

## 80 YILLIK GİZEM: REFAH FACIASI

### 80 YEARS OF MYSTERY: THE REFAH DISASTER

Furkan OĞUR\*

\* Yüksek Lisans Öğrencisi,  
Tekirdağ Namık Kemal  
Üniversitesi, Küreselleşme ve  
Uluslararası İlişkiler Anabilim  
Dalı  
[frknogr60@gmail.com](mailto:frknogr60@gmail.com)  
ORCID ID:  
0000-0002-7236-8029

#### Özet

II. Dünya Savaşı süresince oldukça başarılı bir siyaset güderek hareket eden genç Türkiye, henüz iyileşmemiş olan acılardan hareketle temkinli davranmış ve askeri gücünü arttırmak amacı ile İngiltere'den askeri siparişlerde bulunmuştur. İngiltere, 1941 yılında 4 uçak filosu ve 4 denizaltının teslimatı için gerekli mürettebatın gönderilmesini istemiştir. Teslim alma görevi için Refah Şilebi seçilmiş ve 201 kişilik mürettebat ile birlikte 23 Haziran 1941'de yola çıkmıştır. Refah Şilebi henüz Mersin açıklarında iken meçhul bir denizaltı tarafından batırılmıştır. Yalnızca 32 kişinin kurtarılabilirdiği saldırının akabinde kamuoyunda ve mecliste tepkiler gösterilmiş ve soruşturma başlatılmıştır. Türkiye, Refah Şilebini batıran denizaltının kimliğinin bilinmemesi sebebi ile Akdeniz'de faaliyetleri bulunan devletler ile görüşmüştür. Ancak saldırıdan sorumlu olan ülkeyi bulmak mümkün olmamıştır. Araştırmanın amacı, Refah Faciası öncesinde ve akabinde yaşanan süreci inceleyerek literatüre katkı yapmaktır. Amaca paralel olarak kaynak taraması yöntemi kullanılmıştır. Elde edilen kaynaklardaki saldırı hakkındaki kronoloji, hükümet hamleleri, meclis tartışmaları ve basın yansımaları kıymetlendirilerek nesnel sonuca ulaşılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Refah Şilebi; II. Dünya Savaşı; Akdeniz; İngiltere; Fransa.

#### Abstract

Acting with a very successful policy during the II. World War, young Turkey acted cautiously due to the pains that had not healed yet and made military orders from England for the purpose of a military administrator. Britain observes crew meetings required for the delivery of 4 aircrews and 4 submarines in 1941. Refah Freighter was selected for the delivery mission and set off on 23 June 1941 with a crew of 201. It was sunk by an unknown submarine while it was still off Mersin. After the incident, where only 32 people could be saved, reactions were shown in their views and in the parliament, and an investigation was started. Due to the fact that most of the submarine that sank Refah Shipyard was not known, Turkey sought those responsible by meeting with the states engaged in operations in the Mediterranean, but it was not easy to find those responsible. The aim of the research is to contribute to the literature by examining the process before and after the Welfare Disaster. In parallel with the purpose, the resource utilization method was used. The event chronology, government hamlets, parliamentary debates and press reflections in the sources obtained were evaluated and made objective.

**Keywords:** Refah Freighter; World War II; Mediterranean; England; France.

Başvuru Tarihi/ Received:  
01.06.2023  
Kabul Tarihi/Accepted:  
25.10.2023

#### ARAŞTIRMA MAKALESİ



ISSN 2618-6217

## 1. Giriş

1930'lu yılların henüz başında kıta Avrupa'sında büyük ölçekli bir savaşın yaklaşmakta olduğu tahmin edilmiştir. Savaştan dolayı veya doğrudan etkilenebilecek her ülke I. Dünya Savaşı'nın meydana getirdiği yıkımdan hareketle hazırlıklarda bulunmuştur. Bu doğrultuda Türkiye ikili ilişkilerini güçlendirmek ve askeri alanda hazırlıklı olmak istemiştir. 1939 yılında İngiltere ve Fransa ile "Karşılıklı Yardım Antlaşması", Almanya ile 1941 yılında "Dostluk ve Saldırmazlık Paketi" imzalanmıştır (Aydın & Kapıcı, 2018:109-130). Türkiye için yakın tehdit oluşturan Sovyetler Birliği ise 1941'de Ankara hükümeti ile görüşerek 1925 yılında imzalanan "Tarafsızlık ve Saldırmazlık Paketi'nin geçerliliğini koruduğunu bildirmiştir (Küçük, 2017:99-121). Ek olarak Türkiye güvenlik anlaşmalarının kapsamını genişleterek Sadabat Paketi'ne de dâhil olmuştur.

Akdeniz'deki faaliyetleri ile II. Dünya Savaşı öncesinde çatışma ortamını destekleyen ülke İtalya olmuştur. Bilhassa ticaret gemilerine ve yabancı bandıralı gemilere yönelik saldırılar Türkiye'de güvenlik sorununu gündeme getirmiştir. Bu çerçevede 1937'de Nyon Anlaşması ile Cenevre Antlaşması imzalanmış ve Türkiye bu anlaşmalara taraf olmuştur. Ticaret gemileri, denizaltılar ve uçakların Akdeniz'deki durumu üzerine önlemler alınmıştır. Ancak görüşmelere katılan ülkeler arasında büyük devletlerin yer almaması sebebi ile anlaşmanın etkinliği zayıf kalmıştır (Küçük, 2017:112).

Türkiye başarılı olmayan anlaşmaların ve benimsediği tarafsızlık politikasının sonucu olarak bölgesel güvenliğini daha radikal kararlar alarak tesis etmeyi amaçlamıştır. Ancak henüz genç olarak nitelendirilebilecek Türkiye Cumhuriyeti, sahip olduğu kaynaklar itibari ile bu hususta yetersiz kalmıştır. Dış borçların mali yükü, iç sanayinin zayıflığı, toplumsal bütünlüğün sağlanamaması, baskıcı tek partili politik ortam ve askeri problemler mevcut yetersizliği arttırmıştır. Bu duruma rağmen, elzem olan sınır güvenliği için İngiltere'den askeri deniz araçları siparişi verilerek her fırsatta barışçıl söylemlerde bulunulmuş ve kararlı şekilde tarafsızlık politikası sürdürülmüştür.

Akdeniz'de yaşanan güvenlik probleminden dolayı tamamlanan askeri deniz araçlarının teslimatı Türkiye için menfi bir sonuç doğurmuştur. 1941'de teslim alma görevini yerine getirmek amacıyla Mersin Limanı'ndan sefere çıkarak Mısır'a doğru hareket eden Refah Şilebi batırılmıştır. İç ve dış kamuoyunda sansasyona neden olan saldırı Türkiye'nin araştırmalarına rağmen net olarak aydınlatılamamıştır. Dönemin sorumlu bakanları henüz saldırının soruşturma safhasında istifalarını vermiş, TBMM'de uzun ve hararetli tartışmalar yaşanmış, saldırı halk tarafından üzüntü ve tepki ile karşılanmıştır.

