



Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi (KMÜ EFAD)

Karamanoğlu Mehmetbey University Journal of Literature Faculty

E-ISSN: 2667 – 4424

<https://dergipark.org.tr/tr/pub/efad>



Tür: Araştırma Makalesi
Kabul Tarihi: 13 Ekim 2023

Gönderim Tarihi: 25 Temmuz 2023
Yayımlanma Tarihi: 29 Ekim 2023

Atıf Künyesi: Tanış, C. (2023). Bir Vapurun Hazin Sonu: Teksas Vapuru Kazası (1912). *Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 6 (Cumhuriyet'in 100. Yılı Özel Sayısı), 46-55.

DOI: <https://doi.org/10.47948/efad.1332610>

BİR VAPURUN HAZİN SONU: TEKSAS VAPURU KAZASI (1912)

Cihat TANIŞ*

Öz

Buharlı makinenin aktif olarak kullanılması üretimin giderek hız kazanmasına ve XIX. yüzyıl endüstri toplumunun şekillenmesine katkı sağlamıştır. Makineleşmenin ardından ürün miktarındaki artış ve bunların pazarlara sevki beraberinde hammadde tedarikini artırmıştır. Buharlı gemiler sayesinde müsait hava ve deniz koşullarını beklemeden endüstri mamulleri ve hammaddeler hızlı bir şekilde bir yerden diğerine nakledilebilmiştir. Bu hızlı değişim Osmanlı denizciliğini de etkilemiş, yerli ve yabancı birçok deniz şirketi Osmanlı limanlarında faaliyet göstermiştir. Bu şirketlerden biri de Hacı David Vapur Şirketi'dir. Başlangıçta Osmanlı daha sonra ise bir Amerikan şirketi hâline gelen Hacı David, İzmir merkezli faaliyet göstermektedir. Şirkete ait Teksas Vapuru karıştığı bir kaza sonucunda batmıştır. Olay sonrasında kazanın nasıl gerçekleştiğiyle ilgili Osmanlı ve Amerika Birleşik Devletleri arasında ihtilaf çıkmıştır. Osmanlı Devleti kazanın mayına çarpma sonucunda meydana geldiğini savunurken Amerikan tarafı olayın Osmanlı bataryalarından ateşlenen toplar sebebiyle gerçekleştiğini iddia etmiştir. Yapılan tahkikat neticesinde kazanın mayına çarpma sonucunda olduğu anlaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Teksas Vapuru Kazası, Hacı David Vapur Şirketi, Deniz Kazası.

The Mournful End of A Steamer: Texas Ferry Accident (1912)

Abstract

After the active use of the steam engine, production gradually accelerated. This played a major role in shaping the industrial society of the 19th century. Following mechanization, the increase in the quantity of products and their transportation to markets increased the supply of raw materials. Thanks to steamships, industrial products and raw materials could be quickly transported from one place to another regardless of weather and sea conditions. The Ottoman navy was also affected by this rapid change, and many domestic and foreign maritime companies operated in Ottoman ports. One of these companies was the Hacı David Company. Initially an Ottoman and later an American company, Hacı David was based in İzmir. The company's Texas Ferry sank as a result of an accident it was involved in. After the incident, a dispute arose between the Ottoman Empire and the United States as to how the accident occurred. While the Ottoman Empire argued that the accident occurred as a result of hitting a torpedo, the United States claimed that the incident was caused by cannons fired from Ottoman batteries. As a result of the investigation, it was understood that the accident was the result of hitting a torpedo.

Keywords: Texas Ferry Accident, Hacı David Ferry Company, Maritime Accident.

* Doç. Dr., Kırşehir Ahi Evran Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Yakın Çağ Tarihi Anabilim Dalı, Kırşehir/Türkiye. E-posta: cihattanis@gmail.com, Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-2000-731X>.

Giriş

Deniz taşımacılığı, tarihin eski devirlerinden beri önemli ulaşım yollarından biri olmuştur. Bu tercihte denizciliğin yük taşıma kapasitesinin fazla olması ve buna bağlı olarak maliyetlerin düşmesi etkilidir. Ancak avantajlarına rağmen makineleşme öncesinde deniz taşımacılığının birçok dezavantajı vardı. Bunların başında coğrafi bilginin ve denizcilik alt yapısının yetersizliği, gemi yapım tekniğinin gelişmemiş olması gelmektedir (Kocaoğlu, 2019: 187; Çiftçi, 2013: 1; Özdemir, 2018: 112). Bu hususlardaki eksiklikler deniz kazalarının sıklıkla yaşanmasına sebebiyet vermiştir. Deniz kazası en temel tanımıyla ifade edilirse, deniz taşıtlarının herhangi bir sebepten batmasıdır. Daha geniş ifadeyle sandal devrilmesinden, geminin bir yere çarpmasına, insanın boğulmasından, geminin karaya oturmasına kadar çeşitli olaylar için kullanılır. Anlaşıldığı gibi gemiler birçok sebepten batabilir. Batma vakalarında genel olarak; insan hataları, hava koşulları, yangın, sabotaj gibi durumlar etkili olmaktadır (Tatlısuluoğlu, 2008: 33-35; Çiftçi, 2013: 5, 8).

Osmanlı belgelerinde gemilerin batması çoğunlukla “gark olma” şeklinde ifade edilmiştir. Nitekim Karadeniz ve Akdeniz sahil hattı boyunca meydana gelen gark olaylarında birçok neden olmakla beraber çoğu kez fırtına en belirgin sebep olmuştur. Bir diğer neden gemilere yapılan saldırılardır. Özellikle savaş esnasında birçok gemi batmıştır. Ayrıca Osmanlı karasularında yaşanan korsanlık faaliyetleri sonucunda da gemilerin battığı olmuştur (Kocaoğlu, 2019: 188-189).

