



**T.C.  
ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
TÜRK İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ**

# **BİR EĞİTİM GEMİSİ OLARAK SAVARONA**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Murat KUTLUCA**

**Ankara-2023**

T.C.  
ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
TÜRK İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

**BİR EĞİTİM GEMİSİ OLARAK  
SAVARONA**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Öğrencinin Adı Soyadı**

**Murat KUTLUCA**

**Tez Danışmanı**

**Prof. Dr. Mesut ÇAPA**

**Ankara-2023**

T.C.  
ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
TÜRK İNKİLÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

# BİR EĞİTİM GEMİSİ OLARAK SAVARONA

**Yüksek Lisans Tezi**

**Tez Danışmanı: Prof. Dr. Mesut ÇAPA**

**Tez Jürisi Üyeleri**

**Adı ve Soyadı**

**İmzası**

Prof.Dr.Ayten Sezer ARIĞ (Başkan)

.....

Prof.Dr.Mesut ÇAPA (Danışman)

.....

Prof.Dr.Necdet AYSAL

.....

.....

.....

.....

.....

Tez Sınavı Tarihi .....

Prof. Dr. Mesut ÇAPA

Enstitü Müdürü

## ÖZET

Cumhurbaşkanı tarafından kullanılması maksadıyla 1938 yılında Amerikalı milyarder Cadwalader'den<sup>1</sup> satın alınan Savarona yatı, Atatürk'ün ölümünden sonra 1951 yılına kadar Cumhurbaşkanlığı yatı olarak kullanılmaya devam etmiştir. 1951 yılı ile 1986 yılları arasında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na, deniz öğrencilerinin uygulamalı eğitimleri esnasında kullanılması maksadıyla verilen yat, pek çok eğitim seyri ile protokol seyri görevine çıkmıştır.

“Bir Eğitim Gemisi Olarak Savarona” konulu bu çalışmada, geminin Deniz Kuvvetlerine Komutanlığı'na verildiği 1951 yılından, hizmet dışına bırakıldığı 1986 yılına kadar icra edilen eğitim seyirleri incelenmiştir.

Savarona hakkında daha önceden yapılmış çalışmalarda, yatın hangi şartlarda ve nasıl alındığı, Atatürk'ün yatta geçirdiği günlere ait hatıralar, yatın tarihçesi ve icra ettiği faaliyetler, anılar ve gazete arşivleri kullanılarak incelenmiştir.

Bu çalışmada, Deniz Kuvvetleri'nin uygulamalı deniz uygulamalı deniz eğitimleri kapsamında geçmişten günümüze icra ettiği faaliyetler, uygulamalı deniz eğitimlerinden elde edilmesi umulan faydalara yönelik değerlendirmeler, Savarona yatının deniz okulları öğrencilerinin eğitim gemisi olarak kullanımı esnasında elde edilen tecrübeler belirtmeye çalışılmıştır. Ayrıca diğer ülkeler tarafından öğrenci eğitimleri maksadıyla kullanılan okul gemileri de incelenmiş ve bir okul gemisinden neler beklendiğine yönelik değerlendirmelere ışık tutması amaçlanmıştır.

Çalışma; “Deniz Harp Okulu'nda Denizcilik Eğitimleri”, “Savarona Yatı” ve “Okul Gemisi Olarak Savarona” başlıklarını kapsamaktadır.

Savarona okul gemisi, 1951-1986 yılları arasında yaklaşık dört bin öğrencinin denizle ilk tanışmasına vesile olmuş, temel denizcilik eğitimlerini almalarını sağlamıştır. Savarona ile Açık Deniz Eğitimlerine katılmış öğrencilerin hafızalarında derin izler bırakmıştır. Yatın gezinti maksadıyla inşa edilmiş olması nedeniyle eğitim gemisi olarak kullanılması pek uygun olmasa da temel seyir eğitimleri, denizcilik eğitimleri ve yangın-yara savunma eğitimleri açısından fayda sağlamıştır.

---

<sup>1</sup> Emily Margaretta Roebling Cadwalader (9 Eylül 1879-15 Mayıs 1941), Philadelphia'da yaşamış Amerikalı bir hayırseverdir. Charles Gustavus Roebling ve Sarah (veya Sallie) Ormsby Mahon Roebling'in kızıdır. [https://en.wikipedia.org/wiki/Emily\\_Roebling\\_Cadwalader](https://en.wikipedia.org/wiki/Emily_Roebling_Cadwalader) Erişim 22.01.2023.

**Anahtar Kelimeler:** Savarona, Atatürk, Okul Gemisi, Açık Deniz Eğitimi, Uygulamalı Deniz Eğitimi, Celal Bayar, Deniz Harp Okulu, Ertuğrul Fırkateyni, Cadwalader.

## ABSTRACT

The Savarona yacht, which was purchased from the American billionaire Mrs. Cadwalader in 1938 for use by the President, continued to be used as the Presidential yacht until 1951, after Atatürk's death. The yacht, which was given to the Naval Forces Command between 1951 and 1986 for the purpose of using the naval students during their practical training, started to serve as a protocol cruise with many training courses.

In this study titled "Savarona as a training ship", the training cruises conducted from 1951 when the ship was given to the Naval Forces Command until 1986 when it was taken out of service were examined.

In previous studies about Savarona; how and in which conditions the yacht was bought, the memories of Atatürk's days on the yacht, the history of the yacht and the activities she performed were determined by using memories and newspaper archives.

In this study; unlike the book titled "Savarona: The Last Gift to Atatürk" published by Rıfat N. Bali and the master's thesis studies on "Atatürk's Yacht Savarona" prepared by Alaattin Arıkan, the activities carried out by the Naval Forces from past to present within the scope of applied naval training, and tried to state the evaluations regarding the expected benefits from their training, the experiences gained during the use of the Savarona yacht as a training ship for naval school students. In addition, school ships used by other countries for cadet training were also examined and it was aimed to shed light on the evaluations to be made about the skills expected from a school ship.

Study covers the titles of "Maritime Training at the Naval Academy", "Savarona Yacht" and "Savarona as a School Ship". Between 1951-1986, the Savarona school ship was instrumental in introducing approximately four thousand cadets to the sea for the first time and provided them with basic maritime training. She left deep traces in the memories of the cadets who participated in the Open Sea Trainings with Savarona. Although the yacht was not suitable for use as a training ship since it was built for pleasure purposes, it provided benefits in terms of basic navigational training, maritime training and fire-fighting training.

**Keywords:** Savarona, Atatürk, School Ship, Open Sea Training, Practical Marine Training, Celal Bayar, Naval Academy, Ertuğrul Frigate, Mrs.Cadwalader.

## ÖNSÖZ

Ülkelerin tarihlerinde pek az gemi, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu ve ilk Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'ün sabırsızlıkla beklediği Savarona Yatı gibi tüm toplum tarafından büyük bir saygı ile takip edilmiştir. Atatürk'ün ölümünden kısa süre önce alınan ve 54 gün kullanabildiği bu yat, Deniz Kuvvetlerine emanet edildiği günden sonra pek çok bahriyeliyi denize hazırlamıştır.

Yat, Deniz Kuvvetlerine verilmiş olmakla birlikte, dost ve müttefik birçok ülkenin Kral, Cumhurbaşkanı, Devlet Başkanı, Başbakanı gibi liderlerine hizmet eden protokol gemisi olarak da kullanılmıştır.

Savarona'nın okul gemisi olarak kullanıldığı dönemde icra ettiği faaliyetler, dönemin gazeteleri, Devlet Arşivleri, daha önce yayınlanmış tez ve makaleler ile anı kitaplarından tespit edilmeye çalışılmıştır. Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü'nde bulunan Savarona'ya ait gemi jurnallerini inceleme talebimin uygun bulunmaması nedeniyle, gemi jurnalleri üzerinden detaylı bir inceleme yapılamamıştır. Bu nedenle çalışmada dergi ve gazete arşivleri ile Savarona'da eğitim görmüş personelin anılarına yoğunlaşılmıştır. Savarona'nın Deniz Kuvvetleri emrinde icra ettiği faaliyetlerin, müteakip dönemlerde gemi jurnallerine erişim izni verilmesi halinde daha detaylı bir şekilde incelenebileceği değerlendirilmektedir. Ayrıca bu tezin konu hakkında yapılacak çalışmalar için de bir başlangıç noktası olarak kullanılabileceğini ümit ediyorum.

Çalışma kapsamında yatın faaliyetleri, “Deniz Harp Okulu'nda Denizcilik Eğitimleri”, “Savarona Yatı” ve “Okul Gemisi Olarak Savarona” başlıkları altında incelenmiştir.

Bu çalışma esnasında; bilgi, fotoğraf ve anıları ile büyük destekte bulunan ve kişisel fotoğraf arşivinden faydalanmamı sağlayan Emekli Deniz Yüzbaşı Mehmet N. Taşdelen'e sonsuz şükranlarımı sunarım. Ayrıca sorularıma verdikleri cevaplar için, Emekli Deniz Albay Mehmet Toker'e, Emekli Deniz Kurmay Yarbay Oryal Ünver'e, Emekli Tuğamiral Şevki Şekerefeli'ye, Emekli Deniz Albay Cem Tanrısever'e, Emekli Deniz Kıdemli Binbaşı Cahit Üren'e, Emekli Deniz Kurmay Albay Nadir İsmet Hergünşen'e, Emekli Deniz Yarbay M. Uğur Atabek'e, Emekli Deniz Subayı Orhan Ölmez'e, Emekli Başçavuş Hakan Kader Genç'e, Emekli Başçavuş S.Erharat'a,

Emekli Başçavuş Erdal Cankurtaran'a, Emekli Deniz Kurmay Albay Tunçer Büyükonat'a ve çalışmam esnasında gösterdiği sabır, destek ve katkıları için değerli hocam ve danışmanım Prof. Dr. Mesut Çapa'ya teşekkürlerimi bir borç bilirim.

Murat KUTLUCA

Ankara – 2023

## İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	i
ABSTRACT.....	iii
ÖNSÖZ.....	iv
İÇİNDEKİLER.....	vi
KISALTMALAR.....	viii
GİRİŞ.....	1

## BİRİNCİ BÖLÜM

### DENİZ HARP OKULU'NDA DENİZCİLİK EĞİTİMİ

1.1. Deniz Harp Okulu Tarihi.....	4
1.2. Deniz Harp Okulu'nda ve Bahriye Mekteplerinde Geçmişten Günümüze Denizcilik Eğitimi.....	7
1.3. Dünya Bahriyelerinde Kullanılan Okul Gemileri.....	12
1.4. Denizci Yetiştirmede Uygulamalı Eğitimin Önemi.....	13

## İKİNCİ BÖLÜM

### SAVARONA YATI

2.1. Savarona Yatı Hakkında .....	18
2.2. Savarona'nın Atatürk'ün Kullanımı Maksadıyla Satın Alınması.....	20
2.2.1. Savarona'nın Alınmasını Gerektiren Şartlar.....	20

2.2.2. Yatın Alınma Süreci.....	22
2.2.3. Yatın Atatürk Tarafından Kullanımı.....	25
2.3. Atatürk'ün Ölümünden Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na Teslimine Kadar Savarona.....	27
2.4. Yatın Kullanım Maksadına Yönelik Öneriler ve Tartışmalar.....	30

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### OKUL GEMİSİ OLARAK SAVARONA

3.1. Savarona'nın Okul Gemisi Olarak Kullanılmak Üzere Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na Verilmesi Süreci.....	39
3.2. Savarona'nın Okul Gemisi Olarak Kullanıldığı Seyir Görevleri.....	40
3.3. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Envanterinden Çıkarıldıktan Sonra Savarona... 57	
3.4. Savarona'da Uygulamalı Eğitim Gören Personel Görüş ve Hatıraları.....	60
<b>SONUÇ</b> .....	87
<b>KAYNAKÇA</b> .....	90
<b>EKLER</b> .....	96
<b>ÖZGEÇMİŞ</b> .....	131

## KISALTMALAR

A.	Arşiv
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
Bkz.	Bakınız
C.	Cilt
CHP	Cumhuriyet Halk Partisi
Çev.	Çeviren
D.	Dosya
Der.	Derleyen
DHO	Deniz Harp Okulu
DP	Demokrat Parti
Dz.K.K.	Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
F.	Fihrist
Haz.	Hazırlayan
M/Y	Motor Yat
MSÜ	Milli Savunma Üniversitesi
S.	Sayı
s.	Sayfa
SHM	Savaş Harekât Merkezi
TCG	Türkiye Cumhuriyeti Gemisi
TL.	Türk Lirası
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
vb.	Ve benzeri
vd.	Ve diğerleri
Yy.	Yüzyıl

## GİRİŞ

Eğitim, Türk Dil Kurumu sözlüğünde “Çocukların ve gençlerin toplum yaşayışında yerlerini almaları için gerekli bilgi, beceri ve anlayışları elde etmelerine, kişiliklerini geliştirmelerine okul içinde veya dışında, doğrudan veya dolaylı yardım etme, terbiye”<sup>2</sup> olarak tanımlanmıştır. Eğitimin yöntemlerinden biri olarak kabul gören uygulamalı (tatbiki) eğitim ise öğrencilerin derslerde kendilerine verilen teorik eğitimleri uygulama sahasında deneyimleyerek öğrenmelerine fırsat vermesi açısından oldukça önemlidir.

Denizcilik gibi zor, meşakkatli ve teknolojik değişimlere süratli bir şekilde ayak uydurmanın önem arz ettiği mesleklerde uygulamalı eğitimin daha da ciddiyetle yapılması gerektiği aşikârdır.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, yaklaşık 250 yıldır bağlısı bulunan okullar vasıtasıyla, bünyesinde istihdam edeceği personelini kendisi yetiştirmektedir. Bu maksatla okullarda teorik bilgi ile donattığı öğrencilerini, dönem dönem Donanma emrinde görevli gemilerle veyahut kendi emri altında bilfiil bu işle görevlendirilmiş okul gemilerinde uygulamalı deniz eğitimlerine iştirak ettirerek, denizcilik kültürünü erken yaşta kazandırma gayretinde olmuştur.

Deniz ve denizciliğin önemini kavrayan, yeni kurduğu Cumhuriyetin kalkınmasında gelişmiş bir Türk denizciliğinin olası olumlu etkilerini öngörebilen, gelişmiş bir donanmanın diplomatik gücünün farkında olan Mustafa Kemal Atatürk, her fırsatta ülkede denizciliğin geliştirilmesi gerektiğine vurgu yapmıştır. Denizi çok seven Atatürk, hem yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin uluslararası camiada temsili hem de deniz havasının sağlığına iyi geleceği gerekçeleri ile devrin en modern ve gösterişli yatına sahip olmayı istemiştir. Sağlık durumundaki kötüleşme ve müteakiben kısa süre sonra vefat etmesi nedeniyle, heyecanla beklediği yatını sadece 54 gün kullanabilmiştir.

Bugüne kadar Savarona Yatı hakkında çeşitli makaleler yazılmış olmakla birlikte konuyu çeşitli yönleriyle ele alan belli başlı iki çalışma yapılmıştır. Bunlardan birincisi Rifat N. Bali tarafından yayınlanan “Savarona: Atatürk'e Son Armağan” isimli kitap<sup>3</sup>, ikincisi ise Alaattin Arıkan tarafından hazırlanan “Atatürk'ün Yatı Savarona” konulu yüksek lisans tez çalışmasıdır.<sup>4</sup> Bahse konu çalışmalarda yatın satın alınmasına yönelik çalışmalar, Atatürk'ün yatta geçirdiği günlere ait hatıralar, Devlet Arşivleri ile gazete arşivleri taranmak suretiyle Savarona'nın icra ettiği faaliyetler incelenmiştir. Bu çalışmada ise önceki çalışmalardan farklı

<sup>2</sup> <https://sozluk.gov.tr/> Erişim 17.05.2021.

<sup>3</sup> Rifat N. Bali, *Savarona: Atatürk'e Son Armağan*, İstanbul: Libra Kitapçılık ve Yayıncılık, 2010.

<sup>4</sup> Alaattin Arıkan, *Atatürk'ün Yatı Savarona*, Yüksek Lisans Tezi, Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2014.

olarak geçmişten günümüze Deniz Kuvvetleri bağlısı eğitim kurumlarında icra edilen uygulamalı denizcilik eğitimlerinin tarihi ve eğitim gemisi olarak kullanıldığı dönemde Savarona ile eğitim seyrine öğrenci olarak iştirak etmiş emekli Deniz Kuvvetleri personelinin anıları çerçevesinde yatın eğitim gemisi olarak faaliyetleri incelenmiştir.

Amerikalı milyarder Cadwalader'in 1931 yılında Kiel'de inşa ettirdiği Savarona Yatı, kısa bir süre sahibi tarafından kullanılmıştır. Yatın ABD'ye kayıt ettirilmesi sürecinde çıkarılan vergi borcu ve sahibinin sağlığının bozulması nedeniyle yat satılığa çıkarılmıştır. Aynı dönemde, artık ihtiyaçları karşılayamayan Ertuğrul yatında yaşanan ve Atatürk'ün, İngiltere Kralı'na karşı mahcup olmasına sebep olan bir olay<sup>5</sup> nedeniyle, yeni bir Cumhurbaşkanlığı yatı alınmasına ihtiyaç duyulmuştur. Yatın alınmasındaki bir diğer etken de deniz havasının Atatürk'ün giderek kötüleşen sağlık durumunu düzeltebileceği düşüncesidir.

Atatürk'ün kullanımını maksadıyla yüksek bir meblağ<sup>6</sup> karşılığında alınan Savarona, Atatürk'ün ölümünden sonra, İkinci Dünya Savaşı hazırlıklarının getirdiği mali yüklerle birlikte bir süre âtıl kalmıştır. Bu dönemde Cumhurbaşkanlığı Yatı olarak değerlendirilmiş fakat bakım-tutum ve işletme maliyetlerinin karşılanmasında güçlük çekilmesi nedeniyle dönemin Cumhurbaşkanı İsmet İnönü tarafından çok sık kullanılmamıştır.

Yat'ın ne maksatla kullanılabilceğine yönelik Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde özellikle 1948'den itibaren ciddi tartışmalar yaşanmış, okul gemisi yapılması, hastane gemisi olarak değerlendirilmesi, başka bir ülkenin kralına satılması, müze yapılması, kızağa çekip çürümeye bırakılması, yerli ve yabancı turistlerin kullanımına sunulması ve hatta olduğu yerde batırılması gibi çeşitli alternatifler üzerinde değerlendirmeler yapılmıştır.

Nihayetinde, 1951 yılında Savarona'nın "*Okul Gemisi*" olarak kullanılmak üzere Deniz Kuvvetleri Komutanlığı emrine verilmesine karar verilmiştir.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı envanterine Nisan 1951 tarihinde katılan Savarona'da gerekli tadilatlar yapılarak 1951 yılının sonlarından itibaren Deniz Harp Okulu öğrencilerinin eğitimlerinde kullanılmaya başlanmıştır. Yat aynı zamanda ülkemizi ziyaret eden yabancı devlet başkanlarının ağırlanması da kullanılmaya devam edilmiştir.

Savarona, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bağlısı olarak görev yaptığı süre zarfında Asya, Avrupa ve Afrika'da bulunan pek çok ülkeye liman ziyaretlerinde bulunmuş, ziyarette

---

<sup>5</sup> Moda açıklarında 6 Eylül 1936 tarihinde düzenlenen deniz yarışlarını İngiltere Kralı VIII. Edward ile Atatürk Ertuğrul Yatı'ndan birlikte izlemişlerdir. Ertuğrul Yatı'nın bacasından çıkan egzost kurumlarının Kral'ın elbisesini kirletmesi nedeniyle Atatürk kendini mahcup hissetmiş ve bu duruma çok öfkelenmiştir.

<sup>6</sup> Yat, 1.000.000 ABD Doları karşılığında satın alınmıştır. 1938 yılında 1 ABD Doları 1.26 TL'dir.

bulunduğu ülkelerle ülkemiz arasında dostluk ilişkileri kurulmasına veya geliştirilmesine katkı sağlamıştır.

Ayrıca Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bağılısı deniz okullarında eğitim gören pek çok subay ve astsubayın da denizle ve denizcilikle tanışmasına vesile olmuştur. Yurtdışına giden her Deniz Kuvvetleri personeli ülkesini temsil etme sorumluluğu da taşımaktadır. Bu çerçevede her deniz subayında ve astsubayında olması gereken, ülkemizi yurtdışında temsil edebilme yeteneğinin gelişmesinde de büyük katkı sağlamıştır.

1979 yılında Heybeliada açıklarında demirli bulunan TCG Savarona'da makine dairesinde başlayan yangın kısa sürede büyümüş ve güçlükle söndürülmüştür. Yangın sonrasında sabotaj iddiaları ortaya atılmış ve geniş çaplı bir soruşturma yürütülmüştür.

Yangın nedeniyle oluşan hasarın onarımı 1980 yılına kadar Gölcük Tersanesi Komutanlığı'nda yapılmış ve yat tekrar okul gemisi olarak kullanılmaya başlanmıştır. TCG Savarona, 1985 yılında arıza yapmasından sonra Gölcük Donanma Komutanlığı'na getirilmiş ve 1986 yılında da Deniz Kuvvetleri Komutanlığı envanterinden çıkarılmıştır. Yat özel şirketlere kiralanabilmesi amacıyla aynı yıl Maliye ve Gümrük Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü'ne devredilmiştir.

İş adamı Kahraman Sadıkoğlu, Japon ortakları ile birlikte 1989 yılında, 49 yıllığına turizm maksatlı kullanmak üzere yatı kiralamıştır. Yatın amacı dışında kullanıldığına dair 2010 yılında Antalya'da ve 2013 yılında Marsilya'da davalar açılmıştır.

Atatürk'ün mirası olan yatın bu iddialar ile gündeme gelmesinin, toplum vicdanını zedelemesi üzerine yat tekrar Cumhurbaşkanlığı tarafından sahiplenilmiştir.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### DENİZ HARP OKULU'NDA DENİZCİLİK EĞİTİMİ

#### 1.1. Deniz Harp Okulu Tarihçesi

Osmanlı İmparatorluğu'nun Rusya ile yaptığı uzun soluklu savaşlardan biri olan 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı esnasında 6-7 Temmuz 1770 yılında yaşanan Çeşme Baskını sonrasında, Osmanlı donanmasında görev yapacak nitelikli bahriyeli yetiştirme ihtiyacı artık görmezden gelinemeyecek bir şekilde ortaya çıkmıştır. Bu dönemde Osmanlı bahriyesinde çoğunlukla maceraperestler, hapisane kaçakları ve sabıkalılar çalışmaktaydılar.<sup>7</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nun 12 parça kalyon<sup>8</sup>, 6 parça firkateyn<sup>9</sup> veya karavele<sup>10</sup>, 6 sünbeki<sup>11</sup> ve 13 kadirga<sup>12</sup> ile daha küçük tonajlı 27 parça gemiden oluşan donanmasının tamamını ve 14-15 bin denizcinin yarısını kaybettiği Çeşme Baskını'ndan üç ay sonra Kaptan-ı Deryalığa getirilen Cezayirli Gazi Hasan Paşa<sup>13</sup> denizci yetiştirmek üzere harekete geçmiş<sup>15</sup> ve 1755 yılından 1776 yılına kadar İstanbul'da yaşayan Baron de Tott'un<sup>16</sup> katkılarıyla 1773 yılında deniz subayı yetiştirmek amacıyla Mekteb-i Riyaziyye'yi (Hendese Okulu) kurmuştur.<sup>17</sup>

Baron de Tott, 1778-1784 yılları arasında yazdığı anılarını, 1787 yılında ülkesine döndükten sonra yayınlamış ve anılarında okulun açılışı ile ilgili şu ifadelere yer vermiştir:

<sup>7</sup> Fahri Çoker, *Deniz Harp Okulumuz*, İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2013, s.1-4

<sup>8</sup> Kalyon: İngilizler tarafından 16. yüzyılda geliştirilen rüzgarla giden, üç direkli, yelkenli, büyük savaş gemisidir. <https://tr.wikipedia.org/wiki/Kalyon> Erişim 22.01.2023.

<sup>9</sup> Firkateyn: Üç direkli, bir tür yelkenli savaş gemisi. <https://sozluk.gov.tr/> Erişim 22.01.2023.

<sup>10</sup> Karavele: 15. yüzyılda ortaya çıkan iki ya da üç Latin yelkenine sahip olan yelkenli bir gemi türüdür. <https://tr.wikipedia.org/wiki/Karavel> Erişim 22.01.2023.

<sup>11</sup> Sünbeki: Bir cins küçük gemi veya büyük kayık. <http://www.lugatim.com/s/s%C3%BCnbeke> Erişim 22.01.2023.

<sup>12</sup> Kadirga: Hem yelkenle, hem de kürekle yol alan, özellikle Akdeniz'de kullanılmış olan bir savaş gemisidir. <https://sozluk.gov.tr/> Erişim 22.01.2023.

<sup>13</sup> Cezayirli Gazi Hasan Paşa, 18. yy'ın ikinci yarısında Kaptan-ı derya ve sadrazam olarak görev yapan Palabıyık lakaplı Osmanlı devlet adamıdır. 1770-1789 yılları arasında Kaptan-ı Derya olarak görev yaptığı dönemde modern denizcilik eğitimi verilmesi için Mühendishane-i Bahr-i Hümayun'un kurulmasını sağlamıştır. [https://tr.wikipedia.org/wiki/Cezayirli\\_Gazi\\_Hasan\\_Pa%C5%9Fa](https://tr.wikipedia.org/wiki/Cezayirli_Gazi_Hasan_Pa%C5%9Fa) Erişim 22.01.2023.

<sup>14</sup> Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, Çev.Ahmet Maden, Sertaç Canpolat, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1. Baskı, 2018, 200, 204.

<sup>15</sup> Çoker, *Deniz Harp Okulumuz*, 1-5.

<sup>16</sup> François Baron de Tott: (1733, Fransa-1793, Macaristan) Macar kökenli aristokrat bir Fransız subayıdır. Osmanlı İmparatorluğu'nun 18. yüzyılda yaptığı reform hareketlerine olan katkılarıyla hatırlanır. 1755 yılında Osmanlı İmparatorluğu'na elçi olarak atanan amcası Charles Gravier'in sekreteri olarak İstanbul'a gitti. Başlıca görevi Türkçeyi öğrenmek, Osmanlı İmparatorluğu'nun durumunu incelemek ve Kırım Hanlığı hakkında bilgi toplamaktı. Osmanlı ordusunu yenilemeye yönelik girişimlere katkıda bulundu. Obüs yapan bir dökümhanenin inşasını ve yeni topçu birliklerinin kurulmasını sağladı. Denizcilik okulunun temelini oluşturdu ve okulda hocalık yaptı. [https://tr.wikipedia.org/wiki/Baron\\_de\\_Tott](https://tr.wikipedia.org/wiki/Baron_de_Tott) Erişim 22.01.2023.

<sup>17</sup> Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, 228.

“Padişah (III. Mustafa<sup>18</sup>) benden bir matematik okulu kurup yönetmemi istedi. Sultan Süleyman’ın ihdas ettiği (Mühendisane Ocağı) bu yeniliğe karşı çıktı. Padişah bu ocak mühendislerinin bir kurul önünde tarafımdan imtihan edilmelerini irade etti. Reis Efendi (Reisülküttap) Haznedarbaşı, Şehremini, Mühendisane Reisi ve Ocağın şerefini korumakla görevli altı bilgin imtihan kurulunu teşkil ediyordu. Mühendisane Reisine tevazu ile bir üçgenin iç açılarının toplamının değerini sordum. Sorumu tekrar ettirdiler. Aralarında konuştuktan sonra içlerinden en cesaretlisi -Bu üçgene göre değişir- dedi. Tabi şaşırıp kaldım ve doğrusunu anlattım. Aslında hepsinin ilme karşı bağlılıklarını teslim etmek gerekir. Nitekim hepsi de yeni okula girmek istediler. Özellikle Bahriyeye tahsis edilmiş olan bu okul Tersanede kurulmuş, olgun yaştaki öğrencilere ak sakallı Deniz Albayları da katılmıştır. Öğrencilerim o kadar dikkatli idiler ki üç ay sonra düzlem trigonometrinin dört problemini arazi üzerinde uygulayabiliyorlar, irtifa ölçüyorlar, geminin rotasını çizebiliyorlardı. Bu bilgilerin denizde pratik olarak uygulanabilmesi için Sultan Mustafa ile mutabık kalmış ve iki fırkateyni bu işe tahsis ettirmiştim. Bu iki gemi İstanbul ile Adalar arasında, Sultanın gözü önünde kol gezecekti.”<sup>19</sup>

Buradan da anlaşılacağı üzere Osmanlı donanmasında seyir, geometri, trigonometri konusunda yeterli bilgi birikimi bulunmamaktaydı. Bu açıdan değerlendirildiğinde okulun açılması isabetli ancak gecikmiş bir karardır. Kaptan Paşalığa atanan Cezayirli Gazi Hasan Paşa’nın ilk işi donanma personelinin eğitimi ile disiplininin sağlanması olmuştur. Cezayirli Gazi Hasan Paşa’nın teslim aldığı donanma personelinin durumuna örnek olarak gösterilebilecek birkaç durum aşağıda belirtilmiştir.<sup>20</sup>

- Kaptanlar seyr-ü sefer, manevra ve taktik konusunda mesleki bilgilere sahip değildir.
- Kaptanlık para karşılığı elde edilen bir makam haline dönüşmüştür. Kaptanlar verdikleri parayı geri alabilmek için İstanbul’dan avara<sup>21</sup> eder etmez personelin bir kısmını limanda bırakıp, seyirdeymiş gibi onların maaş ve iâşe paralarına el koymaktadırlar.
- Gemi ustaları ve klavuzların çoğu Rum ve pusula kullanmayı dahi bilmemektedir. Bu klavuzlar yabancı gemileri bekleyip onların peşine takılarak seyir yapabilmektedir.
- Gemi haricinde kalan askerler haraç toplamak gibi işlerle uğraşmakta, bu yüzden de bahriye askerliği sabıkalı, maceraperest, hapishane kaçakları için cazip hale gelmiştir.

<sup>18</sup> III. Mustafa; 28 Ocak 1717-21 Ocak 1774 tarihleri arasında yaşamış, 26. Osmanlı padişahıdır. Babası Sultan III. Ahmed, annesi Emine Mihrişah Kadın’dır. Babasının 1730’da padişahlıktan çekilmesinden sonra yirmi yedi yıl kafes hayatı yaşamıştır. Amcasının oğlu III. Osman’ın ölümü üzerine 1757’de tahta geçmiştir. <https://teis.yesevi.edu.tr/madde-detay/cihangir-iii-mustafa> Erişim 22.01.2023.

<sup>19</sup> Çoker, *Deniz Harp Okulumuz*, 1-6.

<sup>20</sup> Kenan Sayacı, Gökhan Aykan, *Deniz Harp Okulu Tarihçesi*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, 6.

<sup>21</sup> Avara Etmek: Gemi, bot veya teknenin yavaşmış olduğu yerden ayrılması. <https://terim.rehberim.gen.tr/terim/avara-avara-etmek--nedir> Erişim 22.01.2023.

Okulda; Baron de Tott, mühtedi<sup>22</sup> İskoç Kampbel Mustafa Ağa<sup>23</sup>, Fransız Kermovan<sup>24</sup> ve bir süre bizzat Cezayirli Gazi Hasan Paşa ders vermişlerdi.<sup>25</sup>

Başlangıçta bir kurs mahiyetinde dersler verilen Hendese Okulu, Hendese-i Bahri adıyla 1776 yılı Şubat ayında<sup>26</sup> Kasımpaşa'da Tersane-i Amire'nin "Darağacı" denilen semtinde kurulmuştur. 1782-1783 yıllarında, tersanedeki hendesehane dar olduğundan, tersanede birkaç odalık yeni bir mühendishane binası yaptırılmıştır. Üç yıllık süre ile eğitim/öğretim yapacak olan okul, Mühendishane-i Bahri-i Hümayun adı ile 22 Ekim 1784'te yeni binasında faaliyete başlamıştır. 1795'te iki kısma ayrılan okulun; birinci kısmında güverte subayı, ikinci kısmında ise gemi inşa subayı yetiştirilmiştir.<sup>27</sup>

1821 yılındaki Kasımpaşa yangınında okul binasının yanması nedeniyle eğitime bir yıl ara verilmiş ve 1822 yılında Tersanede Parmakkapı civarında bulunan Errehane (Bıçkı mağazası) binası tadil edilerek okul buraya taşınmıştır. Mühendishanenin Errehane'deki binasının yetersiz kalması üzerine 1834 yılında, okulun "Gemi Seyri (Seyr-i Sefain)" kısmı, Heybeliada'da, 1828 yılında İkinci Mahmut<sup>28</sup> tarafından yaptırılmış olan Kalyoncu Kışlası'na taşınmıştır.<sup>29</sup>

1838 yılında Kasımpaşa'da günümüzde Deniz Hastanesinin bulunduğu yerde yaptırılan binaya taşınan okul, 1850 yılına kadar eğitim faaliyetlerini burada sürdürmüştür. Tanzimat'la birlikte okul Mekteb-i Bahriye adıyla anılmıştır. 1850 yılında Heybeliada'daki eski Bahriye Kışlası'na taşınmıştır. Bu dönemde okul; Mekteb-i Bahriye-i Şahane, Mekteb-i Fünun-i Bahriye, Mekteb-i Fünun-i Bahriye-i Şahane gibi isimlerle anılmıştır. 1928'de okulun adı "Deniz Harp Okulu ve Lisesi" olmuştur. 23 Mayıs 1941'den, 9 Eylül 1946'ya kadar Mersin'de faaliyetlerine devam eden okul 1946'da tekrar Heybeliada'ya taşınmıştır. 31 Temmuz 1985 tarihinde Deniz Harp Okulu Tuzla'daki yeni yerleşkesine taşınmış ve Heybeliada'da bulunan

<sup>22</sup> Mühtedi: İhtida eden, hidayete eren, islam dinini kabul eden.

<sup>23</sup> Asıl adı, Le Comte Ramsay olan ve büyük bir İskoç ailesinden gelen Campbell Mustafa Ağa, 1733 yılında Humbaracı Ahmed Paşa'nın maiyetinde çalışmak üzere İstanbul'a gelen üç Avrupalı uzmandan biridir. İstanbul'a geldikten sonra müslüman olarak Bâb-ı Âli'nin hizmetine girmiştir. Campbell Mustafa Ağa, bütün rütbeleri yavaş yavaş alarak Humbaracıbaşı olmuş, uzun yıllar top dökümhanesinin başında vazife yapmıştır.

<sup>24</sup> Mehmet Karaca, vd., *İstanbul Teknik Üniversitesi ve Mühendislik Tarihimiz*, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, Maden Fakültesi Jeoloji Mühendisliği Bölümü ve Avrasya Yer Bilimleri Enstitüsü Yayını, 2012, 56.

<sup>25</sup> Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, 228-229.

<sup>26</sup> Okulun kuruluş tarihi ile ilgili değişik kaynaklarda farklı tarihler belirtilmektedir. Bu konuda kimi kaynaklar 1773 tarihini, kimi kaynaklar ise 1776 tarihini işaret etmektedir. Bu konuda kesin bir kaniya varılamamakla birlikte Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından Deniz Eğitim Komutanlığı bünyesinde oluşturulan heyetin raporu doğrultusunda, 11 Mayıs 1963 tarihinde verilen emir ile 1773 tarihi esas alınmaktadır.

<sup>27</sup> [https://www.dho.edu.tr/sayfalar/00\\_Anasayfa/01\\_Sabitler/tarihce/DHOTarihce.pdf](https://www.dho.edu.tr/sayfalar/00_Anasayfa/01_Sabitler/tarihce/DHOTarihce.pdf). Erişim 24.07.2021.

<sup>28</sup> İkinci Mahmut: (1785-1839) 30. Osmanlı padişahıdır. Babası, Sultan I. Abdülhamid; annesi ise I. Abdülhamid'in sekizinci hanımı olan Nakşidil Sultan'dır. 1808 yılında tahta çıkmıştır. Tahtta kaldığı 31 yıl, Osmanlı tarihinin siyasi açıdan en bunalımlı dönemlerinden biridir.

<sup>29</sup> Ali Kandilli, *Türk Deniz Kuvvetlerinde Eğitim Kurumları Tarihi*, Karamürsel: Karamürselbey Eğitim Merkezi Komutanlığı Basımevi, 2003, 7.

okul Deniz Lisesi olarak kullanılmaya başlanmıştır. 9 Kasım 2016 tarihli 6756 sayılı kanun ile Milli Savunma Üniversitesi (MSÜ) kurulmuş ve akabinde Bakanlar Kurulu'nun 14 Kasım 2016 tarihli 2016/9522 sayılı kararı ile harp okulları MSÜ kuruluşuna dahil edilmiştir. Deniz Harp Okulu, MSÜ bünyesinde eğitim ve öğretim faaliyetlerine devam etmektedir.<sup>30</sup>

## 1.2. Deniz Harp Okulu'nda ve Bahriye Mekteplerinde Geçmişten Günümüze Denizcilik Eğitimi

Deniz Harp Okulu kurulduğu günden bugüne kadar devletin maddi ve siyasi durumundan etkilenmiş, imparatorluğun ilişkilerinin güçlü olduğu ülkelerden gelen uzmanlara göre zaman zaman Fransız ekolü, zaman zaman da İngiliz ekolü etkin olmuştur. Tanzimatın ilanından sonra Mekteb-i Bahriye-i Şahane adını alan okulda Yaver Paşa adıyla bilinen İngiliz Walker<sup>31</sup> tarafından 19 Şubat 1840 tarihinde, okulda yapılacak iyileştirmelere yönelik hazırlanan taktirde,<sup>32</sup> “*tahsilini tamamlayan öğrencilerin yüzbaşı (mülazım) rütbesi ile mezun olduğu, ancak denizcilikle ilgili işleri tam olarak öğrenemediği, bu nedenle de birinci ve ikinci sınıf öğrencilerinin haftanın bir günü öğleye kadar okul gemisinde eğitim görmesi*” gerektiği ifade edilmiştir.<sup>33</sup>

Patrona-ı Hümayun Mustafa Paşa<sup>34</sup> tarafından 1848 tarihinde okuldaki ihtiyaçlarla ilgili olarak hazırlanan ve Bab-ı Ali'ye gönderilen layihaya<sup>35</sup>, Meclis-i Bahriye tarafından “*iki adet mektep gemisinin okulda eğitim amaçlı olarak kullanılması*” hususu da eklenmiştir.<sup>36</sup>

Denizciliğe verdiği önem ve donanmayı geliştirme çabaları bilinen Sultan Abdülaziz<sup>37</sup> tarafından 18 Nisan 1870 tarihinde verdiği emir gereğince bir nizamname hazırlanmıştır. Nizamnamede;

*“Bahriye Mektebi öğrencilerinin seyir, topçuluk, buhar ve bunlarla ilgili bütün denizcilik bilimlerinde uygulamalı olarak eğitilmeleri amacıyla Hüdavendigâr adlı fırkateynin mektep gemisi olarak ihdas edildiği, bu gemiyle Akdeniz'de gezdirilecek öğrencilerin, sivari, öğretmenler ve subayların seyr-ü sefer esnasında uğrayacakları mahallerde nasıl hareket*

<sup>30</sup> [https://www.dho.edu.tr/sayfalar/00\\_Anasayfa/01\\_Sabitler/tarihce/DHOTarihce.pdf](https://www.dho.edu.tr/sayfalar/00_Anasayfa/01_Sabitler/tarihce/DHOTarihce.pdf). Erişim 26.07.2021.

<sup>31</sup> Yaver Paşa: (Baldwin Wake WALKER) (1802-1876) 1838 tarihinde Osmanlı donanması hizmetine girmiştir.

<sup>32</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2001, 264-266.

<sup>33</sup> Kandilli, *Türk Deniz Kuvvetlerinde*, 9.

<sup>34</sup> Patrona-ı Hümayun Mustafa Paşa: 1847 yılında Mekteb-i Bahriye Nâzırı olmuştur.

<sup>35</sup> Sayacı, Aykan, *Deniz Harp Okulu Tarihçesi*, 34.

<sup>36</sup> Kandilli, *Türk Deniz Kuvvetlerinde*, 13.

<sup>37</sup> Sultan Abdülaziz, (1830-1876) 32. Osmanlı padişahıdır. İkinci Mahmud ve Pertevniyal Valide Sultan'ın oğludur. Abdülaziz 25 Haziran 1861 tarihinde kardeşinin ölümü üzerine, 31 yaşında iken tahta geçmiştir. Tahttan indirilip öldürülen son padişahdır. 1861-1876 yılları arasında hüküm sürmüştür. Sultan Abdülaziz zamanında donanma oldukça gelişmiş ve devrin önemli donanmaları arasında gösterilmekteydi. Ancak eksik olan bu gemileri kullanacak personelin kalitesi idi. Selahattin Özçelik, *Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2000, 6.

edeceklerini ve askerlikle ilgili konuların öğretim ve eğitimine ne ölçüde özen göstermeleri gerektiği” beyan edilmektedir.

Bu nizamnamede öğrencilerin gemide ve gidilecek limanlarda nasıl davranmaları gerektiği etraflıca anlatılmıştır. Örneğin gemi süvarisi ve seyir hocası tarafından her öğrenci için bir günah defteri tutulması ve bu deftere ilgili öğrencinin seyirde veyahut limanda yaptığı kabahat ve kusurlarının kaydedilmesi sağlanmakta ve İstanbul’a dönüşte gerekli şekilde cezalandırılması öngörülmektedir.<sup>38</sup>

Eski yelkenli okul gemilerimiz ve diğer ülkeler tarafından kullanılan dönemin yelkenli okul gemilerinin özellikleri Çağatay tarafından şu şekilde tanımlanmıştır; “*Bilinen ilk okul gemimiz, Hüdevendigâr fırkateyni, 1872’de deniz talebelerini Tunus ve Trablus sahillerine götürüyor. İkinci yelkenli okul gemimiz ise; 1477 tonluk ve 6 toplu Muhbir’i Sürur fırkateyni.*” Ayrıca Muhbir-i Sürur fırkateyninin 1873-1874 yılları arasında Akdeniz ve Bombay’a istinaden deniz talebelerinin eğitimi maksadıyla yaptığı seyirden de detaylı olarak bahsedilmektedir.<sup>39</sup>

İngiliz Said adıyla da bilinen Eğinli Said Paşa’nın<sup>40</sup> 1876 tarihinde Bahriye Mektebi Nazırlığı’na atanması ile okulda verilen eğitimlerin kalitesinin artırılmasına çalışılmıştır. Bu dönemde hazırlanan bir belgeye göre, “*Bu yıldan itibaren Mekteb-i İdadi’den çıkacak talebenin tahsil müddeti Mekteb-i Harbiye’de olduğu gibi iki seneye indirilecek, ikinci sene sonunda Mülazım-ı Sani rütbesi ile iki sene talim gemisinde gezdirilecek ve daha sonra Mülazım-ı Evvel nasb olunarak donanmada görevlendirilecektir*” hükmü getirilmiş ve öğrencilerin iki sene talim gemisinde uygulamalı eğitim almalarına karar verilmiştir. 7 Eylül 1886 tarihli bir belgeye göre 1886 yılında Mekteb-i Bahriye’den mezun olan ve Mülazım rütbesi ile donanmaya katılan subayların uygulamalı deniz eğitimleri kapsamında, o dönemde okul gemisi olarak kullanılan Mehmet Selim Fırkateyni ile Suda Limanı merkez olmak üzere Akdeniz’de dolaştırılmışlardır.<sup>41</sup>

Japon İmparatoru Mikado’nun amcası olan Prens Komatsu’nun 1887 yılında İstanbul’a eşiyile birlikte yaptığı ziyareti iade etmek ve Rusya’ya karşı önemli bir kuvvet olacağı gerekçesiyle Japonya ile dostluğu sağlamlaştırmak maksadıyla 1889 yılında II.Abdülhamid tarafından Japonya’ya gönderilmek üzere bir harp gemisi hazırlanması emredilmiştir. Japonya ile yakınlaşmanın Rusya’nın tepkisini çekmesi gibi istenmeyen bir durumla karşılaşmamak için

<sup>38</sup> Sayacı-Aykan, *Deniz Harp Okulu Tarihi*, 45-48.

<sup>39</sup> Samim Çağatay, “Eski Yelkenli Okul Gemilerimiz ve Bugünkü Yelkenli Okul Gemileri”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 484 (Ocak 1974), 28-61.

<sup>40</sup> Eğinli Said Paşa: İngiliz Said Paşa, Eğinli Said Paşa veya Büyük Said Paşa, Askeri mühendis okulu öğretmeni, siyaset adamı, mabeyn müşiri, Bahriye nazırı, Eyalet valisi. İngiltere/İskoçya’da yükseköğretim yapıp gayet iyi İngilizce bilmesi ve İngiltere’ye siyasetten yakın olduğu için "İngiliz" lakabı ile anılmıştır. 1830-1896 yılları arasında yaşamıştır.

<sup>41</sup> Kandilli, *Türk Deniz Kuvvetlerinde*, 30-31.

gönderilecek geminin, gönderilme maksadı; "*Mekteb-i Fünun-ı Bahriye-i Şahane*"yi bitiren öğrencilerin nazari bilgilerini fiiliyata dökmek ve bilgi ve görgülerini genişletmek üzere bir harp gemisinin talim gemisi olarak Hind, Çin ve Japonya sularında sancak göstermesi olarak ilan edilmiştir. Başlangıçta Japonya seyri için Mehmed Selim Fırkateyni seçilmiş ancak geminin talim gemisi olarak Akdeniz'de seyirde olması ve yelkenle hareket etmemesi gerekçesiyle Ertuğrul Fırkateyni'nin gitmesine karar verilmiştir. Sadrazam Kamil Paşa'nın 14 Şubat 1889 tarihinde Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'ya verdiği emirde, öğrencilerin Bahriye Mektebi'nde öğrendikleri bilgileri pratikte kullanmaları için geminin daima yelkenle seyir yapacağı, hatta bazı açık limanlara dahi yelkenle girilip çıkılacağı, dar boğazlar ile limana giriş çıkışta veya açık denizde kuvvetli rüzgar olması halinde veya fevkalade durumlarda makine ile hareket edilebileceği, bu durumlar haricinde makine ile seyredilemeyeceği bildirilmiştir.<sup>42</sup> Bu seyire okuldan yeni mezun olmuş 14 öğrenci de katılmıştır.

Mektebi Bahriye son sınıf öğrencilerinin umumi imtihanı müteakip "*Mühendis Efendi*" namı ve Mülazım-ı Sani rütbesiyle talim gemisine nakledilecekleri 29 Ekim 1895 tarihli bir belgeden anlaşılmaktadır. Selanik Komodorluğunun Bahriye Nezareti'ne yazdığı 26 Ağustos 1899 tarihli bir belgede; Nüvid-i Fütuh mektep gemisi ile Selanik'e liman ziyareti yapan ve burada onbir gün kalan Bahriye Mektebi son sınıf öğrencilerinin limanda buldukları süre boyunca gerek yaptıkları talimler, gerek marifetleri, zekaları, ahlakları ve gerekse hal ve hareketleri ile dost düşman herkesin takdirini kazandıkları belirtilmiştir.<sup>43</sup>

Selimiye ve Mehmet Selim Fırkateynlerinin bu yıllarda top ve torpido mektep gemisi olarak kullanıldığı da 20 Ekim 1902 tarihli başka bir belgede yer almaktadır.<sup>44</sup>

II. Meşrutiyet'in ilanından sonra Bahriye Mektebi'nin gelişimine daha fazla önem verilmiştir. Bu süreçte Mekteb-i Bahriye'de öğretmen olan ve eğitim için İngiltere'ye gönderilen Mk.Kd.Yzb. İbrahim Aşki Bey<sup>45</sup>, ülkeye dönüşünde okulda kullanılmak üzere yeni bir eğitim programı hazırlamıştır.<sup>46</sup> Daha önce İngiliz Deniz Harp Okulu'nda da öğretmenlik yapmış olan Binbaşı Holas Herbert Holand<sup>47</sup>, 1911 yılında ders nazırı olarak okulda göreve

---

<sup>42</sup> Mekiye Mihriban Arslan, *1890 Ertuğrul Faciası*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı, 1992, 20-22.

<sup>43</sup> Sayacı, Aykan, *Deniz Harp Okulu Tarihçesi*, 61-69.

<sup>44</sup> Kandilli, *Türk Deniz Kuvvetlerinde*, 34.

<sup>45</sup> İbrahim Aşki Bey: 1873-1977 yılları arasında yaşamıştır. Mekteb-i Bahriye-i Şahane'den 1891 yılında makine mühendisi olarak mezun olmuştur. Burada uzun yıllar öğretmen olarak görev yaptıktan sonra 27 Mart 1914'te binbaşı rütbesiyle emekliye ayrılmıştır. Emekliliğinden sonra edebiyat ve matematik öğretmenliği yapmaya devam etmiş, Heybeliada Bahriye Mektebi'ne öğretmen olarak atanmıştır. 1945 yılına kadar öğretmenliğe devam etmiştir. Soyadı Kanunu'ndan sonra Tanık soyadını almıştır.

<sup>46</sup> Sayacı, Aykan, *Deniz Harp Okulu Tarihçesi*, 71-77.

<sup>47</sup> Holas Herbert Holand: 1911-1914 yılları arasında Bahriye Mektebi müdürlüğü yapmış İngiliz subayıdır.

başlamıştır. Holland Bnb. özellikle disiplin ve uygulamalı deniz eğitimleri üzerinde durmuştur. Bu dönemde okulda Alpagot isimli bir torpido İstimbotu ile Feth-i Bülend Korveti öğrencilerin seyir ve torpido eğitimleri için kullanılmıştır. Bnb. Holand'ın sözleşmesi 1913 yılında yenilenmiştir. Sözleşme yenilenmesi aşamasında, Holland tarafından okulun eğitim kalitesini artırmak amacıyla, mektep gemisi tedarikini de içeren birtakım istekler Bahriye Nezareti'ne kabul ettirilmiştir.<sup>48</sup>

Seyir kursunda bulunan öğrencilerin tecrübelerini artırmak amacıyla Berk-i Satvet Torpido Kruvazörünün iki haftalığına Mekteb-i Bahriye'ye tahsis edildiğine ilişkin 22 Nisan 1914 tarihli bir belge Sayacı tarafından aktarılmıştır.<sup>49</sup>

Güverte Gedikli Okulu'nun 3 Şubat 1916 tarihinde kuruluşundan sonra, öğrencileri de İclaliye Zırhlı Korveti ile Muin-i Zafer Korvetinde eğitim görmeye başlamışlardır. Mondros Mütarekesi'nin imzalanmasıyla bu iki gemi Haliç'e bağlanınca, öğrenciler Hamidiye<sup>50</sup> ve Yavuz<sup>51</sup> gemisine nakledilmiştir.

