

Rıfat N. Bali

Savarona: Atatürk'e Son Armağan

SAVARONA

Atatürk'e Son Armağan

Rıfat N. Bali

1948 yılında İstanbul'da doğdu. 2001 yılında Sorbonne Üniversitesi, Ecole Pratique des Hautes Etudes'den mezun oldu. Çok sayıda kitap ve makalenin yazarı olup çalışmaları hakkındaki bilgiler www.rifatbali.com web sitesinde mevcuttur.

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR 7
KİM KİMDİR? 9
ÖNSÖZ 11
GİRİŞ 13

BİRİNCİ BÖLÜM
SAVARONA VE SAHİBESİNİN HAYAT HİKÂYESİ 19
1- Savarona'nın Sahibesi Kimdi? 21
2- Amerikan Basınında Savarona 23
3- Emekli Deniz Albayı Kâzım Erbil'in Anılarında Savarona 27
4- Armatör Kahraman Sadıkoğlu'nun Görüşleri 29

İKİNCİ BÖLÜM
MAHMUT BALER'İN HATIRATINA GÖRE *SAVARONA*'NIN SATIN ALINMASI 31
1- Savarona'yla İlgili Kararnameler 36
2-Almanya'daki Temaslar 38
3- Savarona'da Yapılan Tadilatlar 41
4- Mahmut Baler'in Hatıratındaki Eksikler 44

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
AMERİKAN MİLLÎ ARŞİVLERİ BELGELERİNE GÖRE *SAVARONA*'NIN SATIN ALINMASI 47

1- Satın Alma Süreci 49
2- Nuri Aziz Beler ve Mahmut Baler'in Talep Ettikleri Komisyon Meselesi 72

SONUÇ 91
EKLER 93
***EK – 1:** Atatürk'ün Savarona'da Bulunduğu Sürenin Kronolojisi* 93
***EK- 2:** T.C. Cumhurbaşkanlığı Arşivi'nde Mevcut Belgeler* 95
***EK- 3:** 1948 Yılında Bütçe Kanunu'nun Müzakeresi Sırasında Savarona Yatı Tartışmaları* 107
***EK- 4:** 1955 yılında Kars Mebusu Ali Yeniaras'ın Savarona Okul Gemisiyle İlgili Suali* 113
***EK- 5:** Akşam Gazetesi Yazarı Cemaleddin Bildik'in Yazı Dizisi* 119
***EK- 6:** Atatürk'ün Manevî Kızı Ülkü'nün Anıları* 153
***EK- 7:** Atatürk'ün Uşağı Cemal Granda'nın Anıları* 157
***EK- 8:** Emekli Deniz Albayı Kâzım Erbil'in Anıları* 164
***EK- 9:** İkdam Gazetesi Yazarı Rahmi Yağız'ın 1939 yılında Savarona'yı Ziyareti* 173

KAYNAKÇA 181
DİZİN 185
ALBÜM 189

KISALTMALAR

TBMM : Türkiye Büyük Millet Meclisi

GI : General

DP : Demokrat Parti

NARA : National Archives and Records Administration (Amerikan Milli Arşivleri)

Kim Kimdir?

Asa W. Jennings	Nuri Aziz Beler ile Mahmut Baler'i savunan Türk muhibbi avukat
Cordell Hull	Birleşik Amerika Dışişleri Bakanı
Emory S. Land	Birleşik Amerika Denizcilik Komisyonu Reisi (görevi Joseph P. Kennedy'den devraldı)
George Strauss Messersmith	Birleşik Amerika Dışişleri Bakan Yardımcısı
Henry Serrano Villard	Birleşik Amerika Dışişleri Bakanlığı memuru
Ira A. Campbell	Savarona Ship Corporation'un avukatı
Joseph P. Kennedy	Birleşik Amerika Denizcilik Komisyonu Reisi
Julian E. Gillespie	Birleşik Amerika'nın İstanbul Büyükelçiliği'nde görevli ticaret ataşesi
Kaptan Fish	*Savarona* yatının kaptanı
Mahmut Baler	Nuri Aziz Beler'le birlikte *Savarona* yatının satın alınmasına aracı olan kişi
Mark L. Bristol	Birleşik Amerika'nın, Konstantiniye'de görevli eski "yüksek komiseri", emekli amiral
Mehmet Münir Ertegün	Türkiye Cumhuriyeti'nin Washington Büyükelçisi
Nuri Aziz Beler	Mahmut Baler'le birlikte *Savarona* yatının satın alınmasına aracı olan tüccar
Paul Alling	Birleşik Amerika Dışişleri Bakanlığı Yakın

	Şark İşleri Âmir Yardımcısı
Pierrepont Moffat	Birleşik Amerika Dışişleri Bakanlığı Batı Avrupa İşleri Âmiri
Rayford W. Alley	Asa W. Jennings'in görevli olduğu hukuk bürosunun sahibi
Wallace Murray	Birleşik Amerika Dışişleri Bakanlığı Yakın Şark İşleri Âmiri
Wilburg Keblinger	Birleşik Amerika'nın Hamburg Başkonsolosu
Zeki Rıza Sporel	Mahmut Baler'le birlikte *Savarona* yatının satın alınmasına aracı olan tüccar

Önsöz



Savarona yatı, "şanlı" sıfatıyla anılan *Yavuz* savaş gemisi ve ilk okyanus aşırı seyahati gerçekleştiren *Gülcemal* gemisiyle birlikte Türk denizcilik tarihinde efsanevî bir yer edinmiş ve isimleri kamuoyuna mal olmuş üç gemiden biridir. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu ve ilk cumhurbaşkanı Atatürk için 1938 yılında satın alınan *Savarona* yatı, günümüzde lüks turizmine hizmet etmekte. *Savarona* adı, her zaman Atatürk imgesiyle özdeşleştirildiğinden yatın satın alınması ve tarihçesi hakkında çok sayıda makale mevcuttur. Ancak bu yayınlar genellikle, yanlışlıklar dâhil olmak üzere hep birbirini alıntılayan ve dolayısıyla tekrarlayan yazılardır. Bu çalışmada T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, T.C. Cumhurbaşkanlığı Arşivi, T.C. Genelkurmay Başkanlığı ATASE Başkanlığı, Amerikan Millî Arşivleri (College Park, Maryland) ve Kongre Kütüphanesi'nde (Washington, D.C.) mevcut olup şimdiye kadar istifade edilmemiş belgeler esas alınarak *Savarona* yatının hangi şartlar altında satın alındığının hikâyesi anlatılacaktır. "Ekler" bölümünde yer alan yazı dizisi ve anılar, *Savarona* yatında gündelik hayatın işleyişini ve yatın iç mekânını canlı bir şekilde tasvir etmelerinden ötürü bu çalışmada yer almaktadırlar.

Bu kitabın hazırlanma safhasında birçok kişinin katkısı olmuştur. Amerikan Millî Arşivleri'ndeki belgeleri Carren Kaston temin etti ve Ayşe Günaysu çevirdi. T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'ndeki belgeleri Ömer Türkoğlu temin etti. T.C. Genelkur-

may Başkanlığı ATASE Başkanlığı Arşiv Müdürü Dr. Öğr. Alb. Ahmet Tetik, *Savarona*'yla ilgili arşivlerinde mevcut olan belge ve fotoğrafları tevdi etti. Amerikan Bilgi-Belge Merkezi Müdiresi Ayşe Özakıncı Amerikan basınında yer alan haberleri temin etti. Yrd. Doç. Dr. Murat Koraltürk, kapakta kullandığım fotoğrafı kendi arşivinden ödünç verdi. *Hürriyet* gazetesi fotoğraf editörü Koray Peközkay arşivlerindeki fotoğrafları bedelsiz kullanmama izin verdi. *Cumhuriyet* gazetesi Bilgi Belge Merkezi Müdiresi Edibe Buğra arşivlerinden istifade etmeme izin verdi.Kendilerine müteşekkirim.

Osmanbey, Ekim 2009

Giriş

Sağlığının kötüleştiği bir tarihte satın alındığından Atatürk'ün çok az bir süre faydalanabildiği *Savarona* yatı, Atatürk'ün vefatından sonra bir süre Reis-i Cumhur İsmet İnönü ve Başvekil Şükrü Saracoğlu tarafından kullanılacak, Türkiye'yi ziyaret eden yabancı devlet adamlarını ağırlayacak, ondan sonra da uzun bir süre atıl vaziyette kalacaktır. Bu süre zarfında önce yatın dış ülkelere satılması için Türkiye'nin yurtdışındaki büyükelçiliklerine gerekli talimat gönderilecek[1], daha sonra yatın, lüks turizmin hizmetine sunulması arayışları başlayacaktır. 1950 yılında Hamburg'daki Howalds Werke AG tersanesi, lüks turizm gemisi olarak hizmete sokulmak üzere yatta yapmayı tasarladığı tadilatlar hakkında Devlet Denizyolları'na teklif verecek,[2] aynı yıl Mehmet Şeber adında Trabzonlu bir eski denizci, Ulaştırma Bakanlığı'na müracaat ederek yatın kendisine satılmasını veya kiralanmasını teklif edecektir.[3] Gene aynı yıl basında yer alan bir başka habere göre satışa çıkarılan *Savarona*'ya, bir İngiliz firması talip olmuştu. Bu haber üzerine *Ulus* gazetesi yazarı Nurettin Artam, *Savarona*'nın satışına karşı çıkacaktı.[4] Ancak bütün bu teşebbüsler sonuçsuz kalacaktır. 1951 yılında yer alan başka bir habere göre ise Denizyolları İdaresi'nin Mısır acentesi, Mısırlı zenginlerden oluşan bir grubu bir ay müddetle Akdeniz limanlarında gezdirmek amacıyla *Savarona*'yı bir aylığına 300.000 liraya kiralamıştı.[5]

Çok partili demokrasi döneminde *Savarona* yatı, birkaç kere

1 "Savarona Yatı Satılacak," *Tasvir*, 6 Aralık 1948.

2 "Savarona Lüks Bir Yolcu Gemisi Olmaya Namzet," *Vatan*, 10 Kasım 1950.

3 "Savarona'ya Yeni Talip," *Vatan*, 24 Kasım 1950.

4 T.İ., "Savarona," *Ulus*, 11 Haziran 1950.

5 "Savarona Kiraya Verildi," *Vatan*, 23 Nisan 1951.

TBMM'de tartışmalara konu olacaktır. Bunlardan ilki, 1948 yılı Bütçe Kanunu'nun müzakeresi sırasında meydana gelecek ve yatın giderlerinin, Cumhurbaşkanlığı bütçesinde büyük yer tutmasıyla ilgili olacaktır.[6] Bu tartışmadan üç yıl sonra, 1951 yılında dönemin Cumhurbaşkanı Celâl Bayar'ın teklifi üzerine *Savarona* yatı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na devredilecektir. Bu tarihten itibaren yat, "okul gemisi" olarak hizmet edecek ve Deniz Harp Okulu öğrencilerini, inceleme ve tatbikatlarda bulunmak amacıyla değişik ülkelere götürecektir. TBMM'deki ikinci tartışma ise 1955 yılında yaşanacak ve gene yatın giderleriyle ilgili olacaktır. Kars Mebusu Ali Yeniaras'ın, *Savarona* okul gemisinin son beş yıl zarfında Türk karasularında ve hariçte ne kadar sefer yaptığı, bu seferlere hangi deniz vasıtalarının iştirak ettikleri, maksatları ve masrafların miktarları hakkında Başvekil Adnan Menderes'e yönelttiği sözlü suali ve eleştirileri, başvekil adına Fuat Köprülü cevaplayacaktı.[7]

Savarona, 3 Ekim 1979 günü Heybeliada açıklarında demirliyken makine dairesinde çıkan bir yangınla ağır hasar görecekti.[8] Yangından sonra altı ay onarım gören yat, 28 Ağustos 1980 tarihinden itibaren okul gemisi olarak tekrar hizmete sokulacak,[9] 27 Temmuz 1986 tarihinde ise Deniz Kuvvetleri Komutanlığı kadrosundan çıkarılacaktır.[10] 1989 yılında dönemin hükümetinin, *Savarona*'yı hurdaya çıkarma kararı alması üzerine armatör Kahraman Sadıkoğlu, yatı 49 yıl için kiralayacak, hiçbir masraf-

6 "Savarona, Bugüne Kadar 15 Milyona Mâl Olmuş," *Vatan*, 28 Aralık 1947. Bu tartışmanın tam metni "Ekler" bölümünde yer almaktadır.

7 "Bedelsiz İthalât ile Savarona'ya Dair Takrirler Sert Tartışmalara Yol Açtı," *Vatan*, 29 Kasım 1955. Bu tartışmanın tam metni "Ekler" bölümünde yer almakta.

8 Namık Koçak, Abdullah Öğülmüş, "Savarona Yatı Dün Yandı," *Hürriyet*, 4 Ekim 1979.

9 Sinan Erbil, "Savarona'nın Onarımı Bitti," *Milliyet*, 28 Ağustos 1980.

10 Hâkim Yarbay Fahri Çoker, *T.C. Savarona ile Akdeniz ve Atlantik'te 78 Gün 24 Temmuz-11 Ekim 1957*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Merkez Dairesi Başkanlığı, İstanbul, 2001, s. 4.

tan kaçınmayarak yeni baştan teşrif ettikten sonra lüks turizmin hizmetine sunacaktır. Kahraman Sadıkoğlu, gemiyi teşrif ederken ünlü yat tasarımcısı Donald Starkey, iç mekânları düzenleyecek, Atatürk'ün istirahat ettiği oda ise Atatürk'ün şahsî eşyalarının muhafaza edildiği küçük bir müze haline dönüştürülecektir.[11]

Savarona'nın maruz kaldığı yangının vuku bulduğu 1979 yılından, Kahraman Sadıkoğlu'nun yatı 49 yıllığına kiraladığı 1989 yılına kadar hiç değinilmeyen bir konu, yattaki tarihî vasfa sahip 89 parça eşyanın akibetiydi. Kahraman Sadıkoğlu'nun *Savarona*'yı kiralamasından sonra basında bu eşyaların akibeti tartışılmaya başlanacaktır. *Milliyet* gazetesi yazarı Erkan Çelebi konuyla ilgili hazırladığı yazı dizisinde *Savarona*'nın kapı tokmaklarına kadar yağmalandığını, yatta Atatürk'ten hatıra olarak sadece çanı, güverte lambaları ve kullandığı masaj aletinin iskeleti kaldığını yazacaktı. Kahraman Sadıkoğlu Çelebi ile yaptığı görüşmede bu "yağmalama" hadisesini şöyle aktaracaktır:

> Daha *Savarona* ihalesini yeni kazanmıştım. Nereden hemen haber aldılarsa, beni ta evimden buldular. Atatürk'ün yatından sökülen orijinal parçaları bana satmak için geldiler. Getirdikleri parçalar arasında *Savarona*'dan sökülen orijinal kapı tokmaklarına kadar akla gelmeyecek parçalar vardı. Bu parçalar arasında Atatürk'ün *Savarona* yatında verdiği ilk yemekli davetin mönüsü de vardı. Atatürk zaten yatta ancak iki defa davet vermiş, üç defa da, Boğaz ve Adalar turu yapabilmiş. Fransızca olan bu mönüde, Atatürk'le birlikte davete katılanların imzası bulunuyor. Bu tip orijinal parçalar için 13 milyon lira ödedim. (...)
>
> Bu yazının [yatın kıç tarafındaki *Savarona* yazısı] orijinali pirinçten. Sarı para ettiği için yazıyı sökmüşler. Takriben 80 kilo

11 "Büyük Atatürk'ün Anısını Taşıyan Gemi Savarona," *Pirelli*, Kasım 1974, Yıl 11, Sayı 122, s. 13; Ata Güler, "Atatürk'ün Gemisi Savarona," *Pirelli*, Kasım 1979, Yıl 16, Sayı 182, s. 22-23; Turgay Tuna, "Bir Ara Yakmışız Şimdi de Satacağız," *Kimlik*, Mart 2005, Sayı 13, s. 30-32; (Çevrimiçi): www.savaronavoyage.com/mainpage.html; Batu Göker, "M/Y Savarona," (Çevrimiçi): www.denizce.com/savarona.asp

civarında bir sarı (pirinç) çıkmıştır. Daha sonra yerine aynı yazıyı tahtadan yapıp, pirinç gibi gözüksün diye üzerini sarı renkli yaldız boyayla boyamışlar. Orijinal yazının nerede olduğunu sordum. Bana, "yangında yandı" dediler. "Pirinç levha hiç yanar mı?" (...)

Biliyor musunuz, *Savarona*'yı yaptıran İngiliz milyarder Emily Roebling Kadvaldr, [Cadwalader] bu şömineyi bir şatoda görmüş ve yata koymak için satın almak istemiş. Ne var ki, şatonun sahipleri şömineyi satmak istememişler. Bunun üzerine kadın şatoyu satın almış. İşte bu şömineyi bile götürmüşler. Yerine adi bir şömine koymuşlar. *Savarona*'nın duvarları Ankara Mobilya'ya sunta üzerine kaplama olarak yaptırılmış. Abajur ve avizeler Kütahya işi. İnsan evine dahi koymaz.[12]

Sadıkoğlu kaybolan tarihi eşyalar hakkındaki kanaatini şöyle dile getirecekti:

Bence, bu yangını yağmayı örtbas etmede kullanmak amacıyla çıkartmışlar. Çünkü, yangın için 'sabotaj yapıldı' deniliyor. Ama yangın içerden başlamış. Şayet sabotaj olsaydı, yangın geminin güvertesinde ya da dış kısmında çıkardı.[13]

Kaybolan tarihî eşyalar arasında Kral Faysal'ın hediye ettiği gümüş çanak, Irak veliahtı Abdüllillah'ın som gümüşten gemi şeklindeki meyveliği, şömine ve Atatürk'ün gümüşten mamul yazı takımı vardı.[14] Bu yazı dizisinin sonucunda *Savarona*'ya ait bazı tarihî eşyaların İzmit Defterdarlığı'nın depolarında bulunduğu haberleri çıktı. Ancak sonradan bulunduğu söylenen bu eşyaların tamamının taklit olduğu anlaşıldı. İzmit Müze Müdürü Kemal Can bu eşyalardan sadece Atatürk'ün masaj aletinin tarihî değeri olduğunu, diğerlerinin taklit olduklarını doğrulayacaktı.[15]

12 Erkan Çelebi, "Savarona'yı kim yağmaladı?", *Milliyet*, 26 Haziran 1989.

13 Erkan Çelebi, "Savarona'yı kim yağmaladı?", *Milliyet*, 26 Haziran 1989.

14 Erkan Çelebi, "Savarona'daki 89 tarihi parça nerede?", *Milliyet*, 28 Haziran 1989.

15 Erkan Çelebi, "Bulunan parçalar taklit", *Milliyet*, 1 Temmuz 2989.

Kahraman Sadıkoğlu gemiyi Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'ndan 96 parça eşya ile teslim aldığını ve bunların tarihî eşya olmadıklarını belirtecekti. Neticede yangından sonra *Savarona*'da tarihî demirbaş eşya olarak sadece beş parça kalmıştı: Şömine, merdiven trabzanları, sauna, bir demir pano ve demirden yapılmış masaj aleti.[16]

Günümüzde "*Savarona* yatı", hafızalarda "Atatürk'ün yatı" olarak yer etmiş durumdadır. Yatın hangi şartlar altında satın alındığı ise çoktan unutulmuş olup denizcilik tarihine meraklı birkaç kişinin dışında çok fazla kimseyi ilgilendirmemektedir. Ancak "*Savarona* yatının satın alınmasında hangi şahsiyetlerin etkili oldukları" meselesi, Tek Parti döneminde iş âleminin önde gelen tüccarlarının, hükümet çevreleri ve üst düzey bürokrasiyle tesis ettikleri yakın ilişkilerden nasıl faydalandıklarını veya faydalanmaya çalıştıklarını anlamak açısından oldukça önemlidir.

Savarona yatının satın alınması sürecinin şimdiye kadar gün ışığına çıkmamış olan bu yanını anlamak için bu hikâyeyi, Amerikan Millî Arşivleri'nin belgeleri ışığında anlatmak şart.

16 Serpil Gündüz, "Savarona denize hasret kaldı", *Cumhuriyet*, 29 Ocak 1990.

Birinci Bölüm



Savarona ve Sahibesinin Hayat Hikâyesi

1- *Savarona*'nın Sahibesi Kimdi?

Adını Hint Okyanusu'nda yaşayan bir Afrika kuğusundan alan *Savarona* yatı, Emily Margaret Roebling Cadwalader'in inşa ettirdiği ve aynı adı taşıyan üçüncü yattır. Emily Margaret Roebling Cadwaleder'in, vefatından sonra *The New York Times* gazetesinde yayınlanan kısa biyografisi, hem hayat hikâyesi hem de *Savarona* yatının inşası hakkında aydınlatıcı bilgi vermektedir:

> Emekli bankacı Richard McCall Cadwalader'in eşi, Brooklyn Köprüsü'nün tasarımını ve inşaatını gerçekleştiren John A. Roebling'in torunu Emily Margaret Roebling Cadwalader, bir kalp rahatsızlığı nedeniyle birkaç ay hasta yattıktan sonra Fairworld'deki (Fort Washington, Pennsylvania) evinde bugün vefat etti. 60 yaşlarındaydı. Kabiliyetli bir müzisyen olarak tanınmıştı ve hayır işlerinde faaldi. 1909 yılında, Trenton'da evlenmeden bir yıl önce, körlerin durumlarını incelemek üzere New Jersey komisyonunun üyeliğine seçilmişti. Bu vazifesini yerine getirirken çoğu kez kendi malî imkânlarıyla ailelere yardımda bulunmuştu.
>
> 1918 yılının Eylül ayında Cadwalader çifti, yazlık evlerini yurtdışından gelen ve nekahet dönemini geçirmekte olan askerler için hastane olarak kullanılmak üzere devlete devretmişlerdi.
>
> Misis Cadwalader'in 1900 yılında Princeton Üniversitesi'nden mezun olan eşi, yatçılığıyla ünlüydü. Misis Cadwalader, eşiyle birlikte dünyanın birçok yerini yatla gezmişti. Satın aldıkları her yat, kendileri için birkaç yılda özel olarak inşa ediliyor ve bir öncekinden daha büyük oluyordu. Sahip oldukları üç yatın adı *Savarona*'ydı.
>
> *Savarona*'ların ilki, 1926'da Newport News Shipbuilding and Drydock Şirketi tarafından inşa edilmişti ve New York Yacht

Club flamasını taşıyordu. O güne kadar inşa edilen en büyük yat olan ikinci *Savarona* ise 1928'de Wilmington, Delaware'deki Pusey & Jones tersanesinde inşa edildi. 294 feet (89,6 m.) uzunluğunda, öncekinin iki katı olan 20 bin millik seyir yarıçapıyla bu yat, yaklaşık iki milyon dolara mal olmuştu.

Üç yıl sonra Cadwaladers'lerin üçüncü *Savarona* yatı, Hamburg'da suya indirildi. Bu defaki, üç milyon dolara mal olmuştu. 408 feet (124,3 m.) uzunluğunda, 4.464 ton sutaşırımıyla[17] dünyanın en büyük özel gezinti teknesiydi. Misis Cadwalader, bu yatı 1938 yılının Mart ayında miktarı açıklanmayan bir bedel karşılığında Türkiye'nin reis-i cumhuru merhum Kemal Atatürk'e sattı.

Misis Cadwalader ve kız kardeşi, genç kızlık adı Helen Roebling olan, Chestnut Hill'li Carroll S. Tyson Roebling ailelerinden kalan büyük serveti paylaşmışlardı.

Emily Margaret Roebling'in Trenton'daki Trinity Piskoposluk Kilisesi'nde Richard McCall Cadwalader'le izdivacı, 1909 senesinin en önemli haberlerinden biri olmuştu. Richard McCall Cadwalader, 1745-1750 yılları arasında Trenton kasabasının baş temsilcisi olan Thomas Cadwalader'in üçüncü kuşak torunuydu. Bir başka aile büyüğü ise Amerikan Bağımsızlık Savaşı sırasında Hessian'lara[18] karşı "Noel gecesi saldırısı"nda Delaware'i geçen Washington'un ordusunun başındaki Albay Lambert Cadwalader'di.

Cadwalader'ın erkek kardeşlerinden birisi olan Charles M.B. Cadwalader, Philadelphia Tabiat Bilimleri Akademisi'nin reisidir. Misis Cadwalader öldüğünde Charles M.B. Cadwalader ve diğer iki erkek kardeşi, Dr. William B. Cadwalader ile Villanova-Pennsylvania'dan Lambert Cadwalader, cenazede hazır bulunmak üzere çağrılmışlardır.[19]

17 Sutaşırımı (ma-i mahreç): Bir geminin taşırdığı suyun ağırlığı.

18 Hessian'lar: Almanya'da Hesse Kassel bölgesinden gelen ve Amerikan Bağımsızlık Savaşı sırasında İngiltere adına savaşan paralı askerler.

19 "Mrs Cadwalader Dies in Her Home," *The New York Times*, 16 Mayıs 1941.

2- Amerikan Basınında *Savarona*

1938 yılında "Cumhurbaşkanlığı yatı" olarak Atatürk için satın alınacak olan üçüncü *Savarona* yatı, Almanya'nın ünlü Blohm und Voss tersanesinde inşa edilecekti.[20] Bununla ilgili *The New York Times*'ta yer alan haber şöyleydi:

> Bugüne kadar inşa edilmiş en büyük özel yatın yapımı, Blohm & Voss tersanesinde tamamlanmak üzere. Küçük bir transatlantik boyutlarında olan ve Philadelphia'dan Richard M. Cadwalader için inşa edilmekte olan bu dev tekne, yaz başında sahibesine teslim edilecek.
>
> Teçhizat ve lüks hususiyetleri açısından mükemmel olan yat, bugüne kadarki deniz vasıtalarını her bakımdan geride bırakacaktır. Yatı, Savarona Ship Corporation sipariş vermiş.
>
> Misis Cadwalader'in Almanya'da yaptırmakta olduğu yatla ilgili bilgiler dün elimize ulaştı. Teknenin ölçüleri, yakın zamana kadar bir sır gibi saklanıyordu.
>
> 407 feet 10 inç (124,08 m) gövde uzunluğuyla yeni yat, kendinden önceki büyük yatları açık arayla geride bırakıyor. Yıllarca dünyanın "en büyük yatı" unvanını koruyan, merhum James Gordon Bennett'in *Lysistrata*'sı 301 feet (91,7 m) uzunluğundaydı. 1929 yılında Almanya'da inşa edilen, Julius Forstmann'ın *Orion*'ı ise 333 feet (101,4 m). J. P. Morgan'ın Bath, Maine'de inşa edilen yeni *Corsair* yatı ise 343 feet (104,5 m)'dir. Yeni yat, *Corsair*'den 65 feet (19,8 m) daha uzun.
>
> Misis Cadwalader'ın yatı, tonaj olarak da hususî yatları geçmekte. 4.200 ton olan yatın sutaşırımı da 5.600 ton. *Lysistrata* sadece 1.942 tondu. Vincent Astor'un *Nourmahal*'ı, en büyük sutaşırımına sahip yat olmasına rağmen 263 feet 10 inç (80,1 m) uzunluğunda ve 1.969 ton ağırlığında. W. K. Vanderbilt'in Almanya'da inşa edilmekte olan yeni *Alva*'sı, 260 feet (79,2 m) uzunluğunda ve 2.600 ton ağırlığında olacak.

20 Hal-i hazırda Blohm und Voss tersanesi, ThyssenKrupp Marine Systems adıyla faaliyet göstermekte.

> Yeni yatın su kesimi boyu, 350 feet (106,6 m) olacak. 13 kamaralı yatın, çalışır haldeyken 83 personel ve 9 hizmetli kapasiteli mürettebat bölmesi bulunacak. Şaft beygir gücü ise 7 bin 200 olacak.
>
> Bu yeni teknenin tasarımı, Broadway No. 1 adresinde faaliyet gösteren Gibbs & Cox Inc.[21] tarafından yapılmıştı. *Savarona*, Misis Cadwalader'ın 1927 yılında Wilmington, Delaware'deki Pusey & Jones tersanesinde inşa ettirdiği yatın adıydı. 294 feet (89,6 m) uzunluğunda ve 2.076 ton ağırlığındaki *Savarona*'yı, 1929 yılında Yonkers'dan Williams Boyce Thompson satın almıştı. Misis Cadwalader'in genç kızlık adı Emily Roebling'di.
>
> Yıllardır birçok Amerikalı yatlarını, işgücü ve malzemenin daha ucuz olduğu Almanya'da inşa ettiriyor. Birçok teknenin tasarımı Birleşik Amerika'da yapılıyor, daha sonra teknik resimleri yurtdışına gönderiliyor.[22]

Amerikan basını, *Savarona*'nın denize indirilişine geniş yer verecek, *Chicago Tribune*[23] ve *The New York Times*[24] gazeteleri ile *Time* dergisi,[25] bu olayı haber yapacaklardı. Bunlar arasından *The New York Times* gazetesinin haberi şöyleydi:

> Philadelphia'lı Misis Richard M. Cadwalader için inşa edilen ve dünyanın en büyük gezinti teknesi olan *Savarona* yatı, *Europa* gemisinin yapımcıları Blohm & Voss'un tersanesinden bugün suya indirildi. Suya indirilişinde küçük bir tören yapıldı ancak sahibinin isteği üzerine geminin adını, tersane sahibinin eşi Misis Rudolf Blohm koydu.

21 Gibbs & Cox şirketi, halen faal durumdadır. Şirket, 1929 yılında William Frances Gibbs, kardeşi Frederick H. Gibbs ve ünlü yat tasarımcısı Daniel Cox tarafından kurulmuştu. Kaynak: "History of Gibbs & Cox," (Çevrimiçi): www.gibbscox.com/historyofgibbscox.htm

22 "Biggest Yacht Built for American Woman," *The New York Times*, 27 Ocak 1931.

23 "W. M. Vanderbilt Builds 3500 Ton Luxury Yacht," *Chicago Tribune*, 22 Şubat 1931.

24 "Cadwalader Yacht Launched at Hamburg," *The New York Times*, 1 Mart 1931.

25 "Yachts," *Time*, 9 Mart 1931.

> İki bacalı olan *Savarona*'nın fribordu alışılmamış yükseklikte. Kompakt ve güçlü bir görünüşü olan yat, uzun seferlere uygun özelliklere sahip. Boyu 340 feet (103 m), bordası 52 feet (15,8 m). Tescil edilen tonajı, 4.600 ve çift türbinli geminin garanti edilen hızı, 17 deniz mili. 100 kişilik bir mürettebat gerektiren yatın inşası ve tefrişi, birkaç hafta içinde tamamlanacak.[26]

Yatın inşasının bittiği ve denize indirildiği haberinden dört ay sonra *The New York Times*'ta deneme seferiyle ilgili bir haber de yer alacaktı:

> Hamburg'da Blohm & Voss tersanesinin Philadelphia'lı Misis Richard M. Cadwalader için inşa ettiği, tasarımını New York'tan William Francis Gibbs'in gerçekleştirdiği dünyanın en büyük özel buharlı yatı *Savarona*, deneme seferini yaptı.
>
> Yatın tescilli tonajı 4.600, su çekimi hizasında boyu 344 feet (104,8 m), borda boyu 52 feet (15,8 m) ve çektiği su derinliği 20 feet (6 m). Teknenin çevik silueti, iki geniş, kısa bacasıyla ve ince direkleriyle daha da belirginleşiyor. Yatın iç düzeni ise salonu, yemek odası, puro odaları, banyo ve kamaraları, teras ve güneşlenme güvertesiyle küçük bir transatlantiği andırıyor. Orta kasarada gemi sahibesinin dairesi yer alıyor. Burada oturma odası, yatak odaları, soyunma odaları ve banyo bulunuyor. Ayrıca misafirler için de 22 kamara var. Gemi, buhar ve elektrikle çalışıyor. Tropik bölgelerdeki seferler için soğutma sistemi sağlanmış.
>
> Ayrıca yatta, sahibesinin hususî isteği üzerine mürettebat için çok sayıda rahat bölmeler de bulunuyor. 7.200 beygir gücündeki çift üç zamanlı türbin motorlar sayesinde 17 deniz mili hızına ulaşabilen yatın akaryakıtla çalışan dört büyük buhar kazanı var. Motor ve makine gürültüsü ise en düşük seviyeye indirilmiş durumda. Tabii ki yat, en yeni emniyet ve seyir cihazlarıyla, örneğin ciroskoplu pusula, radyo dalgalarıyla kerteriz alma cihazı, deniz altı sinyal cihazı ve bugün bir gemide bulunan yalpa kontrolü amaçlı en büyük jiroskobik dengeleyiciyle teçhiz edilmiş durumda.[27]

26 "Cadwalader yacht Launched at Hamburg," *The New York Times*, 1 Mart 1931.

27 "Private yacht Offers Style of Ocean Liner," *The New York Times*, 19 Temmuz 1931.

Savarona denize indirildikten sonra Atlas Okyanusu'nu ve Büyük Okyanus'u dolaşarak ve Panama Kanalı'ndan geçerek Güney Amerika üzerinden New York limanına gelmek üzereyken yat sahibesi, geminin yapım masrafları kadar tutan gümrük ve kayıt resmini ödemek istemediği için gemi, New York limanına kayıt ve tescil edilmeyecekti. Bunun üzerine *Savarona*, geldiği rota üzerinden Hamburg limanına geri dönecek ve 1936 yılına kadar Hamburg'da kalacaktır.[28] Bu tarihten sonra Amerikan basınında *Savarona*'yla ilgili pek bir habere rastlanmayacaktı. Ancak bu durum, 1937 yılında değişecekti. Amerikan Federal Vergi Kurumu, Cadwalader çiftini vergi kaçırmak suçuyla itham edecekti:

> Hükümet, bugün Fort Washington, Pennsylvania'lı Richard M. Cawalader Jr. ve eşini, resmen vergi yolsuzluğuyla suçladı. Bir hazine yetkilisi, daha önce de *Savarona* adlı 2 milyon dolarlık yatlarını şirket malı göstererek vergi ödemelerini düşürmeye çalışmakla suçlamıştı. Resmî suç bildirimi, Dâhilî Gelirler Bürosu'nun baş hukuk müşaviri John P. Wenchel tarafından gönderildi. Cadwalader çifti, Vergi İtiraz Kurulu'na başvurarak Gelirler Bürosu'nun 1932 gelirleri üzerinden 157.579 dolarlık eksik vergi matrahı belirlemesi karşısında itirazda bulunmuş, vergi matrahı üzerinden %50 oranında ceza kesilmesinin "hiçbir haklı dayanağı" bulunmadığını iddia etmişlerdi. John P. Wenchel, Cadwalader çiftinin vergi mükellefiyetlerinin yeniden belirlenmesi talebine cevaben yazdığı yazıda, Cadwalader çiftinin 1932 yılına ait ortak gelir vergisi beyannâmelerinde "yalan beyanda bulunduklarını ve hileli muamele" yaptıklarını belirtmiş, "bahsi geçen yıla ait belirtilen vergi matrahı açığının bir kısmı, vergi kaçırma kastıyla yapılmış olan bu yalan beyandan kaynaklanmaktadır" ifadesini kullanmıştı.
>
> Kongre'nin en son vergi soruşturmasında Hazine Genel Hukuk Müşaviri Yardımcısı Arthur H. Kent, çiftin vergi ödemelerini düşürmek amacıyla yatlarını şirket üzerine geçirdiklerini, 410 feet boyundaki dünyanın en büyük özel teknesi olarak bilinen yatın,

28 "Atatürk'ün Savarona'da 56 günü," *İkdam*, 13 Haziran 1939.

1931 yılında Almanya'da inşa edildiğini ama hiç Amerikan sularına getirilmediğini açıkladı. Arthur H. Kent, Amerikalıların sahip oldukları yurtdışında inşa edilmiş yatların ülkeye getirilmeleri durumunda %80 oranında vergiye tabi olduğunu belirtti.

Dâhilî Gelirler Bürosu'nun, Cadwalader çifti aleyhine vergi kaçırdığı iddiası, yatın sahibi durumunda olan Savarona Ship Corporation şirketinin hisseleriyle yapılan bir muameleden kaynaklanıyor. Büro, çiftin 400 hisseyi zarar göstermek amacıyla avukatları Thomas Campbell'ın üzerine geçirdiğini iddia ediyor.

Mister Wenchel, raporunda Misis Cadwalader'in "tek başına ya da eşi veya Campbell ile işbirliği içinde" kanunlara uygun bir satış gerçekleşmemiş olduğu halde, bu muameleyi kanunlara uygunmuş gibi göstererek hileli hareket ve yanıltıcı davranış içine girdiğini" belirtiyor. Raporda ayrıca "vergi kaçırmak amacıyla" 1932 yılındaki net sermaye kayıplarının miktarını "hileli bir şekilde fazla gösterdiği"ni de ekliyor.

Mister Wenchel'in, duruşmanın Washington yerine Philadelphia'da görülmesi talebine karşılık yetkililer, şahitlerin Philadelphia'da dinlenmelerinin daha kolay olacağı cevabını verdiler.[29]

3- Emekli Deniz Albayı Kâzım Erbil'in Anılarında *Savarona*

Savarona, Deniz Harp Okulu öğrencilerinin eğitim gemisi olarak kullanılmaya başladığında geminin ilk komutanı olarak görev yapmış olan Emekli Deniz Albayı Kâzım Erbil, *Savarona*'nın neden eğitim gemisi olarak kullanıldığını anılarında şöyle anlatmaktadır:

1946 seçimlerinde bir miktar milletvekiliyle meclise giren Demokrat Parti, seçim meydanlarında ve mecliste en çok tenkit ettikleri; paralardaki İnönü resimleri, Cumhurbaşkanı'nın özel beyaz treni, *Savarona* yatıydı.

29 "Fraud is Charged to Cadwaladers," *The New York Times*, 16 Ekim 1937.

Demokrat Parti hatipleri, iktidarı devamlı bu üç şey için eleştiriyorlardı. 1950'de Demokrat Parti iktidara gelince, senelerden beri ağızlarında sakız ettikleri *Savarona*'yı kullanamadılar.

Cumhurbaşkanı Celâl Bayar, gemiyi Deniz Harp Okulu öğrencilerinin eğitiminde kullanılmak üzere Deniz Kuvvetleri Komutanlığına verdi.

Uzun seneler Küçüksu sahillerinde yatan *Savarona*'yı rahmetli İsmet Paşa söylendiği gibi pek kullanmamıştı.

Geminin Komutanlığına atanan Deniz Kurmay Albay Vedat Burak (*Dumlupınar* denizaltı gemisinde şehit olan, Denizaltı filotilla komodoru Deniz Kurmay Albay Hakkı Burak'ın kardeşi) ve ekibi, sivil personelden gemiyi teslim alarak Heybeliada önüne getirdiler.

Çok titiz olan rahmetli Vedat Burak, gemi demirbaşını mükemmel bir şekilde hazırlatmış, geminin her şeyini demirbaş çizelgelerine geçirtmişti. Hatta *Savarona*'nın meşhur şöminesinde yakılacak odunları bile demirbaşa kaydolmuştu.

Bahriye gemileri, donanmaya katılırken, başlangıçta nasıl bir düzenle kurulmuşsa, geminin hurdaya çıkışına kadar bu düzen sürer gider.

Savarona'da Vedat Beyin sayesinde personelin birlikte çalışmaları, gemiye bakmaları, aralarındaki arkadaşlık, sevgi ve saygı, mükemmel bir şekilde kurulmuştu.

Savarona'nın ilk sahibesi, iskele-sancak yalpalarına mani olmak için, her gemide bulunmayan, çok pahalı bir aygıtı, geminin makina dairesine monte ettirmişti. Bizden önce bu tertibatı bir defa çalıştırmayı denemişler gemi sancak tarafa tehlikeli bir şekilde yattığı için çalıştırmaktan vazgeçmişler. Bizim kıymetli makina ekibimiz bu cihazı çok güzel çalıştırdı. Fakat Vedat Bey yerinde bir kararla "Deniz öğrencilerinin böyle bir aygıta da ihtiyaçları yoktur" diyerek aygıtı hiç kullandırmadı.[30]

30 Kâzım Erbil, *Bahriyede Gördüklerim, Duyduklarım*, Kastaş Yayınevi, İstanbul, 2007, s. 197-200.

4- Armatör Kahraman Sadıkoğlu'nun Görüşleri

Geminin iç tefrişatı konusunda kaynak belirtilmeden söylenen ve de gerçek olarak kabul edilen değişik söylentiler mevcut. Kahraman Sadıkoğlu, bu söylentileri şöyle aktarmaktadır:

> Sahibi bu yatı sipariş ettikten sonra bütün Avrupa'yı geziyor. Oralarda beğendiği eşyaları da *Savarona* için alıyordu. Gezdiği bölgelerden birinde, şatonun içindeki şöminelerden bir tanesini çok beğeniyor. Satın almak istiyor ama sahipleri satmayınca, olduğu gibi şatoyu alıyor ve içindeki şömineyi sökerek, kendi yatak odasına yatağın arkasına monte ediyor. O zaman gemide yine büyük bir değişiklik yapılıyor. Bir baca inşa ediliyor. Sırf şömineden çıkan duman geminin bacasından dışarı çıksın diye. Emily Cadwallader bu yatla gezerken yatın personel adedi aşağı yukarı 86 kişi. Bu arada geminin çarkçı başına âşık oluyor. Böyle olunca da tekneyi tekrar tersaneye geri gönderiyor. Ve teknede kendi odasından çarkçı başının odasına giden özel bir merdiven yaptırıyor. Üç kat aşağıdan, doğrudan bir merdivenle en üst kattaki Cadwallader odasına giden o merdivenin ne olduğunu anlamak bizim için çok güç oldu. Sonra ben bunu aileyi araştırırken bir hatıra defterinden öğrendim.[31]

31 Hülya Çebi-Merve Kurttepeli, "Atatürk'ün En Sevdiği Oyuncak: Savarona," (Çevrimiçi): http://www.gatetoturkey.com/world_lifestyle_portrait/0137/index, Mart 2000.

İkinci Bölüm

Mahmut Baler'in Hatıratına Göre *Savarona*'nın Satın Alınması

Savarona'nın, "Cumhurbaşkanlığı yatı" olarak satın alınması kararına yol açan sebep, Britanya Kralı VIII. Edward'ın 4 Eylül 1936 tarihinde Reis-i Cumhur Atatürk'ü İstanbul'da ziyareti sırasında yaşananlardı. Atatürk'ün Çankaya'da tertip ettiği yemekli sohbetlerin renkli ve nüktedan simalarından olup *Savarona*'nın satın alınmasına aracılık eden Bal Mahmut lakaplı Mahmut Baler (?-1987), bu hadiseyi şöyle anlatmaktadır:

> Büyük aşkı uğruna her şeyini feda ederek krallığını terkeden İngiltere Kralı 8'inci Edvard Atatürk'ü ziyaret için İstanbul'a gelmişti. İstanbul'un her tarafında kendisine büyük karşılama törenleri yapıldı.
>
> İngilizcede "hoşgeldin" manasına gelen "welcome" levhaları yazılıp şehrin sokaklarına asılmıştı. Halk bu yazının İngilizce olduğunu bilmediğinden bunu "velcome" diye Türkçe okuyarak bağırıyor ve bu şekilde tezahürata iştirak ediyorlardı. Kralın şerefine Moda koyunda yapılan yelken yarışlarında Moda Deniz Kulübü karşısına gelerek demirleyen kralın yatı ve onun hemen bitişiğinde de bizim ihtiyar *Ertuğrul* yatı demirlemişti. Kral bu yarışları Atatürk ile beraber nezaketen *Ertuğrul* yatından seyretmeyi tercih etmişti. *Ertuğrul* yatının icabında bir manevra yapabilmesi düşünülerek kazanları istim üzerinde daima çalıştığında etrafa bir yağlı kurum yağmuru yağdırıyordu.
>
> Bu kurumlar, kralın halis İngiliz keteninden yapılmış olan parlak ve harika beyaz elbisesinin üstüne konuyor ve bunları dağıtmak için üfledikçe de yayılıp elbisesini bir enfiye mendiline çeviriyordu. Atatürk bu vaziyetten fena halde sinirlenmiş ve utanarak da kızgın bir hâl almıştı.
>
> - "Majeste bu yat epey zamandır çalışmadığı için kazanları ısınıncaya kadar bu kurumlar bizi rahatsız edecektir" diye özür dileyerek kralın koluna girdi ve bitişiğindeki kralın yatına geçtiler.
>
> Kral, deniz yarışları tamamlandıktan sonra Moda Kulübüne de kısa bir ziyaret yaparak yatıyla Moda'dan ayrıldı.
>
> O gece Atatürk akşam yemeğini Moda Kulübünde yedi. Fakat kurum yağmuru yüzünden fevkalade sinirli ve keyifsizdi. Yük-

sek sesle konuşuyordu: "Efendim medeniyet iddiası lâfla olmaz. Bu iddiaya girenlerin her malzemesi her hususta tamam olmalı. Yoksa işte insan böyle kepaze olur" diye gittikçe arttırdığı hiddetini mütemadiyen tekrarlıyordu.

İşte *Ertuğrul* yatının çürüğe çıkarılması ve devlete lâyık bir yat alınması bu hâdiseden sonra kararlaştırılmıştır.[32]

Türkiye Cumhuriyeti Roma Büyükelçiliği'nin web sayfasında mevcut bir metne göre Fenerbahçe takımının ünlü eski futbolcusu Zeki Rıza Sporel (1898-1969) ile Mahmut Baler, Başvekil Celâl Bayar'ın çok yakın ahbaplarıydılar ve yerli merinos yünlerinden yünlü kumaş üreten ve Türkiye İş Bankası A.Ş.'nin iştiraklerinden olan YÜNİŞ fabrikasının İstanbul temsilciliğini yürütmekteydiler. Zeki Rıza Sporel, ünlü levanten ailelerinden İngiliz Whittall ailesinin kızıyla evliydi. Eşinin kardeşleri de İstanbul'daki İngiltere Başkonsolosluğu'nda çalışıyorlardı. Bu iki kardeşin, Zeki Rıza Bey'i *Savarona* yatının satışa çıkarılmasından haberdar etmeleri ve Zeki Rıza Bey'in, Başvekil Celâl Bayar'a bu satıştan bahsetmesi sayesinde hükümet, *Savarona*'nın satışından haberdar olmuştu.[33] Ancak Mahmut Baler, hatıratında bu hadiseden değişik bir şekilde bahsetmektedir. Bu hatıratta Zeki Rıza Sporel'in adı, yatın satın alınması olayında geçmemektedir:

Cumhurbaşkanlığına sağdan soldan yat, büyük kotra teklifleri gelmeye başladı. İzmir de Giraud'ların yatı İstanbul'a getirilip Atatürk'e gösterildi.

Bir gün de yanan *Rüya* kotrasıyla bir gezi tertiplendi. Atatürk'ü alıp Boğaz'a ve oradan da Büyükada'ya kadar götürüp getirdik. Rüzgârların seyri dolayısıyla tramola tabir edilen yelken değiştirmelerinden kendisi de ekseriyetle yer değiştirdiğinden Atatürk çok

32 Mahmut Baler, *Baldan Damlalar 3 ve Hatıralarım*, Kervan Yayınları, İstanbul, 1982, s. 98-99.

33 "Savarona Yatı ile İlgili Bilgiler," (Çevrimiçi): http://www.ambasciataditurchia.it/Sub_Pages/savarona_yati.htm

rahatsız oldu. Ve bu gezintiden de hiç hoşlanmadı. Velhasıl bu teknelerin ve bütün tekliflerin hiçbirini beğenmedi ve reddetti.

