T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ

ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP TARİHİ
ANA BİLİM DALI

TÜRK DONANMASINDA MECİDİYE KRUVAZÖRÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Ferdi UYANIKER

İSTANBUL, 2009

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ

ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP TARİHİ
ANA BİLİM DALI

TÜRK DONANMASINDA MECİDİYE KRUVAZÖRÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Ferdi UYANIKER

Danışman: Prof. Dr. Vahdettin ENGİN

İSTANBUL, 2009

MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

Yüksek Lisans öğrencisi Ferdi Uyanıker " Türk Donanmasında Mecidiye Kruvazörü" konulu tez çallışması jürimiz tarafından Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı Yüksek Lisans tezi olarak oy birliği / ~~oy çokluğu~~ ile başarılı bulunmuştur.

		İmza
Tez Danışmanı Üniversitesi	: Prof.Dr. Vahdettin Engin Marmara	.....
Üye Üniversitesi	: Prof.Dr. Mahmut İhsan Özgen Marmara	.....
Üye Üniversitesi	: Yrd.Doç.Dr. Ali Karaca Marmara	.....

ONAY

Yukarıdaki jüri kararı Enstitü Yönetim Kurulu' nun ..06../..02../ 2009 tarih ve 2009/13-4.... sayılı kararıyla onaylanmıştır.

Prof.Dr. Emel KEFELİ
Müdür

İÇİNDEKİLER

Sayfa No

ÖZET V
ABSTRACT..... VII
ÖN SÖZ..... IX
KISALTMALAR..... XI

GİRİŞ..... 1

BİRİNCİ BÖLÜM
TÜRKLERDE DENİZCİLİK

I. XIX. Yüzyıla Kadar Osmanlı İmparatorluğu'nda Denizcilik..... 19

II. XIX. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Denizcilik 39

İKİNCİ BÖLÜM
MECİDİYE KRUVAZÖRÜNÜN SİPARİŞİ, İNŞASI, ALIM AŞAMALARI VE BALKAN SAVAŞINA KADARKİ FAALİYETLERİ

I. "Kruvazör" Kavramı ve Mecidiye Kruvazörü..... 61

II. Mecidiye Kruvazörüne Kadar Osmanlı-Amerikan Askerî İlişkileri..... 64

III. Mecidiye Kruvazörünün Siparişi ve Siparişin Ermeni Meselesiyle İlişkilendirilmesi..... 67

IV. Mecidiye Kruvazörünün İnşa Edildiği William Cramp Tezgâhları..... 78

V. Mecidiye Kruvazörünün İnşa Süreci..... 81

VI. Mecidiye Kruvazörünün Tamamlanmasının Gecikmesi ve Teslimi..... 91

VII. Mecidiye Kruvazörünün Teknik Özellikleri..... 98

VIII. Mecidiye Kruvazörünü Osmanlı Ülkesine Getiren Bucknam Paşa..... 101

IX. Mecidiye Kruvazörünün Balkan Savaşı'na Kadarki Faaliyetleri..... 103
A. II. Meşrutiyet'in İlanı Sonrası Faaliyetleri..... 103
B. Trablusgarp Savaşı Sırasındaki Faaliyetleri..... 113

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
BALKAN HARBİ'NDE MECİDİYE KRUVAZÖRÜ

I. Balkan Harbi'nde Savaşan Devletlerde Donanmaların Durumu ve Harekât Planları..... 127
A. Osmanlı Devleti..... 127
B. Yunanistan..... 135
C. Bulgaristan..... 139

II. Balkan Harbi'nin Çıkması ve Kara Savaşlarının Değerlendirilmesi..... 140

III. Balkan Harbi'nde Mecidiye Kruvazörünün Askerî Harekâtı..... 147
A. Karadeniz'de Osmanlı Harekâtı ve Mecidiye Kruvazörü..... 147
1. Mecidiye Kruvazörünün Karadeniz Nakliyatı Görevi..... 147
2. Kavarna (Kuzey Varna) Harekâtı ve Mecidiye Kruvazörü (21 Ekim 1912)..... 150
3. Varna Bombardımanı ve Mecidiye Kruvazörü..... 152
4. Bulgaristan Kıyılarında Harekât ve Mecidiye Kruvazörü..... 154
5. Midye Limanı'na Asker Nakli ve Mecidiye Kruvazörü..... 158
6. Çatalca Cephesinde Mecidiye Kruvazörünün Desteği..... 160
7. Hamidiye Kruvazörünün Torpillenmesi ve Mecidiye Kruvazörünün Yardım Faaliyetlerine Katılması..... 162
8. Köstence'den Malzeme Getiren Ticaret Gemilerinin Himayesi ve Mecidiye Kruvazörü..... 166
B. Ege Denizi'nde Osmanlı Harekâtı ve Mecidiye Kruvazörü..... 170
1. Mecidiye Kruvazörünün 14 Aralık 1912 Harekâtı..... 172
2. İmroz Deniz Muharebesi ve Mecidiye Kruvazörü..... 177
3. Dünya Tarihinde Bir Savaşta Bir Denizaltıdan Savaş Gemisine Atılan İlk Torpido ve Mecidiye Kruvazörü (Bozcaada Deniz Savaşı 22 Aralık 1912)..... 181
4. 4 Ocak 1913 Harekâtı ve Mecidiye Kruvazörü..... 188
5. 10-11 Ocak 1913 Harekâtı ve Mecidiye Kruvazörü..... 193
6. Mondros Deniz Muharebesi ve Mecidiye Kruvazörü (18 Ocak 1913)..... 197
7. 18 Şubat 1913 Harekâtı ve Mecidiye Kruvazörü..... 206
8. 22 Şubat 1913 Harekâtı ve Mecidiye Kruvazörü..... 209
9. 8-9 Mart 1913 Harekâtı ve Mecidiye Kruvazörü..... 210
10. 6 Nisan 1913 Harekâtı ve Mecidiye Kruvazörü..... 213
11. 11 Nisan 1913 Harekâtı ve Mecidiye Kruvazörü..... 214
C. Hamidiye Kruvazörünün Akın Harekâtında Mecidiye Kruvazörünün Rolü..... 217
Ç. Şarköy Çıkarması ve Mecidiye Kruvazörü..... 221

