



Dergi ana sayfası: <https://dergipark.org.tr/tr/pub/pausbed>

Araştırma Makalesi

Atıf Bilgisi: Tuna, P. (2026). Sinop Şilebi Faciası ve Kefken Barınağı. *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*(72), 260-276. <https://doi.org/10.30794/pausbed.1731723>

SİNOP ŞİLEBİ FACIASI VE KEFKEN BARINAĞI

Pınar TUNA¹

¹Dr. Öğr. Üyesi, İstanbul Kent Üniversitesi, Rektörlük, Ortak Dersler Bölümü, pınar.tuna@kent.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0003-1805-5053>

Öz

Bu çalışmanın amacı, 1948 yılında Kefken Adası açıklarında batan Sinop şilebi faciasına yönelik gelişmeleri incelemektir. Özel bir denizcilik firmasına ait olan ve İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İdaresi adına kömür taşıyan Sinop şilebi, 30 Kasım-1 Aralık 1948 gecesi Kefken Adası açıklarında batmıştır. Şilebin 21 kişilik mürettebatından sadece iki kişi kurtulabilmiştir. Facianın ardından kamuoyunda geniş bir tartışma yaşanmış ve olaya yönelik bir soruşturma başlatılmıştır. Tartışmalar sırasında kazanın nedenleri sorgulanmış, ayrıca Kefken Adası'nda bir barınak eksikliği gündeme getirilmiştir. Bu açıdan söz konusu facia, 1946 yılında başlayan Kefken Adası'na bir barınak yapılması konusundaki faaliyetlerin daha somut bir hale gelmesine yol açmıştır. Ancak maddi yetersizlik ve coğrafi koşullar gibi etkenler Kefken Barınağı'nın inşa edilmesini geciktirmiştir. Bu bağlamda Demokrat Parti döneminde konuya yönelik bazı adımlar atılmasına karşın barınak tamamlanamamıştır. Kefken Barınağı 1960'lı yıllarda iki aşamalı olarak hizmete açılmıştır. Barınağın ilk bölümü, 1962 yılında açıldıktan sonra barınaktaki teknik donanım geliştirilmeye çalışılmış ve barınağın ikinci bölümü 1965 mali yılında tamamlanmıştır.

Anahtar kelimeler: Demokrat Parti, Kefken Barınağı, Kırzade, Sinop Şilebi, Zonguldak.

THE SINOP FREIGHTER DISASTER AND THE KEFKEN SHELTER

Abstract

The aim of this study is to examine the developments related to the Sinop freighter disaster, which occurred off the coast of Kefken Island in 1948. The Sinop freighter, owned by a private maritime company and carrying coal on behalf of the Istanbul Electricity, Tramway and Tunnel Administration, sank off the coast of Kefken Island on the night of November 30 to December 1, 1948. Only two of the 21 crew members of the freighter survived. Following the disaster, there was a broad public debate, and an investigation was launched into the incident. During these discussions, the causes of the accident were questioned, and the lack of a shelter on Kefken Island was also brought up. In this respect, the disaster gave concrete form to the argument that a shelter needed to be built on Kefken Island, which had been expressed since 1946. However, factors such as financial difficulties and challenging geographical conditions delayed the construction of the Kefken Shelter. In this context, although some steps were taken regarding the issue during the Democratic Party period, the shelter was not completed. The Kefken Shelter was opened in two stages during the 1960s. After the first part of the shelter was opened in 1962, efforts were made to improve its technical equipment, and the second part of the shelter was completed in the fiscal year 1965.

Keywords: Democratic Party, Kefken Shelter, Kırzade, Sinop Freighter, Zonguldak.

1. GİRİŞ

Denize kıyısı olan bir ülkenin, denizdeki yük ve insan taşıma hakkının kullanılması anlamına gelen kabotaj hakkı, Osmanlı Devleti'nin tanıdığı ayrıcalıklar kapsamında yabancılara verilmişti. Bu nedenle Osmanlı Devleti, kendi ülke kıyılarında kendi gemileriyle ulaştırma ve taşımacılık yapamıyordu (Arı, 2009, s. 23, 29; Demir, 2020, s. 61). Türkiye kabotaj hakkını, Lozan Barış Antlaşması'na ekli Ticaret Sözleşmesi'nin İkinci Kesimi'nde yer alan 9-11. maddeler kapsamında elde etmişti. İlgili maddelerde geçiş dönemi olarak tanımlanan sürenin bitmesinin ardından, TBMM'nin 19 Nisan 1926 tarihinde kabul ettiği 815 sayılı Kanun, yabancı bayraklı gemilere kabotaj yasağı getirmişti. Kanun, 1 Temmuz 1926'dan itibaren yürürlüğe girmişti (*Resmî Ceride*, 29 Nisan 1926, s. 1311; Baskıcı, 2003, ss. 759-764; Kıranlar, 2023, ss. 133-139; Sosyal, 2000, ss. 180-181).

Kabotaj Kanunu'nun yürürlüğe girmesinden sonra gerek Atatürk döneminde gerekse İkinci Dünya Savaşı ve sonrasında deniz taşımacılığının ilerlemesine yönelik çeşitli önlemler alınmıştı (As, 2013, ss. 389-510; Sezgin, 2007, ss. 103-116; Yurtoğlu, Yaz 2019/II, ss. 1450-1468). Bu süreçte denizcilik sektöründe Türk armatörleri de gelişmeye başlamıştı. Bu armatörlerden biri de Trabzon eşrafından Kırzade Şevki Bey'di. Osmanlı döneminde Giresun'da bakır madeni imtiyazı alan Kırzade Şevki Bey, daha sonra İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'na kayıtlı bir tüccar olarak faaliyette bulunmuştu. 1923 yılında Kırzade Şevki Bey, oğluyla birlikte Kırzade Vapur Şirketi'ni kurmuştu. Kırzadeler, mübadele sırasında satın alınan Kırzade ismini taşıyan gemiyle mübadilleri taşımış, ayrıca banka ve sigortacılık işleriyle uğraşmışlardı (*M. Orhan Kızıldemir Arşivi (Nülfir Beygo Bağışı)*, 100082, [t.y.]; Akyüz, 2022, s. 1090; Güvendiren, 2014, s. 114; Öndeş, 2016, ss. 65-66; Öndeş, 2017, s. 55). Daha sonra Kırzade Şirketi ve diğer bazı armatörler, 18 Eylül 1933 tarihinde kurulmuş olan Türk Vapurculuk Anonim Şirketi'ne katılmışlardı (*Yıllık Türk Deniz Ticareti*, 1926, s. 263; Güvendiren, 2014, s. 162). Bu süreçte Maindy Priority adını taşıyan, 1913 yılında İngiltere'de inşa edilen 1.738 gros tonluk ve 8 mil hızına sahip yük gemisi, 1927 yılında Türkiye Seyrisefain İdaresi tarafından satın alınıp ismi Sinop olarak değiştirilmişti. Gemi, 1934 yılına gelindiğinde Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü'ne bağlanmış, 1935 yılında Kırzade'ye ait şirkete satılmıştı. Gemi satın alındıktan sonra şilep haline getirilerek, kömür ve ticaret eşyası nakli için kullanılmaya başlanmıştı. 1938 yılına kadar devam eden armatörlük faaliyetinin ardından Kırzade bu sektörden çekilmişti. Kırzadelerin denizcilikten çekilmesiyle birlikte aynı şirketin genel müdürü olan Hamdi Selimoğlu ise 1937 yılında Sinop şilebini de satın alıp Hamdi Selimoğlu ve Şerikleri Firması'nı kurmuştu. Bu firma, Kırzade Şirketi'nin haklarıyla birlikte Kırzadelerin gemilerindeki baca forsları ve bayraklarındaki işareti aynen korumaya devam etmişti. Selimoğlu, İkinci Dünya Savaşı ve sonrasında gemileriyle Karadeniz'den kömür taşıyıp armatörlüğe devam etmiş, 1960 yılında denizcilik sektöründen ayrılmıştı (*M. Orhan Kızıldemir Arşivi (Nülfir Beygo Bağışı)*, 100082, [t.y.]; *M. Orhan Kızıldemir Arşivi (Nülfir Beygo Bağışı)*, 100086, [t.y.]; *Akşam*, 2 Aralık 1948, s. 1; *Vatan*, 2 Aralık 1948, s. 3; *Tasvir*, 3 Aralık 1948, s. 5; *Cumhuriyet*, 4 Aralık 1948, s. 2; Öndeş, 2016, ss. 67, 71, 320-321; Tutel, 1997, s. 176; *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I*, 1994, s. 159).

Deniz taşımacılığında faaliyet gösteren ve özellikle de kömür taşıyan yük gemilerinin güzergâhlarından biri de İstanbul-Zonguldak arasındaydı. Ancak bu güzergâhta yer alan Kefken Adası'nda bir barınağın olmayışı özellikle kış aylarında deniz kazalarına neden olmaktaydı. Nitekim bu makalenin konusunu teşkil eden Sinop şilebi faciasının gerçekleştiği 1948 yılından önce, bu bölgede çeşitli deniz kazaları yaşanıp can ve mal kaybına yol açmıştı (*T.B.M.M. Tutanak Dergisi [TBMM TD]*, 6.XII.1948, s. 43; Çıladır, *Zonguldak*, 10 Aralık 1948, s. 2).

Bu çalışmada, 30 Kasım-1 Aralık 1948 gecesi Kefken Adası açıklarında batan Sinop şilebine yönelik gelişmeler ve Kefken Barınağı'nın inşa süreci incelenmiştir. Sinop şilebi faciası, kamuoyunda geniş bir ilgi uyandırması ve Kefken Barınağı'na yönelik tartışmaları somutlaştırması açısından önem taşımaktadır. Çalışmada ağırlıklı olarak birinci el kaynaklar kullanılarak facianın gerçekleşmesi, kamuoyundaki yankıları ve Kefken Barınağı'nın inşa süreci ele alınmıştır.

2. KAZANIN GERÇEKLEŞMESİ VE İLK GELİŞMELER

Sinop şilebi, 27 Kasım 1948'de İstanbul Kömür Satış ve Tevzi Kurumu adına maden kömürü yüklemek üzere Zonguldak'a gitmiş, 30 Kasım saat 10.00'da İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İdaresi¹ için taşıdığı 2.450 ton kömür yüküyle mezkûr şehirden demir alarak İstanbul'a doğru hareket etmişti (*Son Posta*, 2 Aralık 1948, s. 1; *Vatan*, 2 Aralık 1948, s. 1; *Karaca, Hürriyet*, 3 Aralık 1948, s. 1; *Tasvir*, 3 Aralık 1948, s. 1; *Ulus*, 3 Aralık 1948, s. 1). Belirlenen programa göre Sinop şilebi, 1 Aralık sabahı Haliç'e girip yükünü Silahtarağa Elektrik Fabrikası'na boşaltacaktı. Ancak belirlenen tarihte şilebin gelmediğini gören Armatör Hamdi Selimoğlu, fırtına nedeniyle Ereğli Limanı'na sığınma ihtimalini de dikkate alarak telefon etmesine karşın bilgi alamamıştı. Bu süreçte Denizyolları telsiz kulesi de 30 Kasım akşamından itibaren Sinop şilebiyle telsiz bağlantısını kaybettiğini bildirmişti. Şirket yetkilileri yaşanan gelişme üzerine Kandıra Jandarma Komutanlığı'na başvurmuş ve Kefken sahillerinde iki kurtarma sandalı enkazıyla bir gemi kaptan köprüsü ve birçok tahta parçası bulunduğu, ancak tüm aramalara karşın mürettebata ait bir ize rastlanmadığı cevabını almıştı. Yapılan girişimler sonucunda şilebin battığını öğrenen Armatör Hamdi Selimoğlu ilgili makamlara başvurarak, gerekli önlemlerin alınıp mürettebatın aranmasına devam edilmesini talep etmişti (*Akşam*, 2 Aralık 1948, s. 1; *Son Posta*, 2 Aralık 1948, s. 7; *Vatan*, 2 Aralık 1948, s. 1, 3; *Tasvir*, 3 Aralık 1948, s. 5).

