

İKİNCİ DÜNYA SAVAŞ'INDA REFAH ŞİLEBİ HADİSESİ ve SONRASI GELİŞMELER

OSMAN YALÇIN* - MUSTAFA ŞAHİN**

ÖZ

İkinci Dünya Savaşı'nın ilk yıllarında Almanya Türkiye'ye karşı ittifak çabası içinde iken Hitler tarafından saldırmazlık taahhüdü verilmiştir. Öte yandan bu yakınlaşmadan rahatsız olan İngiltere, Türkiye'nin savaş başlamadan hemen önce sipariş verdiği dört adet denizaltı gemisi ile dört adet muhribin tesellüm tecrübesinde bulunmak üzere bir askeri grubun İngiltere'ye gönderilmesini istemiştir. İngiltere, Türk personelin Mısır'a kadar denizyolu ile intikal ettirilmesini istemiş, oradan da İngiltere'ye uçakla gönderileceğini belirtmiştir. Söz konusu görevi ifa etmek maksadıyla Türk Hükümeti, o anda boş olan eski bir deniz aracı Refah Şilebi'ni görevlendirmiştir. Denizci, havacı ve gemi personelinden oluşan 200 kişilik katile, Mersin'den 23 Haziran 1941 günü hareket etmiştir. Gemi hareketinden 20-25 mil sonra saat 23.01'de kimliği belirsiz bir denizaltı tarafından torpillenerek batırılmıştır. Bu olayda 167 Türk ve 1 İngiliz olmak üzere 168 kişi hayatını kaybetmiş 32 kazazede ise kurtulabilmiştir. Kazadan hemen sonra Alman ve İtalyanlar kazada sorumlulukları olmadıkları yolunda açıklamada bulunmuşlardır. Dönemin süreli yayınları, değerlendirmeleri, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi Belgeleri ve Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridelerine göre; yapılan değerlendirmelerle Refah Şilebinin batırılması hadisesi Türkiye Cumhuriyetinin Ulusal ve Uluslararası güvenliğine bir müdahale olarak değerlendirilmiştir. TBMM'de şiddetli tartışmalar yaşanmış, Milli Savunma Bakanı ve Ulaştırma Bakanı istifâ etmek zorunda kalmıştır. Daha sonraki yıllarda Fransızların gemiyi yanlışlıkla batırdıkları yolundaki bulgular üzerine gizli pazarlıklar sonucu 2 savaş gemisi tazminat olarak Türkiye'ye verilmiştir.

Anahtar Kelimeler: İkinci Dünya Savaşı, İngiltere, Almanya, Fransa, Refah Şilebi.

* Yrd.Doç.Dr.Hv.Öğ.Alb., Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) D.Bşk.lığı, o.yalcin@hho.edu.tr

** Dr.Per.Alb., 3'üncü Kolordu Komutanlığı, e-posta: msahin44m@yahoo.com

THE REFAH TRAGEDY DURING THE WWII AND DEVELOPMENTS IN THE AFTERMATH

ABSTRACT

In the first years of the WWII, with the purpose of creating an alliance, Hitler guaranteed non-aggression towards Turkey. The British were irritated by this development and they requested that a military procession from Turkey should be sent to Britain concerning the delivery of the four submarines and four destroyers that had been ordered by Turkey just before the beginning of the war. On their request, the procession planned to reach Egypt by sea and once there take a plane to Britain. Turkish government commissioned an available old ship named SS Refah to carry out the mission. Consisting of a crew of 200 from the Navy, Army and the Airforce, the procession set sail from Mersin on June 23, 1941. After 20-25 miles off the shore, SS Refah was torpedoed and sunk by an unidentified submarine at 23:01. 167 Turkish and 1 British crew members killed and 32 were rescued. After the incident, Italy and Germany claimed no responsibility over the incident. According to the journals, studies, State Archives of the Prime Ministry and GNAT records of the time; the attack against SS Refah had been declared as an act of aggression towards the national security of the Republic of Turkey. There were some heated arguments in GNAT that led to the resignation of the Minister of Defence and the Minister of Transportation. Later, after some findings indicating that the French sank SS Refah by accident, through secret deals 2 battleships were given to Turkey as compensation.

Keywords: WWII, Britain, Germany, France, SS Refah.

GİRİŞ

Atatürk 28 Eylül 1932'de kendisini ziyarete gelen Amerikalı General Mac Arthur'a İkinci Dünya Savaşı öngörüsüne ilişkin önemli açıklamalarda bulunmuştur. Atatürk, Sovyet tehdidine temas etmekte, İtalya'nın bir askeri güç olmaktan uzak olduğunu, Almanya, Fransa ve İngiltere arasındaki sorunun bir Avrupa sorunu olmanın çok ötesinde olduğunu ve gelecekte Avrupa'nın kaderinin Almanya'nın elinde olduğunu söylemiştir¹. Türkiye, savaşın çıkacağını öngörmüştür. 1936 yılı Türk basınında İkinci Dünya Savaşı'na ilişkin öngörülerini görmek mümkündür. Bu bakımdan İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması sürpriz olmamıştır. Türkiye bu kapsamda “*Yurtta Sulh, Cihanda Sulh*” ilkesinin bir gereği olarak bölgesel ittifaklar yapmıştır. Balkan Antantı ve Sadabat Paktı bu düşüncenin ürünü olarak hayata geçirilmiştir. Osmanlı bakiyesi yeni bağımsız olmuş ülkeler ile komşu ülkeler tam bağımsız kalabilmek için güç birliği yapmıştır². Ne var ki İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile Balkanlar güçlü devletlerin denetimine girmiş, Sadabat Paktı da işlerliğini kaybetmiştir. Türkiye vermiş olduğu Millî Mücadele ile revizyonist ve anti revizyonist bir politikaya ihtiyaç duymamıştır.

İkinci Dünya Savaşı öncesi Almanya'nın İngiltere ve Fransa ile bir antlaşma yapması beklenirken, 23 Ağustos 1939 tarihinde Sovyetler Birliği ile saldırmazlık antlaşması yapması “*şaşırtmıştır*”³. Bu aynı zamanda Karl Haushofer'in Büyük Avrasya Projesi olarak bilinen Almanya-Rusya-Japon işbirliğinin mümkün olamayacağını göstermiştir. Oysa Bismark döneminde uygulanan Almanya-Rusya işbirliğinin gerek Avrupa gerekse dünyada etkin kalması için sürdürülmesi gerekliydi. Bu durum Almanya'nın 1933 sonrası uyguladığı politika ile bir çatışmanın işaretlerini vermiştir.

Almanya'nın 1 Eylül 1939'da Polonya'ya saldırısı ile beklenen savaş patlak vermiştir. Almanların baskın tarzında süratle ilerlemesi uzun süredir

1 İsmet Giritli, “Atatürk ve Barış”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C 2, S 6, (Temmuz 1986), s. II, <http://www.atam.gov.tr/dergi/sayi-06/ataturk-ve-baris>, (Erişim tarihi: 14 Ocak 2015).

2 Mustafa Şahin, *Atatürk Dönemi ve Sonrası Türk-Afgan İlişkileri, Afganistan Penceresinden Bakış*, TASAM Yay., İstanbul 2015, s. 92-95.

3 Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasî Tarihi*, Alkım Yay., İstanbul 2009, s.369-376.

yatıştırma politikası takip eden İngiltere başta olmak üzere Avrupalı güçlü devletleri endişeye sevk etmiş ve kısa bir süre sonra savaş küresel bir boyut kazanmıştır. Türkiye de aniden gelişen olaylar karşısında aktif tarafsızlığını ilan etmiş ama olası bir Alman saldırısına karşı ise orduyu teyakkuz durumuna geçirmiştir. Savaşın başlaması ile birlikte Türkiye her iki tarafın baskısı ile karşılaşmıştır. Ne var ki, Türkiye'nin beklediği en büyük tehdit Sovyetler Birliği'dir. Bu durum doğal olarak ihracat ve ithalat ürünlerinin durumunu özelliklerine göre etkilemeye başlamıştır. Türkiye elindeki kromu stratejik bir madde olarak her iki tarafa dengeli bir siyaset izleyerek pazarlamasını bilmiştir. Kaldı ki, taraflar da buna Türkiye'yi kaybetmemek veya kazanma adına göz yummuşlardır.

Hitler, Napolyon'dan 129 yıl sonra bir kere daha Rusya'yı kendi evinde işgal etme seferi (Barborassa Harekâtı)'ni başlatmıştır. Barborassa Harekâtı'ndan bir gün sonra 23 Haziran 1941'de meydana gelen Refah Şilebi Faciası ile ilgili belirsizlik halen gizemini korumaktadır. Refah Şilebinin batırılması amacının "*her halükarda Türkiye'yi savaşa sokmak olduğu açıktır*"⁴. Türkiye ise bütün idari kadroları ile bu savaştan ısrarla uzak durmaya özen göstermiştir. Bu durumda bir tercihten ziyade tarafların yoğun askeri gücü ve silahlanmaktaki performanslarının karşısında duyulan eksikliklerin büyük etkisi vardır. Bu etkinin gündeme geldiği önemli bir gelişme Adana Görüşmesinde Türkiye'nin yüksek rakamlarda olsa bile muhataplarından talep ettiği sayısal olarak oldukça fazla miktardaki ihtiyaçlarda görülmektedir.

1. Araştırmanın Amacı ve Önemi

İkinci Dünya Savaşı savaşın nedenleri, savaşta meydana gelen olaylar, yaşanan trajediler, toplumların yapısında meydana getirdiği değişimler ve nihayetinde savaşın sonuçları ile tarihte önemli bir dönüm noktasıdır. Bugün de başta Birleşmiş Milletler yapısı ve diğer bir çok uluslararası yapıda olduğu gibi halen İkinci Dünya Savaşı'nın sonuçlarına göre inşa edilmiş bir yapı egemenliğini sürdürmektedir.

4 Esat Arslan, "Refah Faciasının 60'ıncı Yıldönümünde Kara Harp Okulu Mezunu 16 Şehidimiz", *Silahlı Kuvvetler Dergisi*, S 370, Ekim 2001, 80-86, s. 80.

Türkiye, İkinci Dünya Savaşı yıllarında savaşın tarafların merkezinde yer alan coğrafyası ile oldukça stratejik bir ülke konumundaydı ve savaşın büyük güçlerin çekim alanına girmesi için yoğun bir tazyike maruz kalmıştır. Bu süreçte ağır bedeller ödemiştir. Bu çalışmada yer alan ve ağır sonuçları olan Refah Şilebi Hadisesi ve hadisenin yıllar sonra Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde tartışılması, mağduriyetler yaşanması en önemlisi de aradan geçen 76 yıla rağmen bazı hususların halen bilinmiyor olması araştırmanın amacı ve önemini oluşturmaktadır.

1.1. Araştırmanın Yöntemi

Makalenin derlemeden ziyade bir telif eser olmasına yönelik olarak arşiv kaynaklarından, dönemin gazetelerinden ve konu içinde önemli bir yeri oluşturan Meclis zabıtlarından yararlanılmıştır. İlaveten konu ile ilgili bu güne kadar yapılan çalışmalar oldukça mahdut olduğundan telif ve tetkik eserler ile makalelerden ve resmi internet sitelerinden yararlanılmıştır. Çalışmada temin edilen bilgilerin olduğu gibi verilmesi yerine bilgilerin bilimsel çerçeve dâhilinde alanın sınırlarında kalınarak yorumlanmasına ve çıkarımlarda bulunulmasına önem verilmiştir. Çalışmanın bir makale olması sebebiyle konu ile ilgili bütün teferruatları içermesi mümkün değilse de araştırmacılar bakımından katkı sağlayacak önemli hususlara değinilmiştir. Bunların bazıları Şilebin batmasının yıllar sonra gündeme gelmesinin dikkate alınması, yaşanan mağduriyetler sebebiyle hak sahiplerine yönelik olarak gündem oluşturması ve hadisenin bilinmeyen hususları sebebiyle halen üzerinde çalışılabilecek bir saha olmasıdır. Bu çalışmada Tarihsel Maddecilik yöntemi kullanılmıştır.

1.2. Çalışma Grubu-Evren ve Örneklem

Çalışmanın iki öznesi bulunmaktadır. Refah Şilebi asıl konu olmakla birlikte aslında ana tema Türkiye'nin İkinci Dünya Savaşı'na çekilmesi için farklı güç merkezlerinden farklı gayelere yönelik tazyiklerdir. Refah Şilebinin batması sonrası Türkiye'de oluşturduğu gündem ve Meclis'te yürütülen çalışma da detaylı olarak incelenmiştir. Güç merkezleri tarafından savaşın istedikleri yönde evrilmesi ve zaferin kazanılması için hareket alanı merkezinde yer alan Türkiye'nin taraf olması oldukça katkı sağlayacak bir müttefik olabilirdi. Bu nedenle her ne pahasına olursa olsun savaşa girmesi sağlanmalıydı.

Nitekim İkinci Dünya Savaşı yıllarında gerçekleştirilen 10'dan fazla konferansın yarısından fazlasında Türkiye'nin savaşa dâhil edilmesinin görüşülmesi bu kapsamdadır. Türkiye perspektifinden bakıldığında ise Birinci Dünya Savaşı'na bir oldu-bitti ile dâhil olmanın bedelini İmparatorluğa veda ederek ödeme bilincinin idari sorumluluklarını taşıyanlarda oldukça canlı tutulduğu gerçeğinin yanında ülkenin savaşa hazırlık yönüyle de oldukça eksiklikleri olduğu bilinmektedir.

1.3. Verilerin Analizi ve Kullanılan İstatistiksel Teknikler ve Bulgular

Çalışmada konuyla ilgili kaynak çeşitliliğinin konunun anlaşılmasına katkı sağlayacağı dikkate alınmıştır. Dönemin şartlarının değerlendirilmesi alan uzmanlarının eserlerinden tetkik edilmiş, özellikle Meclis'te yapılan görüşmelerin değerlendirilmesinde dönemin şartlarının yansıtılmasına özen gösterilmiştir.

Olayın meydana geldiği dönemin şartları dikkate alınarak, Türkiye açısından şartların değerlendirmesi yapılmış; tehditler, fırsatlar, ülkenin imkânsızlıkları içinde savunmaya yönelik çalışmalar yapılması gerçeği incelenmiştir. Savaş şartlarında çevresi tamamen savaştan çevrili bulunan Türkiye'nin savunma gücünü artırmak için bazı tedbirler almaya çalıştığı, Refah Şilebi Hadisesinin de bu çerçevede yapılan bir girişim esnasında yaşandığı dikkate alındığında konu daha da önemli hale gelmektedir. Kendi savunma gücünü milli imkânlarla yapma gücüne o dönemde henüz ulaşamayan bir ülkenin olası bir tehdit ya da savaş durumuna hazırlıklı olabilmek için savaştan taraflarla bir taraftan iyi geçinmek ve onlardan silah, teçhizat ve eğitim alma mecburiyeti diğer taraftan ise taraflardan birine yakınlık duyulması halinde diğer tarafın tehdit alanına girme endişesi ortaya çıkmaktadır.

