

Bandırma Vapuru

1878 yılında *Trocadero* ismiyle İskoçya'da inşa edilen ve 1910 yılında *Bandırma* ismini alan, Mustafa Kemal Paşa'nın 16 Mayıs tarihinde başlayan Anadolu yolculuğunda kendisi ve karargâhını taşıması nedeniyle tarihe mal olmuş gemidir.

İskoçya'nın Glasgow şehri yakınlarında bulunan Paisley kasabasındaki Phoenix Works tersanesinde, Hugh MacIntyre&Co şirketi tarafından inşa edilmiştir. Buhar motoruyla çalışan ve 192 ton ağırlığındaki geminin uzunluğu (tûlu) 47.97 metre (157.4 kadem), genişliği (arzi) 9.11 metre (29.9 kadem) ve derinliği (umku) ise 6.46 metre (21.2 kadem) ölçülerindeydi. Birinci mevki kamarasında 20, ikinci mevki kamarasında ise 16 yatak mevcuttu.

Yunan bandırasına geçen geminin ismi Yunanca 'dalga' demek olan *Kymi*'ye çevrildi. 1894 yılında Osmanlı idaresine geçti ve önce *Panderma*, sonrasında ise *Bandırma* ismini aldı. Bu esnada posta hizmeti için kullanıldı. 1923 yılında yeni Türk devletinin kurulmasıyla birlikte Türk Seyrisefain İdaresi tarafından devralındı. 1925 yılına dek posta hizmetinde kullanılan gemi, bu tarihte motorunun ciddi bir arıza yapması nedeniyle Seyrisefain İdare Meclisi'nin 5 Kasım 1925 tarihli ve 355 sayılı kararı uyarınca enkaz halinde Balat'ta faaliyet gösteren gemi sökümcüsü İlhami Bey'e satıldı ve parçalandı.

Bandırma'nın Yolculuğu

16 Mayıs 1919 tarihinde İstanbul'dan Samsun'a yolculuk eden Mustafa Kemal Paşa ve maiyeti, İtilaf Devletlerinin talebi ve İstanbul Hükümetinin görevlendirmesi sonucu, Karadeniz bölgesindeki karışıklıklara son vermek amacıyla 9. Ordu Müfettişliğine tayin edildi. Ancak kendisi, verilen görev ve emrin dışına çıkarak Türk ulusal kurtuluş savaşını başlatmış ve bu tarihten itibaren Millî Mücadele'nin lideri olarak tarih sahnesine çıkmıştır.

Bandırma Vapurunun yolculuğu dört gün sürmüştür. 19 Mayıs tarihinde Samsun'a varmasıyla tarihi yolculuğunu tamamlayan gemide Mustafa Kemal Paşa'nın dışında, karargâhında bulunan 18 kişilik bir heyet de yer almıştır:

- 1- Kurmay Albay Refet Bey (Bele; 3. Kol. K.)
- 2- Kurmay Albay Manastırlı Kazım Bey (Dirik; Müfettişlik Kur. Bşk.)
- 3- Dr. Albay İbrahim Tali Bey (Öngören; Müfettişlik Sağlık Bşk.)
- 4- Kurmay Yarbay Mehmed Arif Bey (Lakabı 'Ayıcı'; Kurmay Bşk. Yardımcısı)
- 5- Kurmay Bnb. Hüsrev Bey (Gerede; Karargâh Erkan-ı Harbiyesi İstihbarat ve Siyaset Şubesi Müdürü)
- 6- Topçu Bnb. Kemal Bey (Doğan; Müfettişlik Topçu K.)
- 7- Dr. Bnb. Refik Bey (Saydam; Sağlık Bşk. Yardımcısı)
- 8- Yzb. Cevad Abbas (Gürer; Müfettişlik Başyaveri)
- 9- Yzb. Mümtaz (Tünay; Kurmay Mülhacı)
- 10- Yzb. İsmail Hakkı (Ede; Kurmay Mülhacı)
- 11- Yzb. Ali Şevket (Öndersev; Müfettişlik Emir Subayı)

- 12- Yzb. Mustafa Vasfi (Süsoy; Karargâh K.)
- 13- Ütğm. Hayati (Kurmaybaşkanı Emir Subayı ve Müfettişlik Kalem Amiri)
- 14- Ütğm. Arif Hikmet (Gerçekçi, Kurmay Mülhâkı, sonra 3. Kor. K. Yaveri)
- 15- Ütğm. Abdullah (Kunt; İaşe Subayı)
- 16- Tğm. Muzaffer (Kılıç, Müfettişlik İkinci Yaveri)
- 17- Birinci Sınıf Kâtip Faik (Aybars; Şifre Kâtibi)
- 18- Dördüncü Sınıf Kâtip Memduh (Atasev; Şifre Kâtibi Yardımcısı)

Ayrıca kaptan olarak ise İsmail Hakkı (Durusu) ve 25 kişilik mürettebat da gemide görev almıştır.

