

BÜYÜK GÜÇLERİN MÜCADELESİNDE AKDENİZ: REFAH ŞİLEPİ ÖRNEĞİ

Evren KÜÇÜK*

ÖZET

Türkiye, II. Dünya Savaşı'nın en şiddetli yıllarında, İngiltere'den sipariş ettiği 4 destroyer ve 4 denizaltıyı almak için askeri personelinin oluştuğu bir kafilayı Refah Şilepi'yle Port Said'e göndermişti. 23 Haziran 1941'de yola çıkan Refah Şilepi, Mersin açıklarında kimliği belirsiz bir denizaltı tarafından torpillenerek batırılmıştı. Refah Şilepi'nde 168 kişi hayatını kaybetmiş ve 32 kişi kurtulabilmişti. Refah Şilepi Olayı, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde sert tartışmalara neden olmuş ve olayda ihmali olan kişilerin yargılanmaları istenmişti. Olayda ihmali olduğu düşünülen kişilerden, Milli Müdafaa Vekili ve Münakalat Vekili sert eleştirilere maruz kalmıştı. Her iki vekil olayın sonuçlanmasını beklemeden istifa etmişti. Olayda sorumlu tutulan diğer kişilerin de mahkeme kararıyla beraatları sağlanmıştı. Refah Şilepi Olayı'nda hayatlarını kaybeden kişiler, aradan on yıl geçtikten sonra, 27 Haziran 1951 tarihinde, şehit kabul edilmişti. Hayatlarını kaybedenler için 23 Haziran 1972'de Refah Şehitleri Anıtı açılmıştı. Bu çalışmadaki amaç büyük güçlerin Akdeniz'deki mücadelesinde Türkiye'nin yerini ve buna örnek olarak Refah Şilepi'nin batırılması olayını (Türk ve İngiliz arşiv belgelerine dayanarak) aydınlatmaktır. Ayrıca Refah'ın batırılmasından sonra Almanya ve İngiltere'nin birbirlerini suçlamaları ve birbirlerine karşı yürüttükleri propagandaya değinilecektir.

Anahtar Kelimeler: Akdeniz, Denizaltı, İngiltere, Mersin, Refah Şilepi.

ABSTRACT

Turkey sent delegation consisting of military personal to Port Said by Refah Freighter during the most violent years of Second World War in order to take four destroyers and four submarines on the previous order from England. 168 people lost their lives and 32 people had been able to save in June 23, 1941 in sunk Refah Freighter that was torpedoed by unidentified submarine in Mersin. The case of Refah Freighter led to fierce debates in Grand National Assembly of Turkey and had requested the prosecution of persons who neglect in this event. As the names considered as negligence in the incident, Chairman of the National Defense and Deputy of Transportation were subjected to harsh criticism. Both

* Kastamonu Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü, Kastamonu. kucukevren@gmail.com

deputies had resigned before waiting for the conclusion of the event. Other persons who also were held responsible for the incident were acquitted by a court decision. People who lost their lives in the Refah Freighter event was considered as martyrs after the lapse of ten years, on June 27, 1951. On June 23, 1972 was opened Refah Martyrs Monument for those who lost their lives. The aim of this work is to illuminate the place of Turkey in the struggle of the great powers in the Mediterranean and (based on Turkish and British archive documents) for example the sunk of Refah Freighter. In addition, there will be referred to the propaganda war which Germany and England used against each other after the sinking of the Refah.

Keywords: Mediterranean, Submarine, England, Mersin, Refah Freighter

Türkiye II. Dünya Savaşı yıllarında bir yandan İngiltere-Fransa ile "*Karşılıklı Yardım Antlaşması*" (19 Ekim 1939) imzalarken öte yandan Almanya ile de "*Dostluk ve Saldırmazlık Pakti*"na 18 Haziran 1941 tarihinde girmişti. Sovyetler Birliği ise 25 Mart 1941 tarihinde Türk Hükümetine başvurarak 1925 tarihli "*Tarafsızlık ve Saldırmazlık Pakti*"nın geçerli olduğunu söylemişti. 1941 yılı Avrupası'nın siyasi haritasında Türkiye, tümüyle Mihver veya Mihver yanlısı devletlerle sarılmıştı ve savaşa müdahil olmamak için elinden gelen tüm gayreti göstermişti. Türkiye için I. Dünya Savaşı tecrübesi unutulmamıştı ve mecbur olmadıkça ve savunma gereği belirlenmedikçe çeşitli ittifaklara girmenin ne gibi zararlar getirdiğini iyice kavramıştı. Fakat Türkiye'nin bütün çabalarına rağmen gerek Mihver gerekse Müttefik Devletler, Türkiye'yi savaş ortamına çekmek için savaşın başından sonuna kadar büyük çaba göstermişti. (Deringil 2009:1) Türkiye, II. Dünya Savaşı boyunca izlemiş olduğu tarafsızlık politikasına rağmen savaşın etkilerinden kurtulamamıştı.

II. Dünya Savaşı öncesinde olduğu gibi 1941 yılında da İtalya'nın Akdeniz'deki faaliyetleri ve yabancı bandıralı gemilere saldırıları güvenlik problemlerinin artmasına yol açmıştı. 1941 yılında savaş tüm şiddetiyle devam ederken Akdeniz'de deniz haydutluğu da artmıştı. Savaş öncesinde meçhul denizaltıların saldırılarının artması ve ekonomik çıkarları da olumsuz etkilemesi üzerine mevcut statükonun korunması için Nyon'da bir konferans yapılması kararlaştırılmıştı. Söz konusu konferansa katılan devletlerden biri de Türkiye olmuş ve "konferans diplomasisi" metoduyla çözüm bulunmaya çalışılmıştı. 14 Eylül 1937'de Nyon Antlaşması ile Akdeniz'de ticaret gemilerine, denizaltıların ve 17 Eylül 1937'de de Cenevre Antlaşması ek bir antlaşma olarak deniz üstü gemilerin ve uçakların saldırılarına karşı alınacak önlemler kararlaştırılmıştı (Dilek 2012:1523-25). Fakat tüm büyük güçlerin katılmaması konferansın etkinliğini azaltmıştı. Revizyonist devletlerin Akdeniz ve Karadeniz'deki faaliyetleri, Türkiye'yi de yakından ilgilendirmişti. Çünkü denizaltıların saldırıları ve mayınlı tuzakları, tarafsız bir ülke olan Türk gemilerini de olumsuz bir şekilde etkilemişti.

Nitekim Türkiye, II. Dünya Savaşı'na girmemesine rağmen 1941 yılında, Türk bandıralı Refah Şilepi'ni Akdeniz'de kaybetmişti. Bu olay Türk basınında hemen yer almamış, üç gün sonra Anadolu Ajansı vasıtasıyla kamuoyuna duyurulmuştu. Türk yetkililer, gerek iç politikada gerekse dış politikada temkinli davranmaya büyük özen göstermişti. Ele alacağımız Refah Şilepi, terminoloji bakımından farklılık arz etmektedir. Kaynaklarda Refah için, şilep, vapur, gemi, yük gemisi vb. terimler kullanılmıştır. Metinde şilep terimine yer verilmiştir çünkü söz konusu gemiyi, şilep ifadesi karşılamaktadır. Fakat tırnak içindeki alıntılar olduğu gibi aktarılmıştır. İkinci Dünya Savaşı yıllarında batırılan Türk gemileriyle ilgili kapsamlı bir çalışma yapılmamıştır. Yapılan çalışmalar ise özellikle gazetelerden yararlanılmış ve Türk kaynaklarına göre yazılmıştır. Söz konusu çalışma ise The National Archives ve Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi belgelerine göre değerlendirilmeye çalışılacaktır.

Refah Şilepi'nin Hazırlıkları

II. Dünya Savaşı'nın başlamasından kısa bir süre önce Türkiye, ordusunu güçlendirmek amacıyla İngiltere'den bazı taleplerde bulunmuş ve 1930'da yapılmış olan karşılıklı yardımlaşma sözleşmesi gereğince 4 denizaltı, 4 muhrip, 12 çıkarma gemisi ve 4 uçak filosu sipariş etmişti. İngiltere, kritik bir dönemde, Türkiye'ye haber göndererek 'Burak Reis', 'Murat Reis', 'Oruç Reis', ve 'Uluç Reis' adları verilen denizaltılar ve 4 uçak filosunu almak üzere gerekli mürettebatın gönderilmesini istemişti. Dışişleri Bakanlığı'nın durumu Başbakanlık katına bildirmesi üzerine söz konusu görev Milli Müdafaa ve Münakalat (Ulaştırma) Bakanlıklarına havale edilmişti. Şilepin hazırlığı için de Milli Müdafaa Vekâleti, Deniz Askeri Nakliyat Genel Komutanlığını görevlendirmiş ve askeri kafilenin Mısır'a götürülmesi için Ulaştırma Vekâletinden bir gemi kiralanarak hazırlanmasını istemişti. Refah Şilepi dikkat çekmeyeceği düşüncesiyle bu görev için seçilmişti (Ünal, 2006: 55-56, Arslan, 2001: 82). Çünkü bu dönemde Akdeniz âdete bir güç gösteri merkeziydi. Özellikle Mihver ve Müttefik Devletlerin denizaltıları, Akdeniz'de yoğun faaliyet içinde olup birbirlerinin gemilerini batırmaktaydı. Nyon Anlaşması'ndaki maddelere göre, Adriyatik Denizi ve Tirenayen hariç Akdeniz'in kontrolü İngiliz ve Fransız donanmalarına bırakılmıştı (Dilek 2012:1526). Fakat 1939 yılında söz konusu anılaşmanın feshedilmesiyle Akdeniz'de sular tekrar ısınmış bu da beraberinde "deniz haydutluğu"nu tekrar gündeme getirmişti. Mihver ve Müttefik donanmalarına ait bazı denizaltıların kimliklerini gizleyip yabancı bandıralı gemilere saldırmaları Akdeniz'deki güvensizliği 1941 yılında zirveye taşımıştı.

