



SAVSAD

Savunma ve Savaş Araştırmaları Dergisi
The Journal of Defence and War Studies

Veysel ÖZBEY

Bağımsız Araştırmacı, Adana, Türkiye.

Independent Researcher, Adana, Türkiye.

Türk Kurtuluş Savaşı Anıt ve Müze Gemileri

Turkish War of Independence Memorial and Museum Ships

Öz

Birinci Dünya Savaşı'nın ardından işgal edilmeye başlayan Türk topraklarını savunmak adına halk önemli bir savunma başlatmış, batısı, doğusu, güneyi işgal güçleri ile çevrilen ve tüm yolları tutulan Anadolu'da ulaşımın can damarı olarak yalnızca Karadeniz kalmıştır. Donanması enterne edilen Osmanlı Devleti'nin deniz araçları Haliç'e hapsedilmiştir. Türk direniş hareketi, işgal altındaki İstanbul'dan kaçırılan askerî gemilere, el konulan ve gönüllü sivil deniz araçları ve ele geçirilen yabancı bandıralı askerî ve sivil gemileri de ekleyerek ufak çaplı bir deniz kuvveti oluşturmayı başarmıştır. Bu sayede hareket, karadaki cephelere Karadeniz üzerinden Rusya limanlarından gelen Rus ve Alman yardımlarının Anadolu'ya ulaştırılmasını, Anadolu içerisindeki ulaşımı ve Doğu Cephesi'nden Batı Cephesi'ne sevkiyat faaliyetlerini aksatmadan sürdürmeyi başarmıştır. Türk ulusu, 21. yüzyılda Millî Mücadele yıllarında yaşanan bu zorlu süreci yâd etmek üzere Türk Kurtuluş Savaşı'nda hizmet vermiş olan gemilerden bir bölümünü birer kültürel miras olarak koruma altına alarak müze işlevi ile ziyarete açmıştır. Çalışma kapsamında, Türk Kurtuluş Savaşı'na dair ulusal kimlik ve kolektif hafızanın birer parçası olarak hizmet veren anıt ve müze gemiler incelenmiş, Millî Mücadele'ye hizmet veren deniz araçları filosu içerisindeki sayısal yeterlilikleri sorgulanmıştır. Yaşatılmaya değer daha fazla sayıda tematik gemi olduğu sonucuna varılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Sanat tarihi, mimarî koruma ve restorasyon, anıt gemi, Türk Millî Mücadelesi, müzecilik, kolektif hafıza.

JEL Kodu: Z00

ABSTRACT

After the First World War, the people started an important defense in order to defend the Turkish lands that started to be occupied. In Anatolia, which was surrounded by the occupation forces in the west, east and south and all roads were kept, only the Black Sea remained as the lifeblood of transportation. Naval vessels of the Ottoman Empire, whose navy was interned, were imprisoned in the Golden Horn. The Turkish resistance movement has succeeded in creating a small-scale naval force by combining military ships smuggled from occupied Istanbul, seized and volunteer civilian vessels, and captured foreign-flagged ships. In this way, the movement succeeded in continuing its shipment activities to the land fronts via the Black Sea without interruption. In order to commemorate this difficult process experienced during the years of the National Struggle in the 21st century, the Turkish nation has protected some of the ships that served in the Turkish War of Independence as a cultural heritage and opened them to visit as a museum. Within the scope of the study, the memorial and museum ships of the Turkish War of Independence that are preserved as a part of the national identity and collective memory were examined, and their numerical competencies in the fleet of marine vessels serving the National Struggle were discussed. It was concluded that there are more thematic ships worth protecting.

Keywords: History of art, architectural conservation and restoration, memorial ship, Turkish National Struggle, museology, collective memory.

JEL Code: Z00

Geliş Tarihi/Received 14.10.2023
Kabul Tarihi/Accepted 22.01.2024
Yayın Tarihi/Publication Date 28.06.2024

Sorumlu Yazar/Corresponding author:
Veysel ÖZBEY
E-mail: veyselozbey@gmail.com

Atıf: Özbe, V. (2024). Türk kurtuluş savaşı anıt ve müze gemileri. *Savunma ve Savaş Araştırmaları Dergisi*, 34(1), 25-33.

Cite this article: Özbe, V. (2024). Turkish war of independence memorial and museum ships. *Savunma ve Savaş Araştırmaları Dergisi*, 34(1), 25-33.



Content of this journal is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International License.

Giriş

Dünya Savaşlarının seyrini, deniz kuvvetleri önemli ölçüde şekillendirmiştir. Avrupa'da çıkarmaların gerçekleştirilmesi, Afrika kıtasına birlikler sevk edilmesi, Asya'da hareketlilik ve özellikle Amerika Birleşik Devletleri'nin okyanus ötesine müdahalesini kısıtlamak için Japon İmparatorluğu birliklerinin canlarını feda ederek deniz kuvvetlerine yönelik gerçekleştirdiği Pearl Harbour saldırısı, Dünya Savaşlarının gidişatını önemli ölçüde etkileyen bilindik olayların başında gelmektedir.

Modern Çağ'da savaşların ardından hizmet dışına ayrılan devasa savaş gemilerinin ne yapılacağı önemli bir sorun haline gelmiştir. Hurdaya ayrılarak parçalanan, deniz yaşantısına katkı sağlamak amacı ile batırılan ya da askerî tatbikatlarda hedef olarak kullanılan birçok tarihi geminin aksine, Dünya Savaşlarında kritik rol oynamış ve kahramanlık göstermiş gemiler, birer birer koruma altına alınarak

topluma açık alanlarda sergilenmeye başlamıştır. Bu durum, anıt ya da müze gemi kavramının ortaya çıkmasını sağlamıştır. Dönemin denizcilik ve savunma sektörüne dair teknolojik şartların anlaşılması, tarihi olaylar içerisinde yer alan objelerin gelecek nesillere aktarılması, ulusal kimlik inşası, toplumsal bilinç ve kolektif hafızaya katkı sağlanması amacı ile sergilenen müze gemiler, toplumların mühim kültürel değerlerine dönüşmüştür.

Birinci Dünya Savaşı sonucunda yenik düşen İttifak Devletleri'nin bir katılımcısı olarak Osmanlı İmparatorluğu, çok büyük ölçüde toprak kaybetmiş, elinde kalan toprakları da imzalanan anlaşmalar gereği işgal edilmeye başlanmıştır. Elde kalan kısıtlı olanaklarla Türk halkının başlattığı direniş, ulusa ait düzenli bir ordu kurulmasına kadar giderek Türk Millî Mücadelesi'nin başlatılmasını sağlamıştır. Ege Denizi kıyıları, başkent İstanbul, Boğazlar, Marmara Denizi, Akdeniz kıyıları, Güney Anadolu işgal altında iken, Karadeniz kıyıları nispeten işgalden uzak kalmayı başarmıştır.

Ulaşım ağı işgalci kuvvetler tarafından kontrol altında tutulan Anadolu'nun kurtarılması için ulaşım ve nakliye faaliyetlerinin düzenli yürütülebileceği en önemli yol Karadeniz kalmıştır. Türk Kurtuluş Savaşı'nda karadan yürütülen askerî harekâtların başarısı, önemli ölçüde çok kısıtlı olanaklarla Karadeniz üzerinden gerçekleştirilen deniz nakliyatının devamlılığına bağlı kalmıştır. En ufak takaların reislerinden en büyük gemi kaptanlarına, bu bilinç ile hareket eden Türk denizcileri, her türlü zorluğu aşarak üzerine düşen vazifeyi layıkıyla yerine getirmiştir. Arka planda saklı kalmış gibi görünen bu başarı, Türk ulusu tarafından unutulmamış ve 21. yüzyılın başlangıcından itibaren Millî Mücadele yıllarında Karadeniz nakliye filosunda görev yapan gemilerden bazıları birer anıt ya da müze gemi olarak koruma altına alınmıştır. Çalışmada, Türk Kurtuluş Savaşı'na destek veren deniz filosuna mensup gemilere dair Türk halkı tarafından toplumsal bilinç ve kolektif hafızanın korunması adına yürütülen anıt ve müze gemi çalışmaları incelenmiş, Millî Mücadele'de görev alan deniz araçlarının birer kültürel varlık olarak koruma altına alınmasına ilişkin gerçekleştirilen çalışmalar araştırılmış, korunan müze ve anıt gemilerin sergilenmesine ve sunum tekniklerine yönelik önerilerde bulunulmuştur.

