daha ileri seviyelere taşımalarıdır.

Körfezde Seyir

Dış körfezde seyredilirken dikkat edilecek hususlardan ilki, Deniz Askerî Yasak Bölgeleri'nden uzak durmaktır. Körfezde altı tane Deniz Askerî Yasak Bölgesi bulunmaktadır. Bunlar; Leventler, Uzunada, Menteş, Yenikale, Naldöken ve Naldöken Sahil Güvenlik'tir. Ek 7'de bu bölgelerin koordinatları görülebilir. Ayrıca kullanılan haritaların kitabelerinde bu yasak bölgelerle ilgili notlar bulunmaktadır. Örneğin, Uzunada Deniz Askerî Yasak Bölgesi için 221 no.lu Türk Deniz Haritası'nda şöyle bir not vardır: "Uzunada etrafındaki sınırlandırılmış saha içine girmek, sahile çıkmak, bu saha içinde demirlemek ve avlanmak yasaktır". Ayrıca 074 no.lu Eğitim ve Atış Sahası dış körfezde bulunmaktadır. Burada planlanan eğitimler, haftalık olarak yayınlanan "Denizcilere İlanlar"da duyurulur.

Uzunada Çevresindeki Batıklar

Bir Zamanlar Uzunada, Uzunada'nın tarihine yapılan bir yolculuktur. Kitabın ilk baskısı 2017'de, ikinci baskısı da 2019'da yayımlanmıştır. Kitabın dördüncü bölümünde adada görev yapmış, yaşamış, askerliğini yapmış, sivil personel olarak çalışmış kişilerle sözlü tarih çalışması gerçekleştirilmiştir. Adanın kuzeybatı kısmında 1916 yılında Türk, Alman ve Avusturya-Macaristan topçu birlikleri tarafından batırılan *Monitor 30* adlı İngiliz savaş gemisi nedeniyle, görüşülen kişiler hem bu gemi batığından hem de Uzunada etrafındaki batıklardan söz etmişlerdir.

Ada çevresindeki batıklarla ilgili bir tanıklık Ferruh Evren ile yapılan görüşmede görülebilir. Ferruh Evren, Uzunada'nın sivil fırıncısı Mehmet Çürük için şunları söylüyor:

"Fırıncı Mehmet'in Ümit Parnas ve benimle arası iyiydi. Bizleri tutardı. Balık tutmak için ada çevresindeki batıkların yerlerini iyi bilirdi. Yakaladığı balıkları hiç göstermezdi. O, ağ atarken yanına tekne ile yaklaşırsak, hemen ağ şamandırasını alır oradan uzaklaşırdı. Balık avladığı yerlerin kerterizlerini kimseye söylemezdi. Ketum birisiydi[3]"

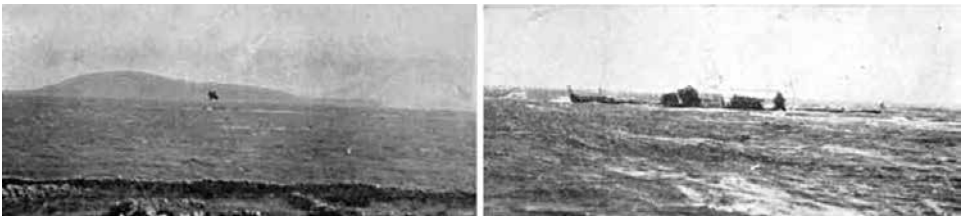
[3] Hanhan, s.260

1.1. *M- 30* Batığı

Bir Zamanlar Uzunada kitabında İngiliz savaş gemisi *Monitor 30*'u vuran top ve mühimmatın önce İzmir'den ve devamla Urla'dan römorkörlerin çektiği dubalarla Karaburun Yarımadası'na geldiği görülüyor. Bunlar; iki sahra topu, iki adet 15'lik Avusturya obüsü ve iki tane 12'lik uzun toptur. *Monitor 30*'un komutanı kendilerini vuran top mermisinin Cape Aspro'dan (Kumburnu) geldiğini söylüyor. Cape Aspro ile *Monitor 30*'un batırıldığı yer arası yaklaşık 7,5 kilometredir. Liman von Sanders de topların konulduğu yer ile gemilerin vurulduğu yer arasındaki mesafenin 7,5 km olduğunu belirtiyor. Toplar 6.5.1916'da sabah saatlerinde Kumburnu mevkiinde hazırlanıyor ve 13 Mayıs 1916'da saat 21.30 ile 22.00 arasında *Monitor 30* vuruluyor. Yara alan gemi yarı-batık halde terk ediliyor. İngiliz kurtarma ekibi, 15-30 Mayıs 1916'da yarı-batık gemiye gelerek ve sadece geceleri çalışmak suretiyle geminin top, demir, zincir ve diğer değerli ekipmanlarını gemiden alıyor. En sonunda da patlayıcıyla *Monitor 30*'u tahrip ederek gemiyi batırıyorlar. Aşağıda bu gemi batığıyla ilgili tanıklıklar bulunmaktadır:

Uzunada civarında balıkçılık, dalgıçlık, zıpkınla balık avı yapan Hasan Çürük: "Biz o buruna Vapur Burnu derdik, büyüklerimiz öyle derdi. Biz de öyle demeye devam ettik. Oraya tekneyle Güney Köyü'nden hareketle, adanın doğu sahilini takip ederek, zıpkınla balık avlamak için giderdik. Orada dipte demir, sac yığınları olduğunu hatırlıyorum. Ancak bu yığınlar bir bakışta gemiye benzemiyordu. Orada çok sargoz, kaya levreği ve melanur vururduk. Ağabeyiniz Merih Hanhan da bize eşlik ederdi. Üçümüz zıpkınla balık avlamaya çok meraklıydık[4]".

70'li yıllarda, Dr. Ali Gökçen Akdal, tıp fakültesinden arkadaşı Merih Hanhan'ın Uzunada'daki evlerine ziyarete gider. Kendisi de arkadaşı gibi dalışa meraklıdır. Akdal, Hanhan, Hanifi ve Hasan Çürük bu mevkiye balık avlamaya giderler. 2019 yılında *Bir Zamanlar Uzunada* kitabını okuyan Akdal, bu mevkideki gemi batığını çok iyi hatırladığını belirtmiştir. [5]



İzmir sahilinde Çeşme civarında topçularımız tarafından tam isabetlerle imha edilen motor gambotun tahrib edilmiş hali ve deniz sathından aşağıya sukutu

Ümit Parnas: "Kitapta söz edilen İngiliz *Monitor 30* gemisi batığının üzerinde çok balık olurdu. Dalanlar burayı sık sık ziyaret ederdi."[6]

[4] Hanhan, s.233

[5] Ocak 2019 tarihli görüşme

[6] Hanhan, s.277

Dalgıç Tosun Sezen, kendisi ile yapılan görüşmede bir anısını nakletmiştir: "İngiliz antikacılar 1970'lerde batık *Monitor 30*'un buharlı makinesinin peşine düşmüşlerdi. Dalgıç olarak bana ulaştılar. O yıllarda bana bu geminin makinesinin çıkartılması ile ilgili teklif getirdiler. Biz o yıllarda Çanakkale'de çok yoğun çalıştığımızdan o teklifle ilgilenemedik. Bu olaydan İngilizlerin tarihlerine ne kadar düşkün olduğunu anlamıştım."[7]

Tahsin Tanta: "Tarihini hatırlayamadığım bir tatbikatta Urla İskele'den Uzunada'ya bir *MTB* ile geçmiştik. Bnb. Celal Tombarcı ve Kd. Astsubaylardan Tuncer Cimilli *Monitor 30* batığında dalış yapmışlardı. Bnb. Tombarcı adanın her yerindeki balık yuvasını bilirdi. Biz Tombarcı Binbaşı'ya nasıl oluyor da öğle akşam balık vurup bize ikram ediyorsunuz? diye sorduk. Dalgıçlara sempatisi olduğundan bize *Monitor 30*'un ambarlarının içinin balık kaynadığını söyledi. Bu batığı bilenler, Yenikale'deki balıkçılar gibi buraları kimseye söylemezlermiş." [8]

Süleyman Çınar (Kerem Kaptan): "Uzunada'da Mesut Yardımcı Albay ile 10 yıl kadrolu balıkçılık yaptım. Bu geminin karinası bulunmaktaydı. Sahile çok yakındı. Etrafına ağ atıyorduk. Burada sinarit avlardık."[9]

Celal Güven: "Bu batık Uzunada Vapur Burnu'nda, sahilden 10-15 metre açıkta, 2,5-3 kulaçtaki batıktır. Burada yatık bir sac vardır. Bu batıktan geminin safrasında kullanılmış kurşun çıkarıldığını hatırlıyorum."[10]

Batık Hakkında Son Söz: Batık adı *Monitor 30*'dur. Askerî yasak bölgededir. Yıllara yenik düşmüş, çökük bir batıktır.

1.2. **Körfez Girişindeki Meçhul Batık**

Görüşülenler bu gemi için Fransız Hastane Gemisi adını kullanmışlardır: Hasan Aksoy, Fransız Hastane Gemisi olarak adlandırılan batıktan, trolcülerin ağlarına morfin şişeleri takıldığını belirtiyor.

Bu şişelerde Fransızca yazılar varmış.[11] Foça Su Ürünleri Kooperatifi Başkanı Ceyhan Çetin Fransız Hastane Gemisi'nin mevkisi için; Uzunada İsa Reis Burnu 4,6 mil ve Eşendere-Kaynarpınar 3,7 mil mesafelerinin kesişim noktasını vermiştir. Buranın derinliği 39 kulaç yani 71 metredir. Batığın boyu ise 60 metreden fazladır. Üzerinde birçok ağ ve parakat vardır. Foçalı balıkçı Mesut Salim Fırat, genel olarak batıklar için "Çok eski yıllardan beri balıkçı ağabeylerimizden İzmir girişinde batıklar olduğunu biliyorum. Trolcülük yaparken, bu batıkların bazı parçaları ağlarımıza takılırdı. Örnek olarak Fransız Hastane Gemisi'nden ilaçlardan ziyade doktora lazım olacak tüpler ağlarımıza takılırdı" demektedir.[12]

---

[7] 9.5.2019 tarihli görüşme, Hanhan, ikinci baskı, s. XIX

[8] 8.7.2019 tarihli görüşme

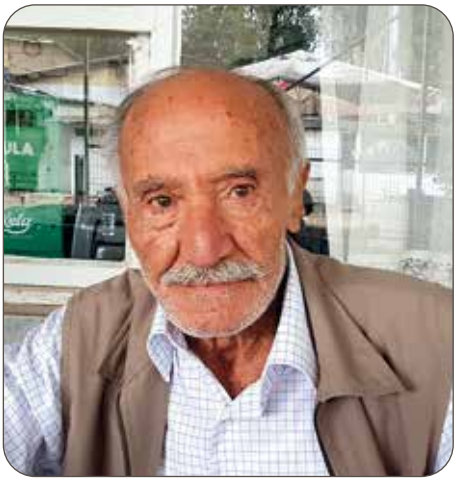
[9] 25.9.2019 tarihli görüşme

[10] 10.10.2018 tarihli görüşme

[11] 19.9.2019 tarihli görüşme

[12] 19.9.2019 tarihi görüşme

Aynı batık için Urla İskelesi'nden 1945 doğumlu balıkçı Süleyman Çınar (Kerem Kaptan) "Kaynarpınar açığında Foça leşi denilen batık vardır. Derinliği 62-63 metre olan bu yerde, trança, istakoz ve granyoz balıkları avlanır, bu batıktan ağlara sac parçaları gelmektedir. En büyük batık gemi buradaki batıktır. Bu batığa hurdacı girmemiştir. Üzerinde ağlar ve paraketeler vardır. Benim bile bir ağım burada kalmıştır. 50-60 tane istakoz yakaladığım bir seferde, ağımın bir kısmını kesmek zorunda kalmıştım" demektedir.[13] Özcan Üngün ise "İzmir Körfezi'ndeki en büyük batık budur. Ege bölgesinin en güzel trança yapan dezmasıdır. Foça'da bir alamatracı vardı. Ağ çekerken ağı bu batığa takılıyor. Burayı işaretlemek için halata bir kasa bağlıyor. Kendine nişan yapıyor. Daha sonra bu anlattıklarını kahvede anlatınca trançacılar bu yer üzerinde peydah oluyor. Ben 40 sene bu batık üzerinde balık avladım. Trançalar 5,5 kg ile 16 kilo arasında olur, dişiler daha büyük olur. Trançalar güneş doğana kadar batıkta kalır. Güneş doğunca meraya yayılır. İşte balıkçılar bu batık çevresine ağ atarak onları avlamak isterler" demektedir.[14]



Özcan Üngün (Uluç Hanhan Arşivi)

Batık Hakkında Son Söz: 66-67 m derinlikteki batığın adı meçhuldur.

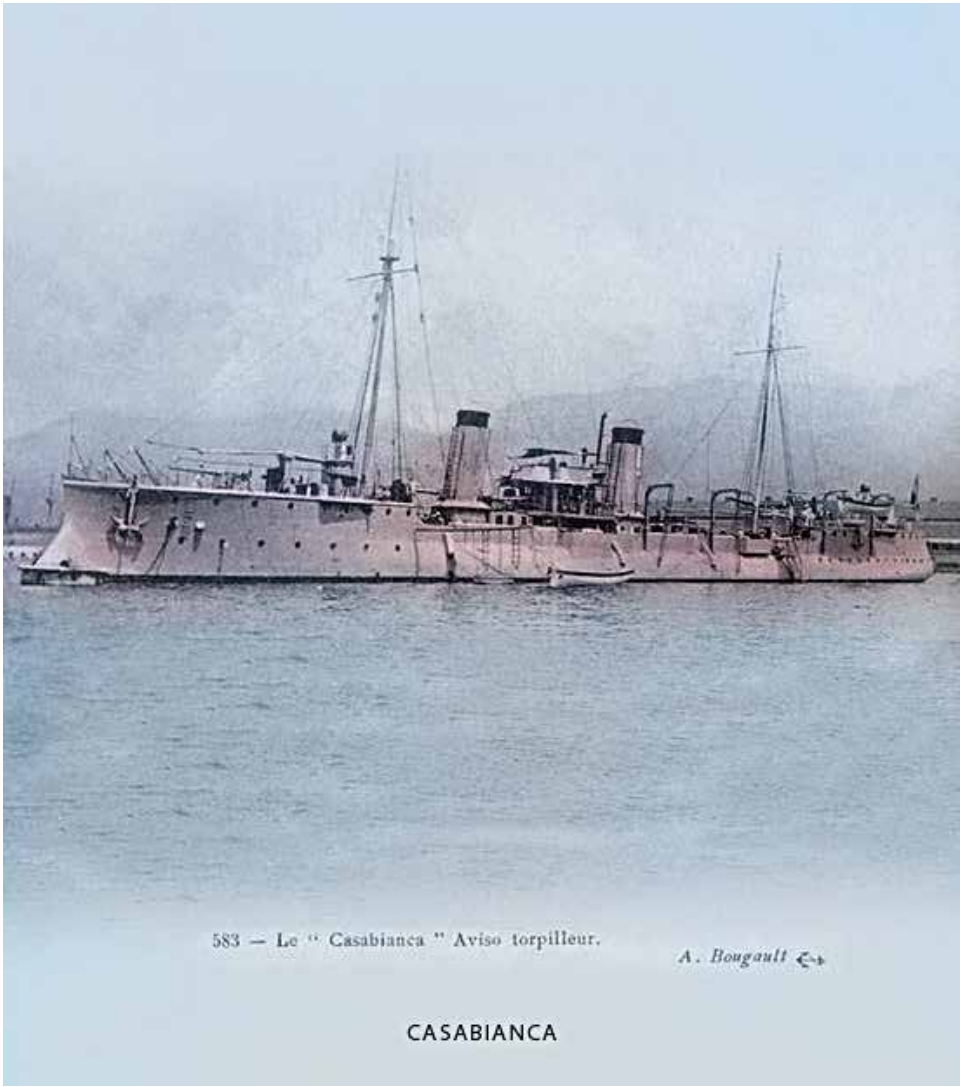
1.3. Fransız Mayın Gemisi: *Casabianca*

Fransız askerî gemisidir. Siparişi Ağustos 1893'te verildi, Ocak 1895'te kızağa konuldu, 21 Eylül 1895'te denize indirildi, testler için Rochefort'ta (Biskay Körfezi) filoya katıldı, 1900-1904 arası Bizerte'de savunma amaçlı konuşlandı, 1904-1911 arası silahsızdı, 1912'de 97 mayın kapasiteli mayın gemisi haline dönüştürüldü. Haziran 1915'te *HMS Euryalus*'la birlikte İzmir Körfezi'ne mayın döşedi. 970 tonluk, 81,9 m boyunda, 8,3 m genişliğinde, 3,5 m draftında, 2 buharlı türbin makineli, 8 Nomand kazanlı, çift şaftlı, 2 pervaneliydi. Silahları: 1 x 100 mm top, 3 x 65 mm top, 4 x 47 mm top, 2 x 12,7 mm top, 3 x 450 T.T., 97 mayınlı. Yakıtı 115 ton kömür, makinesi 5200 beygir gücünde, çelih zırh 20 mm kuşak ve 20 mm güverte, 21 knot hızındaydı. Yapımcısı: Chantiers & Ateliers de la Gironde S.A. Ets. Schneider, Bordeaux'dur.

Gemi komutanı: Capt. Marine Charles Joseph Fournie'di. Personel mevcudu 140'tı. Gemi battığında ise gemide 152 personel vardı. 3 Haziran 1915'te İzmir Körfezi'yle Midilli Adası arasında bulunan Uzunada'nın güneyinde, kendi

[13] 23.9.2019 tarihli görüşme

[14] 13.9.2019 tarihli görüşme



mayınlarından birinin patlayıp diğer mayınları da patlatması üzerine geminin kıç güvertesi havaya uçtu ve gemi battı. 86 kişi öldü, 66 kişi sağ kurtuldu.[15] [16] [17] *Casabianca* 3 Haziran 1915'te İzmir açıklarında bir mayına çarparak havaya uçtu ve battı. [17a] [17b]

Mart 1915'te İzmir'in İtilaf Devletleri donanması tarafından bombalanmasından sonra, İzmir Körfezi abluka altına alınmıştı. Bu abluka körfez

[15] navalhistory.net ve subsim.com, 2015

[16] www.navypedia.org/ships/france/fr_dd_diberville.htm

[17] www.genealogie22.com/guerre-14-18/index.php/Aviso-torpilleur_Casabianca

[17a] Roger Chesneau, N. J. M. Campbell, Conway's All the World's Figthing Ships, 1860-1905, s. 325, Conway Maritime Press. 1979, London

[17b] Jean Labayle Couhat, French Warship of W.W I, Ian Allan Ltd, s. 192-194, 1974,Letchworth, Hertfordshire

girişini ve Uzunada'nın doğu, batı ve güneyini mayınlayarak gerçekleştirildi. İşte bu mayınlama esnasında bir İngiliz gemisinin komutanı olan Heatcoat S. Grant kitabında şunları şöylüyor: "Elimizdeki bir sonraki önemli çalışma, elde yeterli sayıda mayın olana kadar ertelenen İzmir yaklaşımlarının mayınlanmasıydı. Fransız mayın gemisi *Drome* yaklaşık dört yüz mayınla geldi. Ne yazık ki bu operasyonu gerçekleştirmek için getirilen mayınlar, daha önce kullanılanlarla aynı kalitedeydi. Bu, Fransız mayın gemisi *Casa Bianca*'nın patlaması ve mayın gemimiz *Gazelle*'in neredeyse aynı kaderiyle paylaşmasıyla sonuçlandı. Ancak, mayınlar Albaylar Burmester ve Dumesnil ve torpido personeli tarafından dikkatle incelenmiş, elden geçirilmiş ve *Gazelle* tarafından kazasız bir şekilde 22 Temmuz'da (1915) İzmir Körfezi girişine döşenmiştir.[17c]

Casabianca'nın kayıp personel listesi için bkz. Ek-1.

İngilizlerin Döşediği Mayınlar

İngilizlerin Uzunada çevresine döşedikleri mayınlar için şöyle bir kayıt vardır: "*Gazelle*, Haziran 1915'te Uzunada'nın batı ve doğusuna mayın döşedi. *Latona* da Eylül 1915'te bu mayın tarlalarını güçlendirerek uzattı."[19] [19a] [19a]

Alman Bnb. Valter Lierau İngilizlerin faaliyetleri için, "İzmir civarındaki gemileri ve tayyareleri için İzmir Körfezi'nin dış kısmındaki Uzunada'da rahat rahat bir deniz üssü vücuda getirmeye başladılar. İzmir'de en küçük bir harp gemisi bile olmadığını bildikleri için gayet emin ve kaygısız idiler. Bu adaya toplar çıkararak orasını iki monitör ile birçok muhribin harekât merkezi yaptılar. Körfezdeki diğer adacıkları işgal ederek aralarına mayınlar döktüler" der.[20] Uzunada'nın batısı ve doğusuna mayın dökme görevi İngilizlere verilirken, Uzunada'nın güneyi ve Urla açıklarının Fransızlara bırakıldığı anlaşılıyor, ancak Fransızların amacına ulaşamadığı görülmektedir.

"30 Mayıs 1915'te *UB*-7 Alman denizaltısı İzmir'e girdi ve onarım için 12 Haziran'a kadar İzmir'de kaldı, bu tarihten 10 gün önce (2 Haziran 1915) düşman İzmir Körfezi girişi ve Urla önlerine mayın dökmüş ve 3/4 Haziran 1915'te *Kazablanka* (*Casabianca*, UH) adlı Fransız mayın gemisi bunlardan birine çarparak batmıştı. 15 Haziran'da alınan bir emir üzerine, bu gemideki mayınlar çıkartılarak İstanbul'a gönderildi. Bu mayınlar, Karadeniz'den, Ege ve Akdeniz kıyılarından çıkarılan diğer yabancı mayınlarla birlikte, Boğazlar ve kıyıların savunmasında kullanıldı."[21]

[17c] My War at Sea, 1914-1916, Heatcoat S. Grant, 2014, Lancaster, edited by Mark Tanner, s. 58-59

[18] https://www.naval-encyclopedia.com/category/ww1-warships/page/144/

[19] Hanhan, s.115

[19a] Akdeniz'de İzmir, Mandalya Körfezi ve Gökova Körfezi'ne mayın tarlaları döşendi. Bu operasyonlar, İngiliz Gazelle, Fransız mayın gemisi Casabianca ve HMS Latona tarafından gerçekleştirildi. J.S. Cowie, Mines, Minelayers and Minelaying, Oxford University Press, 1951, s. 53, 1949, London and Southampton

[20] Hanhan, s.157

[21] Besbelli, s. 295

Casabianca'dan çıkarılan mayınlar Boğazların savunmasında kullanılmıştır. *Türk Donanması'nda Mayın Harbi* adlı kitapta bu konuyla ilgili şöyle bir kayıt vardır: "Boğaza dökülmüş mayınlar karışık bir kombinasyon meydana getirmektedir. Mayınların çoğu Ruslar tarafından *Yavuz* ve *Midilli*'nin Karadeniz'e çıkmasını önlemek amacıyla İstanbul Boğazı girişine atılmıştır. Bu mayınlar "tuzluk gemileri" olarak anılan, önünde ve arkasında kaptan köşkü ve pervanesi bulunan gemilerin ığrıp taraması ile sahile yakın sığ sulara çekilerek toplanmış ve buradan tekrar kullanılmak üzere Çanakkale'ye gönderilmiştir. Aralarında Trabzon sahillerinden toplanmış Rus yapımı mayınlar olduğu gibi İzmir sularında ele geçirilmiş Fransız mayınları, hattâ Balkan Harbi'nden kalma Bulgar mayınları da vardır. Bunlar Türk denizcileri tarafından binbir tehlike göze alınarak toplanmıştır.[22]

Osmanlı arşivlerinde, 28.11.1916 tarih ve SYS /2258/ 27/ 0 sıradaki belge "Midilli ile İzmir Körfezi arasında bir torpile çarparak batan *Casabianca* adlı Fransız torpidosunun ekli listede isimleri yazılı mürettebatının akıbetleri hakkında bilgi isteği"nde bulunmaktadır.

Casabianca Batığı Hakkında Yedi Kişiyle Yapılan Görüşmeler

"Hekim Adası ile Uzunada arasında bir batık vardı. O zamanların ünlü dalgıcı Kamil Karaefe ve ekibi bu batığa dalmış, omurga hariç tüm batık parçalarını çıkarmışlardır."[23]

"Uzunada güneydoğu burnu ile Hekim Adası arasında bir batık olduğunu düşünüyorum. 1960'lı yılların ortasında devlet bazı sivil dalgıçlara bu bölgedeki batıkların çıkarılması için iş vermiş veya bu kişiler kendi girişimleri sonucu bu işe soyunmuşlar. Kesin olarak bu girişim ne şekilde başladı bilmiyorum. Tespit edilen batıklara su altında patlayıcılar konulmuş, sonra bunlar patlatılmış, daha sonra da parçalar halinde su yüzeyine çıkarılmış. Bu dalgıçlardan birinin ismi Dalgıç Ahmet (Özdoğan, UH), diğerinin de lakabı Karaefe (soyadı olacak, UH) imiş. O zamanlar Urla İskelesi'nde otururlarmış. Bu parçalar eskiden Nebioğlu Tatil Köyü denilen yerden karaya çıkarılmış."[24]

"1965 yılında bu batığın çıkarıldığını hatırlıyorum. Bir şat vardı ve bu şat üzerine hurdalar koyuluyordu. O zamanlar Nebioğlu henüz yoktu, orasının 70'li yıllarda yapıldığını hatırlıyorum. Batığın savaştan kalma sac bir gemi olduğunu düşünüyorum. Kubilay Sığlığı'na doğru gemi parçaları da vardı."[25]

"Hekim Adası ile adanın güneydoğu burnu arasında bir yerde teknemi demirlemiştim. Balık tutup ayrılma sırası geldiğinde bir türlü teknemin demirini alamadım. Bunun üzerine adadan yardım istedim. İşkampavya[26] yardıma gelmişti. Onun ırgatı ile benim demiri almak mümkün oldu. Demirle beraber su üstüne sarı malzemeden bir lumbuz da gelmişti. Bu olay 1962 yılında olmuştu. Burada kesin bir batık olmalıdır."[27]

[22] Türk Donanmasında Mayın Harbi, s.66

[23] Şafak Surkultay, Hanhan, 348-349

[24] Hanifi Çürük, Hanhan, s.234

[25] Hanifi Çürük ile 26.9.2019'da yapılan görüşme

[26] İşkampavya: Harp gemilerinde personel taşımakta kullanılan motorlu büyük filika

[27] Ümit Parnas, Hanhan, s.277

"1964 yılı sonlarında İstanbul'a lisan kursuna gitmiştim. Kursa gemilerden arkadaşlar da katılmıştı. Onlardan 1965 yılı başlarında Hekim Adası civarında batık bir gemi çıkarılmaya çalışıldığını duymuştum. Teknemin demirine takılan oksitlenmiş lumbuzu Uzunada Komutanı Alb. Cenap Bora'ya vermiştim. Bu lumbuz bildiğimiz daire şeklindeydi ama kapak mekanizması yani kapağı sıkacak kelebek ve menteşe olabilecek herhangi bir ilave yoktu. Sarı malzemeden olan lumbuzun camı yoktu. Uzunada Fenercisi Mehmet Işık bu batığı bilmiyormuş, benden öğrendi ve beraber balık tutmaya oraya giderdik. Yalnız Fenerci Mehmet Işık, Hekim Adası'na daha yakın bir yerden söz etmişti ama oraya hiç gitmedik. Daha doğuya doğru kanala yakın bir yer imiş. Diğer taraftan Mayıs 1960'tan sonra ordudan ayrılan subaylar bir dernek (şirket, UH) kurmuşlardı. Ordunun hurda malzemelerini topluyorlardı. Bu zamanda adadaki çakılı toplar da hurdaya gitmiştir."[28]

"Domuz Burnu ile Hekim Adası arasında bir batık olduğunu biliyorum. Ben 15 yaşındayken, yani 1965 yılında bu çevredeki bazı batıkların çıkarıldığını ve eskiden Nebioğlu Tatil Köyü denilen yerden karaya çıkarıldıklarını hatırlıyorum. Bu batıkların trançası, granyozu meşhurdur. Biz gençliğimizde bu batıkların bulunduğu mevkilerden kayıkla iyi balık avlardık."[29]

"Uzunada ve Hekim Adası arasında dalgıç Kâmil Karaefe'nin daldığı batıktır. Algarna olarak burada *Pınar* algarnası çalışmıştı. Algarna sahibi Şemsi İz, Maliye'den bu batığın çıkarılması için izin almıştı."[30]

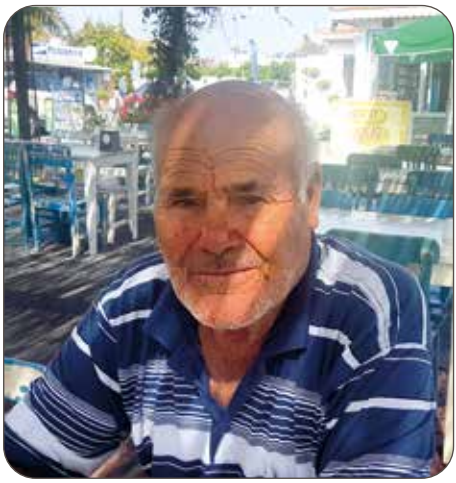
"Bu batığa 1960'larda dalgıç Kamil Karaefe ve Ahmet Özdoğan dalmıştır. 1965-1966 yılları olabilir. O yıllarda ben çocuktum. *Pınar* algarnasının gagasını hatırlıyorum. Çıkarılan hurdaların değersiz olanları Nebioğlu Tatil Köyü'nün burnuna getirilmiş ve oraya dağ gibi yığılmıştır. Değerli olan hurdalar yani pervane, şaft, lumbuz vb. sarı malzemeler ise Hekim Adası'na götürülmüştür. Bu değerli malzemeler İstanbul'a gitmiştir. Bugün Urit Çeşmealtı Kafe'nin bulunduğu yerde eskiden köy kahvesi vardı. Muhtar Salih Enginer batıktan çıkan hurda borularla bu kahvenin yapılmasını sağlamıştır. Bu batığın bir savaş gemisi olduğunu düşünüyorum. İngiliz veya Fransız gemisi olabilir. *Monitor 30*'dan büyük bir gemi olmalıdır. Menteş'ten atılan topla bu geminin batırıldığını (geminin aslında mayın patlaması ile batmış olduğu düşünülmektedir, UH), dumanı tüten ve batan bir gemi olduğunu buradaki yaşlılardan dinlemiştik. Bu yaşlılara örnek olarak Şükrü Konuk, Mehmet Ulamışlı ve Ali Akın'ı verebilirim. Şükrü Konuk, Menteş'teki Kara Kuvvetleri Birliği'nde fırıncılık yapardı. Mehmet Ulamışlı ise Çeşmealtı'nda Dedem Gazinosu'nun sahibiydi. Ali Akın ise muhtardı, lakâbı Pala Ali idi. Her üçü de rahmetli olmuştur. Batık gemi boyunun 100 metre civarında olduğunu düşünüyorum. Hurda çıkarma firması 6 aydan fazla batık üzerinde çalışmıştır. Yaz aylarıydı, Pınar algarnası gagasına taktığı hurdaları Nebioğlu Tatil Köyü (şimdiki Saklıkoy Villaları, UH) Burnu'na getiriyordu. Buradan nakliye arabaları vasıtasıyla hurdalar alınmıştı. Firmanın sahibi Şemsi İz'i hatırlıyorum.

[28] Ümit Parnas ile 27.9.2019'da yapılan görüşme

[29] Rahmetli Hüseyin Durmaz, Hanhan, s.303

[30] Süleyman Çınar ile 23.9.2019'da yapılan görüşme

Dalgıçlar dalgıç forması ile dalıyorlardı. Ben de 10 yıl dalgıç forması ile daldım. Arkadaşım Şeref Öztürel ile Libya'ya gittim ve orada 2 sene daldım. Kaddafi'nin yeni iktidar olduğu yıllardı. 70'li yılların başı olması gerekir."[31]


Süleyman Çınar (Uluç Hanhan Arşivi)

Dalgıç Ahmet Özdoğan'ın kızı Hatice Özdoğan, babasını şöyle anlatır: "1950 Bodrum doğumluyum. Babam 1926 doğumludur ve 1994'te vefat etmiştir. Biz beş kardeşiz, erkek kardeşimi bir hastalıktan dolayı kaybettik. Babam Bodrum'da sünger dalgıcıydı. Bodrum Limanı, Dikili Limanı yapımında çalışmıştır. Dikili'den sonra İskenderun'a gittik, babam burada dalış yaptı. 1961-62'de İskenderun'da oturuyorduk.

Babam orada yanmış bir tankere daldı (*Mirador*, UH) Oradan 1964'te Urla'ya geldik. Babam ara ara İskenderun'a gitti. Bu yüzden ailenin yarısı Urla'da, yarısı ise İskenderun'da oturdu. Babam 1-2 kez de Beyrut'a gitti. Urla'da babam, Kamil Karaefe ve Bodrumlu Dalgıç Hüseyin Yıldız (Payzano, önce Mersin'e, oradan da İskenderun Dörtyol'a taşınmış, Girit göçmeni, Bodrum'un en ünlü forma dalgıçlarından, erken yaşta vefat etmiş, Timuçin Binder) ile dalmıştır. Patronları İstanbullu Şemsi İz'dir. Onların algarnacılık firmaları vardı, *Pınar* algarnası onlara aitti. 1965 yılı civarında babam ve arkadaşları, Uzunada veya Hekim Adası civarına dalmaya gidiyorlardı. Sabah karanlıkta çıkar, akşam çok yorgun eve gelirdi. Babama her gece masaj yapardık, kupa çekerdik. Bizimle konuşmaya mecali kalmazdı. Bir tek atar, uykuya dalardı. Hekim Adası batığı, uzakta daldıkları batıktı. Bir de yakında daldıkları batık vardı. Bu da Urla İskelesi yakınındaydı. Onlar yakındaki batığa dalarken, biz oturduğumuz yerden onları izlerdik. Sanırım tüm batık çıkarma işleri 2-3 yıl sürdü. Babam dalgıçlıktan sonra başka işler de yaptı. Bakkal, kahvecilik ve balık satıcılığı gibi. O zaman trança çoktu. Kahvenin önünde onları kilo ile satardı. Uzakta olan batığın yabancı bir gemi olduğunu sanıyorum. Eve batıktan eski zamanlara ait tabak, kaşık, çatal, bakır, krom malzemeler, porselen vb. getiriyordu. Bizlerin bunları görmesini isterdi. Çok zor şartlarda, karanlıkta, dinamit patlaması, sıkışma, havasız kalma ve vurgun yeme tehlikesi ile yıllarca baş etti. Dükkânında batıktan çıkardığı objeler vardı ama dükkân devredilince o objeler ne oldu bilmiyorum."[32]

Şafak Surkultay Kubilay Sığlığı civarı için şunları söyler: "Diğer bir batık ise adanın güneyindeki Kubilay Sığlığı civarında, 22 metre derinlikteki barut gemisi batığıdır. Bu batığın içinden kurşunkalem kalınlığında uzunca barutlar çıkardı. Bu batığın sac gemi olduğunu düşünüyorum. Çıkan bu barutları yakardık."[33]

[31] Süleyman Çınar ile 25.9.2019 ve 22.10.2019'da yapılan görüşmeler

[32] 29.9.2019 tarihli görüşme

[33] Şafak Surkultay, Hanhan, s. 348-349

Hanifi Çürük ise: "Kanaldaki Kubilay Sığlığı'nın kuzeyinde bir batık olduğunu söyleyebilirim. Buraya atılan ağlardan bazı gemi aksamlarının ağlara takılarak yukarı geldiğini duymuştum" (Hanifi Çürük, Hanhan, s. 234). Aynı yer için Süleyman Çınar: "Burada aslında batık gemi yoktur. Daha önce belirttiğim burada vurulan veya infilak eden geminin parçaları oraya kadar savrulmuştur. 1970'li yıllarda bu mevkiden ağlarımıza mermi izi bulunan sac malzemeler gelirdi. Bu parçalar çok paslı olduğu için tekrar çıktığı yere bırakıyordum. Uzunca barutlar aslında Menteş'deki Topçu Birliği'nin miadı dolmuş barutlarıdır. Onların miadı dolunca denize atılmış olduğunu düşünüyorum" demektedir.[34]

Dalgıç Kamil Karaefe'nin kızı Seval Gadiş'in anlatımları:

"Babam Kamil Karaefe 1927 Çanakkale doğumludur. 1957'de annem ile evlenmiş ve 1986'da vefat etmiştir. Ben 1960 doğumluyum ve üç kardeşiz. Ailemiz yazları Urla'ya gelir, kışları ise İskenderun'da otururduk. Altı ay Urla'da, altı ay da İskenderun'da kalırdık. Babam dalgıç olduğu için bu göçebe hayatını yaşardık. Babam Beyrut'ta da 6 sene dalgıçlık yapmıştır. 1968'de Urla İskelesi'ne taşındık. Sahilde cumbalı bir ev vardı, orada 3-4 sene oturduk. Babam 1971-1972 yılları arasında vurgun yedi. Vurgun yediği yer Nebioğlu Tatil Köyü açıkları idi. Orada büyük bir batık vardı. Hekim Adası civarı olabilir. Bu civarda birkaç batığa daldıklarını hatırlıyorum. Babamı Çubuklu Dalgıç Okulu'ndaki basınç odasına götürdüler. Babam birkaç gün sonra geldiğinde yürüyemiyordu. Babamın çalıştığı firmanın sahibi Şemsi İz'di. Babam 1972-1977 yılları arasında vurgundan dolayı hiçbir iş yapamadı. Daha sonra üç balıkçı teknesi yaptı. Birinde kendisi avlanırken, diğerlerini kiraya verdi. Batıktan çıkan şeylerden aklımda kalanlar; çatal-kaşıklar, porselen tabaklar, elektrik telleri, fincan vb.[35]

Hekim Adası Batığından Çıkan Porselen Tabak

Söz konusu batıktan çıkarılıp halen Seval Gadiş'in elinde bulunan tabağın arkasında KPM logosu yer almaktadır.



Seval Karaefe Gadiş Koleksiyonu / Üstteki Krister (KPM) logosu, alttaki Berlin Kraliyet Porselen Farikası Logosu (KPM: Königliche Porzellan-Manufaktur Berlin GmbH)

[34] Süleyman Çınar ile 25.9.2019'da yapılan görüşme

[35] 15.4.2019 tarihli görüşme

Berlin Kraliyet Porselen Fabrikası (Royal Porcelain Factory) arşiv görevlisi ile yapılan görüşmede, Seval Hanım'ın elinde olan porselenin bu fabrikada üretilmediği öğrenilmiştir. Söz konusu porselen 1921'den çok önce, 1831'de Waldenburg/ Silezya'da (şimdiki Polonya) kurulan Krister tarafından üretilmiştir. Krister Alman Deniz Kuvvetleri için özellikle 1930'lu yıllarda gamalı haçlı, M harfli (Marine) ve üretim yılını belirten porselen eşya üretmiştir.

Krister Porcelain Manufacture 1831'de Carl Franz Krister tarafından kurulmuştur. Krister, Waldenburg şehrinde kurulu iki porselen fabrikasında çalışmıştır. Bunlar, 1820'de açılan ve sahibinin C.S. Rausch olduğu fabrika ile 1829'da açılan ve sahibinin Traugott Hayn olduğu fabrikadır. Krister'in ilk fikri Berlin'deki Königliche Porzellan Manufaktur'u (KPM) taklit etmekti. Bu yüzden Kristen'in logosu Berlin'deki fabrikanın ürettiği porselen logosunun benzeridir. 1850'lerde fabrika Avrupa'nın önde gelen porselen üreticilerinden biriydi. 1852 ve 1867'de Krister Paris'teki Uluslararası Fuar'da ödül aldı. 1867'de Carl Franz Krister öldü. 1920'de şirket anonim şirkete dönüştürüldü. Bir yıl sonra şirket Philip Rosenthal Krister Porzellan Manufaktur A.G.'nin bir parçası haline geldi. 1945'te Krister Polonyalı yetkililer tarafından devralındı ve millileştirildi. Fabrika Panstwowa Fabryka Porcelany Krister olarak çalışmaya başladı ve sonunda Porcelana Stolowa Krzysztof oldu. 1953'te Wawel markasını kullanmaya başladı. 1990'larda özelleştirildi. 2010'dan beri Porcelana Krzysztof sp.zo.o olarak çalışıyor.

Sonuç olarak, Seval Gadiş'in elinde bulunan, Urla İskelesi'nde yaşayan Mustafa Temiztepe'nin tanıdığı bu porselen tabak, 1840-1895 yılları arasında Krister tarafından üretilmiş bir porselendir. Seval Gadiş, 29 Kasım 2019'da söz konusu tabağın içinde bulunan bir logodan söz etmiştir.



Pantaleon firmasına ait olan logoya Bölüm 1.16.3'te değinilmiştir.

Batık Hakkında Son Söz: Batık adı Fransız Mayın Gemisi *Casabianca*'dır. Batık 1965 yılında çıkarılmıştır, Kubilay Sığlığı civarında bu batığın parçaları bulunmaktadır. Derinlik 31-32 metredir.



HMS M-30 (wikipedia.org)

1.4. Mayına Çarpan Yunan Bayraklı Gemi: *S.S. Bouboulina*

Kurtuluş Şavaşı kronolojisine göz atıldığında Mayıs ve Haziran 1921'de şu olaylar görülür: İtalyanlar 25 Mayıs'ta Marmaris'i, 1 Haziran'da da Antalya dolaylarını boşaltır, 9 Haziran'da Franklin Boullion başkanlığında bir Fransız heyet Ankara'ya gelir, 12 Haziran'da Yunan Kralı Konstantin İzmir'e gelir, 21 Haziran'da Fransızlar Zonguldak'ı boşaltır ve Adapazarı Kuvay-ı Milliyeciler tarafından Yunanlılardan alınır, 28 Haziran'da millî kuvvetler İzmit'e girer.[36] İşte bu güzel haberlerin geldiği Haziran ayının 8'inde *Bouboulina* adlı Yunan ticaret gemisi Uzunada açıklarında bir mayına çarpar.

Bouboulina, 1361 gros tonluk, Yunan bayraklı, 78,6 metre uzunluğunda, 9,8 metre genişliğinde ve 6,4 metre draftında, sactan imal edilmiş, İngiliz yapısı olup, 1878 tarihinde inşa edilmişti. İnşa numarası 14'tü. 1 compound makinesi, 1 şaftı ve 1 pervanesi vardı. Makinesi 134 beygir gücündeydi. Geminin yapımcısı: Tyne Iron Shipbuilding Co. Ltd. Willington (N. & S. Shields), makinenin yapımcısı ise: North East Marine Engineers Ltd. Sunderland idi. Geminin son sahibi: Bouboulis J.G. (1919-1921), öncekiler ise yeniden eskiye sırasıyla: *S.S. Copronilla*; Llewellyn Ship Co. Thomas W.B. & Co. Cardiff; (1910-1919) Imo / Resmi No: 79215; Ridley J. Son & Tully-Tynside Line-Screw Collier Co. Newcastle Upon Tyne; (1898-1910) ve Stag Lines Ltd. Joseph Robinson & Co., North Shields; (1895-1898). Son sahibi tarafından yaklaşık 100 yolcu için ilkel barınma mekânları ve bankları ile yeniden donatılarak "yeni topraklara" (İzmir ve Batı Anadolu kastediliyor, UH) sefer yapan bir yolcu/ yük gemisine dönüştürülen *S.S. Bouboulina* eski tarihle 27 Mayıs, yeni tarihle 8 Haziran 1921'de İzmir'den Pire'ye giderken Uzunada açıklarında mayına çarptı ve battı.[37] 27 ve 29 Mayıs 1921 tarihindeki gazetelerde bu haber görülebilir.[38]

Sözlü tanıklıklar

Dalgıç Tosun Sezen Uzunada'nın doğusunda sadece bir kez Necdet Türker (Harley Necdet) adlı Foçalı bir dalgıçla bir şilep batığına keşif dalışı yaptığını belirtmiştir. "Dipte yaptığım inceleme sonucunda bu batığın dinamitle patlatılarak çıkarılmasının mümkün olmadığını anladım. Çünkü batığın bulunduğu dipte su dolaşımı yoktu.

Batığın parçalanması için dinamit kullanılacağı için dinamit patlatılması sonrası ortamın kendi kendini temizlemesi gerekirdi. Yapılacak masraf kurtarılan değerle uyumlu olmayacağı için bu batığı çıkarmayı düşünmedim" demiştir.[39]

[36] https://isteataturk.com/g/icerik/Ataturk-ve-Kurtulus-Savasi-Kronolojisi-1918-1923/847

[37] https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?148299

[38] https://forum.nautilia.gr/archive/index.php/t-53888.html, Nicholas Peppas, 09.05.2009

Tosun Sezen ile ilerleyen günlerde yapılan görüşmeler de şöyle gerçekleşmiştir: "Harley Necdet'in [40] vefat ettiğini biliyorum öyle duymuştum. Bizi o batığa götüren balıkçı Güzelbahçe Balıkçı Barınağı'nda bulunabilir. Bu kişi bir olta balıkçısı idi. Güzelbahçe'den hareket ederek batığın üzerine gelmiştik. Yanımızda mevki koyacak herhangi bir alet yoktu. Uzunada askerî yasak saha olduğu için adaya yanaşamamıştık. Balıkçı kerterizleri aldı ve bizi direkt olarak batığın üzerine indirdi. Kerterizlerini şimdi hatırlayamıyorum. Balıkçı tespitinde milim sapmamıştı, bu batık üzerinde avlanan birisi olduğu belliydi. Mevki konusunda hiç tereddüt etmedi. Bu dalış Uzunada'nın doğusunda 1968 yılında gerçekleşti. Bizi batığa götüren balıkçı o zaman 30 yaşlarındaydı. Yani 1938 doğumlu olması lazım. Onun bildiği bu batığı daha genç kişilere söylediğini tahmin ediyorum. Batık ticari bir gemi yani şilepti. 'Wrought iron' yani perçinli bir gemiydi. Geminin güvertesinde, sancağında, iskelesinde yara yoktu. Baş tarafına indik. Hattâ dibe kadar indim. Sağlam bir gemiydi. Etrafı tamamen çamurdu. 50- 55 metre derinlikteydi. Dip bulanıktı, ışık da yoktu. Ortam loş bir sarılıktaydı. Batık şu an kullanılan gemi geçiş yolunda "orta hattın üzerindeydi."[41]

Urla İskelesi'nden balıkçı 1945 doğumlu Süleyman Çınar, "Uzunada alıcı istasyonu açığında gemi suyunda 54 metre derinlikte, bir askerî gemi batığı vardır. Bu batıktan kılıç ve her nevi şey çıkmıştır" demektedir.[42] Çınar sözlerine şöyle devam etmiştir: "Uzunada doğusundaki batık derinde yani 55 metrede olduğu için, Şemsi Bey, Kamil Karaefe ve Ahmet Özdoğan bu batıkla ilgilenmediler. O zamanlar dalgıçlar forma ile dalıyorlardı ve bu çok zahmetli bir işti."[43]

Uzunada batıkları iki tanedir: Birinin adı, Eski Kösten batığı, diğerininki ise Hekim batığıdır.[44] Özcan Üngün bu batığın adını Eski Kösten batığı olarak vermektedir.

Şafak Surkultay, bu perçinli batık geminin "Kösten batığı" olduğunu ve bu mevkide derinliğin 56 m olduğunu, batığın Uzunada telsiz antenlerinin önünde bulunduğunu ve bunun ikiye ayrılmış bir gemi olduğunu söylemektedir. Ayrıca Surkultay, bu batığın Uzunada'nın kuzey doğusunda sahilden yaklaşık 1,2 mil açıkta olduğunu ve adını "İngiliz leşi" koyduğunu belirtmektedir. İfadesi şöyledir:

[39] 22.4.2019 ve 9.5.2019 tarihli görüşmeler

[40] Kaptan Nuri Durak'tan alınan bilgiye göre, İzmir Kahramanlar'da motor tamir dükkânı olan dalgıç Necdet Türker 12 Haziran 2018'de İzmir'de vefat etmiştir. Aliağa'da yıllardır gemi sörvey uzmanı olarak çalışan 1947 doğumlu Oktay Köksal, dalgıç Necdet Türker'i tanıdığını, bir geminin uskurunda sorun olduğunda gemiye geldiğini ve gemi karinesinin fotoğraflarını çektiğini belirtmiştir (19.9.2019 tarihli görüşme).

[41] Tosun Sezen ile 17.6.2019 ve 2.7.2019'da yapılan görüşmeler

[42] 23.9.2019 tarihli görüşme

[43] Celal Güven ile 10.10.2019'da yapılan görüşme

[44] Özcan Üngün ile 13.9.2019'da yapılan görüşme

"Bu leşin üstünden ağlarımıza çürümüş kafatasları takılırdı. Bir keresinde ağdan erimiş bir hançer gelmişti. Hançerin sap kısmı sarı metalden olduğu için erimemişti. Bu sap kısmında İngiliz Kraliyet arması vardı. Bir arkadaşım onu aldı götürdü. Zamanında onların değerini bilemedik."[45]

Çeşmealtı'ndan Süleyman Çınar, bu geminin savaş gemisi olduğunu söylemektedir: "Bu batık üzerine ağ atan balıkçıların ağlarına kılıç, tabanca vb. silahlar gelmiş. 1960'lardan beri bilinen bir batıktır. Ben buraya dalgıç Nedim ve bir arkadaşını daldırdım. Batığın etrafı ağlarla kaplı olduğu için, dalgıçlar bu ağlardan korktular ve yukarıya çıktılar. Bu batıkta granyoz ve trança avlanmaktadır."[46]

Bu gemi her ne kadar bir ticaret gemisi olsa da, savaş yıllarındaki ortamda İzmir'e Yunan askeri, siviller, teçhizat ve mühimmat getirdiği düşünülmektedir. Görüşülenler bu batıktan buldukları bu tür objelerden söz etmişlerdir.

Batık hakkında son söz: Yunan gemisi *Bouboulina* olduğu düşünülmektedir, askerî yasak bölgeye yakındır. Bu mevkide derinlik; 54-55 metredir.

1.5. Uzunada Kuzey Batığı

Bu batık Uzunada'nın kuzeyinde, sahilden yaklaşık 800 yarda (731 metre) açıktadır. Batıkla ilgili derlenen bilgiler şunlardır: "Ağlarımıza bu batıktan eski tip tuğlalar gelirdi. Burada ahşap bir çektirme tekne yattığını düşünüyorum."[47] "Uzunada fenerinin 4-6 gomina doğusundaki mevkide balık avlarken oltamız dipte sık sık takılırdı. Arkadaşlarla bu balığı bol mevkiye giderek tekne ile balık avlardık" [48] "Uzunada'nın kuzey doğusunda haritada gösterilen yerde batık bir çektirme olabilir zira arkadaşlar buraya ağ atıyorlardı."[49]

Batık hakkında son söz: Batık meçhul bir batıktır. Askerî yasak bölgededir. Derinliği 55-56 metredir.

1.6. Leventler (Hacılar) Limanı Batıkları

Bu iki batık her ne kadar Uzunada açığında değilse de, konunun bütünlüğü açısından burada anılması uygun görülmüştür. Şafak Surkultay bunlar için şöyle demiştir: "Leventler Limanı açığında iki sac tekne batığı olduğunu biliyorum. Onları 1992 yılında bulmuştum. Bu iki batık gemi arasında elli metre mesafe vardı. Bunlara biz telsiz gemisi diyoruz. Gediz Deltası'ndan dolayı batıkların üstü örtülmüş durumdadır."[50]

---

[45] Hanhan, s.348- 349

[46] 25.9.2019 tarihli görüşme

[47] Şafak Surkultay, Hanhan, s.348-349

[48] Ümit Parnas ile 27.9.2019'da yapılan görüşme

[49] Celal Güven ile 10.10.2019'da yapılan görüşme

[50] Surkultay, Hanhan, s.348-349

Surkultay'ın söz ettiği iki batık deniz haritasında gözükmektedir. Şöyle ki; Eskifener Burnu'ndan (eskiden Merminci Burnu, UH) 224° ve 2,35 milde 55 metrede bir batık (38° 35'.278 N/ 026° 43'.276E **)** vardır. Diğer batık da (38° 35'.074 N/ 026° 43'.493 E**)** bunun hemen güney güneydoğusunda olup Eskifener Burnu'ndan 218° ve 2,45 mildedir (221 no.lu Türk Deniz Haritası, baskı tarihi 6.10.1979, UH).

Foça Su Ürünleri Kooperatifi Başkanı Ceyhan Çetin, Leventler batıkları için: "bunların iki gemi olduğunu, içlerinde çubuk demir olduğunu söylemektedir.[51] Tam bu noktada *Milliyet* gazetesinin 14 Ocak 1962 tarihli haberi ilgi çekicidir. Haber şöyledir: "*Exporter* adında bir Amerikan şilebi ile önceki gece Uzunada açıklarında çarpışan 265 tonluk *Memişoğlu* motoru batmıştır. 30 ton demir yükü ile İstanbul'dan İzmir'e gelmekte olan *Memişoğlu* motoru Uzunada açığında Kaptan Robert Tanner idaresindeki şilebin rotasına girmiştir. Bir süre aynı rotada seyreden iki tekne Uzunada'nın 3 mil açığında çarpışmışlardır. Kıç tarafından şilebin çarpmasına maruz kalan motor kısa sürede içerisinde batmıştır. Motor kaptanı Mehmet Memişoğlu ve dört mürettebat *Exporter* tarafından kurtarılmıştır .[52] Dalgıç Tosun Sezen ise bir tratacının bu batıklardan bronz bir heykel kolu çıkardığını söylemektedir. 1995 yılının Aralık ayında düşen bir F-4 uçağı pilotunun aranması için Leventler batıkları üzerinde çalışma yapıldığını söyleyen Sezen, bu çalışmalara katılanlardan biri. "Midilli Adası civarında bir hadise olmuştu. Pilot vefat etmişti, pilotun naaşı için arama çalışmaları yapılmıştı. *TCG Akın* gemisi bu maksatla olay yerindeydi. O zamanlar imkânsızlıktan Hollandalılardan ROV kiralanmıştı. Ancak gelen ekipte İngilizler vardı. Savaş uçağı Leventler açığındaki iki batığın civarına düşmüştü. O yüzden bu batıkları biliyorum. Ben de o görevde oradaydım. O bölgede söz konusu iki batığı gördüler. Pilotun burada olabileceğini değerlendirdiler. Bu mevkiye ROV indirildi, araştırıldı, ancak bir şey elde edilemedi. Daha sonra lodos çıktığı için kaba dalgalarda çalışamadığımızdan oradan ayrıldık ve Ayvalık açıklarında bir adanın arkasına demir attık".[53]

Sezen'in söylediği olay *Milliyet* gazetesinde çıkan haberle ilgili olmalıdır. "Ege'de şimdi de F-4 düştü" başlıklı haber şöyledir: "Türk Hava Kuvvetleri'ne ait bir F-4 tipi savaş uçağı, dün eğitim uçuşu sırasında Midilli Adası'nın 10 mil batısında düştü. Uçağın pilotu Yüzbaşı Oğuz Kıral Yunanlılar tarafından kurtarılırken, diğer pilot Teğmen Altuğ Karaburun'un arama çalışmaları sürüyor. Alınan bilgiye göre; 1. Taktik Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı 9. Hava Üssü'ne ait Akhisar Üssü'nden havalanan iki Türk F-4'ü Midilli civarında eğitim uçuşuna çıktılar. Öğleden sonra meydana gelen kazada Türk uçağı Midilli Adası'nın 10 mil batısında denize düştü. Kaza sırasında uçaktan atlayan Pilot Yüzbaşı Oğuz Kıral, Yunan helikopteri tarafından kurtarılarak Midilli'ye

[51] 19.9.2019 tarihli görüşme

[52] Milliyet gazetesi, 14.01.1962, s.5, Hanhan, s.372

[53] 29.9.2019 tarihli görüşme

götürüldü. Midilli'de tedavi altına alınan ve sağlık durumunun endişe verici olmadığı açıklanan Kıral'ın bugün Türkiye'ye geri dönmesinin beklendiği bildirildi. Diğer pilot Teğmen Karaburun'un arama çalışmalarının sürdüğü, Türkiye'den gönderilen bir uçak ve iki helikopter ile Yunanistan'a ait bir C-130 nakliye uçağı ve iki helikopterin olay bölgesine gönderildiği öğrenildi. İkili kol uçuşu sırasında meydana gelen kaza ile ilgili olarak, Türk uçaklarının "iki adet Yunan F-16'sı ile karşı karşı geldikten sonra F-4 uçağının düştüğü iddiaları ortaya atıldı. Ancak gerek Genelkurmay Başkanlığı, gerekse Dışişleri Bakanlığı bu iddiaların gerçeği yansıtmadığını, kazanın teknik bir arızadan kaynaklandığını açıkladılar. Bu arada Yunan Savunma Bakanlığı Arsenis, yaptığı açıklamada, Türk jetinin, Yunan hava sahasını ihlal ettikten sonra, Yunan uçakları tarafından taciz edilerek geri dönmeye zorlandığını, bu esnada da düştüğünü iddia etti. Arsenis, Türk pilotun, Yunan karasularında bulunduğunu bildirdi. Ancak Yunan Hükümet sözcüsü Hitiris ise, pilotun uluslararası sulara düştüğünü açıkladı."[54]

Batık hakkında son söz: Memişoğlu motoru olduğu düşünülen batık, 55 metre derinliktedir.

1.7. Mordoğan'da Birinci Dünya Savaşı'ndan Kalma İngiliz Uçağı Batığı

Birinci Dünya Savaşı'nda Uzunada'nın İngilizler tarafından işgal edildiği ve adanın kuzeybatısına uçak pisti yapıldığı *Bir Zamanlar Uzunada* kitabında belirtilmişti. Burada üslenen uçaklar İzmir'e birçok kez saldırmıştı. Adanın İzmir'e yakınlığı, uçakların yakıt ikmalini gerektirmeyecek olması nedeniyle çok önemliydi. Uzunada pistinde üslenen İngiliz ve Fransız uçakları ile Türklerin Menteş ve Kumburnu Bataryaları arasında top düelloları olmuştu. Tabii bunlara ada çevresindeki İngiliz savaş gemileri de katılmıştı. Hattâ kitabın ikinci baskısında Sayın Neyyir Berktay, dedesi Halil Namık Bey'in bulunduğu bataryanın bir İngiliz uçağı düşürdüğünü belirtmişti.

Bu top düellolarının bir sonucuna 1972 yılında yaşanan bir olay sonucunda ulaşmak mümkün oldu. (E) Astsubay Tahsin Tanta o günler için şunları anlatmaktadır: "1972 yılı güz aylarında İzmir'de bir NATO tatbikatı yapılmıştı. SAS grubu olarak biz bu tatbikata İngiliz SAS ekibi ile birlikte katılmıştık. Tatbikatın yeri Mordoğan koyuydu.

Burası Uzunada'nın kuzey batısındaki Zafer Adası'nın karşısına denk gelir. O zamanlar SAS'a EOD deniyordu. UDT ise SAT demekti. Tatbikat başlayınca, sahilde bir derenin iki yanına çadırlar kurduk. Derenin bir yanında İngiliz SAS timi, diğer yanında da Türk SAS timi olarak bizler vardık. Her tim 12 kişiden oluşuyordu. Etrafımız tütün tarlaları ile çevriliydi. Yakında çamlı bir tepe vardı. İngiliz ekibinin iki uçakla Türkiye'ye gelerek tatbikata katıldığını öğrenmiştik. Bunların biri personeli taşırken diğeri de ağırlık ve teçhizatları getirmişti. Sabahtan akşama dek günlük mayın arama faaliyeti dalışlarını yapardık. Havanın soğuk olduğunu hatırlıyorum. Biz sudan çıkınca ekip komutanımız

[54] Milliyet, 29 Aralık 1995, s. 18

bize ısınmamız için hemen sigara verirdi. Chris adlı bir İngiliz astsubay üst çavuşu hatırlıyorum. Kendisi iyi gitar çalardı. Akşamları sahilde ateş yakar, müzik dinler, dans eder, bir şeyler içer, günün yorgunluğunu atardık. Hattâ fotoğraflarımızı çekip sonradan İngiltere'den bize göndermişlerdi. Tatbikat 15 gün sürdü. Bunun 10 günü Mordoğan Koyunda icra edildi. 10 günün sonunda, ekiplere Güney Deniz Saha Komutanlığı'nda bir kokteyl verildi. Sonraki günlerde Efes, Meryemana gibi tarihî yerler rehberler eşliğinde ekip tarafından gezildi.

"Tatbikat çalışmaları esnasında ilginç bir olay yaşandı. İngiliz SAS timi bir gün sahilden yaklaşık 1300-1400 m açıkta ve 30 metre derinlikte çıkardıkları bir uçak motoruyla sahile döndü. Onların kaldırma balonu vardı. Çıkardıkları uçak motoru bu balona bağlanmış ve sahile getirilmişti. Motor tek parça olarak denizden çıkarılmıştı. Tatbikat yapılan dip çamurlu idi ve karidesler bile görülebiliyordu. Görüş az olsa da dipteki pinaları seçebiliyorduk. Jack Line denilen bir mayın avlama usulü vardır. Bu usul ile uçak motoru bulunmuştu. Hattâ motoru derenin içine soktular ve böylece onu çadırlarının olduğu yere götürdüler. Motor uzunlamasına bir motordu ve uzunluğu 2- 2,5 metreydi. Bu motoru sardılar ve paketlediler. Motorun akıbetini bilemiyorum. Belki de burada tarihte İngiliz uçağının düştüğünü bilen ekip, bu uçak motorunu İngiltere'ye götürmüş olabilir. Ben *Bir Zamanlar Uzunada*'yı okuyunca, bunun Birinci Dünya Savaşı'ndan kalma İngiliz savaş uçağı motoru olduğunu idrak ettim. Kitabınızda bizim bulunduğumuz yerin tam karşısında Uzunada'da bir uçak pisti olduğu yazılıdır. Tabii bu uçağın isabet alarak mı yoksa pilot tarafından mı düşürüldüğünü bilemiyorum. 1973'te yine bir NATO tatbikatı olmuştu. Bu tatbikata Fransız SAS timi katılırken, İngilizler gelmemişlerdi."[55]

İzmir Körfezi'nde 60 yıl balıkçılık yapmış olan, İnciraltılı, 1935 doğumlu Özcan Üngün, kendisiyle yapılan görüşmede, körfezdeki batıkları sayarken son olarak Mordoğan Tayyare Batığı'ndan söz etmiştir. Bu batığın Uzunada'nın batısında ve adaya yakın bir batık olduğunu belirten Üngün, burada çok balık avladığını sözlerine eklemiştir.[56]

İngiliz uçak batığı hakkında son söz: Uçak motoru 70'li yıllarda çıkarılmıştır. Uçağın diğer aksamı zamana yenik düşmüş olabilir.

Mesafe (Mil)	Yenikale	Pelikan	Urla İskelesi	Uzunada Güneyi	Uzunada Kuzeyi	Mordoğan	Gülbahçe	Foça	Karaburun (Kanlıkaya)
İzmir Limanı	6,2	9,2	18	19	24	26.5	28	32	40

Tablo-1: İzmir Körfezi Mesafeler

[55] 8.7.2019 tarihli görüşme

[56] 13.9.2019 tarihli görüşme

1.8. Koyun Adaları Deniz Savaşı'ndan (11 Şubat 1695) Batık Parçaları: *Stella Maris* ve *Leon Coronato* Gemileri

Doç. Dr. Harun Özdaş, *TİNA Denizcilik Arkeolojisi Dergisi*'nde arkeolojik batıklardan şöyle söz etmektedir: "DEÜ Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü bünyesinde, başkanlığımızda yürütülen 'Türkiye Batık Envanteri Projesi' sualtı araştırmalarının 2018 yılı 3. etabında, İzmir'in Mordoğan (Karaburun, UH) ilçesi kıyılarında Osmanlı denizcilik tarihinin en büyük zaferlerinden bir tanesine ilişkin önemli batıkların bilgilerine ulaşılmıştır. Araştırmacı Selçuk Kolay tarafından sonar ile tespit edilen ve yeri gösterilen iki batık, yaklaşık 65 m derinlikte yer almaktadır. Enstitümüze bağlı K. Piri Reis araştırma gemisinin kullanıldığı çalışmamızda, ilk olarak Klein 3000H yandan taramalı sonar ile kalıntıların konumu ve dağılımı hassas olarak görüntülenmiştir. Daha sonra batığın hali hazır durumunu gözlemlemek ve konumunu doğrulamak için uzaktan kumandalı sualtı görüntüleme robotu (ROV) kullanılmıştır. Sonar verilerine göre; aralarında 70 m bulunan iki batığa ait kalıntılar, yaklaşık 40 m boyunda ve 15 m genişliğindedir. Detaylı araştırma için uzman bir ekiple birlikte karışım gazlar kullanılarak batıklara dalışlar gerçekleştirilmiştir. Düz kumluk zemin üzerinde bulunan ilk batık alanında, çok sayıda bronz top, gülle, demir çapalar, mutfak kapları ve çan formunda bakır bir ocak tespit edilmiştir. Bronz topların boyu 3 m'dir. Benzer şekilde ikinci batıkta da çok miktarda top ve 2 adet çapa olduğu görülmüştür. Batık alanında en dikkat çekici buluntu ise 130 cm x 100 cm ölçülerinde yaklaşık 300 kg ağırlığında çan formlu büyük bir kazandır. Daha önce benzerine rastlamadığımız eser çıkarılarak Çeşme Müzesi'ne teslim edilmiştir. İyi korunmuş halde olan her iki kalıntının da savaş gemilerine ait olduğu görülmüştür. İlk tespitlerimiz ve yazılı literatür araştırmalarımız sonucunda söz konusu batıkların 1695 tarihinde gerçekleşen 'Koyun Adaları Savaşı'nda, Mezamorta Hüseyin Paşa'nın komuta ettiği Osmanlı filosu tarafından batırılan Venedik bayrak gemisi *Stella Maris* ve ona yardıma gelen *Leon Coronato* gemisi olduğu anlaşılmaktadır. Gemilere ait kalıntıların iyi durumuna bağlı olarak önümüzdeki yıllarda daha ayrıntılı bir inceleme ve kazı çalışması planlanmaktadır."[57] [58]

Batık parçaları hakkında son söz: Türkiye Batık Envanteri'ne dâhil edilmiş, batıkların parçaları bulunmuştur.

1.9. Uzunada Amfora Batığı Parçaları

Bir Zamanlar Uzunada kitabında yer alan sözlü tarih çalışmasına katılan ve adada yaşamış iki kişiden alınan bilgilerde, Uzunada'nın yakın çevresinde bulunan amforalardan söz edilmektedir. Kitapta bu yanıtlar yer almamış, burada yer alan yanıtların ANKÜSEM'e (Ankara Üniversitesi Mustafa V. Koç Deniz Arkeolojisi Uygulama ve Araştırma Merkezi) iletildiği belirtilmiştir. Amforalarla ilgili bilgilerin "Türkiye Batık Envanteri Projesi" yürütücülerine de iletilmesi kararlaştırılmıştır.

Batık parçaları hakkında son söz: 2015'ten beri amforaların çıkarılması ile ilgili bir gelişme olmamıştır.

[57] Doç. Dr. Harun Özdaş, Tina Denizcilik Arkeolojisi Dergisi, sayı. 9-10, s. 97

[58] http://www.tinaturk.org/dergi/sayi/10/Tina_Dergi_Sayi_10-98-100.pdf - https://www.youtube.com/watch?v=zPhSnKZvwiM

1.10. Kumburnu Batığı Parçaları

Urla İskelesi'nde oturan, eskiden balıkçılık yapmış olan, 1945 doğumlu Erdoğan Deniz, Kumburnu açığında dipte bazı parçaların sık sık ağlarına takıldığını söyleyerek burada küçük bir batık olduğunu, daha ayrıntılı bilginin Kaptan Celal Güven'den alınabileceğini belirtmiştir.[59]



Erdoğan Deniz (Uluç Hanhan Arşivi)

1932 Urla İskele doğumlu ve Girit göçmeni Mustafa Temiztepe, Kumburnu batığı için, "Kumburnu açığındaki bu mevkiden, Mordoğan'daki eski fabrika bacası görülürdü, bu mevkide batık olabilir, buradan ağlara bazı gemi parçaları gelirdi" demektedir.[60]

Celal Güven'in konu ile ilgili sözleri ise şöyledir: "Kumburnu'nda batık var diyemem. Ağlara sandalye, plastik parçalar vb. geliyordu. Ancak balık bulucu alette bir yükseklik tespit etmemiştik. Bir naylon torba içinde, yeni tel zımba kutusu bile ağlarla gelmiştir. Moloz, hafriyat gibi şeylerdi. Belki burada küçük bir batık olabilir."[61]



Mustafa Temiztepe (Uluç Hanhan Arşivi)

Batık hakkında son söz: Bu mevkide batık parçaları olabilir.



Celal Güven (Uluç Hanhan Arşivi)

[59] 8.10.2019 tarihli görüşme

[60] 8.10.2019 tarihli görüşme

[61] Celal Güven ile 10.10.2019'da yapılan görüşme

1.11. Urla İskele Batıkları: *Beyrut* ve Kınalıada

Osmanlı İmparatorluğu, Almanya'nın Rusya'ya savaş ilan ettiği 1 Ağustos 1914'ün hemen ertesi günü, Almanya ile bir ittifak antlaşması imzaladı ve 2 Ağustos 1914'te seferberlik ilan etti. Rusya, *SMS Goeben (Yavuz)* ve *SMS Breslau (Midilli)* ve diğer Osmanlı gemilerinin Karadeniz'de Rusya'nın Sivastopol ve Odessa limanlarını 29 Ekim 1914'te topa tutmasından sonra, 2 Kasım 1914'te Osmanlı İmparatorluğu'na savaş ilan etti.

İngilizler ise Ağustos 1914'te *Yavuz* ve *Midilli*'nin içeri girdiği Çanakkale Boğazı açıklarından ayrılmıyor ve hattâ 3 Kasım 1914'te Çanakkale giriş tabyalarını topa tutuyorlardı. 17 Kasım 1914'te Trabzon, Rusların denizden saldırısına maruz kaldı. İzmir Körfezi'nde Osmanlıların mayın döşeme faaliyetleri ve körfezin Alman denizaltıları için korunaklı bir yer olması, İngilizlerin ilgisini İzmir'e çekti. İlk olarak İzmir'e iki destroyerlerini gönderdiler. İşte bu iki destroyer, Büyük Savaş'ın ilk barutunu Ege'de atan gemilerdi. Osmanlı İmparatorluğu daha İtilaf Devletleri'ne savaş ilan etmemişti. 5 Kasım 1914'te İngiltere ve Fransa Osmanlı İmparatorluğu'na, 11 Kasım 1914'te de Osmanlı İmparatorluğu İngiltere ve Fransa'ya savaş açtı.

Rusya'nın Karadeniz Filosu üzerine yapılan Türk-Alman saldırısı Rus limanlarında önemli bir hasara yol açmadı, ancak Almanların istediği diplomatik etki bu saldırıyla gerçekleşti. Türklerin mazeretlerini kabul etmeyen Ruslar, 2 Kasım 1914'te Türkiye'ye savaş ilan ettiler. İngiliz ve Fransızlar Türkiye'ye bir kesin uyarı verdiler ve 1 Kasım 1914'te iki İngiliz destroyerine İzmir Körfezi'nde mayın döşediği varsayılan büyük bir silahlı Türk yatını (*Beyrut*) saf dışı etmesi emredildi. Yat kendi mürettebatı tarafından ateşe verildi ve havaya uçuruldu. Admiralty (İngiliz Donanma Komutanlığı), Amiral Carden'e Çanakkale girişindeki tabyalara yönelik bir bombardıman yapılmasını emretti.[62]



Urla İskele Rıhtımı [63]

[62] Hanhan, s. 3

[63] Urla İskelesi (Mehmet Emeç arşivi)

Beyrut Mesaha Yatı (eski adı Lady Gipsy)



(Güleryüz ve Langensiepen, s. 157)

Sınıfı sörvey gemisi olan *Beyrut*'un ilk adı *Lady Gipsy*, ilk sahibinin ünvanı ise "Homas Pink London"dır. Siparişi 1898'de verilen yat, 1899'da kızağa konulmuş, aynı yıl denize indirilerek seyir tecrübesi yapılmıştır. Yatın tekne numarası 163'tür[64] ve Osmanlı'da hizmete kabul edildiği yıl Mayıs 1911'dir. Bu tarihte yata *Beyrut* ismi verilmiştir. Yatı inşa eden firma İngiltere'nin Leith yerleşimindeki "Ramage& Ferguson" tersanesidir. Çelik tekneli yatın deplasmanı 411 ton, boyu 51,9 m, eni 6,9 m ve su çekimi 4,4 m dir. Buharlı makinesi bir şaftı çevirmektedir. Ana makinesi bir adet üç genişlemeli "3 cyl Ramage& Ferguson" olup bir kazanı vardır. 1911'deki silahları; 2 adet 57 mm QF (seri atışlı top) ve 2 adet 37 mm QF'dir. 13 yaşında Osmanlı Bahriyesi'ne katılan gemi; üç yıl iki ay donanma hizmetinde bulunmuştur.[65]

Birinci Dünya Savaşı Öncesinde *Beyrut*'un Yurda Çağrılması

İstanbul Deniz Müzesi'ndeki iki belgeden elde edilen bilgiye göre, *Beyrut*, 6 ile 16 Nisan 1914 arasında Süveyş'tedir. 18 Nisan'da da orada olduğunu Prof. Dr. Mustafa Pultar'dan öğreniyoruz.

Pultar, Büyüktuğrul'dan yaptığı alıntıda şunları belirtir: "Birinci Dünya Savaşı'ndan önceki yıllarda bir Alman ticaret gemisi Kızıldeniz'de Kamaran Adaları civarında konumları belirli olmayan bazı mercan resiflerine çarparak batar. Bunun üzerine Alman Hükümeti, Osmanlı Hükümetine 'şedidül meal' bir ültimatom

[64] http://leithbuiltships.blogspot.com, R.O. Neish

[65] Güleryüz ve Langensiepen, Osmanlı Donanması, s. 157

vererek 'buraların haritası, tarafımızdan yapılmadığı takdirde, bilfiil Alman mesahacılar tarafından bu sularda mesaha tetkikatı yapılacağının ve nev'imâ (bir dereceye kadar) hukuku hükümranımıza müdahalenin açıktan açığa işrab (anlatma)' edilmiş olacağından söz eder. Bunun üzerine o sıralarda Port Tevfik'te yatmakta olan *Beyrut* mesaha gemisi, bu mesahayı yapmak üzere görevlendirilir ve bir süre söz konusu adaların civarında ölçüm çalışmaları yapar. Ancak savaşın başlaması ile bu görevini tamamlayamadan İzmir Körfezi'ne geri döner." Pultar, Kamaran Adaları olayı üzerine 18 Nisan 1914 tarihinde İngiltere'den anlaşmalı olarak getirilen emekli mesaha binbaşısı Arthur Truscott'un *Beyrut*'ta Yüzbaşı Ahmet Rasim ile birlikte çalıştığını belirtir.[66] *Beyrut*'un Ağustos başlarında İstanbul'a çağrıldığı bilindiğine göre, 1914'ün Mayıs, Haziran ve Temmuz aylarını Kızıldeniz'de geçirdiği ve savaş rüzgârlarının estiği bir ortamda, Truscott'un Süveyş'te gemiden ayrıldığı ileri sürülebilir.

Kızıldeniz'de görev yapan savaş gemilerinin yurda dönüşlerini Mütercimler şöyle anlatır: "Birinci Dünya Savaşı'nın rüzgârları Osmanlı'da hissedilmeye başlandığında Akdeniz, Karadeniz, Kızıldeniz ve Ege'de komodorluklar emrinde bulunan hafif harp gemileri, 1914 Ağustosu başlarında merkeze çağrıldı. Başkomutanlık vekâleti tarafından Hudeyde'deki Kızıldeniz Komodorluğu'na verilen emirde, bu denizdeki gambotların (*Sakız*, *Aydınreis*, *Burakreis*, *Taşköprü*, *Malatya*, *Nevşehir* ve *Yozgat*) ve *Beyrut* yatının hemen İstanbul'a sevkleri bildirildi. Bunlar hareketlerinden önce harp hali olursa, izin almadan Kanal'a girecekler ve rastladıkları gemileri batırarak Kanal'ı kapayacaklardı. Kanal geçiş parasının hemen bulunamaması yüzünden hareketleri geciken bu gambotlardan ilk üçü 21 ve 23 Eylül 1914'te Çanakkale'ye geldi. Diğer dört gambot da, [67] Kızıldeniz Komodoru Binbaşı Hamit komutasında olarak, Beyrut ve İzmir yoluyla ancak 27 Ekim'de Boğaz'a girebilmiş ve *Beyrut* yatı İzmir'de bırakılmıştı.[68] 27 Eylül 1914 günü Çanakkale Boğazı önüne mayın dökülerek 1 Ekim 1914 günü Boğaz'ın kapandığı duyuruldu."[69]

Beyrut Neden Urla İskelesi Açığında Yatıyordu?

İkinci grup hafif dört adet gambotun 27 Ekim 1914'te Çanakkale Boğazı'ndan içeri girdiği belirtilmektedir. İzmir ve Çanakkale arasının yaklaşık yarım gün sürdüğü kabul edilirse, bu gemilerin en geç 26 Ekim 1914'te İzmir'den ayrıldığı kabul edilebilir. Mütercimler, İzmir'in 30 Ekim'de mayınla kapatıldığını belirttiğine göre, *Beyrut*'un İzmir'de bulunduğu zamanda İzmir'e girmeyip Urla'da tutulmasının özel bir nedeni olmalıdır. *Beyrut*, körfez mayınla kapatıldığı için İzmir'e girememiş olamaz.

---

[66] www.pultar.org, Prof. Dr. Mustafa Pultar

[67] Güleryüz ve Langensiepen'e göre, Taşköprü hariç üç geminin Çanakkale'den girdiğini teyit edilir, Taşköprü de 10.12.1915'te Kefken Adası'nda Rus destroyerlerinden açılan top atışıyla battığı için, onun da Boğaz'dan içeri girdiği kabul edilir, age, s. 41 ve 143

[68] Mütercimler Erol, İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bakış, s. 239

[69] Mütercimler, age, s. 241

Ancak diğer bir kaynağa göre, *Beyrut* 30 Ekim'de Güllük'ten döndüğü zaman İzmir mayın hatları geçitlerini kapalı bulmuş ve fazla su çekmesi nedeniyle İzmir Limanı'na giremeyerek Urla İskelesi'nde rıhtıma bağlanmıştı. İzmir ve Havalisi Komutanlığı, Müstahkem Mevki Komutanlığı'na verdiği emirde, 2 adet 37 mm'lik toptan ibaret olan silahları ile diğer eşyasının karaya çıkarıldıktan sonra geminin gerektiğinde batırılmak üzere saklı bir yerde demirlenmesini bildirmiş, Müstahkem Mevki Komutanlığı da, geçitlerin kapalı olduğunu bilmeyen gemileri uyarmak göreviyle *Beyrut* yatını Urla İskelesi'nde alıkoyarak bu kararından İzmir ve Havalisi Komutanlığı'nı haberdar etmişti.[70]

Pultar ise, *Beyrut'un* kaçakçı takibi nedeniyle Urla'da olduğunu belirtmektedir. Bu anlaşılır bir nedendir. Gerçekten de Urla ve çevresindeki adalar (özellikle Uzunada ve Hekim Adası ilerleyen aylarda İngilizler tarafından işgal edilecektir, bkz. Hanhan, s.98), sahillerin girintili çıkıntılı yapısı ve kötü havaya kapalı doğal koyların varlığı, Yunanistan ve Osmanlı toprakları arasında kaçakçılık, vurgun, hayvan kaçırma, yağmacılık yapanlar için ideal bir yer oluşturuyordu. Üstelik o zamanlar Urla'da yaklaşık 25 bin Anadolu Rumu ve Yunan'a karşılık 9 bin 500 kadar Müslüman Türk yaşıyordu.[71] Bunlara ajanların da Urla ve çevresini tercih ettikleri ilave edilebilir. İngilizler bu sularda casusluk ve istihbarat faaliyetlerini organize etmek için özel yatlar getirmişlerdi (*Mary Rose*, *Penelope*, *Dorothea*, *Oomala*, *Anzac* ve *California*)[72] İngilizler, Anadolu Rumlarından oluşturdukları casusları belli aralıklarla Urla kıyılarına bırakıyorlardı. Hattâ İngilizler eğer *Beyrut* ve *Kınalıada*'yı ele geçirselerdi onları şüphesiz istihbarat/ casus yatı olarak veya gizli gemi olarak kullanacaklardı. *Dere* yelkenlisi (Q-Ship) bu gemilere örnek verilebilir.[73]

Beyrut'un Urla açıklarında yatmasının diğer bir nedeni; yatın arızalanıp orada demirlemesi olabilir.

Beyrut Yatında Kimler Görev Yapıyordu?

Beyrut'un personel sayısına ulaşmak mümkün olamadı, ancak bu sayıyı benzer başka bir mesaha yatının personel sayısından faydalanarak bulmak mümkündür. Şipka (1892, *Beyrut* ile aynı tersanede yapılmış, 420 ton, 57,8 m x 6,6 m x 3,7 m) mesaha yatı bu amaç için uygun olabilir. Şipka yatının personel sayısı 24'tür. *Beyrut*'un komutanının Yzb. Sezai, seyir subayının da Yzb. Ahmet Rasim olduğu kayıtlardan biliniyor. *Halep* vapurundan Çarkçı Mülazım-ı evvel Manastırlı Ahmet b. Mehmet Efendi'nin[74] ve *Peleng-i Derya* gambotundan Çarkçı Yzb. Rodoslu Sadık b. Hasan Efendi'nin Süveyş'te bulunan *Beyrut* Yatı II. Çarkçılığına padişah

[70] Besbelli Saim, Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII. Cilt. Deniz Harekâtı, ANKARA Genel Kurmay Başkanlığı Basımevi,1976 s. 293-295

[71] Karpat, age, 174-175

[72] Hanhan, s.128

[73] Güleryüz ve Langensiepen, age, s. 180, Ahşap ve 2 direkli yelkenli olan Dere gemisinde makine yoktu. 1915'te gemide 1 subay, 6 gemici, top için Hamidiye mürettebatından 4 gemici bulunmaktaydı. Silahı 1 adet 47 mm QF seri atışlı toptu ve bu top savaş sırasında kazanılmıştı. 23.6.1915'te Dere ismiyle hizmete girmiş, 24.6.1915'te Kefken açığında Rus denizaltısıyla çatışmış, daha sonra Kefken Limanı'na demirlemişti. 27.6.1915'te İstanbul römorkörüyle İstanbul'a çekilmiş ve 29.6.1915'te hizmetten çıkmıştı.

[74] Mülga Bahriye, 6 Nisan 1914, dosya 770, s. 12, İstanbul Deniz Müzesi

fermanıyla tayin olduğu biliniyor.[75] 12 Ocak 1915 tarihli bir belgede[76] batık *Beyrut* yatı subaylarının el konulan ticarî gemilere atandığı görülüyor. Örneğin İzmir'de el konulan *City of Kios* vapuruna Çarkçı Yzb. Rodoslu Sadık b. Hasan ve Çarkçı Mülazım Halil İbrahim b. Halil atanıyor. *Asyot* vapuruna Güverte Mülazım Bolulu Ali Rıza b. Mustafa ve Çarkçı mülazım Şamlı İsmail b. Hasan, *Biliz* vapuruna Güverte Yüzbaşı Kıbrıslı Mehmet Ali b. İsmail ve Çarkçı Yüzbaşı Beşiktaşlı Remzi b. Ahmet ve Çarkçı Mülazım Kangırılı (Kandıralı olabilir, UH) Ali b. Osman Efendi atanmıştır. Ayrıca 16 Aralık 1914 tarihli bir belgede, batık *Beyrut* yatından II. Yüzbaşı Mustafa ve diğer askerlerin maaşlarının ödenmesi hakkında bir metinden, onun da *Beyrut*'ta görev yaptığı anlaşılmaktadır.[77] 30 Mart 1914 tarihli bir belgeye göre, "Pederinin ölümü üzerine karısı tarafından Dersaadet'e verilen dilekçe ile çağrılan Süveyş'te memur *Beyrut* botundan müstahdem Çarkçı Mülazım Adapazarlı Mehmet Şahin Efendi'ye izin verildiği" anlaşılmaktadır.[78] Eğer M. Şahin Efendi'nin taziyeden sonra gemisine döndüğü kabul edilirse, *Beyrut*'un 12 subayına ulaşmak mümkün olabilir. Erat hakkında ise şu açıklama vardır: "*Sti of Kios*, *Asyot*, *Biliz*, *Kukaryalı* ve *Karşıyaka'da* bulunan neferat (erat) Eylül, Ekim ve Kasım yarı maaşları ile Aralık, Ocak ve Şubat maaş taamiye ve tayın bedelleri olan kırk beş bin üç yüz sekiz kuruş on paranın İzmir Defterdarlığı'na gönderildiği." Bu ifadeden erat sayısı hakkında kesin bilgi alınmasa da, onların da el konulan gemilerde görev yaptığı görülüyor.