Kamuoyuna yansıyan ilk bilgilere ve Ulaştırma Bakanı Kasım Gülek'in açıklamasına göre Sinop şilebi, 30 Kasım-1 Aralık gecesi kömür yüküyle İstanbul'a gelirken Kefken Adası açıklarında çıkan şiddetli fırtınanın etkisiyle adanın kayalıklarına sürüklenerek batmıştı (*Akşam*, 2 Aralık 1948, s. 1; *Cumhuriyet*, 2 Aralık 1948, s. 4; *Son Posta*, 2 Aralık 1948, s. 1, 7; *Karaca, Hürriyet*, 3 Aralık 1948, s. 1). O sırada şilepte 21 mürettebat bulunmaktaydı. Şilebin birinci kaptanı Ali Dolan, ikinci kaptanı Talât Ülgezen'di (*Akşam*, 2 Aralık 1948, s. 1; *Hürriyet*, 2 Aralık 1948, s. 1; *Vakit Yeni Gazete*, 2 Aralık 1948, s. 3; *Son Posta*, 3 Aralık 1948, s. 7). Bazı haberlerde 21 kişilik mürettebatın yanı sıra Kaptan Ali Dolan'ın yeğeni ya da kız kardeşi olduğu öne sürülen bir kişinin daha Zonguldak'tan şilebe bindiği belirtilmesine karşın, daha sonra bu kişinin şilebe binmeyip Ereğli'de kaldığı bilgisi paylaşılmıştı (*Tasvir*, 3 Aralık 1948, s. 5; *Ulus*, 3 Aralık 1948, s. 3; *Vatan*, 5 Aralık 1948, s. 6). Ayrıca diğer bazı haberlerde, Sinop şilebinde Zonguldak Liman Başkanlığı'ndan habersiz bir şekilde Zonguldak'tan binen 7-8 yolcunun daha olduğu öne sürülmüştü. Ancak *Akşam* gazetesinin araştırmasına göre bu haber bir söylentiden ibaretti ve Türk Şilepçilik Limitet Şirketi de bu haberi doğrulamamıştı (*Akşam*, 4 Aralık 1948, s. 1; *Hürriyet*, 4 Aralık 1948, s. 4; *Tasvir*, 4 Aralık 1948, s. 3; *Ulus*, 4 Aralık 1948, s. 2).

Kazanın ardından mürettebattan kurtulan olup olmadığına dair kesin bir bilgiye ulaşılamamakla birlikte Kefken Adası'na şilepten kimsenin çıkmaması nedeniyle mürettebatın hayatından endişe duyulmuştu (*Son Posta*, 2 Aralık 1948, s. 7). Bununla birlikte ilk gelen haberlerde mürettebatın kurtulduğuna dair bilgiler paylaşılmıştı. Bu bağlamda sahilde cankurtaran sandallarına rastlanması nedeniyle mürettebatın altı saat uzaklıktaki Kandıra'ya geldiği tahmin edilmişti (*Ulus*, 2 Aralık 1948, s. 1). O sırada Zonguldak'tan gelmekte olan Suat şilebinin verdiği telsiz bilgisine göre de 21 kişilik mürettebatın tümü kurtulmuştu. Aynı şekilde Zonguldak Liman Başkanı'nın, Türk Şilepçilik Limitet Şirketi Ereğli acentesinden aldığı bilgiye göre Sinop şilebinin tüm mürettebatı, önce Kefken Adası'na çıkmış ardından Kandıra'ya geçmişti. Dolayısıyla şilebin tüm mürettebatı kurtulmuştu. Bu açıklamadan yola çıkılarak, Kefken sahillerinde bulunan cesedin Sinop mürettebatına ait olmayıp 10 gün kadar önce batan bir motorda boğulan denizcilerden birine ait olduğu düşünülmüştü (*Akşam*, 2 Aralık 1948, s. 1; *Karaca, Hürriyet*, 3 Aralık 1948, s. 1). Ancak daha sonra hem Suat şilebinin hem de Zonguldak Liman Başkanı'nın yanlış bilgi verdiği ve şilebin mürettebatından sadece iki kişinin Kaplan motoru tarafından kurtarılıp Kefken Adası'na çıkmayı başardıkları anlaşılmıştı. Kurtulanlar şilebin yağcısı Sabit Topçu ile gemici Fikri Aksüt'tü (*Akşam*, 3 Aralık 1948, s. 1; *Karaca, Hürriyet*, 3 Aralık 1948, s. 1; *Son Posta*, 3 Aralık 1948, s. 7; *Ulus*, 3 Aralık 1948, s. 1; *Türkyolu*, 4 Aralık 1948, s. 2). Mürettebatın İstanbul'daki aileleri gemi acentesine sürekli bir şekilde başvurarak iyi haberler almayı beklemişlerdi. Denizcilerin çok

¹ Osmanlı Devleti'nde yabancı şirketler tarafından yönetilen elektrik, tramvay ve tünel işletmeleri 1939'da millileştirilerek İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Umum Müdürlüğü adıyla İstanbul Belediyesi'ne devredilmişti (*T.C. Resmî Gazete*, 22 Haziran 1939, ss. 12043-12044; Karakoç, 2015, s. 508).

yetenekli ve değerli bir kaptan olduğunu söyledikleri Ali Dolan'ın ailesi de derin bir üzüntü içerisindeydi (*Akşam*, 3 Aralık 1948, s. 2; *Cumhuriyet*, 3 Aralık 1948, s. 4; *Vakit Yeni Gazete*, 3 Aralık 1948, s. 2).

Kazanın hemen ardından Kandıra Jandarma Komutanlığı olay yerine ve civardaki sahillere düzenli olarak kontrol ve kurtarma ekipleri yollamış, Kefken Liman İdaresi de denizde araştırmalar yapmaya başlamıştı. Ayrıca bir uçak olay yerini dolaşarak, haber alınamayan mürettebatı aramasına karşın herhangi bir kazazedenin izine rastlayamamıştı (*Akşam*, 3 Aralık 1948, s. 2; *Ulus*, 3 Aralık 1948, s. 3; *Hürriyet*, 4 Aralık 1948, s. 1; *Türkyolu*, 4 Aralık 1948, s. 2; *Ulus*, 4 Aralık 1948, s. 2; *Hürriyet*, 5 Aralık 1948, s. 1; *Hürriyet*, 7 Aralık 1948, s. 4). Daha sonra yerli halkın da katıldığı arama çalışmalarından da bir sonuç elde edilememişti. Yapılan araştırmalara rağmen Sinop kazazedelerine ait hiçbir cesede rastlanmaması mürettebatın kurtulduğu ihtimalini akla getirirse de daha yüksek olan ihtimal mürettebatın şileple birlikte batmış olmasıydı. Ayrıca araştırma sırasında Kefken sahilllerinde parçalanmış üç sandalın yanı sıra üçer cankurtaran simidi ve cankurtaran yeleğinin bulunması mürettebatın hayatta olmadığına yönelik endişeleri güçlendirmişti (*Akşam*, 4 Aralık 1948, s. 1; *Son Posta*, 4 Aralık 1948, s. 1, 7; *Vakit Yeni Gazete*, 4 Aralık 1948, s. 1; *Türkyolu*, 5 Aralık 1948, s. 1). Nitekim zaman içerisinde mürettebatın cansız bedenlerine ulaşılmaya başlanmış ve önce iki kişinin cesedi bulunmuştu (Karaca, *Hürriyet*, 3 Aralık 1948, s. 4; *Son Posta*, 3 Aralık 1948, s. 7; *Ulus*, 3 Aralık 1948, s. 3). Yaşanan gelişmeler üzerine Kocaeli Valisi Fazlı Güleç, arama ekiplerinin çalışmalarına devam ettiklerini bulunan naaşların haricinde iki kişinin de sağ olduğunu kamuoyuna açıklamıştı. Ardından yapılan araştırma sonucunda bazı naaşlara daha ulaşılmıştı (*Vakit Yeni Gazete*, 3 Aralık 1948, s. 2; *Türkyolu*, 4 Aralık 1948, s. 2; *Ulus*, 4 Aralık 1948, s. 2; *Hürriyet*, 5 Aralık 1948, s. 1; *Son Posta*, 5 Aralık 1948, s. 2; *Akşam*, 6 Aralık 1948, s. 1; *Akşam*, 8 Aralık 1948, s. 2; *Vakit Yeni Gazete*, 8 Aralık 1948, s. 1). Cesetlere ulaşılmamasının ardından naaşlar defnedilmeye başlanmıştı. İlk olarak iki gemicinin naaşları 5 Aralık 1948'de Kandıra'da defnedilmiş, dört mürettebatın cesedi İstanbul'a gönderildikten sonra 7 Aralık'ta toprağa verilmişti (*Vatan*, 5 Aralık 1948, s. 1, 6; *Akşam*, 7 Aralık 1948, s. 2; *Akşam*, 8 Aralık 1948, s. 2; *Hürriyet*, 8 Aralık 1948, s. 4; *Son Posta*, 8 Aralık 1948, s. 1; *Vakit Yeni Gazete*, 8 Aralık 1948, s. 1). Şilepte hayatını kaybedenler arasında yer alan bir mühendisin naaşı da Zonguldak'a toprağa verilmek üzere getirilmişti. Bu mühendisin naaşı da 8 Aralık'ta Zonguldak Valisi, Belediye Başkanı ve geniş bir halk kitlesinin katılımıyla toprağa verilmişti (*Ulus*, 8 Aralık 1948, s. 3; *Zonguldak*, 10 Aralık 1948, s. 2).

Yaralı olarak kurtarılan iki mürettebat Kefken Adası'ndan Kandıra'ya getirilmiş ve kendilerine sıcak yemekle elbise verilip dinlenmeleri sağlanmıştı (*Akşam*, 4 Aralık 1948, s. 1; *Yakup*, *Cumhuriyet*, 4 Aralık 1948, s. 3; *Vakit Yeni Gazete*, 4 Aralık 1948, ss. 1-2). Sabit Topçu, Kefken Adası'nda bulunduğu sırada bir gazeteciye kazaya yönelik değerlendirmesini aktarmıştı. Buna göre Sinop şilebi 30 Kasım günü saat 10.00'da Zonguldak'tan hareket etmişti. Gece 22.00 sularında başlayan fırtına 23.00-23.30 arasında bir kat daha artmış ve ortalığı yoğun bir sis kaplamıştı. Sonradan öğrendiklerine göre kaptan şilebi Kefken Adası'nın kuytu bir yerine sokarak kurtarmayı düşünmüştü. Ancak bu girişim sırasında şilep adanın civarında döküntü halinde bulunan taşlara çarpmıştı. Şilep şiddetli bir şekilde sarsılıp sağ tarafa doğru yatarken, yoğun bir yağmur başlamış ve herkes güverteye çıkmıştı. Büyük bir dalga güvertedekilerin bir kısmını denize sürüklemiş, kendisi ise bulduğu bir cankurtaran yeleğine sarılarak denize atlamıştı. Sabit Topçu'nun aktardığına göre daha sonra kendisinin yanına Fikri Aksüt de gelmiş ve ardından Kaplan motoru tarafından kurtarılıp Kefken Adası'na getirilmişlerdi. Burada askerler tarafından kendilerine giyecek ve yemek takviyesi yapılmış, bir gece Kefken'de kaldıktan sonra Kandıra'ya gidip Kızılay tarafından ağırlandırılmışlardı (Karaca, *Hürriyet*, 3 Aralık 1948, s. 4; *Vatan*, 5 Aralık 1948, s. 1; *Vakit Yeni Gazete*, 7 Aralık 1948, ss. 1-2). Sabit Topçu ve Fikri Aksüt 6 Aralık 1948'de İstanbul'a gelmişlerdi. Burada konuşan Sabit Topçu, korkunç faciadan nasıl kurtulduklarına kendilerinin de şaşırıldıklarını söylemişti (*Akşam*, 7 Aralık 1948, s. 2).

