



AKADEMİK TARİH VE DÜŞÜNCE DERGİSİ

Academic Journal of History and Idea

Research Article

Received: 12.12.2025

Accepted: 23.02.2026

Uluç Hanhan*

<https://orcid.org/0009-0005-2962-1139>

İNGİLİZ BASIN KAYNAKLARI IŞIĞINDA 9 OCAK 1917'DE MEİS'TE BATIRILAN HMS BEN-MY-CHREE'NİN KURTARILMASI**

The Salvage of HMS Ben-my-Chree, Sunk at Meis on 9 January 1917, in the Light of British Press Sources

Öz

Gemi kurtarma hizmetleri, insanlığın suyla kurduğu ilişkinin en erken dönemlerine kadar uzanan köklü bir denizcilik faaliyetidir. İlkel kıyı topluluklarının karaya oturan tekneleri kurtarma çabalarından, yelkenli gemiler çağının sonlarında kurumsallaşan profesyonel gemi kurtarma faaliyetlerine kadar bu hizmet, deniz ticaretinin ve deniz savaşlarının ayrılmaz bir parçası olmuştur. Zaman içinde teknik donanım, hukuki düzenlemeler ve örgütsel yapılar bakımından gelişen gemi kurtarma faaliyetleri, 19. yüzyılın sonları ile 20. yüzyılın başlarında ulusal ve uluslararası ölçekte uzmanlaşmış şirketler tarafından yürütülen bir sektör hâline gelmiştir. Bu makalede, Birinci Dünya Savaşı sırasında Osmanlı Devleti sınırlarına çok yakın bir mesafede bulunan Meis açıklarında batırılan İngiliz Kraliyet Donanması'na ait HMS Ben-my-Chree deniz uçağı gemisinin kurtarılma süreci incelenmektedir. Çalışmada, 9 Ocak 1917 tarihinde Mustafa Ertuğrul komutasındaki sahil bataryası tarafından batırılan erken dönem deniz uçağı gemilerinden biri olan HMS Ben-my-Chree'nin savaş sonrasında yüzdürülerek Yunanistan'ın Pire Limanı'na yedeklenmesi ortaya konulmaktadır. Söz konusu kurtarma süreci, İngiliz basın haberleri başta olmak üzere gazeteler, hatıratlar ve arşiv belgeleri çerçevesinde karşılaştırmalı ve eleştirel biçimde analiz edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Gemi kurtarma, HMS Ben-my-Chree, Meis Harekâtı, Mustafa Ertuğrul, Birinci Dünya Savaşı

Abstract

Ship salvage services constitute a long-established maritime activity dating back to the earliest periods of humankind's relationship with water. From the efforts of primitive coastal communities to refloat stranded vessels to the professional salvage operations that became institutionalized toward the end of the age of sail, this activity has formed an integral part of maritime trade and naval warfare. Over time, ship salvage operations developed in terms of technical equipment, legal regulations, and organizational structures, evolving into a specialized sector conducted by nationally and internationally organized companies, particularly in the late nineteenth and early twentieth centuries. This article examines the salvage process of HMS Ben-my-Chree, a seaplane carrier of the British Royal Navy, which was sunk off the coast of Meis in close proximity to the borders of the Ottoman Empire during the First World War. The study demonstrates that HMS Ben-my-Chree, one of the early seaplane carriers sunk on 9 January 1917 by the coastal battery under the command of Mustafa Ertuğrul, was subsequently refloated

* PhD Candidate, Dokuz Eylül University, Institute of Atatürk's Principles and History of Reforms, Türkiye, uluchanhan@hotmail.com

**Citation: Hanhan, U.(2026). İngiliz Basın Kaynakları Işığında 9 Ocak 1917'de Meis'te Batırılan HMS Ben-my-Chree'nin Kurtarılması. *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, 13(1), 1-10. <https://doi.org/10.46868/atdd.2026.1046>

