



İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI YILLARINDA SALVADOR GEMİSİ FACIASI VE TÜRK BASININDAKİ YANSIMALARI

Öğr. Gör. Dr. Murat YÜMLÜ*

ÖZ

II. Dünya Savaşı'nda kapasitelerinin çok üzerinde yolcu taşıyarak büyük risklerle karşılaşan gemiler doğal nedenlerle ya da çeşitli saldırılarla batmış ve büyük deniz faciaları yaşanmıştır. Çalışmada II. Dünya Savaşı'nda dönemin ulusal basınında yer alan haberler ışığında Salvador faciasının nasıl yaşandığı araştırılmış ve sonuçları ortaya konulmuştur. Bu trajik olay Uruguay bandıralı Salvador gemisinin 1940 yılının sonlarında Bulgaristan'ın Varna limanında başlayan, Marmara Denizi'ne ulaştıktan sonra Silivri sahili yakınlarında kayalıklara çarparak batmasıyla yaşanmıştır. Facia incelenirken ilk aşamada teknik yönden yetersizlikler, yolcuların durumu ve bürokratik mekanizmaların faciaya ilk andan itibaren müdahalelerine odaklanılmıştır. 350'den fazla yolcunun bindiği gemi İstanbul'da bir süre duraklamış ve hazırlıklarını yaptıktan sonra kılavuz kaptan eşliğinde yola çıkmıştır. Buna karşılık, teknik aksamındaki arızanın ve hava koşullarının etkisiyle gemi kısa süre sonra 352 yolcusuyla seyrederken Silivri yakınlarında batmıştır. Çalışmada II. Dünya Savaşı'nda dönemin ulusal basınında *Yeni Sabah*, *İkdam Sabah Postası*, *Cumhuriyet*, *Hakikat*, *Akşam*, *En Son Dakika* ve *Kurun* gazetelerinde yer alan haberler ışığında Salvador faciasının analizi amaçlanmıştır. İkinci Dünya Savaşı yıllarında Salvador gemisi faciası Yahudi mülteciler meselesinin sonuçları arasında ihmal edilmiş bir örnektir. Bu örnek tarihsel düzlemde göç ve iltica olgusunun önemini, Türk dış politikasının denge mekanizmalarının yansımalarını çözümlenmenin zorunluluğunu ispatlayan örnekler arasında yer almıştır. Çalışma bu yönüyle sosyal ve iktisadi tarih perspektifinden Yahudi mülteciler sorununun Türkiye'ye yansımalarını irdelemeyi öneren bir ön çalışma özelliği de taşımaktadır.

Anahtar Kelimeler: Salvador Gemisi, İkinci Dünya Savaşı, Yahudi Göçmenler, Nazi Almanyası, Filistin

THE STORY OF SALVADOR DISASTER DURING THE SECOND WORLD WAR AND ITS REFLECTIONS IN TURKISH PRESS

ABSTRACT

During the Second World War, the ships, which faced great risks by carrying passengers far beyond their capacity and enforcing the limits set off by Britain, Nazi Germany and the satellite countries were sunk due to natural reasons or various attacks and major sea disasters had taken place. As one of these examples, the study deals with the reasons questioning the conditions that affected and the results of the Salvador disaster. This tragic event had started in the Bulgarian port of Varna at the end of 1940, when the Salvador ship of Uruguay flag crashed into the rocks near the coast of Silivri, after reaching the Sea of Marmara. The study, during the first phase, focused on the technical inadequacies, the situation of the passengers on board and the intervention of the bureaucratic mechanisms. The ship, on which more than 350 passengers were boarded, stopped for a while in Istanbul and after making its preparations, it set off in the company of the maritime pilot. On the other hand, due to the failure of its technical equipment and the weather conditions, the ship soon had sunk near Silivri with its 352 passengers as being reported. In this study, under the light of the news in the national

* Bartın Üniversitesi/Rektörlük/Ortak Dersler Bölümü (Department of Core Curriculum) / Ortak Dersler Anabilim Dalı (Department of Core Curriculum), myumlu@bartin.edu.tr, Orcid ID: 0000-0001-7902-5339

press of the period during World War II, the analysis of the Salvador disaster was targeted by the encompassing survey of the national newspapers such as *Yeni Sabah*, *İkdam Sabah Postası*, *Cumhuriyet*, *Hakikat*, *Akşam*, *En Son Dakika* and *Kurun*. During the Second World War, Salvador disaster emerged as an example that had been put into oblivion which constituted one of the consequences of the question of Jewish refugees. This example had been amongst the examples that had proved the obligation of analysis for the reflections of Turkish foreign policy's mechanisms of equilibrium and the importance of asylum and migration. Thus, the study carries the feature of a frontline example offering to elucidate the question of Jewish refugees from the perspective of social and economic history.

Keywords: Salvador Ship, World War II, Jewish Immigrants, Nazi Germany, Palestine

1.Giriş

Tarih boyunca umut ve karamsarlık uygarlık mücadelesinde sentezlenen iki bakış açısını temsil etmiştir. Umut, genel olarak uygarlık birikimini, bilim ve tekniği sembolize ederken; karamsarlık ise umut ile trajediler arasında yaşanan belirsizliğe işaret etmiştir. Romen mitolojisinde Janus'tan (Erhat 1996: 150-151) esinlenerek savaşların, olağanüstü şartların ortaya çıktığı dönemlerin öykülerini karamsarlık ve iyimserlik ekseninde ele alan temel bir anlatıya yer verilmektedir.¹ Yirminci yüzyılın bilim ve teknik alanındaki gelişmelerinin ve trajedilerinin birlikte seyrettiği dönemlerin bakiyesini mikro ölçekten makro ölçüğe savaşlarda, deprem, kasırga, yangın, sel felaketleri vb. doğal afetlerde ya da maden facialarında gözlemlemek mümkündür.

Tarihsel olarak ele alındığında çok çeşitli nedenlerle gemi faciaları yaşanmıştır. Dünya tarihinde I. Dünya Savaşı, II. Dünya Savaşı gibi konvansiyonel çatışmaların ötesine geçen kitlesel savaşlar, binlerce insanın hayatını kaybetmesine yol açan bölgesel savaşlarla bağlantılı trajediler arasında gemi faciaları da dikkat çekmiştir. Bu konuda tarihsel bağlamın belirleyici yönünü göz ardı etmeden göç ya da savaş olgularının ayrı ayrı irdelenmesinde 20. yüzyılda dünyanın siyasal ve ekonomik coğrafyasına yön veren büyük paylaşım savaşları başlıca referans dönemlerini oluşturmuştur. I. Dünya Savaşı yıllarından ünlü *Lusitania* Transatlantığı faciası tarihteki gemi facialarını örnekleyen trajediler arasında yer almıştır. ABD'nin 1917'de I. Dünya Savaşı'na İtilaf Devletleri bloğunda katılmasının arkasında dikkat çeken 1200'den fazla can kaybının yaşandığı *Lusitania faciası* sivil yolcu gemilerinin öyküleri arasında en dramatik sahnelerden birini yansıtmıştır. (Marshall, 1915: 31-42)

Yüzyıllardır gemilerin öyküleri anlatılırken trajedilere de yer verilmiş ve modern dönemde basın-yayın hayatının gelişmesiyle, sözlü tarih yöntemlerinden yararlanılabilen çalışmalar ışığında tarihe notlar düşülmüştür. Bu öykülerle göç, karantina, korsanlık öyküleri iç içe geçtiğinde karamsarlığın ardında yeni bir ışık keşfedildiğinde hayata, geleceğe dair umutlar devşirilmeye çalışılmıştır. Bu umudun hem kaza bilançolarıyla hem de bilim ve tekniğin sağladığı gelişme olanakları ışığında ulaştırma tarihine katkı sağlayan yeni derslerle ilgili olduğu görülmektedir.

Kara ve deniz yolları yüzyıllar boyunca hem askeri hem de sivil ulaştırma ağının temelini oluşturmuştur. On dokuzuncu yüzyılın sonları ve yirminci yüzyılın başlarından

¹ Janus, karamsarlık ve iyimserlik arasında, geçmiş ve geleceğe yönelen, iki yöne de bakan bir görüşü, duyusu ve sezgiyi ifade etmiş ve Tanrılar arasında geçmiş ve gelecek beklentisinin yansıdığı bir kaynak kabul edilmiştir.

itibaren hava ulaşımının gelişmeye başlamasıyla yerkürenin uygarlık arayışı yeni bir ivme kazanmıştır. Buna karşılık bilim ve teknikteki ilerlemenin sonucu olarak 20. yüzyılda deniz yolcu ve yük taşımacılığı önemini korumaya devam etmiştir. Aynı şekilde -Britanya'nın öncülüğünü yaptığı- kömürün yakıt olarak kullanıldığı donanma sisteminden petrol kullanımına geçilmesiyle ivme kazanan denizciliğin askeri ve sivil boyutunun birbirinden çok fazla ayırıştırılamayacağı görülmüştür. Bu dönüşüm yaklaşık olarak 20. yüzyılın ikinci on yılı başlarında gerçekleşmeye başlamış ve Britanya donanmanın kömürden petrole geçişinde ilk adımları atmıştır. (Yergin 2003: 9) Gemiler sadece deniz ticareti ve donanma açısından değil, sivil hayatın göçmenlik sorunları gibi pek çok açıdan dikkat çeken gelişmelerin tarihsel ve performans mekânı olarak işlev görmüşlerdir. Birinci Dünya Savaşı'nda, savaş sonrasında muhacirlerin² karşılaştıkları dramların yanı sıra çıkarma harekâtında da gemiler tarihi süreçlerde önemli roller üstlenmişlerdir.

Ulaştırma alt yapısı yirminci yüzyılda modern kentlerin, limanların, hava ve deniz üslerinin geliştirilmeye çalışıldığı dönemlerde kara, deniz ve hava yolu açısından farklı sonuçlarla riskli seçenekler arasında yer almaya devam etmiştir. Bu riskleri değerlendirirken pek çok faktörün altını çizmek mümkündür. Riskler arasında en çok uluslararası krizler, savaşlar, fırtına, tayfun, kasırga gibi denizde seyri etkileyen doğal faktörler dikkat çekmektedir. Bu açıdan savaş döneminin koşullarıyla doğal koşullar birbirinden tamamen bağımsız değildir. Bütün bu bağlantıların karmaşık bir denklemin çözümlenmesinin güçlüğü karşısında kısa sürede araştırılmasının olanaksızlığı dikkate alındığında tarih öncesi (prehistorya) araştırmalardaki uzaklığın yanı sıra, tarih devirlerinin araştırılmasında da güçlükler bulunduğu görülmektedir.

Bilim ve teknik, uygarlık algısının güçlenmesinde etkili olurken, tarihin eski devirlerine ait somut bilgiler, sınırlı yansımaları olmakla birlikte, tarih disipliniyle etkileşim halinde olan arkeolojinin yeni bulguları ışığında yorumlanmaya çalışılmıştır. Bu çalışmaların ardından son yüzyılda deniz facialarına daha profesyonel ölçülerde yaklaşılmaktadır. Modern zamanlarda yaşanan pek çok deniz faciasının aydınlatılmasında kaynak çeşitliliğini sağlayan olanaklardan biri ulaştırma alt yapısının gelişmeye başlaması, diğer faktör ise bilim ve tekniğin ulaştırmanın yanı sıra haberleşme düzeyinde sağladığı iletişim seçenekleridir. Modern dönemde deniz facialarını hem uluslararası savaş döneminin gelişmeleri ışığında hem de sivilleri etkileyen devletlerarası çekişmeler ışığında değerlendirmek mümkündür. Belirli bir deniz faciasını olay örgüsü içinde değerlendirirken, aynı zamanda uluslararası ortamın, iç siyasal, ekonomik ve kültürel atmosferin incelenmesi gerektiği açıktır. Bu durum doğa olaylarının etkisiyle meydana gelen deniz faciaları açısından geçerlilik taşımakta, farklı örneklerle daha kapsamlı biçimde ele alınabilmektedir. Bu tür olguları ele alırken basın-yayın hayatında dikkat çeken malzemeleri gazetelerden, süreli yayınlardan temin etmek mümkündür. Fakat olayın genel çerçevesinin izlenebileceği süreli yayınların yanı sıra döneme tanıklık etmiş, olayları gözlemlemiş, yakın kaynaklardan dinlemiş kişilerin tanıklıklarından da yararlanmak gerektiği anlaşılmaktadır. Sözlü tarih tekniğiyle tarih

² "Muhacir" kelimesi Hicret kökünden gelmekle birlikte dönem gazetelerinde mülteci kelimesi yerine sıklıkla tercih edilmiştir. Çalışma kapsamında ilerleyen satırlarda anlam kargaşasını önlemek amacıyla mülteci kelimesine yer verilmiştir.

yazımına yeni bulgular kazandırmayı ve yaklaşımları tartışmaya açmayı amaçlayan projelerden yararlanıldığında tarihsel merceğin bakış açısı genişlemektedir.

Tarih boyunca yaşanan deniz kazaları incelendiğinde “umut yolculuğu” kapsamında hem diplomasinin ve savaş sürecinin etkilerine hem de doğal faktörlerin yarattığı facialara örnekler bulmak mümkündür. Savaşlarda ve barış (hazar) dönemlerinde görülebilen sabotajlar ve kazalar bu kapsamda değerlendirildiğinde unutulmuş *Salvador* gemisinin öyküsü de uluslararası ilişkiler düzeninin yarattığı sarsıntılarla ilişkilendirilen İkinci Dünya Savaşı sırasında yaşanan deniz faciaları arasında dikkat çekmektedir. Yüzyıllar içinde “matbu kapitalizm” dalgasının etkisiyle basın ve yayın hayatı geniş kitlelerin bilgi dağıtıcısının geliştirilmesi, halkın toplumsal, siyasal ve ekonomik olaylar konusunda bilgilendirilmesi, bilinçlendirilmesi hedefleri doğrultusunda ilerleme kaydetmiştir. Bu sürecin kamuoyunu yönetmek, ülkenin yurt olarak nitelenen toprak parçası sınırları içinde ya da kara sularında meydana gelen kazalar ve facialar hakkında yurttaşların bilgilendirilmesi açısından kritik bir önem taşıdığı görülmüştür. Bu açıdan süreli yayınlar ve dönemin basın-yayın organları tarihsel bir malzemenin araştırmacıların dikkatine sunulmasındaki etkileri gözden uzak tutulamayacak kadar önemli bilgiler sunmaktadır.