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDA
MECİDİYE KRUVAZÖRÜ

I. Birinci Dünya Savaşı'nda Savaşan Devletlerde Donanmanın Durumu.. 231
A. Osmanlı Devleti..... 231
B. İngiltere..... 235
C. Rusya..... 238
Ç. Fransa..... 240
D. Avusturya-Macaristan İmparatorluğu..... 242
E. Almanya..... 244
F. İtalya..... 247

II. Birinci Dünya Savaşı'nın Çıkması ve Osmanlı Devleti'nin Savaşa Girmesi..... 250

III. Mecidiye Kruvazörünün Birinci Dünya Savaşı'ndaki Askerî Harekâtı.. 255
A. Mecidiye Kruvazörü ile Diğer Osmanlı Savaş Gemilerinin Harpteki Durum ve Görevleri..... 255
B. Mecidiye Kruvazörünün 1914 Yılı Harekâtı..... 257
1. 21 Kasım - 3 Aralık 1914 Karadeniz Nakliyatı Görevi ve Mecidiye Kruvazörü..... 257
2. 6 - 12 Aralık 1914 Karadeniz Nakliyatı Görevi ve Başkomutan Vekili Enver Paşa'nın Trabzon'a Götürülmesi..... 259
C. Mecidiye Kruvazörünün 1915 Yılı Harekâtı..... 261
1. 13 Ocak 1915 Tarihinde Mecidiye Kruvazörünün Sinop'a Telsiz İstasyonu Gereçleri Nakli Görevi..... 261
2. Odesa Akını ve Mecidiye Kruvazörünün Batması..... 262
3. Rusların Mecidiye Kruvazörünü Çıkarmaları ve Mecidiye Kruvazöründe Yaptıkları Değişiklikler..... 266
4. Mecidiye Kruvazörünün Rus Donanmasındaki Faaliyetleri..... 269
Ç. 1918 Yılında Ruslarla Mütareke Yapılması ve Mecidiye Kruvazörünün Yurda Getirilmesi..... 270

IV. Mondros Mütarekesi'nin (30 Ekim 1918) Deniz Kuvvetine Yönelik Maddeleri ve Mecidiye Kruvazörünün Cumhuriyet Dönemine Kadar Olan Vaziyeti..... 277

BEŞİNCİ BÖLÜM
CUMHURİYET DÖNEMİNDE
MECİDİYE KRUVAZÖRÜ

I. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Devrolan Donanmanın Durumu ve Donanmanın Yeniden Yapılandırılması..... 283

II. Mecidiye Kruvazörünün Katıldığı Görevler..... 287
A. Afganistan Kralı Amanullah Han ile Eşinin Karşılanma ve Uğurlanması (1928)..... 287
B. Alman Kruvazörü Emden'e Refakat Görevi (1929)..... 289
C. Amerikan Kruvazörü Raleigh'e Refakat Görevi(1929)..... 292
Ç. Yunan Kruvazörü Helli'ye Refakat Görevi (1930)..... 294
D. Atatürk'ün Ege Vapuruyla Seyahatinde Refakat Görevi (1931)..... 295
E. İran Şahı Rıza Pehlevi'nin Karşılanması ve Uğurlanması (1934)..... 297
F. Yunan Filosuna Refakat Görevi (1935)…..... 300
G. Atılay Denizaltısının Kurtarılması Çalışmaları (1942)…..... 301

III. Mecidiye Kruvazörünün Katıldığı Askerî Manevralar (1928-1943)..... 303
A. 1928 Yılı Manevra ve Faaliyetleri..... 303
1. Ağustos Ayı Faaliyetleri..... 303
2. Atatürk'ün İdare Ettiği Deniz Manevrası..... 306
3. Diğer Faaliyetler ve Ekim Ayı Manevrası..... 309
B. 1929 Yılı Manevra ve Faaliyetleri..... 311
1. Yavuz Kruvazörü Erlerine Verilen Eğitim..... 311
2. Diğer Faaliyetler ve Temmuz Ayı Manevrası..... 312
3. Kara Harp Akademisi Öğrenci Seyri..... 313
4. Ekim Ayı Manevrası..... 314
C. 1930 Yılı Manevra ve Faaliyetleri..... 319
1. Temmuz Ayı Manevrası..... 319
2. Kara Harp Akademisi Öğrenci Seyri..... 320
Ç. 1931-1934 Yıllarında Yapılan Manevralar..... 321
D. 1935 Yılı Manevraları..... 323
E. 1937 Yılı Manevrası..... 325
F. 1938 Yılı Manevrası..... 327
G. 1939 Yılı Manevrası..... 328
Ğ. 1942 Yılı Manevrası ve 1943 Yılında Mecidiye Kruvazörünün Yaralanması……..... 329

IV. 1946 Yılı Manevrası ve Mecidiye Kruvazörünün Kadrodan Çıkarılması..... 330

SONUÇ..... 333

BİBLİYOGRAFYA..... 339

EKLER..... 355
1. BELGELER..... 356
2. FOTOĞRAFLAR..... 372
3. HARİTALAR..... 404
4. KROKİLER..... 413
5. TABLOLAR..... 430

ÖZET

TÜRK DONANMASINDA MECİDİYE KRUVAZÖRÜ

Türk tarihinde denizcilik ve donanma, devlet hayatında daima aktif rol oynamış, Türk milletinin bağımsızlığının korunması yolunda vazgeçilmez bir unsur olmuştur.