Refah Şilebi, Türkiye'nin milli savunmasını pekiştirmek için aldığı tedbirlerin hayata geçirilmesi aşamasında, savaştan tarafların Türkiye'yi kendi saflarında savaşa dâhil edebilme uğraşlarına hedef olmuş bir olay olarak ortaya çıkmış, olayın kim tarafından ve ya kimler tarafından nasıl planlandığı konusundaki belirsizlikler ise halen delilleri ile çözülememiş, Türkiye açısından ders alınacak pek çok sonuçları olmuştur. Çalışmada bu hususlar detaylı olarak incelenmiştir.

2. Refah Şilebi Hadisesi

2.1. Refah Şilebinin Hazırlanması

Alman orduları 1941 tarihinde Balkanlara sarkmış ve hızla ilerlemeye başlamıştır. Öncü Alman tümenleri önce Romanya sonra Bulgaristan'da ilerlemişler ve savaşı genişletmişlerdir. 17 Şubat 1941 tarihinde Alman ordularının öncü tümenlerinin Bulgaristan-Türkiye sınırına iyice yaklaşması Türkiye'yi ciddi olarak endişelendirmiştir. Türkiye ile Almanya'nın her an savaşa girmesi beklentisi oluşmuştur. Türkiye'nin jeopolitik konumu, kültürel yapısı, tarihi birikimi ve özellikle Birinci Dünya Savaşı sonrası yapmış olduğu Kurtuluş Savaşı, Almanya için hesaba alınması gereken bir durumdur. Almanya Ankara Büyükelçisi Franz Von Popen, Türkiye'de oluşan tedirginliği gidermek, Türkiye'yi İngiltere'ye karşı kazanmak için Hitler'in 01 Mart 1941 tarihli ilk mektubunu İsmet İnönü'ye 04 Mart 1941'de takdim etmiştir. Hitler mektubunda, Alman ordularının Türkiye sınırlarına yaklaşmamacığının garantisini vermiştir. Bu mektupta Ege ve Trakya'dan Türkiye lehine toprak verilmesinden de söz edilmiştir. İsmet İnönü tarafından Hitler'e gönderilen cevabi mektupta Türkiyenin Almanya'nın isteğine sıcak bakmadığı belirtilmiştir. Ancak karşılıklı mektuplaşmalar sonucu, önceden oluşan tedirginlik yerini bir nebze rahatlığa bırakmıştır. Bununla birlikte Türkiye, daima bir güvensizlik ve rahatsızlık içinde bulunmak durumunda kalmıştır. Almanya takiben Türkiye'ye 10 yıllık saldırmazlık anlaşması önermiştir. Bu görüşmenin antlaşma ile bitmesi müttefikleri oldukça rahatsız etmiştir. Bu gelişmeler üzerine Amerika, Ödünç Verme ve Kiralama Yasası'ndan Türkiye'nin yararlanmamasını kararlaştırmışsa da İngiltere bu dönemde Türkiye'yi tam olarak Almanya safına atmayacak esnekliği göstermiştir⁵. Ancak Pearl Harbour baskını sonrası durum değişmiş, Japonya'nın Almanya yanında savaşa katılmasının Türkiye üzerindeki etkisini değerlendiren Amerika, Türkiye'ye yönelik kısıtlamaları kaldırmıştır⁶. Bu antlaşmanın imzalanması üzerine Hitler, "*Ülkelerimiz ve halklarımız bugünden itibaren, her*

5 Baskın Oran, **Türk Dış Politikası**, C I, (1919-1980), İletişim Yay., 3. baskı, İstanbul 2001, s.430-445.

6 Oran, **a.g.e.**, s.447; Nuri Yavuz, "İkinci Dünya Savaşı'nda Almanya'nın Balkanlara Girmesi ve Türk Alman Münasebetlerine Tesiri", **Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri I: İkinci Dünya Harbi ve Türkiye**, 20-22 Ekim 1997, İstanbul, Gnkur.Basımevi, Ankara 1998, 152-164, s.160-162.

zaman böyle kalma kararlılığı ile karşılıklı bir güven dönemine giriyorlar” açıklamasını yapmıştır. Bu antlaşma sonrası Türkiye, Almanya’dan hava malzemesi istemiş, 28 adet FW-58 savaş uçağı satın almıştır. Diğer bir savaş uçağı modeli olan Heinkel-III malzemesi isteğini Almanlar karşılamamıştır. Türkiye ise İngiltere üzerinde düşürülen uçaklardan kurtarılan Heinkel-III parçalarını İngiltere’den talep etmiş ve bu talebi karşılanmıştır. Oysa Almanlar da bu uçağı savaş sonuna kadar kullanmıştır⁷. Kırklareli ve Edirne’den geçen ve daha sonra Çatalca’ya kadar uzatılan ve adını Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak’tan alan “*Çakmak Hattı*” bu süreçte daima canlı tutulmuştur.

1941 yılı Mart ayında Almanya ile Türkiye arasında Von Papen aracılığı ile yapılan görüşmelerde Hitler, savaşı kendisinin çıkarmadığını ve Türkiye üzerinde bir emelleri olmadığını hatta bu sebeple Alman birliklerinin Türk sınırına yaklaşmaması emrini verdiğini belirtmiştir. Daha sonra arada bir tampon bölge oluşturulmuştur. Alman-Türk uyuşması İngiltere’yi ciddi olarak rahatsız etmiştir. İngiltere, Türkiye’nin mutlak surette kendi yanında olmasını, bunun sağlanamaması halinde Almanya ile dostluk içinde olmamasını istemektedir. İngiltere bu sırada yaptığı bir atak ile tersanelerinde yapılan 4 Türk gemisinin hazır olduğunu ve Türkiye’nin teslim alabileceğini bildirmiştir. Bu gemilerin isimleri *Uluç Reis*, *Murat Reis*, *Oruç Reis* ve *Burak Reis*’tir. Dönemin Ankara’da görevli İngiliz elçisinin Almanlarla saldırmazlık paktı imzalanmaması karşılığında dört denizaltının ve iki filo uçağın verileceğini söylemesi de oldukça ilginç ve beklenmeyen bir gelişme olmuştur⁸. Oysa İngiltere kısa süre önceye kadar bu gemileri savaşı bahane ederek vermeme yönünde ısrarını sürdürmüştür⁹. Son anda İngiltere’nin kararını değiştiren saiklere yönelik bir tespit bulunamamıştır. Almanya’nın bu aylarda gücünün zirvesinde olması ve Türkiye’yi yanına çekme ihtimaline karşı İngiltere’nin böyle bir tercihte bulunması düşünülebilirse de kısa süre içinde bu durumun gerçekleşmesi pek olası gözükmemektedir. Kaldı ki, Almanya’nın daha önce de yeteri kadar güçlü durumdaydı. Almanya ile kısa süre önce imzalanan saldırmazlık paktının bir müttefiklik antlaşmasına dönüşme ihtimaline karşı duyulan endi-

7 Hulusi Kaymaklı, **Havacılık Tarihinde Türkler 3**, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara 2005, s.111.

8 Arslan, a.g.m., s.81.

9 Rahmi Akbaş, “Bir Hüzün Kaynağı Refah Faciası”, **Türk Yurdu**, ISSN1300-2323, 7. Devre, C 29 (61) S 262 (623) 98. Yıl, Ankara 2009, s.92-98, s.92.

şe de dikkate alınması gereken bir husus olsa bile Türkiye'nin uzun süredir uyguladığı dış politika ve İngiltere ile olan karşılıklı hükümlülükleri bu ihtimalde zayıflatmaktadır.

Söz konusu deniz ve hava araçlarını teslim almak üzere gönderilecek Deniz ve Hava Kuvvetlerine mensup mürettebatı intikal ettirmek maksadıyla bir geminin yola çıkarılmasına Türk Hükümeti tarafından karar verilmiştir. Bunun için seçilen vasıta sivil Refah Şilebi olmuştur. “*Şilep 1901 yılında İngiltere’de Sunderland’da yapılmış, 1931 yılında, S/S Perseveranze isimli üç ambarlı bu şilebi, Barzilya–Banjamen Vapur Kumpanyası satın almış ‘S/S Refah’ adını vermiştir. Sahipleri İstanbullu Musevi iki aile olup Pertev Benjamen ve Adnan Berzilya’dır*”¹⁰. İngiltere Türk mürettebatın 25 Haziran 1941 tarihinde Mısır’ın Port Said Limanı’nda hazır olmalarını istemiştir. İngilizlerin bu tarihte hazır bulunulması konusunda ısrarcı olmaları da oldukça önemlidir¹¹. Dönemin Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak, aniden değişen İngiliz kararına şüphe ile yaklaşmıştır. Hükümet, Türkiye’yi yanlarına çekmek istedikleri için karar değişikliğinin olabileceğini değerlendirmiştir¹². Türk mürettebatın buradan İngiltere’ye olan yolculuğunu, Quenn Mary Transatlantiği korumasında sürdüreceği bildirilmiştir. Türk Dışişleri konuyu ilgililere iletmış, Milli Savunma ve Ulaştırma Bakanlıkları koordinesinde hazırlıklar başlatılmıştır. Bu ani değişiklik iki ülke arasında Türkiye’nin tutumunda stabil duruma rağmen İngiltere’nin durumunda meydana gelen değişikliğin anlamlı olduğunu düşündürmektedir.

Refah Şilebi 23 Haziran 1941 tarihinde yaşanan müessif olayla tanınmışsa da geçmiş yıllarda da birçok önemli seyire çıkmış, yapmış olduğu görevler devlette yazışma konusu olmuştur. Bunlardan biri 10 Ekim 1935 tarihli Atatürk’ün onayı da dâhil Türkiye Cumhuriyeti’nin ilk üç Cumhurbaşkanı’nın imzasının yer aldığı gizli kararnamedir. Bu kararnameye göre Rusya’dan alınıp Odesa ve Sivastopal’a getirilmiş olan malzeme ve mühimmatın İstanbul’a taşınması için Refah vapurunun 2490 sayılı Kanun’a göre pazarlıkla 9.700

10 Akbaş,a.g.m., s.93.

11 Arslan, a.g.m., s.82.

12 Akbaş,a.g.m., s.93.

T.L.'ye kiralanmasına onay verilmiştir¹³. Refah'ın bir diğer tarihe geçen ve yazışmalara konu olan faaliyeti Eylül 1940 tarihindedir. İzmir Çamaltı'ndan almış olduğu ham malzeme ile yola çıkmış ve Sömbeki Adası yakınında İtalyan Deniz unsurları tarafından durdurularak Rodos'a götürülmüş ve takiben serbest bırakılmıştır. Ulaştırma Bakanlığının yazışmalarında konu Başbakanlık, Genelkurmay Başkanlığı ve Dışişleri Bakanlığına bildirilmiştir¹⁴. İngiltere'ye yapılacak yolculuğun "*Barzılay ve Benjamen Vapur Kumpanyası*"na ait Refah Şilebi ile yapılmasının kararlaştırılması ile Refah tarihte bir kere daha isminden bahsettirecek ve büyük bir dramın da adıyla anılması gündeme gelecektir. Geminin sahipleri, kaptanı ve mürettebatı geminin gerçekte nereye gideceğini bilmemektedir. Kendilerine Mısır'a giderek burada bulunan askeri malzemeleri getirecekleri bildirilmiştir.

Refah Şilebi'nin önceki adı "*Perseveranza*" olup mezkûr şirketin 1931 yılında satın alması ile adı Refah olmuştur. Şilep uzun yolculuğa ve açık denizlere uygun değildir ve 40 yaşındadır. 1901 tarihinde İngiltere'nin Sunderland tezgâhlarında yapılmıştır. Boyu 102 metre 20 santim, eni 14 metre 80 santim ve su çekeri 7 metredir. 16 Haziran'da İstanbul'dan hareket edip 21 Haziran 1941'de Mersin Limanı'na geldiğinde personel tarafından hayal kırıklığı ile karşılanmıştır. Oldukça eski, bakımsız, arızaları mevcut ve planlanan personel miktarını taşıyacak boyutta değildir. Kazadan kurtulanların anlattığına göre; bir önceki seferi kömür yükü olan Refah Şilepi, 201 yolcuyu taşımak üzere hazır hale getirilmeye çalışılmıştır. Bu maksatla, tarafsızlık ilkesinden hareketle iskele ve sancak taraflarıyla, ambar kapağına büyük birer Türk bayrağı yapılmıştır. Gece de projektörle aydınlatılmıştır. Deniz Harp Okulu'ndan yataklar alınmış, geminin tuvaleti de yetersiz olduğundan güverteye yeterli miktarda tuvalet yapılmıştır. Gemide 24'er kişilik 2 filika bulunmaktadır. Oysa bu yolculuğa çıkan personele göre yetersizdir. Sürati ise oldukça düşük olup saatte ancak 8,5 mil yol alabilmektedir. Refahın kısa süre içerisinde güvenli olarak uzak yolculuğa çıkması için yeterli bir bakımdan geçmesi gerektiği kafil başkanı Yarbay Zeki Işın tarafından Ankara'da ilgililere iletilmiştir. Refah Şilebi'nin kaptanı İzzet Dalkıran'dır. İkinci süvarisi ise Birinci Dünya Savaşı'nda özellikle Çanakkale Cephesi hava harekâtında önemli görevler

13 **Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)**, 030.18.01.02.58.77.11.

14 **BCA**, 030.10.0.0.169.173.9, s.1, 2.

yapmış olan Deniz Hava Yüzbaşı Hüseyin Sedat, Gemi Komutanı deneyimli bir subay olan Yarbay Zeki Işın'dır. Şilebin 28 mürettebatı bulunmaktadır. Görev kapsamında ise şilepte yolculuk yapacak iki gurup vardır. İngiltere'den denizaltıları getirecek Deniz Kuvvetleri personeli ile başlarında Yüzbaşı Reşat Ersel'in bulunduğu İngiltere'de pilotaj eğitimi alacak 1941-A devresi 20 hava sınıfı Asteğmen¹⁵ yer almaktadır¹⁶. Deniz kuvvetleri personeli; 19 deniz subayı, 63 deniz astsubayı ve 68 deniz erinden oluşan toplam 150 deniz personelinde oluşmaktadır. Toplam mevcut ise; gemiye son anda binen Yüzbaşı rütbesindeki İngiliz İrtibat subayı, kaptan dâhil 29 gemi personeli, 21 hava personeli ve 150 deniz kuvvetleri personeli ile toplam 201 kişiden oluşmuştur¹⁷. Burada önemli bir sorun bir amaca yönelik olarak teşkil edilmesi gereken görev grubunda başka amaçlara yönelik olarak da birleştirmelerin yapılmasıdır. Barış şartlarında normal bir durum olarak yapılacak bir birleştirme savaş şartlarında risk olarak ortaya çıkabilmektedir. Özellikle İngiliz Yüzbaşı ile ilgili izlenimler de üzerinde durulması gereken ikinci bir husustur. Üçüncü bir sorun ise görev ile görevin icrasına yönelik olarak dizayn edilen aracın evsaf ve kalitesinin durumudur.