Copyright and License Statement

All publication and copyright of this article are held by the Journal of Academic History and Ideas / Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi. The article is made available by the journal as open access under the terms of the Creative Commons Attribution–NonCommercial 4.0 International License (CC BY-NC 4.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>). Under this license, the article may be used, reproduced, shared, adapted, and translated in any medium or format for non-commercial purposes, provided that proper scholarly attribution is given to the author(s) and the journal. The scientific, legal, and ethical responsibility for the content of the works published in the journal rests entirely with the author(s). The journal's editors and editorial board cannot be held responsible for this content. All requests concerning commercial reuse must be directed to the journal's editorial board at akademiktarihvedusunce@gmail.com.

and towed to the Port of Piraeus in Greece. The salvage process is analyzed comparatively and critically in the light of British press reports, along with newspapers, memoirs, and archival documents.

Keywords: *Ship salvage, HMS Ben-my-Chree, Meis Operation, Mustafa Ertuğrul, First World War*

Giriş

Gemi kurtarma, deniz tehlikesi altında bulunan bir su aracının ve onun bünyesindeki personel, yolcu ile yükün içinde bulunduğu güç durumdan çıkarılması amacıyla yürütülen faaliyetlerin bütünüdür (Asmalı, 2019). Kavram, modern denizcilik terminolojisinde yalnızca can emniyetine yönelik müdahaleleri değil; karaya oturmuş, batmış ya da hasar görmüş gemilerin yeniden yüzdürülmesini, enkazların çıkarılmasını ve yükün korunmasını da kapsayan geniş bir operasyonel alanı içerir (Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 1965). Bu çerçevede kurtarma, kayıp veya hasar görmüş deniz malvarlığının korunması, çıkarılması ve ekonomik değerinin muhafaza edilmesine yönelik teknik ve organizasyonel faaliyetleri tanımlayan bir üst kavram niteliğindedir (Williams, 1991).

Türk hukukunda gemi kurtarma faaliyeti, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1298. maddesinde düzenlenmiş ve “seyir yapılabilir sulara tehlikeye uğramış bulunan su aracı veya diğer eşyanın kurtarılması için yapılan her türlü fiil ve hareket” şeklinde tanımlanmıştır (Türk Ticaret Kanunu [TTK], 2011, md. 1298). Bu düzenleme, kurtarma kavramını yalnızca gemilerle sınırlı tutmayarak, seyrüsefere elverişli her türlü su aracını, sabitlenmemiş eşya ve menfaatleri de kapsayacak biçimde geniş bir uygulama alanı öngörmektedir. Böylelikle kurtarma faaliyeti, teknik müdahale boyutunun ötesinde, taraflar arasında hak ve yükümlülükler doğuran özel nitelikli bir deniz ticareti hukuku kurumu olarak konumlandırılmaktadır.

Gemi kurtarma hukukunun tarihsel arka planı Roma hukukuna kadar uzanmaktadır. Deniz tehlikesi altındaki gemi veya mala gönüllü olarak yardım eden kişilere, kurtarılan değer üzerinden bir karşılık tanınması anlayışı, erken dönemlerden itibaren yerleşmiş; bu yaklaşım zamanla kurumsallaşarak hem ekonomik hem de hukuki sonuçlar doğuran bir yapı kazanmıştır (Atik, 2007). Günümüz gemi kurtarma hukukunun temel ilkeleri, söz konusu tarihsel mirasın devamı niteliğindedir.

Gemi kurtarma faaliyetleri çoğunlukla elverişsiz meteorolojik ve deniz koşulları altında icra edilmektedir. Bu nedenle kurtarma teşkilatlarının, müdahale kapasitesini sürdürebilmek için nitelikli deniz personeline, uygun teknik donanım ve yeterli lojistik imkânlarla sürekli olarak sahip olması gerekmektedir. Kurtarmanın temel ilkesi; somut olaya uygun iş planının hazırlanması, doğru yöntem ve ekipmanın seçilmesi suretiyle kazazede geminin mümkün olan en kısa sürede ve en düşük maliyetle emniyete alınmasıdır. Sürecin başlangıcında, geminin maruz kaldığı tehlikenin türü ve boyutu tespit edilmekte; bu kapsamda karina, borda ve alabandalarda ayrıntılı teknik inceleme yapılmaktadır. Hasarlı gemilerde öncelikli müdahale, tekne üzerindeki açıklıkların kapatılması ve içeri giren suyun pompalarla tahliyesidir. Batma riski devam eden durumlarda ise gemi kontrollü

