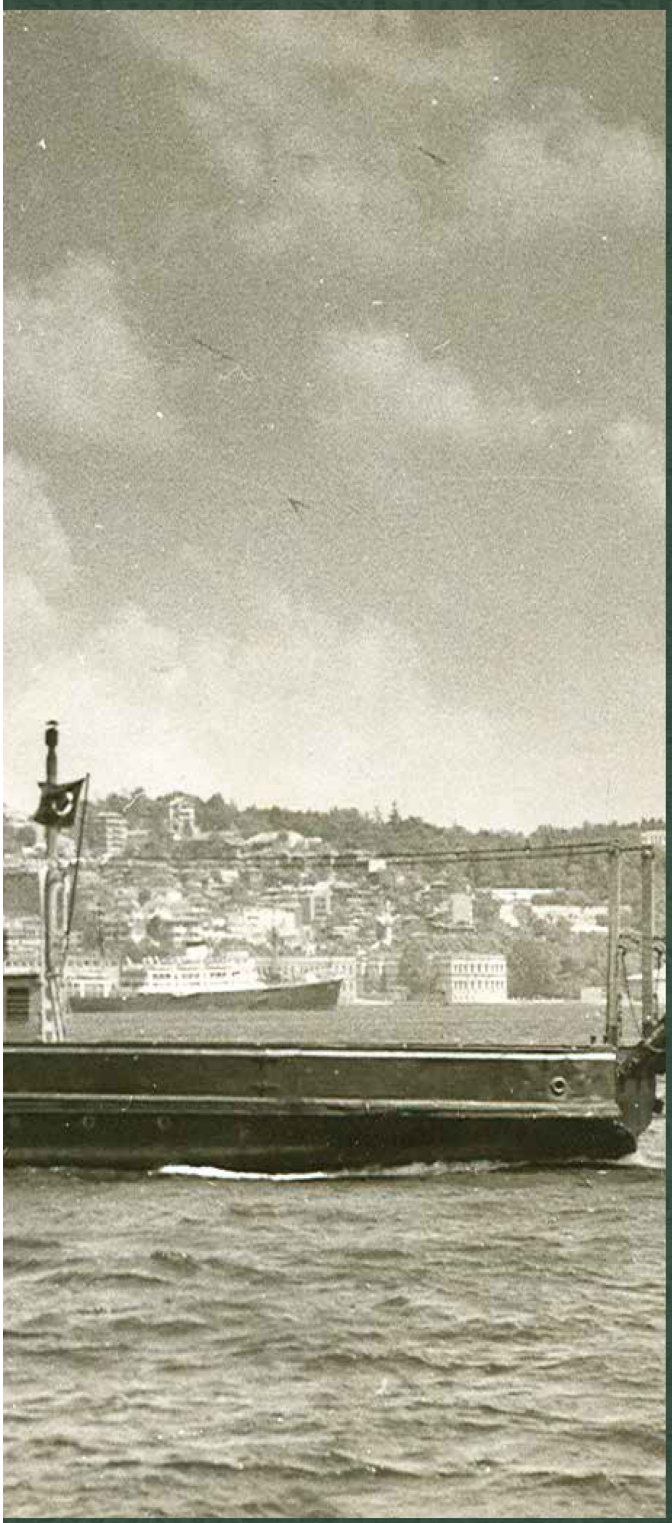
PDF-XChange Viewer
Click to buy NOW!
www.docu-track.com
PDF-XChange Viewer
Click to buy NOW!
www.docu-track.com



PDF-XChange Viewer
Click to buy NOW!
www.docu-track.com



ÇANAKKALE GAZİSİ İSTANBUL VAPURLARI

Mustafa NOYAN
İstanbul Araştırmacısı ve Tur Rehberi

> Cephe gerisinden verdikleri destekle Çanakkale Zaferi'nin kazanılmasında pay sahibi olan onlarca vapur ile yüzlerce denizcimizin tamamını tanıtabilmek bu makalemizin çerçevesi dâhilinde imkânsız olsa da, birer Fâtiha ile anılmalarını sağlayarak "şehitlerimizin rûhlarını şâdedebilmek" niyetiyle, aralarından birkaçının hikâyesini okurlarımıza hatırlatmak mümkün...