Cumhuriyetin ilanından sonra 1924 tarihinde dönemin ihtiyaçları doğrultusunda Deniz Gedikli Zabit Namzet Mektebi kurulmuş ve Kasımpaşa'da bulunan Haddehane<sup>52</sup> binasında eğitime başlamıştır. Zamanla kullanılan binanın ihtiyaçları karşılamaması üzerine Turgutreis zırhlısı 1926-1927 yıllarında okul haline getirilmiş, hem Donanmaya hem de okul olarak öğrencilere hizmet etmiştir. 1927-1928 yıllarında gemi Donanma görevlerinden alınarak Gedikli Okulu haline getirilmiştir.<sup>53</sup>

Genelkurmay Başkanlığı'nın 27 Mayıs 1928 tarihli emri ile Heybeliada Bahriye Mektebi adı Deniz Lisesi olarak değiştirilmiş ve 3 yıl süreli bu okulu bitiren öğrencilerin, yedi ay Kıdemsiz Deniz Talebesi adıyla okul gemisinde er hizmeti görmesine, daha sonra Kasımpaşa'da üç ay piyadecilik eğitimi görmelerine ve sonrasında da dokuz ay süreyle donanmanın muhtelif gemilerinde erbaş ve astsubay vazifeleri yapmalarına karar verilmiştir. Bu dönemde eğitim gören Selahattin Demirsoy anılarında konu ile ilgili olarak şu değerlendirmeleri yapmıştır:

*“İki yıl Deniz Harp Okulu eğitimi (Evvelce İngiltere Bahriyesindeki denizci personel yetiştirme esaslarına göre) Kasımpaşada, Divanhanede, o zamanki ismi (Çekirdek Okulu)nda tatbik olunmuş, Zabit Vekili (Mühendis) yani Asteğmen rütbesi ile okula devam olunmuş, altı*

<sup>48</sup> Kandilli, *Türk Deniz Kuvvetlerinde*, 35-37.

<sup>49</sup> Sayacı, Aykan, *Deniz Harp Okulu Tarihçesi*, 83.

<sup>50</sup> Hamidiye: 1903-1947 yılları arasında Osmanlı Donanmasında ve Türkiye Cumhuriyeti Donanmasında görev yapan kruvazördür.

<sup>51</sup> Yavuz: 1911-1950 yılları arasında Alman İmparatorluğu, Osmanlı İmparatorluğu (1914-1923) ve Türkiye Cumhuriyeti'nde görev yapmış muharebe kruvazörüdür.

<sup>52</sup> Haddehane: İçinde ham demir madeninin eritildiği büyük ocak, fırın.

<sup>53</sup> Kandilli, *Türk Deniz Kuvvetlerinde*, 49-56.

ay sonra muvaffak olan öğrenciler Teğmenliğe terfi etmişler ve tedrisata Deniz Harp Okulu'nda kurs halinde devam olunmuştur. Tabii bu eğitim yapılırken sömestir usulü donanma gemilerinde tatbikat ve okul gemisinde de denizcilik tatbikatına da şiddetle önem verilmiştir. Meslek öğretmenleri tatbikatta öğrencilerle beraber bulunurlar ve genellikle, Deniz Eri, Deniz Astsubaylığı ve Deniz Subaylığı görevleri bizzat yaptırılır ve vardiya subayı hazırlama esasları tatbikatı uygulanır idi.”<sup>54</sup>

Bu uygulama iki yıl sürdürüldükten sonra kaldırılmıştır. Okul da tekrar “Deniz Harp Okulu ve Lisesi” adını almıştır.

Deniz Harp Okulu öğrencileri, 1938 yılında okul gemisi olarak kullanılan Hamidiye Gemisi ile Cumhuriyet tarihinde ilk kez yabancı sularda icra edilen açık deniz eğitimlerini yapmışlardır. Bu seyirde Hanya, İskenderiye ve Magosa limanları ziyaret edilmiştir.<sup>55</sup>

Deniz Harp Okulu'nun eğitim sisteminde 26 Kasım 1942 tarihli ve 44834 sayılı yönetmelik ile birtakım düzenlemeler yapılmıştır. Buna göre; öğrenciler üç dönem halinde eğitim alacaklar ve bu üç dönemin birincisi 1 Mayıs-31 Temmuz arasında okul gemisinde, ikinci dönem 1 Eylül-30 Nisan arasında Deniz Harp Okulunda, üçüncü dönemi ise 1 Mayıs-31 Temmuz arasında yine okul gemisinde olacak şekilde eğitim görmelerine karar verilmiştir. Eğitim sisteminde, 10 Eylül 1946 tarihli ve 38228 sayılı Deniz Harp Okulu ve Sınıf Okulları Talimatı ile yeni bir düzenleme daha yapılmıştır. Buna göre; birinci sınıf öğrencilerinin 1 Eylül-30 Kasım arasında okul gemisinde, ikinci sınıf öğrencilerinin ise 1 Aralık-31 Temmuz arasında Deniz Harp Okulunda eğitim görmelerine karar verilmiştir.<sup>56</sup>

Deniz Lisesi'nde 16 Haziran 1949 tarihinde yayınlanan 37521 sayılı talimata göre gemi eğitimlerinde yeni bir düzenleme yapılarak, öğrencilerin gemicilik, seyir, makine ve silah olmak üzere dört gruba ayrılmalarına ve 12 hafta boyunca gemide eğitim görmelerine karar verilmiştir. Bu eğitimlerin birinci periyodunun Marmara Denizi'nde, ikinci periyodunun Ege Denizi'nde ve üçüncü periyodunun ise Karadeniz'de yapılması öngörülmüştür. Eğitimlerde başarılı olan öğrencilerin yetenekli oldukları alana göre makine ve güverte sınıflarına ayrılarak Deniz Harp Okulu'na gönderilmelerine karar verilmiştir. 1950 yılında Deniz Eğitim Komutanlığı'na bağlı Okul Filotillası Komodorluğu emrinde daimi olarak Zafer ve Tınaztepe Muhripleri ile Toros Motoru görev yapmakta idi. Bu dönemde zaman zaman Donanma Komutanlığı bağlısı denizaltılar ile mayın tarama gemileri tarafından okuldaki uygulamalı eğitimlere destek sağlanmaktaydı. Deniz Kuvvetleri Komutanlığının 16 Kasım 1951 tarihli emirleri doğrultusunda Deniz Harp Okulundaki eğitim sistemi Amerikan Deniz Harp Okulu

<sup>54</sup> Selahattin Demirsoy, “Deniz Harp Okulu ve Deniz Lisesinin 200. Yıldönümü Dolayısıyla Deniz Kuvvetlerinde Denizcilik Eğitimi ve Deniz Personelinin Yetiştirilmesi”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 482 (Ağustos 1973), 39-43.

<sup>55</sup> Sayacı, Aykan, *Deniz Harp Okulu Tarihçesi*, 91.

<sup>56</sup> Kandilli, *Türk Deniz Kuvvetlerinde*, 80-85.

eğitim sistemi örnek alınarak değiştirilmiş ve bu çerçevede Deniz Eğitim Komutanlığı yapısı da değişmiştir. Bu sisteme göre, Okul Gemileri Filotillası Komodorluğu kaldırılmış ve okul gemileri doğrudan Deniz Eğitim Komutanlığına bağlanmıştır. Bu dönemde eğitim maksatları ile komutanlık emrinde; Zafer ve Tınaztepe Muhripleri, Savarona Yatı, Derince’de bulunan ve personele yatak hizmeti sunan Mecidiye Kruvazörü ile Burakreis Ganbotu bulunmaktadır. Savarona Yatının 1951’den itibaren okul gemisi olarak kullanılmaya başlanması ile Donanma Komutanlığı üzerinde bulunan eğitim yükü tamamen ortadan kalkmıştır. Ayrıca Deniz Harp Okulu ğrencilerinin eğitim maksadıyla daha uzak denizlere ve limanlara gidebilmelerine olanak sağlanmıştır. 8 Nisan 1996 tarihinde Deniz Eğitim ve ğretim Komutanlığı kuruluş yapısı yeniden düzenlenmiş ve Eğitim Filotillası Komodorluğu kurulmuştur. Komodorluk emrine TCG Cezayirli Gazi Hasan Paşa (A-579), TCG Sokullu Mehmet Paşa (A-577), TCG AB-23, TCG AB-24, TCG LS-1, TCG LS-2, TCG LS-3 ve TCG LS-4 gemileri verilmiştir. Deniz Harp Okulunda okul gemilerinde öğrencilere verilen uygulamalı eğitimler kapsamında; birinci sınıfın sonunda icra edilen Açık Deniz Eğitimi-1 ile öğrencilerin gemide er/erbaşlar tarafından yapılan görevleri fiili olarak yapması, nc sınıfın sonunda icra edilen Açık Deniz Eğitimi-3 ile gemide Astsubaylar tarafından yapılan işlerin öğrenciler tarafından fiili olarak yapılması sağlanmaktadır.<sup>57</sup>

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bünyesindeki deniz okullarında bugüne kadar mektep gemisi/talim gemisi/eğitim gemisi/okul gemisi isimleri altında görev yapan gemiler Ek-1’de hazırlanan tabloda sunulmuştur.<sup>58</sup>

### 1.3. Dünya Bahriyelerinde Kullanılan Okul Gemileri

Savarona’nın amaca hizmet eden bir okul gemisi olup olmadığı konusunda değerlendirme yapabilmek maksadıyla, halihazırda günümüzde dünya bahriyeleri tarafından kullanılmakta olan okul gemilerinin özellikleri incelenmiş<sup>59</sup> ve elde edilen veriler doğrultusunda aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

İnceleme kapsamında 37 ülkeye ait toplam 70 adet gemi değerlendirilmiştir. Değerlendirmeye alınan 70 adet geminin 46 adedi yelkenli, 24 adedi sadece makine tahriklidir. Yelkenli okul gemilerinden 1000 tondan büyük tonajlı olan 30 tanesi dikkate alınarak yapılan değerlendirmede, teknelerin çoğunun 50 ile 100 yıl önce inşa edildiği ve uzun zamandır okul gemisi olarak donanmalarına hizmet verdiği grlmştir. Bununla birlikte son 50 yılda inşa edilmiş yelkenli okul gemilerinin de hizmette olduğu görülmektedir. Yelkenli okul gemilerinin

<sup>57</sup> Kandilli, *Türk Deniz Kuvvetlerinde*, 130.

<sup>58</sup> [https://dho.msu.edu.tr/sayfalar/00\\_Anasayfa/numpages/page0004.html](https://dho.msu.edu.tr/sayfalar/00_Anasayfa/numpages/page0004.html) Erişim 14.03.2022

<sup>59</sup> Nick Brown, vd., *Jane’s Fighting Ships 2018-2019*, Jane’s by IHS Markit, 2018.

inşa tarihlerine göre incelendiğinde, en genç geminin 2018 yapımı Polang (Çin) ve en yaşlı geminin ise 1914 yapımı Statsraad Lehmkuhl (Norveç) olduğu görülmektedir. Ayrıca 20 yaşından genç 6, 20-50 yaş arası 9, 50-100 yaş arası 14 ve 100 yaşından büyük 1 yelkenli geminin hala hizmette bulunduğu görülmüştür. Buna göre ülkeler yelkenli okul gemileri ile uygulamalı deniz eğitimleri vermeyi geçmişte olduğu gibi günümüzde de tercih etmektedirler.

Ülkelerin büyük yelkenli okul gemilerine sahip olmak konusunda temelde iki önemli hedefleri olduğu değerlendirilmektedir. Bunlardan birincisi deniz okullarında yetiştirdikleri öğrencilerin denizle mücadele konusunda daha fazla yetenek geliştirmeleri ve deniz örf, adetlerini daha iyi kavramaları. İkincisi ise Deniz Kuvvetlerinin önemli misyonları arasında görülen sancak-bayrak gösterme faaliyetleri ile diğer ülkeler nezdinde denizci millet oldukları algısı yaratma çabasıdır.

#### 1.4. Denizci Yetiştirmede Uygulamalı Eğitimin Önemi

İnsanın yeni bir şeyler öğrenmeye başladığında ilk başta temel teorik eğitim, sonrasında da uygulamalı eğitim alması gerektiği tüm dünya tarafından genel kabul görmüş ilkelere biridir. Denizcilik alanında eğitim verilirken de yetiştirilecek personelin; denize dayanıklılık, zor şartlarda yaşayabilme, birlikte ekip olarak hareket edebilme, astlarını veya emri altında bulunan personeli efektif bir şekilde kullanabilme, temel teknik becerilerini geliştirme, uyku yönetimi gibi hususlarda geliştirilmesi gerekmektedir. Bu yetenekleri kazandırabilmenin en iyi yolu da şüphesiz öğrenciyi denizde eğitmektir.

Atina ve Sparta arasında 30 yıl süren ve M.Ö. 404 yılında sona eren Peloponez Savaşı sırasında yaşayan tarihçi ve general Thucydides'in<sup>60</sup> şu sözleri denizcilik kabiliyetinin talim yapılarak artırılabilirliğinin binlerce yıldır kabul edilen bir gerçek olduğunu göstermektedir: *“Talimsizlik onları beceriksiz yapar, beceriksizlik de çekingen yapar. Denizcilik kabiliyeti, diğer kabiliyetler gibi, üstünkörü veya fırsat buldukça artırılmaz.”*<sup>61</sup> Denizcilik yeteneği ihtiyaç duyulan anda çarçabuk geliştirilemez. Sürekli ve planlı bir eğitim ile geliştirilmelidir.

Özellikle Osmanlı deniz harp tarihi incelendiğinde, iyi eğitilmiş olmayan gemicilerin teknik olarak rakiplerinden üstün olsalar dahi iyi eğitilmiş denizciler karşısında zor durumlara düştükleri pek çok olayın mevcudiyeti görülür. Bu konu ile ilgili Alman İmparatoru Wilhem

<sup>60</sup> <https://tr.wikipedia.org/wiki/Thukididis> Erişim 22.06.22

<sup>61</sup> *“Their skill will deteriorate through lack of practice, and that in itself will make them more timid. Seamanship, like any other skill, is a matter of art, and practice in it may not be left to odd times, as a by-work; on the contrary, no other pursuit may be carried on as a by-work to it.”*  
Thucydides, *History of the Peloponnesian War Books 1 and 2 with an English Translation by Charles Forster Smith of the University of Wisconsin*, Londra: Harvard University Press, 1956, 247.

şöyle demektedir;<sup>62</sup> “Bir denizci devletin gemici yetiştirebilmesi, büyük bir donanma teşkil etmesinden güçtür. Çünkü devlet gerek görünce birkaç donanma alabilir. Fakat kendisine lazım olan binlerce becerikli gemiciyi alamaz. Bunun için gemici yetiştirmeye çalışalım.”

Denizcilik sadece bir meslek değil aynı zamanda bir yaşam biçimi, bir sanattır. Okulda öğrenilmiş mesleki derslerin uygulamalı eğitimlerle, gemide yapılacak talimlerle pekiştirilmesi, kalıcı öğrenmenin temelidir.

Osmanlı Devleti’nde ilk olarak İngiliz Yaver Paşa tarafından bahsedildiği üzere, deniz okullarında kurumsal bir yapıda “*Mektep Gemisi*” kullanmanın gerekliliği anlaşılmıştır.

Mektep gemisinin adı, cinsi, özellikleri ve teknik kapasitesi ne olursa olsun bu gemilerden ve bu eğitimlerden beklenti temel olarak aynıdır. Bir okul gemisinden ve denizde yapılan uygulamalı eğitimlerden beklentiler;

- a. Öğrencileri, okulu bitirmeyi müteakip atanacakları ilk görev yerlerine hazırlamak,
- b. Okulda teorik olarak öğretilen meslek derslerinin uygulamalarını denizde, gemi personeli nezaretinde yaptırmak,
- c. Öğrencilerin, mesleğe yönelik duyuşsal, bilişsel ve psikomotor yeteneklerini değerlendirerek bu yeteneklerini geliştirme imkânı sağlamak,
- ç. Öğrencilerin denizle iç içe yaşayarak deniz ortamına alışmasını, denizin gücünü fark etmelerini, ve gerektiğinde denizle nasıl mücadele edebileceklerini öğretmek,
- d. Öğrencilere okulu bitirdikten sonra uzun süre görev yapacakları gemi ortamını öğretmek,
- e. Bahriyede çok önemli bir yer tutan denizcilik örf, adet ve ananelerini öğrencilere uygulamalı olarak öğretmek,
- f. Türk bayrağı ile denizlerde sancak ve varlık göstermenin anlamını, önemini öğrencilere benimsetmek,
- g. Yurtiçi ve yurtdışı limanlara intikal esnasında kullanılacak rota üzerindeki sahiller ile ziyaret edilecek limanlar hakkında öğrencileri bilgilendirmek ve gidilecek limanlarda öğrencilere temsil yeteneği kazandırmaktır.

---

<sup>62</sup> Nejat Tarakçı, *Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi Denizci Stratejinin Tarihi Analizi*, İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2009, 276.

Okul gemilerinde fiili eğitim yapmanın ne derece önemli olduğuna dair her dönemde pek çok yazı kaleme alınmıştır. Benlioğlu fiili eğitimlere yönelik değerlendirmelerini şu şekilde anlatmıştır.<sup>63</sup>

*“Nihayet varlığını vatan müdafaasına vakfetmek üzere orduya intisap etmiş ise mesleğine göre yurdunun topraklarını karış karış bilmek sahil ve denizlerinin hususi karakterlerini inceden inceye öğrenmek için şuurlu bir tedkik fırsatı aramak lüzumunu hissedecektir. Deniz subayı bu fırsatı ilk defa mektep gemisinde eline geçirir. Çok gezen mi, çok yaşayan mı bilir? sorgusuna bir denizcinin vereceği cevap ‘çok gezen’ olmalıdır. Çünkü hakiki denizci mesleğinin marifet ve inceliklerini yalnız kitaplardan değil denizlerin daima değişen ahval ve şeraitinden öğrenir.”*

Uygulamalı denizcilik eğitimlerinin yetiştirilen öğrencilere sunacağı katkıları belirten Benlioğlu, yapılacak tedkiklerin şuurlu bir şekilde yapılması gerektiğine dikkat çekmiştir. Ayrıca denizci yetiştirmenin en iyi yolunun onları denizde yetiştirmek olduğunu da şu sözlerle vurgulamıştır;

*“İnsanlık tarihinde deniz menfaat ve ihtirasların çarpışmasına, siyasetlerin doğmasına sebep olan başlı başına bir unsurdur. Menafii denizle alakadar olan bir millet maksadını tahakkuk ettirmek için denizcilik mesleğine ayırdığı elemanları asrın icap ettirdiği bilgi ve görgü ile teçhiz etmek imkanlarını arayıp bulmak mecburiyetindedir. Denizcinin en iyi olarak yetişeceği saha ancak denizdir. İnsanların denizle karşılaştığı ilk devirden başlayan bu mutlak şart; teknik ne kadar ilerlerse ilerlesin ebedi kalacaktır.”*

Denizcinin gemisini başarı ile sevk ve idare edebilmesinin ve emniyetli bir şekilde kullanabilmesinin yolunun denizi tanımak ve ona alışkın olmak sayesinde başarılabileceğini savunan Benlioğlu; *“Deniz, diplomattan daha yalancı, daha aldatıcıdır. Onun bu müstesna karakterini kavrayamayan gemici felaketle kucak kucağa yaşar. Ona alışmıyan denizci tehlikeyi daima koynunda besler. Denizcinin bir tek hayat sigortası vardır. O da denize alışkanlıktır.”* demiştir.

Mektep gemisinde yapılan eğitimlerle öğrencilerin, personeli sevk ve idare etme yeteneği de gelişecektir. *“Türk erini sevk ve idare etmek kolay olduğu nisbette zordur kolaylığı onun kuzu gibi halim ve selim yaradılışına medyundur. İşin zor tarafı vakar ve haysiyetini gözetebilmektedir. Subay namzetleri Türk askerinin bu yüksek vasıflarını ilk defa mektep gemisinde öğrenirler.”*

Deniz öğrencilerine başarıya duygusunu kazandırabilmek için de okul gemisi çeşitli fırsatlar sunmaktadır. Benlioğlu bu konu hakkında şu ifadeleri kullanmıştır; *“Kerterizle tayin ettiği mevkii rota hattı üzerinde çıkaran talebenin kendini kaptan sayması kadar gururunu okşayan tesir enderdir.”*

---

<sup>63</sup> Abdurrahman Benlioğlu, “Mektep Gemisi Seyahatleri ve Faydaları”, *Deniz Mecmuası*, 349 (1938), 76-89.

Okul gemisi ile uygulamalı eğitim seyri icra edilmesinin faydaları Benlioğlu'na göre şunlardır;<sup>64</sup>

*“Mektep sıralarında aylarca okudukları markator seyrinin ameliyatını bilfiil tatbik ederek kavradılar. Beynelmîlel sancak ve mors işaretleri ile konuşmak fırsatını buldular. Pusula ile dümen tutmasını öğrendiler. Kerteriz yapmanın basit ve fakat meleke işi olduğunu anladılar. İrtifa almanın meharetine nüfuz ettiler. Deniz filikasını hazırlamayı, motor ve stimbot kullanmayı becerdiler. Biraz denize, gemi hayatına alıştılar. Ana yurdun sahil vaziyetlerini yalı halkını gördüler. Limanların ticaret bakımından ehemmiyetine akıl erdirdiler. Yabancı illerde itibar görerek milli gururları yükseldi. Cesaretleri arttı. Artık görgü yoluna girdiklerini hissettiler. Hakkı ile gemi kullanmanın kolay olmadığına, tecrübeli kaptanlığın uzun müddet denizde gezmeye mütevakkıf olduğuna kanaat getirdiler. Hülasa denizciliğin alfabesine başladılar. Harp denizcisi yalnız gemi kullanmasını bilen kuru kuruya bir kaptan değildir. Onun teknik alem ile çok sıkı bir alakası vardır. Çünkü bugünün harp gemisi tekniğin heyeti umumiyesini nefsinde toplamıştır. Onu kullanacak kafaların fen bilgilerine aşina olmaları şarttır. Maiyyet idaresi ise psikoloji ve hukuk ilimlerine istinat eder. Mesleki terakkiyatı takip için yabancı dil bilmek, sosyete hayatı için malumatı umumiye sahibi olmak gerektir. Nihayet milletin mukadderatı ile alakalı vazifeler için dünya ahvaline vakıf olmak lazımdır. Münevver deniz subayının mümtaz vasfı bilgi ve görgü ile terakkiyatı muntazam takip etmektir. Bahriyelerin genç elemanlarını muhtelif tipte gemilerle büyük masraflar ihtiyar ederek diyar diyar dolaştırmaktan istihdaf ettikleri gaye budur. Cumhuriyet bahriyemiz de bu gayeyi istihsale azmetmiştir.”*

Ayrıca, okul gemisinin başka ülkeler nezdinde propaganda yapma, prestij sağlama ve diğer toplumlara etkileme imkânı da bulunmaktadır. Benlioğlu bu konu hakkındaki değerlendirmelerini şöyle açıklamıştır;

*“Propaganda cephesinden bakılırsa mektep gemisi seyahati hususi bir kıymet alır. Yirminci asırda propaganda silah kuvveti ile muvazi yürümektedir. Muntazam giyimli, düzgün tavırlı asker disiplin numunesi olarak bir devletin şeref ve itibarını yükseltir. Cilt, cilt reklam kapakları ile tomar, tomar afişlerle yıllarca uğraşılıp elde edilemeyen tesiri Mektep gemisi seyyar bir kudret meşheri olarak bir seferde elde edebilir. Personel yetiştirmekten ibaret olan esas maksadı yanında propagandaya da hizmet eden mektep gemisi seyahatlerini uzak denizlere ve memleketlere tertip etmek her iki bakımdan da faidelidir.”*

Duygu tarafından<sup>65</sup> 1952 yılında, deniz ticaret filosunun ihtiyaç duyduğu personelin yetiştirilmesine yönelik hususlar incelenmiş, bu kapsamda da okul gemisine duyulan ihtiyaca vurgu yapılmıştır. Duygu, dönemin ticaret filosuna denizci yetiştiren Yüksek Denizcilik Okulunun en önemli sorunlarından birinin “deniz tatbikatı” yapacak yeterli donanıma sahip bir okul gemisi bulunmayışı olduğu belirtmiştir. Mevcut sorunların giderilebilmesi için Deniz Harp Koleji’nde ticaret filosu adına personel yetiştirilmesini önermiş ve dönemin okul gemisi olan Savarona’yı şu sözlerle övmüştür; “Bütün tesisleri, meslekten yetişmiş muallimleri ve Savarona gibi mükemmel bir tatbikat gemisiyle denizcilik bakımından büyük varlık olan Deniz Harb Koleji’nde daha ciddi ve esaslı bir eğitim sağlanabilir.”

<sup>64</sup> Abdurrahman Benlioğlu, “Mektep Gemisi Seyahatleri ve Faydaları”, Deniz Mecmuası, 349 (1938), 88-89.

<sup>65</sup> İsmail Duygu, “Modern Denizcilik ve Eğitim”, *Donanma Dergisi*, 401 (Ekim 1952), 139-147.

Gerek askeri maksatlarla, gerek sivil ticaret gemilerinde olsun denizcilik mesleğini seçen ve hayatı boyunca gemide denizle mücadele etmeye karar vermiş, bahriyeli olmak isteyen herkesin denize çıkmadan evvel okulda öğrendikleri teorik bilgileri muhakkak denizde pekiştirmesi gerekmektedir.

Okul gemisi vasıtasıyla öğrencilerin okulda aldıkları eğitimlerini uygulamalı olarak geliştirmek kendilerine olan güvenlerini de artıracaktır.

Denizci yetiştirme faaliyetinin en önemli unsurlarından birinin onları denizde bir okul gemisi vasıtasıyla denize hazırlamak olduğu, uzun yıllar boyunca denizcilik mesleğini icra etmiş hemen herkesin hemfikir olduğu bir yöntemdir.

## İKİNCİ BÖLÜM

### SAVARONA YATI

#### 2.1. Savarona Yatı Hakkında

Savarona yatı milyarder bir Amerika Birleşik Devletleri vatandaşı olan Emily Margaret Roebling Cadwalader tarafından inşa ettirilmiş aynı isimli üçüncü yattır.<sup>66</sup> Savarona yatının inşasına 29 Temmuz 1930 tarihinde, Yavuz'un da inşa edildiği Blohm und Voss tersanesinde başlanmış ve 28 Şubat 1931 tarihinde denize indirilmiştir.<sup>67</sup>

Savarona kelimesinin doğrudan bir anlamı bulunmamaktadır. Ancak bu ismin 'Sava' isimli Atlantik'te yaşadığına inanılan masalsi bir kuş adı ile Cadwalader'in genç kızlık ismi olan 'Rona' ile birleşiminden türetildiği iddia edilmektedir. Bir başka iddiaya göre yat adını Hint okyanusunda yaşayan bir Afrika kuğusundan almaktadır. Yatın sahibi tarafından satılması halinde isminin değiştirilmemesi şart koşulmuştur.<sup>68</sup>

Savarona inşa edildiği dönemde zamanının en büyük yatı idi. O dönemde pek çok kraliyet ailesinin sahip olduğu yatlardan bile daha büyük, daha donanımlı idi.<sup>69</sup> Yatta bulunan tefrişat özellikle dikkat çekici idi. Kahraman Sadıkoğlu<sup>70</sup> yatın tasarımı ile ilgili söylentileri şöyle açıklamaktadır:

*“Sahibi bu yatı sipariş ettikten sonra bütün Avrupa'yı geziyor. Oralarda beğendiği eşyaları da Savarona için alıyordu. Gezdiği bölgelerden birinde şatonun içindeki şöminelerden bir tanesini çok beğeniyor. Satın almak istiyor ama sahipleri satmayınca, olduğu gibi şatoyu alıyor ve içindeki şömineyi sökerek kendi yatak odasına yatağın arkasına monte ediyor. O zaman gemide yine büyük bir değişiklik yapılıyor. Bir baca inşa ediliyor. Sırf şömineden çıkan duman geminin bacasından dışarı çıksın diye. Emily Cadwalader bu yatla gezerken yatın personel adedi aşağı yukarı 86 kişi. Bu arada geminin çarkçısına aşık oluyor. Böyle olunca da tekneyi tekrar tersaneye geri gönderiyor. Ve teknede kendi odasından çarkçısının odasına giden özel bir merdiven yaptırıyor. Üç kat aşağıdan, doğrudan bir merdivenle en üst kattaki Cadwalader odasına giden o merdivenin ne olduğunu anlamak bizim için çok güç oldu. Sonra ben bunu aileyi araştırırken bir hatıra defterinden öğrendim.”<sup>71</sup>*

---

<sup>66</sup> Bali, *Savarona*, 21. Bali tarafından Cadwalader'in vefatı üzerine The New York Times gazetesinde yayınlanan haberden alıntılanan bölümde Savarona'nın sahibinin köklü aile geçmişi hakkında detaylı bilgiler verilmektedir.

<sup>67</sup> Ali Bozoğlu, “Savarona 1931”, *Yeni Deniz Mecmuası*, 21 (Temmuz 2021), 55.

<sup>68</sup> Alaattin Arıkan, *Atatürk'ün Yatu*, 16.

<sup>69</sup> Yat, 124 mt boyu ile daha önce yapılmış tüm yatlardan daha büyüktü. Dünyanın en büyük yatları olarak kabul edilen Lysistrata'dan 33 mt, Orion'dan 23 mt, Corsair yatından ise 20 mt daha uzundu. Tonaj olarak da o dönemde mevcut tüm yatlardan büyüktü. Yat donanım olarak da dünyanın en iyisi olarak kabul ediliyordu, soğutma sistemleri, cirooskoplu pusula, radyo dalgası ile kerteriz alma cihazı, yalpa kontrol sistemi gibi teknolojik sistemlerle donatılmıştı.

<sup>70</sup> Kahraman Sadıkoğlu: Türk iş adamıdır. İstanbul merkezli Sadıkoğlu Grubu'nun sahibidir. 1984 senesinde tersane satın alarak Türk gemi inşa sanayine girmiş, 2008 yılında tersanesini satmıştır. Pek çok ülkede batık gemi çıkarma işleri yapmıştır. Turistik maksatlarla kullanmak üzere 1989'da Savarona Yatı'nı kiralamıştır.

<sup>71</sup> Bali, *Savarona*, 29

Savarona yedi güverte halinde dizayn ve inşa edilmiştir.<sup>72</sup> Yatın tasarımı New York'tan William Francis Gibbs tarafından yapılmıştır.<sup>73</sup> Yat, sac tekneli, çift uskurlu (iki pervaneli), 124,3 mt boyunda, 16,1 mt eninde, 5,8 mt drafta<sup>74</sup> sahip, 5750 ton deplasmanında,<sup>75</sup> 79 kişilik mürettebatıyla, 18,6 kts azami sürat yapabilecek şekilde inşa edilmiştir.<sup>76 77</sup>

Yatta ilk inşa edildiğinde, 7200 beygir gücünde iki adet üç zamanlı türbin motor ile akaryakıtla çalışan dört büyük buhar kazanı mevcuttur.<sup>78</sup>

Savarona'nın ilk sahibi Cadwalader tarafından 1931 ile 1937 yılları arasında Panama bandırası<sup>79</sup> ile kısa bir süre kullanılmış,<sup>80</sup> sonrasında Amerika Birleşik Devletleri'ne götürülmek istenmiştir. Gerek ABD'de yaşanan büyük ekonomik buhran zamanında geminin kendi ülkeleri yerine Almanya'da inşa ettirilmesi,<sup>81</sup> gerekse 4000 tondan büyük yatların ABD limanlarına girmesinin yasak olması nedeniyle<sup>82</sup> yat ABD tarafından tescil edilmemiştir.

Yatın New York limanına kayıt ve tescil işlemlerinin yapılabilmesi için Cadwalader'a yatın 4 milyon ABD doları olan inşa bedelinin<sup>83</sup> %80'i oranında<sup>84</sup> gümrük vergisi ve kayıt resmi ödemesi gerektiği bildirilmiştir. Bu miktarın da yaklaşık 3 milyon ABD doları<sup>85</sup> tutarında olduğu değerlendirilmiştir.

Yat ABD tarafından tescil edilmediği için 1931 yılında tekrar Almanya'ya Hamburg limanına götürülmüş ve 1936 yılına kadar burada kalmıştır. 1937 yılında ABD Federal Vergi Kurumunun Cadwalader çiftini Savarona yatını şirket malı olarak göstermek suretiyle vergi kaçırmakla suçlaması nedeniyle yatın satılması süreci de başlamıştır.<sup>86</sup>

Yatın satılığa çıkarılmasıyla ilgili olarak; Cadwalader'in maddi durumunun bozulması, sağlığının bozulması, kocasının ölmesi, yattan hevesini almış olması, yatı ABD'ye sokamıyor

---

<sup>72</sup> Arıkan, *Atatürk'ün Yatu*, 19. Savarona'nın kamaralarında ve yatın genelinde kullanılan malzemelerin kalitesi ve gemide mevcut 7 güvertedeki yerleşim planı hakkında detaylı bilgiler için bkz. s.19-26.

<sup>73</sup> Bali, *Savarona*, 25.

<sup>74</sup> Su çekimi ya da drafit; geminin tabanı ile su seviyesi arasında kalan mesafedir. Diğer bir tanımla deniz aracının su altında kalan veya batma mesafesidir.

<sup>75</sup> Deplasman, yüzen bir cismin taşıdığı (yeri değişen) suyun miktarıdır. Cismin suyun altında kalan kısmının hacmi ile suyun özkütlesinin çarpımına eşittir. Sonuç olarak suyun içinde bulunan cismin taşıdığı veya yerini değiştirdiği suyun hacmi, cismin hacmine eşittir.

<sup>76</sup> Ahmet Güleriyüz, *Ertuğrul Savarona & Türk Devlet Yatlari*, İstanbul: Denizler Kitabevi, 2007, 78.

<sup>77</sup> Bali, kitabında 19 Temmuz 1931 tarihli The New York Times gazetesinde yayınlanan bir habere istinaden geminin tonajını 4600 ton, boyunu 104,8 mt, enini 15,8 mt, drafitini 6 mt olarak belirtmiştir.

<sup>78</sup> Bali, *Savarona*, 25.

<sup>79</sup> Bandıra; bir geminin hangi devlete ait olduğunu gösteren bayrak. (<https://sozluk.gov.tr/> Erişim 15.05.2021)

<sup>80</sup> Yat inşasını müteakip bir kez Kuzey memleketlerine, bir kez Akdeniz'e ve bir kez de Güney Amerika'ya seyahat etmiştir. Bali, *Savarona*, 63.

<sup>81</sup> Kazım Erbil, *Bahriyede Gördüklerim Duyduklarım*, İstanbul: Kastaş Yayınevi, 2007, 199.

<sup>82</sup> Arıkan, *Atatürk'ün Yatu*, 27.

<sup>83</sup> Cemil Şen, "Denizlerin Kuğusu Savarona ve Atatürk", *Yeni Deniz Mecmuası*, 21 (Temmuz 2021), 33.

<sup>84</sup> Bali, *Savarona*, 27.

<sup>85</sup> Arıkan, *Atatürk'ün Yatu*, 26.

<sup>86</sup> Bali, *Savarona*, 26-27.

olması gibi sebepler öne sürülmüş olsa da Cadwalader'in 1941 yılında öldüğü göz önüne alındığında sağlığının bozulmuş olması nedeniyle yatı satmak istemesi daha akla yatkın gelmektedir. Neticede yat 1937 yılında Hamburg'ta, ve sonrasında Southampton'da satılığa çıkarılmıştır.<sup>87</sup>

## 2.2. Savarona'nın Atatürk'ün Kullanımı Maksadıyla Satın Alınması

Mustafa Kemal Atatürk'ün sağlık durumunun giderek kötüleşmesi ve doktorları tarafından deniz havasının Atatürk'ün sağlığına iyi geleceği düşüncelerinden hareketle yeni bir Cumhurbaşkanlığı Yatı alınması çalışmaları 1938 yılında hızlandırılmıştır. Bu bölümde yatın hangi süreçlerin sonucunda alındığı incelenmiştir.

### 2.2.1. Savarona'nın Alınmasını Gerektiren Şartlar

Mustafa Kemal Atatürk, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra pek çok ülkenin devlet başkanı ve kraliyet mensupları tarafından Türkiye'de ziyaret edilmiştir. Afganistan Kralı Amanullah Han (20 Mayıs 1928), Irak Kralı Faysal (6 Temmuz 1931), İran Şahı Rıza Pehlevi (16 Haziran 1934), Ürdün Emiri Abdullah (31 Mayıs 1937), İngiltere Kralı Edward (4 Eylül 1936), Yugoslavya Kralı Alexandre (4 Ekim 1933) ve Romanya Kralı Karol (18 Haziran 1938) gibi üst düzey ziyaretçileri ağırlamıştır.<sup>88</sup>

Bu ziyaretler arasında konu ile en alakalı olan ziyaret İngiltere Kralı VIII. Edward tarafından 4 Eylül 1936 tarihinde iki İngiliz destroyeri refakatinde Nahlin Yatı ile yapılan ziyarettir.<sup>89</sup>

Çanakkale Boğazı'ndan 1 Eylül 1936 tarihinde giriş yapan Kral ve maiyeti Çanakkale'de savaş alanında ziyaretlerde bulunmuştur.<sup>90</sup> 4 Eylül'de saat 11.00'da Dolmabahçe Sarayı önünde demirleyen yattan motorla ayrılan Kral saat 12.15'te Tophane rıhtımında Atatürk tarafından karşılanmıştır. O gün Kral ve Atatürk birbirlerine karşılıklı nezaket ziyaretlerinde bulunmuşlardır.<sup>91</sup>

---

<sup>87</sup> Arıkan, *Atatürk'ün Yatı*, 28.

<sup>88</sup> <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/ataturku-ziyaret-eden-yabanci-devlet-adamlari/> Erişim 06.07.2022.

<sup>89</sup> Yunus Nadi, "İngiliz Kralı Edvard bugün İstanbul'a şeref verecekler", *Cumhuriyet*, 4 Eylül 1936, 1.

<sup>90</sup> "Büyük misafirimiz S.M.Edward VIII bugün Seddilbahirde karaya çıkacak", *Ulus*, 3 Eylül 1936, 1.

<sup>91</sup> "Haşmetli Misafirimiz İstanbul'da", *Ulus*, 5 Eylül 1936, 1. Habere göre VIII.Edward'ın İstanbul'a gelişini halk büyük bir coşku ile karşılamıştır. Kral ve maiyetini taşıyan Nahlin Yatı'na İngiliz HMS Grafton (H-89) ve HMS Glowworm (H-92) destroyerleri ile Adatepe ve Kocatepe destroyerleri refakat etmiştir.

Moda açıklarında 6 Eylül 1936 tarihinde düzenlenen deniz yarışlarını<sup>92</sup> izlemek üzere Atatürk Ertuğrul yatı ile, İngiltere Kralı VIII. Edward ise Nahlin yatı ile Moda'ya demirlemişlerdir.<sup>93</sup>

Atatürk tarafından zaman zaman Marmara Denizi gezilerinde, zaman zaman yabancı misafirlerin ağırlandığında ve kimi zaman da Moda deniz şenliklerini izlemek amacıyla Ertuğrul yatı kullanılmakta idi. Bu yat 1903 yılında İngiltere'ye sipariş edilmiş, 1904 yılından itibaren de hizmete alınmıştır. Görev yaptığı süre içerisinde padişahların cülûs törenleri, Marmara ve Ege Denizi gezileri, resmi konukların ağırlanması, 1912 yılında Sultan V. Mehmet Reşat'ın Selanik'e götürülmesi, donanma hizmetinde I. Dünya Savaşı'na katılması gibi görevlerde bulunmuştur. Yat, 1926 Eylül ayından 1937 yılı sonuna kadar Cumhurbaşkanlığı yatı olarak kullanılmış ve 1937'de hizmet dışına ayrılmıştır.<sup>94</sup>

Atatürk'ün yatı Ertuğrul ile İngiltere Kralı Edward'ın yatı Nahlin birlikte Moda koyunda bulunuyorken, Kral yarışları Atatürk'le birlikte izlemek için Ertuğrul yatına geçmiştir. Gerektiği takdirde manevra yapabilmesi için Ertuğrul'un kazanları sürekli devrede tutulmuş bu nedenle de etrafa sürekli kurum ve is yağdırmıştır. Etrafa saçılan kurumlar nedeniyle misafir Kralın kıyafetleri mahvolmuştur. Bunun üzerine Atatürk duruma çok öfkelenmiş, Kralın yatına geçerek deniz yarışlarının devamını oradan izlemiştir. Atatürk o akşam yemeğini Moda Deniz Kulübünde yemiş ve yemek esnasında; *"Efendim medeniyet iddiası lafla olmaz. Bu iddiaya girenlerin her malzemesi her hususta tamam olmalı. Yoksa işte insan böyle kepaze olur."* diye söylenmiştir.<sup>95</sup> Bu olay yeni bir Cumhurbaşkanlığı yatı alınmasının en önemli sebeplerinden biri olarak gösterilmektedir.

Ertuğrul yatının kullanımının teknik olarak da mahzurlu olduğu, zaman içerisinde yapılan tadilatlar nedeni ile yatın dengesinin yani stabilitesinin<sup>96</sup> sağlanamayabileceği, ağır deniz şartlarında taşıdığı yolcular için tehlikeli olabileceği değerlendirilmiştir.<sup>97</sup>

---

<sup>92</sup> "Haşmetli Misafirimiz Dün Gece İstanbuldan Ayrıldılar", *Ulus*, 7 Eylül 1936, 1. Haberde Majeste Kralın üzerinde bahriye elbisesi bulunduğu bilgisi yer almaktadır. Haberde ayrıca, Moda'da yapılan yarışların neticeleri de dahil olmak üzere o günkü faaliyetler detaylı olarak anlatılmaktadır.

<sup>93</sup> Raşit Metel, *Atatürk ve Donanma*, İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2005, 157-158.

<sup>94</sup> Gülerüz, *Ertuğrul Savarona*, 14-15.

<sup>95</sup> Bali, *Savarona*, 33-34.

<sup>96</sup> Stabilité kısaca geminin dengesi anlamına gelmektedir. Gemiler, tüm dünya denizlerini dolaşmakta ve seferleri sırasında çok değişken şartların etkisinde kalmaktadır. Bu şartların gemi üzerinde yaratabileceği etkiler önceden tam olarak bilinemese de gemiler, kendi dizayn yapılarına göre klas kuruluşlarınca onaylanmış ve uluslararası sözleşmelerle belirlenmiş stabilité gereklerine uydukları takdirde emniyetlerini muhafaza edeceklerdir. Gemilerin yanlış yüklenmesi ya da sefer sırasında gemi dengesinde oluşan değişimlerin fark edilememesinden dolayı gemiler batmakta veya zarar görmekte bunun sonucunda da denizcilerimiz hayatlarını kaybetmekte, maddi kayıplar oluşmakta ve çok büyük çapta deniz ve çevre kirliliği meydana gelmektedir. ([http://megep.meb.gov.tr/mte\\_program\\_modul/](http://megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/) Erişim 08.07.2022.)

<sup>97</sup> Arıkan, *Atatürk'ün Yatı*, 29-30.

Yatın alınması konusunda Atatürk'ün son zamanlarda ağırlaşan hastalığı da önemli bir etkidir. Atatürk'ün doktorları tarafından deniz havası almasının sağlığına iyi geleceğinin düşünülmesi, bu konuda çalışmaların yoğunlaşmasına neden olmuştur.<sup>98</sup>

TBMM'de 27 Aralık 1947 tarihli oturumda Celal Bayar tarafından yapılan konuşmada Ertuğrul yatının neden hizmet dışına çıkarıldığı ve Savarona'nın neden alındığı konusunda açıklama yapılmıştır;

*“Yat niçin alınmıştır? Ertuğrul Yatı vazife göremeyecek bir vaziyette idi ve sefer emniyeti içinde bulunmadığı da salahiyyetli kimseler tarafından katıyetle söyleniliyordu. Atatürk hasta idi, son demlerini yaşadığı mütaahassısları tarafından hiss olunmakta idi ve nihayet, gizli, gizli kulaktan kulağa vahim bir durum karşısında olduğumuz ifade olunuyordu. Bu zat, Atatürk hayatını ancak deniz havası almakla kurtaracağını mümkün görmekte ve öyle zannetmekte idi. İşte böyle bir zamanda Savarona yatının alınması bütün Meclisçe ve benim kabinemce karar altına alınmıştı. Ben bu vazifeyi yaptığımdan dolayı ancak mânevi zevk duymaktayım.”*

Yatın maliyetini eleştiren milletvekillerine cevaben konuşan Celal Bayar konuşmasının devamında; *“Yat alındığı zaman şunu da tebarüz ettireyim ki; bu kürsüden; bazı vergilerin indirilmesi esasına gidildiği söyleniyordu. Hayvan vergisi, kazanç vergisi indirilmeye başlanmıştı, Savarona böyle bir zamanda alınmıştır.”* diyerek cevap vermiştir.<sup>99</sup>

### 2.2.2. Yatın Alınma Süreci

Yatın alınmasına karar verilmesini müteakip Cumhurbaşkanlığı makamına yakışacak ve Türkiye Cumhuriyeti'ne layık bir yat arayışı başlamıştır. Bu arayışların başlaması ile birlikte pek çok yat önerilmiştir. Mahmut Baler anılarında yatın seçimi ile Atatürk'ün bizzat ilgilendiğini şu sözlerle dile getirmektedir;

*“Cumhurbaşkanlığına sağdan soldan yat, büyük kotra teklifleri gelmeye başladı. İzmir'de Giraud'ların yatı İstanbul'a getirilip Atatürk'e gösterildi. Birgün de yanan Rüya kotrasıyla bir gezi tertiplendi. Atatürk'ü alıp Boğaz'a ve oradan da Büyükkada'ya kadar götürüp getirdik. Rüzgarların seyri dolayısıyla tramola tabir edilen yelken değiştirmelerinden kendisi de ekseriyetle yer değiştirdiğinden Atatürk çok rahatsız oldu. Ve bu gezintiden de hiç hoşlanmadı. Velhasıl bu teknelerin ve bütün tekliflerinden hiçbirini beğenmedi ve reddetti.”*

Baler anılarında, o sıralarda Amerika'daki bir dostundan 'Kara kuğu' manasına gelen 'Savarona' yatının satılığa çıkarıldığını duyduğunu ve derhal Ankara'ya satışla ilgili gelen teklifi ve yatın resimlerini götürdüğünü anlatmaktadır.<sup>100</sup> Ancak 15-17 Ağustos 1939 tarihleri arasında İkdâm gazetesinde çıkan ve Atatürk'ün son günlerini anlatan bir yazı dizisine göre, Savarona'nın satılığa çıkarıldığı, dönemin Berlin Büyükelçisi Haydar Apak tarafından Ankara'ya bildirilmiş ve Ankara'dan Büyükelçiye derhal talip olunması direktifi verilmiştir.<sup>101</sup>

<sup>98</sup> Şen, “Denizlerin Kuğusu”, 33.

<sup>99</sup> TBMM Tutanak Dergisi, (27 Aralık 1947), Dönem:8, Birleşim:24, C:8, s.379.

<sup>100</sup> Mahmut Baler, *Baldan Damlalar 3 ve Hatıralarım*, İstanbul: Kervan Yayınları, 1982, 98-99.

<sup>101</sup> Rahmi Yağız, “Atatürk'ün Son Günleri”, *İkdâm*, 15-17 Ağustos 1939.

Bu dönemde Atatürk sürekli olarak Türk denizciliğini geliştirmek adına çalışmalar yapıyor, deniz ticaret filosunun geliştirilebilmesi için çareler düşünüyordu. Bu kapsamda hem 4 Ay sınıfı denizaltının hem de ticaret filosu için gerekli 14 vapurun siparişleri Alman Krupp firmasına verilmişti.<sup>102</sup> Denizyolları tarafından Akay ve İzmir körfezi için yaptırılacak 10 vapur için 17 Şubat 1937 tarihinde Alman Krupp firması ile sözleşme imzalanmıştır. Sözleşme imzalanması aşamasında daha sonradan bu vapurlara 4 vapur daha ilave edileceği bildirilmiştir. 10 vapur için imza edilen sözleşmenin toplam bedeli 9 milyon Türk Lirası olup ödemelerin klering usulü ile yani aynı miktarda Türk malı satışı ile yapılacağı hüküm altına alınmıştır.<sup>103</sup>

Atatürk bu siparişlere ilave edilmek üzere Cumhurbaşkanlığına yakışır bir yat siparişini de yine aynı firmaya vermek niyetindeydi. Bu yatın da yaklaşık maliyeti 7 milyon Türk Lirası olacağı öngörülmekte idi. Tam da siparişin verilmek üzere olduğu dönemde, 1937 yılı Şubat ayında Savarona yatının satılığa çıkarıldığı haberi Ankara'ya ulaşmış ve yeni yat siparişinden vazgeçilerek Savarona'ya talip olunması direktifi Berlin büyükelçisine verilmiştir.

Yata talip olunması durumunda Türkiye Cumhuriyeti tarafından kendi tezgahına verilecek yeni yat inşası siparişinin iptal edileceğini gören Krupp firması da satışı durdurmak için çaba göstermeye başlamıştır.<sup>104</sup> Bu çabalar kapsamında Hamburg'ta bulunan yat Alman hükümeti tarafından haczedilmiştir.<sup>105</sup> Türkiye Cumhuriyeti'nin girişimleri doğrultusunda, ABD yönetimi tarafından Almanya'ya "ABD'ye gelecek ilk Alman gemisine el konulacağı" bildirilmek suretiyle yapılan baskılar sonucunda haciz kaldırılmıştır.<sup>106</sup>

Yatın alınmasını çok isteyen Atatürk'ün talimatları doğrultusunda dönemin ABD büyükelçisi Mehmet Münir Ertegün, Berlin büyükelçisi Haydar Apak ve yatın satın alınması sürecini yürütmek üzere Almanya'ya gönderilen heyet<sup>107</sup> tarafından yoğun bir diplomasi trafiği yürütülmüştür.<sup>108</sup>

Yapılan tüm çalışmalar başarı ile sonuçlandırılarak, yat 23 Şubat 1938 tarihinde resmen satın alınmıştır.<sup>109</sup> Yatın satın alma bedeli olarak çeşitli kaynaklarda 1.000.000 TL ile 1.250.000

---

<sup>102</sup> Bali, *Savarona*, 35-36

<sup>103</sup> "Yeni Yapılacak 14 Geminin Mukavelesi Dün İmzalandı", *Tan*, 18 Şubat 1937.