Teknolojik dönüşümün ardından özellikle sanayileşmiş ülkeler ürettikleri ürünleri pazarlara taşımak için ulaşım alanına önem vermişlerdir (Kılıçaslan, 2022: 146-147). Bu bağlamda buhar makinesi icat edildikten sonra üretimde başat rol almıştır. Böylelikle XIX. yüzyılın endüstri toplumu şekillenmeye başlamıştır. Makineleşmenin ardından yüksek miktarda üretilen ürünün pazarlara sevki, beraberinde deniz taşımacılığının önemini artırmıştır. Buharlı gemiler sayesinde müsait hava ve deniz koşulları beklenilmeden sanayi ürünlerini ve hammaddeleri hızlı bir şekilde bir yerden diğerine nakletme olanağı oluşmuştur (Akyıldız, 2019: 14). Nitekim yelkenliler zamanında bunu yapmak oldukça güçtü. Örneğin XIX. yüzyılda, koşullar elverişliyen 15 günde tamamlanan bir yolculuk elverişsiz koşullarda haftalarca uzayabiliyordu. Ayrıca deniz yolculuğunda her türlü bilinmezle karşılaşmak son derece normaldi. Bu sebeplerden dolayı buhar gücünün deniz ulaşımında kullanılması yeni bir çağın başlangıcı olmuştur (Karakulak, 2017: 13; Özdemir, 2018: 113).

Buharlı gemilerle başlangıçta kısa mesafeli seferler düzenlenmiştir. Gemilerin ilk örnekleri uzun yolculuklara dayanacak seviyede değildi. Ancak 1830’lu yıllara gelindiğinde dünyadaki toplam buharlı gemi tonajı 32 bin ton iken 1876 yılında 3 milyon tonu geçmiştir. Zamanla menziller ve tonajlar giderek artarken buna karşılık maliyetler ve süreler her geçen gün azalmıştır (Kılıçaslan, 2022: 147).

Osmanlı Devleti, hâkim olduğu coğrafyanın etkisiyle denizlerle yakinen ilgilenmiştir. Bu bağlamda güçlü bir donanma kurulmuştur.¹ Ancak sanayi devrimi sonrasında buharlı gemilerin gelişim hızına Osmanlı Devleti hemen ayak uyduramamıştır. Sürece zaman içerisinde uyum sağlayan Osmanlı denizciliği kademeli olarak buharlı gemileri kullanmıştır (Aslan, 2022: 364; Düzcü, 2013: 115).

Osmanlı Devleti’nde 1840’lı yıllarda denizcilik alanında *Fevaid-i Osmaniye* isimli bir şirket meydana getirilmiştir. 1851 yılına gelindiğinde denizcilik alanındaki yeni ihtiyaçlara cevap verebilmek adına *Şirket-i Hayriye* kurulmuştur. Ayrıca Mithat Paşa’nın Bağdat vilayetinde bir vapur şirketi tesis ettiği bilinmektedir. Bunlara 1856 yılında Mısır’da teşkil edilen Mecidiye Vapur Şirketi katılmıştır. 1881’de ise *İzmir Körfezi Osmanlı Vapurları* şirketi kurularak seferlere başlamıştır (Hut, 2011: 75-77; Akyıldız, 2019: 17; Sarıyıldız, 2003: 18; Tızlak, 1991: 471-472; Dereci, 2022: 79). II. Abdülhamit devrinde *İdare-i Mahsusa* adını alan denizcilik idaresi uzun yıllar pek başarılı olamamıştır. II. Meşrutiyet döneminde yolsuzluklar ile gündeme gelen *İdare-i Mahsusa* ilk önce yabancı şirketlere devredilmek istenmiş ancak bu olmayınca yapısı ve ismi değiştirilerek *Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi* adıyla faaliyetlerine devam etmiştir. Fakat bu yapılanma sonrasında da beklentiler gerçekleşmemiştir. Netice itibarıyla birkaç yerli deniz taşıma

¹ Osmanlı Devleti’nde denizciliğinin gelişimi ile ilgili detaylı bilgi için Bkz. İdris Bostan (2007), *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yay., İstanbul.

şirketi kurulmuştur. Ancak güçlü bir şekilde faaliyet gösteren yabancı deniz taşıma şirketleri, kısa sürede Osmanlı limanlarına egemen olmuşlardır (Demircioğlu, 2019: 28).

Kapitülasyonların etkisiyle Osmanlı deniz ticaretini kontrol altına alan yabancı vapur şirketleri Osmanlı Devleti yıkılana kadar bu pozisyonlarını korumuşlardır. Bu durum Cumhuriyet'in ilk yıllarında kabotaj hususunda titiz davranılmasında etkili olmuştur. Osmanlı limanlarında en etkili vapur kumpanyaları Avusturya, Fransa, Rusya, İngiltere ve ABD'li şirketlere aittir (Ekinci, 2006: 76-77; Uygun, 2016: 138).

Osmanlı limanlarında yapılan nakliyatın yarından fazlası yabancı şirketler aracılığıyla gerçekleştirilirken, herhangi bir şirketle bağlantısı olmadan seyrüsefer yapan tekil gemiler de taşımacılıkta önemli bir yere sahiptiler. Böylelikle Osmanlı nakliyatında yabancıların payının ne boyutta olduğu daha iyi anlaşılabilir (Kılıçaslan, 2022: 148). Ayrıca Osmanlı gemilerinin tonajlarının küçük olması nedeniyle uzak limanlar arasında çoğunlukla yabancı şirketlere ait gemilerden faydalanılmıştır. Bu nedenle Osmanlı sularında yabancı gemilerin sayısı giderek artmıştır (Sarıyıldız, 2003: 17; Kılıçaslan, 2022: 147).