O aralık Amerika'daki bir dostumdan mânâsı kara kuğu olan *Savarona* yatının satış teklifi ve muhtelif resimleri geldi. Ben o teklifi ve resimleri alıp Ankara'ya gittim. Yatın fotoğrafları Atatürk'e arzedilip gösterildi. Bu yatı Atatürk fevkâlade beğendi. Gelen teklifte yatın halen Almanya'da olduğu ve satın alınması için de gereken görüşmenin Berlin'de yapılması hususu bildiriliyordu.[34]

İkdam gazetesinde Atatürk'ün son günleriyle ilgili uzun bir tefrika yayınlayan Rahmi Yağız'a göre *Savarona*'nın 1937 yılının Şubat ayında satışa çıkarıldığı haberini alan, Türkiye Cumhuriyeti'nin Berlin Büyükelçisi Haydar Apak'tı. Bu haber üzerine Ankara, Berlin Büyükelçiliği'ne yata hemen talip olunması talimatını verecekti:

Atatürk Dolmabahçede istirahat günleri geçirmesine rağmen çalışmaktan geri durmuyor, deniz işleri, dil, tarih meseleleri, imar hususları üzerinde devamlı meşguliyetlerde bulunuyordu. Deniz Bank'ı teşkil ederek Türk deniz ticaret filosunun inkişaf imkânlarını bir elden kolayca idare suretile azamî hadde çıkarmağı tasarlıyan Atatürk bir taraftan da deniz harp kuvvetlerinin yeni vahidlerle techizini ihmal etmiyor, her gün muhtelif firmaların yaptıkları teklifleri bizzat ve alâka ile tetkik ediyordu.

İşte bu sıralarda donanma için elzem görülen (ay) sınıfı dört tahtelbahirin Krupp tezgâhlarına siparişi yapılmış, gene Deniz Bank'ın İktisat Vekâleti elile yaptırdığı teşebbüslerle Almanya'daki bloke paralara mukabil Denizyolları için *Sus*, *Trak*, *Marakaz* ve *Etrüsk* gemileri aynı tezgâhlara ısmarlanmıştı.

Riyaseticumhur makamının deniz vasıtalarından mükemmel bir yata da ihtiyacı vardı. Atatürk bunu da düşünmüş ve böyle bir yat yapılması için evvelden verdiği bir emirle inşaiye mütehassıslarından modern konforun tekmil vasıtalarile mücehhez bir de yat projesi hazırlamalarını istemişti. (...) "Amerikalı bir milyarderin

34 Mahmut Baler, *Baldan Damlalar 3 ve Hatıralarım*, Kervan Yayınları, İstanbul, 1982, s. 98-99.

karısı tarafından 931 senesinde yaptırılan dünyanın en şöhretli gemilerinden birini teşkil eden *Savarona* yatı Hamburg'ta satılığa çıkarılmıştır. Elde edilen ve gönderilen kataloğdan da tetkik edileceği veçhile yat bütün modern konfor vasıtalariyle mücehhez ve en yeni deniz âletlerini ihtiva eden mükemmeliyette inşa edilmiştir. Bir milyon liraya satılacağını duydum. Krupp fabrikalarına ısmarlanacak gemiden evvel ne şekilde hareket edeceğimin iş'arını rica ederim."

Riyaseticumhur makamı için 7 milyon Türk lirasına Krupp deniz müesseselerine siparişi verilmek üzere bulunan yat işi bu haberle durdu. Kataloğ tetkik edildi. *Savarona*'nın cihanşümul [uluslararası] şöhreti esasen Ankaraca da malûm bulunduğundan Berlin sefaretine hariciyeden emir gönderildi.

- Derhal talip olunuz!

Berlin sefareti, Türkiye Cumhuriyeti namına satılık *Savarona* yatma talip oldu. Yat sahibi bu isteği memnuniyetle karşıladı. Türklere olan sempatisi bilhassa yatın Şef Atatürk'e tahsisi meselesi kadını fiat hususunda da makul davranmağa imale etmişti [meylettirmişti].[35]

1- *Savarona*'yla İlgili Kararnameler

Savarona'nın satın alınmasına karar verildikten sonra İcra Vekilleri Heyeti, Berlin'e gönderilecek Türk heyeti konusunda bir dizi kararname yayınlayacaktı. 24 Mart 1937 tarihinde toplanan İcra Vekilleri Heyeti, gerekli incelemelerde bulunmaları için halen Viyana'da bulunan Riyaset-i Cumhur Umumî Kâtibi Hasan Rıza Soyak'ın görevlendirilmesini, Akay İşletmesi mühendisi Mehmed'in kendisine refakat etmesini, Hasan Rıza Soyak'a 1500 liralık, Mehmed'e de 1000 liralık döviz tahsis edilmesini kararlaştıracaktı.[36] Bu karardan on gün sonra İcra Vekilleri Heye-

35 Rahmi Yağız, "Atatürk'ün Son Günleri," *İkdam*, 15-17 Ağustos 1939.

36 T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 24 Mart 1937 tarih 030.18.01.02.73.22.6 sayılı belge.

ti, *Ertuğrul* yatının 35 yaşında olması ve *Sakarya* motorunun da ancak düzgün havalarda seyrüsefere müsait olması nedeniyle bu vasıtaların yenilendirilmelerine karar verecekti.[37] İncelemeler sonucunda Almanya'da bulunan *Savarona* yatının satın alınmasına, *Sakarya* motoru makinisti Adil Aşıroğlu'nun da yirmi gün süreyle Almanya'ya gönderilmesine karar verilecekti.[38] *Savarona* yatının süvariliğine, Türk deniz ticaret filosu kaptanlarından Sait Özege tayin edilecekti.[39] Bu karardan yirmi gün sonra da alınacak yatın, pazarlıkla satın alınmasına karar verilecekti.[40] *Savarona*'nın alınmasına karar verildikten sonra yatın umumî muayenesini yapmak üzere İktisat Vekâleti Tarifeler Bürosu'nda görevli Kaptan Burhanettin Yenisey ile Deniz Fen Heyeti üyesi ve makine mühendisi Naci Ark'ın Almanya'ya gönderilmeleri ve Almanya'da bulunan Deniz İnşaiye mühendisi Prof. Harun İlmen'in de bu kişilere katılması kararlaştırılacaktı.[41] Daha sonra satın alma şartlarını tespit etmek, pazarlığı bitirmek ve gemide yapılması icap eden tadilat ve tamirat ile değiştirilmesinde zaruret görülen yemek takımları ve saire donanımının satın alınmasının yerinde yaptırılması için Berlin Büyükelçiliği Reisliği altında Riyaset-i Cumhur Umumî Kâtibi Hasan Rıza Soyak, İktisat Vekâleti Deniz Ticareti Müsteşarı Sadullah Güney ve hesap işlerine bakılmak üzere Maliye Vekâleti'nden seçilen Nakit İşleri Umum Müdür Muavini Rüştü Umur'dan müteşekkil bir komisyonun kurulmasına karar verilecekti.[42]

37 T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 3 Nisan 1957 tarih ve 030.18.01.02.73.27.1 sayılı belge.

38 T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 15 Haziran 1937 tarih ve 030.18.01.02.76.55.2 sayılı belge.

39 Rahmi Yağız, "Atatürk'ün Son Günleri," *İkdam*, 17 Ağustos 1939.

40 T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 5 Temmuz 1937 tarih ve 030.18.01.02.77.62.7 sayılı belge.

41 T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 11 Kasım 1937 tarih ve 080.18.01.02.80.93.18 sayılı belge.

42 T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 10 Aralık 1937 tarih ve 080.18.01.02.81.101.3 ve 14 Aralık 1937 tarih ve 080.18.01.02.81.101.13 sayılı belge.

2-Almanya'daki Temaslar

Almanya'daki görüşmelerin nasıl cereyan ettiği hususunda gene Mahmut Baler'in hatıratı yardımcı olmakta. Baler, hatıratında bu görüşmeleri şöyle anlatmaktadır:

> Bu yatın alınma tarihi Atatürk'ün menhus hastalığının başlangıcı sıralarına rastlar. Umumi kâtip rahmetli Hasan Rıza Soyak'ın riyasetinde Seyrüsefayin (Deniz Yolları) Umum Müdürü Sadullah Bey ve deniz işlerinden anlayan 5 kişilik bir heyetle birlikte Almanya'ya gitmemiz kararlaştırıldı.[43] Berlin'de temas ettiğimiz alakalılar kem-kümlerle bir acaip oyalama siyaseti takip ediyorlar ve yatın satın alınması hususunda bize açık bir teklif veremiyorlardı.
>
> Bir türlü anlayamadığımız bir sebeple de sivil polisler tarafından takip ediliyor ve telefonlarımız da hep dinleniyordu. Velhasıl bir acaip halle karşılaştık ki içinden bir türlü çıkamıyorduk. Ankara mütemadiyen bizi telefonla arıyor ve "İş ne oldu?" diye soruyor. Onlara da bu yüzden müsbet bir cevap veremiyorduk. O esnada [Türkiye] İş Bankası Hamburg Şubesi Müdürü rahmetli Tahir Kevkep telefonlarımızın dinlendiğini bildiği için bana yazdığı bir mektupla fevkâlade mühim bir görüşme için beni acele Hamburg'a çağırıyordu. Ben arkadaşlara bu vaziyeti anlatarak kalkıp Hamburg'a gittim ve Tahir Kevkep'i bankada buldum.
>
> Tahir Kevkep odasının kapısını sıkıca örtüp etrafı da bir kolaçan ettikten sonra gayet hafif sesle konuşmaya başladı.
>
> "Bak Mahmut dinle" dedi. "Benim Alman Deniz Ticareti Müessesesinde çalışan ve çok yakın dostum olan bir kadın var. Bu kadın bana gizlice geldi ve şöyle bir teklif yaptı: "*Savarona*'yı satın almak için Türkiye'den buraya gelen heyetiniz bu yatı satın alamaz. Ben bunun içyüzünü ve sebebini size fevkalade mahrem olarak anlatabilirim. Eğer bu haberin benden çıktığını öğrenirlerse beni o dakikada öldürürler."

43 Almanya'ya gelen Türk heyetinin görüşmelerinde, o sırada AEG fabrikalarında çalışmakta olan Atatürk'ün manevî evladı Abdürrahim Tunçak tercüman olarak yardım edecekti. Kaynak; Tuncay Opçin, "Mevcud-u Meçhul Manevi Oğlu," *Chronicle*, Yıl 2006, Sayı 4, s. 42-47.

Tahir Kevkep "merak etme her hususta emin olabilirsin" diye gereken teminatı kadına verdikten sonra, "anlatın bakalım sizi dinliyorum" demiş. Kadın korku ve heyecanla anlatmaya başlamış.

- "Biliyorsunuz ben uzun zamandır nişanlı olarak bekliyorum. Evlenmememin sebebi de drahomamı temin edememiş olmamdır. Eğer bana bu evlenme drahomam temin edilirse ben *Savarona* hakkında gizli tutulan vaziyeti size söyleyebilirim. Yoksa bu heyetiniz Almanya'da boşuna bekler durur." Tahir Kevkep bu izahatı kadından dinledikten sonra şimdi "Sen ne diyorsun ve ne düşünüyorsun?" diye bana sordu. Ben "Şahsen bu kadının teklifine mutabıkım. Ama bir defa da heyet reisimiz Soyak ile görüşmem lazımdır. Şimdi atlayıp Berlin'e gideyim, sana cevabını vereyim" dedim.

Ve hemen trene atlayarak, Berlin'e gittim. Vaziyeti Soyak'a anlattım. Bizim gizli polislerle takip edildiğimizi ve Ankara telefonlarımızın dinlendiğini bildiğimiz için ben herhangi bir mühim görüşme için daima Semplon'a[44] atlayıp Ankara'ya gidiyor ve vaziyeti arz edip tekrar Berlin'e dönüyordum. O zaman uçak, otomobil, falan yoktu. Vasıta sadece trendi. Soyak da bu müşkülatı düşünerek kadının teklifini derhal kabul etti.

Ve ben tekrar Hamburg'a dönerek mutabakatımızı ve bu drahoma bedelinin de tarafımızdan ödeneceğini kadına bildirmesini Tahir Kevkep'ten rica ettim. Bunun üzerine kadını, çağırarak istediği şeyin yapılacağını bildirmiş. Sonra da kadın işin içyüzünü korkudan titreye titreye Tahir Kevkep'e anlatmış. Ondan da naklen ben öğrenmiş oldum. Kadının anlattıkları şöyle:

- "Bu yatı Hitler satın almıştır. Fakat Hitler'in Atatürk'e olan sempatisi dolayısıyla bunun kendisi tarafından satın alındığı hususunda kimselere bir bilgi verilmemesini ve Atatürk'ün mevcut rahatsızlığı gün geçtikçe ilerleyeceğinden o zaman da bu yatın alınmasından nasıl olsa vazgeçilir diye bu satış vaziyetinin savsaklanması emrini vermiştir.

44 Simplon Orient Express treni.

Sonra kadın Tahir Kevkep'e şu tavsiyede bulunmuş *"Savarona* Hitler tarafından satın alınmıştır ama henüz Amerika Bayrak Değiştirme Komisyonundan yatın satışı geçmemiş ve tasdik edilmemiştir. Bunun için yatın satışı henüz tekemmül etmiş değildir. Eğer komisyona bir tesir yapılması mümkün olur ve Amerika'daki bayrak değiştirme komisyonu bu satışı tasdik etmez ve reddederse satış anüle olur [iptal edilir] ve yat da otomatikman Türk hükümetine geçer."

Biz bu bilgiye sahip olunca yine derhal Ankara'ya giderek vaziyeti Atatürk'e arzettik.

Atatürk nedense bu yatın satın alınmasını çok istiyor ve bekliyordu. Bu arzu, hastalığının tedricen ilerlemesinden mi, yoksa kralın üstüne yağan yağlı kurumların verdiği hicaptan kurtulmamasından mı, nedense yatın alınmasını heyecanla bekliyor ve bu gecikmeden de bir hayli üzülüyordu. Ben son vaziyet hakkındaki malumatı arzedince "Tevfik Rüştü Bey'e söyleyin halen Amerika'da olan Amiral Bristol'e[45] bir mektup yazarak vaziyeti anlatsın ve bu hususta yakın alâkasını beklediğimizi bildirsin. Bu mektubu da Mahmut Bey'e verin Amerika'ya gidip Amiral Bristol'ün eline versin ve cevabını da alıp getirsin" diye emir vermiş.

Bu mektup yazıldı. Ve bana verdiler. Ben de o zaman Avrupa ve Amerika seferlerinde sürat rekoru olan ve mavi kurdelayı taşıyan Almanların *Bremen* transatlantiğe atlayarak New-York'a gittim. New-York'taki adresinde Amiral'i aradığımda Amiral'in Kanada'da olduğu haberini aldım. Ve öğrendiğim adresi ile de derhal Kanada'ya Montreal'e giderek Amiral Bristol'u buldum. Ve Tevfik Rüştü Bey'in mektubundaki Atatürk'ün emir ve ricasını okuyunca derhal ayağa kalktı ve bana bir gün sonra New-York'da Waldorf Astoria otelinde buluşmak üzere randevu verdi. Randevu saatinde New-York'da buluştuk.

45 Amiral Mark Lambert Bristol (1868-1939), 1919 ila 1926 yılları arasında Birleşik Amerika Yüksek Komiseri olarak İstanbul'da görev yapmıştı. Bundan ötürü başta Mustafa Kemal ve İsmet İnönü olmak üzere Kurtuluş Savaşı'nın siyasî ve askerî liderlerinin tamamını tanıyordu.

Atatürk'ün emirlerini en kısa zamanda yerine getireceğini ve bu mevzu için üzülmemelerini arz etmemi bana bildirdi.

Tesadüf Amiral Bristol bu Bayrak Değiştirme Komisyonunda azaymış. O tarihlerde Yahudilerin Amerikalılara olan yakınlığı dolayısıyla taşıdıkları Amerikan bayrağını alıp yırtan Almanlara yatın verilmesine imkân kalmadığını ileri sürerek Hitler'e ait satışın iptaline oybirliğiyle komisyon karar vermiş. Üç gün sonra da bu kararı Amiral bana bildirdi. Ben de aldığım bu müsbet cevapla tekrar Ankara'ya gelerek vaziyeti arzettim. Ve *Savarona*'nın bir milyon lira üzerinden satışı da otomatikman bu şekilde bize intikal etmiş oldu.

Sonra yatın Atatürk'ün arzularına göre, tadili için Southampton'a gittik. Orada bir ay kadar uğraşmamıza rağmen istenilen bu tadilatı yapamadılar. Sonra *Savarona*'yı yapan Bremen'de Bloom und Voest tezgâhları müessesesine müracaat ettik. Gereken tadili kısa bir müddet zarfında yapabilecekleri cevabını aldık.

Ve Southampton limanından Bremen'e hareketle orada iki aylık bir müddet zarfında istenilen tadilat yapıldı. Ve *Savarona* da bu maceralardan sonra İstanbul'a gelebildi.[46]

Mahmut Baler, anılarında hiç söz etmemesine rağmen emekli Deniz Albayı Kâzım Erbil, hatıralarında geminin satın alınması sırasında Atatürk'ün, "para vermedik buğdayla aldık efendim" sözleriyle *Savarona*'nın satın alınmasına ikna edildiğini aktarmaktadır.[47]

3- *Savarona*'da Yapılan Tadilatlar

Savarona'nın satın alınmasından sonra yatta bazı tadilatların yapılması elzemdi zira gemi, beş yıldan beri Hamburg limanında demirliydi. Atatürk, yatın kataloğunu önceden incelemiş ve yapıl-

46 Mahmut Baler, *Baldan Damlalar 3 ve Hatıralarım*, Kervan Yayınları, İstanbul, 1982, s. 98-99.

47 Kâzım Erbil, *Bahriyede Gördüklerim, Duyduklarım*, Kastaş Yayınevi, İstanbul, 2007, s. 196.

ması gereken tadilatları Sait Özege'ye bildirmişti. Bütün bu değişiklikler, 250.000 Türk liralık bir harcamayla gerçekleşecekti.[48] Tadilatlar, Riyaset-i Cumhur Umumî Kâtibi Hasan Rıza Soyak nezâretinde gerçekleşecekti. Soyak, Berlin'de bulunduğu sırada İktisat Vekâleti'ne göndereceği bir telgrafta işin ilerlemesi hakkında bilgi verecekti:

İktisad Vekâletine

6206 Berlin 205 205 21 1730 v Eado

1- Blohm [und Voss] teklifini bugün verdi. Yapılan konuşmalar neticesinde doksan beş bin mark üzerinde mutabık kaldık. İşe başlandı. İşlerin yüzde elli ikisi kamaraların tadilâtı, otuzdördü yardımcı makinalar tamiratı ve (Kurumun) uzatılması, on dördü elektrik ve zil tadilâtıdır. Kabulünden itibaren iki hafta zarfında bedeli Merkez Bankası'na klering yolile Türk parası olarak verilecektir. Bunda Fabrikanın açılmadan fiat veremediği yardımcı cihaz ve elektrik tamiratile bir kısım makine levazımı ve üç kabinenin yenilenecek bir kısım döşeme işleri dahil değildir.

2- Fiatlar diğerlerinden çok ehvendir.

3- Tamirat 19 Mayıs akşamına kadar bitecek bu suretle yatın Haziran iptidalarında İstanbul'da bulunması mümkün olacaktır.

4- İngilterede havuzlanmış harici boyası yapılmış bir kısım tente ve sandal örtüleri, yeniden yaptırılmış bir kısım makine levazımı alınmış, Atatürk dairesi mobilyası, sofra örtüleri, peçeteleri ismarlanmış, bir mikdar mazot ve yağ alınmış ve diğer sefer masrafı verilmiştir.

5- Londra'ya gönderilen paradan dördüncü maddedeki işlere verildikten sonra 1400 sterlin kalmıştır.

6- Gemideki ecnebi mütehassısların ücretlerile geminin iaşe ve müteferrikası ve yolu için lûzum olan mazot ve sairenin temini Denizbank'a yazılmıştır. Onbeş bin türk lirasını mütecavizdir.

48 Rahmi Yağız, "Atatürk'ün Son Günleri," *İkdam*, 18 Ağustos 1939.

7- Yatta olmayan hususi tabak bardak ve gümüş takımları da ismarlanmaktadır. Bedelleri ayrıca bildirilecektir.

8- Ayın yirmi üçünde avdet ediyoruz. Mühendis Ark nezaret için kalacaktır. Arzederim.

Soyak [49]

Savarona yatının iç teşrifatının tamamlanmasına yardım edecek olan kişilerden biri de mühendis Mümtaz Fazlı Taylan'dı. Taylan (1896-1976), Berlin'de kayıtlı "Orak Orientexport Handelsgesellschaft" ünvanlı şirketin sahibiydi ve ünlü Alman silah imalatçısı Krupp'un temsilcisiydi.[50] Taylan, Hasan Rıza Soyak'a gönderdiği 19 Haziran 1937 tarihli mektubunda yatın imalatının yeterince süratli ilerlemediğini belirtikten sonra iç tefrişatla ilgili siparişler için de şu bilgileri vermekteydi:

1- Siemens'e yapılan elektrik tesisatı siparişinin kopyasını 14 Mayıs tarihli mektubumla göndermiştim. "Motorenqerke Mannheim" Fabrikasına sipariş edileceğini yazdığım ve cereyan istihsali için kullanılacak olan Diesel motorunun sipariş kopyasını da bu mektubuma leffen takdim ediyorum.

2- 24 Mayıs 1937 tarihli mektubunuza göre, Rosenthal Fabrikasına[51] tabak takımları sipariş edilmiştir. Bu sipariş mektubunun kopyası da melfuftur.

3- Yine emirleriniz veçhile Württembergische Metallwarenfabrik Fabrikasına[52] sipariş ettiğim kadeh takımları listesinin bir kopyasını da bağlı olarak takdim ediyorum.

4- Çatal, bıçak takımları henüz sipariş edilmedi. Bunlar için leffen [ekte] birkaç resim takdim ediyorum. Bu takımlar için hususî

49 T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 7 Aralık 1938 tarih ve 030.10.1.17.11 sayılı belge

50 Rıfat N. Bali, *A Scapegoat For All Seasons: The Dönmes or Crypto-Jews of Turkey*, The Isis Press, İstanbul, 2008, s. 217.

51 Rosenthal, dünyaca ünlü bir porselen imalatçısıdır.

52 1853 yılında kurulan bu fabrika, züccaciye eşyası imalatçısıydı.

bir model yapılmasını istemiş ve fabrikadan birkaç resim yapıp göndermelerini rica etmiştim. Ancak Fabrika, şimdi hususî bir model hazırlamaya vaktin müsait olmadığını ve talep edilen mikdarların yeni kalıplar yapmak için pek az bulunduğunu ileri sürerek melfuf [zarf içinde] resimleri gönderdi ve bu modellerden birinin intihabını [seçilmesini] rica etti. Resimlerin tetkik ile, bu modellerden birisi muvafık görüldüğü takdirde numarasının telefonla bildirilmesini istirham eylerim. Fabrika, bu modellerden birisi intihap olunduğu takdirde, teslimatı bir hafta on gün içinde yapmayı vadettiğinden bu suretle takımlar da yetiştirilecektir. Takımlar için teklif edilen fiyatları gösteren listeyi de leffediyorum [ekliyorum].

Emirlerinizi beklerim.

5- Radyo, birisi güvertedeki salona ve diğeri güvertenin açık kısmına konulacak olan iki hoparlörle birlikte, sureti melfuf teklifleri veçhile, Telefunken Fabrikasına 1150 "bin yüz elli" Marka sipariş edilmiştir. Radyo ve antenin enstallasyonu, elektrik enstallasyonunu yapan Siemens firmasına yaptırılacaktır. Bu enstallasyon için ehemmiyetsiz olan ücret ayrıca ödenecektir.

6- Hasır takımı olarak melfuf kataloglardan mimarla müştereken bazı modeller intihap ettik. Seçtiğimiz modeller resimler üzerine X işaretile gösterilmiştir. Bunlardan veya kataloglardaki diğer resimlerden hangilerinin muvafık görüldüğünü, kataloglardaki fabrika isimleri ve numaralarile telefonda bendenize bildirilmesini rica ederim. Bundan sonra sipariş yapılacak ve sür'atle yetiştirilerek takımlar yatla sevkolunacaktır.[53]

4- Mahmut Baler'in Hatıratındaki Eksikler

Mahmut Baler'in hatıratı, Amerikan Millî Arşivleri (College Park, Maryland) ve Kongre Kütüphanesi'nde (Washington, D.C.) bulunan belgelerle hiç uyuşmamakta. Baler, bilerek veya bilmeyerek olayları birbirine karıştırmaktadır. Dahası ve en önemlisi,

53 T.C. Cumhurbaşkanlığı Arşivi, dosya VI-I, 84, I-30 19 Haziran 1937 tarihli mektup.

Mahmut Baler anılarında adını zikretmediği ortağı Nuri Aziz Beler'le[54] birlikte *Savarona*'nın alımında aracı olduklarını, Amiral Bristol'un müdahalesinin ise *Savarona*'nın alımı esnasında olmayıp alım gerçekleştikten sonra Savarona Ship Corporation şirketinin, yatın satışına aracılık ettikleri iddiasında bulunan Nuri Aziz Beler ve Mahmut Baler'e komisyon ödemeyi reddetmesi üzerine cereyan ettiğini belirtmemektedir.

54 Nuri Aziz Beler; *Beyoğlu Piliçleri, Türedi Ailesi, Tüylendi Ailesi, Gençlere Görgü* kitaplarının yazarı Turan Aziz Beler'in babasıdır.

Üçüncü Bölüm

Amerikan Millî Arşivleri Belgelerine Göre *Savarona*'nın Satın Alınması

1- Satın Alma Süreci

a) Washington Türk Büyükelçiliği'nin Amerikan Dışişleri Bakanlığı'yla İlk Teması

Mahmut Baler, Berlin'de temaslarda bulunduğu sırada Türkiye Cumhuriyeti'nin Washington Büyükelçisi Mehmet Münir Ertegün, Amerikan Dışişleri Bakanlığı'yla temas kurup Reis-i Cumhur Atatürk'ün *Savarona*'yı satın alma isteğini iletecekti. Amerikan Dışişleri Bakanlığı Yakın Şark İşleri Âmiri Wallace Murray, Büyükelçi Ertegün'le yaptığı görüşmenin notunu, bir "görüşme muhtırası" düzenleyerek âmirlerine aktaracaktı:

> Türk büyükelçi bu sabah beni arayarak Reis-i Cumhur Kemal Atatürk'ün, sahibi Amerikalı olan ve Amerika'ya kayıtlı olup şu anda Hamburg'da demirli olan *Savarona* yatını satın almak istediğini bildirdi. Büyükelçi yatın, adını bilmediği bir Amerikalı kadına ait olduğunu, Alman hükümetinin de bu tekneyi satın almak istediğini öğrendiklerini söyledi. Bir Amerikalı'ya ait ya da Amerika'da kayıtlı bir yatın devri ya da satılması için önceden Amerikan hükümetinin mutabakatının alınması gerektiğini anladığını belirtti. Bunun yanı sıra büyükelçi, Birleşik Amerika hükümetinin bu zamanda bir Amerikalı'ya ait herhangi bir teknenin Alman hükümetine satılmasına sıcak bakmayacağı intibasını taşıdığını da söyledi. Bu nedenle büyükelçi, yatı şahsî istifadesi için satın almayı çok arzu etmekte olan Türkiye Cumhuriyeti'nin, vekâletimizin yatın satılmasına yardımcı olmak üzere gerekeni yapacağım kuvvetle ümit etmekte olduğunu ifade etti.
>
> Büyükelçiye bu konulardaki mevzuata aşina olmadığımı, durumu araştıracağımı ve neticesini kendisine bildireceğimi söyledim. Büyükelçi, Kemal Atatürk'ün bu yatı satın almayı çok istediğini, Türk hükümetinin, mümkün olan her türlü kolaylığı göstereceğimizi ümit ettiğini birkaç defa tekrarladı.[55]

Bu görüşmeden sonra Amerikan Dışişleri Bakanlığı Yakın Şark

55 NARA, dosya 195.2 Savarona, 20 Ocak 1938 tarihli belge.

İşleri Bölümü memurlarından Henry S. Villard, Birleşik Amerika Denizcilik Komisyonu'nun bir görevlisiyle bir telefon görüşmesinde bulunacaktı. Konuşmanın zaptı şöyleydi:

> Türk büyükelçisinin ifadesine göre Türkiye reis-i cumhurunun şahsî kullanımı için satın almayı çok istediği *Savarona* yatıyla ilgili olarak Denizcilik Komisyonu'nda görevli Mister Hambolt'a telefon ettim. Kendisine Alman hükümetinin de bu tekneyi satın almak istediğini anladığımı belirterek Denizcilik Komisyonu'nun bu satış konusunda nasıl bir tavır alacağını, ayrıca Birleşik Amerika hükümetinin Amerikan mülkiyetindeki bir teknenin ecnebî şahıslara satışında ne dereceye kadar müdahil olma yetkisine sahip olduğunu sordum.
>
> Mister Hambolt, bana *Savarona*'nın 4 bin grostonluk, 18 deniz mili hız yapabilen bir tekne olduğu, 1931 yılında Almanya'da inşa edildiği, Amerika'ya hiç gelmediği, geçen Aralık ayında süresi dolan geçici bir Amerikan tescil belgesine sahip olduğu bilgisini verdi. Belgenin yenilenip yenilenmediği konusunda bilgi sahibi değildi. Geminin, Savarona Corporation adına kayıtlı olduğunu ancak sahibesinin, Philadelphia'lı bir kadın olduğuna ve kadının, gemiyi gelir vergisi avantajı elde etmek için satın aldığına ilişkin duyumlar olduğunu anlattı.
>
> Mister Hambolt, daha sonra 1916 tarihli Gemicilik Kanunu'nun 9. bölümüne göre Amerikan tescilli teknelerin, önceden Denizcilik Komisyonu'nun muvafakatı alınmadan yabancı kişilere satılamayacaklarını, kiralanamayacaklarını ya da devredilemeyeceklerini belirtti. Kendisinin verdiği bilgiye göre Berlin'den Dr. Fetzer adlı bir kişi, araştırma çalışmaları amacıyla *Savarona*'yı satın alma talebiyle müracaatta bulunmuş ve komisyon, iki gün önce bu müracaatı geri çevirmiş.
>
> Türk büyükelçisinin konuyla ilgili bir menfaatler çatışması mevzu-i bahis olması halinde hükümetimizin, yatın bu zamanda Almanya'ya satılması yerine Türk Reis-i Cumhuruna satışından yana tercihte bulunabileceğini umut ettiklerini söylediğini Mister Hambolt'a aktardım. Ancak Dr. Fetzer'in talebi geri çevrildiğine göre bu konu halledilmiş oluyordu. Mister Hambolt,

komisyonun hiçbir şartta alıcı adaylarından biri lehine tercihte bulunamayacağını ancak mevcut durumda Türk hükümetinin müracaatının kabul edilmesi hakkında bir mania kalmadığını ifade etti. Öte yandan bu konuşmadan anladığım kadarıyla Türk hükümetinin müracaat etmesi halinde bu müracaatın onaylanması ihtimali çok yüksek değildi.

Mister Hambolt, sözlerine devamla komisyonun, Amerika'da kayıtlı bu teknenin satışı konusunu millî müdafaa açısından ele alacağını söyledi. Telefonda daha fazla teferruata girmedi. Konuşmasından şunu çıkardım: *Savarona*'nın Alman menfaatlerini temsil eden bir şahsa satışı için yapılan müracaatın, müstakbel alıcının kimliğinden ötürü değil, yatın Alman Silahlı Kuvvetleri nezdindeki potansiyel değeri nedeniyle reddedildiği konusunda hiç şüphem kalmadı. Denizcilik Komisyonu'nun bu yatla çok yakından ilgilendiği ve Dr. Fetzer konusundaki kararını, durumu dikkatle inceledikten sonra verdiği son derece açık.[56]

Bu görüşmenin muhtevası, ertesi gün Büyükelçi Ertegün'e aktarılacaktı:

Bu sabah Türk büyükelçisiyle görüştüm. Mister Villard'ın, Denizcilik Komisyonu'nda görevli Mister Hambolt'la yaptığı, bana anlattığı ve 20 Ocak 1938 tarihli zapta geçirdiği görüşmenin muhtevasını kendisine aktardım.

Büyükelçi, komisyonun, Alman vatandaşı Dr. Fetzer'e *Savarona* yatının satılmasına izin vermediği dikkate alındığında geminin, Reis-i Cumhur Kemal Atatürk için Türk hükümetine satılmasına izin verilmesi için yapılacak müracaatın reddedilme ihtimalinin olup olmadığı konusunda fikrimi sordu. Kendisine Denizcilik Komisyonu'nun bu gibi konularda karar verirken meseleyi, öncelikle potansiyel alıcıların milliyetlerine göre değil, millî müdafaa açısından ele aldığı intibasını edindiğimi anlattım. Kendisine aktardığım bilgiler ışığında Türk hükümetinin, *Savarona*'yı satın alma müracaatında bulunup bulunmama konusunda karar vermek için şimdi daha iyi bir durumda bulunduğunu da ekledim.

56 NARA, dosya 195.2 Savarona, 20 Ocak 1938 tarihli belge.

> Büyükelçi, bu bilgilerden çok memnun olmuş görünüyordu. Reis-i Cumhur Atatürk'ün, bu hususî yata sahip olmayı çok istediği, yata olan şahsî ilgisinin konuyla ilgili olarak karar verme durumunda olan Birleşik Amerika hükümeti üyeleri nezdinde ağırlığı olacağını ümit ettiği intibasını edindim.[57]

Büyükelçi Ertegün, bu bilgileri aldıktan sonra 21 Ocak günü Wallace Murray'i makamında ziyaret edecekti. Murray, kaleme aldığı "görüşme muhtırası"nda Ertegün'ün söylediklerini şöyle aktaracaktı:

> Bay Ertegün, bilgileri benden alır almaz bunları 21 Ocak tarihinde hükümetine telgrafla bildirdiğini ve konuyla ilgili talimatları içeren telgrafın şimdi eline geçtiğini söyledi. Bu talimatlar uyarınca büyükelçi, geminin sahibesiyle temasa geçmiş ve satın alma konusunda tatmin edici bir anlaşmaya varmış. Anladığım kadarıyla satış mukavelesi bugün öğleden sonra imzalanacaktır. Bundan sonra mukavele, 1916 tarihli Gemicilik Kanunu ve sonraki değişiklik hükümleri gereğince yatın, Türk hükümetine devri için gerekli olan muvafakatnâme ve iznin alınabilmesi için Denizcilik Komisyonu'na sunulacaktır.
>
> Türk reis-i cumhurunun, bu tekneyi şahsî kullanımı için satın almayı çok istediğini hükümetimiz nezdinde vurgulaması için büyükelçiye talimat verilmişti. Büyükelçi, Reis-i Cumhur Atatürk'ün birkaç ay önce Başkan Roosevelt'le olan şahsî mektuplaşmaları neticesinde tesis edilen dostane münasebetler dikkate alınarak geminin, Türk devlet başkanına satışının önündeki engellerin aşılması için hükümetimizin elinden geleni yapacağını hararetle ümit ettiğini bana oldukça belirgin bir şekilde ima etti. Büyükelçi, ayrıca Reis-i Cumhur Atatürk'e bu konuda sağlanabilecek herhangi bir kolaylığın, Türk devlet başkanının ülkemize olan yakın ilgisini ve hayranlığını büyük ölçüde arttıracağının altını çizdi.[58]

57 NARA, dosya 195.2 Savarona, 21 Ocak 1938 tarihli belge.

58 NARA, dosya 195.2 Savarona, 25 Ocak 1938 tarihli belge.

Bu görüşmeden birkaç gün sonra Dışişleri Bakam Cordell Hull, Birleşik Amerika Denizcilik Komisyonu Reisi Joseph P. Kennedy'ye konuyu aktaracak ve görüşünü bildirecekti:

> Türk büyükelçisi, Türk reis-i cumhurunun, şu anda Hamburg'da demirli olduğu bilgisine sahip olduğumuz *Savarona* yatını şahsî kullanımı için satın almayı çok istediğini bildirdi. Hükümetinden aldığı talimatlar gereğince büyükelçi, Amerikan geçici tescil belgesiyle çalışan ancak hiçbir zaman Amerikan karasularına getirilmemiş bulunan bu geminin satışına ilişkin Denizcilik Komisyonu'na yapılacak müracaata müsbet cevap verilmesi için Dışişleri Bakanlığımız'ın aracılık etmesi ricasında bulundu.
>
> Büyükelçi, büyükelçilik temsilcileri ile yatın sahipleri arasında satış için anlaşmaya varıldığını ve anlaşmanın önümüzdeki günlerde Denizcilik Komisyonu'na sunulacağını belirtti. Bilgilerim ışığında, 1916 tarihli Gemicilik Kanunu'nun 9. bölümü uyarınca, Amerika Birleşik Devletleri kanunlarına göre tescil edilmiş gemiler, Denizcilik Komisyonu'nun muvafakatı olmaksızın Birleşik Amerika uyruğunda olmayan kişilere satılamaz, devredilemez, üzerlerinde ipotek tesis edilemez ya da kiralanamaz veya bir yabancı ülkenin tescil kaydı ya da bandırası altına giremez.
>
> Her ne kadar bakanlığımız, Denizcilik Komisyonu'nun bu gibi konularda karar alırken hangi mülahazalarla hareket ettiğine ilişkin teferruatlı bilgiye elbette sahip değilse de Reis-i Cumhur Atatürk'ün güçlü arzusunu yerine getirecek şekilde olumlu bir tutum almamızın, Türk hükümetiyle münasebetlerimiz açısından bizim için çok faydalı olacağı konusunda size teminat veririm.[59]

Bu görüşmeden birkaç gün sonra Dışişleri Bakanı Cordell Hull, Joseph P. Kennedy'ye şu bilgiyi verecekti:

> Bakanlığınıza bilgi vermek ve kayıtlara geçmesi amacıyla bildirmekteyim. Savarona Ship Corporation, 4 Ocak 1938 tarihinde, buharlı *Savarona* yatının, Berlin'de ikamet eden Dr. F. Fetzer'e satışı ve Alman bandırasına ve bayrağına geçişi için 1916 tarihli

59 NARA, dosya 195.2 Savarona, 27 Ocak 1938 tarihli belge.

> Gemicilik Kanunu'nun 9. bölümü uyarınca onay müracaatında bulunmuştur.
>
> *Savarona*, 1931 yılında Almanya'da inşa edilmiş, 4646 grostonluk, yaklaşık 18 deniz mili hız yapabilen çift uskurlu bir buharlı yattır. Komisyona, yatın 1933'ten bu yana Hamburg limanında demirli olduğu, Birleşik Devletler'e hiç getirilmediği, Hamburg'dan verilen bir geçici tescil belgesine sahip olduğu bildirilmiştir. Komisyona ayrıca *Savorana*'nın Almanya'da hususî araştırma gemisi olarak kullanılmak üzere satın alındığı bilgisi de verilmiştir.
>
> Denizcilik Komisyonu, müracaat sahibinin ek bilgiler sunmak istemesi durumunda, kararın yeniden gözden geçirilmesi kaydıyla söz konusu satış ve yabancı bandıraya devredilme talebini reddetmiştir.[60]

Birleşik Amerika Denizcilik Komisyonu Reisi Joseph P. Kennedy'nin halefi Emory S. Land, bu iki mektuba olumlu cevap verecekti:

> Söz konusu geminin, Türk reis-i cumhuruna satışıyla ilgili bir müracaatta bulunulması halinde bu müracaata olumlu cevap verilmesinin, Türk hükümetiyle olan münasebetlerimize etkisi meselesinin geniş kapsamlı olarak değerlendirmeye alınacağından emin olmanızı rica ederim.[61]

Wallace Murray, bu olumlu cevabı hemen Büyükelçi Mehmet Münir Ertegün'e aktaracak,[62] Büyükelçi Münir Ertegün de teşekkür edecekti.[63] Ancak Wallace Murray, ihtiyatlı davranacak ve "hâl-i hazırdaki Türk talebinin olumlu karşılanmaması halinde zat-ı âliniz ve hükümetiniz, Denizcilik Komisyonu'nun bu kararında millî müdafaayla ilgili kaygıların etkili olduğunu şüphesiz anlayacaktır" sözleriyle Ertegün'e, Denizcilik Komisyonu'nun

60 NARA, dosya 195.2 Savarona, 28 Ocak 1938 tarihli belge.

61 NARA, dosya 195.2 Savarona, 1 Şubat 1938 tarihli belge.

62 NARA, dosya 195.2 Savarona, 3 Şubat 1938 tarihli belge.

63 NARA, dosya 195.2 Savarona, 5 Şubat 1938 tarihli belge.

pekâlâ olumsuz karar verebileceğini hatırlatacaktı.[64] Büyükelçi Ertegün'le bu temaslar sürerken Amerikan Dışişleri Bakanlığı Batı Avrupa İşleri Âmiri Pierrepont Moffat ise Savarona Ship Corporation'un avukatı Ira A. Campbell'la görüşecek ve görüşmesini şöyle zapta alacaktı:

> Broadway 120, New York adresinde kayıtlı Kirlin, Campbell, Hickox, Keating and McGrann şirketinden Mr. Ira A. Campbell, [Dışişleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı] Mister Messersmith'i aramış, o da kendisini bana yönlendirmiştir. [Ira Campbell] Mister ve Misis Cadwalader adına yatın mülkiyetine sahip olan Savarona Corporation'ın avukatıdır. Sağlığı bozuk olması nedeniyle Misis Cadwalader, yatı elden çıkarmaya karar vermiş ve bunun sonucunda yatı, Hamburg'da Mister Fetzer'e satmıştır. Mukavelede yatın, Denizcilik Komisyonu'nun satışa itiraz etmemesi halinde, 600 bin dolar karşılığında satılması öngörülmektedir. Komisyonun itirazı halinde satış hükümsüz olacak ve Mister Fetzer'in ödediği 30 bin dolar kendisine iade edilecekti. Nitekim Denizcilik Komisyonu satışı onaylamadı, 30 bin dolar Mister Fetzer'e iade edildi ve o da bu parayı kabul etti.
>
> Bu arada bir başka alıcı, Türk başkonsolosu ortaya çıktı. Başkonsolos, Türk reis-i cumhuruna doğum günü hediyesi olarak takdim edilmek amacıyla halkın yapacağı bağışlarla yatı satın almayı istemekte. Mukavelenin bugün imzalanması bekleniyordu. Ancak Mister Campbell, şu anda Hamburg'da bulunan *Savarona* yatının satılmasının ya da limandan ayrılmasının yasaklandığına dair bir Hamburg mahkemesinden tebligat geldiği mesajını almıştır. Mister Campbell, aynı zamanda Birleşik Amerika Deniz Hatları'nın da avukatı olduğundan Hamburg'daki hukuk bürolarıyla bağlantıları bulunmaktadır ve söz konusu bürolara konuyla ilgili bilgi isteyen telgraflar yollamıştır. Şu ana kadar bir cevap alamadığından Hamburg'daki başkonsolosluğumuzdan bu konuda bilgi alıp alamayacağımızı sormuştur. Kendisine bilgi isteyebileceğimizi ancak konuyu her açıdan ele almadan herhan-

64 NARA, dosya 195.2 Savarona, 5 Şubat 1938 tarihli belge.

gi bir tasarrufta bulunamayacağımızı anlattım. Bunu anlayışla karşıladığını, gecikmeden bir mesaj gönderebilirsek çok memnun olacağını söyledi.[65]

Avukat Ira A. Campbell'ın talebi üzerine Amerikan Dışişleri Bakanlığı, Hamburg'daki Amerikan konsolosluğuna gönderdiği telgrafta Hamburg Mahkemesi'nin *Savarona*'nın limandan ayrılmasına neden engel olduğunun araştırılmasını isteyecekti.[66] Hamburg'daki Amerikan konsolosluğunun cevabı ise şöyle olacaktı:

> Bu ihtiyatî tedbir kararı, Alman alıcıların müracaatları üzerine alınmıştır. Alman alıcılar, söz konusu müracaatlarında satış mukavelesinin Denizcilik Komisyonu tarafından onaylanması kaydıyla imzalanmış olduğu halde, onayın beklendiği zaman zarfında, Amerikalı satıcının gemiyi daha yüksek bir fiyata satmak maksadıyla başka alıcılarla da görüşmeler yürütmekte olduklarını öğrendiklerini, bunun üzerine satıcının bu şekilde mukavele taahhütlerini yerine getirmekten kaçınmasına engel olmak amacıyla geminin yeni bir tebligata kadar limandan ayrılmasının yasaklanmasını talep etmişlerdir. Hamburg'daki Alman merciler, bu hukukî muamelenin hiçbir şekilde siyasî bir mahiyetinin bulunmadığını, basit bir medenî hukuk muamelesinden ibaret olduğunu vurgulamışlardır. Konunun, Berlin'deki Amerikan büyükelçiliğinin dikkatine sunulmuş olduğu anlaşılmaktadır. Avukatlar, 1729 sayılı ihtiyatî tedbir kararının geri alınması ihtimali konusunda muğlak ifadeler kullanıp kesin bir görüş bildirmemekteler.[67]

Bu cevaptan iki gün sonra gönderilen ikinci bir telgrafta ise Amerikan Konsolosluğu, "Alman menfaatlerini temsil eden avukatlar, '*Savarona*'nın limandan ayrılmasını engelleyen emrin feshedildiğini ve de kaptanın bugün bundan resmen haberdar edileceği'ni

65 NARA, dosya 195.2 Savarona, 28 Ocak 1938 tarihli belge.

66 NARA, dosya 195.2 Savarona, 28 Ocak 1938 tarihli belge.

67 NARA, dosya 195.2 Savarona, 29 Ocak 1938 tarihli belge.

bildirmekteler" diyecekti.[68] *Savarona*'nın, Hamburg'da serbest bırakılmasından sonra, Hamburg'da görevli Amerikan Başkonsolosu Wilbur Keblinger, şu raporu yollayacaktı:

> *Savarona*'nın satışına ilişkin rivayetler, birkaç aydır mahallî denizcilik çevrelerinde dolaşmaktadır. *Savarona* üzerinde Dr. Fetzer hakk-ı hıyar (seçme hakkı) kazanmış ve ihtiyatî tedbir kararını da kendisi aldırmıştır. Kesin olarak belirtmek mümkün olmasa da buradaki emin kaynaklar, Dr. Fetzer'in Alman hükümeti adına hareket ettiği görüşüne sahiptirler.
>
> Bir süre önce Hamburg'daki Türk başkonsolosu, başkonsolosluğumuzu aramış ve yurtdışındaki Amerikan gemilerinin satışlarının, Amerikan konsolosluğuna kayıt edilmelerinin gerekip gerekmediğini sormuştur. Başkonsolosun, yalnızca genel bir bilgi almak istediği intibasını yaratmaya çalıştığı görülmüş ancak Amerikan bandıralı bir geminin yabancı bir alıcıya satılması için gerekli iznin yalnızca Amerikan Denizcilik Komisyonu'ndan alınabileceği ve bunun, konsolosluğun bilgisi dışında gerçekleşebileceği kendisine izah edilince bu sefer hükümetinin, *Savarona*'yı satın almak için görüşmeler yürüttüğünü açıklamak durumunda kalmış ve aynı gün kendisine geminin satıldığını bildiren bir telgraf aldığını söylemiştir. Sonradan cereyan edecek gelişmeler, Türk başkonsolosunun, yatın gerçekten satılmadığı yönündeki şüphesini teyit edecekti.
>
> Türk başkonsolosunun söyledikleri, Dr. Fetzer'in ihtiyatî tedbir kararı aldırmasıyla birlikte ele alındığında, her iki zatın da *Savarona*'nın sahiplerinin, satışla ilgili müzakereleri yürütürken iyi niyetli davranmadıkları intibasında olduklarını göstermekte.[69]

b) Savarona'nın Satın Alınması

Türkiye Cumhuriyeti, 23 Şubat 1938 tarihinde *Savarona*'yı resmen satın alacaktı. Washington Büyükelçiliği Ticaret Müşaviri Yeşim Bey, Amerikan Dışişleri Bakanlığı Yakın Şark İşleri Âmir

