

Deniz
teranesi



Taşkızak Tersanesi amblemi.

Taşkızak Tersanesi

YAZAN: ALBAY MES'UD ÖNCE

Fotoğraflar: Kutlu Ertuna - Yalçın Kılan

TAŞKIZAK, milletin tarihinde bir kilit başı, bir geçit, bir dönüm noktasıdır. Tarihçeye bu açıdan bakmak, topladığımız bilgileri bu espri içinde değerlendirmek lâzımdır.

Istanbul, Vizas'ın kurduğu günden Fâtihten Sultan Mehmed'in kapılarına dayanacağı güne kadar geçen yıllar içinde birçok büyük kumandanın cihangirlik rüyalarını ümitsiz karanlıklara itmiştir.

Fâtihten 1453'te İstanbul'u alabilmesi sebepini, sadece kara muhasarasını yapan birliklerin üstün gücünde aramamak gerekir. Hattâ muhasarada topun kullanılışı bile ancak fethi kolaylaştıran sebeplerden biri olarak düşünülebilir.

Fâtihten Sultan Mehmed, tersane fikrini, ceddî Yıldırım Bâyezid'den almıştır. İstanbul'un denizden abluka edilmesi ise Fâtihten stratejik buluşudur. Kendinden evvelki kuşatmaları tetkik eden Fâtihten Sultan Mehmed deniz yoluyla gördüğü yardımlar sayesinde şehrin, muhasara edenlere baş eğmediği sonucuna varınca, donanmanın lüzumunu takdir ederek, bildiğimiz olaylarla şehri almış ve 1453 senesi mayısının 29. günü, dünya tari-

hine «Fâtihten» unvaniyle geçmeyi başarmıştır.

Fâtihten Sultan Mehmed, İstanbul'u Osmanlı mülküne katar katmaz ilk işi Haliç'te bir tersane kurmak olmuştur.

Söylentiye göre: Eski tersanenin arkasından Okmeydanı'na doğru uzayıp giden dere, fetih sırasındaki şehitlerle öylesine dolmuş ki, Fâtihten Sultan Mehmed üzüntüsünü:

«— Ne doymaz dere imişsin» demek suretiyle belirtmiş ve o günden sonra bu kuru dere «Doymaz Dere» adını almıştır.

Fâtihten'in kurduğu bu tersane, asırlarca bir imparatorluk geleneği hâlinde yaşatılmış, zaman zaman ihmale uğramış, fakat devir devir de ele alınıp ilâvelerle geliştirilerek bahçe ve saraylarla süslenmiş, yeni kızaklar, anbar, depo ve tesisler eklenmiştir. Böylece tersane hudutları bugünkü Atatürk köprüsü yanından Hasköy'e kadar uzamıştır.

Denizi seven padişahların burada yaptırdıkları saray ve arkalarındaki bahçeler dolayısıyla Hasbahçe, Tersane bahçesi gibi isimler almıştır.

«Taşkızak» olarak adlandırdığımız bu-

güncü tersanenin arkasındaki küçük kasır bir tarih olayı dolayısıyla «Aynalı Kavak Kasrı» veya «sarayı» olarak anılagelmiştir. III. Sultan Ahmed zamanında Kiklat adalarının ve Mora'nın yeniden fethi ile İstanbul'a gelen hediyeler arasında bile şöhretini muhafaza eden büyük boy «Venedik» aynalarının buraya konusu bu şekilde isimlendirilmesine sebep olmuştur.

Tarihimizde Lâle Devri diye anılan son felâketli devrin padişahı III. Sultan Ahmed, Aynalı Kavak sarayını çok beğendiği için buraya haremiyle yazlığa geldiğine dair târih kayıtlarına rastlanmaktadır.

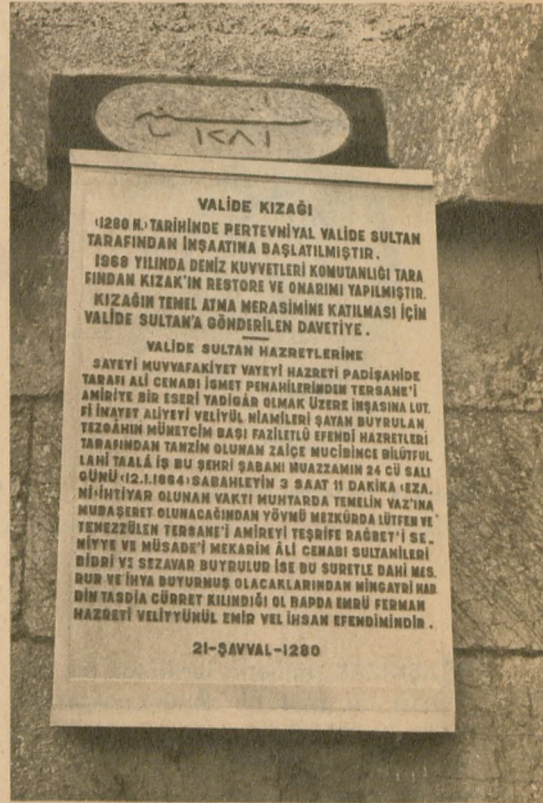
Sultan Ahmed, Haliç Taşkızak tersanesini yalnız saray ve bahçesiyle beğenmekle kalmamış, hem tersaneyi geliştirmiş, hem de devrine göre büyük gemiler yaptırmıştır.

1613'te Kapdân-ı Deryâ Halil Paşa I. Sultan Ahmed'in fermanı ile 15 dekarlık bir sahayı kaplıyan tersane bahçesindeki sarayı tamamlatmıştır.

Sultan İbrahim de tersane kıyısına bir yalı yaptırmıştır. Her ne kadar bazı padişahlar buraları bir tersane olmaktan çok bir sayfiye yeri olarak kullanmışlar ise de Aynalı Kavak sarayı bazı önemli tarihî olay ve görüşmelere sahne olmuştur.

Meselâ, devrinde donanmanın gelişmesine de çok gayret sarf eden III. Sultan Selim, Zıstovi muahedesini burada imza etmiştir. Daha sonraları burasının bir sayfiye yeri olmaktan ziyade gemi inşaatına elverişli olduğu fikri öne alınarak tamamen tersaneye terk etmiştir.