Bu çalışmada; Türk tarihinde görev yapmış savaş gemilerinden Mecidiye kruvazörünün alım aşamalarından görevinin bitmesine kadar olan tüm faaliyetleri konu edilmiştir.

Tezin giriş kısmında Osmanlı Devleti'ne kadar olan Türklerdeki denizcilik faaliyetleri anlatılmıştır. Tezin bundan sonraki kısmı beş bölüm altında incelenmiştir.

Birinci bölüm, *"Osmanlılardan Önce Türklerde Denizcilik"* başlığı adı altında ele alınmış olup XIX. yüzyılın sonuna kadar Osmanlı İmparatorluğu'ndaki denizcilik faaliyetleri anlatılmıştır.

İkinci bölüm, *"Mecidiye Kruvazörünün Siparişi, İnşası, Alım Aşamaları ve Balkan Savaşı'na Kadarki Faaliyetleri"* başlığıyla ele alınmıştır. Burada kruvazör kavramı, Mecidiye kruvazörünün siparişi ve siparişin Ermeni meselesiyle ilişkilendirilmesi, Mecidiye kruvazörünün inşa edildiği William Cramp tezgâhları, Mecidiye kruvazörünün teknik özellikleri, inşa süreci, inşanın gecikmesi ve teslimi, Mecidiye kruvazörünü Osmanlı ülkesine getiren Bucknam Paşa, Mecidiye kruvazörüne kadar Osmanlı-Amerikan askerî ilişkileri ve Mecidiye kruvazörünün Balkan Savaşı'na kadarki faaliyetleri anlatılmıştır.

Üçüncü bölüm, *"Balkan Harbi'nde Mecidiye Kruvazörü"* başlığıyla ele alınmıştır. Burada Balkan Harbi'nde savaşan devletlerde donanmaların durumu ve harekât planları, Balkan Harbi'nin çıkması ve kara savaşlarının değerlendirilmesi, Balkan Harbi'nde Mecidiye kruvazörünün askerî harekâtı anlatılmıştır.

Dördüncü bölüm, *"Birinci Dünya Savaşı'nda Mecidiye Kruvazörü"* başlığıyla ele alınmıştır. Burada Birinci Dünya Savaşı'nda savaşan devletlerde donanmanın durumu, Birinci Dünya Savaşı'nın çıkması ve Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesi, Mecidiye kruvazörünün Birinci Dünya Savaşı'ndaki askerî harekâtı, Mondros Mütarekesi'nin (30 Ekim 1918) deniz kuvvetine yönelik maddeleri ve Mecidiye kruvazörünün Cumhuriyet dönemine kadar olan vaziyeti anlatılmıştır.

Beşinci bölüm, *"Cumhuriyet Döneminde Mecidiye Kruvazörü"* başlığıyla ele alınmıştır. Burada Osmanlıdan Cumhuriyet'e devrolan donanmanın durumu ve donanmanın yeniden yapılandırılması, Mecidiye kruvazörünün katıldığı görevler ile

katıldığı askerî manevralar (1928-1943), 1946 yılı manevrası ve Mecidiye kruvazörünün kadrodan çıkarılması anlatılmıştır.

Sonuç bölümünde ise Mecidiye kruvazörünün Türk donanmasında gerçekleştirdiği tüm faaliyetler özetlenmiştir.

ABSTRACT

THE CRUISER OF MEDJIDIEH IN TURKISH FLEET

Maritime and Navy in Turkish history have always played an active role and been an indispensable factor in protecting the independence of Turkish Nation.

In this thesis all the activities of Medjidieh, a warship served to Turkish fleet, has been analyzed from purchasing to end of its duty.

At the introductory part, maritime operations in Turks until the period of Ottomans have been analyzed. Other parts of the thesis have been analyzed in five chapters.

At the first chapter, the activities of marine at Ottoman Empire until the end of 19th century have been analyzed under the chapter 'Marine at Turks before The Ottomans'

The second chapter includes order and the building of the cruiser Medjidieh, the process of purchase and operations until Balkan Wars. At this chapter, the concept of a cruiser, the process of purchase of the cruiser, the association of the purchase of cruiser to Armenian affairs, William Cramp shipyards where the Medjidieh Cruiser had been built, technical features of the cruiser, the building process, delay of its delivery, its delivery, Bucknam Pasha who brought the Medjidieh Cruiser to the Ottomans, Ottoman- American relations before the cruiser and operations of the cruiser until the Balkan Wars have been discussed.

The third chapter has been named 'The cruiser Medjidieh at the Balkan Wars'. Here, the conditions of the nations and their fleet, operation plans, the outbreak of Balkan Wars, evaluation of land Wars; military operations of the Medjidieh Cruiser at the Balkan Wars have been depicted.

The fourth chapter is named 'The Cruiser Medjidieh at the First World War'.
Here the conditions of the fleets of the nations which took part in the war,
The outbreak of the war, Ottoman Empire at the first World War, military operations of the cruiser Medjidieh at the war, treaty provisions of Mondros Treaty (October, 30,1918) which addresses to Turkish Navy, and the conditions of Cruiser Medjidieh until the period of Republic have been discussed.