68 NARA, dosya 195.2 Savarona, 31 Ocak 1938 tarihli belge.

69 NARA, dosya 195.2 Savarona, 2 Şubat 1938 tarihli belge.

Yardımcısı Paul Alling'le olan görüşmesinde kendisine "yat sahiplerinin mümessillerinin, önümüzdeki birkaç gün içinde Birleşik Amerika Denizcilik Komisyonu'na başvuracaklarını" belirtecek, "Büyükelçi Münir Ertegün'ün, erken ve olumlu bir kararın, Birleşik Amerika Denizcilik Komisyonu'ndan çıkması amacıyla Amerikan Dışişleri Bakanlığı'nın, komisyon nezdinde gerekli teşebbüslerde bulunacağını ümit ettiğini" iletecekti.[70] Aynı gün Savarona Corporation'un avukatı Ira Campbell, Paul Allen'la görüşecekti. Paul Allen'e göre görüşme, şu şekilde cereyan etmişti:

> Mister Campbell, *Savarona*'nın satış mukavelesinin 23 Şubat Çarşamba günü New Jersey'de imzalandığını, satış bedelinin bir milyon dolar olduğunu, Türk hükümetinin New York'taki Chase National Bank nezdinde bu meblağda bir akreditif açtırdığını söyledi. Anlattığına göre Türk yetkilileri, muamelelerin bir an evvel tamamlanmasına çok önem veriyorlar çünkü gemiyi, Atatürk'e doğum günü olan 20 Nisan'da sunmak istiyorlar. Mister Campbell, geminin Türk bandırasına devredilmesi müracaatını, Birleşik Devletler Denizcilik Komisyonu'nun onayına bugün öğleden sonra sunmayı planlıyordu. Bana müracaattan bölümler okudu. Bu bölümlerde yatın, Reis-i Cumhur Atatürk'ün şahsî kullanımı için satın alınmakta olduğu vurgulanıyordu. Mister Campbell'a, Denizcilik Komisyonu'nun Almanya'ya satış başvurusunu neden reddettiğine ilişkin bir bilgisi olup olmadığını sordum. Mister Campbell, Alman alıcının Berlin'den Dr. Fetzer adında bir kişi olduğunu, Denizcilik Komisyonu'nun bu kişinin yatın kullanım maksadına ilişkin açıklamalarından tatmin olmadığını anlattı.
>
> Dr. Fetzer, yatın "araştırma çalışmaları" için kullanılacağını belirtmekle yetinmişti. Mister Campbell, eline geçen çeşitli raporlardan yatın, aslında Alman hükümeti tarafından kullanılacağı intibasını edindiğini ve bu raporlara Denizcilik Komisyonu'nun dikkatini çekenin de kendisi olduğunu söyledi. Ayrıca yatın, Türk alıcılara devredilmesiyle ilgili hiçbir ciddi meselenin çıkmayacağına inandığını da belirtti.[71]

70 NARA, dosya 195.2 Savarona, 25 Şubat 1938 tarihli belge.

71 NARA, dosya 195.2 Savarona, 25 Şubat 1938 tarihli belge.

Bu gelişmeler üzerine Dışişleri Bakanı Cordell Hull, Birleşik Amerika Denizcilik Komisyonu'ndan süratli ve olumlu bir karar vermesini rica edecekti.[72] İstanbul'daki Amerikan Büyükelçiliği Ticaret Ataşesi Julian E. Gillespie ise ziyaret maksadıyla Washington'da bulunduğu sırada Dışişleri Bakanlığı'nı ziyaret edecek ve Yakın Şark İşleri Âmir Yardımcısı Paul Alling'le de görüşecekti. Görüşme sonrasında kaleme alınan raporda, *Savarona*'nın satın alınması konusunda Türkiye'de olup bitenler şöyle anlatılacaktı:

> Birkaç hafta önce Türk yetkilileri yatı incelemek üzere iki mümessillerini Hamburg'a gönderdi. Bu şahıslar, Türkiye'ye dönüşlerinde geminin özellikle iyi durumda olduğunu ve satın almak gerektiğini bildirdiler.
>
> Ne var ki Hamburg'da bulundukları sırada gemiyi satın almak üzere herhangi bir opsiyon talebinde bulunmadılar. Yatla Türklerin ilgilendiği haberi, Krupp'un Hamburg'daki acentasına ulaştığında acentanın mümessili, derhal patronlarıyla temasa geçerek *Savarona*'yı satın almak üzere Alman hükümetine baskı yapmalarını istedi. Anlaşılan, Krupp'un acentası, patronlarına eğer Almanlar gemiyi satın alırlarsa Krupp ya da bağlı şirketlerinden birinin yeni bir yatın inşa edilmesi için Türkleri ikna edebileceğini anlatmıştı. Böylesine bir yeni yatın inşası, gemi yapımcılarına üç-dört milyon Türk lirası kazandırabilirdi. Sonuçta acentanın teklifi kabul görmüş, New York'ta görüşmeler başlamış ve yatın Berlin'den Dr. Fetzer adında bir şahsa satılmakta olduğu öğrenilmişti. Ancak yatın, satın alındıktan sonra Alman hükümeti tarafından denizaltılar için ana gemi olarak kullanılması amaçlandığı düşünülüyordu.
>
> Mister Gillespie, bu haberler Türk yetkililerine ulaştığında Reis-i Cumhur Atatürk'ün Almanlara çok kızdığını anlattı. Öğrendiğimize göre Atatürk, başvekil ve hariciye vekiline talimat vererek Alman maslahatgüzarını arayıp durumu şiddetle protesto etmelerini istemiş. Maslahatgüzar, konuyu Alman Hariciyesi'ne

72 NARA, dosya 195.2 Savarona, 25 Şubat 1938 tarihli belge.

> iletmiş ve hariciye nezdinde yaptığı teşebbüsler neticesinde Alman hükümeti, yatı Amerikalı sahibesinden satın aldığı fiyattan Atatürk'e satmaya razı olmuş. Anlaşılan, [İstanbul'da Amerikan Büyükelçiliği Ticaret Ataşesi] Mister Gillespie, Birleşik Devletler Denizcilik Komisyonu'nun, geminin Alman bandırasına devrine onay vermediği için Dr. Fetzer'e satış muamelesinin tamamlanamadığından haberdar değildi.[73]

Dışişleri Bakanı Cordell Hull, Birleşik Amerika Denizcilik Komisyonu'nun süratle karar almasını sağlamak maksadıyla Ticaret Ataşesi Julian E. Gillespie ile Paul Allen arasında cereyan eden bu konuşmanın zaptını, Birleşik Amerika Denizcilik Komisyonu'na yollayacaktı.[74] Bu çabalar olumlu netice verecek ve Birleşik Amerika Denizcilik Komisyonu, *Savarona*'nın Türkiye'ye devrini onaylayacaktı.[75] Bu karar, daha sonra resmen Amerikan Dışişleri Bakanlığı'na bildirilecekti:

> Size Denizcilik Komisyonu'nun, 1916 tarihli değiştirilmiş Gemicilik Kanunu'nun 9. bölümü uyarınca *Savarona* yatının Türkiye Cumhuriyeti adına, merkezi Ankara'da bulunan Türkiye İş Bankası'na satışına ve Türk denizcilik siciline ve bandırasına geçmesine onay verdiğini bildirmekten memnuniyet duymaktayım.
>
> Bakanlığınızın bilgisi için ve komisyonun söz konusu kararını geminin vesikalarını devredecek olan Hamburg'daki Almanya Başkonsolosluğu'na bildirmek üzere isteyebileceğiniz düşüncesiyle geminin satış ve devrine izin veren C-2753 sayılı devir emrinin iki tasdikli suretini ilişikte sunmaktayım.[76]

Karar, Ankara'yı fevkalade sevindirecek ve Amerikan Büyükelçiliği, Ankara'nın tepkisini Washington'a şöyle rapor edecekti:

> Hariciye Vekili, bugün beni vekâlete davet ederek Türk hükümetinin, *Savarona* yatının satışına verdiği izin dolayısıyla Amerikan

73 NARA, dosya 195.2 Savarona, 2 Mart 1938 tarihli belge.

74 NARA, dosya 195.2 Savarona, 3 Mart 1938 tarihli belge.

75 NARA, dosya 195.2 Savarona, 11 Mart 1938 tarihli belge.

76 NARA, dosya 195.2 Savarona, 18 Mart 1938 tarihli belge.

> hükümetine karşı duyduğu derin minnettarlığını size aktarmamı istedi. Dr. [Tevfik] Aras, Amerikan hükümetinin tutumu karşısında duyduğu memnuniyeti, büyük bir coşkuyla ifade etti.[77]

Benzer bir şekilde Büyükelçi Ertegün de Wallace Murray'a Türkiye Cumhuriyeti'nin teşekkürlerini iletecekti:

> Hükümetinden telgraf aracılığıyla aldığı talimat üzerine Türk büyükelçisi bu sabah beni arayarak Reis-i Cumhur Atatürk'ün ve Türk hükümetinin, Denizcilik Komisyonu'nun Amerikan mülkiyetindeki *Savarona* yatının Türk bandırasına devredilmesine izin veren son kararıyla ilgili olarak vekâletimizin yardımları nedeniyle derin minnet duygularını aktardı.
>
> Büyükelçiye ayrıca Reis-i Cumhur Atatürk'ün, Amerikan hükümetinin bu konuda kendisine gösterdiği güvene layık olmaya gayret edeceğini de eklemesi talimatı verilmişti.
>
> Büyükelçi, bu sözlerle ne kastettiğini açıklamadı, ben de sormadım. Ancak bu ifadenin, söz konusu geminin yalnızca Türk reis-i cumhurunun şahsî hizmetinde kullanılacağı, herhangi bir askerî amaçla kullanılmayacağı konusunda tarafımıza verilmiş bir teminat olduğundan eminim.[78]

c) Savarona'ya Türk Bayrağı Çekiliyor

Savarona, 18 Mart tarihinde Hamburg'dan hareket edip 20 Mart 1938 tarihinde Southampton limanına varacak, burada gemiye merasimle Türk bayrağı çekilecekti. Merasimde Londra Büyükelçisi Fethi Okyar, Riyaset-i Cumhur Umumî Kâtibi Hasan Rıza Soyak, Londra Sefareti erkânı, Londra Sefareti'nde görevli deniz ataşesi, İktisat Vekâleti Deniz ve Hava Müsteşarı Sadullah Güney, Türkiye İş Bankası Umum Müdürü Muammer Eriş, Etibank Umum Müdürü İlhami Nafiz Pamir hazır bulunacaktı. Yatın süvarisi, *Ege* vapurunun süvarisi Said Özege'ydi.[79]

77 NARA, dosya 195.2 Savarona, 17 Mart 1938 tarihli belge.

78 NARA, dosya 195.2 Savarona, 17 Mart 1938 tarihli belge.

79 "Cumhurreisliğimiz için Alınan Yeni Yata Bayrak Çekildi," *Cumhuriyet*, 30 Mart 1938.

Savarona, 24 Mart tarihinde Londra'daki Türk büyükelçisine devredilecekti.[80] Amerikan Dışişleri Bakanlığı, Birleşik Amerika Denizcilik Komisyonu'nun "devir emri"nin kopyasını, Hamburg'daki Amerikan Başkonsolosu Wilbur Keblinger'e yollayacak ve "devir emri, geminin Türk bandırasına geçişiyle birlikte belgelerinin size teslim edilmesinin kabulüne yönelik resmî izin yazısı yerine geçecektir" diye yazacaktı.[81]

d) Bir Hamburg Gazetesinin Veda Yazısı

Yatın, Hamburg'dan ayrılması vesilesiyle *Hamburger Fremden-Blatt* gazetesinde bu makale yayınlanacaktı:

> *Savarona* yatı, bugün saat 4 sularında denize açılıyor. Hamburg'luların çoğu, 6 seneden beri Hamburg limanının ziynetini teşkil eden bu yatı çok iyi tanırlar. Dünyanın en büyük yatı, hemen hemen vatandaşlık hakkını iktisab ettiği Hamburg şehrinden ayrılıyor demektir. *Savarona*, limanın hangi noktasında bulunsa kendi evinde sayılırdı. En son defa da, petrol limanı civarında demirlemişti ve Elbchaussee'dan bakıldığı vakit çok iyi görülüyordu.
>
> 1930 ve 1931 senelerinde, Blohm und Voss gemi tezgâhları fazla işe boğulmamış bulunduğu bir sırada, çok zengin bir Amerikalı kadının, Hamburg'da, 6000 tonluk, dünyanın en büyük yatını inşa ettirmek tasavvurunda bulunduğu şayiası çıkmıştı. Yapılan tahkikat, filhakika böyle bir siparişin verildiğini teyid etti. İnşaat mühendisleri, mütehassıslar, dekoratörler ve tersane amelesi, büyük bir ketumiyet içinde, yat inşaatı sahasında henüz tahakkuk ettirilmemiş bir tekneyi inşaya başladılar. Yatın inşasında, yeni teknik ilimlerin hepsi ve mal sahibinin şahsî fikirleri tamamen tatbik edildi. Ve neticede, ortaya harikulâde bir eser çıktı. Yatın 4 milyon altın dolara mal olduğu söyleniyordu.
>
> Gazeteler, işin sırrını keşfedemiyorlar, mal sahibinin adını öğ-

80 NARA, dosya 195.2 Savarona, 8 Nisan 1938 tarihli belge.

81 NARA, dosya 195.2 Savarona, 18 Mart 1938 tarihli belge.

renemiyorlardı. Buna, ancak, bir müddet sonra imkân bulundu. Yatın sahibi olan kadın tarafından Vierjahreszeiten otelinde bir kokteyle davet edildim ve kendisile bir mülâkat yapmağa muvaffak oldum. Kadın, kurnaz bir diplomattı. Muhavereyi, bir müddet malâyani mevzulara boğduktan sonra, açık açık sorduğum suale cevab vermememezlik edemedi.

- Yatım hakkında hiçbir şey yazmamanızı rica ederim, dedi. Çünkü, gemiyi tam Amerikanın işsizlik buhranı geçirdiği bir sırada Almanyada yaptırdığım için üzülüyorum.

Yatın inşaatı nihayet bulunca, sahibi Mrs. Cadwalader ile tesis ettiğim ahbablık sayesinde, gemiyi gezmeğe muvafak oldum. Yatın mimari aksamı, tezyinatı ve tertibatı bende öyle bir tesir bıraktı ki, göz kamaştıran bir Amerika filmi seyrediyorum sandım. Gemide, pek çok misafir alacak tarzda tertibat yapılmıştı ve her misafire müteaddid kamaralar isabet ediyordu. Her misafirin, şekil ve renk itibarile diğerlerinden tamamen farklı bir banyo odası vardı. Ayrıca kabul salonları ve ziyafet salonları vardı. Madam Cadwalader antika meraklısıydı. Yatak odalarına Onaltıncı Lui stili karyolalar, ayni stilde diğer birçok mobilya ve gayet kıymettar eşya koydurmuştu.

Bu yatta, tam amerikanvari bir fikir daha tatbik mevkiine konulmuştu. Güvertenin demir kısmına toprak serpilmiş, burası çimenlik haline getirilmiş, papatyalarla süslenmişti.

Savarona yatı, bir defa Şimal [güney] memleketlerine, onu müteakıb Akdenize ve cenubî Amerikaya kısa birer sefer yapmış, bir müddet sonra, UFA[82] hesabına, Baltık denizine gitmiştir. Altı seneyi mütecaviz bir zamandan beri Hamburg limanınında demirli bulunan *Savarona*'nın bu müddet zarfında yaptığı en uzun sefer, limanın bir havuzundan ötekine yedekte götürülmek şartile, 2 saatlik bir yoldan ibaret olmuştur.

Geminin bu kadar uzun müddet muattal [boş] kalmasının sebebi kat'iyetle malûm değildir. Yalnız, tahmin edildiğine göre, Ame-

82 UFA veya açık adıyla Universum Film AG, Almanya'nın belli başlı film stüdyosuydu.

rika kanunları, buhran devresinde ecnebi bir memlekette inşa edilen her gemi, yüksek resim vermeğe mecbur tutulmadan bir Amerika limanına, ancak inşasından 5 ilâ 6 sene sonra girebilmesine müsaade etmektedir.

Madam Cadwalader, Hamburg tarikile Karlsbad'dan her avdetinde, muntazaman yatını görmeğe gelirdi.

Gemide, daima 25-30 kişi mevcud bulunuyor ve yatı gayet itina ile muhafaza ediyordu. Yatın kaptanı Fişer, son derece nazik bir zattı ve bütün Hamburg'luların sevgisini kazanmıştı.

Savarona, bugün 45 kişilik mürettebatile birlikte Southampton'a hareket etmiştir. İran'a satıldığı söyleniyor. Selâmetle git, *Savarona*. Limanımızda bu kadar uzun zaman kalan beyaz gemiyi unutmıyacağız.[83]

e) Savarona İstanbul'a Varıyor

Savarona, 1 Haziran günü Marmara Denizi'ne varacak, önce Florya Deniz Köşkü önünde demirleyecek, bir müddet sonra da hareket ederek Dolmabahçe Sarayı önüne gelecektir. *Savarona*, Dolmabahçe'ye vardıktan sonra Atatürk; Başvekil Celâl Bayar, Riyaset-i Cumhur Umumî Kâtibi Hasan Rıza Soyak, ser-yaverler Ali Kılıç, Cevad Abbas Gürer, Salih Bozok ve İstanbul Valisi Muhiddin Üstündağ'la birlikte, *Acar* motoruyla *Savarona*'ya gelecek ve yatı gezecekti.[84] Dönemin gazetelerine göre yata *Güneşdil* adının verilmesi muhtemeldi. Hasan Rıza Soyak, anılarında bu ziyaretten şöyle söz etmekte:

> *Savarona* yatı 1 Haziran 1938 günü İstanbul limanına gelmiş, Dolmabahçe Sarayı önünde demirlemişti; Atatürk hemen o gün, öğleden sonra yata gitmiş, orada ikameti için yapılması icap eden hazırlıkları tespit etmiş, bu hazırlıklar bir, iki gün içinde

83 "Cumhurreisliğimiz için Alınan Yeni Yata Bayrak Çekildi," *Cumhuriyet*, 30 Mart 1938.

84 "Büyük Şef Atatürk Dün Yatı Ziyaret ve Tetkik Etti," *Cumhuriyet*, 2 Haziran 1938.

tamamlandıktan sonra da, Dolmabahçe sarayından ayrılıp, yata yerleşmişti. *Savarona*'yı pek beğenmişti, ismini değiştirmeye de lüzum görmemişti; ilk günü mahzun bir eda ile: 'Ne olurdu, bu gemi elimize birkaç sene evvel geçmiş olsaydı?...' dediğini daima gözlerim yaşararak hatırlarım.[85]

Bir başka tanık, Atatürk'ün yata gelişini ve burada geçirdiği ilk günü ve geceyi şöyle anlatmakta:

> Geminin tadilâtı yapılırken İstanbul'dan ve Ankara'dan verilen telgraflarla kaptan Said'e süratle hareket etmesi bildiriliyordu.
>
> Atatürk yat işile meşguldü. Haciz meselesini satış yapılıncaya kadar geçen bütün hâdiseleri bizzat tetkik etmişti. Yatın yola çıktığı telgrafı üzerine Ebedî Şef gelmesini sabırsızlıkla beklemeğe koyuldu.
>
> 31 Mayıs gecesi yatın Çanakkale'ye geldiği telgrafla İstanbul'a bildirilmişti. Ertesi sabah 1 Haziran 938 Salı sabahı saat 6 da Çekmece önüne gelen *Savarona* orada demirledi. Yol halinde bulunan geminin temizliği ve tentelerinin açılmasile meşgul olundu. Saat tam yedide Riyaseticumhur umumî kâtibi Hasan Rıza otomobille Çekmece'ye gittiler. Gemiye çıktılar, suvari ile görüştüler. Gemiye Denizyolları tarafından gönderilen yaş sebze ve kumanya ambarlara indirildi. Bir saat sonra Kâtibi Umumî Saray'a avdetle Atatürk'e yatın geldiğini haber verdi. Ve gördüğü fevkalâdeliği bir saat anlatmakla bitiremedi.
>
> Saat 11 de yattaki hazırlık tamamlanmıştı. Dolmabahçe'den gönderilen emir üzerine *Savarona* demirini aldı. Saat 13.40 geçe Dolmabahçe önüne gelerek demirledi.
>
> Atatürk yatın gelmesini bekliyordu. Yat gelir gelmez saray rıhtımında hazır duran *Acar* motörüne beraberlerinde kâtibi umumî Hasan Rıza, Meb'uslardan Salih Bozok, Kılıç Ali, Yaver Celâl bulunduğu halde bindi. Tam saat 14 te yata geldi.
>
> Atatürk, lumbar ağzında gemi zabitanile birlikte kendisini karşılıyan suvariye iltifatta bulundu. «Hoş geldin kaptan» kelimesile

85 Hasan Rıza Soyak, *Atatürk'ten Hatıralar*, Cilt 2, Yapı Kredi Bankası A.Ş., İstanbul, 1973, s. 743.

başlıyan iltifat kaptanın teşekkürlerile aralanarak devam etti. İlk defa yatın süvari kamarasında Atatürk kahve içti.

İşte, yatın geldiği gün saat 14 de Dolmabahçe önünde *Savarona*'ya geçen Ebedî Şef, burada —tafsilâtını aşağıda göreceğimiz— 56 günlük bir hastalık devresi geçirdikleri 26 Temmuz 938 gününe kadar bir defa, 10 Temmuzda *Acar* motörile Florya ve Boğaz'a kadar yaptıkları bir cevelân [gezinti] müstesna yattan kat'iyyen dışarı çıkmamıştır.

Atatürk kahvesini aldıktan sonra süvarinin kılavuzluğu ile yatın her tarafını gezdi. Baştaki salon, buna bitişik kütüphane salonu, iç salon, kış salon, birinci sınıf daireler, ikinci ve üçüncü sınıf kabineler, alt katlar, makine daireleri, elektrik santralleri tamamen gözden geçirildi. Atatürk çok memnun ve çok neşeli bulunuyordu. Yatı bu gezintisinde gerek kataloğların verdiği malûmatı, gerekse kendisine ağızdan arzedilen tafsilâtı noksan bulduğunu süvariye söyledi. Müteakiben de Riyaseticumhur forsu ile maiyet erkânını ve şubelerini yata nakletmek için umumî kâtibi Hasan Rızaya emir verdi.[86]

Acar motörünün müteakip seferlerile tekmil maiyet erkânı *Savarona*'ya naklettiler. Atatürk Riyaseticumhur dairesini gezerken bilhassa yapılan tadilâtın iyi ve yerinde oluşuna işaret ederek süvariye tekrar iltifat gösterdi. Riyaseticumhur dairesinde yapılan tadilât az olmakla beraber geminin inşasında düşünülmemişti.

Dairenin banyo kısmına bitişik ve evvelce yat sahibesinin kocasına ait bulunan banyo mahallini teşkil eden parçadan banyo edevatı kaldırılmış, burası camlı bir bölme ile ayrılmış, yerleştirilen hususî bir kuvafür koltuğu ve ayna ile dairenin kuvafür salonu haline konulmuştu.

Bir de diğer dairelerde evvelce beyaz mermerden mamûl banyoların oda dekoruna uyacak renkli fayanslarla kaplanması esas tadilâtı teşkil ediyordu.

Riyaseticumhur maiyetine dahil zevat akşama kadar yata taşınmakla meşgul oldu. Bu arada umumî kâtip Hasan Rıza, Hariciye

86 Rahmi Yağız, "Atatürk'ün Son Günleri," *İkdam*, 18 Ağustos 1939.

Vekili Tevfik Rüştü Aras, Salih Bozok, Kılıç Ali, küçük Ülkü ile annesi de yatta kendilerine tahsis edilen kısımlardaki kamaralarını seçmişler ve yerleşmişlerdi.

Atatürk yatın her tarafını dolaştı. Suvarinin verdiği izahati dikkat ve alâka ile takip ederek *Savarona*'nın teknik ve konfür vasıtalarını gözden geçirdi.

Ebedî Şefin yatındaki en büyük yenilik Ceyrostabilizer adı verilen fırtına ve yalpa aleti idi. Atatürk bunu yerinde tetkik etti.

Bu âlet geminin tam ortasında, makine dairesinin ön kısmında ve ağırlık noktasına konulmuş bulunuyordu.

Bu âlet, heyeti mecmuasile 120 ton sikletinde, zirvesi geminin omurğa hattına amut ve ileri geri hareket eden bir mahruttan [koniden] ibaretti.

Mahrutun içinde topaca benziyen 80 tonluk bir çelik kütlesi vardır. Bu kütle, fırtınalı havalarda elektrikle harekete getiriliyor, kendi mihveri etrafında devre başlıyor, çalıştığı zaman en fırtınalı havalarda 27 derecelik yalpayı bir dereceye yani gayri mahsüs hale indiriyordu.

Atatürk âletin önünde durdu, süvariden buna dair izahat aldı. Ebedî Şefin huzurunda bunun bir de denemesi yapıldı. Gemi limanda ve dururken işletilen Ceyrostabilizer, *Savarona*'yı 10 derecelik bir yalpaya mecbur etmiş, yatın durduğu yerde böyle birdenbire 10 derece iskeleye ve müteakiben 10 derece sancağa yaslandığım görenler telâşa düşmüşler, yukarı güvertede bir araya toplanarak biribirlerine soruyorlardı:

- Ne var? Ne oluyor?

Gemi kaptanlarından biri izah etti:

- Fırtına âletinin tecrübesi yapılıyor da...

Atatürk bu ilk tetkikten sonra yukarıya geminin baş salonuna geldi. Orada bekleyen maiyet halkına iltifatlarda bulundu. Salonda oturdu.

Ebedî Şefin etrafında halkalananlar açtığı (gemi) mevzuu etrafında verdiği izahati hayretle dinlediler. Atatürk henüz *Savarona*'nın ufak bir kısmını gezmiş tetkik etmişti. Fakat süvariden aldığı izah-

le şu anda gerek deniz tekniği gerekse inşaiye san'atı etrafında mükemmel bir kritik yapacak vaziyette bulunuyordu.

Yemek orada, baş salondaki Lui XV sofranın başında yenildi. Yatın Amerikalı sahibi antika meraklısı olduğu için daha yat kızakta iken dünyanın her tarafına adamlar göndermiş, ne kadar tarihî kıymeti haiz eşya varsa toplatmış sonra bunları yata yerleştirtmişti.

Meselâ, baş taraftaki yemek salonu tamamen orijinal Lui XV moble ile döşeliydi. Oval yemek masasile bunun 16 iskemle ve koltuğu mavi ipek kumaşla kaplı halis akaju bir takımdı. Fransız tarihçilerinin iddiasına göre de 15 inci Lui'nin bizzat kullandığı yemek sofrasıydı... İki asır evvel Fransa kralının Versay sarayında yemek odasını süsleyen bu takım şimdi, Türkiye Cumhurriyaseti yatının yemek salonunda, Atatürk'e tahsis edilmiş bulunuyordu.

Atatürk aylardan beri gıda rejimi tatbik edilerek tedavi altındaydı. Ebedî Şef fazla sebze ve meyvadan mürekkep yemek alıyordu.

Fakat, bugün yani 1 Haziran 938 Salı günü akşamı *Savarona*'daki yemek sofrası başında aylardır maiyet halkının görmekten mahrum bulunduğu büyük bir neş'e içinde yiyor, konuşuyor ve etrafındakilere iltifatta bulunuyordu.

Atatürk'ün anlattıkları arasında çok enteresan bir mevzu vardı. Deniz Kuvvetleri'ni arttırmak, Türk kabotajını genişletmek, bunun dünyanın her tarafındaki limanlara sefer yapacak kabiliyette gemiler inşasile lâyık olduğu mevkie çıkarmak için alınacak tedbirler ve çareler.

Atatürk saatlerce anlattı. Herkes sade kulak kesilmiş dinliyorlardı. Denizbank'ın bu davadaki rolü de Ebedî Şefin izahatının son kısmını teşkil etti. Ondan sonra —her davada olduğu gibi— bu davada da önderliği yapacak olan Şef, *Savarona* ile icra edilecek deniz seyahatlerinin tenezzühlerin nerelere ve nasıl yapılacağına da süratle bir program çizer gibi anlattı.[87]

Çankaya Köşkü Kütüphanecisi Nuri Ulusu ise anılarında bu ilk günden şöyle söz etmekte:

87 Rahmi Yağız, "Atatürk Aylardır Tedavi Altındaydı," *İkdam*, 19 Ağustos 1939.

1938 yılının Haziranın 1. günü Atatürk çok keyifsizdi, hatta o gün yatağından sabah hiç kalkmamıştı. Dolmabahçe Sarayı'ndaki yatak odasına girdim, bir ara yan pencereden Sarayburnu önlerinden geminin baston başını gördüm. *Savarona* olduğunu hemen anlayarak "Paşam *Savarona* geliyor" diye heyecanla söyledim.

Dört gözle beklediği bu geminin gelmesine pek sevindi, yanına çağırdı, yataktan kalkmasına yardımcı oldum, pencerenin önünde beraberce geldik. Birdenbire o keyifsiz hali gitmiş, tam tersine gözleri de gülmeye başlamıştı. Atamızın gemisi *Savarona* gelmişti.

Bir müddet geminin gelin gibi süzülerek Dolmabahçe'ye doğru gelmesini beraberce seyrettik. Adeta ikimizin de nefesi tutulmuştu. Gemi Dolmabahçe önüne geldi, yavaşça yanaştı. Atatürk bana dönerek "Hazırlanın, hadi hep beraber gemiye gideceğiz" dedi. Hazırlandık ve gemiye gittik. Yani 1 Haziran 1938 tarihinde Atatürk ilk defa *Savarona*'ya ayağını atmışlardı.

Gemiyi baştan başa gezen Atatürk'e gemi hakkında tüm bilgiler, yetkililerce tek tek anlatıldı. Sorularına cevaplar verildi. Atamız çok mutluydu, tabii onun mutluluğu bizi de, hepimizi de çok mutlu etmişti, ama o bir ara şöyle bir durdu ve de "çocuğun oyuncağını bekler gibi bu gemiyi beklemiştim. İşte geldi, bindim. Şimdi mezarım mı olacak bu tekne benim?" dedi. Hepimiz taş gibi kesilmiştik, hemen lafı çevirdi ve "Yahu be tekneyi çok sevdim, çok" diye tamamladı.

Bu bakımdan biz de *Savarona*'yı çok ama çok sevdik. *Savarona*'ya yerleştiğimiz günlerden bir gün beni çağırdı ve "Nuri oğlum, son okuduğum kitapları getirdin mi? Hepsini kamarama muntazam koy, herhalde pek dışarı çıkamayacağım için bol bol okuma fırsatım olacak sonra galiba Şükrü Kaya Bey de gelecek burada kalabilir; o da okumayı çok sever, tamam mı?" diye talimatını verince hemen cevabımı veriverdim "Efendim, son okuduğunuz tüm kitapların hepsini Ankara'dan getirdim, hepsi hazır" deyince, "Aferin cucuk, aferin" diye cevapladı. Yattaki özel kamarası çok güzeldi, iki taraftan da denizi gören odada kendine özel bir çalışma masası ve kitapları koyacağımız birkaç tane de dolabımız

vardı. Ayrıca diğer birkaç kamarada da kitaplarını koyacak dolaplarımız da mevcuttu, çünkü o kitapsız olamaz ve okumadan da yapamazdı.

Nitekim ferdası [ertesi] gün Şükrü Kaya Bey geldi. Şükrü Kaya Bey'i hakikaten çok severdi. Gelir gelmez kamarasına aldık, orada ağırladı. Şükrü Kaya Bey, kamaraya hayran hayran baktı ve "Paşam çok zevkli, Allah size sağlıkla uzun gezmeler versin" deyince hazin bir gülüşle "İnşallah inşallah" dedi, ama öyle bir ümitsizlikle söylemişti ki, kamarada bir an bir sessizlik oldu. Bunu hemen sezinledi ve bana dönerek "Nuri oğlum, Şükrü Bey'i kamarasına götür o da okumayı çok sever ona kitapları göster, tamam mı?" diye havayı hemen yumuşattı.

Şükrü Kaya Bey'i kamarasına götürürken kendi kendine ve çok yavaş bir sesle "Allahım sen onu koru, ona uzun ömürler ver ve onu başımızdan eksik etme" diye mırıldandığını duydum. Gözlerim doldu, ağlamamak için kendimi zor tuttuğumu çok iyi hatırlıyorum.

Savarona'nın gelişiyle birlikte *Savarona*'daki ilk günleri biraz iyileşir gibi oluyor, benden artık kitap yerine plak istiyordu. Çünkü artık kitap okuyacak mecali pek kalmamıştı. Sevdiği plakları getiriyor, çalıyordum. Zaman zaman dalıyor gidiyor, sonra tekrar gözlerini açıyordu. Bir gün yine plak dinlerken "Nuri oğlum, galiba yolun sonu geldi, bana çok iyi hizmet ettin, Allah hepinizden, senden razı olsun. Hepiniz iyi çocuklarsınız, güzel günlerimiz geçti, Allah hepinize sağlık versin" deyince ne yapacağımı şaşırdım, hemen gidip ellerine sarıldım, hem öpüyor, hem ağlıyordum. Ellerini bırakınca elini ağzına götürdü sus işareti yaptı ve daldı gitti, aman Allahım, o ne feci dakikalardı. İşte o an ben de kötü sona inanmaya iyice başlamıştım. Atamız bir mum gibi eriyordu. Biz ise sadece aciz aciz bakıyor ve seyrediyorduk.[88]

Atatürk'ün yatta kaldığı süre zarfında *Savarona* Marmara'da seyredecek, 24 Haziran 1938 günü Erdek'e yol alacaktır. Atatürk, burada Donanma Komutanı Amiral Şükrü Okan'ı ziyaret edecek

88 Mustafa Kemal Ulusu, (der.), *Atatürk'ün Yanı Başında*, Doğan Kitap, İstanbul, 2008, s. 232-233.

ve aynı gün İstanbul'a dönecektir. 9 Temmuz 1938 günü ise Vekiller Heyeti toplantısı *Savarona*'da yapılacaktır. Atatürk, yatın yardımcı güç devrelerini besleyen makinelerin gürültü ve sarsıntısından rahatsız olduğundan *Savarona*, Dolmabahçe önünde demirlediği müddet zarfında bu makineler çalıştırılmamakta, yatın ihtiyacı olan elektrik gücü, bordasına yanaştırılan *Dumlupınar* denizaltısımn bataryalarından temin edilmekteydi.[89]

Atatürk, *Savarona* yatından fazla istifade edemeyecek ve yat, adeta O'nun hastane gemisine dönüşecekti. Atatürk, bu hislerini "bir çocuk oyuncağını bekler gibi bu yatı bekledim. Şimdi mezarım mı olacak?" sözleriyle dile getirecekti.[90]

Savarona'nın su üzerinde hareketsiz durmasından ve havanın sıcak olmasından dolayı yatın sacları aşırı ısınmakta, ortaya çıkan bu aşırı hararet, Atatürk'ün ızdırabını arttırmaktaydı. Bu nedenle aşırı dermansızlık ve ızdırap çeken Atatürk, yattan ayrılmak istediğini kelimelerle ifade etmek yerine gözleriyle işaret edecekti. Rahatsızlığı artan Atatürk, nihayet 25 Temmuz 1938 gecesi saat 01.00'de bir daha *Savarona*'ya geri dönmemek üzere Dolmabahçe Sarayı'na nakledilecekti.[91] Manevî kızı Ülkü, Atatürk'ün *Savarona*'da geçirdiği bu son geceyi şöyle anlatacaktı:

> *Savarona*'daki son gecemizdi. Bana hiçbir şey söylemiyorlardı. Birden *Savarona*'daki bütün ışıklar karartıldı. Ben çok korkmuştum..."
>
> Atatürk öyle istemiş meğer...
>
> "Milletim beni böyle görmesini istemem" demiş ve tüm ışıkları söndürülüp, *Savarona* ile Dolmabahçe arasında da hiçbir "vasıta"nın bulunmamasını buyurmuş.

89 Raşit Metel, *a.g.e.*, s. 162-164.

90 Lord Kinross, *Atatürk The Rebirth of a Nation*, Weidenfeld and Nicholson, Londra, 1990, s. 493; Falih Rıfkı Atay, *Çankaya*, Bateş, İstanbul, 1984, s. 490.

91 Eren Akçiçek, "Atatürk'ün Su ve Deniz Sevgisi," *Ege Üniversitesi Su Ürünleri Dergisi*, Cilt 22, Sayı 1-2, 2005, s. 1-12.

"Bana göstermediler ama, sonra öğrendim" dedi. Ülkü, "Sadece merdiveni projektörler aydınlatmışlar. Atatürk'ü de bir koltuğa oturtup, öyle indirmişler *Savarona*'dan..."

"Ya siz?"

"Hasan Rıza Soyak Bey geldi kamarasına... Atatürk Dolmabahçe'ye yerleştirilmişti. Yatta kalan eşyaları toplanıyordu. Biz de o gece ayrıldık *Savarona*'dan..."[92]

2- Nuri Aziz Beler ve Mahmut Baler'in Talep Ettikleri Komisyon Meselesi

a- Amerikan Büyükelçiliği Ticaret Ataşesi'ne Başvuru

Savarona'ya Türk bayrağının çekilmesinden sonra beklenmedik bir gelişme yaşanacaktı. İstanbullu tanınmış tüccarlardan Nuri Aziz Beler ve ortağı Mahmut Baler, Amerikan makamlarına müracaat ederek *Savarona* yatının satın alınmasına aracılık ettiklerini ve Savarona Ship Corporation'nun, ödemesi gereken yüzde on aracılık komisyonunu ödemediğini belirtip ihtilafın halli için Amerikan Büyükelçiliği Ticaret Ataşesi Julian E. Gillespie'ye başvuracaklardı. Nuri Aziz Beler, 15 Ağustos 1938 tarihinde Gillespie'ye konuyu özetleyen bir muhtıra takdim edecekti. Muhtıranın refakat mektubu şöyleydi:

> Yüksek itibarlı bir Amerikan firmasının ilk defasında elde ettiğinden çok daha yüksek bir fiyat elde etmesini sağlayan bir mukavele için tarafımıza başvurduktan ve hizmetlerimizi kullandıktan sonra, altı ay boyunca büyük emekler vererek ve binlerce lira masraf ederek usule uygun bir şekilde hak etmiş olduğumuz komisyonumuz hakkında ebedî bir sessizliğe gömüleceğini düşünemezdik. Bu sebeple, meşru olarak hak etmiş olduğumuz bu komisyon mevzusunda bize son derece faydalı olacağından emin olduğumuz değerli yardımlarınızı istirham ediyoruz.[93]

92 Mete Akyol, "Savarona Gerçekte Atatürk'ün Son Günlerinin Hastanesiydi...," *Milliyet*, 4 Ekim 1979.

93 NARA, dosya 367.1141 Savarona Boat Corporation /I, 27 Ağustos 1938 ta-

Muhtıranın metni ise şöyleydi:

Savarona'nın satışı, Türk hükümetine ilk kez 1937 yılının Ekim ayının başlarında, hükümetten yatın teftişi için Hamburg'a müfettiş gönderilmesi kararının çıkarılmasını sağlayan ve aşağıda imzaları bulunan Nuri Beler ve Mahmut Baler tarafından teklif edilmiştir.

Hükümetin mühendisleri, 22 Kasım 1937 tarihinde bizimle birlikte Hamburg'a gelmişlerdir. Geminin muayenesinden sonra müspet bir rapor hazırlamışlar ve hükümetin muvafakatına sunmak üzere Mahmut Baler refakatinde Ankara'ya dönmüşlerdir. Hükümet bunun üzerine yatı satın almaya karar vermiş ve Türkiye Cumhuriyeti Riyaset-i Cumhur Umumî Kâtibi [Hasan Rıza] Soyak başkanlığında bir satın alma heyetini Hamburg'a göndermiştir.

Nuri Beler, yatın kaptanı Kaptan Fish ve Hamburg'daki Savarona Ship Corporation acentası Robert Sloman Jr. aracılığıyla hükümetin teklifini sunmuştu. Ankara'dan telgrafla kendilerine ulaştırılan bu teklife göre satın alma bedelinin üçte biri derhal dolar olarak ödenecek, kalan üçte ikisi ise 6 ila 13 ay içinde dolara çevrilme garantisi altında Türkiye [Cumhuriyeti] Merkez Bankası'na yatırılacaktı.

Bu teklif, 10 Aralık 1937 tarihinde New York'a telefonla iletilmiştir. Mister Campbell, prensip olarak bu teklifi şahsen kabul ettiğini ama katî cevabın 14 Aralık Salı günü telgrafla bildirileceğini söylemiştir.

Sloman, [Nuri] Beler'e 15 Aralık 1937 Çarşamba günü *Savarona*'nın bir başkasına satıldığını bildirmiş ancak alıcının ismini vermemiştir. Ancak bu arada satın alma heyeti, Almanya'ya gelmek üzere Türkiye'den ayrılmış bulunmaktaydı. Heyet, bu bilgi alındıktan iki gün sonra Berlin'e varacaktı.

Nuri Beler ile Mahmut Baler, Türk Büyükelçiliği'nin Alman makamları nezdindeki teşebbüslerinin neticelerini beklemek üzere Almanya'da kalacaklardı.

rihli belgenin ekindeki 15 Ağustos 1938 tarihli yazı.

10 Ocak 1938 tarihinde Kaptan Fish, [Savarona Ship Corporation avukatı] Mister Campbell'ın talebi üzerine Hamburg'daki İş Bankası müdürünü ziyaret etmiş ve kendisinden acil bir mevzuyu görüşmek üzere [Nuri] Beler ve [Mahmut] Baler'le bağlantı kurmasına yardımcı olmasını rica etmiştir. Bu zatlar, Kaptan Fish'le 11 Ocak günü İş Bankası'nın Hamburg şubesinde buluşmuşlardır.

Kaptan Fish, bu beylere [Savarona Ship Corporation avukatı] Mister Campbell'dan Nuri Beler Bey ile Mahmut Baler Bey'i bulup yatın Alman hükümetine satılması üzerine kesintiye uğrayan Türk hükümetine satışı için yapılan görüşmeleri yeniden başlatmaya yetkilerinin olup olmadığını öğrenmesi hususunda talimat aldığını bildirmiştir. Şayet böyle bir yetkiye sahiplerse Nuri Beler ve Mahmut Baler'in, hemen Mister Gibbs'e telgraf çekerek müzakereleri devam ettirmek üzere kendisiyle temasa geçmeleri gerekiyordu. Nuri ve Mahmut Beyler bu mevzuyu tekrardan ele alacaklarını beyan etmeleri üzerine Kaptan Fish, kendilerine Mister Gibbs'in açık adresini vermiş, gelecekte konuyla ilgili tek yetkili mümessil olarak Mister Gibbs'i muhatap almalarını ve yatın Alman hükümetine satılması için müzakereleri yürütmüş olan Alman acenta Robert Sloman Jr.'la temas kurmamalarını rica etmiştir.

Nuri Beler, 12 Ocak 1938 tarihinde saat 02.00'de Mr. Gibbs'e şu telgrafı çekmiştir:

NURİ BELER VE ORTAĞI
Galata, Nordstern Han
İstanbul, 15 Ağustos 1938

SAVARONA'NIN
satışıyla ilgili
MUHTIRA

"Sizinle nakit ödeme esasında müzakere ve pazarlık etme arzumu mahrem bir şekilde ifade ettim. Lütfen %10 komisyon dahil olmak üzere son üç rakamı yazmadan 6 gün opsiyonu haiz en düşük fiyat teklifinizi 'Beler, Jahreszeiten Hamburg' adresine telgrafla bildiriniz. Lütfen komisyonu ayrı bir telgrafla teyid ediniz. Opsiyonunuzu aldığımızda resmî mümessilimiz sizinle New York'ta buluşacaktır

İmza: Beler"

Telgrafına cevap alamayınca Nuri Beler, 14 Ocak tarihinde Mister Gibbs'e ikinci bir telgraf çekmiştir:

"12 Ocak tarihli telgrafıma karşılık sizden telgraf alamadım. Cevabınızı merakla bekliyorum."

17 Ocak günü öğleden sonra Nuri Beler, New York'tan şu telgrafı almıştır:

"Tarafımıza herhangi bir taahhüt getirmemek kaydıyla ve 12 Ocak tarihli telgrafınızı cevaplandırmadan önce, resmî mümessiliniz şu anda New York'ta ise, kendisiyle bir görüşme yapmayı arzu ederiz.

İmza: Gibbarch"

Bay Beler, Kaptan Fish'i derhal Mahmut Baler ve Tahir Kevkep'in de bulundukları Hamburg'daki İş Bankası bürosuna çağırmış ve ona aldığı bu telgraftan bahsetmiştir. Geldiğinde Kaptan Fish onlara New York'un, Alman hükümetiyle meziyette olan mukavele sona ermeden kesin bir teklifte bulunamayacağını anladığını

belirtti. Nuri Beler ile Mahmut Baler de Kaptan Fish'e, alacakları komisyon konusunda kendilerine teminat verilmesi halinde New York'taki gemi sahiplerini, Türk hükümetinin New York'taki resmî mümessiliyle temasa geçirmeye hazır olduklarını anlatmışlardır. Kaptan Fish, komisyon mevzusunun New York'taki şahısların yüksek itibarlarının ve firmanın tanınmışlığının teminatı altında olduğunu söylemiştir. Verilen bu teminat karşısında Mahmut Baler, hemen Berlin'e hareket etmiş ve *Savarona*'nın sahiplerinin, Türk hükümetinin New York'taki mümessilleriyle doğrudan görüşmek istedikleri haberini ve Mister Gibbs'in adını ve adresini Berlin'deki Türk büyükelçiliği aracılığıyla Ankara'ya ulaştırmıştır. Mahmut Baler'den konunun Türk hükümetine iletildiği bilgisini alan Nuri Beler de 17 Ocak'ta Mister Gibbs'e aşağıdaki telgrafı göndermiştir:

> "Washington, Birleşik Amerika'daki hükümet temsilcimizin sizinle buluşması için merkezden talimat gönderilmesi amacıyla harekete geçtik. 12 Ocak'taki telgrafımızda sözü edilen komisyonumuzun ilavesiyle fiyatın yükseltilmesi meselesinin mahrem tutulması gerekiyor."

Aynı günün akşamı Mahmut Baler, Berlin'den telefon ederek *Savarona*'nın satın alınması için Mister Gibbs'le görüşmelerin başlatılması konusunda New York'taki başkonsolosa tam talimat verildiği, İktisat Vekâleti'nin de Mister Gibbs'e telgrafla Türk başkonsolosuyla temasa geçmesini bildirdiğini söylemiştir.

Bu bilgiyi aldığı günün gecesi Nuri Beler, Mr. Gibbs'e aşağıdaki telgrafı çekmiştir:

> "Bugün tarihli telgrafınızı aldığımı teyit ederim. Size de tam yetki verilmiş bulunan New York'taki konsolosumuzla temasa geçmeniz için doğrudan telgraf çekilecek. lütfen neticeyi telgrafla Premhotel Hamburg'a bildirin."

18 Ocak'ta ödeme meselesinin, hükümet tarafından New York'taki Chase National Bank'le halledildiği bilgisi kendisine gelince Nuri Beler, Mister Gibbs'e aşağıdaki telgrafı çekmiştir:

"Ödeme konusu Chase National Bank'la halledildi."

21 Ocak tarihinde Mister Gibbs'ten halen haber alamayan Nuri Beler, ona bir telgraf daha çekmiştir:

"Her şey yolunda mı? Lütfen telgrafla bildirin."

Nuri Beler'in sık sık görüştüğü Kaptan Fish, kendisine New York'takilerin telgraflarına cevap vermemesinin, sürmekte olan pazarlıktan kaynaklandığını, meselenin New York'ta kesinlikle ve başarıyla neticelendirileceğini, oradakilerin ilk alıcıyla yaşanan meseleler nedeniyle kendilerine yazmadığını söylemiştir.