II. Dünya Savaşı yıllarının Yahudi mülteciler sorunu ışığında genel bir çerçeve içinde ele aldığımız çalışma Uruguay bandıralı *Salvador* gemisinin acı öyküsünü dönemin basını ışığında incelemektedir.

Salvador gemisi faciası Türkçe yazındaki sınırlılığın dikkat çektiği ve sosyal, politik ve kültürel açılardan daha kapsamlı incelemelere konu edilmesi gereken, dönemin koşulları incelendiğinde Yakındoğu’daki örnekler arasında dikkat çeken bir deniz faciasıdır. Olgu, tarihsel özelliklerine rağmen hem II. Dünya Savaşı yıllarının sıkıntılı süreçlerinde hem de savaş sonrasında yapılan araştırmalarda sınırlı bir yazın kapsamında incelenebilmiştir.

İkinci Dünya Savaşı yıllarında İstanbul’da siyasal ve sosyal hayattan yansımaları yer veren Barry Rubin’in *İstanbul Entrikaları* adlı çalışması bu kategoride yararlanılan başvuru kaynakları arasındadır. Ortadoğu siyasal, sosyal ve ekonomik hayatını çeşitli çalışmalarında irdeleyen Rubin, II. Dünya Savaşı’nın karanlık ve gizemli atmosferini casusluk (espiyonaj) faaliyetleri ışığında incelerken Yahudi göçünün de bu sahnede olgusal denklemlere katıldığını belirtmiştir. İstanbul, I. Dünya Savaşı’nda olduğu gibi, II. Dünya Savaşı’nda istihbarat açısından önemli bir kenttir. I. Dünya Savaşı döneminin deneyimleri ışığında İkinci Dünya Savaşı’nın başlamasıyla hem sosyal hem de ekonomik yaşamı ilgilendiren yeni önlemler gündeme gelmiştir. Bu dönemde savaş şartlarında vergi uygulamaları, mükellefiyet vb. iç işlerini ilgilendiren önlemlerin yanı sıra dış politikada aktif tarafsızlığı desteklemek üzere adımların atılması gerektiği düşünülmüştür.

Nazi Almanya’sının Balkanlarda etkisinin hissedildiği aynı süreçte Yahudi mültecilerin Polonya, Romanya, Macaristan ve Bulgaristan gibi ülkelerden kaçış planları da gündemdedir. Bu kaçışın arkasında güvenlik, siyasi ve ekonomik özgürlük kaygıları yer almıştır. Yazar, bu süreçte İstanbul’un entrikalarını çeşitli boyutlarıyla ele almakta ve Yahudi mültecilerinin Nazilerin işgal ettiği ülkelerden kaçıp aralarında Filistin’in yer aldığı, Türkiye’yi de kapsayan güzergâhta çıkış yolu bulmak üzere

yaptıkları planların Britanya istihbaratının eline geçtiğini belirtmektedir. (Rubin 1989: 69) Salvador gemisi faciasının mültecileri Karadeniz'den Marmara'ya, oradan da Ege Denizi ve Akdeniz üzerinden Filistin topraklarına ulaştırma mücadelesine işaret ederken Rubin'in değindiği genel çerçeveye bakarak sadece Yahudi mültecilerinin Filistin'e sığınma arayışlarıyla sınırlı olmayan karartmalı bir dönemden geçildiği görülmektedir. Filistin'e göç süreci çok boyutlu ele alınabilecek ve savaş yıllarına yayılan bir kurtuluş arayışını temsil etmektedir. Bu konuyu kapsamak üzere İkinci Dünya Savaşı yıllarını ele alan akademik yazının incelenmesi önerilmektedir. Bu literatür bölgesel incelemeler, savaş ve cephelere yönelik etütlerle sınırlı olmamakla birlikte, sosyal ve ekonomik tarih penceresinden incelemeleri de siyasi tarihle buluşturmaktadır.

Akdeniz'de savaşın seyrini değerlendiren bir çalışmada vurgulandığı üzere Britanya'nın I. Dünya Savaşı sonrasında belirlediği kısıtlamaların yansımaları İkinci Dünya Savaşı yılları boyunca Yahudileri etkilemiştir. 1939'da *75000 mülteci* sınırlamasıyla yerleşim bölgelerinin mandater yönetim altında bulunduğu dönemde Britanya'nın başlıca çekincesi Arapların güçlenmekte olan Yahudi milli duyguları karşısında ayaklanmaları ve ulusal bir refleksin gelişmesidir. Bu konuda ABD'den gelen 100 bin Yahudi mültecinin kabul edilmesi taleplerine rağmen Britanya bu politikada ısrarcı olmuştur. (Collier 2005: 66) Mülteciler açısından göç genel olguyu ifade etmektedir. Bununla birlikte Filistin dışında alternatifler araştırılmış ve göç hareketliliğinin zorunlu şartlara bağlı olarak Avrupa'da yaşanan savaşın dinamikleriyle bağlantılı olduğu görülmüştür. Konunun tüm Yahudi göçmenleri kapsayacak biçimde ele alınması gerektiğini ve Filistin'in Yahudi mültecilerin hedeflediği tek yer olmadığını belirten Dalia Ofer, kitlesel düzeyde göç hareketlerinde ana hedefler arasında Filistin'in geri planda yer aldığını da vurgulamıştır. Filistin, nihai hedeftir ve tarihsel olarak göç hareketlerinin merkezinde yer alan ve Yahudilerin aidiyet evreninde özel bir bağ taşıdıkları yurt olarak tanımlanmaktadır. Bu açıdan Avrupa'dan bakıldığında gidilecek yer konusunda tüm ülkeler ilk aşamada aynı hedefe yönelmemekte, bir çıkış yolu aranmaktadır. Bulgaristan, Romanya gibi Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerle Macaristan, Polonya gibi ülkeler, aynı zamanda orta Avrupa'da Yahudi nüfusun bulunduğu ülkelerin konumunu tamamen örtüşen bir kategori içinde değerlendirmek söz konusu değildir. Ofer'in aktardığı rakamlara göre Nazi Almanya'sının kuruluş sürecinden II. Dünya Savaşı'nın çıkışına kadar 100 bin Yahudi göçmen Filistin'e göç etmişlerdir. Bu göçmen topluluğunun belirli bir bölümü yasadışı yollarla göç etmek zorunda kalmışlardır. Ofer, Macaristan ve orta Avrupa örneğinde bu durumun yasalara uyan topluluğun davranışlarıyla örtüşmediğine değinmiştir. (Ofer 1984: 159)

Yahudi toplulukları açısından zorunlu göç psikolojisinin arka planında yatan temel etmenler üzerinde dikkatle durmak gerekmektedir. Nazi Almanya'sının baskılarının ilk sonuçları bu aşamada görülmüştür. 1939-1941 döneminde zorunlu göç alternatifleri arasında Nazi Almanya'sına bağlı Polonya yönetimi ve Fransızlarla anlaşarak kullanılacağı düşünülen fakat İngilizlerle barış planının askıda kalmasıyla geçersiz hale gelen Madagaskar seçenekleri üzerinde durulmuştur. (Parker 2009: 289) Bu döneme bakıldığında Bulgaristan'dan Karadeniz yoluyla Filistin'e gitmek üzere göç etme planları yapan Yahudiler ile Orta Avrupa'daki Yahudi topluluklarının hedeflerinde de Nazilerin Yahudi varlığını ortadan kaldırmaya yönelik hamlelerine karşı çözüm

yollarının bulunması fikri dikkat çekmiştir. Tüm rakamlar korkunç bir imha planının gerçekliğine işaret ederken, tahmini verilerden yararlanılarak İkinci Dünya Savaşı'nın hesaplaşmasında Nazi Almanya'sının kıyıma uğrattığı Yahudi varlığı değerlendirilmiştir. Parker, bu konuda İkinci Dünya Savaşı'ndaki Yahudi kırımını olgusunu ülkelere göre değerlendirerek Bulgaristan'da 11000 Yahudi'nin hayatını kaybettiğini, bununla birlikte bu rakamın bu ülkedeki "nihai çözüm" öncesinde Yahudi nüfusuna yaklaşık oranının yüzde 15 düzeyinde olduğunu belirtmiştir. (Parker 2009: 291)

Bu bilgiler ışığında çalışma Salvador faciasının acı öyküsünü dönemin basınında yer alan haberleri karşılaştırarak incelemeyi amaçlamaktadır. Tarih boyunca görülen mülteciler sorununun bir parçasını oluşturan bu facianın arkasında II. Dünya Savaşı yıllarının genel çerçevesi içinde dünya savaşı nedeniyle yoğun bir çekişmeye ve çatışmaya sahne olan uluslararası siyasetin dengeleri yer almaktadır

Bu kapsamda çalışmayla ilgili yazın taramasının ilk kısmında ele alınan kitapların yanı sıra doğrudan konuyla ilgili makalelere de bakılabilir. Salvador gemisi faciasıyla ilgili Türkçe yazında Cem Kozanoğlu (1995: 38-40) ve Esra Danacıoğlu'nun makaleleri (1995: 11-15) literatürde dikkat çeken başlıca çalışmalar arasında yer almıştır. Söz konusu çalışmaların facianın yarattığı havayı yansıtmak bakımından ilk örnekler arasında olduğunu belirtmek gerekir. Dünyayı sarsan ikinci büyük paylaşım savaşında Yahudi göçmenlerin yaşadığı facialara yönelik unutmama kültürünün yansımalarını irdelemeleri açısından bu çalışmalar ilk örnekleri oluşturur. Bu çalışmaların ardından II. Dünya Savaşı'nın mülteciler sorunu ışığında deniz ulaştırması ve sivil denizcilik faaliyetleri genel çerçeveyi oluşturmuştur. Holokost kavramı ışığında çok sayıda çalışmanın yapıldığı ayrı bir alt disiplin tarihsel gelişmeler sonucunda ortaya çıkmıştır. II. Dünya Savaşı sonrasında akademik araştırmaların genişlemesiyle ortaya çıkan bu alt dala yönelik bir araştırmada Reiner Schulze'nin 1942-1943 yıllarında Nazi Almanya'sının baskıcı ve imha politikalarına yönelen uygulamalarının dönüm noktasına ulaştığı süreçte tarafsız (nötr) ülkelerden üçünün Yahudi mültecilerin göç sorununa ve Filistin yurduna gitme mücadelelerine yönelik politikaları tartışılmıştır.

Otoriter rejimlerin Nazi Almanya'sından da etkilendiği iddiasıyla ele alınan politikaları bu çalışmada ele alınmış ve gerekli önlemlerin alınmasında yeterli ölçüde hızlı hareket edilemediği belirtilmiştir. Bu tartışmada Schulz'un değindiği politik vizyonun belirsizliğini 1940 yılının sonbaharında gerçekleşen Patria gemisi faciasından itibaren izlemek mümkündür. Yahudi mültecileri taşıyan gemi İngilizlerin izin vermemesi nedeniyle Filistin'e ulaşamamış ve 250 yolcusuyla batmıştır.³ (Alloum, 1989: 18-19) Schulz çalışmasında üç ülke üzerinden vize politikalarında kolaylık sağlanmaması, işe hizmetlerinin yeterli ölçüde takip edilmemesi şeklinde pek çok ihmal ve göçmen topluluğunun hayati tehlikeler yaşamalarına neden olacak yanlış politikaları tartışmaya

³ Filistin'e yönelik Yahudi göçü politikalarının Yakındoğu'da siyasal yönetimler nezdinde karşılanma biçimleri, mandater güç olarak İngiltere tarafından nasıl ele alındığı üzerine ayrıntılı bir inceleme yapılması gerekmektedir. Bu yönüyle bakıldığında 1930'lardan itibaren Beyaz Rapor'un İngiltere'de David Macdonald Hükümeti tarafından reddedilmesi sonrasında şartlar Yahudilerin de karşılaştığı dezavantajlar ve ayrımcı uygulamalar ışığında değerlendirilmiştir. 1930'ların sonlarına gelindiğinde bölgede Arap nüfusunun ayaklanması öncesinde Yahudi nüfusunun artışını sağlayan göçlere karşı grevler yaşanmış, silahlanma sürecinde mandater yönetiminin çözüm yollarının yeterli olmadığı Peel Komisyonu raporuyla ortaya konulmuştur.

