

Seza-yı Nur Vapuru: Kaybolması ve Akıbeti

Semih ÇINAR

Araş. Gör., Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü

E-mail: semihcinar59@gmail.com

ORCID ID: 0000-0002-0127-2599

Araştırma Makalesi / Research Article

Geliş Tarihi / Received: 30.09.2019 Kabul Tarihi / Accepted: 05.10.2020

ÖZ

ÇINAR, Semih, **Seza-yı Nur Vapuru: Kaybolması ve Akıbeti**, CTAD, Yıl 16, Sayı 32 (Güz 2020), s. 469-493.

Osmanlı Devleti'nin Mondros Mütarekesi'ni imzalayarak kaybettiği hâkimiyet alanlarından biri de denizler üzerindeki hâkimiyeti olmuştur. Seza-yı Nur Vapuru, denizler üzerindeki hâkimiyetin kaybedildiği Mütareke döneminde, İzmir ile İstanbul arasında yolcu ve ticari mal taşıyan vapurlardan biri olmuştur. 1918 yılı Aralık ayında İzmir ile İstanbul arasındaki ilk seferini yapmış, 7 Şubat 1919 tarihinde ikinci seferini yapmak üzere İzmir limanından hareket etmiştir. Güzergâhı üzerindeki Ayvalık ve Edremit limanlarına da uğrayan vapur, 10 Şubat 1919 tarihinde İstanbul'a varmak üzere yola koyulmuş, bu tarihten sonra vapurdan hiçbir haber alınamamıştır. Yapılan araştırmalar sonucunda Yunan Hükûmetinin vapura el koyduğu tespit edilmiştir. Vapuru geri almak için Yunanistan'a başvuruda bulunulmuş ve vapuru geri getirmek üzere İtilaf Devletleri temsilcilerinden oluşan bir heyet Yunanistan'a gönderilmiştir. Ancak Yunanistan'a gönderilen heyet vapurun izine rastlamamış, vapur hakkında yeni bir bilgiye ulaşmak mümkün olmamıştır. Dönemin basınında vapurun batmış olmasından başka bir ihtimal kalmadığı belirtilmiş, Seza-yı Nur Vapuru'nun battığı yönünde haberler yapılmıştır. Basında Seza-yı Nur Vapuru'nun battığı yönünde haberler

yapılmasına rağmen Osmanlı Devleti'nin yetkili makamları vapurun battığını resmen açıklamamış, bu durum vapurda yakınları ve ticari malları bulunan birçok insanın çeşitli mağduriyetler yaşamasına neden olmuştur. Uzun yıllar devam eden bu mağduriyetleri ortadan kaldırmak Türkiye Cumhuriyeti Devleti'ne düşmüş, Seza-yı Nur Vapuru'nun akıbeti araştırılarak nihai bir hükme varılmış ve ortaya çıkan mağduriyetlere son verilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Deniz Ulaşımı, Deniz Ticareti, Vapur Kazası, Seza-yı Nur Vapuru, Mütareke Dönemi.

ABSTRACT

ÇINAR, Semih, **The Seza-yı Nur Steamboat: Its Disappearance and Aftermath**, CTAD, Year 16, Issue 32 (Fall 2020), pp. 469-493.

One of the areas of sovereignty lost by the Ottoman State by signing the Mondros Armistice was its dominance over the seas. Seza-yı Nur Steamboat became one of the ferries carrying passengers and commercial goods between Izmir and Istanbul during the Armistice Period, when the dominance over the seas was lost. She made her first voyage between Izmir and Istanbul in December 1918 and departed from Izmir port on 7 February 1919 to make her second voyage. The ferry, which also stopped at the Ayvalik and Edremit ports on its route, set out to reach Istanbul on 10 February 1919 and no news could be received from the ferry after this date. As a result of the investigations, it was determined that the Greek government confiscated the ferry. An application was made to Greece to take back the ferry and a delegation consisting of the representatives of the Entente States was sent to Greece to bring the ferry back. However, the delegation sent to Greece did not find any traces of the ferry and it was not possible to find any new information about the ferry. In the press of the period, it was stated that there was no possibility other than the steamer had sunk, and there were some articles towards that the Seza-yı Nur Steamboat had sunk. Despite news in the press that the Seza-yı Nur Steamboat had sunk, the competent authorities of the Ottoman State did not officially announce the sinking of the ship, which caused many people with relatives and commercial goods on the boat to experience various aggrievements. It was up to Republic of Turkey to eliminate these long-lasting aggrievements. By investigating the fate of the Seza-yı Nur Steamboat, a final decision was reached and the resulting aggrievements were ended.

Keywords: Marine Transportation, Marine Trade, Steamboat Accident, Seza-yı Nur Steamboat, The Armistice Period.

Giriş

Birinci Dünya Savaşı'nın kaybeden bloğunda yer alan Osmanlı Devleti, 30 Ekim 1918 tarihinde imzaladığı Mondros Mütarekesi ile savaştan çekilmiştir. Bir mütareke antlaşması için gereğinden fazla ayrıntılar barındıran Mondros Mütarekesi, Osmanlı Devleti'nin birçok alandaki egemenlik hakkına kısıtlamalar getirmiştir. Mondros Mütarekesi ile kısıtlanan egemenlik alanlardan biri de Osmanlı Devleti'nin denizler üzerindeki hâkimiyeti olmuştur. Mondros Mütarekesi'nin birinci, ikinci, üçüncü, altıncı, sekizinci, dokuzuncu, on üçüncü ve on dördüncü maddeleri denizcilikle ilgili maddelerdir. Bu maddeler, Karadeniz ve Çanakkale Boğazları'nın açılması ve buralardaki kalelerin İtilaf Devletleri tarafından işgal edilmesi; Türk sularındaki mayınların ve torpidoların temizlenmesi için yerlerinin gösterilmesi ve talepte bulunduğu takdirde yardım edilmesi; savaş gemilerinin İtilaf Devletleri'ne teslim edilmesi; Türk limanlarının İtilaf Devletleri'nin kullanımına açılması; İtilaf Devletleri'ne ait gemilerin Türk tersanelerinde onarımına kolaylık gösterilmesi gibi konuları kapsamaktadır.¹ Mütareke metninde yer alan bu maddelerle denizlerin ve limanların askeri amaçlı kullanımı kati surette ortadan kaldırıldığı halde ticari amaçlı kullanımına dair herhangi bir kısıtlama getirilmemiştir. Ancak mütarekenin tatbikatı mütareke metninde geçen maddelerden farklı olmuş, 13 Kasım 1918 günü İstanbul'a gelen İtilaf Donanması, İstanbul'daki birçok yeri işgal ettiği gibi hiçbir gerekçe göstermeksizin İstanbul'un liman ve tersanelerini de işgal etmiştir.²

İstanbul liman ve tersanelerini işgal eden İtilaf donanması, Türk gemilerinin seferlerine de engel olmaya başlamıştır. Limanları ve kıyıları tamamıyla kontrol altına almak isteyen İtilaf Devletleri Yüksek Komiserleri, İstanbul, İzmir ve Çanakkale'de İtilafçı Tahkikat Komisyonları kurmuşlardır. 12 Aralık 1918 tarihinde gerçekleştirilen Yüksek Komiserler toplantısında su yollarından geçişi kontrol altına alabilmek için Donanma Kontrol Komisyonu kurulmuştur. Bu gelişmelerden sonra Türk gemilerinin İtilaf Devletleri'nin izniyle seyrüsefer yapması kararlaştırılmış; deniz yoluyla taşınan bütün malzemeler İtilaf Devletleri'nin kontrolüne girmiştir.³ İtilaf Devletleri'nin Osmanlı Devleti karasuları üzerindeki etkinliğini arttırmak için yaptıkları bir diğer icraatsa, istemedikleri gemilerin yabancı ülkelere gidişini önlemek için İtilafçı Deniz

¹ Seha L. Meray - Osman Olcay, *Osmanlı İmparatorluğunun Çöküş Belgeleri*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yay., Ankara, 1977, s. 1-3; Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*, Cilt: 1, TTK Basımevi, Ankara, 1953, s. 519-522.

² Bilge Criss, *İşgal Altında İstanbul*, İletişim Yay., İstanbul, 1994, s. 149-150; *Türk İstiklâl Harbi I, Mondros Mütarekesi ve Tatbikatı*, Genelkurmay Basım Evi, Ankara, 1992, s. 187.

³ Abdurrahman Bozkurt, *İtilaf Devletlerinin İstanbul'da İşgal Yönetimi*, Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara, 2014, s. 726-727.

Taşımacılığı Kontrol Servisi'ni kurmak olmuştur. Osmanlı sahillerine seyrüsefer yapacak gemileri kontrol altına almak isteyen İtilafçı Deniz Taşımacılığı Kontrol Servisi, 10 Ocak 1919 tarihinde Osmanlı Devleti'ne bir nota vererek Osmanlı sahillerinde ticari maksatla seyrüsefer yapan gemilerin hareketlerine bazı kısıtlamalar getirmiştir. Bu notaya göre, Osmanlı sahillerinde ticari maksatla seyrüsefer yapacak gemilerin, İtilaf Devletleri tarafından ilan edilecek teftiş ve murakabe hakkındaki nizamnameye uymaları zorunluluğu getirilmiş; Osmanlı gemilerinin Anadolu sahilleri dışında seyrüsefer yapmaları yasaklanmıştır. Ayrıca Osmanlı limanlarından yararlanmak isteyen gemilerin İtilaf kontrol kalemleri tarafından verilecek bir ruhsata sahip olmaları şart koşulmuştur.⁴ Bu nota ile Osmanlı limanlarına giriş çıkışlar kısa süre içinde kontrol altına alınmış, Osmanlı Devleti'nin deniz ticareti ve taşımacılığı tam manasıyla İtilaf Devletleri'nin kontrol ve denetimi altına girmiştir.

Seza-yı Nur Vapuru'nun İzmir-İstanbul Hattı Üzerindeki Seyri

Seza-yı Nur Vapuru, İtilaf Devletleri'nin Osmanlı Devleti karasularına tam manasıyla hâkim olduğu dönemde seyrüsefer yapan Osmanlı bandıralı vapurlardan biridir. İzmir - İstanbul hattı üzerinde seyrüsefer yapan Seza-yı Nur Vapuru, Hacı Davut Ferkuh Kumpanyası'na aitken 1917 yılında Edremitli Ali Rıza Bey tarafından satın alınmıştır. Vapurun satıştan önceki ismi New York Vapuru'dur. Vapurun satış işlemlerinin Osmanlı makamları tarafından yakından takip edildiği göze çarpmaktadır. Dönemin Dâhiliye Nazırı Talat Paşa, 28 Haziran 1917 tarihinde İzmir Valisi Rahmi Bey'e gönderdiği bir yazıda, Edremitli Ali Rıza Bey'in 35,000 liraya satın alacağı New York Vapuru'nun satış işlemlerinin seri bir şekilde yapılabilmesi için Ali Rıza Bey'e yardım edilmesi tavsiyesinde bulunmuştur.⁵ Ancak Hacı Davut Ferkuh'un Amerikan vatandaşı olması ve New York Vapuru'nun Amerikan bandıralı bir vapur olması, satış konusunda bazı pürüzlerin çıkmasına ve işlemlerin uzamasına neden olmuştur. Amerika Birleşik Devletleri (ABD), 1917 yılı Nisan ayında İtilaf bloğunda savaşa dâhil olarak Almanya'ya savaş ilan etmiş, İttifak bloğunda yer alan devletlerle olan diplomatik ilişkilerini sonlandırmıştır. ABD'nin diplomatik ilişkilerini sonlandırdığı devletlerden biri de İttifak bloğunda yer alan Osmanlı Devleti olmuş, Osmanlı Devleti'ndeki ABD elçisi geri çağırılmıştır.⁶ İki devlet arasındaki diplomatik ilişkilerin kesintiye uğramış olması vapurun satış işlemlerinin hukuki yönden incelenmesi zorunluluğunu doğurmuştur.⁷ 7

⁴ Bozkurt, *age.*, s. 741.