Avrupalı devletlerin Osmanlı sahillerinde deniz taşımacılığında aktif rol oynamaları karşısında Osmanlı Devleti denizciliğe daha fazla önem vermeye başlamıştır. Bu bağlamda yabancı bandıralı gemilerin Osmanlı sahillerinde seyrüsefer yapmalarını kontrol altına almak amacıyla kabotaj uygulanmıştır. Bu durum karşısında birçok yerde vapur talepleri yetersiz kalmış ve bu nedenle ihtiyacın giderilmesi amacıyla yabancı vapurların deniz seferlerine engel çıkarılmamıştır. Anlaşılacağı üzere Osmanlı Devleti, kendi kaynakları ile deniz taşımacılığı faaliyetlerinde yetersiz kalması sebebiyle yabancı vapur işletmelerine göz yummuştur (Ş. Dereci, 2022: 77-78; Sarıyıldız, 2003: 17). Böylelikle yabancılar, Osmanlı limanlarındaki deniz taşımacılığında daha fazla rol oynamışlardır (Demir, 2005: 3). II. Meşrutiyet yıllarında bu durumu düzeltmek için İttihat ve Terakki hükümetleri yoğun çaba sarf etmişler ancak başarılı olamamışlardır (Tekinsoy, 2021: 631).

1. İzmir Limanı'nın Önemi ve ABD'nin İlgisi

Osmanlı Devleti'ndeki en önemli ticaret kentlerinden biri İzmir'di. İzmir'in ticari geçmişi Osmanlı Devleti'nden eskiye dayandığı gibi Osmanlı döneminde de önemli bir liman kenti olmuştur. XIX. yüzyıl başında Sanayi Devrimi'nin etkisiyle Avrupa ekonomisinin genişlemesi İzmir'in stratejik öneme sahip olmasında etkili olmuştur. İzmir'in hinterlandı Anadolu'dan Suriye topraklarına oradan İran'a dek uzanır (Yıldız, 2012: 90).

Başta İzmir ve Selanik olmak üzere, Ege limanlarına yapılan buharlı ticari seferler 1840'lara kadar gitmektedir. 1839'da Osmanlı bayrağı altında düzenli ve tarifeli olarak İzmir-İstanbul arasında yük ve yolcu taşıyan ilk buharlı gemi, Fransa'dan satın alınan *Peyk-i Şevket* idi. Akdeniz'deki en önemli rotalardan birisi İstanbul-İzmir-İskenderiye'dir. İzmir bu güzergahta önemli bir konuma sahiptir. İzmir stratejik bir liman kenti olmasının yanı sıra Anadolu'nun önemli bir bölümünü kendisine bağlar. Bu bağlamda İzmir Körfezi ve çevresinde yoğun bir deniz taşımacılığı söz konusudur. Gayrimüslim nüfusu yoğun olan İzmir, ayrıca Levanten dünyanın önemli merkezlerinden biriydi. Bu durum yabancı şirketlerin İzmir Limanı'na ilgi göstermelerine neden olmuştur. İzmir 1840'lardan itibaren buharlı gemi hatlarına sahipti. Başlangıçta Osmanlı bandıralı olan *Hacı Davud Şirketi* de bu şirketlerden birisiydi (Ekinci, 2003: 54). Ayrıca birçok Avrupa ülkesine ait olan buharlı gemi şirketleri düzenli olarak İzmir'e sefer yapmaktaydılar (Hut, 2011: 82-83).

İzmir'in ihracatında en büyük pay İngiltere'ye aitti. İngiltere'nin ticaret hacminin diğer devletlere oranla yüksek olmasının temel nedeni transit ticaretten kaynaklanmaktaydı. Örneğin; ABD'nin deniz ticaretinin bir kısmı İngiltere üzerinden yapılmaktaydı (Yıldız, 2012: 99). Bu şekilde Amerikan gemileri, İngilizlerin ödediği %3'lük gümrük vergisine tabi oluyorlardı. Nitekim ABD'nin bağımsızlığını elde etmesinden sonra Amerikan bandıralı gemilerden %6 gümrük vergisi alınmaya başlanmıştır. Bu uygulamanın kârlılıklarını azalttığını gören Amerikalı tacirlerin büyük bölümü, Levant Kumpanyası'nın himayesi altında seyrüsefer yapmışlardır (Erhan, 2001: 79).

Amerikan tacirlerinin İzmir Limanı'nı merkez olarak seçmeleri üzerine ABD Başkanı Jefferson, 1802'de William Steaward'ı İzmir konsolosu olarak görevlendirmiştir. Ancak Osmanlı Devleti ile ABD

arasında diplomatik ilişkiler o dönem resmî olarak kurulmamış olduğundan Osmanlı Devleti Steaward'ın konsolosluğunu tanımamıştır. Yaşanan olumsuzluklar sebebiyle Steaward 1803'te İzmir'den ayrılmıştır. Ayrılmadan önce Osmanlı Devleti ile ticaret imkânlarını derinlemesine araştırmış ve ulaştığı sonuçları ABD Dışişleri Bakanlığı'na iletmiştir. ABD, İzmir'e konsolos atamak için 1808 yılında bir kez daha teşebbüste bulunmuştur. Bu amaçla görevlendirilen Sloane Osmanlı tarafından geri çevrilmiştir. Buna karşın, Amerikalı tüccarlar resmî görevlilerinin yokluğunda, Osmanlı bürokratları ve yabancı ülkelerin tacirleriyle aralarında doğacak sorunları çözebilmek amacıyla resmî olmayan bir ticaret evini 1811'de İzmir'de kurmuşlardır. Burası kısa sürede İzmir Limanı'na gelen Amerikalı tacirlerin uğrak yeri olmuştur. Amerikan ticaret evi görüntüsü altındaki bu yapılanma aslında bir konsolosluk gibi çalışmaktaydı. Yapılan girişimler sayesinde 1823'e gelindiğinde 18, 1824'te 20, 1825'te 22, 1828'de 28, 1830'da ise 32 Amerikan ticaret gemisi İzmir Limanı'nı ziyaret etmiştir. İzmir Limanı iki ülke arasındaki ticaretin merkezi olma özelliğini XIX ve XX. yüzyıl boyunca devam ettirmiştir. Bu bağlamda 7 Mayıs 1830 tarihinde *Osmanlı-ABD Ticaret ve Seyri Sefain Antlaşması* imzalanmıştır (Güler, 2005: 232-233; Erhan, 2001: 73-77). Buna göre; ABD, Osmanlı Devleti'ne savaş gemisi inşa edip satacaktı. Ancak bu madde senatodan geçmemiş yerine ABD elçilerini İstanbul'a getirmekte olan iki savaş gemisi Osmanlılara satılmıştır. Ayrıca Henry Ecford ve Foster Rhodes isimli ABD'li gemi inşa mühendislerinin katkılarıyla birkaç buharlı gemi Osmanlı denizciliğine kazandırılmıştır (Zorlu, 2006: 351).