Kınalıada, Eser Tutel Arşivi (İstanbul Deniz Müzesi)

Kınalıada Vapuru

Urla'daki iki geminin düşman eline geçmeden kendi personeli tarafından batırılması olayıyla ilgili olarak kaynaklarda genellikle *Beyrut*'un adı geçer, *Kınalıada*'dan söz eden kaynaklar kısıtlıdır. Vapurun 1883 yapımı, 297 groston olduğu kayıtlardadır.[79]

Ulaşılabilen İstanbul Deniz Müzesi kayıtlarında bir yerde *Kınalıada*'dan söz ediliyor. 9 Haziran 1914 tarihli belgeden[80] iki adet motorbotun Edremit sahilini gözetleme için gönderildiği ve süvarilerine lazım gelen talimatın verildiği anlaşılıyor.

[75] Mülga Bahriye, 16.4.1914, dosya 770, s. 49, İstanbul Deniz Müzesi

[76] Mülga Bahriye, dosya 766, s. 524-529, İstanbul Deniz Müzesi

[77] Mülga Bahriye, dosya 766, s. 495-508, İstanbul Deniz Müzesi

[78] Mülga Bahriye, dosya 770, s. 301, İstanbul Deniz Müzesi

[79] Güleryüz ve Langensiepen, age, s.41

[80] Mülga Bahriye, dosya 761, s. 209-212, İstanbul Deniz Müzesi

Yazışmalara göre; bu motorbotlar 12[81],14[82], 15[83], 16[84], 608, 609 numaralı motorbotlardan ikisi olabilir. Gözetlemede geçen bir haftanın sonunda, iki motorbotun yakıtı bittiği için Edremit'te kaldıkları anlaşılıyor. *Kınalıada* onların ikmaliyle görevlendirilmiştir. 16 Haziran 1914 tarihinde "Motorbotların Edremit'te bırakılması üzerine ihtiyaçları olan benzin ve petrolün *Kınalıada* vapuruyla gönderildiği" bilgisi bulunmaktadır.[85] Akla ilk gelen düşünce, *Kınalıada*'nın İzmir Körfezi'nde faaliyet gösteren Hamidiye Vapur Şirketi'ne (kuruluşu 1884) ait olabileceğidir. Ancak Tutel, 1913-1914 yılında İngiliz Lloyd gemi siciline göre Hamidiye Şirketi'nin elinde sadece *Gülbahçe* vapuru olduğunu belirtmektedir.[86] Zaten *Kınalıada*'nın fotoğrafına bakıldığında yolcu değil de yük gemisi olduğu anlaşılabilir. Değeri 3 bin Osmanlı Lirası olan gemi[87] , özel kişi veya kişilere ait olmalıdır. Osmanlı 2 Ağustos 1914'te seferberlik ilan ettiği için askerî hizmete alındığı düşünülen vapur, 1 Kasım 1914'te muhtemelen askerî maksatlarla Urla İskelesi'ndeydi.

Kınalıada'nın Balkan Savaşı'nda kullanıldığı görülmektedir. Büyüktuğrul, Balkan Savaşı'nda (16 Ekim 1912-14 Kasım 1913) kullanılan 83 ticaret gemisinden söz etmektedir. Bu gemiler şöyle sınıflandırılmıştır; Seyrisefain'den (Denizyolları) 26, Şirket-i Hayriye'den 19, Haliç Şirketi'nden 16 ve özel sektörün yolcu ve yük gemilerinden 22. *Kınalıada* ile birlikte anılan gemiler şunlardır: *Seyyar*, *Mahmutşevket Paşa*, *10 Temmuz*, *Zonguldak*, *Hilal*, *Güzel İzmir*, *Millet*, *Tahir*, *Heybeliada*, *Stefanos*, *Dafni*, *Toksiyadi*, *Beykoz*, *Hanefiye*, *Bandırma*, *Erdek*, *Necat*, *Başlangıç*, *Terakki*, *İstefanos*, *Despina*.[88]



HMS Wolverine [89]

[81] 1914 İzmir'de hizmete girdi, Güleryüz ve Langensiepen, age

[82] 1914 İzmir'de hizmete girdi, Güleryüz ve Langensiepen, Mülga Bahriye, dosya 761, s. 209-212, İstanbul Deniz Müzesi, age

[83] Foça'da hizmete girdi, Güleryüz ve Langensiepen, age

[84] Temmuz 1914'de Ayvalık'ta hizmete girdi, Güleryüz ve Langensiepen, age

[85] Mülga Bahriye, dosya 761 ve s. 331-335, İstanbul Deniz Müzesi

[86] Tutel Eser, Gemiler Süvariler İskeleler, s. 209

[87] BOA; 18/ B/1333, 1 Haziran 1915, Öcal Celal, İzmir Savunması, s. 49

[88] Büyüktuğrul Afif, E. Amiral, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, 1984, s. 137

Beyrut Yatının Karşısına Çıkan İki İngiliz Muhribi

HMS Wolverine

"*HMS Wolverine İngiliz Donanması'nın* Beagle Sınıfı destroyeri olup 1904'te kızağa konulmuş, 15 Ocak 1910'da denize indirilmiştir. Gemi, Cammell Laird'e sipariş verilmiş ve Liverpool, Birkenhead'de inşa edilmiştir. Seyir tecrübelerinde 27,1 knot hız yaptığı kaydedilmiştir.

Beagle'lar standart bir tasarıma göre inşa edilmemiş, ayrıntılı tasarımı gevşek şartname özelliklerine göre gemi yapımcılarına bırakılmıştı. *Wolverine*, diğer iki Laird yapımı gemi gibi, 81,1 m uzunluğunda, 8,5 m genişliğinde ve 2,6 m su çekimindeydi. Deplasmanı 929 tondu. Beş adet Yarrow kazanı, doğrudan tahrikli Parsons buhar türbinlerini besleyerek üç pervane şaftını çeviriyordu. Makinesi 12.500 beygir gücü olarak tasarlanmıştı. Silahları; bir adet BL 4 pus (arkadan doldurmalı) deniz topu Mk VIII ve üç adet QF (seri ateşli top)12-pounder (libre: 453 gr., 12 pounder, 12 libre ağırlığında mermi atan top, UH) 12 cwt ve torpido silahı olarak iki adet 533 mm torpido tüpünden oluşmuştur. İki yedek torpido taşırdı. Gemi Çanakkale'de hem saldırılarda hem de geri çekilmede görevlendirildi. *Wolverine* Mart 1916'dan itibaren, Ege'de Oniki Adalar, Sporades, Kiklad'lar ve Türkiye kıyılarında karakol görevi yaptı. Akademisyen John Myreswhich'in komutasında Türk sahillerine sığır baskınları düzenleyen Yunan ve Giritli düzensiz birlikleri taşıdı. 12 Aralık 1917'de *Wolverine*, İrlanda'nın kuzeybatı kıyısı açıklarında filo tarama gemisi *Rosemary* ile çatışmasının ardından battı. *Wolverine* personelinden iki kişi öldü."[90]



HMS Scorpion [92]

Beagle Sınıfı Destroyer (G Sınıfı) *HMS Scorpion*, 82 m uzunlukta, 8,2 m genişlikte ve 2,4 m su çekimindeydi. 19 Şubat 1910'da Fairfield Tersanesi'nde denize indirildi.

[89] en.wikipedia.org/wiki/HMS_Wolverine_(1910)

[90] https://www.revolvy.com/page/HMS-Wolverine-(1910).

[91] en.wikipedia.org/wiki/HMS_Scorpion_(1910)

Buhar türbinleri üç pervane şaftını çeviriyordu. Makine 27,5 knot tasarım hızını karşılamak için 12 bin 500 beygir gücü olarak tasarlanmıştı. Silahları *HMS Wolverine* ile aynıydı. 1915-16'da Çanakkale'de bulunmuş ve 26 Ekim 1921'de Barking S. Bkg Co.'ya satılmıştır. Bu sınıfın tüm destroyerleri, 1914'te Akdeniz'de, altı tanesi 1914 sonlarına doğru Birleşik Krallık'ta, hepsi 1915-1917 arasında Akdeniz'de, 1917'den itibaren Birleşik Krallıktaki 2. Destroyer Filotilla'dadır.[91]

Urla İskelesi Açıklarında Beyrut ve Kınalıada'ya Yapılan Saldırı

Türkler'in Anlatımları

Mütercimler iki İngiliz gemisinin saldırısını şöyle anlatır: "1 Kasım 1914'te *HMS Scorpion* ve *HMS Wolverine* adlı iki İngiliz muhribi, Urla iskelesi'nde bulunan *Beyrut* ölçme gemisiyle, *Kınalıada* ticaret vapurunun teslim olmasını istemişler, bunun reddi ve gemilerin personelleri tarafından yakılmasına girişilmesi üzerine her ikisi de top ateşiyle batırılmışlar, *Minerva* ve *Roxburghe* İngiliz Kruvazörleri de aynı gün Akabe'yi bombardıman etmişlerdi. Bu olaylardan iki gün önce 30 Ekim 1914'te İzmir Limanı girişi mayınla kapatılmıştı."[93]

Pultar, saldırı için şunları söyler: "*Beyrut* Urla'da kaçakçı takibi ile görevli iken, 1 Kasım 1914 günü İngiliz ganbotları *Scorpion* ve *Wolverine* ile karşılaşır; ganbotların kıdemli süvarisi zaten ateş gücü olmayan *Beyrut*'u batırmak üzere ateş edeceğini bildirir. *Beyrut* yatının süvarisi mürettebatın gemiyi terk etmesini sağlamak üzere, geminin İngilizce bilen mesaha subayını (Yzb. Ahmet Rasim) İngilizlerle görüşmeye memur eder. Yirmi dakika süren bu görüşme sırasında geminin içindeki kabili nakil mesaha alet ve edevatı gemi zabitan ve efradı tarafından Urla İskelesi'ndeki evlerin arka cihetlerine nakledilerek kurtarılmıştır. Binaenaleyh, Ankara Harita Umum Müdürlüğü Deniz Şubesi'ne nakledilen alât edevât, *Beyrut* yatından kurtarılmış bu eşyalardır ki, tarihi bir hatıra teşkil ederler". Amiral Büyüktuğrul'un anlatımı ile gemi komutanı Yüzbaşı Sezai "bundan sonra gaz dökerek gemisini yakmaya başladı[94] ve mürettebatını da filikalara doldurarak kıyıya doğru sevk etti. İngilizler *Beyrut* gemisinin bu haline rağmen hem ona, hem de mürettebat dolu filikalarına ateş açmaktan geri durmadılar. Böylece geminin batışı İngilizlere bedava bir zafer oldu."[95]

Güleryüz ve Langensiepen saldırı hakkında şunları belirtir: "1 Kasım 1914, İngiliz *Wolverine* ve *Scorpion*, İzmir Körfezi'ne girerler ve Urla açıklarında sörvey gemisi *Beyrut* ile 297 grostonluk 1883 yapımı *Kınalıada*'yı batırırlar. Her iki geminin mürettebatına, gemilerin top atışıyla batırılmasından önce gemiyi terk etmeleri için, zaman tanınır."[96]

---

[92] https://www.worldnavalships.com/beagle_class.htm#HMS%20Scorpion

[93] Mütercimler, age, s. 277 ve 478

[94] 1807 yılında Akdeniz'de savaşan Osmanlı donanmasından ayrılan bir kalyon ve iki firkateynin personeli, Selanik limanı önlerinde, kendilerini izleyen düşmanın eline düşmesin diye gemilerini yakarak batırmışlardı. (BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 1686, "Osmanlı Denizciliğinde Gemi Kazaları ve Dalışlar", Şenay Özdemir, s. 367, http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/19/26/201.pdf

[95] http://www.pultar.org/~mustafa/index.php?id=17

[96] Güleryüz ve Langensiepen, age, s. 41

Karadoğan, tezinde Alpagut'tan yaptığı alıntıda *Wolverine* ve *Scorpion* muhripleri vasıtasıyla, Urla açıklarında demirli *Beyrut*'u tahrip etmiş; ama daha ileri gitmelerine müsaade edilmeyerek mevcut tabur komutanlığınca ikaz mahiyetindeki atışlarla Uzunada'ya doğru çekilmişlerdi" demektedir.[97] Bu anlatımda diğer yazarların belirtmediği bir konu Urla'da bulunan bir taburun açtığı ateş sonucu gemilerin Uzunada'ya döndükleridir. Bu olaydan yaklaşık yedi ay sonra, Mayıs 1915'te İngilizler Uzunada ve Hekim Adası'nı işgal edeceklerdir.[98]

İngilizlerin anlatımları

"Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasından sonra *Wolverine*, 5. Destroyer Filosu'nun bir unsuru olarak Akdeniz'deydi. *Wolverine* de dâhil olmak üzere filo, Alman savaş gemisi *Goeben*'in peşinde koşuyordu. *Wolverine*, Tuğamiral Ernest Troubridge'in Avusturya sularına kaçan Alman gemilerini durdurmaları için görevlendirdiği zırhlı kruvazör filosunun sekiz avcısından biriydi. 1 Kasım 1914'te, o ve *Scorpion* destroyeri İzmir Körfezi'ndeki mayın döşeme işlemlerine dâhil olduğuna inanılan bir Türk silahlı yatını batırdı."[99]

Naval History'de saldırı için şunlar yazılıdır: (*Wolverine* ve *Scorpion* Çanakkale Boğazı açıklarındadır) "Amiral Carden, zaten bir önceki gün, düşmanlık beklentisiyle, İzmir Körfezi'ndeki mayın faaliyetlerine müdahale etmeleri için *Wolverine* ve *Scorpion* adı iki destroyeri, '1 Kasım'daki görev için' seyre çıkarttı. Onlar Körfez'in girişinde, Urla İskelesi'nde yatan büyük bir silahlı yat (*Beyrut*) buldular. Yat limandan dışarı çıkması için davet edildiğinde, kendi mürettebatı tarafından ateşe verildi ve o kadar hızlı bir şekilde yandı ki, yapacak hiçbir şey yoktu, fakat top atışı yatı batırdı. Yat batmadan önce meydana gelen yarım düzine ağır patlama onun bir mayın gemisi olduğunu ilan etmişti. Yatın bordasındaki mayın taşıyor gibi görünen daha küçük bir geminin (*Kınalıada*) de benzer patlamalar sonucu imha olduğu görüldü. Körfezde başka hiçbir şey bulunamadığından, destroyerler görevlerini tamamlamış sayıldılar ve 2 Kasım'da filoya (Çanakkale) yeniden katıldılar."[100]

Saldırıya Karşı Alınan Önlemler

İzmir ve Havalisi Komutanlığı, *Beyrut*'un içeriye alınmasını, mümkün olmazsa toplarıyla taşınabilir eşya ve aksamın karaya çıkarılmasını, teknenin icabında batırılmak üzere top altında bir yere demirlenmesini, müstahkem mevkii komutanlığına emretmişti.[101] Bu telgrafın aşağıda gösterilen ilk telgrafa yanıt olarak komutanlık tarafından Urla Kaymakamlığı'na gönderildiği düşünülmektedir.

[97] Karadoğan, agt, s. 76 ve 117

[98] Hanhan, age, s. 98-185

[99] https://www.revolvy.com/page/HMS-Wolverine-(1910)

[100] http://www.naval-history.net/WW1Book-RN1b.htm#26

[101] Büyüktuğrul Afif, E. Amiral, Osmanlı Deniz Harp Tarihi, C 4, 1974, s. 412'den aktaran Öcal, age, s. 47

1 Kasım 1914 Saldırısı Hakkında Çekilen Telgraflar

İlk Telgraf:

Suret-i sadaret uzma ile, Harbiye Bahriye Nezaretine yazılmıştır, Suret:

Bu sabah alafranga 5,5 (05.30) raddelerinde İngiliz banduralı (bandıralı) ve ikişer direk ve üçer bacalı iki torpidonun Klazomen pişgahına (açığına) gelerek bir müddet durduktan sonra Kilizman ve Tuzla cihetlerinden dolaşarak biraz evvel Kösten Adası (Uzunada) civarına geldikleri ve şimdi oralarda bulunmakta olduğu ve keyfiyet İzmir ve Havalisi Kumandanlığına da yazıldığı. Urla Kaimakamı Tahir, 19 Teşrin-i evvel 1330.

İkinci Telgraf:

Suret, Deminki telgrafa zeyldir yarım saat evvel (telgrafın saati bilinmiyor, UH) İngiliz torpidoları limanda bulunan *Beyrut* gambotu süvarisini davet ile *Kınalıada* vapuruyla gambotuna teslim olunmalarını teklif ve on dakika müsaade etmeleri üzerine gemilerin kapudanları tarafından ateşlenerek mürettebatın karaya çıktığını müteakip torpidolar tarafından top endahtıyla (silah boşaltılması) tahrip edildikleri şimdi Urla'ya gelen *Kınalıada* vapuru süvarisinin ifadesinden anlaşılmıştır ve keyfiyet İzmir ve Havalisi komutanlığına da yazılmıştır. Kaimakam Tahir, 19 Teşrin-i evvel 1330.

Üçüncü Telgraf:

Dâhiliye Nazırı Talat Beyefendi Hazretlerine, Gayet müstaceldir (ivedi)

Urla Kaimakamlığından şimdi alınan iki telgraf aynen balaya (üst makam) nakil olundu burada hiçbir heyecan olmadığı ve sükûn ve inzibatın berkemal bulunduğu maruzdur (arz edilmiştir) İstihsal olunacak (elde edilecek) malumat peyderpey arz olunacaktır.

Vali Vekili Namına, 19 Teşrin-i evvel 1330. İzmir Mektupçusu Kamil[102]

Telgrafların Yorumlanması

İlk telgrafta Kaymakam Tahir Bey, olay sabahı iki İngiliz savaş gemisinin Urla açıklarına geldiğini, biraz açıkta kaldıktan sonra Uzunada'ya doğru seyrettiklerini belirtiyor. Telgraflarda saat bilgisi olmaması nedeniyle, ilk ve ikinci telgraf arasında geçen süre bilinemiyor. Gemi personelinin, işte bu süresi bilinmeyen zaman diliminde gemileri terk etme hazırlığı yaptığı kabul

[102] Öcal Celal, age, s 46-47

edilebilir. İkinci telgrafta ise *Kınalıada* süvarisinin ifadesi yer almaktadır. İki gemi personeline 10 dakika süre verilerek, gemilerin teslim edilmesi istenmiş, ancak gemi komutanları kendi gemilerini yakarak, İngilizlere teslim etmemiş, personelin karaya ulaşmasını takiben, İngiliz gemileri iki gemiyi topa tutmuştur. Üçüncü telgraf ise Vilayet Mektupçusu tarafından Dâhiliye Nazırı Talat Paşa'ya çekilmiş, Urla Kaymakamlığı'ndan alınan iki telgrafın üst makama yollandığı, Urla'da ortamın sakin olduğu ve bir gelişme olduğunda bunun bildirileceği yazılmıştır.

Beyrut ve *Kınalıada*'nın Kendi Personeli Tarafından Batırılması Olayından Günümüze Kalan İki Kişi

Beyrut ve *Kınalıada*'nın kendi personeli tarafından batırılması olayı, tarihte iki kişi ile de özdeşleşmiştir. Bunlardan biri *Beyrut*'un Seyir Subayı Yüzbaşı Ahmet Rasim'dir.

Pultar, bir yazısında Ahmet Rasim (Barkınay) için "Cumhuriyet'in Piri Reis'i" der.[103] Özdeşleşen diğer isim ise, o dönemde Urla İskelesi'nde görev yapan Polis Ali Fehmi Efendi'dir.

Ahmet Rasim (Barkınay)

"Ahmet R. Barkınay (1881-1950) Cumhuriyet dönemi öncü deniz tarihçilerindendir. Barkınay, Mekteb-i Fünûn-u Bahriyye-i Şâhâne'den (Deniz Bilimleri Okulu) 28 Ocak 1903 tarihinde Mülâzım-ı sânî (Teğmen) rütbesiyle birincilikle mezun oldu. Barkınay; çalışkanlığı, araştırmacılığı, Osmanlıca'ya hâkimiyeti ve diğer yabancı dil bilgisi ile Osmanlının son dönemlerinden itibaren Cumhuriyet Türkiyesi'ne başta deniz bilimleri olarak seyir haritacılık, oşinografi, hidrografi, astronomi konularında birçok eser kazandırarak alanında öncü oldu. Bu eserlerin birçoğu özgün olarak yazılmış olup günümüzde de kullanılmaktadır. Denizbilimciliği yanında Cumhuriyet dönemi deniz tarihçiliğine de makaleleriyle hizmet etmiştir.[104] Ahmet Rasim, 1914 yılının başında *Beyrut* mesaha yatında görevlendirilene kadar Çatalca hatt-ı müdafasında ve Karaburun (Karadeniz) şark limanının haritasının çıkarılmasında çalıştı. Kamaran Adaları olayı üzerine 18 Nisan 1914 tarihinde İngiltere'den anlaşmalı olarak getirilen emekli mesaha binbaşısı Arthur Truscott[105] ile birlikte *Beyrut* gemisinde ortak olarak geçirdiği süre, hiç şüphesiz, haritacılık deneyiminin oluşmasında belirgin etkisi olan önemli bir dönem olmuştur."[106]

---

[103] Pultar Mustafa, Prof. Dr. "Cumhuriyetin Pîrî Reisi: Ahmet Rasim". Yelken Dünyası 214 (2001): 3033

[104] "Cumhuriyet Dönemi Denizcilik Tarihçileri Üzerine Analitik Bir İnceleme: Bahriye Kökenli Deniz Tarihçileri ve Eserleri", Hatip Salih Murat, http://dergipark.gov.tr/download/article-file/180192

[105] 1913'ün Mayıs ve Ağustos aylarında Kraliyet Bahriye Personel listesinde Harita ve Kronometre Deviasyon İstasyon ve deposunda 6.10.1911'den itibaren uzman olarak görülmektedir, https://digital.nls.uk/british-military-lists/archive/94269482?mode=transcription, https://digital.nls.uk/british-military-lists/archive/94301438?mode=transcription

[106] http://www.pultar.org/~mustafa/index.php?id=17



Ahmet R. Barkınay, Miralay üniforması ile. Aygün c. 3 özgün elyazması, Haritacılık Müzesi (Pultar, agm, s.2)



Urla İskelesi'ndeki Kahraman Polis Ali Fehmi Efendi Anıtı (Uluç Hanhan Arşivi)

Polis Ali Fehmi Efendi

Polis Ali Fehmi Efendi, ilk kez sanat tarihçisi Ferhan Erim tarafından gündeme getirilmiştir. Erim, o yıllarda Urla Belediyesi Başkan Danışmanı olarak görev yapıyordu. Urla ile ilgili yaptığı araştırmaların birinde, kendi personeli tarafından batırılma emri verilen gemimizde bulunan topun Polis Memuru Ali Fehmi Efendi tarafından sökülerek karaya çıkarıldığını arşivlerde okuyunca, bu gayretin unutulmaması yönünde bir proje geliştirerek, Ali Fehmi Efendi'nin heykelinin dikilmesi yönünde bir girişimde bulunmuştur. Erim, projesini Urla Belediyesi ve İzmir Emniyet Müdürlüğü'ne kabul ettirir. 2009 yılında Urla İskelesi'ne "Kahraman Polis" anıtı dikilir.[107] Ali Fehmi Efendi'nin Urla Limanı gümrük kapısının asayiş ve güvenliğinden sorumlu 367 sicil sayılı polis memuru olarak görev yaptığı bilinmektedir.[108]

11 Aralık 1914 tarih ve 935 nüshalı *Anadolu* gazetesi ile 15 Teşrin-i sani 1914 tarih ve 33 sayılı *Polis Mecmuası*'nda yazılan yazılar ve Emniyet Genel Müdürlüğü Dokümantasyon Merkezi'nde mevcut Osmanlıca bilgiler tercüme edilmiş, Cemal Dora tarafından yazılan "Urlalı Kahraman Polis Ali Efendi" adlı makale Ali Fehmi Efendi'ye ait iki adet fotoğraf ile birlikte, *Anadolu* gazetesinin başyazısı olarak yayımlanmıştır. "Bir Polisimizin Fedakârlığı. Ahalimiz, Gençliğimiz Okusun" başlıklı yazı fedakâr polisimizin heykelinin dikilmesini ister. Bu istek, kadirşinas Türk milleti tarafından yerine getirilir.[107]

Anıtın Kitabesi şöyledir: **Çanakkale Savaşı'nın İlk Milli Destanını Yazan Urlalı Kahraman Polis Ali Fehmi Efendi**

"Urla Limanı'nda bulunan (*Beyrut*) yatı ile (*Kınalıada*) vapurumuzu teslim almak isteyen İngilizlere, teslim etmemek için kaptanlarımız gemileri ateşe vermişlerdir. Bunu gören Urla İskelesi'ndeki görevli polis memuru Ali Fehmi Efendi bir sandala atlayarak alevler içinde kalmış bulunan topu yerinden söküp omuzladığı anda akılalmaz bir güç ve hızla uzaklaşmaya başlamıştır ki, düşman gemilerinden yağmur halinde atılan gülleler Ali Fehmi Efendi'nin bulunduğu sandalın önüne ve arkasına düşmüştür. Ancak Ali Fehmi Efendi büyük bir azimle bu topları ülkemizin kurtuluş mücadelesinde düşmana karşı kullanılacağı düşüncesiyle iskele limanında karaya çıkartmıştır. Kahraman Türk Polisi Ali Fehmi Efendinin ruhu şad olsun."

Ali Fehmi Efendi gibi kahramanlarımız olduğu için Kurtuluş Savaşı kazanıldı, ulu önder Mustafa Kemal Atatürk, silah ve ideal arkadaşları ve milletimizin üstün gayretleri sayesinde bugünlere ulaşıldı. Kendilerine minnettarız, şehitlerimizin ruhları şad olsun.

Anıt Kitabesi Düzeltilmelidir!

Urla İskelesi'ndeki Kahraman Polis Ali Fehmi Efendi anıtının düşünülmesi, planlanması ve bir proje olarak ortaya konularak, anıtın yapılması gerçekten

[107] Öcal, age s. 52

[108] http://www.hurriyet.com.tr/kahraman-polis-ali-fehmi-efendi-urlada-anildi-37268476

kıvanç vericidir. Ancak kitabeye yazılan metnin daha özenle kaleme alınması düşünülmeli, bu kahramanlık mücadelesine bütüncül olarak yaklaşılması gereklidir. Öncelikle kitabede bir tarih olmalıdır. Bu tarih 1 Kasım 1914'tür. *Beyrut* askerî bir gemidir, *Kınalıada* da büyük olasılıkla askerî hizmete alınmış ticarî bir gemidir. Ona da bir deniz subayı komutan atanmış olmalı ve bu geminin de silahları olmalıdır. Dolayısıyla, kaptanlar yerine gemi komutanları ibaresi kullanılması daha uygun olur. Bu iki geminin herhalde toplam 30-35 kişi civarında personeli olmalıdır. İngilizlerin gemilerin teslimi için tanıdıkları sürenin 10 ile 20 dakika arasında olduğu anlaşılmaktadır. Ancak saldırgan iki geminin önce keşif yaptığı, sonra saldırıya geldiği görülmektedir. Keşif ile saldırı arasında geçen süre belli değildir. *Beyrut* ve *Kınalıada*'nın kahraman personeli bu kadar kısa bir sürede, *Beyrut* için iki adet 57 mm (yazışmalara göre bu iki top, o tarihte gemide yoktur) ve iki adet 37 mm seri atışlı topu ve belki de *Kınalıada*'da bulunan birkaç topu sökmekle uğraşmış ve gemilerde düşman eline geçmemesi için gerekli ne varsa (gemi jurnali, gemi mührü, askeri gizli defter, belge, şifre ve mesaha aletleri) alınmış, filikalar hazırlanmış, kinistin valfleri açılmış, geminin yanıcı kısımlarına gaz dökülmüş ve gemiler ateşe verilmiştir.[109]

Urla İskelesi'nde görevli Polis Ali Fehmi Efendi de bu mücadeleye Urla İskelesi'ndeki bir sandalla katılmış ve nihayetinde gemiler İngilizlere teslim edilmeyip uygun görülen önemli belgeler, jurnaller, mesaha aletleri ve top(lar) sahile çıkarılmıştır. Buradaki başarı, adlarına ulaştığımızı düşündüğümüz 12 deniz subayına ve adlarına ulaşamadığımız diğer bahriyeli subay, astsubay, eratımıza, *Kınalıada*'da çalışan ticaret bahriyesi zabit ve tayfasına ve Polis Ali Fehmi Efendi'ye aittir.

Beyrut ve *Kınalıada* Batıkları Urla İskelesi'nde Deniz Dibinde Hâlâ Yatıyor mu?

Ahmet Rasim Barkınay'ın ifadesine göre, 1925 yılında iki batık gemi Urla'dadır. "Urla iskelesi önündeki ahşap iskelenin bordasında, Harb-i Umumi'de gark olan *Kınalıada* vapuruyla, *Beyrut* Mesaha-i Bahriye yatımızın enkazı vardır"[110]

Bugün ise yukarıdaki soruya verilebilecek yanıt kocaman bir hayırdır! Türkiye'de tarihî öneme sahip gemiler, ister su üstünde olsun ister batık ya da yarı batık olsun, sahip oldukları hurdalarla anılmaktadır. Su üstünde kalmış olanlar karada, su altındakiler de sualtında sökülmüştür. *Yavuz* 1976'da İzmit'te, *Mecidiye* (1900) 1956'da Kasımpaşa'da, *Hamidiye* 1966'da Paşabahçe'de, *Muavenet-i Milliye* ise 1953'te sökülmüştür. Bunlara kaderine terk edilen *Nusret* mayın gemisini de ilave etmek ve örnekleri artırmak mümkündür. Ki o küçücük *Nusret* mayın gemisi Türkiye'nin kaderini değiştirmiştir. Sözü edilen gemilerin başına ne geldiyse, *Beyrut* ve *Kınalıada*'nın da başına o gelmiştir. 2018 yılında kurtarılan *Kartal* istimbotu[111] bu örneklerin harika bir istisnasıdır.

---

[109] Aynı kahramanlığı Demirhisar torpidobotunda, Gemi Komutanı Yüzbaşı Lütfi (1886-1932, daha sonra ticaret bahriyesinde görev yapmıştır) ve personeli göstermiş, Nisan 1915'te Sakız Adası'nın güneyinde gemilerini İngilizlere teslim etmemek için karaya oturtarak topları denize atıp, makineleri tahrip etmişlerdir. Hanhan, s.32- 39

[110] Barkınay Ahmet Rasim, Türkiye Adalar Deniz Kılavuzu, İnöz'den Marmaris Burnu'na Kadar, İstanbul, Matbaa-i Bahriye, İstanbul, 1925, Yeni basım (çeviriyazı Mustafa Pultar) Denizler Kitabevi, s. 135-136

İzmir Körfezi'nde Osmanlı ve Cumhuriyet döneminde batık gemi çıkarma faaliyetleri olmuştur. Osmanlı döneminde, özellikle Yenikale'de bir blok gemisini çıkaranlar hususunda yeterli bilgiye sahip değiliz. Cumhuriyet döneminde ise batıkların nadiren kamu (Donanma), çoğunlukla da özel firma ve donatanlar vasıtasıyla dipte parçalandığı ve çıkarıldığı görülmektedir.

Osmanlı Dönemi'nde İzmir Körfezi'ndeki Batık Çıkarmaya Bir Örnek

İzmir Körfezi'nde blok gemisi olarak batırılan gemilerin bir süre sonra suyolunun trafiğe açılması maksadıyla sökülerek çıkarıldığı görülmektedir. İzmir batığı bunlara örnek oluşturur. İzmir, T. Wintage & Co. Glasgow yapımı, 2528 grostonluk, 1873 yapımı bir gemidir. Nisan 1891'de Osmanlı'ya satılmış, Haziran 1891'de İzmir ismi verilmiştir. Nisan 1912'de Yenikale'de abluka gemisi olarak batırılmış ve 1913'te yüzdürülmüş, daha sonra da sökülmüştür.[112] Batırıldıktan sonra, savaş durumunun kalkması ile geminin tekrar yüzdürüldüğü ve söküme gönderildiği görülmektedir.

Cumhuriyet Dönemi'nde Batık Çıkaran Firmalar ve Algarnacılar

Türk karasularında batan gemilerin enkazının çıkarılması, savaş hurda ve malzemelerinin toplanarak satılması konusunda yapılan ilk yasal düzenleme, 1923 yılında çıkarılan 78 sayılı kararnamedir.[113] Dalgıç Tosun Sezen, Prof. Dr. Ayhan Aktar ile yaptığı görüşmede, 1930'larda Türkiye'de batık çıkaran firma sahiplerinin İtalyanlar olduğunu söyler. Sezen'in ifadesi şöyledir: "*Majestic* zırhlısının hurdasını biz çıkarmadık. Onu İtalyanlar 1930'larda Atatürk'ten torpil yaptırıp izin alarak çıkarmışlar. Hikâyesi de şöyle: Kurtuluş Savaşı'nda Ankara Hükümeti İtalyanlardan bol miktarda silah ve askeri teçhizat satın alıyor. Bu işlerde aracılık yapan silah tüccarı da, İtalyan deniz işleri yapan firma için Atatürk'ten ricacı olmuş. Maliye'ye bir miktar para ödeyerek izin almışlar. Tabii onlar sığ sulardaki gemileri boşaltmışlar. Otuz metreye dalmak kolay."[114] Mithat Atabay'dan bu firmanın Fratelli Serra olduğunu öğreniyoruz. 1926'da işe başlayan Fratelli Serra'nın 1930 yılında iflas etmesi nedeniyle hem batık çıkarma hem satış hakları Vincent Jermac'a devredilmiş ve iki sene sonra Jermac taahhüdünü yerine getiremeyince 23 Aralık 1932'de bütün haklar İş Bankası'na geçmiştir.[113]

[111] https://www.haberturk.com/kartal-istimbotu-deniz-kuvvetleri-ne-teslim-edildi-2219881#

[112] Güleryüz ve Langensiepen, age, s.165

[113] Atabay Mithat, Yrd. Doç. Dr, Çanakkale'de Batan Gemilerin Enkazının Çıkarılması ve Satılması, agm



Lisa-1 algarnası. Kamil Karaefe Çanakkale'de bir batığın pervanesini çıkarıyor, arka planda Çanakkale İskelesi (Seval Karaefe Gadiş Arşivi)

İkinci firma, Derbent-Wolf'tur. 14 Mayıs 1955 tarihinde çıkarılan 4/5098 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile Marmara Denizi ve Çanakkale bölgesinde batık gemilerin çıkarılmasına yeniden izin verilmiştir. Türk-Alman Derbent-Wolf Şirketi, 1957 yılının ilk aylarında İzmit Körfezi, Marmara Denizi ve Kuzey Ege'de bulunan batık gemileri çıkarmak üzere Adnan Menderes Hükümeti'nden izin alabilmiştir.[113] Ersin Süeren de aynı konuyu makalesinde anlatır.[115] Tosun Sezen, yaptığı görüşmede, isim vermeden aynı firmadan şöyle söz eder: "Boğaz'da *Irresistible* zırhlısına daldık. Kepez Burnu'ndaki Jandarma Kampı'nın açığında yatıyordu. Onun yerini bize dalgıç Adil Hoca gösterdi. 1950'lerde (1957, UH) Maliye'den çalışma izni alan Alman firması adına batığa dalmış ve pervanelerini o şahsen çıkartmıştı. Fakat tekneye dokunmamışlar, sadece en kıymetli parça olan pervaneleri almışlar."[114]

Üçüncü firma Dembat'tı. İzmit Körfezi'nde batan gemileri çıkarmak üzere Türk-Alman işadamlarının kurdukları Dembat Şirketi (bu şirkete kayıtlı Fortuna Maçunası vardı, Tosun Sezen[116] Bahriye'den emekli deniz subaylarının kurduğu bu şirkette Albay Vedat Dora ve başka emekli deniz subaylarının çalıştığını belirtmiştir), 4 Mart 1957 tarihinde Denizcilik Bankası'na müracaat ederek denizlerde batık bulunan gemilerin çıkarılmasını teklif etti.

Emden batık çıkarma şirketine ait olan ve Çanakkale Boğazı'ndaki batık gemileri çıkarmak için çalışmalar yapan şirket gemilerinden *Volf I* isimli dalgıç gemisinde 8 Ağustos 1958 günü bir patlama meydana gelmiştir.[113] Buradan anlaşılan, Emden dördüncü firmadır.

[114] Prof. Dr. Ayhan Aktar, #tarih dergisi, Mart 2016, s.81

[115] http://www.sualtigazetesi.com/?p=6696, Ersin Süeren

[116] Tosun Sezen ile 22.04.2019 ve 9.5.2019'da yapılan görüşmeler

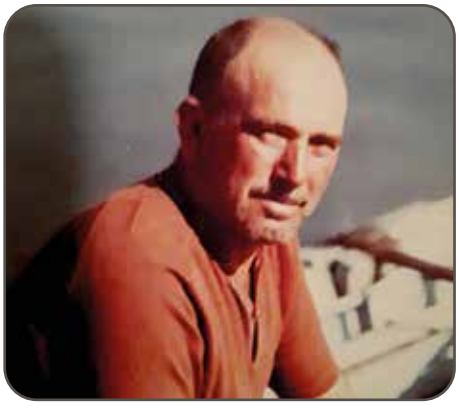
Beşinci firma ise Baskın Sokullu ve Tosun Sezen'e aittir. 1965 senesinde Sokullu-Sezen Denizdibi İşleri Kollektif Şirketi de gerekli izinleri alarak hurda çıkarma çalışmalarını sürdürdü ve 1970'e kadar *Majestic*, *Irresistible*, *Bouvet*, *Ocean* gibi gemilerde söküm çalışmaları yaptı.[117] Sezen, kendi firmaları olan Sokullu-Sezen Deniz Dibi İşleri Kol. Şti.'nin Urla'da çalışmadığını, sadece bir kez Necdet Türker adlı Foçalı yerel dalgıçla bir şilep batığına keşif dalışı yaptığını belirtmiştir.[116]

Bu şirketlere ilave olarak; Süleyman Sırrı Barlı, Şemsi İz, Mahmut Ulusoy ve Radi Gizli adlı Zonguldaklı girişimcilere ait *Pınar* algarnası[118], Rıza Kalkavan'a ait *Vatan* adlı geminin ikiye bölünerek elde edilen bir algarna (*Murat Reis*), Metear Dalgıç – Balıkadam Müessesesi ve Gelibolulu Yakup Aksoy'un gemiden bozma algarnası vardı.[119] Hemen hemen her şirket yerel dalgıçlarla çalışıyor ve Maliye'ye belli bir oranda (yüzde 25'ten fazla, UH) vergi ödeyerek batık çıkarma faaliyetinde bulunuyordu.

1965 yılında *Pınar* algarnasının Yenikale'nin batısındaki üç batığa (*Tembel*, *Kaynar* ve *Pelikan* dezmalarına keşif dalışları)[120], 1966 yılında Rıza Kalkavan'ın ve 1972'de Donanma'nın Yenikale geçidini genişletmek amacıyla yaptığı batık çıkarma çalışmaları olmuştur. Bu çalışmalarda gemi batıklarının dinamitle parçalanarak çıkarıldığı tespit edilmiştir. Bu çalışmalarda deniz subayı rahmetli Kenan Gürdal da görev almıştır.[116] [121][122]

Urla İskelesi'ndeki Batık Çıkarma Faaliyetleri

İzmir Körfezi'nde batık çıkarma çalışmaları, daha çok çatışmaların geçtiği Pelikan-Yenikale arasında ve özellikle Urla İskelesi-Uzunada çevresinde görülmektedir. Batık çıkarma firmaları, doğal olarak perçinli ve saclı gemilerin batıklarıyla ilgilenmiştir. Bu dönemde ilk kez batıkların çıkarılması işi, 1950'li yılların ortalarına uzanmaktadır.



Ahmet Özdoğan (Uluç Hanhan Arşivi)

Urla İskelesi'nin İki Dalgıcı: Kamil Karaefe ve Ahmet Özdoğan

Seval Karaefe Gadiş, babası Kamil Karaefe'nin Derbent-Wolf firmasında ve *Lisa-I* algarnasında (sonradan *Sibel*) Çanakkale'de batıklarda çalıştığını çocukluk yıllarından hatırlamaktadır.

[117] Kolay vd, s. 264-269

[118] Doğu Karaoğuz ile 26.04.2019'da yapılan görüşme

[119] Ersin Süeren ile 25.04.2019'da yapılan görüşme

[120] Celal Güven ile 10.10.2019'da yapılan görüşme

[121] Erkin Çetindemir ile 15.04.2019'da yapılan görüşme

[122] Ramazan Erçin ile 19.04.2019'da yapılan görüşme



Sibel algarnası, eski adıyla Lisa-1, (Ersin Süeren Arşivi)


Pınar algarnası (Hasan Tüfek Arşivi)

1927 Çanakkale doğumlu (vefat 1986) olan Kamil Karaefe, 1958'de *Dumlupınar* denizaltısına da dalmış. Diğer dalgıç Ahmet Özdoğan da Urla İskelesi'nde yaşamıştır. Seval Hanım, bu iki ünlü dalgıcı, o zamanlar Urla İskelesi'nde herkesin tanıdığını söylemiş ve babasının İskenderun, Lübnan ve Urla'da geçen dalgıçlık hayatı ile bilgiler vermiştir. Babası 1960'lı yılların başlarında ikametgâhları olan İskenderun'da kışları, Urla'da ise yazları dönüşümlü olarak dalgıçlık yapıyormuş. Aile 1968'de Urla İskelesi'ne taşınmış.[123] İki dalgıcın Hekim Adası batığında birlikte çalıştığı üçüncü bir dalgıç vardır, bu dalgıç Bodrumlu Payzano Hüseyin Yıldız'dır.[120]

Ahmet Özdoğan ise 1926 Bodrum doğumlu olup, süngerci bir aileden gelmektedir. 16 yaşındayken yani 1942 civarında süngerciliğe başlamıştır. Ahmet Özdoğan'ın kızı Güler Özden'in anlattığına göre, ailenin Urla'ya taşınmasının nedeni batıklardır. Ailenin Urla İskelesi'ne taşındığı tarih 1964-65 yıllarıdır. Babası Urla'da Karadenizlilerin sahip olduğu bir algarnacılık firmasında çalışmış.


Rahmetli dalgıç Kamil Karaefe Çanakkale'de (Seval Karaefe Gadiş Arşivi)

[123] Seval Karaefe Gadiş ile 15.4.2019'da yapılan görüşme

Babası kızına bu firmanın Maliye'den batık çıkarma izni aldığını söylemiş. Batıkların sacları ve pervane, şaft gibi özel malzemeleri çıkarılıyormuş. Dalgıç Ahmet Özdoğan, kızına iki minare boyunda yerlere daldığını söylermiş ki bu 56 metre civarındadır. Ayrıca babası daldığı batıkların içinde "hâlâ askerlerin kemiklerinin durduğunu" ve batık gemilerde rastladığı "akü şekline benzeyen kalıp kalıp kömürlerin" (Cardiff kömürü, UH) olduğunu anlatırmış. Güler Özden, babasının Hekim Adası civarında ve Urla İskelesi önlerinde daldığını hatırlıyor. Süleyman Sırrı Barlı'nın ortaklarından olduğu ve yöneticiliğini Şemsi İz'in yaptığı algarnacılık firması babası Ahmet Özdoğan ve Kamil Karaefe'yi 1968–69'da Beyrut'a batık çıkarma işi için göndermiş. Dalgıçlar Beyrut'ta birkaç sene kalmışlar.[124]



Ünal Erdem ve Ercan Kızılay'ın söz ettikleri iki gemi kazanının olduğu yer (Uluç Hanhan Arşivi)

Uzun yıllar balıkçılık yapan ve İzmir'de yaşayan 1951 doğumlu Şafak Surkultay, Urla civarındaki batık çıkarma çalışmalarını iyi hatırlayanlardan. Kendisi Kamil Karaefe ve Ahmet Özdoğan'dan şöyle bahseder: "Hekim Adası ile Uzunada arasında bir batık bulunmaktaydı.

Bu batığa o zamanların ünlü dalgıcı Kamil Karaefe ve ekibi tarafından dalış yapılmış, geminin omurgası hariç tüm batık parçaları çıkartılmıştır". Uzunada'da yaşamış Dalgıç Hanifi Çürük de her iki dalgıcı tanımaktadır.[125]

Beyrut ve Kınalıada'nın Sökümünü Bilen Urla İskelesi'nden Beş Tanık

Beyrut ve Kınalıada batıklarının sökümüyle ilgili beş önemli tanıklık bulunmaktadır. Bu tanıklıklardan ilki Ercan Kızılay'a aittir. 1939 doğumlu olan Kızılay'ın ailesi 1946'dan beri Urla İskelesi'nde oturmaktadır. Aile Zeytineli Köyü'nden Urla İskelesi'ne göç etmiştir. Kızılay, 1950-51 yılları civarında Urla İskele Feneri (eski, UH) ile sahil arasında, bir firma tarafından denizden batık

[124] Güler Özden ile 23.04.2019'da yapılan görüşme

[125] Hanhan, age, s. 234 ve 348

çıkarıldığını hatırlıyor. O zamanlar kendisi ilkokula gidiyormuş. Batık çıkaran firmanın sahile koyduğu kocaman, siyah, paslı gemi kazanlarını hatırlıyor. Birkaç adam boyunda olan kazan, onların oyun yeriymiş. Üç arkadaş kazanın içine girer çıkarlarmış. Diğer arkadaşları rahmetli Ömüral Erdem ve Ünal Erdem'miş. Kazanın silindir şeklini, üzerindeki dehlizleri ve flençlerinin bulunduğunu gayet iyi hatırlıyor. Firma batığa dinamitler koyup patlatarak ve daha sonra ayrılan metal parçaları su üstüne çekerek bu işi gerçekleştirmiş. Çıkarılan malzemeler bir tekneye yüklenip Batis'in kahvesinin olduğu yere getirilmiş. Kızılay, bu işin birkaç ay sürdüğünü, dipte patlatılan dinamitlerin seslerini duyduklarını ve korktuklarını ifade ediyor. Dinamitten dolayı deniz üstünün balıkla dolduğunu ve onları topladıklarını da sözlerine ekliyor. Kızılay, "dalgıç, dalgıcın başlığı, dalgıcın kıyafeti, beline bağladığı ağırlık ve dalgıcın kurşun botlarının hâlâ aklında" olduğunu söylemektedir.



Ünal Erdem (Uluç Hanhan Arşivi)



Ali Rıza Duran (Uluç Hanhan Arşivi)

Lise yıllarında yani 1959-60 yıllarında kızlı-erkekli gruplarıyla bu batık mevkiinde deniz gözlükleri ile dibi seyrederlermiş. Hattâ batıkları çıkaran firmanın her şeyi götüremediğini, dipte yatan direklerden anlamışlar. Orada gördükleri balıklar, deniz canlıları ve enfes ışıltılı deniz dibi hiç aklından çıkmamış.[126]

Ercan Kızılay'ın görüşmede söz ettiği çocukluk arkadaşı Ünal Erdem, tanıklığın ikinci kişisidir. Kendisi 1941 doğumlu olup, Kızılay ile ilkokulda aynı sınıftaymış (Kızılay, ilkokula iki yıl geç başlamış). Erdem, 1958'de Urla İskelesi'nden ayrılmış ve bu tarihten sonra yaz aylarında İskele'ye gelmeye başlamış, halen de gelmeye devam ediyor. Polis Ali Fehmi Efendi Anıtı'nın bulunduğu sahil bugünkü gibi beton değilken sahilde kurumuş deniz yosunları (erişte, UH) ve kumsal varmış. Gemi kazanları bu sahile konulmuş. Sahilde oynadıkları gemi kazanının çapı yaklaşık 2,5-3 metreymiş. Kazan, çapları birer metre olan iki silindirden oluşuyormuş. Muhtemelen bu kazan daha önceki yıllarda yapılan sökümden kalmış. Gemi kazanı ile oynadıkları yıllar 1949-

[126] Ercan Kızılay ile 15.04.2019'da yapılan görüşme



Kerem Hanhan eski deniz feneri istikametindeki 2 batığın yerini gösteriyor (Uluç Hanhan Arşivi)

1950 yıllarıymış. Erdem, 1954-55 yılı civarında Batis'in kahvesinden denize doğru uzanan ve mendirek fenerinin hizasının biraz daha ilerisine kadar olan mesafe içinde batık çıkarma çalışması olduğunu söylüyor. Lise kaydı için İzmir ve Ankara'ya gittiği sıralarda bu iş için vinçler (algarna, UH) gelmiş. Bu çalışma, çevresinden duyduğu kadarı ile İngilizlerin batırdığı Osmanlı gemilerinin söküm işiymiş. Çalışmalar birkaç ay sürmüş. Eskiden harabe gibi olan ve taşlardan örülmüş mendirek uzatılmış, limanın içi batıklardan temizlenmiş.[127]

Tanıklığın üçüncü kişisi Ali Rıza Duran'dır. Sedef Tunçağ'ın *Bir Varmış Urla* kitabının 56. sayfasında gemi kazanları için Duran şunları şöyler: "İskelede deniz içinde iki tane batık gemi kazanı vardı. Cumhur Küntay Kaptan ile denize atlar, kazanlara yüzerdik. Oradan atlar, fenere (eski, UH) yüzerdik. Şimdiki Limantepe'nin üzerinde top mevzileri vardı. Bu top mevzilerinde saklanbaç oynardık. Limantepe öyle çıplak bir yerdi. Asker denizden gelecek düşmana karşı siper kazmıştı". Duran görüşmede sözlerine şunları ilave etmiştir: "Biz büyüklerimizden Urlalı Polis Ali Fehmi Efendi'nin burada batan gemilerden bir top alıp iskeleye getirdiğini duymuştuk. İşte burada batan iki geminin kazanları bizim oynadığımız kazanlardı."[128]

Tanıklığın dördüncü kişisi, 1932 doğumlu Mustafa Temiztepe, Urla batıklarının sökümünü görenlerden. Yukarıda Ünal Erdem ve Ali Rıza Duran'ın durduğu yerde 1944-1945 yıllarında üç kazan olduğunu söyleyen Temiztepe, batık geminin ise Urla İskelesi eski fenerinin biraz açığında olduğunu söylemektedir. Temiztepe bu kazanlar için, "okula giderken oradaydılar, kazanların içlerine girer oyun oynardık" demektedir. Kazanların 5-10 sene orada kaldığını söyleyen Temiztepe, sonradan oradan alındıklarını belirtmiştir.[129]

[127] Ünal Erdem ile 19.04.2019'da yapılan görüşme

[128] Ali Rıza Duran ile 12.7.2019'da yapılan görüşme

[129] Mustafa Temiztepe ile 8.10.2019'da yapılan görüşme

Tanıklığın beşinci kişisi olan 1947 doğumlu Celal Güven, Ege Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi'nin gemisinde yıllarca kaptanlık yapmıştır. Güven, dalgıç Karaefe, Özdoğan ve Bodrumlu Payzano Hüseyin Yıldız'ın Urla mendirek içindeki batıktan sadece geminin safrası olan kurşun plakalar çıkardıkları ve bunların yaklaşık 15-20 ton olduğunu söylemektedir. Yukarıda söz edilen kazanları bilmediğini belirten Güven, hem kazanların hem de gemilerin üst bölümlerinin daha önceki yıllarda çıkarıldığını düşünmektedir. Güven'e göre "geminin tavası hâlâ eski fener ile sahil arasında bir yerdedir. Hattâ bodoslama parçası diptedir."[120]

İki Tarihî Gemiyi Kimler Söktü?

İlk firma olan Fratelli Serra'nın Çanakkale'deki harp ganimetleriyle ilgilendiği görülüyor. İkinci firma ise 1957'de batık çıkarma izni alan Türk-Alman Derbent-Wolf'tur. 1960'ta Türk ortakların zafiyetleri nedeniyle gemiler bağlanmış ve sadece *Lisa-1*, 1962'de vergi borçlarından kurtarılarak aktif hale geçirilmiştir.

Bu algarnanın 1969 ile 1985 arasında yüzde 65 hissesinin sahibi olan Ersin Süeren, bu firmanın Urla'da çalışmadığını belirtmiştir[119] Üçüncü firma Dembat daha çok İzmit Körfezi'nde faaliyet göstermiştir. Dördüncü firma Emden de Çanakkale batıkları ile ilgilenmiştir. Beşinci firma Sokullu-Sezen Deniz İşleri Kolektif Şirketi'dir (1961-1995). Firma sahiplerinden Tosun Sezen Urla'da bir keşif dalışı hariç batık çalışması yapmadıklarını belirtmiştir.

Ercan Kızılay, Ünal Erdem ve diğer tanıklıklara göre, söz konusu iki tarihî geminin dipte sökülmesinin tarihi 1950'li yıllardır. Beş firma da elendiğine göre geriye üç algarnacı donatan kalmaktadır. Dalgıç Kamil Karaefe ve dalgıç Ahmet Özdoğan'ın Urla İskelesi'ne gelmesinin nedeni Urla İskelesi çevresindeki batıklardır. Ahmet Özdoğan'ın kızı 1953 doğumlu Güler Özden'in "Urla İskelesi'nde Karadenizli algarnacılar vardı" sözü dikkatleri bu algarna sahiplerine çekmiştir. Güler Özden'in ablası 1950 doğumlu Bodrumlu Hatice Özdoğan, Urla İskelesi mendirek içindeki batıkların Karadenizli algarnacılar tarafından çıkarıldığını söylemektedir. Hatice Özdoğan şu sözcükleri kullanmıştır: "Bir de yakında daldıkları batık vardı. Bu da iskele yakınındaydı. Onlar yakındaki batığa dalarken biz oturduğumuz yerden onları izlerdik."

Dalgıç Ersin Süeren, 1961 yazında İskenderun'un 2,5 mil açığında 30 bin ton jet yakıtı yüklü *Mirador* tankerinin çıkarılmasında, *Pınar* algarnasında çalıştığını ve firma sahiplerinden Şemsi İz ve Radi Gizli'yi tanıdığını söyleyerek Urla İskelesi'ndeki iki batık geminin *Pınar* algarnası tarafından çıkarılmış olabileceğini belirtmiştir. Ayrıca bu firmanın Çeşme Boğazı batıklarında *Pınar* algarnasıyla çalıştığını belirtmiştir.[119] *Süleyman Sırrı Barlı* kitabının yazarı Doğu Karaoğuz, *Pınar* algarnasının ait olduğu firmanın Zonguldaklı dört sahibinin isimlerini vermiştir. Bunlar; ünlü kömür tüccarı Süleyman Sırrı Barlı, Şemsi İz, Mahmut Ulusoy ve Radi Gizli'dir.[118] Bu üç kişi Barlı'nın akrabası, yeğenleridir. Barlı o yıllarda 800 tonluk *Türken* şilebi ve 500 tonluk *Barlı* gemisinin sahibidir.

İzmir Çakalburnu'ndaki Mahmut Usta adlı gemi ve tekne çekek-tamir yerinin sahiplerinden Hasan Tüfek ile yapılan görüşmede *Pınar* algarnasının burada karaya çekilmiş bir fotoğrafına rastlanmıştır. Dalgıç Kamil Karaefe'nin kızı Seval Karaefe Gadiş, Şemsi İz ve Radi Gizli'yi tanımakta olup o yıllarda Şemsi İz ve ailesinin Urla İskelesi'nde yazları kaldığı evi göstermiştir.[123] Batık çıkaran firmaların yerel dalgıçlara iş verdiği unutulmamalıdır.

Sonuç olarak; Ek-2'deki 4 Temmuz 1962 tarihli Süleyman Sırrı Barlı'ya ait olan antetli firma kağıdında görüleceği üzere; Barlı'nın yeğenleri Şemsi İz, Radi Gizli ve Mahmut Ulusoy tarafından çalıştırılan *Pınar* algarnası büyük olasılıkla Urla'daki *Beyrut* ve *Kınalıada* gemilerinin çıkarılmasında kullanılmıştır. Yine 1945 doğumlu Süleyman Çınar Urla İskelesi mendireği içinde iki tane batık gemi olduğunu büyüklerinden duyduğunu belirtmiştir.[130] Tanıklardan öğrenildiğine göre; gemilerin çıkarılmaları iki ayrı tarihte gerçekleşmiştir. Yerel dalgıçlar Kamil Karaefe, Ahmet Özdoğan ve Bodrumlu Payzano Hüseyin Yıldız bu çalışmalarda bulunmuştur.

Kurtarılan Mesaha Alet ve Edevatının Yeri



Mühür, Beyrut Vapur-ı Hümayunu (İstanbul Deniz Müzesi)

Kaynaklarda *Beyrut*'tan kurtarılan "mesaha alet ve edevatının" Ankara Harita Umum Müdürlüğü Deniz Şubesi'ne nakledildiği ve tarihî bir hatıra olduğu belirtilmektedir. Nisan 2019'da Ankara Harita Genel Müdürlüğü Müzesi ile yapılan görüşmede, müze kayıtlarında *Beyrut*'a ait herhangi bir mesaha aletinin olmadığı bilgisine ulaşılmıştır. Aynı tarihlerde, İstanbul SHOD ile görüşülmüş, orada da *Beyrut*'a ait ölçüm aletleriyle ilgili bir kaydın olmadığı ve söz konusu mesaha aletlerinin dairede olmadığı ifade edilmiştir. Gerek Ankara'da gerekse de SHOD'nde denizcilikle ilgili birtakım malzemeler olduğu öğrenilmiş ancak bu aletler üzerinde "*Beyrut*'a aittir " şeklinde bir kayıt olmadığı ifade edilmiştir. İstanbul Deniz Müzesi ile yapılan görüşme sonucunda *Beyrut*'a ait gemi mührü ve isim levhasının envanterde olduğu öğrenilmiştir.

Aradan geçen 105 yıldan sonra, belki de söz konusu "mesaha alet ve edevatına" ulaşmak mümkün olamayacak. Birinci Dünya Savaşı'nın o zor günlerinde ve peşinden gelen Kurtuluş Savaşı'ndaki ölüm kalım mücadelesinde bu tarihî mirası korumak mümkün olmamış olabilir veya gerekli özen gösterilmeyerek bu tarihî miras kaybedilmiş olabilir. Olasılıkla, söz konusu müze ve kurumların bir köşesine, bir sandığa kaldırılmışlardır. Bilemiyoruz. Böyle olsa bile, kahraman

[130] Süleyman Çınar ile 25.9.2019'da yapılan görüşme

iki gemimizi ve onların mücadeleci komutan, asker, sivil mürettebatını ve polis memurunu bu vesileyle anmak her şeyin üstündedir. Ruhları şad olsun.

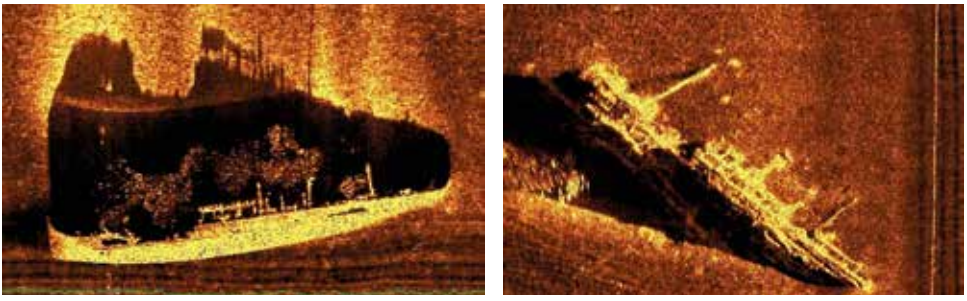
Batıklar hakkında son söz: Her iki batık da çıkarılmıştır.

1.12. Urla Limantepe Osmanlı Gemisi Parçaları

Sayın Oğuz Aydemir bu batık parçaları için şunları şöylüyor: "Urla'da Limantepe kazısının dibinde Osmanlı gemisi buldular. Üstünü kapattılar. Çünkü gemiyi çıkarmak problem değil ama çıkardıktan sonra çok iş var. Dolayısıyla duruma hazırlıklı olabilecek altyapıyı da bu merkezle (o tarihte henüz açılmamış olan A. Ü. Mustafa V. Koç Deniz Arkeolojisi Araştırma Merkezi'ni kast ediyor, UH) hayata geçireceğiz."[131] Söz konusu gemiye ait olabilecek bilgiler araştırma merkezi web sitesinde şöyle anlatılmaktadır: "Mendireğin kuzeyinde 'C' alanında gerçekleştirilen çalışmalarda, Osmanlı dönemine ait bir kadırgaya ait olabilecek çeşitli kalıntılara rastlanmıştır. Batık bir gemiye ait olan çeşitli ahşap parçaların yanında kazı çalışmalarının başlamasından önceki yıllarda aynı alanda ele geçen top gülleleri ve sırlı seramik, bu kalıntının olasılıkla büyük mendireğe çarpıp parçalanan bir gemiye ait olduğunu göstermektedir."[132]

Yukarıda söz edilen batıklarla ilgili olarak Prof. Dr. Vasıf Şahoğlu ile görüşülmüştür. Kendisi bu konuda şunları ifade etmiştir: "Bunlara tam olarak batık dememiz mümkün değil. Aslında Osmanlı dönemine ait bir grup malzeme bulmuştuk. Oradan yola çıkılarak batık olmalı diye yorumlanmış. Önümüzdeki yıldan sonra bu bölgede sualtı sörveyi planımız var. Eminim daha somut veriler çıkacaktır. Özetle yazıdaki seramik ve top güllesi gibi malzemeler var ama bir batık kalıntısı yoktur."[133]

Batık parçaları hakkında son söz: Sualtında bazı malzemeler bulunmuştur. İleride detaylı çalışılacaktır.



Güzelbahçe Batığının Resimleri[135], [136]

[131] Derinlerdeki Portreler, s. 296

[132] http://ankusam.ankara.edu.tr/limansualti/

[133] Prof. Dr. Vasıf Şahoğlu ile 19.9.2019'da yapılan görüşme

[134] Araş. Gör. Dr. Tarık İlhan, Prof. Dr. Muhammet Duman, Dr. Öğr. Üyesi A. Hüsnü Eronat, "İzmir Körfezi Batıkları", https://dergipark.org.tr/download/article-file/334649, 25.07.2017.

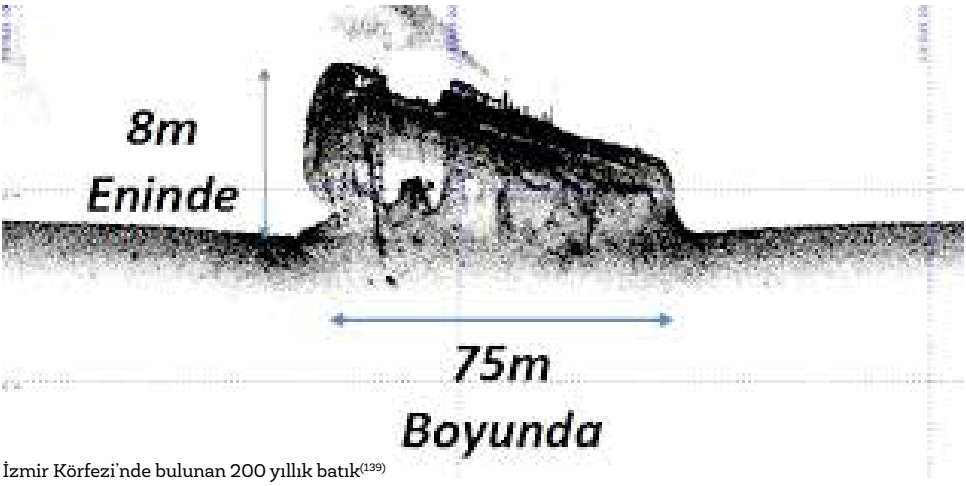
[135] https://www.ntv.com.tr/turkiye/korfezde-batik-gemi-bulundu,f7X9x_2K30WOWaYdFBC7dQ

[136] http://www.hurriyet.com.tr/gundem/izmir-korfezinde-batik-gemi-buldular-40478703

1.13. Cumhuriyet Dönemi Batığı: S.S. İnebolu

1.13.1. İnebolu Batığının Tespit Edilmesini Sağlayan Bilimsel Araştırma

Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü'nün yürütücüsü olduğu ve İZSU Genel Müdürlüğü koordinatörlüğünde Ağustos 2016-Nisan 2017 tarihleri arasında gerçekleştirilmiş olan "İzmir Körfezi ve Limanı Rehabilitasyon Projesi Kapsamında Oluşturulacak Doğal Yaşam Adaları Uygulama Projelerinin Hazırlanmasına Esas Batimetrik, Hidrografik ve Oşinografik Etüd İşi" projesi kapsamında Körfez'de bilinen iki batık ve ilk kez karşılaşılan bir batık tam anlamıyla ortaya konmuştur. Proje kapsamında *R/V K.Piri Reis* ve *Dokuz Eylül 3* bilimsel araştırma gemisiyle çalışılmıştır. Çalışma sahasında 2017 yılının başlarında yeni keşfedilen bir batık daha vardır. Çalışma alanı olan İzmir Körfezi'nde farklı zamanlara ait derinlik haritalarından yararlanılarak ve güncel derinlikleri belirlemek için araştırma gemileriyle 2014'ten itibaren yapılan ölçümler sonucunda Körfez'in güncel derinlik haritası hazırlanmıştır. Bu araştırma sırasında Körfez'de Güzelbahçe açıklarında 42 metrede bulunan batık yaklaşık 78 m boyunda ve 8 m enindedir. Batığın adı ve ne zaman batmış olabileceğine dair araştırmalar hâlâ devam etmektedir.[134]



İzmir Körfezi'nde bulunan 200 yıllık batık[139]

Nisan 2019'da Urla batıkları ile ilgili bir makale çalışması sırasında, yukarıdaki bilimsel çalışmaya rastlanıldı. Çalışma üzerinden yaklaşık iki yıl geçtiği için söz konusu batık adının tespit edilip edilmediği ile ilişkili olarak, ilgili Enstitü ziyaret edildi. Sayın Ömer Çubuk, Prof. Dr. Muhammet Duman ile görüşme için yardımcı oldu. Kendisi ile beraber yapılan ziyarette söz konusu batık adının henüz tespit edilmediği öğrenildi. Sayın Duman'a yapılacak bir tarihsel araştırma ile bu batığın adının bulunabileceği ifade edildi. Sayın Duman'ın tavsiyesi üzerine, Araştırma Görevlisi Dr. Tarık İlhan ile görüşüldü.



İnebolu (Mustafa Fakazlı Arşivi)

كليك اوكندمن (اينه بولى) واپورى مهاجرلرى نقل ايدوكن

Bir süre sonra, söz konusu batığın İnebolu'ya ait olduğuna ilişkin yaptığım tarihi açıklamalardan sonra Sayın İlhan ve Araştırma Görevlisi Dr. Erkin Altunsaray, batığın İnebolu'ya ait olabileceğini teyit ettiler. Bunun üzerine bu bilginin kamuoyuyla paylaşılması için harekete geçildi ve biraz da gecikmeli olarak 22 Mayıs 2019'da bir gazetede ve farklı internet sitelerinde bu çalışma yer aldı.[137] [138]

1.13.2. İnebolu Batığı Tarihsel Araştırması

İ*nebolu* Gemisi Faciası: 11 Kasım 1935, Saat 20.00, İzmir Körfezi Kilizman'ın 1,5 mil açığı

Kayıtlarda *İnebolu*'ya ilk kez 1927 yılında rastlanır, bu yıl gemi Seyr-i Sefain İdaresi tarafından satın alınmıştır.[140] 1892'de İngiltere'de yük ve yolcu gemisi olarak yapılmış, 1.080 groston ve 450 net tonluktur. 81 metre uzunluğunda, 11 metre genişliğinde ve 5,3 metre su çekmektedir. Geminin buhar makinesi 1.500 beygir gücündedir.[141]

İnebolu'da 6 Eylül 1927'de yolculuk yapmış olan Darülfünun müderrislerinden Köprülüzade Mehmet Fuat, geminin hatıra defterine aşağıda gösterilen satırları yazarak Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi gemilerinin o günlerde ne kadar rağbet gördüğünü şu sözlerle vurgulamaktadır: "İnebolu vapurunda görmüş olduğumuz

[137] http://www.milliyet.com.tr/batik-inebolu-84-yil-sonra-bulundu-gundem-2877821/

[138] https://denizkartali.com/inebolu-vapuru-84-yil-sonra-bulundu.html

[139] https://arkeofili.com/izmir-korfezinde-200-yillik-batik-bulundu/

[140] Tutel Eser, Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası, s.183

[141] Tutel, age, s.174-175

intizam ve nezaket, Türk denizciliğinin az zamandaki büyük inkişafına bariz bir delildir. Seyr-i Sefain idaremizin bu muvaffakiyeti her Türk gibi benim kalbimi de sürur ve iftiharla doldurmuştur."[142]

11 Kasım 1935'te gerçekleşen İnebolu vapuru faciası, Türk denizcilik tarihinin en önemli deniz kazalarından biri olarak tarihe geçmiştir. 43 yaşındaki *İnebolu*, İstanbul-İzmir-Mersin hattında işleyen vapurların en yenilerindendi ve havuzlanıp onarıldıktan sonra 26 Ekim 1935'te muayene sertifikasını almıştı. Dolayısıyla vapurun tekne, makine ve kazanında hiçbir arıza yoktu. Vapurun havuzdan çıktıktan sonraki ilk seferi, kaza yaptığı seferdi.[143] Ancak gemi artık yorgundu. Gemi Süvarisi Mehmed Ali Kaptan, İkinci Kaptan Besim'di.[144] Kaza olduğunda Mehmed Ali Kaptan 22 senelik denizciydi ve 8 seneden beri İnebolu vapurunun kaptanıydı. Bahriye Mektebi'nin üçüncü sınıfına kadar okumuştu ve yakın sahillerde kaptanlık yapabileceğine dair belgeye sahipti.[145]

İnebolu, 1935 yılının Kasım ayında İzmir'e uğrayarak İstanbul'a dönecekti. Gemide yük olarak; pamuk, pirinç, buğday, keçiboynuzu, portakal ile manifaturaya yönelik eşyalar ve yiyecek vardı. O yıllarda henüz birçok yerde karayolu yoktu ve vapurlarda yolcu da taşınırdı.[146] Gemi Mersin limanından kalkmış, bir sonraki liman olan Antalya'ya seyrediyordu. Antalya'dan kalkışla beraber, gemide denge sorunları başlamıştı. Antalya'daki yükleme özensiz yapılmıştı. Ağır yükler alt ambarlara konulacağına üstteki mahallere konulmuştu.

İnebolu'nun mürettebat ve yolcularını dinleyerek seyrimizi sürdürelim. İnebolu'nun kâtibi Murad: "Mersin'den kalktığımız vakit altta pamuk denkleri, üstte de buğday ve sair yükler vardı" diyor.[147] Sözü burada Erzurumlu Mecid oğlu Sıtkı alıyor: "Mersin'den Antalya'ya kadar bir şey olmadı. Fakat Antalya'da vapur çok yük aldı. Güverteler hattâ kamaralar yükle doluydu. Çuvallar kaptanın kamarasına kadar yığılmıştı. Meis Adası'nı (Antalya-Meis arası 87 mil, yaklaşık 9 saat, UH) geçtikten sonra, vapur yalpalamaya başladı.[148] Aynı anlar için vapurun bir yolcusu ise şunları söylüyordu: "Felâket Finike (Antalya-Finike arası 57 mil, yaklaşık 6 saat sonra, UH) önlerinde başladı. Vapur kâh bir tarafa, kâh öbür tarafa yatıyordu. Kaptan bütün mürettebatla birlikte yolcuları da seferber ederek geminin yattığı tarafın mukabiline yük taşıyordu. Bu suretle bir taraftan bir tarafa yük taşıyarak muvazeneyi temine çalışıyorduk. Fakat Rodos (Antalya-Rodos arası 167 mil, yaklaşık 17 saat sonra, UH) önlerine geldiğimiz vakit bütün gayretlerimize rağmen vapur sağ tarafa yatmakta ısrar etti ve yolumuza bu şekilde devam ettik.[147]

Yolcu Sıtkı sözlerine şöyle devam etmektedir: "Geminin alt kısmında pamuk balyaları, üst tarafında da pirinç çuvalları vardı. Gece oldu, vapurun bir sağa bir de sola yatması üzerine İkinci Kaptan gelip, 'Kalkın evlatlar, şu çuvalları sağdan sola götürelim' dedi. İçimize ölüm korkusu sindi. Yolcular arasında büyük bir telâş

[142] Tutel, age, s.185

[143] Tuna Pınar, İnebolu Vapuru Faciası, s. 222

[144] Tutel Eser, Gemiler, Süvariler, İskeleler. s.57-58

[145] Tuna, agb, s.232

[146] Tuna, agb, s.223

[147] Tuna, agb, s.228

başlamıştı. Kadınlar ve çocuklar ağlaşıyorlardı. Kalktık, çuvalları sağdan sola, soldan sağa taşımaya başladık. Vapur, Uzunada'nın beri yanına gelince tamamen sancağa yattı, çuvalları iskeleye çektik. Bu sefer de vapur iskeleye yattı."[148]

Kaptan Mehmed Ali Bey bu anları şöyle anlatmıştır: "Yükümüz fazla idi. Saat 17.00'de Körfez ağzına geldik. Parolayı (Uzunada'ya olmalı, UH) vererek girdik. Kilizman önüne geldiğimiz zaman geminin iskele tarafından su almağa başladığını ve tehlike mevcut olduğunu gördüm. Bu dakikaya kadar bana bir şey söylenmemişti!! Evvelâ (gemiyi) karaya oturtmak üzere fayrap (fire-up: gemilerde ateşçiye ateşi harlandırmak için verilen komut, UH) etmek istedim. Fakat sular hücum ediyor, kazan patlama tehlikesine maruz kalıyordu. Bu vaziyet karşısında demir atarak imdat istemeğe başladım.

Yıldız fırtınası esiyordu. Vapur süratle su alıyordu. Bu sırada panik de başlamıştı. Karanlık içinde imdat işaretlerimize ilk koşan bir Türk vapuru oldu. Gemiyi en sonra ben terk ettim."[149] Çarkçıbaşı Salim Bey ise, Kaptan'ın söylediğinin aksine kazanda patlama olmadığını belirtmiştir. Hattâ vapurdan en son kendisi çıktığından kazanın patlamaması için istim (buhar) musluklarını da açmıştı. Ona göre de facianın nedeni vapurun fazla yüklü olmasıydı. İkinci Kamarot Vâhid, vapurun birdenbire yana yatıp su almaya başlaması nedeniyle bir panik yaşandığını ifade etmiştir. Ona göre, vapurun fazla yük alması ve yüklerin de kötü bir şekilde yerleştirilmesi faciaya neden olmuştu.[147] 17 yaşındaki Serdümen Hasan; İkinci Kaptanın, vapuru karaya oturtma teklifine Kaptan'ın sinirlendiğini ve vapur seyir halindeyken İkinci Kaptanın itirazı üzerine Kaptan'ın "Sen karışma, ben gemi kumandanıyım, çekil!" dediğini ileri sürmüştür.[150]

İnebolu Batıyor!

Sıtkı, batış anı için şunları söylemektedir: "Vapurun iskeleye yatması üzerine Kaptan demir attı ve imdat düdükleri çalmaya başladı. Bu düdükler gemiciler üzerinde daha fena tesir yaptı. Vapur allak bullak oldu. Anneler çocuklarına sarılmaya, çocuklar da feryada başladılar. Biz serseme dönmüştük... "Çuvalları denize atın" dediler. Biz attık fakat Kaptan her nedense bir türlü: "Mantar (can yeleği) alın, filikaları indirin" emrini vermiyordu. Hâlbuki vapur karaya oturabilirdi. Telsiz memuru ile İkinci Kaptan doğrusu cansiperane çalıştılar. Hattâ boğulan İkinci Kaptan vapurda bir polisin yavrusunu kurtardı. Ailesini de yine o kurtardı."[148] 12 Kasım 1935 tarihli *Akşam* gazetesine göre, "İnebolu vapuru İzmir Körfezi'ne girerken yıldız fırtınasından su alarak Kale (Yenikale kast ediliyor, UH) önünde batmıştı. Gemi bir parça geciktiğinden saat 20.00'ye doğru Körfez mahalline vasıl olmuştu. Kaza bu sırada oldu ve vapur 15 dakikada battı."[144]

İnebolu yolcu gemisi İzmir Körfezi'nde fırtına nedeniyle Yenikale'ye varmadan Abdullah Ağa Çiftliği önlerinde batmıştır.[144] *Anadolu* gazetesine göre, geminin batış yeri Urla ile Kilizman arasındadır.[143]

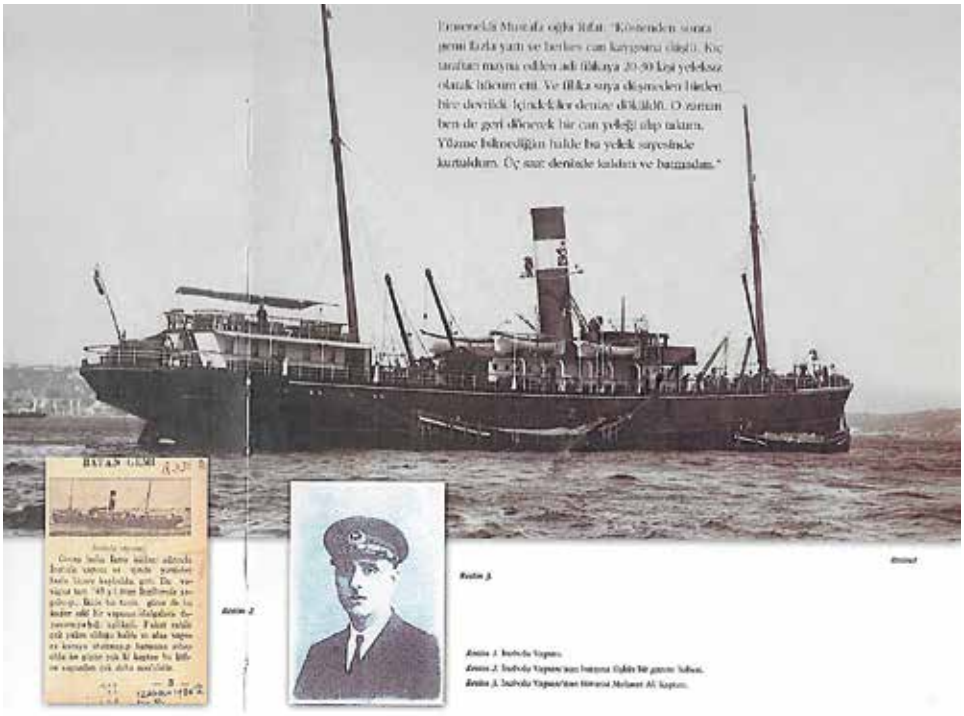
[148] Cumhuriyet gazetesi, 17 Kasım 1935

[149] Tuna, agb, s.227

[150] Tuna, agb, s.238

Gemi kaptanı Mehmed Ali Bey, İzmir Körfezi'ne girerken Uzunada ile Pelikan Feneri arasında ani olarak çıkan yıldız karayel fırtınası etkisiyle lumbuz ve frengilerden vapura su girmeye başladığını, vapurun bir tarafa eğilmesi nedeniyle kömürlüklere hızla suyun dolarak kazan dairesini bastığını ve makinelerin çalışmasına engel olduğunu belirtmiştir. Bu durumdan etkilenen yolcuların da heyecanla bir yöne koşuşturmaları nedeniyle vapur devrilmişti. (151) Vapurun Serdümeni Rizeli Muharrem ile Ambar Lostromosu Ahmet Lütfü de vapurun fazla yüklü olduğuna işaret etmiş ve vapurun batacağının bir saat öncesinde anlaşıldığını ileri sürmüşlerdi.

Onlara göre, bu sırada vapurun bir buçuk mil açığında bulunan Kilizman sahiline doğru gidilerek vapur karaya oturtulsaydı vapurdaki herkes kurtulabilirdi.



İnebolu-(101 Gemi- İdo Yayınları) (Mustafa Fakazlı Arşivi)

İnebolu'nun kâtibi Murad'a göre, "Gemi devrilmek suretiyle batmıştır. İnebolu sancağa yatınca su almağa başladı ve 4-5 dakika içinde battı. Kaptan'ın hiçbir kabahati yoktur. Çünkü gemi yatmağa başlamadan evvel hiçbir tehlike görünmüyordu. Bununla beraber gemi baştan karaya bindirilebilirdi. Bunu Kaptan'ın yapmamasına hayret ederim." Geminin bir tarafa meyilli şekilde seyir ettiğini söyleyen yolcular, "Biraz sonra vapurun kamara deliklerinden içeri su dolmağa başladı. Artık karanlık da basıyordu. Yolcular arasında korkunç bir telâş başladı. Kadınlar, çocuklar bağırıp ağlaşıyorlardı. Nihayet liman (Antalya-İzmir 380 mil, yolculuk süresi yaklaşık 38 saat, UH) önlerine vardığımız vakit vapurumuz denize gömülmeğe başladı ve battı" demektedir(147)

Mehmed Ali Kaptan, "mürettebatın vaktinden önce telaşa düşüp görevini iyi yapmadığını ileri sürmüştür. Bu durumda bulunan bir kişinin vapuru karaya oturtamayacağının altını çizmiş ve kendisinin üzerine düşen görevi hakkıyla yaptığını" savunmuştur. Kaptan'ın bu ifadelerine karşın Çarkçıbaşı Salim şunları söylemiştir: "Vapur demirlediği zaman ocaklar faaliyetteydi. Emir verilseydi karaya oturabilirdik. Vapur demirledikten yarım saat sonra battı. İstikbal yetişmeseydi bugün hepimizin cenaze merasimimiz yapılacaktı."(147)

Gemiyi Terk Emri Verildi mi?

Kaptan, vapur batacağı sırada içinde bulunanlara vapuru terk etme emri verdiğini, ancak kargaşalıkta bunun duyulmadığını ifade etmiştir. Mürettebat ise onu şu sözlerle yalanlamıştır: "Biz daimî surette filikaları denize indirmek talimleri yapıyorduk. Emir bekliyorduk. Fakat Kaptan vapur batmaz zannederek bu emri bize vermedi." Kaptan, vapuru terk etme emri verdiğini söylemekte ısrar ettiği gibi, vapur batarken makinede istim olmadığını da iddia etmiştir. Mürettebat ise istimin olduğunu belirtmiş ve emir verilmesi halinde vapurun karaya oturtulabileceğini öne sürmüştür.(152) Anlaşılan gemi kaptanı, gemiyi terk emri vermemiştir.

Yardıma Polo ve İstikbal Vapurları Geliyor

Sıtkı o anları şöyle anlatıyor: "İstikbal vapuru geldiği zaman vapur daha batmamıştı. *(İstikbal)* İnebolu'ya çima attı, fakat çimayı takacak bir baba bile yoktu. Ben hemen bir mantar alarak filikaya bindim. Filika devrildi. Ben bir iki kere suya gömülüp çıktım. Sonra İstikbal vapurunun zincirine tutundum. Vapurda adeta panik vardı. Tekne bir aralık süzülüp denizin yüzünde kayboluverdi. Feryatlar göklere yükseliyordu. Nihayet bizi İstikbal vapuruna aldılar. Azrail'le dört beş kere ahbaplık ettik. Allah İstikbal vapuru kaptan ve tayfalarından razı olsun. Kazandıkları hayır dualarıilelebet onlara yeter. İstikbal sayesinde yüzden fazla kişinin hayatı kurtuldu."(148)

İzmir Valisi Güleç "Batış sonrasında, yolcu ve mürettebattan 111'i *Polo* adlı İngiliz vapuru ile sahibi Sohtorikzade Hüseyin Avni olan *İstikbal* vapuru tarafından kurtarılmışlardır" demektedir.(146) *Akşam* gazetesine göre, "Vapurda 150 yolcu vardı. Kaza üzerine derhal yardıma koşuldu. Civardan geçen *Polo* adlı İngiliz şilebi ve İstikbal sandal indirerek yolcuları kurtarmaya başladılar. 130 kişi kurtarıldı. Bazı yolcu ve mürettebatın cesetleri bulundu. Sandal ve vapurlar sabaha kadar aramalara devam ettiler."(144)

Serdümen Hasan, İstikbal'in halatını yakalamalarına rağmen yolcular arasında bağlayacak yer bulamadıklarını, hattâ bazı yolcuların bu halata yapışarak denize sürüklendiğini ifade etmiştir. İkinci Çarkçı Ali ise yükün fazla olduğunu belirttikten sonra İstikbal vapuru halatının bağlanması halinde kopacağını da ileri sürmüştür.(150)

Yapılan araştırmalar, vapurun enkazının çıkarılmasının mümkün olmadığını göstermişti. Vapurun battığı yer, 25 kulaçtan (45 metre) fazla olduğu için vapur içindeki eşyanın dalgıç aracılığıyla çıkarılması da oldukça zordu.[151]

İnebolu neden battı?