PDF-XChange Viewer Click to buy NOW! www.docu-track.com



TSK Askeri Müze Arşivi

1910 yılında Balkan Savaşı başladığında İstanbul'un atlı tramvaylarını çeken katanalar orduya tahsis edilmiş, İstanbul'da şehiriçi toplu taşımanın kara ayağı, 1913 yılı sonunda elektrikli tramvaylar devreye alınana kadar hizmet dışı kalmıştı. İstanbul vapurları da savaş boyunca, şehrin sularında sadece yolcu taşımakla kalmadı; içlerinden bir kısmı Trablus Osmanlı-İtalyan Savaşı, Balkan Savaşları ve Birinci Dünya Savaşı'nda donanmanın emrine girerek cepheye asker ve cephane ikmalinde kullanıldılar.

1914 yılından itibaren Birinci Dünya Savaşı tüm dünyayı etkisi altına aldı. Osmanlı Devleti de dâhil olmak üzere savaşa girme niyetinde olan tüm devletler çeşitli idari ve ekonomik tedbirlere başvurmak zorunda kaldı. Aynı yıllarda İstanbul'da Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi, Şirket-i Hayriye ve Haliç Dersaadet Vapur Şirketi'ne ait deniz taşıtları faaliyet göstermekteydi. Birinci Dünya Savaşı boyunca, başta Şirket-i Hayriye vapurları olmak üzere İstanbul limanına kayıtlı irili ufaklı birçok gemi Boğaziçi, Marmara Denizi ve Karadeniz'de cephane taşıma işlerine katıldılar.

1915 senesinde Çanakkale Muharebeleri zamanında cephe arkasında bu vapurlar vardı. Askeri personel ve mühimmat İstanbul ile Çanakkale arasında deniz yoluyla taşınırken, yaralı askerlerimiz de İstanbul hastanelerine aynı yolla nakledildi. Kurtuluş Savaşı döneminde de Anadolu Kuvvetleri'ne destek vererek yararlılık göstermeye devam eden bu vapurların bir kısmı İtilâf Kuvvetleri gemi ve denizaltıları tarafından torpillenerek batırılırken, bir kısmı da yaralı olarak geri dönebilmişti. Batık olanların birkaçı sonradan dipten çıkarıldıktan sonra onarılarak tekrar İstanbullu yolcularına hizmete devam edebilmişti. Her biri farklı bir kahramanlık destanı yazan "İstanbul Vapurları" artık gazilik unvanlarını kazanmıştı.

Cephe gerisinden verdikleri destekle Çanakkale Zaferi'nin kazanılmasında pay sahibi olan onlarca vapur ile yüzlerce denizcimizin tamamını tanıtabilmek bu makalemizin çerçevesi dâhilinde imkânsız olsa da, birer Fâtiha ile anılmalarını sağlayarak "şehitlerimizin rûhlarını şâdedebilmek" niyetiyle, aralarından birkaçının hikâyesini okurlarımıza hatırlatmak mümkün...

Seferberlik ilân edilmesiyle birlikte Birinci Dünya Savaşı başından itibaren Anadolu'dan toplanan askerler demiryolu ile Haydarpaşa'ya getirilmiş, buradan da İstanbul vapurları yardımıyla cephelere taşınmıştı. Şirket-i Hayriye'nin anlaşması gereği "26" baca numaralı "Suhulet" vapuru" ile "27" baca numaralı "Sahilbent" vapuru gece gündüz ayrımı yapılmadan tamamen askeri nakliye amacıyla hazır bulundurulmaktaydı. Dünyanın ilk araba vapuru kabul edilen, her iki tarafından iskelelere yanaşabilen, at arabalarını yolcularla beraber taşıyabilen bu iki vapur, 1871 yılında Şirket-i Hayriye Umum Müdürü "Hüseyin Hâki Bey" tarafından düşünülerek çizimleri kâğıda aktarılmış, İngiltere'de inşa ettirilerek İstanbul'da iki yaka arasında hizmet vermiştir.

"27" numaralı "Sahilbent" vapuru savaş boyunca İstanbul limanı içinde Haydarpaşa-Sirkeci ile Üsküdar–Sirkeci iskeleleri arasında asker ve askeri malzeme naklinde kullanıldı. Ancak "27-Sahilbent"in o zamanlar projektörü olmadığı için geceleri Şirket-i Hayriye'nin "55" numaralı "Bebek" vapuru önünden giderek ona yol gösteriyordu. "Sahilbent" vapurunun 1915 yılı Temmuz ayında, bir gün içinde sekiz sefer yaparak 5. Kolordu'ya ait 2 fırkanın Üsküdar'dan Sirkeci'ye naklini sağladığı; Kızkulesi açıklarında bir İngiliz denizaltısı tarafından torpillendiği, ancak torpilin



Suhulet yolcu ve yük indirirken - Ali Bozoğlu Arşivi

PDF-XChange Viewer Click to buy NOW! www.docu-track.com


TSK Askeri Müze Arşivi


TSK Askeri Müze Arşivi

vapuru teğet geçerek Tophane Rıhtımı'nı vurduğu ve ağır hasar verdiği kayıtlara geçmiştir.