The fifth chapter is named ‘The Cruiser Medjidieh in the Republican Period’. At this chapter the condition of the fleet which was taken over from the Ottomans by The Turkish Republic is depicted as well as the reconstruction of the fleet, the operations and naval maneuvers of Medjidieh (1928 - 1943), the 1946 maneuver and the retirement of the cruiser have been depicted.

The last chapter deals with the summary of all the activities of the cruiser in the Turkish Fleet.

ÖNSÖZ

Türk askerî tarihi, geçmişi yüzyıllar öncesine dayanan sayısız olaylarla doludur. Ancak askerî tarih denilince genellikle kara savaşları ve karada gerçekleşen olaylar akla gelmektedir. Oysa fazla bilinmese de Türklerin yüzyıllara dayanan bir deniz tarihi mevcuttur.

Türk askerî tarihinin iyi anlaşılması için bu tarihi süreç içerisinde denizlerdeki faaliyetlerin de iyi bilinmesi gerekmektedir. Ancak bu anlamda yapılmış akademik çalışmalar oldukça yetersizdir. Deniz tarihi anlamında verilen eserlerin yetersizliği bizi bu alanda çalışmaya yöneltmiştir.

Çalışmamızda, Mecidiye kruvazörünün alım aşamasından donanmanın envanterinden ayrılışına kadar olan faaliyetlerine ve bu süreçte Türk donanmasının çalışmaları ile yaşanan askerî tarihî olaylara değinmeye çalıştık. Bu kapsamda çalışmamızı beş bölüm olarak kaleme aldık. Birinci bölümde Türklerin denizcilik alanındaki faaliyetlerinin fazla bilinmemesinden hareketle, bu faaliyetler ayrıntılı bir şekilde anlatılmıştır. İkinci bölümde Mecidiye kruvazörünün siparişi, inşası, alım aşamaları ve Balkan Savaşına kadar olan faaliyetleri anlatılmış, üçüncü bölümde Balkan Savaşı'nda Mecidiye kruvazörünün faaliyetleri üzerinde durulmaya çalışılmıştır. Dördüncü bölümde Birinci Dünya Savaşı'nda Mecidiye kruvazörünün faaliyetleri anlatıldıktan sonra beşinci bölümde Cumhuriyet dönemindeki faaliyetleri ele alınmıştır.

Çalışmamızın sonunda konuyu desteklemek için seçilen belgeler *"bkz. Ekler: Belge 1"*, fotoğraflar *"bkz. Ekler: Fotoğraf 1"*, haritalar *"bkz. Ekler: Harita 1",* krokiler *"bkz. Ekler: Kroki 1"*, tablolar *"bkz. Ekler: Tablo 1"* örneğine uygun olarak gösterilmiştir.

Araştırmamız sırasında arşiv belgelerine ulaşmak için Beşiktaş Deniz Müzesi Komutanlığı Arşivinden, Başbakanlık Osmanlı Arşiv Müdürlüğünden, Deniz Kuvvetleri Komutanlığına bağlı Lalahan Deniz Arşiv Müdürlüğünden ve Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivinden faydalanılmıştır. Ayrıca zengin bir gazete arşivine sahip

Amerika *"Library of Congress"* isimli kütüphanesinden, İstanbul Atatürk Kitaplığından ve Beyazıt Devlet Kütüphanesinden yararlanılmıştır.

Türk askerî denizcilik tarihini anlamak bakımından, eksiklikleri olmakla birlikte, bu çalışmanın bundan sonra yapılacak çalışmalara bir parça da olsa yol göstermesi ümidindeyiz.

Bu tezin hazırlanmasında ve tamamlanmasında bana rahat bir çalışma ortamı sağlayarak, büyük yardım ve desteğini esirgemeyen tez hocam Prof. Dr. Vahdettin ENGİN'e, arşiv kayıtlarını inceleme ve değerlendirme noktasında büyük yardımlarını gördüğüm Nurcan BAL ve Kemal KOÇ'a, belge, kitap ve fotoğraf sağlama hususunda desteklerini esirgemeyen İstanbul Üniversitesi'nde araştırma görevlisi ve doktora öğrencisi olan Sayın Mehmet Bora PERİNÇEK'e, Lalahan Deniz Arşiv Müdürlüğündeki çalışmalarımda bana kolaylık gösterip yardımcı olan Arşiv Şube Müdürü Ahmet KÜÇÜKOĞLU ile uzman memurlar Zehra GÜLBUDAK ve Selçuk KÜÇÜK'e, tezin yazımı konusundaki destekleri için Tayyar YAYLACI ve Elif AYDIN'a, Rusça belgelerin çevirisi konusunda yardımlarını gördüğüm Ülkü ÖZTÜRK'e, tezin düzenlenme aşamasındaki katkılarından dolayı kardeşim Ferhat ile eşi Nursel'e ve en zor zamanlarda bile sürekli yanımda olan hayat arkadaşım Pınar'a teşekkürü bir borç bilirim.