Tutel, "Kaptanın gemiyi yakın kıyıda karaya oturtması olanaklıyken, oturtmayıp açıkta demirletmesinin faciada ölenlerin sayısının artmasına neden olduğunu" belirtmiştir.[144]

Can kurtarma idaresi ileri gelenlerinden bir kişi, batış sebebi üzerine şu yorumda bulunmuştur: "İnebolu bir istif işi yüzünden devrilmiş ve batmıştır. Dalgaların, vapura su dolmasının batmada bir tesiri olamaz. Her geminin bir ağırlık merkezi, bir de denge merkezi vardır. Ağırlık merkezi esastır. Denge merkezi de yük, su ve kömür ile elde edilir. Bir geminin ağırlık merkezi ile denge merkezi arasındaki ara ne kadar kısa olursa o kadar emniyet vardır. Anlaşılan İnebolu vapurunda iki merkez arasındaki mesafe uzatılmış ve gemi herhangi bir faktörün de tesiri ile çabucak devrilmiştir."[148]

Faciaya yönelik değerlendirmede bulunanlar arasında İzmir ve İstanbul denizcileri vardır. İzmir denizcileri Kaptan'ı suçlu bulmuşlardır. Yaptıkları açıklamalarda, geminin karaya bir mil mesafede battığını ve bu nedenle de Kaptan'ın son hızla gemiyi karaya oturtmak üzere ilerlemesi gerektiğini belirtmişlerdi. Böylece insan zayiatının da önüne geçilebilirdi. İstanbul denizcileri ise, kazanın bir denge işi olduğunu söyleyip fazla yüklü olan bu vapurun devrilme ihtimali üzerinde durmuşlardı.[153]

Dönemin yerel ve ulusal basınında faciaya yönelik çeşitli eleştiri ve tespitler yapılmıştır. Bu eleştiriler; vapurun eski, fazla yüklü olması, yüklemedeki hatalar sonucunda dengesini yitirmesi, yolculuk esnasındaki hatalar, Kaptan'ın karaya ulaşmak yerine demir atmayı tercih etmekteki basiretsizliği ve yaşanan ihmallerdi. Bu olay doğa şartlarının neden olduğu bir kaza değil, insan ihmalinin neden olduğu bir faciaydı.[154]

Gemiden kurtulan birisi, körfeze girerken fırtınanın olduğunu ve vapurun su aldığını, suyun en fazla yük olan pamukları ıslatıp ağırlaştırdığını ve bunun sonucunda vapurun hızla batmaya başladığını söylemiştir. Faciayı son anına kadar takip eden bir yolcu da, karaya bir mil kadar mesafede bulundukları için Kaptanın vapuru karaya oturtması olanaklıyken bunu yapmadığını söylemiştir.[153]

Son Posta gazetesinden M.T. Tan'ın yazısına göre, "Vapurlarda ağır eşyanın alt, hafif eşyanın ise üst ambar ve güvertelere konulması gerekiyordu. Ancak İnebolu'da pamuk balyaları alt ambarlara, buğday ve pirinç çuvalları

[151] Tuna, agb, s.224
[152] Tuna, agb, s.236
[153] Tuna, agb, s.229
[154] Tuna, agb, s.230

ise güvertelere konulmuştu. Oysa ambarlara giren su yüzünden pamuk balyalarının yirmi kat kadar ağırlık alacağı ve bu durumun da dengeyi bozacağı anlaşılmalıydı" demektedir.[155]

İstikbal vapuru kaptanı Mustafa Kaptan ve ikinci kaptanı Ömer Kaptan ifadelerinde; vapurun, karaya bir mil uzakta olduğu için demir atmadan karaya oturtulabileceğini ve bu şekilde facianın önüne geçmenin mümkün olacağını söylemişlerdir.[156]

Olayı soruşturan Fen Heyeti'nin raporuna göre vapur su alarak değil, aşırı eğilme (meyil) yüzünden batmıştı. Ancak bu denli eğilmesinin nedeni henüz belirlenememişti. Vapurun batacağı anlaşıldıktan sonra, ortaya çıkan eğim nedeniyle karaya ulaşılamamıştı. Ayrıca vapurun azami kapasitesinden 80-100 ton daha az yüklü olduğu da tespit edilmişti.[157] O güne kadar yapılan soruşturmanın ortaya çıkardığına göre İnebolu bir yük dengesizliği yüzünden devrilerek su alıp batmıştı. Rapora göre; kömür ve su da dâhil olmak üzere 995 ton ağırlıkta yük yüklenebilecek olan vapura, cinsi ve ağırlığı göz önüne alınmaksızın gereğinden fazla yükseklikte mal yüklenmesi sonucunda yaşanan dengesizlik vapurun batmasına neden olmuştu.[156]

Sonuç

Savcı Asım Bey, "Resmî kayıtlara göre vapurda 105 yolcu, 38 mürettebat ve 900-1000 ton yük vardı" demiştir.[152] Hazırlanan bilirkişi raporunda vapurun battığı yeri gösteren bir de krokiye yer verilmişti.[150] Mahkeme kararında, vapurun kaptanı Mehmed Ali Bey'in vapuru demirlemesi büyük bir hata olarak değerlendirilmiş ve bu karar Kaptan'ın "mesleki değerinin" eksik olduğuna yönelik bir kanıt olarak sunulmuştu. Facianın gerçekleşme nedeni; vapura ölçüsüz bir şekilde yolcu ve yük alınması ve bu ağır yükün güverteye yüklenmesi dolayısıyla geminin devrilmesidir.

Ayrıca facia sırasında hiçbir ihtiyat tedbiri alınmadığı gibi yolcuları da işe karıştırmak suretiyle sancaktan iskeleye sorumsuz bir şekilde nakliyat yapılmıştı.[158] Mahkeme kararını 10 Mayıs 1938 tarihinde vermiştir. Buna göre Mehmed Ali Kaptan, vapura alınan yükleri usulsüz bir şekilde yerleştirerek kazaya neden olduğu gibi, daha sonra da yapılması gerekenleri yapmamıştı. Tüm bu suçlardan dolayı Mehmed Ali Bey'in 14 ay hapsine ve 116 lira ağır para cezası mahkûmiyetine karar verilmiştir. Daha sonra "görev hissiyle hareket etmesi" nedeniyle hapis süresi 9 ay 10 güne, para cezası ise 72 liraya düşürülmüştür. Ancak Mehmed Ali Kaptan'ın tutuklu kaldığı süre dikkate alınarak hapiste yatmaması ve fazladan yattığı günlerin tazminattan düşürülmesi uygun

[155] Tuna, agb, s.231
[156] Tuna, agb, s.235
[157] Tuna, agb, s.233
[158] Tuna, agb, s.239
[159] Tuna, agb, s.241
[160] Tuna, agb, s.240



Şafak Surkultay (Uluç Hanhan Arşivi)



Ünal Görgün (Uluç Hanhan Arşivi)

görülmüştü.[160] İnebolu faciasında Kaptan Mehmed Ali Bey'in belirli bir payının olduğunu söylemek mümkündür. Bununla birlikte, kendisinin bir "günah keçisi" olarak gösterilmesi de doğru değildir. Zira başta vapurun yaşlılığı ve kesin yolcu listelerinin belirlenememesi olmak üzere çeşitli yönlerden Denizyolları İdaresi'nin de bir takım eksikliklerinin bulunduğu ve buna bağlı olarak belirli oranda sorumluluk taşıdığı göz ardı edilmemelidir.[159]

1.13.3. İnebolu Batığı Sözlü Tarih Çalışması

22 Nisan ve 1 Mayıs 2019'da Güzelbahçe Ağ Örme Kurs Merkezi'nde yapılan görüşmede, 1951 İzmir doğumlu olup, uzun yıllar Güzelbahçe'de balıkçılık yapan Şafak Surkultay şunları anlattı:

"İnebolu batığı sahilden yaklaşık 1,5 mil açıkta ve 40-42 metre derinlikte yatmaktadır. Geminin demir attığını, deniz dibinde sancak tarafına yattığını ve geminin pruvasının poyraz yönüne baktığını biliyorum. Bir keresinde bu batık üzerinde batık tutarken, yaklaşık yarım metre uzunluğunda metal bir menteşe gemiden kopup tekneme gelmişti. Gelen malzemenin çok ince bir işçilikle imal edildiğini hatırlıyorum. Maalesef o parçayı muhafaza edemedim. Bu batıktan trança tutardık. Batığın üzerinde terk edilmiş yüzlerce ağ bulunmaktadır. Geminin bulunduğu yerde 7-8 metre bir yüksekliğe sahip olduğunu tahmin ediyorum. Geçmiş yıllarda bu batığa bir dalgıç dalmıştı. Ondan deniz dibinin çok bulanık ve görüşün çok kısıtlı olduğunu öğrenmiştim. Hattâ dalgıç dipte fazla kalamamış kısa zamanda su üstüne çıkmıştı."

1 Mayıs 2019'da Güzelbahçe Balıkçı Barınağı'nda görüşülen 1953 Kütahya Gediz doğumlu olan ve 1964'ten beri Güzelbahçe'de balıkçılık yapan, halen de Güzelbahçe Su Ürünleri Kooperatifi başkanı olan Ünal Görgün'ün anlatımı şöyle: "İnebolu batığının yerini bilirim. Trança ağlarımız sık sık bu batığa takılırdı. Bu batığı ilk kez yanında çalıştığım reislerimden öğrenmiştim. Bu batık için 'ağları bitiren batık' diyebilirim. Batığın varlığını öğrendiğim reislerden biri, 1929 veya 1933 doğumlu Rizeli Adem Gül'dür.

Kendisi Güzelbahçe'de otururdu. Diğer reisin adı ise Rizeli Ali Rıza Kurt'tur. O da 1923 veya 1925 doğumludur. O da Güzelbahçe'de otururdu. İşini bilen balıkçılar bu batığı çevreleyecek şekilde ağ atarlar. Diğerleri ise batığın üzerinden geçecek şekilde ağ attıklarından sık sık ağları batığa takılırdı. Bununla beraber, bu batığın üzerinde maalesef iple deniz dibine dinamit sallandırarak trança avlandığını da duymuştum."

1.13.4. S.S. *İnebolu* İle Haziran 2017'de Güzelbahçe Açıklarında Bulunan "Meçhul Batık" Arasındaki Benzerlikler

1-Kaynaklarda İnebolu'nun battığı yer için, Kilizman açıkları denmektedir. Gerçekten de meçhul gemi batığı bir bilimsel çalışma esnasında Kilizman açıklarında Haziran 2017'de bulunmuştur.

2-Seyr-i Sefain İdaresi'nin 1924 yılında satın aldığı sekiz gemi (*Marmara*, *Kocaeli*, *Miralay Nazım Bey*, *Çanakkale*, *Anafarta*, *Mersin*, *Antalya* ve Büyükada) göz önüne alındığında; bu gemilerin 38 ile 64 yıl hizmet gördükleri ve yaş ortalamasının 47 olduğu görülür.[161] Yine idarenin 1926'da satın aldığı 8 gemi (*Karadeniz*, *Ankara*, *Ege*, *İnebolu*, *İzmir*, *Bandırma*, *Konya*, *Sinop*) incelenecek olursa; gemilerin 43 ile 70 yıl hizmet gördükleri ve yaş ortalamasının 51 olduğu görülecektir.[162] Diğer bir deyişle, İdare'nin 1924 ve 1926 yılları arasında satın aldığı 16 geminin yaş ortalaması 52'dir. İnebolu ise 1892 yılında İngiltere'de inşa edilmiş, 1927 yılında yani 35 yaşında satın alınmış ve 1935'te İzmir'de 43 yaşında batmıştır. İnebolu bir denge problemi yaşamasaydı ve başına geminin kaybını gerektirmeyecek bir kaza gelmeseydi, 4 ile 9 yıl daha yaşayabilirdi.

3- İnebolu gemisinin birkaç resmine ulaşılmıştır. Meçhul batıkla bu resimler benzeşmektedir. Meçhul batığın sahip olduğu iki direk, tek baca, baş ve kıç bodoslamanın formu, vasat ve kıç kasara İnebolu ile hemen hemen aynıdır.

4-1900'lü yılların ilk ve ikinci çeyreğinde Türkiye'de faaliyette olan gemiler "posta vapuru" olarak anılmakta, hem yük hem de yolcu taşımaktaydı. *İnebolu* faciasında kayıp sayısı belirsiz olduğu görülmekle beraber 24-25 kişiden söz edilmektedir. Meçhul batığın formu ile bu yıllarda çalışan "posta vapurları"nın formları birbirlerine benzemektedir. Bu gemilerin adları ikinci maddede verilmiştir.

5- Meçhul batığın sonar görüntülerinde, baş demir loçasından çıkan zinciri ve o zincire bağlı demirinin tırnağı gözükmektedir. İnebolu'nun demir attığı, gemi kaptanı Mehmed Ali'nin ifadesinde yer almaktadır.[149] Yolculardan Sıtkı ile Çarkçıbaşı Salim de bunu doğrulamışlardır (Soyadı Kanunu 1935'te yürürlüğü girdiğinden, ilgili kişiler sadece isimle anılmıştır).

6- İnebolu'nun batış nedeni, geminin yaşadığı "denge" sorunudur. Birkaç yolcunun ifadesinden, geminin Antalya'dan kalkışından beş-altı saat sonra

[161] Tutel, Seyri Sefain, s.170

[162] Tutel, age, s.173

denge sorunuyla karşı karşıya geldiği anlaşılıyor. Gemi kaptanı "basiretli" bir kaptan olsaydı en yakın limana geri dönüp, yükleri usulünce tahliye edip geminin dengesini sağlayacak şekilde önlem alırdı. Bu "iyi denizcilik uygulaması" yapılmamış ve facia kaçınılmaz olmuştur. Görülebildiği kadarıyla, meçhul batık üzerinde herhangi bir gemiyle çatışma işareti yoktur. İnebolu battığında 43 yaşındaydı, o dönemde eş gemilerin 47 ve hattâ 51 yaşına kadar hizmet yaptıkları vurgulanmıştı. Bu anlamda yorgun İnebolu'nun ömrünü tamamlamasına belki de yıllar vardı. Tuna, "*İnebolu*, havuzlanıp onarıldıktan sonra 26 Ekim 1935'te muayene sertifikasını almıştı. Dolayısıyla vapurun tekne, makine ve kazanında hiçbir arıza bulunmamaktaydı" demekle geminin o anki teknik durumunu vurgulamaktadır.(143) Ancak geminin yıpranmış bir gemi olduğunu göz ardı etmemek gerekir. İnebolu'nun makinesi batış esnasında çalışmaktadır. Çarkçıbaşı Salim bunu defalarca söylemiştir. Geminin bir makine arızasından batmadığı ortadadır. Son olarak, hava durumu ile ilgili olarak gemiyi batıracak kuvvette kötü hava şartlarının olmadığı anlaşılmaktadır. Meçhul batık dipte bir yanına devrilmiş olarak yatmakta, adeta "ben denge sorunu yaşadım" demektedir.

7- Sismik çalışma esnasında bulunan meçhul batığın derinliği 42 metredir. *Cumhuriyet* gazetesinde İnebolu vapurunun battığı yer için "25 kulaçtan (45 metre) fazla olduğu için vapur içindeki eşyanın dalgıç aracılığıyla çıkarılması da oldukça zordu" denilmektedir.(151) Şafak Surkultay meçhul batığın derinliğini 40-42 metre olarak vermektedir. Bazı seyir haritalarında bu mevkiye işlenmiş noktalardan oluşan bir daire içinde ED kısaltması vardır. Bu kısaltmanın açılımı " Existence Doubtful" olup "varlığı şüpheli" anlamına gelmektedir. Ayrıca bilim adamları meçhul batığın uzunluğunu 78 metre ve genişliğini de 8 metre olarak tespit etmişlerdir. İnebolu'nun uzunluğu 81 metre ve genişliği 11 metredir. Gemi saclarındaki yıllarca süren erime göz önüne alındığında, bu ölçülerin de yakın olduğu görülmektedir.

8- İnebolu'nun sahilden açıklığı için: vapurun serdümeni Rizeli Muharrem ile Ambar Lostromosu Ahmet Lütfü "Bu sırada vapurun bir buçuk mil açığında bulunan Kilizman sahiline doğru gidilerek vapur karaya oturtulsaydı vapurdaki herkes kurtulabilirdi" diyerek 1,5 mil olduğunu belirtmişlerdir. Sismik çalışma esnasında bulunan meçhul batığın sahilden uzaklığı 1,4 mildir. Bu iki mesafe birbirine çok yakındır. Eldeki verilerden yola çıkarak "meçhul batığın" İnebolu olduğu söylenebilir.

Batık hakkında son söz: 42 m derinlikteki batığın adı İnebolu'dur, çıkarılmamıştır.

1.14. Pelikan ve Yenikale Arasındaki Batıklar

1.14.1. Tembel, Kaynar ve Pelikan Dezmaları

1967-1971 yılları arasında yapılan batık çıkarma çalışmalarının aşağıda yayınlanan ihale ilanıyla başladığını düşünüyoruz. Bu ilan 2.8.1966 tarihli, *Cumhuriyet* gazetesinin, 6. sayfasında yayınlanmıştır. İlanın içeriğinde toplam

13 adet batık gemiden söz edilmektedir. Balıkçılar Şafak Surkultay, Özcan Üngün, Mustafa Temiztepe'ye göre "dezma" batık demektir. İlandan burada üç batık olduğu anlaşılmaktadır. İlanın tam metni aşağıdadır:

İzmir Defterdarlığı'ndan

Eski Gediz Ağzı mevkiinden Abdullahağa Çiftliği civarına isabet eden sahil noktasını birleştiren mevhum hattın doğusunda kalan İzmir Körfezi sahası içerisinde mevcut 13 adet batık gemiden:

1 -Yenikale geçidinde bulunan Yeşil Fener'den Yavuz Şamandırası'na kadar olan saha içerisinde mevcut 10 adet batık gemi bir arada,

2 -Yenikale ile Pelikan Feneri arasında Tembel Dezması olarak tanınan 1 adet batık gemi ayrı olarak,

3 - Pelikan Feneri ile Abdullahağa istikâmetinde Pelikan Dezması ve Kaynar Dezması olarak bilinen 2 batık gemi bir arada, olmak üzere üç grup halinde teklif alma yolu ile ihaleye konularak taahhüde bağlanacaktır.

a) Çıkarma müddeti üç senedir,

b) Aynî hisse % 25'in üzerinde olacaktır,

c) Muvakkat teminat her grup için 1500 liradır,

d) Teklif alma müddeti ilân tarihinden itibaren 30 gündür. (İhale saatine kadar). İhaleleri 2/9/1966 tarihine müsadif Cuma günü saat 11.00›de Defterdarlık Milli Emlak Müdürlüğü'nde teşekkül edecek Satış Komisyonu'nda icra edilecektir.

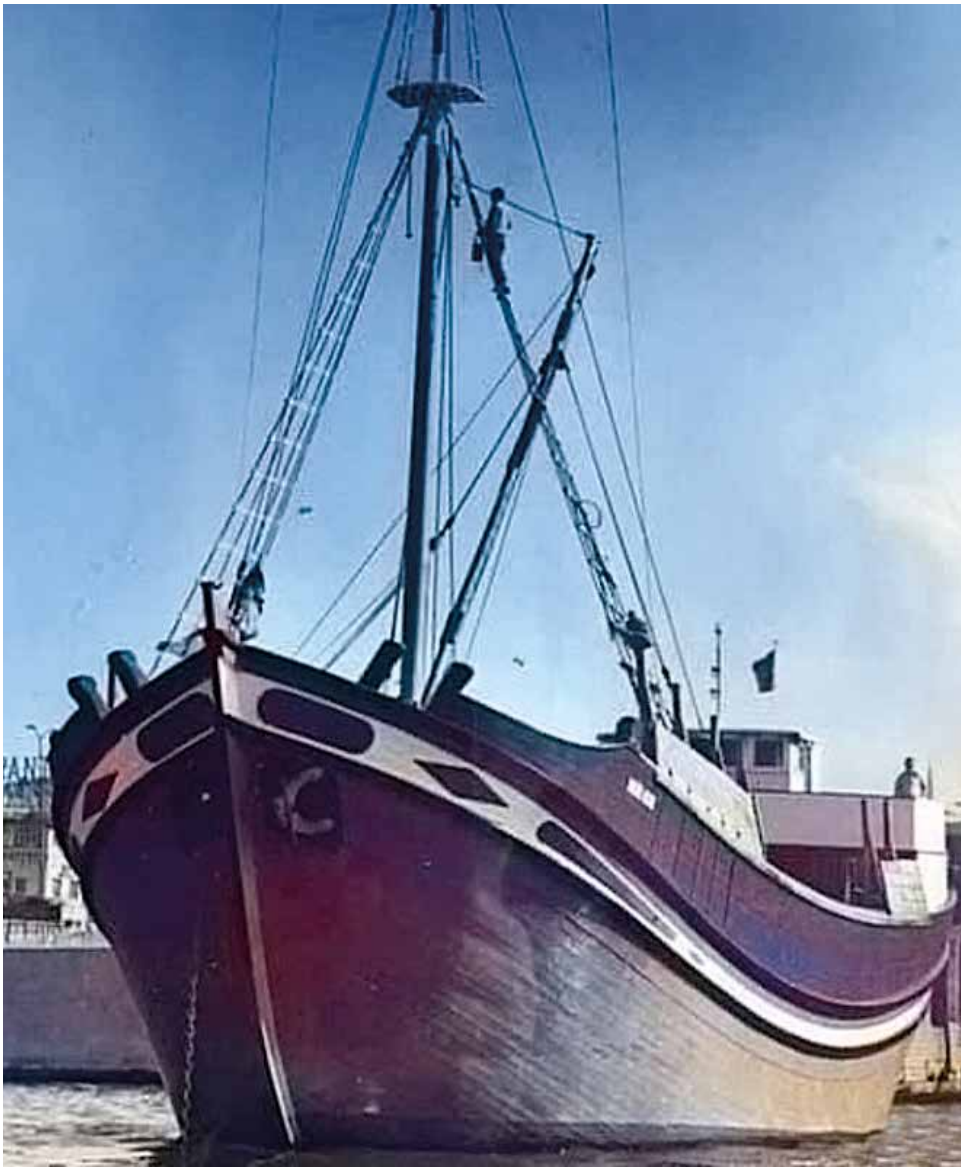


İbrahim Yelçap (Uluç Hanhan Arşivi)



Mehmet Yelçap (Uluç Hanhan Arşivi)

Not: Bu işe ait şartname İzmir Milli Emlâk Müdürlüğü'ne müracatla görülebilir. 26/7/1966.



Salih Acar'ın Çektirmesi (Anonim)

İhale ilanını irdeleyecek olursak, öncelikle Yenikale önünde bir yeşil şamandıra olduğunu anlaşılıyor. Türkiye'deki seyir uygulamasında açık denizden limana doğru seyredilirken yeşil şamandıralar sancakta, kırmızı şamandıralar ise iskelede bırakılır. Yani İzmir Limanı'na giden bir gemi, bu yeşil şamandırayı sancağında bırakıp Yenikale önünden geçerek İzmir Limanına (doğuya) doğru seyredecektir.

İkincisi, ilanda Yavuz şamandırasından söz edilmektedir. Bu, *Yavuz* gemisi 1938 yılında İzmir'den çıkarken, Yenikale'de onu yaralayan batığın üzerine konulan şamandırayı ifade etmektedir. Anlaşılan Yavuz şamandırası, yeşil şamandıranın doğusundadır. İşte bu yeşil şamandıra ile *Yavuz* şamandırası arası, batıkların en yoğun olduğu yerdir. İlandan burada 10 batık olduğu anlaşılıyor. Yenikale'den batıya doğru gidildiğinde Gediz'in alüvyonlarının güneye doğru sokulduğu noktada bir şamandıraya rastlanır. Bu şamandıranın adı Pelikan'dır. İşte bu şamandıra ile Yenikale arasındaki batık Tembel Dezması olarak adlandırılmaktadır. Son olarak Pelikan şamandırasının güneybatısında Pelikan Dezması, bu batığın da güneyinde Kaynar Dezması yer almaktadır. İlana göre Pelikan ve Yenikale arasında ve Yenikale'de toplam 13 batık bulunmaktadır.

Bu batıklarla ilgili olarak, İnciraltı'nda balıkçılık yapan 1969 doğumlu İbrahim Yelçap (aile lâkapları Konyalı) ve 1967 doğumlu Mehmet Yelçap ile görüşme yapılmıştır. İki kardeşin babası rahmetli Hasan Yelçap (lâkabı Güngör Hasan, 1941-2010) İnciraltı'nın tecrübeli balıkçılarından olup zamanında denizcilik otoritelerinin, İnciraltı ve civarındaki deniz ve kıyılarda olan olaylarda başvurduğu kişilerden biriymiş. İki kardeşin batıklar konusundaki bilgilerinin hem babalarından duyduklarından hem de kendi tecrübelerinden kaynaklanmakta olduğu anlaşılıyor. Kardeşler Pelikan Dezması için "Pelikan şamandırasının hemen güneybatısındaki eski batıktır. 18 kulaçtadır (33 m), eski bir çektirme olduğunu düşünüyoruz" demektedir. Kaynar Dezması için "Bu batık gemi Pelikan Dezması'nın güneyinde yer alır, batığın büyük sac bir gemi olduğunu düşünüyoruz. Halen batık üzerinde sular kaynamaktadır" derken, Tembel Dezması için de "20-22 metre derinlikteki batık, ahşap ufak bir çektirme olabilir, çürümüştür. Tuz gemisi (Çamaltı Tuzlası'ndan tuz yükleyen gemileri kast ediyor, UH) olabilir. Yenikale ile Pelikan şamandırası arasındadır" diyerek bu üç batık hakkında bildiklerini özetlemişlerdir.[163]

Pelikan Dezması: 38° 24'.321N ve 026° 56'.725 E[164], Kaynar Dezması: 38° 23'.816N ve 026° 56'.627E[165]

1.14.2. Avusturya-Macaristan Yelkenli Gemisi: *SV Eclipse*

Avusturya-Macaristan bayraklı yelkenli yük gemisidir. 1831 yılında inşa edilmiş, iki direkli brigantin (ana direkte tamamen kareden oluşan en az iki yelkenli, iki direkli bir yelkenli gemi), 1860 yılında Yenikale ile Pelikan arasında batmış, batış mevkii 38° 24'.991N ve 026° 59'.344 E., (Yenikale'nin 1,25 mil batısı) (Annuario Marittimo Del Lloyd Austriaco, Trieste, 1863.[166])Wrecksite'a göre Tembel Dezmasındaki gemi *SV Eclipse*'tir.

[163] İbrahim ve Mehmet Yelçap'la 13.09.2019'da yapılan görüşme

[164] https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?99271?menu=no?chart=no

[165] https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?99270?menu=no?chart=no

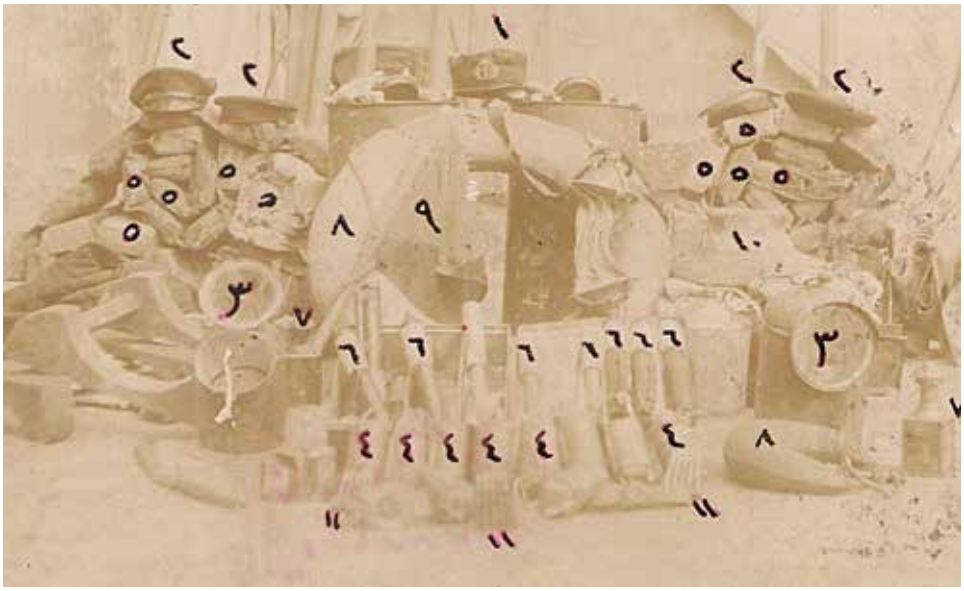
[166] https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?270573

1.14.3. İngiliz Mayın Tarama Gemisi: *HMT Okino*

Birinci Dünya Savaşı'nda Türk mayın hatları Pelikan şamandırasından başlayarak güneye doğru uzanıyordu. İngiliz mayın tarama gemisi *Okino*'nun bu mayınları taradığı ve bu mevkide battığı ileri sürülebilir. Pelikan veya Kaynar Dezması bu batığın olabileceği yerdir.

Kaynar Dezması sahile daha yakın olduğu için, düşüncemiz Pelikan Dezması'nın bu geminin battığı mevki olabileceğidir. Gemi hakkında bilgiler şöyledir:

Admiralty (İngiliz Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, amirallik, UH) mayın tarama gemisi, buharlı, 241 gros tonluk, yapımcısı: Coshrane & Sons Shipbuilders Ltd. Selby, 1913 yapımı, 36,3 m boyunda, 6,7m eninde ve 3,7 m draftındadır. İnşa numarası: 590, resmî no: 135992, çağrı işareti: JDVK. İlk sahibi: Henry L. Taylor & Co Grimsby'ye kayıtlı, GY4, Ağustos 1914'te mayın tarama gemisi olarak kiralandı, Admiralty No.285, 15 personelli, Lt. Geoffrey Whitehouse RNR (Royal Navy Volunteer Reserve) komutasında, *Triumph* ve *Swiftsure* savaş gemilerinin kalelere daha fazla yaklaşarak bombardıman yapması için İzmir Körfez kanalındaki mayınları tarıyordu. 8-9 Mart 1915 gecesi mayına çarptı ve Yenikale'den 1,5 mil mesafede battı. 10 personel kaybedildi, kaptan ve 4 asker kurtuldu. (+L/Lr/Rn/C/D/He/ap/dk/sc; ADM.1/8413/60, ADM.137/1089- Referanslar için bkz Ek-3)[167] Bu görevde 5 mayın tarayıcı görev almıştı.[168] [169]



İzmir İstihkâmatı tarafından batırılan bir İngiliz Kruvazöründen çıkan personel eşyaları Osmanlı Arşivleri, FTG 1270 29.10.1923 (Okino?)

[167] www.naval-history.net/WW1NavyBritishBVLSaRN1501.htm (8 Mart 1915 Pazartesi, İzmir Ablukası)

[168] www.patriotfiles.com/archive/navalhistory/WW1NavyBritishBVLSaRN1501.htm

[169] CORBETT Julian S.,History of The Great War, Naval Operations, Vol. II, s. 199, 1921, London

Batış Anında Gemideki Personel:

1.Appleyard, Ernest (22), Güverte tayfa, Chatham Deniz Anıtı,

2.Beer, Charles (15), Vardabandra miço, Chatham Deniz Anıtı,

3.Cumming, Roderick Taylor (23), Güverte tayfası, Portsmouth Deniz Anıtı

4.Fisher, Ernest Alexander. İkinci tayfa, Chatham Deniz Anıtı,

5.Hill, Thomas: Güverte tayfası, Chatham Deniz Anıtı,

6.Ingram, Benjamin Samuel (30), Güverte tayfası, Chatham Deniz Anıtı,

7.Nicol, William Ritchie, Güverte tayfası, Portsmouth Deniz Anıtı

8.Shepherd, Alexander, Trimmer, Portsmouth Deniz Anıtı

9.Smith, William (38), Makine tayfası, Portsmouth Deniz Anıtı

10. Wright, Alfred John (37), Astsubay, Chatham Deniz Anıtı,[170]

Okino'nun batırılmasını İkdam şu şekilde aktarmıştı:

"Geçen Pazartesi akşamı-Salı gecesi torpil (mayın, UH) mıntıkasına yanaşmak cürettinde bulunan torpil toplamaya mahsus bir düşman gemisinin battığı resmen de teyit edilmiştir. Bu babdaki malumat-ı resmiye bervechi atidir: "Salı gecesi düşman donanması kale civarına takarrüp ile projektörler üzerine saat yedide ateş açarak yüzyirmi mermi endaahat etmiş ve bu esnada torpil siyadi gemisini ileri sürmüş ise de mezkûr geminin ya bataryalarımız tarafından atılan merminin isabeti veya torpile çarpması ile gark olduğu mürettebatın canhıraş sedalarından anlaşılmıştır. Bu esnada lehülhamd bataryalarımız ve istihkâmlarımız hiçbir hasara uğramadığı gibi efrad-ı cüda zabitimiz yoktur."[171]

Geminin batırılması dış basında da yer almıştır. *The Evening Sun*, büyük puntolarla verdiği haberin başlığında "Mayın gemisi İzmir topları tarafından batırıldı" demekteydi. Gazete, bu gelişmeye rağmen, haberin devamında, İngilizlerin beklenen İzmir işgalinin gerçekleşmesi durumunda ise bunun Sultan'a karşı belirleyici ilk deniz zaferi olacağını söylemekteydi.[172]

Devlet arşivlerinde İzmir İstihkâmı tarafından vurulan bir İngiliz gemisinden elde edilen bir fotoğraf bulunmaktadır. Belge Osmanlıca'dır. Günümüz Türkçesi'ne çevrilmesinde yardımları olan Sayın Bülent Yılmazer ve Sayın Ali Deniz'e ve fotoğraftaki gizemli şapkanın esrarının çözülmesine yardımcı olan Sayın Uluhan Hasdal'a teşekkür ederim.

Yukarıdaki arşiv fotoğrafında, batan askeri gemiden çıkan personel ve gemi eşyaları gösterilmektedir.

---

[170] Commonwealth War Graves Commission

[171] Bakacak Alper, "I. Dünya Savaşı'nda İzmir Bombardımanı", İkdam, 1 Mart 1331 (14 Mart 1915).

[172] Bakacak Alper, "The Evening Sun", 9 Mart 1915. https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/777336, s.17

٠	Sıfır	-
١	Bir	Zabit şapkası
٢	İki	Efrada mahsus şapka
٣	Üç	Pusulalar
٤	Dört	Bosalar
٥	Beş	Tahlisiye mantarları
٦	Altı	Dış haberleşme işaretleri
٧	Yedi	İşaret fenerleri
٨	Sekiz	Tahliye simitleri
٩	Dokuz	Yelken
١٠	On	Casuslara mahsus yerli şapkası

Tablo-2: FTG 1270 belgesindeki malzeme ve eşyalar

Bir kayık dolusu eşyadan 10 numaralı olanı ilginçtir. Burada "casuslara mahsus yerli şapkası" bulunması, gemide İzmir sularını bilen bir Yunanlının olduğunu düşündürtmektedir. Sayın Uluhan Hasdal o yıllara ait üniforma şapkalarını taradığında Birinci Dünya Savaşı'nda Yunan Deniz Kuvvetleri'nde kullanılan bir şapkaya ulaşmıştır.







(a) Arşiv belgesindeki şapka
(b)1912-1915 Yunan yazlık denizci (er) şapkası (genel kullanım). Yunan Deniz Kuvvetleri'nde aşırı milliyetçi ve gönüllü Yunan deniz erlerinin üniformasını tamamlayan hasır şapka (Uluhan Hasdal Arşivi)
(c) 1912-1913 Balkan Savaşı Yunan deniz topçu askeri yazlık kıyafeti. Yunan denizcilerine ait bazı fotoğraflarda 1914-1915'te de bu hasır şapka görülmektedir. Bunun nedeni Yunan ordusunun fakirliği nedeniyle, kıyafet rengi ve malzeme standardının olmamasıdır. (Uluhan Hasdal Arşivi)

Bir Zamanlar Uzunada'da HMT Okino

22-23 Şubat 1330'da, (7-8 Mart 1915) Yenikale'ye yaklaşan İtilaf Donanması ışıldaklar üzerine 120 mermi atmış, Vilayetin verdiği resmî bilgiye ve Karargâh-ı Umumî'nin 23 Şubat 1330 tarihli tebligatına göre düşmanın bir torpil tarama gemisi (HMT Okino, UH) Yenikale'den açılan ateş sonucu ya da torpile çarparak batmıştı[173]. 7 Mart 1915 Pazar günü zırhlıların korumasındaki mayın tarama gemileri, döşenen mayınları temizleyip savaş gemileri için bir kanal açma girişiminde bulundu. Bu sırada, HMT Okino mayına çarparak battı[174].

Doktor yedek subay olarak askere alınan Behçet Uz Yenikale'de bir düşman gemisinin vuruluşunu anlatıyor:

"Beni İzmir'de Yenikale'deki Zafer Topçu Bataryası'na verdiler. O dönemin İzmir Valisi Rahmi Bey ve İzmir Belediyesi Reisi de Evliyazade Refik Bey idi. Müstahkem mevki kumandanımız ise Selahattin Bey idi. Buradaki askerlerin bazı ihtiyaçları oluyordu. O ihtiyaçlar münasebetiyle başvurduğum şahıs da Celal Bey (Bayar, UH) çıktı. Kendisini zaten yakinen tanıyordum. Bize Anadolu'daki halkı aydınlatma vazifesinde destek olmuş olan Celal Bey, bu defa da bir dernek vasıtasıyla bataryanın o günkü askerî ve tıbbî ihtiyaçlarını temin etmeye başladı ve bu devam etti. Kendisinin büyük yardımlarını gördük. Orada vazife yaptığım müddetçe, İngilizler her akşam muntazaman bizim mevkii bombardıman ederlerdi. Daha uzun menzilli topları ve modern silahları olduğu için karşı durulamazdı. Bir akşam daha zorlu bir ateşe tutulduk. Bombardıman bir müddet devam etti ama sonra birden topları sustu. Takım zabiti arkadaşlara sahilde bir gezinti teklif ettim, kabul ettiler. Etrafı dolaşmaya başladık. Dolaşırken Körfez'de gözümüze bir ışık ilişti, gösterdim. Arkadaşlar şüphelendiler ve o noktaya ateş açtılar. Meğer düşman, Körfez ağzını kapatan mayınlarımızı tarıyormuş. Bu açılan ateş sayesinde tarama gemileri batarak askerleri denize döküldü ve maksatlarına nail olamadılar". [175] Behçet Uz'un sözünü ettiği gemi İngiliz mayın tarama gemisi *Okino* olabilir.

Batıklar hakkında son söz: Bu üç batığın *Okino*, *SV Eclipse* ve bir çektirme olduğu düşünülmektedir.

1.15. Karaburun'daki İngiliz Torpidobotu Leşi

Ahmet R. Barkınay *Adalar Denizi Kılavuzu* adlı kitabında Karaburun Yeniliman'daki bir İngiliz torpidobotu leşinden söz eder. Kitaptaki ilgili bölüm şöyledir:

"Tuzla Burnu'ndan sonra tahminen bir mil kuzeybatıda, yalçın ve siyah renkli Kinli (Kanlıkaya) Burnu bulunmakta olup, sahili dik ve suları derindir. Bu burundan sonra, birkaç bükülme ile Kömürbaba Burnu'na iki mil devamında uzayan sahil üzerinde üç, dört kulaca kadar su bulunur. Bu mesafenin orta noktasının batısında "Yeniliman" isminde bir yer mevcut olup, güzel bir vadinin

[173] Hanhan, s.15

[174] Hanhan, s.21

[175] Hanhan, s.23



Açıkdeniz Balıkçı Gemisi- Mayın Tarayıcı (Osman Öndeş Arşivi)

ağzındadır ve sahilinde büyük binalar bulunur. Arkasındaki tepede metruk bir yel değirmeni vardır. İskele civarında ve doğuda kalan bir sırtta Tepeköy (Tepebozköy, UH) isminde bir köy göze çarpar; çevresinde zeytinlikler ve güzel bağlar gözlenir. Yeniliman Burnu'nun sahile yakın noktasında, Birinci Dünya Savaşı'nda batmış bir İngiliz torpidobotu leşi görülür."[176]

Barkınay, Kinliburun'daki sahildeki gemi enkazı için de şunları yazar: "Kömürbaba Burnu'na doğru sahilde bir çeşme vardır. Bu koltukaltı mahalde güney havalarında kararlaştırılan bir zaman için yedi, sekiz kulaçta yatılır. Kinliburun'un bir buçuk mil güneyinde şeker külahı şeklinde ve 525 metre yüksekliğinde dikkate değer şekliyle Mimas Tepesi'nin (Hisarcıkkaya, UH) uzak mesafelerden görüşü mümkündür. Bu tepe, Karaburun Yarımadası'nın güneyinden gelen yükselen dağlar silsilesinin en meşhuru olup Bozdağ'ın (1191 m) kuzey kısmındadır. Burası olağanüstü dikkat çekici bir yer olup, her taraftan görülebilir. Kinliburun geçildikten sonra, batı tarafındaki koltukta sahilde uzanmış bir gemi enkazı görülür."[176]

1.16. İzmir Körfezi'nde Yer Almayan Üç Önemli Batık

1.16.1. *Demirhisar* Torpidobotuna Saygı

Demirhisar, daha Birinci Dünya Savaşı başlamadan Urla İskelesi'nde İngiliz savaş gemilerine teslim olmamak için kendini batıran *Beyrut* mesaha yatı ve *Kınalıada* vapuru ile beraber anılması gereken kahraman bir Türk savaş gemisidir. 7 Mart 1915 günü Çanakkale'den ayrılan cesur torpidobot, Ege'de yaptığı saldırılarla Türk deniz tarihine geçmiş ve 16 Nisan 1915'te Sakız Adası'nın güneydoğusundaki Kalamitos koyunda, düşman eline geçmemesi için kendi personeli tarafından karaya oturtulmuştur. *Demirhisar* torpidobotunun deplasmanı 97,5 ton, boyu 40,2 m, eni 4,4 m, draftı 1,9 m, buharla çalışan 1- shaft TE makineli, iki du Temple kazanlı, 2200 hp gücünde, 26 knot (1915'te 16 knot) hızında, iki adet 37 mm toplu, üç adet 450 mm torpido tüplü, otuz altı personelliydi. Gemi kadrosunda 1915'te otuz iki Osmanlı ve dört Alman denizci vardı. Gemi Sakız Adası'nda karaya oturmuş ve daha sonra havaya uçurulmuştur.[177]

***Demirhisar* Torpidobotunun 7 Mart-16 Nisan 1915 Tarihleri Arasında İzmir'in Batısındaki Faaliyetleri**

İngiliz savaş gemilerinin başlattığı Çanakkale savunmasını tartma ve yıpratma amaçlı bombardımanlara cevap vermek isteyen Alman Amiral Souchon, İtilaf gemilerine karşı bir harekât planladı. Görevi yerine getirmek için de üç torpido taşıyan 97 tonluk küçücük Demirhisar torpidobotunu seçmişti. Demirhisar'ın komutanları Freiherr Wilhelm von Fircks ile Lütfi Talat Teğmenler, Bozcaada'da demirli İtilaf filosuna karşı bir taarruz gerçekleştirme hedefiyle 7 Mart 1915 gecesi denize açıldılar ve devriye gezen İngiliz muhriplerini atlatmayı başardılar. Ne var ki, Bozcaada'ya hiç ulaşamadılar. Zira ertesi gün karanlık çökerken Midilli Adası

[176] Barkınay, s.142-150

[177] Hanhan, s.36

açıklarında bir İngiliz devriyesi tarafından fark edilmişler ve kurtulana kadar birkaç saat kovalanmışlardı. Bunun neticesinde kömürleri ve makine yağları iyice azalmış olduğundan İzmir'e gitmeye karar verdiler. Demirhisar 9 Mart 1915 sabahı İzmir Körfezi'ne girerken İngiliz donanmasından bir zırhlı ve bir de deniz uçağı gemisi tespit edildi. Bu hedeflerin kaçırılmaması gerektiğine dair hemfikir olan Fircks ile Talat, gemilerini gece çökene kadar küçük bir koyda sakladıktan sonra fark edilmeden yaklaşıp iki torpido savurdularsa da her iki atış şaşırtıcı şekilde ıskaladı. Zırhlı, ışıldaklarını yaktığı için üçüncü torpidoyu dolduracak zaman kalmamıştı, dolayısıyla Demirhisar derhal kaçıp savuştu. Ayın 10'u boyunca anakaradaki küçük bir limanda (Çeşme) saklandıktan sonra da karanlıkla beraber son sürat İzmir'e hareket etti. Osmanlı torpidobotu, Körfez'e girdiği esnada İngiliz deniz uçağı gemisi HMS Anne'e[178] kalan son torpidosuyla saldırdı ve ardından 11 Mart sabahı saat 05.00'te şehrin iç limanına girdi. Burada bir aydan fazla kalacaktı[179]. İzmir'de tamiratı da yapılmıştı.[180]

18 Mart zaferinin ardından İtilaf Devletleri'nin Çanakkale tasarıları bir anda mahiyet değiştirdi: Mademki Osmanlı sahil tabyaları deniz taarruzu ile ortadan kaldırılamıyordu, o halde karadan bir seferî kuvvetle ele geçirilip etkisiz hale getirileceklerdi. Kara harekâtı için yığınağın başlamasıyla, bir aydan beri İzmir'de beklemekte olan Demirhisar torpidobotunun şansını tekrar denemesine karar verildi; bu sefer hedef nakliye gemileriydi. 15 Nisan 1915 akşamı limandan ayrılan Demirhisar, gece boyu yol alarak Ege'yi kat ettikten sonra ertesi sabah saat 09.00 sularında Skyros Adası açıklarındayken bir İngiliz buharlısını yakaladı. Bu gemi, Mısır'dan Bozcaada'ya asker taşımakta olan SS Manitou idi (6894 gros tonluk, 1898 yapımı İngiliz gemisi).

"Dur" işareti verdikten sonra Manitou'ya yanaşan Fircks ile Talat, İngilizlere gemiyi terk etmeleri çağrısında bulundular. Filikaların indirilmesi yönünde hiçbir harekette bulunulmayınca çağrıyı birkaç defa daha tekrar etmeleri gerekti. Bu esnada, direğinden donanma bayrağı dalgalandığı görülen bir başka İngiliz gemisinin ortaya çıkması üzerine pusuya düşmekten endişe eden torpidobot komutanları, daha fazla beklemeden saldırı kararı aldılar. Manitou'ya iki torpido atıldıysa da ikisi de patlamadı. Son kalan torpido da kovana yüklenip atıldı ama yine bir sonuç elde edilemedi. Torpidoların isabet etmediği Manitou'da batırılma korkusuyla kargaşa oluştu ve 100 kadar personel boğuldu.[181] Manitou seferine devam etti.[180]

Esas silahlarını tüketmiş olan Demirhisar için hızla yaklaşan düşman karşısında Anadolu sahiline doğru geri dönmekten başka çare yoktu. Gerçekten de, Manitou'nun gönderdiği tehlike sinyalleri üzerine HMS Jead, Kennet ve Wear muhripleri derhal bölgeye sevk edilmişlerdi ve Demirhisar saatte 18 deniz milinden fazla bir sürat yapamadığı için arayı hızla kapatıyorlardı.[181]

[178] HMS Anne'in ilk adı SS Aenne Rickmers idi. 1911 yılında Almanya'da inşa edilmiş ve İngilizler tarafından ele geçirilmiş, deniz uçağı taşıyıcı gemiye dönüştürülmüştü. 4083 gros tonluk, 112m boyunda, 14,5 m genişliğinde ve 8,31 m su çekimindeydi. Üç genişlemeli buhar makinesi ve 1 adet 12 inçlik topu vardı ve iki deniz uçağı taşıyordu. 4 Mart 1915'te İzmir'i bombalayan gemilere katılması emri verildi. Bir hafta sonra Demirhisar torpidobotu tarafından 1 numaralı ambarından vuruldu. Geminin ambarında bulunan kereste yükü nedeniyle geminin su alması kısıtlı oldu. Daha sonra gemi tamir edildi.

[179] Noppen, s. 46

[180] Güleryüz ve Langensiepen, s.42

[181] Noppen, s. 47



Demirhisar (Erdem Cever Arşivi)

Öğle sularında, düşman gemileri 3 bin metreye kadar yaklaşmıştı ve gemiyi hafifleterek, hızını arttırmak için, tüm ağır teçhizat denize atıldı. Saat 15.00 civarında geminin hızı 12 mile kadar düşmüştü.[180] Osmanlı torpidobotu tam Sakız'ın güneyine ulaşmıştı ki, makinelerinden biri bozulup kaldı. Kötürüm gemileriyle üç muhripten kaçamayacaklarının farkında olan Fircks ile Talat, Demirhisar'ı Sakız'ın güneydoğu sahilinde karaya oturttular ve topların denize atılıp makinelerin parçalanmasından sonra mürettebat karaya çıkıp adanın içlerine çekildi.[181] Müttefik savaş gemileri, karaya oturmuş olan torpidobota, mürettebatın gemiyi terke etmesine fırsat bırakmadan ateş açtılar. Bir İngiliz destroyeri geminin bordasına geldi ve tahrip edilen gemiyi kurtarıp yüzdürmeye çalıştı. Geminin kıç tarafı paramparça olduğundan kurtarma olanağı yoktu. Bir Alman ve 23 Osmanlı vatandaşından oluşan Demirhisar mürettebatı, Yunanlar tarafından enterne edildi, ama sonradan İstanbul'a dönmeleri için serbest bırakıldı.[180]

Demirhisar yaklaşık bir buçuk ay süren macerası boyunca İtilaf güçlerine pek az hasar vermiş olsa da Osmanlı denizcilerinin savaşma azmini mükemmelen göstermiş ve Çanakkale'deki savunmacıların moralini yükseltmişti.[181]

1.16.2. Çeşme'de Deniz Kazasına Uğrayan İngiliz Savaş Gemisi: *HMS Phoenix*

1783 yılında inşa edilmiş, İngiliz bahriyesine ait, yelkenli fırkateyn, 884 gros tonluk, 41,8 m boyunda ve 11,7 m enindedir. Ahşap materyal kullanılan gemi üç direkli ve 36 topludur. Yapımcısı Parsons George (1778-1807) Bursledon'dur ve 20 Şubat 1816'da karaya oturmuştur.

1816 yılının Şubat ayında, İzmir'de bulunan *Phoenix*'e Cebelitarık'taki Lord Exmouth'ın Cezayir seferine katılması emredildi. Fırtınaya yakalanan gemi yakındaki Chisme (Çeşme) limanına sığınmak zorunda kaldı. Burada direklerini kesmesine ve üç demirini atmasına rağmen, rüzgâr kuzeye döndüğünde karaya oturdu. Can kaybı yaşanmadı, gemi malzemeleri kurtarıldı ve Malta'ya götürüldü. 22 Nisan'da (1816) Tunus'ta *Boyne* gemisinde düzenlenen mahkemede felaketin suçu Yunan kılavuzlara atıldı, Yüzbaşı Austen, subayları ve ekibi beraat etti.[182]

1.16.3. *S.S. İnayet (* eski adları *Biafra* ve *Energique)*

Ohannes M. Esseyan'ın sahip olduğu genel yük gemisidir. Esseyan Şirketi'nin sahip olduğu diğer gemiler; *S.S. Selamet*, *S.S. Tarsus* (eski adıyla *Warrior*), *S.S. Adana* (eski adıyla *Roman*), *S.S. Hudeyde* (eski adıyla *Suez*), *S.S. Aydın'dır* (eski adıyla *Clacton*).[182a]

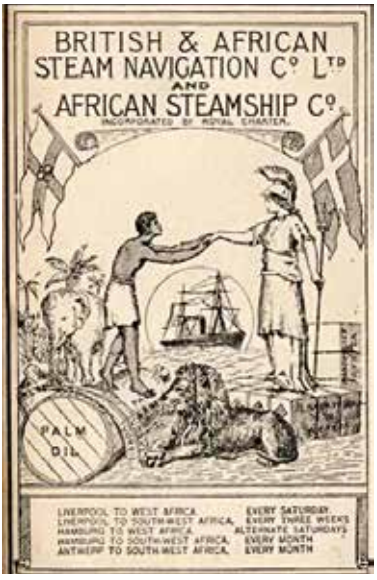
S.S. Biafra'nın resmi numarası 60847 olup, sactan yapılmış, uskurlu, iki güverteli yelkenli gemiydi. Boyu 83,5 metre, eni 9,7 metre ve draftı 6,1 metreydi. Net tonu 797, gross tonu 1280'di. Randolph Elder Co. tarafından African Steamship Co. (müdürü

[182] https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?17321

[182a] Öndeş, Türk Armatörleri Tarihi, s.339

Charles Dore, Londra) için Glasgow'da inşa edildi, Londra'ya kayıtlıydı. İki silindirli makinesinin gücü 250 beygirdi. Gemi, Ağustos 1868'de tamamlandı. 1874'te boyu 95 metreye uzatıldı, net tonu 938 ve gross tonu 1484 oldu. 30 Eylül 1875'te makine arızası yaptı ve St. Vincent'e kadar yedeklendi. 13 Ocak 1876'da yedekte Liverpool'a vardı. Yeni makine ve kazan Laird Bros. tarafından (Birkenhead) koyuldu. Net tonu 1133, gross tonu 1487 ve makine gücü 150 beygir oldu. 24 Temmuz 1884'te Batı Afrika, Cape Mount'un 5 mil güney güneybatısında iskele kazanın borusu patladı, bir kişi öldü. 1889'da Bossiere Freres & Cie'ye (Le Havre) satıldı, gemi adı *Energique* oldu ve Le Havre'e kayıt edildi. 1892'de Ohannes M. Esseyan'a (İstanbul) satıldı. İstanbul'a kayıtlıydı. Net tonu 879 ve gros tonu 1513'tü. 1893'te İdare-i Mahsusa'ya (Ottoman Steamship Navigation Co.) satıldı. İnayet adı verildi ve İstanbul'a kayıt edildi. 29 Aralık 1902'de Çeşme açıklarında karaya oturup battığı Lloyd'a rapor edildi. Gemi, ilk ismini Gine Körfezi'ndeki Biafra Koyu'ndan almıştır.[183] 29 Aralık 1902'de Kızılburun yakınında karaya oturdu ve battı.[184]

Dalgıç Friksos Samoğlu Rothman, Sığacık Körfezi batısında, Kızılburun önünde, 52 metre derinlikteki İnayet batığının, dalgıç camiasında Rus gemisi batığı olarak bilindiğini, bunun nedeninin batıktan çıkarılan porselenlerde yazan Yunanca yazının, Rusça sanılmasından kaynaklandığını belirtmektedir. Rothman, 47 metre derinlikten çıkardığı porselen tabaklarda gördüğü Yunanca Pantaleon logosunu, firmanın Yunanistan'daki ofisinde gördüğünde çok heyecanlandığını ifade etmiştir.



S.S. Biafra'nın yer aldığı ilk filo: African Steamship Co.[185]

Rothman, İnayet'te bulunan Pantaleon logolu tabakların, Pantaleon gemi filosu ile direkt ilişkisi olmadığını belirterek, Pantaleon gemilerinde kullanılan logolu sofra gereçlerinin İnayet'te bulunmasının ilginç olduğunu söylemekte "Gemi Atina, İzmir, İstanbul seferleri yapıyordu, bu tabaklar Atina uğrağında satın alınmış olabilir" demektedir. Ayrıca Bölüm 1.3'te Seval Karaefe Gadiş'in söz ettiği Pantaleon logolu tabaklar, İnayet batığından babası tarafından çıkarılmış olabilir.

Rothman, ilk adı *Biafra* olan geminin kayıtlarını kendisine Selçuk Kolay'ın verdiğini belirterek, Kolay ile 1992-93 yıllarında bu batığa birkaç dalış yaptığını söylemiştir.[186]

Mustafa Emre Çınar'ın konuyla ilgili aktarımı ise şöyledir: "İnayet, yöredeki ihtiyarların anlattığına göre, kayalara çarptıktan sonra bir müddet Kızılburun'un ucunda kalmış, dalgalarla

[183] https://jtintore.files.wordpress.com/2017/04/unnamed-8.jpg

[184] https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?212813

[185] https://docsouth.unc.edu/neh/johnsontl/johnsontl.html

[186] 12.12.2019 ve 7.1.2020 tarihli görüşmeler

boğuşmuş. Daha doğrusu, şiddetli ve acımasız Lodos'un yavaş yavaş kendisini parçalamasına müsaade etmiş. Zaten eski olan ve bir kaç kez tadil edilen perçinli gemi kısa bir sürede zayıflarak dağılmaya başlamış. Her rüzgâr darbesinde biraz parçalanan gemi, yavaş yavaş yerinden oynayarak adım adım batıya ve derin sulara sürüklenmiş. Ve bir an gelmiş ki, artık kayaların üstünde dalgaların cezasına daha fazla dayanamayan İnayet süzülerek baş tarafı 25, kıç tarafı 52 metre derinlikte olmak üzere şimdiki yerine yerleşmiş. Batışından sonraki yıllar içerisinde pek çok dalgıç gemiyi dinamitlemiş ve yağmalamış. Geminin baş tarafı hemen dik kayaların kumla birleştiği noktadadır. Kayalara çarptığında veya rüzgârın gücüyle sürüklenirken belki kurtarır düşüncesiyle atmış olabilecekleri çapa zincirinin bir kısmı bir gerdanlık gibi geminin baş kısmına ve çevresine dolanmış halde duruyor. Gemi uzun süre üzerinde durduğu kayalardan aşağıya kayarken burulmuş ve baş tarafı ters dönüp kumlara gömülmüş. Yani geminin karinası yukarıya bakıyor. Buhar kazanları sökülmüştür."[187]



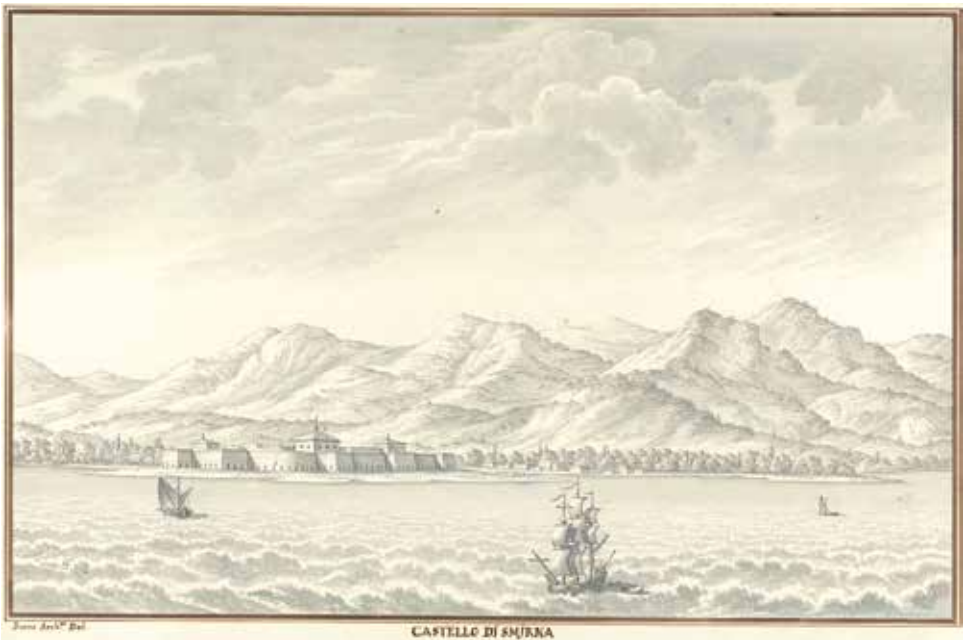
İnayet'ten çıkarılan eşyalar (Friksos Samoğlu Rothman Arşivi, buluntular Çeşme Müzesi'ndedir)

[187] https://batiklar.tr.gg/%26%23304%3Bnayet.htm, Mustafa Emre Çınar

02 BÖLÜM

YENİKALE BATIKLARI





Sancakkale Gravür: "Castello di Smirna", Giovanni Battista Borra (1750)

2.1. Yenikale (Sancakkale, Sanjak Kale)

"Yenikale, eski adıyla Sancakkale, alışılmışın aksine tepe üzerinde değil, deniz seviyesinde kurulmuş ve defalarca inşa edilerek bugünkü (1983) son şekline gelmiş önemli bir müstahkem mevkidir."[1] Sancakkale ilk yapılışından beri askerî bölge olarak kalmıştır. Güney Deniz Saha Komutanlığı 16 Haziran 2003'ten beri burada konuşlanmıştır. Kalenin bugünkü durumu 1891 yılındaki son yapım şeklini taşımaktadır.

Kale İzmir Körfezi'nin en dar noktasında, Piri Reis'in (1521) Sancak Burnu olarak tanımladığı yerde, deniz kıyısında inşa edilmiştir. 1521'de henüz inşa edilmemiş olduğundan Piri Reis haritasında kale resmi yoktur. Fransız gezgin Tavernier Osmanlı Sadrazamı Köprülü Mehmet Paşa (1656-1661) zamanında, özellikle 1659'da Venediklilerle yaşanan bir olayın sonucunu, kalenin yapım nedeni olarak ileri sürmektedir. Osmanlı Donanması 26 Temmuz 1656'da Venedik'e yenilmiş ve düşman donanmasının İstanbul'a ilerlemesini önlemek için Çanakkale Boğazı'nın iki yakasına daha önceki devirlerde yapılmış olan müstahkem kalelere dayanarak Boğaz kapatılmıştı. Köprülü Mehmet Paşa, zaman yitirmeden Osmanlı Donanması'nı yeniden oluşturma çarelerini araştırmak zorunda kaldı. Bu sırada İzmir Körfezi'nde demirlemiş çeşitli ülkelere ait gemileri kiralamak için girişimde bulundu. Ancak, bu öneriyi hiç düşünmeden reddeden gemi kaptanları demir alarak, hemen İzmir Körfezi'ni terk etti. Osmanlı Devleti'nin bir iç körfezinde olan bu olaydan derinden etkilenen Sadrazam Köprülü, körfezin en dar yerindeki burnun uç kısmında bir

[1] Ülker, s.263

kale olsaydı tüccar gemilerinin İzmir Körfezi'nden bu kadar kolay ve engelsiz bir biçimde çıkıp gidemeyeceklerini anlamakta gecikmedi ve gerektiğinde gemilerin İzmir Körfezi giriş çıkışlarını kontrol etmek için Körfez'in en dar noktası olan Sancakburnu'nda bir kale inşa edilmesini emretti.(2)

Gezgin Paul Lucas'a göre, Köprülü'nün Sancakburnu'na bir kale yapımı için karar vermesinde en önemli etken; yabancı bayraklı gemilerin İzmir Körfezi'ne giriş çıkışlarında Osmanlı bayrağına selam vermelerini zorunlu tutmak ve ambarlarındaki ticarî malların gümrük vergisinin ödenmesini garantiye almaktı. Türk gezgini Evliya Çelebi'ye (1671) göre, yabancı bayraklı gemiler vergi vermiyor ve serbestçe İzmir Limanı'na girip çıkıyorlardı. Bu durumda devlet adına gümrük vergisi almak hemen hemen imkânsız bir hale gelmişti ve bu durum maliyeyi kötü etkilemişti.

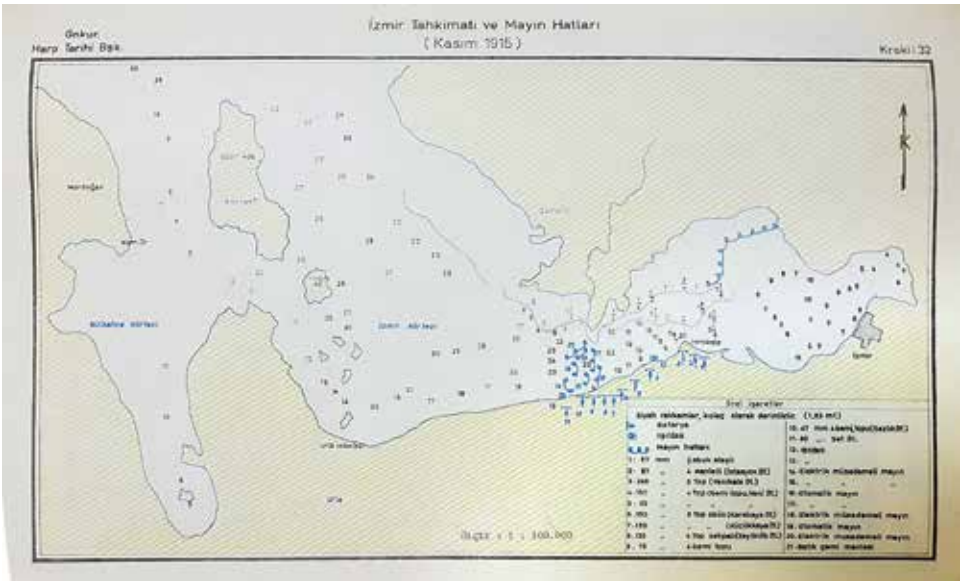


Sancakkale Yağlıboya: "The Anchorage of Smyrna", Alexandre-Gabriel Decamps (1847)

Aydın, Saruhan, Sığla ve Hüdavendigâr sancaklarının askerleri kalenin yapımıyla görevlendirildi. Sancakkale'nin yapımı için özellikle İzmir şehrinin eski amfi tiyatrosu ve stadyumundan büyük taş ve mermer bloklar çıkarılıp Sancakburnu'na taşındı.(2)

İngiliz din adamı Arundell (1834) kalenin yapım tarihi için 1656 yılını işaret eder. Iconomos (1868) da bu tarihi kullanır. Iconomos'un eserini Fransızca'ya çeviren ve dipnotlarda uzun açıklamalara yer veren Slaars, Iconomos'un Chandler'i (1764-1765) kopya ederek verdiği kale inşasıyla ilgili 1656 tarihinin

(2) Ülker, agb, s.264-265



İzmir Tahkimatı ve Mayın Hatları (Kasım 1915) (Besbelli, s. 296)

açıkça yanlış olduğunu ileri sürer ve gezgin Tavernier'in İzmir'e ilk kez 1631 yılında geldiğini ve Sancakkale ile ilgili verdiği bilgilerin bu yıla ait olduğunu yazar. Slaars'a inanmak gerekirse belki de kalenin yapım tarihini 1631'e götürmek mümkün olacaktır.[3]

1671'de İzmir'e geldiği bilinen Evliya Çelebi, kaleyi "Kal'ai Sancakburnu" olarak adlandırarak, bu müstahkem kalenin kare bir plan üzerine inşa edilmiş olduğunu, yedi büyük kulesi bulunduğunu ve çevresinin 1.100 adım (550 m) geldiğini yazmaktadır. İzmir Körfezi içinde, bir dar boğazda, kumsal geniş düz bir satıh üzerine inşa edilmiş olan kalenin mazgallı duvarları alçak olup deniz tarafında hendeği yoktu. Kalenin denize yönelmiş demir kapaklı 70 adet balyemez ve çultutmaz şayka topları olduğunu yazan Evliya Çelebi kalede cephanenin bol olduğundan söz eder. Gezgin, kalenin bir mil kadar kuzeyinde Menemen kıyılarının sığ olduğunu, bu sebeple gemilerin derin olan kale önünden geçmek zorunda olduklarını yazar. Gerçekten durum bugün de aynı olup gemiler Yenikale'ye çok yakın konulan fenerler arasından geçmektedir.[4]

Çelebi'nin bu bölgeyi ziyareti sırasında kalenin güneye bakan yeni bir demir kapısı vardı. Bu kapı önünde ise 100 adım (50 m) uzunluğunda ve 20 adım (10 m) eninde hendek ve üç yerde de zemberekli asma köprü vardı. Bu köprüler her gece kale askerleri tarafından kaldırılınca kale bir adacık haline gelir ve giriş-çıkış tam olarak kesilirdi. Gündüzleri ise kaleye gelip gidenler büyük hendek köprüsü başında bulunan Lonca Köşkü'nde dinlenirdi. Sancakkale'nin yapımı sırasında kale içine 80 adet avlusuz ve kiremitli ev yapılmıştı. Bir Hünkâr Camii inşa edilmişti, ancak han, hamam, çarşı ve pazarı bulunmuyordu. Diğer yandan

[3] Ülker, agb, s.270

[4] Ülker, agb, s.266

Çelebi, kalenin güney kısmındaki çimenlik alana 200 kiremitli ev, bir cami, han ve hamam ile 10 dükkândan oluşan şirin bir kasaba inşa edilmekte olduğunu, kale ile evler arasında çok iyi suyu olan bir çeşmenin bulunduğunu söyler.[4][5]

Sancakkale'nin yapımından sonra Osmanlı Devleti buraya bir dizdar ve 200 kale askeri atadı. Kalede görevli olan askerler maaşlarını İzmir gümrüğünden alıyordu. Foça Kalesi komutan ve askerlerinin maaşları da yine aynı gümrükten ödeniyordu. İzmir Körfezi'ni ve şehrini koruyan bu iki kalenin, özellikle Sancakkale'nin İzmir gümrük vergilerinin bir aksama olmaksızın elde edilmesi yanında şehrin savunma ve güvenliğinin sağlanmasında büyük katkısı vardı.[5]

Çelebi, bu müstahkem yapıya Sancakburnu Kalesi adının verilmesinin nedenini Hıristiyan kalyonlarının kale önünden geçerken saygı işareti olarak direklerine beyaz bir sancak çekip kaleyi selamlamalarına bağlamaktadır. Arundell'in yorumu ise biraz değişiktir. Ona göre, bu kaleye Sancakburnu Kalesi denilmesinin nedeni kalede Türk bayrağının sürekli olarak dalgalanmasıdır. Bu kale inşaatının bitiminden ve kale duvarlarına su seviyesinde atış yapan topların yerleştirilmesinden sonra İzmir Körfezi'nde seyrüsefer yapan gemilerin geçişleri tamamen kontrol altına alınmış oldu.[5][6]

Köprülü Mehmet Paşa'nın oğlu Fazıl Ahmet Paşa'nın sadrazamlığı sırasında İzmir, 1675'te girişilen büyük imar hareketleri sonucu bir ticaret şehrine gerekli olan tesis ve binalara kavuştu. 1669'da Girit'in Venedik'ten alınmasından sonra sadrazamın emriyle 1675 yılında adı geçen adadan getirilen toplar Sancakkale'ye yerleştirildi.

Yenikale olarak da anılan bu kalenin yapımı yalnızca gümrük vergilerinin tam olarak ödenmesini sağlamakla kalmıyor, şehrin ve körfezin güvenliği sorununa çözüm de getiriyordu. Örneğin; Venedik filosunun 1694 yılında olduğu gibi İzmir Körfezi'ne geçmesine ve şehri tehdit etmesine, bu kalenin topları ve şehirdeki Avrupalıların ticaretlerinin tehlikeye girmesi korkusu engel olmuş, Venedik savaş gemilerinin İzmir Körfezi'nin dışında kalması sağlanmıştı. Aynı durum 1915'te değişik bir biçimde tekrar yaşandı ve Yenikale İngiliz ve Fransız savaş gemilerinin İzmir'e geçmesine engel oldu.[6] 5-10 Mart 1915 tarihleri arasında İtilaf Deniz Kuvvetlerinin ısrarlı saldırılarına büyük bir azimle karşı koyan Yenikale topçuları, mücadeleden yılmamışlardı. Bu sırada bir önlem olarak müsadere edilmiş gemilerden üçü Yenikale önüne çekilerek batırılmış ve bu dar su geçidi kapatılmıştı.[7]

Tarihte İzmir'i en çok etkileyen deprem, 10 Temmuz 1688 Cumartesi günü merkez üssü Sancakkale civarında olan depremdir. Kaynakların bildirdiğine göre adı geçen kale depremden sonra harabe haline geldi. Kale toprağa öyle batmıştı ki, surlardaki toplar sular içinde kalmıştı. Civardaki evlerin dörtte üçü çökmüş, bazı ağaçların kökleri toprak üstüne çıkmıştı. Depremle ilgili hazırlanan Fransızca

[5] Ülker, agb, s.267

[6] Ülker, agb, s.268

[7] Besbelli, s. 294, Corbet s.341-343'ten aktarılmıştır



Yenikale Doğudan Görünüş (Imperial War Museum)

raporlardan İzmir'de 16 bin-19 bin kişinin hayatını kaybettiği öğrenilmektedir. Depremden üç yıl sonra 1691'de kale işlevine yeniden kavuştu.[8]

III. Mustafa (1757-1774) devrindeki Osmanlı-Rus Savaşı (1768-1774) Osmanlılar için çok kötü sonuçlar doğurdu. Ülker "Bu harp sırasında, Rus Donanması'nın Çeşme önlerine kadar gelip (1770) Osmanlı Donanması'nı yaktıktan sonra İzmir'e uğramaması, İzmir'in Sancakkale gibi bir muhkem kale tarafından savunmasıyla yakından ilişkilidir. Sancakkale topçularıyla Rus Donanması arasında bir mücadele olduğuna dair elde belge olmamakla birlikte en azından kalenin caydırıcı görev yaptığından kuşku yoktur" demektedir.[9]

İzmir'de 12 Haziran 1826'da 30 saniye süren şiddetli bir deprem olduğu kayıtlıdır. Kalenin 1829 yılında gördüğü bilinen tamir, 1826 depremi ile ilgili olmalıdır.[10]

Sancakkale'nin 1829'dan sonraki hali İngiliz Albayı Richard Copeland'in yaptığı haritada görülmektedir. Burada dikkati çeken husus, kale planının önemli ölçüde değişmiş ve yeni bataryaların eklenmekte oluşudur. Bu haritada Yenikale'nin planı altıgen şeklinde gösterilmektedir. Yeni top batarya inşaatı da haritaya kaydedilmiştir ("Smyrna Harbor" başlığını taşıyan 95,5 x 61 cm boyutundaki 1:37.000 ölçekli harita Alb. R. Copeland tarafından yapılmış ve 1834 yılında İngiltere'de basılmıştır. Haritanın üst kısmında İzmir'in iki gravürü, sağ alt köşesinde ise Sancakburnu ve kalesi gravürü bulunmaktadır).[10]

II. Abdülhamit döneminde, 1890-1891 yıllarında kalede geniş çaplı bir imar faaliyeti olmuş ve yine bu yıllarda bataklık kurutma çalışmaları yapılmıştır. Hattâ

[8] Ülker, agb, s.271

[9] Ülker, agb, s.272

[10] Ülker, agb, s.273

bataklığın kurutulmasında kullanılacak dolgu maddesinin taşınabilmesi için demiryolu hattı döşenmiştir. Şubat-Mart 1890'da bataklık kurutma işlemlerine hız verilmiş ve 6400 arşın (1 arşın: 68 cm) alan kurutulmuştur.[11]

2.2. Savaşların Arka Planında Yenikale

2.2.1.Türk-İtalyan Savaşı'nın (29 Eylül 1911-18 Ekim 1912) Yenikale'deki Yansımaları

Kısaca Türk-İtalyan Savaşı

İtalyanlar, Trablusgarp'ı işgal konusunda 1887'de Almanya ve Avusturya'nın, 1890'da İngiltere'nin, 1900'de Fransa'nın ve 1909'da Rusya'nın onayını almayı başardılar. Fransa'nın Fas üzerinde manda yönetimi kurmak için 1911'de harekete geçmesiyle, İtalya daha fazla beklememeye karar verdi ve Trablusgarp'ın derhal İtalya'ya devrini talep eden bir ültimatom 28 Eylül 1911'de Osmanlı Hükümeti'ne iletildi. Osmanlı Hükümeti'nin önerdiği çözüm kabul edilmedi ve 29 Eylül'de savaş ilan edildi. İtalyan ve Osmanlı donanmaları arasındaki dengesizlik yüksek düzeydeydi. Bu esnada Beyrut'tan ayrılan dört Osmanlı savaş gemisi savaşın başladığını ancak 30 Eylül'de haber alabildi. Gemiler 1 Ekim'de Nara'ya vardı.

Savaş üç aşamada gerçekleşti. İlk aşamada İtalyan Donanması 29 Eylül'de Preveze'de *Tokat* ve *Antalya* torpidobotlarını, Reşadiye'de (Gumenitza) ise aynı tipteki *Abdülhamit* ve *Alpagot*'u etkisiz hale getirerek Adriyatik'teki bütün Osmanlı deniz gücünü ortadan kaldırdı. Trablusgarp 5 Ekim 1911'de işgal edildi ve İtalyanlar ay sonuna kadar sahile 100 bin asker ve 400 top çıkararak bütün kıyı kesimine hâkim oldular.

İkinci aşamada, Kızıldeniz'deki Osmanlı Donanması unsurları Yemen'in müstahkem Hüdeyde limanında üstlenmiş olan *Peyk-i Şevket* torpido kruvazörü ile Hicaz'ın Akabe ve Konfide limanlarında bulunan 8 küçük ganbottan ibaretti. Aralık 1911'de Kızıldeniz'e ulaşan İtalyan savaş gemileri 8 Ocak 1912'ye kadar bütün Osmanlı gemilerini batırdılar, bir tek *Peyk-i Şevket*, Süveyş'te enterne olarak kurtulabildi. 24 Şubat 1912 sabahı 2 İtalyan savaş gemisi Beyrut'a gelerek, liman muhafızı *Avnillah* zırhlı korveti ve *Ankara* torpidobotuna teslim ol çağrısında bulundu. Cevap alamayınca da saat 09.12'de *Avnillah*'ı 20 dakikada batırdı. *Ankara* ise liman içinde kendi kendini batırdı.

Yılların komitacılık tecrübesine sahip Osmanlı zabitlerinin Trablusgarp aşiretlerinden başarıyla bir direniş teşkil etmeleri neticesi, İtalyanlar kıyı boyunca çakılıp kaldı.[12] İtalyanlar, Türkleri barış istemeye zorlayamayacaklarını anlayınca, 18 Mart 1912'de Çanakkale ve İzmir'e karşı birer gösteri harekâtı hazırladılar. Kuzey Afrika'daki Türk savaş malzemesi kaçakçılığının önünün alınamaması Osmanlı-İtalya savaşının uzamasının başlıca nedeniydi. İtalyanlar

[11] Ülker, agb, s.274

[12] Noppen, s.20

ise malik oldukları üstün kuvvet, güzel coğrafî durum ve üs şebekesiyle sonuç alamayınca kaçak nakliyatın çıktığı bölge olan Ege Denizi'ne girmeye karar verdiler.[13]

Üçüncü aşamada, İtalyanlar savaşı Ege Denizi'ne taşıdılar. 18 Nisan 1912'de Çanakkale istihkâmına ateş açıp abluka ilan ettiler. Osmanlılar da mayın döküp Boğaz'ı kapattılar. Mayıs'ta abluka kalktı. İtalyanlar 4 Mayıs 1912'de Rodos ve 12 adayı işgal ettiler ve 18-19 Temmuz 1912'de[14] Nara'daki Osmanlı savaş gemilerine başarısız bir baskın yaptılar. Çanakkale'de 9 Ağustos 1912 günü çok şiddetli bir deprem olmuş ve müstahkem mevkiinin batarya binalarına ağır hasar verdirmişti.[15]18 Ekim'de imzalanan anlaşmaya göre, Trablusgarp ilhak edilirken Rodos ve 12 ada geri verilecekti. Ancak bu gerçekleşmedi.[16]

Savaşın İzmir ve Yenikale'deki Yansımaları

İzmir'e giden suyolu, o sırada nüfusu 300 bin olan şehrin altı mil uzağındaki Sancakkale'deki iki kale tarafından savunuldu. Toprakla müstahkem mevki haline getirilen ve güçlendirilen bu kalelerde 12 adet 6 inç (15 cm) top ve birçok seri ateşli batarya vardı. 20 bin Türk askeri herhangi bir çıkarmayı engellemeye hazırdı.[17] İzmir'de dört büyük ticaret gemisi (*Adana*, *İzmir*, *Sultaniye* ve *Saadet*, UH) ağır taşlarla doldurularak liman kanalının en dar kısmında şehirden yaklaşık altı mil uzakta batırılmaya hazır tutuldu. Çanakkale Boğazı'ndan çekilen iki torpidobot da İzmir'de konuşlandı.[18]

Ekim 1911'de Avusturya-Macaristan'ın baskısıyla, İtalyan abluka filosu İyon kıyılarından geri çekildi. Gerek bu kıyılar ve gerek Ege kıyılarındaki operasyonlar, Üçler İttifakı ve diğer antlaşmalarla yasaklanmıştı. Yine de Osmanlı Hükümeti, Selanik ve İzmir'in korunmasını oldukça güçlendirmişti. Yenikale'ye giriş, eski *Adana* ve Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne ait *Saadet* vapurları mürettebatça batırılarak, bloke edildi. Sultan'ın yatı *Sultaniye* ve nakliye gemisi İzmir'e de, mürettebatça batırılmak üzere, donanma tarafından el konuldu.[19]

1911 yılında başlayan İtalya Savaşı ile İzmir'de yaşayan İtalyanların özel yat ve teknelerine el konuldu. İtalyanların itirazı üzerine bir süre sonra sadece balık avlama amaçlı olarak bazı özel tekneler sahiplerine geri verildi. İtalya'dan yapılan ithalat ile İzmir'e gelen mallara da yüzde 100 vergi uygulanmaya başlandı. Bunun neticesi olarak bu ülke ile ticaret durdu. Ancak, üzüm kurutmada kullanılan ve İtalya'dan ithal edilen kükürt gelmeyince üreticiler zor durumda kaldı. Bunu gidermek için daha yüksek fiyatlı Fransız kükürtü piyasaya girdi. Kükürtün bu yıllarda ülkede

[13] Büyüktuğrul, s.121

[14] 17-18 Temmuz- Büyüktuğrul, s.126

[15] Büyüktuğrul, s.127

[16] Noppen, s.18-20

[17] Beehler, s.46

[18] Beehler, age, s.59

[19] Güleryüz ve Langensiepen, s.24

yatakları bulunduğu halde işletmesi yoktu. İlk olarak 1914 yılında Almanlar Keçiborlu yataklarının işletme hakkını aldılarsa da, buradaki üretim sadece ordunun ihtiyaçlarını karşılamaktaydı. İzmir Rıhtımı'na İtalya ile olan savaş süresince hiçbir İtalyan gemisi gelemedi. Ege ve Akdeniz'de de Türk bayraklı gemiler dolaşamadı.

Mayıs 1912'de rahip, dul ve yoksul olmayan tüm İtalyanlar sınır dışı edildi. Yetişkinler arasında sadece bazı el zanaatları ile uğraşan kişilerin muaf tutulduğu söylenmektedir. 25 Mayıs 1912'de posta taşımacılığı da yapan Messageries Maritimes'in (bkz. Ek-4), *Caucase* isimli gemisi ile İzmir'de yaşayan ve farklı kaynaklarda farklı sayılar yer almasına rağmen yaklaşık 575 İtalyanın sınır dışı edildiği de bilinmektedir.[20] Yaklaşık 6.000 İtalyan'ın yurtdışına gitmesi ile İzmir ekonomisinde belirgin bir duraklama oldu. Bu süreçte bazı İtalyan uyrukluların Osmanlı uyruğuna geçtiği de görüldü. Savaş nedeniyle İtalyan gemilerinin tahrip ettiği telgraf hatları ile İzmir'in İstanbul ve Avrupa ile iletişimi sekteye uğradı. Osmanlı Hükümeti'nin aldığı karşı önlemler arasında kapitülasyonlarla İtalya'ya verilmiş hakların askıya alınması önemlidir. Parasal ve ekonomik sıkıntıyı gidermek için emlak vergilerinin (yüzde 25) ve alkollü ürünlerden alınan verginin arttırılması ve kamu görevlilerinin maaşlarından yüzde 3 oranında kesinti yapılması İzmir ekonomisini canlandırmaya yetmedi. Ayrıca bu yıllarda bankalar kredi vermeyi de durdurmuşlardı.[21]

Öte yandan 24 Şubat 1912 sabahı İtalyan savaş gemilerinin Beyrut'a yaptığı saldırılarda açılan İtalyan ateşi neticesi şehirde ciddi hasar oluştu. Osmanlı Bankası dâhil birçok kamu binası yandı ve 140 sivil hayatını kaybetti, 200'ü de yaralandı.



Kerem Hanhan batıdan Yenikale'yi Gösteriyor (Uluç Hanhan Arşivi)

[20] Atay, s.132

[21] Atay, s.272

Savunmasız bir limanın böyle rastgele topa tutulması üzerine büyük öfkeye kapılan Osmanlı Hükümeti, Suriye'de ikamet eden 55 binden fazla İtalyan uyruklu kişiyi sınırdışı etti.[22] 29 Eylül 1911'de Trablusgarp ve Bingazi çatışması nedeniyle posta servisinde aksamalar olduğu bilinmektedir.[20]

Edmund Haydn Giraud'dan Türk-İtalyan Savaşı tanıklığı

"Türk İtalyan Savaşı sürerken, 1912 yılının güneşli bir Haziran sabahı, İzmir Körfezi'nin girişindeki Uzunada'nın kuzeyindeki kayalıkların oluşturduğu küçük bir koyda demirdeydik. Geceyi orada geçirmiştik ve erkenden kahvaltımızı bitirdiğimizde açık denizde birkaç garip görünümlü gemi bacası fark ettik. Hava sakindi. Sabahın erken saatlerindeki göğe yükselen bu siyah dumanlar, gemilerin varlığını açıklıyordu. Hemen bunun ne olduğunu keşfetmek için yola çıktık ve kısa bir süre sonra birlikte hareket eden birkaç gemi gördük. Dumanların nedeni bu gemilerdi. Bize doğru gelen bu gemilerle biraz sonra karşılaştık ve İzmir Körfezi'ne girmek üzere olan birkaç İtalyan savaş gemisinin arasında, kendimizi oldukça küçük ve önemsiz bulduk. İlk defa savaşa hazır gemi görüyordum. Güvertede bir asker bile görünmüyordu, birçok gemide görmeye alışık olduğumuz tenteler, donanımlar ve filikalar neta edilmişti. Teknemizde balık oltalarının ve diğer sportif donanımların olması, ekibimizde bir kadının olması ve Türk bayrağı taşımamamız bizim şansımızdı. Öndeki savaş gemisine yaklaştık ve onlara el salladık. Bu selamlamadan sonra bazı subaylar köprüüstünde belirdi ve neşeyle tekrar elimizde şapkalar onları selamladık. Onlar da en samimi şekilde bize el salladı ve biraz sonra onların pupasından ayrıldık. Savaş gemileri İzmir Körfezi'ne girdi ve sonrasında günün ilerleyen saatlerinde uzaklaştılar. Top atışları duyulmadı, İzmir'e döndüğümüzde kıyı bataryalarının savaş gemilerinin açacağı ilk top atışına misilleme yapmak için hazır olda bekleme emrini aldıklarını öğrendim"[23].