Gelibolu Yarımadası'na asker ve malzeme nakli o dönemde zorluklarla yapılabiliyor, kıtalar arasında birliklerin taşınması bazen günlerce sürüyordu. "26-Suhulet" vapuru tersanede torpil atmaya özgü aletlerle donatılarak Çanakkale'ye gönderilmişti. Burada askeri sevkiyata tahsis edilen "Suhulet" vapuru, süvari ve topçu birliklerini bir kıtadan bir kıtaya birkaç saatte nakletmeye başlamıştı. "Suhulet", Çanakkale Boğazı'nı dört günde geçebilecek olan, dört bataryadan ibaret bir topçu taburunu iki buçuk saat gibi kısa bir sürede karşıya geçirmiş; iki adet topumuzu Çimenlik Mevkii'nden alarak, dört saatte Kilitbahir'e çıkarmıştı.

"Suhulet" 1914 yılı Ağustos ayında İstanbul'a geri gelmiş, Eylül ayında Yeşilköy'den Köprücü Bölüğü'nün eşyalarını yüklenerek tekrar Çanakkale istikametine hareket etmişti. Büyükçekmece önlerine geldiğinde aşırı sis yüzünden karaya oturmuş ve hasar görmüştü. "26-Suhulet" Çanakkale savaşlarının kazanılmasında sağladığı hizmetin onuruyla 1958 yılına kadar çalıştı. 1961 yılında söküle rek sessizce aramızdan ayrıldı, zihnimizde bıraktığı hatıralarla ebediyete intikal etti.

Senelerce Türkiye Denizcilik İşletmeleri Müzesi müdürlüğü yapmış olan, denizcilik konusunun duayenlerinden Ali Bozoğlu'nun ifadesiyle, Çanakkale Zaferi'nin kazanılmasında önemli bir rol oynamış olan "26-Suhulet", madalyası verilmemiş bir kahramandır. Sağladığı lojistik destek açısından Çanakkale Deniz Harbi'nin kazanılmasında büyük payı olan "Suhulet"in bu emsalsiz kahramanlığı, ne yazık ki tarih sayfalarında bir satır olsun yer bulamamıştır.

18 Mart 1915 tarihinde İtilâf Kuvvetleri Donanması'nın Çanakkale Boğazı'na saldırısıyla beraber İstanbul'da hemen tedbir alınmış, birçok vapur ordu emrine verilmişti. Elimizdeki kaynakların ifade ettiğine göre Şirket-i Hayriye'nin 33 Nusret, 34 Gayret, 37 İhsan, 38 Şükran, 39 Neveser, 40 Rehber, 41 Metanet, 43 İkdam, 44 İntizam, 45 Resan, 46 Rüçhan, 60 Rağbet, 66 Boğaziçi, 69 Hüseyin Hâki ve 70 Ziyâ vapurları askeri nakliyeyle görevlendirilmişlerdi.

Bu vapurların ilk görevi İstanbul'da saraylarda, camilerde, müzelerde ve devlet hazinesinde mevcut değerli eşyaları Haydarpaşa'ya taşıyarak, başta Eskişehir ve Konya olmak üzere Anadolu şehirlerine nakledilmelerini sağlamak olmuştu. Bu kapsamda günümüzde Topkapı Sarayı'nda her yıl milyonlarca kişi tarafından ziyaret edilen Mukaddes Emanetler de Konya'ya gönderilmişlerdi.

Savaşın ilerlemesiyle beraber 47 Tarz-ı Nevin, 48 Dilnişin, 51 Süreyya, 52 Şihap, 55 Bebek, 56 Göksu, 57 Tarabya, 58 Nimet gibi nisbeten küçük vapurlar dahi ordu hizmetine alınmış; ihtiyacın artmasıyla beraber 53 İnşirah, 54 İnbisat, 61 Sultaniye, 62 Hünkâr İskelesi, 63 Sütlüce, 65 Sarayburnu, 67 Kalender ve 68 Güzelhisar gibi Şirket-i Hayriye'nin lüks ve geniş yolcu vapurları, geçici olarak da olsa askeri nakliye hizmetlerinde kullanılmışlardı.

Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne ait çifte bacalı meşhur "Gülcemal" vapuru da defalarca İstanbul'dan Çanakkale'ye asker ve mühimmat taşımış, 19 Mayıs 1915 günü İmralı Adası açıklarında bir İngiliz denizaltı gemisi tarafından vurularak yara almıştır.

Hasköy Tersanesi de Çanakkale Savaşları döneminde ağır görevler yüklenmiş; bir yandan hasar alan vapurların tamirini gerçekleştirirken, diğer yandan da gemilerin yakıtı olan kömürün taşınabilmesi amacıyla bazı vapurların düzenlenmesiyle uğraşmıştı. Şirket-i Hayriye vapurlarından, askerî taşıma amacıyla kullanılan "33" baca numaralı "Nusret" ve "34" baca numaralı "Gayret" vapurları Hasköy Tersanesi'nde yapılan

PDF-XChange Viewer Click to buy NOW! www.docu-track.com

revizyonla kömür taşımaya uygun hale getirilmişler; "39" baca numaralı "Neveser" ve "41" baca numaralı "Metanet" vapuru da kömür taşıma gemisine dönüştürüldükten sonra sefere konulmuşlardı.

"42" numaralı "Resanet Vapuru" Galata Köprüsü üzerindeki iskelelerden birinde beklerken, başka bir vapurun çarpması sonucu batmış, devrin Padişahı Sultan II. Abdülhamid'in emriyle sudan çıkartılarak tamir edilmiş ve tekrar hizmete alınmıştı. Bu özel duruma binaen ismi "Eser-i Merhamet" olarak değiştirilen vapur, savaş zamanı Şubat ayında kömür getirmek üzere İstanbul Boğazı'ndan Karadeniz'e çıkmış, Dikilikaya üzerinden 5 mil geçtikten sonra düşman denizaltısının saldırısına uğramıştı. Vapur mürettebatı tarafından yaraları kapatılarak yoluna devam etmiş, Ereğli'de hafif bir onarım gördükten sonra İstanbul'a geri dönmüştü. Hasköy Tersanesi'nde bir defa daha onarılan vapur aynı sene bu defa Karasu açıklarında düşman denizaltısının saldırısına uğramış, batarak hizmet dışı kalmıştı.

Düşman denizaltıları "Eser-i Merhamet"ten sonra bir İstanbul vapurunu daha hedef almışlardı. "40" numaralı "Rehber" vapuru, 1915 yılının son günlerinde Biga açıklarında Yumurta Adası önlerinde batırılmıştı.

"62" numaralı "Hünkâr İskelesi" vapuru, 1915 yılı Mayıs ayında İstanbul'dan Gelibolu'ya top mermisi götürürken, uğradığı Tekirdağ İskelesi'nde bağlıyken, İngiliz denizaltısı "E-11" tarafından torpillenmişti. Vapur isabet aldıktan hemen sonra gemideki cephane patlamış, vapur da batmıştı.

İtilâf kuvvetleri Çanakkale'de kahramanca savaşan ordumuzun ikmal yollarını kesebilmek gayesiyle vapurlarımızı hedef almış, Marmara'ya denizaltı gemilerini sokmuşlardı. 19 Mayıs 1915 günü Yüzbaşı Martin Eric Dunbar Nasmith komutasındaki İngiliz "E-11" denizaltısı bu yolu izleyerek Marmara'ya girmişti. Sözkonusu denizaltı Marmara sularında aylarca kalmış, onlarca gemimizi batırmıştı.

Akbaş Limanı, muharebeler boyunca ordumuzun temel ikmal üssü olarak kullanılmıştı. Marmara'dan gemilerimizin getirdiği cephane ve erzak buradan cepheye nakledilmiş, cepheden gelen yaralılar da aynı gemilerle İstanbul'a gönderilmişlerdi. Gelibolu Yarımadası'nda muharebelerin yoğunlaştığı günlerden 25 Ağustos 1915 sabahı Akbaş Limanı çok hareketli bir güne başlamıştı. Gece boyunca cepheden gelen yaralı askerlerden 200'ü, limanda bağlı olan "Halep" vapuruna yerleştirilmiş ve vapur seyir için hazırlanmıştı.