açmıştır. Bu tartışmanın daha çok iki savaş arası dönemde gelişen diplomatik ilişkilerle, savaş koşullarıyla ve Nazi Almanya'sı açısından bakıldığında dostluk ve barış antlaşmalarının imzalandığı konjonktürde Almanya'nın tarafsızlık statüsünü sürdüren ülkelere yönelik yeni bir yasal zorlama arayışıyla bağlantısı bulunmaktadır. Schulz, çalışmasında Almanya'nın aralarında Türkiye'nin de bulunduğu ülkelere yönelttiği talepleri içeren "Ülkesine İade Etme Yasası" (*Heimschaffungsaktion*) gereğince Yahudilerin karşılaştığı güçlüklerin görmezden gelindiğini ya da uzun soluklu ihmaller nedeniyle Yahudilerin mülteci statüleri uyarınca koruma altına alınamadıklarını belirtmiştir. (Schulz, 2012: 50-51) Türkiye, Yahudi nüfusunun dikkat çektiği ülkelerden biri olarak Balkanlardan ve Güneydoğu Avrupa'dan Türkiye'ye ve Yakındoğu'da geçiş rotalarını takip ederek Filistin'e ulaşmak isteyen Yahudi mülteciler için önemli bir destinasyondur. Ülkenin II. Dünya Savaşı henüz başlamadan önce imzaladığı Filistin'e geçiş konusunda diplomatik bağlarını sürdürdüğü İngiltere ve Fransa ile 1939 yılında imzaladığı antlaşmanın ardından 1940 yılı Haziran ayına gelindiğinde tarafsızlığını ilan etmesi bir dönüm noktasını oluşturmuştur. İkinci Dünya Savaşı'nın dönüm noktaları arasında bu tarihler dışında Yahudi mültecilerin göç süreçlerinde karşılaştığı engeller ve facialar da konunun uluslararası boyutta tartışılması gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Yahudi mültecilerin göç dinamikleri ve olgunun araştırıldığı bir başka çalışma örneğinde Tahir Kodal, tarihsel düzlemde Yahudilerin Filistin'e göçünü Türkiye Cumhuriyeti'nin Cumhuriyet dönemi arşiv belgeleri ışığında ele almış ve Yahudi mültecilere yönelik transit vize rejiminin uygulanması konusunda yaşanan bazı sorunlara da değinmiştir. Kodal'ın çalışması Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin uygulamalarının bazı aksaklıklara karşılık anti-semitizm özelliği sergilemeyen bir politika hattında geliştiği görüşünü ortaya koymuştur. Bu açıdan bakıldığında II. Dünya Savaşı yıllarının Yahudi mülteciler meselesinin merkezinde yer alan Salvador faciası, Kodal'ın makalesinde de yer verildiği üzere, diaspora fikri etrafında bir araya gelen ve çeşitli engellemelere rağmen Suriye'ye kabul edilmemeleri sonrasında İstanbul'dan Filistin'e gönderilen Yahudilerin yaşadıkları sıkıntıların çözülmesi için yoğun bir gayret gösterildiğini hatırlatmaktadır. Fakat çalışmada da vurgulandığı üzere, 1939-1945 yılları arasında Yahudi mültecilere yönelik Türkiye'nin dış politika stratejisinde ihtiyat elden bırakılmamış, Nazi Almanya'sı ile kurulan ilişkiler ve savaşın seyri politika tasarımını ve mültecilere yaklaşımı etkilemiştir. (Kodal, 2007: 1924-1929) Yahudilerin göç tarihini aydınlatan bir perspektif sunması açısından Fahir Armaoğlu'nun Filistin Meselesi'ni konu alan ve kapsamlı Filistin çalışmaları yazını açısından giriş niteliği taşıyan yapıtını ayrıca anmak gerekmektedir. Armaoğlu çalışmasında yaklaşık yetmiş yıl var olan Makabiler öncülüğünde Yahudi ayaklanmasıyla Roma İmparatorluğu'nun sonlandığı Krallığın diasporanın ortaya çıkışında bir dönüm noktası olduğunu belirtmiştir. (Armaoğlu, 1991: 9). Yahudiler, tarihte göç sürecinin tüm bileşenlerini Yahudi Krallığı'nın son bulmasıyla başlayan dağılma sürecinde öğrenmeye başlamışlardır. Diasporada kimlik arayışının uzantıları yüz yıllar boyunca bazı kriterler ışığında biçimlenmiştir. William Safran'ın ortaya koyduğu ölçütlere bakıldığında "iki veya daha fazla bölgeye dağılma, ana vatanın kolektif mitolojisi, misafir ülkeye karşı yabancılaşma, ana vatana dönüşün idealizasyonu, ana vatanla kurulan bağların sürdürülmesi" başlıca ölçütler olarak ortaya konulmuştur. (Şanlı, 2019: 3) Bu çerçevede Yahudi mültecilerin II. Dünya Savaşı'nın savaş, ırk temeline dayanan ayrımcılık ve imha çağrışımlı politik hattında ortaya çıkan tehlikelerin etkisiyle Türkiye üzerinden göç stratejisini hayata geçirmeye çalışmaları pek

çok tehlikeye ve tarihsel hikâyeye konu olmuştur. Jean-Christophe Attias ve Esther Benbassa tarafından ortaya konulan “Siyonizm çerçevesinde toprağın tarih yoluyla yeniden yaratılması” ve Filistin’in Yahudilerin kadim yurdu olarak yeniden kucaklanmaya çalışılması Yahudilerin tasarlanmış bir vatanla kurdukları bağların ana hatlarını çizmiştir. Yazarların vurguladığı tarih özel bir görev yüklenerek kadim zamanlardan köklerini alan bir Yahudi ulusu fikrinin modern zamanlarda hayata geçirilmesi düşüncesine dayanmıştır. Bu yönüyle tekil olgu çerçevesinin belirlemede zorlanacağı anlatımın dayanak noktasını tarihin belirlediği sürgünden kurtulma arayışı oluşturmuştur. Yahudiler, yüzlerce yıllık sürgünden kurtuluşun ve Filistin’e ulaşmanın tarihteki yerlerini kazanmak anlamına geleceğini düşünmüşlerdir. Attias ve Benbassa’nın vurguladığı biçimiyle “Siyonist düşüncenin gözünde sürgün, aynı zamanda tarih dışına sürgün” olarak yorumlanmıştır.

Yazarların bu konuda tarihin yeniden yaratım kapasitesi yönüyle verdiği mesaj açıktır. 1930’ların ortalarında çıkarılmaya başlanan “Zion” bilimsel dergisinin İbrani kimliğinin İsrail adını alan yurtla buluşturulması açısından topluluk bilincinin yaygınlaştırılması yönüyle önemli etkileri olmuştur. (Attias&Benbassa, 2002: 225-234). Bu yönüyle Salvador faciasını inceleyen çalışma öncesinde Yahudilerin diasporadaki kimliklerini sorgulanır hale getirmeye çalışan uygulamaların yansımalarının belleklerinde ağır bir travmaya yol açmaya başladığını belirtmek gerekir. 1930’ların sonlarına gelindiğinde Yahudilerin transit vize rejiminde yaşadıkları sıkıntılar İngiltere’nin mandater rejiminin etkisiyle ağır bir tabloyu ortaya çıkarmaya başlamıştır. Aynı süreçte Balkanlarda Romanya gibi ülkelerin Yahudileri yüzyıllardır yaşadıkları yerlerden uzaklaştırmaya yönelik aleyhtar politikaları gazetelerin kapatılmasına, ticaret faaliyetlerinin içki ve tütün satışı yapılan yerlerde olduğu gibi sınırlandırılmasına kadar genişletilmiştir. (Kurun, 2 İkincikânun 1938: 1) Bu süreçte Türkiye’nin Yahudi mültecilerin akınına karşı Balkan ülkelerinde gelişmeye başlayan ve Romanya’dan diğer Balkan ülkelere gidişlerini takip eden bir politik yaklaşım içinde olduğu dikkat çekmiştir. 1938 yılının hemen başlarında Manisa Saylavı ve eski Ziraat Vekili Sabri Toprak tarafından TBMM’ye sunulan kanun layihası (yasa teklifi) Yahudilerin karşılaştıkları “aleyhtar politikalar” ve “sürgün” koşullarında neler yapılacağı konusunda bazı uyarılar içermiştir. Ulus-devlet anlayışının resmi dil çerçevesinde karşılığının Yahudiler açısından da geçerli olduğu görüşüne yer verilen kanun layihasının gerekçesinde (esbab-ı mucibe) Toprak’ın vurguladığı nokta Yahudi göçlerinin bir dayatmaya dönüşmemesi gerektiği yönündedir. Türkiye’nin Balkan ülkeleriyle karşılaştırıldığında Yahudi göçmenler tarafından en çok tercih edilecek ülkeler arasında yer aldığı belirtilirken, Türkiye Yahudilerinin toplumsal bütünleşmesine yönelik eleştiriler *Alliance Israelite* okulları üzerinden dile getirilmiştir. Türkçe’yi öğrenmekte ayak direyen bir topluluk betimlemesinin izleri ışığında Yahudi göçmenlerin, Türkiye Yahudilerine eklenmesinin sorunları daha da büyüteceği ve göçmen dalgasının önüne geçmek için hazırlıklı olunması gerektiği belirtilmiştir: “Elyans İsrailite mektebi yahudileri Türklükten çıkarmış, Elyans İsrailite ilhak etmiş, memlekete gayri muvafık bir unsur yapmıştır. Şüphesiz tarihi hakikatlere dendir ki Türk tabiiyetinde bulunan anasından herhangi biri bir ecnebi teşekkülün, bir ecnebi nüfuzun, bir ecnebi tesirin altına girmişse Türk vatanına mutlaka muzır olmuştur, mazarrat vermiştir”. (Kurun, 2 İkincikânun 1938: 2) Bu süreçte topluluğa antropolojik perspektiften bakarak göçün hem tarihsel hem de

güvenlik kaygılarıyla bağlantılı yeni bir olguya dönüşmesini İngiltere'nin uyguladığı sınırlandırıcı transit vize rejiminde aramak gerekmektedir. Türkiye Cumhuriyeti'nin Lozan Barış Antlaşması hukuku çerçevesinde ele aldığı konunun kültürel yansımaları anti-semitizm söyleminin yükselişe geçtiği 1930'larda sınırlandırıcı politikaların yeniden üretimine de etki etmiştir. Holokost kavramının tarihselliği ışığında hazırlanan ansiklopedide Dalia Ofer'in hazırladığı "İllegal Göç" maddesinde yer verildiği üzere 1934 yılından, İsrail Devleti'nin kurulduğu 1948 yılına kadar 530 bin Yahudi mülteci yasal yollarla, bu rakamın neredeyse dörtte birine karşılık gelmek üzere 130 bin Yahudi mülteci de illegal yollarla Filistin'e ulaşmışlardır. Yine bu maddede Kudüs İbrani Üniversitesi'nde uzun yıllar Çağdaş Yahudilik çalışmalarına katkı sağlayan Ofer Yahudi mültecilerin yasal olmayan yollarla göçleri dikkate alındığında 130 bin mülteci 104 bin mültecinin deniz yoluyla ve 136 gemiyle, geri kalan Yahudi mültecilerin ise başka ulaştırma yollarıyla gittiklerini belirtmiştir. (Dalia Ofer, "Illegal Immigration", Ed. Walter Laqueur, Judit Tyder Baumel, 2001: 323-326). Ofer, bu süreçte Filistin bağlantılı ve Avrupa'da Viyana ve Sofya gibi merkezlerden mültecilerin Filistin'e yasal olmayan yollarla ulaştırılmasının koordinasyonunda iki önemli isme de yer vermiştir. Yeni Siyonist Örgütü'nün kurdurduğu Merkaz Lealiyah'ın yanı sıra mültecilerin kurtuluş yolculuklarına yardımcı olmaya çalışan aracı şirket temsilcileri olarak Sofya'dan Baruch Konfino ve Viyana'dan Wilhelm Perl'in adlarına yer verilmiştir. Salvador faciası öncesinde de Ege Denizi'nde Oniki Adalar (Dodecanese Islands) yakınlarında batan ve taşıdığı mültecilerin İtalyan donanması tarafından kurtulduğu *Pencho* adlı gemiye yer verilir. Götürüldüğü güney İtalya'dan 510 kadar mülteci savaşın sonlarına doğru Filistin'e ulaşabilişlerdir. (Ofer, 2001: 324). Salvador ve sonraki süreçte farklı nedenlerle batan mülteci gemileri İkinci Dünya Savaşı yıllarının ağır trajedilerin arasında yer almışlardır.

Bu yönüyle Salvador faciası II. Dünya Savaşı'nın belirlediği uluslararası kriz ve savaş çerçevesi içinde arka planını tarihsel bir kimlik ve yurt arayışının belirlediği bellek mücadelesine eklenen bir halka olmuştur.

Çalışmada Türk basınında facianın anlatım biçimlerine dair *Yeni Sabah*, *Akşam*, *Cumhuriyet*, *İkdam*, *Hakikat* ve *En Son Dakika* gazetelerine başvurularak bir deniz faciasının II. Dünya Savaşı'nın karartma dönemlerinde nasıl yaşandığı ve ulusal basında irdelenme biçimleri ele alınmaktadır.

2.Salvador Gemisi Faciasının Türk Basınına Yansımaları

Salvador faciasının yansımaları konusunda tarihsel kaynakların ulusal ve yabancı arşiv belgeleri, ulusal ve yabancı basın taramasıyla erişilebilen süreli yayınlar ve ikincil kaynak kategorisinde sınırlı bir başvuru malzemesi sunan kitaplar ve makaleler şeklinde sıralanması mümkündür. Çalışmada bu kapsamda Türk basınındaki yansımaları ulaşılan, aynı zamanda Devlet Arşivleri Cumhuriyet dönemi kataloglarından bir çerçeveye de yer verilmesi hedeflenmiştir.

Facia, 12 Aralık (Kânunusani) 1940 tarihinde gerçekleşmiş ve olay Türkiye'de dönemin önde gelen gazetelerine 13 Aralık 1940 tarihinde yansımıştır. *Yeni Sabah* gazetesinde olayla ilgili olarak "Silivri'de Bir Facia" başlığıyla verilen haberde ilk günün bilançosunda 85 Yahudi yolcunun hayatını kaybettiği bilgisine yer verilmiştir. Haberde şu satırlar dikkat çekmektedir: "Yahudi muhaciri dolu büyük bir motör battı. 85 Yahudi

boğuldu. Evvelki akşam Silivri’de feci bir deniz kazası olduğu ve bu kaza neticesinde 80 kadar Yahudi muhacirinin boğulduğu bugün şehrimize gelen haberlerden öğrenilmiştir. Bulgar idaresine geçen Rumanyanın⁴ (Romanya) Dobruca mıntakasındaki Yahudilerden 380 kişilik bir grup hususi surette kiraladıkları Uruguvay (Uruguay) isminde bir yelkenli ve motörlü gemi ile Filistin’e gitmek üzere Karadeniz’e açılmışlardır. Gemi bundan beş gün evvel limanımıza gelerek demirlemiş ve tekrar hareket için lüzumlu bazı ihtiyaçlarını temin etmiştir. Ve gemi evvelki akşam hareket etmiştir. Fakat esasen “eski ve yolsuz” olan bu gemi Silivri açıklarına geldiği zaman batmış ve büyük facia vukua gelmiştir. Dün geç vakte kadar aldığımız haberlerde Yahudi muhacirlerden 80 kişinin boğulduğu ve diğerlerinin de büyük fedakârlıklarla kurtarıldığı anlaşılmıştır. Kazazedelerin iâşe ve ibateleri için tedbirler alınmış bulunmaktadır.” (Yeni Sabah, 13 Kânunusani 1940:1, 3).