biçimde sığ bir bölgeye oturtularak kurtarma faaliyetleri sürdürülmektedir (Asmalı, 2019). Batık çıkarma işlemleri gemi kurtarma faaliyetleri kapsamında değerlendirilmekle birlikte, batık ve enkaz kaldırma faaliyetleri; karaya oturmuş veya yüzebilir durumdaki gemilerin kurtarılmasından teknik ve hukuki bakımdan ayrılmaktadır. Bu nedenle batık gemilere ilişkin operasyonlar, ayrı planlama esaslarına ve sözleşmesel düzenlemelere tabi tutulmaktadır. Batıklar genel olarak iki grupta ele alınmaktadır. Birinci grupta, yeniden yüzdürülmesi teknik olarak mümkün ve ekonomik değeri bulunan gemiler yer almakta; bu gemiler çıkarıldıktan sonra yapılacak teknik ve ekonomik değerlendirme sonucunda yeniden hizmete alınabilmekte veya gemi söküm tesislerine devredilebilmektedir. İkinci grupta ise yüzdürülmesi teknik olarak mümkün olmayan ya da kurtarma maliyetleri geminin piyasa değerini aşan enkazlar bulunmaktadır. Bu tür durumlar sigortacılık pratiğinde “tam ziya” kapsamında değerlendirilmekte ve enkaz bulunduğu yerde parçalanarak hurda değeri üzerinden tasfiye edilmektedir (Asmalı, 2019). Bu çalışma, karşılaştırmalı tarih yöntemi esas alınarak Osmanlı, Alman ve İngiliz kaynaklarının birlikte ve eleştirel biçimde değerlendirilmesine dayanmaktadır.

Birinci Dünya Savaşı'nda Akdeniz Sahilleri

Çanakkale Seferi'nin başarısızlıkla sonuçlanmasının ardından İngiliz ve Fransız donanmalarına ait bazı savaş gemileri Osmanlı Devleti'nin güney kıyılarına gönderilmiş ve bu bölgede abluka uygulanmıştır. 1916 yılı Nisan ayından sonra abluka faaliyetleri artmış; güney kıyıları ve burada yaşayan halk bu durumdan olumsuz etkilenmiştir. Gelişen şartlar karşısında Osmanlı Devleti çeşitli savunma ve güvenlik önlemleri almıştır (Akgül, 2024). İngiliz Kraliyet Donanması'na ait deniz uçağı taşıma gemisi HMS Ben-my-Chree, 1917 yılı Ocak ayında Doğu Akdeniz'de yürütülen hava keşif ve bombardıman faaliyetleri kapsamında Meis Limanı'nı üs olarak kullanmaktaydı. Gemi, deniz uçaklarının konuşlandırılması suretiyle Osmanlı kıyılarına yönelik hava saldırılarının desteklenmesi bakımından bölgedeki İngiliz varlığının önemli unsurlarından birini oluşturmaktaydı. Ancak Meis Limanı'nın Kaş civarındaki Osmanlı sahil bataryalarının menzili içinde bulunması, Ben-my-Chree'yi doğrudan hedef hâline getirmiştir.

Ben-my-Chree, 1908 yılında İngiltere'de Vickers tersanelerinde inşa edilmiş ve başlangıçta yolcu gemisi olarak Isle of Man Steam Packet Company tarafından işletilmiştir. Gemi, döneminin süratli gemileri arasında yer almakta olup hız performansına ilişkin kayıtlar dönemin basınında yer almıştır (The Daily Mail, 1908). Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte 1915 yılında Birkenhead'de bulunan Cammell Laird tersanesinde askerî hizmete uygun hâle getirilmiş; kış güvertesine uçak hangarı ve vinç yerleştirilerek altı adet deniz uçağı taşıyabilen bir deniz uçağı gemisine dönüştürülmüştür. Gemi, 23 Mart 1915 tarihinde İngiliz Donanması'nda resmen göreve başlamış ve savaşın erken döneminde hizmete giren deniz uçağı gemileri arasında yer almıştır (Aydemir, 2004). 1915 yılında Gelibolu cephesinde görev yapan gemi, buradan kalkan uçaklarla