Bu sırada "E-11" denizaltısı kaptanı limanda bağlı 3 vapur görmüştü. Bunlardan biri Kızılay amblemleriyle boyanmış hastane vapuruydu. Bunun üzerine iskeledeki diğer vapur olan ve herhangi bir amblem taşımayan "Halep" gemisini vurmuştu. Halbuki Kaptan Nasmith yanılmıştı. Cepheden o gece gelen yaralılar öylesine çoktu ki, 200 kadar yaralı "Halep" vapuruna bindirilmiş, ancak vapurun üzerine Kızılay bayrağı asılamamıştı. Maalesef "Halep" vapuru oracıkta batmış, yaralılar sulara gömülmekte olan gemiden kurtulamamış, hepsi şehit olmuşlardı. Bu meşum olaydan bir süre sonra şehitlerimiz batık gemiden çıkarılarak Akbaş Limanı'na defnedilmişti. Günümüzde birçok İstanbullu hemşehrimizin katıldığı Çanakkale turlarının çoğunun başlangıç noktası olarak ziyaret edilen "Akbaş Şehitliği" işte bu vesileyle kurulmuştu.

Savaş süresince yaralı nakliyesinin büyük çoğunluğu Şirket-i Hayriye vapurları vasıtasıyla yapılmıştı. Ağadere ve Akbaş iskelelerine kurulan yaralı ikmal merkezlerinde toplanan hastalar İstanbul'a nakledilmişlerdi.

Savaş sonrasında bölgeye envanter çıkarmak amacıyla gelen İngiliz askerleri "Halep" gemisinin künyesini sökerek "E-11" denizaltısının kaptanına hediye etmişlerdir. Araştırmacı denizaltı uzmanı mühendis Selçuk Kolay'ın çabalarıyla bulunan künye, uzun müddet bu künyeyi evlerinde saklayan İskoçyalı kaptanın oğlu ve torunu tarafından 95 yıl sonra İstanbul Deniz Müzesi'ne teslim edilmiş olup halen müzede sergilenmektedir.

İstanbul vapurlarından biri de Çanakkale savaşları boyunca İtilâf kuvvetleri tarafından kullanılmıştı. Bu vapur, tarihimizde "Büyük" unvanı lâyık görülen az sayıda devlet adamından biri olan Büyük Reşit Paşa'nın isminin verildiği vapurdu. Şirket-i Hayriye 1851 senesinde, Sadrazam olan Büyük Reşit Paşa'nın girişim ve yardımıyla, dönemin Padişahı Sultan Abdülmecit'ten alınan irade-i şahâneyle ülkemizin ilk anonim şirketi ve milli vapurculuk işletmesi olarak kurulmuştu. Şirketin hissedarı da olan Reşit Paşa'nın ismi idarenin İngiltere'ye sipariş ettiği "71" baca numaralı vapura verilmiş, ancak gemi henüz teslim alınmamıştı.

"Reşit Paşa", 1914 yılında Glasgow'da Fairfield Shipping Co. tezgâhlarında yolcu vapuru olarak inşa edilmiş olup Şirket-i Hayriye'nin en büyük gemisiydi. 588 groston ağırlığında çelik saçtan bir tekneye sahip olup çift uskurluydu; uzunluğu 49 metre, genişliği 7.9 metre, su kesimi 2.4 metreydi. 406 beygir gücünde iki adet üç silindirli buhar makinesi ile saatte 12 mil hız yapıyordu.

Ücreti ödenmiş olmasına rağmen 1914 yılı Kasım ayında gemiye İngiltere Hükumeti'nce el konulmuş, ismi "**Water Witch (Su Cadısı)**" olarak değiştirilmişti. Gemi 1915 yılında Kı-

PDF-XChange Viewer Click to buy NOW! www.docu-track.com

Edirnekapı Şehitliği - Mustafa Noyan Arşivi



zılay ve Kızılhaç logolarıyla hastane gemisi olarak Çanakkale muharebelerine katılmıştı. 1918 yılında yapılan Mondros Mütarekesi'nden sonra tekrar Türk sularına girmiş, bir İngiliz sigorta şirketine bağlı olarak 4 yıl hizmet vermişti. 6 Ekim 1923 yılında Şirket-i Hayriye'ye iade edilen gemiye, "kurtuluş" anlamına gelen "**Halâs**" ismi verilmişti. Vapur 60 yıl boyunca İstanbul'da yolcu vapuru olarak hizmet verdikten sonra 12 Aralık 1983'de hizmet dışı kalmış; 1985 yılında bir turizm şirketi tarafından satın alınarak restore edilmişti. Günümüzde 15 lüks kabinli modern bir turistik gemi haline getirilen "Halâs" vapuru, Boğaziçi sularında halen süzülmeye devam ediyor.