Yeni Sabah gazetesinin yanı sıra dönemin önde gelen diğer ulusal basın organlarında da faciaya dair başlangıç bilgileri paylaşılmaktadır. Bu tür facialar yurt dışında yaşanan deniz facialarından daha fazla yankı uyandıran özellikler taşımaktadır. Dönemin basınında İkinci Dünya Savaşı gelişmeleri belirli bir eşgüdümlülük içinde ülke içinde politika gelişmeleri ışığında ele alınmıştır. Bu açıdan İkinci Dünya Savaşı’nın içe kapanma sürecinin izlerinin ekonomide ve sosyal hayattaki yansımaları savaşın koşulları ve mevsimsel etkiler gereğince izlenebilmiştir. Ülke ulusal basınında önemli bir yere sahip olan *Cumhuriyet* gazetesi trajediye odaklanan bu gazeteler arasında dikkat çekmektedir. Söz konusu olay, belirli bir fikir tartışması etrafında ele alınmamış ve sadece mülteciler penceresinden nasıl gerçekleştiği konusunda geniş ölçekli bilgi akışının sağlanamadığı bir habere yer verilmiştir. Salvador, 12 İkinci kânun (Aralık) 1940 tarihinde gece saatlerinde meydana gelen kaza sonucunda batmıştır. Ertesi günün sabahında Cumhuriyet’in verdiği haberde rakamlar gerçeğe ve trajediye işaret etmektedir: “Müdhiş Bir Facia: Silivri Önünde Bir Gemi Battı, 200 Kişi Boğuldu” başlığıyla verilen haberin hemen girişinde “Bulgaristan’dan Filistin’e gitmek üzere yola çıkan Musevilerin bindikleri yelkenli parçalandı, boğulanların ekserisi çocuk ve kadın” ifadelerine yer verilmiştir. (Cumhuriyet 13 İkinci kânun 1940: 1).

Cumhuriyet haberinde şu satırlar yer almıştır: “Bulgar hükûmetinin bir kararı üzerine Bulgar hududları haricine çıkacak Musevilerden 380 kişilik bir cemaat, Uruguay bayrağını taşıyan bir yelkenliyi kiralarak Varna’dan Filistin’e müteveccihen yola çıkmışlardır. Bu yelkenli ve motörlü ahşap tekne, evvelki gün limanımıza gelmiş, burada kumanya ve su aldıktan sonra gemiye kılavuz kaptan olarak Hüsnü Eren ve Sahil Sıhhiye idaresinden bir sıhhiye memuru verilmiş, motör limanımızdan hareket etmiştir”.

Bu satırlar farklı ayrıntılar verilmekle birlikte çeşitli gazetelerde yer almaya başlayan ve olay örgüsünün detaylarının irdelendiği ilk bilgileri yansıtmaktadır. Olayın ilk gününde özne düzeyinde mültecilerle ilgili herhangi bir bilgiye yer verilmemiştir. Buna karşılık çeşitli kentlerin uğrak noktaları olarak dikkat çeken bilgilere odaklanıldığında Bulgaristanlı Musevilerin “kurtuluş”a doğru kaçış öyküsünün başlangıç noktasının Varna kenti olduğu görülmektedir. Karadeniz’in batısından başlayan ve

⁴ Dönem gazetelerinde çok sayıda baskı hatasıyla karşılaşıldığı için yazım ve noktalama hatalarının düzeltilmesine çalışılmıştır. (M.Y.)

İstanbul (Karadeniz) Boğazı'na yönelen bu yolculukta Musevilerin kaygılarını İkinci Dünya Savaşı'nda Mihver kampından yansıyan ve özellikle Nazi Almanya'sında boğucu hale gelen Musevilik ve semitizm karşıtı atmosferden izlemek mümkün görünmemektedir. Türkiye, bu şartlarda laiklik ilkesine anayasasında yer veren, Lozan Barış Antlaşması kapsamında azınlık hukukuna riayette dikkat çektiği üzere yurtdışından Türkiye'ye gelen yabancılara yönelik hukuki çerçevenin çizilmesinde güvenilen bir ülke olarak değerlendirilmiştir. Aynı zamanda bu özelliklerinin yanı sıra transit coğrafya özelliği ile Filistin'e ulaşmayı amaçlayan göçmenlerin geçici bir sığınak noktası olabilecekleri düşünülmüştür. Bu atmosferin Türk denizlerinde facia dolayısıyla gündeme gelmesi İkinci Dünya Savaşı yıllarının genel çerçevesi içinde yeni bir tartışmaya işaret etmektedir. Bu tartışmayı Yahudilere yönelik hükümet politikaları ve halkların yaklaşımı biçiminde irdelemek gerekmektedir. Anti-semitizm düşüncesinin İkinci Dünya Savaşı yıllarındaki yansımaları açısından Türkiye, ideolojik baskılarla karşı karşıya bulunan ve bu baskıları izole etmeye çalışan bir ülke konumundadır. Savaşta tarafsızlığını kararlı bir tutumla korumayı sürdürdüğü dönemde, geceleri karartma uygulamaları sürmektedir. Refik Saydam'ın Başvekil olarak üstlendiği sorumluluklar ve Bakanlar Kurulu'nun iaşeden, ulusal artırma (tasarruf) çalışmalarından başlayarak üstlendikleri pek çok görev bu yılların sosyal ve ekonomik sorunlarına ilgi duymayı gerektirmiştir. Cumhuriyet gazetesinin haberinde devam eden satırlarda deniz koşullarının yarattığı bir facianın detaylarına yer verilmiştir. *“Bulgaristanlı Musevileri hamil tekne limanımızdan ayrıldıktan sonra denize tahammül edemediğinden dün sabaha karşı Silivri limanına sığınmış, bir müddet sonra oradan hareket etmiştir. İşte kaza bu sırada olmuş ve yelkenli, Yeniçiftlik civarında bulunan kazıklar üzerine düşerek parçalanmıştır”*.

Kazanın gerçekleştiği yerdeki ilk izlenimler ve bilgiler ağır bir trajedinin yaşandığını göstermektedir. Dönemin tüm gazetelerinde ilk anlarda bu trajedinin nasıl yaşandığına dair ayrıntılara yer verilmeyen haberlerle karşılaşılmaktadır. Cumhuriyet gazetesinin haberinde 380 muhacirden 38 kadın, 16 erkek ve 15 çocuk olmak üzere toplam 69 kişinin cesedine ulaşıldığı belirtilmiştir. Yaşanan trajedi her yönüyle bir insanlık dramının Trakya'ya doğru açılan Marmara sahilinde görülen ve basının daha fazla ayrıntılarla kamuoyunu bilgilendirmesi beklentisiyle izlenen bir trajedir. “Silivri civarında vuku bulan bu kaza neticesinde çocuk, kadın, erkek olmak üzere 380 kişi denize dökülmüş ve feryadlar göklere yükselmiştir”. “Gelen malumata göre, teknenin batışı pek sür'atli olmuş, bir kısım kazazedeler iki direğe tırmanmış, fakat onlar da sulara gömülmüştür. Kazayı evvelâ yüzerek sahile çıkan ve Silivri'ye gelen kılavuz Hüsnü Eren haber vermiştir”. (Cumhuriyet, 13 İkinci kânun 1940: 1)

Haberin devamında şu satırlara yer verilmiştir: “Bunun üzerine Silivri kaymakamlığı, Silivri jandarma bölük kumandanlığı faaliyete geçmiş ve keyfiyet alâkadarlara da bildirilerek derhal icab eden yardıma koşulmuş, otomobil ile bir müfreze jandarma gönderilmiştir. Muavenete koşanlar Silivri'den itibaren 80nci kilometrede felâketzedelere sahil boyunca tesadüf etmişler ve bunları derhal toplattırıp yoldan geçen vasıtalarla Silivri'ye sevke başlamışlardır. Diğer taraftan da sahile inilerek batan geminin görülen enkazı karşısında denizin sahile attığı birçok cesetlerle karşılaşmışlardır”. (Cumhuriyet 13 İkinci kânun 1940: 5)

Trajediye dönüşen tablonun çevrelediği kazanın merkezinde yaşanan olaylar zorunlu olsun ya da olmasın göç sürecinin etkilerini yansıtmıştır. Bu aşamada facianın ayrıntılarını takip eden sınırlı sayıdaki görevli ve sivil ölü ya da yaralılara ulaşılmaya çalışılmıştır. Manzarayla ilgili betimlemelere haberin devamında rastlanmaktadır: “Dalgaların sahile vurdukları erkek, kadın, çocuk cesedleri yürekler acısı bir manzara teşkil etmekte idi. Dün akşama kadar sahilde 38 kadın, 16 erkek ve 15 çocuk ki ceman 69 cesed toplattırılmıştır. Silivri’ye sağ olarak getirilenlerin miktarı 40 kadın, 49 erkek, 19 çocuk ki ceman 108 kişidir. Bunların içinde gemiyi idare eden bir Rus kaptanı ile iki yardımcısı da vardır. Bilahara iki kadınla on iki erkeğin de diğer bir mahalde sahile çıktıkları anlaşılmıştır. Bu suretle kurtarılanlar 120’ye baliğ olmuştur. Maamafih diğer felaketzedelerin de sahilin diğer yerlerine çıkmış bulunmaları muhtemeldir. Bu faciada boğulanların sayısı ekserisi çocuk olmak üzere iki yüzden fazla olduğu tahmin edilmektedir. Bu feci hadise şehrimizde haber alınınca çok büyük teessür uyandırmış ve elden gelen yardımın icrası ve kurtulanların istirahatlerinin temini için alakadarlara emir verilmiştir”. (Cumhuriyet 13 İkinci kânun 1940: 5)

Bulgaristan’dan gelen Musevilerin bu ülkedeki siyasi rejimin kendilerine yaklaşımlarından duydukları rahatsızlıktan ötürü Filistin’e gitmek üzere yola çıkmış olmaları tarihi bir dönüm noktasından geçildiğini göstermektedir. Nazi Almanya’sının yayılcı siyaseti 1930’larda hızlanarak artan bir anti-semitizm düşüncesiyle ilerlerken, güneydoğu Avrupa ve Balkanlarda yaşayan Yahudi nüfus hedef haline gelmiştir. Faciaya dair ilk gün raporu dönemin basınında pek çok gazetede bilgileri karşılaştırılarak ele alındığında öznelerin yer almadığı bir öyküye rastlanmıştır. Bu günlerde mevsimlik döngüye dair şu notlar dikkat çekmiştir. Kış mevsiminin zorlu şartlarında günlük raporları yakından takip etmek gerektiği açık olmakla birlikte, genel olarak bu mevsimde yılsonunda ve yeni bir yılın başında rüzgârlı, kar yağışlı günlerin etkisi Karadeniz’de ve Marmara’da hissedilmektedir. Bu türden bir örneği neredeyse bir yıl öncesinden vermek mümkündür. Dönemin ana Meteoroloji İstasyonu’nun İstanbul’da Yeşilköy’de bulunduğu belirtilmektedir. Türkiye’de 19. yüzyılın sonlarında gelişmeye başlayan meteoroloji Yeşilköy’deki istasyondan alınan bilgiler ışığında takip edilmiştir. Bu dönemde rüzgârlı ve kapalı bir havanın bulunduğu bilgisi yanı sıra aynı zamanda Silivri’de limanın ve mendireğin yapımı için henüz İstanbul Liman İşletmesi Müdürlüğü’nde bir müteahhit bulunmadığı belirtilmiştir. 11 Ocak 1940 tarihli hava durumu raporunda “dün İstanbul’da hava kapalı ve kısmen karlı geçmiş, rüzgâr şimali şarkîden saniyede 6-8 metre hızla esmiştir. Hararet derecesi ise en çok 2,3; en az sıfırın altında 1,1 derece santigrad olarak kaydolunmuştur” ifadelerine yer verildiği dikkat çekmektedir. (Cumhuriyet 12 İkincikânun 1940: 1) Sosyal tarih çalışmalarının çevre ve mevsimsel koşulları inceleyen verilerini irdelemeye yönelik bir ilgiden yararlanılması yönüyle facia da bir örnek sayılabilmektedir. Kazaya bakıldığında dikkat çeken bir ayrıntı hava şartlarının yeterli ölçüde irdelenememesi ve geminin teknik denetiminde yaşanan eksikliklerdir. Bu konuda ulusal basında yer verilen bilgiler yetersiz kalmıştır. Kılavuzluk konusundaki açıklamalar da yetersiz görünmektedir.

Yine aynı şekilde Cumhuriyet’in belirgin bir puntuyla verdiği hava durumu raporu Karadeniz’e açılan pek çok geminin de fırtına dolayısıyla limanlara sığınmak durumunda kaldığını göstermiştir. Dönemin ünlü vapurları arasında dikkat çeken pek çok gemiye yer verilen haberde fırtına dolayısıyla tahmil ve tahliye işlerinin bir

süreliliğine durduğu belirtilmiştir. Karadeniz'in hırçınlığı yoğun fırtınalı havada Samsun'da bulunan İzmir vapurunun Sinop'a dönmesini zorunlu kılmıştır. Sinop dönüşünde dalgalarla çarpışma sonucunda geminin isim levhası da parçalanmıştır. Bu günlerde Güneysu ve Karadeniz vapurları İstanbul'a gelmek üzere Polathane'de beklemek durumunda kalmışlardır.

Aynı şekilde Cumhuriyet vapuru Boğaz girişinde tipi yüzünden beklemek durumunda kalmıştır. Karadeniz postalarının işleyişindeki bu aksaklık pek çok gemiyi de etkileyen fırtınadan kaynaklanmıştır. İstanbul'dan Bartın'a giden Ülgen vapuru Amasra limanına sığınmıştır. Diğer önemli gemiler arasında Etrüsk ve Kadeş gibi eski uygarlık mirasından esinlenerek isimlendirilen gemiler de dikkat çekmiştir. Bu gemilerin Akdeniz'den Ege'ye ve İstanbul'a seferleri hava şartları dolayısıyla gecikmektedir. Etrüsk'ün İstanbul'a varması beklenirken, İzmir yolundaki Kadeş'in henüz seferini tamamlamadığı ve Akdeniz limanları arasında Antalya yakınlarında karaya oturan Tırhan vapurunun ancak yaraları onarıldıktan sonra kurtarılacağı belirtilmiştir. Bu konuda iyimser bir hava tahmininde bulunulduğu görülmektedir. Normal şartlar altında hava durumunun izin verdiği yüzdürülme sürecinde ambarlara dolan suyun boşaltılması ve gemideki hasarın kısa zamanda onarılması planlanmıştır. Bu bilgiler 1940 yılının başlarına ait meteoroloji notları biçiminde irdelendiğinde Silivri'de liman inşaatındaki gecikmenin ve kazıkların dikilmesinin kazayla bağlantısının da araştırılabileceği belirtilmiştir. Bununla birlikte liman inşaatından daha çok fırtınanın tahmin edilenden daha ağır bir sonuç yarattığı görülmüştür.