Söz konusu saldırı makale içerisinde; (i) Görev için neden Refah Şilebi seçildi? (ii) Sefer sırasında neler yaşandı? ve (iii) Saldırının kamuoyu yansımaları nelerdir? sorularına sırası ile cevap aranacak biçimde üç bölümde incelenmektedir. Sonuç bölümünde ise saldırının ne şekilde sonuçlandığı ve faillerinin kimler olduğu değerlendirilmektedir.

## 2. Refah Şilebi'ni Yolculuğa Çıkaran Süreç

Türkiye 1930 yılında İngiltere 'den 4 uçak filosu, 4 muhrip, 4 denizaltı ve 12 çıkarma gemisi sipariş vermiştir (Arslantaş, Coşkun vd, 2018-2019: 7). Askeri deniz araçlarının teslim edilme tarihi geldiği sırada II. Dünya Savaşı başlamıştır. Türkiye'yi mihver bloğuna dâhil etmek isteyen Hitler sürekli olarak Türkiye hakkında müspet açıklamalar yapmıştır. Ek olarak Hitler, Almanya'nın kendi topraklarına saldırma ihtimalinden çekinen İsmet İnönü'ye Almanya'nın Ankara Büyükelçisi Franz Von Popen aracılığı ile mektup göndermiştir. Israrla Almanya'nın Türk sınırına yaklaşmayacağını ve bunun emrini bizzat verdiğini yazmıştır. Kendilerinin yanında yer almaları durumunda Türkiye'nin Ege ve Trakya bölgelerinden toprak alabileceğini söyleyerek açık teklifte bulunmuştur. Böyle bir teklifin kabulü durumunda müttefik bloğu tarafından tepki ile karşılaşacağını düşünen ve tarafsız kalmak isteyen İsmet İnönü teklifi reddetmiştir (Korkmazcan, 2001:3223-3243; Oran, 2001). Bir sonraki mektubu ile Hitler, 10 yıl sürecek bir saldırmazlık anlaşması teklif etmiş ve nitekim karşılıklı mektuplaşmalar sonucunda 18 Haziran 1941'de "Dostluk ve Saldırmazlık Paktı" imzalanmıştır. Türkiye'nin stratejik öneminin farkında olan müttefik bloğunda ise İngiltere ve ABD ayrılığa düşmüştür. ABD imzalanan saldırmazlık anlaşması sebebi ile Türkiye'ye yapılacak yardımların iptal edildiğini açıklamıştır. Ancak İngiltere durum karşısında daha esnek davranmıştır. Bu tutuma paralel olarak, uzun süre bekletilen askeri deniz araçları siparişinin kapsamındaki Murat Reis, Oruç Reis, Burak Reis ve Uluç Reis gemilerinin hazır olduğu ve teslim alınabileceği bildirilmiştir (Yalçın & Şahin, 2018:181-226).

Hazır olduğu bildirilen gemilere refakat edecek olan vasıtanın belirlenmesi, hazırlanması ve personelinin görevlendirilmesi için Milli Müdafaa (Savunma) Bakanlığı ile Münakalat (Ulaştırma) Bakanlığı'na Başbakanlık tarafından ivedilikle hazırlık yapılması talimatı verilmiştir. Milli Müdafaa Bakanlığı, Deniz Askeri Nakliyat Genel Komutanlığı'nı uygun geminin seçilmesi için görevlendirdikten sonra Münakalat Bakanlığı'nın da hazırlık sürecine dâhil olması ile Refah Şilebi'nde karar kılınmıştır (Ünal, 2006). Teslim alma görevinin planlandığı süreçte Akdeniz'deki saldırgan tutumlar, zayıf niteliği sebebi ile Nyon Anlaşması'nın etkin olamamasına ve tansiyonun giderek yükselmesine sebep olmuştur. (Küçük, 2017: 99-121). Akdeniz güzergâhının sorunsuz geçilebilmesi için savaş gemilerini tehdit etmeyecek görece daha küçük gemi araştırılmıştır. Zira telgraf arşivlerinde birçok geminin taciz edildiği, batırıldığı veya casusluk faaliyetlerinin yürütüldüğü şeklinde ifadeler mevcuttur (DAB, 1941: 30-10-0-0/64-427-58; DAB, 1941: 30-10-0-0/62-416-5). Bu açıdan Refah Şilebi aranan niteliklere haiz görülmüş ve göreve seçilmiştir.

Refah Şilebi, aslen Benjamen ve Barzilay Vapurculuk Kumpanyası çatısı altında olan oldukça eski bir gemidir. 1901 yılında İngiltere'nin Sunderland kentinde imal edilmiş ve 1931 yılında Benjamen & Barzilay Vapurculuk Kumpanyası'na S/S Perseveranza adı verilerek satılmıştır. Sonrasında Türkiye için satın alınan gemi S/S Refah adını almıştır. Kayıtlara göre sahipleri İstanbul nüfusuna kayıtlı Pertev Benjamen ve Adnan Barzilay isiminde iki Musevi vatandaştır. Şilep, dolu iken 5912 ton, boş iken 2235 ton ağırlığa sahiptir. 102 metre uzunluğunda 7,8 metre genişliğinde, 9 tane bomba tipi vince sahip ve ihtiyaç halinde 5,7 cm'lik silah eklenebilir yapıdadır. Refah Şilebi, telsizi ile 150 mil mesafeyi tarayabilir ve saatte 8,5 mil yol alabilir kabiliyettedir (Akbaş, 2009).

Nezaret görevi verilen Refah Şilebi aslında Türk karasularına ilk kez teslim alma görevi ile girmemiştir. Daha önce birçok kez kiralanmış ve çeşitli görevler ifa etmiştir. Bu görevlerden birisi de Atatürk'ün Cumhurbaşkanlığı döneminde Rusya menşeli mühimmatların Sivastopol ve Odesa'dan alınıp İstanbul'a getirilmesidir. Şilep, görevi yerine getirmesi için 9700 liraya kiralanmıştır (BCA, 030.18.01.02/58.77.11). 1940 senesinde ise Sömbeke Adası çevresinde iki İtalyan torpidosu tarafından Rodos Adasında rehin alındıktan sonra üzerinde Türk bandırası bulunması sebebi ile Türkiye'nin de girişimleri olmuş ve tekrar serbest bırakılmıştır (BCA, 030.10/169.173.9).

İlgili makamlarca uygun görülen Refah Şilebi içerisinde yolculuk yapacak görevli heyet, donanma içerisinde sicillerine bakılarak tek tek seçilmiştir. Görevlendirilen personel 21 subay, 63 erbaş, 68 er, 20 Kara Harp Okulu öğrencisi, 28 kişilik mürettebat ve 1 İngiliz subayı olmak üzere toplam 201 kişiden oluşturulmuştur (TBMM ZC, 4.7.1941:31-32). Gemide bulunan personellerden 20 Kara Harp Okulu öğrencisi o dönem henüz hava subayı yetiştirebilecek okulun bulunmaması sebebiyle kara ve deniz harp okullarından seçilip İngiltere'ye pilotaj eğitimi için gönderilen öğrencilerdir (Yalçın & Şahin, 2018:181-226).