Sinop şilebinin batması üzerine ortaya çıkan ilk gelişmelerden biri de İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İdaresi'nin kömürsüz kaldığına yönelik söylentilerdi. Bunun üzerine bir açıklama yapan Genel Müdür İbrahim Baybora, şilebin batmasının kendilerini oldukça olumsuz etkilediğini belirtmekle birlikte idarenin kömürsüz kalmasının söz konusu olmadığını kaydetmişti. Ellerinde birkaç gün yetecek kömür

stoku bulunduğu gibi yola çıkan başka gemilerle ihtiyaçları karşılanacaktı (*Akşam*, 2 Aralık 1948, s. 1). Bu açıklamaya karşın daha sonraki haberlerde kömür sıkıntısına tekrar değinilmişti. Buna göre Sinop şilebinin batması İstanbul'un elektrik ve tramvay hizmetini de tehlikeye düşürmüştü. Zira İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İdaresi'nin elinde ancak üç günlük ihtiyat kömürü kaldığından başka yerlere verilecek kömürün idareye tahsisi gündeme gelmişti (*Şefik, Tasvir*, 4 Aralık 1948, s. 2). Başka bir habere göre de idarenin elinde ancak bir günlük ihtiyacı karşılayacak kömür kalmıştı. Aynı şekilde Denizyolları İdaresi'nin elinde de kömür kalmamıştı. Ancak daha sonra kömür sevkiyatı yapılarak sıkıntı giderilmişti (*Tasvir*, 7 Aralık 1948, s. 1, 5; *Tasvir*, 8 Aralık 1948, s. 2).

3. FACİANIN NEDENLERİNE YÖNELİK GÖRÜŞLER

Sinop şilebi faciasının ardından zaman içerisinde olayın nedenine yönelik çeşitli görüşler ortaya atılmıştı. Bu bağlamda faciadan kaptanın sorumlu olup olmadığı gündeme gelmişti. Denizcilik camiasında, Sinop Kaptanı Ali Bey'in 25 yıllık deneyimli bir denizci olduğu kaydedilmişti. Bu açıdan bölgenin kayalık ve tehlikeli bir yer olduğunu onun kadar bilebilecek denizci sayısı çok azdı. Teknede ya da makinede bir arıza olmaması halinde onun dahi çok tehlikeli olan Kefken Adası'na sığınması akıl dışıydı. Bu nedenle ya teknenin bir tarafında kaplamalar açılıp şilep su almaya başlamış ya da makinelerde bir arıza çıkmış ve bunun sonucunda da kaptan son çıkar yol olarak adaya sığınmaya mecbur kalmıştı. O ana kadar makinenin arızalandığına dair bir bilgi gelmemekle birlikte şilebin su almış olması oldukça yüksek bir ihtimaldi. Bununla birlikte denizcilik camiasına göre hava ne denli fırtınalı olursa olsun şilebin adaya sığınması mümkün değildi (*Hürriyet*, 4 Aralık 1948, s. 4; *Son Posta*, 4 Aralık 1948, s. 7; *Tasvir*, 4 Aralık 1948, s. 3; *Ulus*, 4 Aralık 1948, s. 2). Kazadan kurtulan iki mürettebat da Kaptan Ali Dolan'ın hiçbir şekilde sorumlu olmadığını öne sürmüşlerdi (*Vakit Yeni Gazete*, 7 Aralık 1948, s. 2). Kurtulan mürettebattan Sabit Topçu, kaptanlarını değerli bir denizci daha doğru bir ifadeyle de bir "deniz kurdu" olarak tanımlamıştı (*Akşam*, 7 Aralık 1948, s. 2).

Faciaya yönelik serseri mayın iddiası da ortaya atılmıştı. Buna göre Sinop şilebi Kefken Adası açıklarında bir serseri mayına çarparak batmıştı. Nitekim daha önceki raporlarda gemilere, Kefken'le Karadeniz Boğazı arasında serseri mayınlar görüldüğünden dikkatli olmaları tavsiye edilmişti (*Vatan*, 2 Aralık 1948, s. 3). Buna karşılık olay yerinde yapılan ilk araştırma sonucunda oluşan kanaate göre şilep Zonguldak'tan ayrıldıktan sonra bir süre normal bir şekilde yoluna devam etmiş, gece yarısı ise saatlerce süren bir fırtınaya yakalanmıştı. Bu sırada kaptan köprüsü tamamen uçmuş, maden kömürüyle dolu bulunan ambarlar ve kazan dairesi su almaya başlamıştı. Bunun üzerine şilep Kefken'e sığınmaya çalışmış, ancak denizin şiddeti ve görüş şartlarındaki bozukluk nedeniyle karaya oturmuştu. Şilep ilk hasarını iskele tarafından almış ve batmaya başlamıştı. Olay sahilden 30 kilometre uzakta gerçekleşmişti. Şilebin batmaya başladığını anlayan kaptan hemen tahliye emrini vermesine ve filikalar indirilip buradan uzaklaşmaya çalışılmasına karşın dalgalar filikaların alabora olup herkesin denize düşmesine neden olmuştu. Dolayısıyla facianın serseri mayın nedeniyle gerçekleştiği iddiası kanıtlanamamıştı (*Vakit Yeni Gazete*, 2 Aralık 1948, s. 1; *Son Posta*, 3 Aralık 1948, s. 1, 7; *Tasvir*, 3 Aralık 1948, s. 1, 5; *Ulus*, 3 Aralık 1948, s. 1, 3; *Vakit Yeni Gazete*, 3 Aralık 1948, s. 1).

Sinop şilebi faciasının olası nedenine ilişkin, şilebin dümen zincirinin kopması da gündeme getirilirken kesin kaniya soruşturma sonucunda varılacağı belirtilmişti (*Tasvir*, 5 Aralık 1948, ss. 1-2). Kazanın nedeni hakkında ağırlıklı şekilde tartışılan konu ise Sinop şilebinin üç hafta kadar önce Çanakkale civarında karaya oturarak hasar alması ve bu hasarın hızlı bir şekilde tamir edilmesi idi. Boş olarak Zonguldak'a gittikten sonra kömürle dönerken yakalandığı fırtınanın etkisiyle eski hasarlarının tekrar ortaya çıktığı ve şilebin bu nedenle battığı şeklinde tahminler öne sürülmüştü. Eğer şilebin su aldığı ve bu nedenle en baştan kara etmek zorunda kaldığı anlaşılırsa o zaman tamirde yapılan bir hata üzerinde durmak gerekirdi. Bununla birlikte yapılacak araştırma gerçek durumu ortaya çıkarıp herhangi bir ihmal olup olmadığını gösterecekti (*Akşam*, 2 Aralık 1948, s. 1; *Ulus*, 3 Aralık 1948, s. 3; *Son Posta*, 4 Aralık 1948, s. 7). Aynı konuya yönelik başka bir değerlendirmede, Sinop'un genç sayılabilecek şileplerden biri olduğu ve kaptanının da deneyimli olduğu kaydedilmişti. Bu denli deneyim sahibi olan Ali Kaptan, fırtınalı havalarda sağlam bir barınağı olmayan sahillerin açık denizden daha tehlikeli olduğunu bilmesine rağmen kayalık Kefken sahillerine sığınmak istemişti. Bu durum, şilebin

üç hafta Çanakkale’de karaya oturmasından sonra hızlı bir şekilde tamir edilen hasarının yeniden ortaya çıktığı şüphesini doğurabilirdi. Bu nedenle şilebin fırtınada ilerleyemeyeceğini düşünen kaptan Kefken’e sığınmak zorunda kalmış olabilirdi (Şefik, *Tasvir*, 3 Aralık 1948, s. 2). Bu iddialara karşılık kazadan kurtulan mürettebat şilebin öne sürüldüğü kadar çürük olmadığını ifade etmişti. Dolayısıyla Çanakkale’deki kaza sonrasında şilebin iyi tamir edilmediği yönündeki iddialar doğrulanamamıştı (*Tasvir*, 3 Aralık 1948, s. 5; *Akşam*, 7 Aralık 1948, s. 2). Konuya yönelik bir yazıda da Çanakkale’deki tamiratın yetersiz olduğu yönündeki iddialara şilebin kayıtlı bulunduğu Marmara Bölgesi Liman ve Deniz İşleri Müdürlüğü’nün cevap verebileceği belirtilmekle birlikte, bir armatörün kışın Karadeniz’e çıkacak şilebini iyi bir şekilde tamir ettirmeden denize çıkarmasının düşünülemeyeceği vurgulanmıştı (*Cumhuriyet*, 4 Aralık 1948, s. 2).

Facianın gerçekleşme nedenine yönelik iddialar sürekli gündemde tutulurken, Cumhuriyet Savcılığı bir soruşturma başlatmıştı. Ayrıca facianın ardından şilebin sahibiyle iki mühendis olay yerinde inceleme yapmak üzere Kandıra’ya gitmiş, Bölge Liman Başkanlığı Fen Heyeti ile Denizyolları müfettişleri de konuyu şilebin batış şekline göre idari yönden incelemeye almışlardı. İki mürettebatın ifadeleri, şilebin Cebeci kayalıklarına baştan kara ettiği düşüncesini güçlendirmişti. Şiddetli çarpma sonucunda şilebin burun kısmından batması gerekirken, kış tarafından batması da Fen Heyeti’nin dikkatini çekmişti. Bunun yanı sıra daha önce tamir edilen şilebin ambarların altındaki yamaların sökülmesi nedeniyle batma ihtimali üzerinde de durulmuştu (*Vakit Yeni Gazete*, 4 Aralık 1948, s. 2; *Son Posta*, 5 Aralık 1948, ss. 1-2; *Tasvir*, 5 Aralık 1948, s. 1; *Türkyolu*, 5 Aralık 1948, s. 1).

Sinop şilebi hakkında, kamuoyuna yansıyan bazı başka iddialar da ortaya atılmıştı. Buna göre Karadeniz’e çıkmadan önce İzmir Limanı’nda bulunan şilebin ilgili makam tarafından havuzlanması ve bu sırada pusulasının da kontrol edilip düzeltilmesi gereği şilep yetkililerine bildirilmişti. Buna karşın gerekli işlemler yapılmadan şilebin sefere çıkarıldığı, şilep Kabataş önlerindeyken telgraf hatlarında bazı arızalar yaşandığı ileri sürülmüş ve sonrasında facia gerçekleşmişti. Yetkili makamlar bu iddiaları da dikkate alıp soruşturmalarını genişletmişlerdi. Ayrıca söz konusu ihmal iddialarına yönelik muhalif milletvekillerinden bazılarının TBMM’ye bir önerge verecekleri de dile getirilmişti (*Vatan*, 17 Ocak 1949, s. 2). Ancak ilerleyen zamanda söz konusu önerge verilmemiştir. Ayrıca Sinop şilebi faciasının soruşturma sonucuna yönelik bir bilgiye rastlanmamıştır.

Facianın nedenlerine yönelik kamuoyundaki tartışma sırasında şilebin teknik donanımına yönelik görüşler de dile getirilmişti. Bu çerçevede şilebin telsiz sisteminin çok iyi, makineleri ve teknesinin de oldukça sağlam olduğu belirtilmişti (*Cumhuriyet*, 2 Aralık 1948, s. 4). Buna karşılık ağır yük taşıyan bir şilebin şiddetli fırtınada 8 millik hızının yeterli olmadığı öne sürülmüştü. Bu açıdan şilep Kefken Adası’na yaklaştığı sırada güçlü bir sağanak şilebin kayalıklara çarpmasına yol açmış ve açılan rahnelerden içeri dolan su ağır yüklü şilebi batırmıştı. Bu kaza deniz ticaret filosundaki şileplerin de yeni, sağlam ve nispeten hızlı olmaları gerekliliğini göstermişti (*Cumhuriyet*, 4 Aralık 1948, s. 2). Teknik incelemeye odaklanan bir değerlendirmeye göre de son gerçekleşen olay gerek iç gerekse dış hatlarda işleyen gemilerin teknik durumlarının bir kez daha ayrıntılı bir şekilde gözden geçirilmesi gerektiğini ortaya koymuştu. Yapılacak teknik incelemenin Sinop şilebinin özellikle olumsuz hava koşullarında sefer yapmaya uygun olmadığını göstermesi halinde, bazı sorumluların aranması gerekecekti. Zira gemi değerli olmakla birlikte bir denizci gemiden çok daha fazla önemliydi. Bu açıdan yeni kazaların yaşanmaması adına sözü edilen kontrollerin yapılması gerekiyordu (Emeç, *Son Posta*, 5 Aralık 1948, s. 1, 7).