⁵ T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), *Dâhiliye Nezareti İdare-i Umumiye Evrakı Ekleri (DH.İ.UM.EK.)*, 36/82-1.

⁶ Nuri Karakaş, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Tasfiyesi Sürecinde Amerikan Politikası", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, Cilt: XXV, Sayı: 1, (Temmuz 2010), s. 273.

⁷ BOA, *Hariye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Evrakı (HR.HM.ř.İşO.)*, 120/21.

Temmuz 1917 tarihinde Dâhiliye Nezareti'nden Aydın Vilayeti'ne gönderilen bir yazıda Hariciye Nezareti tarafından yapılan tetkikatın son bulmasına kadar geminin satış işleminin ertelenmesi istenmiştir.⁸ Yapılan tetkikat neticesinde vapurun satışına engel teşkil edecek bir duruma rastlanmamış, İzmir Valisi Rahmi Bey'in, 15 Temmuz 1917 tarihinde Dâhili Nezareti'ne gönderdiği bir yazı ile vapurun satış işlemlerinin 10 Temmuz 1917 tarihinde tamamlandığı bildirmiştir.⁹

Basından takip edebildiğimiz haberlere göre, Seza-yı Nur Vapuru Mütareke dönemindeki ilk yolculuğuna 1918 yılı Aralık ayının ilk haftasında çıkmıştır. Birçok yolcu ve erzakla İzmir'den yola çıkan vapur, bir monitör -orta büyüklükte zırhlı savaş gemisi- eşliğinde İstanbul'a gitmiştir. Birinci Dünya Savaşı'nın yarattığı ekonomik yıkım nedeniyle işe sıkıntısının had safhaya ulaştığı bir dönemde İstanbul'a varan Seza-yı Nur Vapuru, İstanbul halkı tarafından derin bir sevinçle karşılanmıştır.¹⁰

Seza-yı Nur Vapuru'nun ikinci seferi yine İzmir Limanı'ndan yola çıkarak İstanbul'da sona erecek bir rota üzerinde başlamıştır. Vapur, 7 Şubat 1919 tarihinde birçok yolcu ve ticari malla İstanbul'a varmak üzere hareket etmiş; güzergâhı üzerindeki limanlar olan Ayvalık ve Edremit'e de uğrayarak taşıdığı yolcuların bir kısmını bu limanlarda indirmiştir. Ayvalık Kaymakamı Osman Nuri Bey'in 9 Şubat 1919 tarihinde Karesi Mutasarrıflığı'na gönderdiği telgrafta verdiği bilgilere göre, 7 Şubat'ta İzmir'den hareket eden Seza-yı Nur Vapuru, 8 Şubat'ta Ayvalık'a vararak yolcular arasında bulunan 500 nüfus Rum muhaciri Ayvalık'a indirmiştir.¹¹ Vapurun Ayvalık'tan sonraki durağı Edremit Limanı olmuştur. Edremit'ten yolcu alan Seza-yı Nur Vapuru, 10 Şubat 1919 tarihinde Edremit Limanı'ndan hareket ederek İstanbul'a doğru yol almıştır.¹² Vapurun sahibi Ali Rıza Bey ve küçük yaşlardaki oğlu da Edremit'te vapura binerek yolcular arasındaki yerlerini almışlardır.¹³ 300'e yakın yolcu taşıyan vapurdaki yolcuların 200 kadarı Müslüman yolculardır.¹⁴ Ayrıca vapurda hatırı sayılır miktarda ticari mal da bulunmaktadır. Vapurla ilgili belgelerden ve basına

⁸ BOA, DH.İ.UM.EK., 36/82-3.

⁹ BOA, DH.İ.UM.EK., 36/82-4. Seza-yı Nur Vapuru'nun fotoğrafı için bk. Ek-1, Seza-yı Nur Vapuru'nun sahibi Ali Bey'in fotoğrafı için bk. Ek-2.

¹⁰ *Anadolu*, 5 Kanun-ı evvel 1918; *Alemdar*, 18 Şubat 1919.

¹¹ BOA, *Dâhiliye Nezareti İdare-i Umumiye Evrakı* (DH.İ.UM.), 19-4/1-83/2.

¹² *Vakit*, 14 Mart 1919.

¹³ *Köylü*, 18 Şubat 1919; *Vakit*, 18 Şubat 1919.

¹⁴ BOA, *Hariciye Nezareti Siyasi Kısmı Belgeleri* (HR. SYS.), 2590/6-12; *Yeniğün*, 3 Mart 1919; *Tasvir-i Efkâr*, 6 Mart 1919; *Yeniğün*, 9 Mart 1919; Bazı gazeteler yolcuların sayısını 500-600 olarak vermişlerdir. Bk. *Eskiğün*, 19 Şubat 1919; *Vakit*, 20 Şubat 1919. Ancak bu gazeteler yolcuların sayısını verirken Ayvalık'ta inen Rum yolcuları hesaba katmamışlardır.

yansıyan haberlerden edindiğimiz bilgilere göre, 400 fiçı zeytinyağı ve çeşitli erzaktan oluşan ticari malların değeri yarım milyon lirayı bulmaktadır.¹⁵

Seza-yı Nur Vapuru'nun İzinin Kaybolması

10 Şubat 1919 tarihinde Edremit Limanı'ndan İstanbul'a doğru hareket eden Seza-yı Nur Vapuru'ndan o tarihten sonra hiçbir malumat alınamamıştır. 18 Şubat 1919 tarihli bazı gazeteler, Seza-yı Nur Vapuru'ndan uzun süredir haber alınmadığını ve vapurun 17 Şubat 1919 tarihine kadar Çanakkale Boğazı'ndan geçmediğini duyurmuşlardır. Bahsi geçen haberlerde, Adalar Denizi'nde havaların deniz yolculuğu için son derece müsait olduğu ve geride bırakılan günlerde vapurun olağan seyrine mani olacak şiddetli fırtınaların yaşanmadığı belirtilmiş, Seza-yı Nur Vapuru'nun bağlı olduğu acente firmasının güzergâh üzerindeki bütün limanlara telgraflar çekerek Seza-yı Nur Vapuru hakkında malumat sorduğu, ancak hiçbir limandan menfi ya da müspet bir dönüş yapılmadığı bilgilerine yer verilmiştir. Birkaç gün evvel Seza-yı Nur Vapuru'nun güzergâhında seyreden Ankara Vapuru ile Gülnihâl Vapuru süvarilerinin yolda bir vapur enkazına ve deniz üstünde yüzen varillerle birçok eşyaya tesadüf ettikleri bildirilmiş ancak enkazın Seza-yı Nur Vapuru'na ait olup olmadığının tespit edilemediği belirtilmiştir. Vapurda yakınları bulunanlar, vapur hakkında malumat almak için İzmir'deki İngiliz ve İtalyan temsilcilerine başvurmuşlar, fakat teskin edici bir bilgi edinememişlerdir.¹⁶ Vapurdan uzunca bir müddet haber alınamaması, vapurun sahibi Ali Rıza Bey'in Edremit'te bulunan ailesini de harekete geçirmiş; civar kasabalara telgraflar çekilmiş, Ali Rıza Bey'in hayatı hakkında bilgi verecek kişiye mükâfat olarak 2,000 lira nakit para verileceği duyurulmuştur. Ali Rıza Bey'in hayatta olduğuna dair bir haber gelmesi halinde getirenin işesinin de üstlenileceği belirtilmiştir. Ancak telgrafların üzerinden 15 gün geçtiği halde menfi ya da müspet hiçbir cevap alınamamıştır.¹⁷

Seza-yı Nur'un batmış olabileceği düşüncesinin hâkim olduğu ve basında bu minvalde görüşlerin bildirildiği günlerde *Eskiğin* (Yenigün) gazetesinin İzmir muhabiri Mahmut Bey'den gelen 18 Şubat 1919 tarihli bir telgrafta vapurun batmadığı, makinelerinde çıkan bir arızadan dolayı Bozcaada'ya uğradığı ve halen Bozcaada'da tamir edilmekte olduğu bilgisi verilmiştir.¹⁸ 19 Şubat 1919 tarihinde denizyoluyla İzmir'den İstanbul'a gelen bir zatın da Seza-yı Nur Vapuru'nu Bozcaada'da gördüğünü, makine silindirlerinden biri kırıldığı için Bozcaada'ya uğramak zorunda kaldığını beyan etmesi üzerine vapurun

¹⁵ *BOA*, HR. *SY.S.*, 2590/6-7; *Yenigün*, 3 Mart 1919; *Tasvir-i Efkâr*, 6 Mart 1919.

¹⁶ *Alemdar*, 18 Şubat 1919; *Köylü*, 18 Şubat 1919; *Vakit*, 18 Şubat 1919.

¹⁷ *Yenigün*, 26 Şubat 1919.

¹⁸ *Eskiğin*, 19 Şubat 1919.

Bozcaada'dan getirilmesi için gerekli hazırlıklara başlanmıştır.¹⁹ Nafia Nezareti'ne bağlı Kömür Komisyonu'ndan Seza-yı Nur Vapuru için 30 ton kömür tedarik edilmiş, vapuru çekmek üzere Çanakkale'den Bozcaada'ya bir römorkaj – bir geminin başka bir gemi tarafından çekilmesi işini üstlenen gemi – gönderilmiştir.²⁰

Seza-yı Nur Vapuru'nun Akıbetinin Belirsizliği

Seza-yı Nur Vapuru'nun Bozcaada'da olduğu haberleri hem resmi makamlara hem de vapurda yakınları olanlarla ticari malları bulunan tüccarlara rahat bir nefes aldırılmıştır. Ancak Seza-yı Nur Vapuru'nu İstanbul'a götürmek üzere Bozcaada'ya gönderilen römorkaj vapuru Bozcaada'da bulamamış, ayrıca vapurun Bozcaada'ya hiç uğramadığı bilgisine de ulaşmıştır. Seza-yı Nur Vapuru'nun Bozcaada'da olmadığı öğrenilmesi üzerine vapurun bağlı bulunduğu acente Muhtelit Mütareke Komisyonu'na başvurarak malumat talebinde bulunmuştur.²¹ Muhtelit Mütareke Komisyonu, 13 Kasım 1918 tarihinde Hariciye Nezareti'ne bağlı bir kurum olarak İtilaf Devletleri'nin Mondros Mütarekesi'ne aykırı uygulamalarda bulunmasına meydan vermemek göreviyle kurulmuştur. Komisyon başkanlığına Galip Kemalî (Söylemezoğlu) Bey getirilmiş; üye olarak da Mondros Mütarekesi'ni imzalayan heyette yer alan Kurmay Yarbay Sadullah Bey ile Deniz Albayı Tevfik Bey görev yapmışlardır. İtilaf Devletleri tarafından da tanınan bu komisyona, İngiltere, Fransa ve İtalya da birer temsilci göndermişlerdir.²² Seza-yı Nur Vapuru'nun bağlı olduğu acentenin Muhtelit Mütareke Komisyonu'na müracaat ederek malumat istemesi üzerine, İngiliz Yüksek Komiserliği'ne başvuran Galip Kemalî Bey, vapurun nerede olduğunun araştırılması talebinde bulunmuştur.²³ Muhtelit Mütareke Komisyonu'na birkaç gün sonra verilen cevapta Adalar Denizi'nde yapılan

¹⁹ *Zaman*, 20 Şubat 1919.

