

TARİHİ GELİŞİM İÇİNDE KOCAELİ LİMAN BAŞKANLIĞI

Ülkelerin jeopolitik değeri, denizlere ve okyanuslara bağlantısı ve bu deniz alanlarına olan egemenliği ile ilişkilidir. Osmanlı Devleti de denizlere ve okyanuslara olan egemenliği ile değer kazanmış ve bu sayede “Cihan Devleti” olmuştur. Osmanlı Beyliği İzmit’in fethinden sonra Karamürsel’e oradan Hereke’ye yerleşmiş daha sonra Gelibolu üzerinden Balkanlar’a açılmış oradan da deniz ve okyanuslara açılarak bu coğrafyadaki en büyük Deniz İmparatorluğu’nu kurmuştur. Bu nedenle İzmit Körfezi: -Batı Türklerinin Bin Yıllık Tarihinde jeopolitik ve jeostratejik bir önem taşımaktadır.

İzmit Körfezi’ne ait strateji Kurtuluş Savaşı’nda ve savaştan sonra da devam ettirilmiştir. Milli Kuvvetlerimiz’in ilk kurtardığı şehirler İzmit -28 Haziran 1921- ve Karamürsel -4 Temmuz 1921- olmuştur. Büyük Taarruz’da, Başkumandan Gazi Mustafa Kemal Paşa “Ordular İlk Hedefiniz Akdeniz” derken ikinci hedef Boğazları içermektedir. Nitekim hemen sonra İzmir’den İzmit’e gelen I. Ordu ile Hereke’de konuşlanan III. Kolordu “Boğazlar Yönünde Harekat” için yığılmakta idi. Bilindiği gibi Lozan Barış Antlaşması’ndan sonra İstanbul, Hereke’deki III. Kolordu tarafından teslim alınmıştır

Osmanlı Beyliği İzmit’i (Nikomedia) 1324 yılında fethetti. Akçakoca komutasındaki Osmanlı Birlikleri İzmit’in ardından yürüyüşlerini devam ettirerek aynı yıl Pronektus’u (Karamürsel’i) fethetti. Ancak Bizans’ın etkin bir savunma yapması üzerine Bursa’ya ilerleyişi devam edemedi Beyliğin bir “Deniz Gücü’ne ” ihtiyacı vardı. Orhan Bey (1326-1362) en yakın batı komşusu olan Karesi Beyliği’nden denizci yardımı istedi. Karesi Bey, Mürsel Alp’i 24 tekne ve yeterli sayıda gemiadamı ile birlikte İzmit’e gönderdi. Orhan Bey Mürsel Alp’e Prenektus’u üs olarak verdi. Sonradan kendi adını alacak olan bu kente yerleşen Mürsel Alp burada Osmanlı’nın ilk Deniz Gücü’nü kurdu ve Körfez’in doğu kıyılarının sorumluluğunu yüklenerek Emirül Sevahil (Sahillerin Emiri) ünvanı ile 1328 yılına kadar Osmanlı Beyliği’ne hizmet etti. Karamürsel Bey’den sonra Emirül Sevahil görevine Emir Ali getirildi. İzmit’in fethi ile birlikte buradan Hereke’ye kaçan Bizans askerlerinin etkinliğini yok etmenin gereğini anlayan Orhan Bey, Hereke’nin fethi için Emirali Bey’i görevlendirmişti. Karamürsel’den yükleme-bindirmesi yapılan Osmanlı kuvvetleri Hereke’ye gelerek şimdiki şehir iskelesinin doğu tarafında Ambarlı Dere’nin denize döküldüğü yerden şehre çıkış yaparak Hereke’yi fethettiler(1330). Karamürsel Gelibolu’nun Emirül Sevahil -veya Kaptanı Derya- makamı olduğu 1363 yılına kadar 37 yıl Osmanlı Beyliği’nin en önemli bir deniz üssü olmuştur. Osmanlı Beyliği Marmara’nın batısına ve hatta Çanakkale’ye seferler düzenlerken Karamürsel’den tertiplenecektir. Ancak Osmanlı’nın deniz gücünün Gelibolu’ya taşınmasından sonra da Karamürsel, İzmit Körfezi’nin denizcilik işlevlerinde en sorumlu bir makam olacaktır. Osmanlı Beyliği İzmit önlerini (kıyılarını)kendisine bir üs yapıp burada tersane kurmayı da yine bu yıllarda başlamıştır.

