

## Çanakkale’de Batan Gemilerin Enkazının Çıkarılması ve Satılması

The Salvage and Sale of Wrecks Sunk at the Dardanelles

Mithat ATABAY\*

### Özet

*Türk karasularında batan gemilerin enkazının çıkarılması, savaş hurda ve malzemelerinin toplanarak satılması konusunda yapılan ilk yasal düzenleme, 1923 yılında çıkarılan 78 sayılı kararnamedir.*

*Çanakkale Savaş alanlarında bulunan savaş malzemelerinin ve enkazın yapılacak sözleşme karşılığında satışının yapılması için Milli Savunma Bakanlığı ile Maliye Bakanlığı arasında görüşmeler gerçekleştirildi. Bir aydan fazla sürdüğü anlaşılan görüşmeler sonucunda Milli Savunma Bakanlığı ile Maliye Bakanlığı bir mutabakata vardılar ve konunun Bakanlar Kurulu’nun gündemine getirilmesini kararlaştırdılar.*

*Hurdaların çıkarılması ile birlikte deniz trafiğine tehlike ve engel yaratan sığ sulardaki batıkların temizlenmesi de sağlanmış olacaktı. 1926 senesinde İtalyan Fratelli Serra şirketi ile sözleşme yapıldı.*

*1930 yılında Fratelli Serra’nın iflas etmesi nedeniyle hem çıkarma hem satış hakları Vincent Jermac’a devredildi. 2 sene sonra Vincent Jermac taahhüdünü yerine getiremeyince 23 Aralık 1932’de bütün haklar İş Bankası’na geçti.*

*Çanakkale bölgesindeki batıkları çıkarma çalışmaları, 1957 yılı yaz aylarında tekrar başladı. Aynı anda birkaç yerde yapılan çalışmalar oldukça dikkat çekiciydi. Hem Çanakkale Boğazı’nda hem de Gökçeada açıklarında çalışmalara başlandı.*

---

\* Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, Yrd. Doç. Dr.,  
e-mail: matabay@comu.edu.tr

70'li yıllardan itibaren sökümler çalışmalarının gerek ekonomik değeri kalmamasından ve gerek kalan batıkların çıkarılmalarının tarihi değerleri kaybetme açısından sorun yaratacağı düşüncelerinin oluşmasından dolayı sökümler çalışmaları tamamen durdu.

**Anahtar Kelimeler:** Çanakkale Savaşları, Milli savunma Bakanlığı, batıklar, hurda, Türkiye İş bankası

### **Abstract**

*The First legal regulation concerning the salvage of shipwrecks sunk in Turkish territorial waters and the collection of warship scrap metal and war materials from the battlefields with the pupose of selling as scrap metal was issued in Act No. 78 of 1923.*

*The Ministry of Defence and the Ministry of Finance met to discuss the matter. After more than a month spent in negotiation and discussion, the two Ministries reached a decision to put before the Cabinet.*

*Salvaging the scrap would also be beneficial in removing the wrecks that were obstructing and endangering maritime traficc in the shallow waterways. Accordingly, an agreement was signed with the Italian company Fratelli Serra in 1926.*

*With Fratelli Serra's bankruptcy in 1930, all rights, including recovery and sales, were given to Vincent Jermac. However, when Vincent Jermac was unable to fulfill his obligations 2 years later, all rights were transferred to Turkish İş Bank on 23 Devcember 1932.*

*Salvaging the wrecks of the Dardanelles region began in the summer of 1957, again. The concurrent operations executed in different locations were quite remarkable. Simultaneously, salvage operations were started at both the Dardanelles and Imbros.*

*After the 1970s the salvage operations were no longer economically viable. In addition to this, there were concerns about losing the wrecks, considered to be historical sights and the protection of war graves. These two issues were the reasons behind the decision to terminate further salvage operations.*

**Key Words:** Gallipoli Campaign, Ministry of Defence, wrecks, scrap, Turkish İş Bank

### **Giriş**

Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasından kısa bir süre sonra Çanakkale ve İstanbul Boğazı hem savaş hem de ticaret gemilerine kapatıldı. 27 Eylül 1914'te başlayan bu durum savaşın sonuna kadar devam etti.

İki Alman savaş gemisi Goben ve Breslau’n, Çanakkale Boğazı’nı geçerek İstanbul’a ulaşması ve bunları Osmanlı İmparatorluğu’nun Yavuz ve Midilli adıyla satın aldığı açıklaması tüm dikkatlerin gözleri boğazlara çevrilmesine sebep oldu. Çanakkale Savaşları’na giden yolda bardağı taşıran olay, 29/30 Ekim 1914’te Amiral Souchon’un emrindeki Yavuz ve Midilli’nin öncülüğünde diğer Osmanlı savaş gemilerinin de bulunduğu donanmanın Karadeniz’deki Rus limanlarını bombalaması oldu. Bu olay Osmanlı’nın da savaşa katılması demektir. Bu saldırıya tepki olarak 3 Kasım 1914 sabahı 18 gemiden oluşan İtilaf donanması Çanakkale Boğazı girişine yaklaştı ve Boğaz istihkâmlarını topa tuttu. Bu saldırıda Osmanlı Ordusu Çanakkale önlerinde ilk şehitlerini verdi. Ama henüz daha Çanakkale Cephesi açılmamıştı.

Çanakkale Boğazı’nın önü, bu ilk saldırıdan sonra uzunca bir süre patlamaya hazır bir sessizliğe sahne oldu. Bu sırada Osmanlı İmparatorluğu, Boğaz’ın korunması ve güçlendirilmesi çalışmalarını sürdürdü. İtilaf Devletleri de boş durmadılar. Onlar da İstanbul’a en kısa sürede ve en az zayıyla ulaşmanın yollarını tartıştılar ve güçlü bir donanma ile “denizden saldırı” yapılmasına karar verdiler. 19 Şubat’ta başlayan saldırılar 18 Martta zirveye ulaştı. Ancak müttefik donanma Çanakkale Boğazı’nı geçemedi ve ağır bir zayıyla geri çekilmek zorunda kaldı. Bu defa donanma destekli olarak 25 Nisan 1915’te kara savaşları başladı ve bu savaşlar sekiz buçuk ay sürdü.

Osmanlı İmparatorluğu Çanakkale Savaşları sırasında Mesudiye, Barbaros Hayrettin zırhlısıyla, Peleng-i Derya torpido gambotu, Yarhisar torpido muhribi, Nur-ül Bahir gambotu, Samsun, Bafra, Sakız yardımcı harp gemileri ile Halep, Ceyhun, Garp, Pilevne, Bandırma, Bülbül, Hayrullah, Edremit, Tecelli, Biga, Kesendire, Hanefiye, Sofya ve Tuzla isimlerindeki ticaret gemilerini kaybetti.

Çanakkale Boğazı’nda ve Marmara Denizi’nde düşman denizaltılarının saldırıları sebebiyle batırılan Osmanlı savaş ve ticaret gemileri yanında, Türk topçuları ve Alman denizaltılarının saldırıları sonucunda pek çok düşman savaş gemisi ile yük gemisi ve denizaltısı da Çanakkale Boğazı önlerinde ve Marmara Denizi’nde battı.

Düşman denizaltıları, savaş gemileri ve mayınlara çarparak Karadeniz’de batan Türk savaş gemileri; Mecidiye kruvazörü, Gayret-i Vataniye ve Yadigâr-ı Millet muhripleri, Kütahya ve Hamitabat torpidobotları, Taşköprü, Yozgat ve Nevşehir gambotları ile 16 No’lu ve 12 No’lu motorgambotlardı. Bu gemilerin toplam tonajı 5.390 tondur. Karadeniz’de batırılan Nilüfer mayın gemisi, Ron römorkörü, 8 taşıt gemisi, 5 No’lu Rüsümat ve 2 No’lu

mayın arama ve tarama gemileri ise yardımcı savaş gemileriydi ve toplam tonajları 5.749 tondtu. Bunlardan başka Karadeniz’de 69 tane Türk ticaret gemisi, 68 tane çeşitli büyüklükte Türk buharlı gemisi ile 100 kadar yelkenli Türk gemi ve kayığı savaş sırasında batırıldı. Karadeniz’de düşman tarafından batırılan Türk ticaret gemilerinin toplam tonajı 71.252 tondtu<sup>1</sup>.