2.2. Refah Şilebinin Yola Çıkması ve Batırılması

Görev için seçkin subay ve astsubaylar tefrik edilmiştir. Gemi Komutanı olarak görevlendirilen Yarbay Zeki Işın, daha önce yurt dışından denizaltılar getirmiş ve önemli birimlerde komutanlık yapmıştır. Gemi Komutanı Yarbay Işın, Milli Savunma Bakanlığı Deniz Müsteşarı olan Tümamiral Mehmet Ali Ülgen¹⁸'e görev için Refah Şilebi'nin uygun olmadığını söylemiş ancak karar verildiği için itirazının bir tesiri olmamıştır. Gemi kaptanı ve Mersin Liman İşletmesi 200 personelin taşınmasının imkânsızlığını belirtmesine rağmen ve-

15 O dönemde mezun olan muvazzaf Türk subayları Asteğmen rütbesi ile mezun olmaktadır. Günümüzde muvazzaf subaylar Teğmen rütbesi ile mezun olmaktadır; Asteğmen rütbesi ise sadece yedek subaylar için kullanılmaktadır (Y.N.).

16 Lisans seviyesi eğitim veren Hava Harp Okulu 1 Ekim 1951 tarihinde Eskişehir'de açılmıştır. Bu tarihe kadar hava subayları kara ve deniz kuvvetlerinden hava kuvvetleri saflarına geçmişler ya da Kara Harp Okulu mezunu olmalarına rağmen burada hava sınıfına geçmek üzere eğitim almışlardır. Refah Şilebi'nde yer alan 20 hava subayı da Kara Harp Okulunda yetişen Hava sınıfı subaylardır (Y.N.).

17 Kaymaklı, a.g.e., s.138.

18 Oramiral Mehmet Ali Ülgen, 1 Temmuz 1949-6 Haziran 1950 tarihleri arasında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı yapmış bu görevden emekli olmuştur, (<http://www.dzkk.tsk.tr>, (Erişim tarihi: 30.09.2015)).

rilen emir geri alınmamış ve Yarbay Zeki Işın, gerçekleri söylemesine karşın ısrarlarının korkaklıkla değerlendirme noktasına geldiğini gemi kaptanına söylemiştir¹⁹. Zeki Işın, oluşan yeni durum karşısında daha fazla itiraz edecek bir durumun mümkün olmadığını görerek en olumsuz duruma göre görevi almak zorunda kalmıştır.

Bütün sıkıntılara rağmen Refah, 23 Haziran 1941 saat 17.30'da gemi Mersin Limanından yol almaya başlamıştır. Hedef, İngilizlerin verdiği 25 Haziran 1941 tarihinde Mısır'a yetişebilmektir. Son anda Şilebe binen İngiliz Se-faretinden Yüzbaşı rütbesinde bir İngiliz subayı²⁰, Kaptan İzzet Dalkıran²¹'ın rotasını değiştirerek yeni bir rota vermiştir²². Personel geminin muhtelif yerlerine dağılmış ve oldukça tehlikeli olan Akdeniz'de yolculuk başlamıştır. Akdeniz bu dönemde tarafların denizaltıları tarafından yoğun olarak kullanılmakta olduğundan pek güvenli değildir. Refah'ın yola çıktığı bir zamanda, uluslararası ilişkilerde önemli bir gelişme olmuştur. 18 Haziran 1941 tarihinde, Türk-Alman Saldırmazlık Antlaşması imzalanmıştır. Bu gelişme ile Almanya, Türkiye ile olası bir gerginliği engellemiş ve 22 Haziran 1941 tarihinde SSCB'ye yönelik Barborassa Harekâtına başlamıştır²³. Türkiye'nin bu dönemde göstermiş olduğu aktif silahlı tarafsızlık politikası ile dikkate alınması bir zorunluluk olarak görülmüştür.

Gemi yolculuğuna akşamüzeri başlamış ve kısa süre sonra karanlık çökmüştür. Yaklaşık 40-45 mil yol alındıktan sonra gece 22:30 sıralarında beklen-medik korkunç bir patlama ile önce gemi sarsılmış takiben geminin bordasından yediği darbe ile su almaya başlamıştır. Refah Şilebi, milliyeti belirsiz bir denizaltı tarafından torpillerle ve ikiye bölünmüştür. İki filikadan biri içinde uyuyanlarla birlikte havaya uçmuştur. Patlama ile elektrik sistemi bozulduğundan cereyanlar kesilmiştir. Geminin telsiz sisteminin bozulması nedeniyle

19 Akbaş, a.g.m., s.94; Geminin telsizi gemi elektriğinden beslendiğinden bu gemi batarken irtibat kurulmasına mani olmuştur.

20 Rahmi Akbaş, "Bir Hüzün Kaynağı Refah Faciası", konulu makalesinde; "Kâfileye neden katıldığı ortaya çıkmayan" bir İngiliz'in sürekli özel yapım şişme bir can yeleği ile dolaştığı bilgisi yer vermiştir.

21 Kaptan İzzet Dalkıran, Deniz subaylığı yapmıştır. Millî Mücadele yıllarında deniz taşımacılığında önemli hizmetlerde bulunmuştur.

22 Arslan, a.g.m., s.83.

23 Oran, a.g.e., s. 445, 447.

irtibat imkânı kalmamıştır. Yolcuların büyük çoğunluğu geminin güvertesinde bulunduğundan korkunç ve şiddetli patlama ve geminin bölünmesi nedeniyle büyük panik yaşanmıştır. Yolcuların bir kısmı yaralanmış, bir kısmı denize atlamış ve boğulmuş, bir kısmı ise denizde köpek balıklarının saldırısına uğradığından hayatını kaybetmiştir. Kaza nedeniyle büyük karmaşa yaşanmış, hayatta kalanlar, mevcut tek filikaya binmek için birbirlerine girmiştir. Yolculardan Yüzbaşı Nevzat Erül²⁴, tabancasını çekerek emir-komutanın kendisinde olduğunu söyleyip hayatta kalanları sıraya geçirerek filikaya bindirmiştir. Yüzbaşı Nevzat Erül, kaptan köprüsündeki İzzet Dalgakıran'ı ve Kafile Komutanı Yarbay Zeki Işın'ı filikaya davet etmiş fakat her ikisi de şilepte kalacaklarını söyleyip filikaya binenlere kendilerini kurtarmalarını söylemişlerdir. 200 kişi için 8-9 filikaya ihtiyaç varken yalnız iki filika ile bu uzun yolculuğa çıkılması neticesinde (bir filika da patlamada elden çıktığı için) tek filika ile yolculuk başlamıştır. Geminin aniden batmaması nedeniyle bazıları yeniden filikadan gemiye çıkararak su üzerinde yüzecek malzeme temin etmişlerdir. Filika ise sandalı suya indirmeye yarayan metaforanın arızası sebebiyle denize indirilememiş, geminin batması beklenmiş ve bu arada gemiden yiyecekler alınmıştır. Savaş şartlarının koşulları dikkate alınarak bu alanda daha kapsamlı tedbir alınması gerekirdi. Ne var ki, şilebin kendi yetersizlikleri yanında sefere hazırlanması için verilen sürenin yetersizliğinin de birçok tedbirin alınmasına imkân vermediği değerlendirilmektedir.

2.3. Gemiden Sağ Kurtulanların Hikâyesi

Gemiden kurtulanların anlattığına göre ilk başta denize atlayanlar boğulmuş, sandala atlayamayan İngiliz yüzbaşı da boğulmuştur. Su seviyesi Filikaya ulaşıncaya filika denize açılmıştır. Denize atlayanlardan 3-4 kişi de sandala alınmıştır. Küreklerden direk, battaniyelerden yelken yapıp rüzgârın yönünde yol alınmaya çalışılmıştır. Kıbrıs, geminin battığı yere 10 mil. uzaklıktadır. Ne var ki, lodos estiği için filika Türkiye tarafına doğru yol almıştır. Gemi ise tam dört saat sonra batmış ve pek çok denizci ve geleceğin hava pilotu personel hayatını kaybetmiştir. İrtibat kurma imkânı olmadığından ölümler artmıştır. Filika ile ayrılanların dışındakilerin bir kısmı da yaptıkları sal ile

24 Nevzat Erül, Refah Şilebi'ne İkmal Subayı olarak görevlendirilmiştir. Yarbay rütbesi ile Türk Deniz Kuvvetleri'nden emekli olmuştur, (Osman Öndeş, **Refah'ı Kim Batırdı?**, Denizler Kitabevi Yay., İstanbul 2006, s. 240- 241).

denizden kıyıya çıkmak için çalışmıştır. Bunlardan; Abdullah Şay, Kamil İnan ve Kadir Karaül yaptıkları sal ile denizde dalga ve geceleyin soğuyan havanın olumsuzlukları ile mücadele etmişlerdir. Sabaha karşı Abdullah Şay donmaya karşı atletini çıkarıp çığnemeye başlamış ve bu şekilde kendini toplamaya çalışmıştır. Diğerleri de onu taklit etmişler, sabahleyin oldukça yorgun halde denizde kendilerini kaybedecek hale gelmişlerdir. Kadir Karaül, “*Bakın geliyorlar, bizi kurtarmaya geliyorlar*” diye kendini denize bırakıp kaybolmuştur. Diğer ikisinin de kendilerini denize bırakacakları bir sırada yaklaşan bir motor onları kurtarmıştır. Bu arada bir başka motor da bir kapı üzerinde hayatta kalmaya çalışan hava subayı Haydar Gürsan²⁵’ı kurtarmıştır.

Yedi denizci, gemiden çıkardıkları sekiz metre genişliğinde, 12 metre uzunluğunda Türk bayrağı resmedilmiş ambar kapağına binmişler ama yol alamamıştır. Sabah olduğunda altı denizci yüzerek gitmeye karar vermişler ve denize atlamışlardır. Er Rahmi ise kapağın üstünde yalnız kalmıştır. Bu arada İstanbul’dan İskenderun’a giden bir gemi aldığı telsiz emri üzerine rotasını değiştirmiş ve Er Rahmi’yi kapağın üstünde baygın halde bulup almıştır. Geminin tek filikasına binen 28 kişi ise 20 saat 9 dakika yolculuktan sonra 24 Haziran Pazartesi, saat 19:00’da Adana Karataş Feneri yakında karaya adım atmışlardır. Fenerci durumu öğrenince ilgililere haber vermiş ve Türkiye kamuoyu bu olaydan sonra hadiseyi öğrenmiştir. Olayın duyulması ile uçaklar havadan, gemiler denizden arama yapmışlar ancak dört kişi dışında kimse bulunamamıştır. 27 Haziran 1941 tarihli Cumhuriyet Gazetesinde “*Bir vapurumuz Akdeniz’de batırıldı*” manşeti ile haber Türkiye’ye duyurulmuştur²⁶. Olayın meydana gelişi geç öğrenildiği gibi öğrenildiği zaman da basına yansması sınırlı kalmıştır. Şüphesiz iletişim o dönemde oldukça yetersizdir. Ancak deniz ortasında yüzlerce mil uzaklıkta göreve giden bir heyetin bu konuda çok daha donanımlı olarak gönderilmesi olası sorunları en aza indirmeye katkı sağlayabilirdi. Olay dönemin subaylarının hatıratlarında da yer almıştır. Yavuz Kruvazörü komutanlığı da yapan Deniz Subayı Edip Şehsuvaroğlu, II. Dünya Savaşı anılarını anlattığı “*Adamlı Torpidolar*” isimli eserinde Refah Faciasına da yer vermiştir. Şehsuvaroğlu, Müsteşar Amiral Mehmet Ali Ülgen’i 13 Şubat 1942 tarihinde Cuma günü ziyaret etmiş ve olayla ilgili

25 E.Hv.Plk.Kur.Alb. Haydar Gürsan.

26 Cumhuriyet, 27 Haziran 1941.

olarak Amiral'in kendisine yönelttiği suçlamadan dolayı büyük üzüntü içinde olduğunu belirtmiştir²⁷. Bu hadisenin Türkiye'nin savaş şartlarında olması ve 2'nci Dünya Savaşı'nın en yoğun olduğu bir zamanda meydana gelmesi sebebiyle gündemde fazla yer almadığı görülmektedir.

2.4. Hayatlarını Kaybedenlerin Genel Dökümü

Kazada pilotaj kursuna giden 16 hava subayı, 15 Deniz Subayı, 48 Deniz Astsubayı, 63 Deniz Eri ve 25 gemi mürettebatı olmak üzere toplam 167 kişi şehit olmuştur. Gemi personeli dâhil toplam 201 kişi olan yolculardan 34 kişi kurtulmuştur²⁸. Şehitler; 1 Yarbay, 10 Yüzbaşı, 4 Üsteğmen olmak üzere 15 Deniz Subayı, 16 Hava Öğrencisi Asteğmen, 6 Başgedikli, 8 Kıdemli Başçavuş, 8 Kıdemli Üstçavuş, 22 Kıdemli Çavuş ve 4 Kıdemli Onbaşı olmak üzere 48 Deniz Astsubayı, 2 Çavuş, 2 Onbaşı ve 59 er olmak üzere 63 Deniz Eratıdır. Askeri kayıpların toplamı 142'dir²⁹. Gemide yer alan birisi kaptan 25 sivil kişi de hayatını kaybetmiştir. Görgü tanıklarının sırtında can yeleği ile dolaştığını söyledikleri İngiliz Yüzbaşı da hayatını kaybedenler arasındadır. Gemide toplam 201 kişiden 21 kişi hava personelidir. 20 pilot adayı ve ile Yüzbaşı rütbesinde bir Hava Subayı bulunmaktaydı. 21 hava kuvvetleri personelinden 16 pilot adayı subay şehit olmuştur³⁰. Mareşal Fevzi Çakmak 29 Haziran 1941 tarihinde yayınladığı baş sağlığı telgrafında; *“Memleketin müdafaası için kıymetli harp vasıtalarını anavatana getirmek vazifesi alan ve Refah Vapurunda şehit düşen kahraman denizaltıcı ve havacı evlatlarımızın manevi huzurunda tazimle eğilir deniz ve hava mensuplarına en kalbi taziyelerimi sunarım.”*³¹ ifadelerini kullanmıştır. Fevzi Çakmak, bu olaydan müteessir olmuş ve sorumluların yeterli derecede tedbir almadığından büyük rahatsızlık duymuştur. Çalışmanın devamında bu husus ayrıca daha detaylı incelenmiştir.

27 Kansu Şarman, **Adamlı Torpidolar Edip Şehsuvaroğlu'nun II. Dünya Savaşı Anıları**, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2006, s.113.

28 Kaymaklı, a.g.e., s.139.

29 Akbaş, a.g.m., s.95.

30 Pilot adayı subayların isim listesi Ek-8'de sunulmuştur, (İstanbul-Yeşilköy Hava Kuvvetleri Müzesi Komutanlığı Arşivi).