Mevcut şartlarda deniz facialarına nasıl müdahale edileceğiyle ilgili ayrıntılara Salvador gemisi faciasında da rastlanmaktadır. Uruguay bandıralı geminin teknik aksamının yetersizliği bir yana, kılavuz kaptanın etkisinin sorgulandığı bir hataya dair ayrıntılara da ihtiyaç duyulduğu açıktır. Fakat haberden de izlenebildiği üzere gemi faciasının yetkililere ulaştırılmasında kılavuz kaptanın da katkısının olduğu görülmüştür. Silivri'den "seksen kilometre" mesafede yol boyunca kazazedelere ve gemi enkazına yakın çevrede sahilde cesetlere ulaşıldığı bilgisine yer verilen haberde gemi faciasının yaşandığı nokta ve ilk müdahaleler konusunda önemli bilgilere yer verilmiştir. Bu facia II. Dünya Savaşı'nın dünyanın içine sürüklendiği büyük bir anafora benzeyen gelişmeleri karşısında önemsiz olmasa da uluslararası gündemde yeteri kadar ilgi görememiştir. Ulusal basında ise ilk yankılanmalar arasında en dikkat çeken fotoğraf örneklerini Cumhuriyet'te 14 Aralık 1940 tarihli sayıda görmek mümkündür. Olayın ardından bir gün geçtikten sonra facianın yansımaları netleşmeye başlamıştır. "Silivri Faciasının Bilânçosu" başlıklı haberde şu ayrıntılara yer verilmiştir: "122 kişi kurtarıldı, 103 cesed toplandı, 127 kaza kurbanının ölüleri meydanda yok".(Cumhuriyet 14 Birincikanun 1940: 1)

Haberin devamında "muharririmizin hadise yerinde tespit ettiği feci tafsilât" açıklaması dikkat çekmektedir. Kışın ağırlaşan şartlarının ülkeyi etkilemeye başladığı dönemde bir deniz faciası yaşanmış ve bu faciada geminin kalan son parçaları da kazazedeler tarafından Cumhuriyet gazetesi muharririne gösterilmiştir. Fotoğrafın yaygınlık kazandığı, fakat gündelik hayatta profesyoneller dışında fotoğraf makinesi kullanımına dayanan bir kayıt olanağının bulunmadığı koşullarda muharrirlerin tuttuğu notlar suya yazılan kelimelerden daha fazlasını ifade etmektedir. Haberde paylaşılan fotoğraflar dönem basınında yer verilen az sayıdaki kayıtlar arasındadır. İlk fotoğrafta,

geminin sahile düşen parçaları Silivri'nin *Yeniçiftlik* köyü yakınlarında görülmektedir. İkinci fotoğraf daha yakından çekilmiştir ve geminin nasıl parçalandığını gösteren önemli kayıtlar arasındadır. Siyah beyaz fotoğrafların netliği sağlanamasa da bu tür kayıtların ne kadar önemli olduğu tartışma götürmeyecek kadar açıktır. Çok sayıda mültecinin yüzlerinden yansıyan korku ve endişeyi hissettiren üçüncü ve dördüncü fotoğraflarda dayanışma havası görülmektedir. Mülteciler büyük bir deniz faciasını göçmenlik psikolojisi içinde algılamak ve yorumlamakta zorlanmaktadırlar. Kış mevsiminin şartları da bir başka güçlük kaynağıdır.

Yeni Sabah'ın 14 Aralık 1940 tarihli nüshasında Cumhuriyet gazetesinin aynı tarihli nüshasından farklı olarak can kayıplarının arttığı bilgisine yer verilmiştir. Doğal etkenlerle meydana gelen facialar arasında deniz facialarını etkileyen tek faktör mevsim koşulları değildir. Bununla birlikte arama kurtarma olanaklarını etkileyen başlıca faktör kış mevsiminin zorlu koşullarıdır. Gece saatlerinde meydana gelen kazanın ardından gemi parçalanmış, can pazarı karşısında facianın gerçek boyutunun anlaşılması saatler sonra mümkün olmuştur. Aradan tam olarak bir gün geçtikten sonra 14 Aralık 1940'ta kazanın bilançosunda kayıpların 200 canı aştığı belirtilmektedir. "Kazaya giden muhacirlerin sayısı 200'ü geçiyor: 69 kişinin boğulduğu ve 169'unun da kaybolduğu tespit edildi". (Yeni Sabah 14 Kânunuevvel 1940: 1)

Haber metninde bürokratik öznenin sorumluluğuna dair daha açık bilgilere rastlanmaktadır. Deniz faciasının ardından kıyıya vuran enkaz parçalarını ve can kayıplarını incelemek üzere sürdürülen araştırmada görevlendirilen vali muavini Ahmet Kınık'ın 13 Aralık 1940 tarihinde akşam saatlerinde İstanbul'a döndüğü belirtilir. Haberde son bilgilere göre "gemide 352 kişinin bulunduğu" bilgisine yer verilmiştir. (Yeni Sabah 14 Kânunuevvel 1940: 1; En Son Dakika 14 Kânunuevvel 1940: 1, 2)

"Bunlardan 100'ü Silivri, 14'üde Çorlu köylerinin sahillerinde olmak üzere 114'ü kurtarılmıştır. Sahile çıkan ve çıkarılan cesedlerin yekûnu 69 dur. 169 kişinin cesedi de bulunamamıştır. Bu itibarla boğulanların yekûnu 238 olarak tesbit edilmiştir" satırlarından da anlaşılacağı üzere kazanın bilançosu tahmin edilenden ağır bir boyuta ulaşmıştır. (Yeni Sabah 14 Kânunuevvel1940: 1)

Yine *İkdam Sabah Postası* gazetesinde Silivri Faciasının Korkunç Bilânçosu" başlıklı haberde şu bilgilere rastlanmaktadır: "51 kadın, 28 erkek, 24 çocuk cesedi çıkarılmıştır. 137 kişi kayıp" bilgisinin yer aldığı haberde Vali Muavini Ahmet Kınık'ın hazırladığı raporun Vekâlete gönderildiği belirtilmiştir.⁵ Bu aşamada doğal afet

⁵ Bu rapora Türkiye Cumhuriyeti Devlet Arşivleri'nde ulaşılammıştır. (M.Y.) Bununla birlikte Türkiye Cumhuriyeti Devlet Arşivlerinde "Uruguay Bayraklı Salvador Gemisinin Silivri Yakınlarında Battığı" başlıklı bir belgede kaza sonrasında İstanbul Mıntika Liman Reis Vekili Hayreddin Karaarslan tarafından Münakalat Vekâleti'ne 12 Aralık 1940 tarihinde acele telgraf çekilmiş ve kaza sonrasındaki incelemeler rapor biçiminde bakanlığa sunulmuştur. Bu rapora göre kaza sekiz kulaç suda fırtına nedeniyle geminin kazıklara bindirmesiyle gerçekleşmiştir. "Silivri önlerinde topuklara bindirmek suretiyle sekiz kulaç suda batma hadisesi olduğu maruzdur". Bir kulaç uzunluğunun yaklaşık olarak 182 cm olduğu düşünüldüğünde kaza yerinin 14,56 metre derinliğe karşılık geldiği sonucuna ulaşılmaktadır. Bkz. "Uruguay Bayraklı Salvador Gemisinin Silivri Yakınlarında Battığı", BCA 30.10.0.0. 171.184.14. 183 14-12-1940.

bölgesiyle ilgilenen mülki amir olarak Ahmet Kınık'tan bahsetmekte yarar bulunmaktadır.⁶

İkdam gazetesinin haberinde olayın nasıl geliştiği vurgulanırken adı anılan öznelere biri de gemi kaptanı Victor'dur. Haberde Sovyet tebaasından olan Victor'un kaptanlığındaki 100 tonluk gemiye kapasitesinin üzerinde yolcu alındığı belirtilmiştir. (İkdam 14 Birinci kânun 1940: 1) İkdam'ın haberine ek olarak En Son Dakika'da belirtilen kritik bir ayrıntıda geminin en fazla 150 yolcu alabilecek kapasitede olduğu, cankurtaran simitlerinin de kullanıma elverişli olmadığı belirtilmiştir. (En Son Dakika 14 Kânunuevvel 1940: 1, 2) Yine 14 Aralık'ta İkdam'da vurgulandığı üzere olayın incelenmesi amacıyla kazanın boyutu, sorumluluk konumundaki kişilere yönelik soruşturma önemli başlıkları oluşturmuştur. Haberde yer alan satırlara göre sadece kazadan “dalgalardan kenara attığı ve kıyıya yüzebilenler” kurtulmuş, “kıyıya yakın kazıklara tırmananların çoğunluğu ve bu arada Sıhhiye memuru Muhittin'in de dayanamayarak, kazadan saatler sonra boğulduğu” belirtilmiştir. Kazadan kurtulanlar 122 kişidir ve bunların 108'i Silivri'deki havraya konulmuş ve ilk tedavileri burada yapılmıştır. “On dört kişi de Çorlu sahillerine çıkmışlar, onlar da Çorlu'da muhafaza altına alınmışlar ve ihtilâttan menolunmuşlardır”.

Facianın yansımaları açısından bir diğer önemli noktaya bilançoda rastlanmaktadır. Kayıplar konusunda netleşemeyen bilgiler açıkça belirtilmiştir. “Geminin enkazı altında kalan ve dalgıçların çalışmalarıyla çıkarılacağı ümit edilenlerin sayısı 127'ye ulaşmaktadır. Kayıpların geminin içinde ve altında oldukları tahmin edilmektedir. Dalgıç indirilerek cesetler aranacaktır” değerlendirmesiyle kazadan neredeyse iki gün sonra bilançonun netleştirilmeye çalışıldığı görülmektedir. Teknik donanım başlığı gemilerin denetimi açısından önem taşıyan bazı temel ve ikincil ayrıntıları kapsamıştır. “Yapılan tahkikatta, gemide barometre ve diğer bazı lüzumlu âletlerin bulunmadığı, 250 kadar can kurtaran mantarı olmakla beraber, bunların kullanılmağa elverişli olmadığı ve kullanılmadığı anlaşılmıştır” ifadesine yer verilmiştir.

⁶ 1938 yılının son günlerinde Bakırköy Kaymakamlığı'na atanan Kınık, birkaç ay sonra İstanbul'un Vali Yardımcısı olarak görev yapmaya başlamıştır. Bürokratik görevlendirmelere bakıldığında Ahmet Kınık daha sonraki yıllarda sırasıyla Ankara Vali Muavini ve Malatya Vali Muavini olarak görev yapmıştır. Bkz. “Malatya Valisi Fahri Özen'in Emekliye Sevki ve Ankara Vali Muavini Ahmet Kınık'ın Malatya Vali Vekilliği'ne Tayini”, BCA 30.18.1.2. 104.2.47. 25-11-1943. Daha sonraki yıllarda Eskişehir, Seyhan valisi ve Kayseri Valisi olarak görev yapmaya devam etmiştir. Kınık, kazadan aylar öncesinde 1940 yılının ağustos ayında İstanbul Vali Yardımcılığı'na atanmıştır. Bu görevin ardından Kınık'ın Karakoçan kaymakamlığına atanması doğuda sürdürülecek bir görev sırasının geldiğini düşündürmektedir. Ahmet Kınık, çok partili hayata geçiş sürecindeki deneyimler ışığında yeni iktidar görevini üstlenen Demokrat Parti iktidarı döneminde Adana'dan parlamentoya seçilmiştir. Bkz. “Ahmet Kınık'ın Kayseri Valiliğine Tayini”, BCA 30.18.1.2. 147.51.19. 05-10-1957, s. 1. Bu süreçte Adana'ya atanmadan önce Eskişehir valisi olarak görev yapmış ve bu kentte yaşanan sel felaketindeki hizmetlerinden ötürü takdirname ile ödüllendirilmiştir. Bkz. “Eskişehir'de Vukua Gelen Sel Felaketi Dolayısıyla Aldığı Geniş Umumi Tedbirler Yanında Sağlık ve Sosyal Yardım İşlerinde de Başarılı Hizmetinden Dolayı Vali Ahmet Kınık'ın Takdirname ile Taltifi”, BCA 30.18.1.2. 122.29.2. 23-03-1950. Bkz. “Ahmet Kınık'ın Seyhan, Turgut Babaoğlu'nun Malatya, Arif Özgen'in Eskişehir, Şakir Cenalp'in İçel Valiliklerine Tayinleri”, BCA 30.18.1.2. 123.71.5. 14-09-1950. Bkz. “Karakoçan Kaymakamlığı'na Ahmet Kınık'ın Tayini”, BCA 30.11.1.0. 146.13.13. 30-05-1941, s.3. Bkz. “Ahmet Kınık'ın Kayseri Valiliğine Tayini”, BCA 30.18.1.2. 147.51.19. 05-10-1957, s. 1.