İngiltere'ye gidecek heyet için oluşturulan komisyon, Türk donanması denizcilerinin sicillerine bakarak saptamıştı. Bu görev için 21 deniz subayı, 63 denizci erbaş, 68 denizci er, 20 Kara Harp Okulu öğrencisi ile 28 kişilik mürettebat olarak toplam 200 kişi seçilmişti. Fakat şilepte 201 kişi bulunduğu ve bunlardan birinin de İngiliz subayı olduğu yönünde kazazedelerden alınmış bilgiler de mevcuttu (ZC, 4.7.1941: 31-32, Hürriyet, 1972:1, Türkmen, 199:105, Metel, 1995: 85). İngiltere'nin Ankara Büyükelçiliği, söz ko-

nusu seyahat için Türk personeline 14 Haziran'da vize vermişti. İngiltere'ye gidecek personelin seçmelerini yapan Denizaltı Filosu Makine Mühendisi Binbaşı Namık Taçkın: "*İngiltere'ye gidecek heyet seçilirken kalanların mevcut denizaltı kadrolarında bir aksaklık yaratmamalarını dikkate aldık. Bu esaslar dâhilinde Sadık Altıncan ile personel ayarlaması yaptık. Başlangıçta henüz Refah Şilepi ile gidileceği bilinmediği için kafiye kumandanı Yarbay Zeki Işın hariç hemen herkes 'Neden biz bu kafiye yokuz?' diye İngiltere'ye gidemeyecek olan askerlerin yakındıklarını söylemişti* [FO 371/30039 (R 6552/19/44), 24 Haziran 1941; Hürriyet 1972:6].

Refah Şilepi, II. Dünya Savaşı yıllarında ve hatta öncesinde de defalarca kiralanmıştı. Örneğin M. Kemal Atatürk zamanında Rusya'dan alınıp Odesa ve Sivastopol'a getirilmiş olan malzeme ve mühimmatın İstanbul'a sevki için 9,700 liraya kiralanmasına kararnameyle izin verilmişti (BCA 030.18.01.02/58.77.11). Refah, Benjamen ve Barzılay Vapurculuk Kumpanyası'na ait eski bir şilepti. R. Thomson and Sons firması tarafından 1901 yılında İngiltere Sunderland'da yapılmış, 1931 yılında Benjamen ve Barzılay Vapurculuk Kumpanyası'na satıldığı zaman S/S *Perseveranza* adını almıştı ve daha sonra Türkiye için satın alınan bu şilepe S/S *Refah* adı verilmişti. Sahipleri İstanbullu Musevi iki aileydi ve kayıtlarda isimleri Pertev Benjamen ve Adnan Barzılay olarak geçmekteydi. Boşken 2235 ton, doluyken 5912 tonluk olan Refah Şilepi, saatte 8,5 mil hız yapmakta ve telsizi 150 mil mesafeye kadar mesaj verebilmekteydi.¹

Refah Şilepi, 1931 yılından itibaren Türk karasularında faaliyete başlamıştı. II. Dünya Savaşı devam ederken, Barzılay-Benjamen kumpanyasına ait Türk bandıralı Refah Şilepi, 28 Ağustos 1940'ta Sömbeki Adası civarında iki İtalyan torpidosu muhafazasında Rodos limanına götürülmüş ve kısa bir süre sonra serbest bırakılmıştı. (BCA, 030.10/169.173.9) II. Dünya Savaşı sırasında Akdeniz'de İtalyan tehdidi, Türk dış politikasını etkileyen önemli etmenlerden biri olmuş ve İtalya'nın revizyonist politikasına karşı Türkiye, Akdeniz'de bir denge unsuru olarak İngiltere'ye yakınlaşmıştı.

Meçhul Denizaltı ve Refah'ın Batırılması

Refah'tan önce denizaltıları ve destroyerleri tecrübe etmek amacıyla, birinci grup olarak adlandırılan sekiz kişilik bir Türk kafiyesi Sümer Şilepi'yle (Yarbay Rifat Özdeş kumandanlığında, Binbaşı Kazım Meriç, Önyüzbaşı Mazlum Özar, Yüzbaşı Melih Doğu, Yüzbaşı Kemal Özak, Yüzbaşı Hüsnü Heper, Yüzbaşı Niyazi Serdaroğlu, Üsteğmen Necmi Birol) Mısır-Nijerya-Sudan-İrlanda rotasıyla İngiltere'ye gönderilmişti (FO 371/30039 (R 6552/19/44), 16 Haziran 1941; Akbaş 2014:5) .

İkinci kafiye için İstanbul'daki Deniz Nakliyat Komisyonu tarafından tahsis edilen Refah Şilepi, 16 Haziran 1941 tarihinde İstanbul'dan demir alarak 21 Haziran'da Mersin'e varmıştı. Refah kafiyesi, yapılan sefer planına

¹ Refah Şilepi, 102 metre 20 santim boyunda, 7,8 metre genişliğindeydi. Beheri 3 ton kaldırma gücünde olan 9 adet bomba tipi vinci vardı. Gerektiğinde 5.7 cm'lik silah monte edilebiliyordu. En çok 10.5'lik topları taşımaya uygundu. Şilepin genişliği ve mil hızı kaynaklarda farklı verilmektedir. Geniş bilgi için Bkz. (Türkmen 1999:104, Akbaş 2009: 93).

göre 25 Haziran 1941 tarihinde Mısır'da olacaklardı ve burada kendilerini bekleyecek olan Quenn Mary transatlantiğinin koruması altında İngiltere'ye gideceklerdi. Bunun için de aralıksız olarak yolculuğun sürdürülmesi gerekiyordu. Refah Şilepi'nin, 22 Haziran'da Mersin'den demir alacak şekilde hareket etmesi gerekmekteydi; fakat şilepin o gün kalkmadığını, Milli Müdafaa Vekâleti ancak 23 Haziran'da öğrenmişti. Mersin'deki gecikmenin sebebi telefonla sorulduğunda bazı eksikliklerin tamamlanması nedeniyle geciktiği bildirilmişti (ZC 4.7.1941: 31, Ünal 2006: 56).

Kumpanya sahiplerine, şilepin Mısır'a giderek Milli Müdafaa Vekâleti'ne ait çeşitli malzemeleri Türkiye'ye getireceği söylenmişti. İzzet Dalgakıran'ın kaptanlığını yaptığı şilep, alelacele sefere hazırlanmış ve asıl amaç, kumpanyasından gizlendiği gibi kaptana da bildirilmediğinden, oldukça eksik bir şekilde demir almıştı. Yola çıkmadan önce kafiye, 20 Haziran 1941'de Ankara'ya giderek Deniz Kuvvetleri'ne ait muhtelif birliklerin yatakhanelerine yerleştirilmişlerdi. Aynı günün akşamı, Mersin'e doğru yola çıkmak üzere Toros Ekspresi'ne binmeleri emredilmişti (Ünal 2006: 56-57, Öndeş 2006:141-146).² Büyük bir gizlilik içinde yapılmaya çalışılan Refah şilepi hazırlıkları plansız bir şekilde yürütülmüştü. Çünkü ne İngiltere'ye gidecek personelin yollukları hazırlanmış ne de kalacak yer temin edilmişti. Tarafsız bir ülke olmaya çalışan Türkiye'de gerek Müttefik gerekse Mihver devletlerin casuslarının cirit attığı bir ortamda hazırlıklar alelacele ve plansız yapılmıştı.

Mersin'e gelen kafiye Refah Şilepini görünce büyük şaşkınlık yaşamıştı; çünkü Mersin Liman Başkanı Zihni Koçak'a gizli tutulması kaydıyla, şilepin 200 kişilik bir askeri kafiye olarak yabancı bir limana hareket edeceği bilgisi yeni verilmiş ve her hangi bir hazırlık yapılmamıştı. Ayrıca şilepin kapasitesi 28 kişilik idi ve iki filikası vardı. Şilepte can salları dahi yoktu. 23 Haziran 1941 pazartesi günü Mersin Limanı Başkanı Zihni Koçak, Ulaştırma Vekâleti'ne durumu bildiren şifreli bir telgraf göndermişti. Refah'la gidecek olan kafiye ise Deniz Harp Okulu ve Lisesi'ne yerleştirilmişlerdi. Bu telgraf üzerine Denizcilik Müsteşarı Amiral Mehmet Ali Ülgen tarafından Mersin Üs Komutanlığına gönderilen mesajda *"Refah Vapurunda personel için kâfi miktarda kamara bulunmadığından lüzumu olan battaniye ve sair ihtiyaç malzemesi, geçici olarak Deniz Harp Okulu ve Lisesi Komutanlığı'nda temin ve talep vukuunda Refah Vapuruna teslim edilecektir"* direktifini vermişti. Bu mesaj üzerine Deniz Harp Okulu ve Komutanlığı'ndan zimmet makbuzu karşılığında kafilenin battaniye gibi ihtiyaçları karşılanmaya çalışılmıştı (Öndeş 2006: 146-149; Akbaş 2009: 94). İngiltere'ye gidecek personel ve

² Kafilenin Merkez Bankası'na giderek yolluklarını almaları gerekiyordu; fakat bankanın mesaisini tamamlayarak kapandığı bildirilmişti. Bunun üzerine gelen bir talimatla bankanın bir kapısı açılarak kafiye içeri alınmış ve subaylar bin lira, erbaşlara beş yüz lira olarak tahakkuk ettirilen yollukların küçük bir kısmı Amerikan doları olarak ödenmişti. Böylece 20 Haziran Cumartesi Toros Ekspresi, Ankara Garından hareketle Mersin'e hareket etmiştir. 21 Haziran 1941 Cumartesi günü Ekspres, Mersin'e varmıştı. Aynı gün Hava Yüzbaşı Reşat Ersel komutasındaki Kara Harp Okulu öğrencileri arasından seçilmiş yirmi öğrenci de Mersin'e gelmişti (Ünal 2006: 56-57, Öndeş 2006:141-146).