Refah Şilebi anarşik uluslararası sistem içerisinde tehdit unsuru olarak algılanmayacak nitelikte, daha önce Türkiye tarafından çeşitli görevlerde kullanılarak tecrübe edilmesi, gerektiğinde askeri mühimmat ile güçlendirilebilir yapıda olması ve fazla yolcu taşıyabilme potansiyelinden dolayı göreve en uygun gemi olarak görülmüştür.

### **3. Refah Şilebi'nin Demir Alması ve Batırılması**

158

İngiltere ani bir kararla Türkiye'nin Mihver bloğu ile yakınlaşmaması adına sipariş verilen askeri deniz araçlarının teslim alınmasını bildirmiş ve sürecin uzatılmaması için baskıda bulunmuştur. Bu tavrın asıl sebebi bilinmemekle birlikte ABD'nin Türkiye ile olan soğuk münasebetinin İngiltere'yi etkilemesinden çekinildiği düşünülebilir.

Refah Şilebi kendisine görev tevdi edildiği sırada İstanbul'dadır. Bir önceki görevi kömür taşımak olduğu için oldukça yıpranmış ve eski (40 yaşında) durumdadır. Çeşitli teknik sorunlarının da varlığına rağmen İngiltere'nin baskısı üzerine şilep göreve seçilmiştir. 16 Haziran 1941'de yola çıkan Refah Şilebi 21 Haziran 1941'de Mersin'e ulaşmıştır. Oluşturulan rotaya göre, 25 Haziran 1941'de Mısır'a ulaşacak oradan da Quenn Mary transatlantiği refakatinde İngiltere'ye doğru yol alacaktır. Gemi kafilesi ise İskenderiye'den havayolu ile İngiltere'ye gidecektir (Atabey, 2002: 35; Besbelli, 1970: 11). Geminin kiralanması sırasında kumpanya sahiplerinden asıl görev gizlenerek farklı bir görev için kiralandığı söylenmiştir. Ek olarak asıl görev kaptan İzzet Dalgakıran'a da farklı şekilde bildirilmiş ve gemi hızla yola çıkarılmıştır. Bu sırada Ankara'da bulunan görevli personeller ise Toros Ekspresi vasıtasıyla Mersin'e doğru yola çıkmıştır (Ünal, 2006).

Refah Şilebi, 28 kişilik bir kapasiteye sahip, iki filikası olan bir gemi idi. Bu sebeple 200 kişilik kafiye Mersin Limanı'na ulaştığında oldukça endişelenilmiştir. Kafilenin sayısı Liman Başkanı Zihni Koçak'a daha önce bildirilmediği için şilebin erzak tedariki yeterli miktarda yapılamamıştır. Plan dâhilinde 22 Haziran 1941 tarihinde Mersin Limanı'ndan hareket etmesi gereken şilep mevcut durumdan dolayı bir gece daha bekletilmiştir.

Mersin Liman Başkanı ve Münakalat Bakanlığı arasında yapılan telgraf görüşmelerinden sonra Mersin Deniz Harp Okulu Komutanlığı'ndan gerekli erzakın temin edilmesi kararlaştırılmıştır (Öndeş, 2006). İddiaya göre gemi komutanı Yarbay Zeki Işın ve kaptan İzzet Dalgakıran fikir birliği içerisinde şilebin bu nicelikteki kafiye İngiltere'ye götürmesinin çok tehlikeli olacağını bildirmelerine rağmen Denizcilik Müsteşarı Amiral Mehmet Ali Ülgen tarafından "Aldığınız emre uyun!" cevabı verilmiştir (Öndeş, 2011).

İngiltere'nin oluşturduğu takvime göre 1 gün geciken Refah Şilebi asgari düzeydeki hazırlıklar ile 23 Haziran 1941 tarihinde saat 17.30 'da Mersin Limanı'ndan yola çıkmıştır. Hedef Mısır'ın Port Said Limanı olmuştur. Gemideki 200 kişilik kafiye düzensiz yerleştirilmiş şekilde tehlikeli yolculuğa başlamıştır. 201. kişi ise gemiye son anda binen İngiliz Büyükelçiliği'ne mensup bir subaydır. Subay, gemiye bindikten sonra Kaptan İzzet Dalgakıran'a izlemesi için yeni bir rota da vermiştir (Arslan, 2001: 80-86). Subayın neden gemide olduğu bilinmemekle birlikte üzerinde sürekli şişme can yeleği ile yolculuk yaptığı bilinmektedir. Mersin Limanı'ndan ayrılalı yaklaşık 40 mil olmuştur. Saat 22.30'u gösterdiğinde gemide önce oldukça şiddetli bir patlama ve sarsıntı olmuştur. Şilep, bordosundan torpil yemiştir. İlk anda, torpilin gemiye giriş noktasında bulunan bir filikada uyuyan personeller hayatını kaybetmiştir. Şilep ikiye yarılmış ve su almaya başlamıştır. Patlamanın etkisi ile geminin elektrik aksamında sorun olmuş, telsiz hatlarında da tahribat meydana gelmiştir (Tozan, 1972: 16). Akdeniz'in ortasında, gece karanlığında ışık ve telsiz olmadığı için gemide tedirginlik hâkim olmuştur. Akabinde, henüz sağ olan personeller can havli ile filikalara doğru hareket etmiştir. Hâlihazırda 2 filika mevcut iken bir tanesi patlamanın ilk saniyelerinde parçalanmıştır. Kalan tek filikaya binmek için arbede yaşanınca Yüzbaşı Nevzat Ürel soğukkanlılık göstererek emir komutanın kendi elinde olduğunu söylemiş ve personeli sırayla eldeki tek filikaya bindirmiştir. O sırada kısa süreli şok yaşayan Kaptan İzzet Dalgakıran ve Kafiye Komutanı Yarbay Zeki Işın filikaya binmemiş ve filikadakilerin yardım getirmesini bekleyeceklerini söylemiştir. Ancak beklendiği gibi olmamış ve metafora sistemindeki arıza sebebi ile filika suya indirilememiştir. O noktadan sonra tüm personel gemi batana kadar ihtiyaç olan yiyecek ve yüzebilir durumdaki malzemeleri alarak kurtarılmayı beklemiştir (Öndeş, 2006).

Gemi personelinden Muhittin Darga'nın ifadelerine göre; ilk anda denize atlayan 3-4 kişi ve İngiliz Subay boğulmuştur. Kalan kişiler 4 saat boyunca geminin batmasını beklemiş ve filika su seviyesine inince toplam 28 kişi filikaya binmiştir. Kıbrıs'ın daha yakın olmasına rağmen rüzgârın yönlendirmesiyle Türkiye'ye doğru savurmuşlardır. Filika yaklaşık 20 saat süren yolculuk sonunda 24 Haziran 1941 tarihinde akşam saat 19.00'da Adana Karataş Feneri kıyılarına çıkmıştır. Geminin kırık parçalarından sal yapan üç kişiden birisi olan Kadir Karagül psikolojik bunalım içerisinde iken halüsinasyon görerek kendisini suya bırakmış ve gözden kaybolmuştur. Yanında bulunan Kamil İnan ve Abdullah Şay ise birkaç saatlik bekleyişin sonunda bir motor tarafından kurtarılmıştır. Şilebin batırıldığı bilgisine haberleşme olanaksızlığından dolayı ancak filika Karataş Feneri'ne ulaştıktan sonra vakıf olunmuştur. Bunun üzerine havadan, denizden aramalar yapılmış ancak personelin yalnızca bir kısmı kurtarılabilmektedir (Yalçın & Şahin, 2018:181-226).