Türk Kurtuluş Savaşı'nda Denizcilik Faaliyetlerinin Başlaması

Birinci Dünya Savaşı'nın bir sonucu olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun toprakları, 30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşması'nın 7. maddesi gerekçe gösterilerek İtilaf Devletleri tarafından işgal edilmeye başlanmıştır. Bu durumu kabullenemeyen vatanseverlerin Mustafa Kemal Paşa başkomutanlığında başlattığı Türk Kurtuluş Savaşı zaferle sonuçlanmış ve 24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan Barış Antlaşması imzalanmıştır. Bu süreçte Türk ulusu, çok kısıtlı olanaklar içerisinde yürütülen Millî Mücadele için büyük fedakârlıklarda bulunmuştur.

Anadolu'da başlatılan mücadelenin başarılarında, ulaşım araçlarının büyük çoğunluğu düşman birliklerince zapt edilmiştir. Bu dönemde askerî sevk ancak deniz yolu ile sağlanabilmiştir (Karadoğan, 2011, s. 603). Türk deniz ulaşım araçları, Karadeniz üzerinden Rusya Sovyet Federatif Sosyalist Cumhuriyeti'nin (Rusya SFSC) limanlarından gelen yardımların nakliyesini, İtilaf Devletleri'nin el koyduğu askerî teçhizatın saklandığı yerlerden gizlice Anadolu'ya ulaştırılmasını ve ilerleyen dönemde Doğu Cephesi'nde kazanılan zaferin ardından düşman birliklerinden elde edilen teçhizatla birlikte askerî yardımların Batı Cephesi'ne sevk edilmesini sağlamıştır.

Osmanlı Donanması, Birinci Dünya Savaşı öncesi üç muharebe gemisi, iki hafif kruvazör, iki torpido kruvazörü, sekiz destroyer, dokuz torpidobot, on bir gambot ve dört mayın dökücü gemiden oluşmaktadır (Arıker, 2019, s. 491). Savaşın ardından Mondros Ateşkes Antlaşması'nın 6. maddesi gereği Osmanlı Donanması, enterne edilmiştir. Heyet-i Temsiliye oluşturulduğunda çözüm olarak mevcut sivil deniz ulaşım araçlarına el konulmuş ve İstanbul'dan Osmanlı Donanması'na ait gambotlar kaçırılmıştır. Ardından birkaç yabancı tekneye de el konularak küçük çaplı bir deniz kuvveti oluşturulmuştur (Karadoğan, 2011, s. 608). Millî Mücadele yıllarının sonlarına kadar da 26 araçlık bir filoya erişilmiştir (T.C. Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi, 1964, s. 29).

TBMM açıldıktan sonra vakit kaybedilmeden Rusya SFSC ile 11 Mayıs 1920 tarihinde yardım ve destek mutabakatı sağlanmıştır (Tarakçı, 2015, s. 2). Bu mutabakat sayesinde Anadolu, Karadeniz'in kuzeydoğu sahillerinden, Tuapse, Batum ve Novorossiysk Limanlarından önemli boyutta Rus ve Alman yardımı almıştır. Yüklenen yardımların orduya ulaştırılması için Anadolu'da Akçakoca'nın doğusundaki Karadeniz sahili boyunca tüm Türk liman ve iskeleleri kullanılma hazır bulundurulmuştur (Tarakçı, 2015, s. 2). Bu esnada Karadeniz'de kontrolü sağlamak ve istenmeyen deniz trafiğini önlemek üzere İtilaf Devletleri'ne ait deniz birlikleri sürekli olarak devriye gezmekte ve tehlikeli bulduğu Karadeniz liman kentlerini bombardımana tutmaktadır.

Büyük topları çıkarılan Aydın Reis ve Preveze Gambotları¹, Mondros Ateşkesi şartlarına uygun olarak 1919 yılında Karadeniz'de sahil güvenlik işleri ile ilgilenmek üzere görevlendirilmiştir (Işın, 1946, s. 24). TBMM tarafından Novorossiysk Limanı'na götürülerek koruma altına alınması istenen gambotlara, Eylül 1920 tarihinde limana yanaştıkları esnada Rus yetkili birimleri tarafından el konulmuştur (Karadoğan, 2011, s. 610). Ancak bu sayede alıkonulan deniz araçları, İtilaf Devletleri tarafından enterne edilememiştir (Hergüner, 1992, s. 100). Nitekim Birinci ve İkinci İnönü Savaşlarının zaferle sonuçlanmasının ardından TBMM ve Rusya SFSC arasında varılan mutabakat gereği 10 Mayıs 1921 tarihinde, Türk Kurtuluş Savaşı'nda nakliye filosunun temelini oluşturan (Metel, 1996, s. 142) Aydın Reis ve Preveze Gambotları ve ek olarak Şahin Şilebi, TBMM'nin tasarrufuna bırakılmıştır (Karadoğan, 2011, s. 610).

TBMM'nin Deniz Kuvvetlerini Teşkilatlandırması

TBMM tarafından, Osmanlı Devleti'ndeki Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyaseti'nin görevini üstlenmek üzere 3 Mayıs 1920 tarihinde Erkân-

¹ Gambot ya da Ganbot (Gunboat): Ağır topları bulunan küçük savaş gemisi.

ı Harbiye-i Umûmiye Vekâleti² oluşturulmuş ve Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Reisi, hükümete dâhil edilmiştir. TBMM tarafından ihtiyaçlar doğrultusunda 10 Temmuz 1920 tarihinde Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Vekâleti bünyesinde Yarbay Şevket başkanlığında Umur-u Bahriye Müdürlüğü³ oluşturulmuş ve müdürlük, 1 Mart 1921 tarihinde Bahriye Dairesi Reisiği adını almıştır. Reislük; Personel İşleri, Deniz Harekât Dairesi, İkmal ve Levazım, Limanlar ve Deniz Ticareti, Bütçe olmak üzere beş ayrı şubede faaliyetlerini yürütmüştür (Işın, 1946, s. 12).

Karadeniz'deki nakliye faaliyetlerini ve emrindeki deniz teşekküllerini sevk ve idare etme görevini yerine getirebilmek için Umur-u Bahriye Müdürlüğü çatısı altında Trabzon Nakliyatı Bahriye Kumandanlığı kurulmuştur. Bahriye Dairesi Reisiği çatısı altında ise Ereğli Nakliyatı Bahriye Kumandanlığı, Samsun Bahriye Divanı Harbi Daimisi ve Ganaimi Bahriye Mahkemesi, Batum Deniz Kumandanlığı, Tuapse Silah Komisyonu Sevkiyat Subaylığı, Novorossiysk Kıdemli Deniz Subaylığı, İrkap ve İhraç Kumandanlıkları, Amasra Bahriye Bataryası, Amasra Deniz Tayyare İstasyonu, Samsun Deniz Harp Okulu, Kıyı Gözetleme İstasyonları ve Kastamonu Telsiz İstasyonu birimleri kurulmuştur (Ünal, 2022, s. 166-167).

Türk Kurtuluş Savaşı'nda Karadeniz Nakliyat Faaliyetleri ve Önemi

Rusya SFSC ile yapılan anlaşma gereği Karadeniz'den ilk nakliyat, 22 Eylül - 4 Ekim 1920 tarihleri arasında Tuapse Limanı'ndan Trabzon Limanı'na, Rüsumat No:4 Motoru ile yapılmıştır. Gelen askerî teçhizat, Maçka'ya taşınarak ambarlarda saklanmıştır (Karadoğan, 2011, s. 609). Ardından, Hayrettin, Şükran, Yıldız, Mebruke Motorları ve Gazal Römorkörü ile ulaştırılan yardımların (Işın, 1946) da Kazım Karabekir Paşa komutasında Doğu Cephesi'nde 28 Eylül 1920 tarihinde başlatılan harekâta kullanılmak üzere karargâha sevk edilmesi sayesinde önemli bir zafer elde edilmiştir. Zaferin ardından 3 Aralık 1920 tarihinde TBMM tarafından yapılan ilk anlaşma olan Gümrü Antlaşması imzalanmıştır.