<sup>104</sup> Yağız, "Atatürk'ün Son Günleri".

<sup>105</sup> Orhan Çekiç, "Atatürk ve Savarona Günleri", *Yeni Deniz Mecmuası*, 21 (Temmuz 2021), 41-42.

<sup>106</sup> Arıkan, *Atatürk'ün Yattı*, 47.

<sup>107</sup> 24 Mart 1937 tarihinde toplanan İcra Vekilleri Heyeti tarafından Savarona yatının satın alınması faaliyetlerinin yürütülmesi amacıyla Riyaset-i Cümhur Umumi Katibi Hasan Rıza Soyak ile Akay işletmesi mühendisi Mehmed'in görevlendirilmesine karar verilmiştir. Ayrıca çeşitli tarihlerde Adil Aşıroğlu, Sait Özege (gemi kaptanı olarak), Burhanettin Yenisey, Naci Ark, Harun İlmen, Sadullah Güney ve Rüştü Umur çeşitli görevlerle Almanya'ya gönderilmiştir. Detaylı bilgi için bkz. Bali *Savarona*, 36-37.

<sup>108</sup> Bali *Savarona*, 38-41 ve 49-61.

<sup>109</sup> Bali, *Savarona*, 57.

dolar arasında değişen farklı rakamlar yazılmaktadır.<sup>110</sup> Ancak Savarona Corporation'ın avukatı olan Ira Campbell tarafından yapılan açıklamada, yatın 1.000.000 ABD doları karşılığında Türkiye Cumhuriyeti'ne satıldığı bildirilmiştir.<sup>111</sup>

Savarona satın alınmasını müteakip 18 Mart 1938 tarihinde Hamburg'tan hareket ederek 20 Mart 1938 tarihinde Sauthampton/İngiltere'ye varmıştır. Almanya'da tören yapılması sakıncalı bulunmuş olduğundan<sup>112</sup> İngiltere'de yapılan bir törenle gemiye Türk bayrağı toka edilmiştir. Törene Londra Büyükelçisi Fethi Okyar, Riyaset-i Cumhur Umumi Katibi Hasan Rıza Soyak, Sefaret erkanı, deniz ataşesi, İktisat Vekaleti Deniz ve Hava Müsteşarı Sadullah Güney, Türkiye İş Bankası Umum Müdürü Muammer Eriş, Etibank Umum Müdürü İlhami Nafiz Pamir katılmışlardır.<sup>113</sup>

Savarona'nın 6 yıldır Hamburg'ta limanda bekliyor olması<sup>114</sup> nedeniyle birtakım bakım onarım faaliyetleri yapılmasına ihtiyaç duyulmuştur. Ayrıca satın alınmasından sonra Atatürk tarafından verilen direktifler çerçevesinde iç teşrifat işlerinin yapılması gerekmiştir. Bu nedenle İngiltere'de bakım, onarım ve tadilat faaliyetlerine başlanmış, geminin dışı beyaza boyanmış ancak onarımı yürütmek üzere anlaşılan Naglo firmasının işleri yavaş yapması ve fazla miktarda para istemesi nedeniyle onarım ve tadilat faaliyetlerinin tekrar Hamburg'a dönülerek orada tamamlanmasına karar verilmiştir.<sup>115</sup> 12 Nisan 1938 tarihinde Hamburg'a varılmıştır.

Bu konuda Cemal Granda anılarında şöyle demektedir;

*“Limanda bir ay kadar kaldık. Yatın dış kısmı beyaza boyandı. İçerisinde yapılacak değişiklikler için İngilizler çok para istediklerinden, İngiltere'den ayrılıp Hamburg limanına gittik. Yat Hamburg'ta yapıldığı için Almanlar değişiklik konusunda hiç zorluk çekmemişlerdi. Burada beş hafta kalan yat, 22 Mayıs 1938 günü hareket etti. 1 Haziran'da da İstanbul'a geldik. Florya önlerinde bizi polis ve gümrük memurları karşıladı. Dolmabahçe Sarayı önlerine geldiğimiz sırada Atatürk, Acar motoruyla yata geldi.”<sup>116</sup>*

Yatta yapılacak tadilatların sona ermesiyle birlikte 22 Mayıs 1938 tarihinde Hamburg'tan yola çıkılarak 1 Haziran 1938 tarihinde saat 06.30'da Florya önüne gelinmiştir.<sup>117</sup> Aynı gün saat 12.30'da hareket ederek saat 13.45'te Dolmabahçe Sarayı önüne demirlemiştir.<sup>118</sup>

<sup>110</sup> Arıkan, *Atatürk'ün Yatı*, 34.

<sup>111</sup> Bali, *Savarona*, 58.

<sup>112</sup> Arıkan, *Atatürk'ün Yatı*, 50.

<sup>113</sup> “Cumhurreisliğimiz İçin Alınan Yeni Yata Bayrak Çekildi”, *Cumhuriyet*, 30 Mart 1938, 1.

<sup>114</sup> Bali, *Savarona*, 62. Aynı eserin 41. sayfasında geminin 5 yıldır Hamburg limanında beklediği belirtilmiştir.

<sup>115</sup> Arıkan, *Atatürk'ün Yatı*, 51.

<sup>116</sup> Cemal Granda, *Atatürk'ün Uşağı İdim*, İstanbul: Hürriyet Yayınları, 381.

<sup>117</sup> “Cumhurreisliği Yatı Geldi”, *Cumhuriyet*, 2 Haziran 1938, 1.

<sup>118</sup> Çekiç, “Atatürk”, 43.

### 2.2.3. Yatın Atatürk Tarafından Kullanımı

Atatürk 1 Haziran 1938 tarihinde saat 15.30'da, Başbakan Celal Bayar, Başkatip Hasan Rıza Soyak, Başyaver Celal Tolgay, Milletvekili Kılıç Ali, Cevat Abbas Gürer, Salih Bozok, İstanbul Valisi Muhittin Üstündağ ile birlikte Acar motoru ile yata gitmiştir.<sup>119</sup>

Yata “Güneşdil” adı verilmesi düşünülmekte idi.<sup>120</sup> Atatürk yata ilk çıktığında yatı çok beğenmişti. Bu konuyu Hasan Rıza Soyak anılarında şöyle anlatmaktadır;

*“Savarona yatı 1 Haziran 1938 günü İstanbul limanına gelmiş, Dolmabahçe Sarayı önüne demirlemiştir; Atatürk hemen o gün, öğleden sonra yata gitmiş, orada ikameti için yapılması icap eden hazırlıkları tespit etmiş, bu hazırlıklar bir iki gün içinde tamamlandıktan sonra da, Dolmabahçe Sarayından ayrılıp, yata yerleşmişti. Savarona'yı pek beğenmişti, ismini değiştirmeye de lüzum görmemişti; ilk gün mahzun bir eda ile: 'ne olurdu, bu gemi elimize birkaç sene evvel geçmiş olsaydı?' dediğini daima gözlerim yaşararak hatırlarım.”<sup>121</sup>*

Atatürk yata ilk geldiği gün olan 1 Haziran 1938 ile yattan ayrılacağı 25 Temmuz 1938 saat 01.00 tarihleri arasında aralıksız 54 gün boyunca yatta kalmıştır.<sup>122</sup> Bu süre zarfında sadece 10 Temmuz 1938 tarihinde Acar motoru ile Florya ve Büyükdere arasında seyahat maksadıyla yattan ayrılmıştır.

Atatürk yata geldiği ilk gün yat hakkında gayet detaylı incelemelerde bulunmuştur. Gemideki tüm cihazlar eşyalar hakkında sorular sorup yatın her yerini gezmiştir.<sup>123</sup>

Atatürk'ün yatta kaldığı süre boyunca icra ettiği faaliyetler aşağıda sunulmuştur.<sup>124</sup>

Tarih (1938)	İcra Edilen Faaliyet
1 Haziran	15.30'da Savarona'yı teşrif buyurdular.
2 Haziran	Başbakan Celâl Bayar, İçişleri Bakanı Şükrü Kaya, İstanbul Valisi Muhittin Üstündağ'ı kabulü, Türk Tarih Kurumu ile Türk Dil Kurumu Kol Başkanlarını kabulü ve görüşmesi <sup>125</sup>
3 Haziran	17.00'de yatla Adalar civarında ve avdette Boğaz'da bir gezinti yaparak 23.00'da Dolmabahçe Sarayı önünde avdet buyurdular.
8 Haziran	Prof. Dr. Fiessinger'in, çağrı üzerine Paris'ten ikinci defa gelişi ve Atatürk'ü muayenesi.
11 Haziran	Başbakan Celâl Bayar'ı kabulü.

<sup>119</sup> Metel, *Atatürk*, 175.

<sup>120</sup> “Cumhurreisliği Yatı Geldi”, *Cumhuriyet*, 2 Haziran 1938, 1.

<sup>121</sup> Hasan Rıza Soyak, *Atatürk'ten Hatıralar Cilt-2*, İstanbul: Yapı Kredi Bankası Yayınları, 1973, 743.

<sup>122</sup> Özel Şahingiray, *Atatürk'ün Nöbet Defteri 1931-1938*, Ankara: TTK Basımevi, 1955, 728-736.

<sup>123</sup> “*Atatürk Aylardır Tedavi Altındaydı*”, Rahmi Yağız, *İkdam*, 19 Ağustos 1939.

<sup>124</sup> Şahingiray, *Atatürk'ün Nöbet*, 728-736. Tablo, kaynakta belirtilen tarihler göz önüne alınarak tarafımdan oluşturulmuştur. 19 Haziran 1938 tarihinde icra edildiği bilinen Romen Kralı Carol'ün ziyareti ilgili dokümanda bulunmamakla birlikte, 21 Haziran 1938 tarihli Akşam gazetesinden yararlanılmıştır.

<sup>125</sup> Utkan Kocatürk, *Doğumundan Ölümüne Kadar Kaynakçalı Atatürk Günlüğü*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2007, 575-579.

<b>Tarih (1938)</b>	<b>İcra Edilen Faaliyet</b>
16 Haziran	Yatta Başvekil Celal Bayar ile Hariciye, Maliye ve Dahiliye Vekilini kabul buyurdular.
17 Haziran	Başbakan, Hariciye, Dahiliye Bakanlarını yatta kabul buyurdular.
19 Haziran	14.00'da Romen Kralı II. Carol <sup>126</sup> yatta Atatürk'ü ziyaret etmiştir. <sup>127</sup>
20 Haziran	15.00'de Başbakan, Mareşal, Hariciye, Dahiliye, Nafia, Milli Müdafaa Vekilleriyle, Numan Menemencioğlu'nu kabul buyurdular.
24 Haziran	14.00'te Savarona yatı ile Dolmabahçe'den hareketle 18.00'de Erdek'e vasıl oldular. 21.30'da Erdek'ten hareket ettiler. Yat 05.30'da Büyükdere önüne demirledi. Atatürk, Erdek'te donanma tarafından selâmlanmış ve Donanma Komutanı Amiral Şükrü Okan'ı Savarona yatında kabul etmiştir.
25 Haziran	23.30'da Ada'dan hareket ettiler. 02.00'de Büyükdere önünde demirlediler.
27 Haziran	Saat 13.00'te Büyükdere önünden hareketle Dolmabahçe önüne muvasalat buyurdular. Ankara'dan gelen Başbakan Celâl Bayar'ı kabulü.
29 Haziran	İstanbul Valisi Muhittin Üstündağ ile İçişleri Bakanı Şükrü Kaya'yı kabulü.
3 Temmuz	Başbakan Celal Bayar'ı kabul buyurdular.
8 Temmuz	İstanbul'a gelen Londra Büyükelçisi Fethi Okyar'ı kabulü
9 Temmuz	Vekiller Heyeti içtimasında bulundular.
10 Temmuz	Acar motoruyla Florya'ya kadar bir gezinti yaptılar, dönüşte Büyükdere'ye kadar çıktılar. 19.00'da Savarona'ya buyurdular.
16 Temmuz	Prof. Dr. Fiessinger'in, Paris'ten üçüncü defa gelişi ve Atatürk'ü muayenesi.
23 Temmuz	Saat 11.30'da Savarona yatı ile Dolmabahçe önünden hareketle Moda, Florya, Adalar ve Boğaz'da gezinti yapılması (Sonradan Başbakan Celâl Bayar da yata binmiş, yat geceyi Büyükdere önlerinde demirleyerek geçirmiştir)
24 Temmuz	16.30'da Büyükdere'den hareketle 18.00'de Dolmabahçe'ye avdet ve 19.00'da tekrar hareketle Marmara'da bir gezintiden sonra 10.00'de Dolmabahçe'ye avdetle saraya teşrif buyurdular.

Tablo-1: Atatürk'ün Savarona ile İcra Ettiği Faaliyetler<sup>128</sup>

Savarona'nın geldiği ilk birkaç gün Atatürk'ün sağlığı iyileşmiş gibi görünse de birkaç gün içerisinde tekrar kötüleşmeye başlamıştır. Atatürk'ün yatta geçirdiği günleri ve hastalığının durumunu Granda anılarında şöyle anlatmaktadır;

*“Atatürk yatta kaldığı ilk on beş gün içinde biraz düzelmeğe yüz tuttu. Küçük gezintiler yapıyordu. Deniz havası yaramış, yüzüne biraz renk gelmişti. Fakat bu hal uzun sürmedi. Amansız hastalığın etkisiyle yavaş yavaş eridiği görülüyordu. Büyük bir dikkatle tedavi edildiği*

<sup>126</sup> “Romanya kralı Karol İstanbul'a geldi, Atatürk ile görüştü”, *Akşam*, 21 Haziran 1938, 1.

<sup>127</sup> Kemal Arıburnu, *Atatürk'ten Anılar*, Ankara: Türkiye İş Bankası Yayınları, 1976, 318-321.

<sup>128</sup> Kocatürk, *Doğumundan*, 577-579.

*halde hastalık yavaş yavaş ilerliyordu. Yattaki ilk haftasında kendisini ziyaret eden Fransız doktoru Fiessinger, muayeneden sonra merdiven çıkmaması ricasında bulundu.”<sup>129</sup>*

Savarona’da 9 Temmuz 1938 tarihinde yapılan Vekiller Heyeti toplantısı sırasında, Atatürk’ün yatın yardımcı makinalarının gürültüsü ve sarsıntısından rahatsız olması nedeniyle bahse konu makinalar çalıştırılmamış, elektrik takati Savarona’nın üzerine aborda<sup>130</sup> olan Dumlupınar denizaltısından sağlanmıştır.<sup>131</sup>

Atatürk’ün yat ile ilgili söylediği en bilinen sözlerinden biri de “*Bir çocuğun oyuncuğunu beklediği gibi bu yatı beklemiştim, mezarım olacağını bilmeden*” sözüdür.<sup>132</sup> Bu sözyle Atatürk, yat için ne kadar büyük bir heyecan duyduğunu açık bir şekilde anlatmaktadır.

Yüksek hava sıcaklığı ve yatın Dolmabahçe önünde hareketsiz durması nedeniyle yattaki sıcaklık oldukça artmış ve Atatürk’ü daha rahatsız eder hale gelmişti. 24 Temmuz’u 25 Temmuz’a bağlayan gece saat 01.00’da Atatürk, Savarona’dan Dolmabahçe Sarayı’na taşınmış ve Savarona günleri sona ermiştir.<sup>133</sup>

Atatürk Savarona’dan Dolmabahçe’ye intikal ederken sedye ile taşıma teklifini şiddetle reddetmiş ve kimsenin kendisini bu halde görmesini istemediği için, Acar motorunda bulunan hasır koltuk ile sarayın ve Savarona’nın ışıkları söndürülmüş vaziyette saraya taşınmıştır.<sup>134</sup>

Atatürk’ün vefatından sonra yapılan cenaze töreninde, cenazenin İstanbul’dan İzmit’e taşınması kapsamında 19 Kasım 1938 tarihinde denizde yapılan törene Savarona da iştirak ederek bir nevi son görevini yapmıştır.<sup>135</sup>

### **2.3. Atatürk’ün Ölümünden Deniz Kuvvetleri Komutanlığına Teslimine Kadar Savarona**

Atatürk’ün 10 Kasım 1938 tarihinde vefatından sonra Savarona, Cumhurbaşkanlığı yatı görevine devam etmiştir. Munakalat Vekaleti (Ulaştırma Bakanlığı) tarafından 3 Ağustos 1939 tarihli ve 1650/2115 sayılı karar gereğince, yat İstanbul Limanı Gemi Sicil Defterine 2051 sicil numarası ile kaydedilmiştir.<sup>136</sup> Yat 7 Kasım 1939 tarihinden itibaren hava saldırılarından korunması amacıyla Dolmabahçe açıklarında değil Kanlıca Koyu’nda beklemeye başlamıştır.

Yat İnönü tarafından çok sık kullanılmamıştır. İnönü’nün yatı ne kadar kullandığına dair en geniş bilgi Cemaleddin Bildik tarafından hazırlanan ve 10-24 Haziran 1950 tarihleri arasında

<sup>129</sup> Granda, *Atatürk’ün*, 383.

<sup>130</sup> Aborda Olmak: Gemi bordasını tamamen vererek başka bir gemiye, iskeleye veya rıhtıma yanaşmak.

<sup>131</sup> Metel, *Atatürk*, 177.

<sup>132</sup> Serkan Demirtaş, “Atatürk’ten Bir Miras: M/Y Savarona”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 640 (Ekim 2020), 57.

<sup>133</sup> Bali, *Savarona*, 71-72.

<sup>134</sup> Bozoğlu, “Savarona 1931”, 56.

<sup>135</sup> Metel, *Atatürk*, 206.

<sup>136</sup> Arıkan, *Atatürk’ün Yatı*, 79.

Akşam gazetesinde tefrika edilen “Savarona’yı Gezerken” başlıklı yazı dizisinde yer almıştır. Yazı dizisinde yatın dizaynı, teknik özellikleri ile Atatürk’ün yatta kaldığı günlerden detaylıca bahsedilmiştir. Kaptan Faruk Ekin ile yapılan görüşmeler ve İnönü’nün yatla çıktığı seyahatler anlatılmıştır. Bu yazı dizisinde gemi süvarisi ile röportaj yapılmış olması ve İnönü’nün Savarona’yı kullandığı tarihlerin gemi jurnalinden<sup>137</sup> tespit edilmiş olması nedeniyle değerli bilgiler içermektedir.<sup>138</sup>

Yatın Türkiye Cumhuriyeti adına satın alındığı tarihte süvarisi Sait Özege idi. Bu görevi 1940 yılından itibaren Faruk Ekin almıştır.<sup>139</sup> Denilebilir ki Sait Özege Atatürk’ün, Faruk Ekin ise İnönü’nün süvarisi olmuştur. İnönü yata ilk defa 10 Aralık 1938 tarihinde<sup>140</sup> İnebolu’da binmiştir.<sup>141</sup>

İnönü döneminde Savarona yatının kullanımına yönelik çeşitli kaynaklardan derlenerek hazırlanan liste aşağıda sunulmuştur.

Tarih	İcra Edilen Faaliyet
10-11 Aralık 1938	Cumhurbaşkanı İnönü 10 Aralık’ta İnebolu’dan alınarak aynı gün Amasra’ya ve daha sonra Bartın’dan alınarak Zonguldak’a intikal ettirilmiştir. <sup>142</sup>
25 Şubat 1939	Pire Limanı ziyareti. Yunan Kralı Jorj ve Başbakan Metaksas Hariciye Vekili Şükrü Saraçoğlu’nun davetlisi olarak gemiyi ziyaret etmişlerdir.
28 Şubat 1939	Cumhurbaşkanı İnönü ile Yalova, Erdek, Gelibolu, Tekirdağ, İstanbul ve Derince ziyaretleri.
Haziran 1940	Cumhurbaşkanı İnönü’nün Gelibolu ve Çanakkale ziyareti.
14-23 Temmuz 1940	Cumhurbaşkanı İnönü Derince’den Yalova’ya kaplıcaya götürülmüştür.
26 Ağustos 1940	Cumhurbaşkanı İnönü İstanbul’dan Marmara Ereğlisi’ne intikal ettirilmiştir.
29 Nisan 1941	Cumhurbaşkanı İnönü’nün Gelibolu ve Çanakkale ziyareti.

<sup>137</sup> Gemi journali: Türk Ticaret Kanunu Madde 1096 ve 1097 gereğince her gemide tutulması gereken ve kanun gereği; meteorolojik veriler, özellikle hava ve rüzgâr durumu, geminin izlediği rota ve aldığı yol, geminin bulunduğu enlem ve boylam dairesi, gemi veya eşyanın uğradığı bütün kazalar ve bunların ayrıntılı açıklaması, gemide işlenen suçlar, gemideki doğum ve ölüm olayları, vb. bilgilerin yazılmasının zorunlu olduğu ve kaptan ile ikinci kaptan tarafından imzalanması gereken bir defterdir. <https://www.ticaretkanunu.net/ttk-madde-1096/> Erişim 22.01.2023.

<sup>138</sup> Cemaleddin Bildik, “Savarona’yı Gezerken”, *Akşam*, 10-24 Haziran 1950.

<sup>139</sup> Bildik, “Savarona’yı”. Cemal Granda anılarında 1938 yılının son aylarında Atina’ya gittiklerini ve o sırada geminin kaptanının Mülazım Mithat Kaptan olduğunu belirtmiştir. Granda, *Atatürk’ün*, 384-385.

<sup>140</sup> Yücel Namal, İlker Çağlar, “İsmet İnönü’nün Cumhurbaşkanlığı Dönemindeki İlk Zonguldak Gezisi (6-13 Aralık 1938)”, *21. Yüzyılda Eğitim ve Toplum/Education And Society In The 21st Century*, 11/31 (2022), 29. Erişim 26.06.2022.

<sup>141</sup> Bali, *Savarona*, 149.

<sup>142</sup> Namal, Çağlar, “İsmet İnönü’nün”, 32.

Tarih	İcra Edilen Faaliyet
21-28 Haziran 1941	Cumhurbaşkanı İnönü İstanbul'dan Derince'ye intikal ettirilmiştir.
1942	Cumhurbaşkanı İnönü'nün Yalova, Gölcük ve Gelibolu ziyareti.
31 Temmuz 1943	Cumhurbaşkanı İnönü Derince'den Yalova'ya kaplıcaya götürülmüştür.
18 Mart 1944	Cumhurbaşkanı İnönü'nün İstanbul'dan Derince'ye intikali.
2 Mayıs 1944	Başbakan Şükrü Saraçoğlu ve eşi ile Genelkurmay II.Bşk. Org. Salih Omurtak Derince'den Mudanya'ya götürülmüştür.
16 Eylül 1944	Irak Kral Naibi Altes Abdülillah'ın emrine verilmiştir.
10 Aralık 1944	Cumhurbaşkanı İnönü'nün İstanbul'dan Gelibolu'ya intikali.
22 Kasım 1945	Cumhurbaşkanı İnönü'nün İstanbul'dan Gelibolu'ya intikali.
25 Kasım 1945	Cumhurbaşkanı İnönü'nün iştiraki ile son Halife Abdülmecid'in kızı Berar Prensesi Dürrüşehvar Sultan ile öğle yemeği ve Boğaz gezisi.
25 Mayıs-11 Haziran 1946	Irak Kralı II. Faysal ve heyetini İskenderun'dan alarak Marsilya'ya intikal görevi. 25 Mayıs İstanbul'dan avara, 28 Mayıs İskenderun'a avdet, 29 Mayıs İskenderun'dan avara, 4 Haziran 1946 Marsilya'ya avdet, 6 Haziran Marsilya avara ve 11 Haziran İstanbul'a avdet.
5 Ocak 1947	Ürdün Kralı Abdullah'ı Türkiye'ye getirmek üzere Hayfa'ya intikal. Kral, 7 Ocak 1947 tarihinde İskenderun'a getirilmiş ve Savarona 11 gün bekledikten sonra İskenderun'dan Kralı alarak Hayfa'ya götürmüştür. Yat, 23 Ocak'ta İstanbul'a dönmüştür.
11-13 Mayıs 1947	Cumhurbaşkanı İnönü'nün Gelibolu, Çanakkale, Bandırma, Gemlik ve Mudanya gezisi.
14-20 Eylül 1947	Cumhurbaşkanı İnönü'nün Trabzon ve Rize gezisi. Savarona boş olarak Trabzon'a gitmiş, İnönü'yü Trabzon'dan alarak Rize'ye, birkaç saat sonra da tekrar Rize, Ordu ve Giresun'a intikal edilmiştir.

Tablo-2: Cumhurbaşkanı İsmet İnönü Döneminde Savarona Yatının İcra Ettiği Görevler<sup>143</sup>

Savarona satın alındıktan sonra 100.000 TL bedelle bir yıllığına Anadolu Sigorta tarafından sigortalanmıştır. Yat için sigorta bedeli olarak 37.007,61 Türk Lirası ödenmiştir. 21 Mayıs 1939 tarihinde sone eren poliçenin yenilenmesi konusunda Münakalat Vekilliği, Başvekalet ve Maliye Vekaleti arasında yazışmalar gerçekleştirilmiştir. Yatın sigorta ettirilebilmesi için ihtiyaç duyulan yaklaşık 37.000 TL'nin 1939 bütçesi içerisinde yer almadığı, 1940 bütçesi hazırlanırken bu hususa dikkat edilmesi gerektiği Başvekaletçe Maliye Vekaleti'ne bildirilmiştir.<sup>144</sup>

<sup>143</sup> Bu tablonun hazırlanmasında faydalanılan kaynaklar: Arıkan, *Atatürk'ün Yatı*, 79-81. Namal, Çağlar, "İsmet İnönü'nün", 32. Cemaleddin Bildik, "Savarona'yı Gezerken", *Akşam*, 10-24 Haziran 1950. Bali, *Savarona*, 149-151. "Hariciye Vekilimiz Dün Yunanistandan Ayrıldı", *Cumhuriyet*, 1 Mart 1939.

<sup>144</sup> Arıkan, *Atatürk'ün Yatı*, 81-82. Konu hakkında yapılan yazışmalar için ayrıca bkz.;

Bebek'te demirli halde bulunan Savarona'ya, 27 Ekim 1939 tarihinde Sezai Kocakurd'a ait bir kotranın şiddetli fırtına yüzünden sürüklenerek çarpması ve kotranın batmış olması da sigorta hususunun ne kadar önemli olduğunu göstermiştir.<sup>145</sup>

Savarona'nın en son 1941 yılı Şubat ayında havuz onarımına alındığı dolayısıyla su altında kalan kısmının temizlik ve onarımının 1942 yılında yapılması gerektiği Münakalat Vekaleti'nce Başvekalete bildirilmiş ve bir buçuk ay sürmesi öngörülen faaliyete başlanılabilmesi için müsaade istenmiştir. Ayrıca bu onarımın Savarona'nın boyu nedeniyle Haliç'te ve İstinye'de bulunan havuzlarda yapılamayacağı, onarımın Gölcük'te bulunan Milli Müdafaa Vekaleti'ne bağlı havuzda yapılması talep edilmiştir.<sup>146</sup>

Savarona, Atatürk'ün ölümünden sonra Cumhurbaşkanlığı yatı olarak kullanılmaya devam etmekle birlikte pek çok yabancı devlet başkanı ve kral tarafından da protokol yatı olarak kullanılmıştır. İstanbul Gazeteciler Cemiyeti Başkanı Sedat Simavi<sup>147</sup> de yatı bir hayır işi için kullanmak adına Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'den müsaade istemiştir. Cemiyet Başkanı Sedat Simavi; Cemiyet olarak 1946 yılının Eylül ayında Marmara Denizi'nde, muhtaç durumdaki üyelerine yardım etmek maksadıyla bir gezi düzenlemek istediklerini ve bu geziyi Cumhurbaşkanı müsaade ederse Savarona ile yapmak istediklerini bildiren bir yazıyı Cumhurbaşkanı'na göndermiştir. Bu talep 15 Ağustos 1946 tarihinde, değerlendirilmek üzere Cumhurbaşkanı tarafından dönemin Başbakanı Recep Peker'e gönderilmiştir. Başbakan da buna izin verdiği takdirde benzer taleplerin önünün açılacağı gerekçesiyle Savarona'nın kullanılmasına müsaade edemeyeceğini, Denizyollarından talep edilecek başka bir vapurla bu işi yapmalarını ve kendisi de bu hayırlı işe katkıda bulunmak için 500 TL gönderdiğini 19 Ağustos 1946 tarihinde Sedat Simavi'ye bildirmiştir.<sup>148</sup>

#### **2.4. Yatın Kullanım Maksatlarına Yönelik Öneriler ve Tartışmalar**

Atatürk'ün ölümünden sonra yat devlet yatı olarak kullanılmakla birlikte özellikle Demokrat Parti'nin 07 Ocak 1946 tarihinde kuruluşundan sonra, II. Dünya Savaşının ülkeye getirdiği ekonomik güçlüklerin de etkisiyle, muhalefet tarafından işletim maliyetinin yüksek olması nedeniyle eleştirilerin öznesi olmuştur.

---

*T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030-10-0-0-1-8-6-10, (23.5.1939).*

*T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030-10-0-0-1-8-6-7-8.9, (26.6.1939).*

*T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030-10-0-0-1-8-6-5-6 (13.7.1939).*

*T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030-10-0-0-1-8-6-2 (2.1.1940).*

*T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030-10-0-0-1-8-6-1 (2.1.1940).*

*T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030-10-0-0-1-8-6-3-4 (5.1.1940).*

<sup>145</sup> "Fırtına Hakkında Yeni Gelen Malumat", *Cumhuriyet*, 29 Ekim 1939.

<sup>146</sup> *T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030-10-0-0-1-8-11 (13.4.1942).*

<sup>147</sup> Süleyman Sedat Simavi (1896-1953), Türk gazeteci, yazar ve karikatürist. Hürriyet gazetesinin kurucusudur.

<sup>148</sup> *T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030-01-0-0-40-241-2-1-2-3.*

1948 yılına ait Bütçe Kanun Tasarısı ve Bütçe Komisyonu Raporunun görüşüldüğü 26-30 Aralık 1947 tarihleri arasında icra edilen TBMM oturumlarında, Savarona Yatı konusu iktidar ve muhalefet partileri arasında tartışmalara neden olmuştur.

TBMM'nin 26 Aralık 1947 tarihinde icra edilen 23. Oturumu esnasında, CHP Diyarbakır Milletvekili Vedat Dicleli tarafından bütçe hazırlıkları aşamasında yapılmaya gayret edilen tasarruf kalemleri izah edilmiştir. Bu çerçevede; Savarona Yatının satılması imkânlarının araştırılması dahil bütçede tasarruf sağlamak maksadıyla yaptıkları çalışmaları anlatmıştır. Dicleli, Savarona Yatını, artık bütçede taşınmaması gereken bir yük olarak gördüğünü şu sözlerle açıklamıştır; *“Devlet Bakanlığının kaldırılmasından, Savarona Yatının satılması imkânlarının araştırılmasına kadar, bütçede tasarruf sağlamak ve bu suretle yurttaşların vergi yükünü hafifletmek halisane endişesi ve vicdani kanaatinin telkini ile her türlü açık ve geniş tekliflerde bulunan bir arkadaşınız sıfatiyle, bütçenin tümü üzerindeki düşüncelerimi yüksek huzurunuzda da açıklamış bulunuyorum.”*<sup>149</sup>

Görüşmelerde söz alan CHP Seyhan Milletvekili Sinan Tekelioğlu da Savarona yatının Donanmaya verilerek gerektiğinde geri alınmak suretiyle kullanılmasını önermiştir. Tekelioğlu'nun konuşması şu şekildedir;

*“Savarona yatı arkadaşlar dünyada emsali olmıyan ve hiçbir devlette bulunmıyan nadide bir metadır. Hiç şüphe yok ki, bizim gibi fakir bir millet bunu idarede zorluk çeker. Bendeniz düşündüm, taşındım kendimce şöyle bir çare buldum. Devlet buna senede 600 bin lira vererek idare edemez. Bu masraftan tasarruf etmek imkânı mevcut olduğunu bendeniz şu şekilde, buldum. Bunu, Donanmaya verelim. İçerisinde kaptan olarak, zabıt ve mürettebat olarak nefer bulunur ve bu ordunun elinde bulunmakla icab ederse yine biz bundan icab ettiği şekilde istifade ederiz.”*<sup>150</sup>

CHP Niğde Milletvekili İbrahim Refik Soyer ise; *“Savarona yatı Ebedî Şef Atatürk'ün yadigârı ve onu istihlâf<sup>151</sup> eden Millî Şefimiz Aziz Cumhurbaşkanımız İnönü'nün emrinde bir vasıtaadır. Ben Yüksek Meclisin ve Hükümetin bu yadigârı muhafaza edici bir karara varmaktan başka bir şey düşünmesine taraftar değilim.”* diyerek Savarona yatının Atatürk'ün yadigârı olduğunu ve Hükümetin bu yadigârı muhafaza etmesi gerektiğini belirtmiştir.<sup>152</sup> Savarona konusunda TBMM'de bir uzlaşma sağlanamadığı görülmektedir. Bir grup tarafından onun bir yük olarak ülkece taşındığı, bir grup tarafından ise 'Ata yadigârı' sıfatıyla değerlendirildiği görülmektedir.

<sup>149</sup> TBMM Tutanak Dergisi (26 Aralık 1947), Dönem:8, Birleşim:23, C.8, 291.

<sup>150</sup> TBMM Tutanak Dergisi (26 Aralık 1947), Dönem:8, Birleşim:23, C.8, 328.

<sup>151</sup> İstihlâf: Birinin yerine geçme. Ferit Develioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*, Ankara: Aydın Kitabevi, 2017, 525

<sup>152</sup> TBMM Tutanak Dergisi (26 Aralık 1947), Dönem:8, Birleşim:23, C.8, 331-332.

Görüşmeler kapsamında DP Eskişehir Milletvekili Ahmet Oğuz tarafından hazırlanan bir raporda ise, Cumhurbaşkanı'nın icra edeceği faaliyetlerin başka gemiler tarafından da yapılabileceği, dolayısıyla Yatın satılarak tasarruf edilebileceği belirtilmiştir. Oğuz raporda şu ifadeleri kullanmıştır;

*“Bir Devlet Başkanının deniz seyahatlerinin kendi ve milletin şerefiyle mütenasip bir şekilde sağlanması kadar tabii bir şey yoktur. Ancak bir yılda pek kısa devrelere inhisar eden bu gibi seyahatlerin başka memleketlerde olduğu gibi, bizde de askerî ve bahri vasıtalar ile temini mümkün olabilir kanaatindeyim. Bu halde de mevcut vasıtaların başka hizmetlerde kullanılmasını veya bir kısmının satış imkânlarını düşünmek ve tahakkuk ettirmek suretiyle de bütçede büyük bir tasarruf sağlanacağına bilhassa işaret etmek lâzımdır.”<sup>153</sup>*

Bu tartışmaların yapıldığı dönemin İkinci Dünya Savaşı sonrasındaki ekonomik güçlüklerin en ağır şekilde hissedildiği bir dönem olduğu gerçeğinin de göz ardı edilmemesi gerekmektedir.

TBMM'de 27 Aralık 1947 tarihinde icra edilen 24. birleşimde DP Eskişehir Milletvekili İsmail Hakkı Çevik tarafından; *“Denizyolları kadrosunda Savarona adında bir yat vardır. İki gün evvel kabul ettiğimiz kanundan anlıyoruz ki, bu Savarona'nın beher seferi için 300.000 lira ve senede de 500.000 liraya mal olmaktadır. Yani bu yat alındığı günden bugüne kadar Beş milyon liraya mal olmuştur. 8-9 sefer yapmıştır, her seferi tam beşyüz bin liradır. Bütçenin bugünkü durumu karşısında bu masrafı kaldırmak görüşümüze göre yerindedir.”* denilerek yatın satılması yönünde görüş belirtilmiştir.<sup>154</sup> Yatın satılması konusunda özellikle Demokrat Parti milletvekilleri ısrarcı olmuşlardır.

CHP Ankara Milletvekili ve Bütçe Komisyonu Sözcüsü Muammer Eriş de yatın satılması konusunda komisyona gelen tekliflere karşılık, yatın muhafaza edilmesi yönünde hissi bir mecburiyet olduğunu beyan etmiştir.<sup>155</sup> CHP milletvekilleri de Meclis oturumlarında genellikle yatın muhafaza edilmesi yönünde görüş bildirmişlerdir.

Yatın masraflarına yönelik eleştiriler üzerine söz alan Celal Bayar da, yatın Ertuğrul yatının iş göremez olması, deniz havasının Atatürk'ün sağlığına iyi geleceği düşüncesi ile kendi hükümeti zamanında ve meclisçe verilen bir karar doğrultusunda alındığını, kişisel bir husus olmadığını ve memleketin parasının zayi edilmediğini anlatmıştır.<sup>156</sup> Bayar, konuşmasında ayrıca ekonomik sıkıntılardan kurtulmak için DP tarafından yatla ilgili hal çaresi düşünüldüğünü ve maksatlarının yanlış yorumlanmamasını umduğunu söylemiştir.

<sup>153</sup> TBMM Tutanak Dergisi (26 Aralık 1947), Dönem:8, Birleşim:23, C.8, 300.

<sup>154</sup> TBMM Tutanak Dergisi (27 Aralık 1947), Dönem:8, Birleşim:24, C.8, 376-377.

<sup>155</sup> TBMM Tutanak Dergisi (27 Aralık 1947), Dönem:8, Birleşim:24, C.8, 377-378.

<sup>156</sup> TBMM Tutanak Dergisi (27 Aralık 1947), Dönem:8, Birleşim:24, C.8, 379.

CHP Ankara Milletvekili Naci Tınaz ise İsmet İnönü'nün, Atatürk'ün ölümünden hemen sonra Savarona'nın Harp Filosu için hastane gemisi olarak kullanılıp kullanılmayacağını sorduğunu ve yapılan incelemede bunun mümkün olmadığını anlaşıldığını söylemiştir.<sup>157</sup> Tınaz, konuşmasında İnönü'nün daha Atatürk'ün vefatının üzerinden uzun bir süre geçmemişken yatın hastane gemisi olarak kullanılıp kullanılmayacağını araştırarak yatın masraflarından kurtulmaya çalıştığını beyan etmiştir. İsmet İnönü tarafından yat fazla kullanılmamış olmamasına ve yatı başka amaçlarla kullanmaya yönelik benzer çabalarına rağmen, İnönü yatı keyfi kullanmakla da suçlanmıştır.

CHP Erzurum Milletvekili Vehbi Kocagüney ise, DP Eskişehir Milletvekili Emin Sazak'ın meclis kürsüsünden “*Savarona yatını Atatürk için almıştık muhafazasına lüzum yoktur*” söylemi üzerine söz alarak; İnönü'nün Kurtuluş Savaşındaki zaferlerinden ve İnönü zaferini müteakip Eskişehir'de halkın İnönü'yü nasıl bir coşkuyla karşıladığını anlattıktan sonra, yatın satılmasını isteyenleri bu zaferi bahşeden insanlara karşı vefasızlıkla suçlamıştır.<sup>158</sup>

Ulaştırma Bakanlığı bütçesinin görüşüldüğü 30 Aralık 1947 tarihli 27. Birleşimde, DP Eskişehir Milletvekili Kemal Zeytinoğlu tarafından verilen önergede özetle Devlet Başkanlığı deniz taşıtları için ayrılması öngörülen 400.000 TL'nin 50.000 TL'ye indirilmesi talep edilmiştir. Önergeye cevaben CHP Erzurum Milletvekili ve Ulaştırma Bakanı Şükrü Koçak söz alarak bu yatın masraflı bir yat olduğunu, içindeki teşkilatın kaldırılması halinde yatın tahrip olacağını, Cumhurbaşkanı İnönü'nün üç sene önce Devlet Denizyolları Umum Müdürü'nü çağırarak bu yatın yolcu vapuru veya tadil ederek başka bir maksat için kullanılıp kullanılmayacağını sorduğunu, incelemeler neticesinde yatın başka maksatlarla kullanılmayacağı kanaatine varıldığını, yatın kıymetinin 20 milyon lira olduğunu ve bütçenin komisyonun uygun gördüğü şekilde kabul edilmesini önermiştir. Bütçe teklif edildiği şekliyle kabul edilmiştir.<sup>159</sup> Bu konuşmadan da anlaşılacağı üzere İnönü sürekli olarak yatın başka maksatlarla kullanım yeri bulunup bulunmayacağını sorgulamaktadır.

TBMM'de 1949 yılı bütçesinin görüşüldüğü ve 22-27 Şubat 1949 tarihleri arasında icra edilen oturumlarda Savarona yine gündeme gelmiştir. Görüşmeler kapsamında söz alan Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Nihat Erim, Cumhurbaşkanlığı Bütçesi hakkında Hükümetin görüşünü bildirirken, zaman zaman tartışmalara yol açan Savarona Yatı ile ilgili olarak, yatın satılığa çıkarıldığını, müşteri bulunduğu takdirde satılacağını, başka bir hizmete tahsis edilip edilemeyeceği hakkında değerlendirmeler yapıldığını fakat yatın yapılış maksadının bir keyif

<sup>157</sup> TBMM Tutanak Dergisi (27 Aralık 1947), Dönem:8, Birleşim:24, C.8, 380.

<sup>158</sup> TBMM Tutanak Dergisi (27 Aralık 1947), Dönem:8, Birleşim:24, C.8, 381.

<sup>159</sup> TBMM Tutanak Dergisi (30 Aralık 1947), Dönem:8, Birleşim:27, C.8, 796.

vasıtası olması nedeniyle başka hiçbir şeye elverişli görülmediğini, ancak Hükümetin yatı imkân bulduğu anda satacağını bildirmiştir.<sup>160</sup>

Görüşmeler esnasında CHP Kütahya Milletvekili Ahmet Tahtakılıç tarafından Savarona'nın satılmasına yönelik girişimlerin sonucunun ne olduğu sorulmuştur.

Başbakan Yardımcısı Nihat Erim tarafından bu soruya verilen yanıtta, Savarona yatını alabilecek zenginlikte olan bazı Devletlere yatı satın almak isteyip istemediklerinin sorulduğu fakat henüz bir neticeye varılamadığı bildirilmiştir. Aynı oturumda DP Eskişehir Milletvekili Abidin Potuoğlu tarafından da, son üç yıldır Bütçe Komisyonlarında Savarona yatını konuştukları, satılacağına sözünün verildiğini ancak bir türlü satılmadığı, yatın gerekirse batırılarak bu yattan kurtulması gerektiği söylenmiştir.<sup>161</sup>

CHP Manisa Milletvekili Kamil Coşkunoglu ise Savarona'nın Atatürk'ün mirası olduğu, bu nedenle satmak yerine bir müzeye dönüştürülerek muhafaza edilmesi gerektiği yönünde görüş bildirmiştir.<sup>162</sup>

Aynı oturumda CHP Ordu Milletvekili Yusuf Ziya Ortaç da zamanında yatı alan Celal Bayar'ın şimdiki parti arkadaşlarının yatın neden alındığını sorgulamalarını doğru bulmadığını beyan etmiştir.<sup>163</sup>

27 Şubat 1949 tarihinde icra edilen birleşimde DP Sinop Milletvekili Enver Kök tarafından Türk denizciliğinin sorunlarından bahsedildikten sonra yatı batırarak dahi olsa bu yattan kurtulmak gerektiğini öne sürenlere kızarak, *"bu memlekette tahta parçaları üzerinde seyrüsefer yapılırken Savarona gibi bir yat batırılamaz."* diyerek bu öneriye karşı çıkmıştır. Ayrıca konuşmasında yatın uzmanlarca incelenip gerekli tadilatların yapılarak iç-dış turizm maksadıyla kullanılması gerektiğini söylemiştir.<sup>164</sup>

CHP Milletvekili Sinan Tekelioğlu da aynı oturumda, Donanmanın mevcut personeliyle yata iyi bakacağından bahisle, yatın Donanmaya verilmesi gerektiğini beyan etmiştir.<sup>165</sup>

1950 yılına kadar TBMM'de yapılan bütçe görüşmelerinde, muhalefette bulunan DP tarafından yatın masrafları sürekli eleştirilmiştir. Özellikle Atatürk'ün hatırası olarak görülmesine şiddetle karşı çıkmışlar ve bunun hissi bir durumla ilgili olmayıp, tamamen ekonomik şartlarla ilgili olduğunu vurgulamışlardır. CHP milletvekilleri ise DP'li

<sup>160</sup> TBMM Tutanak Dergisi (22 Şubat 1949), Dönem:8, Birleşim:49, C.16, 423.

<sup>161</sup> TBMM Tutanak Dergisi (22 Şubat 1949), Dönem:8, Birleşim:49, C.16, 424.

<sup>162</sup> TBMM Tutanak Dergisi (22 Şubat 1949), Dönem:8, Birleşim:49, C.16, 426.

<sup>163</sup> TBMM Tutanak Dergisi (22 Şubat 1949), Dönem:8, Birleşim:49, C.16, 426-427.

<sup>164</sup> TBMM Tutanak Dergisi (27 Şubat 1949), Dönem:8, Birleşim:54, C.16, 926-927.

<sup>165</sup> TBMM Tutanak Dergisi (27 Şubat 1949), Dönem:8, Birleşim:54, C.16, 928.

milletvekillerini Atatürk'ün hatırasına saygısızlık yapmakla suçlamışlardır. 14 Mayıs 1950 tarihinde yapılan ve Demokrat Partinin zaferi ile sonuçlanan seçimlerden sonra, yeni iktidar partisi tarafından kesinlikle elden çıkarılması ve Hazineye getirdiği yükten bir an evvel kurtulması gereken bir gemi olarak görülmüştür.

TBMM'de bu tartışmalar sürerken basın da konuya oldukça ilgi göstermiş ve çeşitli maksatlarla kullanılmak üzere Savarona'nın satılacağı hakkında sık sık haberler yayınlanmıştır.

Cumhuriyet gazetesinde yayınlanan habere göre, yatı satın almak isteyen bir İngiliz firması Savarona'nın satış şartlarıyla fotoğraflarını istemiştir. Gazete haberin devamında bu müracaatın memleketimizde büyük bir alâka ile karşılanmış olduğunu yazmıştır.<sup>166</sup> Bu haberin ertesi günü yine Milliyet gazetesinde Savarona yatının satılmaması gerektiğine dair bir yazı yayınlanmıştır.<sup>167</sup>

Savarona'yı gelir getiren bir şekle dönüştürerek para kazanmayı isteyen girişimciler yeni teklifler sunmaya başlamışlardı. Bu tekliflerden bir tanesi Ladislas Lorent adında bir girişimciye aittir. Savarona yatını, kısa süre önce İstanbul'a gelen bir İngiliz gemisi gibi seyyar sergi gemisi olarak kullanmak üzere kiralamak istemiş ve bu isteğini Cumhurbaşkanı Celal Bayar'a mektupla bildirmiştir.<sup>168</sup>

Gazetelerde yayınlanan bir başka haberde de, bir Alman firmasının yatın kendileri tarafından tadil edilerek 150 kamaralı lüks bir yolcu gemisi haline getirilmesini talep ettiği bildirilmiştir. Bu konuda Denizyolları İdaresi ile Alman firmasının görüşmelere devam ettiği, anlaşma sağlanamazsa dahi başka bir şekilde de olsa yatın yolcu gemisine dönüştürülerek İstanbul-İzmir arasında çalıştırılacağı bildirilmiştir.<sup>169</sup> Alman firması personelinin Kanlıca'da yatta yaptığı incelemelerin detaylarına yönelik hususlar bir süre daha basın tarafından takip edilerek yayınlanmıştır.<sup>170</sup>

Yatın ne yapılacağı, nasıl kullanılacağına yönelik çok fazla tartışma yapılmış ve değişik fikirler öne sürülmüştür. Tartışmaların aldığı hali ve halkta bulduğu karşılığı göstermek açısından Cumhuriyet gazetesinde D.N. imzasıyla yayınlanan yazı oldukça dikkat çekicidir. “*Şifalar versin*” başlığıyla yazılmış bu alaycı yazıda şu ifadelere yer verilmiştir; “*Milli Savarona illetimiz müzminleşti. Rahmetli Atatürk bu gemiyi severdi amma, mukadder değilmiş, istediği kadar binemedi. İsmet İnönü'nün de zannedersen pek cesareti yoktu, şatafattan*

<sup>166</sup> “Bir İngiliz Firması Yatı Satın Almak İçin Müracaat Etti”, *Cumhuriyet*, 9 Haziran 1950.

<sup>167</sup> “Atatürk'ün Savarona'sını İngilizlere Satamayız”, *Milliyet*, 10 Haziran 1950.

<sup>168</sup> “Savarona'nın Seyyar Sergi Olarak Kullanılması İçin Bir Teklif”, *Cumhuriyet*, 8 Temmuz 1950.

<sup>169</sup> “Savarona Yatı Yolcu Gemisi Haline Getirilecek”, *Cumhuriyet*, 25 Ekim 1950.

<sup>170</sup> “Savarona Yatının Tadili”, *Cumhuriyet*, 9 Kasım 1950.

çekindi. Şimdi Celal Bayar galiba kotrayı tercih ettiği için kullanmıyor. O halde ne yapalım? Sat satamazsın pahalı. Tut tutamazsın masraflı. Kiraya ver müşteri, gemi yap yolcu yok. Batır yazıktır. Çıkar günahdır. Velhasıl Savaronamiak olduk gitti.”<sup>171</sup> Yazara göre Savarona’nın elden çıkarılamaması bir hastalığa dönüşmüş haldedir.