Marmara ve Ege'de Osmanlı gemilerine yönelik hava saldırılarına katılmıştır. 1916 yılı boyunca Mısır, Filistin ve Kızıldeniz sahillerinde faaliyet göstermiş; daha sonra Akdeniz'de Alman denizaltılarına karşı devriye görevlerine sevk edilmiştir. Bu kapsamda Ocak 1917'de Meis Limanı'nı üs olarak kullanırken, olumsuz hava şartları nedeniyle burada birkaç gün demirli kalmıştır (Aydemir, 2004). Osmanlı Devleti'ne ait bir ada olan Meis, 1915 yılı sonundan itibaren Fransız işgali altında bulunmaktaydı (The Daily Mail, 1915). Adanın limanı, İtilaf Devletleri'nin Doğu Akdeniz'deki deniz ve hava harekâtı için ileri bir üs niteliği taşımaktaydı. Bu durum, Ben-my-Chree'nin Osmanlı sahil topçusunun menzili içinde ve savunmasız bir konumda bulunmasına yol açmıştır (Aydemir, 2004).

Ben-my-Chree'yi batıran topçu bataryasının komutanı Mustafa Ertuğrul Aker (1893–1968), Osmanlı ordusunda topçu subayı olarak görev yapmış ve Birinci Dünya Savaşı sırasında Antalya ve çevresindeki sahil savunmasında önemli bir rol üstlenmiştir. 1914 yılında Harp Okulu'ndan topçu subayı olarak mezun olan Mustafa Ertuğrul, savaş yıllarında çeşitli birliklerde görev yapmış; özellikle Antalya–Kaş hattındaki sahil bataryalarında icra edilen faaliyetler kapsamında bir İngiliz ve iki Fransız savaş gemisinin batırılmasıyla öne çıkmıştır. Birinci Dünya Savaşı ve ardından Millî Mücadele'ye fiilen katılmış; bu hizmetleri nedeniyle harp madalyaları ve İstiklâl Madalyası ile taltif edilmiştir (Aydemir, 2004).

Mustafa Ertuğrul, savaş anılarını ve batırıldığını ifade ettiği üç gemiye ilişkin anlatımını 1934 yılında yayımladığı bir metinde toplamıştır. Söz konusu metnin başlığı şu şekildedir: *“Büyük Harpte Meyis (Meis) Adası Limanı'nda İngilizlerin 4 tayyare taşıyan (Benami Krea) Kruvaşörünü, Antalya'nın (Ava) limanında Fransızların Paris II ve Aleksandra kruvaşörlerini nasıl batırdım”* (Aydemir, 2004, s. 55). Bu metin, HMS Ben-my-Chree'nin batırılmasına ilişkin Türk tarafındaki birinci el anlatımlardan biri olması bakımından tarihsel önem taşımaktadır.

Osmanlı sahil savunmasının Meis karşısındaki ana unsuru, Mustafa Ertuğrul'un da içinde bulunduğu Türk-Alman karma topçu bataryasıydı. Liman von Sanders'in talimatıyla Kaş–Bayındır Burnu hattına yerleştirilen bu birlik, Meis Limanı'nı üs olarak kullanan İngiliz deniz ve hava unsurlarını hedef almak üzere konuşlandırılmıştır (Aydemir, 2004). Doğrudan adaya çıkarma yapılamayacağı değerlendirildikten sonra, Mustafa Ertuğrul'un önerisi doğrultusunda limanda demirli bulunan İngiliz deniz uçağı gemisi Ben-my-Chree'nin topçu ateşiyle batırılması kararlaştırılmıştır (Aydemir, 2004).