²⁰ *Tasvir-i Efkâr*, 20 Şubat 1919; *Vakit*, 20 Şubat 1919.

²¹ *Yeniğün*, 26 Şubat 1919; Muhtelit Mütareke Komisyonu'na yapılan başvurular, vapurun bağlı olduğu acentenin başvurusuyla sınırlı kalmamış, vapurda yakınları bulunanlar da Muhtelit Mütareke Komisyonu'na başvuruda bulunarak vapurun akıbeti hakkında bilgi istemişlerdir. Örneğin, Orman Memuru Rıza imzasıyla Kırklareli'den Muhtelit Mütareke Komisyonu Başkanı Galip Kemalî Bey'e gönderilen 28 Şubat 1919 tarihili bir telgrafta Seza-yı Nur Vapuru'nun akıbeti hakkında alınacak sağlıklı malumatın tereddüt edilmeden bildirilmesi istenmiştir. Bk. *BOA, HR.SYS.*, 2705/8-32.

²² Galip Kemalî Söylemezoğlu, *Başımıza Gelenler*, Kanaat Kitabevi, İstanbul, 1939, s. 22-23; Bozkurt, *age.*, s. 447-448. Muhtelit Mütareke Komisyonu hakkında hususi bir çalışma için bk. Özge Polat, *Muhtelit Mütareke Komisyonu ve Faaliyetleri*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, İstanbul, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2016.

²³ *Tasvir-i Efkâr*, 27 Şubat 1919.

araştırmada Seza-yı Nur Vapuru'nun kendisine ya da vapurun enkazına rastlanmadığı bildirilmiştir.²⁴

Vapurun akibetinin belirsizliğini koruduğu bu günlerde vapur hakkında birçok iddia ortaya atılmış, bu iddialar dönemin gazete sütunlarında genişçe yer bulmuştur.²⁵ Ortaya atılan ilk iddiaya göre, vapur, yolcular arasında bulunan bir Rum çetesinin korsan saldırısı neticesinde güzergâhını değiştirerek adalardan birine sığınmak zorunda kalmış ve bu gelişme üzerine Yunan Hükûmeti tarafından vapura el konulmuştur.²⁶ Vapurun korsanlar tarafından kaçırıldığı iddiası basında genişçe yer bulmuş; bu durumu eleştiren ağır içerikli yazılar kaleme alınmıştır.²⁷ Bu konudaki en ağır yazı *Müsavat* gazetesinin 12 Mart 1919 tarihli nüshasında yayımlanmıştır. Yazıda İtilaf Devletleri'nin de eleştirilmesi yazının birçok satırının sansüre uğramasına neden olmuştur. 1856 tarihli Paris Muahedenamesi'ne ilave edilen bir beyanname ile denizlerde korsanlık usulünün ilga edildiğinin altı çizilen yazıda, XX. yüzyıla gelindiği halde korsanlığın halen devam ettiği belirtilmiş, İngiltere, Fransa ve İtalya gibi devletlerin kontrolü altındaki Adalar Denizi'nde böyle bir saldırının nasıl gerçekleşebildiği ve nasıl olup da vapurun izinin halen bulunamadığı sorulmuştur.²⁸ Vapura Yunan Hükûmeti tarafından el konulduğu iddiasını güçlendiren bir başka iddia ise vapurun eski sahibi Hacı Davut Kumpanyası'nın Yunan Hükûmeti'nden yardım talebinde bulunduğu iddiası olmuştur. Bu iddiaya göre, daha önceden Hacı Davut Kumpanyası'na ait olan Seza-yı Nur Vapuru, İttihat ve Terakki Cemiyeti zamanında ederinin altında bir fiyata cebren sattırılmıştır. Vapuru satmak zorunda bırakılan Hacı Davut Kumpanyası da Yunan Hükûmeti'ne başvurmuş; Yunanistan'da vapurun satışını incelemek üzere bir dava açılmıştır. Yunan Donanması da bu dava nedeniyle vapuru tevkif etmiştir.²⁹ Ancak bu iddia, iddiayı duyuran gazetelerden biri olan *Tasvir-i Efkâr*'ın birkaç gün sonraki nüshasında tekrar ele alınarak çürütülmüştür. *Tasvir-i Efkâr*'da yer alan bu haberde, Hacı Davut Kumpanyası'nın bir Osmanlı şirketiymiş sonradan Amerikan tabiiyetine geçip gemilerine Amerikan bayrağı çektiği, Edremitli Ali Rıza Bey, Seza-yı Nur Vapuru'nu satın aldığı anda vapurun Amerikan bandırası altında bulunduğu ve Yunanistan ile hiçbir alakası olmadığı, dolayısıyla Yunan mahkemelerinin böyle bir davaya bakma yetkisine sahip olmadığı belirtilmiştir.³⁰

²⁴ *İkdam*, 28 Şubat 1919.

²⁵ Seza-yı Nur Vapuru hakkında gazetelerde yer alan bazı haberler için bk. Ek-3, Ek-4, Ek-5.

²⁶ *Tasvir-i Efkâr*, 26 Şubat 1919; *Tasvir-i Efkâr*, 28 Şubat 1919; *Vakit*, 25 Şubat 1919.

²⁷ *Yeniğün*, 3 Mart 1919; *Tasvir-i Efkâr*, 6 Mart 1919; *Yeniğün*, 9 Mart 1919.

²⁸ *Müsavat*, 12 Mart 1919.

²⁹ *Tasvir-i Efkâr*, 28 Şubat 1919; *İstiklal*, 1 Mart 1919.

³⁰ *Tasvir-i Efkâr*, 6 Mart 1919. Hacı Davut Kumpanyası bir Osmanlı kumpanyası iken 1911 yılında liman muayenesinden ve liman vergisinden kurtularak kapitülasyonlardan yararlanmak için

Ortaya atılan bir başka iddiaya göreyse, Yunan Hükûmeti'nin vapura el koymasının nedeni bazı İzmirli Rumların Yunan Hükûmetine şikâyetle bulunmalarıydı. Birinci Dünya Savaşı yıllarında Edremit'ten göç ettirilen Rumların mallarına el koyarak haksız bir zenginlik elde ettiği ileri sürülen Ali Rıza Bey'in, Seza-yı Nur Vapuru'nun sermayesini bu sayede karşıladığı iddia edilmiş; bu sebeple, bazı Rumlar tarafından vapur üzerinde hak iddia edilerek Yunan Hükûmeti'nden yardım talebinde bulunulduğu ileri sürülmüştür.³¹

Basında birçok iddianın öne sürüldüğü bu günlerde Seza-yı Nur Vapuru'nun bağlı bulunduğu acente firması, Muhtelit Mütareke Komisyonu'na tekrar başvuruda bulunmuştur. Yunanlılar tarafından el konulduğu iddia edilen Seza-yı Nur Vapuru'nda yakınları ve malları bulunan yüzlerce kişinin her gün perişan bir halde kendilerine müracaat ettikleri belirtilmiş, 300 kadar yolcu ve yarım milyona yakın ticari mal taşıyan vapurun geri alınması için İtilaf Devletleri'nden yardım istenmesi talep edilmiştir.³² Seza-yı Nur Vapuru'nun durumuyla yakından ilgilenen ve her fırsatta İstanbul'daki İtilaf Devletleri temsilcilerine başvurarak vapurun bulunması için çaba harcayan Galip Kemalî Bey, 2 Mart 1919 tarihinde İngiliz Yüksek Komiserliği'ne tekrar başvuruda bulunmuş, Seza-yı Nur Vapuru'nun Adalar Denizi'ndeki İngiliz filosu tarafından araştırılması ve adalara telgraflar çekilerek bilgi istenmesi taleplerinde bulunmuştur.³³ Seza-yı Nur Vapuru'nun bulunması için yardım talep edilen bir diğer İtilaf Devleti ise İtalya olmuştur. Osmanlı kıyılarının kontrolünü sağlamak isteyen İtilaf Devletleri, Mondros Mütarekesi'nden sonra aralarında bir paylaşım gitmişler, Doğu Karadeniz limanlarının kontrolünü İngiltere'nin, Batı Karadeniz limanlarıyla İskenderun ve Mersin limanlarının kontrolünü Fransa'nın, Edremit, İzmir, Bodrum, Marmaris ve Antalya limanlarının kontrolünüyse İtalya'nın sorumluluğuna vermişlerdi.³⁴ Seza-yı Nur Vapuru'nun kaybolduğu bölge İtalyan donanmasının kontrolü altında olduğundan İtalya siyasi temsilciliğine de başvurulmuş, Seza-yı Nur Vapuru'nun bulunması için İtalyan donanmasının da araştırma yapması istenmiştir.³⁵

gemilerine Amerikan bayrağı çekmiştir. Bu sayede Osmanlı bandıralı gemilerin ödediği yüksek liman vergisinden ve liman muayenesindeki güçlüklerden kurtulmuştur. Bk. Kemal Arı, *Türkiye'de Kabotaj*, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yay. İzmir, 2009, s. 52-53; Osman Köse, "Osmanlı-Amerikan İlişkilerinde Bir Kriz: Hacı David Vapur Kumpanyası Boykotu (1911)", *Belleten*, Cilt: LXVIII, Sayı: 252, (Ağustos 2004), s. 470-471.

³¹ *İkdam*, 4 Mart 1919; *İkdam*, 9 Mart 1919.

³² *BOA, HR. SYS.*, 2590/6-12.

³³ *BOA, HR. SYS.*, 2590/6-5; *İkdam*, 3 Mart 1919; *İstiklal*, 3 Mart 1919; *Vakit*, 3 Mart 1919; *Zaman*, 3 Mart 1919.

³⁴ *Türk İstiklâl Harbi I, Mondros Mütarekesi ve Tatbikatı*, s. 186-187.

³⁵ *Yenigün*, 3 Mart 1919.

Muhtelit Mütareke Komisyonu Başkanı Galip Kemalî Bey'in 2 Mart 1919 tarihli başvurusu üzerine İngiliz Yüksek Komiserliği tarafından yapılan araştırma 8 Mart 1919 tarihinde sonuçlandırılmış; iki sayfalık bir rapor hazırlanarak Osmanlı yetkili makamlarına gönderilmiştir. Raporla şu bilgilere yer verilmiştir:³⁶

“Seza-yı Nur vapuru Şubatın yedisinde İzmir'den hareket ederek Ayvalık ve Edremit'e uğradı ve bu son limandan Şubatın onunda hareket etti. Bu tarihten beri sefîne-i mezkûre hakkında kat'î addolunabilecek bir gûnâ [türlü] ma'lûmât ahz olunamamıştır. Gülşen Bahri namındaki Osmanlı yelken gemisinin ambar muhafızı olan Andrew Smith nâmında bir şahıs Seza-yı Nur vapurunu Şubat'ın onbirinde Midilli'nin cenûbunda [güneyinde] kazâzede bir halde olarak gördüğünü beyan etmiş ve bil'âhire Mary nâmındaki İspanyol römorkörünün kaptanının da vapurun parçalarını ve etrafta su yüzünde birçok ceset gördüğünü kendisine söylediğini ilave etmiştir.