Pek çok yerli ve yabancı firma gibi bir İtalyan firması olan Monfalcone firmasının da yatın tadilatını yaparak yolcu gemisi haline dönüştürebileceğine yönelik teklifte bulunduğu basında yer almıştır.<sup>172</sup>

Dönemin gazetelerinde yayınlanan bir habere göre de Ulaştırma Bakanlığı’nın yatı kati olarak satılığa çıkardığı bilgisi yer almaktadır.<sup>173</sup> Yine aynı gün gazetelerde, eski bir denizci olan Trabzonlu Mehmed Şeber adlı bir vatandaşın, yatı almak veya kiralamak istediği ve bu maksatla Ulaştırma Bakanlığına başvurduğuna dair haber yapılmıştır.<sup>174</sup>

Gazetecilerin yoğun ilgisini çeken Savarona haberlerinden bir diğerine göre Hollandalı bazı firmaların Savarona’yı aynî mübadele yolu ile almak istedikleri olmuştur.<sup>175</sup> Cumhuriyet gazetesinde yer alan bir haberde de yata ne olacağı ile ilgili üç temel fikir bulunduğu; yatı turistik maksatlarla kullanmak, yatın satılması veya yolcu gemisi yapılması olduğu bildirilmiştir. Aynı yazının devamında birkaç Hollanda firmasının yat karşılığında şehir hatları vapuru vereceği ve liman tesisleri yapacağı bilgisi verilmiştir.<sup>176</sup>

Ulaştırma Bakanlığı’nın müşteri bulunamaması nedeniyle satılamayan yatın seyyar sergi haline getirilmesine yönelik açıklamaları da gazetelerde yayınlanmıştır.<sup>177</sup>

TBMM’de 19-28 Şubat 1951 tarihlerinde icra edilen 1951 yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Bütçe Komisyonu Raporu görüşmelerinde de Savarona gündeme getirilmiştir. DP Seyhan Milletvekili Sinan Tekelioğlu tarafından 21 Şubat tarihinde yapılan oturumda Savarona’nın Turizm Genel Müdürlüğüne devredilmesi teklif edilmiştir.<sup>178 179</sup>

27 Şubat 1951 tarihinde yapılan oturumda DP Burdur Milletvekili Mehmet Özbey tarafından Savarona konusunun artık kangrenleştiği ve Mektep gemisi yapılarak derhal bu gemiden faydalanılmaya başlanması gerektiği söylenmiştir.<sup>180</sup>

<sup>171</sup> “Şifalar Versin”, *Cumhuriyet*, 29 Ekim 1950.

<sup>172</sup> “Bir İtalyan Firması Savarona Yatını Tadil Etmeğe Talip Oldu”, *Milliyet*, 16 Kasım 1950.

<sup>173</sup> “Savarona Satılığa Çıkarılıyor”, *Milliyet*, 24 Kasım 1950.

<sup>174</sup> “Savarona’ya Çıkan Müşteri”, *Cumhuriyet*, 24 Kasım 1950.

<sup>175</sup> “Savarona Yatı”, *Milliyet*, 22 Aralık 1950.

<sup>176</sup> “Savarona Yatı İçin Yapılan Teklifler”, *Cumhuriyet*, 22 Aralık 1950.

<sup>177</sup> “Savarona’nın Seyyar Sergi Haline Getirilmesi İsteniyor”, *Milliyet*, 16 Ocak 1951.

<sup>178</sup> *TBMM Tutanak Dergisi* (21 Şubat 1951), Dönem:9, Birleşim:47, C.5, 415.

<sup>179</sup> “Bütçe Müzakereleri Bugün Mecliste Sona Erecektir”, *Cumhuriyet*, 28 Şubat 1951.

<sup>180</sup> *TBMM Tutanak Dergisi* (27 Şubat 1951), Dönem:9, Birleşim:53, C.5, 1055.

DP Erzurum Milletvekili Emrullah Nutku<sup>181</sup> da yaptığı konuşmada, Savarona'nın artık Devlet Başkanı yatı statüsünü kaybettiğini, bu yatın iktisadi bir işte kullanılamayacağını, maddi/manevi çok kıymetli bir gemi olduğu, Savarona'nın turizm maksatlı bir seyyah gemisi olması gerektiğini söylemiştir. Hatta “*Savarona’yı bana veriniz, İstanbul’un 500’üncü yıldönümünde 15 balo vermek suretiyle parasını çıkarayım.*” teklifinde bulunmuştur.<sup>182</sup>

DP İçel Milletvekili Aziz Köksal tarafından Savarona’ya şimdiye kadar milletin kesesinden 10 milyon lira harcandığı dile getirilmiştir. Bunun üzerine Ulaştırma Bakanı Seyfi Kurtbek, Devlet Başkanının kendisine Savarona’yı millet için en faydalı şekilde kullanılmak üzere lazım gelen emir ve müsaadeyi verdiğini, alıcı çıkarsa yatı satabileceklerini ancak henüz talip çıkmadığını ve yolcu gemisine dönüştürmek üzere çalışmalara devam ettiklerini açıklamıştır.<sup>183</sup>

Bu açıklamalardan da anlaşıldığı üzere Savarona yatı DP milletvekilleri tarafından derhal elden çıkarılması gereken, ekonomik bir külfet olarak değerlendirilmiştir.

Dönemin gazetelerinde Dışişleri Bakanı Fuad Köprülü’nün Savarona ile ABD’ye gideceği ve yatı Başkan Truman’a hediye edeceği yönünde haberler çıkmışsa da bu haberler daha sonra yalanlanmıştır.<sup>184</sup> Cumhuriyet gazetesinde D.N. isimli bir yazar tarafından yazılan yazıda ABD’den yardım alınan bir dönemde, ABD başkanına Savarona gibi lüks bir yatın hediye edilmesi halinde bu durumun, yardıma ihtiyacı olan bir ülkenin böyle bir yatı hediye edebiliyor olması açısından komik olacağı yazılmıştır. Böylece dimyata pirince giderken evdeki bulgurdan olunabileceği yani Amerikan yardımlarının kesilebileceği hatırlatılmıştır.<sup>185</sup>

Savarona İsmet İnönü’nün Cumhurbaşkanlığı döneminde sürekli basın ve muhalefet partilerinin gündeminde olmuş, yatın maliyetinden kurtulmak için türlü hal çareleri aranmıştır. 1951 yılı Ocak ayı içerisinde, Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan bir komisyon tarafından yatın farklı şekillerde kullanılması kapsamında neler yapılabileceği değerlendirilmiştir. Yolcu gemisi yapmak, satmak ve turistik maksatlı acentelere kiralamak şeklinde üç ana başlık altında yapılan değerlendirmelerde, tadilat maliyetleri, talip olan alıcıların düşük ücret teklif etmesi ve ancak 40 yolcu taşıyabilmesi nedeniyle bu üç amaç için de uygun olmadığına karar verilmiştir.<sup>186</sup>

---

<sup>181</sup> Mehmet Emrullah Nutku (1901-1980): Bahriye Mektebi ve İstanbul Hukuk Fakültesi mezunudur. Deniz Kuvvetlerinde çeşitli gemilerde görev yapmıştır. TBMM 9. Dönem Erzurum, 10. Dönem Trabzon Milletvekilliği yapmıştır.

<sup>182</sup> *TBMM Tutanak Dergisi* (27 Şubat 1951), Dönem:9, Birleşim:53, C.5, 1076.

<sup>183</sup> *TBMM Tutanak Dergisi* (27 Şubat 1951), Dönem:9, Birleşim:53, C.5, 1076.

<sup>184</sup> “Uydurma Haberler”, *Milliyet*, 8 Mart 1951.

<sup>185</sup> “Dimyat Pirinci”, *Cumhuriyet*, 3 Mart 1951.

<sup>186</sup> Arıkan, *Atatürk’ün Yatı*, 87-88.

Savarona 1951 yılı içerisinde Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın da uygun görmesi ile Deniz Kuvvetlerine verilmiş ve mektep gemisi olabilmesi için gerekli tadilatların yapılması maksadıyla havuz onarımına alınmıştır.<sup>187</sup>

Savarona Deniz Kuvvetlerine okul gemisi olarak verildikten sonra da Meclis gündemine gelmiştir. Bu defa konu Milli Sarayların envanterinin çıkarılmasıdır. 19 Aralık 1951 tarihinde icra edilen oturumda, DP Afyonkarahisar Milletvekili Kemal Özçoban tarafından yapılan açıklama şu şekildedir:

*“Savarona yatında komisyon halinde defterleri inceledik ve eşyalarla karşılaştırdıktan sonra süvari bize tek bir eşya noksanımız vardır, o da: Rahmetli Atatürk vapur güvertesinde kahvaltı yaparken yanındaki küçük Ülkü bir çatalı denize düşürüyor. Atatürk süvariye dönüyor: Gördün ya; bu çatalı benim zimmetime kayıt et, diyor. Neticede bu çataldan başka bir eksik çıkmadı. Atatürk'ten sonraki bir hâtırayı da arz edeyim: O zamanın Millî Eğitim Bakanı bir kitabı alıp okuyor. Fakat gemide okumayı bitiremiyor. Geminin dışarısına çıkarmak istiyor, süvari müsaade etmiyor, İnönü'ye haber veriliyor. İnönü hiçbir şey dışarıya çıkmayacak, diyor. Bakana söyleniyor ve kitap yerine iade ediliyor. Bütün komisyon huzurunda geçen bu misalleri Yüksek Huzurunuzda arz etmekle hakikatleri duyurmuş oluyoruz.”<sup>188</sup>*

Bu açıklamalardan da anlaşıldığı üzere Savarona yatının envanterinde bulunan demirbaş malzemelerin kayıtları büyük bir hassasiyetle tutulmuştur. Bir çatal, bir kitap seviyesinde hassasiyet gösterilmiştir. Devlet malına gösterilen özeni anlatması açısından çok önemli bir örnektir.

---

<sup>187</sup> “Küçük Haberler”, *Cumhuriyet*, 4 Temmuz 1951.

<sup>188</sup> *TBMM Tutanak Dergisi* (19 Aralık 1951), Dönem:9, Birleşim:19, C.11, 255.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### OKUL GEMİSİ OLARAK SAVARONA

#### 3.1. Savarona'nın Okul Gemisi Olarak Kullanılmak Üzere Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na Verilmesi Süreci

Yıllarca Savarona üzerinden iktidarı eleştiren<sup>189</sup> muhalifler ve Demokrat Partililerce, iktidara geldikten sonra benzer eleştirilerin CHP'lilerce kendilerine yapılmaması maksadıyla Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın teklifi doğrultusunda<sup>190</sup> Bakanlar Kurulu tarafından Deniz Kuvvetleri'ne okul gemisi olarak verilmesine karar verilmiştir.

Savarona hem Deniz Harp Okulu öğrencilerinin eğitim seyirlerinde okul gemisi görevlerini icra edecek, hem de devlet büyükleri ile eşit seviyedeki yabancı devlet başkanlarını kabul edebilecek şekilde hazır bulundurulacaktır. Atatürk'ün kullandığı kamaranın da aynı şekilde muhafaza edilmesine karar verilmiştir.<sup>191</sup>

Savarona'nın mektep gemisi yapılacağı yönünde gazetelerde yer alan bir haberde, *“Savarona yatının ileride yapacağı işler için iç teşkilâtı değiştirilmemek şartı ile okul gemisi olarak kullanılmak üzere Deniz Kuvvetleri Komutanlığı emrine verilmesi Bakanlar Kurulunca kararlaştırılmıştır.”* denilmektedir.<sup>192</sup> Aynı gün yayınlanan Akşam gazetesi de sayfalarında bu haberi vermektedir. Gazetede yer alan habere göre *“Savarona'nın kendisine mahsus hususi durumu, ileride alması muhtemel olan vazifeleri yapması için lüzumlu vasıtaları muhafaza edilmek şartıyla, eğitim maksadına yarar bir şekilde okul gemisi olarak Deniz Kuvvetlerine devrine Bakanlar Kurulunca karar verilmiştir.”* denmektedir.<sup>193</sup> Buna göre Savarona üzerinde mektep gemisi ihtiyaçlarına yönelik tadilatlar yapılabilecek, ancak yatın kendisine mahsus özellikleri değiştirilemeyecekti.

Savarona'daki eşyaların müzeye verileceğine dair 1951 tarihinde yayınlanan bir haberde, Savarona yatındaki tarihî eşyanın, Deniz Müzesi ile Atatürk Müzesine kaldırılmasına karar verildiği,<sup>194</sup> boşalacak yerlerde lüzumlu tadilatın yapılacağı, talebin eşyalarını boşalan

<sup>189</sup> Erbil, *Bahriyede*, 197.

<sup>190</sup> Bozoğlu, “Savarona 1931”, 57. Ayrıca Erbil, *Bahriyede*, 198.

<sup>191</sup> Çoker, , *Deniz Harp Okulumuz*, 3.

<sup>192</sup> “Savarona Yatı Okul Gemisi Oluyor”, *Milliyet*, 28 Nisan 1951.

<sup>193</sup> “Savarona Yatı Mektep Gemisi Oldu”, *Akşam*, 28 Nisan 1951.

<sup>194</sup> Atatürk'ün Savarona'da kaldığı süre boyunca kullandığı XVI. Luis tarzı iki kişilik ağaç oymalı karyola, somya, yorgan, yorgan çarşafı, keten yatak çarşafı, pembe ipek kumaştan fitilli kare dikişli yatak örtüsü, yastık yüzü, yastık ve karyola yatağı ve ayrıca Savarona'da kullandığı servis takımları halihazırda Deniz Müzesi'nde sergilenmektedir. (<https://denizmuzesi.dzkk.tsk.tr/> Erişim 8.7.2022)

yerlere koyacağı ve bu işlemler tamamlandıktan sonra Savarona'nın Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın emrine verileceği belirtilmiştir.<sup>195</sup>

Yat öğrencilerin kullanımı maksadıyla gerekli olan koğuşların yapılması, lüks kamaraların kaldırılması, ufak çaplı silah yerleşimi gibi tadilatların yapılabilmesi maksadıyla Kasımpaşa'daki askeri fabrika önüne demirlemiştir.<sup>196</sup>

Yatta yapılan tadilatların sona erdiği ve geminin 1 Ekim 1951 tarihinden itibaren 2 ay sürecek bir seyirle öğrenci eğitimlerine başlayacağı haberleri gazetelerde yayınlanmıştır.<sup>197</sup>

Yatın Deniz Kuvvetleri'ne teslim edilmesine karar verildikten sonra yatta bazı tadilatlar yapılmıştır. Bu tadilatlar kapsamında başa ve kıça ikişer top ile selamlama topları<sup>198</sup> yerleştirilmiştir. Lüks kamaralar yerine koğuşlar yapılmıştır.<sup>199</sup> Deniz Kurmay Albay Vedat Burak gemi komutanlığına atanmış ve heyeti ile birlikte gemiyi teslim almıştır. Vedat Burak, devir teslim süresince oldukça hassas davranmış ve şöminede yakılacak odunlar da dahil tüm malzemeleri demirbaşaya kaydettirmiştir.<sup>200</sup>

Basında yer alan bir diğer haberde de Deniz Harp Okulu'na mektep gemisi olarak verilen Savarona Yatu'nun devir protokolünü tamamlamak üzere Heybeliada'ya giden bir heyet tarafından teslim protokolünün tamamlandığı bildirilmiştir.<sup>201</sup>

### 3.2 Savarona'nın Okul Gemisi Olarak Kullanıldığı Seyir Görevleri

Savarona Deniz Kuvvetleri'ne teslim edildiği 2 Temmuz 1951'den sonra onarım ve tadilat faaliyetlerini tamamlamayı müteakip Deniz Harp Okulu öğrencilerine denizi tanıtmaya ve denizciliği öğretme görevine başlamıştır. İlk olarak 3 Ekim 1951 tarihinde gemi komutanı Deniz Kurmay Albay Vedat Burak komutasında 64 DHO öğrencisi ile<sup>202</sup> İskenderiye,<sup>203</sup> Cidde,<sup>204</sup> Karaçi<sup>205</sup> seyrine çıkmıştır.

<sup>195</sup> "Savarona'nın Eşyası Müzeye Kaldırılacak", *Milliyet*, 20 Haziran 1951.

<sup>196</sup> "Savarona Yatında Değişiklikler Yapılıyor", *Cumhuriyet*, 17 Temmuz 1951.

<sup>197</sup> "Savarona Okul Gemisi Halini Aldı", *Cumhuriyet*, 4 Eylül 1951.

<sup>198</sup> Y. Necdet Çelik, Erdoğan Yüceliş, *Cumhuriyet Donanması 1923-2005*, İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2005, 180. Savarona'nın teknik özelliklerinin belirtildiği bu kaynakta 4 Adet 7,62 mm Selamlık topu ve 4 adet 20 mm Uçaksavar Topu bulunduğu belirtilmektedir.

<sup>199</sup> Arıkan, *Atatürk'ün Yatu*, 88-89.

<sup>200</sup> Erbil, *Bahriyede*, 198. Kazım Erbil gemi komutanı rütbesini Albay olarak belirtmişse de kimi kaynaklarda komutanın Yarbay olduğu belirtilmektedir. Hatta 1952 yılında Donanma Dergisi için hazırladığı ve bizzat kaleme aldığı makalesinde rütbesi Güverte Yarbay olarak yazılmıştır. Bkz. Vedat Burak, "Savarona Okul Gemisinin Gezi Notlarından", *Donanma Dergisi*, 401 (Ekim 1952), 167.

<sup>201</sup> "Savarona Yatu'nun Devir Muamelesi Bitti", *Milliyet*, 29 Eylül 1951.

<sup>202</sup> "Savarona Dün Hareket Etti", *Cumhuriyet*, 04 Ekim 1951.

<sup>203</sup> "Savarona'da Bir Saat", *Milliyet*, 16 Ekim 1951.

<sup>204</sup> "Savarona Cidde'de", *Cumhuriyet*, 16 Ekim 1951.

<sup>205</sup> "Savarona Karaçi'ye Vardı", *Cumhuriyet*, 28 Ekim 1951. "Savarona Pakistanda", *Cumhuriyet*, 31 Ekim 1951

Bu seyir için ihtiyaç duyulacak malzemelerin seyir öncesinde ve seyir süresince pazarlıkla tedarik edilebilmesine yönelik Bakanlar Kurulu kararı alınmıştır.<sup>206</sup>

Gemi Komutanı Yarbay Vedat Burak seyir sonrasında bu seyahate ilişkin notlarını kaleme almıştır. Gemi Komutanı Burak, bu seyahatin maksadını şöyle açıklamıştır:

*“Yarım asrı tecavüz eden bir zamandan beri Uzak Şark sularında şanlı bayrağımızı göstermek fırsat ve imkânından mahrum kalan ve daha evvel Ertuğrul gemisinin feci akıbeti dolayısıyla Türk bahriyesinin bu yoldaki talihsizliğini yenmek ve mevcudiyetini uzak sularda hissettirmek gibi şerefli ve aynı zamanda mesuliyetli vazifeyi, Savarona gemisi tekmil personeli ile birlikte üzerine almış bulunuyordu.”*<sup>207</sup>

Bu seyre sadece bir eğitim seyri gözüyle bakılmamaktaydı. Bu seyir aynı zamanda uzun süre atıl kalmış, pek çok tartışmanın öznesi olmuş Savarona'nın işe yarar hale geldiğini göstermekteydi. Aynı zamanda Uzakdoğu ülkelerine Ertuğrul Fırkateyni ziyaretinden sonra yapılan önemli bir ziyaretti.

Yarbay Burak, Savarona'nın uzun hareketsizlik döneminden sonra kısa bir hazırlık süreci ile çıktığı bu ilk ve büyük seyirdeki performansına yönelik düşüncelerini *“Uzun bir atalet devresinden sonra Deniz Kuvvetleri emrine verilen gemimizin kısa bir zamanda bu seyahate çıkması dolayısı ile mevcut endişeler böylece azalıyordu.”* diyerek Savarona'nın bu uzun seyir için yeterli olup olmadığı konusunda endişelerin bulunduğunu anlatmıştır.<sup>208</sup>

Komutan anılarında, 5 Ekim 1951 tarihinde akşam saatlerinde Astsubay İbrahim Gürsoy'u subay salonunda kasık fitiği nedeniyle ameliyat etmek zorunda kaldıklarını, 6 Ekim sabahı 21 pare top atışıyla şehri selamlayarak İskenderiye limanına aborda olduklarını ve kum fırtınasına yakalandıklarını anlatmaktadır.

İskenderiye'de limanında Mısır halkının ve gemiye iade-i ziyarete gelen mülki erkanın yatı hayranlıkla izlediklerini anlatan Burak bu konuda *“Yapılan iade-i ziyaretlerde gemimize ayak basan her şahsın gemi hakkındaki hayranlıklarını ifade etmeleri ilk cümlelerini teşkil ediyordu. Ayrıca dünyanın en güzel yatlarından biri olan gemimizin Devlet Başkanının rızası ve hükümetin kararı ile okul gemisi olarak tahsis edilmesindeki hayretlerini de yüz hareketlerinden sezmek mümkün oluyordu.”* diyerek yatın durumunun pek çok ülkede takip edildiğinden bahsetmiştir.

---

<sup>206</sup> T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030-18-01-0-127-83-11 (22.11.1951).

<sup>207</sup> Vedat Burak, “Savarona Okul Gemisinin 1951 Yılı Doğu Gezisine Ait Hatıralar”, *Donanma Dergisi*, 400 (1952), 125.

<sup>208</sup> Burak, “Savarona Okul Gemisinin 1951 Yılı”, 125-126.

Ziyaret süresince Mısır'da icra edilmekte olan Akdeniz Olimpiyatları kapsamında Türk güreşçilerin müsabakaları da izlenebilmiştir. 10 Ekim 1951 tarihinde gemi İskenderiye'den avara etmiş ve 11 Ekim'de Süveyş Kanalı'na girmiştir.

Gemi seyir planına uygun olarak; 14-16 Ekim tarihleri arasında Cidde, 19-22 Ekim tarihleri arasında Aden, 27 Ekim-1 Kasım tarihleri arasında Karaçi, 3-8 Kasım tarihleri arasında Bombay, 14-17 Kasım tarihleri arasında Berbera/Somali, 18 Kasım tarihinde Aden, 25-26 Kasım tarihleri arasında İskenderun, 27-28 Kasım Antalya, 29 Kasım'da Marmaris ve 1-7 Aralık tarihleri arasında da İzmir liman ziyaretlerini tamamlayarak 8 Aralık 1951 tarihinde Heybeliada'ya dönmüştür.<sup>209</sup>

Seyir süresince Deniz Harp Okulu öğrencilerinin özellikle seyir konusunda oldukça fazla pratik yapma imkânı bulduklarını gemi Komutanı şöyle anlatmaktadır;

*“Seyir Subayı, Vardiya Subayları ve okurlar (DHO öğrencileri) rasat<sup>210</sup> için kullanacakları sekstantları<sup>211</sup> ve ihtilafı manzar<sup>212</sup> aletlerini kontrol ediyorlar, adeta savaşa hazırlanan bir erin teçhizatını gözden geçirmesi gibi hazırlık yapıyorlardı. Aden'den çok uzaklaşmadan ve geminin mevkii malum iken herkes rasat yapmak suretiyle kendini kontrol etmeğe başlamıştı. Yapılan rasada güvenebilmek için bu hakikaten lazımdı. Yapılan rasatlar ve konan mevkiler malum olan esas mevkie çok yakın olarak bulduğukça herkesin itimadı ve neşesi artıyordu. Geminin köprü üzeri tam bir mektep gemisi halini almıştı. Sekstantlar elden ele dolaşıyor ve alınan irtifalarla punt hatları çiziliyordu. Alacakaranlıkta yıldızlardan ve kamerden irtifa almak keza kutup yıldızından arzı kontrol etmek hususları da ihmal edilmiyordu. Fakat hiçbir zaman bunlar güneş ile yapılan rasatlar ile elde edilen netice kadar kati ve sıhhatli olmuyordu. Artık güneşle yapılan, rasatla konan mevkiler o hale gelmişti ki, sahil maddelerinden alınan kerterizlerle konan mevkiler kadar emin ve sıhhatli oluyordu.”<sup>213</sup>*

Gemi komutanının anılarından anlaşıldığı üzere Savarona gemisi artık bir mektep gemisi halini almıştır. Öğrenciler tarafından okulda teorik olarak öğrenilen astronomik seyir derslerinin uygulamalı olarak tekrar edilmesi ve pekiştirilmesi sağlanmıştır.

Savarona, bu seyre çıkış gayelerinden bir diğeri olan Doğu ülkelerinde sancak-varlık gösterme faaliyetleri kapsamında da, üzerine düşen görevi fazlasıyla yerine getirmiştir. Gemi Komutanı, başta Cidde, Karaçi ve Bombay olmak üzere gittikleri tüm şehirlerde yerel halk ile idarecilerden gördükleri büyük ilgiyi detaylı olarak anlatmaktadır. Gemi Komutanının anılarında anlattığı Karaçi'de yaşananlar buna güzel bir örnektir:

<sup>209</sup> Burak, “Savarona Okul Gemisinin 1951 Yılı”, 125-163.

<sup>210</sup> Rasat: Gözleme, gözetleme anlamına gelmektedir. Denizcilikte rasat yapmak, sabah alacakaranlığında ve akşam alacakaranlığında belirli gök cisimlerinin ufuk hattından yüksekliğini ölçerek bulunulan coğrafi konumu hesaplamak üzere yapılan bir faaliyettir.

<sup>211</sup> Sekstant: Güneş'in, yıldızların açısal yüksekliğini ölçmeye yarayan bir alet. (<https://sozluk.gov.tr/> Erişim 20.06.2021)

<sup>212</sup> İhtilafı Manzar (Iraklık Açısı): Farklı iki yerden, uzaktaki bir noktaya yönelmiş iki doğrultu arasındaki açı (<https://www.turkcesozlukler.com/> Erişim 11.07.2022)

<sup>213</sup> Burak, “Savarona Okul Gemisinin 1951 Yılı”, 142.

“28 Ekim 1951 günü, hazırlanan program gereğince Pakistan’ın kurucusu merhum Kaidi Azam Mehmet Ali Cinnah ile çok yakın bir zamanda menfur bir suikaste kurban giden sabık Başvekil Kaidi Millet Liyakat Ali Hanın mezarlarına çelenk koyma merasimi yapılacaktı. Bir gün evvel irtibat subayı vasıtası ile yapılan müracaatta, Pakistan halkının Türk subay, okur ve erlerini alkışlamak için mümkün olduğu kadar fazla mevcutla kıtanın şehir içerisinde yaya olarak geçmesi rica edilmişti. Bunun üzerine tekmil okur, nöbetçi olmayan subay ve erler şehir içerisinde tabur halinde muntazam yürüyüşle mezarlığa gitti. Halk kıtanın geçeceği yolların her iki tarafına toplanmış yaşasın Türkiye ve Mustafa Kemal avazeleri ile coşkunca tezahürat yapıyordu.”<sup>214</sup>

Burada anlatılan olay da bir okul gemisinin, daha genel ifade ile bir Deniz Kuvvetleri unsurunun sancak göstermesinin, ziyaret edilen limanda yerel halk üzerinde ne kadar tesir bırakabileceğine güzel bir örnektir.

Gemi Komutanı Vedat Burak tarafından 2-10 Haziran 1952 tarihleri arasında icra edilen Marmara Denizi eğitim seyri ile alakalı başka bir makale daha yayınlanmıştır. Buna göre Deniz Harp Okulu 1. Sınıf öğrencilerinin deniz eğitimleri maksadıyla 2 Haziran’da Heybeliada’dan hareket edilerek sırasıyla, Büyükçekmece, Tekirdağ, Erdek ve Gemlik limanları ziyaret edilmiş ve 10 Haziran’da Heybeliada’ya dönmüştür.<sup>215</sup>

Savarona Komutanının uygulamalı seyir eğitimlerinin önemine yönelik görüşleri bu makalesinde de yer almıştır. Buna göre bu seyrin gayesi; DHO öğrencilerinin sahilleri etüdü, klavuz seyrine<sup>216</sup> müsait olan Marmara Denizinde bilgi ve yatkınlıklarını artırmaktır. Amaç öğrenciler ve gemi personelinin seyir, dönüş mevki tayini, mevki koyma, akıntılı sahada seyir, demir mevkiine inmek gibi klavuz seyrinin bütün inceliklerini öğrenmelerini ve tatbik etmelerini sağlamaktır.<sup>217</sup>

Savarona okul gemisi olarak kullanılmaya başlamış ancak eşzamanlı olarak protokol faaliyetleri icra etmeye de devam etmiştir. İstanbul’da ziyaret maksadıyla bulunan Yunan Kralı ve Kraliçesi, Cumhurbaşkanı Celal Bayar refakatinde Savarona ile 15 Haziran 1951 tarihinde Marmara Denizinde bir gezinti yapmıştır. Gezi kapsamında Cumhurbaşkanı, Yunan Kralı Paul<sup>218</sup> ve Kraliçesi Dolmabahçe’den alınarak, önce Heybeliada’ya götürülmüş müteakiben İstanbul Boğazı Karadeniz çıkışına kadar boğaz turu yapılmış ve aynı gün Dolmabahçe açıklarında gemiden ayrılmışlardır.<sup>219</sup>

<sup>214</sup> Burak, “Savarona Okul Gemisinin 1951 Yılı”, 145.

<sup>215</sup> Vedat Burak, “Savarona Okul Gemisinin Gezi Notlarından”, *Donanma Dergisi*, 401 (Ekim 1952), 167-179.

<sup>216</sup> Kılavuz seyri: Sahile ve sahil yardımcılara yakın seyrederken dünya üzerindeki yeri kesin olarak belli olan ve haritalarda gösterilen sahil maddelerinden, seyir yardımcılardan ve iskandillerden yararlanılarak mevkiin hassas olarak hesaplanmasını sağlayan bir seyir türüdür. (<https://dargeb.com> Erişim 19.11.2022)

<sup>217</sup> Burak, “Savarona Okul Gemisinin Gezi”, 167.

<sup>218</sup> I. Paulos (1901-1964), Yunanistan kralı (1947-1964). I. Konstantinos’un üçüncü oğlu. 1938’de genç kuzeni Hanover prensesi Frederika’yle evlendi. 1 Nisan 1947’de Kral Georgios’un ölümünden sonra tahta çıktı. Yunan İç Savaşı’nda hükümetinin ABD’den yardım alarak komünistleri sindirmesini destekledi.

<sup>219</sup> Burak, “Savarona Okul Gemisinin Gezi”, 170-179.

Cumhurbaşkanı Celal Bayar ve heyeti 25 Kasım 1952 tarihinde Savarona ile Yunanistan'a gitmiştir.<sup>220</sup> Bu ziyaret, Haziran ayında Türkiye ziyaretinde bulunan ve Cumhurbaşkanı Yunanistan'a davet eden Yunan Kralı'nın daveti üzerine gerçekleştirilmiştir.

Ziyaret kapsamında Savarona'ya Amiral Tacettin Talayman komutasındaki Sultanhisar ve Demirhisar Muhripleri de refakat etmiştir.<sup>221</sup> Ziyaret boyunca Savarona ve iki muhribin, Yunan limanlarındaki ihtiyaçlarının karşılanabilmesine yönelik Bakanlar Kurulu kararı çıkarılmıştır.<sup>222</sup>

Yunanistan'a intikal seyri esnasında Cumhurbaşkanı Celal Bayar köprüüstüne gelerek orada bulunan Deniz Harp Okulu öğrencileri ile de konuşmuştur. Bu konuyu Gemi Komutanı Yarbay Vedat Burak şöyle anlatmıştır:

*“Biraz sonra sayın Cumhurbaşkanının köprüüzere çıkmakta oldukları haberi geldi. Orada bulunanlar tarafından selamlanan Cumhurbaşkanımız köprüüstünde seyir aletleri hakkında ve harita üzerinde izahat aldılar. Okurlarla da yakinen alakadar olarak onların fiilen vazife başında bulunmalarından fevkalade memnun oldular. Bir ara seyir kamarasında Savarona'nın büyük bir resmine gözleri ilişerek ‘**Şu geminin güzelliğine bakınız, bu hiç satılır mı idi, hem de bakınız halen ne kadar hayırlı bir maksada tahsis edilmiş bulunuyor, gemi şimdi yerini buldu**’ demek suretiyle memnuniyetlerini ve kendilerine verdiğim izahattan dolayı da teşekkürlerini beyan ederek köprüüzere ayrıldılar.”<sup>223</sup>*

Celal Bayar yatın satın alınması sürecinde Başbakan olarak görev yapmaktaydı. Atatürk'ün ölümünden sonra, Savarona yatını alan hükümetin başında olduğu gerekçesiyle TBMM'de yatın pahalıya alındığı yönünde yaşanan tartışmalara muhatap olmuştur. Bu yüzden yatın tekrar faydalı bir maksatla kullanıldığına şahit olmak kendisini oldukça mutlu etmiştir.

Cumhurbaşkanı Celal Bayar, seyir müddetince, yatın eğitim gemisi olarak kullanılmasının bizzat kendisi tarafından teklif edilmiş olmasından olsa gerek, öğrencilerle yakından ilgilenmiştir. İstanbul'a dönüş esnasında, geminin hatıra defterine şu satırları yazmıştır:

*“Savarona adı, denizcilik edebiyatımızda ve melh<sup>224</sup> hayatımızda yer almıştır. Benim içimde tatlı ve acı birer hatıra mevzudur. Bu gemi bu haliyle en verimli şeklini bulmuştur. Genç denizcilerimize hizmet etmektedir. Bu satırları, bize istikbal vat eden yeni denizci neslimizle burada geçirdiğim rahat ve zevkli yolculuğuma işaret etmek için yazdım. 03.12.1952.”<sup>225</sup>*

<sup>220</sup> “Celal Bayar Dün 16,30 da Hareket Etti”, *Cumhuriyet*, 26 Kasım 1952.

<sup>221</sup> Vedat Burak, “Savaronanın Gezi Notlarından”, *Donanma Dergisi*, 402 (Ocak 1953), 175-192.

<sup>222</sup> T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030-18-01-0-130-92-6 (18.11.1952)

<sup>223</sup> Burak, “Savaronanın Gezi Notlarından”, 176-177.

<sup>224</sup> Melh: 1-Kibirlemek, gururlanmak. 2-Şiddetli seyir. (<https://www.buyuklugat.com/> Erişim 22.11.2022) Celal Bayar tarafından bu kelimenin burada gururlanmak anlamında kullanıldığı tahmin edilmektedir.

<sup>225</sup> Burak, “Savaronanın Gezi Notlarından”, 191.

Ayrıca Cumhurbaşkanı seyrin son bölümünde öğrencilerle de görüşmek istediğini beyan etmiş ve onlarla seyahate yönelik izlenimleri hakkında sorular sormuş, müteakiben tüm öğrenciler ve gemi personeli ile birlikte fotoğraf çektirmiştir.<sup>226</sup>

Savaron okul gemisi olarak Deniz Kuvvetlerine kısa bir süre önce verilmiş olsa da yoğun bir faaliyet programını uygulamak zorunda kalmıştır. Yunanistan'dan döndükten<sup>227</sup> kısa bir süre sonra bu sefer Ege ve Akdeniz sahillerini öğrencilere tanıtmak, belli başlı limanları göstermek ve seyir eğitimleri yaptırmak üzere 22 Aralık 1952 tarihinde Heybeliada'dan avara etmiştir.

Bu seyirde 23-24 Aralık tarihlerinde Çanakkale'de liman ziyareti yapılmış, daha sonra sırasıyla Akçay, İzmir, Kuşadası, Küllük, Karaada, Marmaris, Mordoğan limanlarına girilmiş, başlangıçta seyir İskenderun'a kadar planlanmışsa da şiddetli fırtına nedeniyle İstanbul'a dönmüştür.

Gemi Komutanı tarafından, seyir müddetince etkili olan şiddetli rüzgâr ve fırtına nedeniyle öğrencilerin ve genç subayların denize dayanıklılıklarının arttığı gözlemlenmiştir. Öğrencilerin her seyirde denize daha dayanıklı olduklarını gözlemlediğini belirten Komutan, bu konuyla ilgili düşüncelerini şöyle açıklamıştır; *“Körfezden çıkarken gemi oldukça sallanmağa başladı. Marmaris'e kadar sallanma devam etti. Bu da denize alışmağa çalışan genç öğrenciler için faydalı bir egzersiz oldu.”* Öğrencilerin ağır deniz şartlarında vazifelerini yerine getirilebilmelerinin önemine vurgu yapan Yarbay Burak sözlerini şöyle sürdürmüştür:

*“Geminin devamlı olarak sallanması personelin bilhassa denize yeni çıkmış olan okurların denize alışmalarına büyük yardımı dokundu. Bundan evvelki Marmara gezisinde geminin bir iki saat sallanmasına tahammül edemiyenler bu sefer bir kısmını deniz tutmasına rağmen vazifeden ayrılmamış olmaları ve seyahatin nihayetine doğru hemen hemen hepsinin denize alıştıkları görülmüştür. Esasen böyle bir geminin büyük fedakarlıklar ile gezdirilmesinden maksat, yarının donanmasını idare edeceklerin yetişmelerini sağlamak değil midir? İşte bu gezi de bu gayeye uygun ve başarılı olarak cereyan etmiş ve ülkemizin Ege ve Akdeniz sahilindeki şirin yerlerini bir kere daha ziyaret etmek nasip olmuş, hem de donanmayı ve denizcileri çok seven halkımızın sevdiklerinin bir kısmını görmesi imkânı da hasıl olmuştur.”*<sup>228</sup>

Geminin ilk komutanı olan Vedat Burak, personelin fırtınalı denizlerde eğitilmesinin onların dayanıklılığını artıracaklarını düşünüyordu. Bu nedenle de gemide bulunan Yalpa Sönümleyici Sisteminin kullanılması isteklerini, deniz öğrencilerinin böyle bir aygıtta ihtiyaçları olmadığı gerekçesiyle hiç kullandırmamıştır.<sup>229</sup>

<sup>226</sup> Burak, “Savaronanın Gezi Notlarından”, 191-192.

<sup>227</sup> “Bayar Yunanistandan Bu Akşam Dönüyor”, *Cumhuriyet*, 03 Aralık 1952.

<sup>228</sup> Vedat Burak, “Savaronanın Gezi Notlarından”, *Donanma Dergisi*, 403 (Nisan 1953), 233-238.

<sup>229</sup> Erbil, *Bahriyede*, 198.

Eğitim maksadıyla gemide bulunan öğrencilerin seyir bilgilerini ve nsiyetlerini artırmak maksadıyla, aynı mevkiden hem gündüz hem gece geçişleri planlayarak, dar kanal ve geçitlerden geçmek suretiyle eğitimlerinin pekiştirilmesine gayret edilmiştir.<sup>230</sup>

Savarona okul gemisi olarak kullanılmaya başlanmışsa da, kamuoyunda kullanım şekline yönelik öneriler sunulmaya devam ediyordu. Bu tekliflerden bir tanesi hayli dikkat çekicidir. Reha Oğuz Türkkkan tarafından yapılan bir teklif ile Amerika'ya bir sergi gemisi gönderilmesinin fayda sağlayacağı belirtilmiştir. Türkkkan'ın teklifine göre gönderilecek sergi gemisi Tarsus vapuru veya Savarona'dan biri olmalı tercihen Savarona yatı gönderilmelidir. nerisini içeren yazısında Türkkkan zetle, Amerika'ya bir sergi gemisi gönderilmesi halinde ülke tanıtımına çok ciddi katkılar yapabileceği, her ne kadar okul gemisi olarak kullanılıyor olsa da Savarona'nın Tarsus vapurundan daha fazla ilgi çekeceği, öğrencilerin eğimleri için de böyle bir seyrin çok faydalı olacağı belirtilmiştir.<sup>231</sup> Ancak böyle bir seyir icra edilmemiştir.

Savarona 1953 yılı açık deniz eğimleri kapsamında 1 Nisan'da başladığı seyirde, 9 Nisan'da Cezayir, daha sonra sırasıyla, Marin Limanı, Brest, Kbreșt ve Hamburg Limanları, Dover Limanı, Lizbon ve Cezayir ziyaretlerinin ardından 17 Mayıs'ta İstanbul'a dönerek eğimleri tamamlamıştır.<sup>232</sup> Bu seyir için de Bakanlar Kurulunca iaşenin temini maksatlı bir karar çıkarılmıştır.<sup>233</sup>

Bu seyirde ziyaret edilen limanlarda karşılıklı spor müsabakaları düzenlenmesi maksadıyla hazırlanan program çerçevesinde  futbol karşılaşması yapılmıştır. Bu müsabakalara katılacak öğrencileri steğmen Celal Kevenk seçerek hazırlamıştır. Seçilen ğrenciler tarafından 9 Nisan 1953 tarihinde Cibraltar'da bulunan İngiliz gemi personeli ile futbol maçı yapılmış, Savarona takımı maçı galibiyetle tamamlamıştır. İkinci ma ise 13 Nisan 1953 tarihinde Marin'de İspanyollar ile yapılmış, bu ma berabere tamamlanmıştır. nc ve son müsabaka da Dover'de İngilizlerle yapılmıştır. Bu müsabakayı da öğrencilerden oluşan Savarona takımı kazanmıştır.<sup>234</sup> ğrencilerin, asker veya sivil olsun başka uluslardan insanlarla karşılıklı ilişkilerinin geliştirilmesi adına fevkalade önemli olan bu tarz spor organizasyonlarına katılmaları planlanarak icra edilmiştir. Bu tür faaliyetler günümüzde dahi benzer amaçlarla sürdürülmektedir.

<sup>230</sup> Burak, "Savaronanın Gezi Notlarından", 235.

<sup>231</sup> Reha Oğuz Türkkkan, "Yüzer Sergimiz Amerikaya da Gitmeli", *Cumhuriyet*, 20 Temmuz 1953.

<sup>232</sup> "Resimle Hadiseler", *Milliyet*, 17 Mayıs 1953.

<sup>233</sup> T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030-18-01-0-132-52-9 (25.06.1953).

<sup>234</sup> Celal Kevenk, "Savarona Okul Gemisinin Son Garbi Avrupa Seyahatindeki Spor Temasları", *Donanma Dergisi*, 404 (Temmuz 1953), 288-292.

1954 yılında bu kez Savarona'nın rotasında Yugoslavya bulunmaktadır. Cumhurbaşkanı Celal Bayar, Yugoslavya Cumhurbaşkanı Tito'nun daveti üzerine, Yugoslavya'ya gitmeye karar vermişti. Bu çerçevede Demirhisar, Sultanhisar, Gemlik ve Gaziantep muhripleri refakatinde Savarona ile 28 Ağustos 1954 tarihinde İstanbul'dan hareket etmiştir.<sup>235</sup> 31 Ağustos'ta Yugoslavya'ya varan Savarona'yı Rijeka Limanında Mareşal Tito karşılamıştır. Ziyaret sonunda Savarona, Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ı hamilen 13 Eylül 1954 tarihinde İstanbul'a dönmüştür.<sup>236</sup>

İcra Vekilleri Heyetince 10 Mayıs 1954 tarihinde alınan bir kararda; ABD Deniz Harp Okulu öğrencilerinin ziyaretini iade etmek ve DHO 1. Sınıf öğrencilerine Akdeniz ve Kuzey Atlantik Okyanusunu tanıtmak, mühim gemicilik mevzuları tatbikatı yaparak bunların bilgilerini takviye etmek maksatlarıyla 1 Temmuz 1954 ile 30 Ağustos 1954 tarihleri arasında Açık Deniz Eğitimi seyri yapılması uygun görülmüştür. Bu seyir kapsamında ziyaret planlanan limanlar, Tanca, Fayal (Asur Adaları), Annapolis (ABD), New York, Bermuda, Las Palmas ve Kazablanka limanlarıdır.<sup>237</sup> Ancak bu seyir gerçekleşmemiş, planlanan bu seyre yakın tarihlerde Cumhurbaşkanı Savarona ile Yugoslavya'ya gitmiştir.

Savarona ile eğitim seyrine katılmış Emekli Deniz Albay Erol Kutbay'ın anılarını yazdığı kitabında 1954 yılında Marmara ve Karadeniz seyri icra ettiklerini anlatmaktadır. Seyirde icra edilen liman ziyaretleri ile ilgili detaylı bilgiler vermiş ancak tarihlere yönelik herhangi bir bilgi vermemiştir. Buna göre, 1954 yılının Temmuz-Ağustos aylarında, DHO 1. Sınıf öğrencileri, Gölcük, Gemlik, Bandırma, Erdek, Gelibolu, Tekirdağ ve Marmara Ereğlisi limanlarını ziyaret ettikten sonra Heybeliada'ya dönmüşlerdir. Heybeliada'da birkaç günlük izinden sonra 1 Temmuz Kabotaj Bayramına Savarona ile Moda'da iştirak etmeyi müteakip, Karadeniz limanlarına yönelik eğitim seyirlerine başlamışlardır. Karadeniz seyri kapsamında da sırasıyla, Kdz.Ereğli, Zonguldak, Sinop, Samsun, Trabzon, Rize, Hopa, Ordu limanları ziyaret edilmiş ve Heybeliada'ya dönülmüştür.<sup>238</sup> Marmara, Karadeniz seyirlerindeki amaç öğrencilere sahil şeridinde yakın seyir eğitimleri yaptırarak kılavuz seyrinin inceliklerini öğretmek ve liman şehirlerini tanıtmaktır.

Savarona 1955 yılını oldukça yoğun geçirmiştir. Bu sefer diplomatik bir gezi kapsamında, Pakistan Genel Valisi Gulam Muhammed'in daveti üzerine Pakistan'a gitmek üzere 1 Şubat 1955'te İstanbul'dan hareket edilmiştir.<sup>239</sup> Normalde bu mevsimde öğrenci seyri

<sup>235</sup> "Bayar Yugoslavyaya Dün Törenle Uğurlandı", *Cumhuriyet*, 29 Ağustos 1954.

<sup>236</sup> "Cumhur Başkanı Celal Bayar Dün Sabah Geldi", *Cumhuriyet*, 14 Eylül 1954.

<sup>237</sup> T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030-18-01-02-135-45-16 (10.05.1954).

<sup>238</sup> Erol Kutbay, *Anılarla 50. Yıl 49'lular Kitabı*, Remzi Kitabevi, 1999, 119-136.

<sup>239</sup> "Pakistanı Ziyaret Edecek Olan Harb Filomuz Yola Çıktı", *Cumhuriyet*, 2 Şubat 1955.

yapılmıyor olmasına rağmen, sırf bu gezi için Heybeliada'da dersler yarım bırakılmış ve öğrenciler gemiyle bu seyre çıkarılmışlardır.<sup>240</sup>

Bu seyirde Demirhisar ve Gaziantep muhripleri ile Sakarya ve Cerbe denizaltıları Savarona'ya refakat etmişlerdir. İcra Vekilleri Heyetince, Cumhurbaşkanımızı Pakistan'a götüren Savarona okul gemisiyle buna refakat eden gemilerin ve personelinin çeşitli ihtiyaçları için mahallen yapılan satın almaların pazarlıkla yapılmış sayılmasına 30 Mart 1955 tarihinde karar verilmiştir.<sup>241</sup>

Eşi Reşide Bayar ile birlikte Cumhurbaşkanı Celal Bayar, Milli Savunma Bakanı Ethem Menderes, Deniz Kuvvetleri Komutanı Koramiral Sadık Altıncan gibi pek çok isimden oluşan üst düzey diplomatik personel, 18 Şubat 1955 tarihinde gerçekleştirilecek bahse konu resmi ziyarete katılmak üzere 13 Şubat'ta uçakla Bahreyn'e gitmiştir.<sup>242</sup>

Halen Bahreyn'de bulunan Savarona'ya intikal eden diplomatik heyet, 15 Şubat 1955 tarihinde Bahreyn'den Karaçi'ye gitmek üzere hareket etmiştir. Savarona 18 Şubat 1955'te Karaçi'ye ulaşmıştır. Savarona, Pakistan'da çok gösterişli bir karşılama töreni ile karşılanmıştır.<sup>243</sup> Pakistan'da bu ziyaret nedeniyle resmi kurumlar ve okullar bir gün tatil edilmiştir.<sup>244</sup>

Karaçi'de 10 gün kalan Savarona, beraberindeki heyet ile, Irak Kralı Faysal'ın davetlisi olarak Basra'ya gitmek üzere 28 Şubat 1955 tarihinde Karaçi'den ayrılmıştır.<sup>245</sup> Savarona 5 Mart 1955'te Basra'ya ulaşmıştır.<sup>246</sup> Bağdat'a giderek 5 gün kalan Cumhurbaşkanı ve heyeti 10 Mart 1955'te uçakla Ankara'ya dönmüştür.

Savarona 6 Mart'ta Abadan/İran'a intikal etmiştir. Abadan'da gemi subayları ve öğrenciler için verilen resepsiyonda İran'lı subaylar ziyaretten duyulan memnuniyeti ve Abadan'da bir gün kaldığı için üzüntülerini bildirmişlerdir. Ziyaret hakkında yapılan bir haberde de DHO öğrencilerinin sağlıklarının iyi olduğu ve dedelerinin dolaştığı bu sularda tekrar bulunmaktan duydukları memnuniyet ve gurur haberleştirilmiştir.<sup>247</sup> Abadan'da da bir

---

<sup>240</sup> Erbil, *Bahriyede*, 210.

<sup>241</sup> T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030-18-01-02-138-132-11 (30.03.1955).

<sup>242</sup> Arıkan, *Atatürk'ün Yattı*, 93.

<sup>243</sup> Erbil, *Bahriyede*, 216-223. Bu seyir kapsamında Pakistan'da icra edilen karşılama töreni hakkında Kazım Erbil çok detaylı bilgiler vermiştir.

<sup>244</sup> "Bayar Karaçi'de Büyük Tezahüratla Karşılandı", *Cumhuriyet*, 19 Şubat 1955.

<sup>245</sup> "Pakistan Prensleri Tarafından Bayara Hediye Edilen Yak Cinsinden Bir İnek", *Milliyet*, 1 Mart 1955.

<sup>246</sup> "Bayar Bugün Irak'ta Merasimle Karşılanacak", *Milliyet*, 5 Mart 1955.

<sup>247</sup> "Savarona ve Refakat Filomuz Anavatan Yolunda", *Cumhuriyet*, 8 Mart 1955.

gün kaldıktan sonra 13 Mart'ta Aden'e, 19 Mart'ta Süveyş'e intikal etmiş ve 26 Mart'ta da İstanbul'a dönmüştür.<sup>248</sup> Savarona bu 54 günde toplam 10400 mil seyretmiştir.<sup>249</sup>

Bu seyir süresince gemide görevli subaylardan Kazım Erbil, "Savarona'da Mizah" isimli bir gazete çıkardığını<sup>250</sup> anılarında anlatmışsa da bu gazetenin herhangi bir nüshasına ulaşılammıştır.

Savarona'nın protokol faaliyetleri de hız kesmeden devam etmiştir. 8 Nisan 1955 tarihinde Marmara Denizi'nde icra edilen tatbikat, resmi ziyaret kapsamında Türkiye'de bulunan Lübnan Cumhurbaşkanı Camille Chamoun<sup>251</sup>, eşi, Lübnan Başbakanı Sami El Sulh ve beraberindeki heyet tarafından Savarona'dan izlenmiştir. Tatbikat sonunda boğaz gezisi yapılmış ve konuk heyet tarafından Heybeliada ve Yassıada ziyaret edilmiştir.<sup>252</sup>

Lübnan heyeti resmi ziyaretlerini tamamlamayı müteakip, 11 Nisan 1955'te Kuşadası'nda Savarona'ya gelmişler ve Gemlik ile Giresun muhriplerinin refakatindeki Savarona ile 13 Nisan'da Beyrut'a varmışlardır.<sup>253</sup>

27 kişilik Harekât Sınıf Okulu Teğmenleri ile 23 kişilik Astsubay adayı onbaşının bilgi, görgü ve tecrübelerini artırmak maksadıyla, 10-25 Haziran 1955 tarihleri arasında Ege ve Akdeniz'e istinaden eğitim seyri icra edilmiştir.