İtalyan Savaşı'nda İzmir Körfezi Girişinde Blok Gemileri ve Mayın Mâniası

Osmanlı Donanması, İtalya'nın Osmanlı Devleti'ne savaş ilan ettiği haberini Beyrut gezisi dönüşünde Sakız Adası dolaylarına geldiği zaman almıştı. Bu haberi de, gemilerde telsiz cihazı bulunmamasından, silahlı bir yat getirmiş ve görünür işaretle donanma komutanına bildirmişti. Donanma önce doğruca İstanbul'a gelmiş ve kısa bir bakımdan sonra 16 Ekim 1911'de Çanakkale'nin Nara Koyu'na demirlemişti. Donanma komutanı Albay Tahir'in isteği ilk önce, İkinci Meşrutiyet döneminin başından beri onarım görmeyen gemileri onartmak, sonra da savaş harekâtına başlatmaktı. Ama Harbiye Nazırı'nın zoruyla Bahriye Nezareti, donanmayı Çanakkale Boğazı'nın savunmasına katılmak üzere Çanakkale'ye gönderdi. Bahriye Nezareti savaşın başından beri beş buçuk ay geçmesine kadar sadece şu hazırlığı yaptırmıştı:

[22] Noppen, s.19

[23] Hanhan, s.59

a- Çanakkale Boğazı'nın savunma önlemlerine yardımcı olmak; yani donanma gemilerini müstahkem mevkinin sabit birer bataryası gibi kullanmak,

b- Çanakkale bataryalarını gemilerden sökülen toplarla takviye etmek,

c- İzmir Limanı ağzına blok gemileri batırmak ve buraya zayıf bir mayın maniası yaptırmak,

d-Selanik Limanı ağzına da zayıf bir mayın maniası yaptırmak ve burada bulunan *Fethibülend* zırhlı korvetinden çıkarılan toplarla müstahkem mevki bataryalarını takviye etmek.[24]

Trablusgarp Savaşı sürerken İtalyan savaş gemilerinin tehditkâr bir biçimde harekete geçmesi, ayrıca bazı İtalyan korsanların İzmir'i basma ve sahilde oturan zenginlerin evlerini yıkıp yağmalama tehditleri savurdukları söylentilerinin yayılması üzerine, hükümet güvenlik önlemleri almak zorunda kaldı. İzmir'in düşman donanmalarından ve korsan gemilerinden korunabilmesi için düşünülen en etkin savunma yöntemi, Körfez girişinin mayın döşenerek kapatılması oldu. Müstahkem mevki yaratmak için, Körfez'de uç veren burunda yer alan Yenikale civarı, 1912 yılının başında denizaltı otomatik mayınları ile donatıldı ve burada bir "geçişi engelleme bataryası" oluşturuldu. Denizaltı otomatik mayınlarının Yenikale civarına yerleştirilmesi üzerine valilik ve liman komodorluğu, sivil gemilerin başına üzücü bir olay gelmemesi için, gerekli önlemleri aldı, yoğun bir deniz trafiğine sahip olan İzmir'e gelen ve giden gemiler sürekli bir biçimde uyarılıyordu. Yenikale civarına gelen tüm gemiler mutlak surette kılavuz alacaklar ve o kılavuz eşliğinde "serbest geçit hattı"ndan geçebileceklerdi. Aksi takdirde başlarına istenmeyen kazalar gelebilirdi. Yöneticiler, bütün hususları gemi acentelerine birçok kez yazılı olarak imza karşılığında duyurdu.[25]

2.2.2. Balkan Savaşlarının Yenikale'deki Yansımaları

Kısaca Balkan Savaşları

Osmanlı İmparatorluğu'nun Rumeli'deki topraklarını ele geçirmek üzere yıllar süren pazarlıklar sonucu Sırbistan, Karadağ, Bulgaristan ve Yunanistan bir araya gelip Balkan İttifakı'nı kurmuşlardı. İtalya ile uzayan savaş yüzünden Osmanlı Devleti'nin yorulmaya başlamasını ve hükümetin dikkatinin Rumeli'den uzaklaşmasını fırsat bilen ittifak, 1912 yazında savaş hazırlıklarına girişti ve tam da Uşi Antlaşması'nın imzalandığı gün savaş ilan edildi.[26]

Birinci Balkan Savaşı (Ekim 1912-Mayıs 1913) özetle, Balkan İttifakı (Yunanistan, Sırbistan, Bulgaristan ve Karadağ) orduları ile Avrupa'daki Osmanlı orduları arasında geçen bir mücadeleydi. Balkan İttifakı'nın amacı Osmanlıların Balkan eyaletlerini "hürriyete kavuşturmak" (daha doğrusu paylaşmak) ve kendi

[24] Büyüktuğrul, s.112-113

[25] Yetkin, sayı 55, s.39

[26] Noppen, s. 20, 24-27

millî hudutlarına katmaktı. Savaş Osmanlı ordularının mağlubiyeti ile bitti, ama eski müttefikler birbirlerine düşünce barış kısa sürdü.

İkinci Balkan Savaşı (Haziran-Temmuz 1913), Bulgarların birinci harbi sona erdiren barış antlaşmasından bir şey kazanamadıklarını düşünmeleri neticesinde patlak verdi. Bulgarlar ilk başta muzaffer olsalar bile kısa sürede içinde ricat etmek zorunda kaldılar. Bu sırada, Birinci Balkan Savaşı esnasında tarafsız kalan güçlü Romanya devleti, Bulgaristan'ın meşguliyetini fırsat bilerek uzun zamandır üzerinde hak iddia ettiği bir kısım Bulgar toprağını ele geçirdi. Mağlup Osmanlı İmparatorluğu da fırsattan faydalanıp Doğu Trakya ile Edirne kalesini geri alarak Bulgarların yarasına tuz bastı.[27]

Osmanlı, Bulgar sahillerini abluka ile uğraşırken, Yunanlar Ege Denizi'nin hâkimiyetini tek mermi atmadan ele geçirmiş oldular. Preveze 31 Ekim'de Yunan güçlerine teslim oldu. 1 Kasım'da Selanik'teki *Feth-i Bülent* kuru teknesi torpillendi. Selanik 7 Kasım'da düştü. Karadeniz'de bulunan Osmanlı esas filosu Varna ve Kavarna'daki Bulgar askerî tesislerine 19 ve 20 Ekim'de etkisiz bir bombardıman yapmaktan başka hiçbir iş göremedi. Bulgar ordularının Trakya'daki Osmanlı kuvvetlerini hezimete uğratıp İstanbul önündeki son engel olan Çatalca Hattı'na dayanmasıyla, zırhlı gemiler savunmaya ateş desteği vermek için Büyükçekmece'ye gönderildiler ve Birinci Çatalca Muharebesi esnasında 17-18 Kasım'da Osmanlı zaferine katkıda bulundular.

Büyük gemilerin Karadeniz'den gidişinden cesaret bulan Bulgar torpidobotları, 21-22 Kasım gece yarısı *Hamidiye*'ye bir saldırı yaptılar. Aldığı yaraya rağmen, gemi 24 saat sonra Haliç'e ulaşıp kuru havuza girdi. Karadeniz'deki harekât 3 Aralık'ta Yunanistan'ın katılmadığı bir ateşkesin imzalanmasıyla sona erdi. Osmanlı muharebe filosu nihayet Yunanlarla boy ölçüşmek üzere serbest kalmıştı. Yunan Deniz Kuvvetleri, Çanakkale'yi abluka etmek için en uygun üs olan Limni'yi 21 Ekim'de ele geçirdikten sonra, Kasım boyunca Sakız ve Midilli dâhil hayatî önemdeki bütün Ege Adaları'na asker çıkararak hâkimiyetini perçinlemiş bulunuyordu; bu durum Osmanlılar açısından telafisi imkânsız bir jeopolitik felaketti. Yunan muhriplerinden bir kısmını Çanakkale'ye doğru çekip pusuya düşürmek için 14 Aralık'ta yapılan başarısız bir hamlenin ardından, 16 Aralık günü saat 08.00'de, Osmanlı gemileri İmroz (Gökçeada) yönünde hareket ettiler. Kısa süre sonra Yunan filosunun dumanları görüldü. Saat 09.40'ta 9 bin metre mesafeden Osmanlılar ilk ateşi açtılar. Amiral Konduriyotis *Averof*'un üstün süratini kullanarak ve iyi hazırlanmış bir plan uyarınca Osmanlı filosunun diğer kanadına geçti. Çapraz ateş altında kalan Ramiz Bey, Çanakkale'ye geri çekildi.

İmroz Deniz Muharebesi ardından 22 Aralık'ta iki Osmanlı gemisi Çanakkale Boğazı'ndan çıkarak gözcülükle vazifeli bir-iki Yunan muhribini yakalamaya teşebbüs ettilerse de rakibin enerjik tepkisi nedeniyle sonuç alınamadı.

[27] Jowett, s. 8

Averof Ege'de kaldığı sürece başarı şansı bulunmadığını kabul eden Ramiz Bey yeni bir plan hazırlamıştı. *Hamidiye*, Yunanistan sahillerini hedef alan bir akın harekâtına girişecek ve böylece *Averof*'u peşine takıp uzaklaştırmak suretiyle Osmanlı muharebe filosu için bir şans yaratacaktı. Gemi 14 Ocak 1913 gecesi Çanakkale'den çıktı, Yunan sahillerine yaptığı ilk saldırı muazzam bir psikolojik etki yarattı. *Averof* geri çağrıldı, ancak Amiral Konduriyotis bu emre uymadı. Ramiz Bey amacına ulaştığını düşünerek 18 Ocak 1913'te Boğaz'dan çıktı. İlk ateş *Barbaros* tarafından 11.55'te 8 bin metreden açıldı. Yunanlar da beş dakika sonra cevap verdiler. Karşısında *Averof*'u gören Ramiz Bey kuzeye dönme emri verdi. *Mesudiye*'nin orta bataryası ve *Barbaros*'un orta tareti hasarlandı ve top mürettebatı hayatını kaybetti, gemide yangın çıktı. Mondros Deniz Muharebesi saat 14.00'te son buldu.

Ateşkes süresince Londra'da barış görüşmeleri yürüten Osmanlı Hükümeti'nin Edirne'yi Bulgaristan'a vermeyi kabul ettiği haberi, İttihat ve Terakki Cemiyeti'ni alarma geçirdi. İttihatçılar, 23 Ocak'ta gerçekleştirdikleri Babıâli Baskını'yla iktidarı ele geçirerek Balkan İttifakı'nın şartlarını reddettiler. Bunun üzerine muharebeler 1 Şubat'ta tekrar başladı. Osmanlı Donanması ve Ordusu 5 Şubat 1913 günü 20. yüzyılın ilk müşterek harekâtlarından birini gerçekleştirdi. 8 Şubat'ta Karadeniz'deki Podima'ya bir akın çıkarması yapıldı. Mart başına gelindiğinde, faal haldeki tek Osmanlı gemisi Doğu Akdeniz'deki seyrine devam eden *Hamidiye*idi. Gemi 12 Mart günü Adriyatik'e ulaşarak, Draç (Durres) ve Şingin limanlarına baskın yaptı. Bu, geminin son saldırısı idi. Nisan ayında Süveyş'ten geçerek Kızıldeniz'e çıktı ve Balkan Savaşları'nın son bulduğu Ağustos 1913'e kadar bu bölgede kaldı. Sekiz ay süren maceranın sonunda 7 Eylül günü İstanbul'a geri döndüğü vakit, payitaht halkı tarafından muazzam bir coşkuyla karşılandı.[26]

Balkan Savaşları'nın İzmir ve Yenikale'deki Yansımaları

1911'de İtalyanlarla Osmanlı Devleti arasında gerçekleşen Trablusgarp Savaşı sırasında İzmir'i deniz saldırılarından korumak için Yenikale istihkâmına döşenen mayınlar, Trablusgarp Savaşı bitmiş olmasına rağmen varlıklarını korumaktadır. Trablusgarp Savaşı'nın hemen ardından patlayan Balkan Savaşı ve düşman devletlerin Akdeniz'e yönelme ve İzmir'e de taarruz etme ihtimalinin bulunması, müstahkem mevkinin varlığını sürdürmesine neden olmuştur. 1912'de gerçekleşen *Texas* gemisi kazasının yaşandığı dönemdeki körfeze giriş çıkış ilkeleri, bu sıkıntılı dönemde de geçerliliğini aynen sürdürmekteydi.[28]

Balkan Savaşları döneminde Sisam (Samos) Adası'nın prenslik olarak başkaldırışını da destekleyen İzmirli Rumlar, Yunanistan ve Sisam lehine büyük gösteriler yapmışlar, hattâ Konak Meydanı'nda bir de miting düzenlemişlerdi. Rumlar, Yunan Ordusu'nun İzmir'e çıkacağına inanarak pek çok aşırılık ve gösteriler yapmaktaydılar. Bu dönemde İstanbul ile olan telgraf hatları

[28] Yetkin, sayı 56, s.56

çalışmamakta ve haberler İzmir'e Sakız, Çeşme ve Urla hattından gelmekte idi. Rumların aşırılığına Ermeniler de katılmış, sonuçta Müslümanlar bu iki unsuru ticarî boykota almışlar ve Museviler de bu boykota katılmışlardı. Ancak, Rum ve Ermeniler de hemen karşı boykota gidince ekonomik olarak güçsüz olan taraf bu girişimden daha fazla zarar görmüştü. Yunanistan'ın İzmir'i işgal etme arzusu İngiltere'nin girişimleri ile önlenmiş, iç körfez önlem olarak mayınlanmıştı.[29]

2.2.3.Birinci Dünya Savaşı'nın (Ağustos 1914-Ekim 1918) Yenikale'deki Yansımaları

Bir Zamanlar Uzunada kitabında Mart 1915'te Yenikale ve İzmir'e yapılan saldırılar, Uzunada'nın işgali ve düşmandan kurtarılışı, Osmanlı Devleti'nin İzmir'i savunma planı gibi hususlar detaylı olarak anlatılmıştı. Burada Yenikale çevresindeki mayın hatları, bataryalar ve ışıldaklardan söz edilecektir.

İzmir Körfezi Yenikale civarında, 11 Ağustos 1914 tarihinde toplamı 71 mayından ibaret iki hat bulunuyordu. 30 Ekim 1914'te liman ağzının kapatılmasıyla mayın hatları zamanla aşağıdaki şekli aldı.

Körfezin kuzeyinde sığlığı sınırlayan duba feneriyle (Pelikan) güney kıyı arasında ve dışarıdan içeriye doğru;

Birinci hat: Işıldak mevkiinin önünden yarısı karayele ve diğer yarısı poyraza doğru 12 mayın geçidi ortadan,

İkinci hat: Birinci hattın ortasındaki geçidin arkasında 24 mayın, geçit şamandırası alt ucunda,

Üçüncü hat: 9 no.lu bataryanın önünden beşi karayele ve altısı poyraza doğru dökülmüş11 mayın geçidi ortada,

Dördüncü hat: 8 ve 9 nolu bataryaların arasından 13'ü poyraza ve 24'ü karayele doğru dökülmüş 37 mayın, geçidi ortada,

Beşinci hat: Yenikale- Duba feneri hattı, sekiz mayın,

Altıncı hat: Beşinci hat gerisinde ve paralel dokuz mayın[30]

Nail Moralı, *Mütarekede İzmir* adlı eserinde Birinci Dünya Savaşı'nda İzmir Körfezi'ne döşenen bu mayınlardan söz eder: "İzmir balıkçılığı Rumların elinde idi. Büyük harpte babamın bize alıştırdığı merakla, dış körfezde yasak bölgelerde avlanmak için kıvranıyorduk. Yenikale Deniz Üssü kumandanı Münif Kaptan imdadımıza yetişti. Kaptan Yenikale dışındaki mayınlardan bizi selametle geçirtir, Ragıp Paşa Dalyanı (bkz. Ek-5) önlerinde avlanmamızı sağlardı. O civarlarda ağla çipro, paragatla trança avlardık."[31]

---

[29] Atay, s.120

[30] Alpagut, Büyük Harbin Türk Deniz Cephesi, s.22-23

[31] Moralı, s.59

Yazar, aynı eserinde *Andrikos* vapuru ile İskenderiye'den kalkıp Pire ve Sakız'a uğrayarak İzmir'e olan seyahatinden söz eder. Moralı Osmanlı'nın döşediği mayınlar için şöyle der: "Vapurumuz İzmir'e yaklaşıyordu. Körfez ağzına Yenikale'den evvel mayınlar dökülmüştü. Sevgili bayrağımızı taşıyan bir motorbot bordamıza yanaştı. Bu kılavuz motorbotta bahriyeli dostum Münif Kaptan beni görünce sevgi tezahürleri yaptı."[32]

Körfezin güney kıyısında, Urla'ya doğru şu bataryalar vardı:

1 no.lu İstasyon Bataryası: Mayın istasyonu doğusunda 1 adet 57 mm.lik gemi topu (*Beyrut* yatının topu olabilir mi?, UH)

2 no.lu İstasyon Bataryası: Mayın istasyonu batısında, 4 adet 90 mm.lik mantelli

3 no.lu Yenikale Bataryası: Yenikale'de 7 adet 240 mm.lik top[33]

4 no.lu Muin-i Zafer Bataryası: Yenikale Bataryası'nda 4 adet 150 mm.lik gemi topu

5 no.lu Seğirtme Bataryası: 4 No.lunun batısında 4 adet 80 mm.lik top

6 no.lu Obüs Bataryası: Vapur İskelesi güney doğusunda 6 Adet 150 mm.lik obüs

7 no.lu Obüs Bataryası: Vapur İskelesi güney batısında 6 adet 120 mm.lik obüs

8 no.lu Zeytinlik Bataryası: 7 No.lunun batısında 4 adet 120 mm.lik top

9 no.lu Küçük Muin-i Zafer Bataryası: 8 No.lunun batısında 4 adet 75 mm.lik gemi topu

10 no.lu Sazlık Bataryası: 9 No.lunun batısında 4 adet 47mm.lik gemi topu

11 no.lu Men-i Mürur Bataryası: 9. No.lunun batısında 4 adet 80 mm.lik top

Işıldaklar:

1 adet karakol mevkiinde

1 adet 4 no.lu batarya önünde

1 adet Yenikale'de.[30]

[32] Moralı, s.162

[33] Menzili 14.800 m, Nuri Karakaş, s. 84, https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/73871

El Konulan Gemi, Romörkör ve Yatlar

Savaşın çıkmasıyla İzmir Limanı'ndaki deniz ticareti sona ermişti. Ne içeriye gemi girebiliyor, ne de dışarıya gemi çıkabiliyordu. Çıkarılan bir kanunla Birinci Dünya Savaşı yıllarında İzmir'de bulunan düşman ülkelerin bayrağını taşıyan gemiler tutuklanmış, bazılarına da el koyulmuştu. 11 Ekim 1914 tarihinde çıkarılan "tedarik-i vesait-i nakliye-i bahriye hakkındaki kanun-u muvakkat" adlı yasaya uyularak, savaş başlarında çıkarılan kararnamelerde, Bahriye Nezareti'ne (Denizcilik Bakanlığı) yerli ve yabancı tüm gemilere el koyma hakkı verilmişti.(34)

Birinci Dünya Savaşı'nda İzmir Limanı'nda beş römorkör bulunmaktaydı. Bunlardan *Sevkiyat* ve *Bornova*'ya el konulmuş, diğerleri kiralanmış ve 1918-1919'da sahiplerine iade edilmiştir. Bunlar; *Foça* (1907), *Elena* (1912), *Bayraklı* (1900'ler), *Sevkiyat* (1900'ler), *Bornova*'dır (1900'ler).(37)

Özellikle 18. yüzyıl sonu ve 19. yüzyıl Levantenlerin altın dönemi oldu. Başarılı olanları, özellikle rıhtım yapımından hemen sonra birer buharlı yat sahibi oldular. Bu tekneler Hamidiye İskelesi yanına bağlanmaktaydı. Bunlar arasında en dikkat çekenleri; Rees'lerin *Mingary* ve *Dragon*, Giraud'ların Uzunada'daki yazlık evlerine gitmek için kullandıkları *Helen May*, Herbert Octavius Whittall'un *Nacoochie* ve Edward Whittall'un *Elsie* isimli motor yatları, Forbes'ların Atina'ya kadar gidebilen kamaralı ve güçlü motorlu *Butterfly*, Albert Aliotti'nin 160 tonluk *Abafna* isimli tekneleri ve La Fontaine'lerden Sydney La Fontaine'in *Melissande* ve ailenin diğer fertlerine ait *Sunbeam* ve *Madge*, halı tüccarı Ed. Spartalian'ın *Sofia* isimli buharlı yatı idi. Daha pek çok Levanten, bir saygınlık öğesi olarak rıhtımda demirli duran teknelere sahipti.(38) Osman Öndeş kitabında Birinci Dünya Savaşı'nda İzmir'de el konulan Levanten yatları hakkında şunları yazar: "Herbert Octavius Whittall'un *Nacoochie* isimli motor yatına askeri yönetim tarafından el konulmuş ve hareket etmesini önleyecek şekilde birçok parçası sökülmüştü. Ardından Edmund H. Giraud'nun *Helen May* isimli yatına da el konuldu ve çalışamaz hale getirildi (bkz. Hanhan, s.69-70). Aynı işlemler diğer Levantenlerin yatlarına uygulandı.(39)

"Yunan işgali sayesinde Levantenlerin yaşamları bütünüyle eski düzenine kavuştu. Artık istedikleri yerlerde ava çıkabiliyorlardı, hattâ Türk askerî yönetimi tarafından el konulmuş olan yatları da geri verilmişti."(40)

İzmir'de el konulan gemilerle ilgili olarak, İstanbul Deniz Müzesi kayıtlarına bakılabilir. El konulan gemi ve yatlar şunlardır: *Sti of Kios (S.S City of Khios)*, *Asyot*

(34) Arı, s.31

(35) Mülga Bahriye 16.12.1914-766

(36) Besbelli, s.69

(37) Güleryüz ve Langensiepen, s.174-175

(38) Atay, s.254

(39) Öndeş, Asıl Efendiler Levantenler, s.242

(40) Öndeş, age, s.246

(S.S. Assiout), *Belsitr (S.S. Billiter)*, *Rena*, *Marsel*, *Meri* (römorkör), *Seyrin*, *San Besim (Sunbeam?)*, *Helen May* (Edmund Haydn Giraud'nun yatı), *Melisand* (Sydney La Fontaine'in yatı *Melissande*) , *Rejeda*, *Alsen* (Edward Whittall'in yatı *Elsie*), *Botofla* (*Butterfly?*), *Oli*, *If* ve *Polikar* vapurları.[35] Bunlardan *City of Khios*, *Assiout* ve *Billiter* İngiliz ticaret gemileridir ve adları İngiliz belgelerinde de geçmektedir. İlerleyen günlerde bu gemiler Yenikale'de blok gemisi olarak batırılacaktır.[36]

Yenikale Batık Gemi Mâniası

Yenikale geçidinde Türk-İtalyan Savaşı'ndan kalma üç Osmanlı blok gemisi, Birinci Dünya Savaşı'nda batırılan üç İngiliz blok gemisi, 1912 ve 1913'te mayına çarpan iki Amerikan bayraklı gemi, taş yüklü mavna ve şat vb. deniz araçları vardı. Sığlaşan geçit, düşman gemi ve denizaltılarının geçişine izin vermeyecekti ve gerçekten de öyle oldu.

İzmir Körfezi'nin girişinde Türkler, iki gemi batırmak suretiyle Körfez'in girişini ve haliyle çıkışını engellemişlerdi.[41] Savaş yılları ilerledikçe İzmir Körfezi gemi hareketine karşı batıklarla kapatılmıştı. Artık hiçbir ticaret gemisi gelmiyordu. Avrupa'dan ithal edilen yiyecek, giyecek malları arkası gelmeyecek şekilde ortadan kalkmıştı. Edmund Giraud'nun eşi Ruth, Uzunada'daki yazlıklarında oldukları bir gün İzmir Körfezi'nin en dar boğaz kısmının batırılan gemilerle kapatıldığını görünce paniğe kapıldı. *Helen May* ile İzmir'e dönemeyeceğinden ve Uzunada'da mahsur kaldıklarından korkuyordu.[42]

Çanakkale'ye düşman saldırısı başladığı günlerde, İzmir 5-10 Mart 1915 tarihinde Körfez girişindeki İngiliz, Fransız gemileri ve bir Rus gemisi tarafından bombalandı. Körfezin en dar yeri olan Yenikale ve civarındaki bataryaların bu ateşe karşılık vermesi ve mayın hatlarının varlığı nedeniyle düşman gemileri Körfez'den içeri giremedi.[43] Yenikale geçidinin müsadere edilmiş gemilerden üçünün batırılması suretiyle kapatıldığını, Türkler ile yapılan görüşmelerden bir şey çıkmadığını gören düşman, harekete geçici (10 Mart 1915) olarak son verdi, Amiral Pierse 15 Mart 1915'te Mısır'a dönme emri aldı ve emrindeki büyük gemiler de Sina ve Çanakkale cephelerine sevk edildi.

Bundan sonra İzmir Körfezi'ndeki harekât, kruvazör ve daha çok muhripler tarafından yapıldı.[44]

2.3. Yenikale Geçidi ve Batıkları

2.3.1. Yıllar Boyunca Yenikale Geçidi

Piri Reis Sancak Burnu için şunları söylemektedir: "Menemen kıyılarında sahile yaklaşılmaz, çok sığlıktır. Yer yer dalyanlar kurulur, balık tutarlar. İzmir'e

(41) Öndeş, Asıl Efendiler Levantenler, s.83

(42) Öndeş, age, s.241

(43) Hanhan, s.20

(44) Newbolt, s.341-343

giden gemiler kıble tarafında Kızıldağ'a yakın yürürler. Sancak Burnu'na geldikten sonra ortalarlar. Sancak Burnu'nda da sığlık vardır. Menemen kıyısı da çok sığdır. Sancak Burnu'nu İzmir tarafına geçtikten sonra İzmir kalesinin (Liman Kalesi, UH) önüne kadar sığlık yoktur."[45]

17 Temmuz 1678'de deniz yoluyla İzmir'e varan Corneille Le Bruyn, seyahatnamesinde kente girişini şöyle anlatıyor: "Öğleden sonra İzmir Körfezi'nin girişinde bulunan kaleye doğru yol almaya başladık. Kaleye yaklaştığımızda, top menzili dışında demirlemiş Venedik Donanması ile karşılaştık. Burada kentten en az iki saat mesafedeydik ve kalenin yakınlarında bir Türk köyü yer alıyordu.[46]

19. yüzyıl başlarında İzmir'i ziyaret eden ve kent hakkında bilgiler veren kişilerden biri de ünlü Fransız yazar Chateaubriand olmuştur. 2 Eylül 1806'da deniz yoluyla kente gelen ve burada birkaç gün kalan yazar, İzmir'e gelişi ile ilgili izlenimlerini şöyle anlatmaktadır: "Urla adalarını geçer geçmez İzmir kentinin dip kısmında kurulmuş olduğu körfezi korumayı amaçlayan bir kalenin hemen yakınlarından içeri girdik. İşte o anda, kenti oldukça uzaktan, ama demirlemiş bulunan gemilerin direklerinin meydana getirdiği bir tür ormanın aralarından gördüm."[47]

19. yüzyıl ilk yarısının ortalarında İzmir'de bulunmuş olan bir gezgin kente ilk kez gelecek yabancılara, kentin yalnızca daha yakın çevresini tanıtmayı amaçlayan ve her biri için en az bir gün ayrılacak beş gezi güzergâhı öneriyordu. Bunlardan biri de Agememnon kaplıcaları ve Sancak Kale gezilerek Urla'ya gidiş ve dönüştü.[48]

Masalları ile dünyaca tanınan Andersen, 1838 yılı civarında vapurla yapmış olduğu bir seyahatin izlenimlerini yansıtan *A Poet's Bazaar* adlı eserinde İzmir'e yaptığı ziyareti şöyle anlatıyor: "Bir kalenin yakınından geçtik. Sağımızda bütün kıyı zengin zeytin ormanları ile kaplıydı. Bunların ortasında kahverengi kırmızı damlı evleriyle genişçe bir köy ve etrafında meyve bahçeleri ve taze yeşil bir çimenlik uzanıyordu.

Yapraklı ağaçlardan ve yüksek selvilerden oluşan doğal bir park, zeytin ormanlarına kavuşuyordu. İzmir ise tam karşımızdaydı.[49]

Kentin dış bağlantı yollarının da 19. yüzyılın sonlarında ele alınmaya başlanmıştır. Bu meyanda 1890 yılının bahar aylarında, Göztepe Caddesi'ni, Yenikale'ye bağlayan yolun açılış töreninin yapıldığı anlaşılmaktadır. Açılış günü vali, garnizon komutanı, defterdar ve diğer memurların önce Yenikale'ye giderek, bataklık kurutma çalışmalarını izledikten sonra, arabalarla Göztepe Caddesi'nin bitim yerine döndüklerini, büyük bir halk topluluğunun da gelmiş olduğu ve her yanı bayraklarla süslenmiş olan bu yerde, resmî açılış törenine

[45] Piri Reis, s.156

[46] Beyru, s.23-24

[47] Beyru, s.50

[48] Beyru, s.255

[49] Beyru, s.61

katıldıklarını öğreniyoruz.[50] Halkın ve askerlerin sağlıklarını büyük ölçüde tehdit etmekte olan söz konusu bataklığın kurutulması Halil Rıfat Paşa'nın büyük hizmetleri arasında sayılmaktadır.[51]

19. yüzyılın sonlarında İzmir eşrafından Ragıp Bey'in Yenikale civarında bir dalyan kurmak üzere başvuruda bulunduğu ve bunun vilayet yönetim kurulunca uygun görüldüğü (*Ahenk*, 1898) açıklanmaktadır. (bkz. Ek-5)[52]

Yenikale Karşısına İlk Şamandıralar 1842'de Yerleştirildi

İzmir Körfezi girişinin gün geçtikçe daraldığına ve bunun zaman zaman deniz kazalarına yol açtığına daha sonraları da çeşitli gezi notlarında değinilmektedir. Bu kazaların sıklaşması üzerine, denizcileri uyarmak üzere körfez girişinde Sancak Kalesi karşısında biriken ve girişi güçleştiren kum yığınlarının uçlarına birer şamandıra yerleştirildiğini ve böylece geçit yerinin işaretlendiğini görüyoruz. İzmir'de Lloyd vapur acentesi temsilcisi olan Hanson'un girişimiyle alındığını belirtilen bu önlem 1842'de gerçekleştirilmiştir.[53]

2.3.1.1. Yenikale'den 1820'li Yıllarda Geçmek

Avusturyalı deniz subayı Baron Anton Prokesh von Osten, 1820'li yıllarda İzmir ve çevresinde bulunmuş ve sıklıkla İzmir'i ziyaret etmiştir. Osten, iyi bir gözlemci ve iyi bir denizci olarak İzmir Körfezi'ni körfeze girişten itibaren kente gelene kadar betimlemiştir. Osten'in anlatımında Yenikale geçidi şöyledir: "Burada 5 mil uzunluğundaki deniz yolu en dar olan kısımdır. Özellikle alçak bir düzlük uzantının üzerinde yer alan kalenin önlerinde birkaç halat uzunluğundan daha geniş bir yol kalmamaktadır. Son zamanlarda çok sayıda savaş gemisi Levant'a girmiş ve İzmir'e de uğramıştır. Bunlar arasında burada karaya oturmayan gemi sayısı çok azdır.

Değişken akıntılar, rüzgâr darbeleri, rüzgârsız kalmak ve kale önünde demirlemiş gemiler bu duruma yol açmaktadır. Limana giriş yapmak isteyen bütün tüccar gemileri kale önünde demirleyip tezkerelerini beklemek zorundadır. Çıkış için de aynı şekilde tezkere göstermek zorundadırlar. Savaş gemileriyse gece ve gündüz serbestçe limana girip çıkabilmektedir. Testere şeklindeki sığlık görüntüleri de bir başka nedendir. 1828 ilkbaharında Avusturya donanmasına bağlı birinci derece firkateyn olan 60 toplu *Bellona* adlı savaş gemisiyle dört kulaç derinlikte karaya oturmuştuk. Ancak kumun yumuşaklığı ve çamur sayesinde gemi zarar görmedi ve kurtulmak için çok büyük çaba gerektirmedi."[54]

[50] Beyru, s. 316

[51] Aydın Salnamesi, 1889, s.88- 89, Beyru, s.325

[52] Beyru, s.152

[53] Beyru s.356, L'Echo de l'Orient gazetesi, 11 Kasım 1842

[54] Pınar, s.57-58

2.3.1.2. Yenikale'den 1925 Yılında Geçmek

Ahmet Rasim Barkınay'dan Yenikale yaklaşımı ve şamandıralar:

"Pelikan (Hermos Feneri veya Yeni Gediz) Işıklı Şamandırası: Pelikan sığlığının önüne demirli, sehpalı ve sehpa üstünde çerçeveli bir feneri içeren ışıklı şamandıra olup (ilk şamandıra), üzerinde beş saniyede bir beyaz çakar gösteren fener vardır. Işığın denizden yüksekliği 6,10 metredir ve berrak havalarda 10 milden görünür."[55]

"Dikkat: Pelikan Feneri ile bu fenerin güneyinde olan 38° 24′ 10"N ve 026° 58′ 09"E mevkiindeki (ikinci şamandıra) noktada küresel şekilli, ufak ve kırmızı renkte tehlike şamandırası arasındaki deniz sahasının, Birinci Dünya Savaşı'nda mayın dökülmesi dolayısıyla, yasak saha olduğu Denizcilik Bakanlığı, Donanma Dairesi, Deniz Şubesi'nce ilan edilmiştir. Bazı ticaret gemilerinin halen bu sahadan geçmekte oldukları gözlemlenmektedir. Rotaların Kilizman (Güzelbahçe) sahiliyle anılan küresel şekilli ufak şamandıra arasından (ikinci şamandıra) çıkacak şekilde düzenlenmesi uygundur."[56]

"Sahil: (…) Biraz daha doğuya doğru ve tamamen Sancakkale Burnu veyahut Yenikale Burnu istikametlerine güneye doğru 4,6 m kadar uzanan Sancak Kumsalı görülür ki, bu kumsalın önündeki 9,2 m-11 m su ve 1522 numaralı planda gösterilen batık gemi sahasında, Birinci Dünya Savaşı başlangıcında girişin kapatılması maksadıyla batırılmış gemi leşleri mevcuttur ki üzerlerinde 90 cm su vardır. Ve bu leşlerin en güney dirseği yüksekçe sehpalı büyük bir şamandıra (üçüncü şamandıra) ile gösterilmiştir. Karşı taraftaki yani Sancakkale Burnu önündeki leşlerin en kuzey dirseği önünde dahi ufak sehpalı bir şamandıra (dördüncü şamandıra) mevcut olup leş sahasını sınırlar. Gemiler, bu iki, sehpalı ve geceleyin ışıklı şamandıralar arasından geçerler."[57]

"Yenikale Pasaj Şamandıralarının Evsafı: Sancak sığlığı ışıklı şamandırası (üçüncü şamandıra) her 5 saniyede bir beyaz ışık yayar. Yenikale geçidinin kuzeyine demirlenmiş, büyük sehpalı bir (beşinci) şamandıradır. Fenerin deniz seviyesinden yüksekliği 6,5 metredir. Görünme mesafesi 10 mildir. Şamandıranın mevkii, Sancakkale Burnu'dan (6°) hakiki yönünde ve takriben 415 metre mesafededir."[58]

"Yenikale Ziyalı Şamandırası: Her üç saniyede bir kırmızı ışık yayan bu ışıklı şamandıra yukarıda ismi geçen geçidin güneyine demirlenmiştir (dördüncü) ve diğer şamandıradan küçüktür. Fenerin deniz seviyesinden yüksekliği 3,15 metredir olup görünüş mesafesi 2 mildir. Şamandıranın mevkii, Sancakkale Burnu'ndan (354°) hakiki yönünde ve takriben 335 metre mesafededir."(sahilden olan uzaklıklar 415 ve 335 metre olduğundan bunlar arasındaki açıklık 80 metredir, UH)

---

[55] Barkınay, 1924, s.120

[56] Barkınay, s.120

[57] Barkınay, s.121

[58] Barkınay, s.122

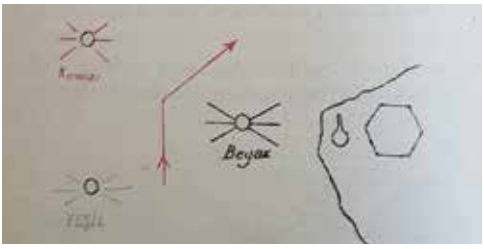
"Önlem: Girişteki kuzeye rastlayan büyük şamandıranın yanı başında ve iç tarafında diğer bir şamandıra (altıncı şamandıra) görülür ki buradaki leşlerin hududunu işaret eder. Hemen oracıkta kazazede olup oturmuş bir motorun direği görülür" (Kanunsâni 1341, Ocak 1925)

"Derinliği 13,2 m olan girişten girdikten sonra Katura Kumsalı diye bir sığlık daha çıkar ki, batık gemi grubunun kuzeyde kalan grubuyla hemen gündoğusu poyraz istikametine ve 1,6 mil mesafeye kalır. Bu kumsalın gerideki 6,4 metre işaret etmek üzere tepesi konik bir gönder alametinin konulmuş olduğu görülür. 25 Şubat 1341'de (1925) Sancak sığlığına bir şamandıra bırakılmıştır. Evsafı, kafes tepelikli ve tamamen siyah boyalı kesik koni şeklinde bir şamandıradır."

"Girişin 650 m kadar doğusunda, üstü 5.95 metre gösterilmiş bir leş mevkii vardır."[58]

2.3.1.3. 1931 Yılından Bir Belge: 80 metre açıklığı bulunan Yenikale Geçidinin Genişletilmesi Mahsurlu Görülüyor

Devlet Arşivleri'nde bulunan bir belgeden 1931 yılında geçit genişliğinin 80 metre olduğunu öğreniyoruz. Belge aşağıda sunulmuştur:



Sahil Tanıma, (Sabri Mengül, s. 80)

"T.C. Milli Münakalat Vekâleti (Ulaştırma Bakanlığı)"

"İzmir'de Yenikale'deki vapur geçidinin tevsii (genişletme) hk."

"Reisicumhur Hazretlerinin son tetkik seyahatlerinden[59] alınan notlarda Orduyu alakadar ve Halk temenniyatına (istek) dair olan iki madde ehemmiyetle tetkik edildi. Bunlardan, İzmir'de, Yenikale'de vapurların geçmesine mahsus iki şamandıra arasında bırakılan 80 metrelik geçidin daha 40 metre tevsi olunabilmesi için şamandıralar tarafeyninde (tarafında) ve sahiller arasında (İtalya, Balkan, Umumi) harplerde askerî bir maksatla batırılmış olan vapurların çıkarılması icap ediyor ki, bu takdirde İzmir Limanı'nın denizaltı gemilerine karşı müdafaası zayıflayacağından bu husus B.E.ce mahzurlu görülmüştür.

Esasen, 80 metrelik geçidin her büyüklükte seyyah gemilerinin serbestçe mürurına (geçip gitmesine) müsait olduğu ve şamandıraların, her türlü hava tebeddülleri (hava değişimi) ve deniz ceryanlarına (akıntı) mukavemet edecek surette emniyetli bulunduğu ve tebdili mahal eylemeleri (yer değiştirmeleri) ihtimali olmadığı İzmir Ticaret Müdürlüğü'nün iştiraki ile yapılan tetkikat neticesinde sabit olmuştur."[60] (bkz. Ek-6).

[59] 1931 yılında Atatürk, İzmir'i 27 Ocak-3 Şubat arasında ve 8 Şubat'ta ziyaret etmiştir, Ahmet Gürel, age

[60] Devlet Arşivleri: Yer: 30-10-0-0/64-427-37, Tarih: 01.06.1931, 2 sayfa

2.3.1.4. Yenikale'den 1938 Yılında Geçmek

Dz. Bnb. Sabri Mengül'ün kitabı, o günlerin Yenikale Geçidi hakkında bize değerli bilgiler sunuyor. Mengül Pelikan Feneri'nden Yenikale geçidine kadar bölüm için şunları söyler: "Pelikan Feneri: Tuzlanın güneyindeki sığlıkların dış hududu üzerine konmuştur. Buna sürünerek iskelede bırakıp geçen gemi kendini sığlıklardan kurtarır. Pelikan Feneri bordalanmadan evvel "Sancakkalesi" ve onun önündeki üç şamandıra görülür. Pelikan Feneri'ni bordalayarak iskeleye rota değiştiren bir gemi Sancakkale önündeki en solda görünen şamandıraya yol verir. Pelikan Feneri o tarzda konmuştur ki, geçide doğru ilerleyen bir gemi kendisi ile geçidin kuzey (sol) şamandırası beynine ulaşan hattın güneyinde bulundukça sığlıklarla hiçbir alakası yoktur".

Mengül geçitte bulunan üç şamandıra için de şu açıklamaları yapar: "Geçitteki alametler: Kırmızı ve yeşil fenerler iskele tarafında ve beyaz fener de sancak tarafta kalacaktır. Sancaktaki beyaz şamandıra geçidin güney hududunu, iskeledeki kırmızı şamandıra geçidin kuzey hududunu ve üzerinde W[61] harfi bulunan yeşil şamandıra da geçidi tehdit eden batık geminin en güney noktasını göstermektedir. Ve bu şamandıra batık geminin teknesi üzerine bağlandığından mevkii çok güvenilirdir."

"Geçitten giren gemiler pek az sancağa gelerek ve eğer geçide girerken kendisi iskelede bulunuyorsa hiç sancağa gelmeğe lüzum kalmayarak pruvalarında 'A' dağını görürler. Buna Nif Dağı da denir. Böylece giden bir gemi kendisini mendirek ağzının bir gomina kadar açığında bulur. Yolda giderken iskele tarafında deniz üzerinde bir kulübe vaziyetinde ada dalyanı göze çarpar. Sancakta görünen kırmızı bina askerî tesisat ve daha ileride sancakta görülen ağaçlık yer, İnciraltı adı verilen İzmir deniz hamamları ve mesiresidir. Bundan sonra görülen münhat (alçak) burun içerisinde balık gölü bulunan Çakal dalyanıdır. Bunun açığında altı kulaç (11 m) derinliğe konmuş bir konik kafes şamandıra vardır. Gemi giderken bu şamandıra sancakta bırakılacaktır. Bunun karşısında yine takriben 6 kulaç (11m) derinliğe konmuş Karşıyaka şamandırası vardır. Bu da gönderli silindir şeklindedir. İzmir'e giren gemiler bunu da iskelede bırakacaklardır.

Bu şamandıralarla geçidin hattı mevsulünün kuzeyinde (geçide erişen hattın kuzeyinde) ve takriben geçitten bir gomina[62] mesafede Amerikan bandıralı ve Yunan malı *Texas* vapuru batmıştır. Bu geminin kaptanı torpil hatlarımıza inanmayarak kılavuz almadan yürümüş, gemisi torpile çarpmış ve buraya kadar gelerek batmıştır. Sancak tarafında Çakal dalyanından sonra görülen koy Reşadiye'dir. Buranın sağ tarafındaki büyük tesisat deniz tayyare hangarlarıdır. Daha ziyade ilerleyerek mendirek görünür."[63]

Yavuz'un Yara Almasına Neden Olan Yenikale Batığı ve Yavuz Şamandırası

Şanlı Yavuz'u bilmeyen duymayan var mıdır? Bu soru belki bizim ve bizden önceki kuşakların yanıtlayabileceği bir soruydu. Adına şarkılar, türküler

[61] W: wreck: batık gemi

[62] Gomina: bir deniz milinin onda biri: 185 metre

[63] Mengül, s.79-80-81



1645 numaralı Admiralty Haritası (Fatih Türküstün Arşivi-British Admiralty Arşivi) (1955 yılı)

yazılmış, berber dükkânlarına, kahvelere resimleri asılmış *Yavuz* gemisinden bahsediyoruz. Osmanlı'yı bir çırpıda savaşa sokan geminin adıydı *Yavuz*. İngilizlerin el koyduğu iki dretnotun yerine bağrımıza bastığımız gemilerden biriydi. Ancak günümüzde sanırım genç kuşaklar bu şanlı gemiyi bilmezler. İşte o şanlı *Yavuz* 1938'de İzmir'e gelmişti. Ancak İzmir'e karinasında bir yırtıkla veda etmişti. İskender Tunaboylu bu olayı şöyle anlatır: "Donanmanın, Hava Kuvvetleri ile ilk müşterek eğitimi, İzmir'de 1938 yılında yapılmıştır. Uçakların donanma gemilerine taarruzun ve gemilerin bu taarruzlara karşı alacağı tedbirlerin denenmesi maksadıyla yapılan tatbikat sırasında *Yavuz* muharebe kruvazörü İzmir liman çıkışı sırasında Sancakkale Geçidi'nden geçerken I. Dünya Savaşı sırasında geçidi kapatmak üzere batırılan ve haritada işaretlenmemiş bir gemi batığına çarparak yaralanmış ve karinasında yırtılma olmuştur. *Yavuz* bu kapsamda Gölcük'te havuzlanarak karina onarımı yapılmıştır."[64]

Yavuz'un dizayn draftı 8,7 metredir.[65] 1966 yılında İzmir Defterdarlığı'nın açtığı ihalede Yavuz şamandırası sözcüğü geçmektedir. 1972-74 yılları arasında Yenikale'de görev yapan donanma dalgıçları Yenikale'nin doğusunda Yavuz şamandırası bulunduğunu söylemişlerdir. Hattâ bu şamandıranın altındaki batığa da Yavuz batığı adı verilmiştir.

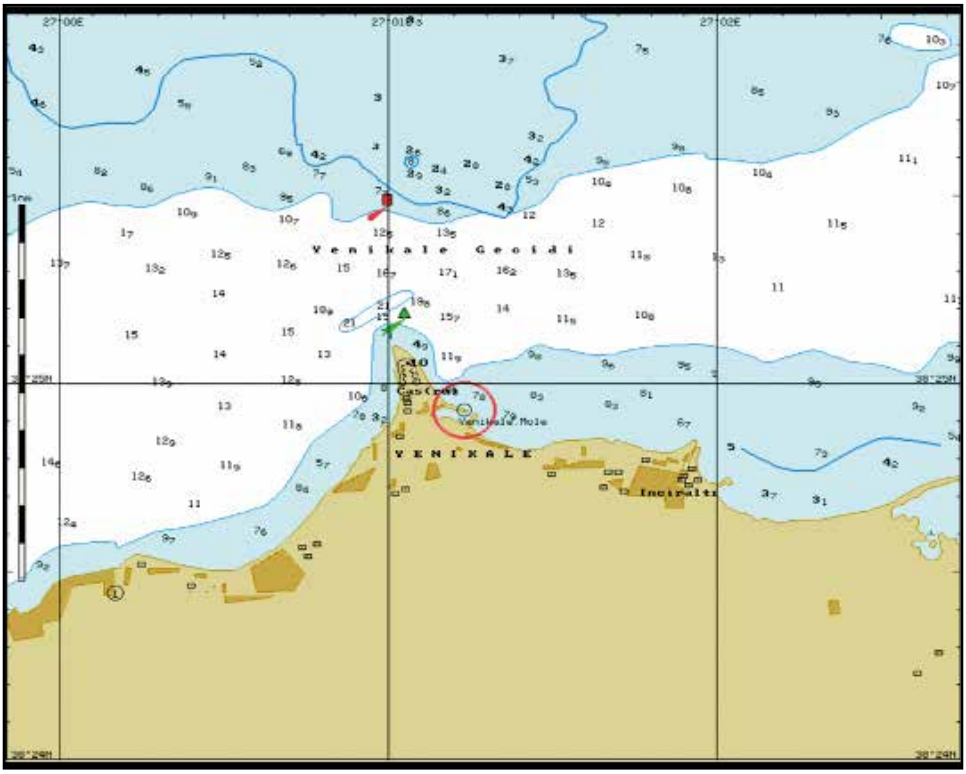
2.3.1.5. 1955 Yılı Admiralty Haritasında Yenikale Geçidi

Fatih Türküstün'e göre 1974 öncesi Yenikale şamandıraları arası 110 metreydi. O günlere ilişkin olarak, "İzmir Liman Kılavuz Kaptanı Necati Pehlivan beni yanına alır, bu mevkiye götürürdü. Burada 3-4 batık gemi haritada gösterilir ama bunların sayısı daha fazladır" demektedir.

---

[64] Baş, 2008, s.207'den aktaran İskender Tunaboylu, Turkish Studies, s. 781, https://www.academia.edu/19542018/Yavuz_gemisi_hakk%C4%B1nda

[65] Güleryüz ve Langensiepen, s. 98.



Yenikale geçidi haritası (Kaynak: Tsunamis 99 Transas sayısal harita programı)
(NAS Selçuk, "İzmir Körfezi Deniz Ulaştırma Emniyeti ve Yenikale Geçidi Karaya Oturma Kazalarının Analizi", DEÜ Mühendislik Fakültesi, Mühendislik Bilimleri Dergisi, Cilt:13 Sayı:1 Sh.9-21 Ocak 2011, s. 13.)

Türküstün, Bahriye'nin çalışmasından sonra bu açıklığın 500 m olduğunu söylemektedir.

1645 numaralı İzmir Limanı isimli Admiralty Deniz Haritası Portolonu. Haritanın özgün basım tarihi 20 Ocak 1893, ilk büyük düzeltmeleri Nisan 1898, 1915 ve daha sonra 1918 senesinin 113. günü yapılarak basılmış olup bu tarihli nüshası en son olarak da 1928 senesinin 171. günü basılmıştır. Bu haritada Yenikale Geçidi'nde 7 tane batık görülebilmektedir. İzmirli iş insanı R. Erhan Elmalı hem Yenikale hem de İzmir Körfez batıkları için şunları belirtir: "İzmir batıklarına ait çocukluk ve gençlik çağlarımda babamdan duyduğum bilgilerim var. Örneğin; bu batıklar 'savunma amaçlı' körfez kanalında labirentler oluşturarak, olası düşman gemilerinin İzmir Körfezi'ne girişini engellemek için bizim tarafımızdan kontrollü olarak döşenmiştir. Hatırladığım batık isimleri; Tembel, İnebolu, Kaynar, Uzunada Kılıç Koyu-Antenler arasında, ada kıyısından yaklaşık 2 mil doğuda bir Hastane Gemisi Batığı vardı. Bize bunun Fransız yapımı bir gemi olduğunu söylerlerdi. Bu batıklar, trança, granyoz avlanılan kerterizler idi. Yenikale, İnciraltı kanalındaki batıkları, 1972-74 yılları arasında donanma dalgıçları büyük ölçüde çıkardı."[66]

[66] 16.4.2019 tarihli görüşme


Yenikale Abidesi
(İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı)

2.3.1.6. Günümüzde Yenikale Geçidi

Yenikale 1600'lü yıllardan beri askerî bir bölgedir, halen de bu özelliğini korumaktadır. Yenikale ve çevresi Deniz Askerî Yasak Bölge ile sınırlanmıştır, Ek-7'de bu bölgenin koordinatları verilmiştir. Bölgeye girmek tehlikeli ve yasaktır. Günümüzde Yenikale Geçidi tarihindeki en geniş açıklığa sahip olarak 500 metreye kadar genişletilmiştir.

Akademik Çalışmalarda Yenikale Geçidi

İncelenen üç akademik çalışmada da Yenikale Geçidi, İzmir Körfezi'nin en riskli yeri olarak bulunmuştur.

Taner Gün (2007) tezinde, Yenikale Geçidi için şunları yazar: "Körfezde kazaların en yoğun olarak Yenikale Geçidi ile Pelikan Sığlık Şamandırasının bulunduğu alanlarda meydana geldiği ve bu iki bölgede son 12 yılda (1995-2007) 35 geminin karaya oturduğu tespit edilmiştir.[67]

Prof. Dr. Selçuk Nas (2011) makalesinde Yenikale Geçidi için: "İzmir Körfezi'nde 1990-2008 yılları arasında toplam 47 karaya oturma kazası meydana gelmiştir. Bu kazaların 38 tanesi yani yüzde 80'i Yenikale geçidinde meydana gelmiştir. Sadece Yenikale mevkisinde meydana gelen oturma vakası dikkate alındığında, her yıl ortalama 2 geminin bu mevkide karaya oturduğunu söyleyebiliriz".

Yenikale Geçidi'nin, deniz dibi derinliği açısından emniyetli seyre imkân verdiği genişlik ancak 500 m.dir" demektedir.[68]

Prof. Dr. Ender Asyalı ve Dr. Öğretim Üyesi Oğuz Atik (2011), Yenikale geçidi için şunları belirtir: "İzmir Körfezi'nde 11.01.2001- 10.10.2008 tarihleri arasında meydana gelen 29 deniz kazasından 20'si karaya oturma ve bunların 14'ünün yeri, genişliği 0,3 nm (550 m) olan Yenikale Geçidi olarak kaydedilmiştir. İzmir Körfezi'nde Yenikale geçişindeki riskin daha da belirgin hale geldiği gözlenmiştir."[69]

[67] https://slidex.tips/download/bmsel-emnyet-deerlendrmes-zmr-krfez-uygulamasi
[68] https://dergipark.org.tr/tr/pub/deumffmd/issue/40830/492650
[69] http://mfjournal.deu.edu.tr/files/Cilt_3_Sayi_1_-_4_ASYALI.pdf



Yenikale Abidesi (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı)

Pafta No (Harita)	Cins/ Miktar	Dosya	Yeri ve Lüzumlu İzahat	Yazarın Notu
2836 b	1 Gemi	3305/ 64	Uzunada batısında Harapköy Limanı	İngiliz HMS M-30
2836 b	2 Gemi	3305/19-182-160	İnciraltı Yenikale geçidi ve civarı	?
-	2 Gemi	3305/97	Urla mendireği içinde Beyrut ve Kınalıada vapuru	Beyrut yatı ve Kınalıada vapuru

Tablo-3: İzmir Körfezi Batık Gemiler-1 (Ersin Süeren)

Yeri	Cinsi	Mevkii	Sahilden açıklığı	Derinlik	Düşünceler
İnciraltı açığı	Gemi	38° 25' 18"N 027° 02' 00" E	834 m (4,5 Gomina)	5,5 kulaç (10 m)	Rus Gemisi
İnciraltı açığı	Gemi	38° 25' 33"N 027° 01' 16" E	741 m (4 Gomina)	5,5 kulaç (10 m)	Üzerinde çalışılmayan
Sancakkale Geçidi	Gemi	38° 25' 21"N 027° 00' 54" E	555 m (3 Gomina)	7 kulaç (12,8 m)	Üzerinde çalışılmayan
Sancakkale Geçidi	Gemi	38° 25' 09"N 027° 01' 00" E	185 m (1 Gomina)	7 kulaç (12,8 m)	Üzerinde çalışılmayan

Tablo-4: İzmir Körfezi Batık Gemiler-2 (Ersin Süeren)

2.3.2. Yenikale Batıkları

Dalgıç /Kaptan Ersin Süeren'in Maliye Bakanlığı'ndan Aldığı Listedeki Yenikale Civarındaki Batıklar

Ersin Süeren Marmara, Ege, Karadeniz ve Akdeniz'deki batıkların isimlerini içeren listeyi 1960'lı yıllarda Maliye Bakanlığı'ndan aldığını söylemektedir. Bu listede kitabın kapsamını ilgilendiren bazı batıklar bulunmaktadır. Tablo3 ve Tablo 4'te bu batıklar gösterilmiştir.

Ersin Süeren'in 1960'lı yıllarda edindiği listeye göre Yenikale'de dört batık olduğu anlaşılıyor. İnciraltı'nda yıllarca balıkçılık yapmış olan 1935 doğumlu Özcan Üngün, Yenikale'deki batıkları şöyle özetler: "Yenikale Burnu'nun batısındaki batığa biz **Abide** batığı derdik. Yenikale Burnu'nun biraz açığındaki batığa ise **kıçı görünen batık** derdik. **Havuz batıkları** dediğimiz 2 batık gemi, kıçı görünen geminin güneydoğusundaydı. Yenikalenin Burnu'nun güneydoğusundaki batığa **mavna batığı** derdik. Yenikale Burnu önündeki yeşil şamandıranın (balıkçılık yaptığı yıllarda burada olan şamandıra, UH) altındaki batığa **leş** derdik. Leş adlı batığın doğusundaki 3 parçaya ayrılmış batığa ise **parçalı batık** adını vermiştik. Yenikale yeşil şamandırasının (eskiden, UH) doğusundaki Yavuz şamandırası altındaki batığa da **Hacı Davut batığı** (Hacı Davut ve gemileri için bkz. Ek-8) derdik."[70] Özcan Üngün'ün verdiği bilgilerden burada yedi batık olduğu anlaşılıyor.

1969 doğumlu İbrahim Yelçap ve 1967 doğumlu Mehmet Yelçap Yenikale batıkları için şunları şöyler: "**İnebolu gemisi**: 22 kulaç (40 m) sudadır. **Pelikan Dezması:** Pelikan şamandırasının hemen güneybatısındaki eski batıktır. 18 kulaçtadır (33 m), eski bir çektirme olduğunu düşünüyoruz. **Kaynar Dezması**: Bu gemi Pelikan dezmasının güneyindeki gemidir. Büyük sac bir gemi olduğunu düşünüyoruz. Halen batık üzerinde sular kaynamaktadır. **Tembel Dezması:** 20-22 metre derinliktedir. Bu mevkide ahşap ufak bir çektirme (tuz gemisi) olabilir, çürümüştür. Yenikale ile Pelikan şamandırası arasındadır. **Havuz adlı 2 gemi batığı:** bu iki geminin birbirine açı yaptığı yere biz havuz deriz. Bu gemiler askerî yasak saha içindedir. Bu gemilerin sac olduğunu düşünmekle beraber, ahşap kısımlarının olduğunu da ilave etmeliyiz. **Abide Batığı**: Eskiden Yenikale Burnu'nda karada bir abide vardı. Sonradan bu abide kaldırıldı. İşte bizim havuz olarak adlandırdığımız 2 geminin yaklaşık 100m güney batısında bu batık vardır. Boyu 150 metreden kısadır. **5 parçalı gemi:** Havuz gemilerinin doğusunda, sac, 5 parçaya ayrılmış bir batık vardır. Bu batıktan oltalara ahşap parçalar gelmektedir. **Mavna batığı**: 5 parçalı geminin güneyinde bir mavna batığı vardır ve sahile 200 m kadar yakındır. Çektirme: Yenikale Burnu'nun 6 gomina doğusundaki kuzey kardinal şamandırasının civarında bir çektirme (tuz gemisi) vardır. **Hacı Davut Vapuru:** Yenikale Burnu kuzey kardinal şamandırası ile onun 6 gomina doğusundaki kuzey kardinal şamandıra arasında Hacı Davut (Hacı Davut Farkuh için bkz. Ek-8) vapuru vardır."[71] Her iki kardeşin ifadesine göre *İnebolu* ve 3 batık (Pelikan, Kaynar ve Tembel Dezmaları) hariç tutulursa Yenikale batıkları 7 tanedir.

[70] Özcan Üngün ile 13.9.2019'da yapılan görüşme

[71] İbrahim ve Mehmet Yelçap ile 13.9.2019'da yapılan görüşme

Tespit Edilen Yenikale Batıkları

Adı	Nevada Tic. Gem.	Texas Tic. Gem.	Sultaniye Saltanat yatı	Saadet Tic. Gem.	Adana Tic. Gem.	Billiter Tic. Gem.	City of Khios Tic. Gem.	Assiout Tic. Gem.	Mavna, şat vb.
Yard. No.	105	148	-	-	-	94	280	214	-
Gros Ton	507	480	3095	1690	1751	788	3496	3146 3020?	-
Bayrak	ABD	ABD	Osm.	Osm.	Osm.	İng.	İng.	İng.	-
Armatör	Hacı Davut Farkuh	Hacı Davut Farkuh	?	İdare-i Mah-susa	İdare-i Mah-susa	-	Eller-Man Lines	Eller-man Lines	-
Yapım Yılı-Yeri	1878-İng.	1888-İng.	1852-İng.	1865-İng.	1862-1863-İng.	1898-Holl.	1889-İng.	1889-İng.	-
Boy	52,97m	51,8m	119,2m	79,1m	97,8m	61m	116,3m	105,3m	-
En	7,5m	8.0m	12,2m	9,7m	10m	9,1m	11,7m	12,5m	-
Su çekimi (draft)	-	3,84m	4,8m	5,4m	7m	4,4m	-	-	-
Sonuç	24 Mayıs 1913 Mayına Çarptı	29 Nisan 1912 Mayına Çarptı	Nisan 1912 Blok Gem.	Nisan 1912 Blok Gem.	Ekim 1911 Blok Gemisi	6.3.1915 Blok Gemisi	6.3.1915 Blok Gemisi	6.3.1915 Blok Gemisi	6.3.1915 Blok Gemisi
Not	24 ölü, 16 kayıp	70 ölü	-	-	-	-	-	-	-

Tablo-5: Yenikale Batıkları

2.3.2.1. Birinci Dünya Savaşı'nda El Konulan İngiliz Ticaret Gemisi: S.S. *Assiout*

El Konulup Batırılan Üç İngiliz Ticaret Gemisi

Birinci Dünya Savaşı çıktığında Türkler üç İngiliz gemisine İzmir Limanı'nda el koydular. Bunlar *Billiter* (832 GRT/ 468 NRT, L/ms), *Assiout* (3146 GRT, L/Lr/ms) ve *City Of Khios* (3496 GRT/1878 NRT, L/Lr) idi. *Billiter* perçinli bir gemiydi. Her üç gemi İzmir Liman girişindeki Pelikan Bankı civarında körfeze girecek gemileri engellemek amacıyla 6 Mart 1915 tarihinde batırıldı.[(43)(72)] (L, Lr ve ms kısaltmaları için Bkz. Ek-3)

İstanbul Deniz Müzesi'nde İzmir'de el konulan gemilerle ilgili kayıtta bu üç geminin adları: *Sti of Kios*, *Asyot* ve *Belsitr* olarak verilmiştir.[(35)] *Asyot* olarak ifade edilen gemi *Assiout*'tur.

[(72)] http://www.naval-history.net/WW1NavyBritishBVLSMN1408.htm, 29.10.1914, at Smyrna-İzmir

Geminin eski adı *British Empire*'dı. 1900'de British Shipowners Co., Liverpool'dan satın alındı ve *Assiout* adı verildi. 1901'de Ellerman Lines Ltd. (Londra) şirketine satıldı.1914'te Türkiye'de el konuldu ve 1915'te İzmir'de mânia gemisi olarak batırıldı.[73] (Khedivial (Hidiviye) ve Ellerman Lines için bkz. Ek-9).

Birinci Dünya Savaşı'nda Anadolu'daki İngiliz Esirleri ve Esir Kampları Doktora Tezinde *City of Khios* ve *Assiout* Gemileri

Birinci Dünya Savaşı'nda İzmir'de el konulan üç İngiliz gemisinin personeli Manisa'daki esir kampına götürülmüştü. Levanten Hemşire Grace Williamson'un ifadesiyle "İki İngiliz gemisine el koyulmuştu ve yetmiş personel Konak'a (Sarıkışla) götürülmüştü." Williamson anılarında olay tarihinin 28 Ekim 1914 olduğunu yazmıştır. Günlüğünün 18 Kasım 1914 sayfasında "el konulan iki İngiliz gemisinin personeli savaş esiri olarak Manisa'ya gönderildi" ifadesi vardır. Günlüğünün 17 Mart 1915 günlü sayfasında ise; "Türkler 3 İngiliz ticaret gemisini ve taş yüklü birçok mavnayı liman girişinde (Yenikale) batırdılar" yazılmaktadır.[74] Önce batırılan gemi sayısının iki olduğu söylenmiş, sonra bu sayı üç olarak değiştirilmiştir. Zaten 70 personel iki geminin kadrosu için fazla bir sayıdır. Üç gemi söz konusu olursa gemi başına 23 personel düşmekte ve bu da makul bir gemi personel sayısına denk gelmektedir.

Savaş zamanında esir kampları için kıyı kesimler yerine Anadolu'nun iç kesimleri ve demiryollarının kavşak noktaları seçilmiştir. Örneğin Afyon şehri savaş esirleri için merkez konumdadır. İzmir'de tutuklanan savaş esirleri Manisa'ya götürülmüşlerdi.

Anadolu'nun önemli limanlarından birisi olan İzmir'e yaklaşık 40 km uzaklıkta bulunan Manisa, Osmanlı Devleti'nin önemli sancaklarından birisiydi. Şehir, savaşın başladığı ilk dönemden itibaren İngiliz esirlerini ağırlayan bir bölgeydi. Kampta bulunan esirlerin miktarı değişkenlik gösterse de, kamp ağırlıklı olarak İngiliz denizcilerinin tutulduğu bir yer olmuştu. Ekim 1915'te kampta bulunan esir sayısı, 75'ti.(*) Mayıs 1916'da kampta bulunan esirlerin yedisi İngiliz Ticaret Servisi'nin adamıydı.(2*) Eylül 1918 tarihi itibariyle kamptaki esir sayısı 63'e düşmüştü. Esirlere, elçilikten aylık 6 lira veriliyordu. Bu paraya ilaveten firmadan günlük 12 kuruş ve Londra'daki Merkezî Savaş Esirleri Komitesi'nden 20 İsviçre Frangı gönderilmekteydi.(3*) Esirlere yardım eden başka kuruluşlar da vardı. Bunlardan bazıları; The National Sailors' & Firemen's Union (4*) ve The Ellerman Lines Ltd. idi. (5*) (Orijinal kaynaklar için bkz. Ek-10).[75]

[73] https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?13773

[74] Hanhan, s.85

[75] Akkor, s.196-197, http://kizilaytarih.org/makale-tez/tz004.pdf

2.3.2.2. Mayına Çarpan Amerikan Bayraklı Ticaret Gemisi: *S.S. Texas*

Titanic'ten İki Hafta Sonra Batan Amerikan Bayraklı *S.S. Texas*

Hacı Davud Kumpanyası'na bağlı birçok gemi, İzmir Limanı çıkışlı olarak, yük ve yolcu taşımaktaydı. Kumpanyanın en eski gemisi olan *Olimpiya*, Hacı Davud Farkuh'un gemilerini Amerikan bandırası altına almasından sonra, *Texas* adıyla hizmet vermeye başlamıştı. *Texas* gemisi, 29 Nisan 1912 günü Yenikale civarında mayına çarparak feci bir şekilde battı.[76]

Texas gemisi, 29 Nisan 1912'de (Pazartesi) akşamüstü saat 4 civarında Selanik'e gitmek üzere İzmir limanından ayrılır. Körfezden çıkacak gemiler için kılavuz römorkörüyle geçiş mahalli olan, mayın döşenmiş Yenikale civarına gelen *Texas*, burada kendisinden önce limandan çıkan, aynı kumpanyanın *Montana* gemisinin Reji Şirketi'ne ait ve kılavuzluk görevini üstlenen römorkör tarafından geçit hattından geçirildiğini görür. Bu durum karşısında *Texas* kaptanının yapması gereken iş, kılavuzun geri dönmesini beklemek ve daha sonra kılavuz römorkörünün eşliğinde mayınlı bölgeden geçmekti. Fakat geminin süvarisi İspiridon Makri böyle yapmaz, kendisi kılavuz römorkörü ve *Montana* gemisine uzak olmakla beraber, Reji römorkörünün izlediği yolu takip etmez ve kendince doğru zannettiği bir rota üzerinde yoluna devam etmeye başlar. *Texas*'ın tehlikeli bölgeye girdiğini gören Yenikale istihkâmındaki batarya, geminin hemen durması için iki tane kurusıkı uyarı topu atar, gemi çok kısa bir süre durur gibi olduktan sonra tekrar yoluna devam etmeye çalışır, bu süreçte gemi tehlikeli bölgeye iyice yaklaşmıştır. Bunun üzerine, bataryadan 3-4 defa daha top atışı yapılır. Top atışlarının yapıldığı sırada, Reji römorkörü *Montana* gemisini geçirmiş, geri dönmektedir. *Texas*'ın tehlikede olduğunu gören römorkör, acı acı siren çalmaya başlar. Bu gelişmeler üzerine geminin yolcuları korku ve telaş içinde feryat etmeye başlayınca, Süvari İspiridon Makri gemiyi durdurmak zorunda kalır ve aynı anda tornistana başlar. İşte ne olduysa o anda olur.

Gemi tornistan yaparken su altına döşenmiş olan mayına çarpar ve korkunç bir patlama gerçekleşir. Kaza anını *Ahenk* gazetesi şu cümleyle tasvir etmeye çalışmıştır: "İşte bu sırada pervane su sathından aşağıda bulunan mayına ilişir ilişmez ani bir gümbürtü ile vapurun kıç tarafı birkaç metre havalanarak ve o anda kazan da patlayarak vapur iki parça olmuş, güvertedeki yolcuların birçoğunu havaya savurmuş, vapurun baş kısmı da ani surette batmış ve yok olmuştur"[77]

Feci kaza üzerine, orada bulunan Reji römorköründen hemen sandallar indirilerek kazazedeler kurtarılmaya başlanmıştır. Patlamayı duyan *Montana* gemisi geriye dönerek, sandallarını indirerek, kurtarma çalışmalarına katılmıştır. Kaza mahalli olan Yenikale'den de hemen yardım gönderilmiştir. Kaza sırasında o civarda bulunan bir-iki istimbot ile Avusturya Lloyd kumpanyasına ait *Karniyola* gemisi de kurtarma çalışmalarında bulunmuştur. Hava kararıncaya kadar sürdürülen kurtarma çalışmaları sonucu, yaralı ve yara almamış toplam 66

[76] Yetkin, sayı:55, s.38

[77] Yetkin, s.39-40

kişi kurtarılabilmiştir. Reji römorkörünün kaptanı akşamüstü saat 5 civarında gerçekleşen kazayı hemen vilayete bildirmiştir. Kazanın haber alınması üzerine Vali Celal Bey, Vilayet Polis Müdürü Cemal Bey ve bazı yetkililerle sağlık görevlileri hemen Hamidiye Körfez Şirketi'ne ait *Müsavat* vapuruna binerek, kaza mahalline doğru yola çıkmıştır. Korkunç patlamanın sesi şehrin her tarafından duyulmuş ve anlamlandırılamayan bu patlama, halk arasında büyük heyecana neden olmuştur. Vilayete verilen feci haber, gazetenin deyişine göre, göz açıp kapanıncaya kadar şehrin tümüne yayılmıştı. Bu çetrefilli ortam, birçok şayiaya da neden oluyordu. Özellikle limandan hemen hemen aynı anda üç geminin birden hareket etmesi- Hacı Davud Farkuh Kumpanyası'nın *Montana* ve *Texas*, Hıdiviye Kumpanyası'na ait *Tevkikiye* – kuşkuları arttırdığı gibi, asılsız söylentilerin de yaygınlaşmasına neden oluyor, ahali panikledikçe panikliyordu.

Kazazedelerin Pasaport'a geleceği söylentisinin yayılması üzerine, halk oraya üşüşmüştü. Halkın buraya girişini engellemek için 10 kadar polis ile bir o kadar da jandarma çalışıyor, fakat halkı sakinleştirme konusunda oldukça zorlanıyorlardı. Bu karmaşa ortamında Pasaport komiseri, polis müdürleriyle sürekli haberleşiyor, yapılması gerekenler hakkında talimat alıyordu. Panik ortamı gittikçe artarken, Belediye Reisi Edhem Bey, Polis Müdürü, Rum Metropoliti, Piskopos Efendi, Rusya ve Amerika devletlerinin konsolosları hemen Pasaport'a gitmişlerdi. Kazazedelere ilk yardımda bulunabilmek için her türlü alet, edevat ve malzeme buraya gönderilmeye başlanmış, 20 kadar İslam ve Hıristiyan hekim de görev yapmak için Pasaport'a gitmişlerdi.

Gece geç vakiti Reji römorkörü denizden toplayabildiği kazazedelerle Pasaport iskelesine yanaştı. Römorkör, 60 civarında kazazede getirdi, bunlardan 5-6 tanesi oldukça ağır yaralı olup, diğerleri hafif yaralıydı. Seyyar hastane şekline getirilen Pasaport iskelesinde, yaralıların ilk tedavileri yapılmaya ve yaralılar ilkyardımdan sonra sedyelerle İzmir hastanelerine taşınmaya başlandı.[78]

Kazanın en önemli görgü tanıklarından birisi, körfeze giriş çıkışın kılavuzluğunu üstlenen Reji römorkörünün kaptanıydı. Kaptan feci kaza hakkında aşağıdaki demeci verdi: "Kılavuz gemisi saat 5 sularında Hacı Davud Kumpanyası'nın *Montana* vapurunu geçiriyor, *Montana*'yı aynı kumpanyanın *Texas* vapuru takip ediyordu. *Texas*'ın kaptanı kılavuz gemisinin geri dönüşünü beklemek icap ederken böyle yapmamış, dış istihkâma doğru yoluna devam etmiş ve serbest geçit hattı yerine mayınlı bölgeye düşmüştür. İstihkâmdakiler *Texas*'ın tehlikeli yol takip ettiğini görüp ikaz için üzerine doğru kurusıkı iki top atmışlardır. Bununla birlikte vapur, yine aynı rotaya devam etmiş, bunun üzerine istihkâmdan taneli 5 top atılmıştır. *Texas* ancak yedinci topta ve fakat tehlikeli mayın sınırı arasında beklemiştir. Bu meyanda kılavuz römorkörü *Montana*'yı istihkâmdan ileriye geçirip götürmüş bulunuyor ve *Texas*'ı geçirmek için, geri dönüyordu. Ancak *Texas* oldukça tehlikeli bir mevkide bulunduğu için kılavuz römorkörü vapura yanaşamıyordu. Ansızın müthiş bir gümbürtü duyuldu. *Texas* mayına çarpmış, mayın vapurun tam orta yerinde ve makine dairesinin bulunduğu hizada infilak etmiş, vapur kazanının patlamasından

[78] Yetkin, s.40

oluşan ikinci bir gümbürtü işitilmiştir. *Texas* ikiye ayrılarak 3 dakika içinde batmış ve yolcularını deniz dibine götürmüştür. Kılavuz römorköründen indirilen filikalar kazazedelerden toplayabildiklerini diğer gemiye götürüyorlardı. Alafranga saat yedi buçuğa kadar kurtarmaya devam edilmiş, ondan sonra gerek gece karanlığının basmasından ve gerek deniz üstünde kurtarılacak kimse kalmadığından İzmir'e geri dönülmüştür."[79]

(Valiliğin yaptığı açıklama ve Savcı Yardımcısı Şekip Bey'le yapılan röportaj için bkz. Ek-11)

Osman Öndeş kaza hakkında kısaca şu bilgileri vermektedir:

"İlk adı *Marguerite*, Walter & Co. (Venedik) adına 1888 yılında Newcastle'da Schlesinger Davis & Co. tarafından inşa edilmiş, 480 gros tonluk ve 148 Kızak Numaralı genel yük gemisidir. 1893'de Ficer & Brüll, Fiume'ye satıldı ve ismi değiştirilmedi. Nisan 1897'de İzmir'de bulunan Hacı Davud Farkuh'a satıldı ve *Olympia* adını aldı.1910'da yine İzmir'de bulunan George Farkuh yönetimindeki Archipelago-American Steamship Co.'ya devredildi ve ABD bayrağına tescil edildi, *Texas* adını aldı. 29 Nisan 1912 günü İzmir'den Mersin'e 140 yolcusuyla hareket ettikten sonra İzmir Körfezi'nde Türk mayın gemileri tarafından döşenmişken demirinden kurtularak sürüklenmekte olan bir mayına çarparak battı. 70 kişi can verdi."[80]

Deniz kazaları ve batıklar hakkındaki bilgileri derleyen internet sitesi Wrecksite'a göre "Amerikan bandırasındaki 139 yolculu Texas, İzmir'den kalktığı 29 Nisan 1912'de İzmir Körfezi girişinde bir mayına çarptı ve battı. 70 kişi kılavuz gemisi tarafından denizden toplanarak kurtarıldı."[81]

The History of the Italian-Turkish War kitabında *Texas* gemisinin batışına yer verilmiştir:

"American Archipelago Hattı'nın *Texas* vapuru, İzmir limanından çıkarken bir mayına çarptı ve patlama geminin o kadar hızlı batmasına neden oldu ki, gemideki insanların sadece yarısı hemen yardıma gelen tekneler tarafından kurtarıldı."[82]

New York Times gazetesinin 1 Mayıs 1912 (Çarşamba) tarihli haberi de şöyledir:

"*Istanbul Daily News'dan* alınan telgrafa göre; Pazartesi (29 Nisan 1912) öğleden sonra saat 5'te, Amerikan bayrağına sahip, yerel bir şirkete ait küçük bir gemi olan *Texas*, 139 yolcu ve yük ile İzmir'den Selanik'e gitmek için ayrılmıştır. Gemi Yenikale açıklarında iken yüzen bir mayına çarpmış, infilak etmiş ve batmıştır. Kılavuz gemisi tarafından sadece 70 yolcu kurtarılmıştır. *Texas*, 1888 yılında inşa edilen 480 tonluk bir gemidir ve şu anda Archipelago-American

[79] Yetkin, s.40-41

[80] Öndeş, Türk Armatörleri Tarihi, 2. Cilt, s. 311-314

[81] https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?165409

[82] Beehler, s.73

Steamship Company'ye aittir. *Texas*, yedisi 1910'da yeniden adlandırılmış ve Türk bayrağından Amerikan bayrağına geçmiş sekiz vapurlu bir filoya aittir. *Texas* eskiden *Olympia* olarak biliniyordu ve Hacı Davut Farkouh'a aitti. G. Farkouh ise şimdi Archipelago-Amerikan Şirketi'nin müdürüdür."[83]

Tutel de 1912 yılında, Balkan Savaşı'nın patlak vermesi üzerine İzmir Limanı'nın girişine bir sıra mayın yerleştirildiğini, o günlerde Hacı Davut Farkuh kumpanyasının bir vapurunun (*Texas*, UH) bu mayınlardan birine çarparak battığını belirtmektedir.[84]

2.3.2.3. Mayına Çarpan Amerikan Bayraklı Ticaret Gemisi: *S.S. Nevada*

Wrecksite'a göre *Nevada*

S.S. Nevada, Amerikan bayraklı, 508 grostonluk, buharlı gemi. 1878'de Robert Steele & Company tarafından, 105 tekne inşa numaralı, Leith Hull and Hamburg Steam Packet Company (Leith) için *S.S. Ulva* adıyla inşa edilmiştir. *S.S. Nevada*'nın son sahibi Archipelago American Steamship Co, (İzmir, 1912-1913), ondan önceki sahibi *S.S. Rhodes* adıyla Hacı Ömer Lütfi Ferahlı (Antalya, 1912-1907) ve ilk sahibi *S.S. Ulva* adı ile Leith, Hull & Hamburg Line-J. Currie & Co. – Currie Line- Leith & Hull Steampacket'tir (Leith, 1878- 1907). 21(24?) Mayıs 1913'te İzmir Körfezi girişinde (Yenikale) yüzer bir mayına çarpmış ve batmıştır. [85] [85a]

Yeni Zelanda *The Auckland Star* gazetesinin *S.S. Nevada* ile ilgili haberi Ek-12'de sunulmuştur.

Sabri Yetkin kazaya ilişkin şu bilgileri vermektedir:

"*Senegal* gemisi kazasından üç gün sonra, 24 Mayıs 1913'te İzmir Körfezi dehşetli bir deniz kazasına daha sahne oldu. Hacı Davud Farkuh Kumpanyası'nın gemilerinden biri daha, *Texas*'ın geçirdiği kazadan tam bir yıl sonra, çok büyük bir kazaya karıştı. Kumpanyanın *Nevada* isimli, Amerikan bandıralı gemisi Selanik'ten İzmir'e gelmiş ve İzmir'den Antalya'ya doğru gitmek için 24 Mayıs günü saat 11'de limandan ayrılmıştır. *Nevada*, *Texas*'ın yitirilmesinden sonra, kumpanya tarafından Antalyalı Ömer Efendi'den Eylül 1912'de satın alınmıştı. Gemi 1893'te yapılmış, saatte 9-10 mil civarında sürat yapabilmekteydi. 21 kişilik mürettebatının tamamı Rum'du. *Nevada* gemisi, Süvari Nikola Papadapulo'nun yönetiminde Yenikale yakınlarına geldiğinde, şamandıraların belirlediği mayınlardan arınmış geçit hattından önde kılavuz römorkörü, ardında da bir Rus gemisinin limana doğru gelmekte olduğunu görür. Bunun

[83] https://www.crwflags.com/fotw/flags/gr~hfaas.html

[84] Tutel, Gemiler Süvariler İskeleler, s.209

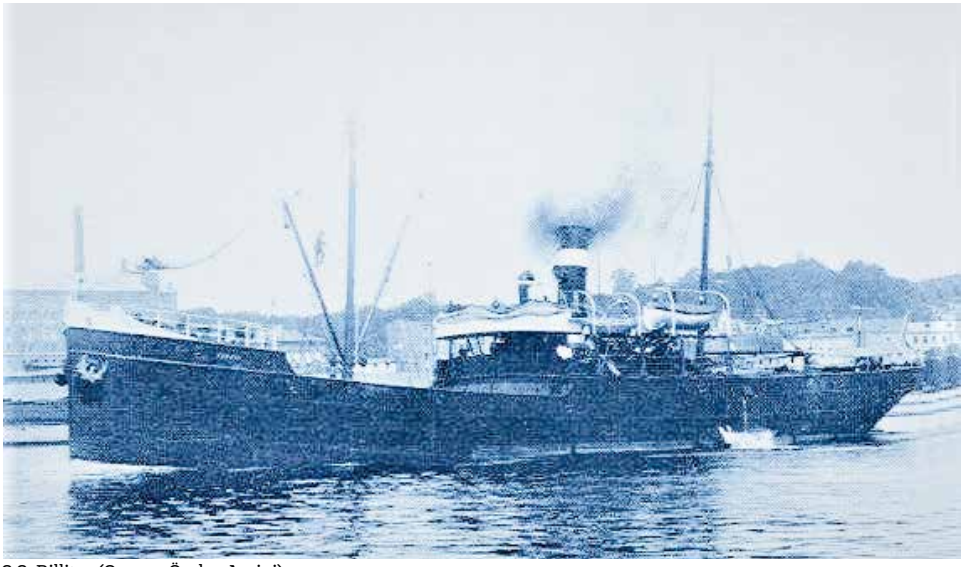
[85] https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?58143

[85a] https://www.marhisdata.nl/public/upl/Teun%20Rederijverhalen/ZEEBRIEF.149%20Reederij%20W.H.%20van%20der%20Zee.pdf

üzerine *Nevada* kenara çekilerek, Rus gemisine yol vermeye çalışır. Ancak gitmekte olduğu rotanın tehlikeli olup olmadığını tayin edemez ve süratle yeni rotasında yola devam eder."

"*Nevada*, sanki normal bir rotada gidiyormuşçasına rahat hareket etmektedir. Fakat gemi, baş tarafından bir mayına çarpınca korkunç bir patlama olur. Patlamanın telaşıyla kaptan gemiyi ani hareketlerle tornistan ettirmeye çalışır. İşte bu esnada gemi kıç tarafından bir başka mayına çarpar ve bu ikinci çarpışmanın şiddetiyle geminin kazanı infilak eder. Arka arkaya meydana gelen üç patlamayla enkaz halinde havaya uçar ve içindeki yolcuların tamamı denize döküldüğü gibi, gemi de hemen sulara gömülür. Korkunç bir kaza yaşanmıştır."