### **1.Çanakkale Savaş Malzemelerinin Satışı Konusundaki İlk Yasal Düzenleme**

Türk karasularında batan gemilerin enkazının çıkarılması, savaş hurda ve malzemelerinin toplanarak satılması konusunda yapılan ilk yasal düzenleme, 1923 yılında çıkarılan 78 sayılı kararnamedir.

Milli Savunma Bakanlığı Çanakkale Savaş alanlarında bulunan savaş malzemelerinin ve enkazın yapılacak sözleşme karşılığında satışının yapılması için Maliye Bakanlığı arasında görüşmeler gerçekleştirildi. Bir aydan fazla sürdüğü anlaşılan görüşmeler sonucunda Milli Savunma Bakanlığı ile Maliye Bakanlığı tarafından bir mutabakata varıldı ve konunun Bakanlar Kurulu’nun gündemine getirilmesi kararlaştırıldı. Maliye Bakanlığı, 13 Kasım 1923 tarih ve 1438 sayılı tezkere ile konuyu Bakanlar Kurulu’na sevk etti. Bakanlar Kurulu 15 Kasım 1923 günü Çanakkale Savaş alanlarındaki malzeme ve enkazın açık arttırma usulü ile satılması konusunu ele aldı ve Maliye Bakanlığı’nın gelir arttırıcı bu teklifi kabul edildi. Bakanlar Kurulu bu konudaki keyfiyeti Milli Savunma Bakanlığı ve Maliye Bakanlığı’na verdi.

Yeni kurulan genç Türkiye Cumhuriyeti’nin ekonomik ihtiyaçlarının karşılanması için gelir getirici bir niteliğe sahip, Türk karasularında batan gemilerin enkazının çıkarılması, savaş hurda ve malzemelerinin toplanarak satılması konusunda yapılan ilk yasal düzenleme olan 78 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi aşağıdaki şekilde yayımlandı:

#### **“Kararname**

*Çanakkale saha-i harbde mevcud olub şekl-i vaziyetinin Müdafaa-i Milliye ve Maliye Vekâleti Celileleri arasında takarrür ettirilmesi 17/12/39 tarihinde tesbit kılınan ittihaz-ı harabenin Müdafaa-i Milliye Vekâleti Celilesinin izam-ı muvaffakiyetle müzayedeye çıkarılarak taleb-i ihale-i kat’isi icra ve mukavelenamesi akd ve mukatı kılındıktan sonra bazı (...) (...) ittihaz-ı mezkurenin toplattırılmasına maksat olunduğu*

<sup>1</sup>*Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Deniz Harekâtı*, c.VIII, Genelkurmay Basımevi, Ankara1976, s.603-607.

*halbuki hükümetin yalnız iade veya mukavelename hazırlığı emvali vermekten imtina etmiş vekillerin kararları mucib olmakla beraber meselenin mahkemeye intikali halinde yalnızca hazinece nakliyat-ı ihası icab ettireceği binaenaleyh işbu muamelatın atiyen ve koyulacak müzayede ve satışlara da su-i tesir icra edeceği cihetiyle bu bâbda bir karar ittihazı lüzumuna bahis Maliye Vekâletinin 13 Kanunu Evvel 339 tarih ve 1438 numarolu tezkeresi İcra Vekilleri Heyetinin 15/11/39 tarihli içtimanda mütalaa olundu. İcbali ledd-i Ankara Heyet-i Vekiliyenin evvelce müttehiz kararını müteakip zaruri olduğuna keyfiyetin ol vechile Müdafaa-i Milliye ve Maliye Vekâleti Celilerine tebliği karargir olmuştur.*

**15/12/(13)39(1923)**

**Türkiye Reis-i Cumhuri**

**Gazi (imza)**

|   |                           |
|---|---------------------------|
| <b>Başvekil</b>                               | :İsmet Paşa               |
| <b>Şer’iye Vekili</b>                         | :Mustafa Fevzi Bey        |
| <b>Müdafaa-i Milliye Vekili</b>               | :Kazım Paşa               |
| <b>Adliye Vekili</b>                          | :Seyit Bey                |
| <b>Dâhiliye Vekili</b>                        | :Ferit Bey                |
| <b>Hariciye Vekili</b>                        | :İsmet Paşa               |
| <b>Maliye Vekili</b>                          | :Hasan Fehmi Bey          |
| <b>Maarif Vekâleti Vekili</b>                 | :Safa Bey                 |
| <b>Nafta Vekili</b>                           | :Muhtar Bey               |
| <b>İktisat Vekili</b>                         | :Hasan Bey                |
| <b>Sıhhiye ve Muavenet-i İctimaiye Vekili</b> | :Dr. Refik Bey            |
| <b>Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Vekâleti</b>     | :Müşir Fevzi Paşa         |
| <b>Mübadele İmar ve İskân Vekili</b>          | :Necati Bey” <sup>2</sup> |

Bu kararname, çıkarılan hurdaların yurtdışına ihracını da öngörüyordu. Hurdaların çıkarılmasıyla birlikte deniz trafiğine tehlike ve engel yaratan sığ sulardaki batıkların temizlenmesi de sağlanmış olacaktı.

<sup>2</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030.18.01.01.8.42.20.

## 2.Batan Gemilerin Madenlerinin Çıkarılması ve Yaşanan Sorunlar

Türk karasularında batan gemilerin enkazının çıkarılarak satılması konusunda Türk Hükümeti ile Mösyö Vincent Jermac arasında 4 Şubat 1931 tarihinde bir mukavele yapıldı<sup>3</sup> ve bu mukavele gereği şirket, 24 Mayıs 1931 tarihinden itibaren faaliyetlerine başladı. 24 Mayıs 1932 tarihine kadar geçen bir yıllık süre içerisinde mukavele hükümlerine uygun şekilde çalışmalar yürüttü. Mösyö Vincent Jermac, 1932 yılında mukavelenin bütün hak ve yetkilerini Türkiye İş Bankası'na devretti. İş Bankası 26 Aralık 1932 tarihli ve 19493 numaralı bir tebliğle durumu Milli Müdafaa Vekâleti'ne (Milli Savunma Bakanlığı) bildirdi. Milli Müdafaa Vekâleti, 27 Mart 1933 tarih ve 10942 sayılı bir tezkere ile Mösyö Vincent Jermac'ın devir temlikini (devir mülkünü) kabul ettiğini bildirdi. Milli Müdafaa Vekâleti, 24/26 Ağustos 1933 tarihli ve 12034 sayılı tezkere ile Mösyö Vincent Jermac adına Türkiye İş Bankası tarafından verilen teminat mektubunun Türkiye İş Bankası namına değiştirilmesini istedi. Milli Müdafaa Vekâleti'nin bu davranışı batıkların çıkarılması ve satılması ile ilgili mukavelenin yürürlükte olduğunu kabul etmiş oldu.

Bundan sonra Türkiye İş Bankası, batıkların çıkarılması ve satılması ile ilgili faaliyetlerine devam etti ve mukavele gereğince Çanakkale'deki Milli Müdafaa Vekâleti'ne ait komisyonun "*mahiye*" (kontrol ücreti) ücreti olan 300 Lirayı her ay Milli Müdafaa Vekâleti hesabına yatırdı ve Milli Müdafaa Vekâleti de bu parayı kabul etti.

Milli Müdafaa Vekâleti bu olaylardan kısa bir süre sonra Mösyö Vincent Jermac tarafından mukavelenin ikinci senesine ait ihracatın yapılmadığını dile getirerek mukavelenin feshedilip edilmeyeceğini Şura-yı Devlet'ten sordu<sup>4</sup>. Türkiye İş Bankası, Milli Müdafaa Vekâleti'nin bu itirazının geçerli olmayacağını belirterek eğer böyle bir durum varsa Milli Müdafaa Vekâleti neden zamanında Mösyö Vincent Jermac'a durumu bildirmemişti. Eğer bildirmiş olsaydı, İş Bankası bu mukaveleyi devralmaz ve batıkların çıkarılması ve satılması işine girişmezdi. Şu an Banka mukavele gereğini yerine getirmekte ve Milli Müdafaa Vekâleti ile banka arasında herhangi bir sorun bulunmamaktaydı. Bu arada İş Bankası batıklardan çıkarılan madenlerin banka hissesine düşen miktarının satılıp satılmayacağını işi devraldığında sormuş ve Milli Müdafaa Vekâleti de bunun mukavelede yazılı şekilde devam edeceğini bildirmişti. İş Bankası'na göre; banka böyle bir işe milli sermaye koymuş ve mukavelenin feshedilmesinin kanun ve adalete uygun olamayacağını da dile getirmişti.