Yabancı şirketlerin İzmir Limanı'na gösterdikleri ilgi nedeniyle İzmir Körfezi'nde vapur işletme imtiyazı, 1883 yılında İzmirli tacir Yahya Hayati Efendi'ye verilmiştir. Aynı yıl Yahya Hayati Efendi'nin başkanlığında kurulan *İzmir Hamidiye Vapur Şirketi* İzmir'in tek Osmanlı anonim şirketi olma özelliğini uzun yıllar korumuştur. Şirket, 1908'de Belçikalıların eline geçmesinden sonra, *Körfez Vapurları* olarak anılmaya başlamıştır. Yönetim değişikliğinin ardından şirkette Rum kaptanların sayısı artmıştır (İlhan-Duman, 2017: 375; Yıldız, 2012: 52-53).

2. Hacı David Vapur Şirketi'nin Kuruluşu ve Osmanlı Devleti'ndeki Faaliyetleri

Kapitülasyonlar XIX. yüzyılın ikinci yarısında Batılı ülkelerin Osmanlı'ya ticaret hacmini artırmış ve yukarıda bahsedildiği üzere İzmir, konumu sayesinde önemli bir liman kenti hâline bürünmüştür. Bu çerçevede birçok yabancı deniz şirketi İzmir'de faaliyet göstermiştir (Ekinci, 2003: 54). Bu ticari girişimlerden biri olan *Hacı David Vapur Şirketi*, Fransa tebaasından Aristidi (Aristot) Mişel Fontriyer ile Osmanlı tebaasından Hacı David Ferkûh'un ortaklığı ile kurulmuştur. *Hacı David Vapur Şirketi* bünyesinde faaliyet gösteren *Teksas Vapuru* ise 1897'de Hacı David Ferkuh zamanında *Olympia* ismini kullanırken sonraki süreçte *Teksas* adını almıştır (Altun, 2021: 46). Şirket kurulduktan kısa bir süre sonra Osmanlı Devleti ile posta taşıma anlaşması imzalamıştır (Demir, 2005: 8). Hacı David Vapur Şirketi'nin merkezi daha önce ifade edildiği üzere İzmir'di (İlhan vd., 2017: 374). Şirketin sekiz adet vapuru 1909 yılına gelindiğinde Amerikan tebaasından ve İzmir'de ikamet eden, aynı zamanda Hacı David'in damadı olan Charles Mesiri? isimli bir tacire satılmıştır. Bu satış işlemi sonunda şirket *Archipelago American Navigation Company* adını almıştır. Ancak şirketin yeni adı çoğu kez kullanılmayıp *Hacı David* ismi kullanılmaya devam etmiştir. Esasında şirketin satılmasındaki ana sebep, uluslararası alanda rekabet edebilmek ve büyük bir devletin desteğini alabilmek içindi. Fakat devir işlemiyle ilgili bazı pürüzler yaşanmış özellikle Aydın Vilâyeti ve Liman Dairesi Başkanlığı bu devri kanuna aykırı bulmuştur. Çünkü Osmanlı hukukuna göre; bir geminin satılması durumunda, satış işlemi, Osmanlı sınırları içinde gerçekleşirse bulunduğu yerin liman reisi huzurunda, yabancı bir ülkede yapılırsa Osmanlı konsolosu aracılığıyla gerçekleştirilmesi gerekiyordu. Bu şartlar yerine getirilmezse satış işleminin geçersiz sayılacağı belirtilmekteydi. Ayrıca Aydın'daki yerel yetkililer şirketin ABD'de kaydı bulunmadığını ifade etmişlerdir. Bu sebeple hâlen Osmanlı şirketi olarak değerlendirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Ancak İstanbul yani hükümet, yerel yetkililerin bu taleplerini yetersiz bulmuş ve Amerikan Konsolosluğu'nun beyanatını kabul etmiştir. Bu kararda Osmanlı Devleti'nin ticari ve siyasi kaygılarının ön planda olduğu anlaşılabilir. Hacı David Vapur Şirketi el değiştirdikten sonra şirket politikasında da değişiklikler yaşanmıştır. Mesela; Batılı şirketlere boykotlar düzenlendiği esnada Hacı David Şirketi bu durumdan istifade ederek taşıma ücretlerine keyfi zamlar uygulamıştır. Şirketin bu tavrı kamuoyu nezdinde hoş karşılanmamıştır (Ekinci, 2003: 55-61, 67; Köse, 2004: 470-471).

3. Teksas Vapuru Kazası ve Kurtarma Çalışmaları

XIX. yüzyıl sonları ve XX. yüzyıl başlarında, artan deniz trafiği beraberinde kaza sayılarında artışa neden olmuştur. Kaptanlarının acemiliği ve kurallara uyulmaması deniz kazalarının en belirgin sebeplerini oluşturmuştur. Bu bağlamda İzmir’de birçok kaza meydana gelmiştir (İlhan vd., 2017: 375, 381). Bunlardan biri de Hacı David Şirketi’ne ait olan Teksas Vapuru’nun karıştığı kazadır.