#### 4. Hadisenin Basın, Kamuoyu ve Meclisteki Yansımaları

Geminin batırılması hadisesinden ilk olarak 24 Haziran 1941’de hükümet yetkilileri haberdar olmuştur. Arama kurtarma faaliyetleri uygulanırken basına sansür getirilmiş ve ilk açıklama 26 Haziran 1941 tarihinde Anadolu Ajansı tarafından yapılmıştır. Anadolu Ajansı 26 (a.a.):

*“Haber aldığımızı göre, Mersin’den İskenderiye’ye hareket etmiş olan Türk bandıralı Refah Vapuru maalesef batmış ve içinde bulunan 185 yolcudan ve vapur tayfasından iki sandal içerisinde 50 kişi kadar Mersin’e çıkmıştır. Diğerlerinden daha bazısının da kurtarılacağı ümit edilmektedir. Vapurun bir torpille mi yoksa bir mayına çarparak mı battığı hakkında hükümetçe tahkikat yapılmaktadır”* (Cumhuriyet Gazetesi, 1941).

Öncesinde olduğu gibi Refah Şilebi’nin batırılmasından sonra da İngiltere ve Almanya bölgede hegemonya kurabilmek için propaganda faaliyetine devam etmiştir. İki ülke karşılıklı suçlamalar yönelterek Türkiye’yi kendi bloğuna yöneltmeye çalışmıştır. Ancak İngiltere daha kararlı adımlar atarak Ankara Büyükelçisi aracılığıyla saldırı tarihinde bölgede gerçekleştirilen seferlerin bilgisini paylaşmayı teklif etmiştir (Küçük, 2017: 99-121). Ardından 28 Haziran 1941’de İngiltere saldırıyla ilgili taziye mesajı yayınlanmıştır.

*“Londra, 27 (a.a.): İngiltere’nin Ankara’daki Büyükelçisi, Hariciye Nezareti’nden aldığı talimat üzerine, Türk Refah Vapuru’nun Mihver devletleri tarafından haysiyetsizce torpillenmesindeki can kayıplarından dolayı, Türkiye’ye, İngiltere’nin büyük teessürlerini ve derin sempatisini bildirecektir”* (Yeni Sabah, 1941a).

İngiltere’nin yapmış olduğu teklif ve taziye mesajının ardından Almanya ve İtalya ortak bir açıklama yapmıştır.

*“Berlin, 2 (a.a.): DNB bildiriyor, Türk Refah Vapuru’nun Şarki Akdeniz’de batmış olduğu bildirilmiştir. Bu haberin yayınlanmasından biraz sonra İngilizler hiçbir denizaltısının bu torpilleme ile ilgisinin bulunmadığını beyan etmişlerdir. Alman askeri makamları şu cihet üzerinde nazarı dikkati celp etmektedirler ki denizaltı harekâtının tanzimini bilen herkes için bu derece kısa zamanda harekâta bulunan denizaltılardan haber almanın imkânsız olduğu malumdur. İngilizlerin bu garip ve fevkalade seri beyanati, kendilerinin vicdan rahatsızlıklarını ispat etmektedir. Alman ve İtalyan makamlarının inceden inceye yaptıkları tetkikten sonra, Alman ve İtalyan harp filolarından bir ünitenin, Türk Refah Vapuru’nun kaybıyla herhangi bir alakası olabilmesinin imkânsız bulunduğu beyan olunur”* (Yeni Sabah, 1941b)

İlerleyen süreçte İngiltere, Almanya, İtalya ve Fransa tarafından suçlamalar yapılmış ama hiçbiri kanıtlanamamıştır. Ancak Fransa’ya isnat edilen suçlama oldukça dikkat çekmiştir. Söz konusu suçlamaya göre kazanın gerçekleştiği gecenin sabahında olay yerine çok yakın bir mevkide Fransa’ya ait bir uçağın uçuş yaptığı bilgisi yer almaktadır (Söylemez, 2001). Sonuç itibarıyla Fransa sorumluluk altında kalmış ve açıklama yaparak saldırının yanlışlıkla olmuş olabileceği gibi kesinlik bildirmeyen bir ifadeye yer vermiştir. Ayrıca Türkiye’ye iki adet savaş gemisi hibe etmeyi kabul etmiştir (Yalçın & Şahin, 2018:181-226).

Durumun şaibeli oluşu, kamuoyunun tepkisi ve basının dikkatli takibinin etkisi ile saldırının soruşturulması kararlaştırılmış ve mahkemeye sevk edilmiştir. Gemiden sağ kurtulan personellerin ve gemi ile ilişkisi bulunan kişilerin ifadelerine basın ilgisini yoğun olmuş ve gazetelerde geminin krom yüklü olduğu halde insan taşımak amacı ile kullanılmasının kabul edilemez olduğu yönünde ifadeler yer almıştır (Son Posta, 1943). Konunun basında bu hali ile tezahür etmesinin bazı muhtemel sebepleri vardır. Mersin Liman Başkanı Zihni Koçak'a İstanbul'dan gelecek olan Refah Şilebi'ne krom yükleneceği bilgisi verilmiştir. Ayrıca şilep bir önceki görevinde kömür taşımıştır. Bu noktadan hareketle kalıntılarda yapılan incelemelerde kömür kalıntılarının krom olarak teşhis edilmiş olması muhtemeldir. Konuya ilişkin mecliste yapılan görüşmelerde Recep Peker "taşınan yolcu değildi insandı" sözleri ile savunma yapmıştır (Yalçın & Şahin, 2018:17). Hükümet, krom tartışmalarından oldukça çekinmiştir. Çünkü savaş süresince Türkiye, Almanya ve SSCB'ye kömür ve krom gibi maddelerin ham hâlini ihraç etmiştir. Türkiye yürüttüğü denge politikası sebebiyle iki tarafa yapılan ihracatın kendilerine koz olarak kullanılmasını istememiştir. Denge politikasının sonucu olarak, Akdeniz'de sakin kalmayı tercih eden Türkiye, Mihver ve Müttefik gruplarına karşı güç gösterisinden de uzak durmuştur (Dağ, 2009).