"Kaza mahallinde, *Senegal* kazasını soruşturmak için oralarda bulunan Fransız donanmasına ait bir zırhlı bulunmaktadır. Gemi hemen sandallarını indirerek kazazedelere yardıma başlar. Öte yandan kaleden gönderilen askeri sandallar da kaza yerine ulaşarak kurtarma çalışmalarına katılır. Korkunç patlamalar şehirde büyük korku yaratmış, büyük heyecanlara neden olmuştu. Fransız zırhlısı vilayeti durumdan haber etmiş ve gerekli yardımın gönderilmesini istemişti. Vilayet derhal gerekli gemi, sandal, malzeme ve yardımcı ekibi kaza mahalline göndermiştir. Fakat bunlar kaza mahalline varıncaya kadar, Fransız gemisi ve Yenikale askerleri kazazedelerden sağ ve yaralı olanların tamamını denizden çıkartmış, ölenlerden de 24'ünün cesedini denizden toplamıştır. Kurtarma çalışmaları sırasında yaralı ve sağ 83 kişi kurtarılmış, denizden 24 ceset çıkarılmış, gerisi de kayıptı. *Ahenk* gazetesi Gureba-ı Müslimin hastanesinde yatan kazazedelerden durumu nispeten iyi olan Aksekili medrese öğrencisi Hüseyin Efendi ile bir konuşma yapmıştır. Hüseyin Efendi: "Vapur bugün üçe çeyrek kala limandan hareket etmişti. Yenikale'ye varmazdan vapura bir şey çarptı. Baş tarafta müthiş bir gümbürtü ve onu müteakip geminin orta taraflarında ikinci bir gümbürtü duyduk. Biz hemen direklere sarıldık. Fakat vapur 2-3 dakika içinde battı. Ansızın ben kendimi deniz ortasında buldum. Elime geçen yüzen bir dolaba sarıldım. O suretle kendimi deniz üzerinde tutabiliyordum. Fakat daha sonra üç kadın gelip onlar da dolaba sarıldılar. Hepimiz bağırıyor, imdat istiyorduk. Nereden geldiğini tayin edemediğim bazı kayıklar hemen kaza mahalline yetiştiler. Ben avazım çıktığı kadar bağırıyor, yalvarıyordum. 'Aman hemşeri gel bizi kurtar, üzerimde ne varsa senin olsun' diyordum. Fakat kayıklar yanı başımdan geçtikleri halde bize gelmiyor, kadınların bulunduğu taraflara koşuyorlardı. Bu keşmekeş ve umutsuzluk arasında tuttuğumuz dolap elimizden kurtuldu. O zamana kadar korkmamış, kendimi endişeye kaptırmamıştım. Fakat kurtuluşumun tek aracı olarak bildiğim dolap elimden kurtulunca ve geçen kayıkların bize yanaşmadıklarını görünce korkmaya, umutsuzluğa kapıldım. Deniz içinde çırpınıyor, su üstünde kendimi tutabilmek gayretiyle ellerimi ayaklarımı vuruyordum. Fakat bir aralık geldi ki kendimi kaybetmeye başladım. Kelime-i şahadet de getiremiyordum, çünkü su boğazıma hücum ediyordu. Artık bu görevi kalben yapıyordum. Ben kendimi tamamen kaybetmiştim ki bir el beni tutup sahile çıkardı. Orası neresidir bilemem. Yalnız gözlerimi açtığımda etrafımda birkaç asker gördüm.



S.S. Billiter (Osman Öndeş Arşivi)

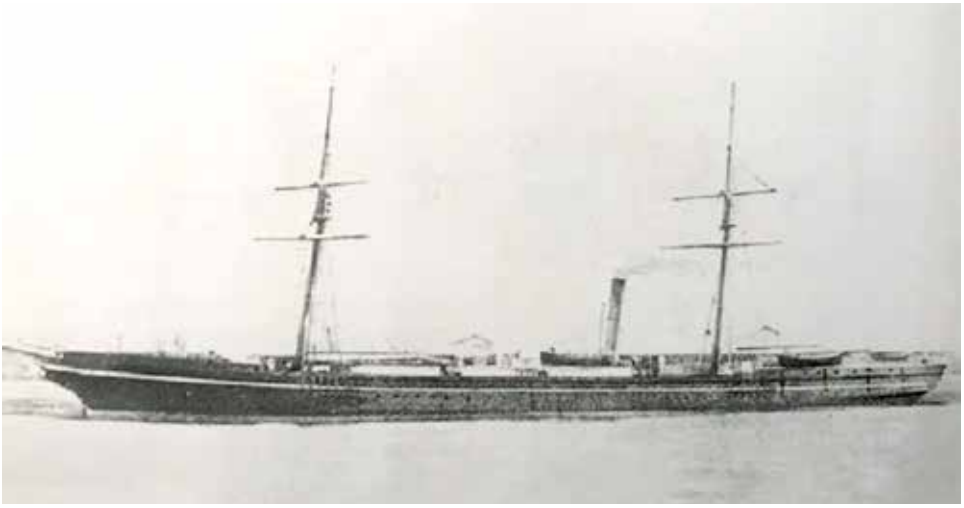
Kollarımı, bacaklarımı ovuyor, baş aşağı tutup istifra ettiriyorlardı. Bir parçacık kendime gelince sedye ile bir vapura naklederek İzmir'e getirdiler. Allah'a şükür, işte bu kazadan bu suretle kurtuldum" demiştir.

"Vilayetin resmi beyannamesinde, *Nevada*'nın tüm uyarılara ve resmî olarak kumpanyalara yapılan tebliğlere rağmen, kılavuz almadan geçiş hattına girerek, tehlikeli bölgeye kaydığı, böylece kazanın gerçekleştiği bildirilmiş ve gemi enkazının bulunduğu yer ve suyun üzerinde görülen direklerinin kaza mahallinin yerini tam olarak tespit ettirdiğini, buranın da yasaklanmış bölge olduğu açıklanmıştır. Vilayet 26 Mayıs 1913 tarihinde kazaya ilişkin bir raporu daha kamuoyuna duyurmuştur. Bu rapora göre, kaza esnasında *Nevada*'da 120 yolcu vardır. Bunlardan 83 kişi kurtarılmış, 24'ünün cesedi bulunmuş, 16 kişinin durumu ise bilinmemektedir."[86]

Uzunada'da yazlığı bulunan Edmund H. Giraud Nevada'nın batışını görmüş ve bu anları kitabında şöyle anlatmıştır: "24 Mayıs 1913'te İzmir'den Uzunada'ya Helen May ile seyrediyordum. Yatımın köprüsünde oturmuş yemek yerken Körfez'in dışına doğru seyreden S.S. Nevada pruvamdaydı. Sancakkale'den yarım mil ve diğer gemiden bundan daha az bir mesafede durdum. Gözüm pruvamdaki gemideydi ve ağzıma bir lokma atacaktım ki S.S. Nevada hızlı bir şekilde iki mayına çarptı. Paramparça oldu ve birkaç dakika içinde battı"[87].

[86] Yetkin, sayı 56, s. 56-59

[87] Hanhan, s.60



S.S. Adana (Erdem Cever Arşivi)

2.3.2.4. Birinci Dünya Savaşı'nda El Konulup Blok Gemisi Olarak Batırılan İngiliz Ticaret Gemisi: *S.S. City Of Khios*

S.S. City Of Khios Türk sularında 1914'te el konularak ve mânia gemisi olarak 6 Mart 1915'te İzmir girişinde batırılmıştır.[88] *City of Khios*'un bağlı olduğu firma Ellerman Lines idi.[89]

Yukarıda da belirttiğimiz gibi Birinci Dünya Savaşı çıktığında Türkler üç İngiliz gemisine İzmir Limanı'nda el koydular. Bunlar *Billiter* (832 GRT/ 468 NRT), *Assiout* (3146 GRT) ve *City of Khios* idi. Her üç gemi İzmir Liman girişindeki körfeze girecek gemileri engellemek amacıyla 6 Mart 1915 tarihinde Pelikan Bankı civarında batırıldı.[43] Yukarıda da değindiğimiz gibi, İstanbul Deniz Müzesi'nde İzmir'de el konulan gemilerle ilgili kaydın ilk sırasında *Sti of Kios (City of Khios)* yer almaktadır.

2.3.2.5. Birinci Dünya Savaşı'nda El Konulup Blok Gemisi Olarak Batırılan İngiliz Ticaret Gemisi: *S.S. Billiter*

Türkler tarafından el konulan *S.S. Billiter*, İzmir Körfezi'nde blok gemisi olarak batırılmıştır.[90] Birinci Dünya Savaşı çıktığında İzmir Limanı'nda el konulan üçüncü İngiliz gemisi *Billiter* (832 GRT/ 468 NRT) idi. *Billiter* perçinli bir gemiydi ve diğer iki gemiyle birlikte Pelikan Bankı civarında körfeze girecek gemileri engellemek amacıyla 6 Mart 1915'te batırıldı.[43] İstanbul Deniz Müzesi kayıtlarında yer alan İzmir'de el konulan gemiler listesinin üçüncü sırasında *Belstir* olarak ifade edilen geminin *Billiter* olduğu düşünülmektedir.

---

[88] https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?215635

[89] https://wikivividly.com/wiki/Ellerman_Lines

[90] https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?204324

2.3.2.6. Türk-İtalyan Savaşı'nda Blok Gemisi Olarak Batırılan Osmanlı Ticaret Gemisi: S.S. *Adana*

(Eski adları *Roland* ve *Bahr-i Ahmer*) 1.282 gros tonluk, 81,4 m boyunda, 7,2 m genişliğinde ve 7,2 m draftında olan civadralı, tek bacalı, iki direkli (yelkenle seyir için), sac gövdeli, tek pervaneli, azami seyir sürati 9 knot olan, 60 birinci sınıf yolcu kamarası ve 60 ikinci sınıf yolcu kamarası olan *Roman*, 30 Nisan 1863 tarihinde Charles Lungley & Co.,(Deptford, Londra) tersanesinde Union Line adına inşa edilerek teslim edildi. Posta vapuru olarak Plymouth'dan Cape Town'a güney rotasında ilk seferi 30 gün 20 saatte tamamlayarak o zamanların sürat rekorunu kırdı.1870'te 16,5 m boy verildi ve yeni boyu 97,9 m, yeni gross tonu ise 1.751 oldu. 1872'de makinesi yenilendi ve böylece azami seyir sürati 11 knota çıktı. 25 Mayıs 1873'te Dassen Adası civarında haritada kayıtlı olmayan bir sığlığa bindirdiğinden, onarım için Cape Town'a döndü. 1880'de Cape Zanzibar rotasındaki seferlerde kullanıldı.

1888'de Southampton-Hamburg servisine verildi. 1889'da Esseyan Uncuyan ve Şürekâsı'na satıldı. Esseyan Uncuyan, gemiye memleketinin adını verdi: *Adana*. Nahum Esseyan Uncuyan'ın yaşamı hakkında ayrıntılı bilgi saptanamamıştır. Ancak, Adanalı olduğu ve zamanla İstanbul'a göç ettikleri kaydı vardır. ABD'de Uncuyan soyadlı ailelerin varlığı görülmüştür. 1911 Ekim ayına kadar geminin Osmanlı armatörleri arasında el değiştirdiği görüldü. 1911 Türk-İtalyan Savaşı nedeniyle Ekim ayında İzmir Körfezi Yenikale geçidinde düşman gemilerinin girişini engellemek üzere yarı batırıldı.[91]

Diğer bir kaynağa göre ise 1895 yılında İdare-i Mahsusa'ya satıldı ve 1909 yılında hizmet dışı bırakıldı (Wrecksite).

2.3.2.7. Türk-İtalyan Savaşı'nda Blok Gemisi Olarak Batırılan Osmanlı Ticaret Gemisi: S.S. *Saadet*

1865 yılında, Liverpool'da Jones, Quiggin & Co. tezgâhlarında yük gemisi olarak yapıldı. 1690 gros tonluk olup teknesi sactı. Uzunluğu 79,1 m ve genişliği 9,7 m, su kesimi 5,4 m idi. J. Jack & Co. yapımı 4 silindirli compound buhar makinesi vardı. Uskurluydu. Önce *Venezuelan* adıyla çalıştı. 1891'de Karamanyan Şirketi (İstanbul) tarafından satın alınınca adı *Saadet* olarak değiştirildi.[92]

Kömür ocaklarının imtiyaz sahipleri arasında bulunan Artin Karamanyan Vasiloğlu'nun kardeşleri Aram ve Hrant'la birlikte Kilimli'de iki, Zonduldak'ta iki kömür ocağı bulunmaktaydı. Çok zor koşullarla sahile taşınan kömür, bir nevi mavnalara yüklenir ve açıkta demirlemiş gemilere nakledilirdi. Karamanyan şirketinin *Saadet* ve İnayet isimli iki şilebi aynı zamanda donanma gemileri için kömür ikmal ederdi. Özellikle kömür ticaretinden büyük varlık tesis eden Karamanyan ailesi 1875'te Heybeliada'da inşa edilmiş olan Grand Bretagne

[91] 50: Newell, Peter - Union Castle Line arşivi, Öndeş, Türk Armatörleri Tarihi, 2. cilt, s.274, Tutel, Seyri Sefain, s. 99

[92] Tutel, Seyri Sefain, s.100

[93] Öndeş, Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi, s.116



Sultaniye yatı 1903 yılında Boğaziçi'nde demirliyken[95]

Oteli'ni satın alarak Karamanyan Hotel adını vermiştir.[93] 1896'da İdare-i Mahsusa tarafından satın alındı. 1909 yılında hizmet dışı bırakıldı. Nisan 1912'de İzmir, Yenikale'de batırıldı.[92] Birinci Meşrutiyet yıllarında (1876) İstanbul'daki çeşitli gemi firmalarının toplam 77 gemisinden biri de *Saadet*'tir.[94]

2.3.2.8. Türk-İtalyan Savaşı'nda Blok Gemisi Olarak Batırılan Osmanlı Saltanat Yatı: *Sultaniye*

1852'de, Londra, Blackwall'da C.J. Mare tezgâhlarında, ahşap tekneli yandan çarklı yat olarak inşa edildi. 2909 gros tonluktu. Uzunluğu 119,2 m, genişliği 12,2 m, su kesimi 4,8 m idi. 758 beygir gücünde iki silindirli compound buhar makinesi vardı. İki kazana sahipti.[96] 15 mile yakın sürat yapabiliyordu. Tek bacalı, iki direkliydi. 1853 yılında *Feyz-i Cihad* adıyla Mısır Donanması'nda fırkateyn ve yat olarak yer aldı. 1862'de Forrester & Co. tezgâhlarında büyük ölçüde yenilendikten sonra Hidiv İsmail Paşa tarafından Sultan Aziz'e (4 Şubat 1830-4 Haziran 1876) hediye edildi.

Adı *Sultaniye* olarak değiştirilen bu güzel yat, padişah salonuna inen billur parmaklıklı muhteşem merdiveni, salonu süsleyen birbirinden değerli tablolarıyla göz kamaştırıyordu. Sultan Aziz 1863 yılında Mısır'a, 1869 yılında da Fransa'ya bu gemiyle gitti. 1864'te arızalanınca İngiltere'ye, inşa edildiği tersaneye gönderilerek bacası ve kazanları değiştirildi.

Ama bir süre daha kullanıldıktan sonra, 1872'de, bu sefer tamir kabul etmez şekilde yeniden arızalandı. Zaman zaman donanmada nakliye gemisi olarak kullanıldı. Değerli eşyaları ve işe yarar kısımları çıkartılıp boşaltıldıktan sonra 1905'te İzmir'de bağlandı. 1908'de gemi bozumcusuna teslim edildi. 1911 yılı Ekim ayında da taş doldurulup karinası delindikten sonra dibe oturtuldu.

---

[94] Tutel, Seyri Sefain, s.68

[95] http://lcivelekoglu.blogspot.com/2013/03/sultan-abdulazizin-avrupa-seyahati-ve.html

[96] Güleryüz ve Langensiepen, s.150



Sultaniye İsim Levhası (İstanbul Deniz Müzesi)

20 Nisan 1912 günü İzmir Körfezi'nde, Yenikale önlerinde büsbütün batırıldı. Bu güzel yatın *El Mahrusa I* [97] adlı bir eşi vardı ki, Mısır'da 90 yıldan fazla bir zaman kullanılmıştır.[98]

Sultan Abdülaziz'in *Sultaniye* ile seyahatleri için bkz. Ek-13.

2.3.2.9. Geçidi Tıkayacak Taş Yüklü Mavna, Şat, Şalopa vb. Deniz Araçları

Araştırmacı Yaşar Ürük'e göre Yenikale'de 1914-1918 yılları arasında, içlerine taş doldurulmuş 42 parça ahşap mavna batırılmıştır. Ürük bu bilgiyi dönemin İzmir gazetelerine dayandırmıştır. Grace Williamson da içi taş yüklü birçok deniz taşıtının batırıldığını günlüğünde yazmıştır.

İzmir Rıhtımı inşaatı 1868'de başlayıp, 1876'da bitmişti. Gemiler, mendireklerin kıyı tarafında olan rıhtıma kıçtan halat vererek ve baştan da demir atarak bağlanıyordu. Günümüzdeki gibi bordadan yanaşma uygulaması yoktu. Bu da yükleme-tahliye işlerini uzatıyor ve geminin her iki bordasına yanaşacak mavnaların olmasını gerektiriyordu. Bu yüzden liman işletmesi elinde çok sayıda mavna tutuyordu. Prof. Dr. Çınar Atay'ın eserinin 266, 268, 269 ve 274. sayfalarında bu mavnaların fotoğrafları görülebilir. Osmanlı yönetiminin Birinci Dünya Savaşı'nda el koyduğu gemilerin yanında bu mavnalara taş yükleyerek Yenikale açıklarına getirdiği ve bunları o mevkide batırdığı görülmektedir. Gerçekten de bu mavna batıklarının özellikle Yenikale gemi mâniasının en doğu ucunda yer aldığı donanma dalgıçları ile yapılan görüşmelerden anlaşılmaktadır. Dalgıçlar üstleri sık midye vb. deniz kabuklusu kaplı olan bu ahşap mavna batıklarından ziyade işleri gereği metal aksamlı gemilerle uğraşmışlardır. Günümüzde gemi mâniasının doğu ucuna yapılacak bir dalışla, söz konusu mavnaların artıklarından alınacak ahşap numuneler yaş tayinine tabi tutulabilir.

[97] Bu yatla ilgili bilgilere şu videodan ulaşılabilirsiniz; https://www.youtube.com/watch?v=3KWH14v2b7s

[98] Tutel, Seyri Sefain, s.46-50

[99] https://lcivelekoglu.blogspot.com/2013/03/sultan-abdulazizin-avrupa-seyahati-ve.html

2.4. Yenikale'de Batmadığı Tespit Edilen Gemiler

2.4.1.Yenikale'de Amerikan Bayraklı Bir Gemiyle Çatışan, Batan ve Bir Yıl Sonra Yüzdürülen Türk Bayraklı Gemi: İ*zmir* (1955 yapımı)

"1957 yılının 3 Şubat günü, İzmir tarihine maalesef tatsız bir gün olarak geçecekti.Çünkü o sakin sabah, saatler 09.40'ı gösterdiğinde, Narlıdere açıklarından süzülerek İzmir Limanı'na girmekte olan güzelim İzmir vapuru, saat 08.30'da Pire'ye doğru hareket eden ABD bandıralı *Howell Lykes* şilebi ile büyük bir gürültüyle çatışmıştı.

Türkiye Cumhuriyeti, "Akdeniz'in en iyi gemi taşıyıcısı" ünvanını da alan üç geminin siparişini, Almanya'nın Bremen kentindeki tersaneye 1951 yılında vermişti. Bu gemiler "Akdeniz" tipi gemiler olarak anılacaktı. Su hattındaki boyu 105 m, genişliği 16,05 m, 16 deniz mili süratinde, 68 birinci mevki, 68 ikinci mevki, 524 de turistik sınıf yolcu taşıma kapasiteli olan gemiler, 1956 yılında tamamlanıp törenle Türkiye'ye teslim edildiler. Gemilere sırasıyla İzmir, Marmara ve *Ege* adları verildi. 1956 yılının Mart ayının ortalarında bir gün, yerel gazeteler, İzmirliler'e coşku ile bir haber verdiler: Bremen tersanelerinde yapımı tamamlanan İzmir vapuru, İzmir Limanı'na geliyordu. O gün limanda büyük bir tören düzenlendi. İlk kez bir vapura kentlerinin adının verildiği duyan İzmirliler törene katıldılar ve İzmir vapuru ilk yolcularını alarak İstanbul'a hareket etti. Bir gemi, adını aldığı kentten ilk seferine başlıyordu. Haklı bir coşkuydu yaşanan. Çünkü Osmanlı döneminde de bir vapura (aslında iki vapura, UH) İzmir adı verilmişti, ama o dönemin İzmirliler'i bu külüstür gemiyi kendilerine hiç yakıştıramamışlardı.

Aradan 11 ay geçmeden büyük facia meydana geldi. Bu olayın üç ay kadar öncesinde İtalyan transatlantiği *Andrea Doria*, sis nedeniyle bir şileple çatışmış, kazada yüzlerce kişi hayatını kaybetmişti. Ocak ayının son günlerinde de İstanbul'da bir facia yaşanmıştı. Akıllardan hiç çıkmayan bu kazalar henüz konuşulurken, İzmir Körfezi girişinde de bir çatışma meydana gelince, ertesi günkü gazeteler, başlıklarında hemen *Andrea Doria* olayına gönderme yaptılar: "İzmir sularında *Andrea Doria* faciasını andıran müthiş deniz kazası... Bir Amerikan şilebinin çarptığı İzmir vapuru sulara gömüldü. Narlıdere önlerinde vuku bulan kazada beş kişi öldü, yaralananlar oldu". Bu olay, denizcilik dünyasını yeni bir yasa soktu. Dönemin bir yazarının deyimi ile "Denizcilik İşletmesi'nin bir yaşındaki gemisi, memleketimizin övüneceği en kıymetli vapurlarından biri olan İzmir artık bir hatıra" idi. Geminin yolcularından Nedret Gönenç, kazayı günlüğüne şöyle not etmişti:

"Denizcilik Bankası'nın 'güzide' süvarilerinden Tahir Candaş, yönetiminde 2 Şubat Cuma günü saat 14.00'te, 244 yolcu alarak İstanbul'dan hareket eden İzmir, normal bir seyirle Narlıdere açıklarına kadar geldi, gemi saat 10.00'da İzmir Limanı'na gireceğinden, bütün yolcular hazırlıklarını tamamlamış ve güzel İzmir'in manzarasını gemi güvertesinden seyre hazırlanmışlardı. *İzmir* vapuru, 18 knot süratle Yenikale önlerine gelmiş ve İzmir Körfezi'nin girişini belirleyen Pelikan fenerlerinin içine girmişti. Bu sırada İzmir'den hareket eden ABD Bandıralı *Howell Lykes* şilebi de kendi rotası üzerinde, aynı fenerlere tam yolla seyretmektedir. Şilebin

bu sürati anormaldir. İzmir vapurunun kaptan köşkünde gemi süvarisi Tahir Candaş ile ikinci Kaptan Hüseyin Dereli, Amerikan şilebinin anormal seyri karşısında 3 kez düdük çaldılar ve uyarmaya çalıştılar. Ancak Amerikan şilebi yolunu değiştirmek şöyle dursun, süratini azaltmaya bile gerek görmedi. Bu sırada saat sabahın tam 09.40'larıdır. *İzmir* gemisi tam manası ile kanala girmiş ve son iki fenerin arasına sokulmuş durumdadır. Her iki gemi arasında çok az bir mesafe kaldığı halde, normal rotasını takip eden İzmir'in süvarisi, Amerikan şilebinin kendilerine yol vermemesi ve bu arada herhangi bir emniyet tedbiri de almaması üzerine, derhal rotasını değiştirip iskele (köprüüstünden pruvaya bakılınca sola doğru) yönüne döndü. Fakat bu defa çok yakın bir mesafede bulunan Amerikan şilebi, rotasını değiştirdi ve sancak (köprüüstünden pruvaya bakılınca sağa doğru) yönüne dümen kırdı. İşte bu felaket demekti. Her iki geminin de aynı yönde yol değiştirmiş olmaları, bu üzücü kazanın vuku bulmasına kâfi gelmiştir."

Kaza anında Amerikan şilebi, İzmir'in sancak tarafından doğrudan doğruya makine dairesine bindirdi. Bu şiddetli çatışma neticesinde durumun önemini kavrayan ve İzmir'in batacağına kanaat getiren *Howell Lykes*, çarpışmadan sonra İzmir'in bordasından ayrılmayarak ve burnunu çarptığı yerden çıkarmayıp, İzmir'i gerisin geriye sürükleyerek sığlık bir yer olan Narlıdere Derince Mevkii'nde karaya oturttu.

Nedret Gönenç'in kaza notlarını okumaya devam edelim: "Bu ani ve şiddetli çatışma sırasında çoğunluğu gemi güvertesinde bulunan İzmir'in yolcuları bir anda birbirine karıştı, yüzlerce kadın, erkek ve çocuk birbirine girerek feryada başladılar. Herkes canını kurtarmak için şaşkın bir vaziyette oraya buraya koşuşurken, bir yandan da gemi zabitanı gerekli önlemleri almaya başladı ve çok seri bir şekilde cankurtaran filikalarını denize indirip yolcuları tahliye etmeye başladılar. Kaza yeri sahile çok yakın olduğundan, bütün sandal ve motorlar, balıkçılar hemen kazazede İzmir'in yanına geldiler ve gemiden tahliye edilmekte olan yolcuları alarak sahile çıkarmaya koyuldular. Gemi telsizcisi de, bu durumdan İstanbul'u haberdar etmiş ve kazayı telefonla İzmir'e de bildirerek yardım talebinde bulunmuştur. Sahile çıkarılan yolcular henüz kazanın dehşet ve korkusundan sıyrılmadıkları için şaşkın vaziyette, yavaş yavaş sulara gömülmekte olan İzmir vapuru'ndan gözlerini uzun süre ayıramamıştı."

Olayı haber alan İzmir Valiliği derhal kaza yerine üç körfez vapuru gönderdi. Yardıma koşan vapurlardan biri, bugün de prestij gemisi olarak hizmet vermekte olan *Bergama* gemisiydi.

İzmirli gazeteciler, saatler 12.00'yi gösterirken savcılardan izin alarak İzmir'e çıktılar. İlk izlenimleri, "vapur hakikaten bir feci manzara arz etmekteydi" şeklinde oldu. Hayrullah Gülal, o dönemin en acar muhabiriydi ve gördüklerini ertesi günkü *Yeni Asır*'da şöyle aktarıyordu: 'Kazaya sebep olan şilep çarptığı yerde durmakta ve İzmir de kendisini sinesine çekecek olan Narlıdere koyunun mavi sularında feci akıbeti kendisine hazırlayan şilebe yaslanmış durmaktaydı. Kaptan köşkünün hemen birkaç metre gerisinde, İzmir'e yanlamasına bindiren Amerikan şilebi, İzmir'imizin gövdesini bir kâğıt gibi parçalayarak arka

tarafa doğru sıyırmış ve 4 metre kadar da geminin makine dairesine girmiş bulunuyordu. Saat 12.00'de İzmir tahminen 45° kadar sancak tarafına yatmış durumdaydı. İzmir'in tamamen devrilmemesi için iki römorkör sürekli olarak iskele tarafından halatlarla çekmeye ve dengesini sağlamaya çalıştılar ama başarılı olamadılar.' Gazeteciler daha sonra Amerikan şilebine geçtiler: 'Saat 12.00'den sonra kazanın diğer tarafı olan ABD şilebinin mürettebatını yemek salonunda kahve içerken bulduk. Hepsinin yüzünden bu müessif kazaya üzüldükleri belli olmakta idiyse de, gemi personeli olarak kazanın sorumluluğu bakımından hiç de endişe etmedikleri seziliyordu. Bunun nedeni olay meydana geldiğinde, geminin bir Türk kılavuz kaptan tarafından idare ediliyor oluşuydu.'

Olayın duyulmasından sonra, Pasaport İskelesi'nde mahşeri bir kalabalık toplanmıştı. İzmir'de yolcu yakını olanlar olayın dehşetini düşünerek, diğer yandan da tanıdıklarının akıbetini merak ederek Pasaport İskelesi'nde heyecanla bekliyorlardı. Saat 13.30'da *Bergama* gemisi, ilk kafileyi Pasaport'a getirdi. Tanıdıklarına ve akrabalarına kavuşmanın sevinci içinde gözyaşı dökenlere karşılık, beklediği yüzleri göremeyenlerin oluşturduğu hüzün tablosu ise yürek burkuyordu. Vapurdan inenlerin etrafını saran kalabalık, olayın nasıl olduğunu öğrenmeye çalışıyordu. Pasaport İskelesi'ne ilk inen yolcular arasında bulanan Kemal Özada, olayı bütün ayrıntıları ile anlattı. Özada, kendisinin 21 numaralı kamarada olduğunu söyledikten sonra, çatışmanın bilhassa 16-22-28 ve 30 numaralı kamaralar civarında olduğunu söylüyor ve "Çatışma sonucu borulardan fışkıran sular yolcuların korkulu dakikalar geçirmesine neden oldu" diyordu. Yüksel Yücel isimli bir genç de, çatışma anından birkaç dakika evvel vapurdan hoparlör neşriyatı ile vapurun 18 knotla seyretmekte olduğunun bildirildiğini söylüyordu ve ekliyordu "Çok hızlı gidiyorduk, çok!" Bayan yolculardan Bahriye Şahin ise, kendisinin de katıldığı bir kurtarma operasyonunu şöyle anlatmıştı: "Tam çatışma anında muhakkak surette ezilmesi mümkün olan bir talebeyi kucaklayarak olay yeniden uzaklaştırdım."

Narlıdere'den çocuk gözüyle olayı izleyen, daha sonra İzmir'in usta gazetecilerinden biri olacak olan Sökmen Talay ise, kazaya ilişkin bir anıyı hiç unutamadığını söylüyordu: "Birinci mevkilerin gezinti mahalli olan yerlere artık yavaş yavaş sular dolmaya başlamıştı. Geminin yüksek yerlerindeki eşyalar da büyük gürültü ile denize doğru kaymaya başladı. Biz bu gürültüleri kıyıda duyabiliyorduk. Saat 15.00 gibi, güverte tamamen sulara gömüldü. Köprüüstü de suya gömüldükten sonra, tam deniz hizasına gelen Türk bayrağı, filikalarla direğe yanaşan mürettebat tarafından ıslanmasına izin verilmeden direğinden sökülüp saklandı. Gemi batabilirdi ama bayrak asla! Az sonra Amerikan şilebi kendisini gemiden geriye doğru çekmeye başladı. İzmir, Ege Denizi'nin mavi sularına gömülürken vefakâr ve fedakâr denizcilerine de veda etti."

Şiddetli çatışma sırasında "kumanyalık" da denilen depoda bulunan Kadir Değirmenci ilk ölen kişi oldu. Gemi personelinin tüm çabalarına rağmen, kumanyacı Kadir Tüzer'i de kurtarmak mümkün olmamış, zavallı genç kumanyalıkta kalarak can vermişti. İki Kadir'in kaderi burada kesişmişti. Öğle yemeğine ekmek çıkarmak için fırını çalıştıran gemi ekmekçisi Enver Akkoyunlu da içeri dolan sularda

boğularak ölmüştü. Yolculardan da iki kişi hayatını yitirmişti. Biri 8 numaralı lüks kamara yolcularından Alberto Assante adındaki kuyumcuydu. Çarpışma anında ölen Alberto'yu bir battaniyeye sararak bar salonuna kadar taşıyan gemi yolcuları, batma telaşıyla gemiyi terk ederken orada unutmuşlardı. Akşama doğru, üç arkadaşlarını yitiren gemi mürettebatı, *Sütlüce* körfez gemisi ile İzmir'e getirildi. Savcılık iki kaptanı gözaltına aldırmıştı. Bunlar Amerikan *Howell Lykes* adlı şilebi Yenikale civarındaki fenerlere kadar götürmekle yükümlü olan İzmir Limanı kılavuz kaptanlarından Ziya Denizer ile İzmir vapurunun süvarisi Tahir Candaş'tı. Ziya Kaptan olay hakkında hiçbir şey söylememiş, sadece İzmir'in çaldığı düdük seslerini işitmediğini söyleyerek, Tahir Kaptan'ı suçlamıştı: "Ben ayarlamış olduğum rota üzerinden gidiyordum. Kaptan Tahir Candaş ise, iki fener arasına girmek üzereyken korkarak şaşırdı ve rotasından çıktı." Batan geminin süvarisi Tahir Candaş ise, "Limana girmek üzere olduğumuzdan ben de kaptan köşkündeydim. Amerikan şilebinin üzerimize geldiğini görünce üç defa düdük çaldım. Yol vermeyeceğini, süratini kesmeyeceğini anlayınca iskeleye dümen kırdık, onlar da aynı yöne dümen kırınca bize bindirdi" diyordu. Tahir Kaptan, "Vicdanen suçlu olduğuma inansam, gemiden çıkmaz ve intihar ederdim" diyerek suçsuz olduğunu iddia ediyordu.

Geminin batışıyla ilgili soruşturma, gazeteleri aylarca önemli bir konu olarak meşgul etti. Geminin 11 milyon 500 bin liraya sigortalı oluşu, Fransız sigortacıların da İzmir'e gelmesine yol açmıştı. Denizcilik Bankası, Amerikan şilebi acentesi ile kaptanı aleyhine tazminat davası açtı. Cumhuriyet Savcısı Radi Ökbay ve yardımcısı Nevzat Akın soruşturmaya günlerce devam ettiler. Dosya hazırlanırken 15 gemi yolcusu dinlendi. Olaydan 10 gün sonra, İzmir vapurunda büyük bir patlama meydana geldi ve ambar bölümü infilak etti. Bu patlamanın suların sıkıştırmasından kaynaklandığı belirtildi.

İzmir vapuru faciasının yargı süreci yıllarca sürdü ve sonunda da hiç kimse mahkûm olmadı. Başlarda İzmir vapurunu yöneten Tahir Kaptan suçlandıysa da, mahkeme kimin suçlu olduğuna karar veremedi. Bu arada Bremen'deki tersaneden gelen gemi mühendisleri de, İzmir vapurunun yeniden yüzdürülebileceği müjdesini vermişlerdi. Oysa Denizcilik Bankası, bu haberi almadan önce gazetelere ilan vererek, geminin hurda halinde satılabileceğini duyurmuştu.

Yüzdürme girişimleri bir yılı aşkın süreyle devam etti. 1958 yılının 28 Şubat günü gemi doğrultulduğunda kazanın üzerinden tam 378 gün geçmişti. Geminin yüzdürülmesi işi ihaleye çıkarılmış ve bu ihaleyi bir İtalyan firması kazanmıştı. Kaptan Serra ve arkadaşları olarak tarihe geçen bu ekip, İzmir'i önce denizin dibinde tamir etti ve tekrar doğrulttular. Gemi yeniden yüzer hale gelir gelmez, 378 gün önce gönderinden indirilen Türk bayrağı yeniden göndere çekildi. Geminin sularının boşaltılıp yeniden çalıştırılır hale gelmesi 52 gün sürdü. Olay büyük sevinç yaratmıştı. Pasaport İskelesi'ne çekilen gemiyi görmek için İzmirliler yine limana doluştular.

Gerekli incelemelerden ve sigorta müfettişlerinin çalışmalarından sonra, İzmir dünyaya geldiği yer olan Bremen'e götürüldü. Römorkörlerin çektiği


244 yolcusuyla İzmir limanına girerken bir Amerikan şilebinin çarptığı

İzmir vapuru battı

Kazâda 4 yolcu 1 mürettebat öldü. Amerikan şilebinde Türk klavuz kaptan bulunuyordu

Howell şilebi İzmir'i kurtarmak için 800 metre itip oturttu

Kazânın Mes'ûlü Kimdir?

KAZA NASIL OLDU

İZMİR, 10 MİLYON ira Değerindeydi

Milliyet gazetesi, 3.2.1957

geminin İzmir'den Bremen'e götürülüşü yaklaşık 20 gün sürdü. İki yıl sonra 1960 yılının ortalarında, İzmir Körfezi'ne beyaz bir kuğu gibi giren İzmir vapuru adeta yeniden doğuşunu müjdeliyordu. İzmir vapuru ne mi oldu? Denizcilik Bankası, İzmir'i 1980'li yılların sonunda Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na devretti. Uzun süre askerî öğrencilerin tatbikat gemisi olarak hizmet veren gemiyi en son, rengi kaçmış griye boyanmış bir halde Aliağa'daki MKE'ye ait tesislerde sökülmeyi beklerden gördüm. Çok hüzünlüydü. Sonra bir daha da gören olmadı zaten."[100]

Başka Bir İzmir Gemisi

1907'de Hollanda'da inşa edilen ve 1954 yılında kadro dışı bırakılan 4875 grostonluk İzmir gemisinin[101] hatıra defterinde Atatürk'ün yazdığı bir yazı bulunmaktadır.[102]

2.4.2.Yenikale'de Nisan 1912'de Blok Gemisi Olarak Batırılan ve Daha Sonra Hurdacılara Satılan Osmanlı Gemisi: İ*zmir (1874)*

1874 yılında inşa edilmiş diğer bir İzmir gemisi İngiltere, Glasgow'da, T. Wintage & Co. tezgâhlarında yolcu ve yük gemisi olarak yapıldı. 2528 gros tonluktu. Uzunluğu 100,5 m, genişliği 11 m, su kesimi ise 8,3 m idi. Önce *Indiana* adıyla States Line şirketi filosunda yer aldı. 1891 yılında Osmanlı Devleti tarafından satın alındı. Sonra İdare-i Mahsusa'ya devredildi.[103] İzmir adına Osmanlı savaş gemileri personelini sevk ederken rastlanır. Bunlardan ilki, 1899 yılı yaz aylarıdır. Almanya'ya yedi adet zırhlı savaş gemisinin modernizasyon işi verildiğinden İzmir, *Asar-ı Tevfik* ile beraber 29 Mayıs 1900 günü Kiel'e varır. İzmir'in görevi mürettebatı İstanbul'a getirmektir.[103a] İkinci olarak

[100] http://www.nedimatilla.com/index.php?option=com_c ...;Itemid=39 , Nedim Atilla, Geminin Kaderi, 09 Haziran 2007

[101] Tutel, Seyri Sefain, s.175

[102] Tutel, age, s.186

[103] Tutel, Seyri Sefain, s.96

[103a] Kuntsal, s. 43

Mecidiye'nin Osmanlı donanmasına teslimi Midilli Adası'nda yapılacağından, Türk mürettebat daha önce İzmir vapuruyla adaya getirilir.[103b] *Mecidiye* 21 Nisan 1904 sabahı 04.00'de Midilli Adası'na gelir.[103c] İzmir gemisi *Mecidiye*'nin Amerikalı mürettebatını 30 saat süren bir yolculukla İstanbul'a getirir.[103d]

1912 yılında, İzmir'de Yenikale geçidinde özellikle karaya oturtuldu ve 1913 yılında sökülmek üzere hurdacılara satıldı.[103]



İzmir (Öcal ve Atmaca)

2.4.3. Çanakkale Saldırısı İçin Ege'de Bulunan İngiliz Torpidobotu: *TB 064*

Bazı kaynaklarda 64 numaralı İngiliz torpidobotunun İzmir Körfezi'nde battığı öne sürülse de aşağıda görüleceği üzere bu gemi Limni Adası açıklarında batmıştır.

Torpibobot 064, (Yarrow) 38 m uzunluğunda (125ft-type), yaklaşık 87 gros tonluk, 1886'da inşa edilmiş, 19 knot hızında, 2 tane 3 pdr toplu, 5 tane 14inç torpido tüplü, 16 personelli, Akdeniz'de konuşlu devriye (karakol) botudur (TB 063 ve 070 sınıfında).

[103b] Kuntsal, s.99

[103c] Kuntsal, s.100

[103d] Kuntsal, s. 110



Torpidobot (TB) 057,[103e]

Baş Topçu James Cottrell'in kumandasında, Çanakkale'nin bombalanması için havanın düzelmesini beklerken şidddetli poyraz fırtınasına maruz kaldı. 21 Mart 1915'te Limni Adası'nın doğusunda karaya oturdu ve battı. Can kaybı olmadı. (+J/Rn/C/Cn/D/He/dk/ke; ADM.137/3119- Referanslar için bkz. Ek-3) [104] Diğer bir kaynakta geminin 27 Aralık 1915'te şiddetli fırtına nedeniyle battığı belirtilmektedir.[105] [105a]

2.4.4. Levanten Hemşire Grace Williamson'u İzmir'e Getiren ve Körfezin Mayınlarla Kapatılmasına Tanıklık Etmiş Ticaret Gemisi: *S.S. Saidieh*

Saidieh'in eski adı *Pretoria'dır*, 1907'de Quebec S.S. Co. (Furness, Withy) tarafından satın alınmış ve *Saidieh* adı verilmiştir. 1 Haziran 1915'te *UB* 6 tarafından Elbow şamandırası (Kent) açıklarında torpido ile batırılmıştır. Gemi bu sırada İskenderiye–Hull seferindeydi.[106]

Osman Öndeş'in kitabında Helen Lewis Lawrence'ın (1877-1963) anıları yer almaktadır. Bu anılarda Helen, teyzesi İngiliz aslılı Levanten hemşire Grace Williamson'dan (1865 İzmir-1945 İzmir) söz eder. Helen'in, teyzesi Grace ile İzmir'den İngiltere'ye gittiğini öğreniyoruz: "1899 yazında teyzem Grace hemşirelik eğitimi için İngiltere'ye gidiyordu. Küçük teyzemiz Alithea ve en büyük teyze Maggie İngiltere'de Staffordshire Royal Infirmary isimli klinikte eğitim göreceklerdi. Bunun üzerine ben de teyzem Grace ile İngiltere'ye gitmeye karar verdim.

[103e] https://www.naval-history.net/WW1Battle1503Dardanelles1.htm

[104] https://www.naval-history.net/WW1Battle1503Dardanelles1.htm, Çanakkale Seferi- Dardanel Campaign

[105] http://www.roll-of-honour.com/RoyalNavy/WarshipsLostWW1.html

[105a] Roger Chesneau, N. J. M. Campbell, Conway's All the World's Figthing Ships, 1860-1905, s. 103, Conway Maritime Press. 1979, London

[106] https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?13397

Buharlı bir yük gemisiyle yola çıktık. Şansımıza hava güzel, deniz sakindi. İngiltere'ye vardığımızda teyzemle birlikte Derbyshire Royal Infirmary adlı klinikte eğitime başladık. Ancak teyzem ve ben eğitimin çok zor olduğunu gördük ve yeniden buharlı bir yük gemisiyle İzmir'e dönmek üzere yola çıktık."[107] 1897'de nişanlanan Helen L. Lawrence ve Caleb İskenderiye'de 6 Temmuz 1904'te evlenirler. Yeni evli çift Atina'da bir süre kaldıktan sonra yeniden İzmir'e dönüp Buca'ya yerleşir. Bu tarih 1904 sonbaharı olmalıdır. İzmir'e döndüklerinde Grace İzmir'deki İngiliz Denizciler Hastanesi'nde (British Seamen Hospital) hemşire olarak çalışmaktadır.[108]

Grace Williamson, anılarında şunları yazmıştır: "27 Ekim 1914'te İzmir'e gitmek üzere İskenderiye limanından Mısır bayraklı Saidieh ile hareket ettim. Geminin limandan ayrılışında, savaşın çıkmasıyla ile ilgili kötü bir haber yoktu. Gemi cumartesi sabahı erken saatlerde İzmir Körfezi'ne girdi. Osmanlıların döşediği mayın bölgesi nedeniyle Yenikale açıklarında bir süre beklendi. Kalenin açığında demirli iki Türk gambotu vardı. Onlardan gemiye limana kadar güvenle kılavuzluk etmesi için bir filika gönderildi. İzmir'e Mısır'dan gelirken Yenikale dışında gördüğüm iki küçük Türk gambotu İngilizler tarafından batırılmıştı (Urla'da bulunan Beyrut mesaha yatı ve Kınalıada vapuru kast ediliyor. Williamson'un günlüğünü günü gününe değil, sonradan yazdığı söylenebilir, UH) ve İzmir Limanı kesin olarak kapatılmıştı. İki İngiliz gemisine el koyulmuştu ve yetmiş personel Konak'a (Sarıkışla) götürülmüştü".

Williamson *Saidieh* ile 27 Ekim 1914 Çarşamba günü İskenderiye'den İzmir'e hareket ettiğini anılarında yazmaktadır. 1914 yılının 44. haftası 26 Ekim Pazartesi ile başlayıp, 1 Kasım Pazar günü ile sona ermektedir. Aslında 27 Ekim 1914 Salı gününe denk gelmektedir. Williamson burada günleri karıştırmıştır. Williamson tarih vermeyerek Cumartesi erken saatlerde İzmir Körfezi'ne girdiğini yazmıştır. 31 Ekim 1914 tarihi, Cumartesi gününe denk gelmektedir. Yolculuk süresi incelenecek olursa; İskenderiye-İzmir arası 758 deniz milidir ve saatte 10 mil yapan gemi bu mesafeyi üç gün dört saatte alır. Mevsimin sonbahar olması nedeniyle, hava şartlarından dolayı gecikme olduğu kabul edilirse, yolculuğun üç buçuk gün sürmüş olabileceğini kabul edilebilir. 31 Ekim 1914 erken saatlerinden üç buçuk gün geri gidildiğinde, 27 Ekim 1914 gün içinde geminin İskenderiye'den ayrıldığı bulunur. Bu hesaba göre 31 Ekim 1914 Cumartesi günü sabahı erken saatlerde belki de İzmir Körfezi'ne giren son gemi *Saidieh*'dir. İzmir Körfezi'ne Birinci Dünya Savaşı başında mayın hatları döşendiğini gören ilk gemi de *Saidieh*'tir. 1 Haziran 1915'te bir Alman denizaltısı tarafından batırıldığına göre, bu gemi daha sonra Körfez'den çıkmış olmalıdır. Geminin Körfez'den nasıl ve ne zaman çıktığı bilinmemektedir.

[107] Öndeş, Asıl Efendiler Levantenler, s. 69

[108] Öndeş, age, s.70

[109] http://www.levantineheritage.com/williamson.htm)

2.4.5. Merminci Burnu'nda Karaya Oturan Amerikan Bayraklı Ticaret Gemisi: *S.S. Oregon*

İlk adı *Silfide* olan ve Stabilio Technico (Trieste) adına Stabilio Technico, San Rocco'da, 1879'da inşa edilen 100 grostonluk genel yük gemisidir. 1881'de F.Illi Rismonde, Makarska'ya satıldı ve *Baron G.Rodich* adı verildi. Temmuz 1882'de J.B. Peterson & Co., firmasına satıldı ve *Georgios* adı verildi. 1898'de İzmir'deki Hacı Davud Farkuh'a satıldı ve *Angheliki* adı verildi. 1910'da yine İzmir'de George Farkuh yönetimindeki Archipelago-American Steamship Co.'ya devredildi ve ABD bayrağına tescil edildi, *Oregon*, adını aldı. 1924'te Lloyd's Register kayıtlarından silindi.[110] *S.S. Oregon*, 13.01.1912'de İzmir'den Dikili'ye giderken Merminci Burnu'nda (Mirmiugi) karaya oturdu.[111]

S.S. Oregon'un karaya oturduğu, günümüzde Eski Fener Burnu olarak anılan Merminci Burnu hakkında Barkınay şunları şöyler: "Rumca Merminga, karınca demektir. Hacılar (Leventler) Limanı'nın dirseğinden 0,75 mil güneyde çıkıntılı ve kayalık bir burun olup, Deve Burnu'nun 149° ve 2,75 mil mesafesinde ve içerdiği yükselmiş arazinin ucunu teşkil eder. Sözü edilen arazi, burnun kuzey doğu yönünde 1,5 mil mesafede 314 m yüksekliğe sahiptir. Birinci Dünya Harbi'nde (buradaki çatışmalar için bkz. Hanhan, s. 126,127 ve 147) Merminci Burnu'nda mevcut olan fener kulesinden beyaz, kırmızı ve bir de yeşil ışık gösterilirdi. Yeşil sektördeki ışığı gören gemi tehlikeli bölgeye girmiş olduğunu anlardı. Sözü edilen yer, Birinci Dünya Savaşı'nda düşman gemisi tarafından tahrip edilmiş olduğundan fener yakılmamaktadır, fener kulesiyle müştemilatının harabesi 1924 yılında halen görülür."[112]

2.4.6. Yenikale'de Mayına Çarpan Fransız Bayraklı Ticaret Gemisi: *S.S. Senegal*

S.S. Senegal, Fransız bayraklı, yük ve yolcu gemisi, buharlı, 1870 yılında inşa edilmiş, 3417 gros tonluk, 125 m boyunda, 12,07 m genişliğinde, sactan imal edilmiş, 1 adet 3 cyl compound makineli, 1889'da 1 adet 3 cyl. triple expansion makineli, tek şaftlı, tek pervaneli, 13 knot hızında, 59 kızak numaralı, yapımcısı: Messageries Maritimes La Ciotat olan gemidir. Son sahibi Messageries Maritimes (MM, Compagnie des Paris) 1870-1913, ilk sahibi: Messageries Imperials'tır (1870-1870). *SS Senegal*, 21 Mayıs 1913'te İzmir'den İstanbul'a giderken İzmir Körfezi girişinde mayına çarptı, karaya oturtuldu, daha sonra çıkartıldı ve bozuldu.[113] Fakat tamamen kaybedildiği rapor edildi.[114]

21 Mayıs 1913 günü akşamüstü saatlerinde Fransız Mesajeri Kumpanyası'nın *Senegal* gemisi, İstanbul'a gitmek üzere İzmir Limanı'ndan ayrılır.

---

[110] Öndeş, Türk Armatörleri Tarihi, 2. Cilt, s. 311-314

[111] https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?215652

[112] Barkınay, s. 115-116

[113] https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?246988

[114] https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?58143

Gemi, körfezden çıkmak için Yenikale civarına gelip, mayınlı sahadan geçerken, baş tarafından mayınlara çarpar. İnfilak sonucunda geminin baş tarafında çok büyük bir yara açılırsa da gemi hemen batmaz. Geminin süvarisi Mösyö Konstantin gemiyi derhal baştan karaya oturtarak batmasını engeller. Çarpışmadan dolayı geminin yolcuları ve mürettebatı çok korkmuş ve telaşa düşmüştür. Kazanın duyulması üzerine, kaza mahalline birçok vapur, römorkör ile yetkililer ve sağlık personeli gönderilmiştir. Kaza geç vakit olup hava karardığından, kazaya ilişkin kesin bir bilgi edinilememiştir. Sağlıklı bilginin olmayışı, kentte dedikoduların çıkmasına neden olmuştur. 300 civarında yolcusu ile yola çıkan *Senegal*'deki yolcuların tamamının öldüğü ilk çıkan dedikodular arasındadır. Bu dedikodu kentte huzursuzluğun iyice yaşanmasına neden olmuştur. Geç vakit gelen haberlerde geminin batmadığı, baş tarafından yara alıp, karaya oturtulduğu, ancak çarpmanın şiddetinden dolayı ilk anda denize düşen 5 kişinin boğulduğu bildirilince, yükselen tansiyon bir parça da olsa düşmüştür.



S.S. Senegal- (Osman Öndeş Arşivi)

Senegal'in geçirdiği kaza üzerine yapılan resmî açıklamaya göre, gemi mayın döşenmiş Yenikale önüne geldiğinde, kılavuz almaksızın geçiş hattını geçebileceğini zannederek yoluna devam etmiş, ancak hattın hemen başında bir sualtı mayınına çarparak sancak baş omuzluktan oldukça derin bir yara almış, ancak kaptanın çabası sayesinde karaya oturtulmuş ve tamamen batmaktan kurtulmuştur.

Kazaya ilişkin resmî açıklama bu merkezde iken, basında iki görüş tartışılmaya başlanmıştır. Bunlardan ilki, resmî görüşü desteklemekte, hattâ Süvari Mösyö Konstantin'in İzmir'e ilk defa geldiğini, körfezi ve limanı hiç tanımadığını, giriş yaparken kılavuz almasına rağmen, çıkışta bu zorunlu kurala uymayarak, çıkışta gemisini doğru yola soktuğunu zannedip, aslında gemiyi geçiş hattından 20-30

metre öteye düşürmüş ve böylece kazaya neden olmuş olduğudur. İkinci görüş ise, gemi doğru yolda ilerlerken yerinden kopmuş olan serseri bir mayının gelip gemiye çarptığı yönündedir. *Senegal*'in geçirdiği kazanın anlaşılabilmesi için İzmir Limanı Komodoru Hikmet Bey'in başkanlığında bir araştırma heyeti kurulmuştur. Bu heyette dalgıçlar ve bilirkişiler görev yapacaktır. Ayrıca kazanın nedeninin tespiti için yapılacak çalışmalara bir Fransız zırhlısının da katılması uygun görülmüştü. Mesajeri Kumpanyası'nın *Senegal* vapuru, Marsilya-İstanbul, İstanbul-Suriye hattında çalışmakta olup, 1872'de yapılmış, 120 metre boyunda, 3200 ton hacminde (gros ton, UH) olup saatte 12 mil sürat yapabilmekteydi. Bu arada, gemi Fransız bandıralı olduğundan, Fransız hükümeti İstanbul hükümetinden tazminat istemeyi kararlaştırmış ve bu konuda ısrarlı olacaklarını bildirmiştir.[115]

Devlet Arşivleri'ndeki konuyla ile ilgili belgeye göre, Fransız Mesajeri Kumpanyası'na mensup olup İzmir'den hareket eden *Senegal* vapuru, Yenikale önlerine geldiği sırada baş tarafında bir patlama olduğundan vapurun kalenin batı tarafındaki sığlığa oturtulmuş olduğunun İzmir Komodorluğu ile liman reisliğinden bildirilmiştir.[116]

2.5. Yenikale'de Battığına Emin Olunamayan Gemiler

2.5.1. *Jöteberi* Amsterdam ve Diğer Hollanda Gemisi

Naci Gündem'in *Günler Boyunca Hatıralar* adlı kitabının önsözünü yazan araştırmacı Yaşar Ürük, Gündem'in 1900 doğumlu olduğunu belirtmektedir. Naci Gündem hatıra kitabında Birinci Dünya Savaşı yıllarından da söz etmektedir. Kendisi o yıllarda 14 yaşındadır. Kitabında limanda esir tutulan ve mânia amacıyla batırılan gemilerle ilgili şöyle bir bölüm vardır: "Limanda esir kalan bu gemilerden bazılarını, lüzum üzerine Kale önlerine getirip batırmışlardı; geçit yolu tıkansın diye... Bir tanesi Kordon'da her zaman geliş gidişimde gözüme ilişirdi. Dört direkli eski tip Hollanda vapurlarındandı: *Jöteberi Amsterdam*." Gündem Yenikale'de bazı gemilerin mânia amacıyla batırıldığını ve ayrıca tutuklanan Hollanda gemilerini duymuştu. Bu iki bilgiden bir sonuca giderek her zaman limanda gördüğü bu geminin batırıldığı sonucuna varmış olabilir. Ancak yapılan kaynak taramasında Gündem'den başka hiç kimse bu gemiden söz etmediği görülmüştür. Acaba Naci Gündem her zaman limanda gördüğü bu gemiyi, W.F. Van Der Zee'nin tutuklu gemileriyle mi karıştırdı?

Konuyla ilgili ikinci tanıklık bir Levantene aittir. Hemşire Grace Williamson'un anılarında 1 Ocak 1915 (Cuma) tarihinde şöyle bir kayıt vardır: "O gün hava çok güzeldi. Kilise ayininden sonra Anne'i ve Lilla'yı alarak dışarı çıktık. Anne denizi seyretmeyi özlemişti. Deniz çok sakin ve masmaviydi. Körfezde demirli savaş esiri gemiler vardı. Bunlar; üçü İngiliz, ikisi Hollanda ve diğerleri de Türk bayraklı gemilerdi."[117] Üç İngiliz gemisinin *Billiter*, *City of Khios* ve *Assiout* olduğu kayıtlardan biliniyor. Burada dikkat edilecek husus iki Hollanda gemisinin savaş esiri olarak tutulduğudur.

---

[115] Yetkin, sayı 56, s. 56-59

[116] Devlet Arşivleri, 4176-313154, Tarih H-18-06-1331- 25 Mayıs 1913

[117] Hanhan, s. 84

Aslında burada bir tutuklanmadan söz edilmektedir. Ne yazık ki bu hatırada iki Hollanda bayraklı geminin adları verilmemektedir. Williamson günlüğüne 17 Mart 1915, saat 16.00'da " Türkler üç İngiliz ticaret gemisini ve taş yüklü birçok mavnayı liman girişinde batırdılar" diye yazmıştır. Burada sadece adları yukarıda verilen üç İngiliz ticaret gemisi ile beraber taş yüklü birçok mavnanın mânia olarak Yenikale'de batırıldığı belirtilmektedir. Williamson burada daha önce savaş esiri olarak tutulduğunu söylediği iki Hollanda gemisinden söz etmemektedir. Sonuç olarak Williamson, iki Hollanda gemisinin batırıldığına dair bir şey söylememiştir.

Bilindiği üzere Hollanda Birinci Dünya Savaşı'nda tarafsız ülkeydi. Bu yüzden Türk askerî yetkililerinin bunu göz önüne alarak, gemilere el koymayıp sadece İzmirli Levanten W.F. van der Zee'ye ait gemileri tutuklama yoluna gittikleri görülmektedir. Hattâ Öndeş'in kitabında Hollanda asıllı Levanten van der Zee ile ilgili bir bölüm vardır: "W.F. van der Zee armatörlük şirketinin üç gemisi vardı. Bunlardan *Willem Frederik*'in 8 Ağustos 1914 günü Çanakkale'den İzmir'e yüklü olarak seyrederken tutuklandığına ilişkin yazılı belgede şöyle denilmektedir; "1911-12'de Türkiye-İtalya Savaşı patlak verdi. 1912'de Balkan Harbi başladı ve 1914'de I. Dünya Savaşı Osmanlı İmparatorluğu'nu içine çekti. 1912'den başlayarak Boğazlar Müttefik Güçleri gemilerine kapatılmıştı. 1914'deki sıkılaştırılan uygulamalardan Hollanda ticaret gemileri çok olumsuz şekilde etkilendiler. İzmir'li armatör W.F. van der Zee filosunda yer alan *Willem Frederik* gemisi Zonguldak'tan İzmir Gaz Şirketi adına yüklediği kömürü İzmir'e götürürken 8 Ağustos 1914 günü Çanakkale'de durduruldu! Geminin hareketi engellenmekle kalmadı, İzmir Gaz Şirketi kömürsüz kaldığından havagazı üretimi durur hale geldi! Yasaklar müteakip aylarda daha ağırlaştı. W.F. van der Zee'nin sahibi olduğu ve ikisi kömür yüklü üç gemisi İzmir Limanı'nda çifte demir atılarak ve hattâ zincirlerle karaya bağlanarak tutuklandığı gibi, 1871 lira ceza kesildi!"[118]

Jöteberi Amsterdam için Hollanda gemi kayıtlarına başvurulmuş ve bu geminin akıbetine ulaşılamamıştır. Bununla birlikte bu kayıtlardan, Birinci Dünya Savaşı başlangıcında W.F. van der Zee'nin elinde 3 gemi olduğu anlaşılmıştır. Bunlar; *Willem Frederik* (1883 yapısı), *Helka* (1881 yapısı) ve *Elena Margareta*'dır (1890 yapısı).[118a][118b]

Yenikale'de Batırıldığı İddia Edilen Gizemli İki Gemi

İngiliz Deniz Tarihçisi Sir Julian S. Corbett kitabında İzmir bombardımanı ile ilgili olaylardan söz ederken Yenikale'de mânia olarak kullanılan gemileri de anlatmaktadır. Bunlar toplam beş gemidir. Konu ile ilgili bölüm şöyledir:

[118] Öndeş, Vapur Donatanları Acentaları Tarihi, s. 250

[118a] https://www.marhisdata.nl/public/upl/Teun%20Rederijverhalen/ZEEBRIEF.149%20Reederij%20W.H.%20van%20der%20Zee.pdf

[118b] https://www.marhisdata.nl/eigenaar&id=21854

"(...) Aynı gün (15 Mart), Amiral Peirse'e, İzmir'de faaliyet gösterdiği iki zırhlıyı Mondros'a göndermesi emredildi. Orada görüşmeler yoluyla başka bir şey yapılamayacağı artık anlaşılmıştı. Ateşkes anlaşmasının yapılmasını izleyen gün deniz uçağı taşıyıcısı *Anne Rickmers*, o sırada sanıldığı üzere, bir torpido, ya da küçük bir buharlı gemi tarafından pruvasına doğru sürüklenen bir mayın tarafından işlevsiz hale getirilmişti. Bugün bunun, düzenli tayfasının yanı sıra Alman subay ve astsubaylar tarafından yönetilen, 100 tonun altındaki maceracı ve eski bir torpidobot olan *Demirhisar*'ın işi olduğunu biliyoruz.[118c]

"8 ve 9 Mart 1915 gecesi, Amiral Peirse İzmir Körfezi'nde iken, *Demirhisar* Çanakkale Boğazı'ndan gizlice çıkmış ve İmroz'un (Gökçeada) çevresini dolanarak bütün gün Ege'de saklanmıştı. Ancak, anlaşılan hedefi Amiral Peirse'nin filosu değildi, zira akşam Tenedos'taki (Bozcaada) demir mevkiimize yönelmiş, devriye ile karşılaşınca İzmir Körfezi'ne doğru kaçmak zorunda kalmıştı.

Ertesi gece (10.04.1915, UH) körfezde, Uzunada açığında yatan iki düşman gemisine saldırdığını iddia etmektedir. O sırada, *Triumph*, yeni gelmiş bir şilepten kömür yüklüyordu; fakat her iki atış da isabetsiz oldu ve saldırı fark edilmedi. Bu başarısızlıktan sonra *Demirhisar* körfezden kaçarak Sakız Boğazı'nda saklandı. Ertesi gece yedek torpidosunu devreye sokmuş olarak yeniden körfeze girdi ve sabaha karşı 2'de, filonun en dışta duran gemisi *Anne Rickmers*'e başarılı bir atış yaptı. Sonra yeniden körfezi terk ettiği anlaşılıyor; fakat ayın 18'inde torpidosu kalmamış ve kömürü azalmış bir halde gizlice dönerek İzmir limanına ulaşmayı başardı.

"İngiliz Amiral, elbette o sırada bu gerçekleri bilmiyordu ve dolayısıyla gördüklerini, Vali'nin askerî otoriteler nezdinde önerilen düzenlemeyi gerçekleştirme gücü olmadığının kanıtı olarak yorumlayarak, Midilli'ye dönüp talimat beklemeye karar verdi. Hedefe fiilen ulaşıldığını rapor edebildi; zira 8'i ve 9'u geceleri (Mart 1915, UH) gerçekleşen başarılı mayın tarama faaliyetinden sonra Türkler Yenikale hizasındaki kanalda iki gemiyi batırmış ve böylece limanı fiilen kapatmışlardı. Ancak, Amiral çekilirken, Vali'nin temsilcisi yeniden gelerek *Anne Rickmers*'e yapılan saldırının bir ateşkes ihlali değil, Urla adaları arasında saklanan sorumsuz bir torpidobotun (*Demirhisar* kast ediliyor, UH) eylemi olduğunu açıkladı. Dolayısıyla görüşmeler, General Birdwood tarafından gönderilen bir Genelkurmay subayı tarafından sürdürüldü. Vali ile yaptığı bir görüşme, onu askerî unsurun, herhangi bir düzenlemeyi olanaksız kılacak kadar güçlü olduğuna ikna etti; ayrıca üç gemi daha batırıldığı için tamamen kapanan İzmir limanı denizaltı üssü olarak kullanılamayacaktı. Dolayısıyla, büyük bir askerî güçle desteklenmediği sürece, harekâtı sürdürmenin hiçbir yararı olmayacaktı. Amiral Peirse bu görüşe katılıyordu; 15 Mart'ta da Mısır'a dönme emri aldı."[119]

Bu alıntıda daha çok İzmir Valisi Rahmi Bey ile yapılan bir anlaşma sürecinden ve *Demirhisar*'ın faaliyetlerinden söz edilmektedir. Anlaşılan *Demirhisar*'ın o günlerdeki cesur saldırıları görüşmeyi yürütenleri rahatsız etmiştir. Yenikale ile

[118c] Hanhan, s. 32

[119] Corbett, s. 210

ilgili duruma odaklanılacak olunursa, alıntıdan Yenikale geçidinde 8 ve 9 Mart 1915'ten sonra ilk olarak iki gemi ve sonradan üç gemi daha batırıldığı bilgisi bulunmaktadır. Buradaki bilgiye göre toplam beş gemi batırılmıştır. İngiliz gizli servisinin mânia amacıyla batırılan gemiler ile ilgili bilgiler edindiği kabul edilebilir. Üç geminin mânia olarak batırılan İngiliz gemileri olduğu bilindiğine göre, acaba diğer iki gemi hangi gemilerdi? Yoksa Hollanda gemileri değil de başka gemiler mi burada batırılmıştı? Bunları bilemiyoruz...

2.5.2. Meçhul Alman Denizaltısı *UB-3*'mü?

Alman Denizaltısı *UB-3*

Birinci Dünya Savaşı'nda Türkiye'de 13 denizaltı görev yapmıştır.[120]

Bunların borda numaraları ve kaderleri şöyle olmuştur: *U-21(* Savaştan sağ çıktı, eğitim maksatlı kullanıldı, 1919'da battı, revolvy.com), *U-33(* Harwich'de 16.1.1919'da teslim oldu), *U-38* (Fransa'da teslim oldu,1919'da Brest'te havuzlandı, parçalandı, revolvy.com), *UB-7* (Karadeniz'de mayına çarptı, 10/1916, revolvy.com), *UB-8* (Bulgaristan Deniz Kuvvetlerine satıldı, 5/1916, yeni adı *Podvodnik No:18*, revolvy.com), *UB-14* (kendi kendini batırdı, Sivastopol, Kasım 1918, *E-20*'yi batıran denizaltı (revolvy.com), *UB-42* (Malta'da 1920'de parçalandı, revolvy.com), *UB-45* (Varna'da mayına çarptı, revolvy.com), *UB-46* (Karadeniz'de İstanbul Boğazı girişinde mayına çarptı, revolvy.com), *UC-13(* 29.11.1915'te Melen Nehri yakınlarında karaya oturdu, personel bir Türk gemisi tarafından kurtarılmadan önce denizaltıyı imha etti,revolvy.com), *UC-15(* Kasım 1916'da Romanya Sulina Limanı'nda kayboldu, revolvy.com), *UC-23* (25 Kasım 1918'de Sivastopol'da teslim edildi ve Ağustos 1921'de Bizerte'de parçalandı, revolvy.com), *U-35* (İngiltere'ye transfer edildi, Blyth'ta 1919-1920, parçalandı, revolvy.com).[121]

Alman kaynaklarına göre İstanbul Filotillası'na bağlı denizaltılar ise 17 adettir; *U-21*, *U-33*, *U-38*, *UB-3*, *UB-7(* 30 Mayıs 1915'te *UB-7* İzmir'e geldi ve onarım için 12 Haziran'a kadar İzmir'de kaldı), *UB-8* (Türk sularına ilk ulaşan *UB-8*, 11 Mayıs 1915'te Bodrum'un güneyindeki Orak Adası'na gelmişti. Ertesi gün Güvercinlik Koyu'na (Mandalya Körfezi) girerek akaryakıt, yağ ve levazım ikmalini yaptıktan sonra Çanakkale'ye yollandıysa da pusulasındaki bir arıza dolayısıyla 18 Mayıs'ta İzmir'e gelmek zorunda kalmış, İzmir'den 29 Mayıs'ta ayrılabilmiştir. Türk sularına girecek Alman denizaltıları için Mayıs 1915 başında İzmir, Söke, Sığacık, Kuşadası, Bodrum, Orak Adası ve Güvercinlik'te yağ ve araç-gereç depo edildiği gibi Milas'ta da bir ana depo (Güvercinlik) oluşturulmuş bu depo *UB-8*'in uğramasından sonra kaldırılmıştır. 4 Eylül'de Donanma Komutanlığı, Alman denizaltılarının serbest girip çıkabilmeleri için, İzmir Körfez ve Limanı'nın mayın ve diğer engellerden arındırılmasını ve yolun

[120] Mütercimler, s.187

[121] Besbelli, s.142



UB-3 (en.wikipedia.org)

devamlı kontrol edilmesini istediyse de, bu gemiler daha çok Ege kıyılarındaki diğer uğrak yerlerinden yararlandılar), *UB-14*, *UB-42*, *UB-45*, *UB-44*, *UB-46*, *UB-66*, *UB-68*, *UC-13*, *UC-15*, *UC-23* ve *UC-37*.

Türk kaynaklarında *U-35* dışındaki denizaltıların İstanbul Filotillası'na bağlı olduğu görülmektedir. Alman kaynağında olan ancak Türkiye'de görev yapmayan denizaltılar ise *UB-3*, *UB-44*, *UB-66*, *UB-68* ve *UC- 37*'dir. Bu beş denizaltının akibetleri ise şöyle olmuştur: *UB-66* 18 Ocak 1918'de Ege Denizi'nde 38°30'N/ 024°25'E mevkiinde *HMS Campanula* tarafından batırıldı.[122] *UB-68* Misurata, Libya açıklarında batırıldı.[123] *UC-37* ise 25 Ekim 1918'de Sivastopol'da teslim oldu ve Ağustos 1921'de Bizerte'de parçalandı.[124] *UB-44*'ün kaderi bilinmiyor.

İki İngiliz savaş sonrası raporu, *UB-44*'ü 30 Temmuz 1916'da Otranto Barajı'na[125] düşen kurban olarak gösteriyor, ancak yazar Dwight Messimer'in işaret ettiği gibi, Alman kayıtları *UB-44*'ün bundan dokuz gün sonra Cattaro'dan ayrıldığını gösteriyor. Messimer, *UB-44*'ün, *HMS 368* (muhtemelen Brindisi'de bulunan Fransız *TB 368*) tarafından batırılmış olmasının mümkün olduğunu belirtiyor. Bir Atina gazetesi ise 8 Ağustos'ta Paxoi Adası'nın 6 mil açığında bir U-botun bomba ile batırıldığını bildiriyordu (revolvy.com).

Bu beş denizaltıdan birisi, ilgi çekicidir: *UB-3*. Bu denizaltı kayıptır. *UB-3*'ün kızağa ilk konulduğu tarihten kaybolduğu tarihe kadar olan hikâyesi şöyledir:

---

[122] https://www.revolvy.com/page/SM-UB%252D66?mt=1

[123] www.revolvy.com/page/SM-UB%252D68?cr=1

[124] https://www.revolvy.com/page/SM-UC%252D37

[125] Birinci Dünya Savaşı'nda Brindisi ve Korfu Adası arasındaki Otranto Boğazı'nın deniz ablukasıydı. Amaç Avusturya-Macaristan Donanması'nın Akdeniz'e ulaşmasını engellemekti. https://russellphillips.uk/wwi-otranto-barrage/)

SM UB-3, Alman İmparatorluğu'na ait UB I tipinde denizaltıdır. 15 Ekim 1914'te sipariş edilen denizaltı, 3 Kasım günü Kiel'deki Germaniawerft tersanesinde kızağa konuldu. İnşası 5 Mart 1915'te tamamlandı ve 14 Mart günü ilk görevi verildi. *UB-3*, sınıfının ilk sekiz denizaltısıyla aynı özelliklere sahipti. Boyu 28,09 m, genişliği 3,20 m ve su çekimi 3 m olup su yüzeyi ve su altında olmasına göre deplasmanı 127 ila 142 ton arasında değişmekteydi. Pruvasında ikişer adet torpido tüpü bulunduran denizaltının güvertesinde de bir adet top yer almaktaydı. Birinci Dünya Savaşı'nda İmparatorluk Donanması'na hizmet veren *UB-3*, 1 Mayıs 1915 günü Pola Filotillası'na katıldı. Mayıs sonlarında İzmir kıyılarında olacak şekilde devriye görevi amacıyla yola çıktı, ancak 23 Mayıs 1915'ten sonra kendisinden bir daha haber alınamadı.[126]

Tasarım ve Yapımı

Birinci Dünya Savaşı'nın başlarında Alman kuvvetlerinin, Fransa'nın Manş Denizi kıyılarındaki taarruzları esnasında, İmparatorluk Donanması denizaltılarının Flandre civarındaki sığ, dar ve girintili kıyılarda kullanılmaya uygun olmadığı görüldü. Bu eksikliği gidermek için *Proje 34* olarak tanımlanan bir proje, 1914 yılı Ağustos ayı ortalarında uygulamaya konuldu. Proje, demiryoluyla parçalar halinde operasyon limanına taşınabilecek ve orada kısa sürede monte edilebilecek görece küçük bir seri denizaltı (UB I) üretme girişimiydi. Bu tip denizaltıların demiryoluyla taşınabilir olmasının istenmesi, büyüklükleri yönünden sınırlama getiriyordu. Bu sınırlamalara göre üretilen denizaltılar 28 metre boyunda ve 125 ton civarında olmalıydı. Ayrıca iki torpido tüpü gibi bir sınırlama da vardı. *UB-3*, grubunun ilk 15 denizaltısıyla birlikte inşa edilecekti. Motorları ise su üstünde hareket için dört silindirli, 60 beygir gücünde Daimler yapımı dört silindirli bir dizel motor, su altında hareket için ise 120 beygir gücünde bir elektrik motoru şeklindeydi ve her iki motor da tek bir pervane şaftına bağlıydı.

Dizel motorun su üstünde sağladığı azami hız 7,45 knot, elektrik motorunun su altında sağladığı azami hız ise 6,24 knottu. Denizaltının menzili ortalama hızlarla su üstünde 1.500, su altında ise bataryaların olanak vereceği menzil 45 deniz miliydi. UB I sınıfı tüm denizaltılarda olduğu gibi *UB-3*'ün de dalabileceği azami derinlik 50 metre olup, bu derinliğe 33 saniyede inebilirdi. 450 mm çapında iki torpido taşıyan ve iki torpido tüpü bulunduran *UB-3*, güvertesinde ise 8 mm'lik bir makineli tüfek bulundurmaktaydı. Mürettebat bir subay ve 13 erden oluşuyordu.

Suya İndirilişi ve İlk Görevi

UB I tipindeki denizaltıların büyük çoğunluğu, demiryoluyla görev yapacakları limanlara taşındı, orada bir araya getirilerek denize indirildi ve test edildi. Her denizaltı, ortalama 15 parça halinde sekiz düz vagona yükleniyordu. Bu tip

[126] Avusturya-Macaristan Donanması'ndaki adı SM U-9, Donko, s. 107

denizaltıları demiryoluyla nakletmek, bazı parçaların yolda hasar görmesine de neden olmuştu. UB I'lerin ulaştıkları limandaki montaj işlemleri genellikle iki ya da üç haftayı almaktaydı. Monte edilmelerinin ardından denizaltılar, bu limanlarda operasyonlara katıldılar. Ancak *UB-3*, bu serinin kullanılmasının amaçlandığı denizler dışında görevlendirilmiş bir modeldi. Sayıca az denizaltıya sahip olan Avusturya-Macaristan Donanması'nı bu yönden desteklemek için Almanya, aralarında *UB-3*'ün de bulunduğu bazı UB I tipi denizaltıları demir yoluyla Pola Limanı'na gönderdi. 1 Mayıs günü Pola Filotillası'na katılan *UB-3*, Üsteğmen Siegfried Schmidt'in komutası altındaydı. Mayıs sonlarına doğru Adriyatik Denizi'ne inen *UB-3*, Pola Filotillası'ndaki denizaltıların çoğunun organize edildiği Cattaro'ya hareket etti. İlk devriye görevinde, İzmir'deki Osmanlı deniz unsurlarına destek olmak için gerekli mühimmatla yüklendi. Sınırlı menzili nedeniyle, Avusturya-Macaristan Donanması'nda görevli bir muhrip[127] tarafından çekilerek Otranto Boğazı'ndan geçti ve Korfu açıklarında muhripten ayrılarak kendi başına seyir yapmaya başladı. *UB-3*'ün planlanmış rotası: İyonya Adaları'nın güneyinden geçip, Mora Yarımadası'nı dolaşıp, Kiklad Adaları'nın ilerisindeki Sakız'ın kuzeyi ve Karaburun arasından İzmir Körfezi'ne varmaktı. Öngörülen seyre göre, denizaltı kalan yarım tank yakıtıyla birlikte Mayıs'ın 28 veya 29'unda İzmir'e ulaşacaktı. Ancak son olarak 23 Mayıs 1915 günü, İzmir'in 80 deniz mili (su üstü seyirle 10 saat, su altı seyirle 12 saat açığında, UH) kadar açığında *UB-3*'ten bir telsiz sinyali alan Almanlar, mesajı anlamamışlar, daha sonraları ise *UB-3*'ten başka bir sinyal alamamışlardı. *UB-3*, Birinci Dünya Savaşı sırasında kaybedilen ilk UB I grubu denizaltı oldu. Daha sonraları Almanlar tarafından yapılan bir çalışmada, *UB-3*'ün rotasında herhangi bir mayın tarlası olmadığı ve bölgedeki denizaltılara herhangi bir karşı saldırı olmadığı, bu bağlamda denizaltının belirlenemeyen teknik bir arıza sebebiyle batmış olabileceği belirtildi.[128]

Meçhul Denizaltı Hakkında İki İddia

Bir Zamanlar Uzunada'da İngilizlerin adanın çevresinde meçhul bir denizaltının mayınlara çarparak battığı iddiasına değinilir. 10 Nisan 1916 sabah saat 09.30'da, Uzunada kuzey burnunda (İsa Reis Burnu) bulunan Yunan nöbetçi askeri, bir Alman denizaltısı gördüğünü iddia etti. İzmir Devriyesi kurulduğundan beri sık sık böyle hayalî ihbarlar yapılıyordu ve bununla ilgili hemen bir hareket yapılmadı. Ancak, bir saat on beş dakika sonra (10.45 sularında) Uzunada ile anakara arasındaki boğazda muazzam bir patlama oldu. Patlamanın muhtelif nedenleri hakkında hararetli tartışmalar yapıldı. *Anzac* personeli ve *Chelmer* destroyerinin topçuları Türk top mermisinin suya isabet ettiğini ileri sürdüler (top atış sesi patlama olmadan önce duyulmuştu), tecrübeli Komutan Smart ve diğer kıdemli personel ise bir geminin su üstünde veya altında mayına çarptığına inanıyorlardı. Gece yarısı (olaydan 13-14 saat sonra) *Monitor 30*'un gözcüsü deniz yüzeyinde yağ görünce, gemi rüzgâra karşı kuzey doğuya döndü ve pis kokan bu izi takip etti. İzin genişliği yaklaşık 19 metre kadardı, gemi üç buçuk mil boyunca izle beraber seyrederek 1

[127] SMS Novara 1913, Donko, s. 98

[128] http://www.turkcewiki.org/wiki/SM_UB-3

Temmuz 1915'te döşenen "C" mayın hattı tarlasına ulaştı ve daha sonra geri dönmek zorunda kaldı. Albay Larken Yunan nöbetçi askerini detaylı sorgulayıp delilleri inceledikten sonra, bir Alman denizaltısının Körfez'e girdikten sonra, İngiliz mayın tarlası üzerinde başına dert aldığı sonucuna vardı. Eğer komodor haklıysa (savaş sonrası araştırmalara göre *UB-4* bu sıralarda bu bölgede kaybolmuş) bu ironik bir durumdu. Özellikle İzmir'in bir denizaltı üssü olmasını önlemek için ablukanın kuruluşundan sekiz ay sonra, ilk saldırgan uzak Kotor'dan (İtalyanca Cattaro, günümüzde Karadağ ülkesinde bir liman kenti, Birinci Dünya Savaşı'nda Avusturya-Macaristan Donanması'nın üslerinden birisiydi) gelmişti ve amacı yardım istemek veya ikmal yapmak değil, abluka gemilerini tuzağa düşürmekti (*UB 4* denizaltısı İngiliz Q-Ship (gizli gemi) *Inverlyon* tarafından 15 Ağustos 1915'te batırılmıştır.[129]

Seas of Adventures kitabının yazarı E. Keble Chatterton, 9.4.1915 tarihinde *UB-3*'ün körfezde mayına çarparak havaya uçtuğunu söylemektedir. Alıntı şöyledir: "Önemli miktarda meyve yetiştirilen, tütün ticareti ile uğraşılan ve yoğun nüfusa sahip bu Türk şehri, Birinci Dünya Savaşı'nın oldukça erken bir döneminde önemli hale gelmişti. Bunun nedeni ise bazı gizemli gemilerin (denizaltı) İzmir'i barınma limanı olarak kullanabileceği konusundaki şüphelerdi. Bu nedenle 1915 yılının Mart ayında körfez girişi İtilaf Devletleri gemileri tarafından bombardıman edildi. Bu tür bombardımandan kalıcı bir sonuç almak mümkün değildi. İzmir, Uzunada, Karaburun Yarımadası'nın İzmir Körfezi kıyıları ve diğer tarafta Menemen işgal edilmedikçe başarı kalıcı olmazdı. Nisan geldiğinde (1915) Almanya'dan Adriyatik'e trenle gelen bu küçük denizaltılar Kotor'dan Çanakkale'ye giderken İzmir'i ileri bir üs olarak kullanmaya başladılar. Ve şimdi *UB-3*'ün İzmir Körfezi'ne girerken, bir Türk mayın tarlasında havaya uçtuğu oldukça açıktır."[130]

Analiz

İlk iddiada, Uzunada'daki bir İngiliz subayı, Alman denizaltısının İngiliz mayınına çarptığı tarihi 10 Nisan 1916 olarak vermektedir. Bu iddianın kaynağı, ADM 137/364 XC1173 sayılı belgenin 312. sayfasıdır. İngilizlerin iddiasına göre; meçhul denizaltının battığı mevki, Uzunada'nın doğusunda, İngiliz "C" mayın hattı civarıdır. Burası günümüzde Çilazmak Burnu'nun batısında bulunmaktadır. Nisan 1916'da bu mevkide İngiliz mayınları bulunmakta olup, Türk mayınları Pelikan civarındadır.

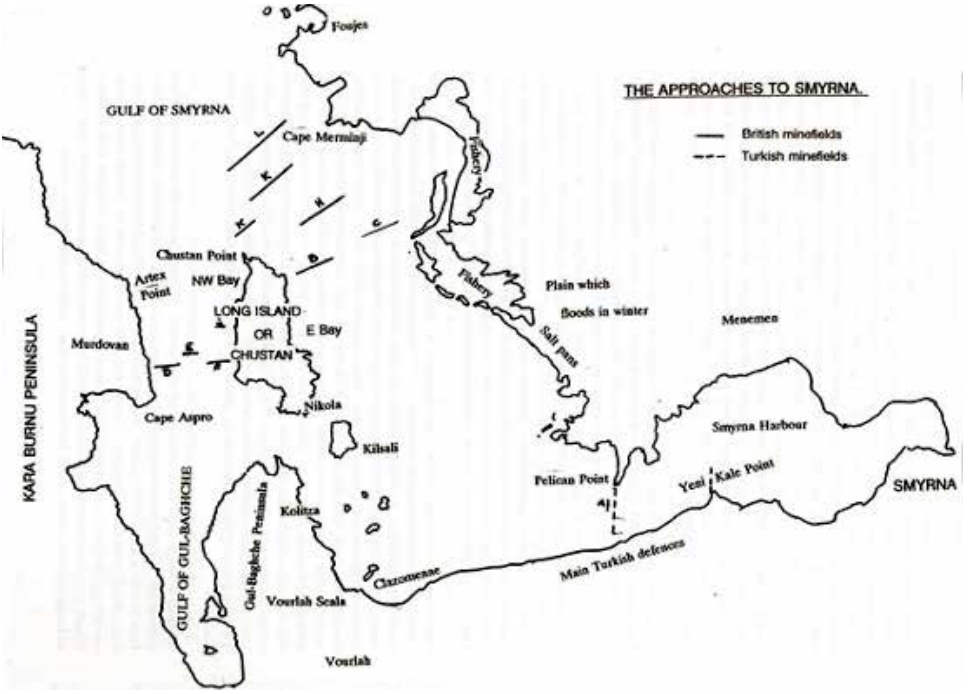
İkinci iddianın sahibi Chatterton, *UB-3*'ün batış tarihini bir yıl öne çekerek 9 Nisan 1915 tarihini vermektedir. Olay yerinin de Türk mayın hatları (Pelikan civarı) olduğunu yazmaktadır. Bu iki tarih arasında 1 yıl fark olduğu görülür. Ayrıca birisinde batış yeri Çilazmak Burnu civarı iken diğerinde ise Pelikan civarıdır. Hangisini doğru kabul etmek lazımdır?

---

[129] https://en.wikipedia.org/wiki/SM_UB-4, Hanhan, s.126-127

[130] Chatterton, s. 164

UB-3 İzmir'in yaklaşık 80 mil açığında, 23 Mayıs 1915 tarihinde kaybolmuştur. Chatterton'un yazdığı 1915 yılı kabul edilse bile, onun iddia ettiği tarih ile denizaltının kaybolduğu tarih arasında 44 gün vardır.



İzmir Körfezi Türk ve İngiliz Mayın Hatları (1915-1916)[131]

Bu konu, *UB-3*'ün varış limanı İzmir olduğu için dikkate değerdir. *UB-3*'ün kaybolması ile ilgili olarak Almanların yaptığı analizin sonucu; belirlenemeyen teknik bir arızadır. Denizaltıdan son mesaj alındığında, *UB-3* İzmir'e su sathı seyriyle 10 saat, su altı seyriyle 12 saat uzaklıktaydı. Acaba *UB-3* çektiği son mesajdan sonra kaç mil daha yol almıştır? Bu mesafe bilinmemektedir. *UB-3*, 23 Mayıs 1915'ten sonra yoluna devam etmiş olabilir.

Bu tarihlerde henüz İzmir Körfezi girişinde İngiliz mayınları bulunmamaktadır. İngiliz *Gazelle* mayın gemisi Haziran 1915'te Uzunada'nın batı ve doğusuna mayın döşemiş, *Latona* da Eylül 1915'te bu mayın tarlalarını güçlendirerek uzatmıştı.[132] Bu durumda körfez girişinde mayın tehlikesi yaşamayan *UB-3*, Türk mayın hatlarının bulunduğu Pelikan Bankı civarında batmış olabilir mi? Sonuç olarak, *UB-3* için hem İngiliz, hem de Türk mayın tarlalarının olduğu mevkiler ile İzmir'e 80 mil mesafedeki mevkilerin ROV (Remote Operated Vehicle) ile taranması gereklidir.