Kazanın sorumluluğu konusunda başlıca isim vapur kaptanı Viktor'dur. "Viktor, kazadan kurtulmuş, Sulh Hakimliğince sorgusu yapıldıktan sonra tevkif edilmiştir. Kazanın incelemesine Silivri Müddeiumumisi Necati el koymuştur". (İkdam 14 Birinci kânun 1940: 1) Bütün bu bilgiler, tarihe kayıt niteliğinde görülmekle birlikte bürokratik mekanizmaların, yargı sürecinin nasıl işlediği konusunda ön bilgi paketi içinde yer almakta ve basın-yayın hayatının bilgilendirme misyonunun yansımalarını sunmaktadır. *En Son Dakika* gazetesinin 14 Aralık tarihli baskısından yansıyan diğer ilginç bir ayrıntı da Victor'la yapılan sorgu mülakatının notlarıdır. Bu notlar, Beyaz Rus kökenli Victor'un denizlerdeki deneyimini ortaya koyan kayıtlardır: "1917'den beri yelkenli gemilerde çalışırım. Türk sularından müteaddit defalar geçtim. Çekmece önlerine geldiğim zaman havanın artması dolayısıyla dönmek istedim. Fakat muvaffak olamadım. Facia yerinde demir attım. Yelkenli demiri taradı. Bu sırada da mevcut tahlisiye yeleklerini yolculara dağıttım. Genelde şiddetli bir panik başlamıştı. Daha evvel gemiyi terk etmek mümkün olduğu halde sonuna kadar kaldım". (En Son Dakika 14 Kânunuevvel 1940: 1, 2)

Bu kaza sonrasında öncelikle teknik donanım ve kapasite sorunu dikkat çekmektedir. İkdam'da belirtilen barometre ve lüzumlu aletlerle ilgili açıklama mülki amirliğin ve garnizon kumandanlığının etüdüdür. İstanbul'da Musevi cemaatinin dayanışması da bu facianın yansımaları arasında dikkat çekmiştir. Bu dayanışmayı göstermesi açısından Salvador faciası II. Dünya Savaşı döneminde Türkiye Cumhuriyeti devleti ve halkının yaklaşımlarıyla özdeşleşen önemli bir örnektir. İkdam'da aynı zamanda bu dayanışma çabalarına değinilmiştir. Hayatını kaybedenler Silivri'de Musevi Mezarlığına defnedilmişlerdir. Kazayla ilgili son bilgiler ayın ortasından itibaren ulusal basına yansımıştır. Netleştirilen rakamlar Salvador'un öyküsünün arkasında denizlerdeki dramatik bir mücadeleye işaret etmektedir. Bu mücadeleyi büyük savaşta emperyalist çekişmenin ortasında Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin Yahudi mültecilere bakışında bir kırılma ve sürecin aksaklıklarından ders çıkarma noktası olarak değerlendirmek mümkündür.

Facianın boyutunun netleştirilmesi Aralık ayının ortalarındaki ana gündemi oluşturmasa da ulusal basında ön sıralarda yer almaya başlamıştır. Bu günlerde eski TBMM Başkanı Kazım Özalp'in öncülüğünde *Ulusal Artırma ve Ekonomi Kurumu'nun (Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti)* düzenlediği etkinlik haftası ile İkinci Dünya Savaşı'nın gündeminde yer alan gelişmeler dikkat çekmektedir. Facianın boyutu konusunda kamuoyunun bilgilendirilmesine çalışılırken, çok kısa bir süre sonra sorumluluğun kime ait olduğunun araştırılması gerektiği vurgulanmaya başlamıştır. Vilayet jandarma komutanı da 13 Aralık 1940 sabahı kaza mahalline gitmiştir. "Böyle bir fırtınalı havada esasen çürük olduğu bilinen bir tekneye hareket müsaadesi verildiğinden dolayı alâkadarlar hakkında müddeiumumilik tahkikat açacaktır". Kazazedelerin durumu facianın boyutu, soruşturmanın yanı sıra önem taşıyan bir diğer konudur. Yeni Sabah'ta "kurtarılan kazazedelerin istirahatleri temin edilmiş ve tedavileri yapılmıştır. Vilayet bunların Filistin'e gidebilmeleri için İngiliz konsoloshanesinden vize isteyecek, vize verilmediği takdirde hudud harici edileceklerdir" satırlarıyla durumun yakından takip edildiği belirtilmiştir. Kazazedelerin İngiliz mandater yönetiminde bulunan Filistin'e gidişleri için vize başvurularının olumlu sonuçlanması gerekmektedir. Savaşın karartma gecelerine daha yeni ara verilen bu dönemde "cesetlerin kıyıya vurduğu" ve facianın (Yeni Sabah 14 Kânunusani 1940: 2) yaşandığı bölgede

araştırmaların devam ettiği görülmüştür. 14 Aralık 1940 tarihli nüshasında *Akşam* gazetesinde yer alan bilgi kazanın gerçekleşme biçimi hakkında kritik bir noktaya işaret etmekte ve “gemi nasıl battı” sorusuna yanıt aranmaktadır. Gemi tıklım tıklım doludur, karaya vurmak isterken parçalanıp batmıştır. Haberin alt başlığında “122 kişi kurtarıldı, 101 cesed toplandı, 127 yolcu kayıp” bilgisine yer verilmiştir. (*Akşam* 14 Kânunuevvel 1940: 2).

Silivri’deki facianın tahkikatını üstlenen bürokratik özneler arasında vali muavini B. Ahmed Kınık, jandarma komutanı B. Ziya Demir’in öncülüğünde yapılan çalışmalardan söz edilmiştir. Alt satırlarda “Cümhuriyet müddeiumumiliği”nin bu dönemdeki sorumluluğu dikkat çekmiş ve haberde “kurtulan Yahudi kazazedelerin bir iki güne kadar İstanbul’a getirileceği” belirtilmiştir. Salvador yelkenli gemisinin Silivri sahillerinde batışı etrafında Silivri liman reisi tarafından Ulaştırma (Münakalat) Bakanlığı’na gönderildiği bilgisine yer verilen raporda “geminin dalgaların ve sert cenup rüzgârının tesirile karaya vuracağı esnada kayalara çarptığı ve bu yüzden parçalandığı belirtilmiştir”. Haberde belirtildiği üzere Hüsnü Eren, yelkenli geminin Çanakkale Boğazı’ndan çıkışına kadar kılavuzluk yapmakla görevlendirilmiş kaptanıdır. Hüsnü Eren’in tanıklığından edinilen bilgiler dışında, konuyla ilgili başvurulacak raporlar arasında mutlaka vurgulanan bir diğer rapor Liman Reisi’nin raporudur. Bu rapor Liman Reis Vekili Hayreddin Karaarslan tarafından hazırlanmıştır. Raporun onaylanıp ilgili bakanlığa gönderilmesinde Ziya Demir ve Ahmet Kınık’ın katkıları dikkat çekmektedir. Bu rapor öncesinde hazırlandığı anlaşılan ilk rapor Silivri Kaymakamlığı ve Emniyet 5. Şubenin hazırladığı rapordur. Bu raporun da bakanlığa gönderileceği belirtilmiştir. Bu haberde vurgulanan bir diğer ayrıntı çarşamba günü saat 13’te “Filistin’e müteveccihen” hareket etmiş olan yelkenli geminin kaptanının Cemiyet-i Akvam tarafından verilmiş bir pasaportu hamil bir Beyaz Rus olduğudur. Salvador gemisinin teknik özellikleri arasında en çok dikkat çeken istiap haddinin üzerinde yolcu alınmasıdır. “100 ton ağırlığında, 150 yolcu alabilecek” gemiye 352 Yahudi mültecinin bindirilmesinin sorumluluğu Uruguay bandıralı geminin kaptanı ve işletmesini üstlenen şirketin sorumluluğundadır. Bu gemiye Varna’dan 350 yolcu bindirilmiş ve bu yolculardan 319’unun pasaportlu olduğu kaydedilmiştir. Geminin Silivri yakınlarında batmadan önce yaşadığı ilk sarsıntı Samatya’da meydana gelmiştir. Yelkenli “Samatya açıklarına geldiği sırada dalgaların tesirile sallanmaya başlamış, mesafe kat edemez olmuştur”. Dolayısıyla kazanın ilk işaretleri İstanbul’da sahile yakın bir mevkide görülmüş ve Silivri açıklarında bu sallantının daha çok hissedildiği sırada kılavuz kaptan geriye dönülmesi girişiminden sonuç alamamıştır. Sahile yakın bir yerde üç kulaç suya demir atan gemi, demiri taramış ve sahilde yüz metre açıkta bir kayaya çarpmış ve parçalanmıştır”. (*Akşam* 14 Kânunuevvel 1940: 2)

Bu facianın arka planında 350’den fazla yolcusu bulunan bu yelkenli geminin parçalanmasıyla pek çok acı öyküyle karşılaşmıştır. Bu haberlerden birini de *Hakikat* gazetesinde görmek mümkündür. “Derhal facia mahalline ulaşan Liman Reisi” tarafından aktarıldığı üzere batmasından kısa süre sonra yelkenlinin direğine sarılmış sekiz-dokuz kişi vardır. Fakat bu kişileri kurtarmak imkânı bulunmamaktadır. Liman reisinin anlattıklarına göre kazadan ilk dakikalarda kurtulan bu kişiler “bir müddet direğe asılı kalmışlar, fakat kuvveti kalmayanlar birer birer kendilerini dalgalara bırakmışlardır”. Yine belirtildiğine göre “zavallı bir kadın da kendisini bu faciadan kurtarıp sahilden

asfaltta doğru bir kilometre kadar yürüdükten sonra tarlada ölü bulunmuştur". (Hakikat 14 Kânunusani 1940: 3)

"Yüz elli yolcu alan bu teknedekiler adeta balık istifi gibi birbirinin üzerine yığılmış olduğundan gemide hareket etmek imkânı da kalmamıştır. Facianın vukuu esnasında ambardakiler denizin dibine inmiş, ancak güvertedekiler suyun üstünde kalabilmiştir. Bu esnada kendini denize atan kılavuz kaptan Hüsnü Eren güçlkle karaya çıkmış, Silivri'ye kadar giderek faciayı alakadarlara haber vermiştir". Haberin devamında altı çizildiği üzere, can kaybının 122 rakamıyla sınırlı olmadığı anlaşılmaktadır. Bu rakama kayıplar da eklenerek "boğulanların sayısının 223'ü bulunduğu" belirtilmiştir. Akşam gazetesinin olaydan üç gün sonra aktardığı ifadeye göre geminin kaptanı Viktor kazayı şu ifadelerle anlatmıştır: "Bu geminin kaptanlığını Varna limanında kabul ettim. 352 yolcu ile İstanbul'a kadar geldik ve müteakiben Filistin'e gitmek üzere tekrar yola çıktık. Samatya açıklarına geldiğimiz sırada daha ileriye gidemeyeceğimizi anladım. Biraz daha gittikten sonra karaya vurmak istedim. Muvaffak olamadım ve gemideki cankurtaran yeleklerini yolculara dağıttım. Her dakika batmamızı beklemeye başladım. Nihayet bu da oldu ve bir kayaya çarparak parçalandık". (Hakikat 14 Kânunusani 1940: 3)

Yine haberde verilen bir diğer ayrıntıya göre gemi yolcuları arasında pek çok ülkeden "Çek, Leh, Alman, Bulgar Yahudileri" bulunmuşlardır. Rumen Yahudisi bir yolcu kazayla ilgili olarak şunları söylemiştir: "Varna'da bizden 30'ar bin leva topladılar. Sizi bu gemiye bindirerek Filistin'e yollayacağız dediler. Nihayet karşımıza bu yelkenli çıktı, bindik ve yola koyulduk. Silivri açıklarında batacağımızı anlayınca ben kendimi denize attım. Ambardaki yolculardan kurtulanlar pek azdır. Kurtulanlar o esnada güvertede bulunanlardandır". (Hakikat 14 Kânunusani 1940: 3)

Dramatik sahnelerin tarih araştırmalarında canlandırılması büyük güçlükler taşımaktadır. Faciada hayatını kaybeden 103 yolcu hemen Silivri'de defnedilmişlerdir. Kurtulanlar ise ilk aşamada Musevi Hastanesi'ne taşınmışlardır. Facianın haber alınması sonrasında ilk anlardan itibaren dayanışma seferberliği konusunda Musevi cemaatinin çabaları takdirle karşılanmıştır. Silivri'deki Musevi Hastanesi'ne yatırılan kazazedelerin yanı sıra hayatlarını kaybedenlerin "dini merasim sonrasında defnedilmesi" de dayanışmanın sonuçları arasındadır. Trajedinin atlatılması konusunda beklentiler yoğunlaşmaktadır. Facia sonrasında cesetleri taşımaya yardım eden kazazedelerden biri eşi ve çocuklarını kaybeden *Nakam* isimli Musevidir. Haberde gemide bulunan Muhittin isimli Sıhhiye memurunun paltosunun kıyıya vurduğu ve Sıhhiye memurunun hayatını kaybettiğinin tahmin edildiği belirtilmiştir. Aralık ayının ortalarına gelinirken Akşam gazetesinde kaydedilenlerden izlendiği üzere deniz facialarının doğal afetlerden farklı bir yönü bulunmaktadır. Bu kaza sonrasında Gümrükler Baş Müdürlüğü'nün düzenlediği toplantıda Gümrük Baş Müdürü ve diğer çalışanların aldığı kararla karaya vuran eşyaların "kaçak eşya olarak muamele görmesi konusunda gümrük memurlarına" tebligat yapılması kararı alınmıştır.

Kazanın basındaki yansımalarına bakıldığında haberlerin ay ortasında büyük oranda tamamlandığı görülmektedir. Akşam gazetesinde 15 Aralık 1940 tarihinde yer alan bilgiler son bilgilerin teyidi niteliğindedir. Bu haberde dönemin Vali Vekili Ahmet Kınık, Emniyet Müdürü B. Muzaffer Akalın, Jandarma Komutanı Ziya Demir'in adları

birlikte anılmakta ve kazanın kısa süre sonrasında yapılan tahkikat neticesinde rapor hazırlandığı belirtilmektedir. (Akşam, 15 Kânunusani 1940: 2). Musevi cemaatinin yardımları sadece Silivri ile sınırlı değildir. İstanbul'da *Fukaraperverler Cemiyeti*'ne teberrular aracılığıyla verilen destek ve Kızılay'ın yardımları bu süreçte Yahudi mültecilere yönelik yardım seferberliğinin başlıca örneklerini oluşturmuştur. Tarihi olguların öznelere odaklanıldığında resmi yetkililer ve siviller düzeyinde örneklerin farklı rollerine rastlamak mümkündür. Bu açıdan bürokratlar arasında Başsavcı (*müddeiumumi*) da önemli bir yere sahiptir. Akşam gazetesinin haberinde Hikmet Onat'ın adına da rastlanmaktadır. Hikmet Onat'ın aktardığı bilgiler daha önce İkdam ve Cumhuriyet'te yer alan bilgilerle örtüşmektedir. Bununla birlikte son paylaşılan bilgiler arasında "dört yüze yakın yolcu ve tayfası bulunduğu belirtilen gemide "ancak iki yüz elli kadar cankurtaran yeleği bulunduğu" bilgisine yer verilmiştir. (Akşam, 15 Kânunusani 1940: 2).