öğrenciler için nasıl Ankara’da bir hazırlık yapılmamışsa Mersin’de de benzer durum yaşanmış, kalacak yer olarak Mersin’deki Deniz Harp Okulu ayarlanmış ve gerekli malzemeler buradan temin edilmeye çalışılmıştı.

Öndeş’in iddia ettiğine göre katile komutanı Yarbay Zeki Işın ve Kaptan İzzet Dalgakıran, şilepin donanımının son derece yetersiz olduğunu, bu şartlarda yola çıkmanın bu kritik göreve giden askeri personeli büyük bir tehlikeye atmak olacağını Denizcilik Müsteşarı Amiral Mehmet Ali Ülgen’e defalarca söylemesine rağmen Ülgen’in cevabı “*Aldığınız emre uyun!*” olmuştu (Öndeş 2011: 114).

Şilep, önemli eksiklikleri olsa da kafilenin yola çıkması için hazır hale getirilmişti. Fakat bu sırada uluslararası arenada önemli değişiklikler meydana gelmekteydi. Sovyetler Birliği ile Türkiye arasında 25 Mart 1941’de “*Tarafsızlık ve Saldırmazlık Paktı*” yenilenmişti. Ardında 18 Haziran 1941 tarihinde “*Türk-Alman Saldırmazlık Antlaşması*” imzalanmıştı. Fakat bu antlaşma İngilizlerin pek de hoşuna giden bir durum değildi. Bu antlaşmadan sonra İngilizler her ne kadar “*bir anlık paniğe*” kapılmış olsa da sonunda gelişmenin kaçınılmazlığını kabullenmişlerdi (Ünal 2006: 57-58; Deringil 2009:149). İngiltere’nin tepkisi sınırlı olmuştu. Çünkü İngiltere, baskı yaparak Türkiye’nin Almanya’ya daha da yaklaşmasını istememişti. Güneyini güvence altına alan Almanya ise 22 Haziran 1941 tarihinde Sovyetler Birliği’ne saldırmıştı. Bu tarihten bir gün sonra 23 Haziran 1941’de Refah Şilepi, saat 17.30’da Mersin’den Port Said’e hareket etmişti. Almanların saldırısı Türkiye’yi olası bir ortak Alman-Sovyet saldırısından kurtarmıştı.

23 Haziran’da şilepin çeşitli noktalarına köprü üstüne, güverteye, ambar kapakları üstüne ve arka tarafa yayılmış olan katile için tehlikeli bir yolculuk başlamıştı. Refah Şilepi, 22.30 civarında bir patlamayla sarsılmış, bordosuna yediği torpille açılan gedikten içeri hızla su almaya başlamıştı. Bandırası belirsiz bir denizaltının attığı torpille ortasından ikiye bölünen şilepin mevcut iki filikasından biri, içinde uyuyanlarla birlikte havaya uçmuş, elektrik düzeneği bozulduğundan elektrikler kesilmiş ve şilepin telsizi kullanılmaz hale gelmişti. Güvertedeki patlamayla bazıları şehit düşmüş, bazıları ise kendilerini attıkları denizde köpek balıklarının kurbanı olmuştu (Hürriyet 1972: 6). Hayatta kalanlar mevcut tek filikanın başına hücum etmeleri üzerine Yüzbaşı Nevzat Erül; Muhittin Darga ve Kazım Okey’in de dirayetiyle tabancasını çekerek filika başındakileri düzene sokmuş ve böylece tek filikayla 28 kişinin hayatını kurtarmıştı. Muhittin Darga: “*Kurtulma ümidimizi kaybetmemiştik. Filikayı kaldıramadığımız için saat 02.00’ye kadar geminin yavaş yavaş batmasını bekledik. Filika su seviyesine gelir gelmez içine atladık. İngiliz, sandala atlayamamıştı. Sonradan boşluğunu öğrendik. Torpillendiğimiz sırada kurtuluruz ümidiyle denize atlayanlar da boşmuşlardı. Küreklerden direk yapıp battaniyeleri de yelken olarak kullandık. Kıbrıs’a gitmemiz 10 millik yakınlığı yüzünden daha elverişliydi fakat lodos bizi Türkiye kıyılarına doğru sürüklüyordu...*” sözleriyle faciayı anlatmıştı. Refah Şilepi, 4 saat kadar su üstünde kaldıktan sonra ikiye bölünerek batmıştı (ZC,4.7.1941:31). Refah şilepi personeli ve Kara Harp Okulu öğrencile-

ri 4 saat gibi uzun bir süre denizde kalmasına rağmen durumu yetkililere bildirememişti. Çünkü iletişim için gerekli teçhizatlar bozulmuştu bu da şilepin ne kadar eksikliklerle denize açıldığını göstermekteydi.

Şilepin mürettebatından Abdullah Şay, Kamil İnan ve Kadir Karaül ise yaptıkları bir sal üzerinde kurtulmayı beklerken, 25 Haziran sabahında bir ara Kadir Karaül, “*Bakın bakın geliyorlar, nihayet kurtuluyoruz, bizi kurtarmaya geliyorlar.*” Dedikten sonra kendini denize bırakmış ve dalgalar arasında kaybolmuştur. Saatler sonra bir motor Abdullah Şay ve Kamil İnan’ı alıp hayata döndürmüştü. Bu arada Doğan Şilepi de Hava öğrencisi Haydar Gürsan’ı ve Rahmi isimli bahriye erini kurtarmıştı (Öndeş 2006:202-204).

Refah Şilepi’nin batırılması olayı, kazazedelerinin Karataş’a çıkmasıyla yani 26-27 Haziran’dan itibaren haber olarak verilmeye başlanmıştı. Refah Şilepi Olayı, ilk duyurusu üç gün sansüre takıldıktan sonra ancak 26 Haziran 1941 tarihinde basında geniş yankı uyandırmış ve gazetelerin ilk sayfasından verilmişti.³ Anadolu Ajansı 26 (a.a): “*Haber aldığımızı göre, Mersin’den İskenderiye’ye hareket etmiş olan Türk bandıralı Refah Vapuru maalesef batmış ve içinde bulunan 185 yolcudan ve vapur tayfasından iki sandal içerisinde 50 kişi kadar Mersin’e çıkmıştır. Diğerlerinden daha bazısının da kurtarılacağı ümit edilmektedir. Vapurun bir torpille mi yoksa bir mayına çarparak mı battığı hakkında hükümetçe tahkikat yapılmaktadır*” açıklamasında bulunmuştu (Cumhuriyet 1941:1; Sabah 1990: 7). Böylece kamuoyu Anadolu Ajansıyla ilk haberi almıştı. Bu haberin tam doğru olmadığı yolcu ve kurtulanların sayılarının farklı olduğu 4 Temmuz 1941 tarihinde Milli Müdafaa Vekili Saffet Arıkan’ın açıklamasıyla netlik kazanmıştı.

Refah Olayı’ndan sonra Türkiye’deki Mihver ve Müttefiklerin propaganda savaşı iyice gün yüzüne çıkmıştı. Almanlar yaptıkları açıklamalarla İngiltere’nin söz konusu destroyer ve denizaltıları teslim etmemek için şilepi batırdığını iddia etmişti. İngilizler de Reuters haber ajansı ve BBC Türkçe yayını ile Almanları ve Mihver devletleri suçlamıştı. İngiltere’nin Ankara Büyükelçisi H. Knotchbull-Hugessen da Türk yetkililere olaydan ötürü taziyeye mesajını ileterek olayla bir ilgilerinin olmadığını dile getirmişti. Knotchbull-Hugessen’in de önerisiyle İngiltere’nin Akdeniz Kuvvetleri Komutanlığı bir açıklama yaparak söz konusu tarih ve saatte herhangi bir denizaltının veya uçaklarının o bölgede olmadığını söylemişti [FO, 371/30039 (R 6557/19/44), 26 Haziran 1941; FO 371/30040 (R 6756/19/44), 3 Temmuz 1941].