Bandırma Vapurunun Büyüklüğü Tartışmaları

Bandırma vapuru ile ilgili tartışmalar, vapurun büyüklüğü konusunda yaşanmıştır. Vapurun tarihi kaynaklarda yazıldığından daha büyük olduğu yolunda bir takım tartışmalar yakın zamana dek gündemde kalmış, ayrıca Mustafa Kemal Paşa'nın zorlu bir yolculuk yapmadığı, hatta Osmanlı Devleti ve özelde padişah VI. Mehmed Vahdettin tarafından gizli görevle yollandığı ve aslında güvenli ve konforlu bir vapur olan *Bandırma* ile seyahat ettiği sıkça gündeme getirilmiştir.

Bu tür tartışmaların ortaya çıkmasındaki en önemli etken, *Bandırma*'nın, tarihi seyahatini tamamladıktan bir süre sonra parçalanması ve geminin günümüze ulaşan kesin bir fotoğrafının/görselinin bulunmamasıdır. Bununla birlikte tarihi kaynaklar ve yolculuğa tanık olanların söylemlerinde görülen ortak nokta, Bandırma'nın küçük ve konforsuz bir gemi oluşu ve seyahat etmesine yardımcı olacak bir takım ekipmanlarının düzgün çalışmadığı yönündeki söylemlerdir.

Yolculuğa katılanlar arasında hatıratı en erken olan, sonradan Mustafa Kemal Paşa'ya İzmir'de gerçekleştirilmek istenen bir suikast tertibine de (İzmir suikastı) katılıp idam edilecek olan Yarbay Mehmed Arif Bey'dir. 1925 tarihli *Anadolu İnkılabı Mücadehat-ı Milliye Hatıratı* isimli eserinde vapurdan "*küçük vapurumuz*" şeklinde bahsetmektedir. Yolculuğa Karargâh Erkan-ı Harbiyesi İstihbarat ve Siyaset Şubesi Müdürü olarak katılan Hüsrev Bey (Gerede) ise anılarında, ufak vapurun Karadeniz'in dalgalarında sallandığından bahsetmektedir. Müfettişlik Başyaveri Cevat Abbas (Gürer) ise, vapurun güçlüğüle, hep sahil boyunca yol alarak dört günde zorlukla Samsun'a vardığını söyleyerek vapurun küçük oluşu ve yolculuğu zor tamamladığına dikkat çeker. Yıllar sonra *Hayat* dergisine anılarını anlatan Kurmay Mülhâkı Arif Hikmet Bey (Gerçekçi) de benzer ifadeleri kullanır ve Karadeniz'in hırçın dalgaları arasında Bandırma Vapurunun, fındık kabuğu gibi oynamaya başladığını söyler. Ayrıca Mustafa Kemal Paşa'nın Kaptanla konuşmasında geminin eksiklerinden bahsedildiğini belirtir. Konuşmada kaptanın ilk defa Marmara Denizi'nin dışında görev aldığı, geminin önceden belirlenmiş bir rotasının olmadığı, buna sebep pusulanın olmayışı, paraketenin (geminin hızını saptamaya yarayan alet) ise bozuk oluşunu göstermiştir. Gerçi başka hatıratlarda pusulanın yok değil bozuk olduğu belirtilmiştir ve bu durum akla daha yatkın görünmektedir. Yine de geminin hayli eksik bir düzende seyahat ettiği, bu eksiklerin kaptan tarafından yolculuk öncesinde ilgililere bildirildiği ancak gerek ülkenin içinde bulunduğu olumsuz şartlar gerekse de vurdumduymazlık sonucu gereken tamiratın gerçekleşmediği anlaşılmaktadır. Müfettişlik İkinci Yaveri Muzaffer Bey (Kılıç) ise vapurun küçüklüğünün yanı sıra eski oluşundan da bahsetmiştir. Mustafa Kemal Paşa ve İbrahim Tali hariç herkesi denizin tutması, küçük bir gemideki seyahatin güç koşullarda devam ettiğini göstermektedir.