31 Mareşal Fevzi Çakmak'ın Refah Faciası İle İlgili Taziye Mesajı, 29 Haziran 1941, (Akbaş, a.g.m., s.95); Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın taziye mesajı Ek-6'da ve Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın bu dönemde Hava Kuvvetleri Komutanlığı birliklerine yapmış olduğu ziyaretlerden birine ait fotoğrafı Ek-7'de sunulmuştur. (İstanbul-Yeşilköy Hava Kuvvetleri Müzesi Komutanlığı Arşivi)

2.5. Facia Üzerine Yapılan Değerlendirmeler ve Krom Nakli Meselesi

Saldırıyı savaştan ve Akdeniz’de donanması bulunan taraflardan hiçbiri sahiplenmemiştir. 24 Haziran 1941 tarihinde İngiliz Büyükelçisi Sir Knutchebull Hugessen yaptığı açıklamada; “*Olayı Akdeniz’de bulunan Alman ya da İtalyan denizaltıları meydana getirmiştir*” ifadesini kullanmıştır. Alman resmi ajansı DNB ise; “*İngilizlerin garip açıklaması vicdan rahatsızlıklarını kanıtıyor. İtalya’nın ve bizim olayla ilgimiz yok*” açıklamasını yapmıştır. Sonraki zamanlarda bir Fransız savaş gemisinin Refah’ı bir Mısır gemisi sanıp batırdığı iddia edilmiştir. Oysa kurtulanlar bölgede savaş gemisi görmemiştir. Başka bir iddiaya göre; İngilizlerin, denizaltıları vermemek ve Türkiye’yi, Mihver devletleri safından kendi saflarına çekmek için Refah Şilebini batırdıkları iddia edilmiştir. Kaza sabahı oldukça erken bir zamanda bir Fransız uçağının bölge üzerinde uçuşu şüpheleri Fransa aleyhine artırmıştır. Bu tarihte Fransız donanmasından bazı gemilerin Akdeniz’deki Alman saldırılarından korunmak için İskenderun limanında 10 gün kadar kalıp Suriye taraflarına geçmiş oldukları da dikkate alındığında bölge her bakımdan karışıktır. Ancak bu iddialar kanıtlanmamıştır³². Daha sonraki dönemlerde Fransa, “*Olayın bir yanlışlıkla olabileceğini*” kabullenmiş ve karşılığında iki savaş gemisi vermeyi kabul etmiştir. Olayın üzerinden 76 yıl geçmesine rağmen kaza sırrını korumayı sürdürmektedir. Burada da net ve olayı aydınlatacak bir kabullenme sözkonusu değildir.

Refah Şilebi Hadisesi Türkiye’de mahkemeye intikal etmiş ve seferle ilgili bulunan sorumlular konuyla ilgili olarak yargılanmıştır. Mahkeme süreci basın tarafından da yakinen takip edilmiştir. Tarafların mahkemedeki ifadeleri basında yer almıştır. Basında yer alan bilgiye göre vapura krom yüklemesi yapılmıştır³³. Basında olayın meydana gelişine göre mahkeme süreci çok daha yakından takip edilmiş ve konunun sorumlular yönüyle aydınlatılmasına yönelik çalışmalara ağırlık verilmiştir. Günümüzde tartışılan konulardan biri vapurda krom olup olmadığı hususudur. Basında yer alan haberler ve mahkemede verildiği iddia edilen ifadeye göre krom yükü bulunmaktadır. Bu konuda yapılan araştırmalar farklı bilgiler içermektedir. Mersin Liman Başkanı Zihni Koçak son ana kadar krom yükleneceği bilgisine sahipken, geminin kaptanı İzzet Dalkıran ise Port Said’den şeker yükleneceği bilgisine sahiptir. Refah Şilebi de savaş içerisinde ham malzeme taşımaktadır. Bu bakımdan yolcu

32 Kaymaklı, a.g.e., s.139; Arslan, a.g.m., s.84.

33 **Son Posta**, 7 Mayıs 1943; **Son Posta**, 03 Haziran 1943; **Son Posta**, 13 Ağustos 1943.

nakline uygun değildir. Bu durumu Recep Peker Meclis görüşmesinde “*Taşınan yolcu değildi insandı*” diye savunmuştur. Ne var ki, askerlerin ve askeri şahısların ergonomik ve güvenlik şartlarının oluşturulmadığı görülmektedir. Bu duruma hazırlık için gerekli olan sürenin oldukça sınırlı olması ve görevle ilgili farklı birimlerin sorumlu olmasının etkisinin olup olmadığı ayrıca incelenmelidir.

İkinci Dünya Savaşının başlaması ile birlikte Türkiye her iki tarafın baskısı ile karşılaşmıştır. Ne var ki, Türkiye'nin endişe ile beklediği en büyük tehdit Sovyetler Birliği'dir. Bu durum doğal olarak ihracat ve ithalat ürünlerinin durumunu özelliklerine göre etkilemeye başlamıştır. Türkiye elindeki stratejik bir madde olan kromu, her iki tarafla dengeli bir siyaset izleyerek ihraç etmeyi sürdürmüştür. Taraflar da bu duruma, Türkiye'yi kaybetmeme, şartların uygun olduğu vakit kazanma beklentisiyle tepki vermemiştir³⁴. Türkiye ile müttefikler ticaret anlaşmaları yapmış olmalarına rağmen alınan krom Türkiye'nin Almanya'ya satışının çok altında kalan rakamlardır. Türkiye denge siyaseti ile bir tarafın kontrolüne girmeden her iki kamp ile en stratejik ürünü olan krom ticaretini savaşın son aylarına kadar kesmemiştir³⁵. Türkiye yalnız ham malzeme ihraç eden bir ülke durumunda kalmamış ittifak gruplarından ithalatını özellikle savunma sanayii, hazır teçhizat ve silah alımında sürdürmüştür.

Refah Şilebi Hadisesi ülkede büyük üzüntüye sebep olmakla birlikte sorumlular bakımından da sonuçları olmuştur. Genelkurmay Başkanlığının talebi ile Milli Savunma Bakanlığı tarafından soruşturma açılmış, takiben sorumlu bakanlar ile göreve hazırlık aşamasında görev alanlar bu durumdan etkilenmişlerdir. Konu Meclis'te tartışılmış ve sorumluların görevlerini yapmaları aşamasında kusurları yönüyle görüşülmüştür.

2.6. Mersin'de Refah Şehitliği Yapılması

Milli Müdafaa Vekâleti tarafından Başbakanlığa yazılan 11 Ekim 1941 tarihli yazıda Refah Faciasında şehit olanların Mersin Asri Mezarlığında belirlenen bir yere defnedilmeleri için Belediye ile görüşülerek şimdilik yer temini

34 Nuri Karabaş, “İkinci Dünya Savaşı'nda Türkiye'nin Krom Satışları ve Müttefiklerin Politikaları”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C 25, S 2, (Aralık 2010), 447-482, s. 447-482.

35 Abidin Temizer ve M.Selçuk Özkan, “İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye'nin Krom Ticaretinin Siyasi ve Ekonomik Sonuçları”, *Studies of the Ottoman Domain*, C 3, S 4, (Şubat 2013), 1-17, s.1-13.

sağlandığı, Başbakanlıktan ise ayrılan yerin şehitlerin ruhlarını taziz için şehitlik haline getirilmesine yönelik olarak başkalarının defnedilmemesi ve bu konuda ilgililere icap eden emirlerin verilmesi talep edilmiştir³⁶. Başbakanlıktan 15 Ekim 1941 tarihinde İçişleri Bakanlığına gönderilen yazıda MSB'nin teklifinin uygun olduğu ve “...şehit denizcilerimizin ziyandan doğan acıyı yaşatacak düzende bir kabir yapılarak orasının bir şehitlik ittihaz edilmesi istenilmiştir”³⁷. Ancak söz konusu anıt, faciadan 31 yıl sonra 23 Haziran 1972 yılında Mersin Atatürk Parkı'nda yapılabilmektedir.

Refah Şehitleri abidesinin şekli, o zamanki Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Celal Eyiceoğlu (21.08.1968-30.08.1972)'nun Japonya ziyareti sırasında gördüğü Ertuğrul şehitleri abidesinin birebir aynısı olarak tasarlanmıştır. Bu anıt aynı zamanda İkinci Abdülhamit döneminde Japonya'dan görevden dönerken Japonya kıyılarında fırtına nedeniyle batan Ertuğrul Firkateyni'nde şehit düşen denizcilerin anısını yaşatmak adına ortak bir anıt olarak inşa edilmiştir. Günümüzde aynı yerde, aynı anıtta hem Refah Şilebi şehitleri hem de Ertuğrul Gemisi şehitleri için anma töreni icra edilmektedir³⁸. Anıtın Mersin'de yapılmasının sebebi ise göreve buradan çıkılmasıdır.

3. Refah Faciasının TBMM'de Gündeme Gelmesi

Kazadan sonra Genelkurmay Başkanlığı'nın 23 Haziran 1941 tarihli isteği üzerine MSB.lığı tarafından 28 Temmuz 1941 tarihinde soruşturma açılmıştır³⁹. Bu gelişmeler sonrası durum TBMM'ye intikal ettirilmiştir. Meclis'te “beş kişilik encümen” oluşturulmuş ve bu encümenin hazırladığı mazbata 02 Şubat 1942 tarih ve 34. İnikatta görüşülmüştür. Bu inikatta dönemin Ulaştırma Bakanı Cevdet Kerim İncedayı ve Milli Savunma Bakanı Saffet Arıkan'a yönelik bir tahkikat açılıp açılmaması karara bağlanmıştır⁴⁰. Beş kişilik komisyonu oluşturan milletvekilleri; Recep Peker, Fuat Sirmen, Yusuf Kemal Tengirşenk, Fikret Sılay ve Münir Çağıl'dır⁴¹. Beş kişiden Peker ve Sirmen herhangi bir tahkikata gerek olmadığını vekillerin görevlerini kusursuz yeri-

36 BCA, 030.10.193.325.12; Ek-3: Şehitlere Uygun Bir Şehitlik Belirlenmesi.

37 BCA, 030.10.193.325.12.

38 “Şehitlikler ve Anıtlar”, <http://www.dzkk.tsk.tr/> (Erişim tarihi: 13.10.2015).

39 Kaymaklı, a.g.e., s.140.

40 TBMM Zabıt Ceridesi, (TBMM Z.C.), VI/23 (02.02.1942), s. 217-237.

41 TBMM Z.C., VI/23 (02.02.1942), s. 221, 231.

ne getirdiklerine yönelik kanaatlerini ibraz etmişlerdir. Tengirşenk, Sılay ve Çağıl ise konunun mecliste tahkikat yapılması suretiyle incelenmesi yönünde kanaat beyan etmişlerdir. Görüşmeler de doğal olarak bu iki görüş çerçevesinde yapılmıştır.

“*Beş Kişilik Encümen Mazbatası*”nın görüşülmesinde birçok milletvekili söz almıştır. Görüşmede yer alan ve söz alarak konuyla ilgili görüş beyan eden dönemin milletvekilleri; Reis Refet Cantez, Konya Milletvekili Ali Rıza Türel, Sinop Milletvekili Yusuf Kemal Tengirşenk, Afyon Milletvekili Berç Türker, Yozgat Milletvekili Sırrı İçöz, Rize Milletvekili Kemalettin Kamu, Rize Milletvekili Fuad Sirmen, Ankara Milletvekili Ekrem Ergun, Bursa Milletvekili Muhittin Baha Pars, Eskişehir Milletvekili Emin Sazak, Manisa Milletvekili Refik İnce, Afyon Karahisar Milletvekili Hamza Erkan, Gümüşhane Milletvekili Hasan Fehmi Ataç, Antalya Milletvekili Rasih Kaplan, Bingöl Milletvekili Feridun Fikri, Kütahya Milletvekili Recep Peker, Muğla Milletvekili General İzzeddin Çalışlar, İstanbul Milletvekili General Kazım Karabekir, Yozgad Milletvekili Ziya Arkant, Çoruh Milletvekili Mazhar Müfid Kan-su ve takrir verenler; Samsun Milletvekili Naşid Fırat, Yozgad Milletvekili Ahmet Sungur, Bursa Milletvekili Dr.Sadi Konuk, Kırımlareli Milletvekili Züh-tü Akın, Tunceli Milletvekili Sami Erkman, Kastomonu Milletvekili Tevfik Aslan, Mardin Milletvekili Rıza Erten, Rize Milletvekili Saim Ali Dilemre, Aydın Milletvekili Adnan Menderes, İsparta Milletvekili Kemal Turan, Manisa Milletvekili Hüsnü Yaman, Bursa Milletvekili Fatin Güvendiren, Ankara Milletvekili Ahmet Ulus, Antalya Milletvekili N.Aksoy, Kayseri Milletvekili Ömer Taşcıoğlu ve Kütahya Milletvekili Alaettin Tiritioğlu'dur⁴².

Konya Milletvekili Ali Rıza Türel görüşme süresince en çok söz alan ve vekillerin sorumsuzluğunu savunan milletvekili olmuştur. Görüşmede öne çıkan bir diğer baskın karakter Recep Peker olmuştur. Asker kökenli milletvekilleri konuya daha üst perdeden ve teknik olarak bakmışlardır. Türel konuşmasında, vekillere yönelik vahim iddialar beklediklerini oysa heyetin raporunda vekillerin kusurlarının olmadığını memnuniyetle müşahade ettiğini, en önemli mesele olarak tahkik komisyonunun raporuna göre tahkikat açmaya Meclis'in yetkisiz olduğunu söylemiştir. Ceza mesuliyeti bakımından vekillere, siyasi mesuliyetleri olduğu gerekçesiyle sorumluluk yüklenemeyeceği, Peker ve

42 TBMM Z.C., VI/23 (02.02.1942), s. 217-237.

Sirmen'in raporuna göre vekillerin görevini hakkıyla yaptığını inandığını ve vekillerin bu kadar ufak tefek hadise ile meşgul olamayacağını söylemiştir⁴³.

Encümen adına söz alan Tengirşenk söz alarak “..*Mesul bir adamı mahkemeye sevk etmemek ne kadar büyük bir kabahat ise, suçsuz bir adamı mahkemede süründürmek de o kadar büyük bir kabahattir....*”⁴⁴ demiş ve görevlerinin olayla ilgili Meclis'in tahkikat açmasına gerek var mı? Yok mu? Bunu tespit olduğunu ve encümenin tahkik encümeni olmadığını tahkike gerek var mı yok mu sorusuna cevap arayan bir encümen olduğunu söylemiştir. Sözü'nün devamında kendisinin bir vekilin adına karar vermek olmadığını, doğrusunun ise vekillerin açık bir tahkikatla kendilerini temize çıkarmak olduğunu söylemiştir⁴⁵. Takiben söz alan Afyon Milletvekili Berç Türker konuşmasında; “*O kadar yeni vapurlar varken nasıl olup da külüstür Refah Şilebi ile vatan evlatlarının cehennemi bir göl olan Akdeniz'den Mısır'a gönderilmeye karar verildiğini*” sormuştur. Vekillerin bizzat kendilerinin üç kişilik komisyonun kararının uygulanmasını talep etmelerinin gerektiğini söylemiştir⁴⁶. Recep Peker söz alarak tahkikatla devletin en yüksek mesuliyet makamını işgal eden vekillerin çok zararlı bir emniyetsizlik içinde tazyik edilmiş olacağını, beş kişilik encümenin tahkik komisyonu önerisiyle işinin abesle iştiligal mi olduğu sorusunu sormakta ve öyle olsaydı bu komisyona gerek kalmayacağını söylemektedir. Şileple yolcu taşımanın yasak olduğunu insan taşımanın ise başka bir şey olduğunu, şilebin hizmete gönderilen subay ve erlerin sevkine tahsis edildiğini, bazılarının görevin durumunu dikkate almadan “...*askeri bir hizmet yolundaki nakliyatı değil, pırl pırl valizleri ellerinde bir turistik seyahat tasavvur ettiklerini....*” söylemiştir⁴⁷. Görüşmelerde söz alan vekillerin olaya bakışında önemli bir fark olduğu görülmektedir. Bazı vekiller cephe şartlarına göre durumu değerlendirmekte ve şartların dikkate alınmasının gereğini söylemektedirler. Oysa diğer söz alan vekiller ise göreve yönelik hazırlanan bir görev gemisinin şartlarının uygun olup olmadığı üzerine değerlendirme yapmaktadır.