28 Haziran günü gazetelerde yeni bir tebliğ yayımlanmıştı Londra kaynaklı İngiliz tebliği: “*İngiltere’nin Ankara’daki Büyükelçisi, Hariciye Nezareti’nden aldığı talimat üzerine, Türk Refah Vapuru’nun Mihver devletleri tarafından haysiyetsizce torpillenmesindeki can kayıplarından dolayı, Türkiye’ye, İngiltere’nin büyük teessürlerini ve derin sempatisini bildirecektir*” şeklin-

³ Cumhuriyet, (27 Haziran 1941) “Bir Vapurumuz Akdeniz’de Batırıldı”, Son Posta, (27 Haziran 1941) “Müessif Bir Hadise, Türk Bandıralı Refah Vapuru Mersin’den İskenderiye’ye Giderken Battı”, Akşam, (27 Haziran 1941), “İskenderiye Yolunda Bir Vapurumuz Battı” Ulus, (27 Haziran 1941), Refah Vapuru Battı” manşetiyle duyurmaktaydı.

deydi (Cumhuriyet 28 Haziran 1941:1, Yeni Sabah 28 Haziran 1941:1). İngiliz tebliğine karşılık olarak Alman ve İtalyan makamları Berlin D.N.B aracılığıyla şu cevabı vermişti: “*Türk Refah Vapuru’nun Şarki Akdeniz’de batmış olduğu bildirilmiştir. Bu haberin yayınlanmasından biraz sonra İngilizler, hiçbir denizaltısının bu torpilleme ile ilgisinin bulunmadığını beyan etmişlerdir. Alman askeri makamları şu cihet üzerinde nazarı dikkati celp etmektedirler ki denizaltı harekâtının tanzimini bilen herkes için bu derece kısa zamanda harekâta bulunan denizaltılardan haber almanın imkânsız olduğu ma-lumdur. İngilizlerin bu garip ve fevkalade seri beyanatı, kendilerinin vicdan rahatsızlıklarını ispat etmektedir. Alman ve İtalyan makamlarının inceden inceye yaptıkları tetkikten sonra, Alman ve İtalyan harp filolarından bir ünitenin, Türk Refah Vapuru’nun kaybıyla herhangi bir alakası olabilmemesinin imkânsız bulunduğu beyan olunur*” (Cumhuriyet, 3 Temmuz 1941: 1). Almanlar, “propaganda savaş makinesiyle” yayımlamış oldukları haberlerle Türk-İngiliz İttifakını bozarak Türkiye’yi yanına çekmeye büyük gayret göstermekteydi. Nitekim Almanlar, 1941 yılında imzaladıkları Türk-Alman Dostluk Antlaşması ile Türkiye’yi İngiltere’den uzaklaştırdıkları havası vermekteydi. Refah Şilepi’nin batması üzerine İngiltere Ankara Büyükelçiliği derhal bir açıklamada bulunarak bu torpillemeyle ilgili Mihver Devletlerini suçlamış ve olaydan ötürü Türkiye’ye üzüntülerini bildirmişti. Fakat kısa bir süre içinde İngiltere Ankara Büyükelçiliği’nin böyle bir açıklamada bulunması Almanların da dikkatini çekmiş ve hemen İngiltere aleyhinde kullanmaya başlamıştı. Çünkü II. Dünya Savaşı koşullarında denizaltıların faaliyetlerinden hemen haberdar olmak zordu. Almanlar da bu durumu basında özellikle belirtip Refah Şilepi Olayı’yla ilgili olarak İngiltere’yi suçlamıştı.

Olaydan sonra İngiltere’de destroyerlerin ve denizaltıların teslim edilmesi konusu tartışılmaya başlanmıştı. Özellikle İngiltere’nin Ankara Büyükelçiliği söz konusu araçların teslim edilmesi gerektiğini vurgulamasına rağmen Deniz Kuvvetleri geciktirilmesi taraftarıydı. Hatta İngiliz siyasetçiler de olaya müdahil olmuş bazıları denizaltı ve destroyerlerin teslimini eleştirmişti. [FO 371/30040 (R 6756/19/44), 3-5 Temmuz 1941] Çünkü kısa bir süre önce Türk-Alman Dostluk Antlaşması imzalanmıştı bu da İngilizleri rahatsız etmekteydi. İngilizler, Türkiye’yi tamamen kaybetmemek için tepkilerini asgari düzeyde tutmuştu.

İmzalayıcı devletlerin 1939 yılında Nyon Antlaşması’ndan çekilmeleri, ardından savaşın başlaması ve Mihver devletlerin saldırıları, Akdeniz’in jeostratejik ve jeopolitik durumunu daha da hassaslaştırmıştı. Winston Churchill, 1941 yılında Türkiye’yi, savaşa sokma konusunda umudunu yitirmemiş olsa da bir asker kaynağı olarak görmüştü. Almanya ise Türkiye’yi önce kesin tarafsızlığa ardından da elde edilen başarılar sonucunda aşama aşama yanına çekme gayreti içinde olmuştu (Deringil 2009: 136-137).⁴

⁴ Türkiye’nin dış politikası ve izlediği denge politikası için bkz. (Millman 1995: 483-508). Türkiye’nin tarafsızlığını korumak için 1940 yılında izlediği politika için bkz. Deringil 1982: 30-52).

Refah Olayı'ndan sonra İngiliz yetkililer, batırılma olayının Akdeniz açıklarında Mısır yakınlarında olmasından dolayı bir şaşkınlık yaşamıştı. Yetkililerin ilk korkusu muhtemel bir İngiliz denizaltısının Türk şilepini batırmasıydı. Büyükelçi H. Knotchbull-Hugessen, Deniz Kuvvetleri ve istihbaratı ile yaptığı yazışmalar neticesinde herhangi bir İngiliz denizaltısı veya uçağının söz konusu olayla ilgisinin olmadığı öğrenmişti. Bu durumu Türk Dışişleri Genel Sekreteri'ne de iletmişti. [FO 371/30039 (R 6557/19/44), 26 Haziran 1941] İngiltere'nin Akdeniz Kuvvetleri Komutanlığı'ndan Deniz Kuvvetlerine gönderilen gizli ve önemli bir mesajda "*Beyrut'tan? gelen bir Fransız denizaltısı bu olayı gerçekleştirmiş olabilir*" [FO 371/30039 (R 6557/19/44), 27 Haziran 1941].⁵ Fakat Büyükelçi Knotchbull-Hugessen, bu gizli bilgiyi ne Türk yetkililerle ne de basınla paylaşmıştı. İngiliz yetkililerine göre Fransızların Refah'ı batırmış olma ihtimali oldukça güçlüydü.

Yabancı basında da Refah'ın batırılması olayı yer almıştı örneğin The Times gazetesine göre bir denizaltı tarafından atılan iki torpidoyla Refah Şilepi batırılmıştı. Söz konusu gazeteye göre resmi olmayan bir rapora göre aynı tarihte Karadeniz'de Bartın açıklarında bir başka Türk şilepi de mayına çarparak batmış ve mürettebatı kurtarılmıştı (The Times 3 Temmuz 1941:3).

Refah Olayı'ndan sonra şilepin hangi devlet tarafından batırıldığı tartışması yaşanmış fakat herhangi bir sonuca ulaşılammış bunun yerine İngilizlerin, İtalyanların, Fransızların batırdığına dair iddialar ortaya atılmıştı. Nitekim kazazedelerden Haydar Gürsan ve İstanbul Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nda irtibat subayı Üst teğmen Kamran Evrenos da şilepin Fransızlar tarafından batırıldığını iddia etmişlerdi (Söylemez 2001: 24; Akbaş 2014: 102-103). Söz konusu olaydan bir yıl sonra Doğu Akdeniz'de Anaris adında bir Türk tanker gemisinin batırılması İtalya üzerindeki şüpheleri bir kez daha gündeme getirmişti. Denizaltının kimliğinin belirsiz olmasına rağmen olayın İtalya tarafından gerçekleştirildiği düşünülmüştü. 1942 yılında olduğu 1941 yılında da "gizemli bir patlama" sonucu batırılan Refah şilepinin de İtalyanlar tarafından batırıldığına inanılmıştı. Bu arada İtalyan basınında Türkiye aleyhinde haberlere yer verilmişti. (The Sunday Times, 19 Temmuz 1942:5) Refah Şilepi'nin, komutanlığını Yarbay Carrade Dal Pozzo'nun yaptığı İtalyan Ondina denizaltısı tarafından batırıldığı da iddia edilmektedir. II. Dünya Savaşı sırasında sadece Refah değil başka Türk deniz araçları da batırılmıştı örneğin Kaynakdere, Çankaya, Hüdaverdi, Dinç Motoru. Ayrıca Türk sularında Struma Vapurunun batırılması, Milas'ın bombalanması gibi olaylar da gerçekleşmişti (Akbaş 2014:99-101,105).

⁵ İngilizler olaydan sonra Türk yetkililerine şu tarihlerde (1941 yılında) teslim etmeyi planlamışlar: Destroyerler: Sultanhisar, 5 Temmuz, Demirhisar 10 Eylül, Moravent Ağustos'un sonu, Gayret Eylül'ün sonu; Denizaltılar: Oruç Reis Ağustos'un başı, Murat Reis Ağustos'un sonu, Burak Reis Eylül'ün başı, Uluç Ali Reis Eylül'ün sonu fakat 1942 yılında Oruç Reis ve Murat Reis, 1946 yılında da Burak Reis teslim edilebilmişti. [FO 371/30040 (R 6756/19/44), 5 Temmuz 1941]

Refah olayından sonra olayın hangi devlet tarafından gerçekleştirildiği şüphesi özellikle İtalya üzerine yoğunlaşmıştı. İtalya'nın Akdeniz'deki saldırgan politikası ve Türkiye aleyhindeki faaliyetleri söz konusu iddiaları güçlendirmişti.

İhmalin Bedeli: TBMM'de Refah Tartışmaları ve İstifalar

Refah olayından sonra Türkiye, Akdeniz'de herhangi bir "güç gösterisi"nde bulunmadığı gibi, yüksek rütbeli komutanların olay yerinde incelemelerde bulunması, silahlı kuvvetlerin alarına geçirilmesi, olağan dışı uçak hareketleri ve donanmanın denize açılması gibi tutumlar içine de girişmemişti. Çünkü güç gösterisi, istenen sonuçları sağlamak bakımından olumlu olabileceği gibi, bazı durumlarda aksi sonuçlar verip, gerginliği büsbütün arttırabilirdi bu da Türkiye'yi (Mihver veya Müttefiklerin yanında) savaşa çekebilirdi (Dağ 2009: 141).