İzmit Körfezi ile ilgili gerçek ve kalıcı ilk düzenleme 1453 yılında İstanbul’un fethinin ardından yapılmıştır. İstanbul’un Fethi ile birlikte, Kaptanı Deryalık makamı Gelibolu’dan İstanbul’a taşınmış ve şimdiki Kuzey Deniz Saha K. lığı’nın bulunduğu yerde Kaptanı Deryalık makamı teşkil olunmuştur. Bu bağlamda kurulan “Tersaneyi Amire” İstanbul bölgesindeki tüm denizcilik işlevlerini yüklenmiştir. Böylece, “İzmit Tersanesi ve İzmit Sevahil Emirliği” olarak Tersaneyi Amire’ye yani Kaptanı Deryalık makamına bağlanmıştı. İzmit Tersanesi’nin gelişmesi için en büyük yatırım Padişah III. Selim dönemi Kaptanı Deryalarından ve 11 yıl bu makamda kalan Hüseyin Paşa (1792-1803) zamanında yapılmıştır. Osmanlı’nın yıkılışına kadar devam eden Tersaneyi Amire makamı aynı zamanda İstanbul’un deniz yolu ile çevre kentlere bağlantısını da

kurmuştur. Bu bağlamda olarak İzmit Körfezi-İstanbul arasındaki deniz ulaşımı için yelkenli tekneler görevlendirilmiştir. Bunun yanında Körfez'in karşılıklı iki kıyısı arasındaki deniz ulaşımı: Karamürsel Bey'in Venedik teknelerini örnek alarak yaptırdığı ve kendi adını verdiği yarım güverteli tek direkli 20 m civarındaki "Karamürsel Tekneleri" ve daha alçak gövdeli ve sadece kürekle giden "Pazar Kayıkları" ile yapıyordu. Bu usul buharla işleyen ve tekneleri saçtan imal edilmiş gemilerin ortaya çıkmasına kadar -Ondokuzuncu Yüzyıla kadar-devam ettirilmiştir.

Robert Fulkon'un 1807'de geliştirdiği buharlı gemiler olayı 1928 yılında Osmanlı Denizciliğinde de yer aldı. Ancak yaygınlaşmadı. Bu nedenle İstanbul ile İzmit, Gemlik, Erdek, Gelibolu ve Tekirdağ iskeleleri arasındaki deniz ulaşımı buharla işleyen Rus gemilerine verilmiştir. İstanbul'dan İzmit Körfezi yönünde sefer yapan vapurlar Karamürsel, İzmit ve Derince iskelelerine uğramakta idiler. Bu iskelelerdeki sorumlu memurlar İzmit Sevahil Bey'ine yani İzmit Liman Başkanı'na bağlı idiler. Ancak Osmanlı Devleti iskelelerin bulunduğu kentlerde yolcuların bilet almaları, yüklerini göndermelerinin temini için bir de "Acentelik" tesis etmişti. Acenteler İstanbul'daki Tersaneyi Amire tarafından görevlendirilmekte ve bu makama karşı sorumlu idiler. Elbette ki acenteler kazançlarını Tersaneyi Amire'ye veriyorlardı. Esasen Anadolu'dan gelen buğday, ipek, canlı hayvan ve benzeri maddelerin İstanbul'a nakli ve/veya İstanbul'dan gelenlerin Anadolu'ya nakliyatında İzmit limanı tarih boyunca önemini korumuştur. Anadolu'dan İzmit'e gelen yük kervanları yüklerini depoları kıyılarda bulunan tüccarlara teslim ediyorlardı. Tüccarlar depoların hemen önündeki tahta iskelelerden teknelere yükleyip İstanbul'a gönderiyor ve/veya İstanbul'dan gelen yükleri kıyıdaki depolarına alıp daha sonra Anadolu kervanlarına teslim ediyorlardı. İstanbul –yani Tersaneyi Amire- zaman zaman bu ticaretle ilgili vergi rüsumu (tarifeleri) yayınlıyor bunun uygulamasında da İzmit Liman Reisliğini görevlendiriyordu