43 **TBMM Z.C.**, VI/23 (02.02.1942), s. 217-219.

44 **TBMM Z.C.**, VI/23 (02.02.1942), s. 219.

45 **TBMM Z.C.**, VI/23 (02.02.1942), s. 221.

46 **TBMM Z.C.**, VI/23 (02.02.1942), s. 221.

47 **TBMM Z.C.**, VI/23 (02.02.1942), s. 224.

Ankara Milletvekili Ekrem Argun konuşmasında hadisenin toplum üzerindeki derin etkisi sebebiyle Tengirşenk'in de temas ettiği Tahkikat komisyonunun açılması gerektiği şeklindeki beyanına karşı konuşmuş ve komisyonun niçin tahkik komisyonu kurulması gerektiğinin gerekçelerini tek tek belirtmelerinin doğru olacağını, Meclis'in vereceği kararın milletin isteklerine tercüman olacağını ve komisyon kurulmasına gerek olmadığını savunmuştur. Muhittin Baha Pars'ın düşüncesi de tahkik komisyonuna gerek olmadığı yönünde olmuştur⁴⁸. Takiben Tengirşek yeniden söz alarak kararlarını savunmuş ve takiben Eskişehir Milletvekili Emin Sazak söz alarak “*Mademki encümen-den üç kişinin kanaati vekillere (iki bakan) soru sormak lazım diyorlar; bizim eski müstantik kadar salahiyetimiz yok mu? O soruları burada sorsak ve işi halletsek olmaz mı?*” diye seslenmiştir⁴⁹. Meclis'in konuyu araştırmasını ve aydınlatılmasını savunmuştur.

Gümüşhane Milletvekili Hasan Fehmi Ataç konuşmasında, İstanbul ve Mersin'de konuyla ilgili o kadar sorumlu varken Ankara'daki vekiller mi nezaret edecektir sorusunu sorarak sorumluluğun görevli memurlarda olması gerektiğine temas etmiştir. Devletin 260.000 memuru olduğunu ve bunların emirber olmadıklarını herkesin bir sorumluluğu ve yetkinliği olduğuna vurgu yapmıştır⁵⁰. Takiben General İzzeddin Çalışlar söz almış ve konuyu ilk olarak kayıplar bakımından ele almıştır. General, alınması gereken denizaltıların alınmaması ile ordu kuvvetinin büyütülememesi sonucunun ortaya çıktığını, diğer taraftan şehit olan her askerin de ayrı bir vatan müdafaası vasıtası olduğuna temas etmiştir. Takiben fevkalade bir hal de mevcut olmadığı halde Refah gibi bir şilebin elde oldukça sağlam, güçlü ve yeni gemiler varken tahsisini eleştirmiştir. Çalışlar, bu olayda kimsenin suçu yok denirse ileride devlette görev alan mühim eşhasın da ders alamayacağından tahkikat açılması gerektiğini belirtmiştir. Recep Peker yeniden söz alarak Çalışlara cevap vermiştir. Cevabında Akdeniz'in bütün muharebelere sahne olduğunu söylemiş ve hükümetin mümkün mertebe dışarıya fazla vapur göndermemek kararında olduğunu söylemiştir⁵¹. Aslında daha önceki konuşmalarında Akdeniz'in risklerini belirtmiş takiben konuşmasında vapurdakileri kast ederek “... gençler için bir

48 TBMM Z.C., VI/23 (02.02.1942), s. 227.

49 TBMM Z.C., VI/23 (02.02.1942), s. 229.

50 TBMM Z.C., VI/23 (02.02.1942), s. 230, 231.

51 TBMM Z.C., VI/23 (02.02.1942), s. 230-232.

*cehennem hayatı değil bilakis 48 saatlik bir deniz seyahati arzu edilip bulunmayacak bir nimettir, bir zevktir*⁵² açıklamasını yapması takip eden sürede ise Akdeniz'in büyük risklerini ifade etmesi birbiriyle çelişmiştir. Şüphesiz savaşların yaşandığı Akdeniz'in hiç bir savunma imkanı olmayan silahsız insanlar için de önemli bir risk olduğu açıktır.

Görüşmede İstanbul Milletvekili Kazım Karabekir de söz almış ve her iki tarafın kendini savunduğunu ve tarafların savunmasına göre bir etki oluştuğuna ve "*hissimize tabi olabiliriz*" diye konunun psikolojik boyutuna temas etmiştir. Beş Kişilik Komisyonun çalışmasının yeterliliğinin de dikkate alınmasını, aralarına denizci ve mütehassis konulmadığını, beş kişilik komisyonun yeterli olmaması halinde bu heyetin 15 kişiye kadar çıkarılarak yeni bir encümene gerek olup olmadığına "heyet-i celilenin" karar vermesi gerektiğini söylemiştir⁵³. Kazım Karabekir, tecrübeli bir general olarak muhtemel teknik yetersizliğe dikkatleri çekmiş aynı zamanda taraflar arasında uzlaştırıcı bir tavır ortaya koymuştur.

Görüşmede Bingöl Milletvekili Feridun Fikri söz alarak konuşulanlara yönelik bir değerlendirmede bulunarak, tahkikat açılmasına yönelik olarak Meclis Nizamnamesine bir madde eklenerek oluşturulan heyetlerin ifade alabilmesi, şahidi dinleyebilmesi ve delil toplayabilmesi gereğine değinmiştir. Takiben konu verilen takrirler ile oylamaya sunulmuş ve ilgili bakanlar hakkında tahkikat yapılmasına gerek olmadığı kararı çıkmıştır⁵⁴. Meclis'te yaşanan tartışmalar bu şekilde sonuçlanmış olsa da siyasi sorumluluk alan bakanlar daha önce istifa etmiş bulunuyorlardı. Bakanların istifası sürecinde istifalarını Başbakan kabul etmemiş ve Meclis'te güvenoyu vermelerini talep etmiştir. Meclis 14 kişi dışında güvenoyu vermiştir. 209 kabul oyuna karşı 14 ret oyu çıkması bakanları yine zor durumda bırakmış ve istifa etmişlerdir. Kaza sonrası Mareşal Fevzi Çakmak'ın tepkisi sert olmuştur. Mareşal, iki bakan için şiddetli bir serzenişte de bulunmuştur. Bu serzeniş şu sözlerle ifade etmiştir: "*Başka ehil adam yokmuş gibi, ayyaşlıkları ile şöhret bulmuş, ne yaptığını bilmez kimselere itibar ile mevki ve yetki verdikçe işte böyle olur. Dünyanın silah diye kıvrandığı bir zamanda pek mükemmel şeklide yapılmış*

52 TBMM Z.C., VI/23 (02.02.1942), s. 224, 232.

53 TBMM Z.C., VI/23 (02.02.1942), s. 233, 234.

54 TBMM Z.C., VI/23 (02.02.1942), s. 235-237.

dört denizaltımıza sahip olamayışımız bir yana, her biri başlı başına bir kıymet olan bunca güzide evladımızın boşu boşuna kurban gidişine yanmamak imkânı var mı?”⁵⁵ değerlendirmesi kendi mesleki kariyeri bakımından da kısa bir süre sonra yeni gelişmelere neden olmuştur.

Maliye Bakanlığı 15 Eylül 1942 tarihli Başbakanlığa yazdığı yazıda, Refah Şilebinde “... tahakkuk eden hazine zararının, vapurda kafi miktarda tahlisiye vasıtaları bulundurmamak suretiyle subay ve erlerimizin ölümüne sebebiyet veren ve haklarında amme takibi yapılmakta olan mesullerden tanzimi mümkün olup olmadığının tetkiki için bir hukuk heyeti teşkili...” için 20 Mart 1942 tarihli yazının işleme alınması hususunda müsaade istenilmiştir⁵⁶. Refah Şilebi meselesi sonraki dönemlerde mahkemeye intikal etmiş ve uzun süren bir dava süreci yaşanmıştır. Bu dava süreci basına da yansımış gelişmeler basın marifetiyle halka duyurulmuştur⁵⁷. Hukuki süreç bir süre gündemde yer almış ancak daha sonra Türkiye’de meydana gelen önemli gelişmeler ve dönemin şartlarının değişkenliği sebebiyle gündemden düşmüştür.

4. Refah Şehitlerinin Geride Kalanlarının Özlük Haklarına İlişkin Düzenlemeler

Milli Müdafaa Vekâleti (Milli Savunma Bakanlığı)’nin 15 Temmuz 1941 tarihli Başbakanlığa gönderdiği yazısında; kazada şehit olanların yakınlarına ve sağ kurtulanların da bütün eşyalarını kaybettiklerinden nakdi yardımda bulunulması teklif edilmiştir⁵⁸. Arşiv belgelerinde yapılan incelemede bahse konu teklifin uygun bulunduğu ve 04 Ağustos 1941 tarihli kararname ile şehitlere 4.000 TL., deniz ve hava subaylarına sekizer yüz, erbaş ve hava talebelerine dörder yüz ve erlere yüzer Türk Lirası nakdi yardım verilmesi Bakanlar Kurulunda kabul edilmiş ve dönemin Cumhurbaşkanı tarafından onaylanmıştır⁵⁹. Kazada şehit olanların her birinin ailesine 4.000 TL. yardım yapılmıştır.

55 Akbaş, a.g.m., s. 96; Mareşal Fevzi Çakmak’ın söz konusu bakanlara karşı kullandığı ağır ifadelerden sonra mesleki kariyerinin sonuna yaklaşmış, durumu tartışma konusu olmuştur. 12 Ocak 1944’de “yaş haddinden” emekli edilmiştir, http://www.tsk.tr/1tsk_hakkinda/genelkurmay_baskanlari/fevzi_cakmak.html, (Erişim tarihi: 15.10.2015).

56 BCA, 030.10.140.5.25.

57 **Son Havadis**, 07 Mayıs 1943; **Son Havadis**, 13 Ağustos 1943; Ek-9 ve Ek-10: Basında Refah Davası; Bu çalışmada basın başlığı konu dışında olduğundan kısaca değinilmiştir.

58 BCA, 030.10.140.5.15.

59 BCA, 030.18.01.02.95.65.20; Ek-1: Şehit Yakınlarına Maaş Bağlanması Hk.; Ek-2:Mağdurlara Nakdi Yardım Yapılması.

Şehitlerin buldukları derecenin bir üstünden de kanunun gereği olarak maaş bağlanması hususu Maliye Bakanlığı tarafından Bakanlar Kurulunda görüşülmek üzere teklif edilmiştir. Bakanlar Kuruluna gönderilen ve Hava Müsteşarlığı tarafından hazırlanan kanun layihasında deniz sınıfı başgediklilere üsteğmen rütbesi karşılığı, gedikli talebeleri, erler ve tayyareci talebelere teğmen rütbesi karşılığı maaş bağlanması belirtilmiştir⁶⁰. Maliye Bakanlığı daha sonraki benzeri olaylara emsal teşkil edeceği gerekçesiyle maaş bağlanmasına karşı çıkmıştır. Arşiv belgesinde ilgililerin zaten bu hakkı gelecekte hak ettikleri için başka olaylarla mukayese edilmemesi belirtilmiştir⁶¹. 23 Kasım 1942 tarihli ve Maliye Bakanlığı'ndan Başbakanlığa gönderilen yazıda 3485 ve 3486 sayılı kanunların gereği olarak şehitlere bir üst dereceden maaş bağlanmasının gerçekleştirildiği bilgisi yer almıştır⁶². Burada dikkati çeken bir ayrıntı olayın meydana gelişi ile arşiv belgelerinin tarihleri arasındaki zaman alan sürecidir. Olayın üzerinden 6 ay sonra Milli Müdafaa Vekaleti maaş bağlanması talebinde bulunmuş, 11 ay sonra ise Maliye Bakanlığı tarafından maaş bağlandığına dair yazı yazılmıştır.⁶³ Bu duruma sebep askerlerin, cephede şehit olmaması ve olayın meydana geliş şeklidir. Arşiv belgesinden anlaşıldığına göre Maliye Bakanlığınca geride kalanlara nakdi yardım yapıldığı ancak maaş bağlanması durumunun İcra Vekilleri Heyetinin karara bağlaması ile uygulanması önerilmiştir.⁶⁴ Sivil şahısların durumu ise daha sonraki yıllarda sonuca bağlanmıştır. Arşiv belgelerinden anlaşıldığına göre hava subayları henüz mezun olmamıştır ve mezuniyete bir buçuk ayları vardır. 3.000 TL. maaş bağlanarak on yıllığının birden verilmesi de düşünülmüş ancak ailelerin üzerinde yapacağı olumsuz tesir ve yapılan müracaatlar dikkate alınarak daimi maaş bağlanmasının uygun olacağı değerlendirilmiştir⁶⁵. 3 Kasım 1942 tarihinde Başbakanlık Müsteşarının MSB'ye daha önce gönderilen bir tezkereyi ilgi göstererek verdiği cevapta, facianın mağdurlarının aile efradına yönelik düzenlemeler yapılmış ve yetimlerine maaş bağlanmıştır⁶⁶. Dönemin savaş şartları dikkate alındığında ülkenin oldukça sıkıntıları olduğu bir za-

60 BCA, 030.10.140.6.5, s.3; Ek-5 ve Ek-4: (Şehitlerin Geride Kalanlara Maaş Bağlanması Hk.).

61 BCA, 030.10.140.6.5.

62 BCA, 030.10.140.6.5, s.2.

63 BCA, 030.10.140.6.5, s.2.

64 BCA, 030.10.140.6.5, s.3.

65 BCA, 030.10.140.6.5, s.6.

66 BCA, 030.10.140.6.5.

manda mağduriyet yaşayan geride kalanların haklarının korunması ve yaralarının sarılmasına dikkat edilmiştir. Ancak bu durum birden mümkün olmamış ve zaman içerisine yayılmıştır.

1947 yılında çıkarılan 5107 sayılı kanun ile şehitlerin dul ve yetimlerine yüzde otuz iyileştirme yapılmıştır. Bazılarının iyileştirmeden yararlanamaması sonucu ortaya çıkan tartışma konuyu yeniden gündeme getirmiştir. Sorunun ortaya çıkmasında, şehit kavramının nasıl anlaşılacağı üzerine yaşanan bir kavram karmaşasının gündeme gelmesi etkili olmuştur. Ülkenin güvenliği için hayatını kaybedenler ile bizzat düşman karşısında savaşırken hayatını kaybedenlerin arasında nasıl bir ilişki kurulması hususunda yaşanan tereddütler meydana gelmiştir. Takiben, TBMM’de 206 Sayılı Komisyon kurulmuştur. Milli Savunma, Maliye ve Bütçe komisyonlarının 15 Mart 1951 tarihli komisyon raporu ile ittifakla Refah faciasında şehit olanların varislerinin de dul ve yetim kapsamında olmasına yönelik olarak rapor vermeleri ile süreç tamamlanmıştır⁶⁷. “*Refah vapurunda ölen askerî şahısların*⁶⁸ *şehit, dul ve yetimlerinin de şehit, dul ve yetimi sayılması hakkında kanun tasarısı ve Millî Savunma, Maliye ve Bütçe Komisyonları raporları (1/161)*”nın aldığı karar ile kabul edilen kanun teklifi aşağıdaki hali ile Meclis Genel Kurulu’ndan geçerek kanunlaşmıştır.