<sup>3</sup> BCA., 030.10.00.00.62.420.08.27.

<sup>4</sup> BCA., 030.10.00.00.62.420.08.15.

Maliye Bakanlığı Milli Emlak Müdürlüğü 14 Nisan 1934 tarihli bir belgede yer alan değerlendirmesinde<sup>5</sup>, Çanakkale’de batmış olan gemilerin çıkarılması konusunda Hükümetin “*Emerico Stainer Şirketi*” ile mukavele yaptığı sonra Hükümetle şirket arasında çıkan itilafın giderilmesi için 9 Mayıs 1927 tarihinde bir mukavele daha yapıldığı belirtilmektedir. Benzer bir mukavele yine aynı iş için 1926 yılında “*Fratelli Serra*” isimli bir İtalyan Şirketi ile yapılmıştı. İtalyan şirketiyle yapılan mukavele gereğince; çıkarılan ve hükümete verilmesi taahhüt edilen maden miktarının Emerico Stainer Şirketi’ne verilmesi taahhüt edildi ve Fratelli Serra Şirketi herhangi bir sebeple çalışmalarını tatil ederse (sona erdirirse) ihraç hakkının da Emerico Stainer Şirketi’ne devri kabul edildi.. Yani madenleri ihraç hakkı (çıkarma hakkı) Fratelli Serra Şirketi’ne, madenleri satma hakkı Emerico Stainer Şirketi’ne verildi. Emerico Stainer Şirketi, bu surette elde ettiği hukuku, 1928 yılında Mösyö Vincent Jermac’a devretti.

Mösyö Vincent Jermac, bir süre sonra Fratelli Serra Şirketi’nin iflas ettiğini belirterek satış hakkından başka ihraç (çıkarma) hakkını da istedi. Gerçekten de Fratelli Serra Şirketi 1930 yılında iflas etti<sup>6</sup> ve iflas ettiği İstanbul İkinci Ticaret Mahkemesi’nin verdiği kararlar da hukuksal olarak onaylandı. Şirketin malları da açık arttırma ile 29 Şubat 1930 tarihinden itibaren satışa çıkarıldı. Fratelli Serra Şirketi’nin Çanakkale Nara Limanı’nda demirli bulunan römorkörü, tatlı su tulumbaları, bunlara ait çeşitli marka ve tipteki hortumları ve sandalı 25 bin 100 Liraya Hüsnü Bey’e ihale edilmişse de Hüsnü Bey ihale bedelini zamanında veremediği için müzayede iptal edildi<sup>7</sup>.

1931 yılında, İstanbul Asliye Mahkemesi İkinci Ticaret Dairesi iflas etmiş bulunan Fratelli Serra Şirketi’ne ait İtalyan Ordusu’nda kullanılan 5.6 ton miktarında patlayıcı özelliği bulunan Tritol Amonyak maddesini açık arttırmaya çıkardı. Söz konusu madde Çanakkale’de bulunuyordu. Tritol Amonyak’ı almak üzere arttırmaya katılmak isteyenler arzu ederlerse “*mezkûr mevaddı*” Çanakkale’de yeddi emin Değirmenci Nazım Bey’e müracaat ederek görebilirlerdi<sup>8</sup>.

Faaliyetini sonlandırmış bulunan Fratelli Serra Şirketi’nin vergi borçları nedeniyle hükümetçe el konulan emval ve emlâki ile tüm eşyaları 1931 yılı Haziran ayında satıldı. Fratelli Serra Şirketi’nin imtiyaz hakkını ise Enver Paşa’nın eniştesi Nazım Bey’e satın aldı. Enver Paşa’nın eniştesi Nazım

<sup>5</sup> BCA., 030.10.00.00.62.420.08.23.

<sup>6</sup> *Cumhuriyet*, 30 Mart 1930, s.8.

<sup>7</sup> *Cumhuriyet*, 24 Nisan 1930, s.7.

<sup>8</sup> *Cumhuriyet*, 11 Haziran 1931, s.7.

Bey, yeni şirketin hazırlıklarını bitirdikten sonra Çanakkale'deki harp gemileri ile Mısır'daki batan gemileri çıkarmağa başlayacağını açıkladı<sup>9</sup>.

Maliye Bakanlığı bu konuda mukavele imzalama yetkisinin Milli Müdafaa Vekâleti'nde olduğunu bildirdi. Milli Müdafaa Vekâleti ile Mösyö Vincent Jermac arasında 4 Şubat 1931 tarihinde mukavele imzalandı. Mukaveleye göre; şirket senede asgari 2.000 ton maden çıkarmayı taahhüt etti. Mösyö Vincent Jermac 1931 yılında bu taahhüdünü yerine getirmişse de 1932 yılında taahhüdünü gerçekleştirmedi. Bunun üzerine Mösyö Vincent Jermac, 23 Aralık 1932 tarihinde Türkiye İş Bankası'na işi devretti ve tüm haklarından vazgeçti. Banka da durumu Milli Müdafaa Vekâleti'ne bildirdi. İş Bankası devir işleminden sonra Mösyö Vincent Jermac'ın teminat olarak vermiş olduğu 20.000 Liralık mektubunu kendisinin hem "müteahhit" hem de "kefil" durumuna geldiğini belirterek Milli Müdafaa Vekâleti'ne durumu bildirdi. İş Bankası, mukavelenin feshi olasılığını düşünerek teminatın değiştirilmesi cihetine yanaşmadığından Milli Müdafaa Vekâleti de durumu Başbakanlığa bildirdi.

24 Mayıs 1933 tarihine kadar 2.000 ton maden çıkarılması gerekirken söz konusu miktar çıkarılmadı. Ancak mukavelenin uygulanmasına devam edildi ve o nedenle mukavelenin feshedilmesi durumu hukuken ortadan kalktı.

Çanakkale Boğazı'ndaki batıkların çıkarılması ve satılması taahhüdünün İş Bankası'na devredilmesinden sonra Türkiye İş Bankası yaklaşık altı ayda 2.600 ton kıymetsiz ve 41 ton kıymetli maden ve hurda çıkarıldı<sup>10</sup>. Yeni durum karşısında Çanakkale Boğazı'nda batan gemilerin çıkarılması ve madenlerin satılması için Milli Müdafaa Vekâleti ile Türkiye İş Bankası arasında yeni bir mukavelenin yapılması durumu ortaya çıktı.

Şura-yı Devlet Heyet-i Umumiyesi yeni durumu görüşerek, Çanakkale'de batan gemilerin enkazının çıkarılması ve satılması konusunda Maliye Bakanlığı'nın tezkeresini 17 Nisan 1934 tarihinde Başbakanlığa gönderdi<sup>11</sup>.

Şura-yı Devlet, değerlendirme raporunda Mösyö Vincent Jermac'la yapılan 4 Şubat 1931 tarihli 23 maddelik mukavelenin 14'ncü maddesinde;

*"Mösyö Vincent Jermac'ın azami dört ay içerisinde işe başlayacağı ve senelik 2.000 ton hurda demir çıkaracağı yazılı olmakla mumaileyh 24/5/(1)931 tarihinde işe başlamış ve 24 Mayıs (1)932 tarihine kadar ilk sene zarfında da taahhüdünü*

<sup>9</sup> *Cumhuriyet*, 19 Haziran 1931, s.4.

<sup>10</sup> *BCA.*, 030.10.00.00.62.420.08.24.

<sup>11</sup> *BCA.*, 030.10.00.00.62.420.08.16.



*ifa etmiş ise de ikinci senede yapamamış olduğu ve en son olarak 7 Temmuz (1)932’de Cenova’ya mal gönderirken amele ücretleri verilmemesinden dolayı amele grev yapması ile o zamandan beri esaslı faaliyette bulunmayarak haiz olduğu hukuk ve vecaibi 26 Kanun-ı Evvel 932 (26 Aralık 1932)’de İş bankasına devr ile keyfiyeti İstanbul Noterliği’nin 7 Şubat (1)933 tarihli tebliğnamesi ile Vekâlete ihbar etmesi üzerine mumaileyhin taahhüdünü ifa etmediğinden,”<sup>12</sup>*

bahsederek mukavelenin feshedilmesi gerektiğini belirtti.