Tek-parti dönemi boyunca, ender görülen tartışmalardan biri de Refah Şilepi Olayı'dır. Konuyla ilgili tartışmalar, yalnızca parti içinde kalmamış, yönetimin kendi içinde de tartışmalara ve sert eleştirilere neden olmuş ve sonunda hükümet içinde bir siyasi bunalıma yol açmıştı. Söz konusu tartışma, Ulaştırma ve Milli Müdafaa Vekillerinin istifasına neden olmuştu (Koçak 2009:126). Refah Şilepiyle ilgili ilk resmi açıklamayı 4 Temmuz 1941'de Milli Müdafaa Vekili Saffet Arıkan, TBMM'de yapmış ve böylelikle kamuoyu ancak 5 Temmuz 1941 tarihinden itibaren olaydan haberdar olmuştu. Arıkan mecliste olayı: "*Deniz subay erbaş ve erlerimiz, tayyare subay ve subay namzetlerimizi hamilen 23 Haziran 1941 Pazartesi günü saat 17.30'da Mersin'den Mısır'a müteveccihen, hareket eden Refah vapurunun, bilahare anlaşıldığına göre yine, aynı gün saat takriben, 22.30'da bir infilak neticesinde batmış olduğuna en büyük teessürle Yüksek Meclis'e arz etmekle acı çekmekteyim ve içim kan ağlıyor*" şeklinde dile getirmiştir (ZC 4.7.1941: 31; Cumhuriyet 5 Temmuz 1941:1,5). Arıkan, Refah'la ilgili açıklamada bulunduktan sonra olayla ilgili araştırmanın devam ettiğini belirtmişti. Böylece olay, ilk kez yetkili birinden öğrenilmiş bu da tartışmaları beraberinde getirmişti.

Milli Müdafaa Vekili Saffet Arıkan'dan sonra söz alan İçişleri Bakanı Hilmi Uran şu açıklamayı yapmıştı: "*Bizim bugünkü teessürümüz, bizim bugünkü elemimiz, yüz bu kadar Türk çocuğunun yersiz ve lüzumsuz şekilde bir ihmalin, bir kusurun, bir aldırılmazlığın kurbanı olup olmadığı endişesinden doğmaktadır. Bizim bu endişemize görüyoruz, hükümet bugün tatminkâr cevap verecek bir mevkiye değildir. Fakat yine görüyoruz ki, hükümet de aynı hassasiyetle parmağını bu feci olayın üzerine koymuş ve hadisenin soruşturmasına başlamıştır. Biz bu soruşturmayı istiyoruz ve onu süratle, şiddetle ve hadise en küçük taksiri olanları dahi meydana atacak şekilde isabetle yapılmasını istiyoruz*" (ZC 4.7.1941: 32). II. Dünya Savaşı ortamında bu sert sözler çok da alışıldık bir durum değildi. Öyle ki İzmir Milletvekili Refik Şevket İnce, durumla ilgili düşüncesini ifade ettikten sonra konuşmasını şöyle sürdürmüştü: "*Refik Saydam Bey, (Başbakan) bu fevkalade nezaketi olan bir hadise değil mi? Bundan sizin vicdanınız sızlamıyor mu? Bu hadise bütün bir milletin vicdanını sızlatacak bir hadisedir. Bundan vicdanı sızlamayacak olan*

ancak hayvandır!...” diye sözlerine devam etmişti (Barutçu 2001: 507). Mecliste özellikle hükümet eleştirilmiş ve bu olaydan sorumlu olan her kim varsa cezalandırılmaları istenmişti. Hükümetin bu olaydan sorumlu tutulmasının nedeni gerekli önlemlerin alınmamış olması ve bir ihmâl sonucu bu olayın meydana gelmiş olduğu milletvekillerin kanaatini oluşturmaktaydı. CHP Meclis Grubu’nda konuyla ilgili tartışmalardan sonra, Milli Müdafaa Vekili Saffet Arıkan için yapılan güven oylamasında, 209 güvenoyuna karşılık, 14 güvensizlik oyu kullanılmış ve Parti Müstakil Grubu da Milli Müdafaa Vekili için ittifakla güvenoyu vermişti. Yönetimin, eleştiriler karşısında gösterdiği sert tepki, bu tür sert eleştirilere alışkın olmadığını ve ayrıca eleştirilere karşı hoşgörüsünün de bulunmadığını göstermekteydi. Tartışmalar, 5 Ağustos’ta yapılan CHP Meclis Grubu toplantısında da devam etmişti (Koçak, 2009:127-128). Milli Müdafaa Vekili Saffet Arıkan, olay hakkında adli soruşturmanın askeri mahkeme (Örfi İdare Mahkemesi) tarafından yapıldığını ifade etmiş fakat bu açıklamaya rağmen meclisteki tartışmalar sona ermemiştir.

Milli Müdafaa Vekili Saffet Arıkan, 1 Temmuz 1941 tarihinde Başbakanlığa gönderdiği yazıda: Refah Şilepiyle “ *Vazife uğrunda maruz kaldıkları bu felaketten dolayı ölenlerin ailelerinin acılarını tahfif ve kurtulanların uğradıkları zayıflığı telafi için münasip bir miktar yardım yapılmasını*” talep etmişti (BCA, 030.10./140.5.15). Bunun üzerine çıkartılan kararnameyle ölenlerin varislerine 4.000 lira, kurtulanlardan da subaylara 800 lira, erbaş ve öğrencilere 400 lira ve erlere ise 100 lira verilmesi 4 Ağustos 1941 tarihinde Bakanlar Kurulu kararıyla onaylanmıştı (BCA, 030.18.01.02./95.65.20).

CHP Meclis Grubu’ndaki tartışmalardan üç-dört ay sonra Milli Müdafaa Vekili Saffet Arıkan ve Münakalat Vekili Cevdet Kerim İncedayı, soruşturmanın sonucunu beklemeden istifa etmişlerdi. Cumhuriyet Gazetesinin haberine göre iki vekil Refah Şilepi tahkikatını kolaylaştırmak için çekilmişlerdi. Bunun üzerine her iki istifa kabul edilerek yerlerine asker kökenli Milli Müdafaa Vekâleti’ne Manisa Mebusu Emekli Korgeneral Ali Rıza Artunkal ve Münakalat Vekâletine Samsun Mebusu Emekli Amiral Fahri Engin atanmıştı (Koçak, 2009: 128-129, Akşam, 13 Teşrinisani 1941:1).

Başbakanlıktan Meclis’e gelen bir tezkereden anlaşıldığına göre: Genelkurmay tarafından yapılan soruşturma sonunda kanun ve talimatlara uymazlıkla ve dikkatsizlikle ölüme sebep oldukları ve memurluk görevlerini savsaklayıp gevşek davrandıkları kanısıyla Milli Müdafaa Vekâleti Deniz Müsteşarı Tümamiral Mehmet Ali Ülgen, Münakalat Vekâleti Taşıma İşleri Komisyonu Başkanı İbrahim Kemal Baybura, İstanbul Deniz Yollama Müdürü Binbaşı Ziya Timuçin, İstanbul Bölge Liman Başkanı Refik Ayantur, İstanbul Liman Fen Kurulu Başkanı Hayri Onur, Refah Şilepinin sahipleri Adnan Barzılay ve Pertev Benjamen, Mersin Liman Başkanı Zihni Koçak haklarında son soruşturmanın açılmasına karar verilerek kamu davası açılmış; Eski Milli Müdafaa Vekili Saffet Arıkan ve Münakalat Vekili Cevdet Kerim İncedayı’nın yasama dokunulmazlıkları sebebiyle durumlarının incelenmeyecek yetkisizlik kararı verilmiş ve yasama dokunulmazlıkları hakkında

karar verilmek üzere dosya meclise gönderilmişti. Bunun üzerine Mecliste Recep Peker, Yusuf Kemal Tengirşenk, T. Fikret Sılay, Fuat Sirmen ve Münir Çağıl'dan oluşan bir komisyon seçilmişti (ZC 16.1.1942: 88-89; Komisyon Seçimi için bkz. ZC 2.2.1942: 217-237). Komisyon seçimi Refah Şilepi Olayı'nın tekrar tartışılmasına neden olmuş, beş kişilik komisyon hızlı bir çalışmayla birkaç gün sonra Meclis Başkanlığına raporunu sunmuştu.

Komisyon, raporunda şilepte yeterli sayıda kurtarma aracı olmadığı, mevcut kurtarma araçlarının da eksik olduğu ve şilepin sefer için incelendiğine ilişkin bir belge de bulunmadığını belirtmişti. Komisyon raporun sonuç kısmında şunlar denilmekteydi: *"Encümenimizin böyle iki sabık Vekil, mebus haklarında veya birinin hakkında tam bir mesuliyet veya âdemi mesuliyet kararına varması mümkün olamayacağından, hakikate vusul ise, ancak tahkikat ile mümkün olacağından, (...) eski Milli Müdafaa Vekili ile eski Münakalat Vekili haklarında Meclis tahkikatı açılması ekseriyetle kararlaştırılmıştır."* Fakat çoğunlukla kabul edilen komisyon raporuna, komisyon üyesi Fuat Sirmen ile Recep Peker muhalefet şerhi koymuş ve karara katılmamışlardı (Koçak 2009:131-132; ZC 2.2.1942: 217-237). Görüşmeler ve tartışmalar sonunda TBMM, eski vekiller hakkında soruşturma açılmasını gerek görmemiş ve yapılan oylamada eski vekil olan mebusların yasama dokunulmazlıklarının kaldırılmamasına karar verilmişti. Olaydan sorumlu tutulan vekiller sadece bakanlık görevlerinden istifa etmiş fakat milletvekilliklerinden istifa etmemişti.