Ferdi UYANIKER
İstanbul-2009

KISALTMALAR

a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
a.g.t.	: Adı geçen tez
Arş.	: Arşiv/Arşivi
Ask.	: Askerî
ATASE	: Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı
Bh.	: Bahriye
bkz.	: Bakınız
BOA.	: Başbakanlık Osmanlı Arşivleri
C.	: Cilt
Çev.	: Çeviren
D.	: Dosya
Dak.	: Deniz Arşiv Kısım
Db.	: Daire-i Bahriye
DKDTA.	: Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi
Dlpn.	: Dolap No
DM.	: Deniz Müzesi Komutanlığı
Dn.	: Defter No
Dosn.	: Dosya No
Dsn.	: Defter/Sayfa No
Ed.	: Editör
Fhn.	: Fihrist No
Gehtld.	: Gemiler Erkân-ı Harbiye, Tersane, Limanlar, Daireler Bölümü (I,II,III,IV)
Gjb.	: Gemi Jurnalleri Bölümü
Gmn.	: Gömlek No
Gzn.	: Göz No
Haz.	: Hazırlayan
Hksj.	: Hamidiye Kruvazörü Seyir Jurnali
Hus.	: Hususi Maruzatı
İ.	: İrade
Kln.	: Klasör No

Ksm.	: Kısım
Ktn.	: Kutu No
LDAM.	: Lalahan Deniz Arşiv Müdürlüğü
mad.	: Maddesi
Mb.	: Muhasebe Bölümü
Mklj.	: Mecidiye Kruvazörü Liman Jurnali
Mkt.	: Mektubi
M.Ö.	: Milattan Önce
Mtv.	: Mütenevvi
Prk.	: Perakende
Pt.	: Posta ve Telgraf Nezareti Maruzatı
S.	: Sayı
s.	: Sayfa
Şub.	: Şura-yı Bahriye
T.	: Tarihi
Ta.	: Tarih Aralığı
Teeb.	: Tasnif Edilmemiş Evraklar Bölümü
Ueb.	: Umumi Evrak Bölümü
vb.	: Ve benzeleri
vd.	: Ve diğerleri
Yay.	: Yayınları
Yay. Haz.	: Yayına Hazırlayan
Y.	: Yıldız
yy.	: Yüzyıl

GİRİŞ

Varlığının devamı ve gelişmesi için su kaynaklarına bağımlı olan insanoğlunun büyük su kütleleriyle ilgilenme ve onlardan yararlanma düşüncesi, denizlerle ilişkisinin doğmasına neden olmuştur. Bu düşünce ve ondan yararlanma ihtiyacının etkinliği ölçüsünde de denizle olan bağlantısı artmış veya azalmıştır.

Fertlerin ve toplumların içinde yaşadıkları coğrafi ve doğal şartlar, onların denizlere olan ilgilerini ve çıkarlarını yönlendirmiş, çeşitlendirmiş ve genişletmiştir. Bu ilgi ve çıkarların başında genellikle beslenme, ulaşım ve mal mübadelesi sorunlarının çözümü yer almıştır.

Denizcilik, denizlerin sağladığı sonsuz nimetlerden, imkânlardan ve kolaylıklardan yararlanma çabası ve uğraşısı olarak kabul edilmiştir. İnsanoğlunun çeşitli araçlarla, değişik yol ve yöntemlerle, binlerce yıldır devam eden denizden yararlanma çaba ve uğraşılarının araçları geliştikçe, kapsamları çeşitlenip, alanları genişledikçe, örgütlenerek güçlenip, kendi kurallarını ürettikçe *"Denizci Toplumlar" - "Denizci Milletler" - "Denizci Devletler"* tarihi varlık alanına çıkmışlardır. Bunlar arasında deniz kaynak ve imkânlarının daha çok ve daha etkin bir biçimde kullanılmaları konusunda acımasız rekabet ve mücadeleler insanlık tarihinin önemli bir bölümünü oluşturmuştur.[1] Kısacası denizler, toprak altı zenginlikleri, sağladıkları sayısız besin kaynakları ve geniş kapasiteli ulaştırma imkânları ile insanlığın ortak hayat alanı olduğu gibi, önemli bir ekonomik mücadele zeminini de oluşturmaktadır. Denizcilik, ülkenin jeopolitik konumuna ve stratejik durumuna göre insanlığı en eski çağlardan beri meşgul eden önemli bir konu olmuştur.[2]

Türkler yaklaşık bin yıl önce, günümüzde büyük deniz güçlerine sahip ülkelerin çoğundan da önce, deniz gücü oluşturmaya ve bu gücü kullanmaya başlamışlardır. Ne var ki, deniz gücünün geliştirilmesi ve ulusal çıkarlar doğrultusunda kullanımı için gerekli devlet politikası süreklilik arz etmediğinden, Türk insanı, o çağlarda denizciliğin önemini yeterince anlayamadığından, bu güçten tam olarak yararlanamamıştır.[3] Bu sebeple Eski ve Orta Çağlarda kurulan ve tarihte unutulmaz roller oynayan Avrupa ve

[1] Tülay Duran, *Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları,* Tarihi Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırma Merkezi Yay., İstanbul 2002, s.35.
[2] Erdinç Sancar, *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi,* IQ Kültür Sanat Yay., İstanbul 2006, s.21.
[3] *Deniz Harp Tarihi Dersi Kursiyer Rehberi,* Karamürselbey Eğitim Merkezi Komutanlığı Yay., Yalova 2005, s.2.

Asya arasındaki ticaret yollarını elinde tutarak ticarete büyük önem veren Türk devletlerinin hemen hemen hepsi denizci devlet olamamışlardır.[4] Hazar Denizi, Azak Denizi ve Karadeniz sahillerinde uzun zaman yaşamalarına rağmen bu kavimlerden pek azı denizcilikle ilgilenmiştir.[5] Bununla birlikte, yerleşik şehir medeniyetlerinde nehir ve deniz kenarlarında bulunan Türk boyları ihtiyaçlarına göre deniz faaliyetlerinde bulunmuşlardır. Yerleşik Türk boylarından başka göçebe Türk boyları da taşımacılık ve benzeri maksatlarla deniz ve göllerden faydalanmışlardır.[6] Böylelikle Türkler denizciliğin ve su kültürünün özellikle temel terimlerini kendi dilinde oluşturmuştur. Bu isimlendirme faaliyetinin izleri bugün dahi görülmektedir.[7] Bu anlamda Türk devletlerinde denizcilik belli ölçüde de olsa gelişme gösterebilmiştir.