Ancak Türkiye İş Bankası’nın işi devraldıktan sonra durumu Milli Müdafaa Vekâleti’ne bildirmesi ve Çanakkale Kontrol Komisyonu’nun masraflarını düzenli şekilde yatırması karşısında Vekâletin durumu kabullenmiş olması sebebiyle Şura-yı Devlet raporunda, İş Bankası’nın da zarara uğratılmaması gerektiğinin altını çizmişti.

Şura-yı Devlet’in bu konudaki önerisi;

*“İşin İş Bankası’yla sulhan (barış yoluyla) halli ile birisi maadin ihracı (maden satışı) ve diğeri satılması hakkında iki kısmı ihtiva eden taahhüdün tevhidî suretiyle yeni bir mukavele yapılması,”<sup>13</sup>*

şeklindeydi.

Yılan hikâyesine dönen Çanakkale Boğazı’ndaki batıkların çıkarılması konusunda Türkiye İş Bankası, Mayıs ve Haziran 1933 taksiti olarak 22 Temmuz 1933 tarihinde 600 Lira<sup>14</sup>, ikincisi 12 Ağustos 1933 tarihinde Temmuz ve Ağustos 1933 taksitleri olmak üzere 600 Lira<sup>15</sup> ve bundan sonra ise her ay düzenli olarak 300 Lirayı Milli Müdafaa Vekâleti Harbiye Muhasebe Dairesi’ne yatırdığı görülmektedir. Türkiye İş Bankası, en son 7 Temmuz 1934 tarihinde “Mukaveleleri mucibince her ay verilmekte olan komisyonun masrafı” 300 Lirayı Milli Müdafaa Vekâleti hesabına yatırmıştır<sup>16</sup>. Bundan sonra yatırılan bir bedel olmadığına göre Çanakkale Boğazı’ndaki batıkların çıkarılması ve satılması konusunda yeni bir mukavele imzalanmadı ve eskisinin de uygulanmadığı anlaşılmaktadır.

<sup>12</sup> BCA., 030.10.00.00.62.420.08.19

<sup>13</sup> BCA., 030.10.00.00.62.420.08.20.

<sup>14</sup> BCA., 030.10.00.00.62.420.08.1

<sup>15</sup> BCA., 030.10.00.00.62.420.08.13.

<sup>16</sup> BCA., 030.10.00.00.62.420.08.2.

### 3.Çanakkale Boğazi'ndan Çıkarılan Gemi Hurdalarının Satışı Tartışmaları ve Yurtdışına Hurda Satışının Yasaklanması

17 Aralık 1937 tarihinde kabul edilen 3284 sayılı “*Bazı Maden Hurdalarının Dışarı Çıkarılmasının Yasak Edilmesi ve Satın Alınması Hakkında Kanunun*” birinci maddesinde;

*“Demir, bakır, kurşun, kalay, tuty, alüminyum, antimovan ve nikel hurdaları ile bunların hurda halindeki halitalarının ve kullanılmayacak bir hale gelmiş bilumum muharrik ve müteharrik vasıtaların memleket dışına çıkarılmasını yasak etmeye İcra Vekilleri Heyeti (Bakanlar Kurulu) salahiyyetlidir. Bu maddelerin memleket içinde satılması serbesttir”*<sup>17</sup>

hükmü yer alıyordu.

Başbakanlık Müsteşarlığı'ndan Milli Müdafaa Vekilliği'ne gönderilen 22 Temmuz 1939 tarih ve 4/6931 sayılı yazıda, 24 Nisan 1939 gün ve K.3.11278 sayılı tezkereye cevaben şöyle denilmektedir:

*“Çanakkale'deki mağruk sefain hurdalarının 3289 sayılı Kanun'un birinci maddesi mucibince ihracının men'i ve askeri fabrikalara normal şekilde mal edilmesi hakkında İktisat Vekâleti'nden cevaben alınmış tezkerenin sureti ilişik olarak sunulmuştur.”*<sup>18</sup>

İktisat Vekili Hüsnü Çakır imzalı Sanayi Umum Müdürlüğü'nden Başvekâlet Yüksek Makamına gönderilen 19 Temmuz 1939 tarih ve 8/9652-28104 sayılı yazıda ise şu ifadeler yer almaktadır:

*“Milli Müdafaa Vekâleti'nin talebi üzerine 3284 sayılı Kanunun birinci maddesine istinaden kalınlığı 1,5 mm'den ince olan çelik ve demir saç kırpıntıları ile teneke kırpırtı ve döküntüleri müstesna olmak üzere memleket dâhilindeki bilumum demir, bakır, kurşun, kalay, tuty, alimünyum, antimovan ve nikel hurdaları ile bunların hurda halindeki halitalarının ve kullanılmayacak bir hale gelmiş bulunan muharrik ve müteharrik vasıtaların ihracının 13/7/(1)938 tarih ve 2/9230 sayılı kararname ile men edildiği yüksek malumlarıdır.*

*Karabük Demir ve Çelik Fabrikaları'nın demire ve askeri fabrikaların bilumum maden hurdalarına mühim miktarda*

<sup>17</sup> *Resmi Gazete*, sayı:3792, 25 Kânunuevvel 1937, s.9138.

<sup>18</sup> *BCA.*, 030.10.00.00.62.415.13.1.

*ihtiyacı bulunduğu cihetle hurda madenlerin ihracı her bakımdan mahzurlu bulunmaktadır.”<sup>19</sup>*

Bu değerlendirmeden sonra Türkiye İş Bankası’nın daha evvel İtalya’ya ihraç etmek istediği Çanakkale Boğazı’nda batan gemilerin hurdaları konusunda şu değerlendirme yapılmaktadır:

*“İş Bankası’nın İtalya’ya ihraç etmek istediği hurda demir ve benzerleri hakkında Genelkurmay Başkanlığı’nın yüksek makamınıza sunduğu 7/2/(1)939 tarih ve IV.S.12060 sayılı yazısında da 2/9230 sayılı kararnamenin sarih olarak bu gibi hurdaların ihracını men ettiği bildirilmektedir. Genelkurmay Başkanlığı’nın bu yazısına istinaden bu hususta bir Vekiller Heyeti kararı alınmasına mahal kalmadığı Vekâletime gönderilen 14/2/(1)939 tarih ve 6/647 sayılı yazıları ile bildirilmişti.*

*Bu itibarla 2/9230 sayılı kararname hükümleri şumulüne giren mezkûr hurdaların gümrük resminden muaf Karabük Demir ve Çelik Fabrikaları ile Askeri Fabrikalara normal fiyatla satılmasınının muvafık bulunacağı mütalaasında olduğumu saygılarımla arz ederim.”<sup>20</sup>*

Başbakanlıktan İktisat Vekilliği’ne 29/4/(1)939 tarih ve 4/3394 sayılı yazıda Çanakkale’de batan gemilerden çıkarılan hurdaların 3284 sayılı kanunun birinci maddesi gereği yurtdışına satılamayacağı ve askeri fabrikalara normal şekilde satılması gerektiği belirtilmektedir<sup>21</sup>.

İş Bankası, İktisat Vekâleti’ne başvuru yaparak Çanakkale’de batan gemilerden çıkardığı hurdaları İtalya’ya üç yıldan beri ihraç edemediğini belirterek bu sorunun bir an önce çözülmesini talep etmişti. İş Bankası’nın İktisat Vekâleti’nden isteği şudur:

*“Çanakkale’deki mağruk sefain hurda demirlerinin... bugüne kadar teslim edilmemesi yüzünden şirketin Banka aleyhine İtalya’da tazminat davası açmış olduğu ve bakanın da defaatle demirlerin teslimine ait Hükümet müsaadesinin temininin kuvve-i karibeye gelmiş olduğunu bildirerek davanın tecilini rica ve şirketçe de bu teklif kabul edilerek davanın talik edilmiş olduğu fakat Bakanın İktisat Vekaleti’ne vaki*

---

<sup>19</sup> BCA., 030.10.00.00.62.415.13.2.

<sup>20</sup> BCA., 030.10.00.00.62.415.13.3.

<sup>21</sup> BCA., 030.10.00.00.62.415.13.4.