9 Ocak 1917 günü saat 13.25'te Osmanlı bataryaları ateşe başlamıştır. İlk atışların ardından mesafe tespiti yapılmış ve yoğun, isabetli bir topçu ateşi icra edilmiştir. Ben-my-Chree'nin uçak hangarı ve yakıt tankları isabet almış; bunun sonucunda gemide büyük bir yangın çıkmış ve geminin hafif silah sistemleri devre dışı kalmıştır. Yaklaşık yarım saat süren bombardıman sırasında gemi baş tarafından su almaya başlamış ve kısa süre içinde manevra kabiliyetini kaybetmiştir (Aydemir,

2004). Olay, dönemin İngiliz basınında da yer almıştır. 12 Ocak 1917 tarihli haberde geminin Anadolu kıyılarından açılan topçu ateşi sonucunda ağır hasar aldığı belirtilmiştir (The Daily Mail, 12 Ocak 1917). 24 Ocak 1917 tarihli haberde ise yangının kısa sürede yayıldığı ve geminin terk edilmek zorunda kaldığı aktarılmıştır (The Daily Mail, 24 Ocak 1917). Mürettebatın büyük bölümünün geminin kıyıya yakın konumu sayesinde kurtulduğu, Ben-my-Chree'nin ise Meis Limanı içinde battığı ifade edilmiştir (Aydemir, 2004; The Daily Mail, 12 Ocak 1917; The Daily Mail, 24 Ocak 1917; Cumhuriyet, 10 Aralık 1940).

Osmanlı 5. Ordusu Komutanı olan Alman General Liman von Sanders, Meis Limanı'nda demirli bulunan HMS Ben-my-Chree'nin batırılmasını, Anadolu sahillerinin savunulması kapsamında icra edilen bir sahil topçu harekâtı olarak değerlendirmektedir. Sanders, Baladız'dan Meis karşısındaki sahilde yer alan bir buruna kadar obüs ve dağ bataryalarının dağlık araziden sevk edilmesi suretiyle kapsamlı bir lojistik hazırlık yapıldığını; söz konusu bataryaların liman girişine yaklaşık 5 kilometre mesafede mevzilendirildiğini belirtmektedir (Sanders, 2006).

Sanders'in anlatımına göre 9 Ocak 1917 tarihinde limana giren büyük bir İngiliz savaş gemisine açılan topçu ateşi sonucunda gemide yangın çıkmış, cephaneliğin infilakıyla birlikte gemi liman içinde batmıştır. Aynı ateş sırasında limanda bulunan torpidobotların ve telsiz tertibatının da hasara uğratıldığı ifade edilmektedir (Sanders, 2006).

Bununla birlikte Sanders, söz konusu harekâtın başarısını ağırlıklı olarak Alman subaylarının planlama ve sevk faaliyetlerine atfetmekte; bataryaların fiilî sevk ve idaresinde görev alan Türk subaylarına ilişkin ayrıntılı bir değerlendirmede bulunmamaktadır. Bu yaklaşım, anlatının Alman askerî misyonunun rolünü ön plana çıkaran bir perspektifle kaleme alındığını düşündürmektedir (Sanders, 2006).

Ben-my-Chree'nin Kurtarılması

Savaşın ardından İngiliz Amirallliği, Meis Limanı'nda batık hâlde bulunan HMS Ben-my-Chree'nin kurtarılmasına karar vermiş ve bu görevi Ocean Salvage and Towage Company'ye vermiştir (Doust, 1979). Şirket, Nisan–Mayıs 1919'a kadar Birleşik Krallık Amirallliği'nin kontrolü altında faaliyet göstermiştir. Kasım 1919'a kadar yürütülen faaliyetler kapsamında, Belfast'taki HMS King Alfred ve Gelibolu Yarımadası'ndaki Cape Helles'te bulunan HMS River Clyde dâhil olmak üzere toplam 25 geminin kurtarılmasına iştirak edilmiştir (The Times, 1 Kasım 1919).