"60" baca numaralı "Rağbet" ve "70" baca numaralı "Ziyâ" vapurları Çanakkale savaşları boyunca, üzerlerinde Kızılay amblemiyle Hilâl-i Ahmer hizmetinde çalıştırılmışlardı. Kızılay hizmetinde bulunan vapurlardan bir kısmı, üzerlerinde kırmızı hilâl gerili bir örtü taşıdıkları halde, uluslararası savaş kurallarına göre vurulmaları yasak olsa da, İtilâf kuvvetleri tarafından cepheye asker ve mühimmat taşıdıkları gerekçesiyle torpillenmişler ve yara almışlardı.

Yaralı nakliyesinin büyük çoğunluğu da Şirket-i Hayriye vapurları vasıtasıyla yapılmıştı, Ağadere ve Akbaş iskelelerine kurulan yaralı ikmal merkezlerinde toplanan hastalar İstanbul'a nakledilmişlerdi. Nakliyat hastanelerinden yaralıları alan vapurlar, önce Lapseki'ye sonra Gelibolu'ya uğrayarak geriye sevki gereken yaralıları toplayarak biran önce İstanbul'a sevketmeye çalışmışlardı.

İstanbul'a vapurlarla getirilen yaralı askerlerin büyük çoğunluğu, askeri hastanelerde ve o dönem hastane olarak kullanılan kışlalar ile Yenikapı Mevlevihânesi gibi kurumlarda vefat ederek şehitlik mertebesine erişmişlerdi. Haydarpaşa Askeri Hastanesi'nin hemen yanında, savaşta yaralandıktan sonra İstanbul'a getirilerek burada ölen İtilâf Kuvvetleri Ordusu'na bağlı askerlerin yattığı bir de İngiliz mezarlığı bulunur. Karacaahmet, Kulaksız gibi kabristanlarda defnedilenler olsa da, Çanakkale şehitlerinin büyük bir kısmı İstanbul Edirnekapı'da, hemen surların dışında ayrılan alana gömülmüşlerdi. Günümüzde bu alan ve kabristan, Şehitlik ismiyle bilinmektedir.



Halas (Water Witch)

Kültür AŞ yerleşkesine neredeyse yürüme mesafesinde bulunan Şehitlik, halen Silahlı Kuvvetler mensupları şehit subay ve askerlerin definlerinde kullanılmaktadır. Kabristanın içinde Çanakkale Şehitleri adına yapılmış bir abide vardır. İstiklâl Marşımızın şâiri Mehmet Akif Ersoy da en önemli eserlerinden biri olan şiirini "Çanakkale Şehitleri"ne atfetmiş olduğundan, aynı şehitlikte medfundur.

Kaynakça:

Bozoğlu, A., "Suhulet: Madalyası Verilmeyen Bir Kahraman" *Deniz Haber Dergisi*, Mart 2008, İstanbul.

Güleryüz, A., *Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi Vapurları*, İstanbul 2002.

İşli, E. Nedret, Şirket-i Hayriye Bibliyografyası, *İstanbul Armağanı: Boğaziçi Medeniyeti,* İstanbul 1996,

Keskin, G., "Boğaziçi'nden Çanakkale'ye Şirket-i Hayriye Vapurları" *Gelibolu'yu Anlamak*

Kızıldemir, M., Orhan, *Şirket-i Hayriye İdaresi*, Türkiye Denizciler Sendikası Yayınları, İstanbul 1992

Kolay, S., Derinlerden Yansımalar: Çanakkale Savaşı Batıkları, Vehbi Koç Vakfı,

Koraltürk, M., "Şirket-i Hayriye'nin Kurucu ve İlk Hissedarları", *İstanbul Armağanı 2: Boğaziçi Medeniyeti*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayını, İstanbul 1996.

Koraltürk, M., *Buharlı Vapurlardan Deniz Otobüslerine İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, Varlık Yayınları, İstanbul 2010.

Koraltürk, *M., Şirket-i Hayriye (1851-1945)*, İDO Yayını, İstanbul 2007.

Tutel, E., *Şirket-i Hayriye*, İstanbul 1994.

http://www.tsk.tr/8_tarihten_kesitler/8_3_canakkale_muharebelerinden_kesitler/resim31.htm