Türklerde denizcilik faaliyetleri Perslerin *"Sakalar"* olarak adlandırdığı İskitler ile başlamıştır. M.Ö. VIII. yüzyılda ortaya çıkan İskitler, bin yılı aşkın bir zaman tarih sahnesinde kalabilmeyi başaran ender kavimlerden biri olmaları bakımından da ayrı bir öneme sahiptir.[8] İskitlerin denize ve denizciliğe verdikleri önemi gösteren en büyük kanıt, Azak Denizi'ne verdikleri isimdir. İskitler Azak Denizi'ne *"Temerinda"* ismini vermiştir. *"Temer"* kelimesi Macarca *"Tenger"* yani *"Tengiz" "Deniz"* demektir.[9] Bugünkü anlamda *"Deniz"* sözcüğü İskitlerce ortaya konmuştur.

İskitler, Asya Türk toplumları içinde ilk *"denizci"* topluluk, boydur. Bütün seferlerinin hedefi, *"denizler", "büyük su yolları"* ve *"göller"* olmuştur. Doğudan ve kuzeyden gelen ticaret yollarının, büyük nehir taşımacılığı aracı ile Aral Gölü iktisadi güç merkezine, oradan Hazar Denizi'ne, Karadeniz ve Azak Denizi yolu ile Doğu Roma'ya batıya; güneyde Van Gölü, Fırat-Dicle aracılığı ile Arap Denizi ve Akdeniz'e

---

[4] Ali İhsan Gencer, "Türkiye'de Denizcilik ve Türklerin Denizciliğe Verdiği Önem", *İkinci Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu, 15-16 Haziran 1999,* Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1999, s.12.

[5] Akdes Nimet Kurat, *IV-XVIII. Yüzyıllarda Karadeniz Kuzeyindeki Türk Kavimleri ve Devletleri,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1972, s.291.

[6] Faruk Sümer, "Kazdağlı Salih Reis", *Türk Dünyası Tarih Dergisi,* S.98, İstanbul 1995, s.40.

[7] Bu konuda verilebilecek örnekler şunlardır: Su, sucu, deniz, denizci, Karadeniz, Akdeniz, Adalar Denizi, Aralık Denizi, Kızıldeniz, ırmak, dere, Kızılırmak, Yeşilırmak, Seyhan-Ceyhan, Seyhun-Ceyhun, Işık, Orhun, Selenga, İrtiş, İtil, Yayık, Yenisey, göl/köl, gölcük, Aral, Baykal, Işık, Balkaş, Tuz Gölü, Acı Göl, Çıldır Gölü, gemi, gemici, kayık, kayıkçı, tekne, donanma, ince donanma, kürek, kürekçi, yelken, yelkenci, direk, başüstü, başaltı, kıçüstü, kıçaltı, baştankara, kıçtankara. Ayrıntılı bilgi için bkz. Rasim Ünlü, *Tarihimizde Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel Dretnotları,* Mimar Sinan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Ortaçağ Tarihi Programı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2007, s.2.

[8] İlhami Durmuş, *İskitler,* Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Doktora Tezi), Ankara 1992, s.1.

[9] Zeki Velidi Togan, *Umumi Türk Tarihine Giriş, En Eski Devirlerden 16. Asra Kadar,* C.I, Hak Kitabevi, İstanbul 1946, s.35.

ulaştırılması çabaları ve faaliyetleri İskit İmparatorluğu zamanında geliştirilmiştir. Bütün bu düşünce ve hayat, İskitleri büyük su kütleleri ve denizlerle ilgili kılmış ve ilk Türk gemicileri de açıklanan dönemde Ortadoğu'da, Ön Asya'da, Karadeniz'de ortaya çıkmıştır. Birçok tarihi kaynakta yer alan, Timur'un, Yıldırım Bayezid'e yazdığı mektuptaki; *"Senin ataların gemici idi"* sözü, açıklanan tarihi olayların ve Sakaların faaliyetlerinin bir hatırlatması olmalıdır.[10] Öte yandan Türklerde denize karşı büyük bir tutku olduğu ve cihangir olacak kimsenin mutlaka Hazar Denizi'ni dolaşması gerektiği geleneği uzun süre söylenmiş, bazı Türk hükümdarları çocuklarının ismini Deniz (Tengiz) koymuştur. Hun İmparatoru Atilla'nın çocuklarından birinin adı *"Dengizik-Deniz Rüzgârı"*dır.[11] Bu durum Türklerin denizcilikten zannedildiği gibi tamamen habersiz olduğunu değil, aksine konuya aşinalıklarının bulunduğunu göstermektedir. Ancak genel olarak bakıldığında, M.Ö 220'lerde tarih sahnesine çıktığı kabul edilen Hunlar, deniz ve denizcilik alanında pek fazla bir varlık gösterememiştir.