23 Haziran 1941 tarihinde meydana gelen Refah Şilepi Olayı'na, 29 Nisan 1943'de Ankara Ağır Ceza Mahkemesi bakmaya başlamıştı. Sanıklar; Milli Müdafaa Vekâleti Deniz Müsteşarı Tümamiral Mehmet Ali Ülgen, Münakalat Vekâleti Taşıma işleri Komisyonu Başkanı İbrahim Kemal Baybura, İstanbul Deniz Yollama Müdürü Binbaşı Ziya Timuçin, İstanbul Bölge Liman Başkanı Refik Ayantur, İstanbul Liman Fen Kurulu Başkanı Hayri Onur, Refah Şilepinin sahipleri Adnan Barzılay ve Pertev Benjamin ve Mersin Liman Başkanı Zihni Koçak idi. Olayın meydana geldiği günden bir yıl sekiz ay sonra yargılama 13 Aralık 1944'te sonuçlanmış karar tefhimi duruşmasıyla ancak beş oturum süren dava iddianamenin temelini Genelkurmay Başkanlığı'nın tahkikat raporu oluşturmuştu. Hazırlık tahkikatına göre olayda yasa ve talimatlara riayetsizlik, dikkatsizlik, vazifede ihmâl ve ihtimamsızlıkla ölüme sebebiyet verilmişti. Bu nedenle sanıkların cezalandırılmaları gerektiği belirtilmişti. Bu iddianameyle başlayan davada sanıkların tümü isnat edilen yasa ve talimatlara riayetsizlik vesaireyi birbirini suçlayarak kendilerinin suçsuz olduklarını iddia etmişti (Kurdakul 1992:375-376).

Sonunda Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak'ın emekliye ayrılmasından bir gün sonra mahkeme kararını vermişti. Mahkemenin kararına göre; *"Vapur harici bir infilak neticesi batmış, bu infilakın vukuu ve husulünde adı geçenlerin bir alaka ve münasebeti bulunmamış olmasına ve her ne kadar batan şilepte mevcuda yetecek kadar tahliye vasıtasının bulunmadığı anlaşılmakta ise de bu keyfiyet ölüm tehlikesini doğuran bir sebep teşkil etmemesine binaen sanıkların bu maddeyle (T.C.K. 455) cezalandırılmalarına kanun*

imkân bulunmadığı gibi bunların ve gerekse diğer sanıkların Refah Şilepinin bu işe tahsisinde, kiralanmasında, hazırlanmasında ve sefere çıkarılmasında uhdelere düşen vazifeleri ifa hususunda kasde makrun bir ihmâl, lakaydi veya herhangi bir suç teşkil edecek başka bir fiil ve hareketleri tespit edilememiş, her birini izahatlı kararda belirtilecek durumları da ceza kanununun ne 230.uncu ve ne de sair maddeleri şumulüne giren bir vasıf arz etmediğine mahkemece vicdani kanaat getirilmiştir” (Kurdakul 1992:376).

Mareşal Fevzi Çakmak da mahkemenin kararına, “CHP kodamanlarının himayelerinden sıyrıp layık oldukları cezaya çarptırılmamıştır” diyerek mahkemenin vermiş olduğu kararın adil olmadığını belirtmiştir (Akbaş 2009: 97). Refah Olayı sırasında Fransa’da Türkiye’yi Büyükelçi olarak temsil eden Behiç Erkin de söz konusu durumu “ihmalden ileri” geldiğini belirtmektedir (Erkin 2010:607). Mahkeme kararına göre kimse suçlu bulunmamış ve sanık olarak yargılanan kişilerin de beraatlarına karar verilmişti. Böylece Refah Şilepi Olayı’ndan sorumlu tutulan kişilerin mahkeme kararıyla suçsuz olduklarına kanaat getirilmişti.

Refah Faciasına neden olan 4 adet Reis sınıfı denizaltı gemisinden Oruç Reis ve Murat Reis denizaltıları 1942 yılında İskenderun’da Türkiye’ye teslim edilmişti. Diğer ikisi yani Burak Reis ve Uluç Ali Reis denizaltılarına İngiliz Hükümetince el konulmuş, II. Dünya Savaşı’na P 614 ismiyle katılan Burak Reis denizaltısı savaş sonunda 1945 yılında Türkiye’ye teslim edilmiş, P 615 ismiyle savaşa katılan Uluç Ali Reis denizaltısı ise Alman denizaltısı U-123 tarafından batırılmıştı (Akbaş 2009: 98). II. Dünya Savaşı’nda gerçekleşen duruma benzer bir durum da I. Dünya Savaşı’nda meydana gelmişti. Savaş öncesinde Osmanlı Devleti, İngiltere’ye iki savaş gemisi Sultan Osman Zırhlısı ve Reşadiye Dretnotu’nu büyük maddi sıkıntılar içinde ve toplanan yardım paraları ile sipariş etmişti fakat İngiltere söz konusu iki savaş gemisine el koyarak teslim etmemişti (Fromkin 2009: 54-58). Benzer olay bu kez Türkiye Cumhuriyeti ile yaşanmış fakat Osmanlı’da olduğu gibi ciddi bir kamuoyu öfkesi (bu kez İngiltere müttefik olduğu için) gerçekleşmemişti.

Refah Şilepi Olayı, hükümet ile CHP Meclis Grubu ve TBMM arasında şiddetli tartışmalara neden olmuştu. Olay, CHP Meclis Grubu’ndaki tartışmaların ve çatışmaların sınırını ve ölçüsünü de göstermekteydi. Ölçüyü kaçıranlar ya da sınırı aşanlar, parti ve meclis dışında kalmaktaydılar ve bu durum diğer milletvekillerine de örnek teşkil etmekteydi (Koçak 2009: 133-134). Hükümete yönelik eleştiriler, Genelkurmay’ın siyasi ağırlığını koyması ile birleşince, olaydan sorumlu görülen ve şiddetli eleştirilere maruz kalan Milli Müdafaa Vekili, Münakalat Vekili ve olaydan sorumlu tutulan kişilerin beraatlarına karar verilmişti.

Refah Şehitleri İçin Çıkarılan 27 Haziran 1951 Tarihli Kanun

Refah Şilepi Olayı’nda hayatlarını kaybedenler aradan on yıl geçtikten sonra 27 Haziran 1951 tarihinde Demokrat Parti iktidarının ikinci yılında 5795 Sayılı Kanunla (Refah Vapurunda Ölen Askeri Şahısların Şehit, Dul ve Yetimlerin de Şehit, Dul ve Yetim Sayılması Hakkında Kanun) şehit kabul edilmiş-

lerdi. Kanun, Resmi Gazetede şu şekilde geçmekteydi: “23.6.1941 tarihinde batan Refah Vapurunda ölen askerî şahıslar şehit, dul ve yetimleri de şehit dul ve yetimi sayılırlar ve haklarında bu tarihten itibaren şehit dul ve yetimi hükümleri uygulanır.” 3 Temmuz 1951 tarihinde yayınlanarak yürürlüğe girmiş fakat şehit sayılmaları için nasıl on yıl beklenmişse maaş bağlanması da 1960’lı yılların ortalarını bulmuştu (Resmi Gazete 3 Temmuz 1951:1553, ZC 27.06.1951: 387-388).

Hava Müsteşarlığı, 1941 yılında Başbakanlığa yazdığı yazıda Refah Şilepi şehitlerinin yetimlerine de maaş bağlanmasını talep etmişti. Fakat Maliye Vekâleti, bu durumun daha sonra meydana gelecek olan olaylara örnek teşkil edeceği gerekçesiyle kabul etmemiş ve durumun görüşülmesi için konuyu Bakanlar Kuruluna havale etmişti (BCA 030.10/140.6.5). Bakanlar Kurulunda, Maliye Vekâleti, haklı bulunmuş ve daha sonra meydana gelecek olaylara örnek teşkil etmemesi için Hava Müsteşarlığının talebine olumlu yanıt vermemişti. Bu durum 1950’li yıllara kadar bu şekilde devam etmişti.

Refah Şehitleri Anıtı’nın 23 Haziran 1972’de Açılışı

13 Ekim 1941 tarihinde Milli Müdafaa Vekili Saffet Arıkan, Başvekâlete yazmış olduğu yazıda Refah Şilepinde şehit olanlar için Mersin Asri Mezarlığı’nda ayrı bir yer tahsis edildiğini, buraya başka kimsenin gömülmemesini ve ayrılan yerin şehitlik olarak kabul edilmesini istemişti. Başvekâlet makamı da bu durumu kabul etmiş ve derhal İçişleri Bakanlığı’na gerekli emri vermişti. Başvekâlete yazılan yazıda; Refah şilepinde şehit olan “denizcilerin cesetleri Mersin Asri Mezarlığında muayyen bir mahalde defnedilmiş” olduğu belirtilmişti (BCA 030.10./193.325.12).⁶ Dahası bu mezarların yerlerinin ayrılması ve “buraya başka kimselerin defnedilmemesi lüzumu mahalli belediye reisliği nezdinde yapılan teşebbüslerle” halledildiği belirtilmekteydi. Şehitlerin ruhunu “taziz için bu denizcilerin ziyağlarından mütevellit ızdırabı ifade edecek şekilde, bir kabir yapılarak buranın şehitlik ittihaz edilmek üzere ayrılan kısma, başkalarının defnedilmemesi hususunda” gereğinin yapılması gayesiyle emir verilmişti (BCA 030.10./193.325.12).