Bu seyirin gayesi, Güverte Yüzbaşı Seyfi Ülgezen tarafından şu şekilde izah edilmiştir; "Açık deniz ve sahil seyri tatbikatı yapmak, rasat ile punt koymak, köprüüstünde vardiya amirliği alan gemi subaylarının nezaretinde gemiyi seyrettirmek, dönüş mevkiilerini tayin etmek, akıntılı sahalarda akıntı hesabını yapmak, demir mevkiine inmek ve demirlemek gibi bütün incelikleri öğrenmektir." Bu seyirde de öğrencilere, teorik seyir bilgilerini uygulamaya dönüştürmelerine imkân sağlanmıştır.

Seyir müddetince Gemi Komutanı tarafından, eğitim maksadıyla gemiye gelen Teğmenlere vardiyaları esnasında, gemi sevk ve idaresi konusunda mecbur kalmadıkça müdahale edilmemiştir.

Yzb. Ülgezen'in makalesinde öğrencilere verilen eğitimlerle ilgili tespit ve değerlendirmeler de yer almaktadır:

---

<sup>248</sup> "Savarona Döndü", *Milliyet*, 27 Mart 1955.

<sup>249</sup> Arıkan, *Atatürk'ün Yatı*, 95.

<sup>250</sup> Erbil, *Bahriyede*, 215.

<sup>251</sup> Camille Nimr Chamoun: (1900-1987), 1952'den 1958'e kadar Lübnan Devlet Başkanlığı görevini icra etmiştir. Lübnanlı bir siyasetçidir. Lübnan İç Savaşı (1975-1990) sırasında ülkenin önde gelen Hristiyan liderlerinden biriydi.

<sup>252</sup> "Donanma Dün Misafirler Şerefine Tatbikat Yaptı", *Cumhuriyet*, 9 Nisan 1955.

<sup>253</sup> Arıkan, *Atatürk'ün Yatı*, 96. Ayrıca bkz. Erbil, *Bahriyede*, 228-229.

“Vardiya alan Teğmenlerin hepsi canla başla markator hesabı ile rota ve mesafeyi buluyorlar, güneşin meridyenden geçişinde arz tayini ile geceleri de kutup yıldızının irtifai ile arz tayin ediyorlardı.” Seyirde, öğrencilerin astronomik seyir yöntemleri ile mevki bulmaları sağlanmıştır.

“Astsubay adayları miyarda,<sup>254</sup> stajyer Teğmenler de köprüüstünde öğretmenlerin nezaretinde vardiyalarına göre seyir nöbeti tutuyorlar ve sık sık mevki koyuyorlardı.”

“Bu, gece seyrinden istikbalde müstakil Harekât Subaylığı yapacak Teğmenler güneşin ve ayın doğuşunu hesapladılar ve hazırladıkları yıldız planına göre de Altair, Vega, Hamel, Rasalhague ve Alpheratz yıldızlarının takribi semtleri ile takribi irtifalarını tayin ediyorlardı.” Astronomik seyir kapsamında kullanılan belli başlı yıldızların gökyüzüne bakıldığında kolaylıkla diğerlerinden ayırt edilebilmesi de eğitimlerin önemli bir bölümünü oluşturmaktaydı.

“Talebenin bir kısmı sahildeki maddelerden, diğer bir kısmı ise rasatla mevki koymağa çalışıyorlardı.”<sup>255</sup>

Savarona okul gemisinin Kapri adası, Cannes, Barcelona, Napoli ve La Valetta limanlarını içeren bir eğitim seyrine çıkması 20 Ağustos 1955 tarihinde İcra Vekilleri Heyeti tarafından onaylanmıştır.<sup>256</sup>

Bu seyirden istifade ile Cumhurbaşkanı Celal Bayar tarafından Türkiye’ye davet edilen ve bir buçuk aydır Türkiye’de bulunan Irak Kralı II. Faysal’ın<sup>257</sup> ve heyetinin Fransa’ya götürülmesi görevi de Savarona’ya verilmişti.<sup>258</sup>

Savarona bu seyir kapsamında DHO’dan 30 Ağustos’ta mezun olacak 58 ikinci sınıf öğrencisi ile Kral ve maiyeti ile birlikte 20 Ağustos 1955 tarihinde İzmir’den ayrılmış,<sup>259</sup> 23 Ağustos’ta Kapri Adasına, 25 Ağustos’ta Cannes’a, 29 Ağustos’ta Barcelona’ya, 2 Eylül’de Napoli’ye ve 4 Eylül’de La Valetta’ya uğrayarak 12 Eylül 1955 tarihinde seyrini tamamlamış ve İstanbul’a dönmüştür.<sup>260</sup> Irak Kralı ve maiyeti Cannes’da gemiden ayrılmıştır.

Bu seyrin ardından TBMM’de 28 Kasım 1955 tarihinde yapılan oturumda DP ve CHP’li milletvekilleri arasında hararetli tartışmalar yaşanmıştır. Irak Kralı’nın, asli görevi eğitim

<sup>254</sup> Miyar Pusula: Geminin yönünü bulabilmesi için kullanılan manyetik pusula.

<sup>255</sup> Seyfi Ülgezen, “Harekât Sınıf Okulu Teğmenlerinin 1954-1955 Senesi Açık Deniz Seyri Tatbikatı”, *Donanma Dergisi*, 412 (Ocak 1956), 65-74.

<sup>256</sup> T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030-18-01-02-140-49-14 (20.08.1955).

<sup>257</sup> II. Faysal (1935-1958). Son Irak kralı. Babası Gazi bin Faysal’ın trafik kazası geçirdiği 4 Nisan 1939 tarihinden, 14 Temmuz Darbesinde infazına kadar 19 sene hüküm sürmüştür.

<sup>258</sup> Arıkan, *Atatürk’ün Yata*, 97.

<sup>259</sup> “Irak Kralı Faysal Türkiye’den Ayrıldı”, *Milliyet*, 21 Ağustos 1955.

<sup>260</sup> “Savarona Okul Gemisi Döndü”, *Cumhuriyet*, 13 Eylül 1955.

gemisi olan bir gemiyle Kapri adasına götürülmesi muhalefet partisi vekilleri tarafından ciddi şekilde eleştirilmiştir.<sup>261</sup> Tartışmalar CHP Kars Mebusu Ali Yeniaras tarafından verilen bir soru önergesi ile başlamıştır. Yeniaras, Başvekil tarafından cevaplanmak üzere; Savarona okul gemisinin halihazırda nerede ve ne maksatla bulunduğunu, okul gemisinin son beş yıl içinde okul gemisi vazifesi haricinde karasularımızda ve karasularımız dışında kaç seyahat yaptığını ve bu seyahatlerin masraflarının ne kadar tuttuğunu sormuştur. Yanıt, hükümet adına Başvekil Yardımcısı ve Millî Müdafaa Vekâleti Vekili Fuad Köprülü tarafından verilmiştir. Köprülü cevaben dost ve kardeş bir ülkenin kralının da tesadüfen Cannes'e gideceğinin öğrenilmesi üzerine böyle bir planlama yapıldığını şu şekilde izah etmiştir:

*“Sual takririnin verildiği tarihte geminin yapmakta olduğu Akdeniz seferi zamanında tesbit edilmiş bulunan eğitim programında yer almakta idi. Programda geminin; İzmir, Kapri, Napoli, Cannes, Marsilya ve Malta limanlarına uğraması derpiş edilmiş bulunmakta idi. Majeste Irak Kırâlının memleketimizdeki ikametini müteakip Cannes'e gidecekleri öğrenilir öğrenilmez milletimizin arzu ve hissiyatına da uygun ve tercüman olarak dost ve kardeş memleket Hükümdarının okul gemimize şeref vermeleri imkânlarının araştırılması tabii olmuştur. Bunu temin için mevcut programda tarih ayarlamasından başka tadilâta lüzum olmayacağı da anlaşılmıştır.”*

Bu cevap üzerine CHP milletvekilleri ile, iktidarda bulunan DP milletvekilleri arasında Savarona'nın keyfi olarak kullanıldığına yönelik tartışmalar yaşanmıştır.

Bu seyrin bir diğer dikkat çekici yanı ise mezun olacak Harp Okulu öğrencilerinin mezuniyet törenleri 30 Ağustos 1955 tarihinde Barcelona'da yapılmış ve 58 kişi burada Teğmen rütbesi almıştır. Törene Türkiye'nin İspanya Büyükelçisi Feridun Cemal Erkin<sup>262</sup> de iştirak etmiştir.<sup>263</sup>

Savarona bu seyirde icra edilen faaliyetlerle ilgili sürekli Ankara ile yazışmalar yapmıştır. Liman ve seyir faaliyetleri ile 30 Ağustos'ta gemide yapılacak mezuniyet törenine yönelik hazırlıklar Deniz Kuvvetlerine her aşamada bildirilmiştir.<sup>264</sup>

Savarona, Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın davetlisi olarak 6-23 Ağustos 1956 tarihleri arasında ülkemizi ziyaret edecek olan Libya Meliki İdris El Sunusi'yi<sup>265</sup> Türkiye'ye getirmek üzere 70 DHO öğrencisi<sup>266</sup> ile 31 Temmuz 1956 tarihinde İstanbul'dan ayrılmıştır. 2 Ağustos'ta

<sup>261</sup> TBMM Tutanak Dergisi (28 Kasım 1955), Dönem:10, Birleşim:7, C.8, 169-171.

<sup>262</sup> Feridun Cemal Erkin: (1899-1980), Türk diplomat ve siyasetçidir. 1947'de Roma, 1948'de Washington, 1955'de Madrid, 1957'de Paris ve 1960'da Londra Büyükelçisi olmuştur. 1962 ve 1965 yılları arasında Dışişleri Bakanlığı görevinde bulunmuştur.

<sup>263</sup> Kutbay, *Anılarla 50. Yıl*, 152-173.

<sup>264</sup> T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030-01-0-0-57-351-9 (29.08.1955).

<sup>265</sup> Muhammed İdrîs b. Muhammed el-Mehdî b. Muhammed b. Alî es-Senûsî (1890-1983). Senûsî şeyhi, bağımsız Libya Devleti'nin ilk kralı (1950-1969).

<sup>266</sup> “Libya Meliki'nin Ziyareti”, *Cumhuriyet*, 1 Ağustos 1956.

Tobruk'a varan gemi El Sunusi'yi alarak 6 Ağustos'ta Gaziantep ve Gemlik muhripleri refakatinde İstanbul'a dönmüştür.<sup>267</sup>

Türkiye'de ziyaretini tamamlayan Libya Meliki'ni Beyrut'a götürmek<sup>268</sup> ve DHO'nun 74 öğrencisine açık deniz eğitimi yaptırmak üzere Kurmay Yarbay Necati Pınar komutasındaki Savarona, 20 Ağustos'ta seyre çıkmıştır.<sup>269</sup> Seyir kapsamında Trablus, Tulon, Cenova ve Malta liman ziyaretlerinden sonra 15 Eylül 1956 tarihinde İstanbul'a dönmüştür.<sup>270</sup>

Savarona, 1957 yılının 24 Temmuz'unda en bilindik seyrine çıkmıştır. Bu seyri çok bilindik yapan ise seyrin her aşamasının Fahri Çoker tarafından yazı ve fotoğraflarla kayıt altına alınması ve 2001 yılında kitap haline getirilmesi olmuştur. Seyir, 78 gün olan süresi ve 11 ayrı ülkenin ziyaret edilmiş olması açısından da dikkat çekicidir.

Seyir kapsamında Deniz Harp Okulunun 79 öğrencisine ilaveten, Edinburgh'da yapılan Müzik festivali ve Londra'da Woolwich'te yapılan askeri bandolar gösterisine katılmak üzere, 6 subay, 33 Kara Harp Okulu öğrencisi ve 80 kişilik Mehteran Takımı da gemide bulunmuştur. DHO öğrencileri haricindeki ekip 8 Ağustos 1957 tarihinde Edinburgh'da gemiden ayrılmış ve 17 Eylül 1957 tarihinde Londra'da tekrar gemiye katılmıştır.<sup>271</sup>

Bu seyre DHO öğrencisi olarak katılan Emekli Deniz Yüzbaşı Mehmet N. Taşdelen ile yapılan görüşmede bu seyrin neden planlandığına yönelik ifadeleri oldukça dikkat çekicidir:

*"Geleneksel "Edinburgh Festivali" yönetimi, o yılki etkinlikleri için Kara Harp Okulu gösteri takımı ile bizim dünyaca meşhur mehter takımımızı bir ay sürecek festivalde gösteriler yapmak üzere davet etmiş. Yaklaşık 70-80 kişinin ve her türlü teçhizatın uçakla gidiş- dönüş biletleri için gerekli parayı da peşinen göndermiş. O yıllarda ülkemiz o kadar büyük bir ekonomik sıkıntı içindeydi ki, oldukça büyük bir meblağ tutan o uçak parasını çok acil döviz ihtiyaçları için kullanıp, Edinburgh'a davet edilen ekipleri Savarona ile göndermek gibi ilginç bir yönetime başvurulmuştu."*<sup>272</sup>

Dolayısıyla, Savarona alındığı günden beri çok para harcandığı yönündeki eleştirilerin aksine bu sefer ülke ekonomisine katkıda bulunmuştur.

Bu seyirde gemi mevcudunun çok fazla olması, yaşam yerlerinin yeterli olmaması, protokol faaliyetlerinin yoğun olması gibi nedenlerle DHO öğrencileri yeterince eğitim yapamamıştır. Ancak bu seyirlerin gayelerinden biri olan, öğrencinin temsil yeteneğinin geliştirilmesi açısından oldukça faydalı bir seyir olmuştur.

<sup>267</sup> "Libya Meliki Bugün Geliyor", *Milliyet*, 6 Ağustos 1956.

<sup>268</sup> T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030-18-01-02-144-68-20 (18.08.1956).

<sup>269</sup> "Libya Meliki Gitti", *Milliyet*, 21 Ağustos 1956.

<sup>270</sup> "Savarona Okul Gemimiz Yurda Döndü", *Cumhuriyet*, 16 Eylül 1956.

<sup>271</sup> Çoker, *Deniz Harp Okulumuz*, 10.

<sup>272</sup> Emekli Yüzbaşı Mehmet N. Taşdelen ile 28 Mayıs 2021 tarihinde yapılan görüşme.

Savarona, 1959 yılının Haziran ayında 40 kişiden oluşan<sup>273</sup> stajyer Teğmenlerin eğitimleri maksadıyla Doğu Akdeniz’de eğitim seyri icra etmiştir. Seyir kapsamında Malta, Livorno ve Napoli limanları ziyaret edilmiştir.<sup>274</sup> 2 Haziran’da başlayan bu seyir sonunda, İtalya’da bulunan Cumhurbaşkanı Celal Bayar ve eşi Reşide Bayar 12 Haziran’da Napoli’den alınarak 15 Haziran’da İstanbul’a getirilmiştir.<sup>275</sup>

Daha önce 1. sınıfın sonunda, 1957 yılında Atlantik seyrine giden sınıftan 64 öğrenci, Harp Okulunun 4 seneye çıkarılması ve Açık Deniz Eğitimi seyrinin 3. sınıf sonunda yapılmasına karar verilmesi nedeniyle, 2 Eylül 1959 tarihinde bu kez İzmir, Pire, Tripoli, Suda/Girit, Magosa, İskenderiye ve Beyrut limanlarını ziyaret etmek üzere İstanbul’dan ayrılmıştır. Bu konuyla ilgili yaptığım görüşmede Emekli Yüzbaşı Mehmet Taşdelen şu açıklamayı yapmıştır: “Bizim sınıf Savarona ile ikinci defa eğitim seyrine çıkma şansı yakalamış ve 1959 yılında sırasıyla İzmir, Pire (Atina), Tripoli, Suda (Girit), Magosa, İskenderiye ve Beyrut limanlarını ziyaret etmek suretiyle 2. eğitim seyrini tamamlamıştı.”<sup>276</sup>

Bu seyrin en önemli özelliklerinden biri de 21 Eylül 1959 tarihinde Magosa liman ziyareti sırasında Kıbrıs Rumlarının lideri olan Makarios<sup>277</sup> ile Türklerin lideri olan Dr. Fazıl Küçük’ün<sup>278</sup> ve Rauf Denктаş’ın<sup>279</sup> gemiyi ziyaret etmesi olmuştur. Liman ziyareti maksadıyla Magosa’ya gelen Savarona’yı adada yaşayan Türkler çok coşkulu bir şekilde karşılamışlardır.<sup>280</sup>

Deniz Harp Okulu öğrencisi 106 stajyer Teğmen, 1 Eylül 1960 tarihinde Heybeliada’dan hareketle, 4 Eylül 1960 tarihinde Malta’ya varmıştır. Müteakiben Barcelona’ya,<sup>281</sup> intikal edilmiştir.

---

<sup>273</sup> “Savarona Dönerken Bayarı Getirecek”, *Cumhuriyet*, 4 Haziran 1959.

<sup>274</sup> “Savarona Akdenizde Geziye Çıkıyor”, *Cumhuriyet*, 2 Haziran 1959.

<sup>275</sup> “Celal Bayar İtalyadan Hareket Etti”, *Cumhuriyet*, 13 Haziran 1959.

<sup>276</sup> Emekli Yüzbaşı Mehmet N. Taşdelen ile 28 Mayıs 2021 tarihinde yapılan görüşme.

<sup>277</sup> III. Makarios (1913-1977), Kıbrıs Ortodoks Kilisesi başpiskoposu ve bağımsız Kıbrıs Cumhuriyeti'nin ilk cumhurbaşkanı. Kıbrıs'ın Yunanistan ile birleşmesi amacıyla başlatılan Enosis hareketinin önderleri arasında yer almıştır.

<sup>278</sup> Fazıl Küçük (1906-1984), Kıbrıs Türkü siyasetçi, gazeteci ve köşe yazarı. 1959 sonunda Kıbrıs Türkleri ile Kıbrıs Rumlarının ortak kurduğu Kıbrıs Cumhuriyeti'nin ilk Cumhurbaşkanı yardımcısı. Kıbrıs Türklerinin, Rauf Denктаş'tan önceki önderi

<sup>279</sup> Rauf Raif Denктаş (1924-2012), Kıbrıs Türkü siyasetçi ve yazardır. Denктаş, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin kurucusu ve ilk cumhurbaşkanıdır.

<sup>280</sup> “Savarona Magosa Limanında”, *Cumhuriyet*, 22 Eylül 1959.

<sup>281</sup> “Savarona Okul Gemisi Barselona Yolunda”, *Cumhuriyet*, 12 Eylül 1960.

1962 yılının Temmuz ve Ağustos aylarında ise 158 DHO öğrencisi İspanya, Fransa, İtalya, Yunanistan ve Malta limanlarına istinaden<sup>282</sup> açık deniz eğitimi maksadıyla seyir icra etmişlerdir.<sup>283</sup>

1963 yılında ise 330 Teğmenin iştirakiyle, Temmuz ve Ağustos aylarında sırasıyla, Pire, Napoli, Tulon (26 Temmuz), Barcelona, Cezayir (7 Ağustos), Malta<sup>284</sup> (11 Ağustos) ve Magosa (19 Ağustos) limanları açık deniz eğitimi kapsamında ziyaret edilmiştir.<sup>285</sup> Bu seyirde icra edilen Cezayir liman ziyaretinin özel bir önemi vardır. 1962 yılında bağımsızlığını kazanan Cezayir'e, NATO üyesi bir ülkenin gemisi tarafından yapılan bu ilk ziyaret oldukça gergin bir ortamda planlanmıştır. Dönemin Cezayir Büyükelçisi olan Semih Günver'in anlattıklarına göre; yeni kurulmuş Cezayir'in Dışişleri Bakanı olan Abdulaziz Buteflika<sup>286</sup> Türkiye'ye kırgın ve kızgın olduklarını belirttikten kısa bir süre sonra bu ziyaret icra edilmişti. Büyükelçi anılarında, ziyaretin soğuk bir havada başladığını ancak Savarona ile gelen öğrencileri gören Cezayir halkının coşkulu tezahüratlarda bulduklarını ve dostane ilişkilerin geliştirilmesi açısından ziyaretin başarılı bir şekilde tamamlandığını anlatmıştır.<sup>287</sup> Bu ziyaret de donanmanın diplomaside kullanımına güzel bir örnek teşkil etmektedir.

1963 yılında 1'inci sınıfı bitirerek 2'nci sınıfa geçen öğrenciler için planlanan seyirde liman ziyaretleri şu şekilde icra edilmişti: 3 Eylül Erdek, 6 Eylül İzmir, 10 Eylül Marmaris, 12 Eylül Alanya, 15-16 Eylül İskenderun ve Antakya, 17 Eylül Antalya, 18 Eylül Kekova Körfezi, 20 Eylül Kuşadası ve müteakiben İstanbul'a dönmüştür.

Öğrenciler eğitim maksadıyla, 22 Temmuz-27 Ağustos 1964 tarihleri arasında İtalya, Fransa, İspanya, Cezayir, Tunus ve Malta limanlarını ziyaret etmiştir.<sup>288</sup>

Savarona, 19 Temmuz-28 Ağustos 1965 tarihleri arasında sırasıyla; Venedik (24-26 Temmuz), Agosto (28 Temmuz-1 Ağustos), Cenova (3-6 Ağustos), Toulon (7-10 Ağustos), Barselona (11-16 Ağustos), Tunus (18-19 Ağustos), Tripoli (20-23 Ağustos), Malta (24-25 Ağustos) ve İstanbul (28 Ağustos) liman ziyaretlerini icra etmiştir. Bu seyirde icra edilen faaliyetler, 19 Temmuz 1965 tarihinde Deniz Eğitim Komutanı Amiral Kayacan'ın<sup>289</sup> gemiyi

---

<sup>282</sup> "Savarona Döndü", *Cumhuriyet*, 27 Ağustos 1962.

<sup>283</sup> Arıkan, *Atatürk'ün Yatı*, 109.

<sup>284</sup> "Savarona Maltada", *Cumhuriyet*, 12 Ağustos 1963.

<sup>285</sup> Bahattin Orhon, "Harb Okulumuzun 1963 Akdeniz Gezisi", *Donanma Dergisi*, 447 (Ekim 1964), 4-41.

<sup>286</sup> Abdülaziz Buteflika (1937-2021), Cezayirli siyasetçi. Buteflika, 1999-2019 yılları arasında 20 yıl boyunca Cezayir Cumhurbaşkanlığı yapmıştır. 1963-1979 yılları arasında Dışişleri Bakanlığı yapmıştır.

<sup>287</sup> "Savarona'nın Ziyareti ile Aradaki Buzlar Çözüldü", *Cumhuriyet*, 13 Ekim 1983.

<sup>288</sup> "Savarona Okul Gemisi Akdeniz'e Hareket Etti", *Cumhuriyet*, 23 Temmuz 1964.

<sup>289</sup> Mehmet Kemal Kayacan (1915-1992), Türk asker ve siyasetçi. 7. Deniz Kuvvetleri Komutanı'dır. XVI. Dönem Ankara Milletvekiliği yapmıştır. 29 Temmuz 1992 tarihinde Göztepe'deki evinde 3 Devrimci-Sol militanın silahlı saldırısı sonucu şehit edilmiştir.

uğurlaması ve öğrencilere hitabı ile başlamıştır. Kayacan konuşmasında özetle bu yılki tatbikatın başarılı geçmesi için ellerinden gelen çabayı gösterdiklerini belirtmiştir. Gemi Komutanı Albay Turgut Doğu da yaptığı konuşmada “Eğitim, öğrenci, öğretmen, idareci ve eğitim mahalli olarak düşünülmelidir. Bunlardan herhangi birinde vücuda gelecek zafiyet doğruca eğitimin sonucuna tesir eder. Görevli bütün arkadaşlarım bu andan itibaren geminin malı olmuşlardır. Ve tatbikatın başarılı geçmesi bütün arkadaşlarımın çok yorulmaları ile kabil olacaktır.” diyerek personeline ve eğitime katılacak 130 DHO öğrencisine başarılar dilemiştir. Gerçekten de eğitimin başladığı günden bittiği güne kadar yoğun eğitim faaliyetleri icra edilmiştir. Bu seyirde, geçilen deniz alanları ve ziyaret edilen limanların deniz harp tarihi açısından önemini öğrencilere anlatarak, öğrencilerin kültür seviyelerinin artırılması maksadıyla gemi personeli Güverte Yarbay Rasim Örnek görevlendirilmiştir. Bu bilgilerin hazırlanarak öğrencilere anlatılabilmesi maksadıyla da “Savarona Gazetesi” isimli bir gazete hazırlanmıştır.<sup>290</sup> Seyirde gemide yapılan uygulamalı eğitimler kadar ve ziyaret edilen limanlardaki faaliyetler öğrencilerin gelişimine katkı sağlamıştır.

Gemi Komutanı Albay Turgut Doğu komutasındaki Savarona 1966 yılında Cezayir limanını<sup>291</sup> ziyaret etmiştir.<sup>292</sup>

1967 yılında ise, Mısır ile İsrail arasında yaşanan ve tarihe 6 Gün Savaşları<sup>293</sup> olarak geçen savaş nedeniyle yurt dışı seyri planlanmadığından, Hopa’dan İskenderun’a kadar Türkiye sahillerine istinaden eğitim seyri icra edilmiştir.

1968 yılında da Toulon-Fransa ve İtalya sahilleri Savarona’nın seyahat planında yer almıştır.<sup>294</sup> 27 Ekim 1968 tarihinde Charles De Gaulle<sup>295</sup> İstanbul’da Savarona’yı ziyaret etmiştir.<sup>296</sup> Ziyaret kapsamında öğle saatlerinde Dolmabahçe’den Savarona’ya geçen Fransız Cumhurbaşkanı De Gaulle İstanbul Boğazında bir gezinti yapmıştır.<sup>297</sup>

Savarona’nın uzun seyirlerinden bir tanesi de 1969 yılında icra edilmiştir. bu seyir kapsamında Deniz Harp Okulu öğrencileri, 20 Temmuz-20 Ağustos tarihleri arasında, sırasıyla;

---

<sup>290</sup> Rasim Örnek, “Savarona ile Yapılan 1965 Yılı Açık Deniz Tatbikatı İzlenimleri”, *Donanma Dergisi*, 452 (Ocak 1966), 17-58.

<sup>291</sup> Arıkan, *Atatürk’ün Yattı*, 109.

<sup>292</sup> “Armağanımız”, *Cumhuriyet*, 27 Temmuz 1966.

<sup>293</sup> 5 Haziran-10 Haziran 1967 tarihleri arasında İsrail ile Arap komşuları Mısır, Ürdün ve Suriye arasında başlayan ve 6 gün süren savaşa verilen addır. Arap İttifakı’na Irak, Suudi Arabistan, Sudan, Tunus, Fas ve Cezayir de asker ve silah yardımıyla katılmışlardır. Savaş sonunda kazanan İsrail olmuştur. ([https://tr.wikipedia.org/wiki/Altı\\_Gün\\_Savaşı](https://tr.wikipedia.org/wiki/Altı_Gün_Savaşı) Erişim 12.07.2022)

<sup>294</sup> “Savarona”, *Cumhuriyet*, 7 Ağustos 1968.

<sup>295</sup> Charles André Joseph Marie de Gaulle (1890-1970), Fransız asker ve siyasetçidir. 1959-1969 yılları arasında Beşinci Fransa Cumhuriyeti’nin ilk başkanlığını yapmıştır.

<sup>296</sup> “De Gaulle’ün Ziyaret Programı Açıklandı”, *Cumhuriyet*, 23 Ekim 1968.

<sup>297</sup> Merkez Dairesi, “Sayın Fransa Cumhurbaşkanı De Gaulle’un Türkiyeyi Ziyaretlerinde Savarona Okul Gemisiyle Boğaz Gezintileri”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 464 (Ocak 1969), 67-70.

Tripoli (23 Temmuz), Tunus (17 Temmuz), Cartagena (31 Temmuz), Barselona (4 Ağustos), Cenova (12 Ağustos), Marsilya (18 Ağustos) limanları ziyaretini tamamladıktan sonra 20 Ağustos'ta İstanbul'a dönmüştür. Eğitim seyri için öğrencilerin uğurlanması esnasında Deniz Eğitim Komutanı tarafından öğrencilere hitaben bir konuşma yapılmış ve konuşmada özetle, bu eğitimin mesleki yönden öneminin yanı sıra her bir öğrencinin yurdumuzu ve Türk Deniz Kuvvetlerimizi temsil etmesi açısından da önemli olduğu belirtilmişti.<sup>298</sup>

1773 yılında Cezayirli Gazi Hasan Paşa tarafından kurulan Deniz Harp Okulu'nun 200'üncü yılı kutlamaları kapsamında 1 Ağustos 1973 tarihinde Savarona'da büyük bir balo düzenlenmiştir.<sup>299</sup>

Yapılan incelemeler sonucu tespit edilebilen son eğitim seyrine 18 Temmuz 1976 tarihinde<sup>300</sup> çıkmıştır. Bu dönemde çok fazla bakım ve onarıma ihtiyaç duyan Savarona'nın yerine yeni bir okul gemisi tedariki yapılmıştır. 9 Kasım 1976 tarihinde Almanya'da, yeni okul gemisi görevi icra edecek TCG Cezayirli Gazi Hasan Paşa (I) gemisi için sancak çekme töreni yapılmıştır.<sup>301</sup>

Savarona, 3 Ekim 1979 tarihinde Heybeliada açıklarındayken makine dairesinde çıkan büyük yangın<sup>302</sup> nedeniyle uzun süre onarım görmek zorunda kalmıştır. Yangında ölen kimse olmamıştır. Savarona 10 Ekim 1979 tarihinde onarım maksadıyla Gölcük Tersanesine alınmış ve geçirdiği kapsamlı tadilat ve büyük onarımı müteakip Temmuz 1980 ayında öğrencilerin eğitim seyirlerine başlamak üzere teslim edilmiştir.<sup>303</sup>

Deniz Lisesi öğrencilerinin uygulamalı deniz eğitimleri kapsamında Marmara Denizi'nde icra edilen seyirde, 27 Temmuz 1981 tarihinde Çanakkale'ye liman ziyareti gerçekleştirilmiştir.<sup>304</sup>

1980 yılının Ağustos ayından 1986 yılının Mart ayına kadar hizmette tutulan Savarona, ekonomik ömrünü tamamlamış olması gerekçesiyle 21 Mart 1986 tarihinde hizmet dışına bırakılarak Gölcük Tersanesi Komutanlığına küçük bir müfreze ile koruma altına alınmıştır.<sup>305</sup>

---

<sup>298</sup> "T.C.G. Savarona Okul Gemisinin Akdeniz Gezisi", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 467 (Ekim 1969), 66-69.

<sup>299</sup> Bali, *Savarona*, 161.

<sup>300</sup> Arıkan, *Atatürk'ün Yatı*, 109-110.

<sup>301</sup> Çelik, Yüceliş, *Cumhuriyet Donanması*, 181.

<sup>302</sup> "Savarona Gemisi Heybeli Önlerinde Yandı", *Cumhuriyet*, 4 Ekim 1979. Yangın ve yangından sonra yaşanan süreç ile ilgili detaylı bilgiler için Bkz. Arıkan, *Atatürk'ün Yatı*, 111-117.

<sup>303</sup> *Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi 1926-1999*, Deniz Kuvvetleri Yayını, 1999, 77. Onarımın tamamlandığı tarih konusunda Arıkan tezinde 27 Ağustos 1980 tarihini belirtmektedir.

<sup>304</sup> "Savarona", *Cumhuriyet*, 28 Temmuz 1981.

<sup>305</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, (24 Mayıs 1989), Dönem:18, Birleşim:92, C:27, 414-415.

*TBMM Tutanak Dergisi*, (9 Şubat 2010), Dönem:23, Birleşim:58, C:60, 366-368.

Savarona, 27 Temmuz 1986 tarihinde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı envanterinden çıkarılmıştır.<sup>306</sup>

Atatürk'ün mirası sıfatıyla her dönem Deniz Kuvvetlerinde el üstünde tutulmuş, personelin görev yapmak için can attığı<sup>307</sup> bir gemi olmuştur. Savarona'da 1951'den 1986'ya kadar yaklaşık 4000'e yakın deniz subayı eğitilmiş,<sup>308</sup> ilk deniz tecrübelerini bu gemide kazanmıştır.

Savarona'nın Deniz Kuvvetlerine teslim edilmesinden, hizmet dışına bırakılmasına kadar icra ettiği tüm seyirler, elde edilebilen kaynakların taranması sonucu bir tablo haline getirilmiş ve Ek-13'te sunulmuştur. Bu tablonun, Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü envanterinde bulunan gemi jurnalleri ve belgelerle zenginleştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

### 3.3 Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Envanterinden Çıkarıldıktan Sonra Savarona

Savarona, okul gemisi olarak kullanılmasına son verildikten ve Deniz Kuvvetleri envanterinden çıkarıldıktan sonra uzunca bir süre atıl kalmıştır. Tıpkı Atatürk'ün vefatından okul gemisi olarak kullanılmaya başladığı zamana kadar geçen sürede ortaya atılan teklifler gibi zaman zaman farklı kullanım önerileri dillendirilmiştir. Genel olarak yatın turizme kazandırılması düşünülmüştür.

Savarona'nın hurda olmasını istemeyen işadamı Sakıp Sabancı kısmi müze ve kısmi turizm işletmesi yapılmak üzere yata talip olmuştur.<sup>309</sup> Sabancı, yatı Deniz Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı adına almak istediklerini açıklamış ancak bu satış gerçekleşmemiştir.

Başbakan Turgut Özal'ın yatı tadil ederek Başbakanlık yatına dönüştürmeyi düşündüğü dönemin gazetelerinde haber yapılmıştır.<sup>310</sup> Haberde Özal'ın yeni bir yat alınabileceğini veya Savarona'nın yapılacak tadilat sonrasında kullanılabileceğini söylediği aktarılmaktadır.

Yat Gölcük açıklarında, alt güvertelerinin su alması nedeniyle haftada bir biriken sular tahliye edilmek suretiyle beklerken işadamı Kahraman Sadıkoğlu yatı satın alarak turistik maksatlı kullanmak istediğini bildirmiştir. Deniz Kuvvetlerinin turistik amaçlar doğrultusunda kullanılmak istendiği gerekçesiyle yatı vermeyi kabul etmemesi neticesinde, Sadıkoğlu talebini, dönemin Milli Savunma Bakanı Ercan Vuralhan aracılığıyla Başbakan Turgut Özal'a iletmıştır. Yatın, Milli Savunma Bakanlığı tarafından Kültür ve Turizm Bakanlığına devredilmesine<sup>311</sup> ve

<sup>306</sup> İ.Bülent Işın, *Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi 1923'ten 2005'e*, İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2006, 86.

<sup>307</sup> Erbil, *Bahriyede*, 196.

<sup>308</sup> Cem Gürdeniz, "Atatürk'ün En sevdiği Gemi: Savarona", *Yeni Deniz Mecmuası*, 21 (Temmuz 2021), 11.

<sup>309</sup> "Sabancı Savarona'ya Arka Çıktı", *Cumhuriyet*, 14 Ekim 1986.

<sup>310</sup> "Özal'a Ege'de Yazlık Aranıyor", *Cumhuriyet*, 3 Nisan 1988.

<sup>311</sup> "Savarona Protokol Yatı", *Cumhuriyet*, 1 Haziran 1988.

daha sonra Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından açılacak ‘Yap-İşlet-Devret’ modeli bir ihale ile turizme kazandırılmasına<sup>312</sup> ve ihtiyaç halinde de yabancı devlet başkanlarının ağırlanmasına karar verilmiştir.<sup>313</sup>

İşadamı Kahraman Sadıkoğlu, 10 Mayıs 1989 tarihinde yapılan ve Japon ortakları ile birlikte katıldığı ihalede, Gemi Kurtarma Denizcilik Limited Şirketi adına, 19 Mayıs 1989 tarihinden itibaren 49 yıllığına yatın işletme haklarını satın almıştır.

Dönemin İstanbul Milletvekili Mustafa Sarıgül tarafından 24 Mayıs 1989 tarihli oturumda Kültür Bakanı Namık Kemal Zeybek’in yanıtlanması istemiyle bir soru önergesi verilmiş ve Savarona’nın sivil bir işletmeye verilmesi işleminin durdurularak müze yapılması talep edilmiştir. Bu talep Kültür Bakanı tarafından aşağıdaki şekilde cevaplanmıştır;

*“Sözü edilen gemi, fizikî ve ekonomik ömrünü tamamlaması nedeniyle 21.3.1986 tarihinde Deniz Kuvvetleri Komutanlığınca hizmetten çıkarılarak Gölcük Askerî Tersanesinde küçük bir müfreze ile koruma altına alınmış ve daha sonra müze olarak kullanılmak üzere Bakanlığımıza devri uygun görülmüş, ancak yapılan toplantılar ve değerlendirmeler sonucunda; bakım onarım ve işletme giderlerinin çok yüksek olacağı kanaatine varıldığından geminin Bakanlığımızca müze olarak kullanılmasının mümkün olamayacağı görüşüne varılmıştır. Bu neticeden sonra sözü edilen Gemi, Maliye Bakanlığı Millî Emlâk Genel Müdürlüğüne devredilmiştir. Millî Emlâk Genel Müdürlüğüne, bahsi geçen gemi 10.5.1989 günü, "Restore et-işlet-devret" modeli ile ihaleye çıkarılmıştır.”*

Buna göre geminin müze yapılamamasına gerekçe olarak işletme maliyeti gösterilmiştir. Fakat günümüzde dahi Türk halkının Dolmabahçe Sarayı, Anıtkabir gibi Atatürk ile ilişkili yerlere gösterdiği yoğun ilgi düşünüldüğünde cüzi bir müze giriş ücretinin bile işletme maliyetini karşılayabileceği düşünülebilir.

Bakan verdiği cevapta, ihalenin şartnamesinde yer alan bazı detaylardan da bahsetmiştir. Buna göre şartnamede şu kesin hususlar yer almaktadır;

*“Geminin adı, dış görünüşü hiçbir şekilde değiştirilmeyecektir. Gemi yalnızca tarihî geçmişine uygun olarak turizm amaçlı gezinti gemisi olarak kullanılacak ve hak süresince bu amaç hiçbir şekilde değiştirilmeyecektir. Geminin amaç dışı veya tarihî geçmişi ile bağdaşmayacak örf ve adete aykırı şekilde kullanıldığı tespit edildiği takdirde hak iptal edilecektir. Gemideki Atatürk’ün Kamarası ve. müstemilatı aslına uygun olarak restore edilecek ve müze olarak kullanılacaktır. Kamaranın ve içindeki eşyaların restorasyon projesi Kültür Bakanlığı'nın onayına sunulacak ve hak süresince bu bölüm yolcu ve personel tarafından kullanılmayacaktır.”<sup>314</sup>*

Şartnamenin özel hükümler bölümünde, yatın Atatürk ile ilişkilendirilen bölümlerinin özellikle korunmasına çalışıldığını göstermektedir.

<sup>312</sup> “Savarona Turizmde”, *Cumhuriyet*, 27 Nisan 1989.

<sup>313</sup> “Savarona’nın Yolları Taştan”, *Cumhuriyet*, 30 Mayıs 1988.

<sup>314</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, (24 Mayıs 1989), Dönem:18, Birleşim:92, C:27, 414-415.

Savarona'nın tarihine yakışır bir şekilde müze yapılarak gelecek kuşaklara bırakılabilmesine yönelik çaba gösteren pek çok kişi ve kurum daha olmuştur. Bunlardan en dikkat çeken Emekli Kurmay Albay Süreyya Kıvılcım'dır. Kıvılcım bizzat dönemin Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreteri Orgeneral Sedat Güneral'a, dönemin Genelkurmay Başkanı Orgeneral Necip Torumtay'a mektuplar yazarak, Savarona'nın bir iş adamına satışının durdurularak müze yapılması için girişimde bulunmalarını rica etmiştir. Kıvılcım mektuplarında Atatürk'ün emaneti olan yatı koruyamamanın utancını yaşadığını belirtmiş fakat çabaları sonuçsuz kalmıştır.<sup>315</sup>

Savarona yatı 2010 yılında da TBMM gündemine gelmiştir. Bu sefer Zonguldak Milletvekili Ali İhsan Köktürk Kültür Bakanı tarafından yanıtlanmak üzere verdiği yazılı soru önergesi ile; Savarona ile ilgili basında çıkan haberlerden rahatsızlık duyup duymadığını, Atatürk'ün hatıratının özel şahıslara satılması konusundaki düşüncelerini ve Savarona'nın müzeye dönüştürülmesi ile ilgili çalışmaları olup olmadığını sormuştur. Kültür Bakanı Ertuğrul Günay sorulara verdiği yanıtta: *“Devlet İhale Kanunu'nun 50 ve 51'inci maddeleri gereğince 18/06/1989 tarihinde 49 yıllığına Armatör Kahraman Sadıkoğlu'na kiralanan yat, devredilmeden önce içinde yer alan kültür varlıkları ve Atatürk'ün kullandığı eşyalar Deniz Müzesi ile Milli Emlak Müdürlüğüne devredilmiştir. Ulu Önder Atatürk'ün yatı olarak bilinen Savarona Gemisine ait taşınabilir nitelikteki 56 adet eser (telefon, sehpa, paravan, koltuk, ayna, satranç masası, koltuk vb.) ise 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu kapsamında envanterlik eser olarak değerlendirildiğinden Kocaeli Müzesine nakledilmiş, tasnif ve tescili yapılarak envantere kaydedilmiştir.”*<sup>316</sup> diyerek Atatürk'ten hatıra eserlerin satılmadığını müzeye kaldırıldığını söylemiştir. Ayrıca açıklamasının devamında *“Savarona Yatının kiralınması hem Devlet hem de kiralayan açısından çeşitli hak ve yükümlülükler doğurmuş olup Yatın ne şekilde değerlendirileceği konusu, kiralama sözleşmesine konu sürecin sonunda değerlendirilebilecek bir konudur.”* demek suretiyle sözleşme süresi tamamlanmadan herhangi bir girişimde bulunmayacaklarını açıklamıştır.

Savarona, 9 Temmuz 1992 tarihinde, 3 yıl süren ve 182 milyar TL'ye mal olan onarımını müteakip, Cumhurbaşkanı Turgut Özal'ın da katıldığı bir resepsiyonla turizmin hizmetine sokulmuştur.<sup>317</sup>

<sup>315</sup> “Savarona Mektupları”, *Cumhuriyet*, 30 Haziran 1989.

<sup>316</sup> *TBMM Tutanak Dergisi*, (9 Şubat 2010), Dönem:23, Birleşim:58, C:60, 366-368.

<sup>317</sup> “Savarona'nın Açılışı Özal'dan”, *Cumhuriyet*, 9 Temmuz 1992.

Yatın bir işletme olarak kullanılması yerine Atatürk'ün hatırasına hürmeten müze haline getirilmesine yönelik milletvekilleri, aydınlar, sivil toplum kuruluşları gibi kişi ve kurumlar tarafından çeşitli girişim ve önerilerde bulunulmuştur.

Yat, turizmin hizmetine alındığı 9 Temmuz 1992 tarihinden itibaren güvertesinde Ferrari otomobil sergilemek de dahil<sup>318</sup> pek çok etkinlikte kullanılmıştır.<sup>319</sup> Yatı 49 yıllığına kiralayan iş adamı Kahraman Sadıkoğlu, yatın uluslararası denize elverişlilik belgesi<sup>320</sup> alamaması nedeniyle yatı uluslararası seyirlerde kullanamamıştır. Bu nedenle zarar etmeye başlayan yata ait hisselerinin bir kısmını Japon ortağına devrederek yattaki hisse oranını %50'den %15'e düşürmüştür.<sup>321</sup> Bu dönemde yatı tekrar devlete satmanın yollarını aramaya başlamıştır.<sup>322</sup>

Yatta fuhuş yapıldığı iddiasıyla<sup>323</sup> baskın yapılmasının ardından kamuoyunda artan tepkiler nedeniyle dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan'ın talimatı doğrultusunda Kültür Bakanı Ömer Çelik, Kahraman Sadıkoğlu ile bir görüşme gerçekleştirmiştir.<sup>324</sup> Bu görüşmede yatın öncelikle yabancı devlet adamlarının ağırlanması ve daha sonra da müze olarak kullanılması maksadıyla tekrar devlet tarafından satın alınması hususları görüşülmüştür.<sup>325</sup>

2013 yılında Kültür Bakanlığına devredilen yat. 2014-2019 yılları arasında Cumhurbaşkanı tarafından çeşitli etkinliklerde kullanılmıştır. 2016 yılında, bakım ve işletme maliyetlerinin Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından karşılanabileceği gerekçesi ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığına teslim edilmiştir. Yat halihazırda İstanbul Tersanesi Komutanlığında bulunmaktadır.<sup>326</sup>

#### **3.4 Savarona'da Uygulamalı Eğitim Gören Personel Görüş ve Hatıraları**

Deniz Harp Okulunda, Deniz Lisesinde ve Deniz Astsubay Hazırlama Okulunda eğitim gören ve Savarona ile açık Deniz Eğitime katılmış olan emekli Deniz Kuvvetleri personeli ile görüşerek bir sözlü tarih çalışması yapmak üzere 13 sorudan oluşan liste hazırlanmıştır. Sorular

<sup>318</sup> “Ünlü Pilot Niki Lauda, Ferrari'yi Tanıttı”, *Cumhuriyet*, 26 Mayıs 1995.

<sup>319</sup> Arıkan, *Atatürk'ün Yatı*, 120-128.

<sup>320</sup> Denize Elverişlilik Belgesi: Geminin boyutları, ana makine bilgileri, makinenin günlük tüketimi gibi bilgiler mevcuttur. İdare tarafından verilen sefer bölgeleri mevcuttur. Can kurtarma donanımı ve yangın tertibatı hakkında bilgiler mevcuttur. (<https://www.denizcilikbilgileri.com/ticari-gemilerde-bulunmasi-gereken-ana-sertifikalari>/ Erişim 27.11.2022.)

<sup>321</sup> “Sadıkoğlu'nun Baş Savarona'dan Dolayı Büyük Dertte”, *Cumhuriyet*, 14 Aralık 1995.

<sup>322</sup> “Savarona Türk Karasularında Hapis”, *Cumhuriyet*, 6 Aralık 1995.

<sup>323</sup> “Savarona Yatında Skandal”, *Cumhuriyet*, 29 Eylül 2010. Arıkan, *Atatürk'ün Yatı*, 130.

<sup>324</sup> Arıkan, *Atatürk'ün Yatı*, 132.

<sup>325</sup> <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/ataturk-un-yati-savarona-icin-teklif-gitti-24677919> Erişim 20.08.2022.

<sup>326</sup> <https://www.sozcu.com.tr/2019/gundem/savarona-artik-mehmetciye-emanet-5324795/> Erişim 22.08.2022.

sorular ile özellikle Savarona'nın eğitim gemisi olma sıfatını ne derece taşıdığı ve öğrenciler için faydalı olup olmadığı belirlenmeye çalışılmıştır.

Emekli olmuş ve öğrencilik döneminde Savarona ile açık deniz eğitimine katılmış 12 personel tarafından sorulara verilen cevaplar ile bugüne kadar basılı olarak veya sosyal medyada anılarını yayınlamış personelin hatıralarından faydalanarak hazırlanan Savarona ile ilgili görüş ve hatıralar bu bölümde yer almaktadır.

### **Emekli Deniz Yüzbaşı Mehmet N. Taşdelen'in cevapları ve anıları:**<sup>327</sup>

#### 1. Açık Deniz Eğitimine hangi tarihte katıldınız?

*“1958 yılına kadar, Deniz Harp Okulu 1'inci Sınıf öğrencileri eğitimlerini tamamladığında, yaz aylarında Savarona ile Açık Deniz Seyir Eğitimine çıkardı. Biz ilk seyrimizi 1957 yaz aylarında (24 Temmuz-11 Ekim) arasında yapmıştık. Gösteri yapmak üzere Edinburg Festivaline davet edilen Kara Harp okulundan bir gösteri takımı ve bir tören bandosu ile tarihi mehter takımını Edinburg'a götürüp, bir ay süren bu festival sonunda onları tekrar yurda getirmek gibi çok özel bir görev de Savarona'ya yüklendiğinden, bu seyir tam 80 günde tamamlanabilmişti. Geminin iase ve ibate imkanlarının çok üzerinde (yaklaşık 100-120 kişilik Edinburg ekibiyle birlikte) kişinin katıldığı bu seyirde inanılmaz sıkıntılar çekilmişti. Özellikle Edinburg'a gidiş ve oradan dönüş seyirlerinde tam bir yokluk ve imkânsızlık içinde yaşamıştık. 24 Temmuz'da başlayan o seyrimizde, ilk liman olan Gibraltar'dan başlayarak Plymouth, Edinburg, Oslo, Kopenhag, Stockholm, Flensburg, Kiel, Hamburg, Amsterdam, Londra, Gibraltar, Kazablanka (Rabat), Cezayir, Tunus, Trablusgarp, Bingazi ve Derne limanları ziyaret edilerek, 11 Ekim'de Heybeliada'da son bulmuştu. 80 gün süren bu seyir, tam anlamıyla bir “Devr-i Kuzey Avrupa ve Afrika” şeklinde tanımlanabilirdi.*

*1959 yılında, Deniz Harp Okulu öğrencilerinin seyir ve makine eğitimlerini yeterli seviyede edindikten sonra Açık Deniz Eğitimine çıkmalarının daha uygun olacağı düşünülerek, o yıl Deniz Harp Okulu 3'üncü sınıfını bitirip 4'üncü sınıfa geçenlerin Savarona ile eğitime çıkması kararlaştırılmış ve şans eseri olarak bizim sınıf ikinci kez ve Teğmen rütbesiyle o eğitime çıkmıştı. Bu seyirde, İzmir, Pire, Girit (Hanya), Beyrut, İskenderiye ve Kıbrıs'ın Magosa limanları ziyaret edilmişti. Yeni kurulan Kıbrıs Cumhuriyeti'ni ilk defa ziyaret eden Türk askeri birliği olarak, Magosa'da kaldığımız günlerde çok özel ve ilginç anılar yaşamıştık.*

2. Gemide eğitim seyirleri süresince, gemi personeli ile ilişkileriniz nasıldı? Size karşı tutumları nasıldı?

<sup>327</sup> Emekli Yüzbaşı Mehmet N. Taşdelen ile 28 Mayıs 2021 tarihinde yapılan görüşme.