Kaldı ki Bandırma'nın yolculuğa çıktığı tarihte 41 yaşında olması ve 1925 yılında hurdaya ayrılması onun eski, güven vermeyen ve rahatsız edici bir taşıt olduğunun kanıtıdır.

Bandırma Vapurunun yolculuğunu zahmetli ve tehlikeli kılan bir başka gelişme de İtilaf Devletleri veya özelde İngilizlerin gemiyi batırma ihtimalidir ve bu durum hemen tüm hatıralara yansımıştır. Anlaşıldığı kadarıyla Mustafa Kemal Paşa, geminin batırılma ihtimalini Vahdettin'in damadı İ. Hakkı Okday'dan haber almış, bu haberin gemi yolcuları arasında duyulması sonucu yolculuğun gergin geçtiği, bu nedenle Mustafa Kemal Paşa'nın Kaptan'a, belirli bir rota takip etmeyip kıyı boyunca seyahat etmesini söylediği, olası bir tehlike anında gemiyi karaya oturtma emri verdiği anlaşılmaktadır. Bu olasılık gerçekleşirse de yolculuğun gergin ve zorlu geçmesine yol açan unsurlardan bir tanesini oluşturmuştur.

Bandırma Vapurunun Karadeniz'e çıkmadan önce durdurulması ve İngilizler tarafından aranması da Türk Milli Mücadele tarihinin önemli noktalarından bir tanesini oluşturur. Yine alınan bir ihbar sonucu, Mustafa Kemal Paşa ve arkadaşlarının bu aramalar sonucu alıkoyulacakları ve Karadeniz'e çıkmalarına izin verilmeyeceği duyulmuş, gemi gerçekten de aranmış ancak gergin bir bekleyişin sonucunda alıkoyulma gerçekleşmemiştir.

Bandırma Vapurlarının Karıştırılmasına Yol Açan Gelişme

Bandırma ile ilgili tartışmaların ortaya çıkmasındaki bir başka etken, Osmanlı mülkiyetinde birden fazla *Bandırma* isimli geminin olmasıdır. Tarihi *Bandırma* gemisi, 1886 tarihinde inşa edilen *Medway* isimli bir gemiyle karıştırılmaktadır. Bu gemi, 192 tonluk *Bandırma*'nın aksine 870 groston ağırlığındaydı. 1926 yılında *Bandırma* ismini alan *Medway*'in tarihi *Bandırma* ile karıştırılması bu isim benzerliğinden kaynaklanmaktadır.

Bandırma Vapurunun bulunması ve teşhir edilmesi amacıyla birkaç girişimde bulunulmuştur. Bunlardan ilki, Cumhuriyet'in 10. Yıl Kutlamaları nedeniyle, Ankara Halkevi tarafından İnkılâp Müzesi kurulması girişimiyle gerçekleşmiştir. Seyrisefain Müdüriyeti'ne gönderilen yazıda, "...*Gazi Hazretlerini ilk defa Samsuna götür(en) hangi vapore (vapur) olduğu, süvari ve çarkçısı ve içinde çalışanların kimler olduğu, vapurun adı, kaç günde Samsuna gitmişlerdir (gittikleri) ve bu vapore halen duruyor mu plan (plan) ve resimleri veyahut küçük bir modeli varmıdır, mezkur vapurun ab'adı nedir, diğer vapurlardan başka farikai mümeyyizesi (ayırt edici özelliği) mevcut mudur*" soruları yöneltilmiştir. Gerekli bilgilerin verildiği cevap yazısında ayrıca, geminin enkaz halinde satıldığı ancak tarihi bir nam ve haysiyeti bulunduğu için ileride alınacak gemilerden birine *Bandırma* isminin verilmesinin düşünüldüğü belirtilmiş, bu nedenle asıl *Bandırma*'nın pirinçten mamul ve (*Bandırma*) ismini ihtiva eden levhasının yeni alınan gemiye asıldığı bilgisine yer verilmiştir. Yazışmalardan anlaşıldığı üzere, 1933 yılında bir müze kurulması gündeme gelene dek *Bandırma*'nın tarihi öneminin farkına varılmamış ve vapur, o tarihe dek çoktan parçalanıp yok olmuştur.