III. Selim zamanındaki ıslahat hareketleri sırasında İstanbul tersanesinde yeniden kalkınma hareketi başladı. Kapdân-ı Deryâ Küçük Hüseyin Paşa, İsveç ve Fransa'dan gemi inşa mühendisleri getirerek tersanenin kısa zamanda kalkınmasına yol açtı. Bu devirde Türk donanması Avrupa'nın sayılı donanmalarından birini teşkil ediyordu.



Taşkızak Tersanesi'ndeki ünlü «Taşkızak» üstündeki kitabe.

Camialtı'ndan Hasköy'e kadar uzanan sahada sefere hazır vaziyette miktarı otuz aşkın kadirga ile Camialtı'nda inşa edilmekte olan gemiler mevcuttu.

III. Selim devrinde Mehmed Râif Efendi'nin, tersanemiz hakkında yazdığı Fransızca eser ve gravürler bu devri bütün haşmetiyle canlandırmaktadır. Daha sonra stimli gemilerin hızla gelişmesi dolayısıyla Hasbahçe sarayı yıkılarak bahriyemiz tarihinde «Hadde-hâne» denen dökümhanelerin, yeni fabrikaların kurulmasına meydan verildi.

Bugün «Taşkızak» deyince, yalnız şimdi, bulunduğumuz dar saha akla gelmektedir. Yukarıda işaret ettiğimiz gibi Fâ-



Taşkızak Tersanesi Komutanı Tuğamiral Sulhi Özertem, bir çıkarma gemisinin denize indirme töreninde konuşurken.

ti devrinde başlayan tersane, gelişmesini asırlar boyu sürdürerek «Azab Kapı» dan «Hasköy» e kadar yaymıştır. Bugünkü Taşkızak, bu upuzun sanayi bölgesi içinde Türk bahriyesinin sıkışıp kaldığı bir noktadır.

Istanbul tersanesini Fâtihten sonra Yavuz Sultan Selim, III. Sultan Selim ve Sultan Abdülaziz ele almışlardır. Şultan Abdülaziz, Azab Kapısı'ndaki üç tane Taş havuzun malzemesini Ege'den getirmiştir.

Bugünün turizm ve müzecilik anlayışı bakımından bir tenkid konusu olabilecek bu getirişe o devrin açısından ve donanmanın inkişafı için bir ihtiyaç gözü

ile bakacak olursak tenkidlerimiz takdire dönüşür.

Azapkapı'da başlayıp Hasköy'de biten tersanenin ilk üç taş havuzu Küllük civarındaki Bargilya harabelerinden sökülüp getirilmiştir.

Bu taşları Bargilya'dan Geyvan-ı Bahri firkateyni getirmiştir. Geyvan bizim Zuhal dediğimiz Satürn yıldızının Farsça ismidir.

İşte bütün bu tersane tesislerinin Aynalıkavak kasrının bulunduğu yere kurulmuş olan taş havuzlara «Taşkızak» denmiştir. Bugün eskiden kalan sadece Taş kızıağın arkasındaki Hasbahçe kasrıdır.



İmparatorluk zamanında Taşkızak'ta bir geminin denize indirilmesi töreni (Deniz Müzesi).

Denizi çok seven ve bahriyemizi dünyada ikinci derecede kudretli seviyeye çıkaran Sultan Aziz'in annesi Pertevniyâl Vâlide-Sultan buraya bir kızak yaptırmıştır ki adı «Vâlide Kızağı»dır.

Taş kızak, devrine göre modern bir tesis olarak kurulmaya başlayınca yeni monte edilen makinelerin çalıştırılması için öğretici olmak üzere İngiliz uzmanlar getirildi. Bu arada Tersane hizmetine alınan Amerikalı gemi inşa mühendisi «Foster Rhodes» 1828 senesinde bugünkü Taşkızak tersanesinde ilk defa buharlı bir gemi inşa etmiş ve bunu diğerleri takip etmiştir. Her Türk'ü sevindirecek derecede atılan bu ileri adımlar ne yazık ki yine kısa sürmüş ve duraklama başlamıştır. 1854 senesinden sonra zırhlı gemiler inşasına geçilmiş olması, tersanemizde buna paralel olarak yeni tesisler ve cihazlar ile takviyesini gerek-

tiriyordu. Bu arada Haliç, İzmit, Gemlik tersanelerinde gemi inşası devam ediyor, ayrıca zırh levhalar top ve makine malzemeleri yapımı da oluyordu. 1865 senesinde Sultan Aziz'in validesi tarafından Taşkızaklar yeniden ele alınarak bineler ve fabrikalar ilâve edildiği için buraya da ilk olarak Taşkızak ismi verilmiştir. Sultan Aziz zamanında Taşkızak fabrikaları modern tezgâhlarla donatılmış ve fabrikaya İngiliz ustalar getirtilerek çalıştırılmış ve tersane kısa zamanda dünyanın ikinci donanmasını inşa ve idame edecek bir mükemmeliyete ulaştırılmıştır. Bu devre, bu tersanenin kuruluşundan bu yana en ileri yanını teşkil eder. Sultan Abdülaziz devrinin deniz subaylarından olup bu tersane için çok büyük hizmetleri geçmiş bulunan Başmimar Süleyman Bey'i de burada minnetle anmak gerekir.

Parçaları İngiltere’de yapılan ve 1886 senesi eylülünde hizmete giren, dünyanın ilk denizaltı gemisinin montajının burada yapılmış olması, tersanemizin o günkü kıymetini belirtmesi bakımından ehemmiyetlidir. Bundan sonra mevcut taş havuzda iki ayrı kızak üzerinde olmak üzere inşa edilen Abdülmecid ve Abdülhamid isimli stimle çalışan denizaltı gemilerinin de burada inşa edildiklerini söylemek bizler için gurur vericidir.

1908 inkılâbından sonra deniz kuvvetlerinin geliştirilmesi sırasında tersaneler de ihmal edilmemiş, o sene İngiltere bahriyesinden Amiral Gambel ve onunla gelen müşavir heyete Türk bahriyesinin ıslahı için kumanda yetkisi de verilerek memleketimizde vazife verilmiştir.