Hunlar Avrupa içlerine girmelerine karşın, yine oralarda kalarak Macaristan ve Tuna Havzası'nın ötesinde denizlere ulaşıp da buralarda bir varlık gösteremiyorlardı. Üstelik Hunlardan sonra Avarlar için de aynı gözlemi yapmak, konunun ilginç olan boyutunu ortaya koymaktadır. Avarlar da VI. yüzyılda Avrupa'ya gelerek yine Macaristan ova ve yaylalarına yerleşmişler ve Bizans üzerine yaptıkları akınlarla ön plana çıkmışlardı. Açıkçası, onların yaşamında da denizin bir yeri görülemiyordu.

İşte bu dönemden sonra tarih sahnesine Hazarlar çıkmıştır. Hazarlarla birlikte denizlerle olan ilişkinin yeniden gelişmeye başladığını söyleyebiliriz. Örneğin Hazar Kralı Joseph'in İspanyol devlet adamı Hasdai'ye yazdığı mektupta belirttiği üzere, nehrin ağzı tutularak Rusların geçmelerine izin verilmemiştir.[12] Bununla beraber Hazarların Hazar Denizi'nde ve bu denize akan nehirlerde gemilerinin olduğu bilinmektedir.[13] Bu tarihlerde Hazarlar Bizanslıların Araplara karşı verdikleri

[10] Tülay Duran, *a.g.e.,* s.38.
[11] Laszlo Rasonyi, *Tarihte Türklük,* Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yay., Ankara 1971, s.72.
[12] Bizans kaynaklarının "Rus" olarak adlandırdıkları bu kavmin "Viking" olması muhtemeldir. Ayrıca Arap tarihçileri de bu kavmi "Varangian-Vareng" olarak isimlendirmişlerdir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Arthur Koestler, *Onüçüncü Kabile, Hazar İmparatorluğu ve Mirası,* Çev. Belkıs Çorakçı, Say Yay., İstanbul 1993, s.106; Coşkun Güngen, *Denizlerdeki Türk,* Deniz Basımevi, İstanbul 2004, s.4.
[13] İbrahim Kafesoğlu, *Türk Millî Kültürü,* Boğaziçi Yay., İstanbul 1986, s.165.

mücadelede Bizanslılarla ittifak yapmışlardır. Ancak bu ittifak ilişkisi sırasında Hazarların denizi kullandıklarına dair pek fazla bir bilgiye rastlanmamaktadır.[14]

Harzemşahlar Devleti, dönemin denizcilikte ilerleme göstermiş devletlerinden biri olarak tanınmaktadır. Elde edilen verilere göre, Moğol saldırıları karşısında Seyhun Nehri ortalarında bulunan, ok ve mancınık silahlarının erişebileceği uzaklığın ötesinde kalan bir adaya çekilen, üstelik ok darbeleri ile neft ateşinin etkili olamadığı kayıkları ile kıyıdaki Moğollar üzerine zaman zaman akınlar yapmaktadırlar.[15] Bu durum da Harzemşahların denizcilikte belirli bir gelişme gösterdiğini gözler önüne sermektedir.

Aynı devrede Moğol Hanlığı'nın Yakındoğu'daki müttefikleri olan Türk devletlerinden Altınordu ve İlhanlı Devletleri, özellikle Karadeniz'de ticari faaliyetlerde bulunmuşlardır. Cengiz Han döneminde Moğolların Karadeniz'e kadar gelmesiyle uluslararası ticaret yolları daha güvenli olan Karadeniz'e kaymıştır. Batu Han ve Öğede Han döneminde Moğol ordularının Dalmaçya sahillerine kadar ulaşmasıyla siyasi bakımdan iki blok ortaya çıkmıştır. Bu bloklardan biri İlhanlı-Bizans-Avrupa bloğu, diğeri de Altınordu-Memlûk Türk Devleti bloğu idi. Bu siyasi bloğun yanında, ticari faaliyetlerde de Cenevizliler İlhanlı bloğuna, Venedikliler de Altınordu bloğuna dahil olmuşlardır. Bu blokların oluşmasından sonra, uluslararası ticarette Karadeniz ön plana çıkmıştır. Avrupa için önemli olan buğday, deri, kürk ve köle ticareti yönünden Karadeniz limanları yüzyıllarca önemlerini korumuşlardır. Ceneviz-İlhanlı dostluğu da, Karadeniz ticaretinin milletlerarası hüviyet kazanmasında etkili olmuştur.

İlhanlı Devleti, Cenevizli ustalara Fırat Nehri üzerinde küçük bir filo yaptırmıştır. Bu filo, Bağdat'tan hareket ederek Memlûk Türk Devleti'nin kontrolü altında bulunan Hint Okyanusu'ndaki deniz ticaretine ortak olma çabası içine girmiştir. İlhanlı Devleti Hazar Denizi'nde de Cenevizli ustaların yardımı ile Kuban Nehri'ndeki korsanlara, özellikle Altınordu'ya karşı bir filo oluşturmuştur. Tebriz ile Kefe arasındaki ticari ilişkiler Trabzon Limanı üzerinden yapıldığı için, İlhanlı Devleti, Trabzon Rum Pontus Devleti ile de sıkı ticari ilişkilere girmiştir.

---

[14] Hazar-Bizans ittifakı konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. Georg Ostrogorsky, *Bizans Devleti Tarihi,* Çev. Fikret Işıltan, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1991, s.96-117.

[15] İbrahim Kafesoğlu, *Harzemşahlar Devleti Tarihi,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1984, s.258.

Bizans İmparatorluğu, İlhanlı-Bizans-Avrupa bloğu ile Altınordu-Memlûk Türk Devleti bloğunu zayıflatmaya çalışmışsa da, bunda başarılı olamamıştır. Bizans İmparatoru, İlhanlı Devleti ile yaptığı ittifak sayesinde, Batı Anadolu'daki Türk beyliklerinin Bizans üzerindeki olumsuz etkilerinin kırılacağını umuyordu. Ancak, bu sıralarda İlhanlı Devleti'nin siyasi etkisi Batı Anadolu'ya kadar uzanamadığından, Bizans İmparatorluğu'nun beklentisi boşa çıkmıştır.