Yeni Bandırma'nın *Medway* olduğu anlaşılmaktadır. Osmanlı denizcilik envanterine geçmiş *Bandırma* ismini taşıyan dört gemi içerisinde yalnızca *Medway*, -gerçek *Bandırma*'nın söküldüğü 1925'den, yazışmaların yapıldığı 1933'e dek *Bandırma* ismini almıştır (1926 yılında). Bu geminin *Bandırma* ismini taşıırken bazı fotoğraflarının çekilmesi ve yayınlarda *Bandırma*'nın büyüklüğüne kanıt olarak kullanılması da yakın zamana dek yaşanan karışıklığın ve Bandırma Vapurunun büyüklüğü ile ilgili tartışmaların ortaya çıkışına zemin hazırlamıştır.

Vapurun müze olarak muhafazası ile ilgili bir diğer girişim 28 Ağustos 1957 tarihinde Celal Bayar'ın Cumhurbaşkanlığı sırasında yaşanmıştır. Sonradan ismi *Ülgen* olan ve Denizcilik Bankası'nca hizmet dışına çıkarılmış olan *Bandırma* (veya eski adıyla *Medway*) adlı vapurun "*tarihi kıymeti dolayısıyla ve eski adı ile müze olarak muhafaza edilmesinin*"

uygun olacağı düşünülmüştür. Görüldüğü üzere eski *Bandırma (Medway)*, yeni adıyla *Ülgen*, tarihi *Bandırma* vapuru ile karıştırılmaktadır. Ancak Denizcilik Bankası Müdürü ile görüşüldüğünde gerçek ortaya çıkmış ve mevcut *Ülgen*'in tarihi *Bandırma* vapuru olmadığı ve o vapurun söküldüğü belirtilmiştir. Dolayısıyla devletin, *Bandırma*'yı bulma ve teşhir etme girişimi her iki seferde de sonuçsuz kalmış ve vapurun söküldüğü gerçeği anlaşılmıştır.

Bugün vapurun orijinal çizimleri temel alınarak yapılan bir kopyası, Samsun Büyükşehir Belediyesi tarafından satın alınarak müze haline dönüştürülmüş ve 19 Mayıs 2006 tarihinde ziyarete açılmıştır.

Umut KARABULUT

KAYNAKÇA

Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer, Cepheden Meclise Büyük Önder ile 24 Yıl, 5. Baskı, Der. Turgut Gürer, Gürer Yayınları, İstanbul 2007.

"Bandırma Polemiğine Nokta", **Milliyet**, 7 Mayıs 1995.

"Bandırma Vapuru", **Meydan Larousse**, 2. Cilt, s.133.

BARDAKÇI, Murat, "Tarihimizin Gidişatını Değiştiren Bandırma Vapuru Hüzünlü Bir Gemidir: Devlet, Bandırma'nın Bir Zamanlar İsmi Bile Unutmuştu", **Habertürk**, 19 Mayıs 2019.

GERÇEKÇİ, Arif Hikmet, "İstanbul'dan Samsun'a Cehennem 215 Saat", **Hayat**, S 21, 1969.

Hüsrev Gerede'nin Anıları, Kurtuluş Savaşı, Atatürk ve Devrimler, 4. Baskı, Haz. Sami Önal, Literatür Yayınları, İstanbul 2003.

Miralay Mehmet Arif Bey, **Anadolu İnkılâbı, Millî Mücadele Anıları (Mücadele-i Milliye) (1919-1923)**, Haz. Bülent Demirbaş, Arba Yayınları, İstanbul 1987.

OKDAY, İsmail Hakkı, **Yanya'dan Ankara'ya**, 2. Baskı, Sebil Yayınları, İstanbul 1994.

ÖZAKMAN, Turgut, **Vahidettin, M. Kemal ve Millî Mücadele, Yalanlar, Yanlışlar, Yutturmacalar**, 8. Basım, Bilgi Yayınevi, Ankara 2010.

PULUR, Hasan, "Panderma'dan Bandırma'ya", **Milliyet**, 7 Aralık 1995.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi, 490-1/1199-203-1, 27 Şubat 1934; 30-01/41-244-18, 28 Ağustos 1957.

TEVETOĞLU, Fethi, **Atatürk'le Samsun'a Çıkanlar**, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 1987.

22/07/2024 tarihinde <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/bandirma-vapuru/?pdf=3762> adresinden erişilmiştir