Nuri Beler, 2 Şubat tarihinde bir kopyası ilişikte yer alan mektubu göndermiştir.[94]

Türk hükümetini temsil eden heyetten, mukavelenin 23 Şubat'ta imzalandığını öğrenen Nuri Beler, Kaptan Fish'e derhal haber vermiş ve heyetin isteği üzerine ondan Southampton'a ne zaman hareket edebileceğini, bu yolculuk için bir şey isteyip istemediğini ve sefer talimatını aldıktan ne kadar zaman sonra yola çıkabileceğini sormuştur. Mahmut Baler, Kaptan Fish'in henüz yolculuğa çıkma talimatını almadığı cevabını, Türk heyetine ve Berlin'deki büyükelçiliğe bildirmiştir.

94 Söz konusu mektup, Gibbs Cox'a yazılmıştı ve şöyleydi: "Ortak dostumuzun tavsiyeleri üzerine aramızda cereyan eden telgraf muhaveresini teyit etmeyi bugüne kadar tehir ettim. Arada, burada [Almanya'da] ve de sizin orada cereyan eden bütün gelişmeleri gün be gün çok yakından takip ettim. Bu ülkedeki resmî mümessilimizle her gün haberleşiyorum. Alıcılardan aldığımız talimata uygun olarak bilgi alışverişinde bulunduk ve gerekli gayretleri gösterdik. Şimdi her şey yoluna girdiğine göre bu mektubu yazabileceğimi ümit ediyorum. Ödeme yapılır yapılmaz komisyonumun, dolar olarak Midland Bank Yurtdışı Şubesi, Londra'ya yatırılmasını rica ederim."

Bunun üzerine heyet, bir hafta sonra Hamburg'a gelmiş ve Nuri Beler, Kaptan Fish'ten heyetle Prem Hotel'de buluşmasını istemiştir. Kaptan Fish, buluşmaya gelerek Türkiye Cumhuriyeti Riyaset-i Cumhur Umumî Kâtibi'ne ve İktisat Vekâleti Müsteşarı Ekselans Güney'e henüz New York'tan bir haber almadığını, talimat geldikten bir hafta sonra yola çıkabileceğini söylemiştir.

Kaptan Fish, New York'tan Southampton'a seyir talimatını 12 Mart tarihinde alacak, Nuri Beler'e talimat aldığı haberini vererek 18-19 Mart tarihlerinde yola çıkabileceğini bildirecekti. Haber, hemen büyükelçiliğe iletilmiş ve İktisat Vekâleti'nin mühendisi Bay Ark, *Savarona*'yla Southampton'a gitmek üzere Hamburg'a gelmiştir.

Savarona, 18 Mart'ta Southampton'a doğru Hamburg'dan yola çıkmıştır.

Savarona'yla Southampton'a yola çıkanlar arasında yer alan Mahmut Beler, 22 Mart'ta New York'a [Thomas Campbell'a] aşağıdaki telgrafı çekmiştir:

"Tomcamp – New York

Savarona'yla yola çıktım, gelişinizi bekliyorum. Bütün gerekenleri yerine getirdik lütfen daha önce kararlaştırıldığı gibi ödeme yapıldığında komisyonun Midland Bank Londra'ya telleneceğini telgrafla teyit edin."

24 Mart'ta geminin bandırası değiştirilmiş ve New York'ta imzalanan mukavele uyarınca Londra'daki Türk büyükelçiliği ile Londra'daki başkonsolosluk, bandıra değişikliğini New Jersey City 15, Exchange Place adresinde mukim Commercial Trust Co. adresine telgrafla bildirmiştir. Nuri Beler, bununla ilgili olarak aşağıdaki telgrafı çekmiştir:

"Tomcamp - New York

Ödeme formaliteleri yerine getirildi, lütfen komisyonumu derhal telleyin."

Üç gün geçtiği halde New York'tan cevap alamayınca Nuri Beler ile Mahmut Baler, Kaptan Fish'i görmeye gidip bu sessizliğin sebebini sormuşlardır. Müzakerelerin başından beri geminin satışı tamamlandığı ve tediye yapıldığı anda komisyonlarını alacaklarına dair onlara teminat veren kişi Kaptan Fish olduğundan ve bu teminatla ahlakî yükümlülük altına girdiğinden Nuri Beler ile Mahmut Baler, Kaptan Fish'in şimdi devreye girmesi gerektiğini düşünüyorlardı. Bu nedenle önceden belirlenen komisyonun havalesi için New York'a telgraf çekmesini istemişlerdir. Kaptan Fish, bu isteklerini haklı görerek Mister Thomas Campbell'a 27 Mart tarihinde aşağıdaki telgrafı çekmiştir:

"Bildiğiniz gibi satış görüşmelerini yürüten Beler ve Baler, hükümetin memurları olmayıp Türk komisyoncularıdır. Önceden belirlenmiş olan komisyonla ilgili telgraflarına cevap beklemektedirler. Tavsiyeniz üzerine Sloman'la temas kurmaktan kaçınmışlardır ve bu yönde hareket etmeye devam etmektedirler saygılar.

Fish."

Kaptan Fish'in elyazısıyla hazırlanmış telgraf metninin kopyası, Nuri Beler'in elinde bulunmaktadır. Bu telgraf, söz konusu beylerin satış görüşmelerini yürüttüğünü açık bir şekilde doğrulamaktadır. Önceden belirlenen komisyonlarının ödenmesini beklemektedirler ve Mister Campbell'ın isteğine uyarak Robert M. Sloman Jr.'la temas kurmaktan kaçınmışlardır.

20 Mart tarihine kadar New York'tan cevap gelmemesi üzerine Beler ile Baler, Mr. Campbell'a aşağıdaki telgrafı göndermişlerdir:

"Telgrafla ulaştırdığınız talebiniz ve yetkili mümessiliniz Fish'in İş Bankası Hamburg şubesinde komisyonumuzun şirketinizin itibarının teminatı altında olduğuna dair bizlere teminat vermesi üzerine sizi, alıcılarla doğrudan temasa geçirdik. Satış ve devir tamamlanmıştır. Telgraflarımıza cevap alamamaktayız. 1 Nisan'a kadar komisyonumuz havale edilmediği takdirde kendimizi arzu ettiğimiz şekilde hareket etmekte hür addedeceğiz.

Beler ve Baler
Polygon Hotel"

New York, hayret uyandıracak şekilde sessiz kalmayı sürdürmekteydi. Bunun üzerine menfaatlerimizi korumak için gereken bütün adımları atmak üzere bizzat New York'a gitmekten başka çaremiz kalmamıştı.

Bu arada Türk hükümeti, Nuri Beler ve Mahmut Baler'e, tercümesi ilişikte yer alan bir mektup vermiştir.Bu mektup, mukavele görüşmelerinin tamamının Nuri Beler ile Mahmut Baler tarafından yürütüldüğünü, bu satış için en başından sonuna kadar çalıştıklarını ve neticede gemi sahiplerinin mümessillerini gemiyi satın alan Türkiye Cumhuriyeti hükümetiyle temasa geçirdiklerini açık bir şekilde ispat etmektedir.

Mahmut Baler
Nuri Beler[95]

Amerikan Büyükelçiliği ticaret ataşesinin bahsettiği mektup, İktisat Vekili Hüsnü Yaman'ın *Savarona*'mn satın alınmasında Nuri Aziz Beler ve Mahmut Baler'in etkili olduklarını belirten şu yazısıydı:

95 NARA, dosya 367.1141 Savarona Boat Corporation/1, 27 Ağustos 1938 tarihli belgenin ekleri.

T.C.
İktisat Vekâleti
Hususi Kalem Müdürlüğü
Ankara

Savarona yatının satın alınması teklifi ilk kere Mahmut Baler ve Beler tarafından yapılmıştır. Başından sonuna kadar satış muamelelerini yürüten ve bizleri Amerika'daki satıcının mümessilleriyle temasa geçiren bu şahısların satış akdinin neticelendirilmesinden mesul olduklarını teyid ederiz.

12. V. 1938

İmza: Hüsnü Yaman

İmza: Ş.[akir] Kesebir

Mühür: T.C.
İktisat Vekâleti

b- Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Aras'ın Desteği

Bu mektuptan bir hafta sonra Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Aras, eski dostu Amiral Mark Bristol'a hitaben yazdığı mektupta Mahmut Baler'i takdim edecek, Baler'in *Savarona* yatının alımında ortaya çıkan ihtilafın halli için Amerika'ya geldiğini belirterek Amiral'den kendisine gerekli ilgiyi göstermesini rica edecekti.[96] Tevfik Rüştü Aras, benzeri bir mektubu Büyükelçi Ertegün'e de yazacaktı.[97] Aynı şekilde Amerikan Büyükelçiliği Ticaret Ataşesi Julian E. Gillespie de Nuri Aziz Beler ve Mahmut Baler'i Amiral Bristol'a takdim eden bir mektup yazacaktı.[98] Gillespie, Nuri

96 Kongre Kütüphanesi, Yazmalar Bölümü, Mark Bristol evrağı, konu dosyası 1906-1939, kutu 74, dosya: *Savarona* case, 1938-1939, 23 Ağustos 1938 tarihli mektup.

97 Kongre Kütüphanesi, Yazmalar Bölümü, Mark Bristol evrağı, konu dosyası 1906-1939, kutu 74, dosya: *Savarona* case, 1938-1939, 12 Eylül 1938 tarihli mektup.

98 Kongre Kütüphanesi, Yazmalar Bölümü, Mark Bristol evrağı, konu dosyası 1906-1939, kutu 74, dosya: *Savarona* case, 1938-1939, 27 Ağustos 1938 tarih-

Aziz Beler ve Mahmut Baler'in kendisine sundukları muhtırayı da Amerikan Dışişleri Bakanlığı Yakın Şark İşleri Âmiri Wallace Murray'a gönderecek ve şu uzun izahatta bulunacaktı:

> Yaklaşık iki hafta kadar önce Nuri Aziz Beler ile Mahmut Baler beni ziyaret ettiler. Ziyaretin maksadı *Savarona* yatının Türkiye İş Bankası'na satışında verdikleri hizmetler karşılığında sözde hak ettiklerini ileri sürdükleri komisyonun ödenmesi konusunda Savarona Boat Corporation'la yaşadıkları bazı güçlüklerdi. Hak ettikleri komisyonun ödenmesi için büyükelçiliğin yardımını istediler. Konuyu hemen büyükelçiye arz ettim. Tavsiyesi üzerine kendilerine bu mevzunun, büyükelçiliğin uygun bir şekilde araya girebileceği bir mevzu olmadığını, eğer dostane çözüme ulaşılamazsa meseleyi Washington'daki Türk büyükelçiliği ya da Amerikan mahkemeleri aracılığıyla doğrudan Amerikan şirketiyle müzakere etmeleri gerektiğini söyledim.
>
> Her iki zat, 31 Ağustos'ta *S/S Queen Mary* ile New York'a hareket ediyorlar.
>
> Nuri Beler ile Mahmut Baler, devlet ihaleleri ve benzeri mevzularda ihtisas yapmış, tanınmış Türk tüccarlardır ve kanaatimce malî çevrelerde ve hükümet nezdinde iyi bir itibara sahiptirler. Hariciye Vekili Dr. Aras'ın, Washington'daki Türk büyükelçiliğine şahsen mektup yazarak bu şahıslar Birleşik Devletler'de bulundukları süre zarfında kendilerine her türlü yardımda bulunulması talimatı verdiğini biliyordum. Ayrıca öğrendiğime göre Dr. Aras, Amiral Bristol'a hitaben tavsiye ve yardımlarını bu beylerden esirgememesini rica eden bir takdim mektubu yazmış ve Nuri Beler ile Mahmut Baler'e vermişti.
>
> Nuri Beler ile Mahmut Baler, bana 15 Ağustos tarihini taşıyan ve *Savarona* yatının Türkiye İş Bankası'na satışının safhalarını ve bu konudaki faaliyetlerini anlatan bir muhtıra verdiler. Ayrıca bana iktisat vekilinin ve müsteşarının imzalarını taşıyan ve bu şahısların "satış akdinin neticelendirilmesinden de mesul olduklarını" teyit eden mektubun asıl nüshasını gösterdiler. Ayrıca İş Bankası'nın

li mektup.

yüksek seviyedeki yetkilisi Hazım Bey, bana telefon ederek Nuri Beler ve Mahmut Baler'in hak ettiklerini belirttikleri komisyonun tahsili için tavsiye ve yardımlarımı rica etti. Bana, İş Bankası'nın söz konusu zatların yatın satışından doğan komisyonu hak ettiklerine inandığını, Amerikan şirketinin gayr-i dürüst değilse bile çok tuhaf olan bu tavrına çok şaşırdıklarını anlattı. İtimat edilebilir yetkili kişilerden, bana gayr-i resmî bir şekilde mevzunun Başvekil Celâl Bayar'a aktarıldığını ve Celâl Bayar'ın, Amerikan şirketinin Nuri Beler ve Mahmut Baler'e dürüst davranmadığı kanaatini ifade ettiği iletildi. Bu ifadenin, başvekilin mevzuyla ilgili hissiyatını doğru bir şekilde dile getirdiğine inanıyorum. Mister Baler'in, başvekille çok yakın münasebetler içinde olduğunu ve sık sık onunla buluştuğunu biliyorum. Türk hükümet yetkililerin bu iki şahsa müspet baktıklarının bir diğer delili olarak Birleşik Amerika'ya seyahat masraflarını ve avukatlarının ücretlerini karşılamaları için bu şahıslara 5 bin dolarlık döviz tahsisi verildiğini söyleyebilirim. Özellikle bu durum, bu zatların hükümetle olan yakın münasebetlerini açık bir şekilde göstermektedir. Zira bildiğiniz gibi bugünlerde döviz tahsisleri elde etmek son derece zor, neredeyse imkânsızdır. Büyükelçiye mevzuyu açtım. Mevzuyu bu şekilde size iletmem onun bilgisi ve tasvibi dâhilindedir.[99]

c- Hukuk Yoluna Başvuru

Nuri Aziz Beler ve Mahmut Baler, Eylül ayının ilk haftasında Amerika'ya varacak ve haklarının savunulması konusunda avukat Rayford W. Alley'le anlaşacaklardı. Rayford W. Alley, Amiral Bristol'a yazdığı mektupta ihtilaf hakkındaki gözlemini "değişik şartların bir araya gelmesi neticesinde Nuri Beler ve Mahmut Baler'in geminin satıcılarıyla yazılı bir mukaveleleri yoktu" şeklinde özetleyecekti. Rayford W. Alley'in hukuk bürosunda çalışan, Türk hükümet çevrelerine yakınlığıyla tanınan ve Amiral Bristol'u 1919-1922 yıllarında Birleşik Amerika Yüksek Komiseri

99 NARA, dosya 367.1141 Savarona Boat Corporation/I 27 Ağustos 1938 tarihli belge.

olarak İstanbul'da görev yaptığı zamandan tanıyan avukat Asa W. Jennings,[100] Amiral Bristol'a yazdığı mektupta Nuri Beler ve Mahmut Baler'in hukuk müşaviri olduğunu belirttikten sonra şu ricada bulunacaktı:

> Türk hariciye vekili ve Mister Gillespie'nin mektuplarını okuduğunuzda yardımcı olmak için elinizden geleni yapmaktan memnuniyet duyacağınızdan eminim. Bu konuda bir teklifte bulunabilirseniz çok sevinirim. Misis Cadwalader'le bir şekilde tanışıklığınız varsa ve onunla görüşmemize imkân sağlayabilirseniz çok yardımcı olabileceğinizi düşündüm. Böyle söylememin sebebi Misis Cadwalader'in komisyon mevzusunda ne olup bittiğinden haberdar olmadığından emin olduğumuzdandır. Pek tabii ki şirkette çalışan bir memur olmadığından, büyük bir ihtimalle yatın kendi muvafakatıyla bir milyon dolar nakit bedelle satıldığından başka bir şey bilmiyordur. Tatilinizde sizi rahatsız ettiğim için çok üzgünüm ama Kanada'daki adresinizi bana büyükelçinin kendisi verdi ve size bir referans mektubu göndermemi teklif etti.[101]

Amiral Bristol, eski dostu Asa W. Jennings'in ricasını kırmayacak ve geminin sahibesiyle irtibata geçmeye çalışacağını bildirecektir.[102] Amiral Bristol, Savarona Ship Corporation yönetim kurulu üyesi W. B. Miller'la görüşecek, kendisine Nuri Beler ve Mahmut Baler'in ticaret ataşesi Gillespie'ye gönderdikleri ve Gillespie'nin de bir kopyasını kendisine ilettiği muhtırayı sunacaktı. Miller, bu muhtırayla ilgili görüşünü şöyle açıklayacaktı:

> Muhtırayı okuduktan sonra Mahmut Baler ve Nuri Beler'in,

100 Asa K. Jennings ve oğlu Asa W. Jennings'in hayat hikâyeleri için bkz: Rıfat N. Bali, *The Saga of a Friendship: Asa Kent Jennings and The American Friends of Turkey*, Libra Kitap, İstanbul, 2009.

101 Kongre Kütüphanesi, Yazmalar Bölümü, Mark Bristol evrağı, konu dosyası 1906-1939, kutu 74, dosya: *Savarona* case, 1938-1939, 12 Eylül 1938 tarihli belge.

102 Kongre Kütüphanesi, Yazmalar Bölümü, Mark Bristol evrağı, konu dosyası 1906-1939, kutu 74, dosya: *Savarona* case, 1938-1939, 15 Eylül 1938 tarihli mektup.

> Türk hükümeti yetkilileri tarafından oyuna getirildikleri, Savarona Ship Corporation'ı ya da mümessilleri Mister Campbell ve Mister Gibbs'i komisyon ödeme taahüdü konusunda mesul tutma şanslarının çok az olduğu görüşündeyim.
>
> Mister Gibbs'in, bu hususu 17 Ocak tarihinde Bay Beler'e çektiği 12 Ocak tarihli telgrafınızı cevaplandırmadan önce "tarafımıza herhangi bir taahhüt yüklememe kaydıyla, şayet kendisi şu anda New York'ta ise, resmî mümessilinizle bir görüşme yapmayı arzu ederiz – Gibbarch", yazılı olan telgrafla açıkça ortaya koymuş olduğuna kaniyim.
>
> Ayrıca Mister Campbell ya da Mister Gibbs'in, burada New York'ta Türk başkonsolosuyla yaptığı görüşmede, başkonsolosla geminin fiyatının, Mahmut Baler ve Nuri Beler'e verilebilecek herhangi bir komisyonu içermeyeceği şekilde anlaşmaya vardıklarına kuvvetle inanıyorum. Bu şartlar altında, eğer muhtırada yazılanları doğru tefsir ediyorsam Mahmut Baler ve Nuri Beler adına şahsen yapabileceğim bir şey olmadığı görüşündeyim. Başka hiçbir yönetim kurulu üyesinin de bu mahiyette bir hâdiseye müdahale etmek isteyebileceğine inanmıyorum.[103]

Ticaret ataşesi Gillespie'nin, bu bilgiyi Dışişleri Bakanlığı'na aktarmasından kısa bir süre sonra Büyükelçi Ertegün, bakanlığı ziyaret edecek ve Yakın Şark İşleri Âmir Yardımcısı Paul Alling'le görüşecekti. Paul Alling, görüşmesini Dışişleri Bakan Yardımcısı George Strauss Messersmith'e şöyle rapor edecekti:

> Bu iki Türk tüccar, bu yakınlarda Birleşik Devletler'e vardılar ve dün Amerikalı avukat Asa Jennings'le birlikte büyükelçiyi ziyaret ettiler. Büyükelçi, bu beylerin beraberlerinde Türk hariciye vekilinden, hariciye vekâleti müsteşarından ve diğer yüksek seviyeli yetkililerinden güçlü referans mektupları getirdiklerini söyledi. Büyükelçinin anlattıklarından ve Julian E. Gillespie'nin ekli mek-

103 Kongre Kütüphanesi, Yazmalar Bölümü, Mark Bristol evrağı, konu dosyası 1906-1939, kutu 74, dosya: *Savarona* case, 1938-1939, 23 Eylül 1938 tarihli mektup.

tubundan anladığım kadarıyla her ikisi de önemli kişiler.

Anlattıklarını dinledikten sonra büyükelçi, onlara konunun kendileri ile Savarona Boat Corporation arasında hususî bir mesele olduğunu, bu meseleye müdahale etmenin ya da Birleşik Amerika Dışişleri Bakanlığı'ndan müdahalede bulunmasını talep etmesinin mümkün olmadığını söylemiş. Tek çarelerinin, ilgili Amerikan mahkemeleri nezdinde Savarona Boat Corporation aleyhine dava açmak olduğunu belirtmiş.

Büyükelçinin anlattığına göre bir süre mevzu üzerinde görüştükten sonra Asa Jennings, bir Birleşik Amerika Dışişleri Bakanlığı yetkilisinin kendisini ve müvekkillerini Savarona Boat Corporation'ın bir yetkilisiyle gayr-i resmî şekilde temasa geçirme imkânını sağlayıp sağlayamayacağını sormuş. Yalnız Mister Jennings, bunu söyledikten sonra Dışişleri Bakanlığı yetkilileri aracılığıyla böyle bir temasa geçme konusunu New York'taki hukukçu ortaklarıyla görüşmesi gerektiğini belirtmiş. Hukukî yollara başvurmaktansa dostane çözüm için çaba harcamanın daha iyi olabileceği düşüncesini ifade etmiş. Büyükelçi, Mister Jennings'in böyle bir talepte bulunması halinde Dışişleri Bakanlığı'nda bu talebi yerine getirmeyi kabul edebilecek bir yetkilinin olup olmadığını sordu.

Öncelikle büyükelçiye, mevzunun iki Türk tüccar ile Savarona Boat Corporation arasında halledilmesi gereken bir mesele olduğu görüşüne tamamen katıldığımı söyledim. Ayrıca o ana kadar yatın satış muamelelerinin başından sonuna kadar büyükelçi ile Savarona Boat Corporation mümessilleri arasında yürütüldüğünü bildiğimi belirttim. Ayrıca kendisine, bilebildiğim kadarıyla geminin satışıyla ilgili Dışişleri Bakanlığı'nın tanıdığı tek kişinin, hatırladığıma göre şirketin avukatı olan Mister Ira Campbell olduğunu ifade ettim. Mister Campbell'ı şahsen tanıdığınızı sandığımı, bu nedenle Mister Campbell'a dostane bir çözüme varma maksadıyla bu iki Türk tüccar ve avukatlarıyla bir araya gelip gelemeyeceğini sormanızın mümkün olup olmayacağı konusunu size açacağımı söyledim. Büyükelçi, bir kez daha Mister Jennings'in henüz böyle bir

adım atma konusunda kesin kararını vermediğinin altını çizdi ve eğer Mister Jennings, daha sonra böyle bir adım atacak olursa Mister Campbell'la görüşmesine yardımcı olup olamayacağınızı kendisini bildirebilirsem çok memnun olacağını ifade etti.

Birçok önemli Türk yetkilisinin, bu meselenin halliyle ilgilenmekte oldukları göz önüne alınacak olursa Mister Jennings'in, şayet ricada bulunursa ricasının yerine getirmekte fayda olabileceği görüşündeyim. Mr. Campbell'ın Savarona Boat Corporation'ın Nuri Beler ile Mahmut Baler'e ne hukuken ne de ahlaken komisyon ödemekle yükümlü olmadığı mevzusunda Mister Jennings'i kolaylıkla ikna etmesi ihtimal dâhilindedir. Öte yandan bu iki kişinin, kuvvetli delillere sahip olmaları durumunda da Mr. Campbell, müvekkilleri için dava açmanın getireceği masrafları üstlenmeden dostane çözüm yoluna gitmelerinin daha avantajlı olacağı kanaatine varabilir.

Büyükelçinin talep etmesi halinde Aşa Jennings ve iki Türk tüccarının, Ira Campbell'la görüşmesini sağlamayı düşünüp düşünmeyeceğinizi müsait bir zamanınızda bana bildirebilirseniz memnuniyet duyarım.[104]

Bu görüşmeden bir hafta sonra Büyükelçi Ertegün, Paul Alling'i tekrar ziyaret edecek, Alling de bu görüşmeyi Dışişleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı George Strauss Messersmith'e yeniden rapor edecekti:

Türk büyükelçi bugün beni ziyaret ederek büyükelçinin aklında kaldığı kadarıyla idareciliğini Alley adlı bir şahsın yaptığı New Yorklu bir hukuk bürosu mensuplarından Mister Asa Jennings'le mevzuyu tekrar görüştüğünü anlattı. Mr. Jennings'le bu görüşme üzerine büyükelçi, eğer siz lütfedip bütünüyle kişisel ve gayr-i resmî bir şekilde Mister Campbell'dan, Mister Alley ya da Mister Jennings'le buluşmasını ve onlarla Nuri Beler ve Mahmut Baler'in talepleri konusunu görüşmesini isteyebilirseniz çok

104 NARA, dosya 367.1141 Savarona Boat Corporation/I, 9 Eylül 1938 tarihli belge.

memnun olacağını söyledi.[105]

Paul Alling'in bu notları üzerine Dışişleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Messersmith, Ira Campbell'la telefonda görüşecek ve görüşmesini Paul Alling'e aktaracaktı:

> Ira Campbell'la bu sabah telefonla görüştüm ve kendisine 16 Eylül tarihli muhtıranızda belirttiğiniz iki Türk tüccarıyla görüşmesinin faydalı ve arzu edilir olacağına inandığımı söyledim. O da bu şahısları New York'ta kabul etmekten memnuniyet duyacağını belirtti. Ona bunun tamamıyla gayr-i resmî bir rica olduğunu ancak bu zatların, Türk mercilerinin Washington'daki Türk büyükelçiliğine yolladıkları çok kuvvetli tavsiyelerle buraya geldiklerini anlattım. Yaklaşımının gayr-i resmî olduğunu çok iyi anladığını belirtti.
>
> Campbell, pazartesi günü başka işler için Washington'a gelmeyi planladığını, eğer faydalı görüyorsam Türk büyükelçisiyle görüşebileceğini söyledi. Kendisine herhangi bir tavsiyede bulunmak durumunda olmadığımı ancak Türk büyükelçisiyle görüşmesinde hiçbir mahzur görmediğimi, böyle bir görüşme halinde büyükelçinin Türk tüccarlarla daha sonra görüştüğünde mevzu hakkında bilgi sahibi olmasını sağlayacağını söyledim.[106]

Bu gelişmeler üzerine Paul Alling, Büyükelçi Ahmet Ertegün'ü telefonla bilgilendirecekti:

> Bugün Türk büyükelçisine telefon ettim. *Savarona* yatının satışıyla ilgili olarak komisyon almaya hak kazandıklarını iddia eden iki Türk tüccarıyla ilgili önceki gün sizinle yaptığımız telefon konuşmasını aktardım ve [Dışişleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı] Mister Messersmith'in bugün New York'ta bulunan Ira Campbell'ı telefonla aradığını söyledim. George Strauss Messersmith'in tamamıyla gayr-i resmî ve protokol dışı bir görüşme yaptığını vurgulayarak Mister Campbell'a mevzu-

105 NARA, dosya 367.1141 Savarona Boat Corporation/I, 16 Eylül 1938 tarihli belge.

106 NARA, dosya 367.1141 Savarona Boat Corporation/I, 17 Eylül 1938 tarihli belge.

yu bu iki kişiyle ya da mümessilleriyle görüşmesinin faydalı ve arzu edilir olduğunu söylediğini aktardım. Büyükelçi, Mister Messersmith'in bu teşebbüsünden dolayı çok memnun olduğunu belirtti.

Ayrıca Mister Campbell'ın Mister Messersmith'e, 19 Eylül Pazartesi günü Washington'a gelmeyi planladığını ve arzu edilirse büyükelçiyle görüşebileceğini söylediğini de aktardım. Bunu kendisine söylememin sebebi, eğer arzu etmiyorsa Mister Campbell'la görüşmeyebileceğini de belirtmekti. Büyükelçi, aksine eğer kendisini arayacak olursa Mister Campbell'la görüşmekten memnuniyet duyacağını söyledi.[107]

***

Savarona ihtilafı konusunda en son mektup, Amiral Bristol'un kendisinden gelişmeler hakkında bilgi soran mektubuna cevaben Asa W. Jennings'in 20 Şubat 1939 tarihinde gönderdiği mektuptur. Jennings, bu mektubunda şu bilgileri vermekte:

14 Şubat tarihli mektubunuz için teşekkür ederim. Savarona Ship Corporation'a karşı açılan dava henüz görülmeye başlamadı. Böylesine büyük bir meblağın mevzu-i bahis olduğu bütün diğer davalarda olduğu gibi bu davada da davalı avukatları her adımda bize karşı büyük bir mücadele yürütüyorlar. Dava öncesinde çok sayıda etraflı incelemelerde bulunduk. Bütün davalılar inceden inceye araştırıldı. Sonunda öyle bir noktaya geldik ki incelemeyi arzu ettiğimiz bazı belgeleri vermeyi, önceden vereceklerini belirtmiş olmalarına rağmen, reddettiler. Bunun üzerine mahkemeye başvurduk. Savarona Ship Corporation'ın incelenmesine yarın başlanacağını umuyoruz. Birkaç gün sonra davalılara, talep ettikleri dava gerekçelerini göndereceğiz ve büyük bir ihtimalle kısa bir süre sonra da duruşma günü bildirilecek. Bir anlaşma teklifimiz oldu, bunu da Türkiye'ye bildirdik ancak şu ana kadar bir cevap alamadık. Teklif edilen meblağ, sadece 15 bin dolar olduğu için davalıların bunu kabul edeceklerine dair şüphem

107 NARA, dosya 367.1141 Savarona Boat Corporation/I, 17 Eylü 1938 tarihli belge.

var. Duruşmadan önce Türkiye'den hükümetle bağlantılı olan ve geminin satın alınmasıyla görevlendirilen bazı kişilerin yeminli ifadelerini almamız gerekecek. Davalıların mahkemeye çıkmalarından önceki tahkikatlar tamamlanmadan sualleri hazırlayıp Türkiye'ye gönderemiyoruz. Ancak bunu yakın zamanda yapabileceğimizi umuyoruz. Dava üzerinde çok yoğun bir şekilde çalışıyoruz ve dava her ne kadar son derece zor ve karmaşık olsa da sonunda başarıya ulaşacağımıza dair ümidimiz çok yüksek.

Bu arada kazanmayı çok istememizin bir tesadüfî nedeni daha var. Karşımızda yer alan hukuk bürosunun başında, bir yıl önce, geçen sonbaharda Long Island'daki siyasî kampanya sırasında Mister [Rayford W.] Alley'e karşı mücadele eden kişi bulunuyor. Bildiğiniz gibi Mister Alley, seçimleri kaybetmişti ve Mr. Spence'in firmasını bu davada mağlup etmek bizim için büyük zevk olacak.[108]

Bu mektuptan sonra herhangi bir bilgiye rastlanmadığından Nuri Aziz Beler ve Mahmut Baler ile Savarona Ship Corporation arasındaki ihtilafın nasıl çözüldüğüne dair bir bilgi mevcut değil.

108 Kongre Kütüphanesi, Washington, D.C., Yazmalar Bölümü, Mark Bristol evrağı, konu dosyası 1906-1939, kutu 74, dosya *Savarona* case, 1938-1939, 20 Şubat 1939 tarihli belge.

Sonuç



Savarona yatının satın alınma hikâyesinin perde arkasını anlatan Amerikan diplomatik belgeleri, Tek Parti yıllarında Çankaya'ya ve vekillere yakın olan dar bir çevrenin bu yakınlıktan nasıl şahsî fayda sağlamaya çalıştığını göstermesi açısından oldukça aydınlatıcı. *Savarona*'nın satın alınmasında aracı olanlar veya olduklarını iddia edenler, sadece Nuri Aziz Beler ve ortağı Mahmut Baler değildi. Eski İstanbul Liman Müdürü Ahmet Hamdi Başar, hatıralarında Liman Müdürlüğü'nden ayrıldıktan sonra başka bir tüccarla ortak bir şirket kurduğunu, bu şirketin muhtelif Avrupa firmalarından mümessillikler aldığını ve bu arada "*Savarona* yatının satışına vasıta olduğunu" yazmakta.[109] Ahmet Hamdi Başar'ın başka herhangi bir bilgi vermeden hatıratında yer verdiği bu birkaç satır, *Savarona*'nın alımında nüfuz sahibi birden fazla kişinin rol oynadığına veya rol oynamaya çalıştığına işaret etmekte.

109 Murat Koraltürk (haz.), *Ahmet Hamdi Başar'ın Hatıraları Meşrutiyet, Cumhuriyet ve Tek Parti Dönemi*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2007, s. 553.

EKLER

EK - 1

Atatürk'ün Savarona'da Bulunduğu Sürenin Kronolojisi

1 Haziran 1938: Atatürk'ün yata ilk çıkışı.

3 Haziran 1938: 15:30'da Dolmabahçe'den hareketle başlayan, önce Yeşilköy-Florya, daha sonra Boğaz yönünde Marmara'da 5 saat süren gezi.

11 Haziran 1938: İstanbul'a gelen Başvekil Celâl Bayar, yatta Atatürk tarafından kabul edildi.

16 Haziran 1938: Başvekil Celâl Bayar, Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Aras, Dahiliye Vekili Şükrü Kaya, Maliye Vekili Fuat Ağralı'yı kabul etti.

19 Haziran 1938: Romanya Kralı Karol, Atatürk'ü ziyaret etti.

20 Haziran 1938: Atatürk'ün başkanlığında, Hatay meselesi nedeniyle Mareşal Fevzi Çakmak'ın da katıldığı ve 4,5 saat süren Vekiller Heyeti olağanüstü toplantısı yapıldı.

24 Haziran 1938: Erdek'e gidiş ve akşam dönüş.

29 Haziran 1938: Atatürk dönemin İstanbul Valisi Muhittin Üstündağ'ı kabul etti ve İstanbul'un imarı hakkında bilgi aldı.

3 Temmuz 1938: Atatürk Başvekil Celâl Bayar'ı kabul etti.

8 Temmuz 1938: Atatürk Londra Büyükelçisi Fethi Okyar'ı kabul etti.

9 Temmuz 1938: Atatürk Vekiller Heyeti toplantısına başkanlık etti.

16 Temmuz 1938: Atatürk'ün doktorlarından Prof. N. Fissenger, Paris'ten gelerek kendisini muayene etti.

18 Temmuz 1938: Atatürk'ün zatürree başlangıcı nedeniyle bir haftadır süren ateşi 36,5 dereceye düşürülerek kontrol altına alındı.

23 Temmuz 1938: Moda, Florya, Adalar, Boğaz'ı kapsayan gezi.

24 Temmuz 1938: Aniden rahatsızlanan Atatürk, gece saat 01:00'de koltuğunda oturur durumda kucakta taşınarak, *Savarona* yatından Dolmabahçe Sarayı'na geçti.

Kaynak : *Hürriyet*, 18 Temmuz 1992.

Ek - 2

T.C. Cumhurbaşkanlığı Arşivi'nde Mevcut Belgeler

Teklif edilen yata ait malumat

Belge 1

Gayrısafî tonilato 4,646
Safî tonilato I,501
Aldığı mai mahruk ..... TON I,025
Taşıdığı su ..... TON 700

Sur'ati:
24 saatte 75 ton yakmak üzere saatte ..... 18 ½ mil
24 saatte 75 ton yakmak üzere saatte ..... 15 ½ mil

Seyir sahası:
13 ½ mil sar'atle ..... 11,500 mil
15 mil sar'atle ..... 9,000 mil
17mil sar'atle ..... 7,500 mil
18 mil sar'atle ..... 6,000 mil

Bu yat dünyanın en mükemmel bir teknesidir. Deniz inşaiyeciliginin yüksek ileri bütün tekemmülatını cami olup son derece muhteşem ve rahat salonları, kamaraları mevcuddur.

Gemi sahiplerin mahsus her biri hususî banyolu veya duşlı 12 yatak odasından mada misafirler için 5 tek yataklı ve 14 çift yataklı ceman 33 yatacak yer vardır.

Eb'ad ve sair tafsilat
Sınıfı +100 A I
Tam tul ..... 407.10 kadem
Kalıp eni ..... 52.9 kadem
Âzamî çektigi su ..... 20.5 kadem

Tabiî halde çektigi su ..... 19.2 kadem
Köprü ve baş kasalar tuli ..... 263 kadem
3 güverte çelikten ve hava güvertesi tik agacından

Makine:
2 uskurlu şaftı işleten 6 buhar turbini
Lafzi beygir kuvveti 1,802
Teshin sathı 19,300
400 libre tazyika mütehammil 4 su borulu kazan
Makine yağ yakmak üzere tertip edilmiştir.
Âzamî su balastı 668 ton

Almanyada Hamburgda kâin Blohm and Voss tarafından 1931 senesinde Müttehid Amerika Cumhuriyetleri hükümeti nizamatına göre inşa edilmiş olan bu yat, İngiliz Lloidinin110 ve Board of Tradinin111 en yüksek dereceli şehadetnamesini haiz yegâne yattır. Gerek inşasında gerek techizinde, şimalî Atlantikde seyir ve sefer eden en son sistem ekspreslerin en modern tekemmülatı tatbik olunmuştur.

Kapalı güvertesine kadar devam eden 7 su geçmez bölgesi vardır. Bitişik her hangi 3 bölmeye su dolsa bile yatın yine batmayacagını İngiliz Board of Trade'i garanti etmiştir. Bu bölmelerin su geçmez kapıları, köprü üzerinden komanda edilerek, haydrolik ile açilip kapanır. Oturulan yerlerin hepsinden güverteye çıkılmak için müstakil tahlisiye merdivenleri vardır. Yangın zuhurunda, makine ve kazan dairelerini tecrit etmek üzere, yat bir muhafaza perdesi ile techiz edilmiştir. Bundan başka ateşin tevessüüne mani olacak tertibatta mevcuddur.

Tahlisiye tertibatı, Board of Trade'in, İngiliz Lloidinin, Birleşik Amerika Cumhuriyetlerinin nizamatına uygun olarak yapılmıştır. Her biri 24 kadem uzunlıgında, hava sandıklarını ve tekmil

110 Lloyd's. İngiliz sigorta şirketi.

111 Board of Trade.

techizatı muhtevi 4 tahlisiye sandalı, geminin iki tarafına, ikişer ikişer konulmuştur. Bunlar madenî mevidendir.

Ana makine, şimalî Atlantik ekspres vapurlarındaki en son tecrübelere göre yapılmış çift uskurlu ve âli tazyıklı türbindir. Buhar, her ikisi ayrı bir daireye yerleştirilmiş ve su geçmez bölmelerle yekdigerinden ayrılmış 4 kazanla temin edilmektedir. Gemi iki kazanla çalıştıgı zaman vasatî olarak saatte 15 1/2 mil yapar.

Telsiz techizatı: Bir telgraf mürsilesi, bir kısa dalga mürsilesi, bir lüzumu acil mürsilesi ile biri mütevassıt firekanslı gemi âhizesi biride yüksek firekanslı âhizeden mürekkeptir. Kısa dalga tertibatı hava müsait oldugu taktirde, dünyanın her tarafı ile muhabere edebilir. Mutavassıt takım ise 3,500 mil mesafeye kadar alıp verebilir.

Geminin seyir ve sefer techizatı en son tekemmülatı muhtevidir. Fatometr, Gyro Kompas, otomatik dümen makinesi, telsiz istikamet âlatı, elektrikli iskandil makinesi ve transatlantik ekspres vapurlarında mevcud en son sistem âlat ve edevat vardır.

Tecdidi hava keyfiyeti, gerek tabiî gerekse mihanikî, alıcı ve verici cihazlarla temin edilmiştir. Gemi sahibi ile misafir daireleri ve salonlar ve örtülü mahaller ile tayfa tevkilerinin havası saatte 15 defa ve matbahın havası saatte 30 defa tebdil edilmektedir.

Geçit mahallerinde, salonlarda, kameralarda buharla teshin usulü tatbik edilmiştir. Hariçde hava 15 fahrenhayt iken dahilin havası 70 dir. Gemi müteaddit en modern kilerler, matbahlar ve tebrit dolapları ve komanyalıklar ve birde tamir ateliyesi ile techiz edilmiştir.

30 kadem uzunlugunda 100 beygirlik 6 silindirli ve gazle işler kapali bir mötörle mücehhez, seadn tipinde mükemmel bir sitimboti vardır. Bundan başka 28 kademlik çift uskurlu, 50 beygirlik petrol makinesi ile müteharrik iki makineyi havi, bir balık tutma istimbotı ve tayfa için 30 kadem tulinde 50 beygirlik makine ile mücehhez diger bir istiboti vardır. Tekmil işler mihanikî olarak yapılır. Filika mataforaları elektrik donanımı ile işler.

Agır havalarda Atlantikde seyir ederken saatte 18 mil sur'at

temin eylemiştir. En sur'atli seyrinde de tekne hiçbir ihtizaz yapmamaktadır. Yağ sarfiyatı pek azdır.

Tayfalar için mükemmel ikamet yerleri oldugu gibi bir de hastanesi vardır.

Bu gemi, gerek inşaat ve techizat gerek mükemmeliyet ve konfor itibarile dünyanın en modern yatıdır. Yatın birde yalpa muvazene tertibatı vardırki bu sayede en fırtınalı havalarda bile yalpa asgarî hadde indirilmektedir.

Belge 2

DIPL.-ING MÜMTAZ FAZLI TAYLAN

BERLIN W.15 19.6.1937
KURFÜRSTENDAMM 216

Bay

Hasan Riza Soyak

Riyaseticümhur Umumî Kâtibi

ANKARA

Çok Sayın Bay Soyak,

Atatürk Yatının imalât vaziyeti hakkında size telefonla malûmat vermiştim. Naglo'nun çalışma tarzını ise buradaki müzakerat esnasında görmüştünüz. Bütün kontrol ve tazyiklere rağmen işler istenilen sür'atle ilerlemiyor ve kararlaştırılan 27 Haziran tarihinde yatın hazır bulunamayacağı görülüyordu. Bir taraftan malzeme için resmî devairin yardımını temin ederken, diger taraftan da Denizyollarının gemilerini inşa eden Germania, Neptun ve Atlas tersanelerinden bir mikdar usta teminine uğraştık ve bu tersanelerden demir inşaatı ve sair sahalar için bir çok usta ve işçi bulmaya muvaffak olduk. Bundan başka Krupp Germania bugünlerde bir mütehassısını, işlerin mütemadî kontrolü ve organizasyonu için yat imalâtı bitinceye kadar burada bulunmak üzere, Naglo'ya gönderecektir. Naglo'nun gemide doğramacı, elektrikci, su tesisatı, demirci, boyacı gibi bir çok grupların müştereken çalıştığı bu sırada işi organize etmek kabîliyetinde olmadığı görüldüğünden Krupp'dan böyle bir mütehassıs mühendis istemeye lüzum hasıl oldu. Ancak bu tedbirlerle yatın Temmuzun 10 ine kadar ikmali ve Temmuz ortasından evvel Hamburg'dan doğrudan doğruya İstanbul'a gidecek olan *Maritza* vapuruna yetiştirilmesi imkânı hasıl olacaktır.

Yata müteallik muhtelif siparişler hakkında da aşağıdaki malûmatı arz ederim:

1- Siemens'e yapılan elektrik tesisatı siparişinin kopyasını 14 Mayıs tarihli mektubumla göndermiştim. "Motorenwerke Mannheim" Fabrikasına sipariş edileceğini yazdığım ve cereyan istihsali için kullanılacak olan Diesel motorunun sipariş kopyasını da bu mektubuma leffen takdim ediyorum.

2- 24 Mayıs 1937 tarihli mektubunuza göre, Rosenthal Fabrikasına tabak takımları sipariş edilmiştir. Bu sipariş mektubunun kopyası da melfuftur.

3- Yine emirleriniz veçhile Württenbergische Metallwaren Fabrikasına sipariş ettiğim kadeh takımları listesinin bir kopyasını da bağlı olarak takdim ediyorum.

4- Çatal, bıçak takımları henüz sipariş edilmedi. Bunlar için leffen birkaç resim takdim ediyorum. Bu takımlar için hususî bir model yapılmasını istemiş ve fabrikadan birkaç resim yapıp göndermelerini rica etmiştim. Ancak Fabrika, şimdi hususî bir model hazırlamaya vaktin müsait olmadığını ve talep edilen mikdarların yeni kalıplar yapmak için pek az bulunduğunu ileri sürerek melfuf resimleri gönderdi ve bu modellerden birinin intihabını rica etti. Resimlerin tetkikile, bu modellerden birisi muvafık görüldüğü takdirde numarasının telefonla bildirilmesini istirham eylerim. Fabrika, bu modellerden birisi intihap olduğun takdirde, teslimatı bir hafta on gün içinde yapmayı vaat ettiğinden bu suretle takımlar da yetiştirilecektir. Takımlar için teklif edilen fiyatları gösteren listeyi de leffediyorum.

Emirlerinizi beklerim.

5- Radyo, birisi güvertedeki salona ve digeri güvertenin açık kısmına konulacak olan iki hoparlörle birlikte, sureti melfuf teklifleri veçhile, Telefunken Fabrikasına 1150 "bin yüz elli" Marka sipariş edilmiştir. Radyo ve antenin enstalasyonu, elektrik enstalasyonunu yapan Siemens firmasına yaptırılacaktır. Bu enstallasyon için ehemmiyetsiz olan ücret ayrıca ödenecektir.

6- Hasır takımı olarak melfuf kataloglardan mimarla müştereken bazı modeller intihap ettik. Seçtiğimiz modeller resimler üzerine X işaretile gösterilmiştir. Bunlardan veya kataloglardaki diger resimlerden hangilerinin muvafık görüldüğünün, kataloglardaki fabrika isimleri ve numaralarile telefonda bendenize bildirilmesini rica ederim. Bundan sonra sipariş yapılacak ve sür'atle yetiştirilerek takımlar yatla sevkolunacaktır.

İlk havale olunan 59.000 "elli dokuz bin" Marktan Naglo'ya Büyük Elçi Hamdi Arpağ[112] tarafından 50.000 "elli bin" Mark tediye edilmiş ve mütebakî takriben 9.000 "dokuz bin" Mark malî sene nihayeti dolayısile Ankaraya iade edilmişti. Telefonla görüştüğümüz veçhile, havalesini emir buyurduğunuz ikinci 50.000 Mark 16 Haziranda Büyük Elçi Hamdi Arpağ'a gelmiştir. Evvelce Naglo'ya, paraca sıkıntıda olduğu için, bankadan bir kredi verilmesini temin eylemiştim. Havale gelince kendisine daha 25.000 "yirmibeş bin" Mark tediye edilmiştir. Büyük Elçi Hamdi Arpağ bu sabah Ankara'ya hareket ettiğinden, gıyabından tediyata ihtiyaç görüldükçe verilmek üzere şimdiden havale mektupları imza edip Elçilikte bırakmak lûtfunda bulundu.

Fiyat meselesine gelince: Almanya Tersaneler İttihadı ve İktisat Vekâleti nezdinde yaptığım teşebbüsler neticesinde primin %35 e çıkarılmasına imkân hasıl olduğunu telefonla arzeylemiştim. Bu suretle evvelce tarafımızdan doğrudan doğruya âit olduğu fabrikalara yapılan tâli siparişler de Naglo'ya devredilerek mecnu fiyat olarak takriben 215-220.000 "ikiyüz onbeş-ikiyüz yirmi bin" Mark elde edilecektir. İşin bugünlerde neticelenebileceğini ümit ediyorum. Naglo'nun organizasyonunun ve personelinin mahdudiyeti, başka fabrikalarla bir günde neticelendirilebilecek olan bu işi günlerdir uzatıyor. İşi nihayetlenince telefonla arz edeceğim.