Osmanlı İmparatorluğu'nda denizcilikte çağdaş anlamda ilk büyük atılım 1909 yılında İttihat ve Terakki Cemiyeti tarafından yapıldı. 1909 yılında kurulan Donanma cemiyeti Osmanlı'dan ayrılan şehirlerin bile katıldığı çok geniş bir teşkilat oldu. Bu arada Deniz Gücü'nde yapılacak yeni atılımlar için danışman olarak İngiltere'den getirilen Tümamiral Douglas Gamble Osmanlı denizciliğini yeniden organize etti. Bahriye Nezareti'ne bağlı olarak teşkil olunan 6 Merkez Liman Reisliği (şimdiki adıyla Bölge Müdürlüğü) Ticari Denizciliğimizin bölgesel otoriteleri oldular. Merkez Liman Reisliklerinin bulunduğu yerde teşkil edilmiş olan Deniz Komodorlukları da yine Bahriye Nezareti'ne bağlı idiler.

Bu tarihlerde İzmit Körfezi'nde bulunan Darıca, İzmit ve Karamürsel Liman Reislikleri de İstanbul Merkez Liman Reisliğine yani Bölge Müdürlüğü'ne bağlı idiler. Ancak İzmit Liman Reisliği diğer Darıca ve Karamürsel Liman Reisliğinden protokolce önde idi. Çünkü İzmit, tersane ve liman başkanı ile birlikte bir "Deniz Üssü-Üssü Bahri" durumunda idi ve başında bir paşa vardı. Douglas Gamble tarafından hazırlanan bu uygulama yaklaşık 100 yıl yani Türkiye Cumhuriyeti Döneminde de devam etti. 2011 yılında bu uygulama yani Bölge Müdürlükleri kaldırılmış yerine Liman Başkanlıkları I. Sınıf, II. Sınıf Başkanlık olarak teşkilatlandırılmıştır. Bu düzenleme ile birlikte Kocaeli Liman Başkanlığı I. Sınıf Liman Başkanlığı olmuştur. Bilindiği gibi I. Dünya Savaşı'ndan sonra 30 Ekim 1918'de imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşması Osmanlı Devleti'nin de sonu olmuştur. İtilaf Devletleri tüm denizciliğimize bu arada limanlarımıza da el koymakla beraber limanlarımızın büyük bir kısmı İtilaf Devletleri'ne teslim olmayı kabul etmemiştir. Kurtuluş Savaşımızın askeri personel ve askeri malzeme yönünden desteklenmesi bu limanlar kanalıyla yapılmıştır. Bu limanlardan birisi de İzmit Limanıdır. Şimdiki Merkez Bankası'nın bulunduğu yerde bulunan İzmit Deniz Üs K.lığı (İzmit Üssü Bahri) binasında görev yapan İzmit Liman Reisliği de Milli Mücadeleyi desteklemiştir. Kurtuluş Savaşı'nda İstanbul'dan Batı Cephesine gönderilen askeri personel ve lojistik malzemenin %21'i İzmit Körfezi'ndeki Karamürsel, İzmit ve Tavşancıl iskelelerinden yapılmıştır.