II. Dünya Savaşı şartlarındaki siyasal konjonktür ve tek parti idaresinin getirdiği siyasal kültürün etkisi ile parti içi muhalefet meclis dışına, basına ve kamuoyuna yansıtılmadan yapılmıştır. Ancak bu durum ender görülebilecek şekilde Refah Şilebi hadisesi sebebi ile bozulmuştur. Savaş sebebi ile bir geminin batırılması beklenmedik durum değildir. Ancak konuyu bu denli tartışılabilir hale getiren durum kurtulan kişilerin ifadeleridir. Gazetelere yansıyan beyanatlarda sefer öncesinde oldukça yetersiz hazırlık yapıldığı görülmüştür. Ayrıca dünya basınında da Refah Şilebi'nin batırılması hadisesi oldukça geniş yer tutmuştur. ABD merkezli La Gaceta gazetesi ve The Evening Star ile İngiltere merkezli Wilmington Star-News gibi birçok basın organında ilk sayfadan verilen haberlerde şilebin teknik özellikleri, güzergâhı ve yolcu sayısı detaylı şekilde yer almaktadır (La Gaceta, 1941; The Evening Star, 1941a; Wilmington Star-News, 1941). Ayrıca dünya basınının ilgisi paralelinde Türk hükümetinde yaşanan görev değişiklikleri de Refah Şilebi'ne yapılan saldırı ile ilişkilendirilmiştir (The Evening Star, 1941b).

Saldırıya dair ilk açıklama Milli Müdafaa Bakanı Saffet Arıkan'dan gelmiş ve saldırının geniş bir soruşturmaya tâbi tutulduğu bildirilmiştir (Koçak, 2020: 126-134). Ayrıca yine Saffet Arıkan'ın talebi ile şehit aileleri ile sağ kurtulan kişilere maddi yardım yapılmıştır (DAB, 1941: 30-10-0-0/140-5-15). Akabinde ise tazminat verilmiştir (DAB, 1941: 30-10-0-0/95-65-20). Meclis Kürsüsüne çıkan Adana Milletvekili Hilmi Uran saldırıdan duydukları üzüntü ve öfkeyi şu sözlerle ifade etmiştir:

*"Bizim bugünkü teessürümüz, bizim bugünkü elemimiz, yüz bu kadar Türk çocuğunun yersiz ve lüzumsuz şekilde bir teseyyübün, bir taksirin, bir lâkaydinin kurbanı olup olmadığı endişesinden doğmaktadır. Bizim bu endişemize, görüyoruz, hükümet, bugün tatminkâr cevap verecek bir mevkiye değildir. Biz bu tahkikatı istiyoruz ve onu süratle, şiddetle ve hadisede en küçük taksiri olanları dahi meydana atacak şekilde isabetle yapılmasını istiyoruz"* (TBMM ZC, 4.7.1941:32).

Türkiye Büyük Millet Meclisi içerisinde zaman zaman artan gerilimi ve bunun akabinde kamuoyunda beliren endişeyi yatıştırma yönünde açıklamalar da olmuştur. Hilmi

Uran'ın ardından kürsüye çıkan Elâzığ Milletvekili Fazıl Ahmet Aykaç itidal vurgusu yapan isimlerdendir:

*"(...) Aziz arkadaşlarım, memleketin bu vesile ile şahidi olduğumuz bu iki necip hasisasının yanında, müsaade buyurursanız ben bir asil vasfını daha arz edeceğim: Adaletperver hasisasi. Arkadaşlar, bizim hassasiyetimiz en küçük bir nispette de olsa vatanımıza ait bir safhada, milletimize ait bir davada, su gibi, yaprak gibi titreyebilir. Lakin hakperverliği yerine getirmek hususundaki metanetimiz zelzele ile dahi sarsılmaz bir metanetle daima yerinde duracaktır. Binaenaleyh şu noktayı tebarüz etmeğe lüzum görüyorum ki; suçlu olanların hepsi hakikaten korksun. Fakat suçu olmayanlar hiçbir endişe duymasın. Çünkü Heyeti muhtereminiz, gerek Heyeti muhteremenizin itimadına mazhar olan Hükümetin elindeki kılıç adalet kılıcıdır. Bu adalet kılıcı hiçbir zaman masumun boynunu kesmez. Bunu arz etmek için huzurunuzda çıktım"* (TBMM ZC, 4.7.1941:32).

Ayrıca mecliste Milli Müdafaa ve Münakalat Bakanlarının hakkında soruşturma yapılması tartışmaları sırasında Gümüşhane Milletvekili Hasan Fehmi Ataç'da saldırıda yalnızca teknisyen dairelerinin sorumluluğu olduğunu, Bakanların vazifelerini yerine getirdiğini söyleyerek kamuoyunun kışkırtılmaması gerektiğini söylemiştir (Cumhuriyet Gazetesi, 1942b). Refah Şilebi hakkında en uzun ve hararetle tartışmalardan birisinin yapıldığı bu oturumda (2 Şubat 1942) birçok milletvekili söz almıştır. Tartışmaların merkezinde yer alan isimler Ali Rıza Türel (Konya), Yusuf Kemal Tengirşenk (Sinop), Recep Peker (Kütahya), Kemalettin Kamu (Rize), Emin Sazak (Eskişehir), Refik İnce (Manisa), İzzeddin Çalışlar (Muğla), Kazım Karabekir (İstanbul), Mazhar Müfid Kansu (Çoruh) ve Abidin Daver (İstanbul) olmuştur. Yusuf Kemal Tengirşenk beş kişilik encümen raporuna uyararak bakanların sorumlu olmadığını savunurken Recep Peker sorumlu oldukları noktasında meclis azınlığının başat liderliğini üstlenmiştir (TBMM Zabıt Ceridesi, 1942). Denizcilik üzerine otorite sahibi olan Abidin Daver ise gerek meclis kürsüsünde gerekse köşe yazılarında saldırıyı kınamış, sorumluları eleştirmiş, alınması gereken önlemleri sıralamış ve bu ifadelerle istinaden vekillik kariyeri zarar görmüştür (Yümlü, 2019: 274-275). 7. dönem meclis listesinde adı yer almayan Daver, genel olarak liberal sağ kimliğe sahip olan Cumhuriyet gazetesinde II. Dünya Savaşı süresince denizcilik, güvenlik, devlet teşebbüsleri, yeni deniz aracı teknolojileri ve savaşın seyri hakkında değerlendirmeler kaleme almıştır (Topuz, 2003: 163-188). Sahip olduğu yazar kimliği ile birleşen vekillik kimliği dünya basınında da dikkat çekmiş ve köşe yazılarında gazeteci-milletvekili şeklinde tanımlamalar yer almıştır (The Northern Star, 1941). 6. ve 7. Dönem meclis üyeleri arasında sırasıyla 20 ve 17 tane gazeteci-vekil yer almıştır. Ancak içlerinden Abidin Daver dikkat çekmiştir. Cumhuriyet gazetesinde yazan Daver, CHP'nin iç tüzüğünde yer alan parti nizamına ve devlet politikasına eleştirel yayın yapma yasağını çokça delmiştir. Bilhassa Refah Şilebi saldırısında bu yasağı delen Daver parti listesindeki yerini kaybetmiştir (Tekeli & İlkin, 2013: 538-559). II. Dünya Savaşı süresince denizlerdeki devlet politikalarını izlediği barışçıl ancak temkinli duruşu ile etkileyen Abidin Daver, Yunanistan'a ve Yahudi göçmenlere yapılan yardımlarda, değerli maden ticaretinde uyarılarda bulunarak denizlerdeki anarşik duruma dikkat çekmiştir (Hergüner, 2011: 313).