Doğu Cephesi'nde güvenliğin sağlanması ile birlikte Batı Cephesi'ne yoğunlaşmış, asker ve teçhizat nakliyat çalışmalarına büyük önem verilmiştir. Yürütülen bu titiz çalışmalar sonucunda Birinci İnönü Savaşı'nda önemli bir zafer daha elde edilmiş, İtilaf Devletleri TBMM'yi resmî olarak tanımış, 16 Mart 1921 tarihinde ise Rusya SFSC ile TBMM arasında Moskova Antlaşması imzalanmıştır. İki buçuk ay aranın ardından İkinci İnönü Savaşı'nda önemli bir zafer daha kazanılmış ve İtalyan birlikleri işgalden çekilmeye başlamıştır. Karadeniz'deki nakliye faaliyetlerinin ve denizden yürütülen çalışmaların bu denli önemli sonuçlar doğurabileceğini tahmin edemeyen İngiliz ve Yunan güçlerince Karadeniz'de yürütülen kontrol çalışmaları yoğunlaştırılmış ve devriyeler sıklaştırılmıştır. Bu durum üzerine Türk direniş hareketi, askerî teçhizat nakliyeleri için yabancı bandıralı deniz araçları kullanmıştır (Nutku, 1962, s. 411). Ayrıca TBMM ile Rusya SFSC arasında gerçekleşen görüşmeler sonucunda bir adet mayın dökücü gemi ile birlikte 400 mayın ve iki adet motorbot, 9 Ekim 1921 tarihinde teslim alınmıştır. Motorbotların kullanıma hazır olmaması sebebi ile Novorossiysk Limanı'na bakım onarım çalışmaları için gönderilmiş ve çalışmaların tamamlanmasının ardından motorbotlar, 6 Aralık 1921 tarihinde Anadolu'ya doğru hareket etmişlerdir (Büyüktuğrul, 1973, s. 518).

Üstün gayretlerle Karadeniz üzerinden yürütülen bu nakliye hizmetlerinin sonucunda ordu birliklerinin ihtiyaç duyduğu teçhizat, karargâhlara ulaştırılmış ve askerî harekâtlar başarı ile sonuçlanmıştır. Cumhuriyetin ilânı ile birlikte Türk donanma gücüne önem verilmiş ve 30 Aralık 1924 tarihinde Bahriye Vekâleti⁴ yasası çıkarılmıştır. Lozan Barış Antlaşması'nın hükümleri gereği tarafsız statüde kalması gereken Boğazların kontrolünü sağlayabilmek adına da Marmara Denizi içerisinde donanma üssü olacak bir limanın yapımına karar verilmiştir.

Anıt ya da Müze Gemi Kavramı

Kullanım süresini dolduran, korunmak üzere eğitim veya anma amaçlı halka açık bir müzeye dönüştürülen gemiler 'anıt gemi' ya da 'müze gemi' olarak adlandırılmaktadır. Dünyanın ilk müze gemisi olarak birçok otorite tarafından 'Golden Hinde' kabul edilmektedir. Yapımına 1575 yılında başlanan gemi, Francis Drake'in 1577-1580 yılları arasındaki dünya yolculuğunda kullanılmış ve sonrasında Londra'nın Deptford bölgesine götürülerek başarısının onuruna sergilenmiştir. Yaklaşık yetmiş yıl kadar sergilenen özgün gemi, bulunduğu yerde çürüme sonucu parçalanmıştır (National Historic Ships, 2023). Ancak modern anlamda sergilenen müze gemiler, Dünya Savaşlarının ardından yaygınlaşmaya başlamıştır. Özellikle Dünya Savaşları esnasında kullanılan savaş gemileri, kullanım sürelerini doldurduklarında birer müzeye dönüştürülmüştür. Bu tür uygulamalarda toplumun ilgisini çeken teknolojik ve savaş gücü olarak yüksek kapasiteye sahip savaş gemileri, müze gemi olarak daha çok tercih edilmektedir. İkinci Dünya Savaşı yıllarında inşa edilen ABD'nin Essex sınıfı USS Yorktown (CV-10) savaş gemisi, 1975 yılında bir müze gemi olarak ziyarete açılarak müzeye dönüştürülen ilk uçak gemisi olmuştur. Ancak bir geminin müzeye dönüştürülmesi, devletler için ekonomik açıdan verimli olmamaktadır. Gemilerin geri dönüştürülmesi için satışının yapılması, yapay mercan olarak batırılması ya da askerî tatbikatlarda hedef olarak kullanılması, bakım gereksinimi duyan müze gemilere kıyasla daha ekonomik olmaktadır. Ayrıca bir müze gemide, ziyaret esnasında zararlı olabilecek donanımların, arızaya ya da kazaya sebebiyet verebilecek bileşenlerin gemiden çıkarılması ve elektrik, su gibi ziyaretçilerin kullanımına yönelik altyapı hizmetlerinin tedbir amaçlı karadan yürütülmesi gerekmektedir. Bu sebeple müzeye dönüştürülen gemiler, genel olarak bir başarı elde etmiş ya da önemli bir tarihsel olaya ev sahipliği yapmış olan ve bu sebeple kendisine önem atfedilen deniz araçları arasından tercih edilmektedir.

² Cumhuriyetin ilânından sonra 'Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyaseti' adını almış, 1935 yılında kurumun adı 'Genelkurmay Başkanlığı' olarak Türkleştirilmiştir.

³ Deniz İşleri Müdürlüğü.

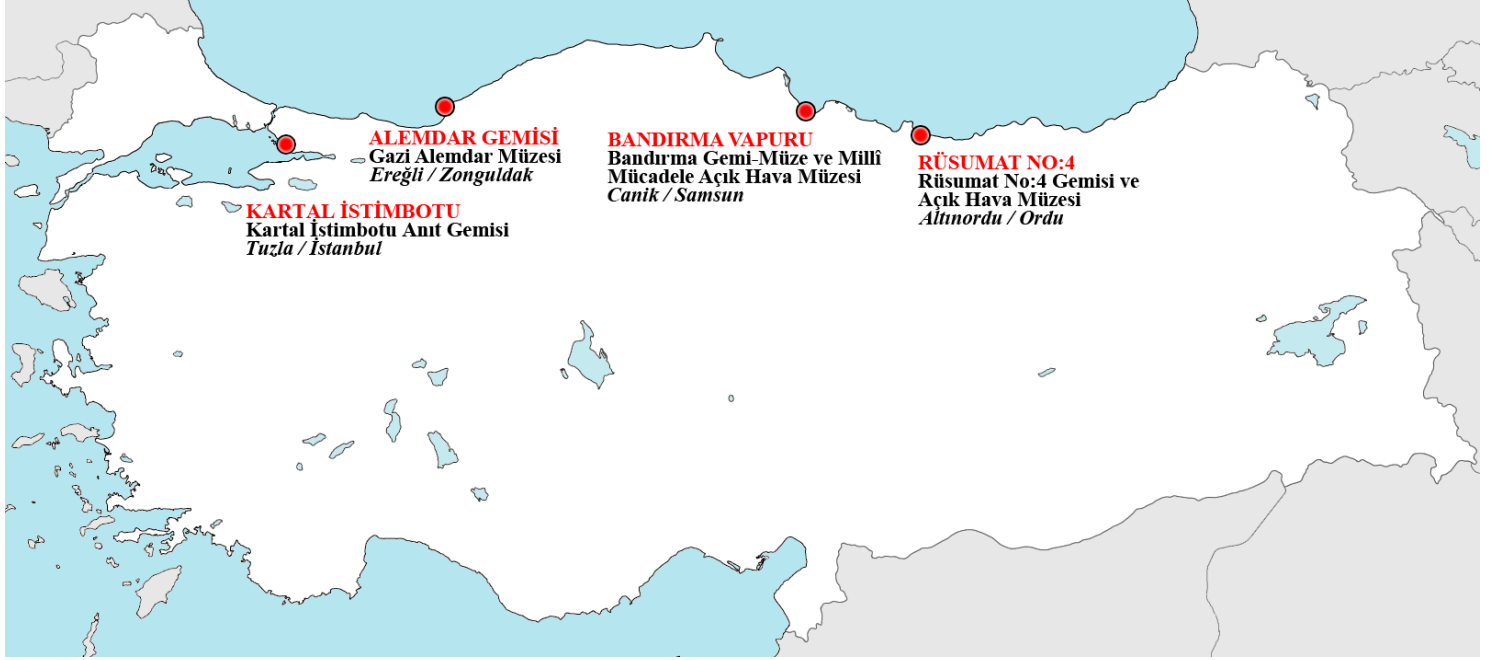
⁴ Denizcilik Bakanlığı.