27/6/1951 tarih ve 5795 sayılı Kanun ile “*23/6/1941 tarihinde batan Refah vapurunda ölen askerî şahıslar şehit, dul ve yetimleri de şehit dul ve yetimi sayılırlar ve haklarında bu tarihten itibaren şehit dul ve yetimi hükümleri uygulanır*⁶⁹” hükmü getirilmiştir. Kanun teklifi Meclis’te çok kısa bir görüşme sonrası kabul edilmiştir. Kanunun görüşmeleri arasında söz alan Maliye Komisyonu Üyesi Siirt Milletvekili Mehmet Daim Süalp; “*Muhterem arkadaşlar; Hükümet teklifini biz Maliye Komisyonunda görüşürken iki noksan*

67 TBMM, “Refah vapurunda ölen askerî şahısların şehit, dul ve yetimlerinin de şehit, dul ve yetimi sayılması hakkında kanun tasarısı ve Millî Savunma, Maliye ve Bütçe komisyonları raporları (1/161)”, S. Sayısı: 206, 15 Mart 1951, s. 1-7.

68 Askerî şahıs; kavramı üniforma giymeyen ancak TSK’da çalışan sivil personel (işçi, memur, istisnai memur vb.) hakkında kullanılır. Diğer personel ise (Er-Erbaş, Uzman Onbaşı, Uzman Çavuş, Astsubay, Subay) asker olarak tanımlanır, (İsmet Polatcan, **İç Hizmet Kanun ve Yönetmeliği**, 29. Baskı, İstanbul 2001, s.13).

69 “Refah vapurunda ölen askerî şahısların şehit, dul ve yetimlerinin de şehit dul ve yetimi sayılması hakkında Kanun”, Kanun Numarası:5795, Kabul Tarihi:27/6/1951, Yayımlandığı R.Gazete: Tarih: 3/7/1951 S 7850,Yayımlandığı Düstur: Tertip: 3, C 32, s.1750.

görmüş ve bunları ilâve etmiştik. Bunlardan biri hâdisenin vukuu tarihinin yazılmamış olması idi, onu ilâve ettik. İkincisi de ölen şehit denmişti, dul ve yetimlerine de sadece dul ve yetim, denmişti. Bunu da (şehit dul ve yetimi) şeklinde düzelterek bunlar için bir geçici madde ilâve etmiştik. Bütçe Komisyonu bunları bir madde içinde mezcetmiştir. Biz de aynen kabul ediyoruz.” şeklinde bir izahatta bulunmuştur⁷⁰. Onun dışında bir görüşme olmadan kanun aynen kabul edilmiştir. Ancak Refah faciası sonrası burada hayatını kaybedenlerin şehit sayılıp sayılmaması konusundaki tartışmalar özellikle şehitlerin geride kalanlarını rencide etmiştir. Bu durum, 04 Nisan 1953 tarihinde batan Dumlupınar Denizaltısı şehitlerinde de yeniden gündeme gelmiş ve Refah şehitlerine atıf yapılarak TBMM’de benzeri tartışmalara fazlaca girilmemiştir⁷¹. Hukuki alt yapının henüz oluşmakta olması ve benzeri olayların ilklerinden olmaları sebebiyle Refah Şilebi hadisesi mağdurlarının sorunlarının çözülmesi 10 yıldan fazla sürmüştür. Konu başta Meclis olmak üzere tartılışmış, basında yer almıştır. Burada şehit ve gazilere uygulanacak yöntemlerin tartışılması günümüzde meydana gelen benzeri olayların neticesinde geride kalanlara uygulanacak hukuki altyapının ilk örneklerinden olmuştur.

5. Olayın Türkiye’nin Ulusal/Uluslararası Güvenliği Bağlamında Değerlendirmesi

İkinci Dünya Savaşı’nın ortaya çıkışı Türkiye açısından sürpriz değildir. Ne var ki, Türkiye birçok temel sorununu henüz çözmüş değildir. Bunların başında da Mustafa Kemal Atatürk’ün öncelikli projesi olan “*Muasır medeniyeti*” yakalamaktan öte paydaşı olma ve temsil etme gücünden yoksunluk açmazıdır. Zira yüzlerce yıllık geri kalmışlığın hikâyesini kısa zamanda bir başarı öyküsüne dönüştürmek kolaylıkla üzerinden gelinecek bir problem değildi. Bunun yanında Türkiye’nin 1930’lu yıllarda oldukça hızlı değişim gerçekleştirdiği de bir gerçektir. Ülkenin yeniden imar edilmesi, kapitülasyonların etkilerinin ortadan kaldırılması, savaşların tahribatının ortadan kaldırılması, mübadele kapsamında zanaat ve sanatta yaşanan güçlükler, muhacirlerin iskânı ve yeni ortama uyumu, uluslararası alanda yükselen strese karşı bölgede güçlü

70 TBMM Z.C., IX/8, (22.06.1951), s. 324.

71 Yaşar Semiz, “Türk Basınında Dumlupınar Denizaltı Faciası (4 Nisan 1953) ve Sonrası”, Prof.Dr. Nejat Göyünç Armağanı, Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yay., Konya, 2013, 217-248, s.219-230.

durabilme ve “*Yurtta sulh, cihanda sulh*” prensibi perspektifinde tarafların güven duyduğu bir ülke konumunu yakalamak öncelikli hedef olmuştur. Güvenliğin barışçı bir çizgide yakalanacağına olan inanç Balkan ve Sadabad Paktları gibi birçok kazanımları beraberinde getirmiştir. Bu barış söylemi ve oluşturulan iklimin aksine dünya gittikçe bir savaşa doğru sürüklenmekteydi. Türkiye bu dönemde başarılı iki hamle ile Hatay’ı ana vatana dâhil ederken, Lozan Antlaşması ile sınırlama getirilen Türk Boğazlarındaki kısıtlamaları Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile aşmayı başarmıştır.

Türkiye, bulunduğu coğrafya itibarıyla stratejik bir bölgeyi elinde tutarken; bu alanın harekât bölgesinin tam merkezinde olması savaş yıllarında önemli bir endişe kaynağına dönüşmüştür. Zira savaşın tarafı bulunan İngiltere, Fransa, SSCB, İtalya, ABD, Yunanistan ve Almanya ile denizden, karadan veya geçici işgal edilen İran üzerinden komşu haline gelinmiştir. Diğer taraftan tehdit geçmişte yalnız karadan ya da denizden gelirken bu savaşta en büyük tehdit semalardan gelmiştir. Öyle ki, İkinci Dünya Savaşı yıllarında Türkiye topraklarına düşen veya inen uçak sayısı 100 civarındadır. Keza 300 civarında da yabancı havacı personel, Türkiye’ye mecburi iniş yapmış ya da Türk topraklarına düşmüştür⁷². Sağ ele geçen personel ve uçaklar da enterne edilmiştir⁷³. Dünyada bir milyon civarında uçağın imal edildiği⁷⁴ dikkate alındığında ve üretim yapan ülkelerin hemen birçoğunun da Türkiye ile komşu olduğu gerçeği de dikkate alınırca tehdidin boyutu ve Türkiye’nin güvenlik endişesi daha iyi anlaşılacaktır. Türkiye bu gerçekler karşısında bir taraftan modern hava, kara ve deniz silah sistemleri temin etmeye çalışırken diğer taraftan Türk milletinin ortalama %10-12’si savaş süresince ve takiben de SSCB tehdidi karşısında silâh altına alınmıştır. Bu oran rakamsal olarak 1.700.000-2.000.000 kişinin asker olmasıdır. Türkiye bu tehdit gerçeği ve güvenlik endişesi ile ancak takip eden yıllarda Batı dünyası ile işbirliğini geliştirmek ve NATO’ya girmek suretiyle güvenlik alanındaki endişelerini bir süre bertaraf etme imkânı elde etmiştir.

72 **BCA**, 30.10.59.402.30.

73 Enterne edilen uçaklara ilişkin Genelkurmay Başkanlığının ayrıntılı raporu Ek-11’de sunulmuştur, (**BCA**, 30.10.59.402.30).

74 Richard Overy, **Why The Allies Won**, Printed in the United States of America, New York, 1997, s.300-332.

Refah Faciası sonrası da gruplar halinde ve başlarında bir subay olduğu halde hava subaylarının İngiltere'deki eğitimi devam etmiştir⁷⁵. Bu eğitimlerle 300 civarında hava subayı pilotaj eğitimini İngiltere'de almış, bunların on dördü İngiltere'de hayatını kaybetmiştir. İki pilot adayı hava subayı trafik ve tren kazasında hayatını kaybederken on iki subay eğitim uçuşunda şehit olmuştur. Bunlardan Teğmen Hakkı Akarçay ise 3-4 Eylül 1943'de bir Alman uçağı tarafından düşürülmek suretiyle şehit olmuştur. Bu dönemde Refah Şilebi'nin batırılması Türkiye'den beklentisi olanların, kendi beklentileri doğrultusunda Türkiye'yi konumlandırma çabası olarak değerlendirilmektedir.

Barborassa Harekâtı'ndan bir gün sonra meydana gelen Refah Faciası halen belirsizliğini korumaktadır. Her halükarda amacının Türkiye'yi savaşa sokmak olduğu açıktır⁷⁶. Kayıpların fazla olmasındaki en önemli sebepler şüphesiz kurtarma mekânlarına oldukça uzakta yakalanılması, irtibat kurmaya imkân tanıyan bir iletişim aracının olmaması sebebiyle uzun süre haber verilememesidir. Bu sebeplerin oluşmasına önemli bir etken ise hazırlık süresinin çok kısa tutulması sonucu yeterli tedbirin alınmaması olarak değerlendirilmektedir.

75 BCA, 030.10.133.955.21.

76 Arslan, a.g.m., s. 80.

SONUÇ

Refah Şilebi kazası Türkiye’de büyük bir teessüre sebep olmuştur. Kazanın meydana geldiği yer tarafların harekât ortamına açık yerler olması sebebiyle olaya sebebiyet veren tarafın tespiti mümkün olmamıştır. Bununla birlikte bir yanlışlıktan ziyade Türkiye’yi savaşa çekmek için yapıldığı kanaati bulunmaktadır. Türkiye, savunmasını güçlendirmek maksadıyla kısa zaman içinde yola çıkardığı ve bazı tedbirlerin eksik olduğu olayı yine benzer gerekçelerle zamanında öğrenememiş ve kazadan sonra da tedbir almak mümkün olmamıştır. Şilebin deniz ve hava koruması olmadan denize açılması da ihmalin bir başka boyutunu oluşturmaktadır. Askeri güç ve gelenekler bakımından her zaman milletler ailesi içinde müstesna bir yere haiz olan Türklerin bu olayda gerekli bazı tedbirleri almamaları tenkit konularındandır. Keza rotayı değiştiren İngiliz elçisinin ayrıca güvence vermemesi de üzerinde durulması gereken bir husustur.

Kazanın öğrenilmesi yurt içinde büyük teessür yanında tartışmaya da sebep olmuş ve konu Meclis gündemine getirilmiştir. Şehit düşenlerin geride kalanlarının mağduriyetini gidermek ve yaralarını sarabilmek maksadıyla Hava Kuvvetleri mensubu olan Kara Harp Okulu mezunu 16 subayın 1 Ocak 1942 tarihinden geçerli olarak hava subayı olarak nasp edilmeleri 17 Temmuz 1941 tarihinden dönemin Cumhurbaşkanı’nın onayı ile yüksek tasdikten geçmiştir. Şehit askerlerin geride kalanlarının mağduriyetlerinin giderilmesi konusunda yöntem geliştirilmesi ve sorunun uzun bir zamana bağlı olarak çözülmesi de bu olayın bir başka boyutu olmuştur.

Refah Şilebi Faciasında siyasi sorumluluğu değerlendirilen Ulaştırma ve Milli Savunma Bakanları hakkındaki “*Beş Kişilik Encüman Raporu*” tartışılmıştır. Soruşturma komisyonu raporu 2 Şubat 1942 tarihli oturumda görüşülmüş ve tahkike gerek duyan üç üyenin görüşüne rağmen tahkike gerek olmadığını savunan iki üyenin kanaati doğrultusunda tezahür etmiş ve ilgili bakanlar aklanmıştır. Meclis’te yapılan tartışmalarda, hayatını kaybeden 167 insanın hesabının sorulmamasının ileride benzeri kazalarda sorumlulara cesaret vermemesi için değerlendirilmesi gerektiği dile getirilmiş ve bu hususa dikkat edilmesi vurgulanmıştır.

Refah Faciası milletçe üzüntüye sebep olmuş, pek çok aile için önemli bir dram olmuştur. Askeri tarih, uluslararası ilişkiler ile strateji ve güvenlik

bakımından önemini günümüzde de korumaktadır. Benzeri olumsuz olayların olması her zaman mümkündür. Bu nedenle planlamacılar açısından geçmişte yaşanan bu elim vaziyet planlamalarda önemli bir vaka olarak dikkate alınabilecek bir numunedir. Benzeri hadiselerde karar alınmadan önce SWOT (güçlü, zayıf, fırsat ve tehditler) ve PESTİD (Politik, ekonomik, sosyal, teknolojik, inovatif ve demografik) gibi risk analizleri önem arz etmektedir.

Kaza sonrası yaşanan sürece bakıldığında Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın sorumlulardan hesap sorulmasına yönelik gösterdiği sert tepki dönemin hükümeti ile arasında sıkıntılara sebep olmuştur. Refah Şilebi kazası ile söylenebilecek bir husus şu olabilir. Bu eylemin sorumlusu olarak yalnız bir ülkenin böyle bir operasyonu yapması yerine aynı kampta bulunan birkaç ülke tarafından ortak planlama ile icra edilmesi denklemi de göz ardı edilmemelidir.

Türkiye'nin Refah Şilebi Faciasına maruz kalmasındaki en önemli mecburiyet, ihtiyaç duyduğu silah sistemlerini üretiliyor olması ve elindeki mevcutların yetersiz olmasıdır. Olası bir harekatta daha güçlü olmak için bu sefere savaş şartlarında çıkmıştır. Barış şartlarının iyi değerlendirilmesi ihtiyaçların milli imkanlarla dışa bağımlılığı en aza indiren bir planlama ile yapılması gerekir. Bu olay, Türkiye'nin denizaltı savunma sisteminin güçlendirilmesine yönelik ilave tedbirler alınmasını gündeme getirmiştir. İkinci Dünya Savaşı yıllarında uluslararası sularda yaşanan denizaltı muharebeleri sonrası denizaltılara karşı yeni savunma sistemlerini beraberinde getirmiştir. Öte yandan Refah hakkındaki soru işaretlerinin ortadan kaldırılması maksadıyla batığa dalış yapılarak gemideki yaranın ve vuran torpido mühimmatı kalıntılarının incelenmesinin yeni araştırmalara ışık tutacağı değerlendirilmektedir.