Ma'lûmât istihsâl [elde etmek] etmek üzere müteaddit [birçok] defalar dairemize müracaat ederek kendisine mümkün mertebe muavenet göstermiş olduğum Fransa tebaasından Mösyö Rene Pons acente-i sefinenin muhalefet-i havadan dolayı makineleri bozuk bir halde olarak Bozcaada limanında kaldığına dair mezkûr limandan bir telgrafname ahz ettiğini beyan etmiş ve sefineyi İstanbul'a çekip getirmek için Bozcaada'ya bir römorkör göndermesi hususunda benden müsaade talep etmiştir ki mezkûr müsaade îtâ edilmiştir. Römorkör Bozcaada'ya muvasalatta Seza-yı Nur vapurunu orada bulamamış ve mezkûr vapurun Mondros'ta bulunduğu beyan olunmuştur. Acenta kâtabinin beyanına nazaran römorkör Mondros'a gitmek için müsaade istihsal edememiştir. Bu esnada birçok kimseler dairemize müracaatla ma'lûmât istemişlerdir. Seza-yı Nur vapurunun bir Yunan bahriye torpidosu tarafından Pire'ye sevk olunduğunu istihbar ettiğimizden bu haberin tahkiki için Pire'ye bir telgrafname keşide [çekilmiş] ettim. Seza-yı Nur'un Sisam'da bulunduğu Sisam Liman riyasetinden iş'âr [haber verme] edilmiş olduğunun cevaben bildirilmesi üzerine Sisam İngiltere konsolosluğundan telgrafla ma'lûmât talep ettim. Halen cevap bekliyorum. Acente memuru Mösyö Pons vapuru aramak için Pire'ye hareket etmiştir.”

İngiliz Yüksek Komiserliği tarafından Muhtelit Mütareke Komisyonu'na verilen Seza-yı Nur Vapuru'nun Pire üzerinden Sisam'a sevk edildiği bilgisi dönemin basınıyla da paylaşılmıştır. Gazeteler, 9 Mart 1919 tarihli nüshalarında yukarıda verilen raporda geçen bilgileri okuyucularına aktarırlarken raporda yer almayan bazı duyumlara da yer vermişlerdir. Bu haberlere göre, bir Yunan torpidosu tarafından Pire'ye götürülen Seza-yı Nur Vapuru'nun yolcuları Pire'de karaya çıkarıldıktan sonra vapur Sisam Adası'na nakledilmiştir. Vapurdaki bazı Museviler İzmir'deki yakınlarına Pire'den telgraflar göndererek sıhhatlerini

³⁶ BOA, HR. SYS., 2590/6-2; BOA, HR. SYS., 2590/6-5.

bildirmişler ancak Müslüman yolcular hakkında hiçbir malumat vermemişlerdir.³⁷ *Yeniğün* gazetesinin İzmir muhabiri Mahmut Bey tarafından gazetenin İstanbul bürosuna gönderilen 7 Mart 1919 tarihli bir telgrafta da vapurun Sisam'da olduğunun kesin olarak teyit edildiği bilgisi verilmiştir.³⁸

Seza-yı Nur Vapuru'nun Sisam'da olduğunun tespit edilmesi üzerine Muhtelit Mütareke Komisyonu tarafından İngiliz Yüksek Komiserliği'ne başvuruda bulunularak vapuru geri almak ve yolcuları geri getirmek için girişimde bulunulması istenmiştir. Başvuruya binaen 3 kişilik bir heyet oluşturularak Sisam'a gönderilmiş, vapurun bağlı olduğu acentenin görevlendirdiği bir memur da bu heyetle beraber gitmiştir.³⁹ Vapuru geri almak için harekete geçildiği günlerde *Tasvir-i Efkâr* gazetesinde yayımlanan bir haberde, vapurun Sisam'da değil Salamis'te bulunduğu, bu adada bulunan tersanede başka bir renge boyandığı ve bacası sökülerek tanınmayacak hale getirildiği yönünde bir haber alındığı duyurulmuştur.⁴⁰ Seza-yı Nur Vapuru'nun hissedarı Sezai Ömer Bey de 16 Mart 1919 tarihinde Sadaret'e başvurarak Seza-yı Nur Vapuru'nun Salamis tersanesinde bulunduğunu belirtmiş, Ali Rıza Bey'in, diğer yolcuların ve yarım milyona yakın ticari malın kurtarılması için harekete geçilmesini istemiştir.⁴¹ Sisam'a gönderilen heyetin Seza-yı Nur Vapuru'nu bulamadan geri dönmesi vapurun Salamis'te olduğu iddiasının doğruluk payını arttırmaktadır; ancak bu iddia İtilaf Devletleri yetkilileri ya da Osmanlı Devleti yetkili makamları tarafından doğrulanmamış, ne basında ne de herhangi bir yazışmada bir daha gündeme getirilmemiştir. Ayrıca vapurun Sisam'da bulunduğu haberine birçok gazetede tesadüf edildiği halde Sisam'a giden heyetin Seza-yı Nur Vapuru'nu bulamadığı haberine sadece *İstiklal* gazetesinde tesadüf edilmiştir.⁴²

Türkçe yayımlanan gazetelerde Seza-yı Nur Vapuru ile ilgili haberlerin kesildiği günlerde, İzmir'de Rumca yayımlanan *Kozmos* gazetesinde Seza-yı Nur Vapuru ile ilgili önemli bir haber paylaşılmıştır. Haberde vapurun battığı belirtilerek vapurun ikinci kaptanı Morito'nun cesedinin Limni Adası sahiline vurduğu duyurulmuştur. Haberin devamında paylaşılan bilgilere göre, vapurun birinci kaptanı Panaratos'un vapura haddinden fazla yük almasının vapurun batmasındaki yegâne sebep olduğu ve Panaratos'un bu hatasını canıyla ödediği

³⁷ *İkdam*, 9 Mart 1919; *İstiklal*, 9 Mart 1919; *Vakit*, 9 Mart 1919; *Yeniğün*, 9 Mart 1919.

³⁸ *Yeniğün*, 9 Mart 1919.

³⁹ *Alemdar*, 17 Mart 1919; *Alemdar*, 18 Mart 1919.

⁴⁰ *Tasvir-i Efkâr*, 11 Mart 1919.

⁴¹ BOA, HR. SYS., 2590/6-7.

⁴² *İstiklal*, 15 Mart 1919.

yorumuna yer verilmiştir.⁴³ İzmir’de Rumca yayımlanan bir gazetede çıkan bu haber, İstanbul basınında da yer bulmuş; vapurun battığı haberinin yayılması üzerine 22 Nisan 1919 tarihinde Dâhiliye Nezareti’nden Hariciye Nezareti’ne bir yazı gönderilerek, haberin doğruluğu hakkında bilgi istenmiştir.⁴⁴ Buna cevaben, Hariciye Nezareti 5 Mayıs 1919 tarihinde İngiliz Yüksek Komiserliği ile görüşülerek vapurun akıbeti hakkında yeni bir bilgiye erişilemediğini bildirmiştir.⁴⁵

1919 yılı Mart ayında İstanbul basınında yapılan bazı haberlerde de Seza-yı Nur Vapuru’nun batmış olabileceği ihtimali üzerinde durulmuş, Edremit’ten İstanbul’a gelen bir kişinin *Zaman* gazetesine verdiği bilgiye göre vapurun haddinden fazla yük taşıdığından bahsedilerek batmış olma ihtimalinin yüksek olabileceği ifade edilmiştir. İstanbul’a gitmek üzere oğluyla birlikte Edremit’ten vapura binen Ali Rıza Bey’e vapura kadar refakat eden bu kişi, hazırlanan malların vapurda yer kalmadığından yüklenemediğini bildirmiş; ayrıca Ali Rıza Bey’in de yolculuk edeceğini öğrenen Rum kaptanın telaşla yanlarına gelerek bu seferki yolculuktan vazgeçmelerinin daha hayırlı olacağını söylediğini belirtmiştir.⁴⁶ Ancak bu haberden bir gün sonra *Yeniğün* gazetesinde yayımlanan başka bir haberde, vapurun batmış olmasına ihtimal verilmediği ifade edilmiştir. Zira İtilaf Devletleri tarafından belirlenen ve Osmanlı sahillerine çok yakın olan seyir hattının dışına çıkmama mecburiyetindeki vapurun 300 yolcu ile 400 fiçı zeytinyağı taşıdığı, vapurun batması halinde cesetlerin ve fiçuların mutlaka Edremit ile Çanakkale sahilleri arasında bir yerde karaya vuracağı ileri sürülerek çok dar olan bu hat üzerinde seyreden ticaret ve savaş gemilerinden birinin herhangi bir batığa rastlamadığı belirtilmiştir.⁴⁷ Nisan ayında, Rum gazetelerinde vapurun batmadığını iddia eden herhangi bir habere rastlanmazken, bu konu hakkında başka da haber çıkmamıştır.

Seza-yı Nur Vapuru’nun Akıbetinin Belirsizliği Nedeniyle Oluşan Mağduriyetler ve Çözüm Arayışları

Seza-yı Nur Vapuru’nun ortadan kaybolması birçok kişinin yakınlarını yitirmesine ve birçok tüccarın maddi zarara uğramasına neden olmuştur. Vapurun kaybolmasından en ziyade etkilenen İzmir ve çevresi halkıyla tüccarları olmuş, vapurdan haber almak için Osmanlı resmi makamlarına sık sık başvuruda bulunulmuştur. 4 Mart 1919 tarihinde İzmir Valisi Nurettin - Sakallı Nurettin Paşa - imzasıyla Hariciye Nezareti’ne gönderilen bir telgrafta 7 şubat’ta

⁴³ *İstiklal*, 13 Nisan 1919; *İkdam*, 14 Nisan 1919.

⁴⁴ *BOA, HR. SYS.*, 2590/6-19.

⁴⁵ *BOA, HR. SYS.*, 2590/6-18.

⁴⁶ *Zaman*, 2 Mart 1919.

⁴⁷ *Yeniğün*, 3 Mart 1919.

İzmir'den İstanbul'a hareket eden ve bazı gazetelerde battığı, bazı gazetelerdeyse Yunan sahillerinde görüldüğü haberleri yapılan Seza-yı Nur Vapuru'nun akıbeti hakkında bilgi istenmiştir.⁴⁸ 9 Mart 1919 tarihinde Hariciye Nezareti'nden gönderilen cevabi yazıda vapurun adalardan birinde olduğunun anlaşıldığı; alınacak bilgilerin ayrıntılı bir şekilde paylaşılacağı bildirilmiştir.⁴⁹ 9 Mart'ta gelen bu yazının Seza-yı Nur Vapuru alakadarlarını umutlandırdığı şüphesizdir. Ancak aradan geçen zamana rağmen resmi makamlardan Seza-yı Nur Vapuru hakkında yeni bilgiler almak mümkün olmamıştır. Bu konuda 27 Mart 1919 tarihinde İzmir Valisi İzzet Bey imzasıyla gönderilen telgrafta Hariciye Nezareti'ne tekrar başvurulmuştur.⁵⁰ Ertesi gün, Seza-yı Nur Vapuru'nda yakınları ve malları bulunan İzmirli tüccar, memur, asker ve halktan birçok kişinin imzaladığı bir telgrafla Sadaret'e başvurulmuş; Hariciye Nezareti'nin 9 Mart tarihli yazısı hatırlatılarak bu yazıyla bir derece teselli buldukları ancak bu tarihten sonra hiçbir bilgi alamadıkları belirtilerek vapur hakkındaki katı bilgilerin gönderilmesi istenmiştir.⁵¹ Aradan aylar geçmesine rağmen Seza-yı Nur Vapuru hakkında yeni bir bilgiye ulaşmak mümkün olmamış; meraklı bekleyişin yerini mağduriyetlerle mücadele almıştır.