*İlk seyrimizde henüz 1'inci sınıfı bitirmiş Deniz Harp Okulu öğrencisi olarak fazla bir seyir ve makine bilgimiz olmadığından, bir şeyler öğrenmeye çok hevesliydik. Ama anormal derecede kalabalık yüzünden gemi personeli bizimle eğitim anlamında ilgilenmeye pek fırsat bulamamıştı. Okuldan bize yardımcı olabilecek hiçbir öğretmen ve subay o seyre katılmadığından, maalesef eğitim seyrinden çok faydalandığımız söylenemez. Seyir ve makine vardiyalarında, nöbette olan vardiya subaylarının anlattıklarıyla yetinmek zorunda kalmıştık. Ancak Edinburgh'ta açıktan seyre katılan kafileleri boşaltıp, dönüşte tekrar gemiye katıldıkları bir aylık süre boyunca gemi personeli bizim eğitimimize daha faydalı katkılarda bulundu ve böylece amaçlanan tecrübeyi kazanmış olduk.”*

*O ikinci seyrimizde, teğmen rütbesiyle subay olarak daha bilgili ve tecrübeli olarak katıldığımız için o seyrin daha faydalı olduğunu söyleyebilirim. O seyir, eğitim amacının dışında, ülkemizin Kıbrıs ile ilgili hak ve menfaatlerine verdiği önemi göstermek amaçlı olduğundan, bu konuda fazlasıyla başarılı olmuştur. Yaptığımız birçok parlak tören ve etkinlikle, oradaki soydaşlarımızın moralini ve güvenini fazlasıyla artırdığımızı inanıyorum.*

3. Açık Deniz Eğitimleri için Savarona'nın imkân ve kabiliyetlerinin yeterli olduğunu düşünüyor musunuz? Geminin mevcut imkân ve kabiliyetlerinden tam olarak faydalandığınızı düşünüyor musunuz?

*Herkesin bildiği gibi, Savarona çok zengin bir Amerikalı hanımın, sırf kendi zevki ve keyfi için çok özel inşa ettirdiği devrinin en lüks yatlarından biriydi. Bütün dizaynı bu amaca göre tasarlanıp inşa edildiğinden, onun denizcilik konusunda eğitime uygun duruma getirilmesi adeta imkânsız olduğu kadar gereksizdir de. Harp gemilerinde görev yapacak öğrencilerin, o gemilerdeki şartlar içinde açık deniz eğitimine çıkarılmaları gerekir ve bu yanlışlıktan sonunda dönülmüştür. Üzerinde bir selamlama topu ve iki göstermelik uçaksavar silahı olan Savarona'da hangi silah eğitimi yapılabilir ki? Harp gemilerimizin artık çoğu motorlu makineler ile donatılmışken, buhar gücüyle hareket eden Savarona'da nasıl bir makine eğitimi verilebilir ki? SHM'si<sup>328</sup> olmayan, doğru dürüst bir radarı, sonarı ve her türlü modern seyir cihazları olmayan bir gemide nasıl bir seyir ve harekât eğitimi verilebilir ki? En önemli eksikliklerinden biri de, Savarona'nın çok az sayıda personel için yapılmış olan kısıtlı sayıdaki kamaralarında ve koğuşlarında yüzlerce öğrenciyi nasıl yerleştireceksiniz ve onların iâşesini hiç aksatmadan nasıl sağlayacaksınız? Tek cümleyle, Savarona'nın uzun yıllar Deniz Harp*

---

<sup>328</sup> SHM: Savaş Harekât Merkezi

*Okulu öğrencilerinin Açık Deniz Eğitimi için kullanılması büyük hataydı ve sonunda bu yanlışlıktan dönülmesi çok iyi olmuştur.*”<sup>329</sup>

*xcvdZ “Suallerinden şifahen bahsetmek istediklerim, yemek düzenini anlatacağım tam bir rezalet yani inanılmaz ama bunda o seyir için konuşuyorum tabi tam bir rezalet. Şundan dolayı, biliyorsunuz geminin bir istiap haddi var. Personel, bizler 87 kişiydik galiba, 120 tane mehteran gerisi Kara Harp Okulu gösteri takımı bando falan 123 kişi vardı ekstradan. Bir de turist dediğimiz birtakım kimseler vardı. Onlar geldi tabi bütün subay kamaraları falan onlara tahsis edildi. Biz, 39’lu kamara vardır başaltında tam zincirlikle bitişiktir o, zincirler biliyorsunuz her limana girişte demirlemede şakır şukur. 39’lu koğuş derdik. Orda ranzalar vardı 10-15 kişilik. Bir de sağda solda bulduğumuz her tarafta hamaklar gerildi. Yerde 10-15 kişi yatıyordu. Bir kamarada, bir subay kamarasında 3-4 kişi nasıl yatıyor. Birisi yerde, birisi koltukta birisi şeyde öyle gittik. Dolayısıyla o sıkıntı içinde neden dolayı yer az.*

*Yemekler ayrı rezaletti. Bakır kupalarla çay içiyorduk. Bakır kupalarla ve yeni bir şey yok. Ortalıkta 7-8 tane kupa var o yemek yediğimiz yerde. Yeni bir şey yok ortalıkta 8-10 tane kaç kişi olursa içen kupayı bırakıyor ve arkasından gelen içiyor. Öyle semaverle falan değil, büyük tencerelerle ortaya geliyor demlenmiş olarak kupayı daldırıp alıyoruz, öyle içiyorduk yani, inanılır gibi değil. Yemekler ortaya böyle konuluyor herkese bir tabak düşüyor, herkes o tabağa iki kap yemek üç kap yemek neyse aynı tabakta yiyoruz filan bir rezalet vardı. Ama İstanbul’dan kalkıp Edinburgh’a gidene kadar. Yani o ekstradan mehter takımı falan varken. Onlar indiler Edinburgh’ta bir ay kaldılar gösteri yaptılar. Biz gittik Oslo, Kopenhag falan bütün o Kuzey memleketleri dolaştık. Dönüşte Londra’dan onları aldık. Gene aynı sıkıntı başladı. Bu sefer bir de şey kattılar bize, gösteriyi çok beğenmiş Arap ülkeleri hükümete müracaat etmişler, bize de gelsinler diye. Haydi aldık Casablanca, Landock, Fas, Cezayir, Tunus ve Libya’da 3 ayrı limana uğradık. Müthiş eziyetler, her limanda gidiyoruz gösteri yürüyüşleri, her limanda bir sürü angarya şeyler, o kısımları çok kötüydü ama bizim 40 günlük Kuzey ülkelerini dolaşmamız hayatta olabilecek en güzel seyirdi.*

*Şartlar normale döndü yani yemek içmek normale döndü. Yeme içme olduğu kadar kıyafetlerimiz de güzel düzgün oldu, ütülendi. Ve güzel ülkemizi çok güzel temsil ettik. Yeme içme nasıldı diye sualiniz vardı onları anlatıyorum.*

*Ama burada hiç kimsenin hatası yok tamamen şartlardan doğan bir müşkülât.*

---

<sup>329</sup> Buraya kadar olan bölüm Sayın Mehmet N. Taşdelen tarafından yazılı olarak cevaplandırılmış, müteakip bölüm ise 28 Mayıs 2021 tarihinde pandemi koşulları nedeniyle telefon ile görüşmek suretiyle yapılmıştır.

*Neden olduğunu biliyorsunuz değil mi? Edinburgh teklifi niye geldi. Çok beğenmişler bizim bir yerde görmüşler Kara Harp Okulunun gösteri takımı var, silahla birtakım gösteriler yapıyor. Boru-trampet takımıyla vs, mehter takımını da görmüşler, Edinburgh'a davet etmişler. Davet edince bizimkiler de gelemeyiz biz çok pahalı falan deyince uçak biletini gidiş-dönüş ücretini yollamışlar, istediğiniz vasıtayla gelin diye. Ne kadar tutacağını hesaplamışlar yollamışlar. İngiliz hükümeti yollamış. O günler de Türkiye Cumhuriyeti'nin 1 kuruşa muhtaç olduğu dönemlerdi. Yani doların 3 liradan 9 liraya çıktığı zaman, 1 günde 3 misli zam oldu. Enflasyonun en çok olduğu zamandı. Menderes zamanı. Neyse müthiş döviz sıkıntısı var. Artık 300 dolar mı 500 dolar mı 500000 dolar mı ne kadar geldi bilmiyorum. O kadar kişinin uçak masrafı. demişler bu kadar parayı biz harcamayalım hazır Savarona gidiyor, oraya bıraksınlar, dönüşte alsınlar demişler.*

*Hem sıkıntısıyla beraber talih kuşu konu, hem de bir eziyet oldu. Tabi biz o eziyete katlandık gittik seyre, katlandık fakat orda yaptığımız keyif dünyalara bedeldi. Tabi Kuzey ülkelerinde o zaman da Türkiye'nin müthiş bir prestiji vardı. Yani inanılmaz itibar gördük orda, çok iyi ağırladılar bizi, her türlü şeyler, inanılır gibi değil.*

*Fiyortlardan girip Kiel Kanalını gördük yani bir kanalda seyretmenin şeyini yaşadık. Muazzam bir şeydi o. Biliyorsunuz Almanya'dan Hamburg'a kısa yoldur o. Ortadan gider böyle müthiş bir zaman kazandırır oradan geçtik.*

*Seyrimiz yine ayrı bir güzellik vardı. Biliyorsunuz yazımda da belirttim uzun uzun. Harbiye-1'den Harbiye-2'ye geçişte gidiliyordu o zamanlar, 1957'ye kadar. Biz 1'inci sınıftan 2'nci sınıfa geçişte gittik. Hiçbir bakıma henüz doğru dürüst gemicilik dersi almamışız, doğru dürüst hiçbir şey okumamışız, akışkanlar mekaniği falan daha hiçbir şey okumamışız. Gördüğümüz kadarıyla, pratik olarak ne gördüysek o kadar faydalı oldu bize. Bir de buharlı bir gemide gidiyorsunuz, harp gemilerinin hepsi modern makinalarla çalışıyor, onun için hiçbir faydası yoktu. Sonra bunu fark etmiş bizimkiler, demişler ki, bu böyle olmaz bütün mesleki dersleri okusunlar da ondan sonra gitsinler diye. Harbiye-3'ten Harbiye-4'e geçen sınıf gider diye karar verdikleri zaman biz de tesadüfen Harbiye-3'ten Harbiye-4'e geçtik. O sene bir talih kuşu daha konu başımıza.*

*O seyre gittik, o da çok özel bir seyirdir yani. Kıbrıs Cumhuriyeti yeni kurulmuş, Makarios Cumhurbaşkanı olmuş, Rauf Denktaş Cumhurbaşkanı Yardımcısı olmuş. İkisi beraber biliyorsunuz birkaç sene devam edip sonra 74'te işler karıştı.*

*Makarios'a gemide parti verildi, ağırladık beraber fotoğraf çektirdik falan. Ben varım fotoğrafta yanındaki benim. Mihmandar olarak beni görevlendirmişlerdi. İki arkadaş*

*gezdirenken fotoğraf çektirdik. Rauf Denktaş'ı, Fazıl Küçük'ü falan gezdirdik. Orada müthiş karşılandık, müthiş güzel karşılandık. Ve bir sürü etkinlik, bir sürü törenler yapıldı. Bizi aldılar bütün köyleri gezdirdiler. Orada çok güzel yemekler, sırtlarında taşıdılar, böyle konvoylar halinde gezdirdiler yani. Oradaki Kıbrıslı Türklerin o kadar çektikleri eziyetlerden sonra bizim gösterişli bir şekilde oraya gidip de orada onlara moral vermemiz, onlara bundan sonraki mücadelelerinde büyük destek oldu. Söyleyeceklerim bu kadardır.”*

### **Emekli Deniz Albay Mehmet Toker'in Cevapları ve Anıları:**<sup>330</sup>

1. Açık Deniz Eğitime hangi tarihte katıldınız?

*“Temmuz – Ağustos 1976”*

2. Gemide eğitim seyirleri süresince, gemi personeli ile ilişkileriniz nasıldı? Size karşı tutumları nasıldı?

*“Çok olumlu ve yardımcıydılar, bir sorun yaşanmadı.”*

3. Açık Deniz Eğitimleri için Savarona'nın imkân ve kabiliyetlerinin yeterli olduğunu düşünüyor musunuz? Geminin mevcut imkân ve kabiliyetlerinden tam olarak faydalandığınızı düşünüyor musunuz?

*“1976 yılı merkezinde ülkemiz donanmasının gereksinimlerini ve eğitim seviyesini yükseltmeye uygun bir ortam değildi. TCG Savarona'nın bir eğitim gemisi olma niteliği hiç olmadı. Yetersizdi. Bu arada tatbikata katılan eğitimci subaylarımızın ve biz öğrencilerin aşırı arzulu oluşu ile bizim katıldığımız seyrin özelliği nedeniyle çok yararlı oldu.”*

4. Gemide yaşam mahalleri ve koşulları nasıldı?

*“Benim kaldığım kamara 3 kişilik ranzalıydı, şanslıydım. Çok uygun koşullar yoktu. Yetersizdi.”*

5. Yemeklerin kalitesi nasıldı?

*“Yemeklerde malzeme ve nitelik yönünden bir sıkıntı yaşanmadı, okul aşçıları da vardı ilave olarak.”*

6. Tuvalet/banyo imkanları ile genel netesi nasıldı?

*“Kısıtlıydı, özellikle su kullanımı çok kısıtlıydı, seyir esnasında vardiya değişimleri sırasında sadece yarım saat su akardı.”*

7. Liman faaliyetleri nasıldı?

---

<sup>330</sup> Emekli Deniz Albay Mehmet Toker ile 28 Mayıs 2022 tarihinde yapılan görüşme.

*“Bizim seyrimizin bir amacı da 1973 yılında yapılan Deniz Harp Okulu 200. yıl kutlamalarına katılan İngiltere, Almanya ve Fransa Deniz Harp Okullarına bir tür “iade-i ziyaret” olmasıydı. Bu üç limanda programlar buna özgü özeldi, diğer limanlarda öğrenciler genellikle serbest oluyordu.”*

8. Açık Deniz Eğitimi'nin sizin için en faydalı olduğunu değerlendirdiğiniz yönü nedir?

*“Yabancı bir ülkede olma halinden, orada üniforma ile dolaşmaktan, yabancı diller duymak ve kısıtlı İngilizcemizi kullanmak. Harp 1 ve 2'de de donama stajlarında iyi kötü gemi hayatının zorluklarını yaşamıştık ancak bu seyirde içinde bulunduğumuz geminin niteliği ile kısa bir süre sonra subay olacağımız bilinci ayrı bir heyecan katmıştı.”*

9. Mesleki Eğitimler açısından Savarona yeterli bir eğitim gemisi miydi? Size göre eksik olduğu hususlar nelerdir?

*“Hiçbir yönüyle bir eğitim gemisi değildi. Hemen hiçbir cihazı bize özgü kullanma olanağımız olmadı. Sekstant hariç.”*

10. Sizi deniz tutuyor muydu? Kazım Erbil'in anılarına göre; gemide bir “Dalga Sönümleyici” bulunmakta, fakat ilk Gemi Komutanı Vedat Burak tarafından “Deniz öğrencilerinin böyle bir aygıtta da ihtiyaçları yoktur” denilerek kullanılmamaktadır. Sizin iştirak ettiğiniz seyirlerde bu sistem kullanılmış mıydı?

*“Çok ağır deniz koşullarıyla karşılaşmadık, ancak uzun süren bir arıza nedeniyle Cezayir açıklarında hareketsiz kaldık, bu nedenle çok fazla yalpalara düştük, bu süreçte tüm gemide deniz tutması yaşandı. Bir denge sisteminin varlığını bir şehir efsanesi olarak duymuştuk, ancak ne durumda olduğundan bile haberimiz yoktu. Bizim seyirde kullanılmadı.”*

11. Seyirler esnasında gemide bir gazete/dergi/mizah dergisi yayımlanmış mıydı? (Kazım Erbil anılarında “Savarona Mizah” isimli bir gazete çıkarıldığından bahsetmektedir.)

*“Bizim seyrimizde böyle bir çabamız olmadı, büyük bir fırsat kaçırmışız, hatta hiçbir amirimiz tarafından da bilgilendirilmedik, yönlendirilmedik.”*

12. Açık Deniz Eğitimleri ve Savarona ile ilgili ilave etmek istediğiniz başka hususlar var mıdır?

*“Ben daha sonra bir kez TCG Cezayirli Gazi Hasan Paşa SHM subayı olarak 1982(?)’de ve bir kez de 1985 yılında bu sefer Deniz Harp Okulunda Öğrenci Bölük Komutanı iken TCG Sokullu Mehmet Paşa ile katıldım. Bu eğitimler de yetersiz ve hatta amacına uygun değildi.”*

13. Savarona yerine ne tür bir gemi ile Açık Deniz Eğitimi yapılıyorsa mesleki olarak size daha çok katkı yapardı?

*“Bu kadar kalabalık bir öğrenci grubunun bir arada olması uygun bir eğitim ortamı oluşturmuyor. Sonradan TCG: Sokullu Mehmet Paşa'nın özellikle bir eğitim gemisine dönüştürülmesi bir aşama ancak yeterli değil. Deniz Harp Okulu öğrencisi için deniz ve donanma eğitimlerinin daha uzun sürelerle ve farklı görevlerde uygulamalar yapılabilecek şekilde planlanması gerekiyor. Sakın ola ki yelkenli bir okul gemisi değil bu arada.”*

### **Emekli Deniz Kurmay Yarbay Oryal Ünver'in Cevapları ve Anıları:<sup>331</sup>**

1. Açık Deniz Eğitime hangi tarihte katıldınız?

*“20 Temmuz -25 Ağustos 1968”*

2. Gemide eğitim seyirleri süresince, gemi personeli ile ilişkileriniz nasıldı? Size karşı tutumları nasıldı?

*“Genç subaylarla ilişkimiz oluyordu. Astsubaylarla makine vardiyaları dışında bir ilişkimiz olmadı. Başımızda sürekli yöneticilerimiz olduğundan gemi personeli ile daha fazla bir ilişki kurma ihtiyacı olmuyordu.”*

3. Açık Deniz Eğitimleri için Savarona'nın imkân ve kabiliyetlerinin yeterli olduğunu düşünüyor musunuz? Geminin mevcut imkân ve kabiliyetlerinden tam olarak faydalandığınızı düşünüyor musunuz?

*“Seyir ve gemicilik olarak faydalı oldu. İlk başlarda ciddi hatalar da yapsak, sonradan güzel mevki koymaya başlamıştık astronomik seyirle. Gemicilik açısından halat manevrası, aborda olma, avara etme, demirleme, demir alma gibi olaylarda biraz daha içinde olmalıydık. En önemlisi sosyalleşme ve yabancılarla iletişim eğitimi bence.”*

4. Gemide yaşam mahalleri ve koşulları nasıldı?

*“Gemi yaşantımda Savarona'dan çok daha kötü kamaralarda yaşadım.”*

5. Yemeklerin kalitesi nasıldı?

*“Okulun aşçısı ekibiyle birlikte gelmişti, o nedenle yemek kalitesinde çok fazla bir şey değişmemişti. Denizli havada biraz sıkıntı yaşamıştık. Denizcinin bence doğal yaşamının bir parçasıdır.”*

6. Tuvalet/banyo imkanları ile genel netesi nasıldı?

---

<sup>331</sup> Emekli Deniz Kurmay Yarbay Oryal Ünver ile 30 Ekim 2022 tarihinde yapılan görüşme.

*“İyiydi ve yeterliydi.”*

7. Liman faaliyetleri nasıldı?

*“Çok iyi şekilde ülkemizi ve Deniz Kuvvetlerimizi en iyi şekilde temsil ettiğimize inanıyorum.”*

8. Açık Deniz Eğitimi'nin sizin için en faydalı olduğunu değerlendirdiğiniz yönü nedir?

*“Açık denizde seyir yapmak ve bir deniz Subayı için vazgeçilmez eğitimidir. Ufuk açıcıdır. Bence, öğrenci açısından Açık Deniz Eğitimi ile ilgili en parlak yanı anlardır. En güzel zamanlar liman faaliyetleriydi. Gerek organize edilen faaliyetler (gezi, spor karşılaşmaları, davetler), gerekse öğrenci olarak bizlerin yaptıkları çok keyifli oluyordu.”*

9. Mesleki Eğitimler açısından Savarona yeterli bir eğitim gemisi miydi? Size göre eksik olduğu hususlar nelerdir?

*“Açık deniz eğitiminin, mesleki ve sosyal gelişime büyük katkısı olmaktadır. Denizleri, limanları tanıma, dünyada büyük ölçüde aynı olan deniz örf adetlerini uygulama tanıma, seyir ve makine eğitimi bakımından tecrübe edinme gibi katkıları çok olmuştur.”*

10. Sizi deniz tutuyor muydu?

*“İlk zamanlar evet, ancak kısa bir süre sonra arkadaşlarım gibi ben de alıştım.”*

11. Seyirler esnasında gemide bir gazete/dergi/mizah dergisi yayımlanmış mıydı?

*“Her sınıfa özgün, günlük neşe kaynağı idi ne yazık ki saklamamışım.”*

12. Açık Deniz Eğitimleri ve Savarona ile ilgili ilave etmek istediğiniz başka hususlar var mıdır?

*“Açık deniz eğitimleri çok önemlidir, şu anda Savarona ile seyir yapılamayacağını kabul etmek gerekir. Eğitimlerin amaca yönelik gemilerde yapılması uygun olur. Dünyada bunun birçok örneği var. Deniz subayına en çok katkıda bulanacak gemi yelkenli gemidir.”*

13. Savarona yerine ne tür bir gemi ile Açık Deniz Eğitimi yapılırdı mesleki olarak size daha çok katkı yapardı?

*“Yukarıda ifade ettiğim gibi yelkenli gemi olmalı. Ve bu seyir en az altı aylık seyir süresini kapsamalı. Bu konu için 2008 yılında (YEGED) Yelkenli Gemide Eğitim Derneği kurulmuştu. Halen de faaliyetine devam etmekte ancak millet olarak denizi pek sevmediğimiz için bu geminin kızağa konmasını başaramadık. Ümidim gençlerimiz bunu başaracaktır.”*

## Emekli Tuğamiral Şevki Şekerefeli'nin Cevapları ve Anıları.<sup>332</sup>

1. Açık Deniz Eğitime hangi tarihte katıldınız?

*“1978’de yurt içi seyrine katıldım.”*

2. Gemide eğitim seyirleri süresince, gemi personeli ile ilişkileriniz nasıldı? Size karşı tutumları nasıldı?

*“Öğrencilerden bıkmış bir personel ve sadece aşırı baskı ile korkutarak öğrencileri yıldırmaya çalışan II. Komutanı Aziz Binbaşı (Lakabı Azro idi) vardı.”*

3. Açık Deniz Eğitimleri için Savarona'nın imkân ve kabiliyetlerinin yeterli olduğunu düşünüyor musunuz? Geminin mevcut imkân ve kabiliyetlerinden tam olarak faydalandığınızı düşünüyor musunuz?

*“Hayır. Öğrencilerin ne stimli gemi olarak benzeri olmayan ne de yelkeni olmayan bir teknede basit olarak denizcilik kültürünü zorlama ile anlatmaya çalıştılar. Sadece bir zamanların yaşanmış anılarının paylaşıldığı mekanların görülebileceği kısıtlı olarak ziyarete açık yerler vardı.”*

4. Gemide yaşam mahalleri ve koşulları nasıldı?

*“Kötü ve bakımsızdı.”*

5. Yemeklerin kalitesi nasıldı?

*“Asgari standartlardaydı.”*

6. Tuvalet/banyo imkanları ile genel netesi nasıldı?

*Genel mahallerin netasını zaten öğrenciler yapıyordu. Tuvalet ve banyolar ise kötü ve bakımsızdı.”*

7. Liman faaliyetleri nasıldı?

*“Gelen ziyaretçilerle yaşananlar olmasa hiç doğru dürüst bir faaliyet icra edilmedi.”*

8. Açık Deniz Eğitimi'nin sizin için en faydalı olduğunu değerlendirdiğiniz yönü nedir?

*“Hiçbir yönü yoktu. Sadece nostaljik yat gezisiydi.”*

9. Mesleki Eğitimler açısından Savarona yeterli bir eğitim gemisi miydi? Size göre eksik olduğu hususlar nelerdir?

---

<sup>332</sup> Emekli Tuğamiral Şevki Şekerefeli ile 27 Kasım 2022 tarihinde yapılan görüşme.

*“Mesleki eğitime veya birlik beraberliğe bir katkısı yoktu, dediğim gibi sadece bayrak gösterme amaçlıydı. Ne eski denizciliğe ne de modern deniz kuvvetlerine yarayacak koşullar yoktu.”*

10. Sizi deniz tutuyor muydu?

*“Bizim bulunduğumuz zamanda fin stabilizer (dalga söniümleyici) çalışmıyordu.”*

11. Seyirler esnasında gemide bir gazete/dergi/mizah dergisi yayımlanmış mıydı?

*“Hayır.”*

12. Açık Deniz Eğitimleri ve Savarona ile ilgili ilave etmek istediğiniz başka hususlar var mıdır?

*“Sancak gösterme ve prestij ispatı için güzel bir tekne idi, kesinlikle bu gemide diğer platformlarda icra edilemeyecek şu eğitimi aldım diyen varsa yalan söylüyordur.”*

13. Savarona yerine ne tür bir gemi ile Açık Deniz Eğitimi yapılsaydı mesleki olarak size daha çok katkı yapardı?

*“Burada öğrencilere açık deniz eğitimi olarak neyin verilmesi gerektiği saptanmadan yapılacak her türlü eğitim boşadır. Makine desen farklı, tahrik sistemi farklı gemide silah yok gemide yelken yok”*

### **Emekli Deniz Albay Cem Tanrısever’in Cevapları ve Anıları:**<sup>333</sup>

1. Açık Deniz Eğitimine hangi tarihte katıldınız

*“1982”*

2. Gemide eğitim seyirleri süresince, gemi personeli ile ilişkileriniz nasıldı? Size karşı tutumları nasıldı?

*“Gayet iyiydi.”*

3. Açık Deniz Eğitimleri için Savarona’nın imkân ve kabiliyetlerinin yeterli olduğunu düşünüyor musunuz? Geminin mevcut imkân ve kabiliyetlerinden tam olarak faydalandığımızı düşünüyor musunuz?

*“Eğitimin amacına bağlı. Kalabalık olduğumuz için yararlı oldu diyemem.”*

4. Gemide yaşam mahalleri ve koşulları nasıldı?

*“Aslında iyi. Fazla sayıda olmamız olumsuz etkiledi.”*

---

<sup>333</sup> Emekli Deniz Albay Cem Tanrısever ile 27 Kasım 2022 tarihinde yapılan görüşme.

5. Yemeklerin kalitesi nasıldı?

*“Normaldi.”*

6. Tuvalet/banyo imkanları ile genel netesi nasıldı?

*“Kamaralarda kalanlar için iyi. Diğerleri için pek iyi değildi.”*

7. Liman faaliyetleri nasıldı?

*“Cenova ve Tunus limanlarına uğradık. Gayet verimli oldu.”*

8. Açık Deniz Eğitimi'nin sizin için en faydalı olduğunu değerlendirdiğiniz yönü nedir?

*“Yeni limanlar görmek, gemiyi tanımak.”*

9. Mesleki Eğitimler açısından Savarona yeterli bir eğitim gemisi miydi? Size göre eksik olduğu hususlar nelerdir?

*“Yeterli olup olmaması optimum sayıda öğrenci olmasına bağlıdır. Ve eğitim programının uygulanması eksikti.”*

10. Sizi deniz tutuyor muydu?

*“Hayır.”*

11. Seyirler esnasında gemide bir gazete/dergi/mizah dergisi yayımlanmış mıydı?

*“Hayır.”*

12. Açık Deniz Eğitimleri ve Savarona ile ilgili ilave etmek istediğiniz başka hususlar var mıdır?

*“Savarona ile seyir ayrı bir hazdı. Bana göre eğitim gemisi olarak değerlendirilmesi uygun değildi.”*

13. Savarona yerine ne tür bir gemi ile Açık Deniz Eğitimi yapılırdı mesleki olarak size daha çok katkı yapardı?

*“Yelkenli teknelerle yapılırdı, daha çok katkı sağlardı.”*

### **Emekli Deniz Kıdemli Binbaşı Cahit Üren'in Cevapları ve Anıları:<sup>334</sup>**

1. Açık Deniz Eğitimine hangi tarihte katıldınız?

*“02 Temmuz-11 Ağustos 1963”*

---

<sup>334</sup> Emekli Deniz Kıdemli Binbaşı Cahit Üren ile 27 Kasım 2022 tarihinde yapılan görüşme.

2. Gemide eğitim seyirleri süresince, gemi personeli ile ilişkileriniz nasıldı? Size karşı tutumları nasıldı?

*“Gemi personeli ile hiçbir sorun yaşamadık, ancak Deniz Harp Okulundan bizimle birlikte gelen bazı subaylarla sorunlarımız oldu.”*

3. Açık Deniz Eğitimleri için Savarona'nın imkân ve kabiliyetlerinin yeterli olduğunu düşünüyor musunuz? Geminin mevcut imkân ve kabiliyetlerinden tam olarak faydalandığınızı düşünüyor musunuz?

*“Görünüm ve prestij bakımından mükemmel, fakat kalabalık bir öğrenci grubu için şartları zordu.”*

4. Gemide yaşam mahalleri ve koşulları nasıldı?

*“Bir kısım öğrenciler kamaralarda kaldık, burada yaşam koşulları iyiydi, fakat 39'lu kamarada kalan sınıf arkadaşlarımız için çok rahat olduğu söylenemez.”*

5. Yemeklerin kalitesi nasıldı?

*“Çok kötü değildi. Tabi Savarona'nın yapılış amacının bu kadar kişiyi abramaktan uzak olduğu aşikar.”*

6. Tuvalet/banyo imkanları ile genel netesi nasıldı?

*“Limanlar arası seyrin son günlerinde içmek için bile su bulunamazken tuvalet ve banyo olanakları çok güzel değildi.”*

7. Liman faaliyetleri nasıldı?

*“Ülkemizi ve Deniz Kuvvetlerimizi en iyi şekilde temsil ettiğimize inanıyorum.”*

8. Açık Deniz Eğitimi'nin sizin için en faydalı olduğunu değerlendirdiğiniz yönü nedir?

*“Açık denizde seyir yapmak ve bir deniz subayı için gerekli olan sosyal ilişkilerin geliştirilmesi.”*

9. Mesleki Eğitimler açısından Savarona yeterli bir eğitim gemisi miydi? Size göre eksik olduğu hususlar nelerdir?

*“Bu seyri mesleki eğitim olarak düşünmemek lazım. Buna rağmen seyir ve makine eğitimi bakımından yeterli idi.”*

10. Sizi deniz tutuyor muydu? Kazım ERBİL'in anılarına göre; gemide bir “Dalga Sönümleyici (Fin Stabilizer)” bulunmakta, fakat ilk Gemi Komutanı Vedat BURAK tarafından

“Deniz öğrencilerinin böyle bir aygıtta da ihtiyaçları yoktur” denilerek kullanılmamaktadır. Sizin iştirak ettiğiniz seyirlerde bu aygıt kullanılmış mıydı?

*“Yalpa cayrosu vardı ama bildiğim kadari ile arızalı olduğu ve arızası giderilemediği için kullanılmamaktaydı.”*

11. Seyirler esnasında gemide bir gazete/dergi/mizah dergisi yayımlanmış mıydı?

*“Bizim seyrimizde böyle bir şey yapmadık, buna zamanımız da yoktu.”*

12. Açık Deniz Eğitimleri ve Savarona ile ilgili ilave etmek istediğiniz başka hususlar var mıdır?

*“Açık deniz eğitimleri çok önemlidir. Yalnız bu eğitimlerin bu amaca yönelik gemilerde yapılması uygun olur. Savarona bir prestij gemisi idi, ancak bence turistik amaçlı kullanılması ile hem manevi değerini, hem de bir çok tarihi değerini kaybetmiştir.”*

13. Savarona yerine ne tür bir gemi ile Açık Deniz Eğitimi yapılırdı mesleki olarak size daha çok katkı yapardı?

*“Yukarda ifade ettiğim gibi Savarona gibi bir gemiye şimdiki öğrenci mevcutlarına göre 300-350 öğrenci koymak mümkün değildir. Bunun için özel bir gemi yapılamayacağına göre Almanya’dan alınan Hücumbot ana gemileri (Sokullu Mehmet Paşa vs.) imalat amaçları dikkate alınınca ihtiyaca daha uygun görünmektedir.”*

### **Emekli Deniz Kurmay Albay Nadir İsmet Hergünşen’in Cevapları ve Anıları:**<sup>335</sup>

1. Açık Deniz Eğitime hangi tarihte katıldınız?

*“1979 yılında Marmara Denizinde ve yangın sonrası 1982 yılında açık deniz eğitimi kapsamında Cenova ve Tunus.”*

2. Gemide eğitim seyirleri süresince, gemi personeli ile ilişkileriniz nasıldı? Size karşı tutumları nasıldı?

*“Personel ile pek muhatap olduğumuz söylenemez.”*

3. Açık Deniz Eğitimleri için Savarona’nın imkân ve kabiliyetlerinin yeterli olduğunu düşünüyor musunuz? Geminin mevcut imkân ve kabiliyetlerinden tam olarak faydalandığınızı düşünüyor musunuz?

*“İlk seyrimde imkân ve kabiliyetlerinden faydalanmamız pek de mümkün olmadı. Bununla birlikte; Harp IV öğrencisiyken katıldığımız açık deniz eğitimi seyirinde, hem*

---

<sup>335</sup> Emekli Deniz Kurmay Albay Nadir İsmet Hergünşen ile 27 Kasım 2022 tarihinde yapılan görüşme.

*Savarona'yı hem de imkan ve kabiliyetlerini daha iyi tanıdığımızı ve o günün şartlarına göre daha yararlı bir eğitim sürecinden geçtiğimizi söylemek mümkündür."*

4. Gemide yaşam mahalleri ve koşulları nasıldı?

*"Klimaların yetersizliği dışında sorun yoktu."*

5. Yemeklerin kalitesi nasıldı?

*"O yıllarda mevzuat ve ödenek yetersizliği nedeniyle, yemeklerin nefaseti iyi, ancak yirmili yaşlarda olan bizler için doyuruculuğu yetersizdi."*

6. Tuvalet/banyo imkanları ile genel netesi nasıldı?

*"Temizlik öğrenciler tarafından yapıldığı için sorun yoktu. Su kısıtlaması nedeniyle banyo sorun olmakla birlikte, güverte üzerinde deniz suyundan banyo almayı da ihmal etmemiştik."*

7. Liman faaliyetleri nasıldı?

*"Cenova tam bir liman kenti olduğu için dört dörtlük idi."*

8. Açık Deniz Eğitimi'nin sizin için en faydalı olduğunu değerlendirdiğiniz yönü nedir?

*"Bahriyeye katılmış, dünyayı tanımaya başlamıştım."*

9. Mesleki Eğitimler açısından Savarona yeterli bir eğitim gemisi miydi? Size göre eksik olduğu hususlar nelerdir?

*"O günün şartlarında yeterli bir gemi idi. Bugün olsa günümüz eğitim ihtiyaçlarımızı karşılaması sanırım mümkün olmazdı."*

10. Sizi deniz tutuyor muydu?

*"Ağır deniz şartlarıyla karşılaştığımızı anımsamamakla birlikte, bende deniz tutması hiç ama hiç söz konusu olmadı."*

11. Seyirler esnasında gemide bir gazete/dergi/mizah dergisi yayımlanmış mıydı?

*"Anımsamıyor ve de bilmiyorum."*

12. Açık Deniz Eğitimleri ve Savarona ile ilgili ilave etmek istediğiniz başka hususlar var mıdır?

*"Ulu Önder Atatürk'ün yatında yaklaşık 3 ay süreyle staj maksadıyla da olsa bulunmak, hem benim hem de tüm arkadaşlarım için ayrıcalıklı ve ayrıcalıklı olduğu kadar yaşantımızın unutulmazları arasında yer almış olup, bugün bile onun heyecanını taşıyabiliyoruz. Ayrıca,*

*ulusal ve uluslararası sularda bayrağımızı dalgalandıran bu geminin yerli ve yabancı halkın ve basın ilgisini de yoğun bir şekilde çekmesi bizi hem gururlandırıyor, hem de duygulandırıyor. Günümüzde birer müze-gemi olarak hizmet vermeye devam eden Yunanistan'daki Averof zırhlısı, İngiltere'de Victory, Cutty Sark, ABD'de Texas, Intrepid gibi örneklerine benzer şekilde, 3 tarafı denizlerle çevrili ülkemizin önem derecesi yüksek sembollerinden biri olacak şekilde hem günümüzü hem de geleceği aydınlatmak, bireylerin geçmişi daha iyi tanımlarını sağlamak amacıyla Savarona'nın müze gemi haline getirilmesinin, "Denizciğimizin tanıtılmasına, sevdirmesine ve yaygınlaştırılmasına da önemli derecede katkı sağlayacağı gerçeğinden kendimizi alıkoymamamız gerekir."*

13. Savarona yerine ne tür bir gemi ile Açık Deniz Eğitimi yapılırdı mesleki olarak size daha çok katkı yapardı?

*"Atatürk'ün aziz hatırası nedeniyle; yine Savarona, yine Savarona..."*

**Emekli Deniz Yarbay M. Uğur Atabek'in Cevapları ve Anıları:**<sup>336</sup>

1. Açık Deniz Eğitime hangi tarihte katıldınız?

*"20 Temmuz -25 Ağustos 1976"*

2. Gemide eğitim seyirleri süresince, gemi personeli ile ilişkileriniz nasıldı? Size karşı tutumları nasıldı?

*"Genç subaylarla ilişkimiz oluyordu. Astsubaylarla makine vardiyaları dışında bir ilişkimiz olmadı. Başımızda sürekli yöneticilerimiz olduğundan gemi personeli ile daha fazla bir ilişki kurma ihtiyacı olmuyordu."*

3. Açık Deniz Eğitimleri için Savarona'nın imkân ve kabiliyetlerinin yeterli olduğunu düşünüyor musunuz? Geminin mevcut imkân ve kabiliyetlerinden tam olarak faydalandığınızı düşünüyor musunuz?

*"Gemi imkanları keşke biraz daha iyi olsaydı. Geminin o günkü makine sistemi, o gün bile dünyada kullanımdan kalkmış bir sistemdi. Bir şey öğretme, bir fayda sağlama konusunda hala soru işaretleri var. Silah açısından söylenecek tek bir söz yok. Seyir ve gemicilik olarak faydalı oldu. İlk başlarda ciddi hatalar yapsak da, sonradan astronomik seyirle güzel mevki koymaya başlamıştık. Gemicilik açısından halat manevrası, aborda olma, avara etme, demirleme, demir alma gibi faaliyetlerin içinde olmalıydık."*

4. Gemide yaşam mahalleri ve koşulları nasıldı?

---

<sup>336</sup> Emekli Deniz Yarbay M. Uğur Atabek ile 27 Kasım 2022 tarihinde yapılan görüşme.

*“Benim kaldığım kamara gayet iyiydi. Daha sonra gemi yaşantımda ondan çok daha kötü kamaralarda yaşadım.”*

5. Yemeklerin kalitesi nasıldı?

*“Okulun aşçısı ekibiyle birlikte gelmişti, o nedenle yemek kalitesinde çok fazla bir şey değişmemişti. Bir ara arıza nedeniyle elektrik beslenememişti, o zaman biraz sıkıntı yaşamıştık.”*

6. Tuvalet/banyo imkanları ile genel netesi nasıldı?

*“Benim açımdan iyiydi ve yeterliydi diye hatırlıyorum.”*

7. Liman faaliyetleri nasıldı?

*“Çok güzeldi. Bence öğrenci açısından açık deniz eğitimi ile ilgili en parlak anılar, en güzel zamanlar liman faaliyetleriydi. Gerek organize edilen faaliyetler (gezi, spor karşılaşmaları, davetler), gerekse öğrenci olarak bizlerin yaptıkları çok keyifli oluyordu.”*

8. Açık Deniz Eğitimi'nin sizin için en faydalı olduğunu değerlendirdiğiniz yönü nedir?

*“İlk defa evden bu kadar uzun süreli ayrılıyorduk. Bunun çok önemli bir eğitim olduğunu düşünüyorum. İkinci konu ilk defa bir ayı aşan bir süre denizde kaldık. Bu iki konunun çok önemli eğitim olduğunu düşünüyorum.”*

9. Mesleki Eğitimler açısından Savarona yeterli bir eğitim gemisi miydi? Size göre eksik olduğu hususlar nelerdir?

*“Elbette değildi. Eğitimden ne beklendiği tam belirlenip, ona göre gemide bir şeyler yapılabilirdi. Çağ dışı kalmış bir makine sistemi öğrenciye bir katkı sağlamıyordu. Seyir masaları çoğaltılmış, böylece 6 grubun aynı anda çalışması sağlanmıştı. Ama seyir, sadece mevki koymaktan ibaret değil, liman dokümanları, harita düzeltmeleri konusunda da çalışmalıydık. Gemicilik konusunda da daha fazla çalışma yapmalıydık.”*

10. Sizi deniz tutuyor muydu? Kazım ERBİL'in anılarına göre; gemide bir “Dalga Sönümleyici (Fin Stabilizer)” bulunmakta, fakat ilk Gemi Komutanı Vedat BURAK tarafından “Deniz öğrencilerinin böyle bir aygıtta da ihtiyaçları yoktur” denilerek kullanılmamaktadır. Sizin iştirak ettiğiniz seyirlerde bu aygıt kullanılmış mıydı?

*“O zamanlar deniz tutardı. Fin Stabilizer bir zamanlar arıza yaptığından, içindeki civanın denize döküldüğü efsaneleri konuşulurdu bizim öğrenciliğimizde. Efsane bir tarafa, stabilizer gayri faaldi ve çalışmasının mümkün olmadığını söylemişti gemiden bir subay.”*

11. Seyirler esnasında gemide bir gazete/dergi/mizah dergisi yayımlanmış mıydı?

*“Bizim seyirde yapamamıştık.”*

12. Açık Deniz Eğitimleri ve Savarona ile ilgili ilave etmek istediğiniz başka hususlar var mıdır?

*“TCG Savarona, kuğu süzülmesiyle muhteşem bir gemiydi, anmadan duramıyorum.”*

13. Savarona yerine ne tür bir gemi ile Açık Deniz Eğitimi yapılsaydı mesleki olarak size daha çok katkı yapardı?

*“Açık deniz eğitimi hedefleri tam belirlenmeli, öğrenciler er görevi mi yapacak, astsubay görevi mi, subay görevi mi? Bu görevler belirlendikten sonra öğrencinin kalacağı yerden banyosuna, yemek yiyeceği yere kadar her şey buna uygun düzenlenmeli. Subay görevi yapmasını beklediğiniz öğrenciyi 30-40 kişilik mangada yatıramazsınız. Er veya astsubay görevleri de daha önceki senelerde yapılmalı. Mezuniyete yakın yapılan açık deniz eğitimi subay adayının, öğrenci olarak son deniz eğitimidir. Subaydan beklentileri bilmeli ona göre davranmayı öğrenmelidir.”*

### **Emekli Deniz Subayı Orhan Ölmez’in Cevapları ve Anıları:<sup>337</sup>**

1. Açık Deniz Eğitime hangi tarihte katıldınız?

*“Ağustos-Eylül 1979 ve Temmuz 1982”*

2. Gemide eğitim seyirleri süresince, gemi personeli ile ilişkileriniz nasıldı? Size karşı tutumları nasıldı?

*“Bir sorunla karşılaşmadım.”*

3. Açık Deniz Eğitimleri için Savarona’nın imkân ve kabiliyetlerinin yeterli olduğunu düşünüyor musunuz? Geminin mevcut imkân ve kabiliyetlerinden tam olarak faydalandığınızı düşünüyor musunuz?

*“Tam olarak yeterli olduğunu düşünmüyorum, ancak geminin imkân ve kabiliyetlerinden azami olarak faydalandığımı düşünüyorum.”*

4. Gemide yaşam mahalleri ve koşulları nasıldı?

*“Bence yeterli idi.”*

5. Yemeklerin kalitesi nasıldı?

---

<sup>337</sup> Emekli Deniz Subayı Orhan Ölmez ile 27 Kasım 2022 tarihinde yapılan görüşme.

*“İyiydi.”*

6. Tuvalet/banyo imkanları ile genel netesi nasıldı?

*“Kendimiz yaptığımız için çok iyiydi.”*

7. Liman faaliyetleri nasıldı?

*“Hem yurt içi hem de yurt dışı liman seçimleri güzeldi ve limanlarda da keyifli vakit geçirmiştik.”*

8. Açık Deniz Eğitimi'nin sizin için en faydalı olduğunu değerlendirdiğiniz yönü nedir?

*“Bana kalabalık içinde ne kadar yalnız olduğumu öğretmişti.”*

9. Mesleki Eğitimler açısından Savarona yeterli bir eğitim gemisi miydi? Size göre eksik olduğu hususlar nelerdir?

*“Yelkenli olmayışı ve silah sistemlerinin eğitim açısından azlığını eksik olarak değerlendirmiştim.”*

10. Sizi deniz tutuyor muydu? Kazım ERBİL'in anlarına göre; gemide bir “Dalga Sönümleyici (Fin Stabilizer)” bulunmakta, fakat ilk Gemi Komutanı Vedat BURAK tarafından “Deniz öğrencilerinin böyle bir aygıtta da ihtiyaçları yoktur” denilerek kullanılmamaktadır. Sizin iştirak ettiğiniz seyirlerde bu aygıt kullanılmış mıydı?

*“Beni deniz tutmuyordu. Dalga sönümleyici'nin yurt içi seyrinde çalışıp çalışmadığını hatırlamıyorum, ama yurt dışı açık deniz seyrinde çalışmadığını düşünüyorum.”*

11. Seyirler esnasında gemide bir gazete/dergi/mizah dergisi yayımlanmış mıydı?

*“Her iki seyrimizde de hatırlamıyorum.”*

12. Açık Deniz Eğitimleri ve Savarona ile ilgili ilave etmek istediğiniz başka hususlar var mıdır?

*“Çok şey öğrendiğimi, keyif aldığımı ve eğlendiğimi söyleyebilirim.”*

13. Savarona yerine ne tür bir gemi ile Açık Deniz Eğitimi yapılırdı mesleki olarak size daha çok katkı yapardı?

*“O zaman da aynı fikirdeydim, şimdi de. Kesinlikle tamamen öğrencilerle yönetilen büyük bir yelkenli gemi olmasının mesleki olarak daha çok katkı yapacağına inanıyorum.”*

## Emekli Torpido Başçavuş Hakan Kader Genç'in Cevapları ve Anıları:<sup>338</sup>

1. Açık Deniz Eğitime hangi tarihte katıldınız?

*“Mayıs 1983, Dz.Astsb.Hazırlama Okulu”*

2. Gemide eğitim seyirleri süresince, gemi personeli ile ilişkileriniz nasıldı? Size karşı tutumları nasıldı?

*“Çoğu personel gayet alakadar, ilgili idi.”*

3. Açık Deniz Eğitimleri için Savarona'nın imkân ve kabiliyetlerinin yeterli olduğunu düşünüyor musunuz? Geminin mevcut imkân ve kabiliyetlerinden tam olarak faydalandığınızı düşünüyor musunuz?

*“Savarona'nın imkanları son derece yetersizdi yapım amacı ile kullanım amacı farklı olunca normal bir durum. Öğrencilere tek katkısı gemide yaşam konusu oldu.”*

4. Gemide yaşam mahalleri ve koşulları nasıldı?

*“Yaşam mahalleri ve koşulları son derece ağır idi (14 yaşında öğrenciler için) öğrenci Suray Duran'ın ayakkabısı fareler tarafından kemirildiği için Sınıf Astsb. Hikmet Ataker'in ödünç verdiği ayakkabılar ile Tekirdağ ziyaretine katılabildi.”*

5. Yemeklerin kalitesi nasıldı?

*“Yemeklerin kalitesi vasattı.”*

6. Tuvalet/banyo imkanları ile genel netesi nasıldı?

*“Kötüye yakındı.”*

7. Liman faaliyetleri nasıldı?

*“Liman faaliyetleri oldukça iyi idi. Tekirdağ Rakı-Şarap Fabrikası, İzmir Efes harabeleri gibi geziler oldukça faydalı oldu.”*

8. Açık Deniz Eğitimi'nin sizin için en faydalı olduğunu değerlendirdiğiniz yönü nedir?

*“Gemide yaşam tecrübesi haricinde katkısı olmadı.”*

9. Mesleki Eğitimler açısından Savarona yeterli bir eğitim gemisi miydi? Size göre eksik olduğu hususlar nelerdir?

---

<sup>338</sup> Emekli Torpido Başçavuş Hakan Kader Genç ile 10 Haziran 2021 tarihinde yapılan görüşme.

*“Yetersizdi. Günümüzde TCG İskenderun'da olduğu gibi bu gemi ile Deniz Astsubay Meslek Yüksek Okulu (DAMYO) personeli (Öğretmen Yrd.) olarak ADE eğitimine katıldım öğrenciye katkısı çok az.”*

10. Sizi deniz tutuyor muydu? Kazım Erbil'in anılarına göre; gemide bir “Dalga Sönümleyici” bulunmakta, fakat ilk Gemi Komutanı Vedat Burak tarafından “Deniz öğrencilerinin böyle bir aygıtta da ihtiyaçları yoktur” denilerek kullanılmamaktadır. Sizin iştirak ettiğiniz seyirlerde bu sistem kullanılmış mıydı?