*müracaatlarının neticesi; müddeiye müspet veya menfi bir cevap itasına müsait olmadığından şimdiye kadar üç defa tecil edilmiş olan bu mahkemenin daha fazla tehirine imkan kalmadığı ve bundan maada üç seneden beri Çanakkale'deki faaliyeti tamamen tatil edilmiş olduğu halde ifası zaruri olan tavsiye muamelesinin yapılmamış ve surf bu demirlerin gönderilmemesi dolayısıyla daimi surette masraf ihtiyarına lüzum hasıl olmuş ve zaman geçtikçe karada bulunan aksamının da günden güne azalmasına ve kıymetlerinin düşmesine sebep olduğu bildirilmekte ve binaenaleyh bu işe bir nihayet vermek mecburiyetinde bulunan Bankanın vaziyeti göz önünde tutularak ya İtalya'ya yapılan satış mukavelesine göre demirlerin ihracına müsaade itası veyahut hurda demirlerin men'i ihracına ait kararların bu demirlere de teşmili için Vekiller Heyeti'nden bu yolda icap eden kararın temin edilmesi ve harice gönderilmesine müsaade edilmeyecek ise işbu demirlerin mukavele hükümleri dairesinde (İktisat) Vekaletimiz müessesatı tarafından satın alınması yolunda teklifte bulunmaktadır.”<sup>22</sup>*

Milli Müdafaa Vekâleti'nin Başbakanlığa yazdığı “*Mağruk sefain hurdaları hakkında*” 24 Nisan 1939 tarih ve III. Kısım 11278 sayılı yazısında Çanakkale'de batan gemilerden çıkarılan hurdaların İş Bankası tarafından İtalya'ya ihraç edilememesi üzerine uğradığı zarar ve hakkında açılacak olan tazminat davasına vurgu yapılarak; bu durumun önlenmesi istenmekte ve İş Bankası'nın uğradığı zararı için devleti dava edeceği belirtilmektedir. Milli Müdafaa Vekâleti'nin İş Bankası'nın talebi konusundaki Başbakanlığa gönderdiği değerlendirmede şu konulara özellikle vurgu yapılmaktadır:

*“Hurda demirlerin ihracını men ve satın alınmasını emreden 3284 sayılı kanunun birinci maddesinde (demir, bakır, kurşun, kalay, tuty, alüminyum, antimovan ve nikel hurdaları ile bunların hurda halindeki halitalarının ve kullanılmayacak bir hale gelmiş bulunan muharrik ve müteharrik vasıtaların memleket dışına çıkarılmasını yasak etmeye İcra Vekilleri Heyeti salâhiyettardır) diye yazılıdır. İş Bankası'nın da bu kanuna müsteniden yasağın bu hurda demirlere de teşmil ettirilmesini istemektedir ki, bununla İtalyanlara vereceği cevabı bu kanuna istinat ettirerek Bankanın lazım gelen*

<sup>22</sup> BCA., 030.10.00.00.62.415.13.5.

*tazminatı müddeiye vereceği ve bilahare de Hükümetten talep edeceği anlaşılmaktadır.*<sup>23</sup>

İktisat Vekâleti, devletin hurda demirlere ihtiyacı olduğunu belirterek Bakanlar Kurulu’nun bu konuda bir kararname çıkararak Çanakkale’de batan gemilere ait çıkarılan hurdaların Askeri Fabrikalara satılmasını önermektedir:

*“Bu hurda demirler mevadı ibtidaiye bakımından memleketimize lüzumlu şeylerdir. Esas itibariyle Genelkurmay Başkanlığı’nın mütalaası da bunların harice çıkarılmaması vadisindedir. Binaenaleyh yukarıdaki ahval ve şerait nazarı itibara alınarak 3284 numaralı kanun yasağının bu hurda demirlere de teşmiline yüksek makamınızca müsaade buyrulduğu takdirde bu hurdaların Askeri Fabrikalara normal şekilde mal edilebilmesinin teminine esas olmak üzere bunların gümrük resminden muaf tutulmasına emir ve müsaadenizi arz ve rica ederim”.*<sup>24</sup>

#### **4.İkinci Dünya Savaşı Sırasında Zorunlu Hurda İhracatına İzin Verilmesi**

Başbakan Dr. Refik Saydam başkanlığında toplanan Bakanlar Kurulu, İkinci Dünya Savaşı’nın başlamasından beş ay sonra özellikle Boğazların tahkimatı ve Marmara’da inşa edilecek iskelelerde kullanılmak üzere ihtiyaç duyulan mamul demirlerin iç piyasadan tedarik edilememesi karşısında Çanakkale Boğazı’ndan çıkarılan ve depolarda bekletilen batan gemilere ait hurda demirlerin İtalya’ya satışı konusunu ele aldı. Yapılan müzakerelerden sonra “*mukabilinde aynı miktarda mamul demir getirmek*” kaydıyla 3.000 ton hurda demirin 2/9230 sayılı kararnameden istisna tutulmak üzere İtalya’ya ihracına Milli Müdafaa Vekâleti’nin 19 Şubat 1940 tarih ve 50335 sayılı teklifi üzerine 28 Şubat 1940 tarihinde alınan 2/12903 sayılı gizli kararname ile izin verildi<sup>25</sup>.

Benzer bir kararname 10 Nisan 1940 tarihinde çıkarıldı. Ticaret Vekâleti’nin 13 Temmuz 1938 tarih ve 2/9230 sayılı kararnameden istisna olmak üzere 5 Nisan 1940 tarih ve 5/4286 sayılı teklifi ile mamul demir ve çelik ithal edilmek amacıyla 10.000 ton hurda demir ihracına 10 Nisan 1940 tarih ve 2/13245 sayılı kararname ile müsaade edildi<sup>26</sup>.

<sup>23</sup> BCA., 030.10.00.00.62.415.13.6.

<sup>24</sup> BCA., 030.10.00.00.62.415.13.6.

<sup>25</sup> BCA., 030.0.018.001.002.90.17.15.

<sup>26</sup> BCA., 030.0.018.001.002.90.34.5.

### **5.Gemilerin Çıkarılması ve Hurdaların Satışı Konusunda İkinci Dünya Savaşı Sonrasında Alınan Yeni Kararlar ve Uygulamalar**

Türkiye İkinci Dünya Savaşı'na fiilen girmedi ancak her an savaşa hazır olarak bekledi. İkinci Dünya Savaşı henüz resmen sona ermeden Türkiye ile Sovyetler Birliği karşı karşıya geldi. 19 Mart 1945 tarihinde Sovyet Dışişleri Bakanı Molotov, Türk Dışişleri Bakanı Selim Sarper'le bir görüşme yaparak 1925 tarihinde imzalanan ve 7 Kasım 1945'te süresi dolacak olan Türk-Sovyet Dostluk ve İşbirliği Anlaşmasını feshettiğini bildirdi.

Türkiye, bölge barışı için bu antlaşmaya çok önem veriyordu. Türkiye, iki tarafın çıkarlarını öngören yeni bir anlaşma teklifinde bulundu. Sovyetler Birliği, 7 Haziran 1945'te Türkiye'nin isteğine sözlü cevap vererek üç şart öne sürdü: Bunlardan birincisi; Tük-Sovyet sınırında bazı düzeltmeler yapılması, ikincisi; Boğazların birlikte savunulması ve üçüncüsü de Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde değişiklik yapılmasıydı. Türkiye bu istekler karşısında büyükelçisini Türkiye'ye çağırdı. Bir taraftan da Boğazları savunmak için yeni tedbirler almaya başladı.

Bakanlar Kurulu, 12 Aralık 1946'da aldığı 3/5097 sayılı bir kararla hurda satışını yasakladı. Ekonomi Bakanlığı, 30 Ocak 1947 tarihinde 3284 sayılı kanuna dayanarak "*hurda bakır ile bakırın hurda halinde halitalarının*" Türkiye dışarısına satılmasının da yasaklanmasını istedi. 27 Şubat 1947 tarihinde çıkarılan 3/5480 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile bu yasaklama yürürlüğe girdi<sup>27</sup>.