Vapurdan ümidini kesen birçok tüccar, ticari mallarını sigortalattıkları sigorta şirketlerine başvurarak zararlarının karşılanmasını istemişlerdir. Ancak sigorta şirketleri vapurun battığının resmi olarak ilan edilmemesini ileri sürerek ödeme yapmaktan kaçınmışlardır. Vapurda malları bulunan Mehmet Zülküf adlı bir tüccar, durumu bildiren bir dilekçeyle Sadaret'e başvurmuş, dilekçeyle ilgilenen Daire-i Sadaret Tahrirat Kalemi de 23 Eylül 1919 tarihinde Bahriye Nezareti'ne bir yazı göndererek Bahriye Nezareti'ni durumdan haberdar etmiştir.⁵² Devletin en üst makamına yapılan başvuruya rağmen Seza-yı Nur Vapuru mağdurlarının mağduriyetini gidermek için herhangi bir girişimde bulunulmamıştır. *İkdam* gazetesinin *Medeniyet* gazetesinden alıntılar yaparak 1919 yılı Ekim ayında yayımladığı bir yazı ortaya çıkan mağduriyetleri bildirmesi bakımından son derece önemlidir. Vapurun akıbetinin belirsizliği nedeniyle birçok tüccarın ve ahalinin mağduriyetine değinilen yazıda hükümetin henüz resmi bir açıklama yapmamasının yarattığı sorunlar sıralanmıştır. Yazının ilgili bölümleri aşağıda aynen verilmiştir:⁵³

⁴⁸ BOA, HR. SYS., 2590/6-17.

⁴⁹ BOA, HR. SYS., 2590/6-16.

⁵⁰ BOA, HR. SYS., 2590/6-9.

⁵¹ BOA, HR. SYS., 2590/6-10.

⁵² BOA, Bab-ı Âli Evrak Odası (BEO.), 4592/344369.

⁵³ *İkdam*, 4 Teşrin-i evvel 1919.

“ Seza-yı Nur vapurunun birden bire ortadan kaybolması, bu babda deveran eden birçok rivayetlerden sonra şimdiye kadar hiçbir tarafta izine tesadüf edilmemesi bu geminin maelteessüf gark olduğunu [battığını] göstermektedir. Hatta İngiliz, Fransız ve İtalyan vapurları kayıtları da Seza-yı Nur'un hiçbir tarafta görülmediği cihetle muhakkak surette gece yarısı bir torpile çarparak hemen olduğu yerde gark olduğunu iddia ediyorlar. Öyle ya vapur batmamış olsa idi elbette bu güne kadar bir malumat alınırdı. Adalar denizi ucu bucağı olmayan bir deniz değil ki bir geminin aylarla yıllarla mevcudiyetinden haber alınmasın! Mamafih hükümet henüz bu babda resmi bir ma'lûmât îtâ etmedi. Bundan 5-6 ay mukaddem hatırımızda kaldığına göre, Hariciye Nezareti tarafından vilayete [İzmir'e] gönderilen bir tamimde Seza-yı Nur'un adalardan birinde olduğu ve alınacak ma'lûmâtın derhal işar olunacağı bildiriliyordu. Aradan 6 ay geçti hala bir iş'âr vâki olmadı.

Haber aldığımızı göre vapurda kalan ve 6 seneden beri kendisiyle görüşmeyen bir valideyi ikna ederek dolandırmak isteyen kimseler oğlundan ma'lûmât getirmek ve mektup göndererek cevabını almak üzere biçare valideye müracaat etmişler... Daha tuhafı şurası ki zevci veya nikâhlısı vapurda bulunup da bu güne kadar bir gûnâ [türlü] ma'lûmât alınamamış olmasına binâen sûret-i kat'îyyede vapurun gark olduğuna kanâat hâsıl eden bazı kadınlar tekrar izdivaç etmek üzere mehâkim-i şer'îyyeye de müracaat ediyorlarmış. Fakat mahkeme vapur hakkında henüz bir ma'lûmât olmadığından bir gûnâ muamele yapılamayacağı cevabını veriyormuş.

Ya ticarethaneler? Evet, vapurda binlerce liralık eşya ve ticari metası olanlar (?) tediyesi için sigorta kumpanyalarına vâki olan müracaatlarında onlar da balâdaki cevabı alarak dönüyorlarmış. Öyle işitiyoruz ki bu meseleden ilan-ı iflas edecek pek çok tüccar varmış.

Binaenaleyh bu mesele pek mühim ve hazin bir şekilde girdi. Seza-yı Nur'da bulunanların ta'lîkatını [alakadarlarını] fazla intizar ve üzüntüden kurtarmak, alâkadar-ı ticariyeyi iflastan vikaye etmek [korumak], izdivaç etmek isteyen kadınları daha ziyade alıkoymamak için merci'-i îâdesinin herhalde serîan âkıbeti hakkında tebligat-ı resmiyyede bulunmasını temenni ederiz.”

Yukarıda paylaşılan haberde açıkça ifade edilen mağduriyetlere rağmen vapurun battığının açıklanmamasının tek bir nedeni olabilir; o da vapurun batmamış olmasına ihtimal vermeye devam etmektir. Neticede Osmanlı Hükûmeti tarafından Seza-yı Nur Vapuru'nun battığını bildiren bir açıklamada bulunulmamış, bu açıklama vapurun kaybolmasından bir buçuk yıl kadar sonra İstanbul Liman Riyaseti tarafından yapılmıştır. 20 Temmuz 1920 tarihinde duyurulan ilan aşağıda aynen verilmiştir:⁵⁴

⁵⁴ *İkdam*, 20 Temmuz 1920.

“Seza-yı Nur Vapuru’nun Garkı

Dersaadet Liman Riyasetinden:

7 Şubat 1335 [1919] tarihinde yolcu ve eşya-i ticariyeyi hamilen İzmir’den Dersaadet’e mütevâcihen hareket eden Osmanlı sancağını hâmil Seza-yı Nur Vapuru’nun esnâ-yi rahde [yol tuttuğu esnada] Adalar Denizi’nde gark olduğu icra edilen tahkikattan anlaşılma ile ilân-ı keyfiyet olunur.”

İstanbul Liman Riyaseti’nin açıklamasından sonra Seza-yı Nur Vapuru hadisesi uzun bir müddet gündeme gelmemiştir. Ancak *Vakit* gazetesinin 17 Ağustos 1923 tarihinde “*Seza-yı Nur Yunanlılarda mı?*” başlığıyla yayımladığı bir haber, Seza-yı Nur Vapuru’nun 3 yıl aradan sonra tekrar gündeme gelmesine neden olmuştur. Bahsi geçen haberin ilgili bölümleri aşağıda aynen verilmiştir:⁵⁵

“... Ahîren [son zamanda] Almanya’dan gelen bir kari’miz [okurumuz] Seza-yı Nur hakkında bize pek ziyade şâyân-ı dikkat bazı ma’lûmât getirmiştir. Hüviyetini şimdilik bildirmek lüzum olmayan bu zât, yolda gelirken 4 Temmuz’da Pire’ye uğramış, pek yakından tanıdığı Seza-yı Nur’u başka renge boyanmış, yazısı belli bir halde liman riyaseti binasının tam karşısındaki rıhtımda bağlı olarak görmüştür. Hatta bu keşfi kendisini o kadar (?) etmiştir ki yolcusu bulunduğu Almanya gemisinin süvarisi ile yol arkadaşlarından bir İngiliz’e de bu meselede haber vermiştir. Almanya süvarisi geminin hangi gemi olduğunu bilmemekle beraber Türklere müsadere edildiğini kendisi de tasrih [belirtmiş] etmiştir. Şimdi bu meselelerde alâkadarlara terkip eden vazife 4 Temmuz günü Pire Liman Riyaseti’nin önünde duran geminin hangi gemi olduğunu ve şayet bu gemi Seza-yı Nur ise ki karimizin bundan şüphesi yok Yunanlılar her türlü kavâid [kaideler] hilâfına [zıttına] olarak bunu nasıl şimdiye kadar ellerinde tutabilmiş olduklarını anlamaktır. Seza-yı Nur’dan başka içindeki ticari mallar ile rakıplarının [yolcularının] âkıbeti de bir an evvel anlaşılma icap etmektedir. Hükûmetimizi bu esrarengiz meselenin bir an evvel tenvirini [aydınlanmasını] temin etmiş görmek isteriz.”

Seza-yı Nur Vapuru’nun Yunanistan’da görüldüğü iddiasının tekrar gündeme gelmesi vapurda yakınları bulunanları harekete geçirmiştir. Vapurda yakınları bulunan bazı kişiler 1 Eylül 1923 tarihinde Hilal-i Ahmer Cemiyeti’ne bir yazı göndererek yıllardır çektikleri acıları dile getirmişler ve yakınlarının hayat ve mematları hakkında araştırma yapılmasını istemişlerdir.⁵⁶ Kızılay Arşivi’nde yer alan bu belgeye ekli bulunan Seza-yı Nur Vapuru ile ilgili haberlerin yer aldığı bazı gazetelerden anlaşıldığına göre, araştırma dönemin basını üzerinden yapılmıştır. Ancak araştırma yapılması için ricada bulunanlara gönderilen cevaba dair herhangi bir kayda rastlanmamıştır. Seza-yı Nur Vapuru’nda yakınları

⁵⁵ *Vakit*, 17 Ağustos 1923.

⁵⁶ *Türkiye Kızılay Derneği Arşivi (TKDA)*, Kutu No: 1295, Belge No: 90.

bulunanların başvurduğu bir diğer adrese İstanbul Kumandanlığı olmuştur. 1 Eylül 1923 tarihinde yapılan başvuruda Pire'den gelen bazı yolcuların, dört buçuk yıl önce Yunanlılar tarafından müsadere edilen ve yine Yunanlılar tarafından battığı ilan edilen Seza-yı Nur Vapuru'nu Pire'de gördüklerini ifade etmişler ve vapurda bulunan yakınlarının akıbetlerinin tekrar araştırılmasını istemişlerdir.⁵⁷ İstanbul Kumandanlığı'na yapılan bu başvuruya verilen bir cevaba da rastlanamamıştır. Ancak Seza-yı Nur Vapuru'nun yıllar sonra tekrar gündeme gelmesi meselenin Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne de taşınmasını sağlamıştır.