Olayın gerçekleşme anı şu şekildedir: Hacı David Vapur Şirketi’ne mensup Teksas Vapuru, 29 Nisan 1912 Pazartesi akşam saat 17.30’da İzmir’den Selanik’e hareket etmiştir. Kaptan yolculuk esnasında kurallara uymayarak kılavuz vapurunun gittiği rotayı takip etmemiştir.² Ayrıca uyarı amaçlı atılan top atışlarını da dikkate almayan Teksas Vapuru mayın hatlarının olduğu bölgeye girmiştir (BOA, 4034/302502; BOA, DH.MTV., 41/11, Lef 19). Vapur sancak kıç kısmından yara almış bunun neticesinde birkaç dakika zarfında batmıştır (BOA, BEO, 4041/303013). Vapurdaki yolculardan bir kısmı kaza neticesinde hayatını kaybederken önemli bir kısmı kurtarılabilmektedir (Tanin, 16 Mayıs 1912, Nr. 1332: 3).

Deniz kazalarının ardından en önemli husus kurtarma çalışmalarıdır. Kurtarma çalışmaları esnasında yer ve zamana dikkat edilmelidir. Bu bağlamda kazanın gerçekleştiği yerin derinliği ve konumu oldukça etkilidir. Ayrıca hava durumu gibi etmenler çalışmaları etkileyen faktörlerdir. Kış dönemlerinde veyahut kötü hava koşullarında kurtarma çalışmaları güç yapılır. Bu durum insan kayıplarının artmasına neden olur. Bunların yanı sıra geminin batma zamanı ile kurtarma çalışmalarının başladığı vakit arasında geçen süre insan hayatı açısından oldukça kritik bir evredir (Özdemir, 2006:368, 375-378). Bunun gibi durumlarla Teksas Vapuru’nu kurtarma faaliyetlerinde de karşılaşılmıştır.

Kaza esnasında vapurda 108’i yolcu 31’i mürettebat olmak üzere 139 kişi bulunmaktaydı. Yolculardan 90’ı ilk müdahaleler sonucunda kurtarılmıştır. Bunlardan bazıları yaralı hâdedir (BOA, 4034/302502). Cesetlerine ulaşılanların bir kısmının kol ve bacakları kopmuş veyahut tanınamayacak hâlde bulunmuşlardır (BOA, BEO, 4041/303013).³ Görevliler can kurtaran simidi ve yeleklerle kazazedelere müdahale etmişlerdir. Şiddetli lodos nedeniyle kurtarma çalışmaları filikalar ve kılavuz vapurunun yardımıyla güçlkle yapılabilmektedir (BOA, BEO, 4041/303013). Bu çabalar neticesinde 22 kişi daha kurtarılabilmektedir. Geriye kalan yolcuları kurtarabilmek için şirketin üç vapuru ile polis amiri, liman yetkilisi, güvenlik güçleri ve 10 kayık gönderilmiştir. Fakat hava şartlarının olumsuz olması ve havanın giderek kararması üzerine ancak iki sefer yapılabilmektedir. Bu bağlamda batan vapurdan ortalama 100’ün üzerinde kişi kurtarılmıştır. Ancak net sayıyı verebilmek oldukça zordur. Ayrıca kurtarılanlardan ne kadarının daha sonra vefat ettiği hususunu tespit etmek de güçtür. Nitekim yolculardan bir kısmı sağ kurtarılabilmektedir. Ancak yukarıda ifade edilen sayılar belgelere yansımıştır. Sağ kurtarılanlar kayıklarla uygun yerlere götürülerek tedavi süreçleri başlatılmıştır. Akabinde Aydın Valisi faciadan mesul olan vapur personeli hakkında gerekli muamelenin yapılması için talimat vermiştir (Altun, 2021: 46-48). Ayrıca kurtarma esnasında görevli personele gösterdikleri yoğun çabadan ötürü madalya verilmiştir (BOA, DH.MTV., 46/9).

Daha evvel bahsedildiği üzere kazadan sonra bir kısım insan kurtarılmıştır. Bir kısmı ise kaybolmuş veyahut vefat etmiştir. Grebene Mekteb-i Rüştîye Muallimi Âdem Bey’in hanımı ve çocukları da kaybolanlar arasındadır. Âdem Bey’in ailesi Teksas Vapuru’nda yolculuk etmekteydiler. Kazadan sonra ailesinden haber alamayan Âdem Bey yetkililere başvurmuştur. Yapılan incelemeler sonucunda cesetleri çıkarılan kişilerin hüviyetlerinin anlaşılamayacak durumda olduğu kendisine bildirilmiştir (BOA, DH.İD., 81/45). Bu nedenle Âdem Bey ailesine ulaşamamıştır.

² XVII. yüzyılın sonlarında kürekli gemiler yerini yelkenlilere, Sanayi Devrimi sonrasında ise buharlılara bırakmıştır. Böylelikle gemiler kolaylıkla kıyı hattından uzaklara açılmıştır. Bu durum ile gemilerin daha güvenli seyahat etmeleri için kılavuz istihdam edilmiştir. Bkz. Burak Kocaoğlu, “Osmanlı Ordusu’nda Kılavuz Kullanımına Genel Bir Bakış (XVIII. Yüzyılın Ortalarından XIX. Yüzyılın Başlarına Kadar)”, *Geçmişten Günümüze Tarih Araştırmaları*, Gazi Kitabevi, Ankara 2020, s. 47-67.

³ Hayatını kaybedenlerin uzuvlarının kopmuş olması vapurun mayına çarparak battığı iddiasını güçlendirmektedir.