TBMM tarafından bölgede konuşlanmış olan “Mürettep Kolordu” başlısı birlikler Yunan ve İngiliz kuvvetlerine rahat vermiyordu. Yunan kuvvetleri nihayet 28 Haziran 1921’de İzmit ve bölgesini Yalova istikametinde terk etmeye başladılar. Yunan birlikleri 04 Temmuz’da Karamürsel’i terk edeceklerdir-. Bunun üzerine Ankara Hükümeti 01 Temmuz 1921 tarihi itibari ile İzmit Bahriye Komutanlığı’nı teşkil etti. Kumandanlığına ve aynı zamanda İzmit Liman Başkanlığı’na Deniz Yarbay Celal (Köprücü Celal) Bey’i tayin etti. Cumhuriyet Tarihimizde İzmit’in ilk Liman Başkanı Celal Köprücü’dür. İzmit, kurtuluşunun hemen ardından şehrin ileri gelenlerinin –seçimle- oluşturduğu “Geçici Hükümet” ile idare edildi. Osmanlı Meclisi Mebusan’ında, Portakal Hafız Mutasarrıf (Vali) görevine atandı. Büyük Zafer’in kazanılmasından sonra TBMM İzmit’e vali olarak Vehbi (Demirel) Bey’i atamıştır. Cumhuriyet Dönemi’nin ilk İzmit valisi olan Vehbi Bey’in yaptığı ilk işlerden birisi 28 Ocak 1923’te toplanan İl Meclisi’nde şehrin adının fatihi olan Akça Koca adına izafeten Kocaeli olarak değiştirilmesi olmuştur.

Lozan Barış Antlaşması görüşmeleri 20 Kasım 1922’de başlamış, 24 Temmuz 1923’te imzalanmış ve 23 Ağustos 1923’te yürürlüğe girmiştir. Lozan Görüşmelerinin Ocak-Nisan 1923 tarihleri arasında kesintiye uğramasının nedenlerinden birisi de Kabotaj Hakkıdır. TBMM Başkanı Gazi Mustafa Kemal Paşa’nın 17 Şubat-5 Mart 1923 tarihleri arasında İzmir’de topladığı I. İktisat Kongresi’nde en çok üzerinde durulan konulardan birisi de yine Kabotaj olmuştur. İzmir İktisat Kongresi’ne Kocaeli vilayetinden de bir heyet gönderilmiştir. Bu heyet içinde 9 Ziraat, 7 Ticaret, 3 Sanayi ve 2 Banka temsilcisi bulunmaktadır. Kocaeli temsilcilerinin kongreye sundukları rapor toplam olarak 30 maddeden oluşmaktadır. Demir ve karayollarının geliştirilmesi, vergilerin yeniden düzenlenmesi, banka kredilerinin daha kolay ve çabuk verilmesi ile ticaret yapanların yeniden örgütlenmesi gibi konuları içeren raporun 11. Maddesi konumuzu yakından ilgilendirmektedir. Bu maddeye göre: İzmit Limanı’nın Anadolu’nun gerçek kapısı olduğu, bu nedenle limanın geliştirilmesi ve civarındaki antrepoların (açık depoların) yaptırılması veya artırılması istenmekte, Anadolu’ya gelen-giden mallar için Haydarpaşa limanının yerine Derince limanının düşünülmesinin gerektiği belirtilmektedir.