Dönemin Karesi (Balıkesir Bölgesi) mebusları Ahmet Süreyya (Örgeevren) Bey, Osman Niyazi (Burcu) Bey, Ali Şuuri (Hoşafçı) Bey, Haydar Adil (Müstecaplıoğlu) Bey ve Mehmet Vehbi (Bolak) Bey, 22 Aralık 1923 tarihinde Başvekâlet'e sunulmak üzere Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne bir takrir vermişlerdir.⁵⁸ Verilen takrirden Seza-yı Nur Vapuru'nun Midilli sularında kaybolmasının Yunanlı korsanlar tarafından el konulup götürülmesinden mi yoksa vapurun batmasından mı kaynaklandığının ilk başta tespit edilemediği, ancak aradan geçen beş yıla rağmen hiçbir yolcusunun çıkıp gelmemesinden vapurun batmış olduğunun anlaşıldığı ifade edilmiştir. Vapurun battığının Osmanlı Hükûmeti tarafından resmen ilan edilmemesi, sigorta şirketlerinin vapurda malları bulunan tüccarların zararlarını karşılamamalarına neden olmuştur. Vapurda bulunan yolcular halen hayatta kabul edildiklerinden, varislerinin bu yolcuların maaş ve miraslarından istifade edememeleriyle bir başka mağduriyete sebebiyet vermiştir. Vapurun akıbetinin araştırılarak kesin bilgilere ulaşılması ve hükûmet tarafından resmen ilan edilerek belirtilen mağduriyetlerin bir an önce giderilmesi istenmiştir. 22 Aralık 1923 tarihinde TBMM Başkanlığı'na verilen bu takrir, 25 Aralık 1923 tarihinde TBMM Başkanı Fethi (Okyar) Bey tarafından Başvekâlet'e verilmiştir. 26 Aralık 1923 tarihinde Başvekil İsmet (İnönü) Paşa tarafından Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne gönderilen bir yazıda meselenin Müdafaa-i Milliye Vekâleti tarafından araştırılması istenmiştir. Müdafaa-i Milliye Vekâleti, tahkikatı kısa sürede tamamlayarak neticesini Müdafaa-i Milliye Vekili Kazım (Özalp) Paşa'nın 6 Ocak 1924 tarihinde Başvekâlet'e; Başvekil İsmet Paşa'nın da 9 Ocak 1924 tarihinde TBMM Başkanlığı'na iletmiş yazısıyla bildirmiştir. Buna göre, 7 Şubat 1919 tarihinde yolcu ve ticari mallarla İzmir'den İstanbul'a hareket eden Seza-yı Nur Vapuru, 9 Şubat 1919 tarihinde Edremit'ten İstanbul'a hareketi sırasında batmıştır. Gerek resmi bir makam olan Müdafaa-i Milliye Vekâleti'nin gerekse

⁵⁷ BOA, HR. SYS., 2590/6-6.

⁵⁸ T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 30/10-6-34-23; Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (TBMMZC), Cilt: 4, Devre: II, İçtima Senesi: 1, TBMM Matbaası, Ankara, 1968, s. 445.

mülga Bahriye Nezareti ve İngiliz deniz memurlarının yapmış olduğu tahkikat neticesinde vapurun battığının kati surette sabit olduğu belirtilmiş, batma sebebi olarak havanın şiddetli fırtınalı olması, yükünün fevkaladelîği ve yahut serseri bir torpile çarparak aniden battığı ihtimalleri üzerinde ittifak kılınmıştır. Vapurun battığının 20 Temmuz 1920 tarihinde İstanbul Liman Riyaseti tarafından ilan edildiği belirtilmiş, gerekirse resmi olarak tekrar ilan edilebileceği bildirilmiştir.⁵⁹ Tahkikat sonucu TBMM'nin 16 Ocak 1924 tarihli toplantısında okunmuştur.⁶⁰ Vapurun battığı haberiye 18 Ocak 1924 tarihli *Hâkimiyet-i Milliye* gazetesinde çıkan bir haberle kamuoyuna ilan edilmiştir.⁶¹

18 Ocak 1924 tarihinden sonraki günleri kapsayan basın taramamızda Seza-yı Nur Vapuru mağdurlarıyla ilgili herhangi bir habere rastlanmamış, mesele bir daha TBMM gündemine de taşınmamıştır. Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi, Devlet Arşivleri Başbakanlığı Osmanlı Arşivi ve Türkiye Kızılay Derneği Arşivleri'nde Seza-yı Nur Vapuru mağdurları hakkında 1924 yılı Ocak ayından sonrasına ait bir vesikaya da rastlanmaması Seza-yı Nur Vapuru mağdurlarının mağduriyetlerinin giderildiği düşüncesini güçlendirmektedir.

Seza-yı Nur Vapuru ile ilgili tespit edebildiğimiz son haber, Refik Halid Karay'ın Seza-yı Nur Vapuru'nun batmasından 39 yıl sonra İzmit Körfezi'nde yaşanan bir deniz kazası üzerine kaleme aldığı bir yazıdır. Yakın tarihteki büyük gemi facialarını sıralayan Karay, unutulduğunu düşündüğü Seza-yı Nur Vapuru hadisesini de hatırlatmış, bu facia ile ilgili şu cümleleri kaleme almıştır:⁶²

“... Unutulduğunu sandığım deniz faciasından ikincisi Mütareke zamanında vuku bulmuştur. Yolcu ve eşya ile dolu Seza-yı Nur vapuru, bir kış günü İzmir'den kalkmış, İstanbul'a geliyordu. Gelememiş, Çanakkale Boğazı dışında müthiş bir tipiye tutulmuş, batmıştı. Kurtulan olmuş muydu? Hayır, bu faciadan tek kişi karaya ayak basamadığı gibi vapurdan da tek bir nişane elde edilememişti. Yıllardan sonradır ki, nihayet bir balıkçı gemisi dalgalar üzerinde, silik yazılı bir tahta parçası bulmuş, limana getirmişti. Yazıda vapurun ismini güçlkle okudular: Seza-yı Nur. Kalan yalnız bu tahta tabela idi ve zavallı dayım da kaybolanlar arasında bulunuyordu.”

Seza-yı Nur Vapuru, vapurun mülkiyet sahipleriyle vapurda yakınları ve ticari malları bulunanlar için olduğu kadar Türkiye Cumhuriyeti Devleti için de bir kayıptır. Seza-yı Nur Vapuru'nun battığının resmen duyurulduğu dönem, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin mübadeleye tabi Türkleri Yunanistan'dan Türkiye'ye naklettiği dönemdir. Mübadillerin taşınması için açılan ihaleye giren yerli şirketler tonaj yetersizliği nedeniyle yabancı şirketlerin verdiği fiyatların

⁵⁹ *BCA*, 30/10-6-34-23.

⁶⁰ *TBMMZC*, Cilt: 5, Devre: II, İçtima Senesi: 1, TBMM Matbaası, Ankara, 1968, s. 131.

⁶¹ *Hâkimiyet-i Milliye*, 18 Kânûn-ı evvel 1924.

⁶² Refik Halid Karay, “Dünden Bugüne Bugünden Yarına”, *Yeni İstanbul*, 3 Mart 1958, s. 8.

üzerinde fiyatlar vermek zorunda kalmış, açılan ihaleyi İtalyan Lloyd Triestino Vapur Şirketi kazanmıştır. Ancak mübadele meselesinin millî bir dava olduğu ve zaten pek sınırlı olan ulusal sermaye birikiminin yurt dışına aktarılmaması yönündeki itirazlar üzerine ihale iptal edilmiş ve taşıma işi Türk Vapurcular Birliği ile Seyr-i Sefain İdaresi'ne verilmiştir.⁶³ Gerek mübadillerin taşınması için açılan ihale gerekse mübadillerin nakli sırasında yaşanan sıkıntılar bir vapurun dahi ne derece büyük bir öneme haiz olduğunu gözler önüne sermektedir. Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin aynı dönemde meşgul olduğu bir başka mesele de kabotaj hakkını kullanabilmektir. Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kabotaj hakkını kullanması Lozan görüşmeleri sırasında tartışılan meselelerden biri olmuş, tam istiklal parolasıyla hareket eden Türk heyeti, Lozan Antlaşması ile karasuları üzerindeki taşımacılık faaliyetlerini kendi kontrolü altındaki Türk bandıralı gemilerle yapma hakkını elde etmiştir. Ancak Lozan'da elde edilen bu hakkı hemen kullanmak mümkün olmamıştır. Kabotaj hakkını kullanmak, bir devletin bağımsızlığı ve gücü ile alakalı olduğu kadar bu hakkı kullanabilecek altyapıya – limanlar ve gemiler gibi – sahip olmasıyla da alakalıydı.⁶⁴ Türkiye'nin bu hakkı kullanacak altyapıya ulaşması birkaç yıllık bir zamanın sonunda ancak mümkün olabilmıştır. 1 Temmuz 1926 tarihinde çıkarılan bir kanunla Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kabotaj hakkını kullanmaya başladığı ilan edilmiş, Türkiye sınırları dâhilindeki limanlar arasında yük ve yolcu taşımacılığının sadece Türk vapurlarıyla yapılacağı duyurulmuştur.⁶⁵ Kabotaj hakkının kullanılması sürecinde Türk vapurlarına duyulan ihtiyaç göz önünde tutulduğunda Seza-yı Nur Vapuru'nun kaybının önemi kendini yeniden göstermektedir.

Sonuç

Seza-yı Nur Vapuru'nun birden bire ortadan kaybolması ve vapurdan hiçbir haber alınamaması vapur hakkında birçok iddianın ortaya atılmasına neden olmuştur. Bu iddiaların en fazla üzerinde durulanı vapura Yunanistan tarafından el konulduğu iddiası olmuş, Muhtelit Mütareke Komisyonu ve İngiliz Yüksek Komiserliği de bu iddianın doğruluğunu teyit eden açıklamalarda bulunmuşlardır. Ancak Yunanistan nezdinde yapılan bütün müracaatlara ve araştırmalara rağmen vapurun izine rastlanamamıştır. Dönemin bazı gazetelerinde vapurun başka bir renge boyandığı ve bacası sökülerek bazı fiziksel değişiklikler yapıldığı yönünde haberlere yer verilmiştir. Bu haberler doğru ise vapurun bu yüzden bulunamadığı düşünülebilir. Ancak vapurun görünümü değiştirilmiş olsa da içindeki yüzlerce yolcunun nerede olduğu

⁶³ İbrahim Erdal, "Mübadil Göçmenlerin Taşınması Meselesi ve Türk Vapurcuları ile Yapılan Nakil Sözleşmesi", *Atatürk Yolu*, Cilt: 8, Sayı: 31-32, (Mayıs-Kasım 2008), s. 319-320.

⁶⁴ Arı, *age.*, s. 69-70.

⁶⁵ Arı, *age.*, s. 175.

sorusuna bir cevap bulunamaması vapurun Yunanistan tarafından kaçırılmış olduğu ihtimalini zayıflatmaktadır. Böyle bir hadise olmuş ise içinde Gayrimüslimlerin de bulunduğu yüzlerce yolcunun tamamının öldürülmüş olması gerekmektedir. Aksi halde yolculardan birileri mutlaka geri dönme fırsatını bulup, yaşanan olayları anlatırlardı. Yolculardan bir daha haber alınamadığı bilinmektedir. Yunanistan'ın içinde Gayrimüslimlerin de bulunduğu yolcuların tamamını öldürmüş olmasına ihtimal vermek ise Yunanistan'ın bu yolcuların tamamını öldürmesi ve bunun hiçbir surette ortaya çıkmamasını sağlaması kadar güçtür.