Türk Kurtuluş Savaşı Temalı Anıt ve Müze Gemiler

Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nde 2000'li yılların başlarından itibaren, Türk Millî Mücadelesi'ne dair akıllarda kalan önemli deniz araçları ya da bire bir kopyaları, onları temel alan tema parklar ya da müzeler içerisinde sergilenmeye başlamıştır (Şekil 1).

Şekil 1

Türk Kurtuluş Savaşı Anıt ve Müze Gemilerinin Coğrafi Dağılımı



Bandırma Vapuru'nun bire bir kopyası, Samsun il merkezi, Bandırma Gemi-Müze ve Millî Mücadele Açık Hava Müzesi içerisinde sergilenmektedir. Alemdar Gemisi, 2008 yılından itibaren Zonguldak ili Ereğli ilçe merkezinde Gazi Alemdar Müzesi içerisinde ziyaretçilerini ağırlamaktadır. Rüsumat No:4 Gemisi'nin bire bir kopyası, 2022 yılının Nisan ayında Ordu il merkezinde, Rüsumat No:4 Gemisi ve Açık Hava Müzesi içerisinde ziyaretçilerini ağırlamak üzere hizmete açılmıştır. Özgün Kartal İstimbotu, 2016 yılında bulunarak restore edilmiş ve 2018 yılında T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na teslim edilmiştir. O tarihten beri İstanbul Tersanesi'nde bir anıt gemi olarak hizmet vermektedir.

Kartal İstimbotu Anıt Gemisi

Birinci Dünya Savaşı'nın kaybedilmesinin ardından 7 Kasım 1918 günü Osmanlı İmparatorluğu'nun VII. Ordu Karargâhı lağvedilmiş ve Mirliya⁵ Mustafa Kemal'e başkent İstanbul'a dönmesi emredilmiştir. Bu durum üzerine öncelikle güney cephesindeki cephane ve silahların Anadolu'da bulunan güvendiği mahallelere ve Teşkilât-ı Mahsûsa'ya kaydırılması emrini veren Mustafa Kemal Paşa, ardından 10 Kasım 1918 günü akşam saatlerinde Adana'dan trenle hareket ederek 13 Kasım 1918 günü öğlene doğru Haydarpaşa Garı'na varmıştır (T.C. İstanbul Valiliği, 2019). Mustafa Kemal Paşa, Beyoğlu'nda bulunan kalacakları Pera Palas'a ulaşmak üzere gardan, iskelede bekleyen Enterprise İstimbotu'na geçmiştir (TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, 2021). Ancak o sırada İtilaf Devletlerine ait 55 parçalık donanmanın İstanbul Boğazı'ndan giriş yapması sebebi ile Fransız askerî birliklerince boğaz, deniz trafiğine kapatılmıştır. Paşa ve yaveri, iskelede Enterprise İstimbotu içerisinde birkaç saat beklemişlerdir. Bu esnada paşanın yaveri Cevat Abbas (Gürer), işgal donanmasını boğazda görmenin üzüntüsü ile gözyaşlarına hâkim olamamış ve Mustafa Kemal Paşa ona hitaben Türk Kurtuluş Savaşı'nın ilk belirtisi kabul edilen "Ağlama çocuk, geldikleri gibi giderler!" sözlerini söylemiştir (Soyak, 2006, s. 98). İstimbot, bu önemli anın yaşandığı yer olması nedeniyle tarihsel değer taşımaktadır.

İstimbot, Fransız bir firma için 1911 yılında Hollanda'nın Rotterdam kenti yakınlarında yer alan bir tersanede inşa edilmiştir. 'Enterprise' adı verilen istimbot, ilk yapıldığında 84 ton ağırlığa sahiptir. Birinci Dünya Savaşı'nın sonlarına doğru, Nisan 1917 tarihinde Fransız Deniz Kuvvetleri tarafından istimbota el konularak Ege Denizi ve Doğu Akdeniz bölgesinde kullanılmıştır (Gürdeniz, 2017). Fransız firmaya 1920 yılında iade edilen istimbot, Türk Kurtuluş Savaşı'nın ardından 1923 yılında Seyr-i Sefain İdaresi tarafından satın alınarak ismi 'Kartal' olarak değiştirilmiştir. Ardından 1933 yılında İstanbul Liman İşletmesi'ne, 1939 yılında T.C. Devlet Demiryolları'na, 1944 yılında Devlet Deniz Yolları'na, 1952 yılında Türkiye Denizcilik Bankası İstanbul Liman İşletmesi'ne devredilmiştir (Esin, 2017). Çanakkale açıklarında 14 Temmuz 1942 tarihinde batan Atılay Denizaltısı'nın aranmasında da kullanılmıştır. İstimbot, 1974 yılında özel sektöre geçerek 'Kartal II' adını almış ve metalürjik ömrünü tamamladığı 2015 yılına kadar kurtarma ve yedekleme çalışmalarında kullanılmıştır (Gürdeniz, 2017). Birkaç kez Haliç Tersanesi'nde büyük ölçekli onarım görmüş ve şekli değiştirilmiştir.

⁵ Tuğgeneral.

Kartal İstimbotu, Kasım 2016 tarihinde gazeteci Gökhan Karakaş ve denizci Arif Ertik tarafından Tuzla'nın ıssız bir koyunda yarı batık halde bulunmuştur. Ardından Emekli Tümamiral Cem Gürdeniz başkanlığında kurulan 'Kartal İstimbotu'nu Kurtarma ve Yaşatma Platformu' tarafından Çiçek Tersanesi ve Deniz Ticaret Odası'nın desteğiyle 13 Kasım 2017 tarihinde istimbot üzerinde restorasyon çalışmalarına başlanmıştır (Türk Deniz Medya, 2023). Çalışmaların tamamlanması ile Kartal İstimbotu, 13 Kasım 2018 tarihinde T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na teslim edilmiş ve bir anıt gemi olarak İstanbul Tersanesi'nde koruma altına alınmıştır⁶.

Zonguldak Karadeniz Ereğlisi Gazi Alemdar Gemi Müzesi

Alemdar Gemisi, Millî Mücadele yılları boyunca Rusya'nın ve Anadolu'nun Karadeniz limanları arasında genellikle Trabzon Limanı üzerinden bir ulaşım ağı kurmuştur. Bir kurtarma gemisi olan Alemdar, 362 ton ağırlığa ve 10 mil/sa azami hıza sahiptir.

Alemdar Römorkörü, 1898 yılında inşa edilmiş, Danimarka ticaret filosuna mensup bir kurtarma gemisi iken kapitülasyonlar sebebi ile Marmara Denizi'ne getirilmiştir (Karadoğan, 2011, s. 621). Çift kazanlı Alemdar, 750 beygir gücünde bir motora sahiptir. Birinci Dünya Savaşı başladığında Çanakkale Boğazı'nda kalan römorköre Osmanlı Hükümeti el koymuş ve adını 'Alemdar' olarak değiştirmiştir. İstanbul'dan Çanakkale'ye teçhizat taşıyan Alemdar, Birinci Dünya Savaşı sonrasında Haliç'e çekilmiştir. Tirimüjgan Gemisi'nin Bafra'da karaya oturması sebebiyle gemiyi geri getirmek için kurtarma gemisi olarak Alemdar görevlendirilmiştir. Alemdar Gemisi, Tirimüjgan Gemisi'ni Karadeniz'de oturduğu yerden çıkararak Kuruçeşme önlerine kadar getirmiştir (Mütercimler, 1989, s. 26-38). Bu durumu fırsat bilerek Alemdar Gemisi, Millî Mücadele'ye destek olmak için TBMM'nin emrine verilmek üzere 23 Ocak 1921 tarihinde Ereğli Limanı'na doğru yola çıkarılmıştır. İstanbul Boğazı'nda bulunan İngiliz kontrol noktalarına "*Karadeniz'de batmak üzere olan bir gemiyi kurtarmaya gittiklerini*" söyleyerek Karadeniz'e ulaşan gemi, Ereğli'ye vardığında Ereğli Liman Reisi Nazmi Bey tarafından karşılanmıştır. Nazmi Bey, Ankara'ya durumu bildiren 25 Ocak 1921 tarihli bir telgraf çekmiş ve Alemdar Gemisi'nin 24 Ocak 1921 tarihinde kaçırılarak Kuvâ-yi Milliye'nin hizmetine verilmek üzere Ereğli Limanı'na iltica ettiğini haber vermiştir. TBMM'den 26 Ocak günü geminin ivedilikle eksiksiz olarak Trabzon'a gönderilmesi emrini alan Nazmi Bey, gemi personeline takviye yapmıştır (Mütercimler, 1989, s. 29-37).