*“Deniz tutmuyordu beni bu ‘fin stabilizeri’ hatırlamıyorum.”*

11. Seyirler esnasında gemide bir gazete/dergi/mizah dergisi yayımlanmış mıydı?

*“Böyle bir yayın yoktu dönemsel olabilir.”*

12. Açık Deniz Eğitimleri ve Savarona ile ilgili ilave etmek istediğiniz başka hususlar var mıdır?

*“Bugün müfredatta ADE eğitimleri "Er görevleri" kapsamında ve mevcut uygulamalar yeterli diye düşünüyorum.”*

13. Savarona yerine ne tür bir gemi ile Açık Deniz Eğitimi yapılırdı mesleki olarak size daha çok katkı yapardı?

*“Geminin manevi atmosferi çok farklı idi tabii seyrin tüm zorluklarına rağmen Atatürk'ün yatında seyir yapıyor olmak o yaşta bile çok farklı bir duygu idi ve bugün bile hala o dönemi Ata'mızın manevi huzurunda geçirmişiz gibi gelir bizlere ve kendimizi farklı hissederiz.”*

### **Emekli Astsubay Başçavuş S. Erharat'ın Cevapları ve Anıları:**<sup>339</sup>

1. Açık Deniz Eğitimine hangi tarihte katıldınız?

*“1982 ya da 1983 yılında.”*

2. Gemide eğitim seyirleri süresince, gemi personeli ile ilişkileriniz nasıldı? Size karşı tutumları nasıldı?

*“Gemi personeli oldukça ılımlı ve pozitif yaklaşımlıydı.”*

3. Açık Deniz Eğitimleri için Savarona'nın imkân ve kabiliyetlerinin yeterli olduğunu düşünüyor musunuz? Geminin mevcut imkân ve kabiliyetlerinden tam olarak faydalandığınızı düşünüyor musunuz?

<sup>339</sup> Emekli Astsubay Başçavuş S. Erharat ile 27 Mayıs 2021 tarihinde yapılan görüşme.

*“Evet.”*

4. Gemide yaşam mahalleri ve koşulları nasıldı?

*“Dönemin savaş gemileri göz önüne alındığında Savarona'nın yaşam yerleri bunlarla kıyaslandığında biraz daha iyiydi. Mesela o dönemde muhriplerde üç katlı ranzalar varken Savarona'da iki katlı ranzalar vardı.”*

5. Yemeklerin kalitesi nasıldı?

*“1982 yılı göz önüne alındığında fena değildi.”*

6. Tuvalet/banyo imkanları ile genel netesi nasıldı?

*“Savaş gemilerine kıyasla daha iyiydi.”*

7. Liman faaliyetleri nasıldı?

*“Liman faaliyetleri tatmin ediciydi. Çeşitli kültür gezileri yapıldı.”*

8. Açık Deniz Eğitimi'nin sizin için en faydalı olduğunu değerlendirdiğiniz yönü nedir?

*“En azından 24 saat hareket eden bir deniz vasıtasında üçlü vardiya sistemi hakkında yaşayarak bilgi sahibi olduk.”*

9. Mesleki Eğitimler açısından Savarona yeterli bir eğitim gemisi miydi? Size göre eksik olduğu hususlar nelerdir?

*“1980'li yılların başı düşünüldüğünde, Savarona'nın hem taşıdığı kültürel kimlik hem de sınıfında çok iyi bir gemi olması açısından bu mesleki eğitim bence oldukça değerlidir. Aradan geçen 40 yıla yakın zaman olduğunu göz önünde bulundurursak eksik bir yön aklıma gelmiyor.”*

10. Sizi deniz tutuyor muydu?

*“Bu eğitimde hiç deniz tutmadı.”*

11. Seyirler esnasında gemide bir gazete/dergi/mizah dergisi yayımlanmış mıydı?

*“Böyle bir gazete hatırlamıyorum.”*

12. Açık Deniz Eğitimleri ve Savarona ile ilgili ilave etmek istediğiniz başka hususlar var mıdır?

*“Bu eğitim hayatımda çok önemli bir yere sahip. Hem Savarona'nın taşıdığı manevi anlam, hem de sınıf arkadaşlarımla ilk kez yaptığımız topluca seyir olması açısından benim için unutulmaz günlerdi.”*

13. Savarona yerine ne tür bir gemi ile Açık Deniz Eğitimi yapılıyorsa mesleki olarak size daha çok katkı yapardı?

*“Elbette ki mesleklerinin neredeyse tümü deniz üstünde geçecek öğrencileri denize alıştırmak için en ideal açık deniz eğitimi gemisi şöyle üç direkli bir kalyon olurdu ama dönemin koşulları göz önüne alındığında en ideal gemide açık deniz eğitimi aldığımızı düşünüyorum. Bugün önüme yine aynı günleri yaşamak imkânı verilse Savarona’da eğitim almayı tercih ederdim.”*

**Emekli Astsubay Başçavuş Erdal Cankurtaran’ın Cevapları ve Anıları:**<sup>340</sup>

1. Açık Deniz Eğitime hangi tarihte katıldınız?

*“5-14 Ağustos 1983 tarihleri arasında katıldım.”*

2. Gemide eğitim seyirleri süresince, gemi personeli ile ilişkileriniz nasıldı? Size karşı tutumları nasıldı?

*“Gemi personeli ile diyalog fazla olmuyordu. Genelde okuldaki öğretmenlerimiz ve sorumlu amirlerimizle ilişkilerimiz oluyordu. Karşılaştığımız gemi personeli ile ilişkiler iyiydi.”*

3. Açık Deniz Eğitimleri için Savarona’nın imkân ve kabiliyetlerinin yeterli olduğunu düşünüyor musunuz? Geminin mevcut imkân ve kabiliyetlerinden tam olarak faydalandığımızı düşünüyor musunuz?

*“Çok yeterli değildi. Savarona gemisinin mevcut imkanlarından tam olarak faydalandık.”*

4. Gemide yaşam mahalleri ve koşulları nasıldı?

*“Gemide yaşam mahalleri kısıtlıydı. Öğrencilerin eğitimine uygun bir gemi değildi.”*

5. Yemeklerin kalitesi nasıldı?

*“Mevcut şartlara göre iyiydi.”*

6. Tuvalet/banyo imkanları ile genel netesi nasıldı?

*“İmkanlar kısıtlı; fakat netesi iyiydi.”*

7. Liman faaliyetleri nasıldı?

*“Liman faaliyetleri ve kültür gezileri iyi seviyedeydi.”*

---

<sup>340</sup> Emekli Astsubay Başçavuş Erdal Cankurtaran ile 27 Mayıs 2021 tarihinde yapılan görüşme.

8. Açık Deniz Eğitimi'nin sizin için en faydalı olduğunu değerlendirdiğiniz yönü nedir?

*“İlk defa deneyimlediğimiz Açık Deniz Eğitimi gemilerdeki yaşam konusunda bir ön fikir elde etmemizi sağladı.”*

9. Mesleki Eğitimler açısından Savarona yeterli bir eğitim gemisi miydi? Size göre eksik olduğu hususlar nelerdir?

*“Mesleki eğitimler açısından Savarona yeterli değildi. Eğitime uygun dizayn edilmiş bir savaş gemisi değildi.”*

10. Sizi deniz tutuyor muydu? Kazım Erbil'in anılarına göre; gemide bir “Dalga Sönümleyici” bulunmakta, fakat ilk Gemi Komutanı Vedat Burak tarafından “Deniz öğrencilerinin böyle bir aygıtta da ihtiyaçları yoktur” denilerek kullanılmamaktadır. Sizin iştirak ettiğiniz seyirlerde bu sistem kullanılmış mıydı?

*“Beni deniz tutmuyor. Dalga sönümleyici konusunda herhangi bir bilginiz yoktu.”*

11. Seyirler esnasında gemide bir gazete/dergi/mizah dergisi yayımlanmış mıydı?

*“Böyle bir gazete hatırlamıyorum.”*

12. Açık Deniz Eğitimleri ve Savarona ile ilgili ilave etmek istediğiniz başka hususlar var mıdır?

*“Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün bir dönemini geçirdiği mekânda bulunmaktan büyük bir haz duyduk. İlk gemi deneyimimiz olması açısından hafızamızda unutulmaz hatıralar bırakmıştır.”*

13. Savarona yerine ne tür bir gemi ile Açık Deniz Eğitimi yapılırdı mesleki olarak size daha çok katkı yapardı?

*“Askeri öğrenci olarak; askeri teçhizatlarla donanımlı bir gemide öğrencilerin eğitim almasının daha uygun olacağı kanısındayım. Savarona'da aldığım eğitimden dolayı da çok mutluyum.”*

Deniz Kuvvetlerinden emekli olmuş personelin yazdığı anı kitaplarında veya sosyal medya/gazete haberlerinde yer alan ve Savarona'nın eğitim gemisi olma kapasitesi açısından değerlendirilmesine ışık tutabileceği değerlendirilen kısımlar aşağıda belirtilmiştir.

Emekli Deniz Binbaşı Erol Bilbilik'in anıları doğrultusunda Deniz Som tarafından Vaziyet adlı köşesinde anlatılanlar, öğrencilerin Savarona ile iştirak ettiği seyirlerde yaşadığı

sıkıntılara ışık tutacak özelliktedir.<sup>341</sup> Bilbilik, 1 Şubat-26 Mart 1955 tarihleri arasında Cumhurbaşkanı Celal Bayar ve yaklaşık 70 kişiden oluşan heyetinin Karacı'ye götürülmesi maksadıyla planlanan bu seyire iştirak eden 48 DHO öğrencisinden biridir. Bilbilik o günleri şöyle anlatmaktadır;

*“Bir zamanlar Atatürk'ün denizin hışırtılarına daldığı kış güvertede Nuriye Pınar, Celal Bayar'ın elini avucunun içine almış fal bakıyor. Bir başka hanım nabza şerbet hikayeler anlatıyor. Bayar da Golden Rouge şampanyasını büyük bir zevkle yudumluyor. Velhasıl konuklar vur patlasın çal oynasın eğleniyor, bizler 18'ine yeni girmiş öğrenciler de tahtakuruları tarafından istilaya uğramış kamaralarımızda 40 dereceye varan sıcakta sabahı zor ediyoruz, sade suya tirit yemeklerle, kuru üzüm hoşaflarıyla karnımızı doyuruyoruz.”*

Bilbilik, kendilerine sadece Atatürk'ün de kamarotluğunu yapmış Osman'ın yardım ettiğini ve gizlice yemek verdiğini anlatıyor. Aynı gemi içerisinde bu kadar farklı yaşam şekillerinin olması seyrin asıl amacının protokol faaliyeti olduğunu göstermektedir. Bilbilik, yemeklerle ilgili şikayette buldukları zaman da geminin başaltında bulunan zincirlikte hapsedildiklerinden bahsetmektedir.

Bilbilik anılarının devamında Cumhurbaşkanı Celal Bayar'la yaşadıkları ilginç bir olaydan da bahsetmiştir; *“Cumhurbaşkanı Celal Bayar, bizleri kış güvertede toplatıyor ve tüm konuklar etrafımızda. Bayar Atatürk'ün kamarotu Osman eliyle bizlere birer bardak limonata, birer kutu sigara ve 50 Lira para verdiriyor. Bizler, bunları almayı kıvıldaksızın reddediyoruz. Gözlerine inanamıyorlar. Belli ki irkiliyorlar ama belli etmemeye çalışıyorlar. Ve bu davranışımız DP iktidarının gözdesi komutanca affedilmiyor. Yine zincirlik hapisanesinde Marmaris'ten<sup>342</sup> İstanbul'a dönüyoruz.”*

Marmara Denizi'nde 1954 yılında icra edilen seyir ile Kral Faysal'ın Capri Adası'na götürüldüğü 1955 yılı seyirlerine katılmış Erol Kutbay'ın anılarını yazdığı kitabında yer alan bir bölüm geminin çamaşır yıkama imkanlarını göstermek açısından dikkat çekici bulunmuştur;

*“Evet Bandırma'yı bırakıp Erdek'e geçtik. Bu liman ziyareti hepimizin anılarında değişik izler bırakan bir ziyaret idi. Erdek'te normal resmi ziyaretlerin bitişi ile bizler daha önceki sahil ziyaretlerinin başlayacağını zannetmiştik. Ancak değişik bir uygulama için toplandık. Şöyle ki; herkes mayosunu giymiş olarak, kirlenmiş olan işbaşı elbiselerimizi de “çıkın” halinde sararak yanımıza alıyor gemi filikalarına taksim olunarak filikaları tam teşekküllü donatıyorduk. Peki rota ne yöne idi? Demirli bulunduğumuz yerden takriben 1 mil mesafede denize karışan bir dere yatağı idi. Suyu temiz, çamaşır yıkamağa müsait sakin akan bu dereye, biz çamaşır yıkayacaktık. Her neyse filikalar baştan kara edildi. Esasen lastik ayakkabı ile bulunan bizler bu defa onları da ele alarak yalınayak, işbaşılar başımızın üzerinde Afrika yerlileri gibi sesler çıkararak plaj kısmından dere yatağına girip yürümeye başladık.*

<sup>341</sup> “Savarona'dan Anılar: Celal Bayar Şaşkına Dönüyor”, *Cumhuriyet*, 23 Şubat 1996.

<sup>342</sup> Bilbilik anılarında olayın Marmaris'te yaşandığını anlatmış olsa da Celal Bayar 5 Mart 1955 tarihinde Basra'da Savarona'dan ayrılarak 10 Mart'ta Bağdat'tan uçakla Ankara'ya dönmüştür. Bu olay Marmaris'ten başka bir yerde meydana gelmiş olmalıdır.

*Müsait bir yere gelince dere kenarlarına çömelerek sözde işbaşılarımızı yıkamaya başladık!”<sup>343</sup>*

Bu durum geminin öğrencileri barındırma açısından yetersiz olduğunu, gemide çamaşır yıkama imkanının dahi kısıtlı olduğunu göstermektedir.

Aynı kitabın ilerleyen bölümlerinde seyir esnasında icra edilen fiili eğitimler anlatılmaktadır:

*“Kısa sürede birçok pratik eğitimi bir arada yaşayarak öğrendik, mesela: Selamlık atışlarında fiilen bulunduk (atışı yapan erat olarak), karga yuvasında<sup>344</sup> aralıksız gözcü nöbeti tuttuk, limanlarda baş üstü demir nöbeti-piket nöbetleri, geminin erat tarafından tutulan bilumum nöbetleri-temizlik ve nete batarya işleri, silahendaz teşkili (her limanda), seyirlerde köprü üstündeki tüm görevler vardiyalı olarak yerine getirildi. Bunları sıralamaktan maksadım her şeye rağmen tüm bu görevleri eksiksiz yerine getirirken bahriyeye bağlılığımızı ifade etmekte. Gemi doktoru Z. Ayhan Uygur’un, verdiği acil yardım ve sağlık dersleri, ameli herkese iğne yapma öğretimi, ve sağlıkla ilgili (Şişman Nuri deneme tahtası oldu) her şeyi öylesine güzel şekilde izah etti ki hala daha oradaki bilgileri anımsarım. Kendisini saygıyla anıyoruz.”<sup>345</sup>*

Gemide öğrencilere ilk yardım eğitimlerinin de uygulamalı olarak verildiği görülmektedir.

1957 yılında Federal Almanya’da Deniz Ateşesi olarak görev yapan Emekli Deniz Albay Şemsi Bargut, anılarında Savarona’nın 1957 yılında Kuzey Avrupa ülkelerine yaptığı ziyaret ile ilgili hatıralarından da bahsetmiştir. Bir gemiyi yurtdışında bir limana ziyarete göndermenin ülke tanıtımı açısından ne kadar önemli olduğunu göstermesi açısından aşağıdaki anı oldukça değerlidir:

*“Üç limanda ve 11 gün süren bu ziyaret, büyük masrafları gerektiriyordu. (3 gün Flensburg, 4 gün Kiel, 4 gün Hamburg) Halbuki Deniz Ateşeliğinde bu bölümde olanak yoktu denecek kadar azdı. Büyükelçilik Basın ateşesi rahmetli Fuat Emircan, emrindeki Temsil Tanıtma ödeneğinden “Bundan büyük tanıtma mı olur” diyerek büyük yardımlarda bulundu. Bu anlayış zenginliğini daima rahmet ve minnetle yad ederim.”<sup>346</sup>*

Bir gemiyi yabancı bir ülkeye göndererek yapılacak ülke tanıtımı, daha çok masrafla yapılacak pek çok tanıtım faaliyetinden daha etkili olmaktadır. Şemsi Bargut’un bu anısı da konu hakkında güzel bir örnek teşkil etmektedir.

<sup>343</sup> Kutbay, *Anılarla 50. Yıl*, 120-121.

<sup>344</sup> Kog tipi gemilerde en dikkat çekici noktalardan bir de direğin ucunda bulunan ve tıpkı bir gözlem kulesine benzeyen burçlu karga yuvasıdır. Ortaçağ Avrupası’nda kargaların kehanetler ve gelecekte haber getirmeyle bağlantıları olduğuna inanılır ve bu nedenle gemi direğinin tepesinde yer alan gözcü kulesi karga yuvası olarak adlandırılırdı. Bu deyişte kısmen, kargaların ağaç tepelerine yuva kurma alışkanlıklarının payı olsa da uzaktaki gemileri ve karayı görmeye çalışan denizcinin bir karga gibi haberci (kehanetçi, müneccim) olmasının da payı vardır. Muharrem Sinan Dereli, *XVIII. Yüzyılda Kalyon Teknolojisi ve Osmanlı Kalyonları*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Akdeniz Dünyası Araştırmaları Bilim Dalı, 2010, 45.

<sup>345</sup> Kutbay, *Anılarla 50. Yıl*, 138.

<sup>346</sup> Şemsi Bargut, *Bir Plesisor’un Bahriye Anıları*, 80.

Emekli Deniz Kurmay Albay Tunçer Büyükonat Savarona ile iki farklı açık deniz eğitimine katılmıştır. Bunlardan birincisi olan Türkiye sahillerine yönelik anılarında;<sup>347</sup> “1964 mezunu 100ler sınıfı olarak iki kez Savarona seyri yaptık. Bunlardan ilki Harp 1’den 2’ye geçtiğimiz 1963 yazında şu programa göre gerçekleşti: 3 Eylül Erdek, 6 Eylül İzmir, 10 Eylül Marmaris, 12 Eylül Alanya, 15-16 Eylül İskenderun ve Antakya, 17 Eylül Antalya, 18 Eylül Kekova Körfezi, 20 Eylül Kuşadası ve müteakiben İstanbul’a dönüş.” O dönemde iki yıl olan öğrencilik süresince iki kez eğitim seyrine katılmış olan Büyükonat ve sınıf arkadaşları, ikinci seyirlerini bir yıl sonra 1964 yılı yazında icra etmişlerdir. İkinci seyirlerinde de sırasıyla 26-27 Temmuz Venedik, 30 Temmuz Malta, ardından Sicilya’da Agusta ve Catania, Napoli (Roma, Vatikan ve Pompei gezileri), Toulon (St. Tropez gezisi), Barcelona, Tunus ve Libya’yı (Tripoli) ziyaret etmişlerdir.

Büyükonat Barcelona liman ziyareti esnasında yaşadıkları ilginç bir olayı şöyle aktarmaktadır;

“Biz Barcelona’dayken 7-8-9 Ağustos’ta Kıbrıs’ta Rum saldırılarına karşı bir hava harekâtı yapıldı.<sup>348</sup> Bu nedenle ikinci bir emre kadar limanda kalmamız emredildi. Sonuçta Barcelona ziyaretimiz on gün sürdü ve planlı Cezayir gezimiz iptal edildi. Barcelona’dan direkt Tunus’a gittik. Daha sonra Libya (Tripoli) ziyaretimizde DHO Mezunları Libyalı komutanlar tarafından bize ev sahipliği yapıldı. Oradan Ege Denizi’nde denizaltılarımızın refakatinde Heybeliada’ya döndük. Gemi komutanı gene Şoför Şahap<sup>349</sup> olarak bilinen değerli bir subaydı.”

Büyükonat’ın Savarona ile katıldığı üçüncü ve daha kısa süren bir seyir daha bulunmaktadır. 1975 yılı yazında Deniz Harp Akademisi birinci sınıfı bitiren öğrenciler olarak Tuğamiral Doğan Toktamış komutanlığında birkaç günlük kısa bir eğitim gezisi yapılmış ve Akdeniz’de bazı liman ziyaretleri gerçekleştirilmiştir.

---

<sup>347</sup> Emekli Deniz Kurmay Albay Tunçer Büyükonat ile 17 Kasım 2022 tarihinde yapılan görüşme.

<sup>348</sup> “Uçaklarımız Kıbrıs’a Hücum Etti”, *Cumhuriyet*, 8 Ağustos 1964.

<sup>349</sup> Güverte Albay Şahap Ülkurt.

## SONUÇ

Çeşme Baskını ile yetişmiş Osmanlı denizcilerinin yok edilmesi üzerine, nitelikli denizciler yetiştirmek için 1773 yılında kurulan Mekteb-i Riyaziyye, bugünkü Deniz Harp Okulu'nun temellerini oluşturmuştur. Okulda, Baron de Tott'un çabalarıyla geometri ve trigonometri eğitimleri verilmiş, bu eğitimlerin denizde pratik olarak da uygulanabilmesi için iki fırkateyn bu işe tahsis edilmiştir. Bu gemiler Türk denizcilik tarihinde bilinen ilk mektep gemileri olmuştur. Okulun açıldığı günden bugüne kadar, uygulamalı denizcilik eğitimlerine her zaman önem verilmiştir. Günümüze kadar, tespit edilebilen 23 değişik okul gemisi kullanılmıştır. Okul gemileri, her dönemde personelin görev yapmak istediği gemiler olmuş ve personel de öğrencilere örnek olabilecek seviyede başarılı personel arasından seçilmiştir.

Bir bahriyelinin yetiştirilmesinde teorik bilgilerin yanı sıra gemide uygulamalı eğitimler de yapılmalıdır. Bu eğitimler süresince öğrencinin ihtiyaç duyacağı teknik yetenekleri geliştirebileceği uygun bir geminin okul gemisi olarak seçilmesi de çok önemlidir.

Bir deniz öğrencisine uygulamalı deniz eğitimleri ile kazandırılmaya çalışılan ve öğrencide geliştirilmesi hedeflenen yetenekler şöyle sıralanabilir; Öğrencilerin mezun olduktan sonra görev yapacakları gemiye katıldıklarında mesul olarak yapacakları görevlere hazırlanmalarını sağlamak, okulda teorik olarak öğrenilen konuların denizde yapılacak uygulamalı derslerle de pekiştirilmesini sağlamak, öğrencilerin, denizcilik yeteneklerini değerlendirmek, tespit edilen eksikliklerin düzeltilmesini sağlamak, öğrencilerin zorlu deniz şartlarına ve deniz ortamında yaşamaya fiziki ve zihni olarak hazırlanmalarını sağlamak, öğrencilerin meslek hayatları boyunca görev yapacakları gemi ortamını tanımalarını sağlamak, denizcilik örf, adet ve ananeleri hakkında öğrencileri eğitmek, Deniz Kuvvetleri unsurlarının uluslararası ilişkiler çerçevesinde diplomatik bir araç olarak kullanımını öğrencilere fiilen göstermek, öğrencilerin temsil yeteneğini geliştirmek, çevre denizlerimiz ile yabancı ülkelerin sahillerini ve limanlarını tanıtmak, ziyaret edilen limanlarda kültürel ve sportif faaliyetler icra etmek, öğrencilerin genel kültürünü geliştirmek, aynı zamanda diğer ülke donanma personeli ile tanışmalarını ve yeni dostluklar kurmalarını sağlamaktır.

Örneğin Savarona'nın 1959 yılında icra ettiği Kıbrıs ziyareti, Deniz Kuvvetleri unsurlarının diplomaside kullanımına iyi bir örnek teşkil etmektedir. Bu ziyaret adada yaşayan Türklere ciddi bir moral vermekle birlikte Rumlara da, adada yaşayan Türklerin yalnız olmadığını hatırlatması açısından çok faydalı olmuştur. Seyre katılan öğrenciler bu ziyaretin etkisini yaşayarak görmüş ve öğrenmiştir.

Bütün ülkelerde yıllardır yüksek maliyetlerine rağmen uygulamalı denizcilik eğitimleri yaptırılmakta ve bu maksatla çeşitli okul gemileri kullanılmaktadır. Her ülke kendi denizci kültürü ve ekonomik gücü ile bağlantılı olarak yelkenli veyahut makine tahrikli eğitim gemisi tercihi yapmaktadır. Bu çerçevede neredeyse tüm bahriyelerde son dönemlerde eğitim gemisinin yelkenli mi yoksa makine tahrikli mi olması gerektiği konusunda tartışmalar yürütülmektedir. Dünya bahriyelerinde halihazırda envanterinde okul gemisi bulunduran 37 ülkeye ait toplam 70 okul gemisi dikkate alındığında; büyük çoğunluğunun yelkenli ve yaklaşık üçte birinin ise sadece makine tahrikli olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca uskuna<sup>350</sup> tipi yelkenli okul gemilerinin genellikle uzun süredir Güney Amerika ülkeleri tarafından tercih edildiği ve yelkenli okul gemilerinin yaşları dikkate alındığında Norveç tarafından 108 yaşındaki bir yatın hala okul gemisi olarak kullanıldığı görülmektedir.

Ülkemizde de yelkenli bir okul gemisinin tedarik edilerek Deniz Harp Okulu öğrencilerinin denizcilik melekelerinin geliştirilebileceği değerlendirilmektedir. Tez çalışması kapsamında Savarona ile açık deniz eğitimine katılmış emekli personel ile yaptığım görüşmelerde çoğunun yelkenli Uskuna tipi bir eğitim gemisi ile seyir yapmış olmayı tercih ettiği görülmüştür.

Cumhurbaşkanlığı yatı olarak satın alınan Savarona yatı, çok partili hayata geçiş ile birlikte TBMM’de Demokrat Parti ile Cumhuriyet Halk Partisi milletvekilleri arasında sürekli bir tartışma konusu olmuştur. Tartışmaların asıl nedeni muhalefette bulunan parti milletvekillerinin iktidarda bulunan partiyi Savarona’nın yüksek işletme maliyetleri üzerinden eleştirme gayretidir. Genellikle muhalefet, iktidarı yüksek maliyetli Savarona’yı keyfi olarak kullanmakla suçlamıştır. Yat sürekli olarak bir şekilde kurtulması gereken bir yük gibi görülmüştür, hatta bir milletvekili batırarak dahi olsa yattan kurtulmak gerektiğini söylemiştir. 1938 yılı ile 1951 yılları arasında Savarona’nın akıbeti ile ilgili pek çok değişik teklif gündeme getirilmiş ve TBMM’de tartışılmıştır. TBMM’de bu tartışmalar sürerken Celal Bayar, yatın Deniz Kuvvetleri’ne verilerek Mektep Gemisi sıfatıyla kullanımına devam edilmesini önermiş ve bu öneri doğrultusunda yat Nisan 1951 yılından itibaren okul gemisi olarak kullanılmaya başlanmıştır.

Savarona, okul gemisi statüsünde olsa da, Türkiye Cumhuriyeti’nin devlet büyükleri ile Türkiye’ye gelen yabancı devlet başkanlarına da hizmet etmiştir. Yunanistan Kralı Paul, Yugoslavya Cumhurbaşkanı Mareşal Tito, Lübnan Cumhurbaşkanı Camille Chamoun, Irak Kralı II. Faysal, Libya Meliki İdris El-Sunusi, Fransa Cumhurbaşkanı Charles De Gaulle, İran

---

<sup>350</sup> Uskuna: 2 direkli bir tür yelkenli tekne.

Şahı Muhammed Rıza Pehlevi yatın üst düzey konuklardan bazılarıdır. Yatın yabancı devlet başkanlarının hizmetine verilmesi konusu da TBMM’de muhalefette bulunan CHP tarafından sürekli eleştirilmiştir.

Savarona Deniz Kuvvetleri emrinde görev yaptığı 1951-1986 yılları arasında yaklaşık 4000 öğrencinin ilk defa deniz tecrübesi yaşadığı gemi olmuştur. Yatta öğrenci olarak eğitim gören personelin hatıralarından anlaşıldığı kadarıyla, yatın eğitim gemisi olarak dizayn edilmemiş olması, yatta harp gemilerinde bulunan cihaz ve sistemlerin bulunmayışı, her daim üst düzey misafirlerle birlikte seyahat ediliyor olması, öğrencilerin yaşam yerlerinin uzun süreli seyirler için elverişli olmaması nedeniyle, Savarona’nın eğitim gemisi olarak kullanılmaya uygun bir gemi olmadığı görülmüştür. Bununla birlikte öğrencilerin; seyir, seyir emniyeti, muhabere, gemicilik, yangın yara-savunma,<sup>351</sup> denizde yaşam, bahriye örf-adetleri, temsil kabiliyetlerinin artırılması gibi gemi tipinden bağımsız yeteneklerinin geliştirilmesinde önemli katkılar sağlamıştır.

Savarona’nın icra ettiği faaliyetlerin tespit edilmesi kapsamında, Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü’nde yer alan gemi jurnallerine ulaşılamamış olması nedeniyle bu çalışmanın müteakip araştırmacılar tarafından geliştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

Savarona’nın öğrenciler için yeterli bir eğitim gemisi olmaması ve ihtiyaçları karşılayamaması nedeniyle 1977 yılında TCG Cezayirli Gazi Hasan Paşa-I okul gemisi satın alınmış ve bu tarihten itibaren öğrenci eğitimlerinde Savarona daha az kullanılmıştır. 1986 yılında ise Savarona Deniz Kuvvetleri envanterinden çıkarılmıştır.

Savarona Kahraman Sadıkoğlu tarafından kiralanarak turizm maksatlı hizmet vermeye başlamış, ancak tarihi ile bağdaşmayacak şekilde kullanıldığı gerekçesiyle Cumhurbaşkanlığı tarafından geri alınmıştır.

Yatın akıbeti, Atatürk’ün vefatından sonra sürekli tartışılmış, okul gemisi olmasıyla tartışmalar yatışmış ancak hizmet dışına ayrıldığı 1986 yılından sonra yeniden alevlenmiştir. Günümüzde yatın ne şekilde kullanılacağına yönelik henüz bir karar verilmemesi nedeniyle yat, İstanbul Tersanesi Komutanlığı’nda kaderini beklemektedir. Türkiye Cumhuriyeti’nin kurucusu ve ilk Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk’ün manevi hatırasının yaşatılması ve gelecek kuşaklara aktarılabilmesi amacıyla yat, denizde veya karada sabit bir “*Atatürk Müzesi*”ne dönüştürülerek halkın ziyaretine açılmalıdır.

---

<sup>351</sup> Yara savunma: Geminin yaralanarak su alması, su ve yakıt devrelerinin patlaması, dengesinin bozulması, yüzebilirliğinin tehlikeye girmesi, gemilerde veya kara birliklerinde yangın çıkması, Kimyasal, Biyolojik, Radyoaktif ve Nükleer (KBRN) tehdide maruz kalınması durumlarında alınacak önlemleri içeren tanımlamadır. <https://damyo.msu.edu.tr/sayfalar/siniflar.html> Erişim 22.01.2023.

## KAYNAKÇA

### Arşivler

*T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA).*

*Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü.*

*Emekli Deniz Yüzbaşı Mehmet N. Taşdelen Kişisel Fotoğraf Arşivi.*

*Emekli Tuğamiral Şevki Şekerefeli Kişisel Fotoğraf Arşivi.*

### Resmi Yayınlar

*TBMM Tutanak Dergisi*

### Kitap ve Kitap Bölümleri

Arıburnu, Kemal. *Atatürk'ten Anılar*. Ankara: Türkiye İş Bankası Yayınları, 1976.

Baler, Mahmut. *Baldan Damlalar 3 ve Hatıralarım*. İstanbul: Kervan Yayınları, 1982.

Bali, Rıfat N. *Savarona: Atatürk'e Son Armağan*. İstanbul: Libra Kitapçılık ve Yayıncılık, 2010.

Bargut, Şemsi. *Bir Plesisor'un Bahriye Anıları*.

Brown, Nick, Alex Pape, Michael Fabey, Ridzwan Rahmat. *Jane's Fighting Ships 2018-2019*. Jane's by IHS Markit, 2018.

Çelik, Y.Necdet, Erdoğan Yüceliş. *Cumhuriyet Donanması 1923-2005*. İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2005.

Çoker, Fahri. *Deniz Harp Okulumuz*. İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2013.

Çoker, Fahri. *TCG Savarona ile Akdeniz ve Atlantik'te 78 Gün 24 Temmuz-11 Ekim 1957*. Ankara: Dz.K.K.lığı Karargâh Basımevi, 2001.

Erbil, Kazım. *Bahriyede Gördüklerim Duyduklarım*. İstanbul: Kastaş Yayınevi, 2007.

Gencer, Ali İhsan. *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2001.

*Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi 1926-1999*. Deniz Kuvvetleri Yayını, 1999.

Granda, Cemal. *Atatürk'ün Uşağı İdim*. İstanbul: Hürriyet Yayınları, 1973.

Güleryüz, Ahmet. *Ertuğrul Savarona & Türk Devlet Yatları*, İstanbul: Denizler Kitabevi, 2007.

Işın, İ.Bülent. *Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi 1923'ten 2005'e*. İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2006.

Kandilli, Ali. *Türk Deniz Kuvvetlerinde Eğitim Kurumları Tarihi*. Karamürsel: Karamürselbey Eğitim Merkezi Komutanlığı Basımevi, 2003.

Karaca, Mehmet, Mustafa Kaçar, Tuncay Zorlu, Burak Barutçu, Atilla Bir, C. Ozan Ceyhan, Aras Neftçi. *İstanbul Teknik Üniversitesi ve Mühendislik Tarihimiz*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, Maden Fakültesi Jeoloji Mühendisliği Bölümü ve Avrasya Yer Bilimleri Enstitüsü Yayını, 2012.

Kocatürk, Utkan. *Doğumundan Ölümüne Kadar Kaynakçalı Atatürk Günlüğü*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2007.

Kutbay, Erol. *Anılarla 50. Yıl 49'lular Kitabı*. İstanbul: Remzi Kitabevi, 1999.

Metel, Raşit. *Atatürk ve Donanma*. İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2005.

Özçelik, Selahattin. *Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2000.

Panzac, Daniel. *Osmanlı Donanması (1572-1923)*. Çev. Ahmet Maden, Sertaç Canpolat, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1. Baskı, 2018,

Sayacı, Kenan; Gökhan Aykan. *Deniz Harp Okulu Tarihçesi*. Deniz Basımevi Müdürlüğü.

Soyak, Hasan Rıza. *Atatürk'ten Hatıralar Cilt-2*. İstanbul: Yapı Kredi Bankası Yayınları, 1973.

Şahingiray, Özel. *Atatürk'ün Nöbet Defteri 1931-1938*. Ankara: TTK Basımevi, 1955.

Tarakçı, Nejat. *Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi Denizci Stratejinin Tarihi Analizi*, İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2009.

Thucydides. *History of the Peloponnesian War Books 1 and 2 with an English Translation by Charles Forster Smith of the University of Wisconsin*, Londra: Harvard University Press, 1956.

### **Makale, Bildiri ve Ansiklopedi Maddeleri**

Benlioğlu, Abdurrahman. "Mektep Gemisi Seyahatleri ve Faydaları", *Deniz Mecmuası*. 349 (1938), 76-89.

Bozoğlu, Ali. "Savarona 1931", *Yeni Deniz Mecmuası*. 21 (2021), 55-69.

Burak, Vedat. "Savarona Okul Gemisinin 1951 Yılı Doğu Gezisine Ait Hatıralar", *Donanma Dergisi*, 400 (1952), 125-163.

- Burak, Vedat. "Savarona Okul Gemisinin Gezi Notlarından", *Donanma Dergisi*. 401 (1952), 167-179.
- Burak, Vedat. "Savaronanın Gezi Notlarından", *Donanma Dergisi*. 402 (1953), 175-192.
- Burak, Vedat. "Savaronanın Gezi Notlarından", *Donanma Dergisi*. 403 (1953), 233-238.
- Çağatay, Samim. "Eski Yelkenli Okul Gemilerimiz ve Bugünkü Yelkenli Okul Gemileri", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 484 (1974), 28-61.
- Çekiç, Orhan. "Atatürk ve Savarona Günleri", *Yeni Deniz Mecmuası*. 21 (2021), 41-52.
- Demirsoy, Selahattin. "Deniz Harp Okulu ve Deniz Lisesinin 200. Yıldönümü Dolayısıyla Deniz Kuvvetlerinde Denizcilik Eğitimi ve Deniz Personelinin Yetiştirilmesi", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*. 482 (1973), 39-43.
- Demirtaş, Serkan. "Atatürk'ten Bir Miras: M/Y Savarona", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*. 640 (2020), 53-59.
- Duygu, İsmail. "Modern Denizcilik ve Eğitim", *Donanma Dergisi*. 401 (1952), 139-147.
- Ercan, Hüseyin Onur. "1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı Hakkında Çağdaş Bir Kaynak", *Harp Tarihi Dergisi*. 6 (2022), 29-63.
- Gürdeniz, Cem. "Atatürk'ün En sevdiği Gemi: Savarona", *Yeni Deniz Mecmuası*. 21 (2021), 7-16.
- Kevenk, Celal. "Savarona Okul Gemisinin Son Garbi Avrupa Seyahatindeki Spor Temasları", *Donanma Dergisi*. 404 (1953), 288-292.
- Namal, Yücel, İlker Çağlar. "İsmet İnönü'nün Cumhurbaşkanlığı Dönemindeki İlk Zonguldak Gezisi (6-13 Aralık 1938)", *21. Yüzyılda Eğitim ve Toplum/Education And Society In The 21st Century*. 11/31, (2022), 23-49. Erişim 26.06.2022.
- Orhon, Bahattin. "Harb Okulumuzun 1963 Akdeniz Gezisi", *Donanma Dergisi*. 447 (1964), 4-41.
- Örnek, Rasim. "Savarona ile Yapılan 1965 Yılı Açık Deniz Tatbikatı İzlenimleri", *Donanma Dergisi*. 452 (1966), 17-58.
- "Sayın Fransa Cumhurbaşkanı De Gaulle'un Türkiyeyi Ziyaretlerinde Savarona Okul Gemisiyle Boğaz Gezintileri", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*. 464 (1969), 67-70.
- Şen, Cemil. "Denizlerin Kuğusu Savarona ve Atatürk", *Yeni Deniz Mecmuası*. 21 (2021), 33-39.

“T.C.G. Savarona Okul Gemisinin Akdeniz Gezisi”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*. 467 (1969), 66-69.

Ülgezen, Seyfi. “Harekât Sınıf Okulu Teğmenlerinin 1954-1955 Senesi Açık Deniz Seyri Tatbikati”, *Donanma Dergisi*. 412 (1956), 65-74.

### **Sürelî Yayınlar**

#### ***Gazeteler***

Akşam

Cumhuriyet

İkdam

Hürriyet

Milliyet

Sözcü

Tan

Ulus

#### ***Dergiler***

Deniz Kuvvetleri Dergisi

Deniz Mecmuası

Donanma Dergisi

Yeni Deniz Mecmuası

### **Tezler**

Arslan, Mekiye Mihriban. *1890 Ertuğrul Faciası*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı, 1992.

Arıkan, Alaattin. *Atatürk'ün Yatı Savarona*. Yüksek Lisans Tezi, Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2014.

Dereli, Muharrem Sinan. *XVIII. Yüzyılda Kalyon Teknolojisi ve Osmanlı Kalyonları*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Akdeniz Dünyası Araştırmaları Bilim Dalı, 2010.

### **Anşiklopedi ve Sözlükler**

Develioğlu, Ferit. *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*. Ankara: Aydın Kitabevi, 2017.

### **İnternet Kaynakları**

<https://sozluk.gov.tr/> Erişim 15.05.2021, 17.05.2021, 20.06.2021, 22.01.2023.

[https://www.dho.edu.tr/sayfalar/00\\_Anasayfa/01\\_Sabitler/tarihce/DHOTarihce.pdf](https://www.dho.edu.tr/sayfalar/00_Anasayfa/01_Sabitler/tarihce/DHOTarihce.pdf) Erişim 24.07.2021.

<https://tr.wikipedia.org/wiki/Kalyon> Erişim 22.01.2023.

<https://tr.wikipedia.org/wiki/Karavel> Erişim 22.01.2023.

<http://www.lugatim.com/s/s%C3%BCnbeki> Erişim 22.01.2023.

[https://tr.wikipedia.org/wiki/Cezayirli\\_Gazi\\_Hasan\\_Pa%C5%9Fa](https://tr.wikipedia.org/wiki/Cezayirli_Gazi_Hasan_Pa%C5%9Fa) Erişim 22.01.2023.

[https://tr.wikipedia.org/wiki/Baron\\_de\\_Tott](https://tr.wikipedia.org/wiki/Baron_de_Tott) Erişim 22.01.2023.

<https://teis.yesevi.edu.tr/madde-detay/cihangir-iii-mustafa> Erişim 22.01.2023.

<https://terim.rehberim.gen.tr/terim/avara-avara-etmek--nedir> Erişim 22.01.2023.

[https://www.dho.edu.tr/sayfalar/00\\_Anasayfa/01\\_Sabitler/tarihce/DHOTarihce.pdf](https://www.dho.edu.tr/sayfalar/00_Anasayfa/01_Sabitler/tarihce/DHOTarihce.pdf) Erişim 26.07.2021.

[https://dho.msu.edu.tr/sayfalar/00\\_Anasayfa/numpages/page0004.html](https://dho.msu.edu.tr/sayfalar/00_Anasayfa/numpages/page0004.html) Erişim 14.03.2022.

<https://tr.wikipedia.org/wiki/Thukididis> Erişim 22.06.2022.

<https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/ataturku-ziyaret-eden-yabanci-devlet-adamlari/> Erişim 06.07.2022.

[http://megep.meb.gov.tr/mte\\_program\\_modul/](http://megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/) Erişim 08.07.2022.

<https://denizmuzesi.dzkk.tsk.tr/> Erişim 08.07.2022.

<https://www.turkcesozlukler.com/> Erişim 11.07.2022.

[https://tr.wikipedia.org/wiki/Altı\\_Gün\\_Savaşı](https://tr.wikipedia.org/wiki/Altı_Gün_Savaşı) Erişim 12.07.2022.

<https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/ataturk-un-yati-savarona-icin-teklif-gitti-24677919> Erişim 20.08.2022.

<https://www.sozcu.com.tr/2019/gundem/savarona-artik-mehmetcige-emanet-5324795/> Erişim 22.08.2022.

<https://dargeb.com> Erişim 19.11.2022.

<https://www.buyuklugat.com/osmanlica-turkce/> Erişim 22.11.2022.

<https://www.denizcilikbilgileri.com/ticari-gemilerde-bulunmasi-gereken-ana-sertifikalar/> Erişim 27.11.2022.

[https://en.wikipedia.org/wiki/Emily\\_Roebing\\_Cadwalader](https://en.wikipedia.org/wiki/Emily_Roebing_Cadwalader) Erişim 22.01.2023.

<https://damyo.msu.edu.tr/sayfalar/siniflar.html> Erişim 22.01.2023.

<https://www.ticaretkanunu.net/ttk-madde-1096/> Erişim 22.01.2023.

<https://www.superyachtimes.com/yachts/savarona> Erişim 22.01.2023.

## **Sözlü Tarih Görüşmeleri**

Emekli Yüzbaşı Mehmet N. Taşdelen ile 28 Mayıs 2021 tarihinde yapılan görüşme.

Emekli Deniz Albay Mehmet Toker ile 28 Mayıs 2022 tarihinde yapılan görüşme.

Emekli Deniz Kurmay Yarbay Oryal Ünver ile 30 Ekim 2022 tarihinde yapılan görüşme.

Emekli Tuğamiral Şevki Şekerefeli ile 27 Kasım 2022 tarihinde yapılan görüşme.

Emekli Deniz Albay Cem Tanrısever ile 27 Kasım 2022 tarihinde yapılan görüşme.

Emekli Deniz Kıdemli Binbaşı Cahit Üren ile 27 Kasım 2022 tarihinde yapılan görüşme.

Emekli Deniz Kurmay Albay Nadir İsmet Hergünşen ile 27 Kasım 2022 tarihinde yapılan görüşme.

Emekli Deniz Yarbay M. Uğur Atabek ile 27 Kasım 2022 tarihinde yapılan görüşme.

Emekli Deniz Subayı Orhan Ölmez ile 27 Kasım 2022 tarihinde yapılan görüşme.

Emekli Torpido Başçavuş Hakan Kader Genç ile 10 Haziran 2021 tarihinde yapılan görüşme.

Emekli Astbubay Başçavuş S. Erharat ile 27 Mayıs 2021 tarihinde yapılan görüşme.

Emekli Astsubay Başçavuş Erdal Cankurtaran ile 27 Mayıs 2021 tarihinde yapılan görüşme.

Emekli Deniz Kurmay Albay Tunçer Büyükonat ile 17 Kasım 2022 tarihinde yapılan görüşme.

## **EKLER**

**EK-1** Fotoğraflar

**EK-2** Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Bünyesinde Bugüne Kadar Okul Gemisi Olarak Görev Yapan Gemiler

**EK-3** Savarona'nın İcra Ettiği Eğitim Seyirleri.

**EK-4** Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın Savarona Şeref Defterine Yazdıkları Yazı.

**EK-5** Savarona'nın Gölcük'te Havuzlanması

**EK-6** İstanbul Gazeteciler Cemiyeti'nin Savarona'yı Kullanma Talebi

**EK-7** Gemicilik Eğitimi Amacıyla Savarona Okul Gemisi'nin, Tanca, Asar Adaları, Annapolis, New-York, Bermuda Limanlarını Ziyaret Etmesine İzin Verilmesi

**EK-8** Savarona Okul Gemisi'nin Kapri, Kan, Barselona, Napoli ve Malta limanlarını ziyaret etmesi.

**EK-9** Barcelona'da Bulunan Savarona Yatı'nda 30 Ağustos Hazırlıkları.

**EK-10** Libya Meliki İdris El Senusi'yi Libya'ya Götürecek Olan Savarona Okul Gemisi'nin Dönüşünde Tulon, Cenova ve Malta Limanlarına da Uğraması.

**EK-1/1**

## **FOTOĞRAFLAR**

Savarona



<https://www.superyachttimes.com/yachts/savarona> Erişim 22.01.2023



EK-1/3



Binbaşı Süha Baytura'dan Sekstant kullanmayı öğrenen 2'nci sınıf öğrencileri.



Güvertede nete batarya yapan bir grup öğrenci (1961).

EK-1/4



Makine dairesinde eğitim gören öğrenciler.



Seyir eğitiminde öğrenciler (1970).

EK-1/5



Gemi demirine bakım yapan öğrenciler.

EK-1/6



20 mm Makinalı Tüfek eğitimi yapan bir grup öğrenci. (Temmuz 1973)



Öğrenciler top başında eğitimde.

EK-1/7



Deniz Harp Okulu öğrencileri eğitimleri-1963.



Magosa'da, Makarios'un Savarona'yı ziyareti. (1959) (Mehmet N. Taşdelen Özel Arşivi)

Auftragsb.  
Seite 183

490 24.12.29  
2. tel. bestellt  
demäss Ange-  
bot 28.11.29

William Francis Gibbs,  
New York

1 Doppelschrauben-Dampfyacht Kiel 27.50  
410' x 345' x 48' 0" x 32' 0" Spanten 30.10.30  
6000 - 7200 SHP Leistung Platten - - -  
150 Llmcl. bei 6000 SHP, und Stapellauf 28.25  
18 Knoten bei 19' 2" Tiefgang; Probefahrt.

Juni oder Juli 1931  
Ablieferung:  
24.7.1931

"Savarona"

Lloyd's Register: Zertifikate No 30428 29,  
13. August 1931  
4580.83 Brutto-Reg. Tons  
1617.56 Netto- " "  
6 Dampfturbinen S.R mit Getriebe.  
100 A 1-bezw. LMC 7,31

\$ 1.382.000. -  
sel. No 1382/85.

Eigener: Mrs. Cadwalader, Philadelphia.

BAU NR.	TYP	NAME	REEDEREI	L	PP ü.a	B	H	T Frb.
490	2 S - YACHT	SAVARONA	MRS. CADWALADER NEW YORK	105,10 133,96	16,08	9,75 12,50	6,23	
	Trag- fähigkeit	BRT	Kn	MASCHINE	KIEL- LEGG	STAP. LAUF	ABLIE- FERG	
	1635 33 FAHRG.	4581	18,6	TURBINE 7200WFS	29.7.30	28.2.31	24.7.31	

Savarona'nın ilk inşası için hazırlanan çizim planları. (Emekli Tuğamiral Şevki Şekerefeli Özel Arşivi)

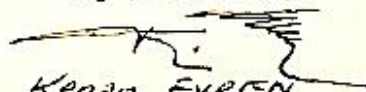
TCG SAVARONA KOMUTANLARI		
Gv. Yarbay	Vedat BURAK	1951-1953
Gv. Kur. Yarbay	Kemal KAYAGAN	1953-1955
Gv. Kur. Albay	Necatî PINAR	1955-1960
Gv. Kur. Albay	Halit SÜER	1960-1961
Gv. Albay	Şahap ÜLKURT	1961-1964
Gv. Albay	Turgut DOĞU	1964-1967
Gv. Kur. Albay	Cahit SAYIL	1967-1969
Gv. Albay	Sait BİLSEL	1969-1972
Gv. Albay	Muzaffer ATAĞLI	1972-1974
Gv. Albay	Suat ÖZVEREN	1974-1977
Gv. Albay	Süha BAYTURA	1977-1979
Gv. Albay	Okyar ERDAL	1979-1979
Dz. Albay	Yüksel SOYCAN	1979-1980
Dz. Kur. Yarbay	Atilla KIYAT	1980-1981
Dz. Yarbay	Haşmet BENĞİ	1981-1985
Dz. Yarbay	İslâm BÜKEY	1985-1985
Dz. Yarbay	Yusuf AKYILDIZ	1985-1986

Savarona'nın Deniz Kuvvetlerinde hizmet verdiği süre boyunca Gemi Komutanlığı yapan subaylar levhası. (Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü'nden aktaran Dz.K.K.lığı Merkez Daire Başkanlığı)


Büyük Atatürk'ün son günlerini geçirdiği ve Türk milleti için büyük bir derin olan savarona gemisinin geçirdiği yangın felâketi hepimizi çok üzünce. Bunun geçirdiğimiz bu geminin tekrar orijinal sette dövizleştirilmesini düşünmek, üzüntümüzü biraz olsun hafifletti. Her türlü imkanlar kullanarak eski haline getirilmesinde emeği geçen bütün personeli başta komutanları olmak üzere takdir ederken; Atatürkten bize emanet olarak kalan savarona'ın bu daha böyle bir felâketle karşılaşmaması için her türlü emniyet tedbirlerinin alınmasını ilgililerden bekliyoruz.