Meclis kürsüsüne yansıyan hararetle tartışmalar aynı zamanda CHP Meclis Grubu'nda da devam etmiş ve Milli Müdafaa Bakanı için güven oylaması yapılmıştır. Dönemin siyasi



şartları ve kamuoyu baskısına karşın fazlasıyla destek gören Saffet Arıkan, CHP Meclis Grubu'nda yaklaşık 3 ay süren tartışmanın akabinde Münakalat Bakanı Cevdet Kerim İncedayı ile birlikte istifa etmiştir (Resmi Gazete, 1941). Refah Şilebi'ne yapılan saldırıyı yakından takip eden dünya basını, bakanların istifa haberlerini saldırı ile ilişkilendirerek okuyucularına aktarmıştır (La Opinion, 1941). İstifadan 10 gün sonra Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın ısrarı ile her iki eski bakan soruşturmayla dâhil edilmiştir. Hakkında kamu davası açılan iki eski bakan 13 Ocak 1944 tarihli mahkeme kararı ile suçsuz bulunarak beraat etmiştir. TBMM içerisinde de Saffet Arıkan ve Cevdet Kerim İncedayı'nın meclis soruşturmasına tabi tutulması görüşülmüş ancak çoğunluk kararı ile bu teklif reddedilmiştir (Resmi Gazete, 1942b; Cumhuriyet Gazetesi, 1942a; Ulus Gazetesi, 1942; Akşam Gazetesi, 1942; Vakit, 1942). Aynı zamanda Maliye Bakanı Ali Fuat Ağralı, şilepten doğan zararın sorumlu isimlerden tazmin edilebilmesi için hukuk heyetinin kurulmasını teklif etmiştir (DAB, 1948: 30-10-0-0/140-5-25). Binaenaleyh 1942 yılı içerisinde eski bakan Saffet Arıkan Berlin büyükelçisi olarak atanmış ve aktif siyasetten uzaklaşmıştır (Resmi Gazete, 1942a). Yaşanan süreç kamuoyunda CHP hükümetine karşı bir muhalefet oluşturduğu gibi prestij kaybına da sebebiyet vermiştir. Süreç her ne kadar hukuki olarak sonlanmış olsa da siyasi sonuçları gün yüzüne çıkmaya devam etmiştir. Misal olarak, CHP adına önemli isimlerden olan Yusuf Kemal Tengirşenk ile Refik Şevket İnce bir sonraki meclis döneminde yer almamıştır (Koçak, 2020: 126-134). Ayrıca Sivil Amiral olarak bilinen ve 6. dönem İstanbul Milletvekili Abidin Daver'de mecliste ve cumhuriyet gazetesindeki köşesinde deniz savaşları üzerine yaptığı eleştiri ve araştırmalar sebebiyle bir sonraki dönemde meclise girememiştir (Cumhuriyet Gazetesi, 1942; Yümlü, 2019: 274).

Melun hadisede şehit olan askerlerin çocuklarına 10 Şubat 1943 tarihinden itibaren maaş verilmesi (DAB, 1943:30-10-0-0/140-6-5) hususunda teklif görüşülürken "şehit" sıfatının kullanılmasına rağmen saldırının üzerinden ancak 10 yıl geçtikten sonra 3 Temmuz 1951 tarihinde Resmî Gazete'de yayımlanan 5795 sayılı kanun ile hayatını kaybedenler şehit sayılmış ve ailelerine maaş bağlanmıştır:

*"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."* (Resmi Gazete, 1951).

Ayrıca saldırının gerçekleştiği ilk aylarda dönemin Milli Müdafaa Bakanı Saffet Arıkan hayatını kaybedenler için Mersin'de şehitlik tesis edilmesini ve bu alana başka kimsenin defnedilmemesini emretmiştir (BCA, 030.10/193.325.12; DAB, 30-10-0-0/193-325-12). 27 Kasım 1971 tarihinde şehitlerin ebedi istirahatgahı için çalışmalara başlanmıştır. 23 Haziran 1972'de ise yoğun bir katılımı açılmıştır. Temel atma töreni esnasında konuşan Deniz Kuvvetleri Komutanı Celal Eyiceoğlu şu sözleri kullanmıştır:

*"Bir süre önce Japon Deniz Kuvvetleri Komutanı'nın konuğu olarak Japonya'ya yaptığım gezide 18 Eylül 1890 tarihinde bir tayfuna tutularak Oşima Körfezinde batmış olan Ertuğrul Okul gemimizde şehit düşmüş olan personel adına dikilmiş abideyi ziyaret etmiş ve huzurlarında huşu ile eğilmiştim. Bu ziyaret bana bu abidenin bir eşinin Mersin'de Refah Şehitlerimiz için dikilmesi fikrini ilham etti. Bu şekilde dünyamızın birbirinden binlerce mil ötesindeki Türk Deniz Şehitlerinin ruhları kucaklaşacaklardır."* (Deniz Kuvvetleri Dergisi, 1972: 115).

Bir bütün olarak halk içerisinde, mecliste ve basında karşılaşılan kamuoyu baskısı sonucunda, hükümetin çeşitli sebeplerden dolayı (denge politikası ve ham madde ticareti) saldırıyı geri plana atmasına rağmen tahkikatlar yürütülmüş, yetkili isimler görevlerinden uzaklaşmış ve mecliste sandalye değişimleri olmuştur.

## 5. Sonuç

II. Dünya Savaşı yılları tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de hissedilmiştir. Ancak Türkiye’nin gayesi henüz yeterli olmayan askeri personel ve teçhizat, uluslararası diplomatik kaygılar, iç kalkınma çabaları gibi sebeplerden dolayı tarafsız kalmak olmuştur. Bu zorlu gayenin farkında olan hükümet denge politikası izleyerek başarıya ulaşmıştır. Bu nedenle II. Dünya Savaşı henüz sonlanmamış olmasına rağmen gayri resmi galiplerle birlikte yer almak ve diplomatik yalnızlık yaşamamak adına 23 Şubat 1945’te savaşa katıldığını resmen ilan etmiştir.

II. Dünya Savaşı süresince izlenen politikalar her ne kadar övgü ile karşılanırsa da yürekleri burkan Refah Şilebi faciası unutulmamıştır. Türkiye’nin savaşa katılmama gayretine rağmen toprak bütünlüğünün sağlanması amacıyla askeri hazırlıklar da yapılmıştır. Türkiye’nin savaşı en yakın hissettiği nokta olan Akdeniz’deki savaş gemileri Türkiye’yi donanmasını güçlendirmeye itmiş ve bu doğrultuda çeşitli askeri deniz araçları sipariş verilmiştir. Teslim alma görevine gönderilecek refakat gemisi için Mersin Limanı seçilmiştir. Akdeniz’deki gemi yoğunluğu sebebiyle Türkiye’nin dünya ile olan en güvenli deniz yolu bağlantısı Mersin-Kıbrıs-Mısır hattından oluşmuştur. Refah Şilebi bu hat üzerinde batırıldıysa da Türkiye saldırıyı yine savaş zamanı politikası gereği sağduyulu karşılamıştır.