Kömür ve erzak ikmal yapan gemi, 27 Ocak 1921 günü öğleden sonra Sinop'a doğru yola çıkmıştır. Akşam olmadan Zonguldak yakınlarında C-27 markalı bir Fransız Denizaltı avcı gemisi ile karşılaşmıştır. Alemdar Gemisi durdurularak C-27 gemisinden birkaç asker tarafından komutasına el konulmuş ve C-27 gemisi eşliğinde Zonguldak'a götürülmüştür. Alemdar Gemisi, ertesi gün öğlene doğru, C-27 gemisinin eşliğinde İstanbul'a doğru yola çıkmıştır. Geminin sivil kaptanı İsmail ile Çarkçıbaşı Makine Yüzbaşı Adil, bir hamle ile arbede başlatmışlar ve gemi yönetimini devralmışlardır. Alemdar Gemisi'nin Ereğli Limanı'na doğru yönlendirilmesi ile birlikte C-27 gemisi müdahalede bulunarak Alemdar Gemisi'ne ateş açmıştır. Beş gemicinin yaralandığı çatışma esnasında Serdümen Recep Dayı, şehit düşmüştür. Bababurnu'na varan Alemdar Gemisi'ne Liman Reisi'ni yardım göndermiştir. Fransız C-27 gemisi, gelen bu yardıma ek olarak karadan da ateş açılması üzerine Zonguldak'a doğru yönelerek uzaklaşmıştır (T.C. Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi, 1964, s. 34-35).

Yaşananların ardından İstanbul'dan Waldeck Rousseau Zırhlı Kruvazörü komutasındaki 2 muhrip, 29 Ocak 1921 tarihinde Ereğli'ye uğramış, muhriplerden biri limanda bırakılmıştır. Konu ile ilgili olarak İstanbul'da Fransız ve Türk yetkililerin görüşmeleri sonucunda yeni bir karara kadar Alemdar Gemisi'nin bulunduğu yerde kalması kararlaştırılmıştır.

Alemdar, yan batık durumda muhafaza edilirken Fransız güçlerinin eline geçme ihtimaline karşı da geminin batırılmasına yönelik tedbirler alınmıştır. Ereğli'ye 4 Eylül 1921 tarihinde gelen bir Fransız muhribinin mürettebatı, Alemdar Gemisi'nin durumu hakkında bilgi istemiş, cevaben kötü havalardan harap olması ihtimalinden ötürü bu duruma getirildiği ve esasında makine arızası sebebi ile geminin hareket edemeyecek durumda olduğu cevabı verilmiştir (T.C. Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi, 1964, s. 36).

Alemdar Gemisi, 1921 yılının Ekim ayı ortalarına kadar bu durumda kalmış ve 21 Ekim 1921 tarihinde Trabzon'a hareket emri almıştır. Alemdar, 23/24 Ekim 1921 tarihinde, Ereğli'den ayrılmıştır. Ertesi gün, tanınırlığını zorlaştırmak için Amasra'da kurşuni renge boyanmış, 28 Ekim 1921 günü Trabzon'a vardığında Nakliyatı Bahriye Komutanlığı'nın emri altına girmiştir (T.C. Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi, 1964, s. 215).

Millî Mücadele'ye önemli katkıları olan, mücadelenin 'tek silahsız kurtarma gemisi' ve Türk Kurtuluş Savaşı'nın yegâne deniz savaşının başkahramanı olan Alemdar Gemisi, Cumhuriyet döneminde 1982 yılında sökülüştür. Gazi Alemdar Gemisi Yaptırma ve Yaşatma Derneği öncülüğünde 2007 yılında, Ereğli'de bulunan dört tersanenin katkısı ile Alemdar Gemisi'nin bire bir kopyası üretilmiştir. Ereğli kıyı bandına yerleştirilen kopya gemi, 08 Ağustos 2008 tarihinde 'Gazi Alemdar Müzesi' adı ile hizmete açılmıştır.

Samsun Bandırma Vapuru

Kız Kulesi, işgal yıllarında İstanbul Boğazı geçişlerinde deniz ulaşımını kontrol etmek üzere İngiliz güçleri tarafından askerî bir üs olarak kullanılmıştır. İstanbul Limanı'ndan kalkan ve Karadeniz yönlü gidiş-geliş gemi trafiği, Kız Kulesi önlerinde durdurup arama yapılarak kontrol sağlanmıştır.

Mustafa Kemal Paşa, Sultan Vahdeddin'in 30 Nisan 1919 tarihli emri üzerine Osmanlı Ordusu'nun dağıtılmasını denetlemek üzere 9. Ordu Müfettişi görevi ile beraberindeki kurmaylarıyla, Karadeniz üzerinden Samsun'a ulaşmak için Bandırma Vapuru'nu kullanmıştır. Vapurun Samsun'a ulaşması, Kurtuluş Savaşı'nın başlangıcı sayılmaktadır. Bandırma Vapuru, 16 Mayıs 1919 günü Samsun'a doğru hareket ettiğinde, akşam saatlerine doğru Kız Kulesi kontrol noktasına varmış ve İngiliz kontrol subayları tarafından aranmıştır. Kuşku bir durum

⁶ Süreci detaylı anlatan belgesel ile ilgili bk. (TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, 2021).

görülmediğinden vapurun geçişine izin verilmiştir. Bandırma Vapuru, Samsun'a vardığında, Samsun'da yaşayabileceği bir liman bulunmamasından dolayı açıkta demir atmıştır. Yolcular ve eşyaları, küçük bir motor ve bir kayıkla kıyıdaki Tütün İskelesi'ne taşınmışlardır (Müderrişoğlu, 1995, s. 297).

Gemi, 1878 yılında İskoçya'nın Glasgow kentinde, yolcu ve yük vapuru olarak inşa edilmiştir. Geminin ilk adı olarak 'Trocadero' kullanılmıştır. Ardından 1880 yılında, Londra merkezli başka bir firmaya satılmış ve ismi değiştirilmemiştir. İki yıl sonra Yunanistan'daki bir firmaya satılmış ve 'Kymi' adını almıştır. Vapurun kaydı, Londra'dan Pire Limanı'na alınmıştır. Vapur, 1888 yılında bir başka Yunan firmasına satılmıştır. Satışının ardından gemi, bir hata sonucu 16 Aralık 1891 günü kayalıklara çarpmış ve sonrasında aynı yıl yüzdürülerek İstanbul'a getirilmiştir. Ertesi yıl Pire merkezli bir firma tarafından satın alınarak 'Panderma' adı ile işletilmiştir (Samsun İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2021). İlerleyen dönemde, 1894 yılında Türk bayrağı çekilerek İdare-i Mahsusa'ya⁷ devredilmiş ve Marmara Denizi kıyılarında yük ve yolcu taşımacılığında kullanılmıştır. İdare-i Mahsusa'nın statüsü 28 Ekim 1910 tarihinde Osmanlı Seyrüsefain İdaresi⁸ olarak değiştirildiğinde vapurun adı da *Bandırma* olarak değiştirilmiş ve postacılık görevlerinde kullanılmıştır (T.C. Samsun Valiliği, 2023). Cumhuriyet döneminde Osmanlı Seyrüsefain İdaresi yerine Türkiye Seyrüsefain İdaresi kurulmuş ve vapur, 1924 yılında kurum tarafından hizmet dışına ayrılmıştır. Vapur 1925 yılında bir Türk armatöre satılmış ve dört ay içerisinde hurda olarak parçalanmıştır (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2021).