112 Hamdi Arpağ 12 Mayıs 1934 ila 31 Temmuz 1939 yılları arasında Büyükelçi idi.

Geminin İstanbul'a nakli meselesine gelince: bu husus, Naglo'nun bize ilk önce, Tuna yolile kolayca naklolunacağı hakkında verdiği malûmatın doğru olmadığı tahakkuk ettikten sonra, pek çok müşkülât ihdas eyledi. Düşündüğümüz Ren ve Ron nehirleri yolunun çok uzun ve masraflı olacağı tahakkuk etti. Bu yolun 4 hafta kadar süreceği söyleniyor. Bundan başka bu müddeti dahi tam olarak kimse garanti etmiyor. Ayrıca yatın açık denizlerde kendi kuvvetile seyahat etmesi için sigorta şirketleri bize, ileride lüzumu olmayacak olan bir çok teçhizatın alınmasını, yoksa geminin sigorta edilemeyeceğini ifade ettiler. Bu vaziyet karşısında, telefonla da arzettiğim veçhile, diger bir nakil sureti aramak mecburiyetinde kaldım. Deutsche Levante Linie Şirketi, vapurlarının hacminin yatı almaya müsait olmadığını ifade etti. Nihayet bir çok araştırmalardan sonra Schuld-Orient Linie Şirketinin *Maritza* vapuru yatı almayı kabul eyledi. Vapurun Hamburg'dan hareket tarihi 7 Temmuz olarak tesbit edilmişti. Bu tarihte yatın Hamburg'a yetiştirilemeyeceği ihtimalini düşünürek, vapurun nihayet 15 Temmuza kadar Hamburg'da beklemesini temin eyledim ve meseleyi bu suretle, sureti melfuf mektupları veçhile, Atlas-Transport-Gesellschaft'a verdim. Atlas-Transport şirketinden bu sabah aldığım 18 Haziran tarihli mektupta, dünkü müzakeremizde tesbit edilmiş olduğu halde, vapurun seyahat müddetinin 15 gün süreceği teyit olunmamıştır. Bunun ayrıca teyidinin şirketten isteyeceğim.

Bu suretle ümit ederim ki, yat Temmuz nihayetinde İstanbul'da olacaktır. Böyle bir teehhurun hâdis olmasından ben de çok müteessirim. Fakat işlerin sür'atle ilerlemesi için mümkün olan hiçbir tedbirin ihmal edilmemiş olduğuna emin bulunmanızı rica ederim.

Samimî selâm ve saygılarımı sunarım sayın Bay Soyak.

İmza

M.F. Taylan

Belge 3

DIPL.-ING MÜMTAZ FAZLI TAYLAN

BERLIN W.15
KURFÜRSTENDAMM 216
30/7/1937

Sayın Bay Soyak!

29/7/37 tarihli telgrafınızı aldım. Nakliye şirketiyle tahaddüs eden ihtilâfı telefonla arz eylemiştim. Yat sikletinin 50 ton yerine 64 ton olmasından dolayı 4500 mark fazla ücret talep ediyorlardı. ATLAS bu talebin kendi tarafından değil *Vingaland* vapuru sahibi olan (Svenska Orient Linie')nin İsveç şirketi tarafından yapıldığını beyan ederek vapur sahiblerinin bu fazla ücret ödenilmezse vapuru İstanbula göndermiyeceklerini Büyük Elçiye ve bana bildirdiler. Nihayet bugün kendilerile şu tarzda anlaşdık:

Şimdilik kendilerine yalnız 25.000 mark verilerek konşumentolar tesellüm edilecek ve fazla olarak (talep) istedikleri 4500 mark için doğrudan size müracaat ile bu fazla talebin sebeblerini de bildirecekler. Kendilerile bir ay zarfında bu hususta anlaşamadiğimizi takdirde tarafeynin birer hakeminden ve Hamburg Ticaret Odası reisinin tayin edeceği üçüncü bir hakemden mürekkep bir heyetin kararı her iki tarafca kabul olunacak. Bu hususu teyit için kendilerine yazdığım mektubun suretini leffen takdim ediyorum. Bu suretle bugün 25.000 mark verilerek konşumentolar alındı. Bu iki adet orijinal konşumento'yu ve sigorta poliçesini de bu mektubumla takdim ediyorum.

Naglo'ya da dün 25.000 mark tediye edilmiştir. Bu surette Naglo'ya olan tedyatımız 165.000 markı bulmuştur.

Haber aldığıma göre Fritz Naglo yatın tesliminde hazır bulunmak üzere Bay Mehmet Erer'le 3/8/37 tarihinde İstanbula hareket edecektir. Bugün Essen'e hareket etmek üzere olduğumdan diğer hususatta avdetimde arz malumat ederim. Yatın tahmilinde çikarılan bazı fotografları da bu mektubumla gönderiyorum. Samimi saygı ve muhabbetlerimi sunarım Sayın Bay Soyak.

Lef: İmza

Belge 4

T.C.
İKTISAT VEKÂLETİ
TÜRKOFİS

TELGRAF ADRESİ: TÜRKOFİS
KOD: RUDOLF MOSSE.
TELEFON: REGENT 3663.

ADRESS: 87-88, IMPERIAL HOUSE,
80-86, REGENT STREET,
LONDON, W.1.

LONDRA ŞUBESİ
Sayı 437.

LONDRA, 24/5/938

Sayın Bay H.R. Soyak,

Riyaseti Cumhur Umumi Kâtibi,

Ankara,

İktisat Vekâletinden alınan bir tel yazısı emirde *Savarona* Yatı dolayısile yapılan taahhütler ve tesviyelerden bakiye kalan İngiliz parasının Deniz Bank İstanbul Şubesine gönderilmesi ve bildirilmesi teblig olunmakla icabı yapılmış ve 1423 Sterlin bakiye bugünkü tarihle ve telegrafla Barclay's Bank vasıtasile mezkûr Şube emrine havale olunmuştur. İlişik hesap hülasası mündericatında görülecegi üzere Barclay's Banka tarafından namıma açılan 5555 Sterlin 11/-şilin ve 1 peniden İngilterede yapılan sarfiyatla Yatın Hamburgda bulundugu sırada Hollandaya vaki sipariş yekûnu olan 36 Sterlinin ilâvesile umum masraf yekûnu 4.074 sterlin 5/-şilin ve 1 peniye balig olmuş ve yukarıda zikrolunan Bankanın açtıgı umumi hesaptan düşüldükten sonra 1.481 sterlin, 6/-şilin bakiye kalmıştır. Liste müfredatında son kalem Maple magazasına vaki tediyat gerçi filen 1.038 sterlin 1 şilin ve 10 peni ise de mezkûr magaza vermiş oldugu hesap listasında matlûp ekûnu olarak 1.105 sterlin 4/-şilin ve 7 peni göstermişti. Mezkûr listaya Maple magazası:

1- 2 numerolu kabine için 29 ½ yarda kumaş ilâve etmiş ve buna karşılık 57 Sterlin 13/-şilin ve 9 peni matlup koymuştu.

2- Buna ilâveten antika eşya için iki defa southamptona gönderildiğini bildirdiği eksper için de 9 sterlin 9/-şilin masraf ilâve eylemişti.

Umum yekûnu 1.105 sterlin 4/-şilin ve 7 peniye balig olan mezkûr liste yekunundan bu iki hesap yekûnu 67 sterlin, 2/-şilin ve 9 peni düşüldükten sonar geri kalan miktar 1.038 sterlin 1 şilin ve 10 peni mezkûr magazaya ödenmiştir. Bunu müteakip mağaza şifahen memuriyetimize muracaaat ederek sözü geçin 29 ½ yarda kumaşı yatın hareketinden bir gün evvelki cumartesi günü Hamburga sevk etmiş olduğunu ve eksper için konulan masrafın yerinde bulunduğunu zikrederek bunların da ödenmesini istemiştir. Kendilerine 2.3.3a numerolu odalar için şarta baglı olarak kayt altında yapılmış olan siparişten 2 numeroya ait olan vaktinde yetişdiremeyeceklerini bildirmeleri üzerine keyfiyet Heyetimizden soruldugu ve alınan cevapta buna ihtiyaç kalmadıgı bildirilmesi üzerine magazanın alakadar müdürüne süratle tebligat yapıldıgı cevaben bildirilmiştir.

Eksper masrafına gelince: bu talep katiyen redolunmuştur. Ancak Maple magazasının 2 numero için gönderdigini bildirdigi kumaşın kabul edilip edilmedigi ve Yat Kaptanı tarafından teselüm olunup olunmadıgı buraca malûm olmadıgından bu hususta zatâlinizden tâlimat almadan kati bir harekete geçilememiş ve bu sebeple kumaş bedeli olarak istenilen 57 sterlin 13/-şilin ve 9 peni Barclays Bankta ihtiyaten alakonulmuştur. Buna dair tâlimatınızı alır almaz ya magazaya aynen devrolunacak veyahut derhal Deniz Bank İstanbul Şubesine havale olunacaktır.

Bu husuta talimatınızı rica eder ve bu vesile ile de sevgi ve saygılarımı sunarım.

Ticaret Konseyyesi

imza

S A R F I Y A T listası.

Sterling	Şilin	peni	nereye verildigi
1.827	7	9	Southampton da acenteye verilen
46	10	4	Kaptanın sarfiyatı olup ödenen
4	18	6	Konsolosun masrafı
4	5	11	Ticaret Konseyyesinin masrafı
143	6	9	Robinson Cleaver'e (peceteler ve masa örtüleri)
25	0	0	A. E. Hall (Hamburgdan yapılan sipariş)
6	15	0	Radyo lambaları (Hamburgdan yapılan sipariş)
470	5	0	Mazot
41	17	2	Koltuk
22	0	0	Koltuk (Uzun)
406	6	0	Makina vagı
1	10	10	posta ve telegraf
1.038	1	10	Maple mobilya magazasına
4.038	5	1	
36	0	0	Hollanda taahhüdatı
4.074	5	1	Yekûn
5555	11	1	Barclay's Banka gelen para
4074	5	1	Yukariki yekun olup tenzil
1481	6	0	Bakiye.
57	13	9	Maple icin muvakkaten Bankada alakonulan
1423	12	3	Deniz Banka telle havale olundu.

EK – 3

1948 Yılında Bütçe Kanunu'nun Müzakeresi Sırasında *Savarona* Yatı Tartışmaları [113]

İSMAIL HAKKI ÇEVİK (ESKİŞEHİR) - Bütçe milletin takat ve iktidarı fevkine çıkmıştır. Bu bakımdan az ve çok olsa da bir tasarruf yapmak lâzımdır. Ve ufak olsa da bir tasarruf yapmak Meclisin borcudur. Bunun için 31 olarak ifade edilen bu taşıt vasıtlarının 15'e indirilmesi yerinde olur. Sonra arkadaşlar; Cumhurbaşkanlığı bütçesinde gösterilmiyerek fakat muhtelif Devlet bütçelerine serpiştirilmiş olan hakikatı halde Cumhurbaşkanlığı emrinde bulunan taşıt vasıtalarında da ufak bir mukayese yapmak yerinde olur. Denizyolları kadrosunda *Savarona* adında bir yat vardır. İki gün evvel kabul ettiğimiz kanundan anlıyoruz ki, bu Savarona'nm beher seferi için 300 000 lira ve senede de 500 000 liraya mal olmaktadır. Yani bu yat alındığı günden bugüne kadar beş milyon liraya malolmuştur. 8-9 sefer yapmıştır, her seferi tam beşyüz bin liradır. Bütçenin bugünkü durumu karşısında bu masrafı kaldırmak görüşümüze göre yerindedir. (...)

BÜTÇE KOMİSYONU SÖZCÜSÜ MUAMMER ERİŞ (ANKARA) - (...) *Savarona* yatı mevzuu da Komisyonumuzda incelendi. *Savarona* yatının ne gibi şartlar içinde alındığını Yüksek Heyetiniz çok iyi bilir. *Savarona* yatı için komisyonunuzda bazı teklifler de vuku bulmuştur. Hatta 'satalım' diyen arkadaşlar vardır, Komisyonumuz bu teklifler karşısında bu vasıtanın muhafazasında kendisinde hissi bir mecburiyet bulmuştur. Masraflarına gelince masrafları, devamlı şekilde işlemeyen bu oldukça kıymetli vasıtanın bir bakım masrafı olmasını kabul buyurursunuz. Fakat arada gelen kıral veyahut misafirlere de tahsis edildiğini Yüksek Heyetiniz huzurunda açıklamak isterim. (...)

113 *TBMM Zabıt Ceridesi*, Dönem 8 (1946-1950), TBMM Matbaası 1946, Birleşim: 24, 27.12.1947, Oturum 1, s. 373-382.

Demokrat Partinin iki sözcüsü tarafından bu mevzuda kâfi derecede izahat verildikten ve bir arkadaşımızın da *Savarona* yatının ne zaman alındığı hakkındaki sualini işittikten sonra tekrar huzurunuza çıkıp sizi rahatsız ettim, affınızı dilerim.

Savarona yatı, eğer yanılmıyorsam, 1938 senesinde alınmıştır. Bendeniz bir vazife ile İngiltere'de bulunduğum bir sırada bunun merasimine davet edildiğimi biliyorum. Binaenaleyh 1938 yılında alınmıştır.

NECMEDDİN SAHİR SILAN (TUNCELİ) - Kimin zamanında alınmıştır? Bu da açıklanmalıdır.

MUAMMER ERİŞ (DEVAMLA) - Arkadaşlar; yatın bugünkü masrafı, bugünkü durumu komisyonunuzda incelenmiştir. İsmail Hakkı Çevik arkadaşımızın eğer bu yılki çalışmalarımızdan başka geçen yıldaki bütçe çalışmaları üzerine temas buyurdularsa onu bendeniz geçen yıl diye anladığım için özür dilerim. Bu sene bu bütçe üzerinde de çalışılmış ve geçen yıl da üzerinde durulmuştur. Nitekim maddeler ayrılmak suretiyle tavzih edilmiştir.

Yatın masrafı hakikaten böyle bir yata icabeden devamlı bir bakım ve seyir zamanında da onun icabettirdiği bir masrafı istilzam etmektedir. Yatın satılması mevzuunu bile Hükümetin göze almış olduğunu komisyonda vâki olan açıklamalar sırasında anlamışızdır. Bu kıymetli gemi satılacak olursa muhakkak ki, alındığı kıymetten çok yüksek kıymette satılacaktır. Ama komisyonumuz bütün bunları nazar-ı dikkate aldıktan sonra bunun muhafazasının doğru olacağına karar verdi ve bu şekilde tahsisatı yüksek huzurunuza getirdi.

CELÂL BAYAR (İSTANBUL) – Aziz arkadaşlar, yatın hangi zamanda alındığını bazı arkadaşlarımızın sormakta olduğunu işittim. Bunun ne mana ifade etmekte olduğunu anlamakta güçlük yoktur. Yat, benim teşkil ettiğim kabinenin vazife gördüğü sırada, Büyük Millet Meclisinden bir kanun çıkmak suretiyle, alınmıştır. Şimdi bu karara iştirak eden zevatın mühim bir kısmını da halen karşımda görmekteyim. (Bravo sesleri)

Yat niçin alınmıştır? *Ertuğrul* Yatı vazife göremiyecek bir vaziyette idi ve sefer emniyeti içinde bulunmadığı da salâhiyetli kimseler tarafından katiyetle söyleniliyordu.

Atatürk hasta idi, son demlerini yaşadığı mütahassısları tarafından hissolunmakta idi ve nihayet, gizli gizli, kulaktan kulağa vahim bir durum karşısında olduğumuz ifade olunuyordu. Bu zat, Atatürk hayatını ancak deniz havası almakla kurtaracağını mümkün görmekte ve öyle zannetmekte idi. İşte böyle bir zamanda *Savarona* yatının alınması bütün Meclisçe ve benim kabinemce karar altına alınmıştı. Ben bu vazifeyi yaptığımdan dolayı ancak manevi zevk duymaktayım. Yat ucuz alınmıştır ve bugün de içerisindeki kıymetli eşya parça parça satıldığı takdirde bedeline tekabül edecek derecede bize bir meblâğ temin edebilir.

Arkadaşlar; yalnız bir noktayı tebarüz ettirmek istiyorum. Kimin zamanında alınmıştır? dediler, arzettim, benim zamanımda alınmıştır. Farzedin ki, ben hatalı bir harekette bulundum ve memleketin parasını israfa vasıta oldum. Fakat benim zamanımda Almanya'ya vapurlar ısmarlanmıştır, bütün bunlar yarıyolda bırakılmıştır. Benim zamanımda İngilizlerin en mühim şantiyeleriyle mühim miktarda gemi inşası için güzel mukaveleler yapılmıştır, nihayet Deniz Bank yıkılmıştır. Eğer benim bu hareketim hatalı idiyse onlar meyanında *Savarona*'nın da tasfiyesi lazım gelirdi. Fakat biz bugün böyle bir mevzu üzerinde durmuyoruz. Yat alındığı zaman şunu da tebarüz ettireyim ki; bu kürsüden; bazı vergilerin indirilmesi esasına gidildiği söyleniyordu. Hayvan vergisi, kazanç vergisi indirilmeye başlanmıştı, *Savarona* böyle bir zamanda alınmıştır. Hareketimizde ne parti meselesi mevzuubahistir, ne şahıs meselesi mevzuubahistir, ne de Devleti temsil eden zatın şahsına karşı bir noktai nazar mevcuttur. Bu gün sıkıntı içindeyiz, bunu defetmek istiyoruz. Demokrat Parti bunun çaresini ararken yatın da bir şekle bağlanması esasını düşünmüştür. Bu kadar samimî bir arzu, ümit ederim ki bir sui'-tefsire maruz kalmaz. (Sağdan bravo sesleri, alkışlar.)

BAŞKAN – Sözcüden sual soracak mısınız? Sinan Tekelioğlu!

SİNAN TEKELİOĞLU (SEYHAN) – Hayır.

BAŞKAN – Başka söz istiyen var mı?

İHSAN YALÇIN (BOLU) – Muhterem arkadaşlar. Atatürk'ün son günlerini yaşadığı devirde mahza onun kendi arzusu, sıhhî vaziyetinin salâh bulması arzusiyle satmalınmış olan yatın bugünkü masrafları hakkında, masrafların indirilmesi veyahut yatın elden çıkarılması mevzuu etrafında konuşma yaparken manzara, müsaade buyurursanız bana çok hazin geldi.

Atatürk hiç şüphe yok ki, bu memleketi yoktan var eden dünya ölçüsünde eşi bulunmıyan büyük bir kahramandır. Onun hergün, bizden ayrıldığı günden itibaren aramızdaki gün mesafesi uzaklaştıkça büyüklüğünü daha çok anlıyor ve hergün daha iyi duyuyorum. Onun için Atatürk'ün herhangi bir mesele hakkında ne düşündüğünü ve ne tasavvur ettiğini hergün yine birbirimize sorduğumuz ve bundan sonra da soracağımız Atatürk'ün hâtırasını milyarda bir nisbette dahi olsa zedeliyecek bir mevzuu şu kürsüde konuşmak bana çok ağır geldi. Arkadaşlar biz Atatürk, eğer bu millete bu yatın ağırlığınca altın masrafı tahmil etse dahi onun masraflarını sırtımızdaki gömleği satarak bütün varlığımızı vererek seve seve ödemeyi kendimize bir vicdan borcu biliriz, zevk biliriz.

KÂMİL GÜNDEŞ (KAYSERİ) – Biliriz, devam ediniz.

İHSAN YALÇIN (BOLU) – Canımızı veririz. Ben arkadaşlar size târiz etmiyorum arkadaşlarıma târiz etmiyorum. Atatürk'ün zamanında alınmış olan bir şeyin masrafının ağır gelmesi, fazla gelmesi bu kürsüden konuşulmasın bunu istiyorum. Bu bana çok hüzün veriyor ve ağır geliyor.

Arkadaşlar, bizim denizlerimiz, deniz kıyılarımız diğer memleketler gibi dar mı ufak mı? Geniş bir deniz kıyımız vardır. Kıyılarımız üzerinde ilerde bu memleketin belki daha büyük deniz kuvvetleri olacaktır, diğer milletlerle daha geniş deniz münase-

betlerimiz olacaktır. O vakit bu yat bize lazım olmıyacak mıdır? Eğer bu yatın masrafları ağır geliyorsa eksiltmek için burada konuşmıyalım, başka yerde konuşalım. Bu meselenin burada mevzuubahis edilmesi bana hüzün verdi, ağır geldi. Bunu belirtmek için çıktım. (...)

GI. NACİ TINAZ (ANKARA) – Arkadaşlar; ben bir hakikati ortaya koymak mecburiyetindeyim; 1939 yılının başında veya 1938 in sonunda, Atatürk'ün vefatından pek az sonra, bir gün Sayın İnönü, ben Millî Müdafaa Vekili idim, odama geldi, 'bu *Savarona* yatını harb filosunun hastanesi olarak tadilât yapıp kullanamaz mısınız?' dedi. Demek istiyorum ki; Sayın İnönü, daha 1938 yılının sonu, yahut 1939 iptidasında, bana bunu teklif etmişti; ben bu meseleyi incelettim; vardığımız netice şudur; bu gemi tâdil edilip, bir hastane gemisi olamaz. Saniyen, masraflı gemi olduğu için 'ben bunu Millî Müdafaa Vekâleti Bütçesi içine almam' diye kendilerine, hürmetkârane bu cevabı verdim. Yani demek isterim ki, Sayın İnönü bunun elden çıkarılmasını daha o zaman düşünmüştür. Aradan 5-10 sene geçti. Beş milyon lira masraf oldu. Eğer bunun bir vebali varsa, başta ben olmak üzere, Meclisindir. (Bravo sesleri)

GI. VEHBİ KOCAGÜNEY (ERZURUM) – Sayın arkadaşlarım; Eskişehir Milletvekili Sayın Emin Sazak arkadaşımın şu cümlesi beni kürsüye getirdi. Dediler ki, '*Savarona* Yatını Atatürk için almıştık. Muhafazasına lüzum yoktur.'

Sayın arkadaşlarım; size bir harb hâtırasını arzedeyim; huzurunuza bir şeref levhası koyayım: Birinci İnönü Zaferini kazandığımızın üçüncü günüdür. İnönü Kahramanı Eskişehir'e avdet ediyordu. Üzerinde şehitlerin mübarek kanı kokuyordu. Gözlerinden zaferin nurları saçılıyordu. Bütün vefakâr Eskişehir'liler kendisini istikbale çıkmışlardı. İnönü trenden iniyor. Onu istikbale çıkan bütün kahraman halk göz yaşlarını güçlükle zaptedebiliyorlardı. Çoluk çocuk genç ihtiyar herkes, belki Emin Sazak arkadaşım da benim gibi orada hazır idiler.

Arkadaşlar; halk gözyaşları ile bağırdı. «Büyük Kumandan sen Türk varlığını, Türk mukadderatını, şerefini kurtardın. Sana herşey feda olsun, canımız feda olsun. Çizmenin tozlarını silkele gözümüze sürme diye çekelim.» İşte Emin Bey benim bu sözlerimin üzerine müteessir oldu şimdi salonu terkediyor. Sayın Bay Emin'de bu ne vefasızlık bu ne haknaşinaslık. *Savarona* feda olsun. İstikbal ve şerefimizi kurtaran o büyük adamın emrine verilen vasıtaları çok görmeyi zait ve yersiz addederim.

EK- 4

1955 yılında Kars Mebusu Ali Yeniaras'ın *Savarona* Okul Gemisiyle İlgili Suali [114]

Kars Mebusu Ali Yeniaras'ın, *Savarona* Okul Gemisinin son beş yıl içinde okul gemisi vazifesi dışında karasularımız dâhil ve haricinde ne kadar sefer yaptığına, bu seferlere hangi deniz vasıtalarının iştirak ettiğine ve masraflarının miktarına dair Başvekilden sualine Devlet Vekili ve Başvekil Yardımcısı Fuad Köprülü'nün şifahi cevabı (6/114)

REİS – Ali Yeniaras buradalar mı? (Burada sesleri). Suali okuyoruz:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Yüksek Reisliğine

Aşağıdaki hususların Başvekil tarafından sözlü olarak cevaplandırılmasına delâletlerinizi saygı ile rica ederim.

Kars Mebusu

Ali Yeniaras

1. *Savarona* okul gemisi halen nerededir? Suali tevdi ettiğim tarihte karasularımız dışında ise resmî bir ziyarete mi tahsis edilmiştir? Hususi bir ziyarete tahsis edilmemişse sebebi nadir?

2. *Savarona* okul gemisi son beş yıl içinde münhasıran okul gemisi vazifesi haricinde karasularımızda ve karasularımız dışında kaç seyahat yapmıştır ve hangi deniz araçları bu seyahatlere iştirak etmiştir? Bu seyahatlerin ayrı ayrı ve bütün masrafları kaç liradır? Bu seyahatlere iştirak eden diğer araçların yıpranma ve azalma karşılıkları nelerdir?

114 *T.B.M.M. Zabıt Ceridesi*, 28 Kasım 1955, s. 169-172.

REİS – Buyurun Başvekil Yardımcısı.

BAŞVEKİL YARDIMCISI VE MİLLÎ MÜDAFAA VEKÂLETİ VEKİLİ FUAD KÖPRÜLÜ (İSTANBUL) – Muhterem arkadaşlar, yüksek malûmunuz olduğu üzere *Savarona* gemisi Deniz Harp Kumandanlığına okul gemisi olarak tahsis edilmiş olup Deniz Harp Okulu öğrencilerinin eğitimi için kullanılmaktadır. Bu itibarla geminin seyir programı esas itibariyle eğitim ihtiyaçlarına göre ayarlanmaktadır. Ayrıca gemi personelinin yetiştirilmesi ve talim ve terbiyesi için tecrübe seyirleri yapılması da iktiza etmektedir.

Şu noktayı da tasrih etmek lazımdır ki; her memlekette kabul edilen teamüle göre eğitim maksadiyle yapılan seferler lüzumu halinde resmî nezaket ziyaretleri icrası için de vesile teşkil etmektedir.

Sual takririnin verildiği tarihte geminin yapmakta olduğu Akdeniz seferi zamanında tesbit edilmiş bulunan eğitim programında yer almakta idi. Programda geminin; İzmir, Kapri, Napoli, Cannes, Marsilya ve Malta limanlarına uğraması derpiş edilmiş bulunmakta idi. Majeste Irak Kıralının memleketimizdeki ikametini mütaakıp Cannes'e gidecekleri öğrenilir öğrenilmez milletimizin arzu ve hissiyatına da uygun ve tercüman olarak dost ve kardeş memleket Hükümdarının okul gemimize şeref vermeleri imkânlarının araştırılması tabiî olmuştur. Bunu temin için mevcut programda tarih ayarlamasından başka tadilâta lüzum olmıyacağı da anlaşılmıştır.

Memleketimizde resmî bir ziyaret ifa etmekte olan dost ve kardeş bir memleket Hükümdarının ağırlanmasına Hükümetin mevcut bütün imkânlardan istifadeye çalışması tabiîdir. Bu itibarla Kıral Hazretlerinin okul gemimizde misafir edilmesini temin için programda tadilâta lüzum görülse idi dahi bunun yapılmasında hiçbir tereddüt gösterilmiyeceği tabiî idi.

Hulâsa, *Savarona* okul gemisinin tahsis maksatları haricinde hiçbir şekilde kullanılmamış olduğunu ve binnetice kanunun ve milletlerarası teamülün çizdiği çerçeve dâhilinde kullanılması

için ihtiyar olunan masariften maada hiçbir sarfiyat mevzuubahis olmadığını tasrih etmek isterim.

Mâruzatım bundan ibarettir.

REİS – Ali Yeniaras.

ALİ YENİARAS (KARS) – Çok muhterem arkadaşlarım; bir okul gemisinin lüzumlu ve mûtat ziyaretleri yapması, seyahatlere çıkması elbetteki hoş karşılanır ve bu hoş karşılanış bir itiraz mevzuu da olamaz. Yalnız mutlak bir zaruret olmadıkça *Savarona*'nın hususi bir ziyarete tahsis edilmiş bulunması, daha önceleri muhalefet devresinde bu mevzu üzerinde çok acı ve ağır tenkidlerde bulunan bir zihniyetin hareketi olarak bugün görülmesi cidden mucibi hayrettir. (Soldan ayıp ayıp sesleri, gürültüler).

REİS – Müsaade buyurun efendim, rica ederim.

ALİ YENİARAS (DEVAMLA) – Memleketimize hususi ziyaret yapan zat, velev bir kral da olsa, *Savarona* Okul Gemisinin, Kapri Adasına da uğramak suretiyle, gideceği yere götürmek üzere tahsis etmeye hakkımız olmasa gerektir. (Soldan gürültüler). Gazeteleri okuyun beyefendiler. Arz etmek isterim ki, bu sözlerimle dost ve müttefik bir Devletin Kralına sitem etmek aklımızın köşesinden dahi geçmez. (Soldan geçiyor, geçiyor sesleri). Dinleyin, dinleyin. Sadece milletimizin iktisadi durumu ve masraflar hususunda çok titiz davranmak mecburiyetinde olduğumuz noktayı tesbit etmek bakımından bunu arz etmek isterim, kızmayınız. Bir zaman bunun batırılması için de içinizde teklifte bulunanlar arasında muhterem ağabeyimiz de vardı.

ABİDİN POTUOĞLU (ESKİŞEHİR) – Ben söyledim. O zaman şehzadelerin gemisi idi.

REİS – Müsaade buyurun.

ALİ YENİARAS (DEVAMLA) – *Savarona* Okul Gemisi, karasularımız dışında, münhasıran tahsis edildiği hizmet vazifesi dışında okul gemisi olarak tahsis ve eğitim seyahati içerisinde yaptı-

ğı seyahatlerin dışında da seyahatler yapmaktadır ve bu tahsisler de Devlet bütçesine fuzuli masraflar yüklemektedir. Her bakımdan imkânları sakınarak ve kıskanarak kullanmak mecburiyetinde olduğumuz bir devirde, gönül arzu ederdi ki, bu masrafları da kıskanarak ve üzerinde titizlikle durarak yapalım. Sorumun gayesi budur. Mâruzatım bundan ibarettir, arkadaşlar.

REİS – Fuad Köprülü buyurun.

BAŞVEKİL YARDIMCISI VE MİLLÎ MÜDAFAA VEKÂLETİ VEKİLİ FUAD KÖPRÜLÜ (İSTANBUL) – Dost ve müttefik bir memleket hükümdarına karşı ve milletin arzusuna da tercüman olarak, ona uyarak yapmaya mecbur olduğumuz basit bir nezaket hareketinin bu kadar ince ekonomik düşüncelerle bu kürsüye getirilmesi hakikaten şayanı hayrettir.

Bu arkadaşımızın bu mevzua temas etmesi şayanı teessür ve bir bakıma şayanı hayrettir. Bu genç arkadaşımız bilmiyebilir, fakat vaktiyle o tenkidlerin neye yapıldığını ve o geminin nerelerde kullanıldığını bilenler var, onlardan sorsaydı... (Sağdan, gürültüler ne biliyorsan söyle sesleri).

SIRRI ATALAY (KARS) – O vakit siz de beyaz rey verdiniz.

FUAD KÖPRÜLÜ (DEVAMLA) – Söyliyeceğim. Tamamiyle mehtap gezintilerine tahsis edilmiştir, yalnız Devlet reisinin değil, Başvekilin yazın Marmara'da mehtap gezintisi için tahsis edilmiş olan bir gemiyi... (Sağdan yalan sesleri).

Hâfızasım yoklayın. Resmî kayıt ve masraflarını çıkarırım. Tabiî burada yalan söylenmez. O sizlerden çıkar.

O vakit bu gemi böyle şahsi, yani bir kaç kişinin ve onların ailelerinin gezintilerine tahsis edilmişti. Biz bu gemiyi mektep gemisi olarak kullandık. Ve kullanmaktayız. Gemi bugün bir mektep gemisidir. Fakat devlet reisi bir ecnebi memlekete gittiği zaman bu gemi götürür. Çünkü oraya giden bütün bir milletin, bir devletin mümessilidir. Şahsı için, keyfi için, gezinti için oraya gitmemektedir. Aynı suretle dost devlet reislerine, müttefiklerimize, dostları-

mıza karşı memleketin şeref ve haysiyeti böyle bir misafirperverlik gösterilmesini icabettirir. Vaktiyle mehtap gezintilerine itiraz etmiyenlerin millî haysiyet mevzuubahis olduğu zaman bu masraflardan bahsetmeleri çok acaip bir şeydir. (Sağdan gürültüler).

Genç arkadaşımız, (sağdan gürültüler) acele etmeyin, buraya buyurun, söyleyin, eski zaman değil, istediğiniz zaman, istediğinizi söyliyebilirsiniz, (Soldan, bravo sesleri, alkışlar) insan bu takriri verirken, demin arz ettiğim gibi, eski arkadaşları, eskiden bu hususta neler yapıldığını çok iyi bilirler, genç arkadaşımızı tahzir etmeliydi. Bakınız ben cevabımı verirken eski hâdiselerden bahsetmedim, fakat kendileri başladılar. Buna elbâdi azlem derler. Bu hakikatları hatırlamak bir zaruret halini almıştır. O zaman Reisicumhurun çocukları için günde 35 ton kömür sarf eden Dolmabahçe Sarayı kullanılırken iktisadi düşünceler nerede idi? O zaman İstanbul halkına aile başına yarım ton kömür vermekte müşkülât çekiliyordu. İlâveten beyaz trenler de çıkarılmıştı. (Sağdan gürültüler) onun için arkadaşlar bütün bunların hepsine birer birer cevap vereceğim. Bütün bu hatalara kendileri düştüler, geçmiş zamanlarını düşünsünler. İcabederse bunların teker teker masraflarını çıkarır, ilân ederiz. (Sağdan gürültüler).

REİS – Karşılıklı konuşmaya meydan vermiyelim, efendim. Müdahale etmiyelim.

OSMAN ALİŞİROĞLU (KIRŞEHİR) – Ya askerî tayyareler?...

FUAD KÖPRÜLÜ (DEVAMLA) – Hepsinin cevabını vereceğiz, sizin sorduklarınızdan korkumuz yok.

SIRRI ATALAY (KARS) – Bizim de korkumuz yok.

FUAD KÖPRÜLÜ (DEVAMLA) – Siz, eskiden yaptıklarınızın cevabını vermek zorundasınız.

Arkadaşlar; bakınız, nazik bir siyaset mevzuu nasıl demagojik bir istismar vasıtası edilmek istenmektedir. Hem de kimler tarafından, israfın yüz mislini yapmış olan insanlar tarafından. Bu ibret verici bir manzaradır arkadaşlar. (Soldan, bravo sesleri)

REİS – Ali Yeniaras.

ALİ YENİARAS (KARS) – Muhterem arkadaşlarım, sözlü sorumun hangi maksat ve gaye ile verildiğini (Soldan malûm sesleri) huzurunuza arz etmiş olmama rağmen...

REİS – Çok rica ederim, karşılamayın, müsaade buyurun...

ALİ YENİARAS (DEVAMLA) – Görüyoruz ki çok eski Halk Partili Fuad Köprülü Beyefendi kendi mazisinin günahlarını düşünmeden, Halk Partisi zamanında o *Savarona* Gemisinde gezen ve şimdi sitem ettiği insana karşı yarı beline kadar eğildiğinde ben mektep sıralarında talebe idim. (Soldan gürültüler).

FUAD KÖPRÜLÜ (İSTANBUL) – Utan... Utan... Ben kimseye eğilmedim, eğilmem de.

REİS – Ali Yeniaras, kimse kimseye eğilmez, rica ederim.

ALİ YENİARAS (DEVAMLA) – Darılmayın efendim, müsaade buyurun. (Soldan utan... utan ve ayıp, ayıp sesleri) Biz genç Halk Partililer büyük ağabeylerimizin geçmişteki günahlarını omuzlarımızda taşıyoruz. Bunu bir silâh orlark kullanmamaları lazımdır. Mâruzatım bundan ibarettir.

REİS – Fuad Köprülü.

BAŞVEKİL YARDIMCISI VE MİLLÎ MÜDAFAA VEKÂLETİ VEKİLİ FUAD KÖPRÜLÜ (İSTANBUL) – Muhterem arkadaşlar, konuşan insanlar ne konuştuklarını bilmelidirler ve düşünerek konuşmalıdırlar. Ne konuştuğunu bilmiyerek konuşmak insanı daima mahçub eder. Halk Partisiyle hesabımı ben 1945 te kapattım. 1945 zabıtlarını tetkik ederseniz görürsünüz ki bu kürsüden ve Halk Partisi Grupunda (Sağdan Kars Mebusu iken) Kars Mebusu iken Türkiye'deki diktatörlük rejiminin artık ortadan kalkması lüzumunu burada söyledim. Okuyun zabıtlarınızı. (Soldan, bravo sesleri, şiddetli alkışlar).

REİS – Sual cevaplanmıştır.

EK- 5

Akşam Gazetesi Yazarı Cemaleddin Bildik'in Yazı Dizisi

Savarona'yı Gezerken

Londra'dan Devlet Denizyollarına bildirildiğine göre, bir İngiliz firması *Savarona* yatını satın almak istemiş ve yata ait muhtelif resimlerle satış şartnamesinin gönderilmesini taleb etmiştir.

Savarona'nın satılmasına karar verileli aşağı yukarı bir sene oluyor. Bu müddet zarfında bir Amerikan firması adına da yatın satın alınması etrafında teklif vâki olmuş, fakat bir anlaşmaya varılmasına imkân hâsıl olamıyacak derecede hafif görülen bu teklif öylece kalmıştır.

Şimdi İngiliz firması, iç resimlerini gördükten, makineleri, mobilyesi ve teşkilâtı hakkında verilecek izahatı gözden geçirdikten sonra yata ne paha biçilecektir, belli olmaz.

Bir noktaya daha işaret etmek isterim ki yatın satılması ile birlikte, kamaralar ilâvesiyle tâdil edilerek lüks bir yolcu gemisi haline sokulması da düşünülmektedir. Fakat bu tâdilâtın ancak yatı inşa eden Alman tezgâhlarında yapılmasının zarurî olduğu göz önünde tutulmaktadır. Daha ziyade yatın satılması üzerinde durulduğundan, *Savarona*'nın çıkacak taliplerden birine, belki de mevzuubahis İngiliz firmasına satılması çok muhtemeldir.

1938'de Türkiye Cumhurbaşkanlığı için Amerikalı bir milyoner madamdan satın alınan *Savarona*, Atatürkün, daha sonra da İsmet İnönünün birçok hâtıralarını taşımaktadır. Yatın limanımızdan ayrılıp gideceği günlerin pek de uzak olmadığını düşünerek iki Cumhurbaşkanı değiştiren *Savarona*'nın hem bu devirlere ait hâtıralarını tesbit etmek, hem de yatı gezerek okuyucularımıza anlatmak istedim.

Amerikalı milyoner madam

Savarona hakkında izahat vermeğe yetkili zevattan elde ettiğim malûmata göre, bu yatı, milyoner bir Amerikalı bayan, şahsı için yaptırmıştır. Şimdi Kandilli koyunda demirli bulunan ve gelinlik kızlar gibi talibini bekliyen *Savarona*'nın kaptanı Faruk Ekin ile konuşurken:

-Hep, dedim, Amerikalı milyoner kadın denir ve geçilir. İsmi ne imiş bu bayanın?...

Kayıtlardan bulduğumuz isim şu: Mrs. Rich. M. Cadwalder Rivind The First Rivt.

Pek nüktedan ve hoşsohbet olan kaptan Faruk Ekin, bu iki satıra yakın upuzun yazıdan hangisinin Amerikalı milyoner madamın, hangisinin soy ve koca adı olduğunu kestirmenin güçlüğüne işaret ederek:

-Şaşmamak lâzımdır. Bir milyoner kadının ismi de, parası kadar çok olur! diyor.

Yatı gezdiğimiz zaman görüyoruz ki Amerikalı milyoner madam bunu kendi şahsı ve zevki için yaptırmış. Reisicumhura tahsis edilen kendi kamarasının ne derece lüks olduğunu mevcut gemilerden birinin lüks kamarasiyle mukayeseye imkân yoktur. Şu kadarını işaret edeyim ki yatta üçüncü sınıf diye adlandırılan kamaralar dahi, hâlen Denizyollarının elinde bulunan yolcu gemilerinin lüks kamaralarından daha lükstür. Artık ikinci ve birinci sınıf diye adlandırılan yat kamaralarının ne derece lüks olduğunu bir düşünün...

Yatın ilk talibi Hitler!

Amerikalı milyoner bayan, yatın plânları yapılırken mühendislerin başında durmuş ve kendi zevkine göre ilâveler yaptırmış! Yatın kıç tarafında bayrak direği altındaki açıklığa koydurduğu deri divanın mehtap seyretmek için yaptırıldığı da bu arada zikredilmektedir.

Bir yat yaptırmış satmış, bir tane daha yaptırmış yine satmış. Bütün bu yatlarda gördüğü eksiklikleri üçüncüde tamamlamak üzere de *Savarona*'yı inşa ettirmiş.

Amerikalı milyoner madam, bir kuşun adını verdiği *Savarona*'yı —ki yatın hâtıra defteri üstünde bu kuşun resmi de vardır— Alman tezgâhlarında yaptırdıktan sonra Amerikan limanına getirmek istemiş. Amerika hükûmeti, geminin limana girişinde ödenmesi lâzım gelen gümrük resmi hesabını çıkarıp madama bildirince Amerikalı milyoner, bunun, geminin inşası hususunda sarfettiği para kadar olduğunu görmüş ve yatı Amerikan limanına çekmekten sarfınazar ederek Hamburg limanına demirlemeği tercih etmiş...

Bir iki seyahatten sonra yatı Hamburg limanına demirleten Amerikalı milyoner madam, *Savarona*'yı satılığa çıkarmakla beraber, dördüncü bir yat inşa ettirmeğe başlamış. Bu dördüncü yat yapıldı mı, yapılmadı mı bu cihet meçhuldür.

Malûm olan bir şey varsa o da yatın satılığa çıkarılmasından sonra Hitler'in satın almak istemesidir. Bu arada Atatürk'e deniz banyosu yapması ve deniz havası alması doktorlar tarafından tavsiye edilmiş olduğundan, hükûmetimiz de *Savarona*'ya talib olmuştur.

Anlaşıldığına göre, Hitler, Atatürk için *Savarona*'nın satın alınmak istendiğini öğrenince:

-"Bu yat, Atatürk'e cidden lâyıktır" demiş ve yatı satın almaktan vazgeçmiştir. Bunun üzerine varılan anlaşma neticesinde yat 1938'de 1 milyon 200 bin dolara Amerikalı milyoner madamdan satın alınmıştır.

Yatın hususiyetleri

7 kattan ibaret olan *Savarona* 1931'de inşa edilmiştir. Çift uskurlu ve türbinlidir. Makineleri 3600 ve 7200 beygir kuvvetindedir. Tonajı: 4646 gros tondur. Sürati: makine devir adedine göre

10-16 mildir. Mazotla işler ve saatte 10 mil sürate göre 1600, 16 mil sürate göre de 2600 kilo mazot yakar. 105 metre boyu, 16 metre genişliği vardır.

Kaptan köşkü ile beraber 6 güvertelidir. Dümen, fırın, mutfak, ırgat ve vinçleri elektrikle çalışır. Bütün kamara ve salonlarında havalandırma, helâlarında emme tertibatı vardır. Kaloriferleri istimlidir. Ayrıca elektrikle ısıtma tertibatı da mevcuttur. Co2 gazı ile işliyen yangın tertibatı, soğuk hava dolapları bulunmaktadır.

Mal sahibine ait kısımda banyolu dört daire ve 7 yataktan başka, müşterek banyolu ve çift yataklı 4, tek yataklı ve duşlu 3, çift yataklı ve müstakil banyolu 8 kamara ile 4 yataklı bir polis kamarası ki ceman 20 kamara ve 38 yatağı vardır. Bunlardan başka 15 yataklı 11 zabitan kamarası, bir süvari kamarası, 4 yataklı hastane kamarası ve 74 mürettebat yatağı mevcuttur.

Mütaakıp yazılarda da *Savarona*'yı kat kat gezer, hâtıraları tesbit ederiz.[115]

* * *

Satılacağı veya tadil edilerek lüks bir yolcu vapuru haline getirileceği günü bekleyen *Savarona* Kanlıca koyunda sağına *Ertuğrul* yatını, soluna da bacası delik, direkleri çarpık, saçları kabuki kabuki kalkmış, boyası dökük harap *Kocaeli* vapurunu almış yatıyor...

Bu üç gemiyi koyun koyuna yatar vaziyette seyrederken *Ertuğrul* yatının *Savarona*'nın kulağına şunları fısıldadığını duyar gibi oluyorum:

-Biliyorsun ki *Savarona*! Senden evvel ben gözde idim. Neyimi beğenmediler bilmem, günün birinde gidip seni aldılar ve getirdiler. Bak şimdi senden yaka silkiliyor! Bu derece masraflı olmasaydın

115 Cemaleddin Bildik, "Savaronayı Geziyoruz," *Akşam*, 10 Haziran 1950.

da benim gibi mütevazı bir hayat sürseydin, az para ile idare olmağa gayret etseydin bugün seni ne satmak, ne de öteni berini yıkıp kamaralar ilâvesile şeklini değiştirmek isteyenler çıkardı. Bizim ev bütçesinin senin gibi lüks hayata alışmış bir gelini barındıramıyacağını bilseydin kalkar da o denizler aşırı yerden gelir miydin?...

Üzülme *Savarona*, üzülme sen!... Satılıp gitsen mektuplaşır dertleşiriz, yeni bir şekle sokularak burada kalsan da yine konuşuruz.

Yanı başındaki *Kocaeli* vapuru, saçları ağarmış bir ihtiyara benziyor. *Savarona*'nın bir penceresinden içeriye uzattığı kalın hortum, hastaya kan veren bir şırınga lâstiği gibi görünüyor. Bu ihtiyar *Kocaeli* de *Savarona*'yı teselliye çalışıyor:

-Biliyorum *Savarona*!... Zinde vücudunun benden enerji almağa ihtiyacı yok. Fakat kazanlarını fayrap edip bugün muhtaç olduğun sıcak suyu temin edebilmen çok masraflı... Onun için ben kazanlarımı yaktım ve bu hortumdan sana muhtaç olduğun sıcak suyu veriyorum. Elbette bir gün gelecek satılacak, yahut tadil edilmek üzere bir fabrika havuzuna çekileceksin. O vakit sen de fayrap edip kendi enerjin ile hareket edeceksin.

Bir Hollanda firması tadilâta talip

Savarona'nın kaptan köşkü güvertesinde bir taraftan *Kocaeli*'ni, diğer yandan da *Savarona*'nın selefi *Ertuğrul* yatını seyrederken öğreniyorum ki *Savarona* demirli bulunduğu günler zarfında lazım olan elektrik de, karaya uzatılan bir kablo vasıtasile verilmektedir.

Yine güvertede bulunduğum zaman içinde üç yolcu bulunan bir sandalın *Savarona*'ya yanaştığını görüyorum. Yanımdaki ikinci kaptan Mithat Tüzgen:

-Umum müdürlükten telefon etmişlerdi, diyor. Galiba bu gelenler, *Savarona*'yı tadil ederek bir yolcu gemisi haline koymak isteyen Hollandalı mühendislerdir.

Az sonra öğreniyoruz ki gelenlerden biri Hollandalı mühendis, ikisi de Hollanda'daki fabrikanın Türkiye mümessilleri...

Savarona'nın plânını esas tutarak hazırladığı tadil plânı üzerinde, geminin süvarisi Faruk Ekin'e izahat veren ve kendisinden lâzım gelen malûmatı almağa çalışan Hollandalı mühendis, ilk defa gördüğü *Savarona*'yı "El sürülmiyecek derecede kıymetli bir gemi" diye vasıflandırıyor, kamaraları gezerken de takdir ve hayranlığını gizleyemiyor.