Ancak zamanla donanma ihmale uğramış; hepimizin bildiği 1897 Türk - Yunan harbinde donanma Nara’ya kadar güçlkle getirilmiştir. 1909 yılında Osmanlı devleti yine bir silkinme içine gir-

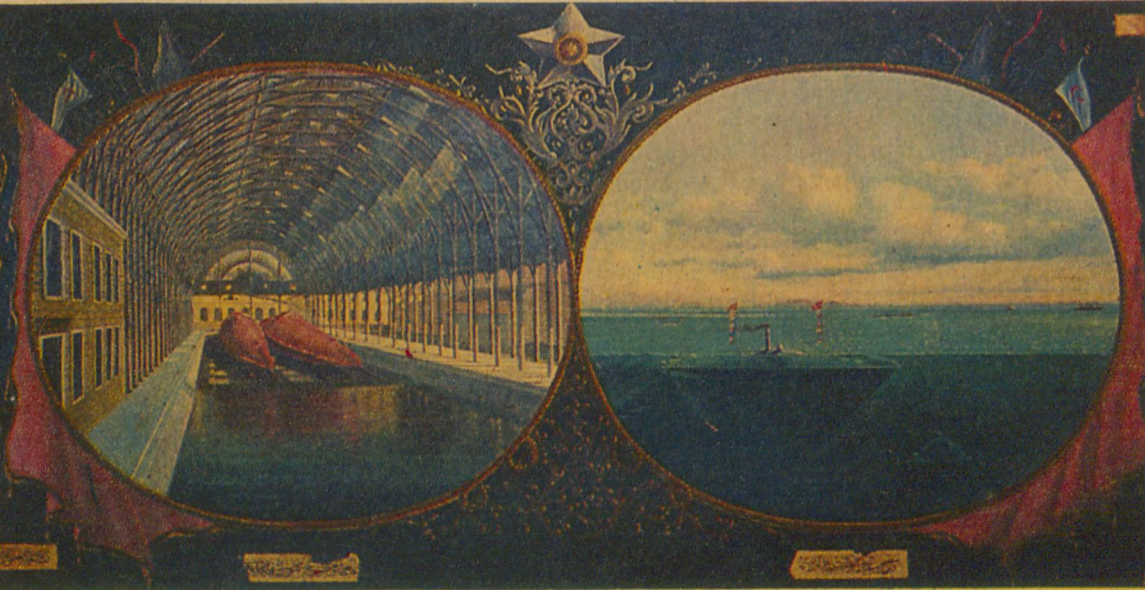
miş, bir gemi inşa programı kurma teşebbüsü sonucunda Amiral Gambel’i İngiltere’de mevcut tersanelerde konuşmaya göndermiş ve bunun neticesi bazı mühendis heyetleri İstanbul’a gelmişlerdir.

Birinci Dünya Harbi’nden evvel tersaneyi asrın yeniliklerine kavuşturma maksadıyla, Armstrong - Vickers firmasından mütehasıslar getirilmiş ise de, Birinci Dünya Harbi, bu güzel teşebbüsü de akamete uğramıştır.

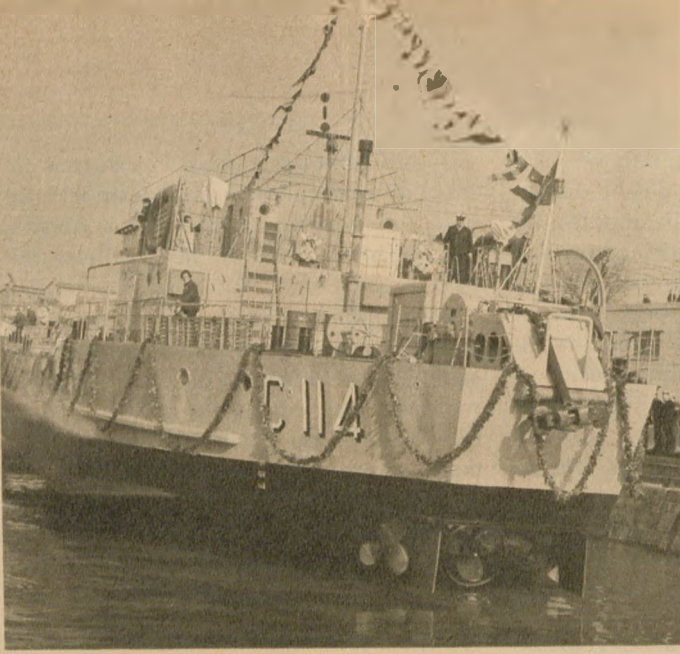
Birinci Dünya Harbi’nin devamınca Haliç tersanemiz verimli hizmetine devam etmiş ve ayrıca mermi, bomba, çivi ve saç imali gibi memleketin mübrem ihtiyaçlarına cevap vermeye de gayret etmiştir. Ne yazık ki işgal senelerinde tersanemiz de harâb olmuştur.

CUMHURİYET DEVRİ

Cumhuriyetimizin ilânından sonra da burada sınırlı çalışmalar yapılmıştır. 1931 yılında tersanenin birçok tezgâh ve tesisleri sökülerek Gölcük’e taşınmış olduğundan, boş kalan binaların bir ço-



Müzedeki bu tablo, Taşkızak’ta yapılan ilk iki Türk denizaltısını gösteriyor. Sağda bir harp gemisi.



**Taşkızak'ta,
bir çıkarma
gemisinin
denize indirilişi.**

ğu ile boşaltılan saha, o zamanın Seyri-sefain idaresi ile inhisarlar vekâletine devredilmiş, burada Deniz Kuvvetleri Kumandanlığı emrinde bir iki küçük tesis ve bazı anbarlar kalmıştır.

Montrö anlaşmasından sonra 1937 senesinde Deniz Kuvvetleri Kumandanlığı Almanya'ya dört denizaltı gemisi siparişi vermiş ve bunlardan iki adedinin Taşkızak fabrikalarında yapılmasını şart koşmuştur. Gemileri yapacak Alman firması bu iş için kendilerine tahsis edilen Taşkızak fabrikalarında mevcut bir kısım tesis ve tezgâhlarından faydalanmakla beraber, Almanya'dan da bazı lüzumlu cihazları getirip buraya monte etmiş ve gemileri kurma yoluna girmişlerdir. 1939'da İkinci Dünya Harbi'nin patlak vermesi ile, firma, gemiler üzerindeki işlerini tamamlayarak memleketimizi terketmiştir. Böylece ikinci denizaltı gemimiz Yıldırım, Gölcük'e çekilmiş ve noksan kalan kısımları da burada tamamlanarak faaliyete geçirilmiştir. Marmara ve Boğazlar'ın emniyeti bakımından bu bölgeleri savunma ile mükellef deniz ve kara araçlarının süratle tamir edilebilmeleri için ihtiyaç duyulan bu tersane 1941 senesinde yalnız 14 işçi

ile, Taşkızak Havuz ve Fabrikaları ismi ile tekrar faaliyete geçirilmiştir.