Türk Kurtuluş Savaşı'nın bu denli önemli bir parçası olan Bandırma Vapuru'nun yok olması, tarihsel bir kayıp olmuştur. Gelecek nesillere Bandırma Vapuru'nu, o dönemin koşullarını aktarmak üzere 1999 yılında, Samsun'da vapurun bire bir replika inşa projesi başlatılmıştır. Replika müze projesi, 1999 yılında T.C. Samsun Valiliği'nin, Bandırma Vapuru'nun özgün boyutlarında yeniden yapım çalışmalarına yönelik aldığı karar doğrultusunda başlamıştır. Samsun İl Genel Meclisi'nin, 23 Kasım 1999 tarihli kararı sonucunda (T.C. Samsun Valiliği, 2022) T.C. Samsun Valiliği İl Özel İdaresi ve Samsun Büyükşehir Belediyesi, 2001 yılında (Konyar, 2012, s. 10) replikanın yapım işi için harekete geçmiştir (T.C. Samsun Valiliği, 2022). Bandırma Vapuru'nun replikası, 15 Nisan 2001 tarihinde tamamlanarak 18 Mayıs 2003 tarihinde Samsun ili Canik ilçesinde bir müze gemi olarak ziyarete açılmıştır. Replika geminin tüm hakları 2005 yılında Samsun Büyükşehir Belediyesi'ne devredilmiştir. Bandırma Vapuru'nun replikası, aynı yıl çevre düzenlemesi yapılan alanda, Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığı tarafından müze olarak işletilmeye başlamıştır.

Rüsumat No:4 Gemisi

Rüsumat No:4 Vapuru, Türk Millî Mücadelesi'nde en etkili kullanılan deniz araçlarından birisidir. Karadeniz üzerinden Rusya ile Trabzon arasında gidip gelerek Anadolu'ya silah, mühimmat, erzak ve yardım taşımıştır. Karadeniz'de Trabzon Limanı üzerinden Doğu Cephesi ve Batı Cephesi arasındaki taşımacılığı sağlamıştır. Rüsumat No:4, dönem dönem Rusya'da onarılmış olsa da mücadele yıllarında tam anlamıyla yeterli seviyede bir onarım görememiştir (T.C. Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi, 1964, s. 38).

Rüsumat No:4 Vapuru, 85 ton ağırlık ve 6 mil/sa azami hıza sahiptir. Gemi, Karadeniz Ereğlisi'nde 10 Haziran 1920 tarihinde Millî Deniz Gücü'ne dâhil edilmiştir (T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2003, s. 31). Rüsumat No:4, 60 tona kadar yük kapasitesine sahiptir (T.C. Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi, 1964, s. 103). İstanbul Hükümeti tarafından kaçakçılığı engellemek üzere 30 Mayıs 1920 tarihinde Karadeniz'e gönderilmiş, 10 Haziran 1920 tarihinde TBMM'nin emrine girmiş, 19 Aralık 1920 tarihinde askerî personel ile göreve başlamıştır (T.C. Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi, 1964, s. 18).

Rüsumat No:4 Vapuru, 1920 yılının ortalarından başlayarak 1921 yılının Ekim ayına kadar Millî Mücadele'ye taşımacılık işlerinde önemli bir hizmette bulunmuştur. Türk İstiklâl Savaşı'nda kaybedilen tek gemi olması, Rüsumat No:4'ün Millî Mücadele'deki anlamını arttırmaktadır (T.C. Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi, 1964, s. 43).

Rüsumat No:4, seferlerinden birinde, 354 sandık cephaneye ile birlikte mühimmatı dâhil iki adet 88 mm'lik top yüklenerek 16 Temmuz gününü 17 Temmuz gününe bağlayan gece, Trabzon'dan hareketle İnebolu'ya doğru yola çıkmıştır. Bu esnada Karadeniz'de devriye gezdiği bilinen biri Panter sınıfı Yunan muhribi diğeri yardımcı kruvazör olan devriyelere yakalanmamak için 17 Temmuz akşamı Ordu'ya sığınmıştır. Ertesi gün, yükü boşaltılan gemi, 19 Temmuz gününün sabahı Yunan devriye birliklerinin Ordu önlerinde görülmesinin ardından, süratli bir şekilde baştankara edilmiştir. Sığ suya çekilen geminin baş tarafına gaz dökülerek yakılmıştır. Liman açıklığına kadar gelen düşman devriye birliği, Rüsumat No:4 gemisinin bu durumu karşısında herhangi bir müdahaleye lüzum görmeyerek devriye görevine devam etmiştir. Devriye gemilerinin uzaklaşmasının ardından Rüsumat No:4, Ordu halkının destekleri ile kısa süre içerisinde söndürülmüştür. Yangının ardından gemi, büyük gayret sarf edilerek ertesi gün yüzdürülmüştür. Ordu'dan, 23 Temmuz günü hareket eden gemi, 24 Temmuz günü Trabzon'a varmıştır. Üst güvertesi yanmış bir vaziyette bulunan ve baş direği yıkılmış olan Rüsumat No:4, onarılmak üzere ivedilikle Batum'a gönderilmiştir (T.C. Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi, 1964, s. 43).

Vapur, onarım çalışmalarının tamamlanmasının ardından, 26 Eylül 1921 tarihinde Trabzon'da cephaneye yüklenerek yola çıkmış, iki gün sonra Samsun'da yükünü boşaltmıştır. Gemi, dönüş yolunda, 30 Eylül 1921 günü, Görele Burnu'nun yakınlarında düşman devriyesiyle karşılaşmıştır. Rüsumat No:4, kıyıya yönelmiş ve gemi, baştankara ettirilmiştir. Deniz valfleri açılarak kısmen batırıldığı esnada düşman devriyesini oluşturan iki gemi tarafından top ateşine tutulmuştur. Atılan kırk kadar mermiden Rüsumat No:4'e isabet eden beş gemiye ağır hasar vermiştir. Gemiye kurtarma çalışmaları, 1 Ekim 1921 tarihinde başlatılmıştır. Trabzon'dan getirilen Tecrübe Römorkörü ile çalışmalar sürerken 14 Ekim 1921 tarihinde tekrar beliren düşman devriyesi, Rüsumat No:4'e yaklaşık kırk dakika boyunca ateş etmiş ve emektar gemiye dokuz mermi isabet ettirmiştir. Bu olaydan sonra kurtarılmaya ihtimali kalmayan Rüsumat No:4, 1921 yılının Kasım ayı

⁷ Deniz Yolları İşletmesi.

⁸ Osmanlı Denizcilik İşletmesi.

ortalarına doğru kaderine terk edilmiştir (T.C. Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi, 1964, s.43-44).

Rüsumat No:4, Millî Mücadele’de Karadeniz’de gerçekleştirdiği toplam on seferde, sekiz top, iki binden fazla sandık top mermisi, binden fazla tüfek, yedi binden fazla sandık mermi ve yaklaşık bin kasaturadan oluşan teçhizatı Batı Cephesi Komutanlığı’na ulaştırmayı başarmıştır. Bu başarısından dolayı gemiye ‘Gazi’ unvanı verilmiştir.

Rüsumat No:4 Gemisi ile gösterilen kahramanlıklara binaen Ordu Büyükşehir Belediyesi tarafından geminin yüz birinci seneidevriyesinde bir kopyası yaptırılarak ziyarete açılmıştır. Geminin bire bir kopyasının yapımı, Atatürk’ün Ordu kentinde karaya ilk ayak bastığı yer olduğundan sebep Altınordu Sahili Ayışığı Meydanı’nda, yerleştirildiği yerde tamamlanmıştır (Karakas, 2022). Çevre düzenlemesinin de tamamlanmasının ardından ‘Rüsumat No:4 Gemisi ve Açık Hava Müzesi’ adı ile 25 Nisan 2023 tarihinde düzenlenen resmî törenle ziyarete açılmıştır.