Refah Şilepi Olayı, Mersin için şu açıdan önemliydi: II. Dünya Savaşı sırasında Türkiye’nin dünyaya açılan tek deniz koridoru Mersin- Kıbrıs- Mısır koridoru idi. Hitler, Ege adalarını işgal etmiş ve Ege Türkiye için adeta kapalı bir hale gelmişti. Dolayısıyla bu Türkiye’nin güney geçit koridoru hem güvenli hem de geçilebilir idi. Bu nedenle Mersin Limanı ve Mersin, II. Dünya Savaşı boyunca Türkiye’nin dünyaya açılan deniz kapısı olmuştu (Sözener, 2008: 24). Refah Şilepi için de en uygun liman Mersin Limanı olduğundan buradan demir almıştı.

Refah Şehitlerini anma ve şehitler için dikilecek temel atma merasimi 27 Kasım 1971’de Mersin’de yapılmıştı. Merasime Deniz Kuvvetleri Komutanı Celal Eyiceoğlu, Mersin Valisi, Belediye Başkanı ve Mersin halkı katılmıştı.

⁶ İsmail Yağcı’nın belirttiğine göre Mersin asri mezarlığında Refah Şehitliği bulunmamaktadır (<http://www.turkiyegazetesi.com/makaledetay.aspx?ID=451701>: 2012).

Eyiceoğlu, Refah Anıtı'nın yaptırılmasının nedenini şöyle anlatmıştı: *"Bir süre önce Japon Deniz Kuvvetleri Komutanın konuğu olarak Japonya'ya yaptığım gezide 18 Eylül 1890 tarihinde bir tayfuna tutularak Oşima Körfezinde batmış olan Ertuğrul Okul gemimizde şehit düşmüş olan personel adına dikilmiş abideyi ziyaret etmiş ve huzurlarında huşu ile eğilmiştim. Bu ziyaret bana bu abidenin bir eşinin Mersin'de Refah Şehitlerimiz için dikilmesi fikrini ilham etti. Bu şekilde dünyamızın birbirinden binlerce mil ötesindeki Türk Deniz Şehitlerinin ruhları kucaklaşacaklardı."* 1971'de Refah Şehitleri Anıtı için atılan temel, 1972'de tamamlanmış ve 23 Haziran 1972'de görkemli bir törenle anıt açılmıştı (Deniz Kuvvetleri 1972: 115-116). Böylece Japonya'daki (Oşima Adasında) Ertuğrul anıtına kardeş bir anıt olan Refah Şehitleri Anıtı Mersin'de yapılmıştı.

SONUÇ

Akdeniz'de Türk bandıralı Refah Şilepi, 23 Haziran 1941 tarihinde torpillerle batırılmış 168 kişi hayatını kaybederken sadece 32 kişi kurtulabilmişti. Söz konusu olaydan sonra Türkiye, durumu kabullenerek herhangi bir tarafı suçlamak yerine "yatıştırma (Apaisement) politikası"na benzer bir uygulamayı tercih etmişti. Türkiye bir taraftan pasif politika uygularken diğer taraftan herhangi bir güç gösterisine de girişmemişti. II. Dünya Savaşı'nın şiddetli bir şekilde devam ettiği ve her iki tarafın (Mihver ve Müttefik) Türkiye'yi savaşa sokma amacı gütmeleri Türkiye'nin temkinli bir politika izlemesine yol açmıştı. 22 Haziran'da Almanların, Sovyetlere saldırması Türkiye'nin "Polonya Sendromu"ndan bir nebze de olsa kurtulmasını sağlamıştı.

Türkiye, II. Dünya Savaşı boyunca tarafsız kalmak ve işgale uğramamak için büyük çaba harcamış fakat altı yıl süren savaş, Türkiye'yi dolaylı da olsa etkilemişti. Bu etkilerden biri de Refah Şilepi Olayı'dır. Çünkü gerek Mihver gerekse de Müttefik Devletler, Türkiye'yi savaş ortamına çekmek için hem tehditlerde hem de vaatlerde bulunmuş fakat Türkiye, savaş ortamında tarafsız kalmaya büyük özen göstermişti. Uluslararası hukuka aykırı olmasına rağmen savaş boyunca çok sayıda Türk bandıralı gemi batırılmış fakat Türkiye, Refah Şilepi Olayı'nda olduğu gibi durumu protesto etmekle yetinmiş ve kamuoyunun tepkisini asgari düzeyde tutmaya çalışmıştı. Türkiye'nin Refah Şilepi Olayı'nda sert tepki vermemesinin nedenlerinden biri de İkinci Dünya Savaşı boyunca izlemiş olduğu denge politikasıdır. Denge politikasının da gereği olarak her hangi bir tarafla karşı karşıya gelmemeye büyük özen göstermişti. Refah Şilepi, İkinci Dünya Savaşı sırasında Türkiye'nin ne ilk ne de son batırılan gemisi olmuş, savaş sırasında gerek Müttefik gerekse Mihver devletler Türkiye'yi savaşa çekme gayreti devam etmişti.

1941 yılında meydana gelen olayda hayatlarını kaybedenler ancak 1951 yılında şehit olarak kabul edilmişti. Refah Olayı'na neden olan 4 adet Reis sınıfı denizaltı gemisinden ikisi 1942 yılında İskenderun'da Türkiye'ye teslim edilmişti. Fakat Burak Reis ve Uluç Ali Reis denizaltı gemilerine İngiliz Hükümetince el konulmuş savaştan sonra 1946'te sadece Burak Reis teslim edilmiş Uluç Ali Reis ise savaş sırasında Almanlar tarafından batırıl-

mıştı. İngiltere, 1941'de Türkiye'ye vereceğini vaat ettiği denizaltı gemilerini maalesef taahhüt ettiği tarihte teslim etmemişti. İngilizler, denizaltıları 1941'de vermeyi taahhüt etmelerine rağmen 1942'de sadece ikisini teslim etmişti. Bu durum akıllarda soru işaretine neden olduğu gibi Almanların propagandasına da maruz kalmıştı. Benzer bir durum I. Dünya Savaşı sırasında da yaşanmış ve İngiltere, Osmanlı Devleti'nin sipariş ettiği iki savaş gemisini teslim etmemişti.

TBMM tarafından Refah Şilepi ile ilgili açılan soruşturma, 18 Aralık 1941 tarihinde sonuçlanmış ve istifa etmiş olan bakanlar suçsuz görülmüş daha sonra ikinci dereceden sorumlu kişiler için açılan dava da beraatla sonuçlanmıştı. Refah Şilepi Olayı, Hükümet ve Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak arasında kırılma noktalarından birini teşkil etmişti. Fevzi Çakmak'ın görevinden ayrılmasından hemen sonra Refah Şilepi Olayı ile ilgili mahkemenin sonuçlanması dikkat çekiciydi.

Refah Şilepi'nin hangi devlet tarafından batırıldığı günümüze kadar tespit edilemediği gibi herhangi bir devlet de olayı üstlenmemiştir. Türk belgelerinde olayı aydınlatacak bir belgeye ulaşılamamış fakat İngiltere'nin Deniz Kuvvetleri ile yapmış olduğu yazışmalarda olayın Fransızlar tarafından gerçekleştirilmiş olabileceği ifade edilmektedir. Refah Şilepi'nin Fransa veya İtalya'nın denizaltısı tarafından batırıldığı iddia edilmesine rağmen hangi devletin yaptığı kesinlik arz etmediği gibi bahsi geçen devletler de söz konusu durumu gerçekleştirmediklerini belirtmişlerdir.

KAYNAKÇA

A) Arşivler

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)

BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02.Yer Numarası: 58.77.11, 10 Ekim 1935.

BCA, 030.10./193.325.12, 15 Ekim 1941.

BCA, 030.10.0.0./140.5.15, 1 Temmuz 1941.

BCA, 030.10.0.0./140.6.5, 23 Kasım 1942.

BCA, 030.10/ 169.173.9, 12 Eylül 1940.

BCA, 030.18.01.02./95.65.20, 4 Ağustos 1941.

BCA, 030.10/140.5.25, 15 Eylül 1942.

The National Archives (NA)

FO, 371/30040

FO, 371/30039

B) Telif Eserler

AKBAŞ, Rahmi (2014). *İkinci Dünya Savaşı'nda Batırılan Bir Türk Gemisi Refah Şilepi*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yay.

---- (2009). "Bir Hüzün Kaynağı Refah Faciası", *Türk Yurdu*, 29/262: 93-98.

Akşam, 13 Teşrinisani 1941

Akşam, 27 Haziran 1941

ARSLAN, Esat (2001). "Refah Faciasının 60'ıncı Yıl Dönümünde Kara Harp Okulu 1941 Yılı Mezunu On Altı Şehidimiz", *Silahlı Kuvvetler Dergisi*, 370: 80-86.