KAYNAKÇA

1.Arşiv Belgeleri

1.1. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

1.2. Yeşilköy-İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesi Komutanlığı Arşivi

2. Resmi Yayın ve Tutanaklar

Düstur: Tertip: 3, C 32, s.1750.

T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Devre:6, C 23, İçtima Senesi:3, Yıl:1942.

T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Devre:9, 8, İçtima Senesi:1, Yıl:1951.

TBMM, “Refah vapurunda ölen askerî şahısların şehit, dul ve yetimlerinin de şehit, dul ve yetimi sayılması hakkında kanun tasarısı ve Millî Savunma, Maliye ve Bütçe komisyonları raporları (1/161)”, S. Sayısı: 206, 15 Mart 1951.

“Refah vapurunda ölen askerî şahısların şehit, dul ve yetimlerinin de şehit dul ve yetimi sayılması hakkında Kanun”, Kanun Numarası:5795, Kabul Tarihi:27/6/1951, Yayımlandığı R.Gazete: Tarih: 3/7/1951 S 7850.

3. Gazeteler

- Cumhuriyet

- Son Posta

4. Telif ve Tetkik Eserler

4.1. Kitaplar

Akbaş, Rahmi “Bir Hüzün Kaynağı Refah Faciası”, **Türk Yurdu**, ISSN1300-2323, 7. Devre, Cilt 29 (61) Sayı: 262 (623) 98. Yıl, Ankara 2009, 92-98.

Armaoğlu, Fahir, **20. Yüzyıl Siyasî Tarihi**, Alkım Yay., İstanbul 2009.

Kaymaklı, Hulusi, **Havacılık Tarihinde Türkler 3**, Hv.Bsm.ve Neş. Md.lüğü, Ankara 2005.

Oran, Baskın, **Türk Dış Politikası**, Cilt: I, (1919-1980), İletişim Yay., 3. baskı, İstanbul 2001.

Overy, Richard, **Why The Allies Won**, Printed in the United States of America, New York 1997.

Öndeş, Osman, **Refah'ı Kim Batırdı?**, Denizler Kitabevi Yay., İstanbul 2006.

Polatcan, İsmet, **İç Hizmet Kanun ve Yönetmeliği**, 29. Baskı, İstanbul 2001.

Şahin, Mustafa, **Atatürk Dönemi ve Sonrası Türk-Afgan İlişkileri, Afganistan Penceresinden Bakış**, TASAM Yay., İstanbul 2015.

Şarman, Kansu, **Adamlı Torpidolar Edip Şehsuvaroğlu'nun II. Dünya Savaşı Anıları**, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2006.

4.2. Makaleler

Arslan, Esat, "Refah Faciasının 60'ıncı Yıldönümünde Kara Harp Okulu Mezunu 16 Şehidimiz", **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, S 370, (Ekim 2001), 80-86.

Giritli, İsmet, "Atatürk ve Barış", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, C 2, S 6, (Temmuz 1986), s. II, <http://www.atam.gov.tr/dergi/sayi-06/aturk-ve-baris>, (Erişim Tarihi: 14 Ocak 2015).

Karabaş, Nuri, "İkinci Dünya Savaşı'nda Türkiye'nin Krom Satışları ve Müttefiklerin Politikaları", **Tarih İncelemeleri Dergisi**, C 25, S 2, (Aralık 2010), 447-482.

Semiz, Yaşar, "Türk Basınında Dumlupınar Denizaltı Faciası (4 Nisan 1953) ve Sonrası", **Prof.Dr. Nejat Göyünç Armağanı**, Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yay., Konya 2013, 217-248.

Temizer, Abidin ve Özkan, M.Selçuk, "İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye'nin Krom Ticaretinin Siyasi ve Ekonomik Sonuçları", **Studies of the Ottoman Domain**, C 3, S 4, (Şubat 2013), 1-17.

Yavuz, Nuri "İkinci Dünya Savaşı'nda Almanya'nın Balkanlara Girmesi ve Türk Alman Münasebetlerine Tesiri", **Altıncı Askeri Tarih Semineri**

Bildirileri I: İkinci Dünya Harbi ve Türkiye, 20-22 Ekim 1997, İstanbul Gnkur.Basımevi, Ankara 1998, 152-164.

5. İnternet Kaynakları

http://www.tsk.tr/1tsk_hakkinda/genelkurmay_baskanlari/fevzi_cakmak.html, (Erişim Tarihi: 15.10.2015).

<http://www.dzkk.tsk.tr>, (Erişim Tarihi: 30.09.2015).

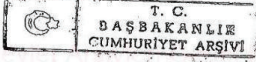
“Şehitlikler ve Anıtlar”, <http://www.dzkk.tsk.tr/> (Erişim Tarihi: 13.10.2015).

EKLER

T. C.
MILLÎ MÜDAFAA VEKÂLETİ
Deniz Levazım Şubesi
Müdürlüğü

Kısım : 5
Sayı : 309

66979



Ankara

1-2-1941

Kısası: Refah vapurunda şehit
olan ve kurtulanlara yardım
yapılması H.

Yüksek Başvekâlete

İngilterede inşa edilmiş olan Denizaltı gemilerimizi getirmek ve
İngilterede Tayyarecilik tahsiletmek üzere Refah vapuru ile Mısıra gönderilmekte
iken geminin batmasından dolayı Subay,Gd.Erbağ,Talebe ve Erattan büyük bir kısma
şehit olma ve kütulabilenler ise bütün eşyalarını zayi etmişlerdir.

Bağlısı

Vazife uğrunda maruz kaldıkları bu felaketten dolayı ölenlerin
ailelerinin acılarına tahfif ve kurtulanların uğradıkları zayıtı telafi için
münasip bir miktar yardım yapılmasını yüksek tasvirlerinize arz ve istirhamederim.

M. M. Vekili

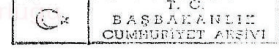
1-2-1941

| | | | | | | |
|-----|----|--|--|-----|---|----|
| 030 | 10 | | | 140 | 5 | 15 |
|-----|----|--|--|-----|---|----|

-1-

T. C.
BAŞVEKÂLET
KARARLAR DAİRESİ MÜDÜRLÜĞÜ
Karar sayı
2
16295

Kararname



Refah vapuru feciesinde genit olan ilişik listelerde isimleri yazılı deniz ve hava subay, erbağ, talebe ve erlerinden her birinin kanunî verilerine dörder bin ve kurtulmuş olan deniz ve hava subaylarından beherine sekizer yüz ve erbağ ve talebeden beherine dörder yüz ve erlerden herbirine yüzer lire tazminat verilmesi ; Millî Müdafaa Vekillığının 4/8/1941 tarih ve 7159 sayılı tezkeresile yapılan teklifi üzerine , İcra Vekilleri Heyetininin 4/8/1941 tarihli iğtımında kabul olunmuştur.

REİSİCÜMÜR

İsmail İsmail

Bş. V.

S. P. Aygün

Ad. V.

S. Memiş

M. M. V.

J. Ünan

Da. V.

S. Aygün

Ha. V.

S. Sarı

Ma. V.

S. Aygün

Mf. V.

Z. Ünal

Na. V.

A. F. C. C. C.

İk. V.

S. Aygün

S. İ. M. V.

S. Aygün

G. İ. V.

S. Karadın

Zr. V.

M. Ünal

Mü. V.

C. K. J. C. C.

Tl. V.

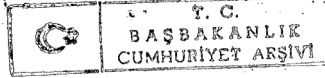
S. Aygün

| | | | | | | |
|-----|----|----|----|----|----|----|
| 030 | 18 | 01 | 02 | 95 | 65 | 20 |
|-----|----|----|----|----|----|----|

Fon No: 30 18 1 2 - Kutu No: 95 - Dosya No: 65 - Sıra No: 20

Ek-2: Refah Faciası Mağduru Ailelere Mali Destek Verilmesi Hakkında İcra Vekilleri Heyeti Kararı⁷⁸

T. C.
M. M. V.
Emakin İnşaat Ş. M. D. R. S.
Kısım : Ş. II.
Sayı : 2775
9045



Ankara

10.10/1941
19

Öz:

İlişiği

Bağ Vekâlet Yüksek Makamına

Refah vapurunda şehit olan denizcilerin cesetleri Mersin asri mezarlığında muayyen bir mahalde defnedilmiş ve bu mezarların yerlerinin ayrılması ve buraya başka kimselerin defnedilmemesi lüzumu mahalli Belediye reisliği nezdinde yapılan tegebbüslerle bu cihet gımdilik temin edilmiştir.

Şehitlerimizin ruhlarını taziz için bu denizcilerin ziyâçlarından mütevâlit ızdırabı ifade edecek şekilde bir kabir yapılarak buranın şehitlik ittihaz edilmek üzere ayrılan kısma başkalarının defnedilmemesi hususunda icap edenlere emir buyurulmasını arz ve istirham ederim.

H.V.
A.Ü.

Ş.

M. M. V.

Ş. Ahkan

Yazıcı, me

14.10.1941

030 10 193 325 12

BAS KALİTE
Tarih: 14-10-1941
Harcama: 8410

2

Ek-3: Refah Gemisi Şehitlerine Uygun Şehitlik Belirlenmesi⁷⁹

T. C.
M. M. V.
Hava Müsteşarlığı
Ş. 3 Ksm: 1
Hu. No. 27897
Um. No.

B.Ş.BAKANLIK
CUMHURİYET ARSIVI

Ankara
16/1 X 4/1 1941
29

Özü: Refah vapuru şehit-
lerinin yetimlerine bağ-
lanacak maaş hakkında:

Yüksek Baş Vekâlete
Ankara

Refah vapuru şehitlerinden deniz subay, baş ge-
dikli ve gedikli erbaş, erler ile hava uçucu tale-
belerinin yetimlerine bağlanacak maaş hakkındaki
mucip sebeplerile kanun layası bağlı olarak su-
nulduğunu saygı ile arz ederim.

Eki
2

P.Ş.
7.R.4.
Φ.

M. M. V.
D. B. Akın

M. Aliye vekilligine
24.12.1941

003892 | 25. XII 41

08594 | 27. XII 41

Bütçe n. Md. 9.2
25.12.1941

MALİYE V. HUSUSİ KALEM. M.
NUMARASI 30118-2
2998

25 ARALIK 1941

24-12-1941 10892 2

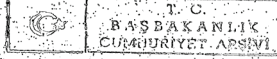
160

Ek-4: Refah Faciası Mağduru Ailelere Maaş Bağlanması Hakkında Milli Müdafaa Vekâletinin Kanun Layihası⁸⁰

T. C.
MALİYE VEKÂLETİ
Bütçe ve Mali Kontrol
Umumî Md.

Ş:2
Sayı: 131110/170

602,4



Ankara:

23. 11. 1942

Başvekâlet Yüksek Makamına

Özü: Refah vapuru şehitleri-
nin yetimlerine verilecek
maaş hakkındaki kanun lâyi-
hâsına dair:

Millî Müdafaa Vekâletinden Yüksek Makamınıza sunulup
Vekâletime havale buyurulan 23/12/1941 tarihli ve 27897 sayılı
ilişik yazı ve eki (Refah vapuru şehitlerine verilecek maaş hakkın-
daki kanun lâyihası) ve mucip sebepleri tetkik edildi.

Bu lâyiha ile İngilteredeki deniz altı gemilerini
getirmek üzere seçilen deniz subay ve erbaşlarıyla erlerinden,
tayyarecilik tahsilini ikmâl için gönderilen hava talebesinden
23/6/1941 tarihinde Refah vapurunda ölenlerin yetimlerine ölüm
tarihlerinden itibaren:

- 1 - Şehit subaylara bir derece yüksek rütbe maaşı
üzerinden;
- 2 - Deniz sınıfına mensup baş gediklilere üstteğmen,
gedikli erbaşlar ile erlere ve tayyareci talebelere teğmen rütbesi
üzerinden maaş verilmesi derpiş edilmektedir.

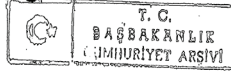
Esbabi mucibe lâyihasında da zikredildiği veçhiyle
deniz ve havacı subaylara mahsus zam ve tazminatlarla ait 3485,3486
sayılı kanunlarda yazılı hükümler dahilinde şehit olan deniz ve
hava subay, gedikli erbaş ve erlerine verilmekte olan yetim maaş-
ları subaylara bir derece yüksek rütbe üzerinden ve baş gediklile-
re üstteğmen ve gedikli ve erlere teğmen rütbesi üzerinden yetim
maaşı tahsis edilmektedir.

| | | | | | |
|-----|----|--|-----|---|---|
| 030 | 10 | | 140 | 6 | 5 |
|-----|----|--|-----|---|---|

2

Ek-5: Refah Gemisi Şehitlerine Yapılacak Özlük Hakları İşlemi⁸¹

T. C. MALİYE VEKÂLETİ



SAYFA: (2)

Yüksek makamlarınca da malum bulunduğu üzere Refah vapurunda ölenlerin ailelerine hadisenin akabinde seviyyen dörder bin lira tazminat verilme^{tile} suretiyle yardım yapılmış bulunmaktadır.

3485 ve 3486 sayılı kanunların 12.inci maddelerile hâlen yalnız bu maddelerde tayin ve tesbit edilen şekillerde şehit olma hallerinde birer derece yüksek yetim maaşı tahsis edilmektedir. Kendilerinin bu tarzda vukubulan şehadetlerinden dolayı yetimlerine aynı esaslara göre maaş tahsis olunması kanunla muayyen haller için kabul edilmiş bir esasın tevsi ve teşmili demek olacağı ,hatta bu vaziyetlerin haricinde yine vazife esnasında yerde benzinle yanmak, limanda denize düşerek boğulmak gibi şekillerle vukubulecek bazı ölüm hallerinin de ilerde aynı hükümlerin şümulü dahiline alınmaları için teklifte bulunulmasını istilzam edeceği cihetle, tekliften sarfınazar edilmesi muvafık olacağı mütalâa edilmekte ise de, tensip buyurulduğu takdirde, ehemmiyetine binaen, keyfiyetin İcra Vekilleri Heyetince görüşülerek bir karar bağlanmasına müsaade buyurulmasını arz ederim.

Maliye Vekili

V
m. E. Z.

[Signature]

Lera V. H. me

23. XI. 942

H. H. H.
5-7-942

| | | | | | |
|-----|----|--|-----|---|---|
| 030 | 10 | | 140 | 6 | 5 |
|-----|----|--|-----|---|---|

23-11-942 9507 3 3

14-11-942
[Signature]

Ek-5 (Devamı): Refah Gemisi Şehitlerine Yapılacak İşlem ve Şehitliğin Hangi Hallerde Olabileceğine Dair Maliye Bakanlığının Görüş Talebi⁸²

T. C.
Genelkurmay Başkanı
Hususi

ANKARA
29 / 6 / 1941

Memleket müdafaası için
kıymetli harp vasıtalarını ana vatana
getirmekte nazî perî alan ve Profah rapor
nında şehit düşen kahraman denizaltıcı
ve havacı ulatlarımızın manevi huzurunu
da tazimle eğilir, deniz ve hava mensu-
plarına en kalbli taziyetlerini sunarım

Maresal
Fevzi Çakmak

Ek-6: Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın Refah Faciası Sebebiyle Yayımladığı
Taziye Mesajı⁸³



Ek-7: Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın Hava Kuvvetleri Birliklerini Ziyareti⁸⁴

83 İstanbul-Yeşilköy Hava Kuvvetleri Komutanlığı Müzesi Arşivi.