Dönemin fotoğraf teknolojisinin sağladığı olanaklarla ve sözlü tarih kayıtlarıyla birlikte yaşanan trajedinin anlaşılmasına yardımcı az sayıdaki fotoğraf ulusal basında yer almıştır. Bu dönemde *Hakikat* gazetesinde yer alan birkaç fotoğraftan da görüldüğü üzere kazadan kurtulanların ilk adresleri arasında Silivri'deki sinagog da dikkat çekmektedir. (Hakikat 14 Kânunusani 1940: 1)

Silivri, kazazedelerin ilk uğrak yeridir. Facia sonrasında Çorlu yoluna kadar çıkabilen bazı kazazedeler kurtulsa da dönemin tanıklıklarından izlenebildiği üzere, kurtulanlardan bazı göçmenler de sonradan hayatlarını kaybetmişlerdir. Kazayı yaşayan isimlerden Albert Farhi 1996'da yakın tarihin tanıklıkları ışığında faciayı anlattığında 77 yaşındadır. Farhi'nin 21 yaşında annesi ve babasıyla bindiği sadece ekmek ve suyun bulunduğunu belirttiği gemide yaşadıkları ve faciaya dönüşen kaza ile ilgili notları tarihe geçecek niteliktedir:

"Babamın cesedini kıyıda buldular, fakat anneminkini bulamadılar. 250 kişi öldü, sanırım bir o kadarı da kıyıya çıkabildi, ama hepsi yaşamadı. Biz kurtulanları İstanbul'a götürdüler." diye, sürdürüyor konuşmasını: 1919'da Bulgaristan'da doğdum. Babam Yugoslav Yahudisiydi ve tabiyetini değiştirmemişti. 6 kardeşlik, çok mutlu bir yaşantımız vardı. Ne yazık ki; 1940 yılında Bulgar Hükümeti, Bulgar vatandaşı olmayan Yahudileri sınırdışı etmeye başladı. Vatandaşı oldukları ülkelerinde kabul edilmeyen bu Yahudiler, genellikle sınırlarda öldürülüyorlardı. Almanlar daha Bulgaristan'ı işgal etmemişlerdi ama, Alman zulmünün ne anlama geldiğini biliyorduk. Annem ve babam çaresiz kalınca Filistin'e gitmeye karar verdiler, yalnız gitmelerini istemediği için, onlarla birlikte yola çıktım. Salvador, çürük ve eskiydi. Yolculuğa çıktıktan ik-üç gün sonra, fırtına ve dalgaların etkisiyle ikiye bölündüğünde herkes denize döküldü. Korkunç bir şeydi. Annem ve babam öldüler. Babamın cesedini denizden çıkardılar, anneminkini bulamadılar. Nasıl kurtulduğumu, kaç kişinin kurtulduğunu hatırlamıyorum. Gözlerimi açtığımda kendimi kumların üzerinde yatarken buldum. Kurtulanları İstanbul'da Galatasaray, Minare Sokak 17 numaralı Bene Berit binasına götürdüler. Kadın ve çocuklarla, erkekler ayrı katlarda kalıyorduk. Pis ve bitlenmiş olduğumuz için, hepimizi traş ettiler. Bizimle çok güzel ve akıllı bir kadın olan Madam Yarhi ilgileniyordu. Birkaç gün sonra su borusundan kaçtım. İspanyolca konuştuğumu duyduğum bir ailenin

yanına yaklaştım. Çok iyi insanlardı, üç ay boyunca bana baktılar. Hatta beni kardeşleriyle evlendirmeyi bile teklif ettiler. Sonra polisin beni yakalamasından korkup Bene Benerit'e geri döndüm. Beş ay orada kaldım. Daha sonra, kardeşlerimi düşünerek türk bandıralı bir gemi ile Bulgaristan'a geri döndüm.⁷

15 Aralık 1940 tarihli nüshasında Yeni Sabah'ta kazadan "berhayat kaldıkları tahakkuk eden 120 felâketzede Yahudi'nin şehre sevkine başlandığı" belirtilmiştir. (*Yeni Sabah* 15 Kânunuevvel 1940: 3) Haberde belirtildiği üzere işe ve ibatenin sadece Silivri'de değil, aynı zamanda İstanbul'da devam etmesi amacıyla hazırlıklar yapılmıştır. Bu konuda başlıca sorumluluk vilayete aittir. Bu aşamada işe ve ibate görevine aracılık sorumluluğunun valilik kanalıyla *Beyoğlu Fukarapererler Cemiyeti*'ne verildiği görülmektedir. Bu cemiyetin çalışmalarıyla sosyal yönetim fonksiyonunun yerine getirilmesi amaçlanmıştır.

Bu sırada kazanın gündemdeki yerini tamamen kaybetmemesine rağmen, arka planda kalmaya başladığı görülmektedir. İkinci Dünya Savaşı Türkiye'sinden bakıldığında Nazi Almanya'sının öncülüğünü yaptığı etnik ayrıştırmacılık ve total kıyım politikalarının yansımalarının Türk hükümetiyle bir bağlantısının bulunmadığı açıkça görülmektedir. Bununla birlikte Türkiye'de ülke dışından gelen Yahudilerin yaşadığı faciaların araştırmasına dayalı derin bir soruşturma sürecinin izlerini ulusal basında bulmak mümkün olmamıştır. Bu kazanın İkinci Dünya Savaşı'nın Barbarossa Harekâtı (1941) ile aynı süreçte başlayan Yahudi soykırımı politikalarıyla bağlantıları bulunmamakla birlikte, büyük savaşta doğal ya da kaynağı netleştirilemeyen saldırılar sonucu yaşanan başka deniz facialarının varlığını yadsımamayı gerektirdiği kolaylıkla görülebilmektedir. Salvador bu açıdan bir ilk olarak nitelenemese de daha sonraki süreçte *Struma* ve *Mefkûre* gemileri örnekleriyle daha büyük trajediler yaşandığında hatırlanmış, sonraki yıllarda İkinci Dünya Savaşı'nın genel anlatı ajandasının dışında kalarak unutulmaya yüz tutmuştur.

1940 yılının Kasım ayında sosyolog Behice Boran II. Dünya Savaşı'ndaki genel durumu emperyalizmin hırsının kurbanı haline gelen servetler, canlar ve insanlığın elde ettiği kültürel birikimin karşılaştığı yıkım tehlikesi ışığında değerlendirmiştir: " 'Hayatı sadece yemek, içmek, gülp eğlenmekten, hâsılı günlük şahsi ihtiyaçların tatmininden ibaret telakki etmeyenler için dünyanın bugünkü halinde nikbin, ümitli bir görüşe sahip olmak hemen hemen imkânsız görünüyor. Milyonlarca insan kaybını, denizlere gömülen serveti, harap edilen mamur beldeleri duydukça insan "ne kadar hayat, emek, gayret, servet harcanıyor; bunlar yıkıcı gayeler için değil de yapıcı, müsbet işler için kullanılsa dünya cennete dönerdi" diyor". (Boran 1941: 264). Boran, gayet net sözcüklerle insanlığın karamsarlığın üstesinden gelmek için verdiği ve vereceği mücadeleye işaret etmiştir: "Sürüp gitmekte olan harp hesabını bilmeyen insanlığın müthiş bir israfından başka bir şey değil gibi. Bu israfın sonu ne olabilir. Ancak yıkım. Bu israfın, müsbet, kurucu bir sonucu olmaz. Filhakika yalnız bugünkü şartlar ve bunları hemen takip edecek neticeler düşünülürse, istikbal hakkında ümitli olabilemeğe pek imkân yok; fakat bedbin, karanlık bir hayat görüşü, gayreti öldüren hevesi kıran, insanı iş görmekten alıkoyan bir ruh halidir". Yine sözlerine devam ettiğinde karanlıktan

⁷ <https://www.sisligazetesi.com.tr/olum-gemileri-salvador-struma-5647h.htm> [Erişim Tarihi: 23.07.2021]

kurtulmak için bakış açısının önemine işaret etmiştir: “Bu karanlık havadan kurtulabilmek, biraz olsun ışığa kavuşabilmek için “uzun menzilli bir görüşe sahip olmak” lazım. Hemen yakın istikbalde değil, daha uzun bir zaman çerçevesi içinde hadiseleri düşünmek gerekiyor”. Boran’ın bu sözlerinde eski düzenin bozulmasının işaretlerini görmek gerekir. Yazar, bu bozulma ve düzenin yeniden sağlanmasına yönelik yeni aşamaları değerlendirirken dünya tarihinin yirminci yüzyıldaki başlıca etkileşimlerini I. Dünya Savaşı ve II. Dünya Savaşı’nda görmüş ve 1941 yılının sonlarından bakıldığında kritik bir evrede büyük bir savaşın kopmasıyla yeni bir mücadelenin yaşandığını belirtmiştir. Boran sözlerine devam ederken “1914 harbi ve bugünkü harp de eski düzenin bozulması ve yeni bir devrenin belirmesi vetiresinin dış alametleridir” sözleriyle tarihi gerçeklere işaret etmektedir. Savaş unutkanlık riskiyle bütün bu değişim mücadelesinin birikimini başka bir noktaya taşımıştır. Bu konuda Niyazi Berkes, İkinci Dünya Savaşı yıllarını da kapsayan anılarında şu değerlendirmeyi paylaşmıştır: “Bugünü getirmekte İkinci Dünya Savaşı’nın oynadığı rolün unutulması tarihte sık görülen bir unutmaya türüdür. Savaşın yol açtığı yıkıntılardan sonra büyüyen ya da doğan kuşaklar ile o yıkıntıları yaşamış olan kuşaklar arasında bir tarihsel bellek kopukluğu olur. Uzun süre bu kopukluk tarihsel bilinci karanlık koridordan geçirir. Neden sonra o karanlık geçidin ötesine karşı bir ilgi uyanır. Tarih olaylarının çarpıtılma olanakları en çok işte o zamanlar görülür... Türkiye, o savaşa girmediği halde, o savaşın büyük sarsıntılarının dışında kalamamıştır. Bu yüzden savaşın bitmesi üzerine geçirilen bocalamaların niteliği, onların daha sonraki kuşaklar üzerine olan etkileri tarihsel sürecin mantığı içine konamamıştır”. (Niyazi Berkes, 1997: 158-159). Böylece Berkes’in belirttiği biçimiyle kolektif bir unutulma sürecinin izdüşümleri hem Salvador faciası örneğinde görülen hem de Yahudi mültecilerin karşılaştığı güçlükler konusunda görülen bir kırılma dönmüştür. Bu kırılmanın başlıca yansımalarından birkaç örneği Yahudi mültecilerin kurtuluş arayışlarının hayata geçirilmeye çalışıldığı göç süreçlerinde aramak gerekmektedir. II. Dünya Savaşı dönemiyle ilgili unutulma süreçleri açısından trajik bir sayfaya karşılık gelen facia 1964 yılında tekrar hatırlanmıştır. Bu tarihte Salvador gemisi faciasından hayatını kaybedenlerin mezarları Silivri’den İsrail’e taşınmıştır. İsrail Kudüs’te *Herzl* Dağı’nda bulunan toplu mezar Yahudi kolektif belleğinin simge niteliğindeki anma noktaları arasında yer almıştır.⁸

Salvador faciasından çıkarılan derslerin uzun bir listede ele alınması mümkündür. En azından iki sonuç incelendiğinde kazalarla ilgili denetimin arttırılmasının ve kurtarma organizasyonunun geliştirilmesinin gerekliliği ve dış politika çerçevesinde Yahudilere yönelik duyarlılık sonuçlarına ulaşılmıştır. *Hakikat* gazetesinde kazanın “haber alınmasından sonra birçok saatler geçtiği halde göz önünde boğulanlara” işaret edilmiş ve bu durum “sahil emniyet tertibatı yani tahlisiye teşkilâtı yok denecek vaziyettedir; mevcudlarından da istifade edilemiyor” şeklinde değerlendirilmiştir. Bu açıdan deniz facialarına müdahale konusunun gündeme gelmesi şaşırtıcı değildir. Bu konuda basında yer alan şu yorum dikkat çekmiştir: “Sahile çok yakında cereyan eden bir deniz faciasında birçok insanın göz göre göre ölmelerine meydan vermek, hiç değilse feci bir idare noksanı olmak lâzım gelir. Bu itibarla, bu hadisede tahlisiyenin de mes’uliyet payını aramak icab eder”. (Hakikat 14 Kânunuevvel 1940: 3) Yine bu kapsamda vaka analizinde detayların daha dikkatli biçimde

⁸[https://simple.wikipedia.org/wiki/Salvador_\(immigration_ship\)](https://simple.wikipedia.org/wiki/Salvador_(immigration_ship)) [Erişim Tarihi: 23.07.2021]

kullanılması gerektiği anlaşılmıştır. Bürokrasinin hazırladığı raporların bu konuda avantaj sağladığı görülmektedir. Doğal afetler ve kazalara dayanan facialar da afet koordinasyon çalışmalarının ilk örneklerini oluşturacak adımların hızlandırılmasını gerekli kılmıştır. İkinci olarak 1944'te Filistin'deki Yahudi azınlığının gönderdiği temsilci Bay Eliash'ın Türkiye Cumhuriyeti hükümetine teşekküründe görüldüğü üzere, Yahudi mültecilerin karşılaşılabileceği sorunlara yönelik yüksek bir gayretin gösterilmesi amaçlanmış ve Türkiye Cumhuriyeti devleti adına gösterilen bu gayret takdirle karşılanmıştır.⁹ Bu konuda sürdürülen çabalar 1944'te yaşanan Mefkûre gemisi faciası ve sonrasında da sürdürülmüştür.¹⁰

Son analizde, bu deniz faciasının Yahudilere yönelik toplu kırım stratejisi ve uygulamalarıyla bağlantısı Türkiye Cumhuriyeti'nin yönetimi ve bürokrasisine yönelik baskılar üzerinden değil, bürokrasinin organizasyonundaki aksaklıklar üzerinden değerlendirilmiştir. Bu dönemde Nazi Almanya'sında 400 kadar anti-Yahudi yasası çıkarılmış ve *The Eternal Jew* (1940) filminde görüldüğü üzere Yahudilerin nereye giderlerse gitsinler sosyal bozukluğa neden olan "parazit ve kemirgenler statüsünde görüldüğü" propagandası ileri sürdürülmüş ve anlatı yaygınlaştırılmaya çalışılmıştır. (Bourke 2001: 140) 1930'lar ve II. Dünya Savaşı yıllarında Nazi Almanya'sının etkileri bir kenara konulduğunda, kültürel olarak milliyetçiliğe nüfuz eden bazı etkiler söz konusu olmakla birlikte, anti-Yahudi düşüncesinin Türkiye Cumhuriyeti nezdinde ve toplumdaki karşılığına ilişkin işaretler çok sınırlı düzeyde kalır. Gemi kazası bir faciayla sonuçlanmış ve kazada yaşanan panik havası ve göçmenler arasında pek çok kişinin yüzme bilmemesi ile gemide çok sayıda çocuğun bulunması facianın boyutunun büyümesine yol açmıştır.¹¹ Hayatını kaybedenlerin mezar taşları yıllar sonra mezarlığın lağvedilmesi sürecinde yeterli ölçüde korunamamış ve zamanın yarattığı anafora yenik düşerek kaybolmuş ya da hamam kurnası taşı olarak kullanılmıştır.¹² Bu ayrıntılara odaklanıldığında Silivri'de Yahudi cemaatinin 19. yüzyılın sonlarından başlayarak kolektif belleğin yaşadığı sarsıntılara karşı ayakta tutmaya çalıştıkları somut ve somut olmayan kültürel mirasları facianın sonrasında da unutulmaya yüz tutmuştur. 1960'larda mezarlığın kaldırılması sürecindeki planlamanın başarıyla uygulanamaması sonucunda Salvador faciasının Silivri'deki izleri kaybolmaya başlamıştır.¹³

4.Sonuç

Tarihsel akış içinde sadece belirli bir etnik grubun geçmişten çıkarabileceği derslere odaklanmanın dönem incelemesinin parametrelerini sınırlayacak bir etkiye

⁹ Bkz. "Avrupa'dan Türkiye'ye Gelen Mültecilere Hükümeti İyi Muamelesi ile Mr. Eliash'ın Türkiye'deki Görüşmelerinden Dolayı Filistin Yahudi Azınlığının Hükümetimize Teşekkürü", BCA 30.10.0.0. 266.793.45. 30-05-1944, s. 1.