- BARUTÇU, Faik Ahmet (2001). *Siyasi Hatıralar, Milli Mücadeleden Demokrasiye*, Cilt:1, Ankara: 21.Yüzyıl Yay.
- Cumhuriyet*, 27 Haziran 1941
- Cumhuriyet*, 28 Haziran 1941
- Cumhuriyet*, 3 Temmuz 1941
- Cumhuriyet*, 5 Temmuz 1941
- DAĞ, Ahmet Emin (2009). *Uluslararası İlişkiler ve Diplomasi Sözlüğü*, Ağaç Kitabevi Yay., İstanbul.
- Deniz Kuvvetleri Dergisi* (1972). "Refah Şehitleri Anıtının Temeli Atıldı", (Merkez Dairesi), 78/ 476:115-117.
- Deniz Mecmuası* (1941). Fevkalade Nüshası, 362, İstanbul: Deniz Matbaası.
- DERİNGİL, Selim (2009). *Denge Oyunu, İkinci Dünya Savaşı'nda Türkiye'nin Dış Politikası*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yay.
- (Jan., 1982), "The Preservation of Turkey's Neutrality During the Second World War: 1940", *Middle Eastern Studies*, V. 18, No. 1: 30-52.
- DİLEK, Mehmet Sait, (2012). "Akdeniz'de Yaşanan Güvenlik Sorunu ve Büyük Güçlerin Politikası (1936-1939)", *Turkish Studies*, C. 7, S.4: 1519-1540.
- ERKİN, Behiç (2010), *Hatırat*, haz. Ali Birinci, TTK Yay., Ankara.
- Hürriyet*, 1 Temmuz 1972.
- Hürriyet*, 29 Haziran 1972.
- FROMKIN, David (2009). *A Peace to End All Peace: The Fall of the Ottoman Empire and the Creation of the Modern Middle East*, New York, Henry Holt and Company.
- KOÇAK, Cemil (2009). *Türkiye'de Milli Şef Dönemi (1938-1945)*, Cilt:2, İstanbul: İletişim Yay.
- KURDAKUL, Necdet (Haziran 1992). "Refah Gemisi Faciası", *Tarih ve Toplum*, 102: 373-376.
- METEL, Raşit (Mart 1995). "Refah Şilepini Fransız Denizaltı Gemisi Değil, İtalyan Denizaltı Gemisi Batırdı", *Deniz Kuvvetleri Dergisi* 562: 85-88.
- MILLMAN, Brock (Jul., 1995), "Turkish Foreign and Strategic Policy 1934-42", *Middle Eastern Studies*, V. 31, No. 3: 483-508.
- ÖNDEŞ, Osman (Haziran-Temmuz 2011) "Bizi Ölüme Gönderiyorsunuz", *Atlas Tarih* 7: 112-117.
- (2006). *Refah'ı Kim Batırdı?*, İstanbul: Denizler Kitabevi.
- Resmi Gazete*, 3 Temmuz 1951, Sayı: 7850.
- Sabah*, 23 Nisan 1990.
- Son Posta*, 27 Haziran 1941.
- SÖYLEMEZ, Haşim (10 Mart 2001). "Refah'ı Kim Batırdı", *Aksiyon* 327.
- SÖZENER, İsmail (2008). *Mersin'de Askeri Deniz Okulları*, Yüksek lisans tezi. Mersin: Mersin Üniversitesi.
- TBMM Zabıt Ceridesi* (ZC) (4.7.1941). Devre: VI, Cilt:20, İçtima:2, İnikat: 73.
- (27.06.1951). D: IX, C:8, İç:1, İ: 95.
- (4.7.1941). D: VI, C:20, İç:2, İ: 73.
- (16.1.1942). D: VI, C:23, İç:3, İ: 27.

Evren Küçük

----- (2.2.1942). D: VI, C:23, İçt:3, İ: 34.

The Sunday Times, 19 Temmuz 1942.

The Times, 3 Temmuz 1941.

TÜRKMEN, Zekeriya (1999). "Türk Basınında Çıkan Haberlere Göre, İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye Cumhuriyeti'ni Savaş Ortamına Çekme Gayretleri", *Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri II*, (Sunulmayan Bildiriler), İkinci Dünya Harbi ve Türkiye, Ankara: Genelkurmay Basım Evi.

Ulus, 27 Haziran 1941.

ÜNAL, Ertan (Haziran 2006). "Refah Faciası", *Popüler Tarih*, 2006/70: 54-64.

Yeni Sabah, 28 Haziran 1941.

EKLER

EK-1



EK-2



EK- 3 Refah Şehitleri İçin Mersin Asri Mezarlığında Ayrı Bir Yer Tahsis Edilmesi 7

T. C. M. M. V. Başbakanlık Cumhurbaşkanlığı Arşivi
Ankara 14.10.1941
Öz: 17

İlişigi

Refah vapurunda şehit olan denizcilerin cenazeleri Mersin asri mezarlığında ayrı bir yerde tahsis edilmiş ve bu mezarların yerlerinin ayarlanması ve buraya başka kimselerin defnedilmemesi lüzumu mahalli Belediye Meclisi'nde yapılan teğebbüslerle bu cihet zimmetlik temin edilmiştir.

Şehitlerimizin ruhlarına taziyet için bu denizcilerin ziyaretlerinden mütevellit izdiruba ifade edecek şekilde bir kabir yapılarak buranın şehitlik ittihazı olmak üzere ayrılan kısma başkalarının defnedilmemesi hususunda icap edenlere emir buyurulmasını arz ve istihvan ederim.

H.V. A.Ü. S.
E. L. V.
S. Arkan

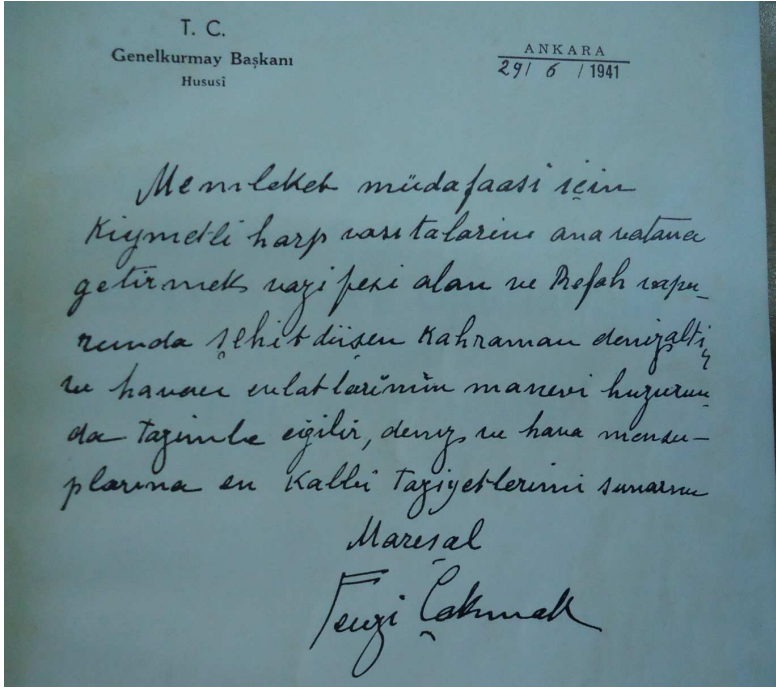
14.10.1941

030 10 19332512

BAS KALİ T. C. Başbakanlık Cumhurbaşkanlığı Arşivi
Tarih: 14.10.1941
Hurdada: 2

7 (BCA, 030.10/193.325.12)

EK-4 Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak'ın Taziye Mesajı⁸



EK-5 Refah Şilepi⁹



⁸ (Deniz Mecmuası, 1941)

⁹ http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/personel/egitimmerkezleri/denizalti/turkce/DDTS_RefahF_F_13.htm

Büyük Güçlerin Mücadelesinde Akdeniz: Refah Şilepi Örneği

EK- 6 Refah Şilepi'nden Kurtulan bir grup asker¹⁰



EK- 7 Refah Şehitleri Anıtı Açılışında Hatıra Madalyonu Beratı¹¹



¹⁰ (Deniz Mecmuası, 1941)

¹¹ (Popüler Tarih: 2006)

EK- 8 Refah Şehitleri Anıtı Açılışında Hatıra Madalyonu 23 Haziran 1972¹²



EK- 9 Refah Şilepinden Kurtulanlardan Bazıları (Adana, Karataş)¹³



EK- 10 Refah Şehitleri Anıtı, Mersin¹⁴



¹² (Popüler Tarih:2006).

¹³ (Deniz Mecmuası, 1941)

¹⁴ Fotoğraf: Evren Küçük

Büyük Güçlerin Mücadelesinde Akdeniz: Refah Şilepi Örneği

EK- 11 Refah'ın bir Fransız denizaltısı tarafından batırılmış olabileceğine dair İngiltere Akdeniz komutanlığından gelen gizli mesaj. ¹⁵

(128472) W148360 0584 3/40 5,000 pads 10ASL10 51-6386

INDEXED
MESSAGE.

Handwritten: **IN**
RECEIVED: —
DATE 27.6.41.
TIME 2036.

SECRET.

From C. in C. Mediterranean.

Naval Cypher D by W/T.

Addressed Admiralty repeated C.S.15.

IMPORTANT.

116. Your 0132/27th. ⁴
(a) Confirmed B.
(b) Only information other than that in your 1634/26th is that one boat with 3 (?) Turkish Naval Officers 23 Naval ratings and 2 ships crews landed Maratash 2030/24th.

There is possibility that this might have been French Submarine operating from (?Beirut).

1839/27.

Advance copy sent Ops. O.D. O.I.C.

⁴ re Turkish REFAH.

1st Lord.
1st S.L.
4th S.L.
5th S.L.
V. C. N. S.
A. C. N. S. (7)
A. C. N. S. (7) (2)
Naval Sec.
N.A. 1st S.L.
Capt. Pim, Admiralty House.
Ops. (4)
O.D. (5)
D.N.I. (4)
D.T.D. (1)
O.I.C.
D. of P. (3)
Cdr. Holbrook.
D.S.D. 9.
D.A/S. 7.
I.F. (3)
V.D. Admiral Herman Hodge.
D.P.D.
D.S.D. (2)
M. (2)
D.N.A.D.
M. 36.
M. 34.
F.O.

PA.

¹⁵ FO, 371/30039 (R 6557/19/44), 27 Haziran 1941.