4. Kaza Sonrası Yapılan Tahkikat ve Anlaşmazlıklar

Tektaş Vapuru'nun batmasının ardından Amerikan konsolosluğu kazanın mayına çarparak meydana gelmediğini, aksine Osmanlı bataryalarından atılan toplardan kaynaklandığını ileri sürmüştür. Akabinde Amerikalılar konunun araştırılmasını istemişlerdir. Bu talep üzerine tetkike başlayan Osmanlı Devleti olaya karışanların ifadesine başvurmuştur. Bu kişilerden gerek topçu birliklerinin kumandanı gerekse kılavuz kaptan ve diğer kişiler olayın mayın çarpması sonucunda gerçekleştiği şeklinde benzer ifadeleri içeren beyanatta bulunmuşlardır. Buna göre; Tektaş Vapuru kaptanı ne atılan uyarı toplarına aldırış etmiş ne de kılavuz gemisini takip etmiştir. Bu durum vapurunun gark olmasındaki en temel etkindir (BOA, BEO, 4041/303013).

Kaza ile ilgili yapılan tahkikatta ve o esnada görevli bulunan Osmanlı personelinin verdikleri raporlarda olay detaylı olarak anlatılmıştır. Buna göre; pazartesi akşam 17:30'da İzmir Limanı'ndan hareket eden Tektaş Vapuru'nun mayın hatlarının olduğu yerlerden geçtiği ve ilan edilen/önerilen çizginin dışına çıktığında uyarı maksatlı top atılmasına rağmen vapur kaptanının bunları dikkate almayarak yoluna devam ettiği belirtilmiştir. Atılan top mermilerinin, vapurun üzerinden geçerek önüne ve yanına düştüğü, birer dakika ara ile yedi adet mermi atılarak vapurun ikinci mayın hattına az bir mesafede durduğu görülmüş ancak mayınlardan birine çarpan vapur, sancak kıç kısmından yara alarak iki dakika zarfında batmıştır (Altun, 2021: 47-48).

Yapılan tahkikatın sonucunda Tektaş Vapuru kaptanı suçlu bulunmuştur. Ayrıca vapurun batmasında kesinlikle mayının etkili olduğu top atışlarının teknik olarak böyle bir kazaya sebebiyet veremeyeceği dile getirilmiştir (BOA, BEO, 4041/303013). Nitekim Osmanlı yetkilileri Tektaş Vapuru'nun güzergahının mayın hatları gözetilerek yönlendirildiğini ve gereken tüm uyarıların defaatle yapıldığını raporda birçok kez dile getirmişlerdir (BOA, BEO, 4041/303013). Yine kılavuz vapurunun takip edilmediği ve hatta vapur kaptanının yolcuların ikazını dahi dinlemediği anlaşılmıştır. Yolculardan bazılarının ifadesine göre uyarılarını dikkate almayan vapur personeli kendileriyle dalga geçmiştir. Akabinde kaza gerçekleşmiştir (BOA, BEO, 4040/302931).

Yukarıda kısmen bahsedildiği üzere Amerikalılar ve Rum basını kazanın nasıl gerçekleştiği ile ilgili farklı iddialar ortaya atmışlardır. Rum basını; vapurun obüs ile batırıldığı, hastanede yatan kazazedelerin ifadelerinde bunu teyit ettiklerini ileri sürmüştür. Bu iddianın devamında eğer şayet mayın ile batmış olsaydı civardaki balıkların telef olması gerektiği ancak böyle bir olayın meydana gelmediği dile getirilmiştir. Ayrıca vapurun, Osmanlı tarafının iddia ettiği gibi kılavuz vapurundan çok uzakta olmadığından bahsedilmiştir (BOA, BEO, 4041/303013; Tanin, 5 Mayıs 1912, Nr. 1321: 2).

Rumca gazeteler Amerikalılar ile ağız birliği etmiş ve Yunanistan'ın İzmir Konsolosluğu tarafından hazırlanan raporları gazetelerinde yayınlamışlardır. Bu raporlarda az önce bahsedildiği gibi hadisenin mayın çarpması sonucunda değil atılan toplarla gerçekleştiği iddia edilmiştir. *Tanin* gazetesi bu iddiaları reddetmiş ve hiçbir devletin içinde kendi vatandaşlarının olduğu bir vapuru hedef alarak atış yapmayacağını yazmıştır (Tanin, 6 Mayıs 1912, Nr. 1322, s.2).

İzmir'deki Rum ve Osmanlı gazeteleri arasında kazanın nasıl gerçekleştiği ile ilgili tartışmalar sürüp gitmiştir. İki taraf da vapur yolcularından alıntılar yaparak iddialarını güçlendirme yolunu tercih etmişlerdir. *Tanin*, Rumca gazetelerin iddia ettikleri hususların asılsız olduğunu Osmanlı raporlarının mantıki ve fennî olduğunu her defasında belirtmiştir. Ayrıca gazeteye göre vapurdaki Rum taifeden başka hiç kimse vapurun topla batırıldığını iddia etmemektedir. Nitekim yolcu ve mürettebattan kurtarılanların çoğunluğu Osmanlı raporlarını teyit eder nitelikte ifade vermiş olup vapurun atılan toplar ile değil mayın yüzünden battığını söylemişlerdir. Esasen Osmanlı tarafının savunduğu iddia sahildeki bataryalar tarafından uyarı maksatlı atılan mermilerin bir vapuru batıracak güçte olmadığı ancak bir, iki yerini delerek küçük hasarlar verebileceği şeklindedir. Buna kanıt olarak vapurun iki dakika gibi kısa bir süre içerisinde batmış olması gösterilmiştir. Dönemin Osmanlı basınındaki diğer bir iddiaya göre ise vapur kaptanı İtalyanlar adına casusluk icra etmektedir (Tanin, 7 Mayıs 1912, Nr. 1323: 3). Nitekim kazanın Trablusgarp Savaşı esnasında gerçekleşmiş olması bu ihtimali güçlendirmektedir. Şayet böyle bir durum varsa kazanın Osmanlı Devleti'ni zor durumda bırakabilmek amacıyla bilinçli bir şekilde yapılmış olabileceği de akla gelmektedir.