¹⁰ Bkz. "Romen Yahudi Mültecilerini Taşıyan İki Motorun Saldırıya Uğradığı Birinin Battığı ve Diğerinin Boğulduğu, Diğer Yolcuların ise İstanbul'a Nakil Edileceği", BCA 30.10.0.0. 117.814.3. 09-08-1944, s. 1-5.

¹¹ <https://www.hurriyet.com.tr/gundem/salvador-ve-mefkure-gemilerinin-hazin-hik-yesi-39192573> [Erişim Tarihi: 23.07.2021]

¹² <https://www.hurriyet.com.tr/gundem/salvador-ve-mefkure-gemilerinin-hazin-hik-yesi-39192573> [Erişim Tarihi: 23.07.2021]

¹³ https://www.salom.com.tr/arsiv/haber-101804-br_zamanlar_silivriacutede_silivria_yahudi_cemaati.html [Erişim Tarihi: 25.07.2021]

sahip olduğu dikkat çekmektedir. İkinci Dünya Savaşı yıllarında yaşanan saldırılar sonucunda batan gemi örneklerinden de izlenebileceği üzere göçmen toplulukların siyasal, sosyal ve ekonomik dışlanma ve toplama kamplarına hapsedilme süreçlerinin işaretleri savaşın pek çok yönden araştırılacak konu başlıkları arasında yer almıştır.

Bu dönemde bölgesel bir kimlik arayışının Avrupa'da Polonya, Macaristan, Romanya, Bulgaristan gibi ülkelere Filistin'e yönelik bir göç stratejisine dönüştüğü görülmüştür. Bu stratejinin ve zorunluluktan kaynaklanan bir çıkış yolu arayışının Yahudi göçmenlerin karşılaştıkları tüm baskıları ve zorlukları uluslararası kamuoyunun gündemine taşımaya etkisi açıkça görülmüştür. Yine ülkeler arasındaki çekişmeler ve mandater yönetim koşullarından kaynaklanan anti-demokratik bir yönetim sürecinin işaretleri de dikkat çekmiştir. Bu konuda Avrupa'dan başlayan göç dalgasında Nazi Almanyası'nın baskılarının Yahudi kolektif belleğinde ciddi bir travmaya yol açmasının örnekleri arasında Salvador faciası da yer almıştır. Bu sürecin Türkiye ile ilgili yönlerini anlamak açısından facianın İkinci Dünya Savaşı anlatısında önem atfedilen bir insanlık trajedisi olarak yer alması ve tarih yazımında mülteciler sorunu başlığı altında ele alınması çalışmanın önerileri arasında yer almıştır. Öte yandan çalışmada Filistin'in -henüz İsrail devletinin kurulmadığı bir dönemde- Yahudilerin yerleşim stratejisi açısından önem taşıdığı göz ardı edilmeden tarihsel anlatının mültecilere yönelik baskılarla hayatlarına mal olabilecek göç riskleri ışığında değerlendirilmesinin önem taşıdığı vurgulanmaya çalışılmıştır. Hukuki bir çerçevede değerlendirilmemekle birlikte, mültecilerin sorunlarının konuşulmadığı tarihsel konjonktürün tarih yazımı aracılığıyla irdelenmesi mümkün görünmektedir. Facianın ardından hayatını kaybedenlerin sayısı 223 olarak verilmiştir. Bu açıdan bakıldığında doğal facialar ve büyük savaşın dengeleri ekseninde saldırılarla gerçekleşen diğer facia örneklerinde boyut, kazanın denetimi ve aynı kategoride değerlendirilebilecek ve göçmenlerin yaşadığı trajedilerle ilgili vaka analizlerinin dönemin genel politikası bağlamında ele alınması gerektiği anlaşılmaktadır. Britanya hükümetinin Filistin'e göç etmeyi amaçlayan Yahudi mültecilere vize vermemesinin ve buldukları ülke vatandaşlığına sahip olmayan Yahudilerin hükümet kararlarıyla ülke dışına çıkarılmalarının yansımaları, mültecilerin illegal statüde kabul edilmelerinde ve adı geçen hükümetin uygulamaya koyduğu yasa gereğince göçmen taşıyan tekne ve gemilere el konulması ve yaşanan facia örneklerinde görülmektedir. Çalışmada sadece Salvador gemisi açısından geçerli olmayan bir statünün ülkeler arasında tarafsızlık konumunda bulunan Yugoslavya, Türkiye, İspanya gibi ülkeleri ilgilendirdiği gerçeğinin altı dikkatle çizilmiştir. Bu süreçte olgunun tekilliği karşısında yapısal olarak Yahudi mültecilere yönelik dışlayıcı tutumun özgürlük arayışları açısından önem taşıdığı 1940 yılından itibaren yeni gelişmelerle anlaşılmalıya devam etmiştir. Bu yönüyle çalışmada Salvador faciasının Türkiye ulusal basınında Yahudi mültecilere yönelik bilinçlenme sürecinde bir sorgulama olgusu biçiminde değerlendirilmeye çalışıldığı, fakat bu gayretlerin başarılı sonuçlara ulaşılmasında yetersiz kaldığı değerlendirilmiştir.

KAYNAKLAR

- Alloumi Rıbhı, 1989, *Belgelerle Filistin: Dün, Bugün, Yarın*, İstanbul: Alan Yayınları.
- Armaoğlu, Fahir, 1991, *Filistin Meselesi Ve Arap-İsrail Savaşları*, Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Attias, Jean-Christophe,, Benbassa, Esther, 2002, *Paylaşılamayan Kutsal Topraklar Ve İsrail*, Çev. Nihal Öno, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Kozanoğlu, Cem, 1995 Ağustos, "I. Dünya Savaşı'nda Bir Yahudi Gemisinin Silivri'de Karaya Vurup Parçalanışının Acıklı Öyküsü", *Toplumsal Tarih*, S.20: S.38-40.
- Berkes, Niyazi, 1997, *Unutulan Yıllar*, Yy. Hz. Ruşen Sezer, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Boran, Behice, 1941 Sontesrin, "Dünyanın Gidişi", *Yurt Ve Dünya*, S. 11: S. 264-268.
- Bourke, Joanna, 2001, *The Second World War: A People's History*, Oxford: Oxford University Press.
- Collier, Paul, 2005, *The Second World War 4 The Mediterranean 1940-1945*, London: Routledge,
- Danacioğlu, Esra, 1995 Aralık, "Silivri Faciası Üzerine", *Toplumsal Tarih*, S.24: S.11-15.
- Erhat, Azra, 1996, *Mitoloji Sözlüğü*, İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Kodal, Tahir, 2007, "Türk Arşiv Belgelerine Göre II. Dünya Savaşı Yıllarında 1939-1945 Türkiye Üzerinden Filistin'e Yahudi Göçleri," *Atatürk Dergisi*, 5 3, 133-163.
- Marshall, Logan, 1915, *Thrilling Stories Of The Great War: On Land And Sea In The Air Under The Water*, L.T. Myers, 1915.
- Ofer, Dalia, 1984 "The Rescue Of European Jewry And Illegal Immigration To Palestine İn 1940. Prospects And Reality: Berthold Storfer And The Mossad Le'aliyah Bet", *Modern Judaism*, V. 4, No. 2, May, S. 159-181.
- Rubin, Barry, 1989, *Istanbul Intrigues*, New York: Mc Graw Hill.
- Schulz, Reiner, 2012, "The Heimschaffungsaktion Of 1942-43: Turkey, Spain And Portugal And Their Responses To The German Offer Of Repatriation Of Their Jewish Citizens", *Holocaust Studies*, 18:2-3, 49-72, Doi: 10.1080/17504902.2012.11087304
- Şanlı, Süleyman, 2019, *Jews Of Turkey: Migration, Culture And Memory*, New York: Routledge.
- Yergin, Daniel, 2003, *Petrol: Para Ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü*, Çev. Kamuran Tuncay, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Arşiv Belgeleri

BCA, "Uruguay Bayraklı Salvador Gemisinin Silivri Yakınlarında Battığı", 30.10.0.0. 171.184.14. 183 14-12-1940.

BCA, "Çankaya, Beyoğlu ve Bakırköy Kaymakamlıklarına Daniş Yurdakul, Ahmet Kınık ve Gafur Soylu'nun Tayinleri", 30.10.0.0. 126.45.12. 21-12-1938.

BCA "Malatya Valisi Fahri Özen'in Emekliye Sevki ve Ankara Vali Muavini Ahmet Kınık'ın Malatya Vali Vekilliği'ne Tayini", 30.18.1.2. 104.2.47. 25-11-1943.

BCA "Eskişehir'de Vukua Gelen Sel Felaketi Dolayısıyla Aldığı Geniş Umumi Tedbirler Yanında Sağlık ve Sosyal Yardım İşlerinde de Başarılı Hizmetinden Dolayı Vali Ahmet Kınık'ın Takdirname ile Taltifi", 30.18.1.2. 122.29.2. 23-03-1950.

BCA "Ahmet Kınık'ın Seyhan, Turgut Babaoğlu'nun Malatya, Arif Özgen'in Eskişehir, Şakir Cenalp'in İçel Valiliklerine Tayinleri", 30.18.1.2. 123.71.5. 14-09-1950.

BCA "Ahmet Kınık'ın Kayseri Valiliğine Tayini", 30.18.1.2. 147.51.19. 05-10-1957.

BCA "Karakoçan Kaymakamlığı'na Ahmet Kınık'ın Tayini", 30.11.1.0. 146.13.13. 30-05-1941.

Bkz. "Avrupa'dan Türkiye'ye Gelen Mültecilere Hükümeti İyi Muamelesi ile Mr. Eliash'ın Türkiye'deki Görüşmelerinden Dolayı Filistin Yahudi Azınlığının Hükümetimize Teşekkürü", BCA 30.10.0.0. 266.793.45. 30-05-1944.

BCA "Romen Yahudi Mültecilerini Taşıyan İki Motorun Saldırıya Uğradığı Birinin Battığı ve Diğerinin Boğulduğu, Diğer Yolcuların ise İstanbul'a Nakil Edileceği", 30.10.0.0. 117.814.3. 09-08-1944.

Sürelî Yayınlar / Kitaplar

Kurun, n. 7176-1266, 02 İkincikânun 1938.

Cumhuriyet, n. 5629, 12 İkincikânun 1940.

Yeni Sabah, n. 932, 13 Kânunuevvel 1940.

Cumhuriyet, n. 5872, 13 Birinci kânun 1940.

Cumhuriyet, n. 5872, 13 Birinci kânun 1940.

Cumhuriyet, n. 5872, 13 Birinci kânun 1940.

Akşam, n. 7956, 13 Kânunuevvel 1940.

En Son Dakika n. 465, 14 Kânunuevvel 1940.

Hakikat, n. 145, 14 Kânunuevvel 1940.

Akşam, n. 7957, 14 Kânunuevvel 1940.

Yeni Sabah, n. 933, 14 Kânunuevvel 1940.

İkdam, n. 485, 14 Birinci kânun 1940.

İkdam, n. 485, 14 Birinci kânun 1940.

Yeni Sabah, n. 933, 14 Kânunuevvel 1940.

Akşam, n. 7958, 15 Kânunuevvel 1940.

İnternet Erişimi

[https://simple.wikipedia.org/wiki/Salvador_\(immigration_ship\)](https://simple.wikipedia.org/wiki/Salvador_(immigration_ship))

[Erişim Tarihi: 23.07.2021]

<https://www.sisligazetesi.com.tr/olum-gemileri-salvador-struma-5647h.htm>

[Erişim Tarihi: 23.07.2021]

<https://www.hurriyet.com.tr/gundem/salvador-ve-mefkure-gemilerinin-hazin-hik-yesi-39192573/5> Ekim 2000/Erişim Tarihi: 23.07.2021

[https://www.salom.com.tr/arsiv/haber-101804-](https://www.salom.com.tr/arsiv/haber-101804-br_zamanlar_silivriacutede_silivria_yahudi_cemaati.html)

[br_zamanlar_silivriacutede_silivria_yahudi_cemaati.html](https://www.salom.com.tr/arsiv/haber-101804-br_zamanlar_silivriacutede_silivria_yahudi_cemaati.html) [Erişim Tarihi: 23.07.2021]