Öğrendiğime göre Hollandalı mühendis, *Savarona*'nın plânını esas tutarak hazırladığı tadil plânında geminin yolcu yatağını, kamaralar ilâvesi suretile, 104'e çıkarmış. Fakat gemiyi gezdikten sonra yatak adedini biraz daha arttırmanın mümkün olacağı kanaatini izhar etmiş.

Bir İngiliz firmasının *Savarona*'yı satın almağa talip olduğu şu günlerde Hollanda firmasının tadil teklifinde bulunması, Devlet Denizyolları umum müdürlüğünce ehemmiyetle ele alınmıştır. Dün Devlet Denizyolları umum müdürlüğünde mütehassısların da iştirakile yapılan bir toplantıda, Cuma günü gemiyi gezen Hollandalı mühendis ve onun mensup olduğu fabrikanın Türkiye mümessilleri de bulunarak tadil plânı üzerinde uzun boylu görüşülmüştür. Bu görüşme neticesinde mühendis ve mümessilin *Savarona*'yı bir kere daha tetkik etmesi muvafık görülmüştür. Hollandalı mühendis yarın *Savarona*'yı baştan aşağı bir kere daha tetkik edecektir. Devlet Denizyollarınca bir anlaşmaya varıldığı takdirde *Savarona*'nın tadil edilmek üzere Hollanda'da bulunan fabrika havuzuna götürülmesi çok muhtemeldir. Bununla beraber diğer taraftan *Savarona*'nın satılması hususundaki tekliflerle de meşgul olunmaktadır.

Savarona 7 kat

Yedi kat üzerine inşa edilen *Savarona*'yı gezmeğe başlamadan önce aşağıdan itibaren katlar hakkında biraz malûmat vermeği faydalı görmekteyim.

Birinci kat: - Mazot ve safra tanklarına mahsustur.

İkinci kat: - Makine dairesidir.

Üçüncü kat: - Burada 16 misafir kamarası vardır. Bunlardan biri "Başbakan" diğeri de "Dışişleri Bakanı" kamarası diye adlandırılmıştır. Her iki kamara da ikişer yataklıdır. Aynı katta gemi küçük zabitanına, kamarotlara, serdümen, lostromolara ait kamaralar bulunmaktadır.

Dördüncü kat:- Müzik ve mütalâa salonları, Cumhurbaşkanlığı kamarası ile Cumhurbaşkanının çok yakınlarının fevkalâde lüks kamaraları... Bu kamaralar yakınında bir de "Çocuk kamarası" var ki burada Atatürk'ün çok sevdiği Ülkü yatarmış. Gemiyi gezerken bu kamaraya ayrıca temas edeceğim.

Esas zabitan kamaraları da aynı katta bulunmaktadır. Baş makinist, ikinci makinist, iki tane üçüncü makinist, birinci ve ikinci kaptan, doktor, telsiz ve elektrik memurları için de bu katta yerler ayrılmıştır.

Beşinci kat: - Yemek salonu, oyun salonu, güneş salonu... Kış ve baş filika güverteleri... Bu güvertenin bisikletle rahat rahat dolaşılabilecek kadar geniş ve rahat olduğunu kaydedebilirim. Buradan dördüncü kata inen merdiven parmaklıklarının el döğmesile yapılmış bir sanat şaheseri olduğunu kaptandan öğreniyorum.

Altıncı kat: - Süvari ve hesap memurları kamaralarile kumanda köprüsü...

Yedinci kat: - Kılavuz köprüsü...

Bir dahaki yazıda da sizleri kat kat gezdirmeğe başlıyacağım. Bu katları gezerken de Atatürk'ün ve İsmet İnönü'nün *Savarona*'daki hayatlarına ait elde ettiğim hâtıralarını nakledeceğim.[116]

116 Cemaleddin Bildik, "Bir Hollanda Firması Gemiyi Tadile Talip Oldu," *Akşam*, 11 Haziran 1950.

* * *

Savarona'nın birinci katının mazot ve safra tanklarına, ikincisinin de makinelerle kazanlara tahsis edildiğini yazmıştım.

Yatın süvarisi Faruk Ekin'den, pek merak ettiğim Cumhurbaşkanlığı kamarasını gezmeme müsaade etmesi ricasında bulundum.

- Hayhay! dedi. Şu halde dördüncü katı gezeceğiz, buyrun.

Faruk Ekin ile dördüncü kata inerken, itiraf edeyim ki kendimi Atatürk'ün mânevî huzurunda hissediyorum. Kim bilir şu merdivenlerden kaç defa indi ve çıktı... Şu koridorlardan kaç kere geçti... Şu kapıya, şu pencere kenarına kaç defa eli değdi diye düşünmekten kurtulamıyorum. Dikkat ediyorum aradan 12 yıl gibi hayli uzun bir zaman geçmiş olmasına rağmen. Faruk kaptan da aynı tesir altında... Ayaklarımızın uçlarına basarak yürüyor ve ses çıkarmamağa çalışıyoruz. Kuvvetlice de basılsa zaten yerlerden ayak sesi çıkmasına imkân yok. Çünkü her taraf halı ile kaplanmış... Fakat bunlar bildiğimiz gibi kalın ve allı güllü halılar değil, bej rengi ince yün halılar... Keskin bir naftalin kokusu genzimi gıdıklıyor.

Faruk Ekin güveler dokunmasın diye halılar üstüne naftalin serpildiğini söylüyor ve kenarları işaret ediyor.

-Bakın! Bu beyaz tozların hepsi naftalindir.

Yangın söndürme muslukları

Naftalin kokusu içinde ilerliyoruz. Geçtiğimiz uzun bir koridorun yan tarafından bir kapak kaldırarak yangın söndürme musluklarını ve hortumlarını gösteriyor. Takriben 10 adımda bir yangın söndürme musluğu var ve hepsi de gizli aynaların arkasında... Kaptan izahat vererek:

- 'Gemide tamam 42 tane yangın musluğu, ayrıca da köpük cihazları var' diyor.

Koridorda, kamaralarda, dolap içlerinde, salonların muhtelif

yerlerinde motif şeklinde duran küçük, hava deliğini andıran dairecikler göze çarpıyor. Bulunduğu yerin tavanına yerleştirilen ve kutru 12 santimi aşmıyan bu mini mini daireciklerin neler olduğunu sorduğum zaman Faruk kaptan izahat vermekten kaçınmıyor:

-Farzedelim ki, diyor, geminin her hangi bir kamarasında, bir dolap içinde yangın başladı. Kimsenin farkında olmıyacağı bu yangın başlangıcını işte bu dairecikler içinde gizli cihazlar haber verir.

- Alârm düdüğü gibi bir düdük sesi falan mı başlar?

- Hayır! Dairecikler içindeki otomatik cihaz, 40 derece hararette derhal harekete geçer ve bunu yukarıda bulunan yangın tablosu üstündeki numaralı lâmbaların yanması ile haber verir. Tablo başındaki nöbetçi, lâmbanın yanması ile geminin neresinde, hattâ bir dolap içinde de olsa, yangın başladığını anlar. Bunun üzerine de derhal söndürme faaliyetine geçilir.

Gemide yangın tehlikesine karşı son derece tedbirli davranıldığı anlışılıyor. Hattâ o kadar ki salonlardan veya kamaralardan birinde yangın başlasa, ateşi diğer salona ve kamaraya geçirmemek için kapılara sürme şeklinde bir de demir kapı ilâve edilmiştir. Bu tarafta yangın devam ederken aradaki demir kapı çekildi mi ateş geride kalıyor ve bu tarafa sirayet tehlikesi bertaraf edilmiş oluyor.

Atatürk'ün yattığı kamara

Konuşa konuşa koridorda ilerlerken gayet lüks bir kamaraya giriyoruz. Salon salamanjeli büyük bir apartman katı kadar geniş olan bu kamarada aralarında bir komodin bulunan iki karyola var. Faruk Ekin izahat vererek:

-Atatürk, diyor, işte burada yatmıştı. Fakat o zaman tek karyola vardı. Ölümünden sonra aynı yere biri İsmet İnönü, diğeri eşi bayan Mevhibe İnönü için iki karyola kondu. Atatürk'ün yattığı yatak ve yaygıları toplanarak kaldırıldı.

Sağ taraftan bir kapı açılıyor ve buradan Cumhurbaşkanının

yakın akrabalarına tahsis edilen kamaralara geçiyoruz. Faruk kaptan:

-Burada, diyor, Atatürk zamanında mânevî evlâdı Sabiha Gökçen, sonra da İsmet İnönü'nün annesi yattı.

Her kamarada soğuk ve sıcak su veren musluklar olduğu gibi deniz suyu akıtan musluklar da var. Banyo fayanslarının hususî surette imal edilmiş olduğu anlaşılıyor. Çünkü ne o renkte ve ne de o nefasette fayans hiç bir yerde görülmüş değildir. Hele Riyaseticumhur kamarasının banyosu pek şahane... Küvet siyah mermerden, fayansları ise toz pembe... Burada bir de berber salonu var. Siyah deri kaplı koltukları gene siyah renkte pırıl pırıl lâvabosu ile bu salon, renklerin hep siyah olmasına rağmen hiç de kasvetli değil....

Bir noktaya işaret etmek isterim ki, Riyaseticumhur kamarasından bahsederken kamara kelimesini küçük buluyorum. Çünkü kamara, göz önünde küçük bir yer canlandırıyor. Faruk kaptanın izahatı arasında bu kamara genişliğinin 16 metre olduğuna işaret ettiğini nazarı itibara alırsak daire demek her halde daha münasip olur.

Atatürk *Savarona*'da kaç gün kaldı?

Savarona'nın Riyaseticumhur dairesini gezerken Atatürk'ün bu yata ne zaman girdiğini ve ne zaman çıktığını da tesbit etmekten kendimi men edemedim. 1 Temmuz 1947'den itibaren ölünceye kadar Atatürk'ün yanında bulunan sofracısı Cemal Granda, *Savarona*'ya girdiği günden çıktığı tarihe kadar da Atatürk'ün yanından ayrılmamıştır. Hastalığı zamanında da kapısı önünde nöbet bekliyen Cemal Granda, Atatürk'ün *Savarona* hayatını yakından takibetmiştir. O sıralarda *Savarona*'nın kamarotu olup Atatürk'ün hizmetine verilen Cemal Granda'nın anlattıklarını da Perşembe günkü gazede aynı sütunlarda bulacaksınız.[117]

117 Cemaleddin Bildik, "Atatürk'ün Yattığı Dairede Gördüklerim," *Akşam*, 13 Haziran 1950.

* * *

Savarona'yı gezerken Atatürk'ün bu yatı beğenip beğenmediğini, ne zaman *Savarona*'ya girdiğini, nerelere seyahat ettiğini, gemiden sedye ile çıkarıldığı hakkındaki rivayetlerin de ne dereceye kadar doğru olduğunu öğrenmek istemiştim.

Yatın seyir jurnalı defterinden tesbit ettiğime göre, *Savarona* 1 Haziran 1938 günü saat 6'da Florya önüne gelmiş ve saat 14'te de Atatürk gemiye girmiş...

Yatın ikinci kaptanı Mithat Tüzgen —ki *Savarona*'yı almağa giden heyete dahildi— hâtıralarını şöyle anlatıyor:

- Gemi personel heyetinden başka bir heyet daha vardı ki Riyaseticumhur Umumî kâtibi Hasan Rıza, Devlet Denizyolları eski Umum Müdürü Sadullah beyler de bu heyete dahildiler. Yatı almağa giden mürettebat ve zabitan heyeti 54 kişilikti. 24.3.1938'de İngiltere'de Savsanton [Southampton] limanında *Savarona*'yı teslim aldık. Sancak çekme merasiminde o zamanki İngiltere büyükelçisi merhum Fethi Okyar, Savsanton [Southampton] Belediye Reisi ve konsoloslar bulundular. Sait Özege'nin idaresinde 12.4.1938'de hareket eden gemi, iki gün sonra yatın inşa edildiği Hamburg limanındaki Bulom unt fös [Bloom und Voss] fabrikasına getirildi. *Yavuz* zırhlımızın da inşa edildiği bu fabrikada *Savarona*'da ufak tefek bazı tâdilât yapılacaktı. Riyaseticumhur Umumi Kâtibi Hasan Rıza Bey, İngiltere'de iken bu fabrika ile muhabere etti, varılan anlaşma üzerine gemi bu fabrikaya getirilmişti. 22.5.1938 tarihine kadar gemi fabrikada kaldı, arzu edilen tâdilât yapıldı. Bu müddet zarfında sık sık telgraf geliyor, yatın bir an evvel İstanbul limanına getirilmesi bildiriliyordu. Nihayet 22.5.1938'de Hamburg limanından ayrılarak 1 Haziran 1938'de sabahleyin saat 6'da Florya'ya gelerek demir attık.

Seyir jurnalından öğrendiğimize göre yat, Hamburg limanından hareket ettikten sonra 9 gün 16 mil ile seyretmiştir.

Geminin ikinci kaptanı Mithat Tüzgen, o günün hâtıratı arasında bir noktaya temas ederek:

- 1 Haziran sabahı Florya önüne geldiğimiz zaman Dolmabahçe Sarayı'ndan gelenler vardı. Bunlar, Atatürk'ün *Savarona* mürettebatı şerefine bir ziyafet tertib ettiğini söyliyerek sarayda hazırlanan yemekleri getirdiklerini haber verdiler. Masalar hazırlandı, yemekler kondu, mürettebat yedi, içti, güzel saatler geçirdi.

Atatürk *Savarona*'da

Savarona, aynı gün saat 13'te Florya önünden hareket ederek Dolmabahçe önünde demirlemiştir. Geminin seyir jurnalı defterinden de tesbit ettiğime göre: Atatürk 1 Haziran 1938 saat 14'te *Savarona*'yı şereflendirmiştir.

Atatürk'ün *Savarona*'ya gelişinde gemide bulunan ikinci kaptan Mithat Tüzgen diyor ki:

- Atatürk geminin her tarafını gezdi, Sait kaptandan izahat aldı. Yatın, bilhassa teknik bakımdan Atatürk'ün pek hoşuna gittiğini sonra Sait kaptandan öğrendik.

- Atatürk bu yatla nerelere gitti? Gemide kaç gün kaldı? Buna dair tarihleri tesbit eden bir vesika yoktur.

Mithat Tüzgen'in söylediğine göre, elde seyir jurnalı defterinden başka tarih tesbit eden bir vesika yok.

Seyir jurnalı defterini önümüze açarak sahifeleri birer birer çevirdik. 1 Haziran 1938 saat 14'te Atatürk'ün *Savarona*'ya girişini tesbit eden kaydı şunlar takib etmektedir:

19 Haziran 1938 Romanya Kıralı Carol, bugün *Nahlin* yatı ile geldi. Hususî motöriyle *Savarona*'ya yanaştı. Atatürk Kıral Carol'u yatın lumbar ağzında karşıladı ve bir buçuk saat kadar görüştü.

24 Haziran 1938: Dolmabahçe önünden saat 12'de hareket edilerek Erdek seferi yapıldı. Atatürk gemiden çıkmadı. Erdek önünden gece Dolmabahçe önüne dönüldü.

23 Temmuz 1938: Atatürk *Savarona*'da idi. Florya, Adalar ve Boğaz gezintisi yapıldı. 24 saat devam eden bu gezintide Moda'dan Başbakan Celâl Bayar *Savarona*'ya geldi. Gemi Büyükdere önünde demirledi.

56 gün *Savarona*'da

Geminin seyir jurnalı defterinde Atatürk'e ait ancak yukarıda işaret ettiğim 19 ve 24 Haziran seferleriyle 23 Temmuz seferi kayıtlıdır. Atatürk'ün *Savarona*'dan çıktığı gün, defterde yazılı değildir. Buna işaret eden ikinci kaptan Mithat Tüzgen diyor ki:

- Atatürk 1 Haziran 1938 günü saat 14'te *Savarona*'ya girdikten sonra tamam 56 gün gemide kaldı. Gemide kendisine iki defa kriz geldi. Son krizde bütün gemi mürettebatı ve mûtat zevat teessür içinde idi. Atatürk gemiden hasta olarak çıkarıldığı için, o günkü teessür, bu çıkışı deftere kaydetmesini memura unutturmuş olacaktır.

1 Haziran'dan itibaren Atatürk 56 gün *Savarona*'da kaldığına göre 30 gün hazirandan, 26 gün de temmuzdan hesaplarsak 56 gün eder. Şu halde Atatürk *Savarona*'dan 26 Temmuz'da çıkmıştır. Bu çıkışın, o zaman Atatürk'ün hastalığı gizli tutulduğu için, defterde gösterilmemiş olduğuna kaptanlar işaret ediyorlar. Hattâ bu noktaya temas eden ikinci kaptan:

-Atatürk gemide hasta idi. 26 Temmuz'da *Savarona*'dan çıkarılarak Dolmabahçe Sarayı'na götürüldü. Aradan bir hayli zaman geçtikten sonra da tebliği resmî ile Atatürk'ün sıhhat raporları gazetelere verilmeğe başlandı diyor.

İlk ve son sıhhat raporları

Merak ederek *Akşam* koleksiyonunu karıştırıyorum. Riyaseticumhur Umumi kâtipliğinin resmi tebliği ile Atatürk'ün sıhhi vaziyetini bildiren ilk rapor 17 Birinciteşrin'de [Ekim'de] verilmiş. Yani Atatürk'ün hasta olarak *Savarona*'dan çıkarıldığı 26 Temmuz tarihinden 84 gün sonra bu tebliğ yayınlanmıştır. Tebliğde aynen şöyle denilmektedir:

> 17 Birinciteşrin 1938:
>
> Riyaseticumhur Umumî kâtipliğinden:
>
> 1- Reisicumhur Atatürk'ün sıhhî vaziyetleri hakkında müdavi ve müşavir tabipleri tarafından bugün verilen rapor ikinci maddedir:

2- Reisicumhur Atatürk'ün duçar oldukları karaciğer hastalığı normal seyrini takib ederken 16 Birinciteşrin 1938 tarihine tesadüf eden Pazar günü birdenbire aşağıdaki ârazı göstermiştir:

A- Saat 14 buçuktan 22'ye kadar gittikçe artarak devam eden umumî zaif ile birlikte hazmi ve asabî âraz: Bu saate kadar nabız dakikada 116, teneffüs 22 ve hararet derecesi 36 buçuk.

B- Saat 22'den bu sabah saat ona kadar yukarıda ismi geçen âraz kısmen hafiflemiş ve nabız dakikada 104, teneffüs, 29, hararet derecesi 37 olmuştur.

C- Yapılan muayene ve müşavere neticesinde tesbit ve tatbik edilen müdavattan sonra umumî ahvalde hafif bir salâh görülmekle beraber vaziyet ciddiyetini muhafaza etmektedir.

3- Mütaakıp sıhhî vaziyet raporları neşredilecektir.

Bundan sonra Atatürk'ün vefatına kadar her gün Riyaseticumhur Umumî kâtipliğinden Anadolu Ajansı vasıtasiyle sıhhat raporları gazetelere verilmiştir. Ata'nın ölümünden bir gün evvel 9 Teşrinisani'de de şu rapor neşredilmiştir.:

1-Reisicumhur Atatürk'ün sıhhî vaziyetleri hakkında müdavi ve müşavir tabipleri tarafından bu sabah saat 10'da verilen rapor ikinci maddedir:

2-Geceyi rahatsız geçirdiler. Umumî hallerindeki vaziyet ciddiyetini muhafaza etmektedir. Hararet derecesi 36.8, nabız muntazam 128 teneffüs 28'dir.

Atatürk'ün *Savarona*'ya 1 Haziran 1938 Pazar günü saat 14'te girmesinden, 26 Temmuz 1938'de gemiden ayrılışına kadar 56 gün Atatürk'ün hizmetinde bulunan kamarotu Cemal Granda'nın bu 56 günlük *Savarona* hayatı hakkındaki hatıralarını da cumartesi günü yine bu sütunlarda bulacaksınız.[118]

* * *

118 Cemaleddin Bildik, " Atatürk'ün Yata Geldiği İlk Güne Dair Hâtıralar," *Akşam*, 15 Haziran 1950.

Savarona'da Atatürk'ün yattığı kamarayı gezerken "Kasa dairesi"ni de görmemi tavsiye ettiler.

-Kasa dairesi mi?

-Evet! Burası hem kasa dairesidir, hem gardırop...

Kapısının açılmasile ortalığa güzel bir koku yayıldı... En nadide esansların fevkinde, servi ağacı kokusu idi bu... Küçük bir kamarayı andıran gardırobun dört tarafını kaplayan tahtalarını çekmecelerinin dolap kapılarının bütün tahtaları rendeden geçirilmiş, en ince zımpara kâğıdı ile zımparalanmış ve kokusunun muhafaza edilmesi için de cilâlanmamış... Dört kişi rahat rahat gardırop içinde dolaşıyor, askıları ve bir marangozluk şaheseri yaratılmış olduğunu yakinen görüyorduk. Yine bu gardırop içinde bir de kasa vardı. Kasanın demirden yapılmış olması gayet tabii idi. Fakat bu kasa yine aynı servi ağacından yapılmıştı. Gayri ihtiyarî elimi bu kasaya sürdüm, buz gibiydi. Az evvelki görüşümde aldandığımın farkına vardım. Tahta sandığım kasa demirdendi. Lâkin kasa öyle bir boyanmıştı ki servi ağacının tabii renginden asla farkedilmiyordu.

Verilen izahata göre, yatı yaptıran Amerikalı milyoner madam bu kasaya paralarını ve mücevharatını koyarmış. Sonra yat Cumhurbaşkanlığı için satın alınınca Atatürk'ün kıymetli evrak ve eşyası bu kasada muhafaza edilmiş... Bunun için gardıroba aynı zamanda da "Kasa dairesi" ismi verilmiş...

Yatta gözden kaçmayan bir şey de, parlak yerine mat'ın tercih edilmesidir. Meselâ gardırop tahtalarına katiyen cilâ sürülmemiş, diğer kamaralar da, salonlarda da hep mat boyalar kullanılmıştır. En galip renk de limon küfü rengidir. Bütün koridorlar, yemek salonu hep mat limon küfü rengindedir. Yerlerde de ince bej rengi halılar vardır.

Ülkü'nün kamarası

Atatürk'ün yattığı kamarayı gezdikten sonra iki kamara daha gezdik. Bunlardan birisi Atatürk'ün mânevî kızlarından Sabiha Gökçe'nin, diğeri de küçük Ülkü'nün kamarasıydı. Atatürk'ün vefatından sonra Sabiha Gökçen'in kamarası İsmet İnönü'nün annesine tahsis edilmiş.

Yatın süvarisi Faruk Ekin:

-Atatürk'ün vefatından beri pek çok zaman geçmemiş gibi geliyor amma diyor, o zamanki küçük Ülkü'nün evlendiği hatırlanınca aradan geçen yılları küçümsemeğe imkân olmadığı anlaşılıyor.

Söylediklerine göre bayan Ülkü, *Savarona*'da yattığı kamarasını hiç hatırlamıyormuş. Olabilir, çünkü o zaman Ülkü, dört beş yaşında idi. Kamarasını dikkatle gözden geçiriyorum. Küçük bir karyola... Etekleri kırmalı basmadan yaygısı ile pek şirin bir yatak... Komodini, üstündeki gece lâmbası, lâmbayı tutan biblo, iskemle hep çocuk işi... Atatürk kim bilir kaç defa küçük Ülkü'yü elinden tutarak bu kamaraya getirmiş ve bu minimini karyolaya yatırmıştır... Fakat ne yazık ki şimdi Ülkü bunlardan hiç birini, hattâ Atatürk'ün "Allah rahatlık versin!" dediğini de hatırlayamıyor!

Atatürk'ün *Savarona*'da 56 günlük hayatı

Atatürk'ün *Savarona*'da kaldığı 56 günün hâtıralarına da bu arada temas etmeden geçemiyorum... 1 Temmuz 1927'den Atatürk'ün vefatına kadar 11 yıl, Büyük Dâhinin sofra hizmetinde bulunan Cemal Granda anlatıyor:

-1 Haziran 1938... Saat 14... Atatürk yanında Kılıç Ali bey, muhafız alayı komutanı General İsmail Hakkı Tekçe, seryaver Celâl ve umumî kâtip Hasan Rıza beylerle Afet hanım ve Ülkü olduğu halde, Dolmabahçe önünde demirli bulunan *Savarona*'ya geliyor. Bu, Atatürk'ün yata ilk gelişidir. 26 Temmuz'a kadar 56

gün *Savarona*'da kalmış, hasta olarak Dolmabahçe Sarayı'na çıkmış ve bir daha *Savarona*'ya dönmemiştir.

1 Temmuz 1927'den ölümüne kadar sofra hizmetinde bulunduğu için Atatürk'ü yakından çok iyi tanıdığını söyleyen Cemal Granda sözlerine şöyle devam ediyor:

-1 Haziran günü Atatürk gemiye gelince, kendisini iyi bulmadım. Karnında şişkinlik vardı ve elbisesi de bu şişkinliği göstermiyecek şekilde yapılmıştı. Gayri tabiî bulduğum bu şişkinliğin karşısında gözlerim gayrı ihtiyari Kılıç Ali beye kaydı.

-Peki siz, Atatürk'ün hizmetinde idiniz. Kendisinde müşahade ettiğiniz bu şişkinlik bir günde mi meydana gelmişti?

-Hizmetinde idim ama, o sırada 15 gün kadar izin almıştım, Atatürk'ü görmemiştim. 1 Haziran günü vazifeme dönmüştüm. Atatürk'ü gemide bu 15 günlük aradan sonra görüyordum. Onun için şişkinliğin derhal farkına vardım.

Atatürk hasta

-Atatürk'ün umumî vaziyetinde gördüğünüz bu halden sonra gözlerinizin Kılıç Ali beye kaydığını söylemiştiniz. Sonra ne oldu?

-Kılıç Ali bey usulcacık eğildi ve kulağıma: "Cemal! Hayrola... Atatürk'e neden öyle hayretle baktın?" dedi.

-Bir şişkinlik görüyorum! diye fısıldadım.

-Görüşünde aldanmıyorsun. Atatürk biraz rahatsızdır. Gemide istirahat edecek cevabını verince son derece üzüldüm.

Kılıç Ali beyle konuştuğum sırada Atatürk yatı dolaşmağa başlamıştı. Konuşmamız bitince Kılıç Ali bey ilerledi ve Atatürk'e yetişti. Ben de bir emirleri olur diye on adım geriden takip ediyordum. İşte Atatürk'ün rahatsızlığını yatta, anlattığım şekilde Kılıç Ali beyden öğrenmiştim. Fakat akşam üzeri Kılıç Ali bey beni yanına çağırarak:

-Ağzını sıkı tut! Atatürk'ün hasta olduğundan kimseye bah-

setme... diye tembihatta bulunmuştu. Atatürk'ün hastalandığını gemide farkedenler vardı. Fakat hiç kimse bu müşahedesini birbirine açıklayamıyordu. Atatürk hasta idi. Gemiye geldiği günden itibaren ağzına bir yudum içki koymuyordu. Kendisine, doktorların tavsiyesi üzerine perhiz yemekleri veriliyordu. Artık Atatürk tamamiyle bir istirahate çekilmişti. Öğle yemeklerinden sonra şezlonga uzanıyor, uyuyor, sonra kitap, gazete okuyor, akşamları da mümkün olduğu kadar erken yatıyordu. 15 gün kadar devam eden bu istirahatten sonra Atatürk'ün sıhhati avdet etmişti. Eski neşesi kısmen yerine gelmişti.

Aradan yirmi gün kadar geçti. Atatürk uykuda... Saat gecenin ikisi... Atatürk'e kriz geldi.

Cemal Granda'nın telâş içinde koşarak doktoru nasıl getirdiğini ve Atatürk'ün yattan ayrıldığı güne kadar hâtıralarını da yarın yazarım.[119]

* * *

1 Haziran 1938 günü *Savarona*'ya hasta gelen Atatürk'e, kendisine perhiz yemekleri verilmeğe başlandığını, bu müddet zarfında tam bir istirahat devresi geçiren Atatürk'ün iyileştiğini, fakat 20 gün sonra kendisine gece saat ikide ilk defa kriz geldiğini anlatan sofracısı Cemal Granda o geceki hâtırasını şöyle nakletmektedir:

- Neşet Ömer bey yatta kalıyordu. Ata'ya kriz geldiği haber verilmesi üzerine derhal koşarak doktorun kamarasına gittim. Kapıyı vurarak:

-Doktor bey! Doktor bey! diye seslendim. Bir kaç saniye sonra kapı aralandı. Neşet Ömer bey yatağından fırlıyarak soruyordu:

-Ne var, ne oldu Cemal?

119 Cemaleddin Bildik, "Atatürkün Yatta 56 Günlük Hayatı...," *Akşam*, 17 Haziran 1950.

-Atatürk'e kriz geldiğini haber verdiler ve sizi uyandırmamı emrettiler, dedim.

Neşet Ömer bey arkasına robdöşambrını alarak koştu. Ben Atatürk'ün kamarasının kapısı önünde kaldım. Doktor bey içeriye girdi ve yarım saat sonra dışarıya çıktı. Bu müddet zarfında gemide kalan mutad zevat da uyanmış, süratle giyinmiş ve kapı önünde toplanmışlardı. Herkes teessür içinde idi. Neşet Ömer bey, Ata'ya Hüil Kanfre [huile camphrée] enjekte ettiğini söylerken, "vaziyet vahim" diyor ve bir kaç doktora daha ihtiyaç olduğunu anlatıyordu. İşte o günden sonra İstanbul'un tanınmış doktorlarından operatör Mim Kemal, şimdi Sağlık Bakanı Nihat Reşat, Abravaya[120] da yata gelmeğe ve Atatürk'ün sıhhatiyle alâkadar olmağa başladılar. Sık sık da konsültasyonlar yapılıyordu. Hiç unutmam o gece Neşet Ömer bey vaziyetin vahim olduğunu söylerken:

-Bu iş böyle gidemez. Fransa'dan doktor Fissenger'i behemahal getirtmeliyiz, diyordu.

Fransız doktorun tavsiyeleri

Bir hafta sonra doktor Fissenger Fransa'dan İstanbul'a gelmiş ve doğruca yata getirilerek Atatürk'ün kamarasına alınmıştı. O gün diğer doktorlar da Fransız doktorunun geleceğini bildikleri için yattan ayrılmamışlardı. Hemen bir konsültasyon yapıldı.

-İlk krizden sonra Fransız doktorunun gelmesine kadar Atatürk'ün sıhhî vaziyeti nasıldı?

- İyi idi. Gemide dolaşıyor, güneş salonunda oturuyor, bazan da gramofonda alaturka plâklar çaldırtarak dinliyordu.

Konsültasyondan sonra Atatürk kamarasından salona geçti. Fransız doktoru da bu salona gelmiş ve hava vaziyetini tetkik et-

120 Dr. Samuel Abrevaya Marmaralı'nın biyografisi için bkz. Rıfat N. Bali, *Devletin Yahudileri ve "Öteki" Yahudi*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2004, s. 161-186.

mişti. Fissenger bir taraftan konsültasyon neticesine, diğer taraftan da salondaki tetkikatına istinaden bazı tavsiyelerde bulundu. Bunların içinde en mühimi, Atatürk'ün salonunun havasını, kendisine faydalı olabilecek hale getirmek için her tarafa buz sandıkları konması idi. Tavsiye mucibince hemen sandıklar içinde buz getirtildi ve salonun her tarafına kondu. İkinci mühim bir tavsiye de Atatürk'ün merdiven inip çıkmaması idi. Atatürk *Savarona*'da katiyen içki içmiyor, pek seyrek sigara içiyordu. Fransız doktoru sigarayı da menetti.

Bunların hava üzerinde tesiri var mı?

-Fransız doktoru yatta ne kadar kaldı?

-Fransız doktoru bir hafta sonra yattan ayrıldı. Bir gece Beyoğlu'nda Tokatlıyan Otelinde kalarak ertesi sabah memleketine döndü.

Cemal Granda'nın anlattığına göre, artık Atatürk'ün sıhhatiyle, sıhhî bültenlerin neşrinde isimlerini gördüğümüz tabibi müdavileri meşgul olmakta ve Fransız doktorunun tavsiyelerini de tatbik etmektedirler. Fakat Fransız doktorunun yattan ayrılmasından sonra Atatürk, sofracısı Cemal Granda'dan bir bardak su istemiş. Atatürk getirilen suyu içtikten ve bardağı iade ettikten sonra Cemal Granda'ya sormuş:

-Cemal! Salonun her tarafına buz sandıkları koydunuz. Bunların havaya ne tesiri oldu ki?

Cemal Granda sözlerine şöyle devam ediyor:

-Atatürk'ün bu suali karşısında afallamıştım. "Tesiri oldu" desem izahını istiyecek. "Hiçbir tesiri olmadı" desem, "Nereden anladın?" suali ile beni büsbütün müşkül vaziyete sokacak. Böyle düşünerek hiç ses çıkarmadım. Bereket ki sualini cevapsız bırakmam karşısında beni sıkıştırmadı ve:

-"Cemal! dedi. Ben sana bir şey söyliyeyim mi? Bu buz sandıklarının hava üzerinde belki tesiri var amma, bana faydası olacağı-

nı ummuyorum. Bu sandıklardan içim sıkılıyor. Nasıl olsa doktor da gitti... Sandıkları derhal kaldırt!" dedi.

Tabiî Atatürk'ün bu emrini tek başıma yerine getirecek salâhiyette değildim. Çünkü kendisinin sıhhatiyle alâkadar olan doktorlar bu hususta yetkili idiler. Uzatmıyayım, Fransız doktorunun yattan ayrılmasından yarım saat sonra Atatürk'ün emirlerini yerine getirmek istiyen doktorlar, buz sandıklarının salondan çıkarılmasında mahzur görmediklerini söylediler. Bu suretle buz sandıkları birer birer salondan dışarıya çıkarıldı.

İkinci kriz

-Atatürk'e yatta bir defa mı kriz geldi?

-Hayır! Fransız doktorunun memleketine dönmesinden epeyce sonra ikinci bir kriz gelmişti. Bu kriz, doktorları daha çok telâşa düşürdü. Hattâ "Altı ay daha zor yaşatılabilir" diyenler vardı. Bütün gemi mürettebatı doktorların mahremi esrarı idiler. Doktorlar bize her şeyi söylüyorlardı amma biz, dışarıya çıktığımız zaman Atatürk'ün hastalığından hanımlarımıza bile bahsetmiyorduk. Zaten hepimizde öyle bir inanç vardı ki "Atatürk ölmez!" diyor, Atatürk'ün öleceğini aklımıza getiremiyorduk. Fakat ölüm Atatürk'ü bile buluyormuş!

-Rumanya kralı Carol Atatürk'ü ziyarete geldiği zaman Atatürk kriz geçirmiş miydi?

-Hayır! Kral Carol geldiği zaman Atatürk iyice idi ve henüz ilk kriz de gelmiş değildi.

-Şu halde Atatürk, 19 Haziran'da kıral Carol'ün gelmesinden sonra yatta hep hasta idi.

-Evet... Haftalar geçtikçe de hastalığı artıyordu. 1 Haziran 1938'de Atatürk gemiye geldi. 19 Haziran'dan 26 Temmuz'a kadar da günlerini hep hastalıkla mücadele halinde geçirdi. Nihayet yattan Dolmabahçe Sarayına alınması takarrür etti ve Atatürk 26 Temmuz günü gece saat 24 sularında İstanbul motörüyle Dolm-

abahçe Sarayı rıhtımına götürüldü. Atatürk yattaki salondan şezlongta oturur vaziyette alındı ve elde kapıya kadar getirildi.

-Atatürk'ü şezlongta kimler taşıyordu?

-Muhafız Alayı kumandanı, Kılıç Ali bey, Seryaver Celal, polis memuru Faik ve bir asker. Atatürk şezlongta olduğu halde kapıda bir dinlenmeden sonra merdivenden indirildi. Merdiven başında Atatürk ayağa kalktı ve yürüyerek motöre girdi. Gecenin karanlığı içinde *İstanbul* motörü Dolmabahçe rıhtımına yanaştı, Atatürk motörden yürüyerek çıktı. Biz yatta kaldığımız için bilmiyoruz. Sonradan duyduğumuza göre Atatürk motörden çıktıktan sonra bir koltuğa oturmuş ve bu vaziyette saraydaki odasına kadar çıkarılarak yatağa yatırılmıştır. Atatürk'ün kendini bilmiyecek derecede baygın vaziyette ve sedye içinde *Savarona*'dan çıkarıldığını söyliyenler vardır. Sedye lâfı tamamiyle yanlıştır. Atatürk yorulmamak için şezlonga oturmuştu: öylece *Savarona*'dan *İstanbul* motörüne kadar indirildi. Kendisini pekâla biliyor ve konuşuyordu.

Salı günkü nüshada çıkacak 7nci yazıda da Cemal Granda'nın hâtıralarını dinlemeğe ve *Savarona*'yı gezmemize devam ederiz.[121]

* * *

Bir gazeteci arkadaşımın, *Savarona*'nın limanımıza ilk gelişi dolayısiyle bundan 12 yıl evvel yazdığı bir röportajda okumuştum. Yatı yaptıran Amerikalı milyoner madam, günün birinde suikasde uğrayacağından korkarmış!... En ziyade de hamamda yıkandığı sırada bastırılıp öldürüleceği aklına gelirmiş! Bu vehiminden ötürü madam, *Savarona*'da her tarafı cam bir hamam yaptırmış ve öyle camlar taktırmış ki içeride yıkanırken kendisi dışarıyı görüyor, fakat dışarıdan bakanlar içeriyi göremiyorlarmış! Madam, büyük bir cam kavanozu andıran hamamına girdi mi rahat rahat yıkanırmış!

121 Cemaleddin Bildik, "Atatürk Yattan Geceyarısı Şezlong Üstünde Çıkarılmış," *Akşam*, 18 Haziran 1950.

Bu defa *Savarona*'yı gezerken cam hamamı da görmek istedim. Geminin süvarisi Faruk Ekin kıs kıs gülerek:

-Ne münasebet! dedi ve ilâve etti: "Herhalde gazetenin o yazısını okuyanların aklında kalmış olacak ki bu hamamı sizden önce de soranlar ve görmek istiyenler oldu. Doğrusu palavranın bu derecesine pes!"

Savarona'yı gezdirirken sizleri, bu her tarafı cam hamama da sokacağımı aklınızdan geçirmişsinizdir diye işaret ediyorum: Maalesef yatta bu çeşit bir hamam yoktur. Kamaraların ekserisinde son derece lüks banyolar var ama, bunların hiç biri öyle içeriden dışarısı görünen, dışardan içerisi görünmeyen camlarla da örtülü değildir. Bildiğimiz şekilde tahta kapılı, duşlu, küvetli banyolar... Farkı, malzemesinin üstün ve lüks oluşundadır.

Atatürk'ün yattığı kamaradan ayrılırken

Savarona'da en çok kaldığım ve tetkike değer bulduğum kamara, Atatürk'ün kamarası idi. Yatı yaptıran Amerikalı bayan, Paris'in altını üstüne getirmiş ve hep âsarı atika kabilinden mobilyalar toplıyarak gemiye taşıtmış... Yalnız kendi kamarasına değil —ki bu kamara Cumhurbaşkanına tahsis edilmiştir ve Atatürk de o kamarada yatmıştır— her kamaraya ve salonlara aynı itinayı göstermiş... 14üncü ve 16ncı Lui zamanına ait mobilyaları bulmak için hayli para ve emek sarfettiği anlaşılıyor. Yemek salonunda bir konsol var ki bu, hafif limon küfü renktedir ve 16ncı Lui'nin şahsi konsoludur. Koltuklar, tabureler, biblolar, tablolar ve aynalar da hep bu ayar eşyalar... Antika eşyadan gayet iyi anlıyan ve bu sahada bir mütehassıs olarak tanınan dekorasyon mağazası sahibi Salâhaddin Refik Sırmalı'nın[122] yattaki mobilyaları "harikulâde, kıymetli ve eşleri bulunmaz" kelimeleriyle tavsif ettiğine kısaca temas edersem eşyaların değerini belirtmiş olurum.

122 Bu zat Birinci Dünya Savaşı sırasında Türkiye'nin ilk marangoz fabrikası olan Refik Bey Marangoz Fabrikası'nı kurmuştu.

Şimdi sizi Atatürk'ün yattığı kamaradan çıkararak yemek salonuna götürmek istiyorum. Fakat bu kamaradan ayrılmadan bir noktaya daha işaret etmek isterim ki Atatürk hasta olarak geldiği bu yattan çıkıp da Dolmabahçe Sarayı'ndaki yatağına geçinceye kadar 56 gün hep hastalıkla mücadele etmiş... İşte, aynı kamarada göbekteki yağları ve şişkinliği eritmeğe mahsus elektrikle işliyen bir cihaz... İşte, daha ileride Atatürk için yapılmış bir diyatermi dolabı...

Her gelişin bir de gidişi vardır

Sofracısı Cemal Granda'nın anlattığına göre Atatürk gemide geçirdiği ikinci krizden sonra kendisinden ümidi kesmiştir. Bir gün bunu Cemal Granda'ya söylerken:

-Doktorlar, iyi olacağımı, söylüyorlar amma, Cemal, demiş. Buna ben pek inanmıyorum. Sen nasıl görüyorsun? İyi olacak mıyım dersin?

Cemal Granda:

- Atatürk'ün bu sözleri beni o derece müteessir etmişti ki, diyor, âdeta dilim tutuldu, cevap veremedim. Gözlerimin yaşardığını gören Atatürk, bana teselli edici sözleriyle mukabele ediyor ve ; "Her gelişin bir de gidişi vardır!" diyordu. Atatürk'ün bu sözü hiç bir zaman aklımdan çıkmıyor. Bu cümle, aklımda oldukça da hayatı başka türlü görüyorum. Evvelce ölümden pek korkardım; o günden beri ise kendimi gidiş yolculuğuna daima hazır tutuyorum."

- Sofracı olduğunuza göre, Atatürk'e ne gibi yemekler verildiğini bilirsiniz.

- Tabiî... Fakat bunlar, çeşitlere ayrılacak şeyler değildi. Aşağı yukarı her hastaya verilen "perhiz yemekleri" idi. Yağsız püreler ve şekersiz kompostolar başta gelirdi. Çorbayı pek sevmezdi. Yoğurdu iştahla yer, sütü de aynı derecede severdi.

-Arada bir, perhiz yemekleri haricinde yemek istediği olur muydu?

-Katiyen... Verilecek perhiz yemeklerinin listesini önceden kendisine takdim ederdik. Listeyi gözden geçirir, beğendiklerinin kenarına işaret kordu. Biz de ancak o yemekleri verirdik. Perhize son derece dikkatli idi. Başka yemek istemezdi.

Aynadan görülenler

Cemal Granda, Atatürk'ün bir halinin katiyen gözleri önünden kaybolmadığını söyliyerek diyor ki:

-İlk kriz geldiği gece ben, şimdi Çankaya Köşkü'nde santral memuru bulunan polis Rıdvan ile beraber kapıda kalmıştım. Doktor Neşet Ömer bey Atatürk'e Hüil Kanfre [huile Campfrée] enjekte ederken biz de karşımıza gelen aynada bu ameliyeyi seyrediyorduk. Atatürk ellerini açarak:

-"Allahım! Beni iyi et" diyordu. Bu sırada Rıdvan ile göz göze geldik. İkimiz de birbirimize dikkatle bakıyorduk. Bu bakışlarımızın bir tek sebebi vardı. O da Atatürk'ün bu sözündeki gayri kabili tarif güzellik idi. Bu, ikimizin de, derhal dikkatimizi celbetmişti. Ellerini, duada olduğu gibi açıyor, kollarını dimdik uzatıyor, bakışlarını tavanda bir noktaya temerküz ettirerek yüksek sesle söylüyordu... İşte Atatürk'ün bu:

-Allahım! Beni iyi et! deyişi ve o hali de bir türlü gözlerimin önünden kaybolmaz. Rıdvan da, ben de aynada seyrettiğimiz bu acı sahne karşısında gözyaşlarımızı zaptedemedik ve yavaşça geri çekilerek bakışlarımızı aynadan uzaklaştırmak mecburiyetinde kaldık. Çünkü dayanılır şey değildi o sahne...

Cemal Granda Atatürk'ün berberinin de hâtıraları olacağına, o hâtıraların yazılması ile de tarihe hizmet edilmiş olacağına işaret etti. Adresini öğrendiğim Atatürk'ün berberi Mehmed'in de hâtıralarını bir gün yine bu sütunlarda bulacağınızı umarım.

Cemal Granda bu hâtıralarını anlattıktan sonra yanımdan ayrılırken:

-Çok rica ederim! diyordu. Atatürk'ün Çelebisi olduğumu da yazılarınızda bir yere sıkıştırı verin. Çünkü o günleri yaşıyanlar beni Çelebi bilirler. Atatürk beni adımla çağırmaz, hep "Çelebi" derdi.

Bir dahaki yazıda geminin diğer yerlerini, salonlarını gezer, *Savarona*'nın ikinci Cumhurbaşkanı İsmet İnönü devrine ait hâtıralarını gözden geçiririz.[123]

* * *

Savarona'da Cumhurbaşkanlığı kamarasından ayrılarak yemek salonuna gidiyoruz. Yâni 4 üncü kattan 5 inci kata çıkıyoruz. Güzel bir merdiven, basamakların yükseklik ve genişlikleri o derece hesaplı yapılmışki insan yürüyor, sanki ve merdiven çıktığının farkında olmuyor.

Beşinci kata geldiğimiz zaman, yatın süvarisi Faruk Ekin bu katta yemek salonundan başka "Oyun ve güneş" salonu diye iki salon daha olduğunu söylüyorsa da yemek salonunu gezmek üzere Atatürk'ün kamarasından ayrıldığımızı göz önünde tutarak kararımızı değiştirmiyor ve bu salona giriyoruz.

Yemek salonunda

Şimdiki apartman odalarının 6 tanesini rahat rahat içine alabilecek genişlikte olan yemek salonu da açık limon küfü renginde dir. Karşı karşıya duran yine limon küfü renginde bir büfe ile son derece zarif şömine arasına yemek masası konmuş, etrafına da açık mavi atlas kaplı koltuklar sıralanmış... Koltuk sayısı ile

123 Cemaleddin Bildik, "Atatürk'e Hep Perhiz Yemekleri Verilmiş...", *Akşam*, 20 Haziran 1950.

22 kişilik gibi görünen bu masa, Faruk Ekin'in söylediğine göre icabında 32 kişilik olabiliyormuş.

Şöminenin zarafeti nazarı dikkatimi celbetmiş, uzun uzun seyretmiştim. Bunu gören Faruk kaptan izahat verdi:

-Bu şömine de, ötekileri de diğer gemilerde görülenler gibi taklit şömine değillerdir. Hepsi de bacalıdırlar. Odun veya kömür yakıldığı zaman manzarasına doyum olmuyor. Ortalığa zerre kadar duman ve koku sızmamasından da anlaşılıyor ki, gerek şöminelerin, gerek bacalarının yapılışında son derece dikkatli davranılmış.

-Yatta, yemek salonundakinden başka kaç tane daha şömine var?

-Cumhurbaşkanlığı kamarasında, oyun ve müzik salonlarında... Yemek salonundaki ile hepsi dört tane şömine vardır. Bunların biri diğerine katiyen benzemez. Dördü de ayrı ayrı güzel ve zariftir. Şu noktaya da işaret edeyim ki bacalarda, dumanın ve kokunun aşağıya tepmesini önlemek için hususi motörler vardır. Hiç ses çıkarmıyan bu motörler şömineler yakıldığı zaman işlemeğe başlar, dumanı ve kokuyu alıp götürür.

Kıralların hediyeleri

Yemek salonunda bakışları üzerlerine çeken iki kıymetli eşya var. Bunlardan biri çiçeklik, diğeri yemişlik. Her ikisi de som gümüşten...

Faruk kaptan,

-Kıralların hediyeleri.. diyor. "Yakından tetkik edilirse üzerlerinde yazılar ve hediye edildiği zamanı tesbit eden tarihler olduğu görülür."