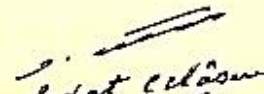
28 Ocak 1981

Şifre  
Muttis PPSIN  
orgeneral  
K. K. K.

  
Kenan EVREN  
Orgeneral  
Devlet Bşk. - Genel ve Milli  
Güvenlik Konseyi Bşk.

T. Altınbaş  
TAUSIN ŞAHİN KAYA  
HJ. ORJENERAL  
HJ. K.K.

  
Nejat Ömer  
Orgeneral  
Dz. Kuruldu K.

  
Sedat Celal  
Orgeneral  
Dz. Kuruldu K.

Atatürk'ün hizmetinde bulunmuş olan emekdar Savarona, Deniz Harp kuvvetlerinin emrinde dünya denizlerinde ve limanlarında Türk bayrağını geçiren ve gösteren emekdar Savarona: "Deniz Harp Okulu ve Deniz Lisesi" kuruluşunun 500. yıl dönümünü dolayısıyla Türk Milletinin bu mütlü gününe katılmak üzere İstanbul limanına gelen dost milletlerin Harp gemilerini, ve muhtelif Harp Bahriyelerine mensup denizcileri ve memleketin seçkin Simalarının bir arada tanıtılmak üzere "Dz.K.K. Oranural ve Bayan K. Koyulan" tarafından tertiplenen güzel bir resepsiyonla ile kalâ güzel ve bakımlı misafirperverliği ile tarihi hizmetlerine yeni tarihi bir hatıra daha kaydetmişlerdir.

İstanbul'a acı ve tatlı hatıralarla gelmiş bir çok donanmaların hatırlayacak bu akşam; Savarona'da: Türk Deniz Kuvvetlerinin bu mütlü gününü, bu defa Saygı ve Sevgi ile Selâmlanmaya gelen dost Harp gemilerinin limanı aydınlatan ışıkları ve siloetleri arasında kutlamakla derin bir bahtiyarlık duyduğum !

1. Ağustos - 1973

Fahri Korutürk

TCG Savarona Şeref ve Ziyaretçi Defterinden bir sayfa-Fahri Korutürk Ziyareti  
1 Ağustos 1973. (Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü'nden aktaran Dz.K.K.lığı  
Merkez Daire Başkanlığı)

Savaronanın bu köşesinde Atatürk'ün ve onun değerli evlatlarının izlerini  
ifshan ettim. 9.11.1962

Kocaeli Valisi  
Hüsnü Başar

A. Başar

Atatürk'ün aziz ve ebedî hatıraları önünde en derin  
saygı ve hasret duygularıyla "Savarona"yı ziyaret  
ettik; bu Kutsal emaneti idare eden değerli  
Denizci silah arkadaşlarımızla yürekten bağlan-  
tık ve Teşekkürlerimizle

Gölcük, 15 Mayıs 1962 Eski Genel Kurmay Başkanı  
ve Senatör

Gen. Terakki Demirel

Yv. Orbay  
Kazım Orbay

L. Demirel

TCG Savarona Şeref ve Ziyaretçi Defterinden bir sayfa-Kazım Orbay Ziyareti  
15 Mayıs 1962. (Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü'nden aktaran Dz.K.K.1ığı  
Merkez Daire Başkanlığı)

14 TEMMUZ 1986

Yarım asırdan fazla dünya denizlerinde hizmet etmiş, ulu önder ATATÜRK'ün son günlerini geçirdiği ve tüm Deniz Kuvvetleri mensuplarının Eğitime/Öğretim görevi yönünden unutulmaz anılarıyla dolu, sanki bayrakımız denizlerde şerefle dalıştıran, gene denizcilerin eğitiminde unutulmaz hizmetler veren, her köşesinde ulu önder ATATÜRK'ün hatırasını yaşatan ve ona hizmet vermenin asil görevini yerine getiren, bir çok yabancı devlet büyükleri ile Türk büyüklerini ağırlamakta yüce Türk milletinin gönlünde taht tutan, denizlerin paha biçilmez incisi T.C.G. SAVARONA; Sana hizmet etmek sende görev yapmak görevlerin en onurlusu olduğuna gibi son hizmetin ahvânında tüm personelle birlikte acı buraklığını hissetmekte duygu ve düşünceleri dile getirmenin acizliği içindeyiz. En son personel olan;

Komutan : Dz. Yarbay YUSUF AKYILDIZ

B.C. : Dz. Md. Bab. MEHMET ÖZTÜRK

Silâh SB : Dz. Md. Üstğm. REMZİ DENİZBAŞ

B.C. : Dz. Üstğm. ZEKİ YEŞİLYURT

İkm. SB : İkm. Üstğm. ERHAN ÖLMEZ

Y/İ SB : Dz. Tğm. HAYDAR ŞAHİN

ELK SB : Dz. Tğm. LEVENT KILIÇ

MÜH. SB : Dz. Tğm. EREN GÖNES KAYAN ile

birlikte değerbilir milletimiz, yaptığın hizmetlerin bir borcu olarak seni tarihin altın sayfalarına yazarken, geçmişte olduğuna gibi gelecekte de asla unutmayacaktır.

*Yusuf Akyıldız*  
YUSUF AKYILDIZ  
Dz. YARBAY  
T.C.G. SAVARONA KOMUTANI

TCG Savarona Şeref ve Ziyaretçi Defterinden bir sayfa-Geminin son Komutanı Dz.Yb. Yusuf Akyıldız'ın veda yazısı. 14 Temmuz 1986. (Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü'nden aktaran Dz.K.K.lığı Merkez Daire Başkanlığı)

**EK-2****Deniz Kuvvetlerinde Okul Gemisi Olarak Kullanılan Gemiler**

<b>Gemi Adı</b>	<b>İnşa Yeri</b>	<b>Türk Donanmasına Katılışı/ Ayrılışı</b>	<b>Eğitim Gemisi Olarak Kullanıldığı Dönem</b>
Hüdavendigâr Fırkateyni	-	-	Türk Bahriyesinde kullanılmış ilk yelkenli okul gemisidir. Eğitim seyri kapsamında 1872 yılında Trablus ve Tunus'a seyir yapmıştır. (Not)
Muhbir-i Sürur Fırkateyni	Amerika Birleşik Devletleri, 1846	-	Hüdavendigâr Fırkateyninden sonra kullanılmış ikinci yelkenli okul gemisidir. Mısır Hıdivliğince satın alınarak donanmaya verilmiştir. 10 Ekim 1873 tarihinde İstanbul'dan hareketle Bombay, İzmir, Derne, Tunus, Trablus, İstanbul rotasını içeren eğitim seyri icra etmiştir. (Not)
Mehmet Selim Fırkateyni	Tersane-i Amire, 1877	1880-1907	1891-1897 yılları arasında okul gemisi olarak hizmet vermiştir.
Ertuğrul Fırkateyni	Tersane-i Amire, 1855	1865-1890	1888-1890 yılları arasında okul gemisi olarak hizmet vermiştir. Son seyri olan Japonya seyrine Bahriye Mektebinden yeni mezun 14 öğrenci iştirak etmiştir.
Heybetnüma Korveti	Tersane-i Amire, 1890	1890-1909	1897-1908 yılları arasında okul gemisi olarak hizmet vermiştir.
Nüvid-i Fütuh Yelkenlisi	Brik Sınıfı bir yelkenli gemidir. İki direkli ve iki direği de kabasortadır.		1890-1908 yılları arasında hizmet veren son yelkenli okul gemisidir. II. Meşrutiyet döneminde 1908 yılında hizmet dışına çıkarılmıştır.
Feth-i Bülend Korveti	Thames IronWorks Blackwall/Londra	1868 İlk inşa, 1870-1913	1900 yılı başında kısa süreli okul gemisi olarak hizmet vermiştir.

Gemi Adı	İnşa Yeri	Türk Donanmasına Katılışı/ Ayrılışı	Eğitim Gemisi Olarak Kullanıldığı Dönem
Alpagot Torpidobotu	Ansaldo Armstrong and CIE, Sestri Ponente/İtalya	1902 İlk inşa, 1904-1911	1900 yılı başında kısa süreli okul gemisi olarak hizmet vermiştir.
Asar-ı Tefvik	SA des Forges et Chantiers de la Mediterranee, La Seyne	1867 İlk inşa, 1870-1913	1908 yılında kısa süreli okul gemisi olarak hizmet vermiştir.
Avnillah Zırhlı Korveti	Thames Iron Londra	1869 İlk inşa, 1870-1934	1909 yılında kısa süreli okul gemisi olarak hizmet vermiştir.
Berk-i Satvet Torpido Kruvazörü	Germania AG Kiel/Almanya	1906 İlk inşa, 1907-1945	1914 yılında kısa süreli okul gemisi olarak hizmet vermiştir.
Muin-i Zafer	Londra/İngiltere	1869 İlk inşa, 1870-1934	1913'te İstanbul'da torpido eğitim gemisi, 1920'de İzmit'te kışla gemisi olarak kullanılmış ve 1914-1918 yılları arası okul gemisi olarak da kullanılmıştır.
Tir-i Müjgan	Barrow Shipbuilding Co.	1883 İlk inşa, 1906-1920	1915-1917 yılları arasında makine zabitanı okul gemisi olarak kullanılmıştır.
İclaliye Zırhlı Korveti	SA Stabilimento Tecnico Triestino San Rocco/ İtalya	1868 İlk inşa, 1871-1928	1915-1918 yılları arasında okul gemisi olarak kullanılmıştır.
Preveze Ganbotu	Saint Nazarie	1911 İlk inşa, 1914-1926	1915-1917 yılları arasında okul gemisi olarak kullanılmıştır.
Peyk-i Şevket Torpido Kruvazörü	Kiel/Almanya	1906 İlk inşa, 1907-1954	1917-1918 yılları arasında okul gemisi olarak kullanılmıştır.

Gemi Adı	İnşa Yeri	Türk Donanmasına Katılışı/ Ayrılışı	Eğitim Gemisi Olarak Kullanıldığı Dönem
Hamidiye Zırhlı Fırkateyni	W.G.Armstrong, Witworth and Co. İngiltere	1903 İlk inşa, 1905-1957	1918-1938 yılları arasında okul gemisi olarak kullanılmıştır.
Turgutreis Zırhlısı	Kaiserliche Marine Weissenburg	1890 İlk inşa, 1910-1933	1924-1933 yılları arasında okul gemisi olarak kullanılmıştır.
Savarona	Blohm-Voss Hamburg/Almanya	1930 İlk inşa, 24.03.1938-27.07.1986	2 Temmuz 1951 tarihinde Dz.K.K.lığına okul gemisi olarak kullanılmak üzere teslim edilmiştir. 27 Temmuz 1986 tarihine kadar okul gemisi olarak kullanılmıştır.
Cezayirli Gazi Hasan Paşa-1	Schliekerwerft Almanya	1960 İlk inşa, 1977-28.06.1993	1977-1993 yılları arasında okul gemisi olarak kullanılmıştır.
Cezayirli Gazi Hasan Paşa-2	Schliekerwerft Hamburg/Almanya	1960 İlk inşa, 1993-Hizmette	Hücumbot destek gemisi olarak inşa edilmiş, Almanya'da da okul gemisi olarak kullanılmıştır. Türkiye'ye transfer edildiği 1993 tarihinden beri okul gemisi olarak kullanılmaktadır.
Sokollu Mehmet Paşa-1	Blohm and Voss Almanya	1962 İlk inşa, 1983-31.01.1994	1983-1994 yılları arasında okul gemisi olarak kullanılmıştır.
Sokollu Mehmet Paşa-2	Schlicting-Travemunde/Almanya	1959 İlk inşa, 1995-Hizmette	Hücumbot destek gemisi olarak inşa edilmiş, Almanya'da da okul gemisi olarak kullanılmıştır. Türkiye'ye transfer edildiği 1995 tarihinden beri okul gemisi olarak kullanılmaktadır.

#### Deniz Harp Okulu'nda Kullanılan Okul Gemileri

Not : MSÜ Deniz Harp Okulu internet sitesinde bu iki geminin eğitim gemisi olduğuna dair bir bilgi bulunmamaktadır. Bu iki geminin okul gemisi olarak kullanıldığına dair bilgiler için bkz. Çağatay, "Eski Yelkenli Okul Gemilerimiz", 28.

## EK-3

## Savarona'nın İcra Ettiği Seyirler

Yıl	Seyir Tarihleri	Seyir Maksadı	Ziyaret Edilen Limanlar	Ziyaret Tarihleri	Kaynak
1951	3 Ekim-8 Aralık	Deniz Harp Okulu'nun 64 öğrencisinin Açık Deniz Eğitimi	İskenderiye	6-10 Ekim	Burak, "Savarona Okul Gemisinin 1951 Yılı", 125-163. <i>Cumhuriyet</i> , 4, 16, 27, 28, 30 Ekim, 5, 7, 8, 12 Kasım, 2 Aralık 1951 <i>Milliyet</i> ; 16 Ekim, 5, 28 Kasım, 9 Aralık 1951 BCA, 030-18-01-0-127-83-11 (22.11.1951).
			Cidde	14-16 Ekim	
			Aden	19-22 Ekim	
			Karaçi	27 Ekim-1 Kasım	
			Bombay	3-8 Kasım	
			Berbera/ Somali	14-17 Kasım	
			Aden	18 Kasım	
			İskenderun	25-26 Kasım	
			Antalya	27-28 Kasım	
			Marmaris	29 Kasım	
			İzmir	1-7 Aralık	
			Heybeliada	8 Aralık	
1952	2-10 Haziran	Deniz Harp Okulu 1. Sınıf öğrencilerinin Marmara Eğitim Seyri	Heybeliada	2 Haziran	Burak, "Savarona Okul Gemisinin Gezi Notlarından", 167-179.
			Büyükçekmece	2-3 Haziran	
			Tekirdağ	3-8 Haziran	
			Erdek	8-9 Haziran	
			Gemlik	9-10 Haziran	
1952	15 Haziran	Cumhurbaşkanı Celal Bayar, Yunan Kralı ve Kraliçesinin Heybeliada ve Boğaz Gezisi.	Dolmabahçe, Heybeliada, Boğaz Turu	15 Haziran	Vedat Burak, "Savarona Okul Gemisinin Gezi Notlarından", 167-179.
1952	25 Kasım-3 Aralık	Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın Yunanistan ziyareti.	Dolmabahçe	25 Kasım	<i>Cumhuriyet</i> ; 26 Kasım 1952,
			Pire	27 Kasım	

Yıl	Seyir Tarihleri	Seyir Maksadı	Ziyaret Edilen Limanlar	Ziyaret Tarihleri	Kaynak
			Kavala	1 Aralık	TBMM Tutanak Dergisi (27 Şubat 1953) 9. Dönem, 55. Birleşim, c.20, 1211 BCA, 030-18-01-0-130-92-6 (18.11.1952)
			İstanbul	3 Aralık	
1952 1953	22 Aralık 1952 28 Ocak 1953	Deniz Harp Okulu öğrencilerinin Deniz Eğitimi	Çanakkale Akçay İzmir Kuşadası Küllük (Bodrum) Karaada (Bodrum) Marmaris Mordoğan	23-24 Aralık    Tarihler tespit edilememiştir.	Vedat Burak, "Savaronanın Gezi Notlarından", s.233-238.
1953	1 Nisan- 17 Mayıs	Deniz Harp Okulu öğrencilerinin Açık Deniz Eğitimi	Cezayir Marin Limanı (Pontevedra/İspanya) Brest Hamburg Dover (İng.) Lizbon Cezayir İstanbul	9 Nisan  12 Nisan 14 Nisan 18 Nisan 24 Nisan 1 Mayıs 6 Mayıs 17 Mayıs	Milliyet; 9, 14, 19, 25, 29 Nisan 1953, 2, 17 Mayıs 1953 BCA, 030-18-01-0-132-52-9 (25.06.1953) Kevenk, "Savarona Okul Gemisinin", 288-292.
1954	Tarih belirlenemedi	Harp Okulu 1. Sınıf (1955 DHO mezunu sınıf)	Gölcük Gemlik Bandırma	Erol Kutbay anılarında seyirlerin Temmuz-	Kutbay, <i>Anılarla 50. Yıl</i> , 119-136.

Yıl	Seyir Tarihleri	Seyir Maksadı	Ziyaret Edilen Limanlar	Ziyaret Tarihleri	Kaynak
		öğrencilerinin Marmara Denizi ve Karadeniz eğitim seyri	Erdek Gelibolu Tekirdağ Marmara Ereğlisi Heybeliada Kdz.Ereğli Zonguldak Sinop Samsun Trabzon Rize Hopa Ordu	Ağustos aylarında icra edildiğini belirtmiştir.	
1954	28 Ağustos-13 Eylül	Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın Yugoslavya ziyareti	Yugoslavya İstanbul	31 Ağustos 13 Eylül	<i>Cumhuriyet</i> , 28, 29 Ağustos 1954
1955	1 Şubat-26 Mart	Cumhurbaşkanı Celal Bayar, eşi Reşide Bayar ile Milli Savunma Bakanı İbrahim Ethem Menderes'in Karaçi ziyareti,  Deniz Harp Okulu öğrencilerinin Açık Deniz Eğitimi	Bahreyn Karaçi Basra Abadan (İran) Aden Süveyş  İstanbul	15 Şubat 18 Şubat 5 Mart 6 Mart 13 Mart 19 Mart  26 Mart	<i>Cumhuriyet</i> , 2, 15, 16 Şubat, 13, 20 Mart 1955  <i>Milliyet</i> , 1, 5, 9, 11, 27 Mart 1955  Ayrıca bu seyirle ilgili detaylı bilgiler için; Erbil, <i>Bahriyede Gördüklerim</i> , 210-227.  BCA, 030-18-01-02-138-132-11 (30.3.1955)

Yıl	Seyir Tarihleri	Seyir Maksadı	Ziyaret Edilen Limanlar	Ziyaret Tarihleri	Kaynak
		Cumhurbaşkanı ve heyeti gemiye Bahreyn’de katılmış, 10 gün Karaçi’de kalmış ve Basra’da gemiden ayrılarak uçakla Ankara’ya dönmüştür.			
1955	8 Nisan-15 Nisan	Lübnan Cumhurbaşkanı, Lübnan Başbakanı ve eşleri 8 Nisan’da Savarona’dan Marmara’da yapılan tatbikatı izlemişlerdir. Heybeliada ve Yassıada’yı gezmişlerdir.  Lübnan Heyeti 11 Nisan’da Kuşadası’ndan alınarak 13 Nisan’da Beyrut’a intikal ettirilmiştir.	İstanbul	8 Nisan	<i>Cumhuriyet</i> , 9, 10, 14, 16 Nisan 1955 <i>Milliyet</i> , 11 Nisan 1955
			Kuşadası	11 Nisan	
1955	10 Haziran-25 Haziran	27 kişilik Harekât Sınıf Okulu Teğmenleri ile 23 kişilik Astsubay adayı onbaşının bilgi, görgü ve tecrübelerini artırmak maksadıyla Ege ve Akdeniz liman ziyaretleri.	Heybeliada	10 Haziran	<i>Ülgezen, Harekât Sınıf Okulu</i> , 65-74
			İskenderun	13-15 Haziran	
			Mersin	15-16 Haziran	
			Alanya	17-18 Haziran	
			Fethiye-Marmaris	19-20 Haziran	
			İzmir	21-23 Haziran	
			Çanakkale	23-24 Haziran	
			Heybeliada	25 Haziran	
1955	20 Ağustos-12 Eylül	Irak Kralı II. Faysal’ın Cannes Limanına götürülmesi (Kral, 25	Kapri Adası	23 Ağustos	<i>Cumhuriyet</i> , 26, 31 Ağustos, 3, 13 Eylül 1955
			Cannes	25 Ağustos	

Yıl	Seyir Tarihleri	Seyir Maksadı	Ziyaret Edilen Limanlar	Ziyaret Tarihleri	Kaynak
		Ağustos'ta Cannes'da gemiden ayrılmıştır.)  Deniz Harp Okulu'ndan mezun olacak 58 ikinci sınıf öğrencisinin Açık Deniz Eğitimi seyri (30 Ağustos'ta Barcelona'da mezuniyet töreni yapılmıştır.)	Barcelona	29 Ağustos	<i>Milliyet</i> , 30 Ağustos 1955  BCA, 030-18-01-02-140-49-14 (20.8.1955).  <i>Kutbay, Anılarla 50. Yıl</i> , 152-173.
			Napoli	2 Eylül	
			La Valetta	4 Eylül	
			İstanbul	12 Eylül	
1956	31 Temmuz-6 Ağustos	Libya Meliki Sunusi'yi Libya'dan Türkiye'ye getirmek.	Tobruk	2 Ağustos	<i>Cumhuriyet</i> , 1 Ağustos 1956.
			İstanbul	6 Ağustos	<i>Milliyet</i> , 06 Ağustos 1956.
1956	20 Ağustos-15 Eylül	Libya Meliki Sunusi'yi Libya'ya götürmek (Sunusi 26 Ağustos'ta gemiden ayrılmıştır.),  Deniz Harp Okulu'nun 74 öğrencisinin Açık Deniz Eğitimleri	Trablusgarp	26 Ağustos	<i>Cumhuriyet</i> , 27 Ağustos, 3, 15, 16 Eylül 1956
			Tulon	1 Eylül	
			Cenova	Tespit edilemedi.	
			Malta	Tespit edilemedi.	
1957	24 Temmuz-11 Ekim	Edinburgh'ta yapılacak festivale katılmak üzere 80 kişilik Mehter Takımı ile 33 kişilik Kara Harp Okulu Boru-Trampet ve Silah Endaz takımının Edinburgh'a götürülmesi (Bu personel 8 Ağustos'ta gemiden ayrılmış	Cebelitarık	30 Temmuz-2 Ağustos	<i>Cumhuriyet</i> , 25 Temmuz, 21 Ağustos, 9, 15, 25 Eylül, 1, 7, 12 Ekim 1957  <i>Milliyet</i> , 9, 15, 28 Ağustos, 12 Ekim 1957  Bu seyirle ilgili detaylı bilgi için; Fahri Çoker, <i>TCG Savarona ile Akdeniz ve Atlantik'te 78 Gün 24 Temmuz-11 Ekim</i>
			Plymouth	5-6 Ağustos	
			Edinburgh	8-11 Ağustos	
			Oslo	13-15 Ağustos	
			Kopenhag	16-19 Ağustos	
			Stockholm	21-26 Ağustos	
			Flensburg	28-31 Ağustos	

Yıl	Seyir Tarihleri	Seyir Maksadı	Ziyaret Edilen Limanlar	Ziyaret Tarihleri	Kaynak
		ve 17 Eylül'de gemiye tekrar katılmıştır), Deniz Harp Okulu'nun 79 öğrencisinin Açık Deniz Eğitimleri	Kiel Hamburg Amsterdam Londra Cebelitarık Casablanca Tunus Trablusgarp Bingazi Tobruk İstanbul	31 Ağustos-3 Eylül 3-7 Eylül 9-13 Eylül 14-17 Eylül 21-24 Eylül 25-27 Eylül 30 Eylül-2 Ekim 3-5 Ekim 6-8 Ekim 9 Ekim 11 Ekim	1957, Ankara: Dz.K.K.lığı Karargâh Basımevi, 2001. Seyre öğrenci olarak katılmış olan, Emekli Yüzbaşı Mehmet N. Taşdelen ile yapılan görüşme.
1959	2-15 Haziran	Cumhurbaşkanı Celal Bayar, eşi Reşide Bayar katılmışlardır.	Napoli İstanbul	12 Haziran 15 Haziran	<i>Cumhuriyet</i> , 2, 13 Haziran 1959 <i>Milliyet</i> , 2, 13, 15 Haziran 1959
1959	2 Eylül- Tespit edilemedi.	Deniz Harp Okulu 3. Sınıf öğrencilerinin Açık Deniz Eğitimi seyri.	İzmir Pire Tripoli Suda Magosa İskenderiye Beyrut	2 Eylül 4 Eylül Tespit edilemedi. 12 Eylül 21 Eylül Tespit edilemedi. Tespit edilemedi.	<i>Cumhuriyet</i> , 6, 16, 21 Eylül 1959 <i>Milliyet</i> , 22 Eylül 1959. Seyre öğrenci olarak katılmış olan, Emekli Yüzbaşı Mehmet N. Taşdelen ile yapılan görüşme.
1960	1 Eylül- Tespit edilemedi	Deniz Harp Okulu öğrencilerinin Açık Deniz Eğitimi seyri.	Malta Barcelona	Tespit edilemedi	<i>Cumhuriyet</i> , 12 Eylül 1960 Arıkan, <i>Atatürk'ün Yatı</i> .
1962	Temmuz- Ağustos	Deniz Harp Okulu öğrencilerinin Açık Deniz Eğitimi seyri.	İspanya Fransa İtalya	Tespit edilemedi	<i>Cumhuriyet</i> , 27 Ağustos 1962 <i>Milliyet</i> , 27 Ağustos 1962

Yıl	Seyir Tarihleri	Seyir Maksadı	Ziyaret Edilen Limanlar	Ziyaret Tarihleri	Kaynak	
			Yunanistan		Arıkan, <i>Atatürk'ün Yatı</i> .	
			Malta			
1963	Temmuz- Ağustos	Deniz Harp Okulu öğrencilerinin Açık Deniz Eğitimi seyri.	Pire	Tespit edilemedi	<i>Milliyet</i> , 30 Temmuz 1963	
			Napoli			
			Tulon	26 Temmuz		Arıkan, <i>Atatürk'ün Yatı</i> .
			Barcelona	Tespit edilemedi		
			Cezayir	7 Ağustos		
			Malta	11 Ağustos		
			Magosa	19 Ağustos		
1963	Eylül	Deniz Harp Okulu 1'inci sınıftan 2'nci sınıfa geçen öğrencilerinin Açık Deniz Eğitimi seyri.	Erdek	3 Eylül	Emekli Deniz Kurmay Albay Tunçer Büyükonat ile 17 Kasım 2022 tarihinde yapılan görüşme.	
			İzmir	6 Eylül		
			Marmaris	10 Eylül		
			Alanya	12 Eylül		
			İskenderun- Antakya	15-16 Eylül		
			Antalya	17 Eylül		
			Kekova	18 Eylül		
			Kuşadası	20 Eylül		
1964	23 Temmuz- 28 Ağustos	Deniz Harp Okulu 2'nci sınıfı bitirerek Asteğmen rütbesi alacak öğrencilerin Açık Deniz Eğitimi seyri.	Venedik	26-27 Temmuz	<i>Cumhuriyet</i> , 23 Temmuz 1964	
			Malta	30 Temmuz		
			Sicilya	Tespit edilemedi.	Arıkan, <i>Atatürk'ün Yatı</i> .	
			Napoli			
			Toulon			
			Barcelona			
			Tunus			
Trablus						
						Emekli Deniz Kurmay Albay Tunçer Büyükonat ile 17 Kasım 2022 tarihinde yapılan görüşme.

Yıl	Seyir Tarihleri	Seyir Maksadı	Ziyaret Edilen Limanlar	Ziyaret Tarihleri	Kaynak
1965	19 Temmuz-28 Ağustos	Deniz Harp Okulu'nun 130 öğrencisine Açık Deniz Eğitimi seyri yaptırmak.	Venedik	24-26 Temmuz	Örnek, <i>Savarona ile Yapılan</i> , 17-58.
			Agusto	28 Tem-1 Ağustos	
			Cenova	3-6 Ağustos	
			Toulon	7-10 Ağustos	
			Barselona	11-16 Ağustos	
			Tunus	18-19 Ağustos	
			Tripoli	20-23 Ağustos	
			Malta	24-25 Ağustos	
İstanbul	28 Ağustos				
1966	Temmuz	Deniz Harp Okulu öğrencilerinin Açık Deniz Eğitimi seyri.	Cezayir	Tespit edilemedi	<i>Cumhuriyet</i> , 27 Temmuz 1966 Arıkan, <i>Atatürk'ün Yatı</i> .
			İstanbul		
1967	Tespit edilemedi	Deniz Harp Okulu öğrencilerinin Açık Deniz Eğitimi seyri.	Hopa	Tespit edilemedi	Arap İsrail Savaşı nedeniyle yurt dışı seyri planlanmamıştır.
			İskenderun		
1968	Temmuz-Ağustos	Deniz Harp Okulu öğrencilerinin Açık Deniz Eğitimi seyri.	Fransa	Tespit edilemedi	<i>Cumhuriyet</i> , 7 Ağustos 1968 Arıkan, <i>Atatürk'ün Yatı</i> .
			İtalya		
1969	20 Temmuz-20 Ağustos	Deniz Harp Okulu öğrencilerinin Açık Deniz Eğitimi seyri.	Tripoli	23 Temmuz	"T.C.G. Savarona Okul Gemisinin Akdeniz Gezisi", <i>Deniz Kuvvetleri Dergisi</i> , 467 (1969), 66-69.
			Tunus	17 Temmuz	
			Cartagena	31 Temmuz	
			Barselona	4 Ağustos	
			Cenova	12 Ağustos	
			Marsilya	18 Ağustos	
			İstanbul	20 Ağustos	

Yıl	Seyir Tarihleri	Seyir Maksadı	Ziyaret Edilen Limanlar	Ziyaret Tarihleri	Kaynak
1976	18 Temmuz- Tespit edilemedi	Deniz Harp Okulu öğrencilerinin Açık Deniz Eğitimi seyri.	Akdeniz	Tespit edilemedi	<i>Milliyet</i> , 25 Temmuz 1976 <i>Arıkan, Atatürk'ün Yattı.</i>
1983	5-14 Ağustos	Deniz Astsubay Hazırlama Okulu öğrencilerinin Açık Deniz Eğitimi seyri.	Tespit edilemedi	Tespit edilemedi	Emekli Başçavuş Sayın Erdal Cankurtaran ile 27 Mayıs 2021 tarihinde yapılan görüşme

### Savarona'nın Geçirdiği Kazalar

Tarih	Olay	Kaynak
27 Ekim 1939	Sezai Kocakurd'a ait kotra fırtına nedeniyle sürüklenerek Savarona'ya çarpmıştır. Çarpışma sonucu kotra batmıştır.	<i>Cumhuriyet</i> , 29 Ekim 1939
14 Haziran 1963	3 numaralı tenezzüh motoru yanmıştır.	<i>Milliyet</i> , 15 Haziran 1963
13 Ocak 1971	Derince açıklarında demirde iken Bodrum şilebinin çarpması sonucunda sancak baş omuzluğundan ağır hasar almıştır.	<i>Cumhuriyet</i> , "Bodrum şilebinin çarptığı Savarona hasara uğradı", 14 Ocak 1971
3 Ekim 1979	Makine dairesinde yangın çıkmıştır.	<i>Milliyet</i> , 4 Ekim 1979, <i>Cumhuriyet</i> , 4 Ekim 1979

**27 Ağustos 1980** tarihinde Gölcük'te onarımı tamamlanmıştır. (*Milliyet*, 28 Ağustos 1980, *Cumhuriyet*, 28 Temmuz 1981)

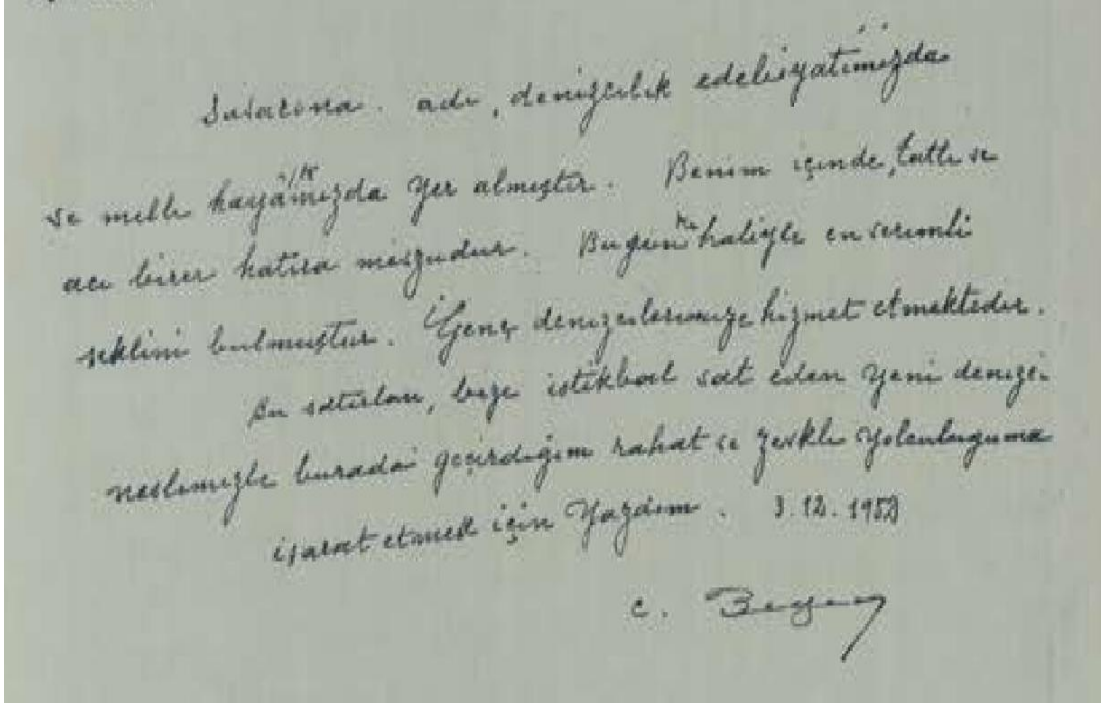
**21 Mart 1986** tarihinde Gölcük'te hizmet dışına ayrılmıştır. (TBMM Tutanak Dergisi 24 Mayıs 1989 18. Dönem 92. Birleşim, TBMM Tutanak Dergisi 9 Şubat 2010 23. Dönem 58. Birleşim)

**27 Temmuz 1986** tarihinde Dz.K.K.lığı envanterinden çıkarılmıştır. (Çoker, *TCG Savarona ile Akdeniz ve Atlantik'te*, 4)

**24 Mayıs 1989** tarihinde Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğüne devredilmiştir. (TBMM Tutanak Dergisi 24 Mayıs 1989 18. Dönem 92. Birleşim C.27, 414-415)

#### EK-4

Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın Savarona Şeref Defterine Yazdığı Yazı.

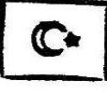


Savarona adı, denizcilik edebiyatımızda ve melh hayatımızda yer almıştır. Benim içimde tatlı ve acı birer hatıra mevzudur. Bu gemi bu haliyle en verimli şekli bulmuştur. Genç denizcilerimize hizmet etmektedir. Bu satırları, bize istikbal vat eden yeni denizci neslimizle burada geçirdiğim rahat ve zevkli yolculuğuma işaret etmek için yazdım. 03.12.1952

Burak, "Savaronanın Gezi Notlarından", 191.

EK-5

Münakalat Vekaleti'nden Başvekalete; 1942 yılında Savarona'nın havuz onarımına alınmasına yönelik yazı.

T. C.  **T. C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ** 13/ 4 / 1942

**MÜNAKALAT VEKÂLETİ**  
Deniz Nakliyat Dairesi Reisliği  
Şube : Fen

Öz : *Savarona Yatı*  
*havuzlanması H.*

Genel sayı 4900 Özel sayı 582  
4336

**Eki :** Yüksek Başvekalete

1- Savarona Yatı 941 senesi Şubatında havuzlanmış olduğu için makineli gemilerin muayenesine mahsus talimatnamesinin icaplarına göre geminin havuzlanarak su hattının altındaki kısımda bulunan yosunların temizlenmesi ve geni yurdumuza geldiğinden beri pervane şaftları muayene edilmediğinden şaftlarının dışarı çekilerek muayene edilmeleri lazımdır.

2- Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü emrinde bulunan Haligteki taş havuzlarla İstinyedeki sabih havuz, bu ağır ve boylu yatı emniyetle havuzlayacak kifayette görülmediklerinden, yatın Gölcükteki Millî Müdafaa Vekaletine ait büyük sabih havuzda havuzlanmasına müsaade edilmesi adı geçen Vekaletle arz edilmiştir.

3- Bir buçuk ay kadar sürmesi ihtimali olan bu tamir işinin başlanmasına müsaade buyurulmasını yüksek saygılarımla arz ederim.

*F. Güllü*  
Münakalat Vekili  
*F. Güllü*

*Herhangi bir hatırla görüldüğü, arz edilmiş ve müsaade edilmiş olduğu anlaşıldu; hüfz*  
28.4.1942

0	10		1	8	11
---	----	--	---	---	----

16-4-42-3342

md.

- | - Hangi tarih ve sayılı yazıya karşılık olduğunu yazılması.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030-10-0-0-1-8-11 (13.04.1942).

EK-6/1

Sedat Simavi tarafından Cumhurbaşkanı'na yazılan yazı.

ISTANBUL  
GAZETECİLER CEMİYETİ  
İDARE HEYETİ

İstanbul, 12 Ağustos 1946

Reislik  
Rıisusf  
Sayı : \_\_\_\_\_

Cumhur Başkanlığı Umumî Kâtipliği  
Yüksek Makamına

İstanbul Gazetecilerinin bir istirhamını Cumhurbaşkanlığının  
yüksek huzurlarına arz etmek üzere lütuf ve delâletinizi rica ediyoruz.

İstanbul Gazetecileri Cemiyeti Eylülün son haftası içinde ,  
Cemiyet âzası ile ailelerinin ve memleketin fikir hayatına mensup  
olanlardan arzu edenlerin iştirakile Marmarada bir tenezzüh seyahati  
tertibine karar vermiştir. Büyük Millî şefimizin müesseselerine  
mazhar olursa bu seyahatin Savarona yatı ile icrası mütasavverdir.

Seyahate iştirak bedellerinden hasil olacak varedat Cemiyetimizin mühtaç olan üyelerine tahsis edilecektir.

Büyük ve müazzez Cumhurbaşkanımızın fikir hayatını ve bil-  
hassa gazetecilik sahasında çalışanları daima himaye etmek şiarında  
bulunmalarından dolayı Cemiyetimizin kalkınma ve gelişmesi için pek  
faydalı olacağını tahmin ettiğimiz bu teşebbüs uğurunda yardımlarını  
esirgemeyeceklerini, ve Savaronanın bu maksat için tahsisine emir ve  
müesade buyuracaklarını tahmin etmekteyiz.

Lütufkâr delâletinizden dolayı zatiâtililerine şükranlarımızı  
taksim ederken Millî Şefimize İstanbul Gazetecilerinin en derin  
saygılarıyla bağlılıklarının arzını da istirham ederiz.

*Sedat Simavi*  
İstanbul Gazeteciler  
Cemiyeti Başkanı

030 01 40 241 2

3

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030-01-0-0-40-241-2. (12.08.1946)

EK-6/2

Sedat Simavi'nin talebinin uygun görülmemesine dair Başbakan tarafından yazılan yazı.

DEVLET ARŞİVLERİ BAŞKANLIĞI

19/8/1946

T. C. Özeti

BAŞBAKANLIK  
HUSUSİ KALEM MÜDÜRLÜĞÜ

Bay Sedat Simavi

Yazan memur	Istanbul Gazeteciler Cemiyeti Başkanlığına
Yazı tarihi	20/8/46
Beyaz tarihi	12 Ağustos 1946 tarihinde Marmarada bir tenex-züh seyahati hakkında Cumhurbaşkanımıza sunduğunuz mektubu, gerekeni takdir etmek kaydıyla Başbakanlığa gönderdiler .
Docya No.	
Gidiş No.	8
Gidiş tarihi	20.8.46
Eklere	Düğünölen Marmara gezisinden Cemiyetinizin muhtaç taç üyelerine yardım temini gibi hayırlı bir maksat için faydalı olmağı bizzat ben de pek isterdim . Fakat buna benzer hayırlı maksatlara hizmet için işlemeşi çok masraflı ve nazik tertibatı bakımından onarılmaz güç olan Savarona'yı tahsis etmeğı itiyat haline sokmaktan kaçınıyorum . Bu geminin size tahsisinin arkasından buna benzer ve yine hayır maksadına yarar işler için bir biri ardından isteklerin gelmesini tabii görürüm . Bu sebeple yazdığınız maksadı, emsali işlerde olduğu gibi Denizyollarından istenecek münasip bir vapurla temine yol aramanızı rica ederim . Herüz gezininin tatbikine eşy zaman olduğuna göre Denizyollarından temin edeceğinizi vapur üzerinde karara varmak için de zamanınız var demektir . Bulacağınız vapurum o gece için icap eden kira bedelini ödeme imkanına medar olmak üzere yardım olarak 500 lira gönderiyorum . Busuretle hareket edilmesini uygun görmekteyim .

Saygılarımla  
Başbakan

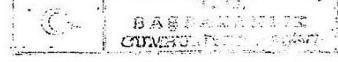
v.91.  
Bay Mustafa'ya  
ayrılmış 500 lira.  
v.91.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030-01-0-0-40-241-3. (19.08.1946)

EK-7

Gemicilik Eğitimi Amacıyla Savarona Okul Gemisi'nin, Tanca, Asar Adaları, Annapolis, New-York, Bermuda Limanlarını Ziyaret Etmesine İzin Verilmesi.

T. C.  
BAŞVEKÂLET  
KANUNLAR VE KARARLAR  
Tetkik Dairesi



KARARNAME

Karar Sayısı

4

2963

A.  
Amerikan Deniz Harp Okulu öğrencilerinin ziyaretlerini iade etmek ve Deniz Harp Okulu 1 inci sınıf öğrencilerine, Akdeniz ve Kuzey Atlantik Okyanusunu tanıtmak, mühim gemicilik mevzuları tatbikatı yaparak bunların bilgilerini takviye etmek maksatları ile Savarona Okul Gemisinin 1/7/1954- 30/8/1954 tarihleri arasında Tanca, Fayal ( Asur Adaları ), Annapolis ( Birleşik Amerika'da ), New-York, Bermuda, Laspalmas ( Kanarya Adaları ) ve Kazablanka limanlarını ziyaret etmesi; Millî Müdafaa Vekâletinin 29/4/1954 tarihli ve 207414 sayılı yazısı üzerine, İcra Vekilleri Heyetince 10/ 5 /1954 tarihinde kararlaştırılmıştır.

REİSİCUMHUR

*C. Bayar*

Başvekil *M. K. K. K.*  
Devlet Vekili .....  
Devlet Vekili *P. K. K.*  
Adliye Vekili .....  
Millî Müdafaa Vekili *M. K. K.*  
Dahiliye Vekili *H. M. K.*  
Hariciye Vekili *F. K. K.*  
Maliye Vekili *D. K. K.*  
Maarif Vekili *M. K. K.*  
Nafısa Vekili *R. K. K.*  
İkt. ve Ticaret Vekili *M. K. K.*  
Sih. ve İc. Mu. Vekili *D. K. K.*  
Güm. ve İnh. Vekili *M. K. K.*  
Ziraat Vekili .....  
Münakalât Vekili *M. K. K.*  
Çalışma Vekili *M. K. K.*  
İşletmeler Vekili *M. K. K.*

130 18 01 • 2 | 135 45 16

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030-18-01-02-135-45-16 (10.05.1954).

EK-8

Savarona Okul Gemisi'nin Kapri, Kan, Barselona, Napoli ve Malta limanlarını ziyaret etmesi.

T. C.  
BAŞVEKÂLET  
KANUNLAR VE KARARLAR  
Tetkik Dairesi

Karar Sayısı  
4

KARARNAME

5795

Savarona Okul Gemisinin hazırlanan program gereğince Kapri, Kan, Barselon, Napoli ve Malta limanlarını ziyaret etmesi; Millî Müdafaa Vekâletinin 10/8/1955 tarihli ve 311187 sayılı yazısı üzerine, İcra Vekilleri Heyetince 20 / 8 /1955 tarihinde kararlaştırılmıştır.

REİSİCUMHUR

*C. Bogaz*

Başvekil  
Devlet Vekili  
Başvekil Yardımcısı  
Devlet Vekili  
Devlet Vekili  
Devlet Vekili ve  
Hariciye V.V.  
Adliye Vekili  
Millî Müdafaa Vekili  
Dahiliye Vekili  
Hariciye Vekili  
Maliye Vekili  
Maarif Vekili  
Nafza Vekili  
İkt. ve Ticaret Vekili  
Sih. ve İc. Mua. Vekili  
Güm. ve İnh. Vekili  
Ziraat Vekili  
Münakalât Vekili  
Çalışma Vekili  
İşletmeler Vekili

76-75  
1446

030 18 01 82 140 49 14

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030-18-01-02-140-49-14 (20.8.1955).

EK-9/1

Barcelona'da Bulunan Savarona Yatı'nda 30 Ağustos Hazırlıkları.

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
CUMHURİYET ARŞİVİ

**GELEN**

ACIK  
MESAJLAR

DENİZ KUVVETLERİ KUMANDANLIĞI  
ve  
COMEDNOREAST KARARGAHLARI  
HABER MERKEZİ

185  
**INCOMING**  
UNCLASSIFIED  
MESSAGE

Gizlilik : AÇIK  
Öncelik : ADİ

NEREDEN : SAVARONA K.  
NEREYE : ANADOLU AJANSI ANKARA  
MESAJ NO : F0H

TSG : 292348 B AÜS 55

**A Ç I K T I H .** Savaromadaki 30 Ağustos hazırlıkları.

Barcelonada bulunan Okul gemisinin'in Kumandanı bu gün mahalli sülki erkanla Barcelona baş Konsolosumuzla resmi ziyaret etmiş, bu ziyaretler iade edilmiş ve ziyaretteiler Bahri merasimle karşılanmış ngürleşmişlerdir. Bu akşam Barcelona Belediye reisi gemi K.şerefine bir resmi kabul ve Barcelona mantıksa Ds.K.Amiral bir yemek verecektir. Gemide 30 Ağustos bayramı için hazırlıklar yapılmaktadır. Yaşın saat 12:00 de Gemi K.ın vereceği bir resmi kabulle bayram kutlanacak ve Ds. talebeleri ile Subay elan iki Ast Subay için Diplomalara verilecektir. Buna takiben Madrid büyük elçisi Gemide bir resmi kabul verecektir.

Not: Anadolu ajansına okundu 30/2308

GEREKİ : HAREKAT  
BİLGİ : KUMANDAN-H.MGV-E.H.U.BS-BAŞ VEKALET

Cevap Tarihi :  
Reply Requested By

HARİCİYE-KONTROL-ARŞİV.

Haber Mrk. GİRİŞ No.  
Staff message Control IN 5/3275

Alındığı saat  
Time of received 30/155 B

Ömek No. 1400-C

OCAK 1955

Deniz. Başmesej

18- 030 01 57 351 9

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030-01-0-0-57-351-9 (29.8.1955).

EK-9/2

Savarona Yatının Barcelona'ya Varışı.

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
CUMHURİYET ARŞİVİ

GELEN

AÇIK  
MESAJLAR

DENİZ KUVVETLERİ KUMANDANLIĞI  
ve  
COMEDNOREAST KARARGÄHLARI  
HABER MERKEZİ

INCOMING

UNCLASSIFIED  
MESSAGE

Gizlilik: AÇIK  
Öncelik : ACELE  
NEREDEN : SAVARONA K.  
NEREYE : ANADOLU AJANSI ANKARA  
MESAJ NO: NON

TSG: 282235B. AGS 55

AÇIKTIR. (SAVARONA) Barcelona'da Batı Denizde talebe seyyahati yapmakta olan Savarona Okul Gemimiz, Pazar günü saat 0800 de Barcelona'ya gelmiş ve şehri Topla selamlamış ve Şehir de aynı şekilde mukabele etmiştir. Savarona Rıhtıma bağladıktan sonra İspanyol Silahlı Kuvvetlerini temsilen birer Deniz, Kara, ve Hava Subayı gemiye gelerek Gemi Kumandanına hoş geldiniz demiştir.

Resmi ziyaretler yarın başlayacaktır. Şehir Okul gemimize büyük sempati göstermekte ve personeli ağırlamak için ilk günü Boğa Güreşlerine davetle başlayarak müdehaddit resmi kabul ve yemekleri havi bir program hazırlamıştır. Halk Gemi personeline ve talebelere büyük sempati göstermiş ve Savarona'nın bulunduğu Rıhtım doldurarak tezahürat yapmaktadır.

GEREĞİ: ANADOLU AJANSI

BİLGİ : KUMANDAN-BAŞ VEKALET-M.M.V.-E.U.Rs.-

~~HABERİYE V. HABER KONTROL ARŞİV.~~

Cevap Tarihi	:	
Reply Requested By	:	

Haber Mrk. GİRİŞ No.	5/3259
Staff message Control IN	

Alındığı saat	290030B.
Time of received	

Ömrak No: 1400-C

OCAK 1955

Deniz Basımevi

5

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030-01-0-0-57-351-5 (29.8.1955).

EK-10

Libya Meliki İdris El Senusi'yi Libya'ya Götürecek Olan Savarona Okul Gemisi'nin Dönüşünde Toulon, Cenova ve Malta Limanlarına da Uğraması.

T. C.  
BAŞVEKÂLET  
KANUNLAR VE KARARLAR  
Tetkik Dairesi

Karar Sayısı

4

78II

KARARNAME

Ekl :

Libya Meliki Majeste İdris El Senusi Hazretlerini Libya'ya götürecektir olan Savarona Okul Gemisinin avdetde Toulon, Cenova ve Malta Limanlarına da uğraması; Millî Müdafaa Vekâletinin 2/8/1956 tarihli ve 1807.1/1446-1 sayılı yazısı üzerine, İcra Vekilleri Heyetince 18 / 8 /1956 tarihinde kararlaştırılmıştır.

REİSİCUMHUR

*[Signature]*

Başvekil Devlet Vekili Devlet Vekili ve Millî M.V.V. Devlet Vekili Devlet Vekili  
Adliye Vekili V. Milli Müdafaa Vekili Dahiliye Vekili ve Hariciye Vekili Maliye Vekili  
Maarif Vekili Nafza Vekili İkt. ve Ticaret Vekili S. ve İc. Mua. Vekili Güm. ve İnh. Vekili  
Ziraat Vekili Münakalat Vekili Çalışma Vekili İşletmeler Vekili

Dosya No :  
76-172  
1518

30 18 01 2 144 68 20

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030-18-01-02-144-68-20 (18.8.1956).

## **ÖZGEÇMİŞ**

Murat Kutluca, ilk, orta öğrenimini Kırıkkale’de, lise eğitimini Heybeliada Deniz Lisesi’nde tamamlamayı müteakip Deniz Harp Okulu Komutanlığı Endüstri Mühendisliği Bölümü’nden mezun oldu.

Deniz Harp Okulu’ndan mezun olduktan sonra Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’na bağlı unsurlarda çalıştı. Halen Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bünyesinde görev yapmaktadır. İngilizce bilmektedir.