4. SİGORTA KONUSU

Sinop şilebi faciasının sonrasında kamuoyunda gündeme gelen diğer bir konu şilep ve mürettebatın sigortalıydı. Öncelikle yapılan tahminlere göre şilebin yüküyle birlikte karşı karşıya kalacağı zarar 4,5 milyon lirayı bulmaktaydı (*Tasvir*, 3 Aralık 1948, s. 5). Sinop şilebi, 1925 yılında kurulan Anadolu Sigorta tarafından 1936 yılında teşkil edilen Ankara Sigorta Şirketi’ne sigortalı olmasına karşın kamuoyuna yansıyan bazı haberlerde, İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İdaresi adına gelmekte olan şilep içerisindeki kömürün sigortalanmadığı ileri sürülmüştü. Bu durumda, Etibank ile İstanbul Elektrik,

Tramvay ve Tünel İdaresi arasında bir anlaşmazlık çıkması söz konusuydu (*Son Posta*, 2 Aralık 1948, s. 7; *Son Posta*, 5 Aralık 1948, s. 2; *Ulus*, 5 Aralık 1948, s. 3; Toprak, 2023, ss. 182, 198-200). Bu iddialara karşın Şilebin Ankara Sigorta Şirketi'ne mürettebatıyla birlikte 150 bin liraya sigortalanırken Şilebin yükünün sigorta miktarı 76 bin lira olarak açıklanmıştı. Bu açıdan İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İdaresi, sigorta bedelini ilgili şirketten tahsil edecekti (*Vakit Yeni Gazete*, 2 Aralık 1948, s. 3; *Tasvir*, 3 Aralık 1948, s. 5; *Ulus*, 3 Aralık 1948, s. 3; *Hürriyet*, 5 Aralık 1948, s. 1; *Akşam*, 6 Aralık 1948, s. 1; *Tasvir*, 6 Aralık 1948, s. 5; *Ulus*, 6 Aralık 1948, s. 1).

Sigorta konusu faciada hayatını kaybedenlerin ailelerine yapılacak yardım açısından da önem taşıyordu. Sinop Şilebinin kaptanı ile çarkçıbaşısı 2.500, ikinci çarkçı ile ikinci kaptan 1.500, loströmolar 750, mürettebat ise 500 liraya sigortalanmışlardı. Dolayısıyla sigorta şirketi söz konusu meblağları hayatını kaybedenlerin ailelerine ödeyecekti. Bunun yanı sıra hayatını kaybedenlerin ailelerine maddi yardım konusunda Denizyolları İdaresi de harekete geçmişti. Böylece görevi uğrunda canlarını kaybedenlerin ailelerine vicdani olmaktan öte kanuni açıdan yardım edilecek ve bu yardımı da belirtilen sigorta bedelleri teşkil edecekti. Konuya ilişkin konuşan Armatör Hamdi Selimoğlu da mürettebatın sigortalı olduğuna dikkat çekerek, ölenlerin ailelerine o an için sigorta karşılığı olan paranın verileceğini söylemişti. Şirketin ayrı bir yardımda bulunmasını düşünmekle beraber bunun henüz kesinleşmediğini, ancak ellerinden gelen yardımı yapmaktan çekinmeyeceklerini ifade etmişti (*Cumhuriyet*, 8 Aralık 1948, s. 3; *Hürriyet*, 8 Aralık 1948, s. 4; *Son Posta*, 8 Aralık 1948, s. 1, 6). Ayrıca Armatörler Birliği, Ulaştırma Bakanlığı, İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İdaresi ve Kızılay kazada ölenlerin ailelerine yardım için hazırlığa başlamışlardı. Diğer bazı armatörlerin de yapılacak yardıma katkı sağlayacakları anlaşılmıştı (*Tasvir*, 5 Aralık 1948, s. 2).

Sinop Şilebi faciasının gerçekleştiği 1948 yılında, henüz bir deniz iş kanunu çıkarılmamıştı. O sırada, daha önce 8 Haziran 1936 tarih ve 3008 sayılı İş Kanunu ile 27 Haziran 1945 tarih ve 4772 sayılı İş Kazalarıyla Meslek Hastalıkları ve Analık Sigortaları Kanunu yürürlükte bulunuyordu. Ancak her iki düzenleme de deniz nakliyatına yönelik hükümleri içermiyordu (*T.B.M.M. Zabıt Ceridesi [TBMM ZC]*, 10.III.1954, s. 1; *T.C. Resmî Gazete*, 15 Haziran 1936, ss. 6621-6639; *T.C. Resmî Gazete*, 7 Temmuz 1945, ss. 9021-9025).

Sigorta konusuna yönelik bir değerlendirmede de o sırada kazalara karşı denizcilerin sigortalı olmalarına yönelik kanuni bir zorunluluk bulunmadığı hatırlatılmıştı. Dolayısıyla armatörler konuyu vicdani açıdan ele alıp gemileriyle birlikte mürettebatlarını da sigorta ettiriyorlardı. Bu açıdan bu sigortayı hiç yaptırmamak ya da düşük bir bedel üzerinden yaptırmak mümkündü. Sinop Şilebi mürettebatı çeşitli bedeller üzerinden sigortalanmakla birlikte Türk lirasının değerinin İkinci Dünya Savaşı'na göre 5 kat daha düşük olduğu dikkate alındığında bu sigortaların asla yeterli olmadığı anlaşılmaktaydı. Zira 5 katlık para kaybı hesaba katıldığında gemi kaptanı aslında 400, gemiciler ise 150 liraya sigortalanmış oluyorlardı. Bir insanın değerinin 150 lira olması ise kabul edilemezdi. Bu açıdan söz konusu değerlendirmeye göre denizcilerin zorunlu şekilde sigortalanmalarını sağlayacak bir kanun çıkarılmalı, Sinop kazasında hayatını kaybedenlere sigorta bedellerinin dışında ayrıca tazminat verilmeli ve bu tazminatı da o güne kadar bir sigorta kanununu yürürlüğe koymayan hükûmet ödemeliydi (*Cumhuriyet*, 4 Aralık 1948, s. 2). Sigorta konusundaki eksiklik, Demokrat Parti [DP] döneminde 10 Mart 1954 tarih ve 6379 sayılı Deniz İş Kanunu çıkarılarak giderilecekti (*T.C. Resmî Gazete*, 20 Mart 1954, ss. 8742-8746).

5. KEFKEN ADASI'NDAKİ EKSİKLİKLER VE KEFKEN BARINAĞI KONUSU

Sinop Şilebi faciasının ardından Kefken Adası'ndaki eksiklikler dile getirilmiş ve özellikle Kefken Barınağı yapılması üzerinde durulmuştu. Bu bağlamda kazadan sonra denizcilik camiasında Kefken feneri konusu gündeme gelmişti. Yetkililerin belirttiğine göre yıllardan beri söylenip başvuru da yapılmasına karşın Kefken önündeki kayalıklara bir fener konulmamıştı. Bu konuda görüş bildiren bir gemi sahibine göre o gün Sinop Şilebinin yaşadığı sıkıntıyla daha önce aynı yerde başka gemi ve motorlar da karşılaşmışlardı. Dolayısıyla fener işi çözülmeden Kefken önünde bu tür kazaların yaşanması ihtimali her zaman için mevcuttu. Aslında Kefken Adası bir sığınma yeri olmakla birlikte

fenersiz kayalar nedeniyle tüm deniz araçları büyük bir tehlike altında bulunuyordu (*Akşam*, 5 Aralık 1948, s. 3; *Vatan*, 6 Aralık 1948, s. 3).

Fener konusunu vurgulayanlardan biri de arama çalışmalarına katılan Suat vapurunun ikinci kaptanı Hüseyin Şahinkaya'ydı. Ona göre Ereğli ile İstanbul arasında sığınılacak tek yer Kefken Adası'ydı. Burası yassı bir ada olup batı sahillerinde irili ufaklı kayalar bulunmaktaydı. Adanın doğu sahili ise çok sığ olduğundan buradan yanaşılması mümkün değildi. Dolayısıyla adayı ve kayalıkları dolaşıp batı sahilinden girilmesi gerekiyordu. Ancak kayalık olan bu alanda tek bir fener bile bulunmadığından geceleri bu kayalıkları görmek mümkün değildi. Sinop şilebi de birdenbire ağırlaşan fırtına nedeniyle bu adaya sığınmak istemişse de kayaların bitiş noktasında bir kırmızı fener olmayışı nedeniyle kaptan yolunu şaşırmış ve sonuçta şilep kayalıklara çarpıp batmıştı (*Cumhuriyet*, 6 Aralık 1948, s. 1, 3; *Vakit Yeni Gazete*, 6 Aralık 1948, ss. 1-2).

Kefken'deki kurtarma teşkilatının bulunmayışı da öne çıkarılan eksikliklerden biriydi. Bir denizcinin görüşüne göre Karadeniz şiddetli fırtınaların yaşandığı bir yer olmasına karşın buradaki kurtarma teşkilatı çok yetersizdi. Kurtarma teşkilatı Şile'den öteye geçmezken buradaki teşkilatın araçları da istenen düzeyde değildi. Bu açıdan en azından Zonguldak'a kadar çeşitli kurtarma ve işaret istasyonları kurulması gerekiyordu. Böylece fırtınalı ve sisli havalarda bu istasyonlar yolda bulunan gemilere çeşitli işaretlerle rotalarını belirleme imkânı verecek, bir talep karşısında da yardım edebilecek olanaklara sahip olmalıydı. Kefken önlerindeki faciaların nedeni de bu istasyonların yokluğu idi. Dolayısıyla bu düzenlemeler yapılsaydı, bölgedeki facialarda canlarını kaybeden vatandaşların bir kısmı ya da tümü kurtarılabilirdi (Savcı, *Vatan*, 4 Aralık 1948, s. 2).

Söz edilenlerin dışında, Kefken Adası'na yönelik en önemli eksiklik olarak burada bir barınağın bulunmayışı gösterilmişti. Bölge basınındaki bir değerlendirmede, Kefken sahillerinin ne denli tehlikeli olduğuna işaret edilerek, burada bir mendirek yapılmasının artık bir zorunluluk olduğu vurgulanmıştı. Bu mendireğin yapımının gecikmesi halinde Sinop benzeri facialar yaşanmaya devam edecekti. Bu açıdan söz konusu mendireğin yapımı için Bayındırlık Bakanlığı'nın girişimde bulunması gerekiyordu (Baykal, *Türkyolu*, 4 Aralık 1948, s. 1, 3). Asım Us da yaşanan felaketin "görünür bir kaza eseri" olduğu görüşündeydi. Zira Kefken Adası Zonguldak'tan İstanbul'a kömür getiren şilepler için çok az bir masraf ve emekle can kurtaracak bir sığınak haline getirilebilirdi. Ancak Ereğli ve Trabzon Limanları için 30-40 milyon lira harcanması göze alınmasına karşın bu miktarın %1'i karşılığında yapılabilecek bu işin geciktirilmesinden dolayı her yıl bu tür kazalar olmaktaydı. Nitekim Eylül 1943'te Erzurum vapuruyla Kefken açıklarından geçen Kaptan Sıtkı Tosun, Kefken Adası'na taş dökülerek buranın bir liman haline dönüştürülebileceği görüşünü dile getirmişti. Sinop şilebi faciasının Sıtkı Kaptan'ın ne denli haklı olduğunu ortaya koyduğunu vurgulayan Asım Us'a göre Bayındırlık Bakanlığı bünyesinde bu limana yönelik bir proje olması muhtemeldi. Bu açıdan Kefken'e yönelik daha önce hazırlanmış bir proje varsa bu yürürlüğe konulmalı, aksi takdirde yeni bir proje yapılmalıydı. Böylece gemiler fırtınalı havalarda güvenli bir sığınak bulacak ve "görünür kazaların" önüne geçilebilecekti (Us, *Vakit Yeni Gazete*, 6 Aralık 1948, ss. 1-2).