Bu kararnameden 3 yıl 2 ay 14 gün sonra Başbakan Şemsettin Günaltay başkanlığındaki hükümet, İzmit Körfezi'nde yarı batık ve hurda bir halde bulunan Orhaniye, Reşitpaşa, Giresun, Aydınreis, Marmara ve Sayyat gemilerinin çıkarılmasına ve gemilerden elde edilecek madeni eşya ve malzemenin 27 Şubat 1947 tarih ve 3/5480 sayılı kararname hükmünden istisna tutularak ülke dışına satışına izin verilmesine dair kararnameyi imzaladı<sup>28</sup>. Böylece Birinci Dünya Savaşı sırasında batırılan gemilerin tekrar çıkarılması çalışmalarına 1950 yılında başlanacaktı. Ancak bu çalışmalar Demokrat Parti döneminde gerçekleşecekti.

### **6.1950-1960 Yılları Arasındaki Batık Gemilerin Çıkarılması ve Hurdaların Satışı**

Menderes Hükümeti, 1952 yılında, hazine tarafından satışı yapılacak her türlü maden hurdalarında sınırlama ve ihracat yasaklarının kaldırılması için

<sup>27</sup> BCA., 030.0.018.001.002.113.16.1.

<sup>28</sup> BCA., 030.0.018.001.002.122.44.1.

20 Mayıs 1952 tarih ve 3/15014 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesini çıkardı<sup>29</sup>. Bu kararname çıkarılmadan kısa bir süre önce de Türk Silahlı Kuvvetlerinin ve ordu birliklerinin elinde bulunan ve satışa çıkarılacak olan hurda malzemeleri görmek isteyenlere izin verilmesi kararlaştırılmıştı<sup>30</sup>.

Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü, hizmet dışına çıkarılan gemilerle maden hurdaları satışlarının nasıl yapılacağına dair bir düzenleme yapıldı. Buna göre;

*“5800 sayılı kanunla hizmet dışı edilmiş 26 adet harp gemisi ile kısmen askeri birliklerle resmi daire ve müesseselerde uzun senelerden beri teraküm etmiş olan ve kullanılmasına imkân kalmayan ve büyük kısmı Çanakkale’de ve İstiklal Savaşı esnasında askeri birliklerin kullanarak metruk bir halde bırakmış oldukları bugün gayri kabili istimal top parçaları, her nevi boş mermi kovanları, dekovil malzemesi, eski tip tankların ve sair vasıtaların parçalarından olan muhtelif cins madeni hurdaların satılmak suretiyle”<sup>31</sup>*

tasfiyeleri gerçekleştirilecekti.

#### **a.Tarihi Turgutreis Zırhlısı ve Diğer Savaş Gemilerinin Satılması**

Bu malzemelerin cins ve niteliğinin tespiti için Milli Savunma Bakanlığı Valiliklerden bilgi istedi. Gelen bilgiler sonucunda hizmet dışı savaş gemilerinin İzmit, Gölcük ve İstanbul’da buldukları ve maden hurdalarının da Ankara, Afyon, Amasya, Bitlis, Balıkesir, Bursa, Bolu, Diyarbakır, İstanbul, İzmir, Eskişehir, Erzurum, Kocaeli, Kars, Kayseri, Konya, Samsun, Gaziantep, Seyhan, Malatya ve Çanakkale’de olmak üzere 21 ilde 10.490 ton 157 kilodan ibaret olduğu anlaşıldı<sup>32</sup>.

Hizmet dışı kalmış 26 parça savaş gemisinin satışı için Maliye Başmüfettişi Fazıl Ağanoğlu başkanlığında; İşletmeler Bakanlığı’ndan yüksek mühendis Vedat Alpdoğan, Denizcilik Bankası’ndan gemi inşaiye yüksek mühendislerinden Sebahattin Ülkü ve Musa Teyi, Gölcük Tersanesi’nden deniz mütehassıs binbaşlılarından Dursun Utku ve Muzaffer Ongan’dan oluşan bir komisyon oluşturuldu<sup>33</sup>. Bu komisyonun hazırlayacağı esaslar çerçevesinde savaş gemileri, Maliye Bakanlığı’nda oluşturulacak Müşterek Satış Komisyonu tarafından satılacaktı. Gemiler ve

<sup>29</sup> BCA., 030.0.018.001.002.129.40.5.1.

<sup>30</sup>İlgili kararname 4 Şubat 1952 tarihinde çıkarılmıştı. Kararname için bkz., BCA., 030.0.001.000.000.57.349.1.

<sup>31</sup> BCA., 030.0.001.000.000.88.551.5.

<sup>32</sup> BCA., 030.0.001.000.000.88.551.5.1.

<sup>33</sup> BCA., 030.0.001.000.000.88.551.5.2.

maden hurdaları satışı Ankara'da Resmi Gazete ile Zafer gazetesinde, İstanbul'da Cumhuriyet, Vatan ve Yeni İstanbul gazetelerinde, İzmir'de Demokrat İzmir ve Yeni Asır gazetelerinde dörder defa olmak üzere 28 defa ilan edildi. Ayrıca satış şartları Fransızca'ya çevrilerek Dışişleri Bakanlığı'na iletildi ve Dışişleri Bakanlığı da tüm büyükelçilikler vasıtasıyla ilanı yabancı firmalara duyurdu<sup>34</sup>.

Beş gruba ayrılarak yapılacak satışın 29 Temmuz 1952 tarihinde yapılan ilk ihalesinde savaş gemilerine hiç talip çıkmadı. Bunun üzerine ihale süresi bir ay uzatıldı. 2'nci grubu teşkil eden 1.580.000 TL muhammen bedelli Turgutreis gemisine iştirak eden üç talipliden İtalyan E.C.E.O. Firması muhammen bedelin üzerinde 1.617.000 TL teklifte bulundu ve sadece Turgutreis gemisi satılabildi.

Adnan Menderes'in başkanlığında toplanan Bakanlar Kurulu, 10 Aralık 1954 tarih ve 4/4104 sayılı kararla, ordumuzun elinde bulunan ve kadro harici olan;

*“Her türlü tüfek, tabanca, fişek, kılıç, kama ve bıçak gibi esliha (silahlar) ile mühimmatın, anlaşmamız bulunan memleketlere anlaşma hükümleri dâhilinde, anlaşmamız bulunmayan memleketlere dolar, serbest İsviçre Frangı veya Türk hesabına geçecek Sterlin 'le satılmasına,”*<sup>35</sup>

karar verdi.

#### **b.Giresun, Şam, Reşitpaşa Gemileri ile Nusrat Motoru**

22 Ocak 1953 tarihinde yapılan ihalede İlhami Söker; Aydınreis, Burakreis, Peyk gemilerini sökmek, Giresun, Şam, Reşitpaşa gemileri ile Nusrat motorunu da dışarıya ihraç etmek üzere satın aldı. Nusrat motorunun sadece tahta parçalarından ibaret olduğu gerekçe gösteren İlhami Söker, 3 Mayıs 1954 tarihinde bu motorun ihracının mümkün olmadığını belirtti. Bu istek uygun görüldü. Geri kalan Şam, Giresun ve Reşitpaşa gemilerinin yurtdışına hurda satışı için 3 Haziran 1954 tarihine kadar süre verildi<sup>36</sup>. Şam vapuru için teminat miktarı 11.900, Reşitpaşa için 18.510 ve Giresun vapuru içinse teminat miktarı 10.550 liraydı. İlhami Söker, bu gemilerin hurdalarının Yugoslavya'ya satmak istedi ancak çeşitli siyasal nedenlerle satış gerçekleşemedi<sup>37</sup>. İlhami Söker'in ek süre talebi üzerine konu, Şura-yı Devlet'in Üçüncü Dairesi tarafından ele alındı ve Şura-yı Devlet Umumi

<sup>34</sup> BCA., 030.0.001.000.000.88.551.5.3.

<sup>35</sup> BCA., 030.0.018.001.002.137.102.16.

<sup>36</sup> BCA., 030.0.011.001.000.249.2.9.1.

<sup>37</sup> BCA., 030.0.011.001.000.249.2.9.5.



Heyeti’nin 25 Kasım 1954 gün ve 54/328 Esas, 54/330 karar sayılı mütalaası ile söz konusu gemi hurdalarının yurtdışına satışı için bir buçuk yıl ek süre verilmesi kararlaştırıldı ve 28 Ocak 1955 tarihli Cumhurbaşkanı Celal Bayar, Başbakan Adnan Menderes ve Maliye Bakanı Hasan Polatkan imzalı üçlü kararname ile onaylandı<sup>38</sup>.