Bu tarihte İzmit Körfezi’nde yine Darıca ve Karamürsel liman başkanlıkları var idiyse de İzmit Liman Başkanlığı asıl sorumlu makam olup daha önce yerini belirttiğimiz İzmit Üssü Bahri binasında bulunmakta idi. Burada belirtelim ki yine Seyri Sefain İdaresi’ne ait vapurlar haftada iki kez İstanbul-Yalova-Karamürsel-Ereğli- Değirmendere-Kavaklı (Kazıklı)- İzmit hattında sefer yapmakta idiler. Bu seferlerin her biri iki gün sürmekte idi. İstanbul’dan sabah saatlerinde hareket ederek sefere çıkan bir vapur yukarıdaki iskelelere uğrak yapıp İzmit’e geldiğinde geceliyor ertesi sabahı hareket ederek gün yine aynı iskelelere uğrayarak İstanbul’a dönüyordu. Vapurların İstanbul’daki bekleme yeri Sirkeci rıhtımı idi. Diğer taraftan İzmit-Haydarpaşa arasındaki tren seferleri 1873 yılından beri devam ediyordu. Bu nedenle Marmara’nın kuzeyinde yani tren hattı üzerinde bulunan Darıca’ya İstanbul vapurları uğramıyordu. Bunun yerine Değirmendere-Derince, Karamürsel-Hereke ve Altınova-Darıca arasında özel kişilere ait küçük tekneler çalışıyordu. Esasen Körfez’de vapur çalıştırmak için özel girişim sahibi kişiler de olmuştur. Mesela I. Dünya Savaşı’ndan önce İstanbul’da Kadir Bey İzmit Körfezi’nde vapur işletmek için İzmit ve Karamürsel’deki sermaye sahiplerinin katkısı ile bir şirket kurmuştur. Şirketin sermayesi altın olarak Temmuz 1914’te Sanayi ve Maadin Bankasına yatırılmış ise de ertesi günlerde başlayan savaş nedeniyle hem şirket kurulamamış ve hem de bankaya konulan paralara devlet tarafından el konmuştur.

1926 tarihi itibari ile İzmit Körfezi’nde üç liman başkanlığı bulunmakta idi. Karamürsel, İzmit ve Darıca Liman Başkanlığı olarak bilinen bu kuruluşlar İstanbul Merkez (Bölge) Liman Başkanlığına bağlı olmakla beraber koordine yönünden yine İzmit Liman Başkanlığı tarafından yönetilmekte idiler. Bu limanlardan Karamürsel Limanı’nın sorumluluk alanı Altınova-Halıdere

arasında idi ve bilet satışları orada Seyri Sefain İdaresi'nce Acente olarak yetkilendirilmiş Mustafa Efendi tarafından yapılmakta idi. İzmit Limanı'nın sorumluluk alanı Gölcük-Yarımca arasında idi ve bilet satışları orada acente olarak yetkilendirilmiş Şerif Efendi tarafından yapılmakta idi. Darıca Limanı'nın sorumluluk alanı ise Hereke-Tuzla arasında idi ve bu limanda da bilet satışları orada acente olarak yetkilendirilmiş Mustafa Efendi tarafından yapılmıştır. Yine 1926 tarihi itibari ile İzmit Körfezi sınırları içinde çoğu yelkenli ve ağaç tekne olan 2875 gemi giriş-çıkış yapmıştı. Bu gemilerin toplam yükleme-boşaltması (elleçlemesi) 943.385 ton olmuştur. Bu miktarın %5'i Karamürsel ve %5'i de Darıca limanlarına aitti. Karamürsel ve Darıca'ya ait olan yükler genelde bölgede yetişen tarım ürünü ile Darıca'da bulunan çimento fabrikasına ait üretim olduğundan, gemiler genelde sadece yükleme yapmışlardır. Esasen Lozan Antlaşmasından hemen sonra Boğazlar askersizleştikten İzmit Körfezi, Hükümet tarafından "Askeri Yasak Bölge" olarak ilan edilmişti. Bu bağlamda olarak, Körfez'e giriş yapacak yabancı bayraklı ticaret gemileri Hükümetten izin almak durumunda kalmışlardır. Bunun yanında Dilburnu'na konulan ve Donanma Komutanlığı'na ait işaret istasyonu Körfez'in doğu kısmına girecek ticari gemileri etkin bir şekilde kontrol etmiştir. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nde bu konuda pek çok belge bulunmaktadır.