Kazada hayatını kaybeden Zonguldaklı mühendisin toprağa verilmesinden sonra yapılan benzer bir değerlendirmeye göre de Zonguldak ile İstanbul Boğazı'nın hemen hemen ortasında yer alan ve yıllardan beri Türk denizcilerinin mezarı haline gelen Kefken'e bir sığınak limanı yapılması gerekiyordu. Gemiler için bir güvence olacak bu sığınak limanı, insan ve mal kaybını önleyecek olması nedeniyle aynı zamanda iktisadi bir liman özelliğini de taşıyacaktı (Çıladır, *Zonguldak*, 10 Aralık 1948, s. 2).

Sinop şilebi faciası ve Kefken'de bir barınak inşa edilmesi gerekliliği TBMM bünyesinde de tartışılmıştı. Devlet Limanları İşletme Genel Müdürlüğü, 1942 yılı kesin hesap görüşmesinin yapıldığı 6 Aralık 1948 tarihli TBMM oturumunda söz alan Cumhuriyet Halk Partisi [CHP] Aydın Milletvekili Mithat Aydın, Kefken'deki kazadan söz ederek, her yıl bu bölgede on Karadenizli gencin hayatını kaybettiğini ve bu konuların her yıl Meclis'te konuşulduğunu söylemişti. Bu açıdan kendisi Başbakan'dan iki ada arasının bir liman haline getirilmesini rica etmişti. Nitekim Bayındırlık Bakanlığı bu işin 2 milyon liraya yapılabileceğini belirlemiş ve bu konuda bir proje hazırlamıştı. 2 milyon lira gibi çok önemli olmayan bir

parayla bu limanın yapılması halinde küçük vapur ve motorlar buraya sığınabileceklerdi. Böylece gelecekte olması muhtemel bu gibi kazalar önleneceğinden, kendisi bu projenin gelecek yılki bütçede düşünülmesini Başbakan ve hükûmetten rica etmişti (TBMM TD, 6.XII.1948, ss. 43-44; TBMM Albümü 1920-2010, 1. Cilt, 2010, s. 452).

CHP Kocaeli Milletvekili Şükür Okan da daha önce Ereğli ve Kefken hakkında bazı açıklamalarda bulunduğunu hatırlattıktan sonra Sinop şilebinin batmasının herkesi çok üzdüğünü ifade etmişti. Kendisinin daha önce vurguladığı gibi Kefken Adası, Zonguldak ile İstanbul arasında orta noktadaydı ve küçük bir çalışmayla burada gemilerin barınması sağlanabilirdi. Bu noktada CHP Rize Milletvekili Saim Ali Dilemre'nin kaç geminin barınabileceği yönündeki sorusu üzerine tam sayının hesaplanması gerekmele birlikte burada birçok geminin barınabileceği cevabını vermişti. Ona göre bu barınağın yapılması çok önemliydi; zira Kefken Adası civarından tüm İstanbul ve çevresinin yakacak ihtiyacı gelmekteydi. Barınak olması halinde Zonguldak'tan kalktıktan sonra fırtınaya yakalanan bir gemi ileri ya da geri gitmek yerine orta noktadaki Kefken Adası'na sığınabilirdi. Barınağın maliyeti 2,5 milyon lira gibi düşük olmakla birlikte yaşanan sıkıntılı ortamda hükûmetin bunu yapması mümkün olmayabilirdi. Ancak iki adanın arası moloz ve eski gemilerle doldurularak bir çözüm üretilebilirdi. Bu önerilere karşılık Bayındırlık Bakanı Nihat Erim, Kefken Adası konusunun kendilerini bir süredir ilgilendirdiğini ve bakanlıklarının burasının bir liman haline getirilmesi için inceleme yaptığını açıklamıştı. O sırada inşası devam eden Ereğli Limanı yakında tamamlanacaktı ve buradan getirilecek dökme araçlarıyla iki ada arası doldurulup ucuz bir sığınak elde edilebilecekti (TBMM TD, 6.XII.1948, s. 44; TBMM Albümü 1920-2010, 1. Cilt, 2010, s. 484, 496).

Nihat Erim'in açıklamasından sonra yapılan bir değerlendirmede, yarım asırdan beri Kefken kıyılarında birçok gencin boğularak hayatını kaybettiği belirtilerek, Kefken'e bir liman yapılması kararının çok doğru olduğu ifade edilmişti. Böylece insanların hayatları ve gemilerin yükleri kurtulacağı gibi kışın fırtınalı havalarda meydana gelen dalgaların kıyılardaki köy ve kasaba halkına verdiği rahatsızlık da ortadan kalkacaktı (Yüce, *Türkyolu*, 8 Aralık 1948, s. 1).

6. KEFKEN BARINAĞI'NA YÖNELİK ÇALIŞMALAR

Sinop şilebi faciası, Kefken'e bir barınak limanı yapılmasına yönelik çalışmaları somutlaştırmakla birlikte aslında buna yönelik ilk planlama daha öncesinde yapılmıştı. 21 Temmuz 1946'da yapılan seçimlerden sonra kurulan Recep Peker Hükûmeti'nin 14 Ağustos'ta TBMM'de okunan programında, diğer limanlarla birlikte Kefken ara limanının da 10 yıl içerisinde tamamlanacağı belirtilmişti (*Hükûmetler-Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri*, 2013, s. 426; Yurtoğlu, Güz 2019, s. 522). Ancak Sinop şilebi faciasına kadar olan zaman diliminde bu konuda somut bir adım atılamamıştı. Faciadan sonra 1948 yılı sonu ve 1949 yılı başında çıkan haberlerde, hükûmetin Zonguldak ile İstanbul'un tam ortasında bulunan Kefken Adası'na küçük bir liman yapılmasına karar verdiği bilgisi paylaşılmıştı. Adanın yan tarafında serpinti halinde bulunan küçük adacıkların aralarının doldurulmasıyla yapılacak bu liman, fırtınalı havalarda en az 8-10 gemiyle 30-40 motorun sığınmasını sağlayacaktı. Limanın yapımına başlanması için Bayındırlık Bakanlığı tarafından gerekli emirler verilirken, maliyetin 1,5 milyon lira olması planlanmıştı (*Zonguldak*, 24-31 Aralık 1948, s. 1; *Türkyolu*, 7 Ocak 1949, s. 1, 3). Daha sonraki bir haberde ise son facianın da ortaya koyduğu üzere Kefken'e bir fener konulması gerektiği kaydedilmişti (*Zonguldak*, 9 Ağustos 1949, s. 2). Ancak bu haberden bir ay sonra gerçekleştirilen Ulaştırma Bakanlığı'nın 1949 yılı bütçe görüşmelerinde DP adına söz alan Zonguldak Milletvekili Ali Rıza İncealemdaroğlu, her yıl sözü edilmesine karşın Kefken Adası'na bir sığınak limanı yapılamadığını söylemişti. Bu iş Bayındırlık Bakanlığı bütçesine dâhil olmakla birlikte Ulaştırma Bakanlığı'nın bir ihmali söz konusuydu. Deniz taşıtlarının kendilerini korumak için Kefken'e geldiklerinde yaşadıkları tehlikelerin herkesçe bilindiğini kaydeden milletvekiline göre az bir maliyetle yapılabilecek bir işin tamamlanamaması nedeniyle denizciler zarar gördüklerinden şikâyetleri de yüksek düzeydeydi (TBMM TD, 27.II.1949, s. 904, 913). Bu görüşmelerin ardından 31 Mayıs 1949'da kabul edilen 5414 sayılı Kanun'la bu konuda bir adım atılmıştı. Kanuna göre yurdun ve kıyılardaki şehir ve kasabaların ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla iskele, rıhtım ve küçük barınakların inşası için Bayındırlık Bakanlığı'na mali yetki verilmişti (T.C. *Resmî Gazete*, 6 Haziran 1949, s. 16258).

Zonguldak Milletvekili Ali Rıza İncealemdaroğlu ertesi yıl, Bayındırlık Bakanlığı'nın 1950 yılı bütçe görüşmelerinde benzer eleştirilerde bulunmuştu. Kendisi geçen yılki dileğini hatırlattıktan sonra Kefken Adası'nın her yıl 10-15 Türk gemisinin batmasına neden olduğunu ifade etmişti. Kefken'in İstanbul'a yaklaşık 90, Ereğli'ye de 50 mil olması nedeniyle özellikle kışın her türlü deniz aracı Kefken Adası'na sığınmak zorunda kalıyordu. Belirli dönemlerde de burada 10-15 gün bulunuyorlardı. Bu açıdan bir süredir ihmal edilen bu işin tamamlanarak buraya bir liman yapıp bir telefon tesisatı kurulması gerekiyordu. Millet Partisi Sinop Milletvekili Enver Kök de Kefken'in önemine işaret ederek, burayı bir telefon hattıyla Kandıra'ya bağlayıp önüne basit bir mendirek yapılması gerektiğini vurgulamıştı. Zira birkaç yüz bin liralık bu işin yapılmaması yüzünden Kefken Adası, bir ada olmaktan öte denizcilerin hayatlarını kaybettikleri bir bölge haline dönüşmüştü (*TBMM TD*, 21.II.1950, ss. 929, 939-940, 943, 945; *TBMM Albümü 1920-2010*, 1. Cilt, 2010, s. 500; Tunaya, 1995, s. 712). Bu eleştirilere cevaben konuşan Bayındırlık Bakanı Şevket Adalan liman, ara liman, barınak ve iskele yapımı için 10 yılda 142 milyon lira harcanacağını ve Kefken Barınağı'nın da bu program içerisinde yer aldığını açıklamıştı. Çanakkale İskeleyi ile Kefken arasında yapılacak barınak öncelikli işler arasında yer almaktaydı. Bununla birlikte bu iş, bazı milletvekillerinin öne sürdükleri gibi üç dört yüz bin lirayla yapılabilecek düzeyde olmayıp tahmini bedeli 2 milyon 600 bin lira olarak belirlenmişti (*TBMM TD*, 21.II.1950, s. 948, 951).

Kefken Barınağı, CHP döneminde bitirilemediğinden söz konusu işe DP döneminde de devam edilmişti. Bu bağlamda 31 Mayıs 1949'da kabul edilen 5414 sayılı Kanun çerçevesinde Bakanlar Kurulu'nun aldığı 5 Temmuz 1950 tarihli kararla, içerisinde Kefken Barınağı'nın da olduğu bir dizi yatırıma başlanılmıştı. Söz konusu kanun kapsamında Bayındırlık Bakanlığı 1951 yılı yatırım bütçesinin iskele küçük barınaklar bölümüne 2,5 milyon lira konmuş ve hazırlıkları tamamlanan Kefken Barınağı'nın yapımına 1951 yılında başlanacağı açıklanmıştı (*TBMM TD*, S. Sayısı 50, 19.II.1951, s. 258, 264). Ardından 1952 yılı içerisinde Kefken Barınağı taahhüde bağlanmıştı (Yurtoğlu, Güz 2019, s. 526). Bu gelişmeden sonra Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu, TBMM'nin 28 Kasım 1952 tarihli oturumunda, DP İstanbul Milletvekili Ahmet Hamdi Başar'ın daha önce yönelttiği limanlara yönelik bir soruyu cevaplayarak, Kefken Barınağı ve diğer limanların yapılmasıyla birlikte İstanbul liman trafiğinin olumlu etkileneceğini söylemişti (*TBMM TD*, 28.XI.1952, ss. 343, 346-347; *TBMM Albümü 1920-2010*, 2. Cilt, 2010, s. 567).