İlk dalış incelemesinde, geminin sancak tarafı derin suya bakan kayalık bir çıkıntı üzerinde yaklaşık 40 derece yatık durumda bulunduğu tespit edilmiştir. Bu nedenle, gemi içindeki suyun pompalanmasından önce ilave kaldırma kuvveti sağlanmasının zorunlu olduğu belirlenmiştir (Doust, 1979). Kurtarma ekibi, gemi gövdesinin etrafına yedi adet çelik tel bağlamış; geminin kıyıya doğru kaymasını önlemek amacıyla iskele tarafından kayalıklara yüksek mukavemetli halatlar germiştir. Gövdede topçu ateşinden kaynaklanan hasarın sınırlı olduğu, buna karşılık batma anında

açık kalan ambar ve güverte açıklıklarının yoğun su girişine neden olduğu saptanmıştır. Bu sebeple dalgıçlar tarafından söz konusu açıklıklar yastıklı yamalar ve koferdamlarla kapatılmıştır. Şiddetli meyil ve düşük görüş koşulları altında yürütülen bu çalışmalar yaklaşık üç ay sürmüştür (Doust, 1979).

Takip eden aşamada gemi içerisindeki su pompalar vasıtasıyla tahliye edilmiştir. Gemi için enkaz, çamur ve yanmış uçak kalıntılarıyla dolu olması nedeniyle emiş hortumlarında sık sık tıkanmalar meydana gelmiş; buna rağmen suyun kademeli biçimde boşaltılması sağlanmıştır. Yanan hangar bölümü, torpido kalıntıları ve üstyapı enkazı elle temizlendikten sonra gemi yeniden yüzdürülmüş ve emniyet halatlarıyla dengelenmiştir. Kurtarma işleminin tamamlanmasının ardından Ben-my-Chree, King Lear römorkörü eşliğinde önce Rodos'a, ardından Pire'ye çekilmiş ve burada İngiliz deniz makamlarına teslim edilmiştir (Doust, 1979; Lloyd's Register of Shipping, 1921).

HMS Ben-my-Chree'nin yanmış gövdesi, Meis (Castellorizo) Limanı'nın dibinde uzun yıllar kalmış; bu durum limandaki deniz trafiğini engellemiş ve büyük gemilerin yanaşmasını güçleştirmiştir. Bu nedenle 1920 yılında Ocean Salvage and Towage Company'ye ait La Valette adlı kurtarma gemisi adaya gönderilmiş; Kaptan R. L. Rees idaresindeki ekip yaklaşık üç ay süren çalışmalar sonucunda batığı yüzdürmeyi başarmıştır (Burns, 2008).

Dönemin koşullarında yabancı bayraklı kurtarma gemilerinin Çanakkale ve Karadeniz boğazlarında bulunduğu; İstanbul'dan hareket eden İngiliz bayraklı kurtarma gemisinin, operasyon için gerekli kereste ve tecrübeli denizcileri beraberinde getirdiği belirtilmektedir (Burns, 2008). Yapılan inceleme sonucunda geminin ekonomik olarak onarılamayacak derecede hasarlı olduğu anlaşılmış ve tekne Pire'ye çekilerek hurdaya ayrılmıştır (Burns, 2008). 1922 yılında geminin eski komutanı Samson'un Pire'de gördüğü bu tekne kısa süre içinde ticari bir meta niteliği kazanmış; bir Alman firmasının girişiminin başarısızlıkla sonuçlanmasının ardından Ben-my-Chree 1923 yılında Venedik'te sökülme üzere bir İtalyan şirketine satılmıştır. Böylece Türk sularına yakın bir noktada batırılan bu İngiliz savaş gemisi, savaş sonrası dönemde gemi kurtarma ve hurda ticaretinin bir parçası olarak tarih sahnesinden çekilmiştir (Burns, 2008).

Times Gazetesi Haberlerine Göre Ben-my-Chree

HMS Ben-my-Chree, 11 Ocak 1917'de Küçük Asya kıyısındaki Meis (Kostelozio) Limanı'nda Osmanlı sahil topçusunun ateşi sonucunda batmıştır. Olayın hemen ardından Alman ve Osmanlı kaynaklarında batırılan geminin bir İngiliz kruvazörü olduğu yönünde değerlendirmeler yapılmış; ancak İngiliz Amirallliği bu iddiayı reddederek geminin bir deniz uçağı gemisi olduğunu resmen açıklamıştır (The Times, 15 Ocak 1917; The Times, 1 Şubat 1917). The Times'ın 12 Ocak 1917 tarihli haberine göre gemi, Filo Komutanı C. R. Samson komutasında bulunmakta olup topçu ateşi sonucunda liman içinde batmış; bir subay hayatını kaybetmiş ve dört denizci yaralanmıştır

(The Times, 12 Ocak 1917). Batığın liman içindeki deniz trafiğini engellemesi nedeniyle savaş sonrasında kurtarılması gündeme gelmiştir.