### c. Batan Gemilerin Çıkarılmasına Yeniden İzin Verilmesi ve Yapılan Çalışmalar

14 Mayıs 1955 tarihinde çıkarılan 4/5098 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile yeniden Marmara Denizi ve Çanakkale Bölgesinde batık gemilerin çıkarılmasına izin verildi. Söz konusu kararnamede;

*“Marmara Denizi ve Çanakkale bölgesinde batık gemilerle denize düşmüş şeylerden çıkarılacak hurdaların, bu hususta tahdit ve ihraç memnuiyeti vazeden kararname hükümlerinden istisnaen, harice ihracına müsaade olunması”*<sup>39</sup>

ifadesine yer veriliyordu. Bu ifade ile sadece batan gemi ve denizaltılara değil, denizde bulunan top ve top mermilerinin de çıkarılmasına izin verildiği anlaşılmaktadır.

Bu kararnameden kısa bir süre sonra, 1956 yılında Çanakkale Boğazı’nda batan Dumlupınar denizaltısının çıkarılması için teşebbüse geçildi. Dumlupınar’ın çıkarılması için Türk-Alman “*Derbent-Wolf Şirketi*” faaliyete geçti. Şirketin arama ekipleri 16 Kasım 1956 günü denizaltıyı Nara Burnu ile Kilya arasında 118 metrede derinlikte buldular<sup>40</sup>. Firma yetkilileri denizaltının çıkarılması için Hükümete müracaat ederek, gerekli izni almaya çalışacaklardı. Eğer gerekli izin alınabilirse 1957 yılı Yaz aylarında denizaltının çıkarılabileceğini umuyorlardı.

Türk-Alman *Derbent-Wolf Şirketi*, 1957 yılının ilk aylarında İzmit Körfezi, Marmara Denizi ve Kuzey Ege’de bulunan batık gemileri çıkarmak üzere Adnan Menderes Hükümeti’nden izin alabildi.

İzmit Körfezi’nde batan gemileri çıkarmak üzere de bir Türk-Alman şirketi kuruldu. Türk-Alman işadamlarının kurdukları “*DEMBAT*” Şirketi, 4 Mart 1957 tarihinde Denizcilik Bankası’na müracaat ederek denizlerde batık bulunan gemilerin çıkarılmasını teklif etti<sup>41</sup>.

DEMBAT Şirketi, önce İzmit Körfezi’ndeki batık gemileri çıkarmak üzere harekete geçti. Bunun için gerekli olan malzeme ve donanımı İzmit’e

<sup>38</sup> BCA., 030.0.011.001.000.249.2.9.

<sup>39</sup> BCA., 030.0.018.001.002.139.44.1.

<sup>40</sup> *Milliyet*, 17 Kasım 1956, s.3.

<sup>41</sup> *Milliyet*, 04 Mart 1957, s.2.

gönderdi. Körfez'den çıkarılacak gemilerden hazine hissesi alındıktan sonra geri kalan hurdaları şirket satabilecekti. Şirketin asıl beklentisi İzmit Körfezi'nde batan tarihi kıymete haiz gemilerden elde edeceği kazançlardı.

Batıkları çıkarma amacıyla 15 ton kapasiteli “Edith” isimli yüzer vinç, “Danbarkheit” yükleme gemisi, 150 tonluk “Wilida” yük ve depo gemisi, “Fortuna” dalgıç motoru ve “Lisa I” gemisi Türkiye'ye getirildi. Batı Almanya tebaasından “Lisa Blumenau” tarafından Türkiye'ye getirilen “Lisa I” isimli 90 grostonluk algarna, 28 Temmuz 1957 tarih ve 3857 sayılı geçici ithal beyannamesiyle batık gemilerin çıkarılması amacıyla İstanbul Gümrüğü'nden giriş yaptı<sup>42</sup>.

Çanakkale bölgesindeki batıkları çıkarma çalışmaları, 1957 yılı Yaz aylarında başladı. Aynı anda birkaç yerde yapılan çalışmalar oldukça dikkat çekiciydi. Bir taraftan Dumlupınar denizaltısına dalışlar gerçekleştirilirken, diğer taraftan hem Çanakkale Boğazı'nda hem de Gökçeada açıklarında çalışmalara başlandı.

Bu arada 1957 yılı Temmuz ayında bir kısmı Çanakkale Boğazı'ndaki batıklardan çıkarılan bir kısmı da karadaki tabya ve bataryalardan satın alınan tarihi topların İtalya'ya satılmak üzere Ortaköy'de bir depoda bulunduğu anlaşıldı. Durumun basına da yansımaları üzerine, Milli Savunma Bakanlığı duruma müdahale etti ve Başbakanlığa konuyla ilgili sunduğu raporda;

*“Her sene hizmet dışı bırakılan bazı eski topların Maliye Vekâleti'ne devredilerek satışa çıkarıldığı, bu defaki satışlarda bazı tarihi kıymeti haiz topların da karıştığına anlaşılmaması üzerine duruma müdahale edildiği ve bu topların geri alınarak Maliyeye yerine hurda demir verildiği”*

belirtildi<sup>43</sup>.

Batıkların çıkarılması çalışmalarına 1958 yılında da devam edildi. Ancak 1958 yılı bir dizi kazalara da sebep oldu ve batık gemilerin çıkarılması çalışmaları bir süre akamete uğradı.

EMDEN batık çıkarma şirketine ait olan ve Çanakkale Boğazı'ndaki batık gemileri çıkarmak için çalışmalar yapan şirket gemilerinden VOLF I isimli dalgıç gemisinde 8 Ağustos 1958 günü bir patlama meydana geldi<sup>44</sup>. Patlamada VOLF I gemisinin arka güverte kısmı tamamen tahrip oldu.

<sup>42</sup> BCA., 030.0.018.001.002.164.20.20.

<sup>43</sup> BCA., 030.0.001.000.000.58.355.12.1.

<sup>44</sup> Milliyet, 09 Ağustos 1958, s.3.

Rahmi Taylan ve Mehmet Kızıltan isimli dalgıçlarla Ahmet Güven ismindeki bir gemici ağır yaralandı. VOLF I gemisinin kaptanı ile iki gemici de hafif surette yaralandılar. Bir gemicinin kulakları şiddetli patlama nedeniyle sağır oldu. Patlama, E14 denizaltısının çıkarılması için yapılan çalışmalar sırasında meydana geldi. VOLF I gemisinin arka güvertesinde bulunan büyük bir dinamit paketinin yanlışlıkla ateşlenmesinden vuku buldu.

1958 yılı Eylül ayında Dumlupınar denizaltısına dalış başladı. 19 Eylül’de helyum gazı kullanılarak yapılan ilk dalışta Dumlupınar denizaltısı görülemedi. Yarbay Vedat Dora başkanlığında dalış eğitimi için 10 Eylül 1958 tarihinde Çanakkale limanına gelen kurtarma ekibi önce arama-tarama gemileri vasıtasıyla Dumlupınar’ın battığı yer üzerinde çalışmalarına başladı. Bu çalışmalar sonucunda Dumlupınar’ın battığı yerin derinliği 47 kulaç yani 87 metre olarak tespit edildi. Daha evvel bu bölgeye konan dört şamandıra kaldırılarak yeri kesin olarak tespit edilen denizaltının baş, kış ve ortasının yerini belli eden üç şamandıra konuldu<sup>45</sup>. Hava şartlarının uygun olmamasına rağmen 19 Eylül’de dalgıçlar birkaç dalış yaptılar, ancak denizaltıyı göremediler. Dalgıçlar bu dalışlarında helyum gazı kullandılar. Daha evvel dalışlar hava ile yapılmaktaydı.

Yarbay Vedat Dora başkanlığındaki çalışmalarda 4 Ekim 1958 tarihinde önemli bir aşamaya gelindi. 4 Ekim’de Kurtaran gemisi dalgıçlarından Necati Tezgin, Dumlupınar denizaltısına ilk dalışı gerçekleştirdi. Tezgin, denizaltının hava valfinin bulunduğu yerleri tespit ederek denizde 228 dakika kaldı ve saat 13.18’de Kurtaran gemisine çıktı. İkinci dalışı yapan Adil Çorbacı, hava hortumunu Dumlupınar’ın sarnıçlarına bağlamak için çalıştı. Gemi 20 derece sancak tarafına yatık olduğu için bunda başarılı olamadı ve saat 16.28’de su üzerine çıkmak zorunda kaldı<sup>46</sup>. Adil Çorbacı, 2 saat 28 dakika su içinde kaldı ve denizaltı üzerinde 45 dakika çalıştı.