1954 yılı başında Kefken Barınağı'nı da ilgilendiren yeni bir kanun kabul edilmişti. Kanun gerekçesinde, 1949 yılında çıkarılan 5414 sayılı Kanun'la ele alınamayan her türlü liman, iskele, rıhtım, mendirek ve barınakların inşaatlarının yapılması da dâhil olmak üzere liman işlerine yönelik bir düzenlemenin gerekliliği vurgulanmıştı (*TBMM TD*, S. Sayısı 62, 27.I.1954, s. 1). Söz konusu düzenleme 27 Ocak 1954 tarihinde 6237 sayılı Kanun olarak kabul edilmişti. Buna göre ülke kıyılarındaki şehir ve kasabaların ihtiyaçlarını karşılamak üzere iskele, rıhtım, mendirek, barınak ve liman inşaatıyla diğer limancılık işlerinin yapılması amacıyla yıllık ödeme miktarı 30 milyon lirayı geçmemek üzere 300 milyon liraya kadar gelecek yıllara dair geçici taahhütlere girişmeye Bayındırlık Vekili ve faizleriyle birlikte bu miktarın %50'sini geçmemek üzere bono çıkarmaya Maliye Vekili yetkili kılınmıştı (*T.C. Resmî Gazete*, 4 Şubat 1954, ss. 8097-8098). Ancak 1954 yılı sonuna gelindiğinde Kefken Barınağı tamamlanamamıştı. Bunun üzerine sözlü cevaplanması için bir soru önergesi veren DP Kocaeli Milletvekili Cemal Tüzün, her yıl deniz kazalarının Kefken civarında olduğunu belirterek, Kefken Barınak liman inşaatının bitirilememesinin nedenini sormuştu. Bu soruyu 22 Kasım 1954 tarihinde cevaplayan Nafia Vekili Kemal Zeytinoğlu, 2,5 milyon liraya mal olacak Kefken Barınağı inşaatının devam ettiğini söylemişti. Kefken Adası civarı sürekli bir şekilde fırtınaya maruz kaldığından inşaat için yılda ancak 100-150 gün çalışılabiliyordu. Ayrıca arazinin durumu itibarıyla mendirekte kullanılacak taşların denizden nakledilmesi zorunlu olmakla birlikte bu bölgedeki taş ocakları istenilen büyüklükteki taşları temin edemiyordu. Bu nedenle 30 ton ağırlığındaki mendirek şevlerinde kullanılacak taşlar suni bloklar halinde yapılmaktaydı. Tüm bu geciktirici etkenlere rağmen inşaatın 1955 yılı sonlarına doğru tamamlanmasına çalışılıyordu (*TBMM ZC*, 22.XI.1954, ss. 133-134; *TBMM Albümü 1920-2010*, 2. Cilt, 2010, s. 651).

TBMM'nin 29 Kasım 1954 tarihli oturumunda ise Cemal Tüzün'ün soru önergesini Münakalât Vekili Muammer Çavuşoğlu cevaplamıştı. Kefken'de yapımı süren mendireğin bu bölgeyi bir barınak limanı haline getirip olumsuz hava koşullarında gemilerin güvenli olan mendireğe girerek kazaların önleneceğini savunan Muammer Çavuşoğlu, Kefken Adası'nda bir deniz feneri inşası için 1951 yılında bir ihale açıldığı bilgisini vermişti. Ancak aynı yıl Nafia Vekâleti tarafından Kefken Barınağı'nın yapılmasına karar verilmiş ve söz konusu deniz fenerinin inşa edilecek mendireğe yakın olması nedeniyle fayda sağlamayacağı dikkate alınarak yapımı ertelenmişti. Deniz fenerinin, halen yapımı devam eden mendireğin tamamlanmasından sonra bu mendireğin ucuna konulması uygun görülmüştü. Bu açıklama üzerine söz alan Cemal Tüzün, birbirlerine uzaklığı 115 mil olan İstanbul-Ereğli Limanlarının tam ortasındaki tek barınak yerinin Kefken olduğunu vurgulamıştı. Dolayısıyla fırtınalı havalarda deniz araçlarının sığınabilecekleri tek alan burasıydı. Buna karşılık Kefken Barınağı'nın gerekli şekilde inşa edilememesi ve fenerlerin konulamaması, Kefken Adası ve civarındaki tehlikenin sürmesine yol açıyordu. Kefken Barınağı aslında ortalama 3-5 kulaç derinliğinde, dibi kesik ve sarp kayalarla örtülüydü. Geline nokta barınak inşaatı önem derecesine uygun bir hızla bitirilememiş ve mavnalarla atılan taşlar uzun süre deniz altında bırakıldıklarından barınağa dağılıp sığ olan barınağı çok daha tehlikeli bir hale getirmişti. Burada bir fener olmaması da tehlikeyi artıran bir etkeni. Bu açıdan Kefken Barınağı konusunun bir an önce çözülmesi gerekiyordu (TBMM ZC, 29.XI.1954, ss. 160-161).

17 Aralık 1955 tarihinde TBMM'ye sunulan 1956 yılı bütçe kanunu gerekçesinde verilen bilgiye göre Kefken Barınağı inşaatı devam etmekteydi (TBMM ZC, S. Sayısı 59, 20.II.1956, s. 1, 70). Aynı şekilde 30 Kasım 1957 tarihinde sunulan 1958 yılı bütçe kanunu gerekçesinde de Kefken Barınağı inşaatının sürdüğü bilgisi paylaşılmıştı (TBMM ZC, S. Sayısı 31, 19.II.1958, s. 1, 22). Nafia Vekâleti'nin 1958 yılı bütçesinin görüşüldüğü TBMM'nin 26 Şubat 1958 tarihli oturumunda konuşan Nafia Vekili Tevfik İleri, DP iktidarı döneminde 1950-1957 yılları arasında yapılmakta olan işleri sıralarken Kefken Barınağı'nı da saymıştı (TBMM ZC, 26.II.1958, ss. 802, 811-812). 1959 yılında ise dört yıl önce 1954'te çıkarılan 6237 sayılı Kanun'a bir ek yapılmıştı. Kanun gerekçesinde yeni düzenlemenin nedeni, 6237 sayılı Kanun çerçevesinde yapılacak liman ve kıyı tesislerinin bedelinin o günkü tahminlere göre 500 milyon liraya varacak olmasıydı. Bu açıdan yıllık ödeme miktarının 50 milyon liraya çıkarılması düşünülmüştü (TBMM ZC, S. Sayısı 265, 27.V.1959, s. 1). Söz konusu kanun görüşmelerinde konuşan DP Kocaeli Milletvekili Sadettin Yalım, Kandıra'da bir Kefken Barınağı inşa edildiğini hatırlatarak, bunun bir an önce bitirilmesini rica etmişti (TBMM ZC, 27.V.1959, s. 355; TBMM Albümü 1920-2010, 2. Cilt, 2010, s. 734). TBMM'nin 27 Mayıs 1959'daki oturumunda kabul edilen 7305 sayılı Kanun'la, daha önce 300 milyon lira olan taahhüt yetkisi 500 milyon, yıllık ödeme miktarı 50 milyon liraya yükseltilmiş ve bono çıkarma yetkisi de faizleriyle birlikte 150 milyon lira olarak belirlenmişti (T.C. Resmî Gazete, 4 Haziran 1959, ss. 21820-21821). Ancak bu düzenlemeden sonra da Kefken Barınağı inşaatı bitirilemeyecek ve söz konusu iş bir sonraki döneme devredilip tamamlanabilecekti.

7. KEFKEN BARINAĞI'NIN TAMAMLANMASI

Sözü edilen gelişmelerin ardından yapımına devam edilen Kefken Barınağı, 1960'lı yıllarda iki kısım halinde inşa edilerek hizmete açılacaktı. Bu bağlamda 1961 yılında Kıyı Emniyet Müdürlüğü, her yıl fırtınalı havalarda denizcilerin tek sığınağı olan Kefken Adası'na bir barınak yapımına başlamıştı. Bayındırlık Bakanlığı'yla birlikte yapılması planlanan barınağın inşaatında Ağustos 1961 itibarıyla önemli bir mesafe kaydedilmiş, ekim ayına gelindiğinde ise büyük bir kısmı tamamlanmıştı. Bu sırada Denizcilik Bankası burada bir Kılavuzluk İstasyonu kurmuş, barınak inşaatının da 1962 yılına kadar tümüyle bitirilmesi öngörülmüştü. Nitekim Kefken Barınağı'nın ilk bölümü 1962 yılı başında tamamlanarak hizmete açılmış ve böylece fırtınalı havalarda büyük küçük 50 kadar teknenin buraya sığınmasına olanak sağlanmıştı. Barınağın yanı sıra bölgedeki fenerler de yenilenmişti (Milliyet, 6 Ağustos 1961, s. 2; Türkiye, 23 Ağustos 1961, s. 1; Türkiye, 20 Ekim 1961, s. 1; Türkiye, 9 Ocak 1962, s. 1; Türkiye, 17 Ocak 1962, s. 2).

Daha sonraki dönemde bir yandan Kefken Barınağı'nın ikinci kısım inşaatı devam ettirilmiş, diğer yandan barınağın modernleştirilmesine çalışılmıştı. Bu bağlamda adaya sığınan gemicilerin günlerce irtibatlarının kesildiği ve hatta açlık tehlikesiyle karşı karşıya kaldıkları dikkate alınarak, Kıyı Emniyet

Teşkilatı tarafından Kefken Adası'yla İzmit arasında bir helikopter servisinin kurulması kararlaştırılmıştı (*Türkyolu Bizimşehir*, 1 Mart 1962, s. 1). Bu kapsamda Kefken Adası'nda Kıyı Emniyet Teşkilatı kurulmuş ve bu teşkilatın Ekim 1962'den itibaren Kefken Adası'yla İzmit Köseköy arasında iki helikopter çalıştırması planlanmıştı. Helikopterler her gün Batı Karadeniz sahillerinde devriye gezip adada mahsur kalan denizcilere yiyecek yardımında bulunacaktı (*Türkyolu Bizimşehir*, 26 Eylül 1962, s. 2). 7 Ağustos 1963'te de Kıyı Emniyet Teşkilatı'nı modernleştirme kapsamında Kefken Radyofar İstasyonu hizmete girmişti. 1,5 milyon liraya mal olan istasyon aracılığıyla Karadeniz'de fırtınaya yakalanıp yardım isteyenlere hemen yardımcı olunacağı gibi yolunu kaybeden teknelere de yön tayininde destek sağlanacaktı (*Türkyolu Bizimşehir*, 6 Ağustos 1963, s. 1; *Türkyolu Bizimşehir*, 7 Ağustos 1963, s. 2; *Türkyolu Bizimşehir*, 8 Ağustos 1963, s. 2; *Milliyet*, 11 Ağustos 1963, s. 7). Ayrıca Kefken Adası civarında meydana gelen deniz kazalarına karşı cankurtaran hizmeti görmek amacıyla kurulmakta olan tahlisiye istasyonları en modern araçlarla donatılmaya başlanmıştı (*Türkyolu Bizimşehir*, 31 Aralık 1963, s. 2).

Kefken Barınağı'nın ikinci kısım inşaatı sırasında yaşanan gelişmeler ve çalışmalara yönelik değerlendirmeler kamuoyuyla paylaşılmıştı. Bu bağlamda inşaatla çalışan iki işçi kayaların parçalanmasında kullanılan altı sandık içerisindeki 150 kilo dinamiti çalmıştı. Aynı ayrı zamanlarda yapılan bu hırsızlık takip neticesinde ortaya çıkarılmış ve failer tutuklanmıştı (*Türkyolu Bizimşehir*, 12 Ekim 1962, s. 2). Barınak inşaatı sırasında kaleme alınan bir değerlendirmede, Karadeniz'deki kazaları önlemek amacıyla yapımına 12 yıl önce başlanan barınak inşaatının uzun yıllar geçmesine rağmen bitirilmediğine dikkat çekilmiş ve bu açıdan çalışmaların sahipsiz ve denetimsiz kaldığı sonucuna varılmıştı. Bu barınak büyük limanların özelliklerine sahip olmamakla birlikte Batı Karadeniz bölgesinde sefer yapan gemileri güvenceye alacaktı. Nitekim Karadeniz'deki deniz kazalarının çoğu Kefken civarında gerçekleştiğinden barınağın Kefken Adası önlerinde yapılması uygun bulunmuştu. Ancak her yıl bütçeye konulan ödeneye karşın barınak inşaatı çok yavaş ilerlediğinden bitirilememiş, bu da maliyetin gittikçe artmasına neden olmuştu (Tolan, *Türkyolu Bizimşehir*, 17 Kasım 1962, s. 3).