Bu nüve kuruluşun sonra her geçen yıl Taşkızak fabrikaları deniz kuvvetlerinin ihtiyacı bulunan onarım ve inşaat programına uyar olarak durmadan genişlemiş ve yeniden açılan sahalara iç ve dış piyasadan temin edilen cihazların montajı ile kendini hissettiren bir varlık olarak belirmeye başlamıştır. Gittikçe, kabaran mevcuda sahip olmaya başlayan bu fabrikalarımız 1948 senesinde Amerikan yardımının bilfiil başlaması ile esaslı bir program çerçevesinde ele alınmış ve her ihtiyaca cevap verebilecek bir kapasiteye ulaştırılmıştır.

Tarihî kayıtlara göre dedelerimiz zamanında 2000 dönümlük bir arazi üzerinde faaliyette bulunan bu tersaneden deniz kuvvetlerimize bugün için ancak 60 dönümlük bir kısmı bırakılmıştır. Deniz Kuvvetlerimiz için inşa edilecek yeni gemiler ve gittikçe kabaran gemilerimizin idame ve bakımları için bu sahnenin hiç de kâfi gelmeyeceği bir hakikat olarak ortadadır.

1950 senesine kadar gelişen ve gittikçe büyük bir tersane hüviyetini almaya başlayan Taşkızak, evvelce terkedilmiş

bir hâlde bulunan, Vâlide kızağından Hasköy kapısına kadar olan mıntaka Toprak Mahsulleri Ofisi ve gümrüğe kira ile verilmiş olan saha ve bilâhare Toprak Mahsulleri Ofisi silosu 1966 yılında geri alınarak fabrika olabilecek duruma getirilmiş, denizdeki batık tekneler çıkarılmıştır.

Tersanemiz, 1962 yılından itibaren sarfedilen büyük gayretler neticesinde bina, tezgâh ve cihazlar bakımından tamamen modern bir hâle getirilmiştir.

Evvelce gümrük idaresine terk edilmiş olan büyük bir kısım da 1967 şubat ayında tekrar alınmış ve tersanenin inkişafı için alınan bu saha üzerinde çalışmalarına başlanmıştır.

Ayrıca büyük tonajda gemi inşa edilebilmesi için Vâlide kızağı da 1968'de modernize edilmiştir.

MŞM Şirketi tarafından Taşkızak tersanesi için özel olarak imal edilen döner ve 8 aralık 1972'de hizmete açılan 65 tonluk portal kreyini kendi sınıfında

1938 - 1972 TARİHLERİ ARASINDA TAŞKIZAK TERSANESİNDE İNŞA EDİLEN GEMİLERDEN EN MÜHİMLERİ

İSMİ :	İNŞA TARİHİ :	GÖREVİ :	TONAJI :
Saldıray, Yıldıray	1938	Denizaltı	1200
Kasırga, Bora, Tayfun, Şimşek	1944	Hücumbotu	17
Yüzer havuz	1945	Gemileri havuzlar	2500
Önder gemisi	1953	Romorkör	500
Yzb. İ. Tulunay	1955	Tanker	2750
Motorin tankeri	1962	Tanker	150
Nevcivan binek motoru	1963	Makam motoru	5,2
LCM Çıkarma aracı	1963	Çıkarma aracı	115
Hidrografi Botu	1963	Siğ su İskandil botu	34,6
LCU Çıkarma aracı	1965	Çıkarma aracı	405
Jandarma botları	1967	Kıyı emniyet botu	150
LS Botu	1968	Liman savunma botu	40
Saadettin Gürcan	1968	Tanker	4350
Yüzer havuz	1969	Gemileri havuzlar	400
Gümrük takip botu	1971	Takip botu	70
Yüzer havuz	1971	Gemileri havuzlar	3000
Kanarya gemisi I ve II	1972	Yük gemisi	500
Petrol ofisi tankeri	1972	Tanker	4600
Şarköy gemisi	1972	Kuru yük gemisi	500



XIX. Yüzyılda yapılan ve tersane çalışmalarını gösteren bir tablo.

Avrupa'nın en büyük tersane vinci vasfını taşımaktadır. Bu vinç modern tekniğin bütün yeniliklerini ihtiva etmekte, her türlü tehlikeyi önleyecek otomatik emniyet tertibatını haiz bulunmaktadır.

Hâlen bu tersanemizde mevcut cihazlar tamamen modern olup, mahir Türk işçisinin elinde en güzel misallerini vermeye her an hazır vaziyettedir. Büyük tonajdaki gemiler hariç, orta boy ve küçüklerini inşa ve imal eder yeterliktedir. Her geçen gün duyulan ihtiyacın karşılığı gereken yenilikler yerine getirilmekte ve Batı devletleri elinde bulunanlar ayarında çalışma temposu sağlanmaktadır.

Tersanemiz, mevcut cihazlarla yetinmeyip teknolojinin ortaya koyduğu ve koyacağı bütün yenilikleri yakından takip ve bir plân ve bir program çerçevesi

içinde bunları da kullanmak üzere her an uyanık bulunmaktadır.

BUGÜNKÜ TERSANE

Tersanemizin ana fonksiyonunu dört kısımda gösterebiliriz.

a. T. C. Deniz Kuvvetlerindeki tersanemize ayrılan harp gemilerinin onarım, bakım tutumlarını yapmak, faal halde bulundurmak.

b. T. C. Deniz Kuvvetleri için yeni harp gemileri inşa etmek ve bunları donatmak.

c. Döner Sermaye kanalından şirketler için her nevî gemi inşa etmek ve bunları donatmak.

d. Özel şirketlere ait gemilerin döner sermaye kanalından havuzlanıp onların bakım tutumlarını yapmak fonksiyonlarına devamını sağlamak.

Tersanemiz gelişmeye müsaittir. Tersanemizin bugün ve ileride ihtiyacı olacak yüksek deplasman tonajlı gemileri indirebilmek için bir kızak ve bu gemileri indirdikten sonra donatılarını denizde yapabilmek için donatım rıhtımlarıdır. Bu rıhtımlar her türlü yan tesislerle mücehhez olacaklardır. Gemilerin yalnız tekne kısımları bu kızaklarda inşa edilip tekne denize indirilir. Denize inen gemi donatım rıhtımlarında donatılır. Böylece kızaklar uzun müddet bir gemi tarafından işgal edilmemiş olur ki bu da tersanenin senelik deplasman tonaj kapasitesini arttırır.