[131] https://www.hannabrothersww1rn.org.uk

[132] Hanhan, s. 115

03 BÖLÜM

YENİKALE BATIKLARININ ÇIKARILMASI



3.1. 1900'lü Yıllar Öncesindeki Batık Çıkarma Çalışmaları

Bu çalışmalar hakkında yeterli bilgiye sahip değiliz. Şenay Özdemir'in yazdığı "Osmanlı Denizciliğinde Gemi Kazaları ve Dalışlar" adlı makale, bu konuda kaleme alınmış ender bir çalışmadır. Osmanlı'da batık çıkarma çalışmaları hakkında bazı bilgiler vermektedir. Özdemir batık kurtarma çalışmalarını organize etmek üzere İstanbul'dan bir görevli atanırken olayın meydana geldiği bölgenin idarecilerinin de çalışmalardan sorumlu olduğunu söylüyor: "Çalışmalar sırasında kullanılacak olan malzemeler (kayık, arayıcı ağ, isparçine -bir tür halat-, ağaç kürek, bargir urganı ve lağımcı küleki (gülek, güvlek: tahta kova) İstanbul'dan gönderiliyor veya olayın meydana geldiği bölgeden temin ediliyordu. Yine çalışmalar sırasında yardım etmek üzere yöre halkından işgücü temin ediliyordu. Su altında kalmış olan malzemelerin kurtarma çalışmaları ise dalgıçlar tarafından gerçekleştirilmekteydi. Batığın yerinin tespit edilmesinin ardından da burasının kaybedilmemesi için şamandıralar bağlanarak dalış noktası kesinleştirilirdi."

Özdemir, 17. ve 18. yüzyıllarda Avrupa'da dalgıçların daha uzun ve rahat çalışabilmelerini sağlayabilmek üzere bir takım buluşlar yapıldığını, bunların en başarılı olarak kullanılanı olan ve "dalış çanı" adı verilen çan biçimindeki yapının, dalgıcın içinde solumasına ve belli bir mesafede hareketine izin vererek, o dönemlerde dipte 18 m gibi bir derinlikte bir saat kadar çalışma olanağı verdiğini belirtmektedir. Dalgıcın, su altında hareketini kolaylaştıran dalış elbisesinin bulunmasının 1797 yılında olduğunu, bu buluşun 1830'larda elbiseye yüzeydeki bir pompadan hava basılacak şekilde geliştirildiğini ilave etmektedir. Özdemir bu dönemde Osmanlı Devleti için çalışan dalgıçların bu türden aletleri kullanmadıklarını belirtmekte ve şöyle devam etmektedir: "Bu malzemelerle dalgıçların dipteki ufak tefek madenî malzemeyi kovalara doldurduklarını, top gibi büyük ve ağır malzemeyi ise yukarıdan çekilerek çıkarılmak üzere iplerle bağladıklarını düşünebiliriz. Düşman eline geçmesin diye yakılan gemilerin 13 m derinlikteki malzemeleri ise önce su altında iplerle bağlanmış, sonra kıyıdan hayvan gücü (manda) ile dışarı çekilmişti. Kıyıya yakın batıklarda bu yöntem mümkünse de açık ve derin denizlerdeki malzemelerin dipte bağlandıktan sonra yukarıya gemilere çekilmesi gerekmekteydi. Bu iş için gemilerdeki insan gücünün kullanılabileceği düşünülebilirse de 16. yüzyıldan kalma bir resim ve üzerindeki açıklamalardan, bu dönemde denize batmış olan gemi veya dipteki malzemelerin çıkarılmasında kullanılan bir geminin mevcut olduğu görülüyor. Tek direkli ve fazla büyük olmayan bu kurtarma gemisinde, geminin kıçında yer alan bir ahşap platform ile iplerle irtibatlandırılmış büyük bir tekerlek bulunmakta olup bu muhtemelen denizden çıkarılacak malzemenin yukarıya çekilmesini sağlayan bir çark idi. Evliya Çelebi de (1611-1685) dipteki gemilerin çıkarılmasının dalgıçların sualtındaki geminin iki tarafından bağladıkları ip ve halatların su üstündeki iki gemiden dolaplarla çekilerek geminin yüzdürülmesiyle olduğu bilgisini veriyor. Evliya Çelebi bu işi yapanların esnaf-ı gönbaşlar olduklarını belirtiyor. Sığ yerlerde karaya oturan gemilerin kurtarılması ise geminin altından geçirilen iplerin her iki ucuna içi su dolu fıçıların bağlanıp, daha sonra tulumbalarla fıçıların içindeki suların boşaltılarak hafifleyen fıçıların su yüzüne yükselirken gemiyi de beraberinde yükseltmeleri ile sağlanırdı. Bunlar, ancak ciğerlerinin kapasitesine

bağlı olarak nefes tutabildikleri birkaç dakikalık sürelerde dipte kalabiliyorlardı."

Özdemir dalgıçlar için şunları söyler: "Osmanlı'da tersane-i amire personeli arasında yer alan dalgıçlara gavvas adı veriliyordu. Evliya Çelebi, gavvasların İstanbul'da, Galata ve Kasımpaşa'da loncaları olup bunların genellikle Mağrib, Reşit ve İskenderiyeliler'den oluştuğunu aktarıyor. Ancak devlet bu tür çalışmalar için donanma personeli olmayan dalgıçlardan da faydalanıyordu. Bu dalgıçlar genellikle Ege'deki adaların denize yatkın halkından temin ediliyordu. Bu adalar içerisinde özellikle Sömbeki Adası'nın dalgıçları kullanılmaktaydı. Sömbeki (Simi) adası süngercilikle uğraşıp, ada halkı da denizden sünger çıkarma uğraşıları sonucu iyi dalgıçlar olarak ünlenmişlerdi. Belgelerde de sık sık su altına inecek kişiler için sönbeki/sömbeki kelimeleri kullanılmaktadır. Tersane-i amirede istihdam edilen dalgıçların görevleri sadece batık çıkarmak ile sınırlı değildi. Bunun dışında da dipten çıkardıkları gemi lengerleri (zincir ve demir) devlete aitse donanmaya teslim ediliyor, sahibi çıkarsa yarı fiyatına buna iade ediliyor, sahibi bulunamazsa satmak üzere kendilerine kalıyordu. Dalgıçların çalışmalar süresince yiyecekleri ise bölgenin kaynaklarından karşılanıyordu. Tersane personeli olmayan dalgıçların ücreti, çıkarılan malzemenin belirli bir hissesinin verilmesi şeklinde ödenmekteydi. Dalgıçların teklifi devlet tarafından hesaplı bulunmazsa İstanbul'dan tersaneden dalgıç ve malzeme gönderilmesi seçeneği her zaman mevcuttu." Özdemir incelediği belgelerde geçen derinlik ölçülerinin 13-59 m arasında olduğunu ilave etmekte ve Osmanlı sularında modern dalış cihazlarının kullanılmaya başlanmasının 19. yüzyılın ortalarına doğru olduğunu belirterek M. Lovee'yi örnek göstermektedir: "M. Lovee'nin beraberindeki dalgıçların sualtında solunumlarını sağlayan özel ekipmanları vardı. Buhar makinesi ve kompresöre sahip gemiden lastik giysi ve dalış başlıkları ile dalan dalgıçlara özel plastik borularla dalgıçların indiği derinliğe göre değişen basınçta hava veriliyordu. Bunların İstanbul Limanı'ndaki iki yıl gibi bir sürede tamamlanan çalışmaları halk tarafından da ilgiyle izlenmişti." Özdemir "su altı çalışmasını kolaylaştıran bu gelişmenin ardından Osmanlı Devleti batıkların çıkarılmasında bu ekipmana sahip olan yabancılardan faydalandı. 1830'larda Navarin ve Sakız'daki savaşlarda batan gemilerin batıklarında çalışan M. Lovee ve dalış ekibi 1850'lerde de İstanbul limanındaki birkaç batıkta çalıştılar" demektedir.[1]

Eser Tutel, Şirket-i Hayriye adlı kitabında şirketin kurduğu bir kurtarma ekibinden söz eder: "Şirket Birinci Dünya Savaşı nedeniyle Karadeniz ve Marmara'da hasar gören, karaya oturtulan ya da batırılan vapurların kurtarılması amacıyla askeriyeye yük olmamak için bir kurtarma ekibi kurdu. Ekibin başına tecrübeli süvarilerden enspektör muavini Hacı Mehmet Kaptan getirildi.

H. Mehmet Kaptan eski lostromolardan Temel Reis'i, Ahmet Reis'i, Kartallı Ahmet Reis'i 43 numaralı İkdam'ın tayfalarından Lülecioğlu Mustafa'yı ve dalgıç Mihal Usta'yı yanına aldı. Tirebolulu Mehmed Reis, Aziz, Kâzım, Nuri, Paşa Mehmet Reisler'le takviye edilen bu kurtarma ekibine gerekebilecek her türlü malzeme de sağlandı. Bu denizciler, savaş yıllarında gerçekten fedakârca

[1] http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/19/26/201.pdf, Özdemir, Osmanlı Denizciliğinde Gemi Kazaları ve Dalışlar

çalışarak şirketin hasara uğrayan vapurlarının kurtarılması için canla başla çalıştılar. Birkaçını kurtarmayı başardılar. Ama kurtaramadıkları da oldu."[2]

İzmir Limanı 1875 yılında, İstanbul Haydarpaşa Limanı ise Anatolian Railways Company tarafından 1899-1903 yılları arasında yapıldı. Her iki limanın yapımında yabancı dalgıçların kullanıldığını, Özdemir'in de işaret ettiği şekilde kabul edebiliriz. Türk-İtalyan Savaşı'nda, 1912 yılında Yenikale'de batırılan İzmir (1874 yapımı) gemisinin çıkarılması Bölüm 2.4.2'de anlatılmıştı. Aslında o tarihte dipte yatan üç gemi daha vardı. Bunlar; *Adana*, *Saadet* ve *Sultaniye*'ydi. Anlaşılan bu gemilere dokunulmamış, sadece İzmir (1874) çıkarılmıştır. 1913 yılında, savaşın sürdüğü günlerde, Yenikale'de görece olarak sığ bir yerde yabancı dalgıçlar yerine Osmanlı dalgıçlarının görev yapmış olması akla daha yakın gelmektedir. İstanbul Deniz Müzesi'ndeki bir belge "Bahriye'de kurulan dalgıç teşkilatı hakkında fen müşavirliğine yazılan rapor ve alınan cevaplar" üzerinedir. Belgenin tarihi 22 Şubat 1911'dir.[3] *İzmir*'in çıkarıldığı 1913 yılında Bahriye'deki dalgıç teşkilatı 2 yaşındadır ve bu gemiyi Bahriye dalgıçları çıkarmış olabilir.

30 Ekim 1918 ile Mayıs 1919 Arasında Yenikale'de bir batık çıkarma çalışması oldu mu?

Mondros Ateşkes Antlaşması, 30 Ekim 1918'de gerçekleşti. Ateşkesi takip eden kargaşa içindeki haftalarda İtilaf güçleri İstanbul'u ve Boğazları ele geçirme planları ile meşguldü.[4] İngiliz mayın arama-tarama filotillası Çanakkale Boğazı'ndaki mayın mânialarını kaldırmaya başladı. Başka bir tarama birliğinin de İzmir Körfezi'ndeki mayınları kaldırmaya başlamış olması muhtemeldir.[5] İzmir için bir gemi bile ayıramazlardı ve hangi ülkenin İzmir'e çıkartma yapacağı konusunda anlaşmaya varılamıyordu. Yunanlar şehrin yakında kendilerinin olacağını varsayıyor ve bütün enerjilerini yakındaki Midilli garnizonunu kuvvetlendirmek için harcıyorlardı. Bu arada İtalya Dışişleri Bakanı, İzmir'in kendilerine söz verildiği yanılgısındaydı. Yunanlılar ve İtalyanlar böyle düşünürlerken ve Fransızlar şehir için isteklerini ortaya koymuşken İngilizler önceliği ele geçirdi ve şehrin tam ortasına küçük bir grup asker indirdi. Spekülasyonlar ilk defa doğru çıktı. 6 Kasım 1918 günü saat 13.30'da *Monitor 29* (kardeş gemi *Monitor 30*'un su çekimi 1,8 metre idi, UH) gibi sıradan bir İngiliz gemisi İzmir Limanı'na girdi.

Geminin kumandanı Albay Dixon, karşılamanın büyüklüğü karşısında hayrete düştü. Binlerce Yunanlı, rıhtım boyunca sıralanmış, kendisini şehrin kurtarıcısıymış gibi karşılıyordu.[6] 24 Aralık 1918'de Yunanistan'ın *Leon* muhribi İzmir'e geldi. 10 Nisan 1919 tarihli Fransız basınına göre İzmir Limanı'na 10 tane savaş gemisi geldi. [7] *Iron Duke* (su çekimi 9 metre) 14 Mayıs 1919'da İzmir Limanı'na girdi. 15 Mayıs

[2] Tutel, Şirket-i Hayriye, s. 173

[3] İstanbul Deniz Müzesi, 2. Daire, 22 Şubat 1911, 29 Dosya, s. 66

[4] Milton, s.86.

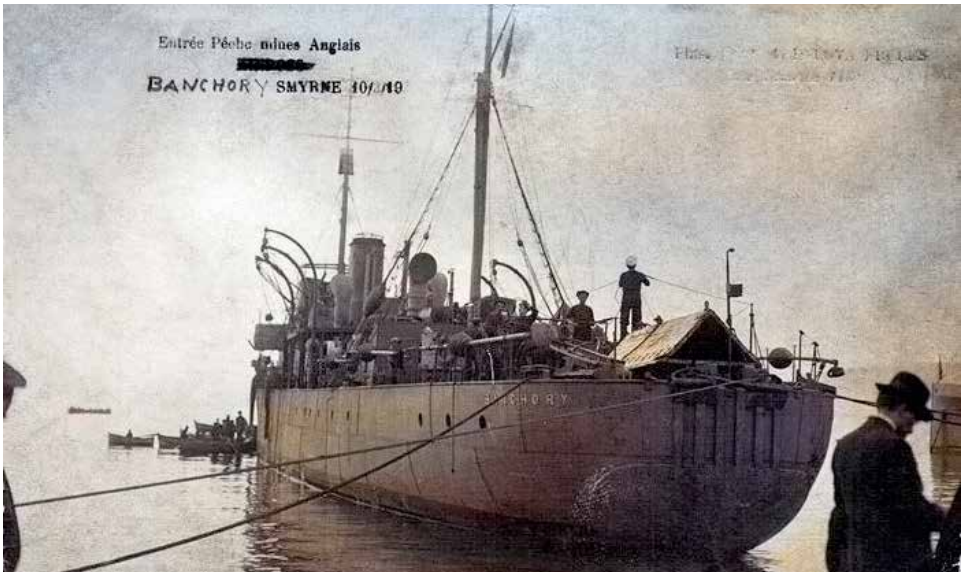
[5] Büyüktuğrul, s.420

[6] Milton, s.86

[7] Büyüktuğrul, s.423

1919, saat 07.30'da *Patris* rıhtıma yanaşırken, onu *Averoff*, *Atromitos* ve *Leonidas* izledi. *USS Manley*'de limandaydı. Kumandanı Berry idi.[8] *USS Arizona* (geminin su çekimi 8,53 metreydi, UH) komuta subayının ilk kurşun hakkında izlenimleri oldu. [9] Amiral Büyüktuğrul, kitabında 30 Ekim 1918'de İngiliz Akdeniz filosuna mensup 22 savaş gemisinin İzmir Limanı'na geldiğini belirtmektedir.[10]

Monitor 29'un su çekimi, kardeş gemi *Monitor 30*'la aynı olduğu kabul edilirse, 2 metre civarındadır. 6 Kasım 1918'de yaklaşık 2 m su çeken gemi Yenikale'den geçmiştir. Kaynaklara göre mânia gemileri nedeniyle geçitteki su derinliği 90 cm kadardır. İlerleyen aylarda, 8,5 metre su çekimli Amerikan *USS Arizona* ve 9 metre su çekimli İngiliz *Iron Duke* Yenikale'den geçebilmişti. 30 Ekim'den sonra İzmir Körfezi girişindeki mayınlar kaldırılmış ve buna ilave olarak Mayıs 1919'a kadar Yenikale'deki geçit 9 metre su çeken savaş gemilerinin geçebileceği kadar derinleştirilmiş olmalıdır. Bu çalışmaların daha önce Uzunada'da *Monitor 30*'un önemli gemi parçalarını kurtaran İngiliz Gemi Kurtarma Birliği[11] tarafından yapılmış olduğu ileri sürülebilir.



İngiliz mayın tarama gemisi Banchory, 10.03.1919, İzmir-[12] Hunt sınıfı Admiralty tasarımı mayın tarayıcı (1918)[13]

3.2. Cumhuriyet Dönemi Batık Çıkarma Çalışmaları

Bu çalışmalar, Bölüm 1.11'deki "Cumhuriyet Dönemi'ndeki Batık Çıkaran Firmalar ve Algarnacılar" başlığında anlatılmış, ayrıca Bölüm 2.3.1.3'te Yenikale Geçidi'nin genişletilmesinin mahsurlu görülmesi ile ilgili bir belge

[8] Milton, s.100

[9] Milton, s. 103

[10] Büyüktuğrul, s.419

[11] Hanhan, s.153

[12] http://www.levantineheritage.com/occup.htm

[13] http://www.dreadnoughtproject.org/tfs/index.php/H.M.S._Banchory_(1918)

sunulmuştur. Bu belgeden anlaşılan, Birinci Dünya Savaşı'nda Marmara'da İngiliz denizaltılarının verdiği tahribatın hâlâ akıllarda olduğudur.

3.2.1. 1967-1971 Yılları Arasındaki Batık Çıkarma Çalışmaları

1967 ile 1971 yılları arasında yapılan batık çıkarma çalışmalarının yayınlanan bir ilanla başladığını düşünüyoruz. Bu ilan, Bölüm 1.14.1'de sunulmuştu. İlanın içeriğinde toplam 13 adet batık gemiden söz edilmektedir. Şafak Surkultay, İbrahim ve Mehmet Yelçap, Özcan Üngün'e göre dezma "batık" demektir.

Karadeniz bölgesinin kendine münhasır bağlantıları ve olanakları bölge insanlarını yük ve yolcu taşımacılığı açısından denizciliğe yönlendirmiştir. Bu durum, Türkiye'deki birçok güçlü armatör firmaların kökeninin Karadeniz'e dayanmasının başlıca nedenlerinden sayılabilir.[13a] Rizeli Rıza Kalkavan da bu denizcilerden biriydi. Kendisi erken yaşlarda denizciliğe atılmış ve gemi sökümü ile ilgilenmeye başlamıştı. Rıza Kalkavan'nın Türkiye'deki ilk gemi sökümcülerden biri olduğunu ve bu sektörde öncü rol oynadığını söyleyebiliriz.

Rıza Kalkavan'ın oğlu Murat Kalkavan, kendisiyle yapılan görüşmede, babasının Yenikale batıklarını çıkarmak için İstanbul'dan İzmir'e geldiğini anlatmıştır. Kalkavan, aslen Rizeli olan Güney Deniz Saha Komutanı Amiral İsmail Sarıkaya'nın, 1966 yılındaki batık çıkarma ihalesinden babasını haberdar ettiğini belirtmiştir.

İzmir Defterdarlığı'nın açtığı söz konusu ihaleyi Rıza Kalkavan'ın kazandığı Yaşar Ürük'ün anlatımlarından anlaşılmaktadır. Ürük'e göre Yenikale'de 1914'ten önce dört gemi, 1914-1918 yılları arasında, içlerine taş doldurulmuş 42 parça ahşap mavna ve el konulan bir İngiliz ticaret gemisi batırılmıştır. Ürük, Yenikale'de ilk kez 1967 yılı yaz mevsimi sonunda algarnacı Rıza Kalkavan'ın batık çıkarma faaliyetine geçtiğini söylemektedir. Bu çalışmalar sonrasında Birinci Dünya Savaşı sırasında "İngiliz zırhlılarının İzmir Körfezi'ne girmelerini önlemek amacıyla" İnciraltı açıklarında kasten batırılan 10 şilep ile bir mayın tarama gemisinin önemli bölümü çıkarılmıştır. Ürük'ün kaynakları, araştırma yaptığı İzmir gazeteleridir.[14]

Rıza Kalkavan'ın Batık Çıkarma Çalışmaları Hakkında Görüşmeler

Murat Kalkavan: "Babam Rıza Kalkavan 1910 Rize doğumludur. 72 yaşında, 1982'de İstanbul'da vefat etmiştir. Ben 1954 doğumluyum. Genellikle tahsil yaşantım yurt dışında geçmiştir. Yaz aylarında hep babamın yanındaydım. Batık çıkarma ve kurtarma işlerini o yüzden bilirim. Babamın ilk teknesi *Selvili* idi. İkinci teknesi ise *Murat Reis* algarnasıydı. Babam 1960'larda batık gemi çıkarmaya başlamıştır. Büyükdere'de bir arsadaki depoya çıkardığı gemilerden

[13a] Akbayırlı Kemal, Solak Fışkin Cemile, Balık İsmet," Cumhuriyet Sonrası Dönemde Karadeniz'de Armatörlük Faaliyetleri: Armatörlük Mesleğini Gelenek Haline Getirmiş Karadenizli Ailelelere Yönelik Bir Çalışma"https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/273679

[14] Ürük, Bergama Gemisi 50. Yaşına Merhaba

elde ettiği malzemeleri koyardı. Babamın İzmir'e 1967 yılında geldiğini söyleyebilirim. Gelme amacı Körfez'i batıklardan temizlemekti. O zamanlar Milli Emlak Müdürlüğü bu işlere bakardı ve yanlış hatırlamıyorsam batığın yüzde 30'unu devlet alırdı."





14.04.1962, Milliyet, Sayfa 2

BATIK GEMİDEN MISIR ÇALANLAR YAKALANDI

Karadenizdeki Riva mevkiinde batan sahipsiz gemilere şimdi de hırsızlar musallat olmuştur. Dün sabaha karşı gemilerden birindeki mısırları çuvallarla taşıyıp motora yükleyen 4 kişi Gümrük memurları tarafından yakalanmıştır.

Tahkikat sonunda hırsızların motora yükledikleri mısırları, karadaki kamyonlara doldurdukları tesbit edilmiş ve motor ile iki kamyon müsadere edilmiştir.

Yakalanan mısırlarla motor gümrüğe getirilmiş ve hırsızlar hakkında takibata başlanmıştır.

Rıza Kalkavan (Kayhan Çindemir Arşivi)- Milliyet, 14.04.1962, s. 2

"Babamın en büyük ve kârlı gemi çıkarma işi Karadeniz'de olmuştur. Karadeniz'de kışın sahili kum basar, yazın bu kumlar çekilir. Batık çıkarma için en uygun zaman yaz aylarıdır. *Polo-2* adlı gemi Kilyos'ta karaya oturmuştu. Bu gemi 1950'li yılların büyük bir gemisiydi. 3-4 bin tonluk bir gemiydi. Kilyos'ta Gemi Kurtarma İşletmesi 'gemi çıkmaz' raporu verdiği için onu biz çıkardık. Bu geminin armatörü Yunan idi. Gemide kereste ve mısır yükü vardı. Gemiye geldiğimizde gemi plaja oturmuştu. Oturmanın nedeni, sisli bir havada gemi kaptanının sonradan çıktığı plajı, Boğaz girişi olarak görmesiydi. Karadeniz'de poyrazda çok dalga olur ve batık çıkarma işi yapılamaz. Geminin yükü için gümrük memurları da devredeydi. O zamanlar kapalı depo vb. yoktu. Geminin yükü olan mısırları Kireçburnu'ndaki bir tepeye koymuştuk, doğal olarak kuşlar mısırları yemişti. Keresteler ise bir depoya konulmuştu. Bizim burada en büyük şansımız, Karadeniz'de yaklaşık 25 gün havanın bozmamasıydı. Hava estiğinde açtığımız kanallar bozulabilirdi. Kum motorları burada geminin yanlarından kanallar açmıştı. En son *Murat Reis* gelmiş ve 4-5 motorla beraber gemiyi çekerek oradan kurtarmıştı."

"50'li, 60'lı yıllarda Türkiye'de tekneler ahşaptandı. Batan bu teknelerin makineleri, vinçleri ve ırgatları çıkarılır, belirli bir kurtarma parası karşılığında armatörlerine verilirdi. Babam kurtarma parasını çıkarmak için bazen gemi sahiplerine borç verirdi. Daha sonra gemi çalışınca onları tahsil ederdi. Doksan-

yüz metre boyunda gemiler kurtardığımızı hatırlıyorum. Batıklar dinamitle parçalanırdı. Dalgıçlar, dalgıç motoru ile batık üzerinde çalışarak patlatmaları yapardı. *Murat Reis* algarnasının kıç tarafında su tankları vardı. O tanklara deniz suyu alınınca algarna 40 ton kaldırırdı ve işin sonunda kendisi için hazırlanmış parçaları kaldırmak üzere batığın yanına gelirdi. Batıklar bazen Milli Emlak'tan, bazen de gemide tekne-makine sigortası olması durumunda sigorta şirketlerinden satın alınırdı. Öyle halk arasında bilinen şekliyle 'denizde bulduğun senindir' diye bir şey yoktur. Bu işle ilgili olarak depomuza sık sık maliye memurları gelirdi. Onlar batıklardan çıkarılan malzemeleri kontrol ederdi. O yüzden sistematik bir biçimde çalışmak gerekiyordu."

"Babam 1965-1968 yılları arasında Çanakkale'de çalıştı. Babamın 1967 ile 1972 yılları arasında İzmir'de batık çıkardığını söyleyebilirim. İnciraltı'nda çıkan parçaları koyduğu bir arsa kiralamıştı. Ayrıca bugün Levent Marina'nın yanında bulunan arsayı da o yıllarda satın almıştı. Babamın Yenikale batıklarına gelişi bir hemşerilik ilişkisi nedeniyle olmuştu. O yılların Güney Deniz Saha Komutanı Amiral İsmail Sarıkaya aslen Rize'liydi. Kendisi 1966 yılındaki batık çıkarma ihalesinden babamı haberdar edip 'körfezin temizlenmesinde çalışmasını' istemiştir. Yenikale'de babam daha çok bakır, sarı, boru, kazan, şaft, pervane türü donanımlar çıkarmıştır."

"O yıllarda İzmir sularında köpekbalığı çok olduğu için Yenikale batıklarına dalgıç dayandıramıyorduk. Gelen dalgıçlar kısa süre sonra işten ayrılıyordu. Kapalı bir mahalde, bir batığın içinde köpekbalığı ile karşılaşmak dalgıçları çok kötü yönde etkiliyordu. Emniyetten dinamit kullanma iznimiz vardı, dalgıçlar dinamit kullanıyordu. Daha sonra ayrılan saclar teknelerle dışarı alınıyordu. 1972'den sonra İstanbul'daki kurtarma ve batık işleri daha cazip olduğu için babam İstanbul'a döndü."

"Babam dalgıçlara hortumla hava verilmesini isterdi. Güvenlik endişesiyle 'bir ucu bizde olsun' derdi. Ayrıca batığa inilirken çift dalgıç dalmasını isterdi. Dalgıçlarda dip sarhoşluğu vardır, bunun yaşanmaması için böyle önlem alırdı. Adlarını hatırladığım dalgıçlardan; Apti, Hasan ve Recep vardı. (Kaynak kişi 1948 doğumlu Mümtaz Bellisiz'e göre: Dalgıç Apti ve Kazım kardeşler, Yenikale'de çalıştı. Edremit Yassıçalı köyünden olan iki kardeş İstanbul Boğazı'nda deniz kazasında vefat ettiler) Perşembepazarı Ayakkapı denilen yer dalgıçların buluşma yeriydi. Oradaki kahvelerinde buluşur, dertleşir, iş beklerlerdi. Dalgıçlar bugün kazandıklarını bugün yerlerdi. Bazen bizim kurtarmaya çalıştığımız batık gemilerden ufak tefek malzeme aldıkları olurdu. Babam onları başta görmezden gelir, malzemeleri tekneye doldurmuş batığın yanından ayrılırken onları basardı. Onlar da 'Rıza Abi, senin tekneden bazı malzemeler çıkardık, sana getiriyorduk' derdi. Babam da güler 'Tabii. İyi yapmışsınız çocuklar' derdi. Dalgıçlar çok para kazanan ama hiç parası olmayan kimselerdi. Babam Baskın Sokullu ve Tosun Sezen, Aret ve Teoman Bey'lerin işlerine de giderdi."

"Gelibolulu Yakup Aksoy Bey'in algarnasında (*Ufuk Aksoy*) vinç ortadaydı. Ayrıca Zeki Kalkavan'ın *Kaptan İbrahim* algarnası vardı."

"Babamın vefatı şöyle oldu: Babam Boğaz'da *Murat Reis* algarnasında ve yanında da iki gemicisi var. Şanzımanda yağ kaçağı oluyor ve makine ileriye geçmiyor. İki adamını makineye yollamış. Bu arada sinirlenmiş. Babam iş yaparken sinirli olurdu, iş bitince eski haline dönerdi. O sırada kalp krizi geçirmiş. Gömlek cebindeki ilacına elini attıysa da maalesef ilacını alamamış. Babamı 12 Haziran 1982'de kaybettik. Ben batık çıkarma işini 1986-1987'ye kadar sürdürdüm."[15]

Murat Kalkavan'ın demirine kavuşan Rus gemisi ve Kalkavanların devasa deposu hakkında anlattıkları için bkz. Ek-14.

Ali Osman Güler



Ali Osman Güler (Uluç Hanhan Arşivi)

"1959 Rize doğumluyum. Beş yaşında iken yani 1964'te İzmir İnciraltı'na gelmişiz. Babam Nimet, 1936 doğumlu olup, 83 yaşındadır. Hayatını balıkçılıkla kazanmıştır. Annem Emine de onunla aynı yaştadır. Rıza Amca (Rıza Kalkavan, UH) bana çok düşkündü. 'Nerede benim ufaklığım?' derdi. Beni özel tutar, gezdirirdi, onun kucağında büyümüştüm. Küçükken sarı saçlı, mavi gözlü yakışıklı bir çocuktum. 1967'de sekiz yaşındaydım ve okula yeni başlamıştım. Rıza Baba hem okul masraflarımı karşılar hem de okul harçlığımı verirdi. Beni sevimliliğimden dolayı torunu gibi severdi. Çocukların arasında en çok beni sevdiğini hissederdim. O zamanlar İnciraltı Köyü nüfusunun yarısını Rizeliler oluştururdu. Çoğu aile balıkçılıkla hayatını kazanırdı. Rıza Baba, batıkları çıkarmak için buraya geldiğinde hemşerilerinin burada yaşadığını görünce çok mutlu olmuş. Beni 5-10 kez tekne ile batık çıkarılan yerlere götürmüştü. Rıza Babalar, batıkları dipte parçalamak için dinamit atardı. Kayıklar bu esnada daha uzakta beklerdi. Dinamitin patlamasıyla balıklar su yüzeyine çıkar ve herkes onları kapışırdı. Şimdi İnciraltı'ndaki Bahçe Kafe ve bitişiğindeki Kır Kahve'nin bulunduğu yer ormanlıktı. Rıza Baba tam buraya bir ev yaptırmıştı. İçinde personelin yemek yediği, uyuduğu, vakit geçirdiği yerler vardı. Rıza Baba'nın yazıhanesi de oradaydı. Baba çocukları çok severdi, herkese sahip çıkardı. Biz orada yemek yerdik. O yıllarda fakirlik vardı, geçim kolay değildi. Öyle her yerde her şey bulunmazdı. O ev maalesef şimdi orada yoktur. Yıkıldı, gitti, zaten orası sonradan kafe ve restoranlarla doldu."

"O zamanlar sahil, şimdi bulunduğu yerden 40-50 m daha gerideydi. Basbayağı kumsal bir sahilimiz vardı. İşte burada bir meydan vardı. Rıza Baba'nın iki ahşap şatı vardı. Her bir şatın boyu 35-40 m ve eni 10 m civarındaydı.

[15] Murat Kalkavan ile 11.06.2019'da yapılan görüşme

Bu iki şatı uç uca ekleyip kumsala baştankara etmişti. Bunlar iskele vazifesi görürdü. Bu iskelenin bir yanına *Murat Reis* algarnası yanaşır, getirdiği hurda gemi parçaları meydana boşaltılırdı. Bu parçalar elle alınır, meydana yığılırdı. Herkül lakaplı Rizeli bir işçi vardı. Güçlü kuvvetli olan Herkül, Rıza Baba'nın bir numaralı adamıydı. Hattâ dayımla bilek güreşine tutuşmuş ancak yenilmişti. Bunu gururuna yedirememeyip intihara kalkıştığını duymuştum. Tabii büyükler buna meydan vermemişti. Rıza Baba, kaptan, gemici ve dalgıç gibi kalifiye çalışanları İstanbul'dan getirmişti. Diğer çalışanlar ise İnciraltı'ndan temin edilmişti. Meydanda toplanan hurda yığınları dağ gibi olurdu. Çocuk aklı işte, gelişigüzel konulan hurdalar arasında arkadaşlarımla dolaşırdık. Labirentte gezen köstebekler gibiydik. Hurdaların konulduğu o meydanda, bir o yana, bir bu yana koşar, oyun oynardık. Çalışmalar yaz aylarında olduğundan bütün günümüz burada geçerdi. Rıza Baba'nın yaptığı şey, İnciraltı'nın eğlencesiydi; boşta olanlar gelir, yapılanları seyrederdi. Arkadaşlarımdan bazıları, (Isparoz) Salih Topçu, Ahmet Altınsoy, Mehmet Demirtaş adlı iki arkadaş, İskender Altınsoy ve Cengiz Topçu idi. Rıza Baba'nın bir de kara vinci vardı. Çok büyük parçalar oksijenle kesilip bu meydandan kamyonlara yüklenirdi. Rıza Babalar çok zor şartlar altında batık gemileri parçalıyordu. Batık gemilerin çoğunluğu perçinli olduğu için, sacların et kalınlıkları çok fazlaydı. Bu yüzden parçalar bir hayli ağır olurdu. O yıllarda imkânlar çok kısıtlı idi. Rıza Baba denizin dibindeki batıkları değerlendirmiş ve onları paraya çevirmişti. Yaptığı çok büyük bir hizmettir. O yıllarda İzmir'de batıkları çıkaracak kimseler yoktu. Batık gemilerden kazanlar çıkarıldığı da oluyordu. Bu kazanlar 2,5-3 m. çapında ve 2-3 m uzunluğundaydı. Eskiden hurdaların toplandığı meydanın yaklaşık 70-80 m açığında, deniz dibinde o zamanlardan kalma, büyük bir batık gemi parçası vardır. Daha sonra bu parça burada bırakıldı veya unutuldu. Halen balıkçılar balık yatağı olarak bilinen ve 5-6 metre derinlikte olan bu yerde balık tutarlar." (Özcan Üngün ve Yelçap kardeşlere göre hurda getiren gemiler bu parçayı buraya düşürdü ve bir daha almadılar. 6-7 metre uzunluğunda olan parça yıllara yenik düştüğü için çökmüş durumdadır.)



Hurdaların koyulduğu, eskiden sahil olan yer-2019 (Uluç Hanhan Arşivi)

"Rıza Baba daha sonraki yıllarda, şu an Levent Marina'nın bulunduğu yerin bitişiği olan parseli Mahmut Usta (Mahmut Tüfek) ile ortak aldı. Mahmut Usta oranın bir bölümünü çekek yeri yaptı. Rıza Baba da orada bir gemi söküm işi başlattı, ancak sonucunu bilmiyorum. O yıllarda yaşlı gemiler hep denizde çalışırdı, sökülecek gemi yoktu. Rıza Baba ilk gemi sökümcüsü sayılır, yalnız o dipte gemi sökerdi. Biz dedelerimizden Yenikale ve yaklaşımının batıklar olduğu zamanlardaki balıkçılık hikâyelerini dinleyerek büyüdük. Batıklar balıklar için ideal bir ortam hazırlamışlar. Eskiden balık kasaları olmadığından kargılardan örerek yapılan ve adına 'panel' denilen taşıma kapları vardı. Balıklar bununla taşınırdı. Batıklardan paneller dolusu balık avlanırmış. Batıklar çıkarıldıktan sonra balık sayısı bayağı azaldı."[16]

Hasan Tüfek



Hasan Tüfek (Uluç Hanhan Arşivi)

"1944, İzmir Bayraklı doğumluyum. Ailemiz tersaneci bir ailedir. Babam Mahmut Tüfek (1912-1974) aslen Rizelidir. Annem Emine Tüfek (1932-1994) ise İzmir doğumlu olup aslen Rizeli bir ailenin kızıdır. Ailemizin İzmir'deki ilk çekek yeri bugün Bayraklı sahilindeki İzmir Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın olduğu yerdir. Babam Mahmut Tüfek burada ellili yıllarda tersaneciliğe başlamıştır. Babam bu araziyi satmış ve Hasan Yörük'le ortak olmuşlar. İkisi birlikte hurda bir askerî gemiyi alarak şilebe dönüştürmüşler. Hattâ batık gemiden çıkarılan bir makineyi bu şilebe koymuşlar. Şilebin adı *Hasan Yörük*'tü. Gemi Antalya-Mersin arasında arıza yapınca babamlar üç gün üç gece denizin ortasında kalmışlar. O zamanlar, gemide ne telsiz var ne de telefon. Babam yaşadığı bu olaydan sonra armatörlüğe veda ederek tekrar tersaneciliğe dönüş yapmış. Babamın açtığı ikinci tersane ise Bayraklı sahilinin deniz tarafında, Bayraklı Tren İstasyonu'nun karşısına denk gelen yerdedir. Burası aynı zamanda eski bir şarap fabrikasının yanındaydı. Ben o sıralar Karşıyaka Ortaokulu'na gidiyordum. Sanırım 1958 yılı olmalı. Yine yan tarafımızda eski ilkokul ve Yahyaların Köşkü vardı. Burada 7 yıl kaldığımızı hatırlıyorum. 1965'te Bayraklı'dan bugün bulunduğumuz Çakalburnu'na geldik. Bu arazi hisselidir. Bir kısım hisse bizim ailemize, diğer kısmı ise rahmetli Rıza Kalkavan'a aittir. Bayraklı'dan buraya kızakları, takım ve taklavatları getirerek 1965'te burada gemi ve tekne çekek ve onarım işine başladık. 1970'de Gayri Sıhhi Müessese ruhsatı aldık ve o günden bu yana burada hizmet veriyoruz.

[16] Ali Osman Güler ile 5.7.2019'da yapılan görüşme

Buradaki dalyan bizim arazinin hemen dibinden başlar ve şimdiki sulak alanın olduğu yerde içinde olmak üzere batıya doğru uzanırdı. Şimdiki idare binamızın penceresinden dalyana olta atar oradan müthiş balıklar tutardık. O zamanlar burası tenha, sessiz, yaban bir yerdi. Dalyana yol yoktu. Dağlardan çakallar buraya balık yemeğe geldiği için bu mevkiye 'Çakalburnu' denmiştir."

"Biz Rıza Kalkavan'ı 1967'den önce tanıyoruz. Onun algarnası *Murat Reis*'i daha önceki yıllarda buraya çekmiş ve bakımlarını yapmıştık. Rıza Bey'in batık hurdalarını koyduğu yer İnciraltı'ndadır. Burası şimdi Deniz Kuvvetleri Komutanlığı müze gemilerinin olduğu yerin biraz doğusunda, meydanın olduğu yerdir. İnciraltı'nda o yıllarda sahilde şimdiki gibi beton dolgu yoktu. Bildiğiniz kumsal vardı. Burada çay bahçeleri, ulu okaliptüs ağaçları vardı, gölgelik yer çoktu. Halk buradan denize girerdi. İnciraltının plajları ünlüydü. Bir de bu sahilde fırınlar, kazıklar üzerinde restoranlar vardı."



Arka Planda Agia Varvara (Hasan Tüfek Arşivi)

"Rıza Bey, kendi arsasına bir Yunan gemisini sökmek için getirmişti. Geminin adı *Agia Varvara* idi. Önce gemi sahile vurduruldu. Bu sırada İzmir Belediye Başkanı İhsan Alyanak (hizmet yılları, 1973-1980) gelerek geminin burada sökülmesine karşı çıktı. Geminin bir kısmı burada söküldü, sonra gemi çekek yerinin açığına çekildi. Kötü havanın estiği bir gün, gemi demir taradı ve kanala kadar gitti. Gemi bir süre çekek yerinin açığında demirde bekledikten sonra, Aliğa gemi söküme götürüldü."[17]

Reşat Yıldırım 1946 doğumlu, İnciraltı'nda oturuyor. Ailesi ise aslen Rizeli. Anlatıyor: "Yenikale'deki batık gemilerden çıkan hurdaların meydanda toplandığını hatırlıyorum. Rıza Kalkavan ve ekibi bu işlerle meşgul olmuştur. Çalışmaların 1966 yılında başladığını söyleyebilirim. Kalkavan bu işler için mavnalar getirmiş ve batıklara dinamit atılmıştır. Ekipte dalgıçlar vardı, dinamit sonrasında parçalanan parçalara dalgıçlar tel bağlardı. Bu şekilde parçalar yukarı çekilirdi. *Murat Reis* ve

[17] Hasan Tüfek ile 20.06.2019'da yapılan görüşme

mavnalar bu parçaları sahile taşırdı. Adını hatırlayamadığım Edremitli bir dalgıç (Dalgıç Apti veya Kazım olabilir) vardı. Daha sonradan İstanbul Boğazı'nda vurgun yediğini duymuştum. Günümüzde 'Kırkahvesi' olarak anılan yerde Maliye'nin âtıl vaziyette bir deposu vardı. Tek katlı bir binaydı. Burayı personelin yiyip, içtiği ve yatıp-kalktığı yer olarak kullanıyorlardı. Parçalar arasında gemilerde su devrelerinde kullanılan borular da vardı. Burada bahçe sahipleri bu hurda borulardan bahçelerinin etrafını çevirmek için Rıza Bey'den satın aldılar. Ancak borular tuzlu su gördüğü için ömürleri kısa oldu. Rıza Bey'in 10-15 personeli ve birkaç dalgıç teknesi vardı. Karada çalışan elemanlar hurdaların istiflenmesi için cayraskal vb. araçlar kullanırdı."[18]

Yaşar Ürük Yenikale batıklarıyla ilgili bilgileri Eylül 2001'de hazırlanan *Bergama Gemisi 50. Yaşına Merhaba* kitabı için İzmir gazetelerinden derlemiştir: "Rıza Kalkavan'ın batık çalışmaları İnciraltı açıklarında olmuştur. Batıkların çıkarılması İzmirli balıkçıların tepkisine neden olmuştur. Çünkü balıkçılara göre, o batıklar körfezdeki önemli balık yuvalarındandır ve batıkların çıkarılması balık yuvalarının mahvolmasına ve körfezdeki balık neslinin birkaç yıla kadar kurumasına neden olacaktır. Ürük o günler için, "Ben o zaman 15 yaşındaydım. Balık tutmaya meraklıydım. Pelikan Feneri'ne olta ile balığa giderdik. Trança yakalıyorduk. Tuttuğumuz balıklar 10-12 kiloluktu. Anne tarafım fotoğrafçılıkla ilgilendiği için daha 6 yaşımda elimde fotoğraf makinesi vardı. Keşke her yerin fotoğrafını çekseymişim" demekte ve Rıza Kalkavan'ın çıkardığı gemi sayısının 11 olduğunu sözlerine ilave etmektedir.[19]

Kaptan Refik Akdoğan İstanbul ve İzmir'deki batık çıkarma çalışmalarıyla ilgili olarak şunları söylemektedir: "Rıza Kalkavan'ın 55-60'lı yıllarda Büyükdere'de deniz kenarında bir arsada deposu vardı. *Murat Reis* algarnasını orada yaptı, oradan denize attı. Evleri ise daha arkada, Uzunfıstık sokaktaydı. Karadeniz'de, Kilyos vb. yerlerde, karaya giden gemileri Rıza Bey çıkarırdı. Ben o sırada Gemi Kurtarma'da çalışıyordum. Astarı yüzünden pahalı batıkları biz bırakırdık. Onlarla Rıza Bey ilgilenirdi. Karaya giden gemilerin hurdalarını deniz kenarındaki arazisine yığardı. Buraya kamyonlar gelir, satışı buradan yapardı. Yenikale batıklarını, İzmir'e yaptığım gemi seferlerinden biliyorum. Yenikale girişinde sancak ve iskelemizde batıklar olurdu. Eski haritalarda batık işaretleri vardı. Bunları keserek, algarna ile kaldırırlardı. Bu batıkların üzerinde çıpra, trança çok olurdu. Rıza Bey, nazik, kibar, iyi bir beydi. İş gereği daima karşılaşırdık. Kurtarmanın yan sanayisi gibi çalışırdı. Kalkavan'ın çıkarttığı *Polo-2*'yi hatırlıyorum. Biz buna çıkarılamaz raporu vermiştik. Geminin etrafını kazarak onu yüzdürmüşlerdi. Küçük firmaların masrafları az olduğu iş görebiliyorlardı. Gemi çıkarmak için tanklara hava basmaktan söz edilir, ama en iyisi dipte kesip çıkarmaktır.

Diğer taraftan, Ali Rıza Yakup Aksoy'un *Ufuk Aksoy* adlı bir küçük teknesi vardı. Şilepti, gemi bumbası ile Çanakkale batıklarını çıkarırdı. Aksoy, hurdaları bu tekneyle sahile getirir, orada parçalardı. Bugünkü Gelibolu Tersanesi'nin

[18] Reşat Yıldırım ile 15.8.2019'da yapılan görüşme

[19] Yaşar Ürük ile 22.05.2019'da yapılan görüşme



Rıza ve Murat Kalkavan (Uluç Hanhan Arşivi)

nüvesini o çalışmalar oluşturmuştur. Kendisi dalgıçtı. Çok mükemmel, fevkalade bir dalgıçtı. Sağlam, dürüst ve çalışkan birisiydi. Biz işimiz gereği kendisini tanırdık. Genç yaşta vefat etti. Çanakkale'deki 3-4 büyük zırhlı vardı. (bir tanesi *Barbaros* zırhlısı, UH) Onları kese kese çıkarmıştır. Maliye, gümrük vb. formaliteleri çözerek bu işleri yapıyordu. Çanakkale Boğazı onların işyeriydi. İşsiz kalınca boğaza dalarlardı. Halen bu gemilerin *bottom plating* denilen tavaları dipte bulunur."[20]

Kayhan Çindemir anlatıyor: "Rıza Amca harika biriydi, 'leş' adı verilen batık gemiler çıkarırdı. 1980'lerin başında, İzmir Belediye Başkanı İhsan Alyanak ile Rıza Amca'nın tartışmaları olmuştu. Alyanak, Rıza Amca'ya 'bana boksör İhsan derler Rıza Amca da bana da Çamur Rıza derler' demişti. Daha sonra büyüklerden birileri araya girdi ve sorun tatlıya bağlandı. Sanırım sorun, çıkarılan hurdaların sağa-sola konulmasıydı. Daha sonra Rıza Amca İzmir'den çekildi. Ben o sırada Karşıyaka Turan'da Hasan Tüfek'in kayıkhanesinde bir gemi tamir ediyordum. Mahmut Tüfek ve kardeşleri sonradan Bayraklı'dan Çakalburnu'na taşınmıştır. Rıza Amca bu yıllarda İnciraltı'nda batık gemi çıkarıyordu. Rumeli Kavağı'nda şimdi otopark olarak kullanılan saha onun hurda koyduğu yerdi. Algarnasının adı *Murat Reis*'ti. Kabasota donanımı vardı ve 40 ton kaldırırdı. Rıza Amca'nın hayatını kaybettiği kazadan sonra, onu ağabeyim hastaneye götürmüştür."[21]

Kaptan Haluk Özörten batıkların balıkçılık yönünü vurgulamaktadır: "Bu batıklar İzmir'in trança yataklarıydı. İnciraltı'ndaki batık gemi bacalarının yerlerini ve kerterizlerini bilirdi. Balıkçılar bir bacanın içine oltalarını atar, doğudaki batığın ikinci bacasından bu trançayı aldım derlerdi."[22]

[20] Refik Akdoğan ile 22 Mayıs ve 16 Haziran 2019'da yapılan görüşmeler

[21] Kayhan Çindemir ile 22.05.2019'da yapılan görüşme

[22] Haluk Özörten ile 15.6.2019'da yapılan görüşme

Kaptan / Dalgıç Ersin Süeren'e göre "Çamur Rıza yani Rıza Kalkavan, *Vatan* gemisini hurdada iken alıyor. Kendisi pratik bir adamdır. *Vatan*'ı ikiye bölerek bir algarna elde etmiştir. Bu algarna 40 ton kaldırırdı. Yüksek sesle konuşan temiz kalpli bir Karadenizliydi. Biz dalgıç olduğumuz için kendisini tanıyorduk. Bize 'çalmayacaksınız çocuklar' derdi. Eşi, hanımefendi çok muhterem birisiydi. Onu gördüğünde kıyafetlerine bakarak sana temiz gömlek koydum, niye hâlâ bunları giyiyorsun? diye serzenişte bulunurdu. Kızı Gülayşe Hanım Büyükdere'de deniz boyaları satardı. Erkek gibi çalışırdı. Murat 1950'li yıllarda doğdu. Sanırım Rıza Kalkavan Yenikale batıklarının sadece pervane, kazan ve şaft bölümlerini aldı. 1980'li yılların başında vefat ettiğini sanıyorum."[23]

Hasan Aksoy 1945 doğumlu, İnciraltı'nda oturuyor. Lâkabı Tamyol Hasan. Aslen Rizeli, balıkçılık babadan kalma. Şöyle anlatıyor: "Rıza Kalkavan burada 'bozmacılık' yapıyordu. Rıza Amca bu civarda bazı batık gemileri çıkardı. Onunla çalışan dalgıçlar benim dostumdu. İki kardeş vardı, şimdi isimlerini hatırlayamadım. Daha sonra İstanbul'da vurgun yediklerini duydum. Rıza Amcanın bir kaynakçısı vardı, onunla da samimiyetimiz vardı."[24]

Hasan Aksoy'u hurda sökümü yıllarında ziyaret eden **Süleyman Çınar** burada bir kahvede satılan mamun adı verilen yemden almaya geldiğinde, Rıza Kalkavan'ın çıkarttığı hurda yığınlarını gördüğünü belirterek, makine dairesine benzeyen büyük bir parçanın sahilde durduğunu söylemiştir.[25]



Bir Zamanlar İnciraltı (Anonim)

İzmir'in eski sayfiye yeri, batık hurdalarının evsahibi İnciraltı'na ilişkin anı ve bilgiler için bkz. Ek-15

[23] Ersin Süeren ile 2.06.2019'da yapılan görüşme

[24] Hasan Aksoy ile 24.8.2019'da yapılan görüşme

[25] Süleyman Çınar ile 25.9.2019'da yapılan görüşme

Rıza Kalkavan (Bayburtlu) Mehmet Dalgıç'ı çalıştırdı mı?

1960'lı yıllar denizlerden batık çıkarmanın altın yıllarıydı. Türkiye'de 1970'li yıllara kadar sürecek bu iş alanında hemen hemen her yerde batık gemiler çıkarılmaya çalışıldı. Maliye'den izni alan batığın üzerinde bitiveriyordu. Ancak bu işin en önemli halkası dalgıçlardı. Dalgıç bulmak büyük sorundu. İstanbul'da dalgıçlar bulunabilirdi, ancak İzmir gibi yerlerde dalgıç bulmak bir hayli zordu. Dalgıçlar karaborsaya düşmüştü. Bodrumdaki süngerciler yardıma yetişti. Onların bir kısmı batık dalgıcı oldular. Rıza Kalkavan'ın 1966'da İzmir'e gelirken yanında Apti, Hasan, Kâzım adlarındaki dalgıçları getirdiği yapılan görüşmelerden anlaşılmaktadır.

Bunlara İzmirli iki dalgıcın da katılmış olacağı kanaatindeyiz. Bu dalgıçlar; Bayburtlu lâkaplı Mehmet Dalgıç (soyadı Dalgıç) ve yakın arkadaşı olabilir. Geçmiş yıllarda vefat etmiş olan dalgıç Mehmet hakkında aşağıdaki bilgileri toplamak mümkün olabildi:

"Dalgıç Mehmet (1930 doğumlu olabilir) ve arkadaşı Kordon'da sahilden denize atılan/düşen hurdaları çıkararak geçiniyordu. Bu işi yaparken daldıkları derinlik belki de 2-3 metre kadardı. Bazen de iki arkadaş, küçük bir sandal yardımıyla, Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin dalgıcı izinde olduğunda, römorkör ve kılavuz botlarının kinistinlerini (karinedeki deniz suyu alıcıları) temizliyor çalışanlar da onlara gönüllerinden kopanları bahşiş olarak veriyordu. 1960'lı yıllarda Alaybey Tersanesi'nin yanındaki Askerî Tersane'de bir tatbikat öncesi, bir geminin pervanelerine tel halat dolanmış. Bu gemiler yüksek devirli makinelere sahip ve çift uskurlu gemilerdi. O zaman tersanenin kadrosunda dalgıç yok, körfezin kirliliğinden dip de görülmüyor. Tersane komutanı Albay, dalgıç Mehmet ve arkadaşını buluyor ve onlara bu işi vererek, 'eğer iş başarılı olursa dileyin benden ne dilersiniz' diyor. Pervanedeki tel kurtarılınca, komutan iki dalgıca tersanede kadrolu iş teklif ediyor. Dalgıçlar maaşı sorunca, o maaşı bir günde kazandıklarını söyleyerek bu teklifi geri çeviriyorlar. Ancak unuttukları şey, bir gün yaşlanacaklarıydı. Gel zaman git zaman dalgıç Mehmet çok zor yaşlılık günleri geçiriyor. Şehir Hatları İşletmesi'ne ve Kılavuzluk servisine uğrayarak eski dostlarından yardım alıyor ve zor şartlarda hayatını tamamlıyor."[26]

Pasaport İskelesi'nde yıllardır gazete bayiliği yapan 1958 doğumlu Rıdvan İyiülgülü, dalgıç Mehmet'in iyi bir dalgıç olduğunu söyleyerek "gündüz dalar, gece ise parasını kulüplerde harcardı" demektedir. "Kendisi esmer, orta boylu, tıknazdı, fazla kilolu değildi. Herkes ona Bayburtlu derdi. Beraber daldıkları bir arkadaşı vardı. Onunla beraber gece kulüplerinin müdavimi idi. O zaman gece kulüpleri Pasaport civarında sahildeydi." Rıdvan İyiülgülü'ye dalgıç Mehmet'in 1966-1971 yılları arasında İnciraltı'ndaki batık gemilerin çıkarılmasında bulunup bulunmadığı sorulduğunda, "o zamanlar İzmir'de dalgıç yoktu. Büyük olasılıkla orada dalmıştır" demiştir.[27]

[26] Metin Savaş ile 23.9.2019'da yapılan görüşme

[27] Rıdvan İyiülgülü ile 24.9.2019'da yapılan görüşme

İnciraltı'ndan Reşat Yıldırım, Dalgıç Mehmet'i tanıdığını söyleyerek şunları ilave etmiştir: "En son 3-5 sene önce buraya gelmişti. Ayağını sürüyordu. Zaman zaman buraya gelir, bizleri ziyaret ederdi. Buralarda dolaşırdı, iş arardı. Aslında Pasaport'ta takılırdı. Herkes onu tanırdı, o zamanlar profesyonel dalgıç yoktu. Bundan yaklaşık 40 yıl önce (1980 yılı olabilir) Karşıyaka önünde bir sualtı kablosuna teknemin demirimi taktırdım. O zamanki teknemin adı *Reşat Kaptan* idi. Demirin bulunduğu mevkiye bir şamandıra bağladım ve hemen Dalgıç Mehmet'i arayıp buldum. Şamandıranın olduğu mevkiye geldik. Dalgıç Mehmet bir daldı, sonra ondan ses alamıyoruz. Ancak beline bağladığı ipin ucu bizdeydi. Daldığı yerde 7-8 dakika kaldı. Dibe dalıp çıkmayı unuturdu. Biz endişelendik ve iple ona mesaj gönderdik. Sonra tekneye çıktı bizim sözlerimiz üzerine 'bende nefes çoktur, endişe etmeyin dedi.' Reşat Bey'e Mehmet Dalgıç'ın Rıza Kalkavan'ın yanında çalışıp çalışmadığı sorulunca, o çalışmalarda rastlamadığını söylemiştir.[28]

Özcan Üngün "İzmir Limanı'nda çalışan Bayburtlu dalgıç vardı. Yaman dalgıçtı. Gemi ile liman arasından denize dökülen yükleri çıkarırdı. Adını hatırlayamıyorum."[29] derken, Çeşmealtı'ndan 1945 doğumlu Süleyman Çınar, Bayburtlu dalgıcı tanıdığını söyleyerek, dalgıcın Pasaport'ta bir nargile kahvesine sık sık geldiğini ve denizden hurdalar toplayarak geçindiğini söylemiştir. Kendisine Rıza Kalkavan'ın hurda işinde çalışıp çalışmadığı sorulunca, "O zamanlar dalgıçlar çok kıymetliydi, çalışmış olabilir" demiştir.[30]

3.2.2. 1972-1974 Yılları Arasındaki Batık Çıkarma Çalışmaları

"İzmir'de Batık 20 Gemi Çıkarılacak"

"İzmir limanı girişindeki 20'ye yakın, batık geminin çıkarılması kararlaştırılmıştır. Yıllarca önce çeşitli nedenlerle Pelikan Feneri önlerinde batan bu gemiler deniz trafiğinin artması ve büyük tonajlı gemilerin çoğalması üzerine İzmir Limanı giriş çıkışını güçleştirmiştir. Nitekim bu batık gemiler yüzünden Pelikan Feneri önlerinde deniz trafiği tek kanaldan sürdürülmekte, bu nedenle her yıl birçok gemi rotasını şaşırarak karaya oturmaktadır. Batık çıkarma çalışmaları için beş yıllık plan hazırlanmış, 1975 yılında çalışmalara başlanılması kararlaştırılmıştır. İzmirli özel sektör kuruluşları liman konusunda hazırladıkları ön raporu ilgili bakanlığa göndermişlerdir."



İzmir'de batık 20 gemi çıkarılacak

İhracatçılar, limandaki tıkanıklık yüzünden eski limanın geçici olarak kullanılmasını istiyor

Milliyet gazetesi- 21.09.1972, s. 7

Yandaki gazete haberinde batık çıkarma çalışmalarına 1975 yılında başlanılmasının kararlaştırıldığı belirtilmesine rağmen, aslında

[28] Reşat Yıldırım ile 24.9.2019'da yapılan görüşme

[29] Özcan Üngün ile 13.9.2019'da yapılan görüşme

[30] Süleyman Çınar ile 25.9.2019'da yapılan görüşme

çalışmalar 1972 yılında başlamıştır. Yaşar Ürük bu çalışmalar için şunları söyler: "Yenikale geçidindeki batıkların çıkarılması nedeniyle 1973 yılı Aralık ayında yeni bir çalışma daha başlatılır ve yaklaşık sekiz ay süren çalışmalarda tonlarca ağırlıkta gemi parçaları çıkarılır. Yıllardır İzmir Körfezi'ne deniz yolu ile giriş-çıkışın en dar nokta olduğu Yenikale Geçidi'nde bulunan ışıklı şamandıraların arasındaki genişlik 1974 yılı başında 128 metredir. Söz konusu çalışmanın yapıldığı tarihte, denizin en alçak olduğu cezir zamanında geçidin derinliği 11,5 metredir. Bu nedenle su çekimi 11 m olan gemiler buradan geçerken, altlarında 50 cm mesafe kalmaktadır."(14)

1972-1974 yılları arasında İzmir Yenikale Geçidi'nde batık çıkarma çalışmalarına katılan personel:

Subaylar; Yb. Kenan Gürdal, Yb. İsmail Özel, Yb. Yalçın Ercüneyt, Kd. Bnb. Yüksel Akbayır, Kd. Bnb. Tolon Çanga, Kd. Bnb. Hazım Üler, Bnb. Nuri Şamil Sezer, Bnb. Ersin Eser, Bnb. Kadri Sözer, Kd. Yzb. Oğuz Keskinkılıç, Yzb. Metin Sağınç ve Yzb. Okan Tansev olmak üzere 12 kişidir.

Astsubaylar; Dara Çetinkale, Remzi Çolak, Zekai Özkan, Halit Karataş, Hüseyin Çelik, Erkin Çetindemir, Tahsin Tanta, Yılmaz Sünersoy, İhsan Karakurt, Cevat Özlü, Muzaffer Bican, Erdoğan Sezgin, Adnan Yücel, Selami Keyiflioğlu, Doğan Ersün, Mustafa Akyıl, Erol Özılgaz, Reşat Gürler, Hasan Kerrar, Hüseyin Marangoz, Hüsnü Çetin, Metin Seber, Sefer Tonga, Naci Pınar, İbahim Balaban ve Doğan Uğurgün olmak üzere 26 kişidir. Toplam 38 rütbeli personel görev yapmıştır.(31)

Elinizdeki kitabın hazırlığı sırasında 2019 yılında 7 donanma dalgıcıyla görüşme yapıldı. Bu görüşmelerde şu sorular soruldu:

Kişisel Tanıtım

1.Hangi yıllar İzmir Yenikale'de çalıştınız?

2.Yenikale dışında İzmir'de başka bir yerde çalıştınız mı?

3. Batıkları çıkarmada kaç gemi, deniz vasıtası kullanıldı?

4. Kaç personel çalıştı?

5. Çalışanların rütbeleri nelerdi?

6. Neler bulundu?

7. Hatırladığınız batık bir gemi adı var mıdır?

8. Bulunanlar ne yapıldı?

9. Çalışma şekli nasıldı?

10.Yenikale önlerinde kaç metre derinliğe kadar tarama yapıldı?

11. En derinden çıkarılan batık kaç metredeydi?

12. Eklemek istedikleriniz...

(31) Tahsin Tanta ile 30.09.2019'da yapılan görüşme

(E) Ast. Sb. / Kaptan Erkin Çetindemir



1950 İstanbul doğumluyum. 1968 Deniz Astsubay Okulu mezunuyum. İstanbul'da yaşıyorum. Aralık 1969'da dalgıç okulunu bitirip 1.sınıf balıkadam oldum. Kurtarma Sualtı Komutanlığı'nda çalıştım. *Kurtaran*'da 1,5 ve *Kılıç Ali Paşa* gemisinde 2 yıl çalıştım.

1-1972 bahar-1974 sonbahar arasında Yenikale'de çalışıldı, burada 18 ay görev yaptım. Biz çıkardığımız batık gemi saclarını Hurda Enkaz Köhne (HEK) Birliği'ne teslim ediyorduk. O zamanlar İnciraltı'nda iki lokanta ve bir öğrenci yurdu vardı.

2-Yenikale dışında başka bir yerde batık çıkarma çalışması yapılmadı.

3- Batıkların çıkartılmasında kullanılan gemiler olarak *TCG Kurtaran*, *TCG Ç 313*, *TCG Ağ 6*, *TCG Ödev*, *Turgut Alp* (60 tonluk maçuna), algarna 15 tonluk, *Kapı* gemisi (personelin yattığı gemi olarak kullanılan, kaptanı Astsubay Sabahattin Cenkçi'ydi, eski mânia gemisiydi, içine ranzalar yapıldı, bu gemide 20 er ve 2-3 astsubay yatardı, EÇ), *MTB 2*, dalgıç botu ve iş botunu sayabilirim.

4-Batık çıkarma işlemleri üçer aylık vardiya sistemiyle yapıldı. Vardiyalar 15- 20 kişi arasında değişiyordu. Dalışlar subay ve astsubaylar tarafından yapıldı. Yardımcı personel de balıkadam personeldi. Vardiyalar 1.sınıf dalgıç, SAT ve SAS personelinden oluşuyordu.

5-O zamanki rütbeleriyle çalışan personel şu askerlerden oluşuyordu: Yb. İsmail Özel, Yb. Kenan Gürdal, Yb. Yalçın Ercüneyt, Bnb. Tunç Kadri Sözer, Kd. Bnb. Yüksel Akbayır, Kd. Bnb. Tolon Çanga, Bnb. Nuri Şamil Sezer, Yzb. Metin Sağanç, astsubaylar: Dara Çetinkale, Remzi Çolak, Zekai Özkan, Halit Karataş, Hüseyin Çelik, Erkin Çetindemir, Yılmaz Sümersoy, İhsan Karakurt, Tahsin Tanta, Nusret Astsubay, Cevat Özlü, Muzaffer Bican, Erdoğan Sezgin, Selami Keyiflioğlu, Doğan Ersün ve Mustafa Akyıl. Sanırım toplam 55-60 kişi Yenikale batıklarında çalışmıştır. Gruplar bir yüzbaşı ve üç astsubaydan oluşuyordu. 1972'deki ilk keşif grubunda 6-7 personel vardı. Daha sonra vardiyalar 8-10 kişi oldu.

6-Bir gemiden 4 kazan çıkardığımız oldu. Bu kazanların çapları ve yükseklikleri 2-3 metre idi. Silindir şeklinde olan kazanların içinde borular vardı. Bir tanesinin 15 ton ağırlıkta olduğunu düşünüyorum. Algarna bunları zar zor kaldırırdı. Hattâ bir seferinde kaldırırken yan yatmıştı. Kazanları çıkarılan geminin boyu yaklaşık 110 metre kadardı. Çıkardığımız gemilerin boylarını ve enlerini ölçerdik. Gün sonunda çıkarılan hurdanın ağırlığını yaklaşık olarak kayıt edilirdi. Bunlar günü gününe Dz. K.K.'na mesajla bildirilirdi. Bir hafta 100 ton batık gemi hurdası çıkardığımızı hatırlıyorum. Aynı şekilde 50-60 tonlu rakamları da hatırlıyorum. Hacı Davut batığından 3-4 testi, kırık porselen tabaklar çıkarmıştık.

7-Batık isimleri olarak; Hacı Davut batığını (*Texas* veya *Nevada*) ve *Yavuz*'u yaralayan batığı hatırlıyorum.

8- Batık gemi hurdaları donanmaya ait çıkartma gemileri (LCM) ile Narlıdere'deki Mania Grubu'na götürülürdü. Hurdalar, buradaki iskeleye yanaşan çıkartma gemilerinden, vinçler ile kamyonlara tahliye edilirdi. Daha sonra hurdalar MKE'na teslim edilirdi.



Eski Mânia Grubu İskelesi- Narlıdere (Uluç Hanhan Arşivi

9-Dipteki batık gemileri patlatıp sonra parçalanan sac ve gemi ekipmanlarını yüzeye çıkarırdık. Elimizdeki patlayıcıları parçalayacağımız batık gemilere bağlardık sonra kablo döşer ve fünye ile patlatırdık. O zamanlar C3, C4 Türkiye'ye yeni gelmişti. Patlama sonrası hemen dalınmazdı. Çünkü dipte patlamamış materyal olabilirdi. Öğleden sonra patlatma yapılmışsa, ertesi gün suya girilirdi. Patlama sonrasında hem su sathında hem de deniz dibinde çok balık olurdu. Patlatma sonrası bunları toplar, çevredeki askeri birliklere gönderirdik. Levrekler, çipuralar kıyamet gibiydi. Ayrıca batıklar üzerinde takılmış ağlar olurdu. Çalışmalar sonunda, 15-20 metre derinliğinde engelsiz suya ulaştık. Yenikale'de 1972'den önce, 2 geçit şamandırası arası 80 m idi. Biz onu 100-120 m'ye çıkardık. (2019'da geçitteki 2 şamandıra arası 500 metredir, UH) İnciraltı'nda bir dalyan vardı. Oradaki yaşlı balıkçılarla görüşerek batık gemilerin mevkilerini öğrendik. Yenikale'de bizim uğraştığımız 12 batık vardı. Onları batıdan doğuya doğru numaralandırmıştık. Urla İskelesi'nde yaşayan Tanju Okan teknesiyle bizim bulunduğumuz yere gelirdi. Astsubay Dara Çetinkale ile dostlukları vardı.

10-Yenikale önleri 15-20 metreye kadar derinleştirildi, son derinlikler SHOD'nin bir mesaha gemisi tarafından ölçülmüştü.

11-En derin batık gemi 15 metre derinlikteydi.

12- Yenikale batıklarına ilk dalan keşif grubunda ben de vardım. Biz ilk defa keşfe gittiğimizde, İnciraltı'ndan yaşlı ve tecrübeli balıkçılarla, buraya sandalla gittik. Onlar batıkların yerlerini biliyorlardı. Biz de şamandıra ile onları markaladık ve saydık. İlk daldığımızda edindiğimiz izlenim, batıklardaki ufak tefek gemi malzeme ve aparatlarının korsan dalgıçlar tarafından zaman içinde alındığı idi. Ancak bu malzemeleri alanlar belki de birkaç tonluk algarna ile çalışmışlardı. Öyle ağır parçaları alacak durumlarının olmadığını düşünüyorum. Biz dalışları sabah 07.30 ile öğleden sonra 14.00-15.00 arasında yapardık. İmbatlı havalarda dip bulanık olurdu. Zaten dipte görüş 1-2 metre civarındaydı. Bir de dipte akıntı vardı. Akıntıya dikkat etmezseniz, akıntı sizi 4-5 metre farklı bir yere atardı. Bugün Narlıdere'deki sahilde lojmanların bulunduğu Deniz Kuvvetleri birliği bizim görev yaptığımız yıllarda Mânia Grubu idi. Biz orada bazen de Astsubay Orduevi'nde konaklardık. Hattâ *Kapı* gemisinde de gecelediğimiz oldu.

Yenikale'nin kuzey batısında yan yana birbirine vurmuş izlenimi veren iki batık bulunmaktadır. Bu iki batık da 12 sayısı içindedir. Bu iki batık görece olarak daha derindeydi. Biz bu iki batığı, dinamitleyerek dibe yatırdık. Buralardan 4 adet kazan çıkardık. 1 pervane çıkardığımızı hatırlıyorum.[32]

(E) Ast. Sb. (SAT) Mustafa Akyıl



1951 Seferihisar doğumluyum. Deniz Astsubay Okulu 1969 mezunuyum. 1969'da Uzunada'da 1 yıl 2 ay görev yaptım. Daha sonra *TCG Çandarlı* gemisinde 6 ay görev yaptım. 1970-1971'de İskenderun Sarıseki'de görevliydim. Buradan SAT kursuna gittim. 1971 ile 1992 arasında SAT başöğretmenliği de olmak üzere dalgıç eğiticiliği yaptım. Bugün yüzlerce kursiyere ders verdiğimi söyleyebilirim. Lâkabım Akyıl Hoca'dır.

Yenikale batık çalışmaları 1972'de başlayıp 18 Temmuz 1974'te sona ermiştir. Buradaki batık çıkarma ihalesini MKE almıştır. MKE bu işi Donanma dalgıçları sayesinde yapmıştır. Burada 12 batık olduğunu hatırlıyorum. Buradaki amaç hem batık gemi hurdalarının kazanılması hem de Yenikale geçidinin genişletilmesi ve deniz dibinin temizlenmesidir. Yenikale'de üçer aylık sürelerle, SAS, SAT, dalgıç personeli karışık olarak çalışmıştır. Burada çalışan heybetli *Turgut Alp* maçunasını hatırlıyorum. Batıkları patlatmak için C3, C4 ve TNT gibi patlayıcı malzemeler kullanırdık.

[32] Erkin Çetindemir ile 16, 17 ve 19 Nisan 2019'da yapılan görüşmeler

Patlama olunca bordadaki saclar deniz dibine yatardı. Biz de çelik tel halatlardan yapılmış sapanları uygun yerlere takardık. Bu şekilde tonlarca sac su sathına çekilirdi. Bu sacları yukarıya çekerek deniz vasıtalarına yüklüyorduk. Komutanımız Yarbay Kenan Gürdal titiz birisiydi. Bize "dipte parça bırakmayın çocuklar, MKE faydalansın" derdi. Bizde rütbeli personel dalış yapar. Ekipler, subay ve astsubaylardan oluşurdu. Erat daha çok destek hizmetlerinde görev yapardı. Hattâ bizde bir tabir vardır "kendi tüpünü kendin doldur" diye. Dalış için tüm kontrol rütbeli personelin kendisi tarafından yapılır. Batıklardan Hacı Davut ve Yavuz batığı adlarını hatırlıyorum. Sac dışında çıkan bir şey hatırlamıyorum. Batık gemiler 8 ile 10 metre arası derinlikte batırılmışlardı. Bizler sığ sulardaki batıkları çıkardık, batıklar su sathına yakındı. Bunlar arasında mânia gemileri de vardı. 15 metre derinlikte olan batığı da hatırlıyorum. Çalışmalara birçok kurtarma gemisinin yanında basınç odası olan gemiler de katıldı. Zaten bu bir gerekliliktir. Batık gemilerin su giderleri yani frengi boruları kurşundandı. Hattâ bize dalış için kurşun ağırlık lazım olduğundan bunları görünce sevinmiştik.[33]

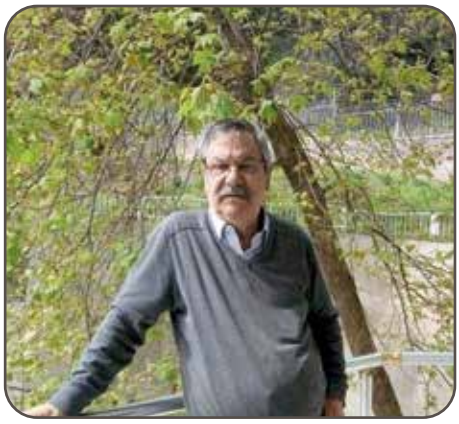


Yenikale batık çıkarma çalışmaları- (Tahsin Tanta Arşivi)

(E) Ast. Sb. (SAS) Doğan Ersün

1950 İstanbul Çengelköy doğumluyum. 1971 Astsubay Okulu mezunuyum. İnciraltı Yenikale'de batık gemilerin çıkarılmasında çalıştım. 1972-1974 yıllarında vardiyalı olarak burada çalışıldı. Başka bir yerde çalışma yapılmadı. Tüm batıklar kumun, çamurun altındaydı. Dip tabiatı olarak Yenikale'nin doğusu çamurlu, batısı ise daha temizdi. Sanırım bu akıntılarla ilgili bir durum

[33] Mustafa Akyıl ile 16 Mayıs 2019'da yapılan görüşme



olmalıdır. Batıklara dalarak patlayıcılar yerleştiriyorduk. Patlayıcılar fitille gemiden patlatılıyordu. Daha sonra parçalanan saclar sapanlara bağlanarak gemilere alınıyordu. Batıklara dalan personelden, Erol Özılgaz, Haldun ve İzzet Gül astsubayları hatırlıyorum. Çalışmalar, 2-3 aylık vardiyalar şeklinde, 15-20 kişilik gruplarla, subay ve astsubaylar tarafından yapılmıştır. Sac dışında çıkan bir şey hatırlamıyorum. 15 metrede de batıklar olduğunu hatırlıyorum.[34]

(E) Sb. ve Kılavuz Kapt**an Ramazan Erçin**

Yenikale batık çıkarma çalışması Yenikale geçidinin genişletilmesi ve deniz dibindeki engellerin kaldırılması için yapıldı. 100 metrelik geçit genişliği, 200 metreye çıkarıldı. Burada yöntem olarak deniz dibinde patlatma kullanıldı. Ben Yenikale'de görev yapmadım. Buradaki çalışma 1972-1974 arası 2-3 sene sürdü. Kıbrıs Harbi'nde buradaki görev sekteye uğradı ve sanırım 1974 yılı sonlarında sona erdi. Yenikale'de çalışan hizmet gemileri olarak: *Algarna-3*, 2-3 kurtarma botu, *iş botu*, *Ağ 5*, *Ağ 6*, *Ödev*, *Turgut Alp* maçunasını hatırlıyorum. Osmanlı zamanında burada batırılan mânia gemileri çıkarıldı.[35]



Yenikale batık çıkarma çalışmaları- Turgut Alp ve TCG Y 1024 (Tahsin Tanta Arşivi)

[34] Doğan Ersün ile 16 Mayıs 2019'da yapılan görüşme

[35] Ramazan Erçin ile 19 Nisan 2019'da yapılan görüşme

(E) Ast. Sb. (Mayın) Ümit Parnas

Birinci Dünya Savaşı zamanı Yenikale'de mânia olması amacıyla gemi batırdıklarını biliyorum, burada sıra sıra batırılan gemiler vardı. Bu mevkide bir hayli batık gemi vardı. Batıklar çıkarılırken Astsubay Orduevi'nde ve Poligon'daydım, orada çalışan astsubay arkadaşlardan bu çalışmaları duyardım. Narlıdere'deki mânia birliği'ne bağlı bir algarna vardı, bu çalışmalara refakat etti. Bu algarna gemileri ağ ve şamandıra kaldıran güçlü gemilerdi.[36]

(E) Ast. Sb. (SAS) Tahsin Tanta



1949 doğumluyum. İstanbul'da oturuyorum. 1969 Deniz Astsubay Okulu mezunu SAS ve 1. sınıf dalgıcım.

1-1972 ilkbaharında bir NATO tatbikatına gitmiştik. O tatbikattan dönüşte bizi Yenikale batıklarına gönderdiler ve orada çalışmaya başladık. 1974 yılının Ağustos ayına kadar orada görev yaptım ve sonra denizaltı filosuna tayin oldum. Rahmetli Erdoğan Sezgin Astsubay ile Aralık 1974'te karşılaştım ve Yenikale'deki batıkların son durumunu sordum. Normalde biz bir batığa 35 kg dinamit kullanırdık. Onlara gelen emre göre, işin sonuçlandırılması için elde ne kadar dinamit varsa batıklara doldurmuşlar ve böylece kalan batıkları dibe yaymışlar.

2-Yenikale dışında başka bir yerde batık çıkarma çalışması yapılmadı.

3- Yenikale'de *Ağ 6*, *Ödev*, *Gagalı Ağ 1*, *MTB-2*, 2 tane dikmeli bot, işkampavya vardı. *Ağ 1* bu misyonun en zayıf halkasıydı. Kaldırma gücü azdı. Hangi malzemeye ihtiyacımız varsa hemen karşılanıyordu. Batık çıkarma çalışmasında herkesin gözü bizdeydi.

4,5-Ben, Dara Çetinkale, Erkin Çetindemir ve Erdoğan Sezgin Astsubay Yenikale'de uzun süre görev yaptık.

6- Bu batıklarda bazı objeler de çıkmıştı. Örneğin seramik tabaklar Yavuz'u yaralayan batıktan çıkmıştı. Bunlar 5-6 taneydi ve arasında kırık tabaklar da vardı. Bu tabaklar Yarbay Kenan Gürdal'a, Dalgıç Okulu Komutanı Faik Vank'a hediye olarak gönderilmiştir. Hattâ Kayacan Amiralimize de hatıra olarak gönderilmişti. Ayrıca yine gümüş takımlar vardı, onları ben çıkartmıştım. Geniş bir gümüş kupa vardı, onun içinde bir gümüş kupa daha vardı ve alt tabanı düşmüştü. Algarnada bekleyenler çıkarttıklarım bu objeleri gördüler. Yarbay Kenan Gürdal bu objeleri aldı. Bir süre bu objeler komutan odasında durdu. Bu gemilerden alınan seyir fenerleri vardı.

[36] Ümit Parnas ile 16 Mayıs 2019'da yapılan görüşme

Burada çalışan çoğu dalgıçta hatıra olarak alınan bu fenerlerden bulunurdu. Bende de vardı, en son hurdacıya gitti. Batık gemilerden porselen tabaklar da çıkarılmıştı. Porselen tabaklar pırıl pırıldı ve altında 1857 yazıyordu. Gümüş kupalar vardı. Hattâ bir tanesinin altına ben ad ve soyadımın baş harfleri olan T.T. harflerini kazımıştım. Bu kupayı Yarbay Kenan Gürdal'a teslim etmiştim. Tabaklar deniz dibinde çok güzel parlardı. Yanına inip el sürüldüğünde hemen tabak olduğu anlaşılırdı. Ayrıca Hacı Davut batığından altın sigara tabakası çıkmıştı, o da Yb. Kenan Gürdal teslim edildi ve kendisi HEK'e teslim etti. Hacı Davut gemisinin kütüphanesini dağıttık. Birçok yabancı dilde kitap çıkmıştı ve kitaplar *Kapı-2* gemisindeydi. Sonradan ne oldu bilmiyorum. Bu batıklardan sarı, bakır, kurşun da çıkmıştır.

7- Hacı Davut batığı, *Yavuz* batığı, yandan çarklılar, mavna, şalopa, şatlar vb. batık gemilerin adlarını gösteren sarı, pirinç plakalar daha önce burada çalışan firma tarafından veya korsan dalgıçlar tarafından alınmış olabilir. Biz bu gemi isimliklerini çok aradık ancak bulamadık. Ancak Yenikale batıklarının olduğu yerde yapılacak bir çalışma ile yine bir şeyler bulunabilir. Yapılacak çalışmalarda air lift (bir tür kumu, çamuru vb. emen aparat) kullanılırsa çok faydalı olur.

8- Çıkarılan batık gemi sacları Narlıdere'deki Mânia Grubu'na götürülüyordu. Bu grubun komutanı Albay Ahmet Yanık'tı. Ahmet Albayın ilginç bir kişiliği vardı. Hurdaların kamyonlara yüklenebilmesi için küçük parçalara ayrılmasını isterdi ve bu konuda çok titizdi. Duyduğuma göre sonradan Ahmet Albay ticaret gemilerinde çalışmış.

9- Tüm batıklar, İnciraltı'nda olta balıkçılığı yapanlar tarafından bize gösterilmişti. Burada herkesin avlandığı bir batık vardı, kimse kimseye batığının yerini söylemezdi. Burada ağ balıkçılığı yapılamaz, zira ağlar batığa takılır. Yer gösteren balıkçılara hediye olarak yarım bidon mazot verdiğimizi hatırlıyorum. Gösterilen batıklar numara ile markalandı. Onların üstlerine ağaçtan şamandıra koyduk. Bu şamandıralar artı şeklindeydi ve batığın dört bir yanına koyulmuştu.



Yenikale batık çıkarma çalışmaları (Tahsin Tanta Arşivi)



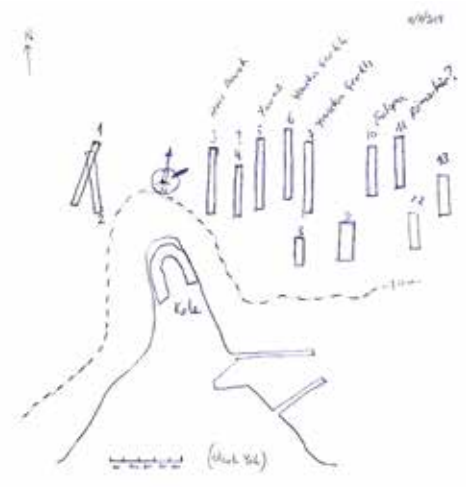
Tahsin Tanta Arşivi

Batıklar 1 numaradan başlıyor, 12 numarada sona eriyordu ve ortalama 7-8 metre derinlikteydi. Hattâ serbest dalışla üzerlerinde dolaşıyorduk. Yenikale batıkları taş gibi sağlam gemilerdi. Saclara çelik tel sapan vurulunca, sapanlar kopuyordu. Çelik tel sapanları geminin altından geçirmek için, çamurları air lift vasıtasıyla emdiriyorduk ancak aynı yer hemen çamur doluyordu. O yıllarda civarda balıkçılık yapan teknelerin balık bulucuları bizim cihazlarımızdan daha iyiydi, onlardan faydalandık. Batıkların karinalarının altından çelik tel halat geçirmek gerekiyordu. Ben de o dalışlarda bulundum. Rahmetli Erdoğan Sezgin Astsubay da bu dalışlarda benimleydi. Gemilere sapan vurmak için dibe indiğimizde, geminin bir ambarından tel sapan ile girer, daha sonra başka bir yerden çıkardık. Böylece sac bağlanmış olurdu. Bir batıktan dört kazan çıkardığımızı biliyorum. 100-115 metrelik üç gemi çıkardığımızı hatırlıyorum. Dara Çetinkale, ben ve Erkin Çetindemir Astsubay Yenikale'de uzun süre görev yaptık. Dip çamurunun üstündeki gemi sacları elek gibi, çamurun altındakiler ise sağlam olurdu.

Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Kemal Kayacan (görev yılları 30.08.1972-23.08.1974, UH) batıkların çıkarılması esnasında buraya gelmiştir. Onun geleceği gün Yarbay İsmail Özel bir gösteri dalışı yapmıştı. O zamanlar Güney Deniz Saha Komutanı Koramiral Necmettin Sönmez'di. (18.8.1974'te emekli olmuştur, UH). *Ağ-6* (3-4 ay burada görev yapıp sonra İstanbul'a dönmüştür) gemisi orada görev yapan gemilerden birisiydi. Bizim çıkardığımız bir parça 750 kg ise 7,5 ton olarak yazıldığı oluyordu. Hattâ bir kere Ankara'dan bir mesaj geldi. Mesaj "eğer rapor ettiğiniz tonaj doğruysa, orada batık kalmamıştır" şeklinde idi. Binbaşı Ersin Eser'in görevi çıkan hurda parçaların kaydını tutmaktı. Örneğin, 1,5 ton, 3 ton gibi. Bu tonaj tahminî bir tonajdı, parçaların tartısını yapamıyorduk.

10- Genelde 7-8 metre derinliklerde çalıştık.

11- Çalıştığımız yerin en derin yeri 13-15 m arasındaydı. Sonradan öğrendiğime göre, derinliğin 15-16 metre olması için işin sonlarında tüm batıklar dinamitle patlatılarak dibe yatırılmış.