Her ne kadar 20 Temmuz 1936'da imzalanan Montreux (Montrö) Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye Boğazlar'da tekrar egemenliğine kavuşmuş ve bölgeye askeri birlikler yerleştirmiş ise de hemen ardından başlayan II. Dünya Savaşı, İzmit Körfezi'nin yine Askeri Yasak Bölge olarak kalmasını gerektirmiştir. Ama ne var ki Türkiye 1923-1936 yılları arasında denizcilik yönünden en büyük yatırım İzmit Körfezi'ne yapmış dolayısı ile Boğazlar'a yönelik olası bir tehdidi önleyebilecek bir güce ulaşmıştır. Bunun yanında, Donanmanın Gölcük'e konuşlanması, Yavuz kruvazörü'nün onarımı ile birlikte kurulan Gölcük Tersanesi'nin gelişmesi İzmit Kağıt Fabrikası'nın (SEKA) kuruluşu ile birlikte yapılan yeni iskeleler ve yine bu bağlamda Devlet Demir Yollarına ait olan Derince Limanı'nın iskele depo ve antrepo olarak gelişmesi İzmit Körfezi'nin denizcilik yükünü arttırmıştır. İzmit Liman Başkanlığı bu tarihlerde yine şimdiki Merkez Bankası'nın bulunduğu Marmara Üssü Bahri Komutanlığı binasında faaliyet göstermiştir. Esasen Marmara Üssü Bahri Komutanlığı 1930 yılından itibaren Gölcük'e taşındığından bina boşaltılmıştı. Binada sadece İzmit Liman Başkanlığı kalmıştı. Türkiye'nin ilk kağıt fabrikası olan SEKA (Selülöz Kağıt) Fabrikası'nın 1936 yılında faaliyete geçmesi ile Körfez'de ticari deniz trafiği yeni bir boyut kazanmıştır. 1937 tarihi itibari ile İzmit Körfezi'nde: Karamürsel, Değirmendere, Gölcük, Kavaklı, İzmit (üç adet: Vapur İskelesi, Demiryolları İskelesi ve Kağıt Fabrikası iskelesi) Derince, Hereke, Tavşancıl ve Darıca'da iskeleler vardır. Bunlardan Gölcük, İzmit, Hereke ve Darıca'daki iskeleler beton kazıklar üzerine yapılmış ahşap idiler. Diğerleri ise ahşap direkler üzerine yapılmış tamamıyla ahşap olan iskelelerdir. Büyük gemiler yükleme ve boşaltmalarını (yük elleçlemelerini) yine açığa demirledikten sonra üzerine gelen ağaç teknelerle-mavunalarla yapmaktadırlar. Körfez'de bu günkü anlamda rıhtımlar henüz mevcut değildir..

İzmit Liman Başkanlığı'nın en zor dönemi İkinci Dünya Savaşı (1939-1945) yılları olmuştur. Bölge bir Askeri Deniz Üssü idi ve Boğazlara gelebilecek bir saldırıya karşı donanma gemileri ile kıyılarda konuşlu "Kıyı Savunma Topçu Bataryaları" hazır bekletiliyordu. Bu arada 28 Kasım 1940 tarihi itibari ile İstanbul, Edirne, Kırklareli, Tekirdağ, Çanakkale'de ve bir ay süreyle Sıkı Yönetim ilan edilmiştir.- Sıkı Yönetim çeşitli tarihlerde yapılan uzatmalarla 1946 yılı sonuna kadar devam edecektir. Bu bağlamda Körfez'e giriş-çıkış yapan ve/veya iskelelerden yükleme-boşaltma yapan gemiler için verilen hizmet büyük dikkat gerektiriyor, İzmit Liman Başkanlığı bu görevi Donanma Komutanlığı ile koordine ederek yapmakta idi. Bunun yanında 7 Haziran 1939 tarihinde kabul edilen 3436 sayılı "Milli Müdafaa Mükellefiyeti Kanunu" ile Cumhuriyet Hükümeti ülke savunması için her türlü potansiyeli kullanabilme yetkisine sahip olmuştur.

Bakanlar Kurulunun 22 Mayıs 1943'te yayınladığı 1946 sayılı kararname ile Edremit (Akçay), Erdek ve İzmit limanlarındaki iskelelerin Milli Koruma Kanunu gereğince DDY ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğüne devredilmesine karar verilmiştir. Bu tarihlerde Hükümet, Trakya'da bir milyonu aşan 50 tümen civarındaki kuvvetlerinin lojistik desteğini denizden yaptığı taşımalarla sağlamakta idi. Bunun için de yukarıda isim ve bölgeleri belirtilen limanlara askeri maksatlar nedeniyle el koyuyordu. Ve elbette ki İzmit Liman Başkanlığı'nın da görev yükü daha da ağırlamış oluyordu.