Her gün gelişen tesislerle tersanemiz daha da güç kazanmakta ve gemi inşa sanayii de memleket ekonomisine büyük miktarda katkıda bulunmaktadır. Gemi inşa sanayiinin tam bir bütün olabilmesi için tersanelerde sadece ana tesisler yeterli değildir. Bununla beraber yan tesislerin de ana tesislere ayak uydurması ve onunla beraber paralel olarak yürümesi lüzumludur ki tersanemiz

de bu uygunluk sağlanmıştır. Önemi birinci planda tutulmaktadır.

Bugün elimizde bulunan sipariş gemiler ve onarıma gelen Deniz Kuvvetleri gemileri için tersane tesisleri yeterlidir. Ve bu tesislerle tersane fonksiyonunu gayet faal bir şekilde yürütmektedir.

Tersanemizde vardiya sistemi uygulanmaktadır. Bu sistemle senelik DWT kapasitesi ve onarım gücü yükselir. Tersanenin gerek tesisleri, gerekse işçi kapasitesi bu sistemi uygulamaya kâfidir.

DÖNER SERMAYE İŞLERİ

Döner sermayeden şimdiki durumda Petrol Ofisi'ne 4600 deplasman tonluk iki tane; 7700 deplasman tonluk bir tane tanker ve D. B. Nakliyata 5500 DW tonluk iki tane kuru yük gemisi yapılmakta ve mukaveleleri imzalanmış durumdadır. Jandarma Genel Komutanlığına 6 adet Sahil Muhafaza botu yapılmaktadır. Ayrıca Gençlik ve Spor Bakanlığı için 200 adet optimus mukavelesi yapılmıştır.



XIX. asırda İstanbul tersanesi ve Taşkızak devrinde yapılmış bir tablo.

BOĞAZIÇI SULARINDA
BİR AMERİKAN YATI

SCORPION

YAZAN: J. McQUAT
ÇEVİREN: OSMAN ÖNDEŞ

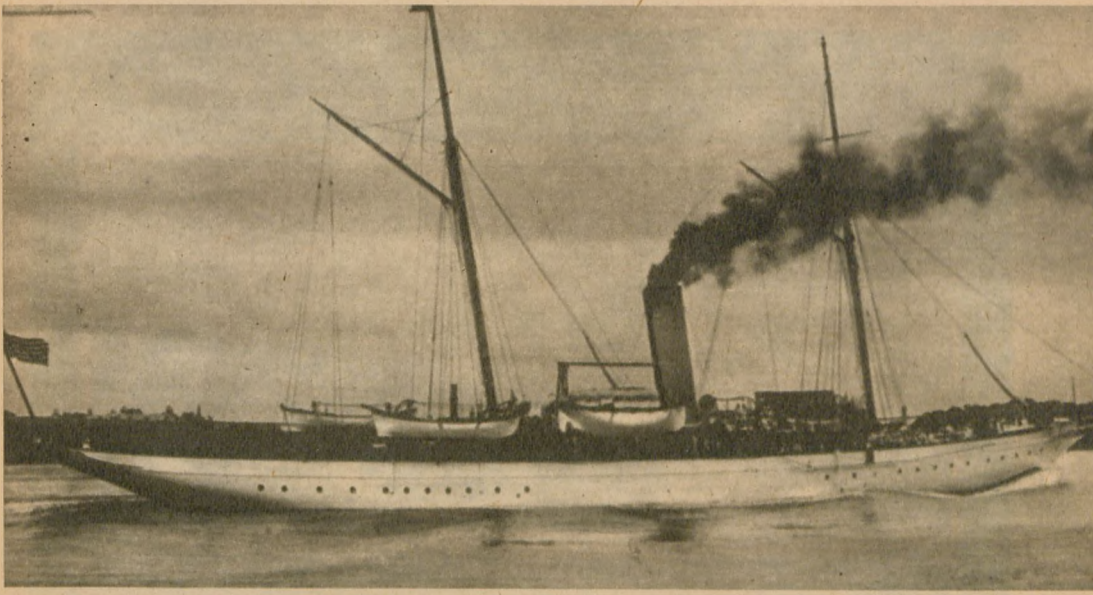
Hikâye 1908 ilâ 1918 seneleri arasında geçmiştir. Hâtirâtın sahibi olan James McQuat o sıralarda İstanbul'daki Amerikan Sefareti'ne ait Scorpion yatında gedikli çavuş olarak bulunuyordu. Muhtelif vesilelerle Dolmabahçe sarayı önünde, fakat umumiyetle Tarabya koyunda veya Beykoz'da Abraham Paşa korusu önünde diğer sefaret yatlarıyla beraber demirde yatarı. James McQuat, yaşadığı günleri ve o günlerin İstanbul'unu bir denizci gözüyle şöyle anlatıyor:

BİRİNCİ Dünya Harbi'nden önce Avrupa'da hayat bir eğlenceydi. Memleketlerin çoğu âdetâ altın devri yaşamaktaydılar. Resmî üniformalı kimseler için pasaport mecburiyeti yoktu ve her yerde, özellikle demiryollarında bize büyük tenzilât yapılırdı.

1910 yılı başlarında USS New York kruvazöründe bulunuyordum. Kömürle çalışırdı ve devrinin en güzel gemilerinden biriydi! O sene nisan ayında Phila-

delphia deniz üssünden hareket ederek Uzak Doğu'ya yol verdik. O devirde Çin'de diğer büyük devletler gibi Amerika'nın da bir istasyonier gemisi bulunuyordu. Sıra bizdeydi ve USS Charleston kruvazöründen nöbeti devralacaktık.

Hampton Roads'da kömür ikmali yaptıktan sonra yola koyulduk ve 20 mayıs günü Cebelitârik'a varıldı. Bir hafta süren liman hayatımız epey renkli ve eğ-



Scorpion seyir hâlinde.

lenceli geçti. Kurtlarımızı döktük, tam manasıyla! Günlerce devam eden denizin monotonluğu insanda geniş bir hayal dünyası yaratıyor; hem de pek zengin bir dünya. Bu âleme dalarak muttasıl birbirini tekrar eden dalgalara şuh bir kadın gibi bakabilmek herkesin becerebileceği iş değildir. Galiba limana varınca denizcilerin zembereği boşalmış saat gibi yayından fırlayışının sebebi de bu... Neyse ki, 27 Mayıs sabahı İspanyol kızlarından kurtulduk, bejki de onlar bizlerden kurtulmuş oldular.