Söz konusu gelişmelerden sonra 1962 yılı sonunda verilen bir habere göre Kefken Barınağı inşaatının ikinci kısmı da tamamlanmak üzereydi. Böylece 60-70 kadar tekne bu bölgede batma tehlikesi yaşamayacaktı. Nitekim o günlerde devam eden fırtınadan kaçan 50 kadar tekne barınağa sığınmıştı (*Türkyolu Bizimşehir*, 7 Aralık 1962, s. 2). Ancak ikinci kısmın inşaatı 1963 yılında da tamamlanamamış ve Mart 1964'te verilen bir haberde inşaatın 1964 yaz aylarında bitirileceği belirtilmişti. Bayındırlık Bakanlığı'nın 1964 yılı bütçesine ilişkin Cumhuriyet Senatosu'nda verilen bilgiye göre de Kefken Barınağı inşaatının ikinci kısmı 1964 yılı içerisinde tamamlanacaktı. Buna karşılık barınağın açılan kısmından fırtınalı havalarda birçok gemi yararlanırken, Radyofar İstasyonu da tüm deniz araçları için faydalı olmuştu (*Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi [CS TD]*, 1.2.1964, ss. 370-371; *Türkyolu Bizimşehir*, 29 Mart 1964, s. 1). Eylül 1964'te de Denizcilik Bankası Kıyı İşletmesi tarafından Kefken'de kurulan Sis Düdük İstasyonu açılmıştı. Özellikle sisli havalarda bu istasyonun düdüğü 6 mil uzaklıktan duyulabilecek ve böylece deniz kazaları önlenilebilecekti (*Türkyolu Bizimşehir*, 4 Eylül 1964, s. 1).

1965 yılı bütçe görüşmelerinde açıklama yapan Bayındırlık Bakanı Orhan Alp, o yıl Kefken Barınağı inşaatının tamamlanacağını söylemişti (*Millet Meclisi Tutanak Dergisi*, 23.5.1965, s. 356, 358). Nitekim 5 Şubat 1966'da Cumhuriyet Senatosu'nda konuşan Bayındırlık Bakanı Ethem Erdinç'in verdiği bilgiye göre Kefken Barınağı inşaatının ikinci kısmı 1965 mali yılı içerisinde tamamlanmıştı (*CS TD*, 5.2.1966, s. 505, 515, 538, 541). Kefken Barınağı tamamlandıktan kısa bir süre sonra Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı'na devredilmişti. Buna yönelik karar, Maliye ve Ulaştırma Bakanlıklarının uygun olduğuna dair görüşleri doğrultusunda Bakanlar Kurulu tarafından 13 Ağustos 1966 tarihinde alınmıştı (*Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi*, 13.08.1966).

8. SONUÇ

İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İdaresi adına kömür taşıyan özel bir firmaya ait Sinop şilebi, 30 Kasım-1 Aralık 1948 gecesi Kefken Adası açıklarında batmıştır. 21 kişilik mürettebattan ancak iki kişinin hayatta kalabildiği bu facia, aynı bölgede daha önce yaşanan kazaların bir devamı gibi görünmekle

birlikte gerek kamuoyunda ciddi bir tartışma yaratması gerekse Kefken Barınağı'na yönelik düşünce ve girişimleri somutlaştırması açısından ayrı bir öneme sahiptir.

Sinop şilebi faciası sonrasında bir soruşturma başlatıldığı gibi kamuoyunda facianın nedenlerine yönelik görüşler ortaya atılmış, ayrıca şilebin ve mürettebatın sigortasına dair farklı değerlendirmelerde bulunulmuştur. Soruşturma kapsamında kazada bir ihmal olduğuna yönelik kamuoyuna somut bir bilgi yansımamasına karşın, daha önceki kazalar da hatırlatılarak Kefken Adası'ndaki eksikliklerin Sinop şilebi faciasının gerçekleşmesinde önemli bir etken olduğu görüşü ağırlık kazanmıştır. Bu kapsamda fırtınalı havalarda deniz araçlarının zorunlu sığınak yerlerinden biri olan Kefken Adası'nda barınak, fener ve diğer donanımın eksiklik ve yetersizliği dile getirilerek, bunların hızlı bir şekilde tamamlanması gereği vurgulanmıştır.

Kefken Adası'na bir barınak yapılması düşüncesi 1946 yılında kurulan Recep Peker Hükûmeti döneminde ortaya atılmışsa da bu barınak inşa edilememiş ve Sinop şilebi faciası bu barınağın yapımı ve diğer donanım konusunu daha güçlü bir şekilde gündeme getirmiştir. Ancak bu konudaki çalışmalar maddi koşullar ve coğrafyanın olumsuzluğu da gerekçe gösterilerek uzun bir döneme yayılmıştır. DP döneminde barınağın yapımına yönelik bazı adımlar atılmasına karşın, çalışmalar ancak 1960'lı yıllarda iki aşamalı olarak tamamlanabilmektedir. Kefken Barınağı'nın ilk bölümü 1962 yılı başında tamamlanarak hizmete açılmış, ardından teknik donanımı geliştirmeye yönelik faaliyetler yürütülmüş ve barınağın ikinci bölümü 1965 mali yılında açılmıştır. Son olarak Kefken Barınağı tümüyle hizmete girdikten sonra Bakanlar Kurulu'nun 13 Ağustos 1966 tarihli kararıyla Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı'na devredilmiştir. Böylece Sinop şilebi faciasından sonra ağırlıklı bir şekilde tartışılan ve maddi kayıpların yanı sıra birçok can kaybının yaşanmasında önemli bir etken olduğu öne sürülen Kefken Barınağı sorunu uzun bir dönemin ardından çözüme kavuşturulmuştur.

Beyan ve Açıklamalar

1. Bu çalışmanın yazarı, araştırma ve yayın etiği ilkelerine uyduğunu kabul etmektedir.
2. Yazar tarafından herhangi bir çıkar çatışması beyan edilmemiştir.
3. Bu çalışma, intihal tarama programı kullanılarak intihal taramasından geçirilmiştir.

KAYNAKÇA

- Akyüz, F. (2022). Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu İhaleleri Üzerinden Türkiye'de Sermaye Birikiminin İzini Sürmek. *Mülkiye Dergisi*, 46 (4), 1071-1100.
- Arı, K. (2009). *İzmir'den Bakışla Türkiye'de Kabotaj "Haklar, Kazanımlar ve Bayramlar"*. Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları, İzmir.
- As, E. (2013). *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*. Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara.
- Baskıcı, M. M. (2003). Ticaret Sözleşmesi. Ç. Erhan (Ed.), *Yaşayan Lozan* (ss. 747-765). Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Batan Sinop şilebinden ancak 2 kişi kurtarıldı. (1948, Aralık 3). *Ulus*, s. 1, 3.
- Batan Sinop'tan 3 ceset teşhis edildi. (1948, Aralık 5). *Ulus*, s. 3.
- Baykal, C. (1948, Aralık 4). Kefken Mendireği. *Türkyolu*, s. 1, 3.
- Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi*. (1964, 2.1). Dönem 1, Cilt 18, Otuzdördüncü Birleşim.
- Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi*. (1966, 2.5). Dönem 1, Cilt 32, 42'nci Birleşim.
- Çıladır, A. N. (1948, Aralık 10). Kefken Adasına Liman yapmak bir zaruret oldu. *Zonguldak*, s. 2.
- Demir, İ. (2020). Kabotaj Kanunu Üzerine Bazı Düşünceler. *Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi*, 6 (1), 60-74.
- Deniz İş Kanunu. (1954, Mart 20). *T.C. Resmî Gazete*, Sayı 8663.
- Deniz kazalarını önlemek için. (1948, Aralık 5). *Akşam*, s. 3.

- Emeç, S. R. (1948, Aralık 5). Karadenizin kurbanları. *Son Posta*, s. 1, 7.
- E.T.T. idaresine, D.D. ve Dz. Y.na bir miktar kömür geldi. (1948, Aralık 8). *Tasvir*, s. 2.
- Güvendiren, M. Y. (2014). *Türkiye Karasularında Deniz Taşımacılığı (1923- 1939)* [Yayımlanmamış Doktora Tezi]. İstanbul Üniversitesi.
- Hükümetler-Programları ve Genel Kurul Görüşmeleri* (2013). Cilt 1 (24 Nisan 1920-22 Mayıs 1950). (İ. Neziroğlu-T. Yılmaz, Haz.). Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığı Yayınları, Ankara.
- İskele ve ufak barınaklar yapımı hakkında Kanun. (1949, Haziran 6). *T.C. Resmî Gazete*, Sayı 7225.
- İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel idareleri teşkilât ve tesisatının İstanbul Belediyesine devrine dair kanun. (1939, Haziran 22). *T.C. Resmî Gazete*, Sayı 4239.
- İş Kanunu. (1936 Haziran 15). *T.C. Resmî Gazete*, Sayı 3330.
- İş kazalarıyla meslek hastalıkları ve analık sigortaları kanunu. (1945, Temmuz 7). *T.C. Resmî Gazete*, Sayı 6051.
- Karaca, R. (1948, Aralık 3). Sinop şilebi faciasının acıklı tafsilatı. *Hürriyet*, s. 1, 4.
- Karadenizde batan Sinop şilebinin bütün mürettebatı kurtuldu. (1948, Aralık 2). *Vakit Yeni Gazete*, s. 1.
- Karakoç, E. (2015). Cumhuriyet Döneminde İstanbul'da Ulaşım. C. Yılmaz (Ed.), *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi. İktisat, Ulaşım ve Haberleşme* (Cilt VI, ss. 502-533). İstanbul.
- Karaya vuran üç cesedin hüviyetleri tesbit edildi. (1948, Aralık 5). *Son Posta*, ss. 1-2.
- Kefgen Limanına Acele Bir Fener Konmalı. (1949, Ağustos 9). *Zonguldak*, s. 2.
- Kefken Adasında Barınak Yapılacak. (1961, Ağustos 6). *Milliyet*, s. 2.
- Kefken adasında mahsur kalan denizciler için İzmit-Kefken arasında helikopter çalıştırılacak. (1962, Mart 1). *Türkyolu Bizimşehir*, s. 1.
- Kefken barınağın mühim kısmı tamamlandı. (1961, Ekim 20). *Türkyolu*, s. 1.
- Kefken barınağı tamamlandı. (1962, Ocak 9). *Türkyolu*, s. 1.
- Kefken barınağı tamamlandı. (1962, Ocak 17). *Türkyolu*, s. 2.
- Kefken barınağı tekneler için faydalı oluyor. (1962, Aralık 7). *Türkyolu Bizimşehir*, s. 2.
- Kefken barınağının son kısmı bu yaz ikmâl edilecek. (1964, Mart 29). *Türkyolu Bizimşehir*, s. 1.
- Kefken barınak inşaatından 6 Sandık dinamit çalındı. (1962, Ekim 12). *Türkyolu Bizimşehir*, s. 2.
- Kefken kazası hakkında söylenenler. (1948, Aralık 4). *Son Posta*, s. 1, 7.
- Kefkente kıyı emniyet teşkilâtı kuruldu. (1962, Eylül 26). *Türkyolu Bizimşehir*, s. 2.
- Kefken Limanı Yapılıyor. (1948, Aralık 24-31). *Zonguldak*, s. 1.
- Kefken Limanı yapılıyor. (1949, Ocak 7). *Türkyolu*, s. 1, 3.
- Kefken radyofar istasyonu bu ayın 7'sinde açılıyor. (1963, Ağustos 6). *Türkyolu Bizimşehir*, s. 1.
- Kefkente yaptırılan barınak inşaatı bitiyor. (1961, Ağustos 23). *Türkyolu*, s. 1.
- Kefken'de sis düdüğü istasyonu açıldı. (1964, Eylül 4). *Türkyolu Bizimşehir*, s. 1.
- Kefken'deki Radyofar istasyonu hizmete girdi. (1963, Ağustos 11). *Milliyet*, s. 7.
- Kefken'deki tahlisiye istasyonları donatılıyor. (1963, Aralık 31). *Türkyolu Bizimşehir*, s. 2.
- Kıranlar, S. (2023). Lozan Ticaret Sözleşmesi. 100. Yılında Lozan Barış Antlaşması. (E. Malkoç, Haz.). İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul, ss. 110-155.
- Köhne bir teknenin hazin âkıbeti. (1948, Aralık 3). *Son Posta*, s. 1, 7.
- Kömür Havzamızın büyük kaybı. (1948, Aralık 10). *Zonguldak*, s. 2.
- Limanlar inşaatı hakkında Kanun. (1954, Şubat 4). *T.C. Resmî Gazete*, Sayı 8625.
- Limanlar İnşaatı hakkında 6237 sayılı Kanuna Ek Kanun. (1959, Haziran 4). *T.C. Resmî Gazete*, Sayı 10222.
- M. Orhan Kızıldemir Arşivi (Nülfir Beygo Bağışı). [t.y.]. İBB Atatürk Kitaplığı, Bel-Mtf, 100082.