Batıkların Krokisi (Tahsin Tanta)

12- Batık çıkarma faaliyetleri esnasında *Pelikan* hücumbotu Yenikale'nin kuzeyinde Karşıyaka yönünde çamura saplandı. Daha sonra kurtarıldı.

İnciraltı'nda üniversite öğrencileri için yurtlar vardı, yaz aylarında orada yattık, ancak sonbahar gelip de öğrenciler yurtlara gelince bu sefer *Kapı-2* gemisinde yattık. *Kapı-2* gemisinin kaptanı Astsubay Sabahattin Cenkçi'ydi. Eskiden Deniz Polisi diye bir sınıf vardı. Kendisi bu sınıftandı. Sonradan bu sınıf kaldırılmıştır, çok neşeli birisiydi.

Yenikale dışında sivil dalgıçlık faaliyeti olarak 1982-1985 arasında *Independenta*'da çalıştık. Yenikale'de bizden önce batık çıkarma ihalesini alan Rıza Kalkavan'ın 1967 ve onu izleyen yıllarda çalıştığını duymuştum. Bir kez İstanbul'da Kalkavan'a rastladım. Büyükdere'de limanda Rus gemisinin demirleri dolaşmıştı onlara yardım ediyordu. Irgatla onları çekiyordu.

Burada çekilen fotoğraflar Kurtarma Sualtı Birliği'nin fotoğraf makinesiyle çekilmiştir. O zamanlar şimdi olduğu gibi herkeste fotoğraf makinesi yoktu. Grubun makinesindeki filmleri de idareli kullanmak zorundaydık. Kurtarma Sualtı Grup Komutanlığı fotoğrafhanesinde Astsubay Hüseyin Çelik görev yapardı ve Yenikale batıklarının bazı fotoğraflarını o çekmişti. Kendisi şimdi ABD'de yaşamaktadır.

1 ve 2 No.lu Batıklar: Yenikale'ye gelen keşif ekibi, batıkları **1**'den **12**'ye kadar numarayla markalamıştı. Bilimadamlarının halen dipte yattığını söylediği iki batık gemi, bana göre **1** ve **2** numaralı batık gemiler olmalıdır. Bunlar 100-110 metre boyunda gemilerdi. Bu gemilerin sacları çok sertti. Bunları parçalamak için dinamit miktarını arttırmak gerekmişti. Dalarken kullandığımız dalış cetvelimiz vardı. Tüm dalışlar buraya kaydedilirdi. 1 ve 2 numaralı batıklar için 30 metre derinlik notu koyardık. Bu cetvele satıh, dip, dipte kalma ve satıha çıkma zamanları yazılırdı. Ancak derinlik 25 metre olsa bile biz bunu 30 metre olarak kaydederdik. Bu gemilerin dipten yükseklikleri 6-7 metre olmalıdır. Bilimadamları bu iki geminin üzerinde 16 metre su olduğunu tespit ettilerse gerçekte buranın derinliği 22-23 metre olmalıdır. Sacları sert olduğu için bu gemileri parçalamak kolay olmamıştı. Ödev gemisi bunların üzerinde aylarca çalışmıştı. Biz Yenikale'de çalışırken 10-15 metre yakınımızdan ticaret gemileri geçerdi. Sanırım o yıllarda geçidin açıklığı 80 m kadardı. 1 ve 2 numaralı batıklara Ödev gemisi bağlandı ve bu batıklara "dalgıç başlığıyla" dalış yapıldı. Bunun nedeni saclarının kalınlığı idi. Dipte bunlarla uğraşmak için fazla havaya ihtiyaç oluyordu, yapacak iş fazla olduğundan bu yol tercih edilmişti.

3 No.lu Batık: Markalanan 3 numaralı batık bizim deyişimizle Hacı Davut vapuru (*Texas* veya *Nevada* olabilir) idi. Hacı Davut gemisi boyunun 90 metre olduğunu hatırlıyorum. Yenikale çakarlı şamandırasından doğuya doğru 80-100 metre gidilince Hacı Davut batığı vardı. Hacı Davut'un pervanesine çapraz sapan vurmuştuk. Teknenin yarısını su üstüne çıkarmıştık, ancak sapan kopunca tekne tekrar geldiği yere gitti. 3 numaralı batık olan Hacı Davut vapuru sağlam çamur içindeydi. Zaten genel olarak tüm batıklar çamura saplanmıştı. Bu geminin de sacları çok sertti. Normalde biz bir batığa 35 kg. dinamit koyardık. Bu batığa 100 kg civarında dinamit koyduk ve patlattık. Daha sonra yemeğe gittik. Yemekten döndüğümüzde Yenikale çakarlı şamandırasının yerinde olmadığını hayretle gördük. Yarbay Kenan Gürdal paniğe kapıldı. Bana hemen dalmamı emretti. Daldım ve şamandıranın dipte olduğunu gördüm. Çakarı yanıyor mu diye sordu. Ben de espri olsun diye "evet komutanım" dedim. Aslında çakar yanmıyordu. Daha sonra bu yanıttan ötürü Narlıdere'deki Mania Grubu'nda bir hafta gözetimde kaldım. Şamandırayı halatlarla su üstüne çıkardık. İzmir Fenerler İdaresi'nden 2 saatte gelip şamandırayı yerine koydular. Bu gemide bir kafatası bulmuştuk. Kafatasının burun kemiği yani ön tarafı yoktu sadece arka kısmı vardı. Su kabağı gibi dipte yerini belli etmişti.

4 No.lu Batık: 4 numaralı batık geminin boyu kısaydı. İyi havalarda yukarıdan seçilebiliyordu. 5 numaranın biraz batısındaydı.

5 No.lu Batık: Yavuz gemisi karinasının yaralanmasına neden olan batık ise, 5 numaralı batıktı. Yavuz'u yaralayan 5 numaralı batıkta gagalı *Ağ-1* gemisi çalışmıştı. Yavuz Batığı olarak anılırdı. Bu geminin boyu 80 metreden kısa değildi. Yavuz'un 1938'de burada yara aldığı biliniyor. Biz bunları 1 Mart 1958'de İzmit Körfezi'nde yaşanan Üsküdar vapuru faciasında görev yapan üstlerimizden dinlemiştik. Yaralı *Yavuz*, tanklarını tahliye ederek Gölcük'e gitmiş ve orada büyük havuza alınmış.

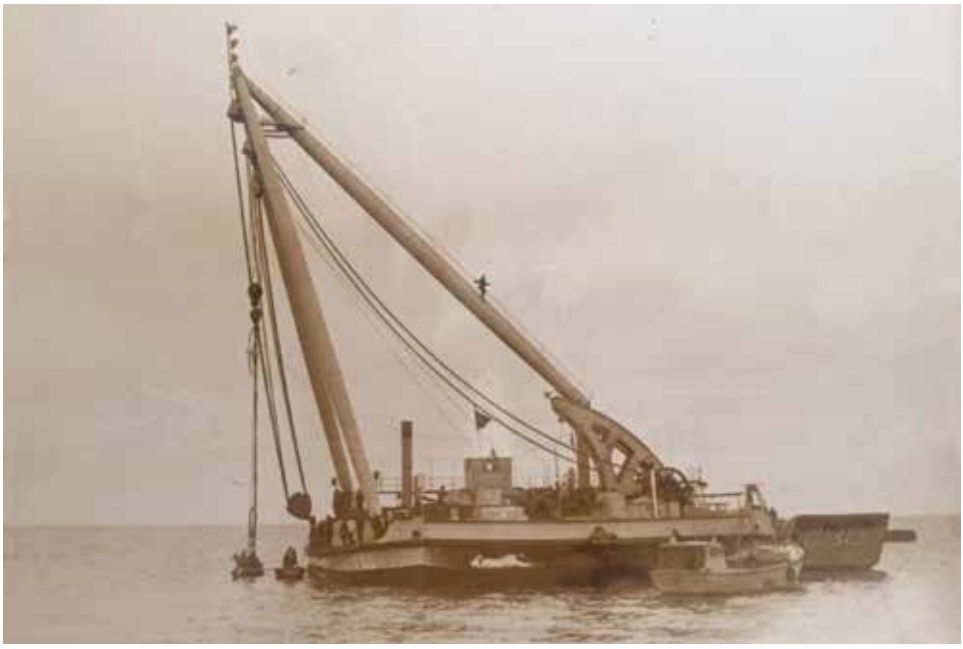
6 No.lu Batık: 6 ve 7 numaralı batıkları boyunun 115 metre olduğunu hatırlıyorum.

Çıkardığımız 2 gemi yandan çarklı idi (biri *Sultaniye* olabilir) 6 numaralı batık yandan çarklı bir gemiydi. Teknesinin çoğu ahşaptı ve çürümüştü. Bu geminin makinelerini çıkardık.

7 No.lu Batık: 7 numaralı gemi de yandan çarklıydı. Bu gemilerin yandan çarklarını görmüştük. Bu iki gemiye tel çelik sapan vurulunca, sapan eğer çarkın miline rastlarsa yukarıya alıyorduk. Sapanın metale yapışması gerekirdi.

8 ve 9 No.lu Batıklar: 8 ve 9 numaralı batıkların üzerini kesif midye kaplamıştı. Bunların taş yüklü mavna, şat ve şalopalar olduğunu düşünüyorum.

1, 2, 3, 4, ve 5 numaralı gemilerin sacları çok sertti. **6** ve **7** ahşap ve yandan çarklı gemilerdi. Diğerleri yani daha doğuda batırılan gemiler (**8, 9, 10, 11, 12**) ise yarı ahşap kaplamalı, çökük gemilerdi. Bunların mavna, şat, şalopa vb. deniz araçları olduğunu tahmin ediyorum.



Turgut Alp maçunası- TCG Ç 313 ve dikmeli tekne (Tahsin Tanta Arşivi)

Yenikale yeşil şamandırası ile Yavuz şamandırası arası yaklaşık 350-400 metre idi. Çalışmalar öncesi kanal genişliği 80 metre sonrasında ise 120 metre kadardı.

Biz o yıllarda İnciraltı'ndaki üniversite yurdunda kalmıştık. Etrafımızda üniversite öğrencileri olurdu. İşin ilginç hiç kimse bize çıkardığımız batıklar hakkında sorular sormadı. Herkesin derdi balıklardı. Dikmeli bir teknemiz vardı. Onun içi hınca hınç dinamit balığı dolu olurdu. Deniz Kuvvetleri



Turgut Alp maçunası- TCG Ç 313 (Tahsin Tanta Arşivi)

Komutanlığı'ndan heyetler bizi devamlı olarak ziyaret ederdi. Hediye olarak da baklava, börek getirirlerdi. Bir keresinde acele ile gelip bir şey getiremeyince İsmail Özel komutanımıza 500 TL vermişlerdi. O yıllarda bu tutar bir astsubayın yarı maaşıydı. Bununla İsmail Özel komutan vardiyaya kaşar peyniri almıştı. Sabah öğle akşam kaşar yemiştik.[37]

(E) Ast. Sb. Ahmet Dilşeker

1948 doğumluyum, aslen Manisalıyım, İzmir'de oturuyorum. 1969 Deniz Astsubay Okulu mezunuyum. 2 yıl Gölcük'te, sonrasında İstanbul'da görev yaptım. 1994'te emekli oldum. Astsubay Çetindemir, Akyıl, Ersün, Tanta'yı tanırım. Yenikale batıklarının son evresinde bulundum. Yaklaşık 2-3 ay orada görev yaptım. Bize dipte kalan batık parçalarının dinamitlenerek dibe yatırılması emredilmişti. İki günde bir 3-4 defa dipte patlatma yapardık. Benim çalıştığım dönemde dipten parça çıkarılmadı. Üzerinde çalıştığımız gemiler, görece olarak

[37] Tahsin Tanta ile 3-13.6.2019 ve 8.7.2019'da yapılan görüşmeler

ufak sac gemilerdi. Biz daha çok fenerle sahil arasında çalıştık. Bu sayede geçit genişletilmiş oldu. Ancak şimdi geçidin son genişliğini hatırlayamıyorum.[37a]

Yenikale'de Batıkların Çıkarılmasında Kullanılan Turgut Alp Maçunasının Hikâyesi



Turgut Alp maçunası [38]

Dünyanın bir anlamda yaşayan en eski yüzer vinci *Turgut Alp* maçunası, 1887 yılında Bremen'deki Act.-Ges. Weser Tersanesi'nde inşa edildi. Bu tersaneden günümüze gelen tek örnek *Turgut Alp* maçunasıdır. Bu haliyle dünyanın yaşayan en eski yüzer vincidir. Maçunanın 1889 yılında Osmanlı tarafından satın alındığı İstanbul Deniz Müzesi'ndeki bir belgeden anlaşılmaktadır. Belgede şunlar yazılıdır: "Almanya'dan satın alınan *Turgut Alp* maçunası fayrab edilip muayenesi yapılmış olup, makinelerinin kullanılmasını Bahriye Çarkçı Zabitleri(nden) Hüsnü idare edebileceğinden maçunanın sermemuru Almanyalı ustaya ihtiyaç kalmadığı"[39] 1 Mart 1958'de İzmit Körfezi'ndeki Üsküdar vapuru faciasında ve 1972 yılında İzmir Yenikale batıklarının çıkarılmasında bu maçuna kullanılmıştır. *Turgut Alp* maçunası, bir asırdan fazla hizmette kaldıktan sonra 1995'te işadamı Rahmi Koç tarafından hurda olarak *Güzelyalı* isimli Şehir Hatları Vapuru ile birlikte satın alınmış. Maçuna günümüzde bir farkla İstanbul Rahmi M. Koç Müzesi'nde yaşamına devam etmekte; artık denizde değil. Üzerinde yüzdüğü pontonlar yok. Fakat direkleri, stimli ırgat makinesi, devasa zincirleri, palangaları ve isim levhalarıyla RMK Müzesi'nde. Neredeyse bir insan gövdesinin yarısına yakın palangalara, devasa yükselen inen

[37a] Ahmet Dilşeker ile 6 Aralık 2019'da yapılan görüşme

[38] https://www.denizhaber.com/deniz-kulturu/dunyanin-en-eski-yuzer-vinci-h15965.html, 28.02.2009)

[39] İstanbul Deniz Müzesi, Fabrikalar Bölümü, Tarih: M. 16 Kanunsani 1889, Dosya No:35, Sayfa No:48, https://denizmuzesi.dzkk.tsk.tr/en/content/719



Turgut Alp maçunası ve bir forma dalgıcı [41]

zincirlere bakınca bu vincin çok yüksek bir kaldırma gücüne sahip olduğu akla geliyor. Ancak levhasında "Tragfahigkeit; 85.000 kg" yazılı. Azami 85 ton'a kadar kaldırabiliyormuş.(40)

3.3. Yenikale Açığındaki Meçhul İki Batığa Ait Bilimsel Çalışmalar

3.3.1. Araştırma Görevlisi Dr. Tarık İlhan, Dr. Öğretim Üyesi A. Hüsnü Eronat ve Prof. Dr. Muhammet Duman'ın Çalışması

Araştırma Görevlisi Dr. Tarık İlhan, Prof. Dr. Muhammet Duman ve Dr. Öğretim Üyesi A. Hüsnü Eronat, 25 Temmuz 2017'de *Uluslararası Bilimsel Araştırma Dergisi*'nde (İBAD) "İzmir Körfezi Batıkları" adlı bir makale yayınlamıştır. Makalenin 5. bölümünde yazarlar "bugüne kadar İzmir Körfezi'nde yapılan araştırmaların direkt olarak körfezde bulunan ya da olası batıkları su yüzüne çıkarmak açısından yapılmadığını, sadece tarihsel bilgiler ve yapılan çalışmalar sırasında karşılaşılan batıkların bilindiğini" belirtmişlerdir. Bilimadamları, DEÜ Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü'nün yürütücüsü olduğu İZSU koordinatörlüğünde Ağustos 2016-Nisan 2017 tarihleri arasında gerçekleştirilmiş olan "İzmir Körfezi ve Limanı Rehabilitasyon Projesi Kapsamında Oluşturulacak Doğal Yaşam Adaları Uygulama Projelerinin Hazırlanmasına Esas Batimetrik, Hidrografik ve Oşinografik Etüd İşi" proje kapsamında körfezde bilinen iki batık ve ilk kez karşılaşılan bir batığın tam anlamıyla ortaya konulduğunu vurgulamışlardır. Konuyla ilgili olarak, bilim adamları Yenikale Burnu'nda bulunan iki batığın uzun zamandan beri bilinmekte olduğunu belirterek, alınan özel izin sayesinde batıkların **16,4** m derinlikte, birbirlerine çarpmış şekilde olduklarını ve boylarının da **118 m ve 86 m** uzunluğunda olduğunu belirtmişlerdir.(42)

3.3.2. Süleyman Coşkun'un Çalışması

Bir önceki maddede belirtilen iki batığa diğer bir çalışmada da rastlanmaktadır. Süleyman Coşkun'un Temmuz-2009'da yazdığı "İzmir Körfezinin Çok Işınlı Üç Boyutlu Batimetri Haritası ve Sığ Sedimanter Yapısının İncelenmesi" adlı yüksek lisans tezi, İzmir Körfezi'nden toplanan bir dizi yüksek ayrımlı akustik verinin birbiri ile ilişkilendirilerek yorumlanmasını içermektedir. Çalışmada çok ışınlı batimetri, CHIRP yüksek ayrımlı mühendislik sismiği ve yanal tarama sonarı verileri yardımıyla, bölgenin morfolojik ve sığ sedimanter yapısı akustik olarak ortaya konulmaya çalışılmıştır. Yapılan çalışmalar; körfezin morfolojisini, aktif tektonik ve sığ sedimater yapısını, sığ gaz birikimlerini ve sıvı/gaz çıkışlarının incelenmesini kapsamaktadır.

Coşkun, tezinin 63. sayfasında Yenikale kuzeyinde 2 gemi batığından söz etmektedir: "Yenikale Geçidi, İzmir iç körfezine gemi giriş-çıkışını sağlayan

(40) Öndeş, Denizcilik Dergisi, s. 24-25

(41) https://eskiesvaplarim.tumblr.com/post/3186026666/turgut-alp-ma%C3%A7unas%C4%B1

(42) https://arastirmax.com/en/system/files/dergiler/286583/makaleler/2/2/arastirmax-izmir-korfezi-batiklari.pdf



Yenikale Havuz Batıkları [43]

tek geçit ve körfezin en dar bölgesidir. Gediz Nehri'nin taşıdığı tortullar sebebi ile kuzeyden sığlaşarak daralan bu bölgede sırasıyla KD-GB (200°) ve K-G (175°) doğrultulu yaklaşık **115 m ve 95 m** boylarında, her biri tabandan **6,5** m yüksekliğinde iki metal (sac) gemi batığı bulunmaktadır (Şekil 3.12, s.68). Ayrıca batıkların batısında bulunan yaklaşık 4 m yüksekliğindeki morfolojik yapının doğal ve deniz kıyısındaki karasal yükseltinin bir uzantısı olduğu düşünülmektedir. Alanın kuzey şeridi incelendiğinde doğudaki alanlarda görülen çukurlardan farklı, dairesel bir yapı gösteren 25-75 m çaplarında 80-100 cm derinliğinde çukurlara rastlanmaktadır.[44]

3.3.3. Eldeki Bilimsel ve Tarihî Veriler Işığında Meçhul İki Batığın Tespiti

Gemi boyu uzun batığın 115-118 metre arasında olduğu her iki çalışmada belirtilmektedir. Yenikale batıkları arasından bu uzunlukta iki gemiye rastlanmaktadır. Bunlardan ilki 116,3 metrelik boyuyla İngiliz bayraklı *City Of Khios*, diğeri de 119 metrelik Osmanlı bayraklı *Sultaniye*'dir. Donanma dalgıçları ile yapılan görüşmelerde yandan çarklı bir geminin çıkarıldığı bilindiğine göre, bu gemi İngiliz bayraklı ***City Of Kios*** olabilir. İzmir Limanı'nda el konulan gemi 1915'te mânia gemisi olarak Yenikale'de batırılmıştır.

Diğer yandan gemi boyu kısa batığın 86-95 metre arasında olduğu iki çalışmada belirtilmektedir. 97,8 metre uzunluğundaki Osmanlı bayraklı **Adana** ikinci batık gemi olabilir. Bu gemi de 1911'de mânia gemisi olarak Yenikale'de batırılmıştır.

[43] https://www.ntv.com.tr/turkiye/korfezde-batik-gemi-bulundu,f7X9x_2K30WOWaYdFBC7dQ

[44] http://acikerisim.deu.edu.tr:8080/xmlui/handle/20.500.12397/8235, şekil 3.13, s.69

04 BÖLÜM

İÇ KÖRFEZDE YAŞANAN KAZALAR VE BATIKLAR



4.1. Kazalar

İç körfezde yaşanan gemi kazaları aşağıda sunulmuştur:

1 Ağustos 1887 günü *Göztepe* ve *Kilizman* vapurları Pasaport - Göztepe hattı üzerinde çatıştı.[1][2] Burnundan yara alan *Göztepe* karaya oturdu ve yetişen kayıkçılar yolcuları kurtardı. Yapılan soruşturmada kaptanların alkollü oldukları anlaşıldı.[3]

15 Mart 1889 tarihli sayısında, azınlığın en önemli gazetesi olan *Amaltiya*, "Yenikale istihkâmına erzak götüren sandalın fırtınadan battığını ve içinde bulunan 18 askerden 16'sının öldüğünü" yazar. Bu haberden üç gün sonra İzmir garnizonundan bir yetkili tarafından Türk gazetesi *Hizmet*'e gönderilen bir yazıyla "böyle bir olayın meydana gelmediği" bildirilir. Ancak *Amaltiya* gazetesinde böyle bir düzeltmeye rastlanmaz.[3]

13 Temmuz 1895 günü Göztepe ve Karşıyaka seferini yapan iki vapur çatıştı.[1][2]

4 Şubat 1899 günü Göztepe hattında çalışan *Adliye* ve *Girit* vapurları çatıştı.[1][2] *Adliye* vapuru Osman Kaptan yönetiminde Göztepe İskelesi'ne doğru seferdeyken, Mehmet Kaptan yönetimindeki *Girit* ile çatıştı ve *Adliye* kısa zamanda battı.[3][4]

15 Kasım 1899 tarihinde, Gülbahçe Karşıyaka seferini yaparken bir Rus gemisi ile çatıştı. Kaptan Yorgi'nin hatasından kaynaklanan bu kazada can kaybı olmadı, ancak vapur aldığı yara nedeniyle Karşıyaka'ya güçlükle ulaştı.[2][5]

16 Ekim 1900 tarihinde *Gülbahçe*, Karşıyaka'dan gelirken, mendirekten çıkmakta olan ve Whittall Şirketi'ne ait *Mari* römorkörüyle çatıştı. Kazada her iki tekne de hasar gördü.[5]

31 Ağustos 1901 günü akşamı ise *Girit* vapuru, fenersiz bir yelkenli ile çatıştı.[6]

26 Ağustos 1905 tarihinde Karşıyaka'dan dönen *Urla* vapuru, Sisam adasına gitmek üzere mendirekten çıkmakta olan Yunan bandıralı bir yelkenli ile çatıştı.[2][6]

24 Nisan 1908 günü *Terakki* ve Göztepe vapurları iskeleden hareket ettikleri zaman çatışmışlardı.[1] 24 Nisan 1908 tarihinde ise sabah ilk seferlerini yapmak için Pasaport'tan hareket eden *Terakki* ve *Göztepe* vapurları çatıştı.[6]

30 Eylül 1908 günü en büyük facia yaşandı. Yağışlı bir gündü ve hava kararmak üzereydi. Merkezi Selanik'te olan Şirket-i Hayriye-i Hamidiye'nin Selanik'ten gelen *Kesendire* vapuru ile İstanbul vapurunun çatışmasıyla

[1] Tutel, Gemiler Süvariler İskeleler, s. 206-207

[2] Kütükoğlu, s.279

[3] Ürük, s.31

[4] Ürük, s.22

[5] Ürük, s.23

[6] Ürük, s.32

meydana gelen kaza, çok sayıda yolcunun denize dökülüp boğulmasıyla sonuçlandı. Ramazan olduğundan ve Karşıyaka'da oturan Türk Müslümanlar iftara yetişmek için erkenden evlerine gittikleri için boğulanların çoğu Rum vatandaşlar oldu. Bu büyük kazada asıl suçun, İstanbul vapurunun kaptanı izinli olduğu için, vapuru tek başına kullanan Rauf Efendi adlı serdümende olduğu anlaşıldı. Kazada, *Kesendire* vapuru hemen tornistan etmiş, İstanbul vapuru da açılan rahneden dolan sularla yan yatarak batmıştı. *Kesendire*'nin kaptanı tutuklanmış, ağır cezada yargılanmıştı.[1][7](...) Öte yandan dönemin gazetelerine göre kazaya İstanbul'un izinli olan kaptanı İsmail Efendi'nin yerine getirilen Rauf Efendi'nin acemiliği yol açmıştır. Üstelik Rauf Efendi'nin kaptanlık yapması daha önce de birçok kez liman memurlarınca engellenmiştir. Bu nedenle kazada Şirket-i Hamidiye'nin büyük yanlışı vardır. Çünkü şirket elinde yedek kaptan bulundurmamaktadır. Bu arada kazada baş kısmından hasar gören *Kesendire* iki gün sonra Selânik'e hareket eder. 4 Ekim (1908) günü Rıhtım Şirketi Yöneticisi Guiffray'in denetiminde başlayan çıkarma işlemi sonucunda İstanbul yüzdürülür ve 7 Ekim (1908) günü Bayraklı'daki tersaneye çekilir.[8][6] Ahşap bir tekne olan İstanbul'un uzunluğu 34 metre, genişliği: 5,1 metre idi. 45 beygir gücünde buhar makinesi vardı.[9]

15 Aralık 1909'da Fransız Amirali Pive'nin komutasında İzmir Limanı'na gelen üç kruvazörden biri olan *Derhugu* Kale ile fener dubası arasından geçmeyerek hariçten dolaştığı sırada pervanesi 7 rakamına benzeyen bir kayaya çarparak eğrilmiştir.[10]

31 Ocak 1933 tarihinde Konak'tan Reşadiye'ye (Göztepe) hareket eden Körfez Şirketi'nin *Göztepe* vapuru Reşadiye İskelesi'nin fenerini fark edememesi yüzünden Tayyare fenerine yaklaştığı sırada baştan karaya oturur ve ancak bir römorkör yardımıyla yüzdürülerek kurtarılır.[6]

19 Ocak 1934 tarihinde *Cumhuriyet*'in dümeni, o zamanlar "Dolma" adıyla anılan Konak Meydanı önlerinde yerinden çıkarak batar. Dümensiz kalan vapur yedeğe alınarak iskeleye yanaştırılır. Batık dümen de iki gün sonra Tahmil ve Tahliye Şirketi'nin büyük vinci ile ve dalgıçlar vasıtasıyla çıkarılır.[6] 16 Temmuz 1948 tarihinde İnciraltı'ndan son seferini yaparak dönmekte olan 9 *Eylül* vapuru günümüzde Konak Orduevi'nin bulunduğu alandaki Sahil Park Gazinosu önüne geldiği sırada bir sandala çarpar. Feryatlar arasında denize dökülen dört kişiden üçü çırpınmaktayken vapurdan atlayan iki genç ile olay yerinde bulunan bir başka sandalın yardımlarıyla kurtarılır. Ancak dördüncü kişi boğularak ölür. Olayda vapurun projektör yakıp yakmadığı uzun süre tartışılır.[6] 18 Ocak 1967 tarihinde *Efes*, mendirek içinde çarptığı İzmir Sahil Sağlık Merkezi emrindeki *Büyükdere* motorunun batmasına neden olur.[6]

---

[7] Kütükoğlu, s.281

[8] Ürük, s.20

[9] Tutel, s.204

4.2. Batık Gemi

İngiliz Savaş Gemisi: *HMS Stonehenge*

Wrecksite'a göre, *HMS Stonehenge*, 6 Kasım 1920'de, İzmir ve Batı Anadolu düşman işgalindeyken İzmir'de batmıştır. İngiliz Admiralty S Sınıfı Destroyer, buhar türbinli, Haziran 1917'de sipariş edilmiş, 19 Mart 1919'da suya indirilmiş, 1919'da inşa edilmiş, 1075 deplasman tonluk, 84,12 m boyunda, 8,23 m genişliğinde, 3,35 m su çekimli, sac, çift şaftlı, 2 pervanelidir. Silahları: 3 adet 4 inç (101,6mm) top, 1 tane 12 pdr AA (uçaksavar), 2 tane 21 inç (530mm) torpido tüpü, 27.000 beygir gücünde makineli, 36 knot hızında, tekne numarası 887 olan gemi 6.11.1920'de karaya oturmuştur. Yapımcı: Palmer's Shipbuilding & Iron Co. Ltd. Newcastle Upon Tyne, Makinesi: John Brown & Co. Ltd. Clydebank Scotland, Sahibi: İngiliz Bahriyesi (R.N), personel sayısı:90. Mevkii: 38° 25'.617 N- 027° 07'.81 E. (bugünkü İzmir Limanı civarı)[11][12][13]

HMS Stonehenge, Borda Numarası G-99'du (Ağustos 1919). Plan çizimindeki bir hata nedeniyle, sınıfındaki diğer gemilere kıyasla 1/12 ölçeğinde Eylül 1919'da tamamlandı. 30 Kasım 1920'de filodan çıkartıldı. Son Komutanı Alb. George O. Heweett, 3.2.1920- 30.11.1920 arasında gemide görev yaptı.[14][15][16]



Aynı sınıftan diğer bir gemi: HMS Sportive, 12.03.1919'da İzmir'de[15], S Class Destroyer (1918) [16]

[10] İstanbul Deniz Müzesi, 1. Daire, 15 Aralık 1909, dosya 5, s.61

[11] https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?138120

[12] http://freepages.rootsweb.com/~bingham/family/bingham_abrn.html

[13] https://www.naval-history.net/WW1NavyBritishShips-Dittmar3WarshipsA.htm s-class, Admiralty

[14] http://www.dreadnoughtproject.org/tfs/index.php/H.M.S._Stonehenge_(1918)

[15] http://www.levantineheritage.com/occup.htm

[16] http://www.dreadnoughtproject.org/tfs/index.php/H.M.S._Sportive_(1918)

SONUÇ VE ÖNERİLER



1)Yenikale Anıtı inşa edilmeli

Mithat Atabay "Çanakkale'de Batan Gemilerin Enkazının Çıkarılması ve Satılması" adlı makalesinin sonuç bölümünde 1968 yılında Çanakkale Boğazı'nda batık *Barbaros* gemisinin toplarının çıkarılmaya başlandığını ve 10 metre uzunluğundaki topların oksijen kaynağıyla kesilerek hurda demir olarak satıldığını, ancak tarihi kıymeti haiz olan *Barbaros*'un topları kesilirken ve satılırken maalesef ne Eski Eserler ve Müzeler Genel Müdürlüğü'nden, ne de Askeri Müze'den herhangi bir müdahale gelmediğini belirtir. Celal Öcal ve Gökhan Atmaca, "İzmir Körfezi Batıkları" adlı makalenin sonuç bölümünde Türkiye'deki gemi batıklarının araştırılmasını isteyerek, İzmir Körfezi gemi batıklarının İzmir'in yaşadığı savaş döneminin belge özelliğini taşıdığını, çıkarılacak batık parçalarının kanıt olarak değerlendirileceğini ve bu parçaların sergilenmesinin hüzünlü bir dönemin hatırası olacağını vurgularlar. Bunlara ilave olarak, Yenikale hakkında çalışmaları olan Prof. Dr. Necmi Ülker, Yenikale'ye sahip çıkılması gerektiğini, burada şehit düşen askerlerimize gereken değerin verilmesini, 15 Mart'ın "Yenikale Şehitler Günü" olarak anılmasını, şehitleri anmanın kutsal bir görev olduğunu ve anma törenlerinin sivil toplum kuruluşları ve devlet tarafından düzenlenmesi gerektiğini belirtir.[1]

Birinci Dünya Savaşı'nda İzmir savunmasının yapıldığı Yenikale'de bir anıt yapılması için üzerimize ne düşüyorsa yapmalıyız. Yenikale tabyası askerî yasak bölgede kaldığından, anıtı Yenikale'nin batısındaki sahile yapmak uygun olabilir. Anıt ve anıtta yer alacak kitabe ile burada Birinci Dünya Savaşı'nda gösterilen kahramanlık hikâyeleri ve kitapta anlatılan batık gemi maniası hakkında bilgiler gelecek nesillere aktarılarak, İzmir tarihine önemli bir katkı sunacaktır.

2)100 yaşını geçen batıklar kültürel miras kabul edilmeli

Çanakkale batıkları konusunda başvurulacak önemli bir kitap Selçuk Kolay, Okan Taktak, Savaş Karakaş ve Mithat Atabay tarafından yazılan *Derinlerden Yansımalar*'dır. Kitapta 33 batık incelenmiştir. Ayrıca Mustafa Aydemir, *Ben Bir Türk Zabitiyim: Batıktan Çıkan Topçu* Yüzbaşı Mustafa Ertuğrul kitabında, Birinci Dünya Savaşı'nda, Meis Adası ve Kemer civarında, 3 savaş gemisini batıran kahraman topçu subayı Mustafa Ertuğrul'u Türk halkına tanıtmıştır.

Elinizdeki kitapta 30'a yakın batık incelenmiştir. Kitapta ticari gemi batıkları yanında, dört savaş gemisi batığına yer verilmiştir. Bunlar *Monitor 30*, *Casabianca*, *Okino* ve *Beyrut*'tur.

Aradan geçen 100 yılı aşkın sürede, çoğu gemi batığı resmî ve gayri resmî yoldan sökülmüş, batıkların tarihî ve manevî değerleri göz ardı edilmiştir. 1922'de Kurtuluş Savaşı'ndan çıkılıp 1923'te Cumhuriyet kurulduğunda Türkiye ekonomik olarak çok kötü durumdaydı.

[1] https://www.haberekspres.com.tr/izmir/canakkaleden-once-izmir-sancakkale-direndi-h75979.html, 22.4.2015).

11 yıldır savaşarak yorgun düşmüş, elinde bir şey kalmamış halk ve devlet idaresi tüm olanaklarını Cumhuriyet'in kurulması ve yaşaması için kullanmak durumundaydı. O dönemde batıkları tarihi ve kültürel miras olarak kabul edip, onları korumak düşünülemezdi. O günler, yeni kurulan Cumhuriyet'in yaşatılması için yoğun ekonomik faaliyetlerin başlatıldığı çetin yıllardı.

Türkiye'de sualtı arkeolojisi biliminin yaygınlaşması, 1960'tan beri süregelen antik batık araştırmalarındaki artış, sualtı arkeoloğu sayısının artması, yabancı arkeologların Türkiye'deki batıklara olan ilgisi, batıklara ilgi duyan kişi, dernek, kulüp, vakıfların ortaya çıkması ve dalış sporunun yaygınlaşması, arkeolojik olmayan batıklara bakış açısını da değişime uğrattı. Batıklar artık hurdaları ile değil, sahip oldukları zaman kapsülü işleviyle anılmaya başlandı. Bunun başarılmasında batık araştırmacılarının ve deniz tarihi ile uğraşanların rolünü unutmamak gerekir. Batıklar için emek, zaman ve para harcayan günümüz araştırmacıları, artık onların kültürel miras olarak değerlendirilmesi için çaba sarf etmekteler. Konu hakkında çıkan kitap, yayın sayısı da bu gelişmelere paralel olarak artış göstermiştir.

Doç. Dr. Hakan Öniz, Sualtı Kültür Mirasının Korunması Sözleşmesi'ni 53 devletin imzalayarak taraf olduğunu, Türkiye, Rusya, ABD ve Yunanistan'ın henüz sözleşme kapsamında olmadığını belirterek, dünyada sualtı arkeolojisi alanında kültür mirasının korunmasına yönelik bir karar alınacaksa, bu yerin UNESCO olduğunu vurgulamaktadır. Öniz, şöyle bir örnek vermektedir: "Sözleşmeye taraf değilsiniz ama karasularınızda sualtı kültür mirasıyla ilgili ciddi sorun var. UNESCO bu konuda karar alıp size önerilerde bulunabiliyor. Uluslararası sularda kültürel mirasla ilgili bir sorun olduğunda, Titanik'te olduğu gibi, o noktaya en yakın üç ülke karar alıyor". Öniz, UNESCO'nun suyun altında yaşı 100 ve üzeri olan, insana ait her şeyi kültürel miras olarak kabul ettiğini ve bunun sözleşme kapsamına alındığını vurgulamaktadır. Ayrıca Öniz, sözü Türkiye'deki batıklara getirerek "Birinci Dünya Savaşı batıkları kültürel mirasın parçası şu an. Bunların hepsinin insanlığın ortak kültürü olduğu ve korunması gerektiği konusunda fikir birliği var" demektedir.[2][3]

E. Amiral Cem Gürdeniz, 1983'te yürürlüğe giren Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nun 3. maddesinde Kültür Varlıkları'nın " tarih öncesi ve tarihî devirlere ait bilim, kültür, din ve güzel sanatlarla ilgili bulunan veya tarih öncesi ya da tarihî devirlerde sosyal yaşama konu olmuş bilimsel ve kültürel açıdan özgün değer taşıyan yer üstünde, yer altında veya su altındaki bütün taşınır ve taşınmaz varlıklar" olarak tarif edilmesine rağmen kanunda gemi, tekne ve denizciliğe ait bir kavram yer almamasını eleştirmektedir. Gürdeniz "Bu nedenle karada pek çok tarihî bina söz konusu kanun çerçevesinde büyük denetim ve kısıtlayıcı düzenlemelere tabi iken aynı durum tarihi gemi ve tekneler için söz konusu olmamıştır.

Örneğin, Kanunun 6. maddesinde Millî Mücadele ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunda büyük tarihî olaylara sahne olmuş binalar ve tespit edilecek alanlar ile Mustafa Kemal Atatürk tarafından kullanılmış evler koruma altına alınacak varlıklar

[2] Bezdan, s.456-458

[3] http://kumid.net/euproject/admin/userfiles/dokumanlar/K-Sualti-Kultur-Miras%2C-UNESCO%2C-2001.pdf

olarak gösterilirken Atatürk'ün kullandığı *Savarona* dâhil hiçbir gemi veya teknenin kanunda adı bile geçmemektedir" diyerek eleştirisini sürdürmektedir. Gürdeniz çözüm olarak, kanunda değişiklik yapılarak, tespit edilecek tekne ve gemilerin aynen tarihî binalar gibi koruma altına alınmasının sağlamasını, denizciler, deniz tarihçileri ve gemi inşacılardan oluşan ayrı bir koruma kurulu daha oluşturulmasını ve deniz kültür varlıklarının tescillenerek koruma altına alınmasını önermektedir.[4]

Türkiye'de yukarıda değinilen uluslararası sözleşme tartışmaya açılmalıdır. Gönüllü olmak kaydıyla, üniversiteler, araştırma enstitüleri, ilgili kurum ve kuruluşlar, STK'lar ve konunun paydaşı gerçek kişiler bu sözleşmenin fayda ve zararlarını tartışarak kamuoyunu aydınlatmalıdır. Sualtı kültür mirasına konu olan ne varsa ve özellikle 100 yaşını geçen batıklarla ilgili, uluslararası sözleşme gözden geçirilerek, 1983'te yürürlüğe giren Kanun'da konuyla ilgili değişiklikler yapılması düşünülmelidir.

3) Sualtı kültür mirası sahaları ilan etmek yetmez, batıkların yağmalanmasını engellemek için bir çözüm yolu bulmalıyız!

Tarihî batıkların yağmaya açık olduğuna ilişkin bir örnek *S.S. Lundy*'nin çanı ve pusulasıdır. Dalgıç Mahmut Suner kitabında Birinci Dünya Savaşı'nda, Suvla Koyu'nda 29 metre derinlikteki batmış, *S.S. Lundy*'den söz eder. Gemi 1908 yılında, İngiltere Hull & Beerly Welton tezgâhlarında inşa edilmiş, 188 gros tonluk, 33,5 m boyunda, 6,8 m eninde mayın tarayıcı bir gemidir ve 1916'da *HMS Kalyan* ile çatışarak batmıştır. Suner ve bir arkadaşı söz konusu batığı günlerce aramadan sonra bulmuş ve geminin çanında yazan *Lundy*'den geminin kimliğini belirlemişler. Dalışlarda tespit ettikleri gemi çanını olduğu yerde bıraktıklarını ifade eden Suner, daha sonra yöredeki balıkçıların gemi çanı ve sarıdan yapılmış pusulayı çıkardıklarını, kendilerine satın almaları için teklifte bulunduklarını belirtir. Parçaları almayan Suner ve arkadaşı "Acaba bu geminin çanı ve pusulası Çanakkale'de bir müzede sergilense daha iyi olmaz mıydı? diye sorar.[5] Tabii çok iyi olurdu, ama biz maalesef o çanı ve pusulayı koruyamadık. Bu malzemelerin bugün özel bir koleksiyonda yer aldığını tahmin etmek zor değil!

Türk-İtalyan Savaşı'nda Kızıldeniz'in Konfide Limanı'nda batırılan Osmanlı'nın *Ayıntab*, *Ordu*, *Bafra*, *Refahiye* gambotlarına ait isim levhaları bugün İtalya'daki Venedik Deniz Müzesi'ndedir. İsim levhaları, bronz döküm tekniğiyle yapılmış ve İtalyanlar tarafından denizden çıkarılarak müzeye getirilmiştir.[6] Bir yanda kendi ülkesinde batan bir İngiliz savaş gemisinin çanı ve pusulasını satan bir balıkçı, diğer yanda 1912'de Kızıldeniz'de batırdığı 4 Osmanlı savaş gemisinin isim levhalarını denizden çıkararak Venedik Deniz Müzesi'nde sergileyen İtalyanlar... 100 yıl arayla gerçekleşen bu iki örnek olay çok çarpıcıdır ve üzerinde uzun uzun düşünmemizi gerektirir.

---

[4] https://www.yachtturkiye.com/yazarlar/cem-gurdeniz/deniz-kulturumuzun-gizli-hazinelerini-koruyalim.html, 5 Kasım 2018

[5] Suner, s.146-147

[6] Mustafa Gürbüz Beydiz, "Venedik Denizcilik Tarihi Müzesi'nde Sergilenen Osmanlı Eserlerine Dair Değerlendirme", s.87



Ayıntab ve Ordu gemilerine ait isim levhaları[6a]



Bafra ve Refahiye gemilerine ait isim levhaları[6b]

Sünger Avcısı Mehmet Baş (Aksona), kitabında 1973 yılında gerçekleşen bir olayı anlatıyor: "Uzun süre Ayvalık-Bozcaada arası çalıştık. Sert havalarda Edremit Körfezi'nin kuzey kıyılarına gidiyoruz. Çok uzunca bir süre Assos'ta kaldık. Burada özellikle Alman turistler var. İçlerinde dalışa meraklılar da var. Meydana kurmuşlar kompresörlerini tüp doldurup dalışa gidiyorlar, bazı zamanlar bizimle de dalışa geliyorlar, beraber dalıp bizim sünger avlamamızı izliyorlar. Bazılarını Babakaleli Topal Mustafa denilen birisi dalışa götürürmüş ve Sivrice Sokakağzı'nı geçince orada bir yerde amforalar varmış. Oraya dalıp amfora çıkarırlar, Yunanistan'a geçirip oradan da memleketlerine götürürlermiş. Bunları duyunca içim sızladı, demek ki ülkenin değerleri böyle yağmalanıyor diye düşünmekten kendimi alamadım."[7] Bu anlatımdan gerek tarihî gerekse de antik batık ve batık parçalarının tehdit altında olduğu ve bu tehdidin her geçen gün arttığı ortadadır.

Türkiye'deki deniz haritaları incelendiğinde hemen hemen her yerde dalışa yasak sahalarla karşılaşılır. Ne kadar çok saha ilan edersek acaba o kadar çok mu batık korumuş oluruz? Bu soruya maalesef evet yanıtını veremiyoruz. Korumayı sadece Sahil Güvenlik üzerine yıkarak çözüm bulamadığımız yukarıdaki örneklerde görüldüğü gibi ortadadır. Çocuk ve gençlerin batıklar hakkındaki farkındalıklarını arttırarak bir başlangıç yapabiliriz. Sualtı araştırmaları

[6a] Beydiz, "Venedik Denizcilik Tarihi Müzesi'nde Sergilenen Osmanlı Eserlerine Dair Değerlendirme", agm

[7] Baş, s.84

konusundaki kitap, makale, sunum ve yazılarda Türkiye kıyılarındaki gerek arkeolojik ve gerekse diğer batıkların yağmalanması hikâyeleri ile karşılaşılır.

Önce şunu kabul etmek gerekir: Batıkları k-o-r-u-y-a-m-ı-y-o-r-u-z. Korumak için neler yapılması gereklidir? İşte bunun yanıtı, batıklara gönül verenlerin önerilerini değerlendirmekten geçer. Doç. Dr. A. Harun Özdaş'ın bir önerisi var: "Korumacılığı şöyle algılamışız: Bir yere kapatıp ne kadar çok kilit asarsak o kadar iyi korunur. Gelgelelim öyle bir şey yok. Temelde daha görünür kılmak ve herkesin sahiplenmesini sağlamak gerek. Yani artık açılım bu yöndedir. Türkiye'nin belli bölgelerinde yoğun batıkların olduğu alanlar var. Bu bölgelerin dalışa açılması gerek. Nasıl açılacak? Bakanlığa bir pilot bölgenin belirlenmesinin ve bu bölgeye ilişkin projeyle yeni yönetim sisteminin oluşturulmasının olumlu sonuçları olacağını belirttik. Bu pilot bölge uygulamasında bazı batıklar dalışa açılacağından dalış okullarını içine alan organizasyonlar yapılmalı. Böylece yeni işletme modeliyle önemli gelir elde edilir. Batıklar da çevre tarafından sahiplenilir, tahribat önlenir diye düşünüyorum. Bununla ilgili bakanlığa proje sunduk. Yassıada (Bodrum) ile ilgili. Daha önceki yıllarda da sunulmuş projeler var. Biz bunu ayrıntılı şekilde projelendirdik. Yapılması gerekenleri gönderdik. Ayrıca başka bölgeler de var. Her bölgenin kendi içinde özel projelendirilmesi gerek. Bölgeyi belgeler, kaydedersiniz. Görsel olarak arşiv oluşturduktan sonra başka şeye ihtiyacınız yok. Bir de gezi güzergâhı belirlersiniz. Daha sonra dalış okullarına açın. Bir kişi de bilet kessin, bu kadar! Bu bölgelerin özel arkeolog dalgıç ve bekçisi olacak. Gelen dalış okullarını organize edeceksin. Alan bir kişinin rehberliğinde gezilecek. Gösterilecek. Bilgi verilecek. Fotoğraf çekilerek yüzeye çıkılacak. Toplasan zaten yirmi dakikalık dalışlar bunlar. Tahribat olursa, kimin daldığı da belli olacak böylece. Başka türlü bir şey olduysa kaçak var anlamına gelecek."[8][9]

4)Türkiye'de batık bulanlara maddî ve manevî ödül verilmesi konusunda yaygın bir kural yoktur

Aşağıda verilen örneklerde batık bulanlara maddî ve manevî ödüllerin belli bir disiplin içinde verilmediği görülmektedir. Türkiye'de sualtı arkeolojisi ile ilgili çalışmalar ilk kez Bodrumlu süngercilerle başlamıştır. Günümüzde batıkların yerinin tespitinde batık gemi parçalarının tesadüfen balıkçıların ağlarına takılmasının rolü vardır.[10] Örneğin Bodrumlu Kaptan Kemal Aras, bulduğu antik batığı Peter Throckmorton'a göstermiş, bunun üzerine George Bass başkanlığında dünyanın ilk bilimsel sualtı arkeolojisi kazısı Türkiye kıyılarında Gelidonya Batığı üzerinde gerçekleştirilmiştir.[11]

1964'te "Zenci Çocuk" heykelini bulan, Bodrumlu süngerci 1921 doğumlu Mehmet İmbat, heykelin bulunmasını şöyle anlatmaktadır: "1960'da süngerciliğe

[8] Bezdan, s. 328

[9] https://www.virahaber.com/yassiada-sualtinin-efesi-olacak-47553h.htm.

[10] George F. Bass, Su Altında Arkeoloji, Bir Arkeologun Türkiye Maceraları

[11] Bezdan, s. 100.

başladım. Dört sene sonra Yalıkavak bölgesinde 'Zenci Çocuk'u buldum. Bodrum'a geldim ve kalenin o zamanki müdürü Haluk Elbe'ye teslim ettim.

O şeyi (heykeli) teslim ettikten sonra, müze müdürü, Amerikalı Throckmorton'u çağırmış. Peter bana, sen bize bunu bulduğun yeri gösterir misin? diye sordu. Ben de tam burada diyemem yalnız tahminlerim var, ona göre gösteririm diye cevap verdim. Peki dedi, *Mustafa* isminde bir trol teknesi kiraladılar. Trolle arama yaptık. Bir ay aradık. Denizaltı getirdiler. Denizaltı bozuldu, bir şeyler oldu; derken ikinci kez tamir ettiler. Sonra dalmışlar ve bir batık görmüşler, bulmuşlar. Ben yoktum. Bulunmuş.[12] Demeter heykelini amcam Ahmet Erbil Marmaris'te Arap Adası'nda bulmuştur."[13] İmbat, 1964'te devletten ödül olarak 1.250 TL almış. 1966'da heykelin civarındaki batık bulunduğunda, George Bass, İmbat'a 5.000 TL bahşiş vermiş, o da bu parayla teknesine, İstanbul'dan 35 beygir bir motor almıştır. [14] Anlatılanlara göre ilk seferde devlet tarafından İmbat'a ödeme yapılmışken sonrasında ödeme yapılmamıştır.

Başka bir olay bulunan bir amfora ile ilgilidir. Mahmut Suner kitabında Kemerli dostu balıkçı Nusret ile bir dalışını anlatır. Simena (Kekova) batık şehrine yapılan bu dalışta, bir amforaya rastlanır. Suner şöyle anlatır: "12 metre derinlikte bulduğum dünyalar güzeli küçük bir amforanın üzerini kaplayan binlerce yıllık renkli kalıntıları fotoğraflayıp tekneye çıktım. Arkamdan dalan Nusret biraz sonra suyun yüzeyine büyük bir coşku ile çıktı, artık balıkçılıktan kurtulacaktı, ona göre testinin içi altın doluydu! Tekneye çıkıp amforayı kırmaya kalktı. Ben bu konuda eğitimli olduğum için kırmasına gerek olmadığını anlatana kadar akla karayı seçtim. Sonuç olarak suyla testinin içini çalkalayıp bir bezin içine boşaltıyorduk. Testiden birkaç deniz kabuğu dışında bir şey çıkmayınca, balıkçı dostum amforayı Antalya Müzesi'ne satmaya karar verdi. Daha sonra Balıkçı Nusret'in amforayı Antalya Müzesi'ne götürdüğünü öğrendim. Rahmetli müzeden gelecek ödülü ölene kadar bekledi durdu."[15]

Süngerci Mehmet Baş kitabında "Bugüne kadar en değerli batıkları (arkeolojik) hep sünger avcıları bulup bildirmiştir. Bunun karşılığında da kol saati filan gibi büyük ödüller almışlardır"[16] diyerek ödül konusunu farklı bir şekilde vurgulamıştır.

Ödüllere ilişkin iyi bir örnek de İstanbul Deniz Müzesi'nin verdiği bir teşekkür belgesidir. 1960'lı yıllarda dalgıçlığa başlayan ve daha sonra *Sibel* algarnası'nın (eski adı *Lisa 1*) hissedarlarından olan Ersin Süeren Çanakkale'de savaş gemisi batıklarının çıkarılmasında dalgıç olarak çalışmıştır. Kendisi 1975 yılında Fransız *Saphir* denizaltısı'nın sarıdan isim levhası başta olmak üzere 16 parça objeyi müzeye bağışlamış, kendisine teşekkür belgesi ve bir yazı verilmiştir. Süeren'in batık gemiler tarihine yaptığı katkı eşsizdir.

---

[12] Bezdan, s. 94 ve 97.

[13] Bezdan, 98 ve 99

[14] Bezdan, 97-99

[15] Suner, s.124

[16] Baş, s.193

T.DIŞI

T. C.
Dz. K. K.
DENİZ MÜZESİ MÜDÜRLÜĞÜ
BEŞİKTAŞ - İSTANBUL

MÜZE : 0593-99-75 (DMÜŞ) 27 AĞUSTOS 1975

KONU : Deniz Müzesi hediye edilen objeler Hk.

m/s SİBEL ALGARNASI DONATMA İŞTİRAKI

KARAKÖY - İSTANBUL

Nisan 1915 yılında Çanakkale Nara önü, köse burnu açıklarında Deniz'in 52 metre derinliğinde batan, Fransız bandıralı Saphir Denizaltısından müessesemiz tarafından çıkarılan ve Deniz Müzesine hediye edilen objeler, Müze demirbaşına Nr'te gönderilen teşekkür namede belirtilen numaralarla kaydedilmiştir. Müessesemiz ilgililerine duyurulmasını ve bu kabil yardımlarınızın devamını rica ederim.

DENİZ MÜZESİ MÜDÜRÜ NAMINA

Halûk [illegible]IZ



Saphir denizaltısı'ndan çıkan objeler (Ersin Süeren Arşivi)



Objelerden oluşturulmuş Saphir Köşesi (Ersin Süeren Arşivi)

Tosun Sezen (1938), Bodrum Sualtı Müzesi'ne bağışladığı gemi ağırlığının ilginç hikâyesini bizimle şöyle paylaşmaktadır: "1963 yılında Libya açıklarında sünger avlarken, 50 metre derinlikten, yaklaşık 600 kg ağırlığında Fenikelilerden kalma kurşun bir ağırlık (çapa) çıkardık. 17 kişilik mürettebat bir gün bu ağırlığı dipten çıkarmak için uğraştı. Sezon sona erdiğinde, ekibimizden Türkiye'ye ilk giren Kaptan Gâvur Ali'ydi (Karayel), biz o sırada Kalimnos'ta süngerleri satmak için bekliyorduk. Gâvur Ali, Bodrum Gümrük Müdürlüğü'ne kurşun ağırlığı deklare etti. Ağırlık gümrüğe alındı ve aynı zamanda ağırlığın ardiya ücreti de işlemeye başladı. Biz Gâvur Ali'den 3 ay sonra Bodrum'a geldik. Geldiğimizde ağırlığın ardiya ücreti 5.000 TL'ye ulaşmıştı, bu parayla o yıllarda Bodrum'da deniz kıyısında bir ev alınabiliyordu. Borcumuz olan bu parayı ödemedik. Ne yapabiliriz diye düşünürken, babamın arkadaşı olan Samet Ağaoğlu imdadımıza yetişti. Onun sayesinde Ticaret Bakanlığı'ndan aldığımız 5.000 TL ile gümrüğe olan borcu kapattık ve kurşun gemi ağırlığını Bodrum Sualtı Müzesi'ne bağışladık. O zaman müze müdürü Haluk Elbe'ydi. Müze yetkilileri bir süre 600 kg'lık kurşun ağırlığı unuttular, sonra biz hatırlatınca şapelin kapısına koydular.[17]

5)S.S. İnebolu batığı için ilginç bir proje: Google sokak görüntüsü!

İnebolu batığı Bölüm 1.13'te anlatılmıştı. İnebolu için örnek alınacak projenin detayları aşağıda sunulmuştur: Örnek ABD'dendir. 1935 yılında hizmete giren ve İkinci Dünya Savaşı'nı görmüş *USS Mohawk* (WPG-78 borda numaralı) adlı gemi, 27,5 metre derinlikte, 2 Temmuz 2012 Pazartesi saat 13.00'te Florida

[17] 11 Aralık 2019 tarihli görüşme



T. C.
DZ. K. K.
DENİZ MÜZESİ MÜDÜRLÜĞÜ

Ersin Süeren'in bağışladığı 16 obje için, Deniz Müzesi tarafından verilen teşekkür belgesi

açıklarındaki Sanibel Adası yakınlarında batırıldı. 3 Temmuz'da gemiye dalışa izin verildi. 3 dakikada batırılan gemiye ulaşmak için izin verilince Google sokak görüntüsü ekibi batan gemiye dalış yaptı ve suyun altından 900 güzel fotoğraf çekerek onları Google haritalara ekledi.





[18] https://www.elektrikport.com/makale-detay/batik-gemiyi-kesfetmeye-ne-dersiniz/14683#ad-image-0, haber

[19] http://ussmohawkreef.com/, batık geminin web sitesi

[20] https://www.youtube.com/watch?v=m7irgrXvefE, dipteki durumu

[21] https://www.youtube.com/watch?v=sE295iwKrf0, patlayıcı ile batırma anı

[22] https://www.youtube.com/watch?v=TNwUlUdPRwE, batıkla ilgili haber

6)Geçmişte süngercilere her sene verilen batık eğitimi, amatör ve profesyonel balıkçı ve denizcilere verilmeli!

Sünger avcısı Mehmet Baş, kitabında süngercilerin eğitimi ile ilgili çok önemli bir konuyu şu şekilde vurguluyor: "Her sezon başı (Mayıs ayı başlarında) Bodrum Kalesi'nde sünger avcılarının katıldığı, batıklarla ilgili bir toplantı yapılır. Yine İngiliz Kulesi'nde aynı toplantı var. Bütün sünger avcıları oradalar. Bu toplantıların amacı, süngercileri batıklarla ilgili bilgilendirip, batık bulurlarsa müzeye bildirmelerini sağlamak…Çünkü bugüne kadar en değerli batıkları (arkeolojik) hep sünger avcıları bulup bildirmiştir."[23] Kitapta Uzunada, Hekim Adası, Güzelbahçe ve Pelikan çevresinde avlanan balıkçılar, ağlarına dipten takılan batık parçaları olduğunu anlatmışlardır. Bu malzemeler batıkların ipuçlarıdır. Ancak ağlara takılan batık parçaları korunmamış ve kaybolmuştur. Süngercilere verilen bu eğitimlerin, amatör ve profesyonel balıkçı ve denizcilere, dalgıçlara ve diğer ilgililere de verilmesi sağlanmalıdır. Resmî veya özel paydaşlar bunun yöntemi ve uygulaması hakkında girişimlere bir an önce başlamalıdır.

7)Batık gemiler hakkında farkındalığın arttırılması bağlamında çocuklar ve gençler için projeler yapılabilir mi?

İstanbul'daki Deniz Müzesi başta olmak üzere, Türk Deniz Kuvvetleri'nin Türkiye'nin çeşitli illerindeki müzelerinin (Çanakkale, Gölcük, İskenderun, Mersin), müze gemilerinin (İzmir, Kocaeli), Samsun'daki *Bandırma*, Zonguldak'daki *Gazi Alemder*, Çanakkale ve Mersin Tarsus'daki *Nusret*, Çanakkale'deki *TCG Acar*, Kocaeli Gölcük'teki *Yarhisar* gemisi, Beşiktaş'ta sergilenecek *Kartal* istimbotu, Ordu'da 2021'de sergilenecek *Rüsumat 4* vapuru, İzmir Bornova Arkas Deniz Tarih Merkezi ve Rahmi Koç Müzesi'ndeki gemilerin çocuk ve gençlerimizin mavi vatana gönül vermiş ve deniz kültürü ile yoğrulmuş bireyler olarak yetişmesinde önemli katkıları olduğunu düşünüyoruz.

Mustafa Aydemir Türkiye'deki deniz müzesi sayısının bir elin parmaklarını geçmeyecek kadar az olduğunu söyleyerek, ABD ve İngiltere'de yüzlerce deniz müzesi ve müze gemi bulunduğunu belirtmektedir. Aydemir denizci nesiller yetiştirmenin birinci kuralının, çocuklara deniz müzelerinde deniz kültürü aşılamak olduğunu, böylece denizci toplum hedefine ulaşılabileceğini ve denizlerin öneminin kavranacağını söylemektedir. Ayrıca Osmanlı İmparatorluğu'nun denizdeki üstünlüğünü kaybederek, topraklarına sahip çıkamadığını ve sonuçta çöktüğünü sözlerine ilave etmektedir. Aydemir, Türkiye kıyılarında dünyanın en eski batıkları olduğunu, bu antik batıklar ve amforalar kanalıyla denizcilik tarihini günümüze ulaştırmak istediklerini, bu hedef için bir "Amfora ve Deniz Müzesi" projesi hazırladıklarını belirtmektedir. Hedeflerinin, "binlerce yıllık bir tarihi kapsayan, dünyanın en büyük özel amfora koleksiyonu rehberliğinde, denizlerin Arkaik, Klasik, Helenistik, Roma ve Bizans dönemlerini anlatması, antik çağlardan denizcilik serüvenlerini, yaşam kültürlerini, önemli

[23] Baş, s.193.

kişi ve olayların kronolojik bir sırayla, bilgi, belge, afiş, heykel, rölyef, harita ve maketleri de kullanarak dönemlerine ait orijinal eserlerle sunmak" olduğunu ifade etmektedir.[24] Mustafa Aydemir'in söz ettiği müzenin İzmir Yenikale'de kurulması için harekete geçmenin tam zamanıdır.

Çocuklarımızın ve gençlerimizin ilgisini sualtındaki kültürel miras olan batıklara çekmek için neler yapılabilir? Kıyılarımızda var olan veya sunî olarak sığ bir derinlikte batırılacak replika bir geminin üzerine kurulacak bir platformda çocuk ve gençlere batık gemiler tanıtılabilir. Batık gemiler hakkında verilecek bilgiler çocuk ve gençlerin batıklar konusunda fikir sahibi olmalarını sağlar. Daha sonra uygun pedagojik eğitim çalışmaları ile çocuk ve gençlerin farkındalıkları arttırılabilir. Amerikalılar *USS Arizona* savaş gemisi batığını savaş anıtı sitesine dönüştürerek bunu başarmışlar.[25]

2 Nisan 2020 tarih ve 31087 sayılı Resmî Gazete'de "Su altında Korunması Gerekli Kültür ve Tabiat Varlıklarının Bulunduğu Bölgelerde Dalış Yasağı Uygulanmasına Dair 5.4.2016 Tarihli ve 2016/8743 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararının Eki Ege Denizi'nde Yer Alan Dalışa Yasak Sahalara İlişkin Harita ve Koordinat Listesinin Değiştirilmesi Hakkında Cumhurbaşkanı Kararı (Karar Sayısı: 2339)" yayımlandı. Bu karar sayesinde artık Türkiye'nin en önemli dalış noktaları denetimli bir şekilde açılmaya başladı. Bu kararın ilk uygulaması Gelibolu Sualtı Parkı'dır.[25a]

Türkiye'de yukarıda söz edilen çalışmalara güzel bir örnek bulunmaktadır. Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı, Çanakkale'deki sualtı kültür mirasını, Birinci Dünya Savaşı temalı ilk su altı parkı olarak Mayıs 2020'de hayata geçirmeyi planlamaktadır. Bu örneklerin artmasını diliyoruz.[25b][25c]

8)Deniz doldurma işleminin bilimsel süreçlerden sonra yapılması gerekir

Denize dolgu yapmak, Türkiye'deki belediyelerin sıklıkla başvurduğu yöntemlerden birisidir. Ancak çoğu zaman rastgele yapılan dolgular, sualtı kültür mirasını yok eder. Denize dolgu yapılmasının önlenmesi için gerekli mevzuatın bir an önce hazırlanarak acil olarak yürürlüğe konması gerekmektedir. Doç. Dr. Hakan Öniz bu konuda şunları söylemektedir: "Mutlaka sualtı kültür mirasının korunması anlamında, başta büyük kentlerimizde denize doldurma işleminin bilimsel süreçlerden sonra yapılmasını gerektirecek kanunlar uygulamaya geçmeli. Yani denizde yapılacak her türlü inşaat faaliyetinin öncesinde sualtı arkeologlarının çalışmalar yürütmesi ve sonra herhangi bir arkeolojik eser yoksa inşaat yapılması sağlanmalı, ayrıca sualtı kültür mirasını korumak için yasalara dayanarak adımlar atılması da önemlidir."[26]

---

[24] https://www.aa.com.tr/tr/pg/foto-galeri/denizlerin-sir-kupleri-muzesini-bekliyor

[25] https://www.nps.gov/valr/learn/underwater-at-the-uss-arizona.htm

[25a] https://denizkartali.com/erkan-utku-yazdihms-majestike-dalmak.html

[25b] https://www.ntv.com.tr/galeri/seyahat/gelibolu-tarihi-sualti-parki-kuruluyor,kiJRUcpoAE0huyXEW17NCA/03pl6snSDEKIBy-pjj4iGSA

[25c] https://www.dailymotion.com/video/x7pf6pf

Sualtı kültürel mirasın yok edilmesine çarpıcı bir örnek Çeşme'dendir. Dalgıç Friksos S. Rothman, 70'li yıllarda, Çeşme Ro-Ro iskelesinin bulunduğu yerde, Osmanlı'ya ait batık gemi kalıntılarının bulunduğunu, ancak iskele yapılınca bu kalıntıların iskele altında kaldığını üzülerek belirtmektedir.[27]

9)Kitaptan batık bulunur mu? Evet, Van Gölü'ndeki *Akdamar* batığı bir kitap vasıtasıyla bulundu

Van Gölü'nün sualtı dünyasını keşfetmek için bir araya gelen sualtı fotoğrafçısı Tahsin Ceylan başkanlığındaki ekip ve Van Gölü Sualtı Araştırmaları Derneği, valilik izniyle yaptıkları araştırmalar sonucunda göldeki Rus yapısı *Akdamar* şilebini görüntülediler. Van Gölü'ndeki Rus gemilerine dair bilgileri Mustafa Ateşman'ın 1968'de yayınlanan Tatvan'ın *Beşeri Coğrafya Etüdü* kitabından öğrendiklerini bildiren Ceylan, söz konusu gemilerin Birinci Dünya Savaşı sırasında bölgeyi işgal eden Rus güçleri tarafından taşımacılık yapmak amacıyla kullanıldıklarını şöyle aktardı: "Kaynaklarda geçen bilgilere göre *Akdamar*, Reşadiye kıyılarında fırtına nedeniyle kıyıya çarparak batmış. Ekip olarak yaptığımız araştırmalar sonucunda Tatvan'ın Hanelmalı Köyü açıklarında *Akdamar*'a ulaşmayı başardık. *Akdamar* bu çalışmayla fotoğraflanmış oldu. 10 ile 22 metre arasında bir yamaçta bulunan gemide yapılan incelemeler sonucunda geminin iskele tarafından yara aldığını tespit ettik."[28]

Akdamar'ın batışı ile ilgili *Cumhuriyet*'te çıkan haber şöyledir: "Van Gölü'nde Bir Gemi Battı. Dün sabah saat 6'da Tatvan'dan Van'a koyun götürmekte olan 205 DWT'luk *Akdamar* dümeni bozulduğundan karaya düşerek batmıştır. Gemideki zabitan ve yolcular kurtarılmıştır. *Akdamar*'ın nakletmekte olduğu 1555 koyundan 64'ü boğulmuştur. Ruslardan kalma köhne bir gemi olan *Akdamar* 6 mil süratinde bir tekne idi. Van Gölü'nde batan ilk gemi bu suretle *Akdamar* olmuştur."[29]

Ruslar'ın Van'ı işgali 20 Mayıs 1915-2 Nisan 1918 arasında olmuştur.[30] Bu bağlamda *Akdamar*, 1916 veya 1917 yılında inşa edilmiş olabilir. Gemi 1960 yılında battığına göre, battığında 43 veya 44 yaşında artık hurdaya ayrılması gereken bir gemiydi. Mehtap A. Çiftçi'ye göre gemi Ruslar tarafından Erciş yolu üzerinde, geçmişteki adı Arnis olup bugün Alpaslan olarak bilinen yerdeki tersanede yaptırılmış. Gölde taşımacılıkta kullanılan tekne bölgedeki Rus işgalinin sona ermesiyle, önce Osmanlı'ya ve daha sonra Türkiye Cumhuriyeti'ne geçmiştir.

İzmir Körfezi Batıkları kitabında bazı gizemli gemilerden söz edildi. Bunlardan biri Alman denizaltısı *UB-3*'tür. Belki bir araştırmacı kitaptan yararlanarak o denizaltıyı bulacaktır.

---

[26] Bezdan, s.459-460

[27] 29.10.2019 tarihli görüşme

[28] Çiftçi, TINA Dergisi, sayı 7, s.84-88

[29] 22.11.1960, s. 1 ve 5

[30] Abdülaziz KARDAŞ "I. Dünya Savaşı Dönemi'nde (1915-1918) Van'ın İşgali ve Kurtuluşu, http://www.asosjournal.com/files/asosjournalmakaleler/2105561937_571%20Abdulaziz%20KARDA%C5%9E.pdf

EKLER

Ek-1: Casabianca Kaybedilen Personel Listesi (31.7.1917 tarihli Rochefort ölüm belgesi beyannamesine göre)

ANGLADE Auguste Henri, né le 11 novembre 1872 à RODEZ (Aveyron), Premier Maître Mécanicien.

ANTONSANTI Jean Charles, né le 22 août 1893 à MONTE (Corse), Quartier-Maître Armurier.

BARY Alphonse Auguste, né le 2 janvier 1891 à ENGHIEN-les-BAINS (Val d'Oise), Matelot de 2ème classe Mécanicien.

BÉCOUARN Joseph Marie, né le 29 mars 1887 à GOUDELIN (Côtes d'Armor), Quartier-Maître de manoeuvre.

BERNADAC Alfred Joseph Marie Victor, né le 4 août 1878 à CHAMPIGNY-sur-MARNE (Val-de-Marne), Lieutenant de vaissseau, Commandant.

BIESSY Jules, né le 29 décembre 1892 à CHAMBÉRY (Savoie), Quartier-Maître Mécanicien.

BLANCHARD Jean, né le 1er janvier 1882 à SAINT-GAUDENS (Haute-Garonne), Second Maître Mécanicien.

BRAMOULLÉ Goulven Marie, né le 18 octobre 1892 à GUISSÉNY (Finistère), Matelot de 2ème classe Fusilier.

BRUCELLE Georges Jules, né 26 avril 1893 à PARIS IVème (Seine), Matelot de 2ème classe Topilleur.

BRUGIER Marius Pierre Vladimir, né le 24 septembre 1891 à La VOULTE-sur-RHÔNE (Ardèche), Quartier-Maître Mécanicien.

CAUCHARD Léon Ernest, né le 21 mars 1891 à PORT-en-BESSIN (Calvados), Matelot de 3ème classe sans spécialité.

CHAUVIN Alphonse Joseph, né le 19 novembre à IGOVILLE (Eure), Enseigne de vaisseau.

COLOMBANI Jacques, né le 21 août 1893 à SPELONCATO (Haute-Corse), Matelot de 1ère classe, Mécanicien.

CROS Éloi Marcel Frédéric Jean, né le 30 décembre 1874 à VILLENEUVE-les-CHANOINES (Aude), Enseigne de vaisseau.

CUTZACH Michel Léon Sébastien, né le 21 avril 1892 à TROUILLAS (Pyrénées-Orientales), Quartier-Maître Fourrier.

CUVEILLIER Léon Camille, né le 9 décembre 1894 à CHARLEVILLE-MÉZIÈRES (Ardennes), Matelot de 2ème classe Torpilleur.

DOMALLAIN François Marie, né le 15 janvier 1887 à PORDIC (Côtes d'Armor), Matelot de 1ère classe Gabier.

DRÉVÈS Gabriel Marie, né le 26 juin 1895 à PLOUMOGUER (Finistère), Matelot de 2ème classe Fusilier.

DUIZABO Marcellin, né le 9 octobre 1882 à SAUBUSSE (Landes), Second-Maître, Fusilier..

ESTANG Maurice Honoré Arthur, né le 27 septembre 1879 à PARIS (Seine), Mécanicien principal de 2ème classe.

FÉLIX Gaston Aimé, né le 18 avril 1896 à CHÂTILLON-en-DIOIS (Drôme), Matelot de 2ème classe Canonnier.

FAVIER Clotaire Antoine, né le 26 août 1893 à TOULON (Var), Matelot de 3ème classe sans spécialité.

FLOCH Louis Joseph François Marie, né le 25 mars 1885 à PLOUVORN (Finistère), Second Maître Torpilleur.

FOURNEAUX Alfred, né le... à ..., Matelot de 2ème classe Mécanicien.--- Matricule 22429, 3ème arrdt maritime.

FRIOU Pierre Maximin, né le 6 septembre 1893 à NOIRMOUTIER (Vendée), Matelot de 2ème classe Gabier.

GALLIOU Sezny, né le 18 septembre 1892 à GUISSÉNY (Finistère), Matelot de 2ème classe Infirmier.

GATTO Antoine, né le 3 janvier 1894 à CETARA (ITALIE), Matelot de 3ème classe sans spécialité).

GAUDIN Joseph Marie, né le 22 octobre 1892 à SAINT-CARADEC (Côtes d'Armor).

GÉLÉBART Pierre, né le 14 juin 1876 à Le CONQUET (Finistère), Second Maître Fusilier.

GILLARDY Eugène Ernest, né le 5 avril 1891 à La GARDE (Var), Matelot de 2ème classe Boulanger-coq.

GONDART Francis Marius, né le ... à ..., Matelot de 3ème classe sans spécialité.--- Matricule 33566,1er arrdt maritime.

GOURVÉNEC Charles Nicolas, né le 1er juin 1886 à BREST (Finistère), Quartier-Maître de manoeuvre.

GUILLOU Jean François, né le 24 avril 1890 à BREST (Finistère), Quartier-Maître Chauffeur.

JESTIN Jules Marie, né le 11 janvier 1887 à GUIPAVAS (Finistère), Quartier-Maître Charpentier.

JOURDAN Jean Joseph Eugène, né le 10 juillet 1892 à CANNES (Alpes-Maritimes), Matelot de 3ème classe, Cuisinier).

KERDEVEZ Germain François, né le 7 juin 1888 à BRASPARTS (Finistère), Quartier-Maître Électricien.

Le BORGN Jean Louis, né le 27 juin 1893 à BREST (Finistère), Quartier-Maître Mécanicien.

Le GALL François Marie, né le 18 février 1875 à BRÉLÉVENEZ (Côtes d'Armor), Quartier-Maître Chauffeur.

Le GOFF Pierre Marie, né le 20 mai 1888 à HENNEBONT (Morbihan), Quartier-Maître Torpilleur.

Le GUENNEC Fortuné Joseph, né le 25 septembre 1886 à QUIBERON (Finistère), Quartier-Maître Torpilleur Électricien.

Le LAY Jean, né le 13 août 1894 à PLOUHINEC (Finistère), Qaurtier-Maître Mécanicien.

Le MOULLEC Pierre Marie, né le 27 septembre 1885 à GLOMEL (Côtes d'Armor), Second Maître Mécanicien.

Le PAGE Jean, né le 2 novembre 1891 à PORT-LAUNAY (Finistère), Matelot, Gabier.

Le TOUZIC François Marie, né le 16 mai 1897 à PLOEMEUR (Morbihan), Matelot de 2ème classe Électricien.

LECLERCQ Maurice Paul, né le 22 décembre 1893 à AMIENS (Somme), Matelot de 2ème classe Timonier.

LONG Joseph Léon, né le 20 mars 1892 à SÈTE(Hérault), Quartier-Maître Mécanicien.

MAHÉ Joseph Marie, né le 9 février 1892 à LANLEFF (Côtes d'Armor), Matelot de 2ème classe, Chauffeur.

MAINGUET Alphonse Joseph Henri, né le 29 mai 1896 à PARIS XIVème (Seine), Matelot de 2ème classe, Fusilier.

MANACH Pierre Gaston, né le 2 février 1893 à GUILERS (Finistère), Matelot de 2ème classe, Timonier.

MARIDORT Bernard Eugène Marcel, né le 12 mai 1891 à ROUEN (Seine-Maritime), Matelot de 3ème classe sans spécialité.

MARINACCE Dominique, né le 25 novembre 1892 à FARINOLE (Haute-Corse), Matelot de 2ème classe Torpilleur.

MARVEC André Jules, né le ... à ..., Matelot de 3ème classe sans spécialité.--- Matricule 6506 à Concarneau.

MARZIN Yves Laurent Marie, né le 30 juin 1894 à GOULIEN (Finistère), Matelot de 2ème classe Torpilleur.

MÉVEL Jean Louis, né le 10 janvier 1896 à SAINT-RENAN (Finistère), Matelot de 2ème classe Canonnier).

MILLIASSEAU Alphonse, né le 12 janvier 1891 à SAINT-NAZAIRE (Loire-Atlantique), Matelot de 3ème classe sans spécialité.

MORIN Elie Louis Romain, né le 4 janvier 1893 à COULLONS (Loiret), Matelot de 2ème classe Torpilleur.

NALIN Joseph Louis Jean, né le 15 janvier 1892 à MANOSQUE (Alpes-de-Haute-Provence), Matelot de 2ème classe Tailleur.

PALANQUE Bernard Alcide, né le 22 septembre 1889 à TOULOUSE (Haute-Garonne), Matelot de 2ème classe Torpilleur.

PAULIN Georges Henri, né le 11 février 1891 à FOURAS (Charente-Maritime), Matelot de 3ème classe, Gabier.

PELLAÉ Jacques Marie, né le 11 octobre 1893 à PLOUHINEC (Finistère), Matelot de 2ème classe Torpilleur.

PERSON Jean Lois, né le 25 juin 1893 à SAINT-VOUGAY (Finistère), Matelot de 2ème classe Chauffeur.

PETIAUT Pierre André, né le 3 avril 1896 à MEAUZAC (Tarn-et-Garonne), Matelot de 2ème classe Torpilleur.

PINARD Philippe Auguste Théodore Ernest, né le 6 décembre 1893 à LIMAY (Yvelines), Matelot de 2ème classe Torpilleur.

PIQUE Julien Ernest, né le 2 juillet 1895 à CERBÈRE (Pyrénées-Orientales), Matelot de 2ème classe Timonier. sans spécialité.

POLLET Alexis Charles, né le 27 novembre 1873 à MARCK (Pas-de-Calais), Matelot de 3ème classe sans spécialité.

PULICANI Joseph Jérôme, né le 28 février 1895 à TOULON (Var), Matelot de 2ème classe Mécanicien.

RADENNE Charles Jean Louis, né le 9 décembre 1893 à MARCK (Pas-de-Calais), Matelot de 3ème classe sans spécialité.

RAFEUIL Guy Louis, né le 31 juillet 1917 à NESCHERS (Puy-de-Dôme), Matelot de 2ème classe Mécanicien.

RAYBAUD Fernand Baptiste, né le 10 octobre 1892 à Le CANNET des MAURES (Var), Matelot de 3ème classe, sans spécialité.

REMOULINS Gustave Paulin, né le 13 mai 1887 à REMOULINS (Gard), Matelot de 2ème classe Cuisinier.

ROBERT Edmond Louis, né le 17 janvier 1887 à SAINT-MAURICE-d'ARDÈCHE (Ardèche), Matelot de 2ème classe Chauffeur.

ROUBIN Georges Raymond, né le 29 mars 1897 à HANOÏ (Tonkin), VIETNAM, Matelot de 2ème classe Torpilleur.

ROUSSEAU Corentin, né le 23 novembre 1888 à GUISCRIFF (Morbihan), Quartier-Maître Boulanger-coq.

ROUSSET Aimé Félix, né le 10 juillet 1890 à MALEMORT-du-COMTAT (Vaucluse), Matelot de 1ère classe, timonier.

SABAUT Edouard Antoine Claudius, né le 14 novembre 1895 à SAINT-GALMIER (Loire), Matelot de 2ème classe Torpilleur.

SCHICKÉLÉ René Toussaint, né le 14 novembre 1891 à TOULON (Var), Matelot de 2ème classe Chauffeur.

SENSENACQ Paul, né le 6 mars 1891 à LABATUT (Landes), Matelot de 2ème classe Cuisinier.

SINGER René Joseph Henri, né le 14 novembre 1887 à CASSEL (Nord), Médecin de 2ème classe.

SOLARO Antoine Marius, né le 3 novembre 1892 à VALLAURIS (Alpes-maritimes), Quartier-Maître Électricien.

SQUIBAN Eugène Joseph Marie, né le 4 juillet 1894 à BREST (Finistère), Aspirant.

TAILLY Maurice, né le 4 août 1895 à NIORT (Deux-Sèvres), Matelot de 2ème classe Torpilleur.

TRÉGUER François marie, né le 30 avril 1885 à LANDÉDA (Finistère), Matelot de 2ème classe Gabier.

TROUCHAUD Gustave Paulin, né le 13 mai 1887 à REMOULINS (Gard), Matelot de 2ème classe Cuisinier.

VESCOVALI Pierre, né le 5 janvier 1894 à L'ILE ROUSSE (Haute-Corse), Matelot de 2ème classe Torpilleur.

YOUINOU André Marie, né le 11 avril 1892 à PLOARÉ (DOUARNENEZ) (Finistère), Matelot de 2ème classe Charpentier.

Ek-2: *Pınar* Algarnası ve Süleyman Sırrı Barlı'nın Antetli Kâğıdı



(Ersin Süeren Arşivi)

Ek-3: İngiliz Gemileri Referansları

L: Lloyds War Losses, the First World War: Casualties to Shipping through Enemy Causes 1914-1918, Lloyds Official List, c 1919

Lr: Lloyd Register of Shipping, various 1912/13 to 1916/17
ms: Miramar Ship İndex, also website

Rn: History of the Great War, naval Op. 5 vols with 4 vols of maps by Julian S. Corbett

C: Ships of Royal Navy, Volumes 1 & 2 by J J Colledge, 1989

C: Ships of Royal Navy, A Supplement to the historical index by J J Colledge, 1986

D: British Warships 1914-1919 by F. J. Dittmar & J J Colledge, Ian Allan, 1972

He: British Warship Losses in the Ironclad Era 1860-1919 by David Hepper, Chatham Publishing 2006 (sources also quated as ADM- Admiralty Record Number)

H or +: British Vessels lost at sea 1914-1918, HMSO, August 1919

J: Jane's Fighting Ships of WW1, Studio Ed. 1990

J: Jane's Fighting Ships, Sampson Low Marston, 1914

Cn: Conway's All the World's Fighting Ships 1860-1905, Conway Mar. Press. 1979

Cn: Conway's All the World's Fighting Sahips 1906-1921, Conway Mar. Press. 1985

Cn: Conway's All the World's Fighting Ships 1922-1946, Conway Mar. Press. 1980

ke: British Warship Losses of the 20th Century by Paul Kemp, Sotton Publishing, 1999

ap: The Auxiliary Patrol by E Keble Chatterton, Sidgwick & Jackson 1923

dk: Don Kindell of Ohio, USA, Royal Navy Casualty Data

sc: Swept Channels: Being An Account of the Minesweppers in the Great War by Taffrail, Hodder and Stoughton 1935.