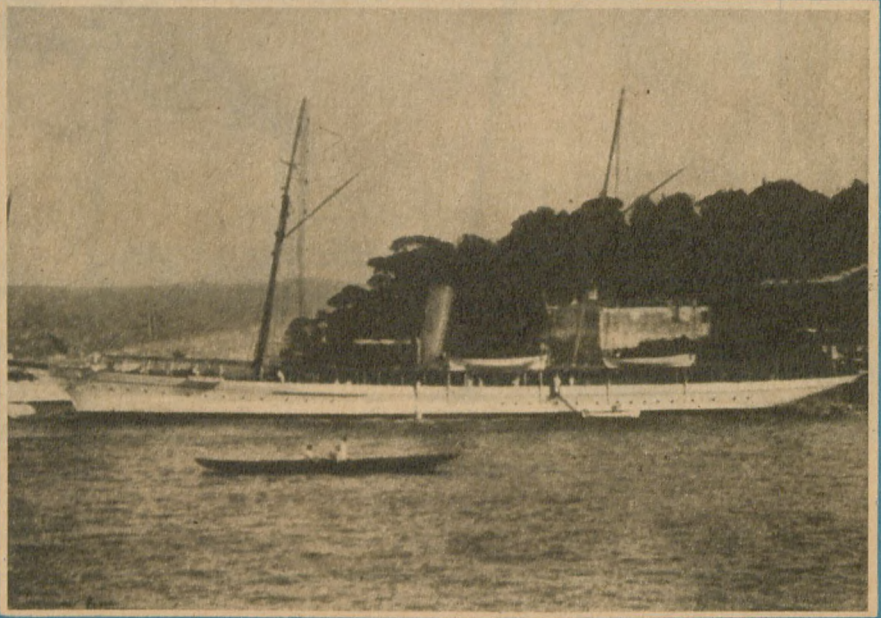
Cebelitârik'tan sonra Fransa'nın Toulon limanına, İtalya'da Spezia ve Napoli'ye uğradık. Her iki vardiya personelinin 72 saat süreyle Roma'ya izinli çıkma müsaadesini ömür boyu unutmak imkânsız.

Ânî tesadüfler bazan insan hayatında büyük etkiler bırakıyor. Yolculuğuma

Uzak Doğu'ya gitmek üzere USS New York kruvazörü ile başlamıştım. Akdeniz'i boydan boya aşacak ve Süveyş kanalından geçerek Kızıldeniz'e geçecektik. Napoli'den ayrıldıktan sonra, nedense Korent kanalına yol verildi ve sonunda 10 Haziran günü Pire limanında demirledik; Yunanistan'a gelmiştik.

Sabahleyin şehre çıkmaya hazırlanıyordum ki, ikinci komutanın daveti üzerine kamarasına yöneldim. USS Scorpion yatına tayin edildiğimi bildirdi. Duraladım. Ancak emir emirdi... Selâmımı verip güverteye çıktım. Scorpion dedikleri yat herhalde bizim geminin vasıta stimbotuna benzeyen tekne olmalıydı, karşıımızdaki rıhtımda yatıyordu.

Uzak Doğu yerine Osmanlı imparatorluğu'nun başkenti İstanbul'a gidecek ve uzun yıllar tatlı acı hâtıralarıyla Boğaz'ın kıyısında yaşıyacaktım.



Scorpion, Tarabya koyunda.

Birinci Dünya Harbi'nin ufukta belirmediği senelerde Scorpion, Avrupa sularında istasyonier hizmet yapan tek Amerika gemisiydi. Halbuki İstanbul'da yıllardır istasyonier olarak bulunan altı ayrı devlete ait yatlar mevcuttu.

Biz de diğer sefaret yatları arasında yer aldık. En büyük tonajlısı Avusturya-Macaristan imparatorluğuna ait olan Taurus idi. Diğerleri Almanya sefaretine ait Lorelei, İtalya sefaretine ait Galileo; Rus sefaretine ait Donetz; Büyük Britanya sefaretine ait Imogene ve Fransa sefaretine ait olan Jeanne Blanche idi.

İstanbul'a vardığımız günlerde bu filotilla Tophane rıhtımlarına kıçtan kara olmuş vaziyette yatıyordu. Yaz mevsimi gelince Boğaziçi'nin 15 mil yukarısında bulunan Trabya koyuna girerdik. Bahar-

la birlikte sefaretler Boğaz'daki yazlık ikametgâhlarına göç ederler ve Boğaziçi zevkine doyulmaz bir güzellik kazanırdı.

Tarabya semtinin halkı dikkati çekecek kadar Rum ahaliden meydana gelmişti. Bu sebeple Tarabya'yı çok severdik. Türk kızlarının, hattâ âşiftelerinin bile bize pek garip gelen gururu, Rum kızlarının cilveleriyle tezat teşkil ettiğinden gönül işlerini Rum kızlarıyla ilerlettirdik.

İstanbul'un üzerimde bıraktığı o sihirli havanın tesirinden yıllarca ne kurtuldum, ne de böylesine güzelliği kaybetmek istedim. Şu ihtiyar yaşlarımda bile zaman zaman sabahın erken saatlerinde minarelerden cemaate seslenen müezzinlerin okudukları ezan seslerini duyar gib olurum.

Istanbul'la tezat teşkil eden ve Avrupa hayatının hâkim olduğu bir semt vardı ki, Haliç'in üstünde idi. Hâlen Beyoğlu diye bilinen bu muhitin en ünlü caddesi, o vakitler «Grand Rue de Péra» adını taşırdı. Sefaretler, kibar kahvehâneler ve oteller hep bu bölgede idi.

SCORPION KULÜBÜ

Şehre izinli çıktığımız zaman dostlarımızla buluştuğumuz muhtelif yerler vardı ama, biz bunların arasına bir de Scorpion kulübünü ekledik. Beyoğlu caddesi üzerinde geniş bir salon kiralityarak kulübümüzü kurduk. Kulübü işletenler bir Rum karı-kocaydı; zaten binanın sahipleriydiler. Derken geminin marangozunun yardımıyla güzel bir istirahat salonu yaptık; birkaç odayı da tefriş ederek Amerikan kolonisinden İstanbul'a gelenleri misafir etmek üzere pansiyon hâline getirdik. Bu kulüp 1917 yılına kadar yaşadı ve Türkler'le iyi münasebetler kurmamızda karınca kararınca büyük hizmetler ifa etti.