Ağırlığını 20 kilodan aşağı tahmin edemediğim bu büyük çiçekliğin ağzı kenarında bir satır haline Arap harfleriyle bir yazı var. Dairenin üçte birini bu yazı, üçte ikisini de aynı kelimelerin Türk harfleriyle yazılmış olanı teşkil ediyor. Yazı şudur: "Irak Kı-

ralı İkinci Faysal'dan *Savarona* yatı komutan, subay ve erlerine sevinçli yol hâritası."

Yemişlik de oldukça büyük. Yüksekliği tahminen 80 santim olan bu yemişlik bir kalyondur ve Kıral Abdullah'ın hediyesidir.

Savarona'mn İsmet İnönü zamanında nerelere gittiğini bundan sonraki yazıda, yatın seyir jurnalından aldığım notlarla belirtirken, kıral Faysal'ı İstanbul'a getirmek için kaç günlük bir seyir yaptığına da temas edeceğim. Bu itibarla şimdi geminin yemek salonundan servis kısmına geçerek elektrikli mutfak cihazlarını gözden geçirmemiz daha muvafık olur.

Ekmek kızartma Rafadan yumurta

Kızartmak istediğimiz bir dilim ekmeği mangal ateşine de, elektrik ocağı üstüne de koysak arzu ettiğimiz derecede kızartamayız. Ya çok kızarır kupkuru kesilir, yahut da yanar! O bir dilim ekmeği istenilen derecede kızartmak için, ocak başından ayrılmamak icap eder. Halbuki yatın servis kısmında ekmek kızartmak için otomatik bir elektrik ocağı var. İki üç dilim ekmeği bu ocağın ızgaraları üstüne koydunuz ve kapağını kapattıktan sonra yandaki dereceyi âyar ederek düğmeye bastınız mı, ekmek dilimlerinin başında beklemeden başka bir işinizle meşgul olabilirsiniz. Vakti gelince bu otomatik ocak, kızarmağa bıraktığınız dilimleri, daha evvel yanına koyduğunuz tabağın içine bırakıyor. Hem de altı ve üstü kızarmış vaziyette. Ekmeğin hafif mi kızarması isteniyor, peksimet gibi kuruması mı arzu ediliyor? Bütün bunlar, ocağın yanındaki derecede ayarlanıyor. Dilimler hiç el değmeden kızarıp tabağa giriyor.

Rafadan yumurta da böyle otomatik bir elektrik ocağında yapılmaktadır. Kaskatı bir hazırlop yumurta mı, yoksa az pişmiş veya orta derecede bir rafadan yumurta mı arzu ediyorsunuz. Yumurtayı dört köşe bir kutuya benziyen susuz kaba koyuyorsunuz. Bu ameliye tamamlanınca ocağın derecesini ayarlıyorsunuz ve

yan taraftaki düğmeye basıyorsunuz. Bir manivelâ ucunda takılı o yumurta kabı, altta kaynıyan suya dalıyor, ayarladığınız kadar yumurtayı sıcak suda tutuyor, vakti gelince manivelâ yumurta kabını sudan çıkrarak duruyor ve bunu çın! diye bir sesle de haber veriyor. Yumurta istediğiniz gibi olmuştur. Kırıp yiyebilirsiniz.

Yine aynı yerde limon, portakal gibi meyvaları sıkmağa mahsus elektrikle işliyen bir âlet var ki gerek limon ve gerekse diğer meyva sularını sıkılmış süzülmüş olarak bardağa boşaltıyor.

10,000 kilometre tel

Gemide elektrik işlerine o derece ehemmiyet verilmiş ki Faruk kaptanın lâtife ettiği gibi, nerede ise bir düğmeye basmakla çatallar ve kaşıklar da harekete gelecek ve insan yorulmadan karnını doyuracak!... Bütün tesisat çift yapılmış. Meselâ ekmek kızartma makinesinin prizi ansızın bozuluverdi! Onu elinizde çevirdiniz ve diğer uçlarını prize soktunuz mu iş görülüyor.

Lâmbalara giden elektrik hatları da hep çift yapılmış. Yani bir geminin elektrik tesisatı yerine iki geminin elektrik tesisatı yapılmış demektir. Yatta tamam 16 tane elektrik santralı mevcut. Her hangi bir arıza oldu mu merkeze gidilmeden tâmiri kolaylıkla mümkün...

Geminin elektrik tesisatına sarfedilen telin uzunluğunu merak edip hesaplamışlar. Tamam 10,000 kilometre uzunluğunda tel mevcut!... Şimdiye kadar hiç bir gemide ve yatta bu suretle çift elektrik tesisatı vücuda getirilmemiş olduğuna da ilgililer işaret ediyorlar.

Çıkış kapıları

Yemek salonundan sonra servis kısmını da gezerek çıkıyor ve ilerliyoruz. Koridordan geçerken gemide yangına karşı son derece tedbirli hareket edildiği gözden kaçmıyor. Yatta 42 tane yangın söndürme istasyonu, ateşi bir kamaradan diğerine sirayet ettir-

memek için sürme gizli demir kapılar mevcud olduğuna bundan evvelki yazılarda işaret etmiştim. Şimdi Faruk kaptanın izahatından anlıyoruz ki yatta ayrıca çıkış kapıları da var. Bu kapılardan birisi, Cumhurbaşkanlığına tahsis edilen kamaradadır. Diğer kamaralardan çıkış kapıları hep yanlardan açıldığı halde, yatı inşa ettiren Amerikalı milyoner madam kendi kamarasının çıkış kapılarından birini ön tarafına ve yere bir çıkış kapısı daha açtırmış. Bu kapının üstü hali ile örtüldüğünden, hiç görünmüyor ve belli olmuyor. Gemi mürettebatı bunu çıkış kapısı olmıyacağı kanaatindedirler:

-Çünkü diyorlar, çıkış kapısı olsa, dışa çıkmak icab eder. Halbuki açılan bu kapıdan merdivenle aşağıya, makine dairesine doğru inilmektedir.

O halde bu kapı neden yapılmıştır? İşte meçhul kalan ve anlaşılamıyan bir muamma...

İsmet İnönü'nün *Savarona*'ya ilk defa nereden geldiğini, Birinci Dünya Harbi'nin[124] en çok kızıştığı 1942, 43 ve 44 yıllarında nerelere gittiğini de cumartesi günkü nüshamızda gözden geçiririz.[125]

* * *

Savarona'da yemek salonundan sonra güneş salonunu görmeğe giderken, Faruk kaptan, bu salona "Çin salonu" da dendiğini söylüyordu. Çin ve güneş arasında münasebet göremediğime işaret ettim. İzahatından sonra anlaşıldı ki aslında "Güneş salonu" adını taşıyan bu salonun eşyalarından çoğu Çin işi imiş... Bu yüzden salona "Çin salonu" da deniyormuş... Salona girdiğimiz zaman eşyaları şöyle bir gözden geçirdim; Çin işi eşyaya daha çok

124 Özgün metinde yanlışlıkla Birinci Dünya Savaşı belirtilmiştir. Doğrusu, İkinci Dünya Savaşı olmalıdır.

125 Cemaleddin Bildik, "Otomatik Ekmek Kızartma ve Yumurta Makineleri," *Akşam*, 22 Haziran 1950.

yer verilmiş. Yandan bir divan önünde bir siyah masa var ki, üstünün motifleri fevkalâde... Geminin en çok güneş alan bu salonuna istirahat için divanlar ve şezlonglar konmuş...

İsmet İnönü'nün *Savarona*'ya ilk gelişi

Faruk Ekin'den, İsmet İnönü'nün Cumhurbaşkanı olarak *Savarona*'ya gelişi tarihini hatırlayıp hatırlamadığını öğrenmek istedim.

Konuşa konuşa yürüdük ve başka bir salona girdik. Köşede evvelâ göze bir kuyruklu piyano çarpıyor. Burası müzik salonu imiş. Geminin en büyük salonu da bu... Kütüphaneler gayet güzel tanzim edilmiş kitaplarla dolu... Dünya yüzünde her dilden çıkan ansiklopediler ve ilmi eserler... Bir konsol görüyoruz ki üstü deri kaplanmış...

-Ne derisidir acaba? dedim. Faruk kaptan, ceylân derisi olduğu cevabını verdi ve bu arada İsmet İnönü'nün gemiye ilk defa ne zaman geldiği hakkındaki sualimi hatırlıyarak cevaplandırdı:

-Tarihini pek hatırlamıyorum amma İsmet İnönü Cumhurbaşkanı olarak *Savarona*'ya ilk defa İnebolu'dan bindi. Oradan Amasra'ya geçildi. İsmet İnönü Amasra'da gemiden çıktı; gezdi, sonra Zonguldağa gelindi. Biz yatı Zonguldak'tan boş olarak İstanbul'a getirdik. İsmet İnönü kara yoliyle Ankaraya döndü.

Yunanistan seferi

Yatın seyir jurnalı defterini tetkik ettiğimiz zaman, Atatürk'ün vefatından sonra *Savarona*'nın, İnebolu seferini takiben Yunanistan seferine çıktığı görülüyor. O zaman Şükrü Saracoğlu Dışişleri Bakanıdır. Gemi 25 Şubat 1939'da Pire limanına gitmiş, o gece yatta kordiplomatik şerefine bir ziyafet verilmiş ve Şükrü Saracoğlu ertesi günü yatla İstanbul'a gelmiş. Defterde, Yunan Kıralının, Başbakan Metaksas'ın yatı gezdikleri de yazılı...

28 Şubat 1939: İsmet İnönü, Dolmabahçe önünde demirli bulunan yata geliyor. Yalova-Erdek-Gelibolu-Tekirdağ-İstanbul-Derince seferi yapılıyor. İsmet İnönü Derince'de karaya çıkararak trenle Ankara'ya gidiyor.

Askerî teftişler

1940... İkinci Dünya Harbi'nin en hararetli zamanı... İsmet İnönü'nün *Savarona*'yla sık sık Gelibolu'ya gittiği, seyir jurnalı defterindeki kayıtlarla sabit... Askerî teftişlerle alâkalı bu seferleri tesbit eden sahifeleri karıştırdıkça görüyoruz:

Haziran 1940: İsmet İnönü, *Savarona* ile ilk defa Çanakkale'ye gidiyor ve Gelibolu'ya uğruyor.

Temmuz 1940 Perşembe: İsmet İnönü Ankara'dan Derince'ye geliyor, yata geçiyor, İstanbul'a getiriliyor.

26 Ağustos 1940 Pazartesi: İstanbul'dan Marmara Ereğlisi'ne gidiliyor. İsmet İnönü de yattadır.

29 Nisan 1941 Sah: İsmet İnönü yatla Çanakkale ve Gelibolu seferi yapıyor.

21 Haziran 1941 Cumartesi: İsmet İnönü *Savarona* ile İstanbul'dan Derince'ye çıkıyor ve kara yoliyle Ankara'ya dönüyor.

1942: Yalova-Gölcük-Gelibolu seferi.

1943: İstanbul-Yalova, İstanbul-Florya, İstanbul-İzmit seferleri.

18 Mart 1944: İsmet İnönü, İstanbul'dan yatla Derince'ye geçiyor ve kara yoliyle Ankara'ya gidiyor.

10.12.1944: İstanbul'dan Gelibolu'ya;

22.11.1945: Yine İstanbul-Gelibolu seferi...

Defterdeki kayıtlardan anlaşıldığına göre İsmet İnönü *Savarona* ile en çok Gelibolu'ya gitmiştir. Bütün bu seferler, askerî teftişlerle ilgilidir.

Marsilya seferi

25 Mayıs 1946 Marsilya seferi: *Savarona* cumartesi günü Dolmabahçe Sarayı önünden hareket ederek 28 Mayıs Salı günü İskenderun limanına gidip demirliyor. 29 Mayıs Çarşamba günü Irak Kıralı Faysal, *Savarona*'ya geliyor. Aynı gün, İskenderun limanından hareket eden yat, 4 Haziran 1946 da Marsilya'ya gitmiş. Kıral Faysal saat 15.10'da gemiden ayrılmış. 6 Haziran'da Marsilya'dan ayrılan *Savarona* 11 Haziran 1946'da İstanbul'a dönerek Dolmabahçe Sarayı önüne demirlemiş... Kıral Faysal'ın *Savarona*'ya som gümüşten büyük bir yemişlik hediye ettiğine, bundan evvelki yazıda işaret etmiştim. Kıral bu yemişliği, yaptığı İskenderun-Marsilya seferi münasebetiyle hediye etmiştir.

Ürdün Kıralının seyahati

1 Ocak 1947 Çarşamba: *Savarona* İstanbul'dan saat 24'te Hayfa'ya hareket ediyor ve 4 Ocak'ta Hayfa limanına demirliyor. 6 Ocak saat 13'te Ürdün Kıralı Abdullah, *Savarona*'ya gelerek İskenderun'a gidiyor. 7 Ocak saat 9'da yattan ayrılan kıral, orada kendisini bekliyen Cumhurbaşkanlığı hususî treniyle İstanbul'a geliyor. *Savarona* 11 gün İskenderun limanında bekliyor. Kıral 18 Ocak'ta yine hususî trenle İskenderun'a geliyor ve *Savarona* ile Hayfa'ya dönüyor. *Savarona* ayın 20'sinde Hayfa'dan ayrılarak 23'ünde İstanbul limanına gelip Dolmabahçe önünde demir atıyor.

Seyir jurnalı defterinde görüldüğü veçhile İsmet İnönü, Cumhurbaşkanı olarak *Savarona* ile son seyahatini 14 Eylül 1947'de yapmıştır. Faruk kaptan bu seyahat hakkında diyor ki:

-*Savarona*'yı boş olarak Trabzon limanına götürdük. İsmet İnönü karadan Trabzon'a gelerek *Savarona*'ya bindi. Ordan Rize'ye gidildi. Birkaç saat Rize'de kalındı. Sonra yine Trabzon'a dönüldü, Giresun ve Ordu'ya geçildi. Giresun ve Ordu'da birer gece kalındı. Bu seferden İstanbul'a dönüldükten sonra *Savarona* başka sefer yapmadı. Kanlıca koyunda o günden beri demirli durmaktayız.

İnönü'nün *Savarona* hayatı

Konuşmamız arasında Faruk kaptana:

-Oh! Dedim. 1947 Eylülü'nden beri burada rahat rahat oturuyorsunuz...

-Rahat mı? Böyle rahat eksik olsun... Şu yatı ne yapacaklarsa yapsalar da biz de kurtulsak... Yalnız ben değil bütün gemi mürettebatı can sıkıntısından patlıyacağız... Bir geminin bu vaziyette durmasından denizcilerin günlerini ne derece azap içinde geçirdiklerini meslekten olanlar gayet iyi takdir ederler.

Savarona bugüne kadar bir süvari değiştirmiştir. İlk süvarisi Sait Özege idi. Şimdiki de 1940'tan beri Faruk Ekin'dir. Atatürk'ün *Savarona* hayatı hakkında pek çok hâtırası olan Sait Özege hâlen *Tarsus*'un süvarisidir ve Amerika seferinden dönmek üzere yola çıkmış bulunmaktadır. Kısmet olursa dönüşünde Sait Özege'nin de hâtıralarını tesbit ederiz.

İsmet İnönü'nün *Savarona* hayatını ise yakinen Faruk Ekin biliyor. Bu itibarla kendisinden İnönü'ye ait hâtıralarını öğrenmek istedim.

-Şayanı kayıt bir hâtıram yok dedi. İnönü *Savarona*'da kaldığı müddetçe hep kitap okur, ara sıra da yanındaki Vekiller ve mebuslarla memleket meseleleri üzerinde konuşurdu.

-İsmet İnönü, *Savarona*'yı beğenir miydi?

-Çok beğenirdi. Fakat masraflı bir yat olduğu için satılmasını veya tâdil edilerek bir yolcu gemisi haline konulmasını da çok arzu ederdi. *Savarona*'nın satılması Mecliste mevzuubahis olmadan çok önce İsmet İnönü bu fikirde idi.

Savarona'yı gezmemize ve bazı hâtıralarını gözden geçirmemize burada son verirken, işaret etmek isterim ki Sait Özege kaptanla Atatürk'ün berberinin hâtıralarını da müsait bir zamanda nakletmek fırsatını bulurum.[126]

126 Cemaleddin Bildik, "İnönü, Savarona ile En Çok Geliboluya Gitmiş...," *Akşam*, 24 Haziran 1950.

EK- 6

Atatürk'ün Manevî Kızı Ülkü'nün Anıları

"Atatürk'ü *Savarona*'da hep yatakta hatırlarım" dedi. "Arkasında yastıklar vardı. Hergün öğle yemeğinden sonra uyurdu. Uyanır uyanmaz da beni istetirdi yanına. Hep yataktaydı... Hep yastıklar vardı arkasında..."

Atatürk, *Savarona*'da kalmak üzere geldiğinde, kamaralardan birinin kapısına "Ülkü" yazdırmış ve o kamarayı, Ülkü ile annesine vermişti.

"Bir an olsun ayırmadı beni yanından... Fakat bir gün Atatürk'ün öğle uykusuna yattığı saatlerde güvertede tek başıma dolaşıyorum..."

Savarona'nın elektriğini sağlayan *Dumlupınar* denizaltısının subayları görmüşler Ülkü'yü güvertede.

"Gel sana denizaltı dürbünleri gösterelim" demişler. "Bakınca, denizin altındaki bütün balıkları karşında göreceksin... Hadi gel."

Ülkü *Dumlupınar*'ın denizaltı dürbünüyle balıkları seyretmeye öylesine dalmış ki.

"O sırada *Savarona*'da Atatürk uyanmış ve benim düştüğümü sanmışlar... Görevliler, beni her yerde aramışlar, aramışlar, bulamayınca da büyük bir telaşa kapılmışlar. Denize düştüğümü sanmışlar... Gelmem gecikince Atatürk de merak etmiş. Durumu ona da anlatmışlar. Denizaltı'nın subayları beni *Savarona*'ya getirdikleri zaman herkes bir yandan seviniyor, bir yandan da beni azarlıyordu."

Hemen Atatürk'e götürmüşler Ülkü'yü.

"Atatürk de azarladı beni... Sonra da üzüldüğümü görünce, kolunu boynuma sardı, gönlümü aldı."

"Nereleri gezdiniz *Savarona*'yla?"

"Hemen hemen hiçbir yere gitmedik" dedi Ülkü, "Atatürk çok

hastaydı. Zaten *Savarona* da onun bu hastalığı nedeniyle alınmıştı. Siroz krizleri gelirmiş sık sık... Ben bunları tabii sonradan öğreniyorum... Kriz geldiğinde Atatürk "hava açlığı" çekermiş. Odasındaki tüm pencereleri açtırırmış. Bol bol hava alırmış. Bazen bu hava da yetmiyince, "Hava istiyorum... Hareket edilecek..." diye emir verir, *Savarona*'da hemen Boğaz'a doğru hareket edermiş. Ben Atatürk'ün hareket emrini duymazdım amma, *Savarona*'nın birden hareket ettiğini görünce, Atatürk'ün yine rahatsızlandığını anlardım. Çünkü yattaki herkes gibi ben de, Atatürk rahatsızlanınca hemen hareket ettiğimizi biliyordum."

Savarona, Boğaz'da giderken Atatürk, tüm pencerelerini açtırdığı odasında, Boğaz'ın havasını içine çekermiş. Boğaz kimi zaman biraz fazla rüzgârlı olunca "Hız kes" diye emir verirmiş. *Savarona* o an hızını biraz keser, yoluna öyle devam edermiş. Rüzgâr yavaşladığı ve doyurmadığı zaman ise, Atatürk, "Yol ver" diye emir verirmiş ve yat hızlanınca ancak o zaman doyabilirmiş havaya.

"Atatürk, bir gün kendini çok iyi hissediyordu" dedi Ülkü, "Biraz açılmak istedi. *Savarona*'yla en uzun gezimizi o gün yaptık".

"Nereye gittiniz?"

"Erdek'e gitmişiz... Donanma Erdek'teymiş o sırada... Atatürk de Erdek'e gidince, top atışlarıyla karşılandık. Top sesleri hâlâ kulağımdadır. Bir de Erdek'in gece görünüşünü hatırlarım... Bütün sahil baştan başa ışıklandırılmıştı. Fener alayı da vardı o gece..."

Erdek'ten dönerken Atatürk, önceki krizlerine benzemeyen büyük bir kriz geçirmiş.

"1938 yılının 25 haziranıydı. Günlerden de Cuma... İlk büyük krizini Erdek'ten dönerken o gün geçirmişti."

"Uzun" Erdek gezisinden sonra Atatürk *Savarona*'yla ikinci "uzun" gezisini Marmara Ereğlisi'ne yapmış.

"Bu gezi, Atatürk'ün son gezisi oldu" dedi Ülkü, "Bu geziden sonra *Savarona*, Dolmabahçe önüne çekildi, dubaya bağlandı. Alman doktor Fissingen, işte o zaman geldi, muayene etti Atatürk'ü..."

"Karnından asla su alınmayacak" demiş Fissingen "Vücut bu suyu kendi kendine eritebilecek güçtedir."

Ve Atatürk'ün yanından ayrıldıktan sonra ise Fissingen, onun çevresindekilere ilk tehlike işaretini vermiş:

"Vücut suyu kendi kendine eritemezse, yapılabilecek hiçbir şey yoktur" demiş.

Ertesi gün Atatürk, Ülkü'ye takılmış:

"Geçen sefer, senin kilon kadar su aldılar karnımdan" demiş "Fakat artık almayacaklar."

Ülkü'nün *Savarona*'yla ilgili unutamadığı bir anısı da, *Savarona*'daki "Son gece..."

"Atatürk'ün artık Dolmabahçe'ye alınması gerekiyordu" dedi.

"*Savarona*'daki son gecemizdi. Bana hiçbir şey söylemiyorlardı. Birden *Savarona*'daki bütün ışıklar karartıldı. Ben çok korkmuştum..."

Atatürk öyle istemiş meğer...

"Milletim beni böyle görmesini istemem" demiş ve tüm ışıkları söndürülüp, *Savarona* ile Dolmabahçe arasında da hiçbir "vasıta"nın bulunmamasını buyurmuş.

"Bana göstermediler ama, sonra öğrendim" dedi. Ülkü, "Sadece merdiveni projektörler aydınlatmışlar. Atatürk'ü de bir koltuğa oturtup, öyle indirmişler *Savarona*'dan..."

"Ya siz?"

"Hasan Rıza Soyak Bey geldi kamarasına... Atatürk Dolmabahçe'ye yerleştirilmişti. Yatta kalan eşyaları toplanıyordu. Biz de o gece ayrıldık *Savarona*'dan..."

"Bir daha hiç gitmedin mi?"

"O günden sonra bir kez olsun *Savarona*'ya adımımı atmadım, atamadım..."

"Fakat kamaramızın kapısındaki 'Ülkü' yazısı hep duruyordu."

"Onu biliyorum... Fakat gidemedim..."

"Kaç gün kalmıştı Atatürk *Savarona*'da?"

"İki ay bile kalamadı" dedi. Ülkü, "*Savarona* 1 Haziran 1938 günü gelmişti İstanbul'a ne zaman taşındığımızı hatırlayamıyorum. Ayrıldığımız günün tarihini ise çok sonraları öğrendim. 24 Temmuz 1938 gecesi ayrılmışız."[127]

127 Mete Akyol, "Savarona Gerçekte Atatürk'ün Son Günlerinin Hastanesiydi...," *Milliyet*, 4 Ekim 1979.

EK- 7

Atatürk'ün Uşağı Cemal Granda'nın Anıları

Atatürk sık sık deniz yoluyla da yurt gezilerine çıktığı için dört başı mamur bir yata ihtiyaç vardı. Eski devirden kalma *Ertuğrul* yatı, bir gün sert bir havada Karadeniz'de batma tehlikesi geçirdiği için kullanılması sakıncalı bulunuyordu. Atatürk denizi çok seviyordu, deniz aşığıydı. Son zamanlarında sağlık durumu, onun denizden uzaklaşmasının doğru olmadığını da ortaya koyduğundan bütün bunları göz önünde bulunduran hükümet, ona ulusun bir armağanı olarak Amerikalı milyarder bir kadından çok ucuza bulduğu *Savarona* yatını almıştı. Sağlık durumunun düzelmesi için alınan bu yatta Atatürk ne yazık ki, çok beğendiği ve sevdiği halde ancak elli gün kalabilmiş, sonra Dolmabahçe Sarayı'na alınmıştı.

Savarona'nın planları dünyanın en ünlü gemi yapımcılarından Amerikalı mühendis William Frances Gibbes tarafından hazırlanmış ve 29 Temmuz 1930'da Almanya'da Blohom Voss [Blohm und Voss] tezgâhlarında yaptırılmış, 28 Şubat 1931'de de denize indirilmişti. İşsizlikten o zamanlar bir sandal bile yapamayan bu firma, *Savarona*'nın yapımı için tüm hüner ve sanatını gösterip, gemi yapımında kalburüstü bir yapıt ortaya koymuştu.

O tarihte sahibine on milyon dört yüz bin dolara mal olan *Savarona*, denize indirildikten sonra iki kez dünya turu yapmıştı. Yatla altmış üç gün dünyayı dolaşan Misis Rich M. Cadwalader, vatanına dönünce Amerika hükümeti, yat dışarıda yapıldığından yapım masrafı kadar vergi istedi. Sahibinin mali vaziyeti bozulduğundan bu vergiyi ödeyemedi. Zaten Misis Cadwalader kocasını yitirmiş, hayatta yapayalnız kalmıştı. Yattan hevesini aldığı, üstelik Amerika'ya da sokamayacağını anladığı için Hamburg limanında satışa çıkardı.

Türk heyetinin *Savarona*'ya istekli olması karşısında Krupp

harekete geçmişti. Hem müşterisini elinden kaçırmak istemiyor, hem de Alman deniz endüstrisinin tekrar yapılmaz bir başyapıtı olan yatın kendi ellerinde kalması için satın almak istiyordu.

Krupp'un bu düşünceyle harekete geçmesi, Alman hükümetinin *Savarona*'yı haczetmesiyle sonuçlandı. Yatı satın almamız tehlikeye girmişti. Haciz kararı, Almanya ile Amerika arasında siyasal bir olayın doğmasına neden oldu. Atatürk'e karşı sempatisi olan Amerika Cumhurbaşkanı Roosevelt, yatın bizim tarafımızdan alınmasını istediğinden, *Savarona*'ya konulan hacze misilleme olarak Amerika limanlarına girecek ilk Alman gemisinin haczedilmesini emretti. Bu sırada ünlü bir Alman transatlantiği New York limanına girmek üzereydi. Bunun üzerine Hitler'in işe el koymasıyla *Savarona* üzerindeki haciz kaldırıldı ve yat bir milyon iki yüz elli bin Türk lirasına satın alındı. Bu olaydan sonra satın alma işleminin Almanya'da yapılması uygun görülmediğinden yat, Amerikan bandırası altında İngiltere'deki Southampton Limanı'na getirildi. Yata ilk kez o zamanki Alman Başbakan Yardımcısı Von Papen istekli olmuştu ama bizim komisyoncular açık göz davranıp, kadını, yatı Atatürk'e satması için razı etmişlerdi. Böylece Amerikalıların sevgisi yüzünden Hitler'in istediği yat ona kısmet olmadı.

Yatın İngiltere'den alınışı sırasında ben de bulunduğum için kısaca *Savarona*'nın öyküsünü buraya koymak yerinde olacaktır. 1938 ilkbaharında trenle Sofya, Belgrad, Münih, Strazburg, Paris, Dunker, Londra üzerinden *Savarona*'yı almaya gittim. Soğuk bir Mart günü Londra'ya üç saat uzaklıktaki Southampton limanına vardık. Burada 24 Şubat 1938'de yat Türk ekibi tarafından zaten teslim alınmıştı. *Savarona*'ya büyük bir törenle Türk bayrağı çekildi. Bayrak çekme töreninde İngiliz bahriyesinden amiral ve komutanlar, şehrin ileri gelenlerinden birçok kimse vardı. Londra büyükelçimiz Fethi Okyar ile elçilik ileri gelenleri hazır bulunmuştu.

Geminin alınmasında Cumhurbaşkanlığı Umumi Kâtibi Hasan Rıza Soyak, Ulaştırma Bakanlığı Müsteşarı Sadullah Güney, nakliyat şefi Burhanettin, mühendis Naci Ark ile komisyoner olarak Avrupa'da bulunan Zeki adlı bir kişi ve nüktedan Bal Mahmut (Baler) vardı.

Savarona'dan önce Almanya'da Krupp fabrikaları ile bir yat sipariş etmek için bir heyetimiz görüşme halindeydi. *Güneş Dil* adı verilecek bu yatın planları da hazırlanıyordu. Fakat heyet, yeni yapılacak bir yatın uzun zaman alacağını hesaplayarak, o sırada satışa çıkarılan *Savarona*'yı almayı daha elverişli bulmuştu.

Limanda bir ay kadar kaldık. Yatın dış kısmı beyaza boyandı. İçersinde yapılacak değişiklikler için İngilizler çok para istediklerinden, İngiltere'den ayrılıp Hamburg Limanı'na gittik. Yat Hamburg'ta yapıldığı için Almanlar değişiklik konusunda hiç zorluk çekmemişlerdi. Burada beş hafta kalan yat 22 Mayıs 1938 günü hareket etti. 1 Haziran'da da İstanbul'a geldik. Florya önlerinde bizi polis ve gümrük memurları karşıladı. Dolmabahçe Sarayı önlerine geldiğimiz sırada Atatürk, *Acar* motoruyla yata geldi.

Atatürk'ü bu nedenle iki buçuk ay görmemiştim. Heyecanla ve özlemle merdivenleri çıkmasını bekliyordum. Hemen yanına koştum. Fakat daha ilk bakışta hasta olduğunu sezdim. Yüzü solmuş, incelmiş, karnı şişmişti. Atatürk'e kaygıyla ve dikkatle baktığımı gören Kılıç Ali, "Neden bu kadar dikkatli baktın Çelebi? Merak etme bir şey yok" diye benim hayretimi yatıştırmak istedi. Ama kandıramadı.

Yata hemen yerleşildi. Gerekli eşyalar taşındı. Atatürk yatın mobilyasını, Amerikan zevkini çok sevmişti. Çünkü yatın sahibi ince zevkliydi. Yatın içindeki eşyaların bir kısmı, Fransa'daki müzelerden aslı gibi taklit olunarak yaptırılmıştı. Birçok köşeleri tarihi eşyalarla bezenmişti.

Atatürk'ün *Savarona*'ya ilk geldiği gün İngiltere'den dönmüş olan İş Bankası Genel Müdürü Muammer Eriş'i de yanına alarak

Savarona'ya geçti. Yata adımını atar atmaz, hasta ve halsiz oluşuna bakmadan, görülmesi gerekli her yerini gezip dolaştı. En ince ayrıtılarına dek yatı bir bir inceledi. Kendi yatacağı yerden başka, arkadaşlarının yatacakları kamaraları özenle baştan sona dek gözden geçirdi. Tüm gezilerinde de böyle yapar, gidildiği her yerde öncelikle arkadaşlarının ve beraberlerindekilerin yatacakları yerleri görür, onların rahat edecekleri kanısına vardıktan sonra kendisine ayrılan bölümü gözden geçirirdi. Bencil hiçbir yönü yoktu. Kendisini daima yakınlarından sonra düşünürdü. Yanındakilerin dinlenecek durumda olmadığını görürse, kendisi için hazırlanan daire ne kadar konforlu olursa olsun, orada kalmak istemez, bir bahane bularak oradan uzaklaşırdı, başka yerde kalırdı.

Atatürk'ün *Savarona*'yı başta sona gezisi uzun süre sürdü. Yarı hasta haliyle bu kadar incelemesi de doktorları hoşnut etmiyor, yanındakileri kaygıya düşüyordu.

Herkes bir an önce yatağa girip dinlenmesini bekliyorlardı. Planlarını gördüğü zaman yatı çok beğenen Atatürk, ne yazık ki, ona kavuştuğunda ölüme yaklaşmış ağır bir hastaydı. *Savarona*'nın sefasını sürmeyeceğini o da anlamış ve üzülerek "Bu tekne benim mezarım mı olacak?" diye hazin hazin sormuştu.

Atatürk yatta kaldığı ilk on beş gün içinde biraz düzelmeye yüz tuttu. Küçük gezintiler yapıyordu. Deniz havası yaramış, yüzüne biraz renk gelmişti. Fakat bu hal uzun sürmedi. Amansız hastalığın etkisiyle yavaş yavaş eridiği görülüyordu. Büyük bir dikkatle tedavi gördüğü halde hastalık yavaş yavaş ilerliyordu. Yattaki ilk haftasında kendisini ziyaret eden Fransız doktoru Fiessinger, muayeneden sonra merdiven çıkmaması ricasında bulundu.

"*Savarona*" Hint adalarında yaşayan uzun boyunlu bir kuğu kuşu anlamına gelmektedir. Kamaralarında, tabaklarda, termoslarda kuşun resmi vardı. Atatürk'ü hastalığının son günlerinde, Varşova dönüşü Orgeneral Fahrettin Altay ziyaret etmişti. Yatın güvertesinde bir şezlonga uzanmış dinlenen Atatürk, o sırada

deniz havasının kendisine çok iyi geleceğini söyleyen genarale, *Savarona*'nın ne anlama geldiğini sormuş, Fahrettin Altay, göllerde yaşayan uzun boyunlu bir kuş olduğunu söyleyince de, gülümsemeye çalışarak:

- "Arkadaşlar vapura 'savaronu' dediler. Hastalığı savan bir gemi demekmiş" demişti.

Çok ağır durumda bile şakayı elden bırakmamış, adeta hastalığıyla alay eder bir hal takınmıştı.

Teslim alındığı 24 Mart 1938'de Cumhurbaşkanlığı emrine verilen *Savarona* 1951 yılına dek Cumhurbaşkanlığı yatı olarak kullanılmış. Fakat İsmet İnönü, Cumhurbaşkanlığı döneminde yatla çok az gezdi. Demokrat Parti iktidara geldikten bir yıl sonra 2 Temmuz 1951'de Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na devredildi. O günden beri Deniz Harp Okulu'nda öğrencilerin eğitimi için kullanılmaktadır. *Savarona*'dan önce okul gemisi olarak Türk donanmasının I. Zırhlısı kullanılıyordu. Eskidiği gerekçesi ile donanmadan ayrılan *Hamidiye*'nin yerini yirmi iki yıldır *Savarona* doldurmaktadır. *Savarona*'dan önce *Ertuğrul* yatı vardı. Padişahlar gezmiş Abdülhamit onunla Selanik'e gitmiş, Atatürk yıllarca kullanmıştı. Müze olacak bir tekneydi *Ertuğrul* yatı. Jilet oldu gitti. Çok yazık oldu *Ertuğrul*'a.

136 metre boyunda 16 metre eninde elektrikli dümenle yönetilen 17 mil süratindeki *Savarona*, Heybeliada önlerinde demirli durmaktadır. Her yıl eğitim için 7 bin deniz mili seyir yapan yatın makineleri 7 bin 200 beygir gücündedir. *Savarona*'ya sonradan selamlama atışları için 7,62'lik dört tane top, hava saldırılarına karşı dört tane uçaksavar tareti konulmuştur. Üç lüks salonu, on iki kamarası vardır. Deniz Harp Okulu'nin kuruluşunun 200. yıl dönümü, 1 Ağustos 1973'de *Savarona*'da verilen bir balo ile kutlanmıştır.

Yatta Atatürk'ün oturduğu köşeler, portreleriyle süslüdür. Ayrıca yatı yaptıran Misis Cadwalader'in de bir portresi bulunmak-

tadır. Yata sonradan yeni mobilyalar alınmış, birçok devlet büyüğü tarafından altın, gümüş eşyalar armağan edilmiştir. Atatürk'ün kaldığı odalar kilitlenerek o zamanki haliyle saklanmaktadır.

1938 yılının son aylarıydı. Atatürk'ün ölümünden sonra *Savarona* ile Pire'ye gittik. Ayrıldığım 1941 Ağustosu'na dek *Savarona*'da kamara memurluğu yapmıştım. Yatta Dışişleri Bakanı Şükrü Saracoğlu, Dışişleri yetkilileri vardı. Ruşen Eşref Ünaydın Atina büyükelçisi idi. Pire'den Atina'ya geçildi. Onlar Atina'da Yunan meçhul asker anıtına çelenk götürdükleri sırada, ben de elçiliğe gitmiş, *Savarona*'da verilecek ziyafetin nasıl ve ne şekilde olacağını soruyordum. Ruşen Eşref'in eşi Saliha Hanım:

- "Her şey hazır... Siz yalnız tabak çanakları verin. Vazifeniz konukları karşılamak" dedi.

Atina'nın ünlü bir oteli, yemek servisi işini üzerine almıştı. O sırada elçilikten çıkıp, meçhul asker anıtı önüne gelince sıralanmış Efsun askerlerini gördüm. Bando mızıka bizim İstiklâl Marşımızı çalıyor, onlar hazır ol vaziyetinde dinliyorlardı. Bunlar Atatürk'ün denize döktüğü Yunan askerinin devamıydı. Ne göz yaşartıcı ve dokunaklı bir manzarası vardı. Çelenk yerine konmuş, Şükrü Saracoğlu ile Ruşen Eşref Ünaydın saygı duruşundaydılar. Aynı gece *Savarona* yatında balo verildi. Seçkin Yunan devlet adamlarının katıldığı balo çok göz kamaştırıcıydı. Atatürk'ün temellerini attığı Türk-Yunan dostluğu onun ölümünden sonra da böyle sürüp gidiyordu. Sabah beşte İstanbul'a dönmek üzere limandan hareket ettik.

O zaman *Savarona*'nın kaptanı (mülazım) Mithat Kaptan'dı. Akademi'de resim dersleri almış. Resme çok meraklı... Bir gün bize *Savarona*'daki kuş resimlerini göstererek anlatmıştı: Akademide öğrenciyken resim dersinde bir süje (konu) vermişler. Bir genç kadınla kuşun çiftleşmesini nasıl anlatabilirsiniz, diye. Bizim kaptan da boynu uzun güzel bir kuş yapmış. Kuşun boynunu, genç ve güzel bir kadının boynuna sarmış, gagasını kadının duda-

ğına yaklaştırmış, kanatları kadının dolgun göğüslerini kaldırmış. Şahane bir tablo yaratmış. Ortaya bir kuşla bir kadının sevişmesi çıkmış. Kaptan daha öğrenciyken bunu başarmış. Hem de bilmeyerek *Savarona*'daki kuşun yıllar önce aynını yapmış.[128]

128 Cemal Granda, *Atatürk'ün Uşağının Gizli Defteri*, Kent Kitap, Ankara, 2007, s. 346-352.

EK- 8

Emekli Deniz Albayı Kâzım Erbil'in Anıları

Savarona, sarı bacası, beyaz bordası ile zarif bir deniz kuşunu andırır. Aslında, Atlantik'te yaşayan biraz martıya biraz da pelikana benzeyen bir kuşun adıyla, geminin ilk sahibesinin isminin karışımından *Savarona* adı çıkmıştır. Milyarder, Amerikalı hanım, gemiyi bize satarken, bu adın değiştirilmemesi şartını da koymuştu.

Savarona, Hamburg'da *Yavuz*'u da inşa eden Blohm und Voss gemi tezgâhlarında yapılmıştır. Dünya, 1928-1930'larda, en büyük ekonomik krizi geçirmekte olduğundan, rivayete göre Amerikalılar, işsizliğin son haddinde bulunan kendi memleketlerinde yapılmayıp, Almanya'ya sipariş edilmesine çok içerlemişler. Bu sebeple de *Savarona*'yı Amerika'ya sokmamışlar. Gemi, 1931'den 1937 senesine kadar Panama bandırası ile dolaşmıştır.

Geminin ön tarafı personele aittir. Maun dolaplı, banyolu, özel kamaralar, köprü üstünde seyir kamarası ve mükellef kumandan kamarası vardır. Personel kamaralarının üzerindeki bölüm, şahane bir yemek salonudur. Ortada bulunan masada yirmi kişi rahatça yemek yiyebilir. SY "Savarona Yatı" armalı, Bohemya kristalinden bardakları, açık yeşil yaldız işlemeli porselen tabakları, beyaz keten örtü takımları, her ziyafette davetlileri hayran bırakırdı. Üç yüz kişiye, yemek hazırlayabilecek kapasiteye sahip iki mutafağı ve fırını vardır. Alt bölümde bulunan buz odası, et, balık, yumurta, sebze için değişik kısımlara ayrılmıştır. Burada 10 ton et, 2 ton balık, aylarca muhafaza edilebilir. İçerde biri kaldığında haber verilmesi için korkunç gürültülü imdat düdüğü her an çalışmaya hazırdır.

Geminin, kıç tarafı lüks konuk kamaralarına ayrılmıştır. Herbirinin banyosu değişik renklerde olup, ev hissi verecek biçimde döşenmiş bu kamaraların yatak takımları da banyonun rengine uymaktadır.

Meşhur Siyah Banyolu Kamara...

Bu kamaraların, en ünlüsü siyah banyolu olanıdır. Söylendiğine göre geminin ilk sahibesi, milyarder sarışın hanım yalnızca siyah banyolu kamarayı kullanırmış. Daha sonra misafir edilen birçok devlet adamı, Yunan Kralından İran Şahı'na kadar hep burada kalmışlardır. Büyük önder Atatürk de, uzun hastalık günlerinde aynı kamarayı kullanmıştır. Bu kısmın, ayrı bir bölümünde, üzeri halı kaplı, bakıldığı zaman sadece koridor zannedilen yerde bir kapak vardır. Bu kapak açılınca içindeki gizli merdiven, alt kısımdaki kamaraların koridoruna çıkar. Buradan, herkesin görmesinde sakıncalı konuklar girip çıkarmış. İçki saklamak için gizli bölmeler de vardı. Dinlenme salonu da tek kelimeyle muhteşemdir.

Güzel bir kütüphanesi, müzik seti ve klâsik eserlerden oluşan büyük bir plak koleksiyonu vardı. Rivayete göre salondaki şömineyi *Savarona*'nın sahibesi, Portekiz'de bir şatoda görmüş ve çok beğenmiş. İstemiş, ama vermemişler. Bu şömine için şatoyu satın almış. Şöminenin, gemi bacası ile bağlantısı olduğu için odun yakılabiliyordu.

Dört sene görev yaptığım *Savarona*'da, İran Şahından, Yunan Kralına kadar birçok devlet başkanını misafir ettik. Gezdirdik.

İran Şahı ve karısı Kraliçe Süreyya ile pekçok kere gemide misafir oldu. Kraliçe Süreyya'nın çocuğu olmadığından, o pahalı karşılama törenleri içinde, dışişleri görevlileri, çocuk sorununu halletmek için, Yalova kaplıcalarına *Savarona* ile geziyi programlarına koymuşlardı. Kocakarı ilacı yapan meşhur Fatma Hanım'ı da gemiye alarak Yalova'ya hareket ettik. Fatma Hanım 65 yaşlarında esmer, kara kaşlı, koca burunlu, dudağının üst tarafında büyük siyah bir et beni olan, kalın sesli, nikotinden burun delikleri sararmış ufak tefek bir kadındı. Yanında, ebe çantasına benzer bir kutu taşıyordu.

İstanbul-Yalova seyrinde, bütün donanma gemilerimiz resmi geçit yaptı. Kraliçe Süreyya'nın istemesi üzerine, bir denizaltıyı *Savarona*'nın tam yanında su üstüne çıkarttılar. Yemekler yendi.

Fatma Hanım'la Süreyya uzun müddet kamarada kaldılar. Yalova kaplıcalarına beraber gittiler. Gemide herkes Süreyya'nın Fatma Hanım'ın yardımıyla topuz gibi bir oğlan doğuracağına inanıyordu. Zavallı çocuk sahibi olamadı. Bu yüzden de Şah onu boşadı.

Yalova'da bir gece kalınmıştı. Limana demirlemiş donanma gemileri, havai fişekler atarak misafirleri eğlendirdiler. Dönüşte, Marmara'da donanma ve uçaklar gösteriler yaptı. Sonra, zannederim saat 16.00 oldu. Kraliçe bu saatte süt banyosu yaparmış. Dışişleri levazımı, gemideki yemekler için Liman Lokantası'yla anlaşmıştı. (Şimdi hepsi rahmetli oldu) Liman Lokantası'nı işleten Leblebi Mehmet'ti. Dışişleri Levazım Müdürü de eski Futbol Federasyonu Başkanı Orhan Şeref Apak'tı. Erzak alınırken, sütü düşünememişlerdi. Zavallı Orhan Bey, süt banyosunu nereden bilsin? Denizin ortasında, sütü nasıl temin edeceğini araştırırken, sıkıntıdan ne yapacağını şaşırmıştı. Bana sordu, öğrencilerin sabah kahvaltıları için aldığımız 2 güğüm içinde süt vardı. Çocuklar, kıymetli misafirlerimiz için bir gün sütsüz kalsalar, bir şey olmazdı. Hemen verdim. Mutfakta ısıttılar. Rahmetli Orhan Bey sevinçten ellerime sarılmıştı.

Kraliçe Süreyya'nın Süt Banyosu

Bu sütün, hoş bir hikâyesi daha var. Onu da anlatmadan geçemeyeceğim. O zaman lüks dairelere bakan, sivil kamarot Osman Efendi'ydi. 15 senedir *Savarona*'da çalışıyordu. Lüks kamaraların mesulü olduğu için oraları çocuğuna bakar gibi titizlikle korurdu. Ufacık bez parçalarını bile senelerce saklar, kimseye bir şey vermezdi. Örneğin, misafirlerin yatak ve yemek takımları her gün değişmesi için emir verirdik. Bir türlü değiştirmezdi. Sebep olarak da takımlar eskirmiş.

Kraliçe Süreyya'nın banyosu için Osman Efendi'ye teslim ettiğim sütü unutmuştum. Bir süre sonra Osman geldi. "Sütleri getirdim" dedi. Kraliçe'nin içine girip çıktığı, süte kıyamamış, tek-

rar güğümlere doldurup geri getirmişti latife olsun diye. "Aşçıya teslim et, muhallebi yapsın" dedim. Ertesi gün, asker yemek numunesinde muhallebi de vardı. Gözlerime inanamadım! Hemen yemekhaneye koştum.

"-Bu sütle Kraliçe banyo yaptı, yemeyin!" dedim.

Çocuklar hep bir ağızdan "Olsun, yeriz efendim biz!" dediler.

Muhallebiyi zor toplattırdıktı.

Irak Kralı Faysal, Kral Naibi Abdülillah o kadar çok gelirdi ki, hepsi bütün gemi subaylarını tanırlardı. Abdülillah Galatasaray'da okuduğu için Türkçe'yi çok güzel konuşurdu. Gemi astsubaylarından yaşlı bir Salih Efendi vardı. Güzel taklit yapar ve seksi hikâyeler anlatırdı. Abdülillah hemen onun koluna girer, astsubayların salonuna gider, saatlerce orada kalırdı.

Bir defasında, Irak kralını Marmara'da koca *Savarona* ile balık avına götürdük! İstanbul'dan en meşhur balıkçı reisleri de geldi. Zavallı Kral izmarit bile tutamadan geri dönmüştü.

Zamanın Cumhurbaşkanı Celâl Bayar, yalnız misafirleri ağırlarken değil, yabancı bir devlet başkanı olmadığı zaman bile yemeklere çok itina ederdi. Akşam yemeklerinde hanımlar tuvalet, erkekler smokin, biz de mestres[129] giyerdik. Sofra'da bahriyeden Deniz Kuvvetleri Komutanı Rahmetli Amiral Sadık Altıncan, gemi komutanları ve gemi çarkçıbaşısı devamlı bulunurlar, gemi subaylarından bir kişi sıra ile otururduk. Gemide personele içki yasak olduğundan herkes içki bardaklarını devirirken, içkiyi çok seven rahmetli Sadık Paşa ve bizler, çaresiz su içerdik.