Tartışma ve Sonuç

Karadeniz, Türk Kurtuluş Savaşı’nda dışarıdan gelen yardımların Anadolu’ya ulaştırılmasında ve Anadolu’nun içerisinde ulaşım ve taşımacılığın sağlanmasında büyük rol oynamıştır. Heyet-i Temsiliye ve ardından TBMM, bütün olanaksızlıklara rağmen küçük çaplı bir nakliye filosu kurmayı başararak cephe karargâhlarına sevkiyatları gizli ve bekletmeden gerçekleştirmiştir. Türk Kurtuluş Savaşı’nda büyük zaferler kazanılması, tüm olanaksızlıklara rağmen Karadeniz üzerinden yürütülen bu taşımacılık faaliyetlerinin sürekliliğine ve başarısına bağlı kalmıştır. Karadaki birlikleri destekleyen Türk denizcileri büyük bir destanın yazılmasına vesile olmuştur.

Denizcilik üzerine olan ilginin toplumda 1980’li yıllarda artması ile birlikte, Türkiye’nin farklı kentlerinde deniz temalı müzeler hizmete girmeye başlamıştır. Özellikle tarih boyunca denizcilikte önemli bir yere sahip olan Çanakkale, İzmir gibi kentler, Türklerin Anadolu’ya girdikleri dönemlerden bu yana denizcilik çalışmalarında öncelikli kullanılan İzmit, Gölcük, Karamürsel gibi kentleri de barındıran Marmara Denizi kıyıları, bu iş için yoğun olarak kullanılmıştır. Bu dönemde kolektif akıl, Türk Kurtuluş Savaşı’nın kazanılmasında hizmet veren, Millî Mücadele sürecine önemli katkısı olan gemilerin hafızalardan silinmemesi, dönemin zorlu koşullarının topluma daha eksiksiz bir hâlde aktarılması, Türk Kurtuluş Savaşı’na tanıklık etmiş ve bizzat savaşmış olan deniz araçlarının yok olmaması ya da bire bir kopyaları ile yaşatılmaya çalışılması için harekete geçmiştir. Karadeniz sahillerinde, özdeşleştikleri kentlerde bulunan liman ya da iskelelerde veya liman ve iskele canlandırmaları ile halka açık alanlarda sergilenen Türk Kurtuluş Savaşı anıt ve müze gemileri, kültürel birer miras olarak Türk ulusunun kimliğinin ve kolektif hafızasının vazgeçilmez birer parçası olmuştur.

Millî Mücadele’de en yoğun kullanılan İnebolu, Trabzon gibi Karadeniz liman kentlerimizde anıt gemilerin sergilendiği ya da müze gemilerin ziyaretçilerini beklediği böylesi alanların bulunmaması dikkat çekicidir. Ayrıca Türk Kurtuluş Savaşı nakliye filosunda yer alan korunmaya değer daha birçok gemi bulunmaktadır. Bu bağlamda birer anıt olarak koruma altına alınan Millî Mücadele gemilerinin sayısının yetersiz olduğu söylenebilir. Bu tür anıt ya da müze gemiler, birer turizm çekim noktası olmaktan ziyade kolektif hafıza ve toplumsal bilince hizmet etmelidir. Bu sebeple, yabancı turistlerin çokça tercih ettiği modern savaş gemilerinin ekonomik çekicilikleri bir yana toplumsal bilinç ve kolektif hafıza, millî kimliklendirme gibi farklı işlevlere sahip ulusal gurur kaynaklarının daha yaygın olarak halkın ziyaretine açılması, modern savaş gemilerine nazaran ekonomik olarak fazladan külfet getirecek olsa da toplumsal bir hizmet gereksinimidir. Bu tür ulusal değerleri sebebi ile değer verilerek koruma altına alınan tarihi gemilerin, modern savaş gemilerinin sergilenmesinde olduğu gibi bir grup halinde senaryolaştırılarak tek bir noktaya gelen ziyaretçilerin birden çok İstiklâl gazisi gemiyi gezmesi sağlanabilir. Bu tür Türk Kurtuluş Savaşı anıt gemi koleksiyonları, atıl duruma düşen özgün gemiler toplanarak oluşturulabileceği gibi gemilerin replikaları üretilerek de oluşturulabilir. Özgün olarak bulunabilen gemilerin yanında, bulunamayan ya da yok olan gemiler için replikalarının üretilmesi ile hibrit koleksiyonlar oluşturmak, daha uygulanabilir bir yöntem olacaktır.

Türk Kurtuluş Savaşı anıt ve müze gemilerinin sergilenmesinde unutulmaması gereken bir diğer önemli husus, replikaları üretilen ya da restore edilen gemilerin, hiçbir yaşanmışlığı, tarihselliği, hatıratı bulunmayan yepyeni gemiler şeklinde sergilenmesinin tarihsel bilinç oluşturmaktan ve yaşanmışlıkları yansıtmaktan uzak olmasıdır. Bu tür anıtsal yapıların sergilenmesinde, özellikle tarihsel süreçte önemli olaylar sonucunda gemilerin aldığı yaralara dikkat çekmek üzere kurgulanan sergiler daha dikkat çekici ve tarihselliği daha uygun bir yolla ifade etme biçimi olacaktır. Bu tür önemli tarihsel izlere dikkat çekmek için farklı tür boya kullanımı, üç boyutlu makyajlar ve hareketli ışıklandırma sistemleri tercih edilebilir. Ayrıca üç boyutlu görselleştirmeye ya da ışıksal makyaja olanak tanıyan projeksiyonlarla gemilere farklı sürelerde yansıtılan farklı tür izler de gemilerin tarihsel değişiminin daha anlaşılır olmasını sağlayacak ve çekilen zorlukların, verilen emeklerin daha doğru bir biçimde anlaşılmasına olanak tanıyacaktır.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazar, çıkar çatışması olmadığını beyan etmiştir.

Finansal Destek: Yazar, bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Conflict of Interest: The author has no conflicts of interest to declare.

Financial Disclosure: The author declared that this study has received no financial support.