Teslim alınmak üzere bekleyen 4 gemiden 2 tanesi 1941 yılında, 1 tanesi ise 1946 yılında teslim edilmiştir. 4. gemi, İngiltere’nin açıklamalarına göre savaş zamanı Almanya tarafından batırılmıştır. Refah Şilebi hadisesi tüm dünyanın takibine rağmen günümüze varıncaya dek aydınlatılmamıştır. Mihver ve Müttefik gruplarının iddiaları dışında dikkate alınan tek suçlama saldırıdan sağ kurtarılan istihbarat subayı Kamran Evranos’un ifadeleridir. Evranos, Fransız raporlarında “Mısır gemisi olduğu sanılan Refah Şilebi’ni Fransız denizaltısı bombalamıştır” şeklinde bir ifade gördüğünü ve raporun kanıtını alarak Amiral Sait Halman aracılığı ile hükümete gönderdiğini ifade etmiştir (Öndeş, 2006:160). Bu kanıtla birlikte gerçekleştirilen gizli pazarlıkların ardından Fransa Türkiye’ye iki gemi hibe etmiş olsa da resmi sorumluluğunu gösteren bir kanıt kamuoyuna sunulmamıştır. Sürecin bu şekilde sonuçlanmasından dolayı Refah Şilebi hadisesi kimliği meçhul bir saldırı olarak kalmıştır.

## Kaynaklar

Akbaş, Rahmi, “Bir Hüzün Kaynağı Refah Faciası,” *Türk Yurdu*, Yıl: 1998, Sayı: 262, Haziran 2009, s. 93-98.

Akdoğan, Refik, *Bir Kaptanın 60 Yılı*, İlkfer Grup, İstanbul 2020.

Akşam Gazetesi, 3 Şubat 1942, s. 1-2.

Arslan, Esat, “Refah Faciasının 60. Yıl Dönümünde Kara Harp Okulu Mezunu 16 Şehidimiz” , *Silahlı Kuvvetler Dergisi*, Sayı: 370, Ekim 2001, s.80-86.

Arslantaş, Y., Coşkun, E. S., Temiz, A. B., & Timur, E. (2018). İkinci Dünya Savaşı'nda Türkiye'nin Batırılan Gemisi: Refah Şilebi. Abdürrahim Özer, HIST 200-4 (2018-2019 Fall); 7.

Atabey, Figen, Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Ankara 2002.

Aydın, İ. & Kapıcı, H.Z., "II. Dünya Savaşı'na Giriş Sürecinde Türkiye'nin Aldığı İç Politika Tedbirleri (1 Eylül 1939 – 18 Ocak 1940)", *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt 32, S. 45, ss. 109-130. 2018.

Başkanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer Numarası: 58.77.11, 10 Ekim 1935.

Başkanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), Fon Kodu: 030.10, Yer Numarası: 169.173.9, 12 Eylül 1940.

Başkanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), Fon Kodu: 030.10, Yer Numarası: 193.325.12, 15 Ekim 1941.

Besbelli, Saim, *Refah Faciası*, Derya Dergisi, Sayı: 33, Haziran 1970.

Cumhuriyet Gazetesi, 27 Haziran 1941, s. 1.

Cumhuriyet Gazetesi, 3 Şubat 1942a, s. 1.

Cumhuriyet Gazetesi, 4 Şubat 1942b, s. 1.

Cumhuriyet Gazetesi, 11 Mart 1942c, s. 2.

Dağ, Ahmet Emin, *Uluslararası İlişkiler ve Diplomasi Sözlüğü*, Ağaç Kitapevi Yayınları, İstanbul 2009.

Devlet Arşivleri Başkanlığı (DAB), Fon Kodu: 30-10-0-0, Kutu No: 64, Dosya No: 427, Gömlek No: 58, 16 Haziran 1941.

Devlet Arşivleri Başkanlığı (DAB), Fon Kodu: 30-10-0-0, Kutu No: 140, Dosya No: 5, Gömlek No: 15, 1 Temmuz 1941.

Devlet Arşivleri Başkanlığı (DAB), Fon Kodu: 30-10-0-0, Kutu No: 62, Dosya No: 412, Gömlek No: 5, 9 Temmuz 1941.

Devlet Arşivleri Başkanlığı (DAB), Fon Kodu: 30-10-0-0, Kutu No: 95, Dosya No: 65, Gömlek No: 20, 4 Ağustos 1941.

Devlet Arşivleri Başkanlığı (DAB), Fon Kodu: 30-10-0-0, Kutu No: 193, Dosya No: 325, Gömlek No: 12, 10 Ekim 1941.

Devlet Arşivleri Başkanlığı (DAB), Fon Kodu: 30-10-0-0, Kutu No: 140, Dosya No: 5, Gömlek No: 25, 15 Eylül 1942.

Devlet Arşivleri Başkanlığı (DAB), Fon Kodu: 30-10-0-0, Kutu No: 140, Dosya No: 6, Gömlek No: 5, 10 Şubat 1943.

Deniz Kuvvetleri Dergisi, "Refah Şehitleri Anıtının Temeli Atıldı", (Merkez Dairesi), Cilt: 78, Sayı: 476, 1972, s. 115-117.

Hergüner, Mustafa, İkinci Dünya Savaşında Türk Denizciliği, İstanbul: Kastaş Yayınları, 2011.

Koçak, Cemil, *Türkiye’de Milli Şef Dönemi*, İletişim Yayıncılık, Cilt: 2, Baskı: 8, İstanbul 2020.

Küçük, Enver, “Büyük Güçlerin Mücadelesinde Akdeniz: Refah Şilebi Örneği”, *Karadeniz Araştırmaları Dergisi (Journal of Black Sea Studies)*, Sayı 53, 2017, s.99-121.

La Gaceta, 27 Haziran 1941, s. 1.

La Opinion, 13 Kasım 1941, s. 1.

Oran, Baskın, *Türk Dış Politikası (1919-1980)*, Cilt: 1, İletişim Yayınları, 3. baskı, İstanbul, 2001.

Öndeş, Osman, *Refah’ı Kim Batırdı?*, Denizler Kitapevi Yayınları, İstanbul, 2006.

---- “Bizi Ölüme Gönderiyorsunuz”, *Atlas Tarih*, Sayı: 7, (Haziran-Temmuz 2011), s.112-117.

Resmî Gazete, Sayı: 4957, 13 Kasım 1941, s. 1.

Resmî Gazete, Sayı: 5027, 7 Şubat 1942b, s. 1.

Resmî Gazete, Sayı: 5162, 20 Temmuz 1942a. s. 1.