Irak heyetinin misafir olduğu bir yemekte, Atatürk'ün sofrasında çok bulunmuş Mahmut Baler (Bal Mahmut) da vardı. Bir sürü hikâyeler anlattı. Hep beraber güldük. Yalnız bir tanesi Atatürk'e aitti. Bir gün Atatürk sofrasında bulunan bir hocaya

129 Askerlerin resmi kıyafeti anlamına gelen "mess dress" deyiminin Türkçeleşmiş hali.

Kuran'dan sure sormuş, okumasını istemiş. Adamcağız kem küm etmiş. Sonra hocayı oturtmuş, "Mahmut, sen oku" demiş. Hemen Bal Mahmut o zaman nasıl önünü ilikleyip palavradan, ayınları çatlatarak okuduysa, o sureyi yine öyle okumaya başladı. Ama, masada soğuk bir hava esti. Iraklılar hikâyeyi de, Kuran'ın okunuşunu da beğenmediler. O günkü yemek kısa sürdü.

Krala Göz Süzen Kadıköylü Genç Kızlar

Irak Kralı bekârdı. (Zavallı, evlenemeden de öldü). O zaman gazeteler bir Türk kızı ile evlenmek istediğini yazıyorlardı. *Savarona* her sene 1 Temmuz Denizcilik Bayramı'nda Moda Koyu'na gider, demirlerdi. Deniz yarışlarına ve gösterilere biz de katılırdık. O sene 5 Temmuz'da Irak Kralı da İstanbul'da bulunacakmış. Denizcilik Bayramı'nı 5 Temmuz'a aldılar. Kral *Savarona*'ya geldi. Moda'ya demirledik. Güzel bir havada, denizin üstü sandallar, sahiller de insanla doluydu. Kiralık sandalların içinde takmış takıştırmış evlenme çağındaki kızlar, Kral'a görünmek için yanlarına anneleriyle göz süzerek geminin yanından bütün gün geçtilerdi...

Yunan Kralı ve Kraliçesi *Hellas* isimli hafif kravözörle İstanbul'a gelmişlerdi. İkinci Dünya Savaşı'nda İtalyanlar Korfu adasında bulunan aynı adlı eski bir Yunan muhribini batırdıklarından harp sonunda tazminat olarak İtalyanlardan aldıkları gemilerden biri olan bu kravözörün adını da *Hellas* koymuşlardı. Kral ve Kraliçeyi İstanbul'a getiren işte bu gemiydi. Yunanlı gemi komutanı, Boğaz sularını bilmediğinden limana girerken, nerdeyse Sarayburnu'na bindiriyordu. Gemisini zor kurtardı. Bu sebepten, Boğaz'da misafir kralı selamlamak için demirlemiş olan Türk donanmasının önünden, dünya bahriye geleneklerine göre çok ayıp bir şey olan, içinde Kralı bulunduran geminin tornistanla geçirerek büyük bir gaf yaptı. Hepimiz gülmüştük.

Askeri gemilere resmen gelen devlet başkanları, valiler, kaymakamlar, belediye başkanları, nahiye müdürleri, amiral ve ge-

neraller ayrılırlarken rütbelerine göre, top atılarak selamlanır. Bütün dünya bahriyesinde de bu gelenek yelken devrinden beri devam etmektedir. Hatta, limanları ziyaret eden gemiler şehirleri de selamlarlar. Osmanlı devrinde Donanmayı Hümayun, sefere çıkarken Beşiktaş'ın önüne gelir, lenger atar (demirler) kaptanı derya, gemi reisleri, leventler karaya çıkarak Barbaros'un türbesini ziyaret edip dua ettikten sonra lenger alır, sefere başlarlarmış. Gemiler, Sarayburnu'nun önünden geçerken de padişahı topla selamlarlarmış. İstanbul'u ziyaret eden Yunan gemisi de limana girerken şehri topla selamladı. Kral da karaya çıkarken tekrar topla selamlandı. Birkaç saat sonra, bizim ikmal ve protocol işleriyle görevli irtibat subayı arkadaşımız *Hellas*'ın, selamlamalarda kullandığı hartuşları bittiğinden, 'acaba, bizim gemilerde on buçukluk toplarına göre selamlama hartuşu bulunur mu' diye sormuşlar. Hepimiz hayretler içinde kaldık. Hemen *Zafer* muhribimizden hartuşları bulup *Hellas*'a hediye etmiştik.

Celâl Bayar cumhurbaşkanı olduğu zaman, *Savarona* ile Pakistan'a ziyarete gitmişti. Şubat ayının sonlarında seyahat başladı. *Savarona* bir okul gemisi olmasına rağmen, şubat ayında, öğrenci hiçbir zaman gemide bulunmazdı. Sırf o seyahat için Heybeli'de okuyan çocukların derslerini yarıda bıraktırdılar, öğrencilerle geziye çıktık. Basra Körfezi'ndeki Bahreyn Adaları'na uçakla gelecek olan devlet başkanımızı almak üzere, Süveyş Kanalı, Kızıl Deniz, Aden, Hint Okyanusu'nu geçtik. Hürmüz Boğazı'ndan Bahreyn Adaları'na 14 günde geldik. *Savarona*'ya iki muhrip, iki denizaltımız da refakat etmekteydi.

Savarona, Umman Denizi'nde...

Cumhurbaşkanı Bahreyn'e uçakla indi. O gece Bahreyn Şeyhi Selman ben Hamit hepimize yeni yaptırdığı sarayında yemek verdi. Koca bir deveyi pişirip sofraya getirmişlerdi. Araplar, en aziz misafirlerine deve eti ikram ediyorlar; Yemekte üzerindeki postuyla tedrici şekilde külde pişirilen kuzu etleri, baharatlı pilavlar

gerçekten çok nefisti. Etleri Araplar gibi ellerimizle yedik. Entarili hizmetkârların su döktüğü altın ibriklerle de ellerimizi yıkadık.

Bahreyn'de *Savarona*'ya geçen cumhurbaşkanı ve yanındaki zevata, gemide kamara beğendirmek mesele olduydu. Örneğin, rahmetli Şerif Arzık geceleri çok horladığı için kimse onunla yatmak istemiyordu. O gezide *Savarona-Mizah* diye, bir de gazete çıkarmıştım. Rahmetli gazeteci Şerif Arzık'ın horlamasını da o gazetede, lâtife yollu yazmıştım. Bana, "Ben yeni evlendim. Hanımımdan ilk ayrılıyorum; Belki rüya görmüşümdür, kardeşim" demişti.

Bahreyn Adaları'ndan kalkarak, 3 günde Karaçi'ye geldik. Karaçi, Pakistan'ın nehir ağzında kurulmuş büyük bir limanı. Bir hayli nehrin içinde de gittik. Mart ayı olmasına rağmen, 40 derece sıcaklık vardı. Şehirden bize doğru, ağır bir koku havaya yayılıyordu.

Pakistanlılar bizim için, büyük sevgi gösteriyorlardı

Savarona'yı her tarafı hıncahınç dolmuş tribünleri bulunan, büyük bir meydanın rıhtımına yanaştırdık. Sular aşağıda (cezir) olduğu için, bizim geminin çıkış iskelesi yüksek olan rıhtımın altında kalmıştı. Büyük bir vinç, üzeri halı ve bayraklarla süslü iskeleyi sapanla kaldırarak üst güverteye dayadı. İskelenin altı kısmı tekerlekliymiş.

O, sırada, meydanda deniz, hava ve kara bölüklerinden oluşmuş, gayet güzel bir merasim taburu, 200 enstrümanlı bando ve doksan derecelik bir çizgi üzerinde, protokola dahil kişiler, üzerlerinde jaketataydan, mihrace serpuşlu giysiler içinde sıralanmışlardı. Öğrenciler ve askerler *Savarona*'mn bütün güvertelerinde baştan kıça kadar eşit aralıklarla dizilmiş, yani Çimarivada, gemiyi terkedecek devlet başkanını selamlıyor. Bando marşımızı çalıyor. 21 pare, selamlama atışı yapılıyor. Heyecanlı ortamın içinde, cumhurbaşkanı önde, arkasında eşi, Millî Savunma Bakanı, geziye katılan milletvekilleri, karaya çıkmak üzere iskeleye yürüdüler.

O zaman da çok şişman olan sayın Cihat Baban en son olarak iskeleye çıktı. Zannederim hepsi 10 kişi kadardı. İskelenin gemiye dayalı kısmı da, bu heyecan ve telaş içinde mapalarına (büyük demir halka) bağlanmadığı için iskele tekerlekleri üzerinde yürümeye başladı. Tribünlerden bir çığlık koptu. İskelenin üzerindekilerin bir kısmı çöktü; bir kısmı da iskelenin üzerine düştü. Şansımız varmış, iskele bir miktar yürüdükten sonra baş tarafındaki kancaları geminin yalı kütüğüne takıldığı için durdu. Üzerindekiler birbirlerinin yardımı ile ayağa kalktılar. 15 metre yükseklikten iskele betona düşseydi, kurtulan olmazdı sanırım.

Merasim yeniden başladı. O zaman Pakistan tam bağımsız olmadığı için devlet başkanlığını genel valiler temsil ediyordu. Pakistan'ın büyük kurtarıcısı şair İkbal'in şiirleri halkı, istiklâllerini kazanmak için galeyana getirmiş, Atatürk'ü ve Türkleri örnek almışlar. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra, Hindistan'ın güneyinde bulunan milyonlarca Müslüman, binlerce kilometrelik yolu yürüyerek çoluk çocuk kuzeye gelmişler. İstiklâlleri için Hindularla, İngilizlerle savaşmışlar. Bu mücadelelerin önderlerinden biri olan, gayet dürüst, çalışkan ve otoriter, fakat iki ayağı da sakat olan rahmetli Gülam Muhamet genel valiydi. Genellikle böyle merasimlere gelmezmiş, fakat, iki yaverine dayanarak, Türkiye Cumhurbaşkanı'nı karşılamaya gelmişti.

Bütün Mürettebat Cuma Namazında...

Pakistanlılar, hepimize büyük sevgi gösterilerinde bulundular. Karaçi'ye geldiğimiz gün cumaydı, rıhtıma büyük otobüsler gelerek bizi Cuma namazına davet ettiler. Aptest alarak namaza gittik, büyük camide en ön sıralarda namaz kıldık. İmamlar ve halk namazdan sonra hepimizi candan kucakladılar.

Cumhurbaşkanı Lahor'a gitti. Karaçi'de bir haftadan fazla kaldık. O kadar büyük misafirperverlik gördük ki, bir dükkâna girdiğimizde, bize müşteri gibi değil de, en büyük misafirleriymiş gibi

davrandılar. Şu örnek, sevginin derecesini anlatmaya yeterlidir sanırım... Geminin, astsubaylarından biri, hakiki bambu takımları, satan mağazaya girmiş. Kokakola ikram etmişler. Hazaren koltukları, bambu takımları çok beğendiğini, fiyatlarının ne kadar olduğunu sormuş. Tabii o kadar parası olmadığı, esasen gemiyle yurda götürmesi de mümkün olmadığından satın alması olanaksız. Mağazanın sahibi, ısrarla adını, gemisini sorarak öğrenmiş. Astsubay izin isteyerek mağazadan ayrılmış. O gün rıhtıma bir kamyonun içinde bambu takımları geldi. Önce gemiye almak istemedik. Durum anlaşılınca mecburen içeri soktuk. Böylece bizim astsubay da çok kıymetli oda takımına sahip oldu.

Pakistan, hareketle, Basra'ya gitmek üzere 3 günde Şaddül-Arab'ın ağzına geldik. Memleketimizden çıkan Dicle ve Fırat nehirleri Irak topraklarında birleşerek Şaddül-Arab'ı meydana getirirler. Her iki yanı hurma ağaçlarının kapladığı bu büyük nehrin içinde 100 mil kadar gittik. Basra'ya geldik. Cumhurbaşkanı Basra'da karaya çıktı. Oradan Bağdat'a gitti. Sonra ik uçakla Türkiye'ye döndü. *Savarona*, muhrip ve denizaltılar da, Basra Körfezi'nin yakamozlu sularından Umman denizinde, balinaları seyrede seyrede, yıllarca uzak birer vilayetimiz olan bu yerlerden Selman ve Piri Reisler'in, Portekizlileri önüne katıp Hindistan'a yelken açtığı bu sulardan içimizdeki buruklukla geçerek memleketimize döndük.

Vazife hayatımızın en güzel günlerinin geçtiği *Savarona* gemisi bundan bir müddet evvel kısmen yandığını duyunca, üzüntümü tarif edemem; Fakat Deniz Kuvvetleri yanan kısımları yeniden onartarak, yine deniz öğrencilerinin hizmetine vermiş bulunuyor.

Atatürk'ten yadigâr olan *Savarona* 45 senedir bayrağımızı şerefle bütün denizlerde dalgalandırıyor. Bu gemide, yüzlerce deniz öğrencisi eğitim gördüler, denizleri öğrendiler ve öğrenecekler.[130]

130 Kâzım Erbil, "Savarona'da Ağırladığımız Ünlü Misafirler...," *Yıllar Boyu Tarih*, Haziran 1982, Yıl 5, Cilt 8, Sayı 6, s. 32-36.

EK- 9

İkdam Gazetesi Yazarı Rahmi Yağız'ın 1939 yılında *Savarona*'yı Ziyareti

Gerek yapılışındaki fevkalâdelik, gerek ince bir zevkin hâkimiyetile döşenen möblelerindeki zerafet ve gerekse maliyet fiatının minimini bir devlet bütçesine muadil oluşile adının anılışı biraz romantik karakterli insanları engin bir hayale uçuran Riyaseticumhur yatımız *Savarona*'nın motörile gemiye gidiyoruz.

Emekli deniz tuğbay Abdülhalim Babacan, inşaiye mühendislerinden Şemsi, Remzi ve diğer iki eski deniz kurdu heyetimizi tamamlıyor.

Bu zevatın şu anda ne düşündüklerini, gemiye ait nasıl tahminlerde bulunduklarını kestiremiyorum. Fakat; bende, harikalar diyarı diye adlandırdığı eski Çin imparatorluğunun hudut boyuna ayak basan Venedikli Markopolo'nun duyduğu hayrete benzer bir hayret ve heyecan var.

- Acaba, diyorum: Dünyanın birinci sınıf denizci devletlerinde bile bir eşine tesadüf edilemiyen, yine dünyanın en meşhur inşaiye mütehassısı Vilyam Franses Jips'in tekmil zekâsını seferber ederek projesini çizdiği ve tam 5,000,000 altın dolara tamamlanan *Savarona* beyaz, süt damlası gövdesinde nasıl bir fevkalâdelik saklıyor?... Ve... Bu merakım, *Saldıray* denizaltısına bayrak çekildikten, merasim dönüşü, *Savarona*'nın motörile Kasımpaşa'dan Bebeğe, yatın heybet ve ihtişamla yaslandığı Bebek koyuna kadar hep böyle devam etti...

Türk deniz Ticaret kaptanlarının ileride gelenlerinden sayılan ve gemicilikteki şöhreti komşu devletlerin deniz ticaret filolarınca tanınan süvari Sait kaptan bizi güverteye çıkarırken şakalaşıyor:

- Sakın yanımdan ayrılmayın... Kaybolursanız karışmam!

Bu şaka, bize *Savarona*'nın cesameti hakkında epeyce bir fikir Verdi. Ve... Hepimiz beyaz elbiselerinin içinde *Savarona*

kadar muhteşem duruşile göz çeken çetin Türk kaptanının etrafında yürüyerek verdiği izahatı dinliye dinliye gemiyi gezmeye başladık.

Vitrinli bir büfe, kesme kristal aynalarla süslü duvarlar, mükellef bir orta masası, birkaç koltuk ve bir mesai bürosuile bir radyodan mürekkep dekorlu süvarinin istirahat salonunda yeşil, çini fincanlardaki kahvemizi yudum yudum içiyoruz. Hepimizin gözleri, en mütecessis açılışile canlanmış, duvarlarda, etrafta, salon möblesinde dolaşıyor, henüz bir harikulâdeliğe tesadüf etmediğimiz için olacak, biraz lüksçe görünen mefruşata o kadar ehemmiyet vermiyoruz.

Sait kaptan kahvesini bitirirken bunu anlamış gibi hepimizin yüzüne teker teker baktı, ilâve etti:

- Geminin fevkalâdeliği bize çok ucuza mal olmasına rağmen ne maliyet fiatında ne de mefrüşatın kıymetindedir. Asıl en merakı gıcıklıyan tarafı, bütün konfor vasıtalarının en mütekâmil şekillerde şu gemiye tatbik edilmiş olmasındadır. Gemi mazotla müteharriktir. 54 büyük dinamonun meydana getirdiği cereyanla burada her şey otomatikman elektrikle görülür.

Sual soracaktık, zeki kaptan bunu da anlamış olacak sözünü şöyle bitirdi:

- Kahvelerinizi tamamlayın da bunu pratik misallerle göstereyim...

Savarona'nın geniş kaptan köprüsündeyiz... Önümüzde dümen tekerlekleri, pusulalar, irtifa aletleri, her biri güneş vurdukça pırıl pırıl parıldıyan müteddit madeni çarhlar ve valflar var. Kaptan bunları anlattı.

- Geminin dümeni de otomatiktir. Rotaya göre pusula zaviyesile bir defa tanzim edildikten sonra artık dümen tekerleğini idare için kimseye ihtiyacı kalmaz. Rotadan bir derece sancağa veya iskeleye inhiraf [dönme] eder etmez diğer taraftan karşılamaya maruz kalır, doğrulur. Rotasını takip eder.

Tuğbay Halim Babacan şaka etti:

- Gemilerin artık serdümene pek ihtiyaçları olmuyor desene Sait kaptan. İster misin bir gün rotasını kendi başına tayin eden ve süvariye de ihtiyacı olmıyan gemiler yapılsın?!

Ufacık bir kahkaha zinciri şakırdadı... Yürüdük.

Kaptan, duvarda dizili duran üç levhadan bir tanesinin önünde durdu. Anlattı:

- Şu tablo, geminin tehlike zamanlarında, bilhassa yangınlarda, ateş çıkan daireyi gösterir. Yat, 144 kısma bölünmüştür. Her kısım demir kaplamalarla sarılı ve bir de demir kapısı vardır.

Kamaraların ve koridorların her yerinde şurada gördüğünüz içi kırmızı mayi dolu ufak bir cam tüp mevcuttur. Bu umumiyetle tavana asılı durur. Bulunduğu yerdeki hararet 45 dereceyi bulunca cam kırılır. O anda da bu tabloda kırmızı bir ışık yuvarlağı belirir. Gider, hangi numarada yangın başlangıcı varsa onun numarasını aydınlatır. Aynı zamanda geminin alarm işaretini de harekete getirir.

Süvari bunu duyunca ve görünce, hemen müdahale eder. Şuradaki valfı çevirmekle evvelâ o kısmın demir kapıları otomatikman kapanır. Sonra şu ikinci manivelâyı tahrik edince itfa vasıtaları faaliyete geçer.

Savarona'da üç türlü yangın söndürme vasıtası mevcuttur. Bunlar ya teker teker veya hep birlikte kullanılır.

1- 400 libre tazyik altında istimale hazır su.

2- Minimaks: ateşi kum dökerek söndürme tertibatı.

3- Oksit dö karbon tüpleri... Yangını müvellidülhumûzasız [oksijensiz] bırakarak söndüren kimyevi vasıta.

Ve... Oksit dö karbon deposunda her zaman için 10 ton oksit kulanmağa hazır bulunur.

Savarona'yı yaptıran Amerikalı milyarder Mis, konfora çok itina etmiş yahut ettirmiş.

Aynı zamanda antika meraklısı olan Bayan rahatı için para sarfetmeden çekinmemiş, merakının tatmini için de dünyanın parasını harcamış, her salona tarihi kıymeti büyük bir çeşit möble döşetmiş.

Savarona'nın üst güvertesindeki sıra salonları geziyoruz. Süvari Sait Kaptan önümüze düşmüş, her göze çarpacak eşyayı işaret ediyor, sonra talâketle [güleryüzlülükle] anlatıyor.

Baş salon geminin en geniş salonu... Burası yemek salonu vazifesini de görüyor. Salonun ortasında Louis XV bir masa, etrafında da 12 sandalye ile iki koltuk var. Bu masa, 15inci Lui'nin bizzat kullandığı yemek masası, sandalyelerde onun teferrüatı imiş.

Salonda mükellef bir şömine ile muazzam bir de hoparlör göze çarpıyor. Sait kaptan köşede, üstü demetlerle süslü bir kommodi işaret etti. Anlattı:

- Hakikî Venediktir. Antika bir şey... Sonra şu siyah etajer de orijinal şinvadır.[131]

Biz, mobleleri hayran bakışlarımızla süzerken inşaiye müteahassısı Şemsi ve Remzi de salon lombozlarını, köşe çatmalarının ellerile yoklıyarak muayene ediyorlar. İnşaatın fevkalâdeliğine imrenmiş birer insan tavrile başlarını sallıyorlardı.

Bu salon bitişik, salon, daha ufak fakat daha mükellef döşeli ve mazbut bir oda. Duvarlarında kitap vitrinleri, yazı masası, ortada bir de mükemmel ve modern bir masa var. Sait kaptan izâh etti:

- Geminin oyun ve mütalea salonu...

Sonra duvarda, yontma ağaçtan bir çerçevenin ortasında altı kırık yaldızlı bir şampanya şişesinin başını işaret etti:

- Gemi, denize indirildiği gün kırılan şampanya şişesinin başı...

Hepimiz bu şişe parçasının muayene ettik. Evvelce tahta çerçevenin altında altın hurufatla şunlar yazılı: 28 Şubat 1931.

131 Chinois: Çin işi.

Salonun çepeçevre duvarlarını kaplıyan vitrinlerde 1500 den fazla kıymetli kitap mevcutmuş. Aşağı yukarı her ihtiyacını karşılıyacak küçük mikyasta bir kütüphane bu...

İçiçe geçilen salonları, her salon kapısında yeni bir hayranlığa kapılarak seyrediyor, geziyor, dolaşıyoruz. Kıç güvertede süvari bizi geminin kıç kepçesine götürdü. 7 metre boy ve 2,5 metre enindeki kepçenin üzerindeki beranda kaldırttı. Altından çıkan düğmeli bir meşin minder döşemesini gösterdi. İlâve etti:

Ellerinizle yoklayın. Ne kadar yumuşak olduğunu göreceksiniz!

Süvarinin dediğini yaptık... Kuş tüyü yastıkları kati saydıracak yumuşaklıktaki bu minderin neye yaradığını anlamamıştım. Sordum:

- Bu niçin buraya konulmuş kaptan? Başka gemilerde hiç rast gelmedim buna!

Sait kaptan güldü:

- Hiçbir yat bu kadar istirahat vasıtasını ve kolaylığı bir araya toplıyacak şekilde yapılmadığı için rastlamamış olacaksınız. Bu yat sahibinin sıcak günlerde banyodan sonra burada uzanıp istirahat etmesi için yapılmış bir konfor vasıtası...

Yürüdük!...

Orta katta bulunan kamara dairelerinin mükellef merdivenlerini hayretten sarhoşlaşmış gibi sendeliyerek indik. Çok muhteşem koridorların iki tarafı, her biri birer apartman dairesi gibi fümuar[132], dortuarlar[133] ve banyo ile kabineden mürekkep geniş, aydınlık ve havadar kamaraları dolaşıyoruz. Bunlar yat sahibinin misafirlerine mahsus kamaralar. Kamaraların kapı topuzu, havlı tirizi, banyo musluk ve teferruatı gibi tekmil madenî aksamı kloke altın... Diğer kamaralarınkilerde gümüş yalnız hizmetçi ve vale

132 Sigara içilen yer.

133 Yatakhaneler.

kamaralarınınkiler de nikelden imiş. Yani, *Savarona*'nın bu kısmında nikelden aşağı metal kullanılmamış... Süvarinin elinde bir anahtar var. Adeta sihirli bir şey... Çünkü her kapıyı açıyor. Bu noktayı söyledim, güldü. İzah etti:

- Bu; dedi; kontrol anahtarı denilen ve yalnız süvaride bulunan bir anahtardır. Her kapıyı açar. Şu nokta da şayanı dikkattir: kamaralardan hiçbirinin anahtarı diğerinkine uymaz. Yalnız bu müstesna!

Süvarinin sihirli maymuncuğu yatın riyaseticumhur dairesinin kapısını açarken hiçbirimiz bir şey söylemiyor, buradaki ihtişamı kestirmiye uğraşıyor gibiydik.

Kapısından bakılınca geniş ve bol ışıklı konfortabl bir salon halinde göze çarpan salonda ihtişamla tevazuun biribirine kaynaşmış harikulâde ifadesi seziliyor. Cephede yanyana iki karyola var. Örtüleri çekili duruyorlar. Salonun iki yanında birisi havai mavi peyke kumaşla kaplı orijinal bir koltuk var. Atatürk'ün istirahat ettiği koltukmuş. Uzaktan bakılınca rahatlığı âdeta gözle anlaşılan mükemmel bir moble parçası... Bu salonun sağında banyo dairesi onun solunda da tuvalet ve kuvafür kısmı var. Yalnız bu dairenin madenî aksamı da kloke altın ve banyo ile tuvalet ve fayans parçaları da toz haline getirildikten sonra prese edilmiş siyah kehribardan mamulmuş. Banyolarda üç musluk var. Bunlardan her zaman sıcak, soğuk ve deniz suları bulunuyor. Her kamaranın gardrobu servi ağacından mamul gözlerle ve yerli bir dolaptan ibaret. Kapağı açılınca ince ve iç bayıltıcı bir servi kokusu etrafa yayılıyor, kamaranın havasını kaplıyor.

Duvarlarda tarihî kıymeti haiz tablolar dizili...

Ata'nın son 56 gününü kapatarak geçirdiği daireden bir mabet huşuu içinde imişiz gibi sessiz, ayaklarımızın ucuna basarak ayrıldık.

Makine dairesi basitliğine rağmen o kadar girift ki, onu bir türlü anlatamıyacağım. Yalnız gemide 144 yedek makine ile 54 yüksek kabiliyetli dinamo bulunduğu bu hususta kâfi bir fikir verilebilir zannındayım.

Savarona'nın mutbah kısmı da birçok orijinal tesisatla mücehhez. Otomatik mayonez makineler, ekmek kızartıcılar, fırın ve ekmek fırını bu meyanda en hayret edilecek teferrüatı teşkil ediliyor.

Savarona'nın kiler bölmesi frigorifik tesisatla mücehhez. 240 koyun alan bir et kileri, sebze ve meyva için ayrı buz dolapları, su, süt ve tereyağı için yine ayrı frigiderleri mevcuttur. Kilerinde fare yaşamasına imkân görülmüyor. Erzak ve zahire kapları mazbut kapaklı çinko kutulardan mürekkep bir kül meydana getiriyor. Erzakı cam ve çinko içinde muhafaza edilen bu kilerde farenin ne barınmasına ne de faaliyet göstermesine imkân var.

Saat 20 ye geliyordu. Gemiyi şöyle sathî [yüzeysel] bir dolaşmamız bize tam 4 saate mal olmuştu. Dönüş için yatın motörüne binerken Sait kaptan son izahatı verdi:

- Eşyalar, komple ekibi, mürettebat ve zabitanile *Savarona*'nın yıllık bütçesi 180 bin Türk lirası tutar ki, bu para, ne kadar zengin olursa olsun bir insanın bütçesinden ayrılacak miktarın çok fevkindedir. Onun için bu yatı ya bir devlet yahut ta yüksek iş yapan bir şirket veya müessese kullanabilir. İşte, bizi Normandili[134] Fransa, Kuin Mari'li[135] İngiltere ile ticaret şubeleri sahasında boy ölçüştürecek *Savarona*'nın bize intikal edişinde bu düşüncesinin mühim bir âmil olduğu da istidlal edilebilir [düşünülebilir].[136]

134 *Normandie*, 1932 yılında inşa edilmiş bir yolcu gemisiydi. O tarihte dünyanın en süratli ve en geniş gemisiydi.

135 1933 yılında inşa edilen *Queen Mary* (Kraliçe Mary) gemisi.

136 Rahmi Yağız, "Savarona Yatında Neler Görülebilir?," *İkdam*, 10 Kasım 1939.

KAYNAKÇA

YAYINLANMAMIŞ KAYNAKLAR

AMERİKAN MİLLÎ ARŞİVLERİ, (COLLEGE PARK, MARYLAND)

Dosya 195.2 Savarona.

Dosya 367.1141 Savarona Boat Corporation.

KONGRE KÜTÜPHANESİ, (WASHINGTON, D.C.)

Yazma Bölümü, Mark L. Bristol evrağı.

T.C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ

24 Mart 1937 tarih ve 030.18.01.02.73.22.6 sayılı belge.

3 Nisan 1957 tarih ve 030.18.01.02.73.27.1 sayılı belge.

15 Haziran 1937 tarih ve 030.18.01.02.76.55.2 sayılı belge.

5 Temmuz 1937 tarih ve 030.18.01.02.77.62.7 sayılı belge.

11 Kasım 1937 tarih ve 080.18.01.02.80.93.18 sayılı belge.

10 Aralık 1937 tarih ve 080.18.01.02.81.101.3 sayılı belge.

14 Aralık 1937 tarih ve 080.18.01.02.81.101.13 sayılı belge.

T.C. CUMHURBAŞKANLIĞI ARŞİVİ

Dosya VI-I, 84 I-30, 19 Haziran 1937 tarihli belge.

YAYINLANMIŞ KAYNAKLAR

Kitaplar

Atay, Falih Rıfkı, *Çankaya*, Bateş, İstanbul, 1984.

Baler, Mahmut, *Baldan Damlalar 3 ve Hatıralarım*, Kervan Yayınları, İstanbul, 1982.

Bali, Rıfat N., *Devletin Yahudileri ve "Öteki" Yahudi*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2004.

Çoker, Hâkim Yarbay Fahri, *T.C. Savarona ile Akdeniz ve Atlantik'te 78 Gün 24 Temmuz-11 Ekim 1957*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Merkez Dairesi Başkanlığı, İstanbul, 2001.

Erbil, Kâzım, *Bahriyede Gördüklerim, Duyduklarım*, Kastaş Yayınevi, İstanbul, 2007.

Erenli, Muhterem (der.). *Atatürk Cilt 5 Yazılanlar*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1981.

Granda, Cemal, *Atatürk'ün Uşağı'nın Gizli Defteri*, Kent Kitap, Ankara, 2007.

Güleryüz, Ahmet, *Ertuğrul, Savarona ve Türk Devlet Yatları*, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2007.

Koraltürk, Murat, (haz.), *Ahmet Hamdi Başar'ın Hatıraları Meşrutiyet, Cumhuriyet ve Tek Parti Dönemi*, Cilt 1, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2007.

Metel, Raşit, *Atatürk ve Donanma*, T.C. Genelkurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul, 1966.

Soyak, Hasan Rıza. *Atatürk'ten Hatıralar*, Yapı Kredi Bankası A.Ş., İstanbul, 1973.

Tutel, Eser, *Gemiler..., Süvariler... İskeleler...*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2. baskı, 2006.

Ulusu, Mustafa Kemal, (derl.), *Atatürk'ün Yanı Başında Çankaya Köşkü Kütüphanecisi Nuri Ulusu'nun Hatıraları*, Doğan Kitap, İstanbul, 2008.

Makaleler

..., "Büyük Atatürk'ün Anısını Taşıyan Gemi Savarona," *Pirelli*, Kasım 1974, Yıl 11, Sayı 122, s. 13.

Akçiçek, Eren, "Atatürk'ün Su ve Deniz Sevgisi," *Ege Üniversitesi Su Ürünleri Dergisi*, Cilt 22, Sayı 1-2, 2005, s. 1-12.

Deniz, "Savarona Yatı," *Deniz*, 1 Eylül 1938, Sayı 39, s. 4-12.

Erbil, Kâzım, "Savarona'da Ağırladığımız Ünlü Misafirler...," *Yıllar Boyu Tarih*, Haziran 1982, Yıl 5, Cilt 8, Sayı 6, s. 32-36.

Güler, Ata, "Atatürk'ün Gemisi Savarona," *Pirelli*, Kasım 1979, Yıl 16, Sayı 182, s. 22-23.

Meramlı, Server Ziya, "Atatürk ve *Savarona*," *Tarih ve Coğrafya Dünyası*, 10 Kasım 1959, Cilt 2, Sayı 9-10, s. 244-245.

Opçin, Tuncay, "Mecud-u Meçhul Manevi Oğlu," *Chronicle*, Yıl 2006, Sayı 4, s. 42-47.

Tuna, Turgay, "Bir Ara Yakmışız Şimdi de Satacağız," *Kimlik*, Mart 2005, Sayı 13, s. 30-32.

Tutel, Eser, "Atatürk'ün Yatı Savarona," *Bütün Dünya*, Kasım 2000, Sayı 2000/11, s. 95-100.

Yabancı Dilde Kitaplar

Bali, Rıfat N., *The Saga of a Friendship: Asa Kent Jennings and The American Friends of Turkey*, Libra Kitap, İstanbul, 2009.

Bali, Rıfat N., *A Scapegoat For All Seasons: The Dönmes or Crypto-Jews of Turkey*, The Isis Press, İstanbul, 2008.

Kinross, Lord, *Atatürk The Rebirth of a Nation*, Weidenfeld and Nicolson, Londra, 1990.

İnternet Kaynakları

Çebi, Hülya-Merve Kurttepeli, "Atatürk'ün En Sevdiği Oyuncak: Savarona," Mart 2000, http://www.gatetoturkey.com/world_lifestyle_portrait/0137/index

Göker, Batu, "M/Y Savarona," www.denizce.com/savarona.asp

www.savaronavoyage.com/mainpage.html

Gazeteler

Akşam

Cumhuriyet

Hürriyet

İkdam

Milliyet

The New York Times

Vatan

DİZİN

8'inci Edvard 33

A

Abdülhalim Babacan 172
Abdülhamit 160
Abdülillah 16
Abidin Potuoğlu 114
Acar 64, 65, 66, 158
Adil Aşıroğlu 37
Adnan Menderes 14
Afet Hanım 133
Ahmet Hamdi Başar 91, 180
Ali Kılıç 64
Ali Yeniaras 6, 14, 112, 114, 117
Alva 23
Amiral Bristol 40, 41, 45, 81, 82, 83, 84, 89
Arthur H. Kent 26, 27
Asa W. Jennings 9, 10, 84, 89

B

Blohm und Voss 23, 62, 156, 163
Burhanettin Yenisey 37

C

Cadwalader bkz. Roebling Cadwalader
Carol bkz. Romanya Kralı Carol II
Celâl Bayar 14, 28, 34, 64, 83, 92, 129, 166, 168, 195, 197
Cemaleddin Bildik 6, 118, 121, 124, 127, 131, 135, 139, 143, 147, 151
Cemal Granda 6, 127, 131, 133, 134, 135, 137, 139, 141, 142, 143, 156, 162
Cevad Abbas Gürer 64
Cihat Baban 170
Cordell Hull 9, 53, 59, 60
Corsair 23

D

Deniz Bank 35, 103, 104, 108
Dr. Fetzer 50, 51, 57, 58, 59, 60
Dumlupınar 28, 71, 152

E

Emin Sazak 110
Emory S. Land 9, 54
Ertuğrul yatı 33, 156, 160
Etrüsk 35

F

Fahrettin Altay 159, 160
Faruk Ekin 119, 123, 125, 126, 133, 140, 143, 144, 148, 151
Fatma Hanım 164, 165
Fethi Okyar 61, 92, 128, 157
Fritz Naglo 98, 100, 101, 102
Fuad Köprülü 14, 112, 115, 117
Fuat Ağralı 92

G

George Strauss Messersmith 9, 85, 87, 88
GI. Naci Tınaz 110
GI. Vehbi Kocagüney 110
Güneş Dil 158

H

Hakkı Burak 28
Halim Babacan 174
Hamdi Arpağ 100
Harun İlmen 37
Hasan Rıza Soyak 36, 37, 38, 42, 43, 61, 64, 65, 72, 98, 102, 103,154, 158
Haydar Apak 35
Henry S. Villard 50
Hitler 39, 40, 41, 119, 120, 157
Hüsnü Yaman 80, 81

I

Ioannis Metaksas 148
Ira A. Campbell 9, 55, 56
Irak Kıralı Faysal 150
İhsan Yalçın 109
İlhami Nafiz Pamir 61
İsmail Hakkı Çevik 106
İsmail Hakkı Tekçe 133
İsmet İnönü 13, 40, 124, 126, 127, 133, 143, 145, 147, 148, 149, 150, 151, 160, 197

J

James Gordon Bennett 23
Joseph P. Kennedy 9, 53, 54
J. P. Morgan 23
Julian E. Gillespie 9, 59, 60, 72, 81, 86

K

Kahraman Sadıkoğlu 5, 14, 15, 17, 29
Kâmil Gündeş 109
Kaptan Fish 9, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79
Kâzım Erbil 5, 6, 27, 28, 41, 163, 171
Kemal Can 16
Kılıç Ali Bey 133, 134, 139
Kral Abdullah 145
Kral Faysal 16
Kraliçe Süreyya 164, 165
Krupp 35, 36, 59, 98, 156, 157, 158

L

Leblebi Mehmet 165
Lysistrata 23

M

Mahmut Baler 5, 6, 9, 10, 31, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 41, 44, 45, 49, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 87, 90, 91, 166
Marakaz 35
Mehmet Erer 102
Mehmet Münir Ertegün 49, 54
Mehmet Şeber 13
Metaksas bkz. Ioannis Metaksas
Mevhibe İnönü 126

Mister Gibbs 74, 75, 76, 77, 85
Mister Hambolt 50, 51
Mithat Kaptan bkz. Mithat Tüzgen
Mithat Tüzgen 122, 128, 129, 130
Moda Kulübü 33
Muammer Eriş 61, 106, 107, 158
Muhiddin Üstündağ 64
Mümtaz Fazlı Taylan 43, 98, 102

N

Naci Ark 37, 158
Naglo bkz. Fritz Naglo
Necmeddin Sahir Sılan 107
Neşet Ömer 135, 136, 142
N. Fissenger 92, 159
Nourmahal 23
Nurettin Artam 13
Nuri Aziz Beler 6, 9, 45, 72, 80, 81, 82, 83, 90, 91
Nuri Ulusu 68, 180

O

Orak Orientexport Handelsgesellschaft 43
Orhan Şeref Apak 165
Orion 23
Osman Alişiroğlu 116

P

Paul Alling 9, 58, 59, 85, 87, 88
Pierrepont Moffat 10, 55

R

Rahmi Yağız 6, 35, 36, 37, 42, 66, 68, 172, 178
Rayford W. Alley 10, 83
Richard McCall Cadwalader 21, 22
Robert Sloman Jr. 73, 74
Roebling Cadwalader 16, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 55, 63, 64, 84, 156, 160, 190
Romanya Kralı Carol II 129, 138
Roosevelt 52, 157
Rosenthal Fabrikası 98
Ruşen Eşref Ünaydın 161
Rüştü Umur 37

S

Sabiha Gökçen 127
Sadık Altıncan 166
Sadullah Güney 37, 61, 158
Sait Özege 37, 42, 61, 74, 128, 151
Sakarya 37
Salih Bozok 64, 65, 67
Selman ben Hamit 168
Sırrı Atalay 115, 116
Sinan Tekelioğlu 109
Sus 35
Ş.[akir] Kesebir 81
Şerif Arzık 169
Şükrü Kaya 69, 70, 92, 197, 198
Şükrü Okan 70
Şükrü Saracoğlu 13, 148, 161

T

Tahir Kevkep 38, 39, 40, 75
Telefunken Fabrikası 99
Tevfik Rüştü Bey 40
Trak 35

U

Ülkü 6, 67, 71, 72, 124, 133, 152, 153, 154, 155, 198
Ürdün Kralı Abdullah 150

V

Vedat Burak 28
Vincent Astor 23
Von Papen 157

W

Wallace Murray 10, 49, 52, 54, 61, 82
Whittall 34
Wilbur Keblinger 57, 62
Württenbergische Metallwaren 99

Z

Zeki Rıza Sporel 10, 34

ALBÜM



Resim 1- "Yatın ilk sahibesi Bayan Cadwalader". Fotoğrafın üzerinde çerçeve içindeki parça yatın denize indirilmesi sırasında patlatılan şampanya şişesi kırığıdır. Hürriyet, 4 Ekim 1979.



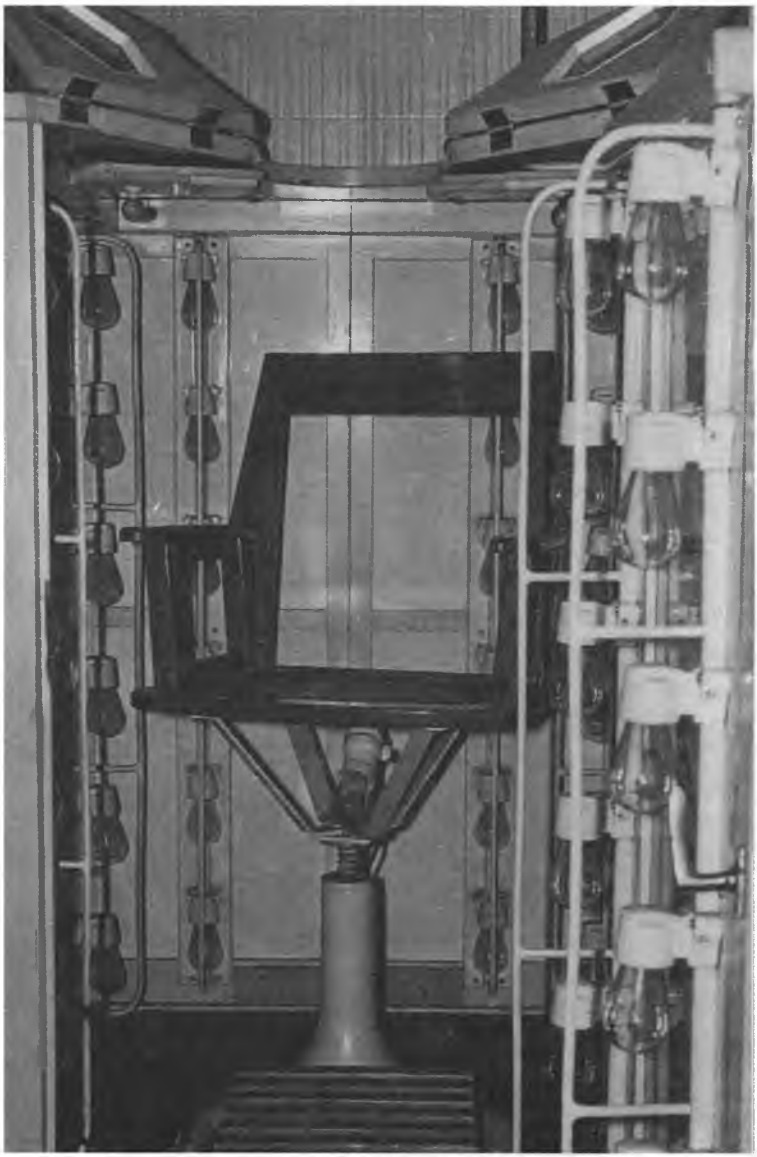
"Halen Savarona'da bulunan Atatürk'ün koltuğu görülüyor. Ata hastalanınca bu koltukta beraber gemiden çıkarılmıştı", Hürriyet, 2 Eylül 1967.



"Prenses Süreyya İran Kraliçesi iken süt banyosu yaptığı Savarona'nın meşhur gömme banyosu", Hürriyet, 2 Eylül 1967.



"Atatürk'ün 1938 yılında Savarona'da kaldığı süre zarfında tıraş olduğu berber kısmı", Hürriyet, 2 Eylül 1967.



Sauna. Hürriyet, 4 Ekim 1979.



"Yatak odasının XV. Lui stilindeki yatakları. Bu yataklarda dünyanın sayılı devlet adamları yatmıştır", Hürriyet, 2 Eylül 1967



Savarona bu sabah Çekmece açıklarında demirliyecek, yarın limana girecek

Cumhur Riyasetinin için satın alınan Savarona yatı, bugün Marmaraya gelecek Çekmece açıklarında kalacak ve yarın limanımıza gelecektir.

İzmirin Güneşdil o- lacağı söylenen yat, dünyanın en büyük ve en güzel yatıdır. Süvariliğe tayin edilen Said Özege ile Türk mürettebatı tarafından Al -

Saloonları, kamaraları, banyo daireleriyle lüks - kalikte güzel bir gemi olan yatın makineleri üç bin beygir kuvvet - tinde olup altı bahar türbinlerinden müteşekkildir.

Yatın son sistem kamaraları mazot yakmak - tadır. Yalnız bir kazanı ile 14 mil yapar, [illegible] diğeri kazanla 21 [illegible] mil-

Bugün İngiltereden gelmekte olan Savarona yatı ve kaptanı Said Özege

Savarona yatını getiren kaptan Said Özege, Cumhuriyet, 1 Haziran 1938.



«Savarona» ya «Güneş - Dil» adı verilmesi muhtemeldir

Büyük Şef «Savarona» ya gitmek üzere Dolmabahçeden ayrılırlarken

Cumhur Riyasetimiz için satın alınmış olan yat dün sabah İstanbul sularına gelmiş ve evvelâ Floryada Deniz köşkü önünde demirliyerek bir müddet orada kaldıktan sonra limana girmiş, Dolmabahçe önünde demirlemiştir.

Büyük Şefin yatı ziyareti

Cumhurreisimiz Atatürk dün öğleden sonra saat üçe çeyrek kala refakat - [Arkası Sa. 7 sütun 8 de]

"Büyük Şef Savarona'ya gitmek üzere Dolmabahçeden ayrılırlarken". Sırtı dönük kişi Başvekil Celâl Bayar'dır. Cumhuriyet, 2 Haziran 1938.



"Atatürk'ün dün yeni yatımızı tetkiklerinden iki intıba", Cumhuriyet, 2 Haziran 1938.



"Atatürk'ün dün yeni yatımızı tetkiklerinden iki intıba", Cumhuriyet, 2 Haziran 1938.



"Atatürk Savarona'da", Cumhuriyet, 15 Haziran 1938.



"Atatürk Savarona'da", Cumhuriyet, 15 Haziran 1938.



Soldan sağa: Dahiliye Vekili Şükrü Kaya, Başvekil Celâl Bayar, İsmet İnönü, Atatürk Savarona yatında, Cumhuriyet gazetesi arşivi.



Dahiliye Vekili Şükrü Kaya ve Atatürk Savarona yatında, Cumhuriyet gazetesi arşivi.



"Ülkü çocukluk çağlarında Savarona'da oynarken", Milliyet, 4 Ekim 1979.



"Savarona" yanıyor", Hürriyet, 4 Ekim 1979.



"Şehir hatları gemileri, Deniz İtfaiyesi, Deniz Kuvvetleri'nin yörede seyreden tüm gemileri yardımına koştu", Hürriyet, 4 Ekim 1979.

Atatürk'ün son günlerini geçirdiği Savarona yatının, hangi şartlarda satın alındığını merak edenler için gerek sanal âlemde, gerekse popüler tarih dergilerinde oldukça fazla bilgi mevcuttur. Ancak bu bilgiler, yanlışlarıyla birlikte birbirlerini tekrarlayan yazılar olmaktan ileriye gitmemektedir. Elinizdeki bu çalışma, şimdiye kadar hiç incelenmemiş yerli ve yabancı arşiv kaynaklarını esas alarak Savarona yatının satın alınma sürecini anlatmakta. Bu arşiv kaynaklarının yanı sıra kitapta, Atatürk'ün sağlığında Savarona'da günlük hayatın nasıl olduğunu anlatan muhtelif hatıralar ve yazı dizileri de yer almaktadır. Bu metinler sayesinde de okur, Savarona hakkında -yatı âdeta bizzat gezmişçesine- bir izlenim elde edebilmektedir.

ISBN: 978-605-4326-09-9
9 786054 326099

LİBRA