O devirde Türkiye'de her şey çok ucuzdu; hâliyle biz de çok büyük bir maaşla, refah içinde yaşıyorduk. Bir büyük şişe İskoç viskisi 15 kuruştı; dükkânlarda Avrupa'dan gelmiş her çeşit mal bulmak mümkündü. Belçika, Fransız imâlâtı nefis bisküviler, İngiliz çikolataları, Seylan çayları, Alman biralarının envâi bulunurdu. Meselâ, Münih'in meşhur Bavarian birası iki kuruşa satılırdı. İngiltere'den ithal edilen en iyi cins kumaş ve ayakkabılar «Baker» isimli bir mağazada satılırdı. Başçavuşumuzun maaşı böyle bir hayat seviyesinde 77 doları ve tam bir kral hayatı sürerdi. Ben 38.50 dolar maaş alırdım.

RUE DE PETİT CHAMPS

Bizim en ziyâde beğendiğimiz kahvehane «Rue de Petit Champs» diye tanınan Tepebaşı'ndaki St. James isimli kahveydi. Bir İngiliz karı-kocanın işlettiği bu kahvede Fransız kıvraklığını, zerafetini, İngiliz asaletini teneffüs ederdimiz.

St. James kahvesine İngiliz usulü rozbif ve Yorkshire tatlıları yemeye giderdik.

Novotni meşhur bira bahçesiydi; beş kişilik bir orkestranın çaldığı Strauss valslerini dinlerken en hisli hâtıralar arasında, millî Avusturya mutfağının lezzetli yemeklerini tadardınız.

Bizim devrimizin bir diğer kibar toplantı yeri Pera Palas'tı. 1910 yılının Pera Palas'ta vodvil gösterileri, paten yarışları yapılır ve müşteriler hatâsız bir servisle ağırlanırlardı. Pera Palas'ın mutfağı o devirde çok ün yapmıştı. Hattâ, daima değişik bir atmosfer arıyanlar, «Hadi, bu akşam Pera Palas'a gidelim; hem Roller Skating yarışlarını seyreder, hem de yemek yeriz» derlerdi.

Aynı senenin sonbaharında İstanbul'dan ayrılarak Trieste limanına hareket ettik. Trieste, o zamanlar Avusturya-Macaristan imparatorluğuna aitti. Burada bir gemi inşa şirketinin havuzuna alınarak tamir işlemine tabi tutulduk. Scorpion yatının bulunduğu mahallin ismi Servola idi ki, Trieste'nin güneyinde bir banliyösüydü. Gemimizi doklara aldıktan sonra, tamir müddetince şehirde kalmamıza müsaade edildi. Aslında, şirket, gemide kalmamıza müsaade etmemişti; gerçek buydu. Biz de komutandan izin alarak birer aylık kısa seyahatlere çıkma imkânı bulduk. Hele hafta sonlarında Venedik ve Viyana'ya yaptığımız gezilerin tadı damağımızda kaldı. O günlerin Avrupa'sında özel otomobil, veya otomobil sahibi olmak diye bir şey yoktu, ama mükemmel çalışan demiryolu servisleri vardı.

Yaz aylarını yine İstanbul'da, kâh nazenin Boğaziçi korularının dibinde, kâh Tarabya'da, kâh Beykoz koyunda geçirdik. Maamafih sefaret erkânını alarak Karadeniz'de yaptığımız resmî ve özel gezilerimiz de oldu; meselâ Bulgaristan'ın Varna limanına; Romanya'nın Kösten-ce şehrine; Rusya'nın Odessa limanına kadar uzanan seyahatlerimiz bize başka dünyaları tanıttı.

Hafta sonlarında Büyüka, Heybeli, Kınalı ve Burgaz adalarına, Darıca'ya, Moda koyuna geziler tertiplenir ve yat sefaret mensupları ve aileleriyle dolardı. Darıca'ya bilhassa Anibal'in mezarı ve silesiyle gidilirdi ki, bu gezilere gerek Türk ve gerekse başka misafir arkeologlar ve ilim adamları da katılırdı.

Ayrıca Çanakkale'ye, Ege Denizine yapılan uzun seyahatler de tertiplenirdi. Çanakkale'ye özellikle Abidos ve Truva harabelerini, Kumkale'deki Pertevniyal Sultan tahkimatını gezmeye gidilirdi. Kumkale'de Pertevniyal Sultan tarafından yaptırılmış olan boğaz tahkimatı arasında bulunan cami, hemen her ziyaretçinin dikkatini çekirdi. Sanırım ki bu cami, dünyada bir başka eşi daha bulunmayan bir mâbettir. Tahkimat yapılırken, dinlerine çok düşkün olan Türk askeri için bir de cami ilâve edilmiş; fakat ibadet hâlinde bile herhangi bir baskına uğrayıp gafil avlanmamak maksadıyla, caminin pencereleri yerine mazgallar yapılmıştı. Ne var ki cami bakimsiz ve harabe hâlinde idi.

BALKAN SAVAŞI

Bizim sağa sola yaptığımız seyahatler, sefaretler arasında günlerce dillerde dolaşırdı. Fakat 1912 yılı, Sırbistan, Bulgaristan, Yunanistan ve Karadağ'ın Türkiye'ye harp ilân etmesiyle pek karamsar bir şekilde başladı. Aynı günlerde Avrupa'da savaşın kara bulutları belirliyordu.

Türkler bu kuvvetler karşısında gerileyerek ekim ayında Çatalca'ya kadar ric'at ettiler ve bu çevrede tutundular. Olaylar bütün şiddetiyle gelişirken Avrupa devletleri, İstanbul'daki kendi kolonilerinin hayatlarını emniyete almak maksadıyla İstanbul'a harp gemileri gönderdi. Boğaziçi sahilleri karşısında ilk demirleyen Alman hafif kruvazörü Breslau oldu. Birkaç gün sonra New Zealand, Hampshire ve Weymouth isimli İngiliz muharebe gemisi ve kruvazörleri İstan-

bul'a ulaştı ve Dolmabahçe açıklarında demirlediler. Fransa, Rusya, Holanda ve İspanya dahi kolonilerini korumak üzere teşebbüse geçti.