The Times'ın 25 Ağustos 1920 tarihli haberinde, geminin Ocean Salvage and Towage Company tarafından kurtarıldığı ve Pire'ye çekilmek üzere yüzdürüldüğü belirtilmektedir (The Times, 25 Ağustos 1920). Kurtarma operasyonu, daha önce HMS River Clyde batığının çıkarılmasında da görev almış olan Kaptan R. L. Rees idaresindeki La Valette adlı kurtarma gemisi tarafından yürütülmüştür (The Daily Mail, 23 Ocak 1920; Lloyd's Register of Shipping, 1921). Gövdesi yangın ve topçu hasarı nedeniyle ciddi biçimde zayıflamış olan Ben-my-Chree'nin yüzdürülmesi amacıyla çok sayıda delik kapatılmış, geçici setler oluşturulmuş ve suyla dolu bölmeler pompalar aracılığıyla boşaltılmıştır (The Times, 25 Ağustos 1920).

Aynı haberde, gemi içinde önemli miktarda torpido, mühimmat ve hava bombası bulunduğu; bu mühimmatın tuzlu su etkisiyle bozulmuş olmasının operasyonu teknik ve güvenlik açısından son derece riskli hâle getirdiği vurgulanmaktadır (The Times, 25 Ağustos 1920). Kurtarılan geminin Pire'de İngiliz Denizcilik Bakanlığı temsilcisi olan Lloyd's acentesine teslim edilmesinin planlandığı belirtilmektedir (The Times, 25 Ağustos 1920).

Sonuç

Bu makalede, Birinci Dünya Savaşı'nın Doğu Akdeniz cephesinde askerî, teknik ve ekonomik boyutları iç içe geçen özgün bir vaka, HMS Ben-my-Chree deniz uçağı gemisinin batırılması ve sonrasında yürütülen kurtarma süreci üzerinden incelenmiştir. Türk sahil topçusunun Meis Limanı'nda gerçekleştirdiği topçu ateşi, dönemin erken deniz uçağı gemilerinden birinin kaybıyla sonuçlanmış; bu gelişme, hava-deniz entegrasyonuna dayalı çağdaş deniz savaşlarının erken safhasında İtilaf Devletleri açısından dikkate değer bir operasyonel kayıp oluşturmuştur.

Türk ve İngiliz kaynaklarının karşılaştırmalı analizi, askerî anlatıların siyasal ve kurumsal perspektiflerden etkilendiğini göstermektedir. Liman von Sanders hatıratında harekâtın başarısını ağırlıklı olarak Alman askerî unsurlarına atfetmekte; buna karşılık Türk anlatılarında özellikle Mustafa Ertuğrul Aker'in rolü vurgulanmaktadır. İngiliz tanıklıkları ve basın kayıtları ise ateşin Anadolu kıyısındaki bataryalardan açıldığını ortaya koymaktadır. Bu karşılaştırma, Osmanlı sahil savunmasının yerel inisiyatif ve teknik yeterlilik bakımından belirgin bir kapasiteye sahip olduğunu göstermektedir.

Vakanın ikinci boyutu, savaş sonrasında yürütülen gemi kurtarma faaliyetidir. Gemi askerî işlevini yitirmiş olmakla birlikte, liman güvenliği ve deniz trafiği bakımından oluşturduğu risk nedeniyle ekonomik bir değer nesnesine dönüşmüş ve profesyonel kurtarma faaliyetlerinin konusu hâline gelmiştir. Ocean Salvage and Towage Company tarafından yürütülen yüzdürme operasyonu, savaş sonrası Doğu Akdeniz'de faaliyet gösteren kurtarma teşkilatlarının teknik kapasitesini ve operasyonel karmaşıklığını yansıtmaktadır. Kurtarma süreci, yapısal hasarların giderilmesi, su

tahliyesi, mühimmat riskinin bertarafı ve hukuki teslim prosedürleri gibi çok boyutlu unsurları içermiştir.