Kaynakça

- Ariker, S. (2019). Çanakkale cephesi'nde Osmanlı donanmasının faaliyetleri. *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 96, 489-503.
- Büyüktuğrul, A. (1973). *Osmanlı deniz harp tarihi* (Cilt 4). T.C. Deniz Basımevi.
- Esin, G. (2017, 04 Aralık). 13 Kasım 1918. Kartal İstimbotu'nun güvertesinden bir haykırış: Geldikleri gibi giderler. *Marine Deal News*, 22 Aralık 2023 tarihinde <https://www.marinedealnews.com/13-kasim-1918-kartal-istimbotunun-guvertesinden-bir-haykiris-geldikleri-gibi-giderler/> adresinden erişilmiştir.
- Gürdeniz, C. (2017, 27 Temmuz). Milli Mücadele Kartal istimbotunda başladı. *Yacht Türkiye*. 22 Aralık 2023 tarihinde <https://www.yachtturkiye.com/yazarlar/cem-gurdeniz/milli-mucadele-kartal-istimbotunda-basladi.html> adresinden erişilmiştir.
- Hergüner, M. (1992). *Kurtuluş Savaşı'nda denizciliğimiz*. Türkiye Denizciler Sendikası.
- Işın, M. (1946). *İstiklal Harbi deniz cephesi*. T.C. Deniz Basımevi.
- Karadoğan, U. C. (2011). Milli Mücadele yıllarında Türk bahriyesinin durumu ve faaliyetleri. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 27(81), 603-649.
- Karakaş, G. (2022, 19 Ağustos). Milli Mücadele'nin 4. anıt gemisi Rusumat 4. *Milliyet*. 09 Eylül 2023 tarihinde <https://www.milliyet.com.tr/gundem/milli-mucadelenin-4-anit-gemisi-rusumat-4-6809533> adresinden erişilmiştir.
- Konyar, H. (2012). 19 Mayıs 1919, Bandırma Vapuru ve Atatürk'ün şehri Samsun. *Müze Dergisi*, 5, 6-13.
- Metel, R. (1996). *Atatürk ve donanma*. T.C. Deniz Basımevi.
- Müderisoğlu, A. (1995). Vahdetin'in Kurtuluş Savaşını başlatması için Mustafa Kemal Paşa'ya 400.000 altın ve 400.000 kağıt lira verdiği gerçek dışı bir iddiadır. *Atatürk Yolu Dergisi*, 4(15), 291-303.
- Mütercimler, E. (1989). *Millî Mücadele'nin kahraman gemisi Alemdar*. Türkiye Denizciler Sendikası.
- The Golden Hinde*. (2023). National Historic Ship. 21 Aralık 2023 tarihinde <https://www.nationalhistoricships.org.uk/page/golden-hinde-london> adresinden erişilmiştir.
- Nutku, E. (1962). Anadolu'ya sevkیات. *Yakın Tarihimiz*, 2(26), 411.
- Samsun İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü. (2021). *Bandırma Gemi Müzesi*. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı. 22 Aralık 2023 tarihinde <https://samsun.ktb.gov.tr/TR-362756/bandirma-gemi-muzesi.html> adresinden erişilmiştir.
- Soyak, H. R. (2006). *Atatürk'ten Hatıralar* (3. Baskı). Yapı Kredi Yayınları.
- Tarakçı, N. (2015, Kasım). Kurtuluş Savaşı önce Karadeniz'de kazanıldı. 13 Eylül 2023 tarihinde <https://tasam.org> adresinden erişilmiştir.
- T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı. (2003). *İstiklal Harbinde bahriyemiz* (S. Polat, F. Atabey & A. Özdemir, Haz.). Merkez Daire Başkanlığı Basımevi.
- T.C. Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi. (1964). *Türk İstiklal Harbi: Deniz cephesi ve hava harekâtı* (Cilt V). T.C. Genelkurmay Basımevi.
- T.C. İstanbul Valiliği. (2019, 06 Ekim). *Milli Mücadelenin denizdeki sembolü: Kartal İstimbotu*. 22 Aralık 2023 tarihinde <http://www.istanbul.gov.tr/milli-mucadelenin-denizdeki-sembolu-kartal-istimbotu> adresinden erişilmiştir.
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2021, 25 Şubat). *Bandırma Gemi Müzesi*. *Türkiye Kültür Portalı*. 22 Aralık 2023 tarihinde <https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/samsun/gezilecekyer/bandirma-gemi-muzesi> adresinden erişilmiştir.
- T.C. Samsun Valiliği. (2022, 19 Mayıs). *Bandırma Vapuru tarihçesi ve Bandırma Gemi Müze*. 28 Temmuz 2023 tarihinde <http://www.samsun.gov.tr/bandirma-vapuru-tarihcesi-ve-bandirma-gemi-muze> adresinden erişilmiştir.
- T.C. Samsun Valiliği. (2023). *Bandırma Vapuru*. 22 Aralık 2023 tarihinde <http://samsun.gov.tr/bandirma-vapuru> adresinden erişilmiştir.
- TMMOB Gemi Mühendisleri Odası. (2021, 23 Ocak). *Tarihi Kartal İstimbotu böyle restore edildi...* [Belgesel]. 03 Eylül 2023 tarihinde <https://www.youtube.com/watch?v=7Op3IroiOsM> adresinden erişilmiştir.
- Türk Deniz Medya. (2023, 14 Kasım). *Kartal İstimbotu'nun öyküsünü konu alan 'Merküt' filminin lansmanı yapıldı*. 22 Aralık 2023 tarihinde <https://turkdeniz.com/kartal-istimbotunun-oykusunu-konu-alan-merkut-filminin-lansmani-yapildi> adresinden erişilmiştir.
- Ünal, M. S. (2022). Türk İstiklal Harbinde Karadeniz. *Kırklareli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 6(1), 157-182.

Extended Summary

Introduction

After the conclusion of the First World War, the remnants of the Ottoman territories were subsequently began to be occupied by the Entente Powers pursuant to Article 6 of the Armistice of Mudros. The Turkish resistance movement, which was started by patriots who were unable to accept this situation, under Mustafa Kemal Pasha, won important victories and established the Republic of Türkiye despite all difficulties. The sailors played a significant role in prevailing in the arduous struggle referred to as the Turkish War of Independence.

The military dispatch of the national struggle in Anatolia, whose west, east and south were firmly under the control of the invading troops, was only accomplished by sea over the Black Sea in the north. At the onset of the struggle, the representative committee was able to form a small-scale naval force with warships smuggled from the capital Istanbul, a few civilian vessels and confiscated foreign-flagged vessels. The success of the military operations conducted on land during the Turkish War of Independence was greatly dependent on the steadfastness of sea transportation executed by this naval unit through the Black Sea. This success, which seemed to be hidden in the background, was not forgotten by the Turkish nation, and since the beginning of the 21st century, some of the ships that served in the Black Sea transport fleet during the War of Independence have been preserved as memorial or museum ships.

In this study, the memorial and museum ship works undertaken by the Turkish people to safeguard social consciousness and collective memory regarding the ships belonging to the naval fleet that supported the Turkish War of Independence were scrutinized, as well as the safeguarding of silent sailor witnesses of the National Struggle as cultural assets. The efforts to protect the ships were found beneficial, and the adequacy of the conservation work in the current situation was discussed. It was concluded that a small number of ships belonging to the fleet were protected and more ships worth salvaging and protecting. Suggestions were made regarding the display of ships and presentation techniques.

Memorial or Museum Ship Concept

Ships that have reached the end of their useful life and have been converted into a public museum for educational or commemoration purposes for preservation are referred to as 'memorial ships' or 'museum ships'. It is considered the 'Golden Hinde' by many authorities, as it is the world's first museum ship. However, museum ships have been exhibited in a modern sense after the World Wars. Nonetheless, it is not economically efficient for states to convert a ship into a museum. The disposal of ships for recycling, their use as artificial corals, or their use as targets in military exercises is more economical than the maintenance of museum ships.

Turkish War of Independence Themed Memorial and Museum Ships

Following the First World War, a modest navy was initially established to replace the Ottoman Navy, which was imprisoned, to wage the Turkish War of Independence against the occupation forces. The main purpose of this navy was to ensure military shipments in Anatolia, all routes of which were controlled by the Entente Powers. The maritime organization began to take shape in the mid-1920s and maritime activities carried out over the Black Sea were organized. Despite all the difficulties encountered during the Turkish War of Independence, the transportation activities carried out uninterruptedly through the Black Sea played an important role in winning the victory. After the proclamation of the Republic, emphasis was placed on the Turkish naval power and efforts were made to eliminate its shortcomings immediately.

Since the early 2000s, some of the most memorable marine vessels or their exact replicas of the Turkish War of Independence have begun to be exhibited in theme parks or museums. The replica of Bandırma Ferry has been exhibited in Samsun city center, Bandırma Ship-Museum and National Struggle Open Air Museum since 2003. The Alemdar Ship has been hosting its visitors in the Gazi Alemdar Museum in the Ereğli district center of Zonguldak since 2008. The replica of the Rüşumat No:4 Ship was put into service in April 2022 in the city center of Ordu, inside the Rüşumat No:4 Ship and the Open Air Museum to host its visitors. The original Kartal Steamboat was found and restored in 2016 and delivered to the Naval Forces Command in 2018. Since then, it has been serving as a memorial ship at the Istanbul Shipyard.

Discussion and Conclusion

During the Turkish War of Independence, the Black Sea remained the sole means of delivering aid from outside Anatolia and facilitating transportation within Anatolia. Despite all the difficulties, the Representative Committee was able to establish a small-scale transportation fleet and carry out shipments to the front headquarters without delay. The triumph of the war was made possible by the uninterrupted execution of maritime transportation operations.

As interest in maritime culture increased in society in the 1980s, maritime-themed museums began to open in different cities of Türkiye. During the subsequent period, the collective thought took action to ensure that the ships that made a significant contribution to the Turkish War of Independence were not erased from history, that the challenging circumstances of the period were more fully communicated to the populace, and that the sea vessels that witnessed and fought in the Turkish War of Independence were not destroyed or preserved with copies. Turkish War of Independence memorial and museum ships, exhibited in public areas in the Black Sea coastal towns, have become an indispensable part of the identity and collective memory of the Turkish nation as cultural heritage.