Vapurun Yunanistan'da olmadığına anlaşılmasının ardından geriye kalan tek ihtimal vapurun battığı ihtimalidir. Nitekim 1919 yılı Nisan ayında İzmir'de Rumca yayımlanan bir gazetede vapurun battığı duyurulmuştur. Türkçe gazeteler bu habere itidalle yaklaşmışlar, ancak vapurun izine hiçbir yerde rastlanılmamasının bu ihtimali güçlendirdiğini belirtmişlerdir. Birinci Dünya Savaşı'ndan yenik çıkarak Mondros Mütarekesi'ni imzalayan Osmanlı Devleti'nin içine düştüğü hazin durum, Seza-yı Nur Vapuru hadisesinde de kendini göstermiştir. İtilaf Devletleri'nin izni ve yardımı olmadan kendi kara sularında kaybolan bir vapurunu dahi arayamaz hale gelen Osmanlı Hükûmetinin, Seza-yı Nur Vapuru'nun batmış olduğunu ilan etmekten kaçındığı göze çarpmaktadır. Seza-yı Nur'un battığına dair tek açıklama vapurun kaybolmasından bir buçuk yıl sonra İstanbul Liman Riyaseti tarafından yapılmıştır. Vapurun batması ve içindeki yüzlerce yolcudan hiç birinin sağ olarak kurtulamaması çok büyük bir felakettir. Vapurda yakınları bulunan binlerce insanın yaşadığı kaybın ve hüznün tarifi güçtür. Yaşanan acılara bir de yetkililerin ilgisizliği eklenmiş, Seza-yı Nur vapurunda yakınlarını ve mallarını kaybeden birçok kişi, vapurun battığının Osmanlı resmi makamları tarafından resmen ilan edilmemesi sebebiyle çeşitli mağduriyetler yaşamışlardır. Vapurda malları bulunan tüccarlar sigorta şirketlerinden zararlarını karşılayamamış, yakınlarını kaybeden varisler ise maaş ve miras gibi haklarından yararlanamamışlardır. Bu mağduriyetleri gidermek yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti Devleti'ne düşmüş, Balıkesir mebusları tarafından Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne verilen bir önerge üzerine Seza-yı Nur Vapuru'nun akıbeti tekrar araştırılmış ve vapurun battığı 16 Ocak 1924 tarihli TBMM toplantısında duyurulduğu gibi basın yoluyla da ilan edilmiştir. Osmanlı Devleti resmi makamlarınca araştırıldığı halde nihai bir sonuca bağlanmayan bu mesele, Türkiye Cumhuriyeti Devleti tarafından noktalanmış, vapur hakkındaki şüpheler ortadan kaldırılarak yaşanan mağduriyetlere bir son verilmiştir.

Osmanlı Devleti'nin hüküm sürdüğü yıllarda yaşanan bir vapur kazasının dahi Türkiye Cumhuriyeti Devleti tarafından takip edilmesi devlette devamlılık esasının tipik bir örneği olmuştur. Osmanlı Devleti'nin fiilen olmasa da resmen

hüküm sürdüğü yıllarda yaşanan Seza-yı Nur Vapuru'nun kaybı, Osmanlı Devleti'nin olduğu kadar Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin de kaybıdır. Cumhuriyetin ilanını takip eden yıllar, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin Lozan'da nihai çözüme kavuşturduğu ya da kavuşturamadığı birçok meselenin çözümü için mesai harcadığı yıllar olmuştur. Bu meselelerden mübadele ve kabotaj hakkının kullanımı, Seza-yı Nur Vapuru'nun kaybı ile alakalandırılabilen ve bu kayıptan olumsuz etkilenen meselelerdir. Deniz üzerinde hareket eden en küçük vasıtaya bile ihtiyaç duyulan bu yıllarda Seza-yı Nur Vapuru gibi yolcu ve yük taşımacılığına elverişli bir Türk vapurunun kaybı, Türkiye Cumhuriyeti Devleti için son derece talihsiz bir kayıp olmuştur.

Kaynaklar

Arşiv Belgeleri

T.C. Cumburbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başbakanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Dâbîliye Nezâreti İdare-i Umumiye Evrakı Ekleri, 36/82-1; 36/82-3; 36/82-4.

Hariçîye Nezâreti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Evrakı, 120/21.

Dâbîliye Nezâreti İdare-i Umumiye Evrakı, 19-4/1-83/2.

Hariçîye Nezâreti Siyasi Kısmı Belgeleri, 2705/8-32; 2590/6-12; 2590/6-2; 2590/6-5; 2590/6-7; 2590/6-19; 2590/6-18; 2590/6-17; 2590/6-16; 2590/6-9; 2590/6-10; 2590/6-6.

Bab-ı Âlî Evrak Odası, 4592/344369.

T.C. Cumburbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başbakanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)

BCA, 30/10-6-34-23.

Türkiye Kızılay Derneği Arşivi (TKDA)

TKDA, Kutu No: 1295, Belge No: 90.

Sürelî Yayınlar

Alemdar

Anadolu

Eskiğin

Hâkimiyet-i Millîye

İkdam

İstiklal

Köylü

Müsavât

Tasvir-i Efkâr

Vakit

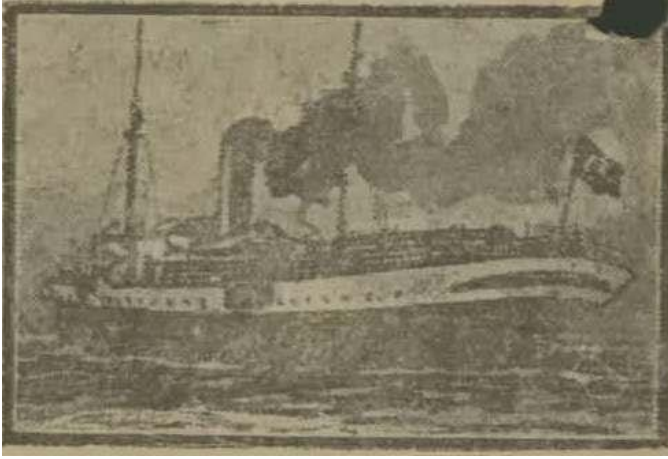
Yeniğün

Zaman

Kitaplar ve Makaleler

- (1992) *Türk İstiklâl Harbi I, Mondros Mütarekesi ve Tatbikatı*, Genelkurmay Basım Evi, Ankara.
- (1968) *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi*, Cilt: 4, Devre: II, İçtima Senesi: 1, TBMM Matbaası, Ankara.
- (1968) *Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi*, Cilt: 5, Devre: II, İçtima Senesi: 1, TBMM Matbaası, Ankara.
- ARI Kemal (2009) *Türkiye'de Kabotaj*, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yay., İzmir.
- BOZKURT Abdurrahman (2014) *İtilaf Devletlerinin İstanbul'da İşgal Yönetimi*, Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara.
- CRISS Nur Bilge (1994) *İşgal Altında İstanbul*, İletişim Yay., İstanbul.
- ERDAL İbrahim (2008) Mübadil Göçmenlerin Taşınması Meselesi ve Türk Vapurcuları ile Yapılan Nakil Sözleşmesi, *Atatürk Yolu*, Cilt: 8, Sayı: 31-32, (Mayıs-Kasım), ss. 313-328.
- ERİM Nihat (1953) *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*, Cilt: 1, TTK Basımevi, Ankara.
- KARAKAŞ Nuri (2010) Osmanlı İmparatorluğu'nun Tasfiyesi Sürecinde Amerikan Politikası, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, Cilt: XXV, Sayı: 1, (Temmuz), ss. 269-296.
- KARAY Refik Halid (1958) Dünden Bugüne Bugünden Yarına, *Yeni İstanbul*, 3 Mart, ss. 8.
- KÖSE Osman (2004) Osmanlı-Amerikan İlişkilerinde Bir Kriz: Hacı David Vapur Kumpanyası Boykotu (1911), *Belleten*, Cilt: LXVIII, Sayı: 252, (Ağustos), ss. 461-482.
- MERAY Seha – OLCAY Osman (1977) *Osmanlı İmparatorluğunun Çöküş Belgeleri*, Ankara Üniversitesi Siyasi Bilgiler Fakültesi Yay., Ankara.
- POLAT Özge (2016) *Mubtelit Mütareke Komisyonu ve Faaliyetleri*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, İstanbul, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- SÖYLEMEZOĞLU Galip Kemalî (1939) *Başımıza Gelenler*, Kanaat Kitabevi, İstanbul.

EKLER



Ek-1. Seza-yı Nur Vapuru, *Eskigün*, 19 Şubat 1919



Ek-2 Seza-yı Nur Vapuru'nun sahibi Edremitli Ali Bey, *Yenigün*, 9 Mart 1919

سزای نور نه اولدی؟

حردن مقدم لیمانزده لنگر آواز اولان سزای نور و ابوری مجهرت بحریه قانونده مندرج اصول و مراسم قانونیه دارومستده ادومیدلش لنگر قدن جلی بکه مسائلمش و مامله انتقالیه سی بالاجرا برآئیده اعطا ایدلش ایدی .

منار که فی متناقب مذکور و ابور استابوله برنجی سفرنی اجرا ادوب تکرار لیمانزه عودت ایدمک انتمه مجهرتی و ایکوزی متجاوز یولجی بی حامله لیکنجی سفرنی اجرا ایچین لیمانزدن حرکت ایلدی کیم حالده واپوردن برخیز آتلماش و علاقه دارانله برابر واپورک غیبوتی باجله تورکاری الیم برآئیده لقا ایلدش ایدی .

مطوبانک ووردیکی خبر، واپورک طوریه چارهرق حرق اولدنی ، خساره اوغراهرق لاجل التعمیر برلیانه لتجا ایلدیکنه مندر آریکن سولک زمانده واپورک قوروسان چتمی طرفدن سیسماه ویا کیلی برآطه کتیر لیدی زیندنهدر .

موملدرکه امرنور قیجه اجمیت عظیمه سی اولان ۱۸۵۶ تاریخلی پارس معاهده نامه سی احکامه مر بو طاولاتی اوزرده قنره مر حصرلی طرفدن حقوق بحریه تک محافظه سی ایچون بریسانمه علاوه ایدلش و بویسانمه تک برنجی بندی قوروسان سولک الفاسنه دائر ایدی .

هنوز آبلوقه تک دفع ایلدیمکی بر زمانده حرکت اجتن و آتیق دک زلرده تا مین انضباط تک انتکاره ، فرانسه ، ایتالیا کی دول معظمه تک بولندنی بر زمانده دولتر حقوق بحریه سنه مدعش بر شره تشکیل ایدن سزای نور تک یعنی تابعیت عثمانیه سی حائر بوسفن تجاریه تک

آشیرلی جد آری مستغرق حیرت ایدیور . دک زل خرسزلنک معاهدات متعمده و ایله متنوع یعنی دول معظمه تک شان و تنکلی تختده ایکن ناصیل اولوردو حالا واپوردن برخیز صحیح آتلمیور و قوروسانلر تجریه ایلدیمه یور .

واقعا بعض احوال فوق العاده درده سفائتک انبارلری بحری نقیض ، حوله سنک جنس و نوعی و زردن تحمیل ایلدوب ندره کتو - رله چکنی اقلامق صلاحیتی واردر . اکثریا

اشای حریده سفائن حریه بوجق نقیض و بحریه به مالکدر . بوجال سریتی سیر و سفائن قاعده سنده منحل دکادر .

زیرا محارب دولتره منسوب کیلر بیلر طرف دولت بازانی کشیده سیله دشمنه برطاق نقیایده بولونه یولورل .

فقط مقدمه صلح اولان حال متارکده باطصاه اشای صلحده بویه برشیده اولماز . زیرا سریتی سیر و سفائن قاعده سی اخلال ایدلش ارلیکه بوکاه ییج بر دولتر راضی اولماز . حال بویه ایکن قوجه برکی

ایشندیکیزه کوره مسلماً قارت اولویور . بیلمه کما اقوام تمذنه بونی نه نظرله محاکمه ایدیور . قوروسانلر عموم ملل تمذنه تک نهوت باجله افوامک دشمنیدرل . حتی یوقیل حیدود لری مر حکومت توقیف و اجرائی مجازات حقنی حائرر . بروقتلر یوقیل حیدود چنلری بلا

محاکمه کی دره کینه آریله ووردی . برسقیته مجهرت تک هوقی یالکز بارافنه انحصار اجنوب ، اوراق سفینه ، و کینک اسی و مسکنی قید ایلدک صورتیه لیماتی واردر .