Sonuç olarak Ben-my-Chree vakası, bir savaş gemisinin muharebe koşullarında batırılmasının ötesinde, savaş sonrası dönemde gemi kurtarma, sigorta ve hurda ticareti ağlarına eklemlenen çok katmanlı bir süreci temsil etmektedir. Türk kıyılarına yakın bir noktada başlayan bu süreç, geminin Pire'ye çekilmesi ve nihayet sökülme üzere el değiştirmesiyle tamamlanmış; askerî bir hedef zaman içinde ekonomik ve teknik bir tasfiye nesnesine dönüşmüştür. Bu yönüyle olay, deniz savaşları ile denizcilik ekonomisi arasındaki sürekliliği somut bir örnek üzerinden ortaya koymaktadır.

Kaynaklar

Akgül, S. (2024). *1. Dünya Savaşı'nda Antalya kıyı muharebeleri ve bir Türk subayının başarıları*. Türk Tarih Kurumu.

Asmalı, Ö. (2019). *Gemi kurtarma operasyonları ve kriz yönetimi*. Kutup Yıldızı Yayınları.

Atik, O. (2007). *Gemi kurtarma-yardım hizmetleri ve Türkiye uygulaması* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Dokuz Eylül Üniversitesi.

Aydemir, M. (2004). *Ben bir Türk zabitiyim*. Denizler Kitabevi.

Burns, I. M. (2008). *Ben-my-Chree, woman of heart*. Colin Huston.

Cumhuriyet. (1940, 10 Aralık). [Gazete haberi]. s. 3.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı. (1965). *Gemi kurtarma notları*. Deniz Basımevi.

Doust, W. (1979). *Salvage adventures in Turkey*. Vantage Press.

Doust, W. A. (1920–1923). *Salvage operations in Near Eastern Waters* [Photograph album]. National Maritime Museum, Royal Museums Greenwich. [Koleksiyon kaydı](#)

Lloyd's Register of Shipping. (1921). *Register of shipping* (Vol. 1). Author.

Sanders, L. (2006). *Türkiye'de beş sene*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

The Daily Mail. (1908, 13 Temmuz). [Gazete haberi]. s. 5. (Arşiv No: FEE 1866535916).

The Daily Mail. (1915, 31 Aralık). [Gazete haberi]. s. 5. (Arşiv No: FEE 1862961035).

The Daily Mail. (1917, 12 Ocak). [Gazete haberi]. s. 5. (Arşiv No: FEE 1863203819).

The Daily Mail. (1917, 24 Ocak). [Gazete haberi]. s. 3. (Arşiv No: FEE 1865104914).

The Daily Mail. (1920, 23 Ocak). [Gazete haberi]. s. 5. (Arşiv No: FEE 1863138066).

The Times. (1917, 12 Ocak). [Gazete haberi]. s. 6. (Arşiv No: FCS 102 828 076; Erişim: 6 Ocak 2026)

The Times. (1917, 15 Ocak). [Gazete haberi]. s. 7. (Arşiv No: FCS 119 08 1007).

The Times. (1917, 1 Şubat). [Gazete haberi]. s. 10. (Arşiv No: FCS 168 757 313).

The Times. (1919, 1 Kasım). [Gazete haberi]. s. 17. (Arşiv No: CS 285 412 705).

The Times. (1920, 25 Ağustos). [Gazete haberi]. s. 12. (Arşiv No: FCS 2025 756 41).

Türk Ticaret Kanunu, 6102 (2011). <https://www.mevzuat.gov.tr>

Williams, D. (1991). *Salvage! Rescued from the deep*. Ian Allan.

Ekler:

Geminin kurtarılması sırasında çekilen fotoğraflar (Royal Museums Greenwich, UK.) (Doust, 1920–1923).