- M. Orhan Kızıldemir Arşivi (Nülfir Beygo Bağış). [t.y.]. İBB Atatürk Kitaplığı, Bel-Mtf, 100086.
- Millet Meclisi Tutanak Dergisi. (1965, 5.23). Dönem 1, Cilt 40, 113. Birleşim.
- Öndeş, O. (2016). *Türk Armatörleri Tarihi*. Cilt 2. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul.
- Öndeş, O. (2017). *Türk Armatörleri Tarihi*. Cilt 3. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul.
- Radyofor istasyonu bugün açılıyor. (1963, Ağustos 7). *Türkyolu Bizimşehir*, s. 2.
- Radyofor istasyonu hizmete girdi. (1963, Ağustos 8). *Türkyolu Bizimşehir*, s. 2.
- Savcı, S. G. (1948, Aralık 4). Karadeniz, amansız deniz. *Vatan*, s. 2.
- Sezgin, G. (2007). *İnönü Dönemi (1938-1950) Türk Denizciliği* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. Ankara Üniversitesi.
- Sinob faciası karşısında. (1948, Aralık 4). *Cumhuriyet*, s. 2.
- Sinob faciasına aid iki cesed daha bulundu. (1948, Aralık 8). *Cumhuriyet*, s. 3.
- Sinop faciası. (1948, Aralık 5). *Vatan*, s. 1, 6.
- Sinop faciası. (1948, Aralık 4). *Vakit Yeni Gazete*, ss. 1-2.
- Sinop faciası. (1948, Aralık 5). *Türkyolu*, s. 1.
- Sinop faciası. (1948, Aralık 6). *Tasvir*, s. 5.
- Sinop faciası. (1948, Aralık 6). *Vatan*, s. 3.
- Sinop faciası. (1948, Aralık 6). *Vakit Yeni Gazete*, ss. 1-2.
- Sinop Faciasında ihmal mi var!.. (1949, Ocak 17). *Vatan*, s. 2.
- Sinop faciasında ölenlerin cenazeleri getiriliyor. (1948, Aralık 7). *Hürriyet*, s. 4.
- Sinop faciasından kurtulanlar anlatıyor. (1948, Aralık 7). *Vakit Yeni Gazete*, ss. 1-2.
- Sinop faciasının kurbanları. (1948, Aralık 8). *Hürriyet*, s. 4.
- Sinop kömür şilebi Karadeniz’de battı. (1948, Aralık 2). *Hürriyet*, s. 1.
- Sinop kurbanlarının cenaze merasimi. (1948, Aralık 8). *Vakit Yeni Gazete*, s. 1.
- Sinop şilebi battı. (1948, Aralık 2). *Son Posta*, s. 1, 7.
- Sinop Şilebi battı. (1948, Aralık 2). *Vakit Yeni Gazete*, s. 3.
- Sinob Şilepi bütün mürettebatile battı. (1948, Aralık 2). *Cumhuriyet*, s. 4.
- Sinop şilebi faciası. (1948, Aralık 4). *Akşam*, s. 1.
- Sinop şilebi faciası. (1948, Aralık 6). *Akşam*, s. 1.
- Sinop şilebi faciası. (1948, Aralık 4). *Tasvir*, s. 3.
- Sinop şilebi faciasında kaybolanlardan ümit yok. (1948, Aralık 5). *Tasvir*, ss. 1-2.
- Sinop şilebi faciasının tüyler ürpertici tafsilâtı. (1948, Aralık 3). *Vakit Yeni Gazete*, ss. 1-2.
- Sinop şilebi Karadenizde battı. (1948, Aralık 2). *Akşam*, s. 1.
- Sinop Şilebi Karadenizde battı. (1948, Aralık 2). *Vatan*, s. 1, 3.
- Sinop şilebi kurbanları. (1948, Aralık 6). *Cumhuriyet*, s. 1, 3.
- Sinop şilebi kurbanları. (1948, Aralık 8). *Akşam*, s. 2.
- Sinop şilebinde boğulan vazife kurbanları. (1948, Aralık 8). *Son Posta*, s. 1, 6.
- Sinop Şilebinden iki kişi kurtuldu. (1948, Aralık 3). *Tasvir*, s. 1, 5.
- Sinop şilebinden iki tayfa kurtuldu. (1948, Aralık 4). *Türkyolu*, s. 2.
- Sinop şilebinden kurtulanlar. (1948, Aralık 7). *Akşam*, s. 2.
- Sinop şilebinden yalnız 2 kişi kurtuldu. (1948, Aralık 3). *Akşam*, ss. 1-2.
- Sinob şilepinden yalnız iki tayfa kurtuldu. (1948, Aralık 3). *Cumhuriyet*, s. 4.
- Sinop vapuru faciasından sonra. (1948, Aralık 4). *Hürriyet*, s. 1, 4.

- Sinop vapuru faciasından sonra. (1948, Aralık 5). *Hürriyet*, s. 1.
- Sinop vapuru Kefken'de battı. (1948, Aralık 2). *Ulus*, s. 1.
- (Sinop) vapurundaki kömürler sigortalıdır. (1948, Aralık 6). *Ulus*, s. 1.
- Sinopdan iki kişi kurtuldu. (1948, Aralık 3). *Tasvir*, s. 5.
- Sinop'ta ölenlerin cenazesi dün törenle kaldırıldı. (1948, Aralık 8). *Ulus*, s. 3.
- Sosyal, İ. (2000). *Tarihçeleri ve Açıklamaları İle Birlikte Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları*. Cilt 1 (1920-1945). 3. Baskı. Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Şefik, E. (1948, Aralık 3). Sinop şilebinin hazin âkıbeti. *Tasvir*, s. 2.
- Şefik, E. (1948, Aralık 4). Bir felâket yalnız gelmez. *Tasvir*, s. 2.
- Şehir ışıksız kalmak tehlikesinde. (1948, Aralık 7). *Tasvir*, s. 1, 5.
- TBMM Albümü 1920-2010 (2010). 1. Cilt 1920-1950. TBMM Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü Yayınları, Ankara.
- TBMM Albümü 1920-2010 (2010). 2. Cilt 1950-1980. TBMM Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü Yayınları, Ankara.
- T.B.M.M. Tutanak Dergisi. (1948, XII.6). Dönem VIII, Cilt 14, On beşinci Birleşim.
- T.B.M.M. Tutanak Dergisi. (1949, II.27). Dönem VIII, Cilt 16, Elli dördüncü Birleşim.
- T.B.M.M. Tutanak Dergisi. (1950, II.21). Dönem VIII, Cilt 24, Elli ikinci Birleşim.
- T.B.M.M. Tutanak Dergisi. (1951, II.19). Dönem IX, Cilt 5, Kırk beşinci Birleşim Eki, S. Sayısı 50.
- T.B.M.M. Tutanak Dergisi. (1952, XI.28). Dönem IX, Cilt 17, Onuncu Birleşim.
- T.B.M.M. Tutanak Dergisi. (1954, I.27). Dönem IX, Cilt 27, Otuz dördüncü Birleşim Eki, S. Sayısı 62.
- T.B.M.M. Zabıt Ceridesi. (1954, III.10). Devre IX, Cilt 29, Altmış üçüncü İnikat Eki, S. Sayısı 156.
- T.B.M.M. Zabıt Ceridesi. (1954, XI.22). Dönem X, Cilt 2, Yedinci İnikat.
- T.B.M.M. Zabıt Ceridesi. (1954, XI.29). Devre X, Cilt 2, Onuncu İnikat.
- T.B.M.M. Zabıt Ceridesi. (1956, II.20). Devre X, Cilt 10, Otuz dokuzuncu İnikat Eki, S. Sayısı 59.
- T.B.M.M. Zabıt Ceridesi. (1958, II.19). Devre XI, Cilt 2, Kırkinci İnikat Eki, S. Sayısı 31.
- T.B.M.M. Zabıt Ceridesi. (1958, II.26). Devre XI, Cilt 2, Kırk yedinci İnikat.
- T.B.M.M. Zabıt Ceridesi. (1959, V.27). Devre XI, Cilt 9, Yetmiş üçüncü İnikat Eki, S. Sayısı 265.
- T.B.M.M. Zabıt Ceridesi. (1959, V.27). Devre XI, Cilt 9, Yetmiş üçüncü İnikat.
- Tolan, M. (1962, Kasım 17). Kefken Barınağı. *Türkyolu Bizimşehir*, s. 3.
- Toprak, Z. (2023). *Modern Türkiye Tarihi, II, Cumhuriyet ve Ekonomi*. Folkart Gallery Yayınları, İzmir.
- Tunaya, T. Z. (1995). *Türkiye'de Siyasi Partiler 1859-1952*. Arba Yayınları, İstanbul.
- Tutel, E. (1997). *Seyr-i Sefain Öncesi ve sonrası*. İletişim Yayınları, İstanbul.
- Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I* (1994). (B. Camcı-C. Zafer-Ş. Yaman, Der.). Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, İstanbul.
- Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi*. (1966, 08.13). 30.18.1.2/198.55.2.
- Türkiye Sahillerinde Nakliyat-ı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dâhilinde İcra-yı Sanat ve Ticaret Hakkında Kanun. (1926, Nisan 29). *Resmî Ceride*, Sene 4, Numara 359.
- Uş, A. (1948, Aralık 6). Sinop faciasından Alacağımız ders. *Vakit Yeni Gazete*, ss. 1-2.
- Üç ceset daha bulundu. (1948, Aralık 4). *Ulus*, s. 2.
- Yakup, C. (1948, Aralık 4). Sinob faciası. *Cumhuriyet*, s. 3.
- Yıllık Türk Deniz Ticareti* (1926). Yıl 1 Sayı 1. Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Vekaleti Neşriyatı, İstanbul.
- Yurtoğlu, N. (Yaz 2019/II). İnönü Dönemi'nde Türkiye'de Deniz Ulaşımı (1938-1950). *Belgi Dergisi*, 2 (18), 1449-1474. <https://doi.org/10.33431/belgi.548687>

- Yurtoğlu, N. (Güz 2019). Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Liman ve İskele Politikaları (1923-1960). *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 35 (100), 505-554. <https://doi.org/10.33419/aamd.642423>
- Yüce, R. (1948, Aralık 8). Kefken liman olursa faydaları. *Türkyolu*, s. 1.