Resmî Gazete, Sayı: 7850, 3 Temmuz 1951, s. 1.

Selcen Korkmazcan, Nezihe, “İkinci Dünya Savaşı’nda Almanya’nın Balkan Seferi Öncesinde İnönü-Hitler Mektuplaşması”, *History Studies*, 12/6, (Aralık 2020), s. 3223-3243.

Son Posta, 7 Mayıs 1943.

Söylemez, Haşim, “Refah’ı Kim Batırdı?” , *Aksiyon*, 327, (Mart 2001).

Ünal, Ertan, “Refah Faciası”, *Popüler Tarih*, Sayı: 70, 2006, s.54-64.

Tekeli, İlhan & İlkin, Selim, *Dış Siyaseti ve Askerî Stratejileriyle İkinci Dünya Savaşı Türkiye’si*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2013.

The Evening Star, 28 Haziran 1941a, s. 1.

The Evening Star, 15 Kasım 1941b, s. 2.

The Northern Star, 25 Şubat 1941, s. 1.

Topuz, Hıfzı, II. Mahmut’tan Holdinglere: Türk Basın Tarihi, İstanbul: Remzi Kitabevi, 2003.

Tozan, İbrahim, “31 Yıl Önce Akdeniz’de Torpillenen Refah Şilebinden Kurtulanlardan Üçü Bir Türü Silinmeyen Acı Hatıralarını Anlattılar”, *Derya Dergisi*, Sayı: 59, (Ağustos 1972).

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (ZC), Devre: VI, Cilt:20, İçtima:2, İnikat: 73, 4 Temmuz 1941.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (ZC), Devre: VI, Cilt:23, İçtima:3, İnikat: 34, 2 Şubat 1942.

Ulus Gazetesi, 3 Şubat 1942, s. 1-2.

Wilmington Star-News, 29 Haziran 1941, s. 3.

Vakit Gazetesi, 3 Şubat 1942, s. 1-2.

Vatan Gazetesi, 27 Haziran 1941, s. 1.

Yalçın, Osman & Şahin, Mustafa, "İkinci Dünya Savaşı Sırasında Refah Şilebi Hadisesi ve Sonrası Gelişmeler", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Cilt: 34, Sayı: 97, 2018, s. 181-226.

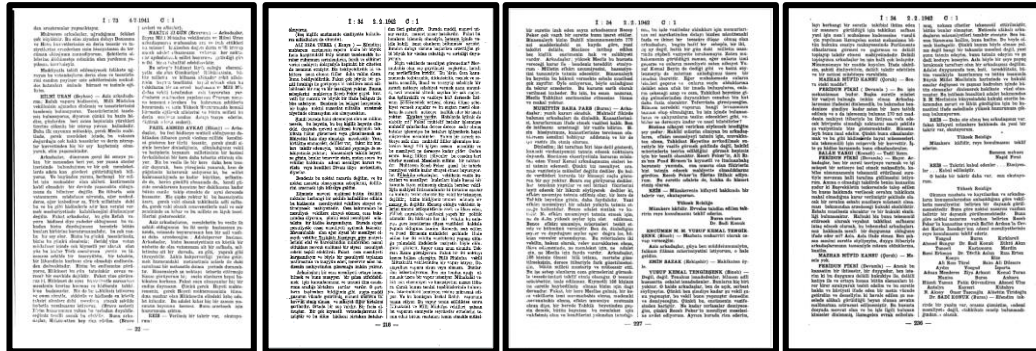
Yeni Sabah, 28 Haziran 1941a, s.1.

Yeni Sabah, 3 Temmuz 1941b, s.1.

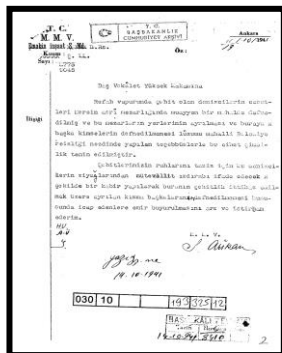
Yümlü, Murat, "Yarım Asra Ulaşan Basın Emeği Işığında Gazeteci Abidin Dâver", *Türkiyat Mecmuası*, Cilt: 29, Sayı: 1, 2019, s. 249-299.

## EK'LER

**Ek-1:** Refah Şilebi Hadisesi Üzerine Türkiye Büyük Millet Meclisinde Yürütülen Oturumların Zabıt Ceridesi Örnekleri (TBMM ZC, 4.7.1941:32; TBMM ZC, 2.2.1942: 217-237)



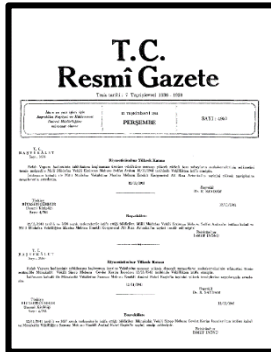
**Ek-2:** Refah Şilebi Hadisesinde Hayatını Kaybedenler İçin Özel Bir Şehitlik Belirlenmesi Hakkında Karar (BCA, 030.10/193.325.12).



**Ek-3:** Refah Şilebi'nde Hayatını Kaybeden Kişilerin Şehit Kabul Edilmesi Hakkında Kanun (Resmi Gazete, 1951).



**Ek-4:** Saffet Arıkan ve Cevdet Kerim İnceday'ının istifalarının kabul edildiğine dair Resmi Gazete'de yayımlanan karar (Resmi Gazete, 1941: 1)



**Ek-5:** İngiltere Hükümetinin Başsağlığı Dilekleri Hakkında Gazete Haberi (Yeni Sabah, 28.6.1941a).



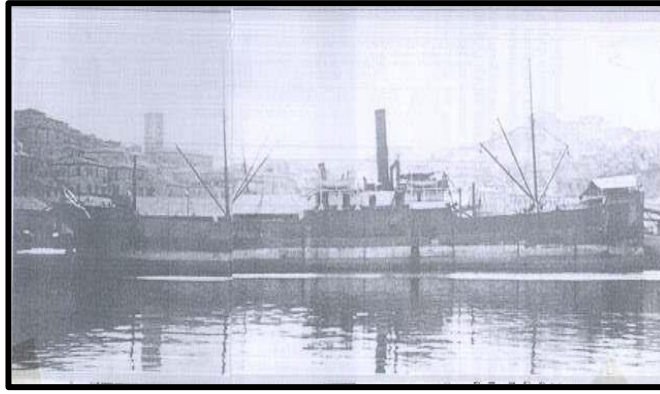
**Ek-6:** Refah Şilebi'nin Yerel Basına Yansımaları (Cumhuriyet, 27.6.1941: 1; Vatan, 27.6.1941:1; Vatan, 5.7.1941:1; Vatan, 1.7.1941:1).



**Ek-7:** Refah Şilebi'nin Dünya Basınına Yansımaları (La Gaceta, 27.7.1941; La Opinion, 13.11.1941; The Evening Star, 15.11.1941)



**Ek-8:** Refah Şilebi (Akdoğan, 2020: 47).



**Ek-9:** Refah Şilebi Gemi Komutanı Yarbay Zeki Işın