Kaza sonrası yaşanan bu fikir ayrılığı sebebiyle ABD sefaretî Osmanlı Harbiye Nezaretî'nden mayınların yerlerini gösteren ayrıntılı haritaları talep etmiş, buna karşılık Osmanlı yetkilileri bu gibi belgelerin verilemeyeceği, mahalli şamandıraların mevkilerini bulunduran haritaların verilmesinin yeterli olduğunu kendilerine iletmişlerdir (Altun, 2021: 47). Osmanlı Harbiye Nezaretî'nin bu talebe olumlu bakmamasının esas nedeni elbette ki millî güvenliğe tehdit oluşturabilme ihtimalinden kaynaklanmaktadır (BOA, BEO, 4041/303013; BOA, DH.MTV., 41/11, Lef 15, Lef 33, Lef 86). Talepleri olumsuz sonuçlanan Amerikalılar vapurun top atışları sonucu battığı iddiasını kanıtlayabilmek için dalgıçlar vasıtasıyla vapurun batışını dahi incelemeyi düşünmüşlerdir (Tanin, 9 Mayıs 1912, Nr. 1325: 1).

Vapurun, Amerika bandıralı olması sebebiyle kaptan ve taifesinin kendi himayelerine verilmesi Amerikan konsoloslugu tarafından talep edilmiştir. Ancak yapılan tahkikat sonunda kusurlu bulunan vapur kaptanı Rum hastanesinden alınarak hapisane hastanesine nakledilmiştir. Kaptanın bu hastaneye nakli Amerikan konsoloslugu hareketine geçirmiş ve kaptanın tahliyesi Osmanlı makamlarından talep edilmiştir. Ancak kaptanın Yunan tebaasından olması nedeniyle bu talep reddedilmiştir (Tanin, 8 Mayıs 1912, Nr. 1324: 3). Amerikalılar buna itiraz etmişlerdir. Yine de Osmanlı makamlarından olumlu cevap alamamışlardır. Osmanlı yetkilileri kaptanı sorguya çekerken tercüman bulundurmaya ihmal etmemiştir (Tanin, 10 Mayıs 1912, Nr. 1326: 2). Kazadan sonra Amerikalıların mürettebatla irtibatını kısa sürede kesmiş olması ve olayın üzerine fazlaca gitmemesi esasında vapurun Amerika himayesinden çıktığını veyahut iki devlet arasında siyasi ve ticari bir krize dönüşmemesinin istenilmesinden kaynaklanmaktadır. Ayrıca Yunan konsolosunun olaya müdahale etmesi vapurun Yunanistan ile bağlantısı olduğu şüphelerini akla getirmektedir (Altun, 2021: 48). Esasında olayın ardından yaşananlara bakıldığında tarafların kazayı büyütme istemedikleri anlaşılmaktadır. Savaş sonrası Osmanlı-ABD ilişkilerinin seyrine bakıldığında olumsuz herhangi bir sürecin yaşanmamış olması bu görüşü güçlendirmektedir.

Sonuç

Denizlere hakimiyet sanayileşmiş, deniz aşırı ticaret yapan ülkeler için oldukça önemli bir husustur. Sanayi devrimi sonrası sömürgecilik yarışı artmış, Batılı ülkeler ürettiği malları buharlı gemilerle pazarlarına ulaştırmıştır. Batı, gemi teknolojisinde ilerlemesine karşılık, Osmanlı Devleti bu duruma yeterince ayak uyduramamıştır. Osmanlı vapurlarının zamanla artan talep karşısında yetersiz kalması neticesinde yabancı deniz şirketleri Osmanlı sularında hâkim pozisyona yükselmişlerdir. Artan deniz ticareti beraberinde kazaların da artmasına neden olmuştur. Bu kazalardan biri de İzmir temelli bir şirket olan Hacı David Vapur Şirketi'ne ait Teksas Vapuru'nun batmasıdır. Birçok insanın hayatını kaybettiği, yaralandığı veyahut kaybolduğu bu elim kaza sonucunda olayın sebebi üzerinde yaşanan tartışmalar Amerikan konsoloslugu ile Osmanlı Devleti'ni karşı karşıya getirmiştir. Rumlar bu olayda Amerikalılar ile birlikte hareket etmişler ve basın organlarında Osmanlı Devleti'ni haksız duruma düşürmeye çalışmışlardır. Amerikalılar Osmanlı bataryalarından uyarı maksatlı atılan topların vapuru batırdığı iddiasında bulunmaktaydılar. Bu iddia üzerine Osmanlı Devleti gerekli tahkikatları yapmış ve Teksas Vapuru'nun kurallara ve uyarılara uymaması sonucunda mayına çarparak battığını savunmuştur. Vapurun çok hızlı batması ve büyük bir patlama sesinin çıkması mayına çarpma ihtimalini güçlendirmektedir. Nitekim vapur içerisinde çok sayıda Osmanlı tebaasına mensup insanın olması Osmanlı Devleti'nin bu yönde bir fiilde bulunmayacağını ispatlar niteliktedir. Görgü tanıklarının büyük bir kısmı da vapurun mayına çarpması neticesinde battığını söylemişlerdir. Yaşanan bu elim kaza sonucunda Osmanlı-ABD ilişkileri kısa süreli bir gerilim yaşamış olsa da sorun büyük bir krize dönüşmeden çözülmüş ve iki ülke siyasi ve ticari faaliyetlerine kaldıkları yerden devam etmişlerdir.

Çıkar Çatışması Beyanı

Yazar, makale kapsamında herhangi bir kurum veya kişi ile çıkar çatışması bulunmadığını ifade etmiştir.