Ek-4: Messageries Maritimes Forsu



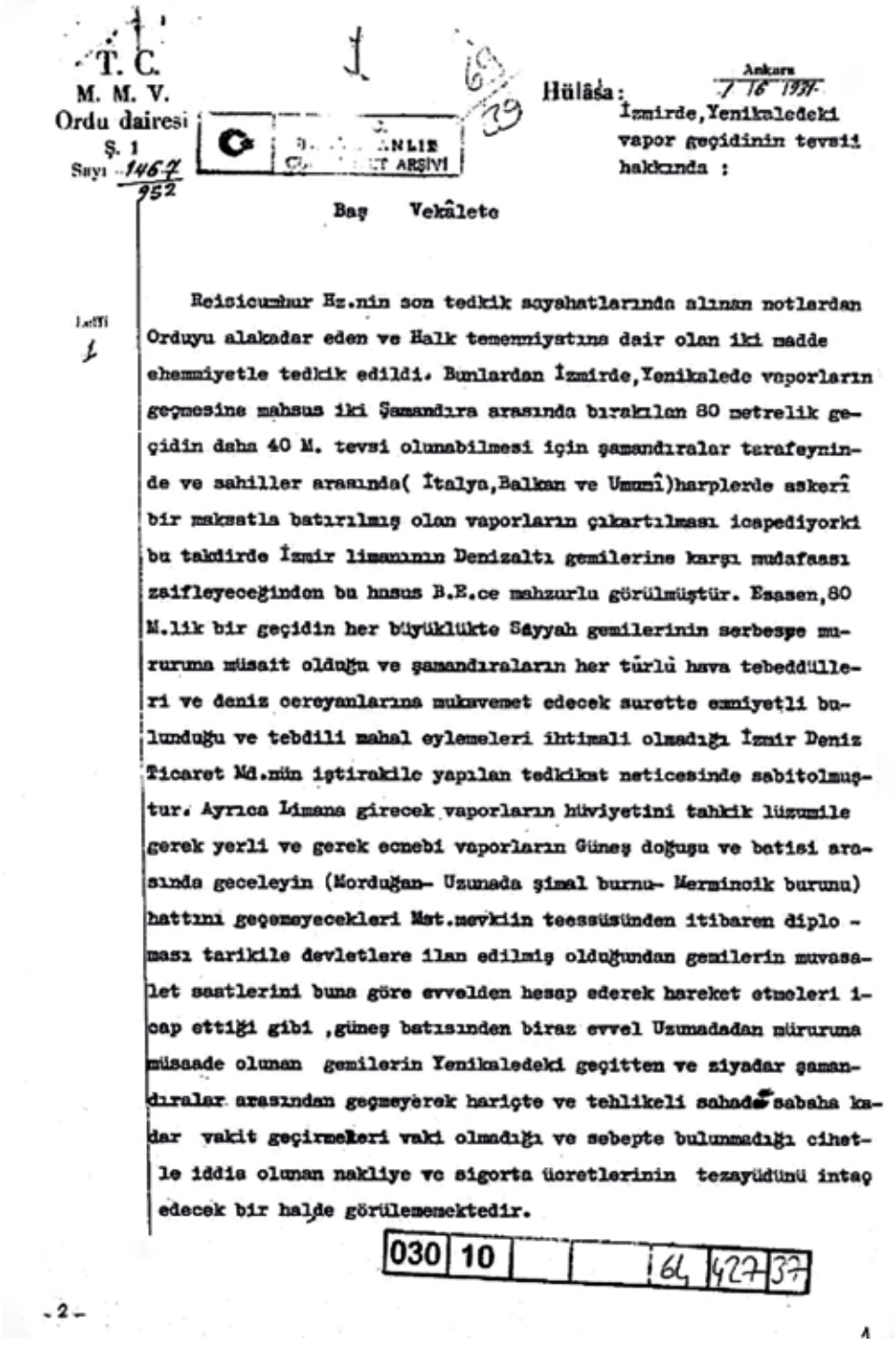
(collections.rmg.co.uk/collections/objects/199.html)

1851 yılında kurulan Messageries Maritimes, kısa sürede Akdeniz yük ve posta taşımacılığında kendisine iyi bir yer edindi. Daha da genişleyerek dünyanın dört bir yanına posta gemileri göndermeye başladı. 1904 yılında İskenderiye, Beyrut, İstanbul, Yafa, Pire, Odesa, Port Said, Selânik, İzmir, Rodos Samsun, Trabzon ve Trablus'daki büroları aracılığıyla Osmanlı postaları da dâhil olmak üzere posta taşımacılık hizmeti veriyordu. Şirketin aynı tarihteki sermayesi 30.000.000 franktı. Bkz. Paquebots-Poste Français Compagnie Des Messageries Maritimes, Paris, 1904, s.3. (Yrd. Doç. Dr. Tanju Demir, "Osmanlı İmparatorluğunda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları" s. 2) (dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/19/19/68.pdf)

Ek-5: Ragıp Paşa Dalyanı

Ragıp Paşa Dalyanı, yüzlerce yıl bu bölgeye akan Gediz'in yatağında yer alıyor. 1880 yılında Padişah Abdülhamit'in emri ile Rauf Paşa, Gediz'in yatağını Foça'ya çevirdi. Böylece yıllarca Gediz'in aktığı deltada Ragıp Paşa Dalyanı oluştu. 1957-1967 yılları arasında dalyana büyük taşlar dökülerek, duvarlar oluşturuldu. Ancak yıllar geçtikçe Ragıp Paşa Dalyanı iç körfezle dış körfez arasındaki doğal akıntının önünde set oluşturduğu için, denizde kirlilik oluşturdu ve yıkılmasına karar verildi. İzmir Belediye Başkanı İhsan Alyanak döneminde dalyanın işleticisi SÜRAŞ A.Ş.'ne karşı açılan davanın 1984 yılında yıkım kararı ile sonuçlanmasına rağmen bürokrasi yüzünden yıkım 2000 yılına kadar gerçekleştirilemedi. Dalyan, Büyükşehir Belediyesi'nin İzmir Defterdarlığı'na müracaat etmesi ile 2000 yılında yıkılabildi. 2000 yılının Eylül ayında başlanan ve bir ay süren yıkımın ardından ise denizdeki kirlilik önemli oranda azaldı. (v3. arkitera.com/v1/haberler/2002/04/03/izmir.htm, Yeni Asır)

Ek-6: 1.6.1931 Tarihli Yenikale Vapur Geçidi Hakkında Belge



T. C.
M. M. V.
Ordu dairesi
Ş. 1
Sayı 1467/952

Ankara 1/16/1931

Hülâsa: İzmirde, Yenikaledeki vapor geçidinin tevsii hakkında :

Baş Vekâlete

Leffi 1

Reisicumhur Hz.nin son tedkik seyahatlarında alınan notlardan Orduyu alakadar eden ve Halk temennıyatına dair olan iki madde ehemmiyetle tedkik edildi. Bunlardan İzmirde, Yenikaledo vaporların geçmesine mahsus iki Şamandıra arasında bırakılan 80 metrelik geçidin daha 40 M. tevsi olunabilmesi için şamandıralar tarafeyninde ve sahiller arasında(İtalya, Balkan ve Umumî)harplerde askerî bir maksatla batırılmış olan vaporların çıkartılması icapediyorki bu takdirde İzmir limanının Denizaltı gemilerine karşı mudafaası zaifleyeceğinden bu husus B.E.ce mahzurlu görülmüştür. Esasen, 80 M.lik bir geçidin her büyüklükte Sayyah gemilerinin serbespe mururuna müsait olduğu ve şamandıraların her türlü hava tebeddülleri ve deniz cereyanlarına mukavemet edecek surette emniyetli bulunduğu ve tebdili mahal eylemeleri ihtimali olmadığı İzmir Deniz Ticaret Md.nün iştirakile yapılan tedkikat neticesinde sabitolmuştur. Ayrıca Limana girecek vaporların hüviyetini tahkik lüzumile gerek yerli ve gerek ecnebi vaporların Güneş doğuşu ve batisi arasında geceleyin (Mordoğan- Uzunada şimal burnu- Merminoik burunu) hattını geçemeyecekleri Mst.mevkiin teessüsünden itibaren diplomasi tarikile devletlere ilan edilmiş olduğundan gemilerin muvasalet saatlerini buna göre evvelden hesap ederek hareket etmeleri icap ettiği gibi ,güneş batısından biraz evvel Uzunadadan mururuna müsaade olunan gemilerin Yenikaledeki geçitten ve ziyadar şamandıralar arasından geçmeyerek hariçte ve tehlikeli sahadə sabaha kadar vakit geçirmeleri vaki olmadığı ve sebepte bulunmadığı cihetle iddia olunan nakliye ve sigorta ücretlerinin tezayüdünü intaç edecek bir halde görülememektedir.

030 | 10 | | | 64 | 427 | 37

-2-

Ek-7: İzmir Körfezi Deniz Askerî Yasak Bölgeeri

20- İZMİR KÖRFEZİ- Leventler Limanı Deniz Askerî Yasak Bölgesi

(a) 38°39- 55N-., 26°41'11-E sahil	(e) 38°39'10-N., 26°40'49-E
(b) 38°40' 07-N., 26°43' 30-E	(f) 38°36-53-N., 26°42' 24-E
(c) 38°40' 09-N., 26°41' 01-E	(g) 38°36' 38-N., 26°43' 00-E
(d) 38°39' 28-N., 26°40' 50-E	(h) 38°36' 54-N., 26°47' 19-E sahil

Haftalık Denizcilere İlanlar, sayı:3, 15.01.2005, ISSN 1303-5568

21- İZMİR KÖRFEZİ- Uzunada Deniz Askerî Yasak Bölgesi

(a) 38°27'.40N., 26°42'.81E,	(h) 38°31'.95N., 26°44'.53E
(b) 38°27'.32N., 26°43'.50E	(ı) 38°32'.49N., 26°43'.91E
(c) 38°27'.33N., 26°44'.57E	(i) 38°33'.16N., 26°42'.79E
(ç) 38°27'.90N., 26°45'.35E	(j) 38°33'.32N., 26°41'.41E
(d) 38°28'.20N., 26°45'.52E	(k) 38°31'.94N., 26°41'.13E
(e) 38°29'.06N., 26°45'.52E	(l) 38°29'.78N., 26°40'.89E
(f) 38°29'.98N., 26°44'.97E	(m) 38°28'.52N., 26°41'.17E
(g) 38°31'.41N., 26°44'.58E	

Haftalık Denizcilere İlanlar, sayı:3, 15.01.2005, ISSN 1303-5568

22- İZMİR KÖRFEZİ – Menteş Deniz Askerî Yasak Bölgesi

(a) 38°24' 22- N., 26°41' 11-E sahil	(g) 38°26' 24-N., 26°43' 29-E
(b) 38°24' 19-N., 26°41' 01-E	(h) 38°26' 23-N., 26°43' 42-E
(c) 38°24' 32-N., 26°40' 50-E	(ı) 38°26' 03-N., 26°44' 13-E
(d) 38°25' 01-N., 26°40' 49-E	(k) 38°25' 31-N., 26°44' 39-E
(e) 38°26' 21-N., 26°42- 24-E	(l) 38°24' 49-N., 26°44' 28-E
(f) 38°26' 25-N., 26°43' 00-E	(m) 38°24' 46N., 26°44' 17-E sahil

Haftalık Denizcilere İlanlar, sayı:3, 15.01.2005, ISSN 1303-5568

23- İZMİR KÖRFEZİ- Naldöken Deniz Askerî Yasak Bölgesi

(a) 38°27'.93N., 27°08'.38E sahil	(e) 38°27'.55N., 27°08.08E
(b) 38°27'.78 N., 27°08'.40E	(f) 38°27'.48N., 27°07'.88E
(c) 38°27'.72N., 27°08'.35E	(g) 38°27'.53N., 27°07'.58E sahil
(d) 38°27'.62N., 27°08'.12E	

24- İZMİR KÖRFEZİ- Naldöken SG Deniz Askerî Yasak Bölgesi

(a) 38°28'.10N., 27°09'.46E sahil	(d) 38°28'.04N., 27°09.36E
(b) 38°28'.09 N., 27°09'.42E	(e) 38°28'.10N., 27°09'.35E sahil
(c) 38°28'.04N., 27°09'.40E	

Haftalık Denizcilere İlanlar, sayı:3, 15.01.2005, ISSN 1303-5568

25-İZMİR KÖRFEZİ- Yenikale Deniz Askerî Yasak Bölgesi

(a) 38°24'.89N, 27°00'.97E (Sahil)	(e) 38°25'.28N, 27°01'.02E
(b) 38°24'.92N, 27°00'.83E	(f) 38°25'.22N, 27°01'.18E
(c) 38°25'.03N, 27°00'.95E	(g) 38°25'.05N, 27°01'.40E
(d) 38°25'.15N, 27°00'.92E	(h) 38°24'.94N, 27°01'.28E (Sahil)

Haftalık Denizcilere İlanlar, sayı:3, 15.01.2005, ISSN 1303-5568

Ek-8: Hacı Davut Farkuh ve Gemileri

"1910 yılına kadar İzmir Ticaret Odası'nın başkanı olan Suriyeli Ortodoks ve Amerikan vatandaşı Hacı Davut Farkuh'un Buca'daki saray yavrusu konağı dillere destan bir evdi. Hacı Davut'un 1922 İzmir yangını sırasında veya hemen sonrasında Amerika'ya göç ettiği bilinir" (Öndeş, *Asıl Efendiler Levantenler*, s. 74).

"İzmir'li Hacı Davut Farkuh tarafından 1894 yılında İzmir-Mersin posta vapurculuğu amacıyla kurulan bu şirket, 1910'da bağlama limanı İzmir olmasına rağmen adını "Archipelago-American S.S. Co." olarak değiştirmiş ve ABD bayrağına tescil etmiştir. Armatörü Hacı Davut Farkuh olmasına rağmen bu değişimdeki amaç gemilerin ABD bayrağı sayesinde sorunlardan uzak tutulmasıydı. Sahip olunan gemilerin zabitanı tamamıyla adalı Yunanlıydı, gemiciler ise Türklerden oluşuyordu. Hacı Davut Farkuh devrine göre 14 gemiden oluşan çok ciddi bir filoya sahipti. Gemiler; *Virginia*, *Washington*, *Montana*, *Georgios*, *New York*, *Elli*, *New Jersey*, *Texas*, *Oregon*, *Konstantinos*, *Olga*, *Florida*, *Indiana* ve *Maine (Nevada* da olması gerekir, UH) gibi çoğunluğu ABD ağırlıklı kent isimlerinden oluşuyordu. Balkan Harbi sonrasında Karadeniz iskeleleri bağlantılı olduğu kadar Yunanistan'a da posta seferleri düzenlenmiştir. ABD bayrağına geçmiş olmak beklenen korumayı getirmediğinden, gemiler I. Dünya Savaşı sonuna kadar İzmir ve İstanbul'da bağlı kalmış ve 1918'de Fransızlar tarafından el konulmuştur. Şirket aynı sene sonunda kendini feshetmiştir." (Öndeş, *Türk Armatörleri Tarihi*, 2. Cilt, s. 311-314)

Hacı Davut Farkuh (Archipelago-American Steamship Co.) filosundaki gemiler



Archipelago-Amerikan Şirketinin Forsu
(www.crwflags.com)

İlk adı *Reka* olan Lloyd Arsenal'da, (Trieste) Ekim 1883'te inşa edilmiş, 1094 gros ton olan genel yük gemisidir. Ana makinesi 2 genişlemeli 484 ihp güç üretiyordu. Österrichscher Lloyd (Trieste) firması adına inşa edilmiştir. 1894'te İzmir'deki Hacı Davud Farkuh firmasına satıldı ve *Aphroditi* adı verildi. 1903'de adı *Alexandria* olarak değiştirildi. 1910'da İzmir'deki George Farkuh yönetimindeki Archipelago-American Steamship Co.'ya devredildi ve ABD bayrağına tescil edildi. 1915'te Fransızlar tarafından el konuldu ve Fransız silahlı kuvvetleri adına *Tunisien* adı verilerek nakliye gemisi olarak kullanıldı. 1917'de adı *Victoire* olarak değiştirildi. 1923'te Pire'deki P.Covounides firmasına satıldı ve *Efstratios Cavunides* adı verildi. 1931'de İngiliz Hüseyin Rüstem, (İstanbul) firması tarafından satın alındı ve *Rüstemiye* adını aldı. Ekim 1915'te İstanbul'da söküldü.

İlk adı *Alexandros*, 1869'da inşa edilen, 1143 gros ton olan genel yük gemisidir. 1910'a kadar *California*, *Washington* adlarını aldı. 8 Şubat 1915 günü Trabzon'da Liman mevkiinde Çarlık Rusya kruvazörleri *Kagul* ve *Pamjiat Merkurija* tarafından top ateşiyle batırıldı.

İlk adı *Rhodos* olan, 1865'te inşa edilen, 150 gros ton olan genel yük gemisidir. 1894'te Hacı Davud Farkuh tarafından satın alındı ve *Nicholas* adı verildi. 1910'da İzmir'deki George Farkuh yönetimindeki Archipelago-American Steamship Co.'ya devredildi ve ABD bayrağına tescil edilerek *Montana* adını aldı.

İlk adı *Georgios*, 1894 Ramage & Ferguson, Leith inşa 698 grt olan genel yük gemisidir. Ağustos 1894'te İzmir'deki Hacı Davud Farkuh tarafından satın



(https://hadjidaoud.blogspot.com/2008/10/greece-is-going-to-pay-indemnification.html)

alındı ve ismi değiştirilmedi. Yunanistan'ın Osmanlı İmparatorluğu'na karşı savaş ilanından önce Girit Adası'ndaki karışıklıklar patlak verdiğinde, Yunan donanması, ayaklanmayı bastırmaya çalışan adadaki Türklere cephane taşıyan *Georgios* adlı Osmanlı gemisini ele geçirdi ve gemiye el koydu. Gemiye daha sonra Yunanlılar tarafından *Crete II* adı verildi. Geminin ele geçirildiği anda Yunanistan ile Türkiye arasında resmî bir savaş hali bulunmadığından, Yunanistan savaş yasalarını ihlal etmiş oluyordu ve dolayısıyla Hacı Davut Farkuh'un mirasçılarına tazminat verdi.

İlk adı *Sophia* olan, 1894 Ramage & Ferguson, Leith tarafından inşa edilmiş, 696 gros ton ve 131 kızak no.lu genel yük gemisidir. Aynı sene Ekim ayında Hacı Davud Farkuh'a satıldı ve ismi değiştirilmedi. 1910'da Archipelago-American S.S. Co.'ya devredildi ve ABD bayrağına tescil edilerek *New York* adını aldı. 1924'te Lloyd Register kayıtlarından silindi. 16 Aralık 1915'te batırılan *Sofia* gibi batırılmış olma olasılığı kayıtlıdır.

İlk adı *Mabel* olan, 1879 Stabilimento Tecnico, Trieste'de inşa edilen, 120 gros ton olan genel yük gemisidir. 1897'de Hacı Davut Farkuh'a satıldı ve *Elli* adını aldı. 1903'te Lloyd Register kayıtlarından silindi.

İlk adı *Argo* olan, Osterreichischer Lloyd (Trieste) adına Arsenale Lloyd'da (Trieste) 1877'de inşa edilmiş, 1250 gros tonluk genel yük gemisidir. Aynı sene Hacı Davud Farkuh'a satıldı ve *Maria* adını aldı. 1910'da George Farkuh yönetimindeki Archipelago-American Steamship Co.'a devredildi ve ABD bayrağına tescil edildi, *New Jersey* adını aldı. 1924'te Lloyd Register kayıtlarından silindi.

İlk adı *Marguerite* Walter & Co. (Venedik) adına 1888 yılında Schlesinger Davis & Co.'da (Newcastle) inşa edilmiş, 480 grt. ve 148 Kızak No.'lu genel yük gemisidir. 1893'te Ficer & Brüll, Fiume'ye satıldı ve ismi değiştirilmedi. Nisan 1897'de Hacı Davud Farkuh'a satıldı ve *Olympia* adını aldı. 1910'da George Farkuh yönetimindeki Archipelago-American Steamship Co.'a devredildi ve ABD bayrağına tescil edildi, *Texas* adını aldı. 29 Nisan 1912 günü İzmir'den Mersin'e 140 yolcusuyla hareket ettikten sonra İzmir Körfezi'nde Türk mayın gemileri tarafından döşenmişken demirinden kurtularak sürüklenmekte olan bir mayına çarparak battı.70 kişi can verdi.

İlk adı *Silfide* olan ve Stabilio Technico (Trieste) adına Stabilio Technico'da (San Rocco) 1879'da inşa edilmiş 100 gros ton olan genel yük gemisidir. 1881'de F.Illi Rismonde'a (Makarska) satıldı ve *Baron G. Rodich* adı verildi. Temmuz 1882'de J.B. Peterson & Co., (İzmir) firmasına satıldı ve *Georgios* adı verildi. 1898'de Hacı Davud Farkuh'a satıldı ve *Angheliki* adı verildi. 1910'da George Farkuh yönetimindeki Archipelago-American Steamship Co'a devredildi ve ABD bayrağına tescil edildi, *Oregon* adını aldı. 1924'te Lloyd Register kayıtlarından silindi.

İlk adı *Danae* olan, Arsanale Lloyd'da (Trieste) 1879'da inşa edilmiş, 1320 gros ton olan genel yük gemisidir. 1899'da Hacı Davud Farkuh firması tarafından satın alındı. *Konstantinos* adını aldı. 1910'da Lloyd Register kayıtlarından silindi.

İlk adı *Stefanos* olan, 1878 Wouldhaven'da (North Shields) inşa edilmiş, 119 gros ton olan genel yük gemisidir. 1880'de G.N. Tamvaco (Londra) şirketine satıldı ve *Olga* adı verildi. 1882'de bağlama limanı Odesa olarak değiştirildi. 1887'de M.J. Stamdiades (İstanbul) firmasına satıldı. 1910'da Hacı Davud Farkuh firması tarafından satın alındı. 1912'de Konstantino E., (İstanbul) şirketine satıldı. 1929'da İstanbul'da söküldü.

İlk adı *St.Brieuc* olan, A.le Guales de Mezaubran, (La Lague) adına 1894'te inşa edilmiş, 386 grostonluk genel yük gemisidir. 1904'te Transports Maritim Ets Tunisien, (La Havre) firmasına satıldı. 1910'da Hacı Davud Farkuh firmasına satıldı ve *Smyrni* adını aldı. 1911'de İzmir'deki George Farkuh yönetimindeki Archipelago-American Steamship Co.'ya devredildi ve ABD bayrağına tescil edildi, *Florida* adını aldı. Ağustos 1914'te Odesa limanında bağladı. 1918'de İstanbul'a döndü. 1923'te Mlle.Luna Scialan, (Pire) firmasına satıldı ve *Kerkyra* adı verildi. 1926'da Poulakou Brothers & Georgios Brothers, Pire firmasına satıldı ve *Taigetos* adı verildi. 1930'da söküldü.

İlk adı *Vasco de Gama* olan, 1879 W.B. Thompson, (Dundee) inşa edilmiş,1476 groston olan genel yük gemisidir. 1883'te La Societe General de Transport Maritime a Vapeur'e, (Marsilya) satıldı ve *Auvergne* adını aldı. 1909'da Cie Hellenique de Navigation a Vapeur de Syra, Syra'ya satıldı ve *Eurotas* adını aldı. 1912'de Archipelago-American Steamship Co.'ya satıldı ve *Indiana* adını aldı. Mart 1915'te Fransızlar tarafından el konuldu ve *Indien* adı verildi. 8 Eylül 1915'te Rodos Adası açıklarında bir Alman denizaltısı tarafından batırıldı.

İlk adı *Tour* olan M. Sakakini (İskenderiye) firması adına C.Mitchell & Co. tarafından (Newcastle) 1866'da inşa edilmiş, 376 gros tonluk genel yük gemisidir. Aynı sene adı *Moukter* olarak değiştirildi. 1913'te İzmir'deki Archipelago-American Steamship Co.'ya satıldı ve *Maine* adını aldı. 1922'de R.O. Artinano, Bilboa firmasına satıldı ve *Mercedes* adı verildi. 1929'da hurdaya çıkartıldı (Öndeş, *Türk Armatörleri Tarihi*, 2. Cilt, sayfa 311-314).

Hacı Davut Farkuh Vapurlarının İzmir Körfez İçi Seferleri

13 Temmuz 1883 tarihinde kurulan Hamidiye Vapur Şirketi, Şubat 1884'te İzmir Körfezi'nde seferlerine başlamıştı. Bu esnada daha önce İzmir Körfezi'nde bir imtiyaz verilmeden çalışan Jolly Kumpanyası da gemi işletiyordu. Bu kumpanyadan aldığı gemilerle 1890 yılında şirketin vapur sayısı 13'e yükseldi. 1894 yazında yapılan kontrollerde 5 vapurun sefere uygun olmadığı tespit edilmiş ve Hamidiye Şirketi'nin yeni vapurlar satın alması istenmişti. Bu esnada Jolly Kumpanyası'nın elinde 4 köhne vapur vardı. Hamidiye şirketi bu dört vapuru almadı. Bu sırada İzmir'de faaliyete başlayan şirketin sahibi Hacı Davut Farkuh bu vapurları alarak, çalıştırmaya başlamış; hattâ çürük vapurlarla, İzmir-İskenderiye, İzmir-Antalya, İzmir-Halki, İzmir-İstanbul-Karadeniz, İzmir-Selanik, İzmir-Karaman Sahili hatlarında haftalık muntazam seferler yaparak (Kütükoğlu, s. 278) İdare-i Mahsusa ile dahi rekabet eder tarzda seferlere

başlamıştı. Ancak yolcuların emniyeti mülahazasıyla Hamidiye Şirketi'nin vapurları almasına mani olunduğundan Hacı Davut Efendi'nin de aynı vapurları çalıştırması doğru bulunmayarak Liman İdaresi'nce seferlerin durdurulmasının temini istenmişti (Kütükoğlu, s.280).

Eser Tutel, Hacı Davut gemilerini şöyle anlatıyor:

"Gençler bilmezler... Hoş; bırakın gençleri, bizler de pek bilmiyoruz ya... Eskiden İstanbul'da, Hacı Davut vapurları varmış. Ben, yüzyılımızın başında diyeyim; siz anlayın, geçen yüzyılın sonlarında olduğunu. Tekneleri kağsamış (dağılmaya yüz tutmuş), makineleri de ilk buhar devrinden kalma, eski mi eski, hurda mı hurda bu gemilerin gönderinde Osmanlı bayrağı çekili olurmuş, ama hangi tabiiyete hizmet ettiklerini Allah'tan başka kimsecikler bilmezmiş. İsimleri de bir acayipmiş bunların: *Diyana*, *Halikarnas*, *Merkür*, *Batlamyus* gibi. Bu derme-çatma vapurların çoğunun acenteleri de yokmuş. Şirketin idarehane adresi olarak, çoğunda hep "on board" diye geminin kendi gösterilirmiş. Vapur simsarları, köhne otellerin sıralandığı Sirkeci sokaklarını gırtlaklarını patlatırcasına avaz avaz bağırarak dolaşır, dolmuş kâhyaları gibi vapurun kalkmak üzere olduğunu haber verirlermiş.

Haydi kalkıyor! Şile...Kurucaşile...Amasra...Bartın...İnebolu...Tirebolu...Samsun... Giresun...ta Hopa'ya kadar gidiyor! Haydi kalkıyor! Vakit kalmadı! Hava patlamadan demir alıyor! Yer kalmadı, yetişen kazanıyor!..." (Tutel, *Gemiler Süvariler*, *İskeleler*, s. 7).

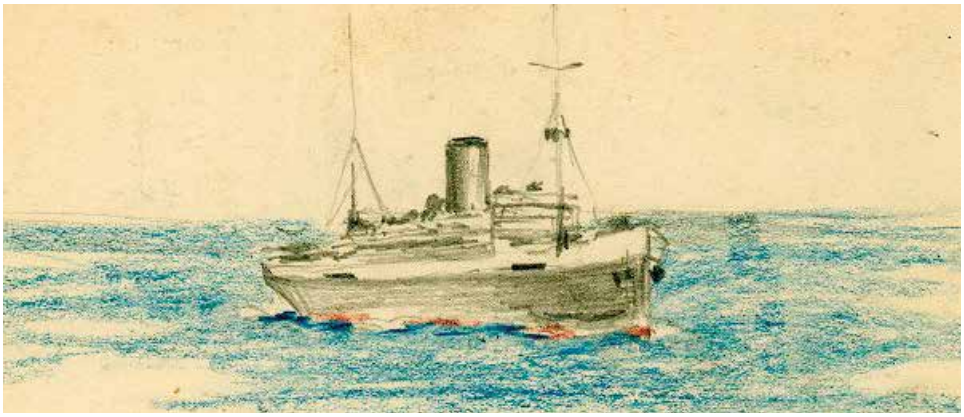
A. Şahabettin Ege (1889-1979) kitabında, Hacı Davut vapurları için şunları söyler:

"Denizlerde vapur ve yelkenliler tamamen diğer milletlerin elinde idi. Türk vapurları olduğunu hatırlamıyorum. 1914'te ben de İstanbul'a tahsil için bir İtalyan vapuru ile gitmiştim. 'Hacı Davut Kumpanyası' (İzmir Körfezi'nde işleyen vapurların bağlı olduğu şirketin sahibi olan Hacı Davut Farkuh, Suriyeli bir Hristiyandı. Hacı Davut, Osmanlı vatandaşlığı yanında ABD vatandaşı olduğu gibi, 1898-1914 yılları arasında İzmir Ticaret Odası Başkanlığı'nı yürütmüştür. Sahip olduğu vapurların yol açtığı trajik kazalar, 1912 yılında yoğun tartışmalar yaşanmasına neden olmuştu- Erkan Serçe, Eski İzmir'den Anılar) namı ile şirket vapur işletiyordu. Fakat bu şirketin ne 'hacılık' ne de 'Davut'la bir işbirliği olduğunu sanmam, belki isminden istifade için kurulmuş yabancı bir şirket idi. Sahillerimizde birçok şehirlere (limanlara) uğrardı. Bundan dolayı çok yerlere uğrayan kimselere 'Hacı Davut Vapuru' gibi denirdi. Limanda işleyen mavna ve yelkenliler tamamen Rumlar'a aitti. Ağabeyimin tahsili için okula verilecek taahhütnameyi yelkenli sahibi bir Rum imzalamıştı." (Ege, age)

Ek-9: Khedivial (Hıdiviye) ve Ellerman Lines

Khedivial Line

Şirketin asıl adı bilinmemekte, 1858'de kurulduğu sanılmaktadır. Khedivial Mail Steamship & Graving Dock Co., 1898'de Mısır Hükümeti'nin çeşitli bölümlerinin sahip olduğu gemi ve rıhtımları işletmek için kuruldu. Ancak şirketin ilk yılları ve gemileri hakkında bilgiler azdır. Yeni filo, İngiliz bayrağı altında tescil edildi ve İskenderiye, İstanbul ve Suriye limanları ile Süveyş ve Kızıldeniz limanları arasında yolcu ve yük taşıma hizmeti verdi. Daha sonra Pire, Malta, Marsilya ve Kıbrıs da faaliyet alanına dâhil oldu. P & O Line, 1919-1924 yılları arasında şirketin kontrolünü aldı. 1936'da, İskenderiye'de Pharaonic Mail Line olarak yeniden kuruldu ve adı 1941'de Khedivial Mail Line olarak değiştirildi. Akdeniz'den Boston ve New York'a 1948'de seferler başladı ve 1951'den itibaren sık sık Charleston, Philadelphia ve Baltimore'a seferler yapıldı. Port Said-Bombay- Karachi servisi 1953'te başladı. 1961'de tüm Mısır nakliye hatları millileştirildi ve New York seferlerine son verildi. Ancak 1965'e kadar Kanada'ya yolcu ve yük seferleri yapan Birleşik Arap Denizcilik A.Ş.'nin bir parçası oldu. www.theshipslist.com/ships/lines/khedivial.shtml



http://www.ergani-repository.gr/ergani/handle/11219/635

Çınar Atay'a göre Khedivial Mail Line:

"Hotel de Londre et Chicago'nun zemin katında ilk aşamada Pire-İzmir-İstanbul arasında seferler yapan Khedivial Mail Line Şirketi'nin bürosu bulunuyordu. Khedivial Mail Line kapitülatif haklara dayanarak İstanbul'da 1902 yılında kurulan Chambre Maritime de Navigation Etrangers'den sonra İzmir'de 1913 yılında kurulan Chambre Maritime de Smyrna'nin üyesi idi." (Atay, s.243)

"Khedivial Mail Steamship & Graving Dock Company adı ile İngiliz bayrağı altında sefer yapan şirketin görünürdeki İzmir acentesi rıhtımda, Hotel d'Egypte bitişiğindeki Hotel de Londres'in zemin katında yer almaktaydı. Şirket posta taşımacılığı da yaptığı için halk arasında kısaca "Khedivial Mail Line" adı ile de anılmakta idi. Şirket, 1898 yılından itibaren Mısır Hidivi İsmail

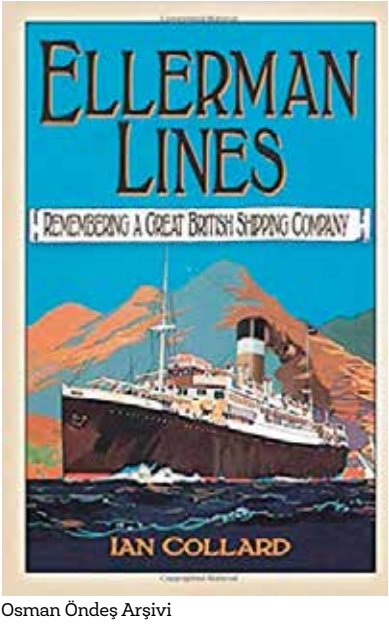


http://www.ergani-repository.gr/ergani/handle/11219/635

Paşa'nın Süveyş Kanalı'nın hisselerini 1875 yılında İngilizlere satması ve 1882 yılında İngilizlerin Mısır'ı işgal etmesinden sonra daha iyi organize olmuştu. Dolayısıyla bu Mısır denizyolu şirketinin İngiliz bayrağı altında çalışması olağan görülmelidir. Bununla beraber şirketin 1858 yılında kurulduğu ifade edilmesine rağmen bu konuda kesin bir bilgi bulunamamaktadır. Kurucularının başında soyu Kavalalı Mehmet Ali Paşaya dayanan Ahmet Mithat Yeğen Paşa'nın bulunduğu da bilinmektedir. Yeğenler, Mısır'da güçlü bir aile idi ve Banque of Egypte'in kurulmasına da öncülük etmişlerdi. Şirket 1919 yılına kadar kendi adı ile faaliyet gösterdi ve bu yıldan sonra Peninsular and Oriental Steam Navigation Company'nin denetimine girdi. Sonraki yıllarda da Mısır'ın fırtınalı hayatı gibi pek çok değişik isim altında çalıştı." (Atay, s. 244)

Ellerman Lines

"Ellerman Lines, 19. yüzyılın sonlarından ve 20. yüzyıla kadar faaliyet gösteren bir İngiliz yük ve yolcu taşımacılığı şirketiydi. 19. yüzyılın sonlarında kuruldu ve dünyanın en büyük nakliye şirketlerinden biri olana kadar, daha küçük nakliye hatlarını satın alarak genişlemeye devam etti. Birinci ve İkinci Dünya Savaşları'nda ticaret filosunda ağır kayıplar meydana geldi, ancak her durumda bunun üstesinden gelindi. Şirket, 20. yüzyılın ikinci yarısında meydana gelen denizcilik endüstrisindeki rekabet ve modernleşme eğilimlerinden muzdarip oldu. Ardından nakliye varlıkları, 2004'te adı kaybolana kadar büyük şirketlere satıldı ve Ellerman nihayet denizcilikle olan uzun



Osman Öndeş Arşivi



Ellerman Lines Forsu (Osman Öndeş Arşivi)

ilişkisini durdurdu". Şirketin sahip olduğu gemilerden, *Assiout*, 1889, (1901-1914), daha önce Britanya İmparatorluğu bayraklı, 1915'te Türkiye tarafından el konuldu ve batırıldı. Diğer bir gemi *City Of Khios*, (1878), (1901-1915), 1915'te Türkiye tarafından el konuldu ve batırıldı. (wikivividly.com/wiki/Ellerman_Lines).

Ek-10: Birinci Dünya Savaşı'nda Anadolu'daki İngiliz Esirleri ve Esir Kampları Makalesinde Kullanılan Bazı Orijinal İngiliz Kaynakları

FO 383/93/154923, Crews of *City of Khios* and *Assiout* at Magnesia, American Ambassador in Constantinople to Foreign Affairs, 21.10.1915. (*)

FO, 383/227/126425, British Prisoners of War in Turkey, C.M. Wilson to War Prisoners Fund, 30.06.1916.(2*)

FO, 383/529/2625, Report on Visits of Inspection Made by Dr E Menten to The Camps of Afion Kara Hissar, Magnesia, Kedos And Angora, The Netherland Minister at Constantinople to British Legation, The Hague, 17.02.1919.(3*)

FO 383/231/178382, 5 Pound for Seamen at Magnesia, The National Sailors' & Firemen's Union to Foreign Office, 08.09.1916.(4*)

FO 383/231/200027, Relief for Seamen at Magnesia, The Ellerman Lines LTD. to Foreign Affairs, 07.10.1916.(5*)

Ek-11: *Texas* ile ilgili bir açıklama ve röportaj

Valiliğin Yaptığı Açıklama

"Dün (evvelki) akşamüzeri vasati saat beş sularında İzmir'den hareket eden Hacı Davud Kumpanyası'nın *Texas* vapuru kılavuz römorkörünü beklemeksizin Yenikale önlerinde yoluna devam ettiği sırada mayın hatlarına yaklaştığı görülerek beklemesi için kılavuz römorkörü tarafından verilen işarete ve kaleden birçok kez atılan toplar vapur kaptanı tarafından dikkate alınmadığı için söz konusu vapur, mayın ile çatışarak batmıştır. 108'i yolcu ve 31'i tayfa olarak vapurda 139 kişi mevcut olduğu yapılan resmi soruşturma ile anlaşılmış ve kazazedelerden dün gece 68 ve bu sabah da 5, toplam 73 kişi kurtarılmıştır. Bir taraftan da araştırma ve soruşturmalara devam edilmektedir. Bu kaza hakkında uluslararası dolaşan söylentiler ve bazı Rumca gazeteler tarafından yapılan neşriyat pek abartılı, kısmen olana zıt olduğundan gerçek durum herkesçe malum olmak üzere bu beyanname valilik makamından yayım ve ilan olunur." Rumca basının bir parça muhalif sesi olan *Amaltiya* gazetesinin muhabirleri kazadan yaralı olarak kurtulan ve Rum İspitalyasında tedavi altına alınmış olan gemi mürettebatından serdümen

Mihail Loizo, ateşçibaşı Aftoliyoti, tayfalar Dimitri İstavridi ve Hıralambo veled-i Dimitri'yi ziyaret etmiştir. Serdümen Mihail Loizo ile yapılan görüşme gazetede yayımlanmıştır. *Ahenk* bu görüşme metnini çevirerek yayımlamıştır. Bu yazıya karşı yazılan yazı *Ahenk*'te yer almıştır.

Savcı Yardımcısı Şekip Bey'le Yapılan Röportaj

Ahenk: Yapılan soruşturma hakkında fikir ve görüşlerinizi lütfedip açıklarsanız hem bizi memnun etmiş hem de halkı aydınlatmış olursunuz.

Şekip Bey: Rumca gazetelerin bu türlü kayırmalarını biz de görüyoruz. Hâlbuki gerçek bunların katiyen zıddındadır. Demek bunlar vilayetin resmi nizamnamesini de dinlemiyorlar. Vilayet, *Texas* vapuru kılavuz römorkörü tarafından verilen işarete ve kaleden mükerreren atılan toplara ve vapur kumandanı tarafından dikkate alınmadığından söz konusu vapur mayın ile çatışarak batmıştır demiyor muydu? İşte gerçek bundan ibarettir. *Texas*, o gün akşamüzeri limanımızdan hareket eder. Ondan önce *Montana* da kalkmıştı. *Montana*, Yenikale önlerine; mayınların olduğu bölgeye vardığında, orada her zaman kılavuzluk görevini yapan ve cihet-i bahriyede Kolağası Hilmi Bey Kaptanla, Mülazım Rıza Efendinin memur bulunduğu Reji römorkörü tarafından önüne düşülerek mayın bölgesi dışına çıkarılmaya başlanır. Bu sırada *Texas* da yakınlaşır; kılavuzun geri dönüşünü, kılavuzluğunu beklemeye mecbur iken beklemez, yoluna devam eder. Fakat kendinden evvel giden Reji ve *Montana*'nın takip ettikleri sınırdan değil, kaptanın kendi başına tayin ettiği rotadan ayrılmaz. Bu suretle mayınların sık bulunduğu daireye girer. Bunu karadan gören "geçişi engelleme bataryası" denilen topçular tarafından yolundan alıkoymak için 1-2-3 defa boş top atılır. *Texas* kaptanı aldırmaz, vapurun süratini kesmez; bunun üzerine söz konusu batarya görevini yapmaya mecbur olur. 4 defa olmak üzere gülle atar, bu denize düşer, bunu takiben iki (gülle) daha atılır, bunlar da vapurun önünden ardından, üzerinden aşmak suretiyle denize düşerler. Kaptan yine yolundan kalmaz, fakat vapur an be an tehlikeye yaklaşır, yani mayınlar üzerine düşmeye başlar. Bunu gören topçular yedinci topu atmaya mecbur kalırlar; işte bu sırada oldukça müthiş bir surette ortaya çıkan gümbürtü ve sarsıntıdan sonra vapur aniden batıp yok olmuştur.

Ahenk: Şekip Bey! Şu halde kazaya neden olan hatayı kimde görüyorsunuz?

Şekip Bey: Şüphesiz vapuru idare ve sevk edenlerde, özellikle Süvaride. Hem buna yalnız hata denilemez; asıl "kasıt ve taksir" namı verilmesi gerekir. Çünkü kaptana geçişi engelleme bataryasının bu kadar top işaretinden başka, *Montana*'yı geçirip geri dönen Reji römorköründen de bir hayli işaret verilmiş, bağırılmış, çağrılmış; bununla beraber *Texas*'taki yolculardan bazıları kaptana giderek atılan topların kendilerine işaret, yoldan alıkoymak için atıldığını tekrar tekrar söylemiştir. (Bu açıklamadan, Yenikale'den kılavuzla geçiş yapılması kuralı konusunda, mayınlar konulduktan sonra, Liman Komodoru Miralay Hikmet Bey'in, Liman Reisi Lütfü Bey'i, Hacı Davud Kumpanyası Müdürü Mösyö Jorj'a (Yorgi, UH) ve Amerikan konsolos yardımcısına gönderdiği öğreniliyor.)

Ahenk: Vapurdaki yolcu ve mürettebatın sayısı hakkında ne gibi bilginiz var?

Şekip Bey: Bizim acenteden yaptığımız soruşturmaya göre vapurda üçü Antalya'dan, üçü Rodos'tan, dokuzu Çeşme'den, ikisi Sakız'dan, doksan dördü İzmir'den olmak üzere 111 yolcu ve kaptan dâhil 25 mürettebat varmış. Bunların dokuzu kamara yolcusuymuş.

Geminin Amerikan bandırasında olmasından dolayı Amerika'nın İzmir Konsolosu Mösyö Horton, kumpanyanın müdürü Yorgi Farkuh ile birlikte kaza mahallinde incelemelerde bulunmuştur. Ancak konsolos Mösyö Horton inceleme sonrasında hiçbir açıklama yapmamış, İstanbul'daki Amerikan Başkonsolosluğu'ndan gelecek bir heyetin yapacağı incelemeler sonrasında gerekli açıklamaların yapılacağını bildirmiştir. Kazanın oluşumunu incelemek için İstanbul'dan yola çıkan Amerikan Başkonsolosluk heyeti, 9 Mayıs 1912 tarihinde İzmir'e gelir. Heyet çalışmalarını son derece gizli bir şekilde gerçekleştirmeye başlamıştır ve çalışmaları konusunda vilayet makamı da izin vererek gerekli kolaylıkları sağlamıştır. İncelemelerini tamamlayan heyet İstanbul'a dönmüş ve orada bir açıklama yaparak, *Texas'ın* mayına çarparak battığını ve kazanın bu yüzden meydana geldiğini açıklamıştır. Vilayet makamı ve liman komodorluğu da oldukça titiz bir çalışma sonucunda hazırladıkları raporu Dâhiliye Nezareti'ne göndermiştir. Nezarete gönderilen metnin bir sureti de basında yer almıştır. Raporda, bizim daha önce kazanın oluşumuna ilişkin anlatmış olduğumuz bilgiler ayrıntılı ve teknik bir biçimde kaleme alındıktan sonra, kumpanya kaptanlarının mayın hatlarına önem vermedikleri gibi, hattâ mayınların varlıklarına dahi inanmadıklarını belirterek rapor şu cümle ile sona erdirilmiştir: "şu kaza-ı elimin münhasıran vapur kaptanının cehalet ve evamire adem-i inkıyadı yüzünden hadis olduğu suret-i katiyede mütehakkık olmuştur. 139 kişilik bir kafile ile yola çıkan ve Yenikale civarında kaza geçiren *Texas*'dan 66 yolcu kurtarılmış, 73 kişi hayatını yitirmiştir. (Yetkin, sayı 55, s. 37-45)

Ek-12 : **Yeni Zelanda *The Auckland Star* gazetesinin *S.S. Nevada* İle İlgili Haberi**

The steamer Nevada, flying the American flag, but owned by the Hadji Davut Company, of Constantinople (?), was leaving Smyrna, when in endeavouring to avert to threatened collision with an incoming Russian steamer, she left the channel and collided with a mine. There was a tremendous explosion, followed a few seconds later by another as a second mine was struck. A third explosion was heard, but whether from a mine or from the explosion of the boilers is not known. The vessel instantly filled and within two minutes of striking the first mine she had sunk. There were 200 passengers, and of these 40 were drowned. Most of the passengers were Turkish refugees, proceeding to Antalya, on the South Coast of Asia Minor. (31.05.1913, s. 8)

Ek-13: Sultan Abdülaziz'in *Sultaniye* İle Seyahatleri
Sultan Abdülaziz *Sultaniye* ile Mısır Yolunda

"Denizi, denizcileri sevmiş olan Abdülaziz, deniz yoluyla iki de uzun yolculuk yaparak 1863'te Mısır'ı, 1869'da da Marsilya yoluyla Fransa ve İngiltere'yi resmen ziyaret etti. Abdülaziz tahta çıktıktan sonra taht gemisi olarak Kavalalı İsmail Paşa'nın hediyesi olan *Feyz-i Cihad*'ı kullanmaya başlamıştı. Bu yat İngiliz tezgâhlarında özen ve titizlikle inşa ettirilmişti; güzeldi, narindi, zarifti. Padişah, Nisan ayında Mısır seyahatine adı sonra *Sultaniye* olarak değiştirilen işte bu gemiyle çıktı.

Abdülaziz İstanbul'a döneceği gün limanda eşi görülmemiş bir karşılama töreni düzenlendi. Donanma, Büyükada açıklarına gelip demirlemişti. Devlet ileri gelenleri de bir gün önceden İdare'nin *Kılıç Ali* adlı vapuruyla Heybeliada'ya gidip geceyi Bahriye Mektebi'nde geçirmişlerdi. Günlerden Cuma idi. *Mecidiye, Taif, Hayreddin* adlı vapurlar Ada'nın önünden hareket ederek bir sıra halinde dizildiler. Ayrıca Bahriye Nezareti'nin üç küçük vapuru da peşinde birçok sandalla gelerek Fenerbahçe önlerinde yerlerini aldılar. Öte yanda da Şirket-i Hayriye'nin 11 vapuru alay bayraklarıyla donanmış, hazır bekliyordu. Karşılayıcıların arasında gayrimüslim azınlıklar da vardı. Ayrıca, Harbiye, Tıbbiye ve Erkân-ı Harbiye mekteplerinin genç öğrencileri de kıyıya dizilmişler, hep bir ağızdan "Padişahım çok yaşa!" diye bağrışıyorlardı. Padişahın bindiği *Sultaniye* gemisi uzaktan görününce savaş gemilerindeki toplar öyle bir selam atışına başladılar ki, gürültüden herkes sanki gökler yarıldı sandı! Denizin üstü yelkenliler, kayıklar, çatanalar ve her türden deniz taşıtlarıyla dolu olduğundan römorkörler padişahın gemisine kılavuzluk ederek yol açmak zorunda kaldılar. Sultan Aziz, sırtında sade bir üniforma, Kaptan Paşa'nın bizzat idare ettiği filikaya binerek yattan ayrıldı. Karaya Dolmabahçe'den çıkacak iken Tophane'den çıktı. Halkın sevgi gösterileri arasında arabasına binerek sarayına yöneldi. Hazır bulunanların anlattıklarına göre İstanbul İstanbul olalı böylesine coşkun bir karşılama töreni daha yaşamamıştı!"(Tutel, *Seyri Sefain*, s. 49)



lcivelekoglu.blogspot.com/2013/03/sultan-abdulazizin-avrupa-seyahati-ve.html) lcivelekoglu.blogspot.com/2013/03/sultan-abdulazizin-avrupa-seyahati-ve.html)

Sultan Abdülaziz,1863'te Mısır'dan Dönüş Yolunda İzmir'de Buca ve Bornova'yı Ziyaret Etti

Günümüzde Ege Üniversitesi Rektörlüğü olarak bilinen "Büyük Ev"e gelen ziyaretçilerin en ünlüsü Sultan Abdülaziz'dir. 1863 yılında Mısır seyahatinden dönerken İzmir'e geldiğinde Bornova'da "Büyük Ev"i ziyaret eden padişah, köşk bahçesinin girişinde Charlton Whittall'un yerel giysiler içindeki iki gelini Magdelen Blanche ve Elise tarafından karşılanmış, kendisine gümüş bir tabla içinde köşkün anahtarı sunulmuştur. Gününü köşkte geçiren Sultan Abdülaziz bahçeyi gezdikten sonra, birkaç yıl önce yaptırılan kiliseyi görmek ister. Padişahın kiliseye girerken, feslerini çıkarmayan Rum ve Ermeni subayların aksine başlığını çıkararak dini mekâna gösterdiği saygı Levanten ailelerinin dikkatini çeker. Sultan Abdülaziz İstanbul'a dönüşünden sonra Charlton Whittall'un misafirperverliğinden dolayı köşkte kendisini karşılayan iki bayana elmas ve incilerle süslü bir broş, Charlton Whittall'a da 4. dereceden Mecidiye nişanı verir.(www.erolsasmaz.com/?oku=823) (Öndeş, *Asıl Efendiler Levantenler*, s. 15). Atlara meraklı olan Sultan Abdülaziz aynı ziyaretinde Buca'ya gelerek at yarışlarını seyretmiş, Buca'da Dimonstanis Baltacı adlı Rum ailesinin malikânesinde kalmıştır. Sultan'ın Buca'yı ziyareti şerefine Dokuzçeşmeler yaptırılmıştır. (tr.pinterest.com/pin/612771093021086375/), (Öndeş, age, s. 99)

Sultan'ın Yatı Yenileniyor

"Mısır Hidivi'nin özel yatı *El-Mahrusa I* Padişah'ın yatından daha ufak, fakat çok daha gösterişliydi. Ayrıca içi de daha göz kamaştırıcı bir şekilde döşenmişti. Padişah İstanbul'a döndükten sonra Adile Sultan'ın kocası Kaptan-ı Deryâ Mehmet Ali Paşa'ya kendi yatının yeniden döşenmesini irade etti. Salonlar, Hereke'de dokunan çok değerli kumaşlarla döşendi. Gemiye yeni kamaralar ilave edildi. Üst kat salonu kapalı güverte haline sokuldu. Salonun cihannümâları (her yan görülebilecek biçimde yapılmış, camlı çatı katı) çok zarif olmuştu. Dönemin sanatkârları her birine özenle ceviz oyma yaptılar, üzerini sedef kakma ile süslediler. Tarihçi Cemal Kutay'ın yazdığına göre Sultan Aziz zaman zaman değişik vesilelerle gemiyi ziyaret ederek çalışmaları yakından izledi. Denizciliğe meraklı olmaktan öte, bu alanda geniş bilgisi de vardı. Bu yat, kısa zamanda Avrupa hanedanlarının bindiği yatların en güzeli ve haşmetlisi oldu. Sultan Aziz sık sık bu yatla Boğaziçi'nde gezintiler yaptı." (Tutel, *Seyri Sefain*, s. 49)



(lcivelekoglu.blogspot.com/2013/03/sultan-abdulazizin-avrupa-seyahati-ve.html)

Abdülaziz, *Sultaniye* Yatıyla Marsilya Yolunda

Abdülaziz 1869 yılında da uzun bir Avrupa yolculuğuna çıktı. Fransa İmparatoru III. Napoleon'un davetlisi olarak Paris Sergisi'nin açılış töreninde hazır bulunacak, sonra da Kraliçe Victoria'nın davetlisi olarak İngiltere'ye geçecekti. Ama asıl amaç, Ruslara karşı Fransızların ve İngilizlerin destek ve dostluğunu sağlamaktı. Büyük devlet adamı Keçecizade Fuat Paşa'nın önayak olmasıyla düzenlenen bu seyahate, veliaht Murat Efendi ile şehzade Abdülhamit Efendi de katıldı. Sultan Aziz, yine *Sultaniye* yatıyla yola çıkarken hizmetkârlar ve gerekli eşyalar için *Pertevniyal* yatı, ayrıca *Aziziye* ve *Orhaniye* uskurlu firkateynleri tahsis edildi. 1869 yılının 21 Haziran günü başlayan seyahat 7 Ağustos gününe kadar sürdü. Heyet, Marsilya'da karaya çıkmış, trenle Paris'e gitmiş, oradan yine trenle Calais'e geçerek bir savaş gemisiyle Manş Denizi'ni aşıp İngiltere topraklarına ayak basmıştı.

Dönüş kara yoluyla yapıldı. Avrupa'yı trenle baştanbaşa kat eden Padişah ve maiyeti ile hizmetkârlar, Rusçuk, Vidin üzerinden Varna'ya varmış, orada daha önceden gelip beklemekte olan *Pertevniyal* yatına binerek İstanbul'a hareket etmişlerdi. Şehzadeler de *Talia* adlı vapura binmişlerdi. Padişahı ve beraberindekileri İstanbul'a getiren gemilerin karşılanması sırasında top seslerinden, sevinç çığlıklarından, alkışlardan, dualardan yine yer yerinden oynadı. Dükkânlar kapatılmış, okullar tatil edilmişti. Vekiller, memurlar, sefirler, ruhani reisler, öğrenciler, halk, çoluk çocuk vapurlara binerek Padişahı Boğaz'ın Karadeniz girişinde karşılamak üzere Kavaklar'a yollandılar. Rum Patriği, düzenli bir şekilde giydirilmiş 100 çocuk ve kilise muganniler (kiliselerde dini müzik icra edenler) için Fevaid-i Osmaniye'nin *Kadıköy* vapuru, Ermeni Patriği ve cemaatinin ileri gelenleri için de Şirket-i Hayriye'nin 1 numaralı *Rumeli* vapuru tahsis edilmişti. Sefaret gemileri de yabancılarla doluydu. Topların gümbürtüsüne halkın "Çok yaşa" avazları karışıyordu. Padişahın yatı, arkasında öteki vapurlar ile birlikte Boğaz'dan aşağıya doğru inerek Beşiktaş önlerine vardı. Böylece bir buçuk aya yakın sürmüş olan seyahat de sona ermiş oldu. (Tutel, *Seyri Sefain*, s. 49)

29 Haziran 1867

Fransız Limanı Toulon'da coşkulu bir karşılama töreni yapıldı. Top atışları ile yapılan donanma gösterilerinden *Sultaniye* gemisi aşırı sallanınca öfkelenip geri dönmek isteyen padişahı, Fuat Paşa güçlükle ikna etti. "Vive le Sultan" "Vive le l'Empereur" bağırışları, top ve mızıka sesleri arasında padişah ve erkân küçük bir gemi ile kıyıya çıktı. (*#tarih*, Nisan 2017, s. 26, Hasan Selçuk Turan)

Ek-14: Murat Kalkavan anlatıyor: Demirine Kavuşan Rus Gemisi ve Kalkavanların Devasa Deposu

"İstanbul'da bir gün depomuza yakından tanıdığımız bir acente yetkilisi geldi. Büyükdere'deki depomuzda her şey vardı. Makine, donanım ne aranırsa bulunurdu. Babamın bir usulü vardı. Algarnanın kıçına bağladığı çapayı suya

atar, ağır yolla, Yeniköy, Büyükdere, Tarabya gibi gemi hareketinin olduğu yerlerde dipten malzeme toplardı. Yine böyle günlerden birinde tarayıcı demire, bir demir ve zinciri takıldı. Demir ve zinciri çıkardık ve bunları vergi dairesine beyan ettik. Onlar da ona değer biçtiler. Daha sonra yüzde 26'sı maliyenin olmuştu. Depomuza gelen acente yetkilisi altı- yedi bin tonluk bir gemi için demir ve zincir arıyordu. Biz demir ve zinciri peşin sattık, maliyenin payını da hesaba yatırdık. Gemi İstanbul Boğazı'na doğru yoldaydı ve Rusya'ya gidecekti. Sanırım demir ve zinciri 10 bin USD'a satmıştık. Demir ve zinciri geminin bordasına götürdük. Ne zaman gemiye bunlara verecektik ki, yukarıdan gemi kaptanının bağırışını duyduk: Bunlar benim demir ve zincirim! Tesadüfe bakın ki, geminin demir ve zincirini tekrar aynı gemiye satmıştık."

"Babam Rıza Kalkavan denizi depo olarak kullanırdı, kendisi çok pratik zekâlı birisiydi. Hemen kullanamayacağı veya satamayacağı demir, zincir, şat, duba vb. şeyleri deniz dibine batırır, ihtiyaç oldukça oradan çıkarırdı. Hattâ babam vefat ettikten sonra bir süre bu deniz depolarını temizlemekle uğraştık." (Murat Kalkavan ile yapılan 11.06.2019 tarihli görüşme)

Ek-15: İzmir'in eski sayfiye yeri, batık hurdalarının evsahibi İnciraltı'na ilişkin anı ve bilgiler

Prof. Dr. Emel Kayın *Kentin Kıyısında ve İçinde Olmak:* İnciraltı kitabında İnciraltı'nın tarihinden kesitler vermektedir. 1981 yılı Ağustos ayında İnciraltı Öğrenci Yurtlarına ilk defa giden Kayın, İnciraltı'nı şöyle anlatır:

"Üçkuyular Meydanı'ndan itibaren doku tümüyle değişti. Kent sanki burada bitiyor; yolun sonraki bölümünde adeta yarı kırsal bir bölgeye geçiş yapılıyordu. İnciraltı'na giden yol, bir tarafta ormanlarla kaplı dağlara bakıyor; diğer tarafta ise narenciye bahçeleri ve kimisi tek, kimisi iki katlı evlerin arasından bir kıyı kasabasının ruhuyla ilerliyordu. Kıyı kasabasına doğru yol aldığımız düşüncesi, iri fakülte binaları göründüğünde sarsıldı. Üniversitenin bazı birimleri burada yerleşmişti. Bizi İnciraltı'na götüren otobüs, bu noktadan sonra denize doğru uzanan dar bir yola girdi ve yeniden şaşırtıcı bir kır hayatı başladı. Yol, karanfil demetleri taşıyan çiftçi kadınların girip çıktığı seraların, portakal, mandalina, limon ağaçlarının ve kimi kerpiç, kimi taş evlerin arasından devam etti. Denize yaklaştıkça, küçüklü büyüklü lokantalar, meyhaneler, büyük bahçeleri olan düğün salonları ortaya çıktı. (Kayın, s.18)

Öğrenci yurdundaki yaşlı, babacan bir görevli ise "İnciraltı'nın çok eskiden bir plaj ve kamp yeri olarak kullanıldığını, sonra İzmirliler denize sahip çıkamadıkları için suyun girilemeyecek biçimde kirlendiğini, yurt binalarının Uluslararası 6. Akdeniz Oyunları (6-17 Ekim 1971, UH) olarak anılan etkinliğe katılan sporcuların konaklamaları için inşa edildiğini, etkinlikler bitince tesisin Kredi ve Yurtlar Kurumu'na devredildiğini, yolun sonundaki kavşakta fakülteler konumlandığı için bu kullanımın uygun olduğunu, bir zamanlar buralarda

siyasal olaylar yüzünden çok kargaşa yaşandığını, şimdi ortalık durulmuş olsa bile, bu sefer de İnciraltı'na dışarıdan gelen birçok insanın yerleştiğini, birbirinin ardına çabuk çabuk dizdiği sözcüklerle anlattı." (Kayın, s. 27-28)

1960'ların ortasında ağaçları, sazlıkları, plajlarıyla doğal bir görünüme sahip olan İnciraltı, günübirlik deniz ve kamp kullanımlarıyla küçük bir sayfiye kasabasını hatırlatıyordu. Tatil işlevine yönelik tüm birimler, uzun bir ana yolun iki yanına basit bir düzen içinde yerleştirilmişti. Ağaçlı yoldan kıyıya doğru ilerlendiğinde, önce küçük dükkânların yer aldığı çarşıya, vapur iskelesine ve "Eski Mesire Alanı" olarak anılan bölüme geliniyordu. Alışveriş, ulaşım, mesire işlevlerinin canlılığını taşıyan giriş bölümünün ardından İnciraltı'nın ünlü plajları ve kamp yerleri başlıyordu. İlk karşılaşılan plaj, özel bir işletme tarafından çalıştırılıyor ve günübirlik kullanıcılar tarafından tercih ediliyordu. Onun karşısında bölgenin güvenliğini sağlayan karakol yer alıyordu. Günümüzde Atatürk Öğrenci Yurdu'nun bulunduğu alanda Belediye Evleri olarak bilinen kamp, onun karşısında da Belediye plajı ve gazinosu konumlanmıştı (Kayın,s 46). 1971 yılının Ekim ayında gerçekleştirilecek 6. Akdeniz Oyunları'nın konaklama ünitesi için Belediye Evleri yıkıldı. (Kayın, s. 62)

İnciraltı'nda kalanların en çok gittikleri kamp, briket bir sinema perdesine sahip olan Eshot kampıydı. Beton zemin üzerine kurulmuş bir örnek çadırlardan oluşan bu kampta, tüm kıyı halkına açık bir hizmet olan film gösterileri yapılırdı (Kayın, s 55). Sami Bey Çadırları denilen kamp yerinin derme çatmalığına inat daha coşkulu eğlenceler yaşanırdı. Herkesin çadırını kendisinin kurmuş olmasından dolayı rengârenk bir karmaşa içinde olan kampta, hep birlikte şarkılar söylenir; müziğin oracıkta şekillenen gece korosu tarafından bozulmasına kimse aldırış etmezdi. (Kayın, s. 55)

İnciraltı'nda yer alan kamplardan biri de, konaklayanlara güvenli bir tatil olanağı sunan Astsubay Kampı'ydı. İnciraltı yolundan Sahil Evleri'ne dönen mevkide kurulmuş olan kamp, toprak zemin üzerindeki beyaz brandalı çadırlardan oluşan basit bir kurguya sahipti. Kampta, diğer tesislerden farklı olarak daha kurallı bir hayat sürdürülüyordu (Kayın, s.56). 1970'lerin ortasında çadırların yerlerini bungalovlar aldı, deniz iyice kirlendiği için 1977'de kamp kapatıldı. Bu alanda, konaklama, yeme içme, havuz gibi olanaklarıyla modern bir yaşantı sunan, ama denize girilemeyen farklı bir askeri tesis kuruldu. (Kayın, s.60-61)

KAYNAKLAR

Kitaplar

ARI Kemal, Doç. Dr., *Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri*, 2008, İzmir

ATAY Çınar, İzmir Rıhtımında Ticaret, Kordon Boyunda Yaşam 1610-1940, İzmir Ticaret Odası Kültür ve Sanat Yayınları, 2012, İzmir

BARKINAY Ahmet Rasim, *Türkiye Adalar Deniz Kılavuzu*, İnöz'den *Marmaris Burnu'na Kadar*, İstanbul, Matbaa-i Bahriye, İstanbul, 1925, Yeni basım (çeviri: Mustafa Pultar, Denizler Kitabevi, 2005, İstanbul

BAŞ Mehmet, *Son Süngerci*, Naviga Yayınları, 2015, İstanbul

BEEHLER W.H, *The History Of The* İtalian-*Turkish War*, 1913, Annapolis USA

BESBELLİ Saim, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi 8. Cilt, Deniz Harekâtı*, Gn. Kur. Basımevi, 1976, Ankara

BEYRU Rauf, *19.Yüzyılda İzmir Kenti*, Literatür Yayınları, 2011

BEZDAN Mehmet, *Derinlerdeki Portreler*, Türkiye Sualtı Arkeolojisi Vakfı Yayını, 2016, İstanbul

BÖKE Pelin, İzmir 1919-1922 Tanıklıklar, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Ekim 2006, İstanbul

BÜYÜKTUĞRUL Afif, (E) Amiral, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, Cilt 4, 1984, İstanbul

CHATTERTON E. Keble, *Seas Of Adventure, The Story of the naval operations in the Mediterranean, Adriatic and Egean*, 1936, London

CHESNEAU Roger, N. J. M. Campbell, Conway's All the World's Figthing Ships 1860-1905, Conway Maritime Press. 1979, London

CORBETT Julian S.,*History of The Great War*, Naval Operations, Vol. II, 1921, London

COUHAT Jean Labayle, French Warship of W.W I, Ian Allan Ltd, 1974, Letchworth, Hertfordshire

COWIE J. S., *Mines, Minelayers and Minelaying*, Oxford University Press, 1951, s. 53, 1949, London and Southampton

DONKO Wilhelm M, *A Brief History of The Austrian Navy*,2012

EGE A. Şahabettin, *Eski İzmir'den Anılar*, İzmir Büyükşehir Belediyesi, Kent Kitaplığı, 2002, İzmir

EVLİYA ÇELEBİ *Seyahatnamesi*, Hazırlayan Seyit Ali Kahraman, Yapı Kredi Yayınları, 9. Kitap, 1. Cilt, Mayıs 2011, İstanbul

GENELKURMAY Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, *Birinci Askeri Tarih Semineri, Bildiriler II*, 1983, Ankara

GIRAUD Edmund H, *Days off with gun, rod and yacht around İzmir*, Turkey, William Cloves and Sons Ltd, 1960, London

GÜLBAHAR Zafer vd, *Türk Donanmasında Mayın Harbi, Dünü, Bugünü*, Deniz Basımevi, 2009, İstanbul

GÜLERYÜZ Ahmet ve LANGENSIEPEN Bernd, *1828-1923 Osmanlı Donanması*, Denizler Kitabevi, 2007, İstanbul

GÜNDEM Naci, *Günler Boyunca Hatıralar*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, Eylül 2002, İzmir

GÜREL Ahmet, *Gazi'nin İzmir Anıları*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, Ağustos 2013, İzmir

HALPERN Paul G., *A Naval History of World War I*, 1997, A.B.D

HANHAN Uluç, *Bir Zamanlar Uzunada*, 2. Baskı, 2019, İzmir

HÜRZAT D. Mehmet vd, *Batıklar ve Çevresel Etkileri*, Mare Deniz ve Solar Gemi Yayını, 2012, İstanbul

JOWETT Philip S, *Balkan Harpleri'nde Ordular, 1912-13*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2011, İstanbul

KARPAT Kemal, *Ottoman Population, 1830-1914 Demographical Social Characteristics*, University of Wisconsin Press., 1985, USA

KAYIN Emel, Prof. Dr, *Kentin Kıyısında ve İçinde Olmak:* İnciraltı, Heyemola Yayınları, 2011, İstanbul

KOLAY Selçuk, Okan TAKTAK, Savaş KARAKAŞ, Mithat ATABAY, *Derinlerden Yansımalar*, Vehbi Koç Vakfı, Ayhan Şahenk Vakfı, 2015, İstanbul

KONTENTE Leon, *Smyrne et Occident, de l'Antiquite au XXI siecle*, Montigny le Bretonneux, Yvelinedition, 2008

KONTENTE Leon, *La Communaute Juive d'Urla - Equilibres Inter-Communautaires dans une Ville Ottomane en 1900*, Libra Kitap, 2016, İstanbul

KUNTSAL Ender, *Osmanlı Bahriyesi'nde Bir Amerikalı, Bucknam Paşa*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Nisan 2017, İstanbul

KÜTÜKOĞLU Mübahat S, İzmir Tarihinden Kesitler, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, 2000, İzmir

MENGÜL Sabri, (E) Dz. Bnb, *Sahil Tanıma*, Deniz Matbaası, 1938, İstanbul

MILORIS Nikos, *Bir Zamanlar Urla*, Çeviren ve Derleyen A. Besim Uyal, 2003, İzmir

MILTON Giles, *Kayıp Cennet Smyrna 1922*, Şenocak Yayınları, Mart 2009, İzmir

MORALI Nail, *Mütarekede İzmir*, Hazırlayan Erkan Serçe, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, Aralık 2002, İzmir

MÜTERCİMLER Erol, İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bakış, Toplumsal Dönüşüm Yayınları, Nisan 2004, İstanbul

NEWBOLT Henry, *Harekât-ı Bahriye*, Çeviren Mithat Işın-Nahit DENGİZ, C.II, Deniz Matbaası, 1943

NOPPEN Ryan K, *Osmanlı Deniz Harekâtı 1911-1918*, Çeviren Emir Yener, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2016, İstanbul

ÖCAL Celal, *I. Dünya Savaşı'nda İzmir Savunması*, İleri Yayınları, Nisan 2015, İstanbul

ÖNDEŞ Osman, *Asıl Efendiler Levantenler*, Şenocak Yayınları, 2010, İzmir

ÖNDEŞ Osman, *Türk Armatörleri Tarihi, 2. Cilt*, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları, 2016, İstanbul

ÖNDEŞ Osman, *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları, 2013, İstanbul

PINAR İlhan, İzmir Yazıları (Kent ve Tarih), İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı, 2012, İzmir

PİRİ REİS, *Kitab-ı Bahriyye*, *Denizcilik Kitabı*, yayına hazırlayan SENEMOĞLU Yavuz, 1973, İstanbul

SUNER Mahmut, *Denizin Tuzu*, Kendi Yayını, 2016, İstanbul

TANNER Mark, *My War at Sea 1914-1916*, Heatcote S. Grant, 2014, Lancaster

TUTEL Eser, *Gemiler*, *Süvariler*, *İskeleler*, İletişim Yayınları, 1998, İstanbul

TUTEL Eser, *Seyri Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, 1997, İstanbul

TUTEL Eser, Şirket-i Hayriye, İletişim Yayınları, 1994, İstanbul

ÜRÜK Yaşar, *Martı Sevdalısı Bergama Vapuru'nun 50. Yaşına Merhaba*, 2001, İzmir

Atlaslar

Türk Deniz Harp Tarihi Atlası, SHODB, 2010, İstanbul

Tezler

Akkor Mahmut, doktora tezi, *I. Dünya Savaşı'nda Anadolu'daki İngiliz Esirleri ve Esir Kampları*, Sakarya, 2013

(kizilaytarih.org/makale-tez/tz004.pdf)

Karadoğan Umut Cafer, yüksek lisans tezi, *Türk Donanması ve Faaliyetleri 1914-1925*, Ankara, 2007,

(docs.neu.edu.tr/library/nadir_eserler_el_yazmalari/TEZLER_YOK_GOV_TR/T%C3%BCrk%20donanmas%C4%B1%20ve%20faaliyetleri%20(1914-1.pdf)

Coşkun Süleyman, yüksek lisans tezi, *İzmir Körfezi'nin Çok Işınlı Üç Boyutlu Batimetri Haritası ve Sığ Sedimanter Yapısının İncelenmesi*, (acikerisim.deu.edu.tr:8080/xmlui/handle/20.500.12397/8235), İzmir, 2009

Makaleler

Atabay Mithat, Yrd. Doç. Dr, "Çanakkale'de Batan Gemilerin Enkazının Çıkarılması ve Satılması", (dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/18/1842/19392.pdf)

Tuna Pınar, "İnebolu Vapuru Faciası", (tdtts.deu.edu.tr/wp-content/uploads/2017/07/TDTTS-8.16.pdf)

Atmaca Gökhan, Öcal Celal, "Birinci Dünya Savaşı'nda İzmir Körfezi Gemi Batıkları", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*

Özdemir Şenay, "Osmanlı Denizciliğinde Gemi Kazaları ve Dalışlar", (dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/19/26/201.pdf)

Hatip Salih Murat, "Cumhuriyet Dönemi Denizcilik Tarihçileri Üzerine Analitik Bir İnceleme: Bahriye Kökenli Deniz Tarihçileri ve Eserleri", (dergipark.org.tr/tr/download/article-file/180192)

Araş. Gör. Dr. Tarık İLHAN, Prof. Dr. Muhammet DUMAN, Yrd. Doç. Dr. A. Hüsnü ERONAT, "İzmir Körfezi Batıkları", (dergipark.org.tr/tr/download/article-file/334649)

Tunaboylu İskender, "Tarihin Son Dretnotu: Yavuz (Goeben)", (www.academia.edu/19542018/Yavuz_gemisi_hakk%C4%B1nda)

Nas Selçuk, "İzmir Körfezi Deniz Ulaştırma Emniyeti ve Yenikale Geçidi Karaya Oturma Kazalarının Analizi",

(dergipark.org.tr/tr/pub/deumffmd/issue/40830/492650)

Kardaş Abdülaziz, "I. Dünya Savaşı Dönemi'nde Van'ın İşgali ve Kurtuluşu (1915-1918)",

(www.asosjournal.com/files/asosjournalmakaleler/2105561937_571%20Abdulaziz%20KARDA%C5%9E.pdf)

Gün Taner, "Biçimsel Emniyet Değerlendirmesi; İzmir Körfezi", (slidex.tips/download/bmsel-emnyet-deerlendrmes-zmr-krfez-uygulamasi)

Asyalı Ender, Atik Oğuz, "İzmir Körfezi Deniz Trafiği ve Otomatik Tanımlama Sistemi Uygulamaları", (mfjournal.deu.edu.tr/files/Cilt_3_Sayi_1_-_4_ASYALI.pdf)

Karakaş Nuri, "Askeri ve Siyasi Yönleriyle İtalyan Donanması'nın Çanakkale Boğazı Harekâtı (18 Nisan 1912)", (dergipark.org.tr/tr/download/article-file/73871)

Beydiz Mustafa Gürbüz, "Venedik Denizcilik Tarihi Müzesi'nde Sergilenen Osmanlı Eserlerine Dair Değerlendirme", (dergipark.org.tr/tr/download/article-file/707041)

Demir Tanju, "Osmanlı İmparatorluğunda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları", (dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/19/19/68.pdf)

Akbayırlı Kemal, Solak Fışkin Cemile, Balık İsmet," Cumhuriyet Sonrası Dönemde Karadeniz'de Armatörlük Faaliyetleri: Armatörlük Mesleğini Gelenek Haline Getirmiş Karadenizli Ailelelere Yönelik Bir Çalışma"

(dergipark.org.tr/en/download/article-file/273679)

İnternet Siteleri

www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx

www.navypedia.org/ships/france/fr_dd_diberville.htm

www.wrecksite.eu/wreck.aspx?58599

www.naval-encyclopedia.com/category/ww1-warships/page/144/

www.wrecksite.eu/wreck.aspx?148299

forum.nautilia.gr/archive/index.php/t-53888.html

www.tinaturk.org/dergi/sayi/10/Tina_Dergi_Sayi_10-98-100.pdf

kaankoksal.blogspot.com/2015/08/bir-sukut-u-hayal-oykusu-vourla.html

ipfs.io/ipfs/QmXoypizjW3WknFiJnKLwHCnL72vedxjQkDDP1mXWo6uco/wiki/HMS_Wolverine_(1910).html

www.worldnavalships.com/beagle_class.htm#HMS%20Scorpion

leithbuiltships.blogspot.com

www.pultar.org

www.revolvy.com/page/HMS-Wolverine-(1910).

www.naval-history.net/WW1NavyBritishShips-Dittmar3WarshipsA.htm

www.pultar.org/~mustafa/index.php?id=17

www.revolvy.com/page/HMS-Wolverine-(1910)

www.naval-history.net/WW1Book-RN1b.htm#26

digital.nls.uk/british-military-lists/archive/94269482?mode=transcription

digital.nls.uk/british-military-lists/archive/94301438?mode=transcription

www.hurriyet.com.tr/kahraman-polis-ali-fehmi-efendi-urlada-anildi-37268476
www.haberturk.com/kartal-istimbotu-deniz-kuvvetleri-ne-teslim-edildi-2219881#
www.sualtigazetesi.com/?p=6696
ankusam.ankara.edu.tr/limansualti/
www.ntv.com.tr/turkiye/korfezde-batik-gemi-bulundu,f7X9x_2K30WOWaYdFBC7dQ
www.hurriyet.com.tr/gundem/izmir-korfezinde-batik-gemi-buldular-40478703
www.milliyet.com.tr/batik-inebolu-84-yil-sonra-bulundu-gundem-2877821/
denizkartali.com/inebolu-vapuru-84-yil-sonra-bulundu.html
arkeofili.com/izmir-korfezinde-200-yillik-batik-bulundu/
www.wrecksite.eu/wreck.aspx?99271?menu=no?chart=no
www.wrecksite.eu/wreck.aspx?99270?menu=no?chart=no)
www.wrecksite.eu/wreck.aspx?270573
www.naval-history.net/WW1NavyBritishBVLSaRN1501.htm
www.patriotfiles.com/archive/navalhistory/WW1NavyBritishBVLSaRN1501.htm
www.wrecksite.eu/wreck.aspx?17321
www.naval-history.net/WW1NavyBritishBVLSMN1408.htm
www.wrecksite.eu/wreck.aspx?13773
www.wrecksite.eu/wreck.aspx?165409
www.tynebuiltships.co.uk/M-Ships/marguerite1888.html
www.crwflags.com/fotw/flags/gr~hfaas.html
www.wrecksite.eu/wreck.aspx?58143
www.wrecksite.eu/wreck.aspx?215635
wikivividly.com/wiki/Ellerman_Lines
www.wrecksite.eu/wreck.aspx?204324
lcivelekoglu.blogspot.com/2013/03/sultan-abdulazizin-avrupa-seyahati-ve.html
www.youtube.com/watch?v=3KWH14v2b7s
www.erolsasmaz.com/?oku=823
tr.pinterest.com/pin/612771093021086375/
www.nedimatilla.com/index.php?option=com_c ...;Itemid=39
www.naval-history.net/WW1Battle1503Dardanelles1.htm
www.roll-of-honour.com/RoyalNavy/WarshipsLostWW1.html
www.theshipslist.com/ships/lines/khedivial.shtml
www.wrecksite.eu/wreck.aspx?13397
www.levantineheritage.com/williamson.htm
www.wrecksite.eu/wreck.aspx?215652
www.wrecksite.eu/wreck.aspx?246988
www.wrecksite.eu/wreck.aspx?58143
www.revolvy.com/page/SM-UB%252D66?mt=1

www.revolvy.com/page/SM-UB%252D68?cr=1

www.revolvy.com/page/SM-UC%252D37

www.turkcewiki.org/wiki/SM_UB-3

www.levantineheritage.com/occup.htm

www.dreadnoughtproject.org/tfs/index.php/H.M.S._Banchory_(1918)

www.dreadnoughtproject.org/tfs/index.php/H.M.S._Sportive_(1918)

www.denizhaber.com/deniz-kulturu/dunyanin-en-eski-yuzer-vinci-h15965.html

denizmuzesi.dzkk.tsk.tr/en/content/719

eskiesvaplarim.tumblr.com/post/3186026666/turgut-alp-ma%C3%A7unas%C4%B1

www.ntv.com.tr/turkiye/korfezde-batik-gemi-bulundu,f7X9x_2K30WOWaYdFBC7dQ

www.wrecksite.eu/wreck.aspx?138120

freepages.rootsweb.com/~bingham/family/bingham_abrn.html

www.naval-history.net/WW1NavyBritishShips-Dittmar3WarshipsA.htm

www.elektrikport.com/makale-detay/batik-gemiyi-kesfetmeye-ne-dersiniz/14683#ad-image-0

ussmohawkreef.com/

www.youtube.com/watch?v=m7irgrXvefE

www.youtube.com/watch?v=sE295iwKrf0

www.youtube.com/watch?v=TNwUlUdPRwE

bodrumdenizmuzesi.org/sungercilik/

www.theoldstuff.com/en/porcelain-marks/category/49-krister-marks

kumid.net/euproject/admin/userfiles/dokumanlar/K-Sualti-Kultur-Miras%2C-UNESCO%2C-2001.pdf

ussmohawkreef.com/

www.youtube.com/watch?v=m7irgrXvefE

www.youtube.com/watch?v=sE295iwKrf0

www.youtube.com/watch?v=TNwUlUdPRwE

russellphillips.uk/wwi-otranto-barrage/

www.marhisdata.nl/public/upl/Teun%20Rederijverhalen/ZEEBRIEF.149%20Reederij%20W.H.%20van%20der%20Zee.pdf

www.marhisdata.nl/eigenaar&id=21854

collections.rmg.co.uk/collections/objects/199.html

v3.arkitera.com/v1/haberler/2002/04/03/izmir.htm

hadjidaoud.blogspot.com/2008/10/greece-is-going-to-pay-indemnification.html

www.ergani-repository.gr/ergani/handle/11219/635

denizkartali.com/erkan-utku-yazdihms-majestike-dalmak.html

www.ntv.com.tr/galeri/seyahat/gelibolu-tarihi-sualti-parki-kuruluyor,kiJRUcpoAEOhuyXEW17NCA/03pl6snSDEKIBypjj4iGSA

www.dailymotion.com/video/x7pf6pf

Gazeteler

New York Times, 01.05.1912

The Auckland Star, Yeni Zelanda, 31.05.1913

Cumhuriyet, 17.11.1935

Milliyet, 03.02.1957

Cumhuriyet, 22.11.1960

Milliyet, 14.01.1962

Milliyet, 14.04.1962

Cumhuriyet, 02.08.1966

Milliyet, 21.09.1972

Milliyet, 29.12.1995

Milliyet, 22.05.2019

Dergiler

Tina, Denizcilik Arkeolojisi Dergisi, sayı.9-10

Yelken Dünyası 214 (2001)

#tarih dergisi, Mart 2016

#tarih dergisi, Nisan 2017

Toplumsal Tarih Dergisi, Temmuz 1998, sayı 55

Toplumsal Tarih Dergisi, Temmuz 1998, sayı 56

Denizcilik Dergisi, Mayıs-Haziran 2019

Tina Denizcilik Arkeolojisi Dergisi, 2016, sayı 86, 87, 88

Haftalık Denizcilere İlanlar, sayı:3, 15.01.2005, ISSN 1303-5568

Arşivler

Devlet Osmanlı Arşivleri, FTG 1270 29.10.1923

Devlet Cumhuriyet Arşivleri: Yer: 30-10-0-0/64-427-37, Tarih: 01.06.1931, 2 sayfa

Devlet Osmanlı Arşivleri, 4176-313154, Tarihi H-18-06-1331- 25 Mayıs 1913

Devlet Osmanlı Arşivleri, SYS /2258/ 27/ 0, tarih 28.11.1916

İstanbul Deniz Müzesi, Mülga Bahriye 16.12.1914-766

İstanbul Deniz Müzesi, 1. Daire, 15 Aralık 1909, dosya 5, s. 61

İstanbul Deniz Müzesi, Mülga Bahriye, 6 Nisan 1914, dosya 770, s. 12

İstanbul Deniz Müzesi Mülga Bahriye, 16.4.1914, dosya 770, s. 49

İstanbul Deniz Müzesi Mülga Bahriye, dosya 766, s. 524-529
İstanbul Deniz Müzesi, Mülga Bahriye, dosya 766, s. 495-508
İstanbul Deniz Müzesi, Mülga Bahriye, dosya 770, s. 301
İstanbul Deniz Müzesi, Mülga Bahriye, dosya 770, s. 65
İstanbul Deniz Müzesi, Mülga Bahriye, dosya 766, s. 249-252
İstanbul Deniz Müzesi, Mülga Bahriye, dosya 761, s. 209-212
İstanbul Deniz Müzesi, Mülga Bahriye, dosya 761 ve s. 331-335

Kaynak Kişiler

Op. Dr. Ali Gökçen Akdal
Kapt. Refik Akdoğan
Hasan Aksoy
E. Ast.Sb. Mustafa Akyıl
E. Dz.altı Sb. Tankut Ambarcı
Timuçin Binder
Ceyhan Çetin
E. Ast. Sb. Erkin Çetindemir
Süleyman Çınar (Kerem Kaptan)
Kayhan Çindemir
Hanifi Çürük
Hasan Çürük
Erdoğan Deniz
E. Ast. Sb. Ahmet Dilşeker
Kapt. Nuri Durak
Ali Rıza Duran
R. Erhan Elmalı
E. Kılavuz Kapt. Ramazan Erçin
Ünal Erdem
E. Ast.Sb. Doğan Ersün
Diş. Hk. Mustafa Fakazlı
Mesut Salim Fırat
Seval (Karaefe) Gadiş
Ünal Görgün
Haluk Gülcan
Ali Osman Güler

Kaptan Celal Güven
Op. Dr. Merih Hanhan
Rıdvan İyiülgülü
Araş./ Yazar Doğu Karaoğuz
Murat Kalkavan
Prof. Dr. Ercan Kızılay
Mr. Manos Kilimantzos
Oktay Köksal
Kapt. Bülent Onural
Kapt. Harun Özdamar
Güler (Özdoğan) Özden
Kapt. Haluk Özörten
Hatice Özdoğan
Kapt. Mehmet Özsaygılı
E. Ast.Sb. Ümit Parnas
Dalgıç Friksos Samoğlu Rothman
Kapt. Metin Savaş
Kapt./ Dalgıç Tosun Sezen
Kapt. Şafak Surkultay
Kapt./ Dalgıç Ersin Süeren
Prof. Dr. Vasıf Şahoğlu
E. Ast. Sb. Tahsin Tanta
Mustafa Temiztepe
Hasan Tüfek
Özcan Üngün
Araştırmacı/ Yazar Yaşar Ürük
İbrahim Yelçap
Mehmet Yelçap
Reşat Yıldırım

İsimler soyadlarına göre alfabetik olarak yazılmıştır.



Uluç HANHAN
Kılavuz Kaptan
Uzakyol Gemi Kaptanı

Yenikale Batıkları Tarihi

Elinizdeki kitabın yazarı sevgili dostum Uluç Hanhan ile bir yerel tarih araştırması olan **Bir Zamanlar Uzunada** adlı kitabı vesilesiyle tanıştım. Birden fazla disiplinin çok başarılı bir şekilde kullanılmasıyla kaleme alınan bu değerli kitabı kısa sürede hak ettiği yeri buldu. 2017 yılında İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin **TARİHİ ÇEVRE VE KÜLTÜR VARLIKLARINI KORUMA KATKI ÖDÜLÜ**'nü almaya hak kazandı.

Elinizde bulunan İzmir Körfezi Batıkları adlı bir araştırması ise, tarih, sözlü tarih, coğrafya, su altı araştırmaları ve denizcilik biliminin verileri ışığında İzmir Körfezi'nde yatan batıkları gün ışığına çıkarmayı amaçlamaktadır. Tarihi olaylara denizci gözü ve farklı disiplinlerin ışığında bakan bu değerli çalışma alanında ilk olma özelliği taşıdığı gibi İzmir kent tarihi açısından da büyük bir kazançtır.

Uluç Hanhan etkileyici kitap kapağı için şunları söylüyor: **"Kitapta İzmir Körfezi'nin diplerine dolayısıyla tarihin karanlığına bırakılan gemiler denizden çıkarılarak İzmir tarihine armağan edilmiştir".**

Bu sözleri ile kent tarihine olan tarihi borcunu yerine getiren, suyun altında kaybolmaya bırakılmış bu bilgileri gün ışığına çıkaran Uluç Hanhan'ı tebrik eder, İzmir tarihinin ihmal edilmiş yönlerine ait araştırmalarının artarak devam etmesini dilerim.

Dr. Öğr. Üyesi
Ahmet MEHMETEFENDİOĞLU

ISBN: 978-625-409-278-7