İzmit Körfezi'nde tarih boyunca pek çok deniz kazaları olmuştur. Ancak bunlardan en acı ve unutulmaz olanı "Üsküdar Vapuru'nun Batışı" dır.1 Mart 1958 Cumartesi günü saat 12:00 sularında meydana gelendeniz kazasında çoğu öğrenci 500'e yakın yolcu boğularak hayatını kaybetmiştir.

Deniz Yolları İdaresi 7 Mart 1956 tarihi itibari ile İstanbul-İzmit arasındaki vapur seferlerini kaldırırken şehir hatlarına bağlı olarak "Körfez Vapur İşletmesi'ni" kurmuştur. Üsküdar vapuru bu işletmeye bağlı olarak Derince-İzmit-Kavaklı-Değirmendere ve Karamürsel iskeleleri arasında seferler yapıyordu. İşletmeye 72 numara ile kayıtlı olan vapur 1927 yılında Almanya'da inşa edilmiş 34 m boyunda olup tonilatosu 50 Grostondur (GRT). Tam yolcu kapasitesi 350 iken o gün 500 civarında yolcu almıştı. Ancak bu arada belirtelim ki o tarihlerde yolcu vapuru sayısı az idi. Ve bütün vapurlar sınırı aşan miktarda yolcu taşımakta idiler. 1 Mart 1958 günü öğlen vakti Batı'dan gelen fırtınanın kökü Gelibolu'ya yani Marmara Denizi'nin öbür kıyısına kadar uzanıyordu ve fırtınanın hızı saatte 70-80 km'yi buluyordu ve aslında İzmit Körfezi'nin en korktuğu fırtına bu idi. Ancak fırtına yarım saat önceden İzmit Liman Başkanlığı'na -Liman Başkanı Kenan ÖNER'e- bildirilmiştir. Karamürsel'den telefonla fırtınanın başladığını öğrenen PTT memurluğu ile yine Karamürsel'de bulunan Binbaşı İhsan METİNER, gelmekte olan fırtınayı İzmit Merkez K.lığına telefon ile bildirip Liman'a haber verilmesini istemişti. Kaptan Mehmet AŞÇI havayı açık denizde karşılamak için 7 dakika önce iskeleden ayrılmış, ama ne var ki 12.45'te yani hareketinden 20 dakika sonra fırtınaya yakalanmıştı. Önce köprü üstünün uçtuğu Üsküdar vapuru çok kısa bir sürede batmış, 500 civarındaki yolcular denize saçılmış ancak 43 kişi kurtarılabilmştir

Körfezdeki deniz trafiği 1961 yılında Yarımca'da Amerika Coltex firması tarafından kurulan İPRAŞ (İstanbul Petrol Rafinerisi Anonim Şirketi) tesislerinin faaliyete geçmesi ile daha da arttı. Türkiye'nin ilk Petrol Rafinerisi olan İPRAŞ'a gelen ve 100.000 ton DWT'den büyük gemiler İzmit Liman Başkanlığı'nın yükünü daha da arttırmıştır . Böylece İzmit Körfezi'nde giderek artan ve bu gün (2015 yılı) devasa boyutlara ulaşan "Tanker Trafiği" 1961 yılında başlamış oldu. Bu arada belirtmeliyiz ki İzmit Körfezi'nde kurulan Yarımca Asil, Solventaş, Aksa, Melas ve Alemdar iskeleleri bölgede gelişen sıvı yük taşımacılığının belli başlı terminallerini oluşturdu. Geçen zaman içinde İzmit Körfezi ülkemizin en önemli sanayi merkezi olmakla birlikte bölgedeki iskele ve limanlar daha da gelişti.