Etik Beyanı

Bu çalışmanın hazırlanma sürecinde bilimsel ve etik ilkelere uyulduğu ve yararlanılan tüm çalışmaların kaynakçada belirtildiği beyan olunur. Etik Kurul izni ile ilgili; bu makalenin konusunu oluşturan çalışmanın yazar/yazarları ve hakemleri, Etik Kurul İznine gerek olmadığını beyan etmişlerdir.

Kaynakça

Arşiv Belgeleri

BOA (T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi)*

Sürelî Yayınlar

Tanin

Araştırma Eserleri

- Akyıldız, A. (2006). Osmanlı İstanbul’unda Deniz Ulaşımı. *Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, 6, 436-479.
- Akyıldız, A. (2019). *Osmanlı’da Ulaşımın Modernleşmesi*. İstanbul, Timaş Yay.
- Altun, S. (2021). Osmanlı Dönemi’ne Ait Batık Vapurlar. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ordu Üniversitesi, Ordu.
- Aslan, T. (2022). Osmanlı Devleti’nde Yunan Postaları Sorunu. *Near East Historical Review*, 12 (4), 363-379.
- Bostan, İ. (2007). *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul Kitap Yay.
- Çiftçi, Ç. (2013). Batıklardan Kaynaklanan Kirlilik ve Uluslararası Batıkların Çıkarılması Sözleşmesi Uygulamaları. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Demir, T. (2005). Osmanlı İmparatorluğunda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları. *OTAM*, 17, 1-17.
- Demircioğlu, F. (2019). Bir Geminin Hikayesi: Germanic/Gülcemal Vapuru (1874-1950), Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi, Ankara.
- Dereci, Ş. (2022). Batum Limanı’nda Osmanlı Vapur Seferlerinin Başlamasına Dair Bir Değerlendirme. *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 12 (24), 75-92.
- Düzcü, L. (2013). Osmanlıların Sanayi Çağına Adım Atışına Denizcilikten Bir Örnek: Buharlı Gemiye Geçişte Başlıca Parametreler (1828-1856). *History Studies*, 5 (1), 113-127.
- Ekinci, İ. (2003). Hacı David Vapur Kumpanyası ve Amerikan Boykotu. *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, 9, 53-78.
- Ekinci, İ. (2006). Osmanlı’da Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında. *Kebikeç*, 21, 73-96.
- Erhan, Ç. (2001). *Türk-Amerikan ilişkilerinin Tarihsel Kökenleri*. Ankara, İmge Kitabevi.
- Güler, Y. (2005). Osmanlı Devleti Dönemi Türk-Amerikan İlişkileri (1795-1914). *Gazi Üniversitesi Kırşehir Eğitim Fakültesi Dergisi*, 6/1, 227-240.
- Hut, D. (2011). Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehir Yolu Ulaşımı. *Osmanlı’da Ulaşım* (ss. 71-101). İstanbul, Çamlıca Yayınları.
- İlhan, T. (2017). Muhammet Duman vd. İzmir Körfez Batıkları. *Uluslararası Bilimsel Araştırmalar Dergisi*, 2/2, 371-381.
- Karakulak, M. (2017). Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (Ropit) ve Osmanlı Rus Ticari İlişkileri (1856-1914), Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Kılıçaslan, M. E. (2022). XIX. Yüzyıl Osmanlı Buharlı Nakliyat Ağında Yabancı Kumpanyalar: Kaynaklar ve Problemler. *Genel Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 4(7), 145-154.
- Kocaoğlu, B. (2019). Osmanlı Devleti’nde Gemi Kazaları ve Devletin Kazalara Müdahale Usulleri (1763-1856). *Tarih ve Gelecek Dergisi*, 5(2), 186-202.

* Osmanlı arşiv belgelerinin fon kodları metin içerisinde verilmiştir.

- Kocaoğlu, B. (2020). Osmanlı Ordusu'nda Kılavuz Kullanımına Genel Bir Bakış (XVIII. Yüzyılının Ortalarından XIX. Yüzyılın Başlarına Kadar). *Geçmişten Günümüze Tarih Araştırmaları* (ss. 47-67). Ankara, Gazi Kitabevi.
- Köse, O. (2004). Osmanlı-Amerikan İlişkilerinde Bir Kriz: Hacı David Vapur Kumpanyası Boykotu (1911). *Belleten*, 68 (252), 461-482.
- Özdemir, M. M. (2018). Denizcilikte Yelkenliden Buharlılara Geçiş Dönemindeki Tereddütler ve Tartışmalar. *Tarih ve Günce*, 1(3), 111-124.
- Özdemir, Ş. (2006). Osmanlı Denizciliğinde Gemi Kazaları ve Dalışlar. *OTAM*, 19, 365-380.
- Sarıyıldız, G. (2003). Mısır'da Kurulan Mecidiye Vapur Kumpanyası ve Faaliyetleri. *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, 9, 17-36.
- Tatlısuluoğlu, A. (2008). Çanakkale Boğazı Deniz Kazaları ve Çevreye Olan Etkileri. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Tekinsoy, Y. E. (2021). İkinci Meşrutiyet Dönemi'nde İttihatçıların Millî Bir Vapur İşletmesi Kurmaya Yönelik Teşebbüsü: İttihâd Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmâniyesi. *Karadeniz Araştırmaları*, XVIII (71), 627-651.
- Tızlak, F. (1991). İngiltere'nin Fırat Nehrinde Vapur İşletme Girişimi Hakkında Yeni Bilgiler (1834-1836). *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 6(1), 293-301.
- Uygun, S. (2016). Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914). *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 20, 137-172.
- Yıldız, Ö. (2012). *II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Zorlu, T. (2006). Osmanlı İstanbul'unda Deniz Teknolojisi (XVIII-XIX. Yüzyıllar). *Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, 6, 344-353.

Ekler

Ek 1- BOA, DH.MTV., 41/11. Hacı David Kumpanyası vapurlarından Teksas'ın İzmir Körfezi'nde mayına çarparak batmasıyla ilgili yapılan tahkikata dair belge.