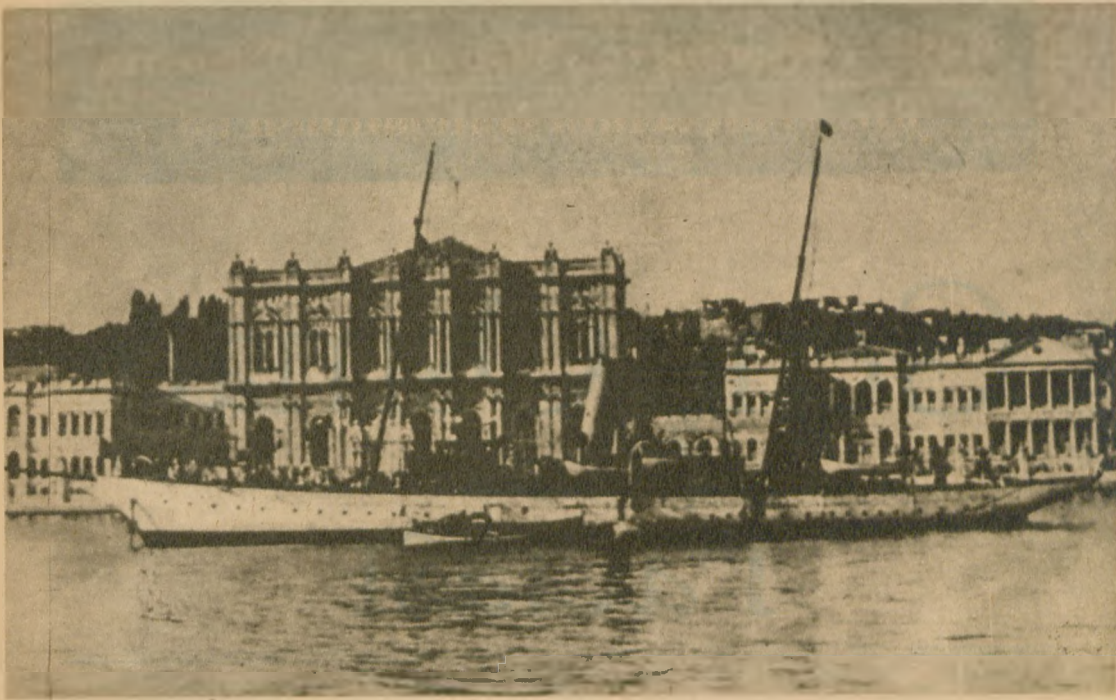
Amerika, bu maksatla zırhlı kruvazör Montana ve Tennessee'yi görevlendirmişti. Montana, Beyrut'tan sonra İzmir limanına geldi. Balkan Harbi'nin vahameti gittikçe artarken, hükümet merkezi kâbus dolu günler geçiriyordu. Bir sabah anî bir emir alarak, Scorpion personeline bir grup silâhendazla birlikte karaya çıktık. İngiliz kruvazörü HMS Weymouth'tan bizi takviye etmek üzere bir grup İngiliz silâhendazı verilmişti. Tarih kesinlikle aklımdadır: 1 kasım 1912 günü biz Amerikan Sefareti ve mensuplarının evleri çevresinde mevki alırken, diğer devletlerin İstanbul limanında bulunan harp gemilerinden karaya çıkan 500 civarındaki silâhendazlar da, kendi sefaretleri dolaylarında mevki alıyorlardı.

Şehirde sokağa çıkma yasağı ilân edilmişti; önceleri saat 13.00'den 17.00'ye kadar olan yasak süresi, kısa bir süre sonra gece yarısına kadar uzatıldı.

1913 yılı mart ayında USS Tennessee kruvazörüne tayinim çıktı. İstanbul'dan Brutus isimli bir kömür şilebine binerek İzmir'e doğru ayrıldım. Tatlı, acı ama asla unutulmaz hatıralarla dolu olarak İstanbul'dan, bu emsalsiz beldeden üzülerek uzaklaştım.

İstasyoner gemi olarak İzmir'de demirli yatan USS Tennessee kruvazörü ile mayıs ayında Cezâyir'e hareket ettik ve kömür ikmalini müteakıp yola devam ederek haziran ayı başında Norfolk deniz tezgâhlarına bağladık.

İstanbul'a I. Dünya Harbi'nin son günlerinde dönmek nasibim varmış. Fakat bu nadide güzelliğin ve şiirin sembolü olan şehir işgal altındaydı. Bu defa USS Humphreys (DD 236) muhribiyle Boğaz'ı kaplayan dev harp gemileri arasında bir yere demirledik. Türkiye yenilmiş ve memleket işgal kuvvetleri tarafından



Amerikan yatı Scorpion 1908'de Dolmabahçe önünde.

paylaşılmıştı. İlk fırsatta karaya çıktım; Galata ve çoğunlukla Levantenler'in yaşadığı semtler Fransız kuvvetlerinin kontrolundaydı; İngilizler, Pera diye bilinen Avrupa yakasını işgal etmişlerdi; İtalyanlar ise eski İstanbul'da Beyazıt, Sultanahmet ve sair bölgelere yayılmışlardı.

Eski ve vefakâr gemim Scorpion'u Bebek koyunda ziyaret edişim, bir sevgiliye uzun bir ayrılıktan sonra kavuşma kadar coşkun oldu. Scorpion yatında şekil bulan bu sonsuz sevginin asıl membaının İstanbul'un sihirli güzelliğinden doğduğuna inanıyorum.

İstanbul el'an dünyanın en ilgi çekici bir şehridir.

I. Dünya Harbi patlak verdiği günlerde Scorpion, Haliç'teki kışlık demir ma-

halline avdet etmişti. Amerika Türkiye'ye harp ilân etmediği için Scorpion işgal edilmediyse de, 11 nisan 1917 tarihinde enterne edilerek 23 ekim 1918 tarihine kadar Türk nöbetçilerinin kontrolü altında kaldı. Bu süre zarfında mürettebatın hareketleri tahdit edilmemiş, fakat yatin hareketine mani olunmuştu.

Büyük savaşın sona ermesinden sonra, serbest bırakılan İngiliz esirleri peyderpey İstanbul'a ulaşmaya başladılar. Scorpion, elli civarında İngiliz askerine barınak oldu.

Savaş sonrası günlerinde Scorpion, İstanbul'da Amerikan Yüksek Komiseri olarak hizmet gören Tümamiral Mark L. Bristol'un emrine verildi ve Türkiye'den sevkedilmeleri gereken muhtelif müttefik devletler personelini Yunanistan ve İtalya limanlara nakletti.