84 İstanbul-Yeşilköy Hava Kuvvetleri Komutanlığı Müzesi Arşivi.

| Sıra Nu. | Rütbesi | Adı ve Soyadı | Sicili |
|----------|---------------|---------------------|---------|
| 1 | Hava Asteğmen | Rahmi ÖZKARAYEL | 1941-1 |
| 2 | Hava Asteğmen | Celalettin GÜNALP | 1941-3 |
| 3 | Hava Asteğmen | Mesut KORAY | 1941-5 |
| 4 | Hava Asteğmen | Emin AKSU | 1941-14 |
| 5 | Hava Asteğmen | Fethi NOYAN | 1941-17 |
| 6 | Hava Asteğmen | Hüsamettin ÖZDİNÇER | 1941-18 |
| 7 | Hava Asteğmen | İbrahim SAYGINER | 1941-21 |
| 8 | Hava Asteğmen | Arif ORANCI | 1941-25 |
| 9 | Hava Asteğmen | M.Ali BAYRİ | 1941-26 |
| 10 | Hava Asteğmen | Hikmet Arif ÖZGÜN | 1941-27 |
| 11 | Hava Asteğmen | Mehmet Reşit BOLLUK | 1941-33 |
| 12 | Hava Asteğmen | Abdulkerim ÜRÜGEN | 1941-34 |
| 13 | Hava Asteğmen | Necmi ÖZGEN | 1941-42 |
| 14 | Hava Asteğmen | Asım KALAÇ | 1941-49 |
| 15 | Hava Asteğmen | Halit PERİNÇEK | 1941-50 |
| 16 | Hava Asteğmen | Cahit ŞARDAĞ | 1941-69 |

Ek-8: Refah Şilebi Faciasında Şehit Olan Havacı Personelin İsim Listesi⁸⁵



Millî Şeyin heykeli

İsmail Cemal'in dikilerek anılması... Halkın kulagi... Halkın dili...

Müttefikler Arasında görüş Arayışı

İtalyanlar ile Amerika arasındaki görüşmeler... Müttefikler arasında görüş arayışı...

İstanbul'da bol kasablık hayvan geldiği halde et fiyatları niçin düşmüyor?

Et fiyatlarının habli 200 kurşuna düşmesi... İstanbul'da bol kasablık hayvan geldiği halde et fiyatları niçin düşmüyor?

Universitede toplantı

Universitede öğrenci toplantısı... Üniversitede öğrenci toplantısı...

Lord Halifax

Lord Halifax'ın görüşleri... Lord Halifax'ın görüşleri...



Yeni İletişim Telefonu: 20203 CUMA 13 AGUSTOS 1943 İkinci Dünya Savaşı'nda Refah Şilebi Hadisesi ve Sonrası Gelişmeler

Ekmek istihkakının artırılması için tetkikler yapılıyor

Ankara'da yapılan toplantıda bu mesele etrafında görüşmeler yapıldı... Ekmek istihkakının artırılması için tetkikler yapılıyor...

Refah davası

Dünyâ duruşmada Amiral Mehmed Ali Ülgen ve gemi sahibi dindendir... Refah davası...

Londraya göre: Stalin, Ruzvelt ve Çörçile birer rapor göndermiş!

Londra'dan gelen raporlar... Stalin, Ruzvelt ve Çörçile birer rapor göndermiş!

Hâmisiz Türk çocuğu için

Hayatın her gün bir da... Hâmisiz Türk çocuğu için...

Başvekil şerefine verilen ziyafet

Başvekil Şükrü Saraoğlu'na... Başvekil şerefine verilen ziyafet...

Romaya göre artık Siciyanlar haber gelmiyor

Roma'dan gelen haberler... Romaya göre artık Siciyanlar haber gelmiyor...

Lord Halifax

Lord Halifax'ın görüşleri... Lord Halifax'ın görüşleri...

BU SABAHKİ HABERLER Sovyetler Kanada'daki toplantıya davet edilmediklerini bildiriyorlar

Tas ajansı, Sovyet - Çörçil arasında yapılacak müzakerelere bir Sovyet mümessilinin iştiraki bahis mevzuu olamaz, diyor... Davet edilmediklerini bildiriyorlar...

Londraya göre: Stalin, Ruzvelt ve Çörçile birer rapor göndermiş!

Londra'dan gelen raporlar... Stalin, Ruzvelt ve Çörçile birer rapor göndermiş!

Hâmisiz Türk çocuğu için

Hayatın her gün bir da... Hâmisiz Türk çocuğu için...

Başvekil şerefine verilen ziyafet

Başvekil Şükrü Saraoğlu'na... Başvekil şerefine verilen ziyafet...

Romaya göre artık Siciyanlar haber gelmiyor

Roma'dan gelen haberler... Romaya göre artık Siciyanlar haber gelmiyor...

Lord Halifax

Lord Halifax'ın görüşleri... Lord Halifax'ın görüşleri...

Lord Halifax

Lord Halifax'ın görüşleri... Lord Halifax'ın görüşleri...

Yeni İletişim Telefonu: 20203 CUMA 13 AGUSTOS 1943 İkinci Dünya Savaşı'nda Refah Şilebi Hadisesi ve Sonrası Gelişmeler

BU SABAHKİ HABERLER

Sovyetler Kanada'daki toplantıya davet edilmediklerini bildiriyorlar... Tas ajansı, Sovyet - Çörçil arasında yapılacak müzakerelere bir Sovyet mümessilinin iştiraki bahis mevzuu olamaz, diyor...

Londraya göre: Stalin, Ruzvelt ve Çörçile birer rapor göndermiş!

Londra'dan gelen raporlar... Stalin, Ruzvelt ve Çörçile birer rapor göndermiş!

Hâmisiz Türk çocuğu için

Hayatın her gün bir da... Hâmisiz Türk çocuğu için...

Başvekil şerefine verilen ziyafet

Başvekil Şükrü Saraoğlu'na... Başvekil şerefine verilen ziyafet...

Romaya göre artık Siciyanlar haber gelmiyor

Roma'dan gelen haberler... Romaya göre artık Siciyanlar haber gelmiyor...

Lord Halifax

Lord Halifax'ın görüşleri... Lord Halifax'ın görüşleri...

Lord Halifax

Lord Halifax'ın görüşleri... Lord Halifax'ın görüşleri...

T. C.
Genelkurmay Başkanlığı
XI. Şube M.V. Ka
Sayı: 34.926/167

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARSIVI

ANKARA
31.11.1944

Üz:

Yüksek Başvekâlete

1- Bu harbin başındanberi memleketimizin muhtelif yerlerine mecburi iniş yapan ve enterne edilen tayyarelerden birçoğu gerek durumları ve gerek yol vaziyetleri dolayısıyla nakillerine imkân olmamış ve bunların buldukları yerlerde muhafazalarına çalışıldığı halde hava tesirleriyle işe yaramaz bir hale gelmişler ve gelmektedirler.

Diğer bir kısım tayyareler de esasen inişleri esnasında parçalanmış ve yanmış olduklarından buldukları yerlerde terk edilmişlerdir. Bunların ancak bir kısım malzemesinden ham madde olarak istifade imkânı mevcuttur.

Fakat durumları ne olursa olsun enterne vaziyette buldukça bu tayyarelerin muhafazaları birliklerimiz ve diğer müesseselerimizi fazla yük altında bulundurmakta ve birçok masrafları mucip olmaktadır.

2- Yukarıda arzedilen sebeplerle bu tayyarelerin vaziyetlerini kısa bir zamanda hal ve tasfiye etmek icap etmektedir. Bu hususta Genelkurmayla Hariciye Vekâleti arasında cereyan eden muamele aşağıdaki fıkralarda arz edilmiştir.

a) 22/Mayıs/1943 gün ve 34228 sayı ve 30/Eyl./1943 gün 35276 sayılı yazılarımızla memleketimize mecburi iniş yapan muhtelif muharip devletlere ait tayyarelerin ve 24/Ağs./1943 gün 35003 sayılı yazımızla da 1/Ağs./1943 günü yundumuzun muhtelif yerlerine inen 7 Amerikan Liberatör tayyaresinin hükümetimize devredilmesi ve durumlarının hal ve tasfiye edilmeleri hususunda maruzatta bulunulmuştur.

b) Bil'ahare (a) fıkrasında bahismevzu edilen tayyarelerden 29/Haz./1943 tarihine kadar yurdumuza inmiş bulunan Alman ve İtalyan tayyarelerinin (bu İtalyan tayyarelerinden Savoia Mahetti tipinde bir tayyare müstesna) hükümetimize devredildiği Hariciye Vekâletinin 2/Mart/1944 gün ve 23306/157 sayılı yazılarıyla bildirilmişti.

Üç Spitfire tayyaresiyle bir Beaufighter tayyaresinin hükümetimize hediye edildiği İngiliz Hava Ataşeliğinin 28/Ağs./944 gün ve AA/S.5/7/3 sayılı mektubuyla Genelkurmayla bildirilmiş ve keyfiyet bu mektubun bir sureti de ilişik olarak 4/I.Teşr./1944 gün ve 34571 sayılı yazımızla Hariciye ve M.M.Vekâletlerine arz edilmişti.

3- 2.maddenin (a) fıkrasında bahismevzu edilen ve 1/Ağs./943 tarihine kadar memleketimize inip de vaziyetleri henüz hal edilmiş olan tayyarelerin tekrardan çıkarılan yeni bir listesi ilişik olarak sunulmuştur. (1 numaralı cetvel)

4- 1/Ağs./1943 tarihinden sonra inen tayyarelerin milliyet, tip ve durumlarını gösteren cetvel de ilişik olarak sunulmuştur. (2 numaralı cetvel)

2+2 cetvel

1

Cevaplarda Ş. nin isim, tarih ve No. nun yazılması lazımdır.

| | | | | | | |
|-----|----|--|--|----|-----|----|
| 030 | 10 | | | 59 | 402 | 30 |
|-----|----|--|--|----|-----|----|

Ek-11: İkinci Dünya Savaşında Enterne Edilen Uçaklara Dair Arşiv Belgesi⁸⁸

T. C. Genelkurmay Başkanlığı XI. Şube Ka. Sayı:

T. C. SİYASALİK İNTERVİYER ARŞİVİ

ANKARA / /194

Öz:

- 2 -

5- Evvelce cereyan eden muhabere neticesinde 29/Haz./943 tarihine kadar memleketimize inmiş tayyareler için 318kallı devletler nezdinde teşebbüsler yapıldığı Hariciye Vekâletinin 2/Mart/1944 tarih ve 23306/157 sayılı yazılarında bildirilmişti. Bu esaslar dahilinde bu yazıya bağlı olan ve 1 ve 2 numaralı cetvellerde arz edilen tayyarelerin de vaziyetlerinin hal ve tasfiye edilmesi hususunda gerekli teşebbüslerin yapılmasına ve neticenin bildirilmesine emirlerini arz ederim.

6- Gereği için Hariciye Vekâletine, bilgi için Yüksek Başvekâlete ve M.M.Vekâletine arz edilmiştir.

Gukur. Bşk.
Orgeneral
K. Orbay

Hışığı
16.11

2

71-10-944 / 5511 / 2

Cevaplarda Ş. nin ismi, tarih ve No. nin yazılması lazımdır.

| | | | | | |
|-----|----|--|--|------|---|
| 030 | 10 | | | 5511 | 2 |
|-----|----|--|--|------|---|

Ek-11-a: İkinci Dünya Savaşında Enterne Edilen Uçaklara Dair Arşiv Belgesi⁸⁹

| Sıra No. | İniş tarihi | Ülke | Yer | Çayırının indigi yer | Çayırın tipi | Tayyare tip ve cinsi | Tayyarenin durumu | Tayyare hakkında yapılan muayene | 1. Kurumun adı |
|----------|---------------|----------|-----|---------------------------------------|------------------------|----------------------|-------------------------------------|----------------------------------|----------------|
| 1 | Mar./1943 | Amerikan | 4 | Çorlu meydanı | Libertator 2-24 | " | Sağlam | " | " |
| 2 | " | " | 1 | Gaziemir Meydanı | " | " | " | " | " |
| 3 | " | " | 1 | Torbali | " | " | " | " | " |
| 4 | " | " | 1 | Çerdek | " | " | " | " | " |
| 5 | 15/Şubat/1943 | " | 1 | Gaziemir meydanı | Worten Alexander H-26 | " | " | " | " |
| 1 | 14/Şubat/1941 | İngiliz | 1 | Küçüksis civarı | Bombardman | " | Yasamış | " | " |
| 2 | 1/Mar./1942 | " | 1 | Tarusa Kolaklıçy civarı | AV | " | " | " | " |
| 1 | 13/Mar./1941 | Fransız | 1 | Foñize Torunlar civarı | Devoitine 520 AV | " | Kirik | " | " |
| 2 | 24/Mar./1941 | " | 1 | Fethiye Keştop mahiyesi Demirler köyü | Harten bombardman | " | " | " | " |
| 3 | 9/Tem./1941 | " | 1 | Antalya meydanı | Loire bombardman | " | Yıpranmış motor | " | " |
| 4 | 11/Tem./1941 | " | 1 | Antalya Hanavazat kasası civarına | Devoitine 520 AV | " | Kirik | " | " |
| 1 | 7/Ağu./1941 | Rus | 1 | Çaycıca | İki motorlu bombardman | " | Havaya uğramış | " | " |
| 2 | 16/Mar./1942 | " | 1 | Hasekakale cembü civarı | I - I AV | " | " | " | " |
| 3 | 24/Mart/1943 | " | 1 | Kurs Xilavlı köyü | Mektup tayyaresi | " | Suğit neticesi tamamile parçalanmış | " | " |
| 1 | 9/Tem./1942 | Hırvat | 1 | Koçila Yöğünce mahiyesi | Bristol Biontrin | " | Havaya uğramış | " | " |
| 2 | 27/Tem./1942 | " | 1 | Dizce Çerdek köyü civarı | " | " | Sağlam | " | " |
| 1 | 18/Kim./1943 | Slovak | 1 | Çatalca Çanakçı köyü | Mektup H-1-19 And | " | Kirik | " | " |
| 1 | 20/Tem./1943 | Alman | 1 | Çide | Mektup tayyaresi | " | Sağlam | " | " |
| 2 | 26/Tem./1943 | " | 1 | Arbaa | Er - 109 G-4 AV | " | Kirik | " | " |
| 1 | 25/Eylül/1941 | İtalyan | 1 | Reşhane Keştop mahiyesi | Savola H4 bombardman | " | Sağlam | " | " |

Ek-11-b: İkinci Dünya Savaşında Enterne Edilen Uçaklara Dair Arşiv Belgesi⁹⁰