ایچنده بولندنی بزم شوزمان مدنیتده همدستون دول معظمه تک قوای بحریه مهربه مویجر سفید سولزنده جولان مهبات بولندنی بر زمانده بویسیلیه ، حوله سیله ، صاحبیه سزای نورک حیدود چتمی طرفدن آشیرماسنی و حالا معدوم بوییلردن ، بیکلرجه کینک تحمیل ایلدیکی اشیا تک نه اولدینه دائر قطعی بر خیز

آتلمه سی دوغریسی یا عالم مذیت نظرندنه نه مرتبه ایقا ع تأثیر ایدمکچی سربویه ککی زوالدندن عید ایدیورز . حکومتز تک مک مهم اولان بو مسئله قارشو سنده لایقید بروصیت طاقیندنی نه ایدنده

دک زل . آتیق مسائل معضله فعالیت پاسه سنده لاف و کذا فدن زایده عملی براداره منته لازمدر .

بزم باشده کن فلاکتلری هب عطالت ااره تولید ایلدیمشدر . بز عطالت اداره ایله خوبایدده قایلر ایکنده داها طوغریسی فعالیت اداره جهلی کاغذلر اوزرنده کوز نوری اسرافندن عبارت ایلسه امین اوله یولورک سزای نور کی دکل ده آتندن جیم و حوله سی کتیر بویسیلیه جیوق واپورلر مزی لزدن

قاجیریز . بز دشمنر قلیله حالت روحیه سی بر آرزو مجابیدر . روح نوازانه تصورات قلبیه لری ندور اداره ده قوللانجی بیلمه نهدن سوزم . بر آرزده موجودیت ملیه درشت اساله تحمیل ایلده داها موانق اولور قانغتنویز .

چونک انسانلر صرف منتقلر سنک ، محاکمه لرینت اسابتنه قانع اوله رقی قواعد جدیده احداثنه قائلشیرلر ایسه تک یقین بر زمانده حال تک احتیاجات قیبه سنه مطابق کیان بدعتلر ندن متضرر اوله جقاری شهیدن وارسته در دیک

ایسترمکه ، سزای نورک بو غیبوتی ، دوچار اولدنی تعرض درجه سی حقتده حکومتک نه کی تشبثات اداره ده بولندنی و نمره اقتطاف اولوب اولغانا حقنی حقتده مطبوعات تنزیر ایلدک اقتضا ایدر . بو معاملات قاصرانه لریته بنه

سزای نور نه اولدی؟! ایچنده ک اشخاص ، حوله زرده در سولتی حکومته توجیه ایکنی مناسب کوردهک .

نورالین باشلک جیت و فعالیت مسلمه سی حبسیله سزای نورک جامد و ذی روح حوله سیله اقلنه راضی اولمه چندن امیز . بو امنیه اغترار آد کیدر که ؟ سزای نور نه اولدی ؟

دیوروز .

و تائق سیاسیة مهمه

۶۵

نطق برصورتی سزه کوندریورم . بونک اوزرنده طی اولونان قسم اشاعت ایدلش . بونی عثمانی غننه لر نده طبع ونش ایتدیرر - می سکر ؟ بی طرف برکلمنکده همدولر افکارک

سزای نور سینسامده بولوندی!

مطالعاتی تحقیق ایتدی - بیرده کی انکلیز مثل بحرینسک اشعاری - سزای نور
سینسامده - کینک موسوی بولجیلری بیردن ازمیره تلفراف چکیورلر -
اسلام بولجیلردن خبر یوق - مختار مخصوصمک تلفرافی .

فقط وجودلری اخبار ایتلرله مساعدده اولونماش
بولونماش لازم کلیور .
شوسطلری یازارکن ازمیر مختارمخصوصمکدن



سینسامده بولوندی تین ابدن
سزای نور واپور

وارد اولوب زیره درج ایتدیکنز تلفرافنامهده (سزای
نور) ک سینسامده بولوندی تین ایدیبور .
آجتته بی خبردار ایدن انکلیز ضابطی کی حفته
اساسلی تحقیقات اجرا ایدیله بیلک ایچون (سزای
نور) ک ازمیردن یوم حرکتی، یولی و حولهسک
جنس و مقدار بی، خط سیر بی، نه وقتدل بری
خبر آله مادینی سورمش در . بیرده کی انکلیز
مثل بحرینسه تبلیغ ایدیله چک اولان و معلومات
اوزرینه استحصال اولونه چی تحقیق کده نتیجه بی
ایدیلرله چکی شهبه سزدور .
بویله بر حادته غریبه قارش حکومتن کده
لازم کن پروتستوده بولونه چی و کینک تورک
بولجیلرله و حوله سیله برابر استابوله سوقته
موقفیت استحصال اولونه چی فوی امید ایدر بی .
یکرمنچی عصرک تاریخنده بویله بر واقعه ده
بولونسون . انسال آتیه بو صحنه بی اولورکن
حق و ناحق داها آتی تفریق و تمیز ایدله حکمدر
اولرک ورمه چکی حکمدر ایسه ، آله بز تورکلر
علیه نده اولمه چی در ، بوکا امینر
بو وسیله ایله سزای تورک و ساحی علی بکله
وسطلری نظار قارئنه وض ایدیبور :

ازمیر ۷ (مستعجلدر) - (مختار
مخصوصمکدن) « سزای نور » واپورسک
سینسامده بولوندی صورت قطعه ده تأیید ایتشدور

محمد

ازمیردن اوچویوزی متجاوز یولی واپورمیلیون
لیرالی اشیا ابله حرکت ایدن وهفته لجه تره به
کینک بکندن برخر آلینه مایان (سزای نور) واپوری

تهایت بولوندی . سفینه
نک اطمادینه ، پالمش
اولسه سیر ایتدی
سولرک سولمکنده اشیا
واقاضه تصادف اولونه
جفته ، هر حاله بونک
ایچنده کی سرسریلرک
سوقله یونانلسناک
برکوشه سنه سوق
ایدلش اولاجینه داثر



سزای تورک صاحب اردن
اولوب واپورک سینسامده
بولونسی اوزرینه برحیات
اولسی ایجاب ایدن

علی بک

بویله برقرورصالتمده بولونمالری، حفرنده کی توجه و نوازش
حق کورتمه مک لازم کلیردی .

(سزای نور) ک تحریری ایچون انکلیز مثل
سیاسینه کرک رسمی ، کرک خصوصی حراحتلر
واقع اولدی بی معلوم در . اولکی کون (سزای نور)
آجتته سنه ، لیان دائرته سامور انکلیز ضابطلردن
بری کلرک ، (پیره) دک انکلیز مثل بحرینسکدن
آلدقاری برتلفراف نظر آ کینک (سیسام) آلمه سنده
بولوندی ایجاب ایتش در . بوخبر ، سینسامده کی
پوانانلیاندریشی طرفندن (پیره) به ورین معلومات
اوزرینه استحصال ایدلش در .

عینی زمانده شهرینده کی بعض ذواته ازمیردن
وارد اولان تلفرافلرده ، (سزای نور) ده بولونان
موسوی بولجیلردن صحت و سلامته اولدقارینه داثر
بیردن ازمیره تلفرافلر کلدیکن اشعار اولوغوش در .
شومالده کینک (سیسام) ده بولونتمده اولدی بی
تحقیق ایتش اولوبور . فقط شایان دقتدره ایکی یوز
قادهار اسلام بولینک حیات ومانندن هیچ بر خبر
بو قدر . ظن ایدر زک اسلام بولجیلرک ، بومیانده
کینک ساحی علی بکله خدمتکده برحیات اولمالری ،

Ek-4 Seza-yı Nur Vapuru hakkında Yenigün gazetesinde yayımlanan bir haber, Yenigün, 9 Mart 1919

سزای نور یونانیلرده می؟

آلمانیلارده کلن بر قارمز کوی بیله

لیاننده کورمشدر

متارکه تک ابتدالیته دوغرو ازمیردن بر قاج
بوژ بیک لیرانی مواد تجاربه ابله استابوله متوجها
بو له چقان (سزای نور) واپوری اورتاده نام
وئشانه برانادن اسرار انکیز بر سورتمه غائب
اولمشدی. (سزای نور) ابله برار بوتون سرنیانی
و کوجوک یاشدمکی اوغلی انا نبوله کتیرمک ایچون
کندی واپورنی ترجیح ایدن صاحی ادره ییدی
علی بکده بو ق اولوب کینتمشدی .

(سزای نور) ک ازمیری ترک ایندیکی زمانلر
قوریطیه موسمنه تصادف ایتمدیکی ایچون غیبوی
بک شهلی کوروشش، حق حکومت، بوخصوصده
برخیلده تفتاننده بولومش ایسه ده بر قضایه
قربان کینتش اولماسی احتمالنن باعث رجو ایدن
باشته بریشته دسترس اولامشدی .

مع ماقبه علی بکی وضیعت تجاربه سی یاقیندن
مسانیبوب بیله نلر ازمیر سواصلی ابله علاقه دار
یونانی وروم تجارلرک حسن رقابته قربان کیندیکی
احساس ایقتلره یونان حکومتک بو ایتمده مدخلی
بولوندیقی بیلدیرمشلردی. فقط اوزمانکی وضیعت
داها فضله تشبانه بولونماجه مساعد اولادینی
ایچون قوجه بر کینک سرنیانی وهیج بوقدن
مهم بر تروت وجوده کتیرمه په موفق اولان
علی بک اوغلی مشوم بر قضانک قربان اولش
تانی ایبلشردی .

اخیراً آلمانیلار کلن بر قارمز، سزای نور
حقتده بزه بک زیاده شایان دقت بیش معلومات
کتیرمشدر . هویتی شیمدی بک بیلدیرمک لژی
اولمایان بو ذات بولده کلیرکن تمرکزک دردمده
بیرمه اوغرامش بک یاقیندن طمانیدی
(سزای نور) ی باشقا زنگه بو یاتیش ،
یازیبی بللی بر حالبه لیمان ریاسی بناسنک
نام قارشیشدنکی رنجتیه باغلی اولار ق کورمشدر .
حتی بو کتی کیندیسی اوقادار مہج ایتمشدرک
یولجیبی بولوندی (آلبانیا) کینسنک سواریبی
ابله بول اوقاداشلرندن (مالار) آدی برانکایزده
بومسألدن خبر بومشدر . (آلبانیا) تک سواریبی،
کینک هانکی کمی اولدیغی بیلیمه مکلر برار
توزکاردن معادله ایبلدیکی کیندیسته تصریح
ایتمشدر .

شیمدی بو مسألهدره علاقه دارلره تذب
ایدن وظیفه ، دورت تموز کونی بیرمه لیمان
ریاستنک اوکنده ادوران کینک هانکی کمی
اولدیغی وشاید بو کمی (سزای نور) ایسه که
قارمزک بولنده شه سی بوقدر . یونانیلر هر تورو
قواعد خلافت اولر ق بونی ناصیل شیمدی په قدار

Ek-5. Seza-yı Nur Vapuru hakkında çıkan bir haber,

Vakit, 17 Ağustos 1923