Dumlupınar denizaltısını çıkarma çalışmalarına hava şartlarının giderek bozulması üzerine 10 Ekim 1958 tarihinde son verildi. Kurtaran ve diğer yardımcı gemiler hareket hazırlıklarını tamamladılar, ağ gemisi şamandıraları topladı. Sadece Dumlupınar denizaltısının bulunduğu yeri gösteren iki şamandıra bırakıldı. Bu şamandıralardan biri denizaltının baş, diğeri kış kısmını gösteriyordu. Şamandıraların geceleri görülmesi için de fosforlu boya ile boyandı.

Çanakkale Boğazı’nda batan gemileri çıkarma çalışmalarına 1959 yılında da devam edildi. Gökçeada açıklarında I.Dünya Savaşı sırasında batırılan İngilizlere ait monitör gemileri ile Osmanlı İmparatorluğu’nun Midilli

---

<sup>45</sup> *Milliyet*, 20 Eylül 1958, s.1,5.

<sup>46</sup> *Milliyet*, 05 Ekim 1958, s.1.

kruvazörünü çıkarma çalışmaları devam ederken 1 Mayıs 1959 günü bir kaza meydana geldi. Çanakkale Boğazı'nda batık gemileri çıkarmak için hükümetten izin alan DEMBAT Şirketi'ne ait olan Alman bandıralı Fortuna maçunası Gökçeada açıklarında faaliyetlerini sürdürürken ani bir patlama sonucunda yanmaya başladı. Yangın söndürülemeyince mürettebat Fortuna'yı batırmaya mecbur kaldı<sup>47</sup>. Kazada mürettebattan herhangi bir zayıat olmadı.

1959 yılı Sonbaharında Gökçeada'nın Kefaloz açıklarında batık çıkarma çalışmaları sürdürülürken bir kaza daha meydana geldi ve Lisa I denge hatası sebebiyle battı. Her ne kadar ertesi gün Lisa I çıkarılmış ve yüzdürülmüşse de 1960 yılında şirketin borçları nedeniyle algarnaya el konuldu. 29 Mayıs 1962 tarihinde çıkarılan 6/497 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla Lisa I adlı algarnanın "*Türk Parası Kıymetini Koruma hakkında 14 sayılı kararın 51'nci maddesi*" gereğince kesin ithalinin yapılarak satılmasına" karar verildi<sup>48</sup>.

Demokrat Parti döneminde batıkların çıkarılması konusunda son kararname 1 Mart 1960 tarih ve 4/12777 sayılıdır. Bu Bakanlar Kurulu Kararnamesinde;

*"Ege Denizi ile Akdeniz bölgesindeki karasularımızdan çıkarılacak batık hurdalarından, müteahhit uhdesine isabet edecek kısmın, tahdit ve ihraç memnuiyeti vazeden kararname hükümlerinden istisnaen"*<sup>49</sup>

yurtdışına satılmasına izin verildi.

## Sonuç

Çanakkale Boğazı'ndan çıkarılan "*ismi meçhul römorköre ait 4671 kilo saç ile 154.50 kilogram döküm ve pervane hurdası*" 8 Şubat 1963 tarihinde Galata'da Çeşme Meydanı Hamam Sokak'ta bulunan depoda 868.59 muhammen bedelle, Haliç Feneri Mürsel Paşa Caddesi'nde bulunan müteahhit Zeki Kalkavan'a ait depoda bulunan Barbaros gemisine ait 2920 kilogram hurda saç ile 549 kilogram hurda köşebent 867.25 lira muhammen bedelle satışa çıkarılmıştı<sup>50</sup>. Satışları gerçekleştiren Milli Emlak Müdürlüğü satış komisyonuydu.

<sup>47</sup> *Cumhuriyet*, 02 Mayıs 1959, s.3.

<sup>48</sup> *BCA.*, 030.0.018.001.002.164.20.20

<sup>49</sup> *BCA.*, 030.0.018.001.002.154.81.13.

<sup>50</sup> *Milliyet*, 04 Mart 1963, s.7.

1968 yılında Çanakkale Boğazı’nda batık Barbaros gemisinin topları çıkarılmaya başlandı. Barbaros’tan çıkarılan toplar oksijen kaynağıyla kesilerek hurda demir olarak satıldı<sup>51</sup>. Denizden çıkarılan her bir topun uzunluğu 10 metreyi buluyordu.

Tarihi kıymeti haiz olan Barbaros’un topları kesilirken ve satılırken maalesef ne Eski Eserler ve Müzeler Genel Müdürlüğü’nden, ne de Askeri Müze’den herhangi bir müdahale gelmedi.

---

<sup>51</sup> Refii Cevat Ulunay, “Takvimden Bir Yaprak,” *Milliyet*, 02 Mayıs 1959, s.2.

**KAYNAKÇA****A.Başbakanlık Cumhuriyet Arşiv (BCA)**

- BCA.*, 030.0.001.000.000.57.349.1.  
*BCA.*, 030.0.001.000.000.58.355.12.1.  
*BCA.*, 030.0.001.000.000.88.551.5.  
*BCA.*, 030.0.001.000.000.88.551.5.1.  
*BCA.*, 030.0.001.000.000.88.551.5.2.  
*BCA.*, 030.0.001.000.000.88.551.5.3.  
*BCA.*, 030.0.011.001.000.249.2.9.  
*BCA.*, 030.0.011.001.000.249.2.9.1.  
*BCA.*, 030.0.011.001.000.249.2.9.5.  
*BCA.*, 030.0.018.001.002.113.16.1.  
*BCA.*, 030.0.018.001.002.122.44.1.  
*BCA.*, 030.0.018.001.002.129.40.5.1.  
*BCA.*, 030.0.018.001.002.137.102.16.  
*BCA.*, 030.0.018.001.002.139.44.1.  
*BCA.*, 030.0.018.001.002.154.81.13.  
*BCA.*, 030.0.018.001.002.164.20.20  
*BCA.*, 030.0.018.001.002.90.17.15.  
*BCA.*, 030.0.018.001.002.90.34.5.  
*BCA.*, 030.10.00.00.62.415.13.1.  
*BCA.*, 030.10.00.00.62.415.13.2.  
*BCA.*, 030.10.00.00.62.415.13.3.  
*BCA.*, 030.10.00.00.62.415.13.4.  
*BCA.*, 030.10.00.00.62.415.13.5.  
*BCA.*, 030.10.00.00.62.415.13.6.  
*BCA.*, 030.10.00.00.62.420.08.1  
*BCA.*, 030.10.00.00.62.420.08.13.  
*BCA.*, 030.10.00.00.62.420.08.15.  
*BCA.*, 030.10.00.00.62.420.08.16.

*BCA.*, 030.10.00.00.62.420.08.19

*BCA.*, 030.10.00.00.62.420.08.2.

*BCA.*, 030.10.00.00.62.420.08.20.

*BCA.*, 030.10.00.00.62.420.08.23.

*BCA.*, 030.10.00.00.62.420.08.24.

*BCA.*, 030.10.00.00.62.420.08.27.

*BCA.*, 030.18.01.01.8.42.20.

### **B.Sürelî Yayınlar ve Kitaplar**

*Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Deniz Harekâtı*, c.VIII, Genelkurmay Basımevi, Ankara1976.

*Cumhuriyet*, 02 Mayıs 1959.

*Cumhuriyet*, 11Haziran 1931.

*Cumhuriyet*, 19 Haziran 1931.

*Cumhuriyet*, 24 Nisan 1930.

*Cumhuriyet*, 30 Mart 1930.

*Milliyet*, 04 Mart 1957.

*Milliyet*, 04 Mart 1963.

*Milliyet*, 05 Ekim 1958.

*Milliyet*, 09 Ağustos 1958.

*Milliyet*, 17 Kasım 1956.

*Milliyet*, 20 Eylül 1958, s.1,5.

Refii Cevat Ulunay, “Takvimden Bir Yaprak,” *Milliyet*, 02 Mayıs 1959, s.2.

*Resmî Gazete*, sayı:3792, 25 Kânunuevvel 1937.