Bu şartlar altında, Bizans İmparatoru Mihail Palaolog 1263 yılında, Mısır Memlûk Türk Devleti ile bir ticari anlaşma imzalayarak, Altınordu-Memlûk bloğu ile ilişkilerini düzeltme yoluna girmiştir. Bizans İmparatorluğu, Mısır Memlûk Türk Devleti ile imzaladığı ticari anlaşmada, büyük tonajlı Memluk gemilerinin Boğaz'dan geçişine izin vermiştir. Böylelikle, Altınordu ve Mısır Memlûk Türk Devleti arasında Boğazlar yolu ile de ticaret başlamıştır. Siyasi ve ticari bloklaşmanın ortaya çıkmasından sonra, ticaret yolları Doğu-Batı ve Kuzey-Güney olmak üzere, iki ana hat olarak ortaya çıkmıştır.[16]

Denizcilik etkinliklerinden söz edilen Türk topluluklarından birisi de Gazneliler'dir.[17] İleri sürülen teze göre, Sultan Gazneli Mahmut yönetimindeki Türkler, İndus Nehri kollarından birisi üzerinde yapılan bir çatışmada, dört bin düşman gemisini bozguna uğratmayı başarmıştır. Ayrıca bunun ötesinde de baharat ürettiği bilinen Hint Okyanusu'ndaki bazı adaları ele geçirmek üzere planlar yapmışlardır.[18]

Büyük Selçuklu Devleti'nde de deniz kullanılmıştır. Genel itibariyle Büyük Selçuklu Devleti bir kara devletidir ve onların gayesi bütün İslam dünyasına hâkim olmaktır. Ancak bir kara devleti görünümünde olan Büyük Selçuklu Devleti, kurulduktan (1040) sonra gerek nehirlerde gerekse denizlerde bazı faaliyetlerde bulunmuştur. Dandanakan Savaşı'ndan sonra Çağrı Bey'in oğlu Kavurd komutasında gerçekleştirilen Oman (Umman) seferi Selçuklu tarihindeki ilk deniz aşırı sefer olma

[16] Muhsin Kadıoğlu, "Anadolu Selçuklularında ve Anadolu Türk Beyliklerinde Denizcilik Faaliyetleri", *Deniz Harp Tarihi Semineri-III, 19-21 Nisan 2006,* II. Oturum, Gölcük/Kocaeli 2006, s.25.

[17] Devletin yaşadığı dönem, devletin asıl kurucusu kabul edilen Sebüktegin (saltanatı 366/977-387/997) ile başlayıp Hüsrev Melik (556/1160-587/1191) ile son bulmaktadır. Yani IV-X. asrın son çeyreğinden, VI-XII. asrın son çeyreğine kadar yaklaşık iki asırlık bir dönemi ihtiva etmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Muhammet Hanefi Palabıyık, *Gazneli Devleti Saray Teşkilatı,* Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İslam Tarihi ve Sanatları Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), Erzurum 1996, s.1.

[18] A. Djevad, *Yabancılara Göre Eski Türkler,* Yağmur Yay., İstanbul 1974, s.100; Coşkun Güngen, *a.g.e.,* s.8.

özelliğini kazanmıştır.[19] Selçuklular bu bölgeyi 100 yıla yakın bir süre ellerinde tutmuştur. Doğal olarak burası ile ilişkilerini ve Basra Körfezi'ndeki faaliyetlerini devam ettirebilmek açısından gemiler inşa ettirmeleri ve küçük de olsa bir donanmaya sahip olmaları olasıdır.

Sultan Alp Arslan döneminde ise nehir gemiciliği açısından faaliyetlere tesadüf edilmektedir. Alparslan, Şubat 1064 tarihinde Rey'den batı yönünde hareketle Nahcıvan sınırına geldiğinde, Aras Nehri sınırını geçmek için gemilerden köprü yapılmasını emretmiştir. Yine Alparslan, 200.000 kişilik ordusunu Ceyhun Nehri üzerinden geçirirken, kayıklardan oluşturduğu bir köprüyü kullanmıştır ve bu faaliyet 24 gün sürmüştür.

Büyük Selçuklu Sultanı II. Muhammed ve halifelik orduları arasında, 1157 yılında Dicle Nehri üzerinde büyük bir savaş yapılmıştır. Dönemin tarihi vesikalarından bu savaşta kullanılan gemiler ve savaş aletleri hakkında bilgi alınabilmektedir. O dönemde savaş, yük ve yolcu gemilerine verilen genel ad *"merkeb"* ve *"sefine"* dir.[20]

Türklerin denizcilikleri ile ilgili olarak genel kabul gören bir tez, bu konudaki etkinliklerin Anadolu'nun ele geçirilmesi süreciyle birlikte başladığıdır.[21] Gerçekten de Türklerin denizlere yönelik devlet politikası gütmeye başlamaları, Anadolu'nun 1071 Malazgirt Savaşı'ndan sonra kesin olarak Türk yurdu olması iledir. Esasında denizci devlet olmayı veya olabilmeyi sağlayan en önemli faktör coğrafi konumdur. Anadolu ise tarih boyunca, üzerinde kurulan çeşitli medeniyetlere denizci devlet olma imkânını sağlayan mühim bir kara parçası olmuştur. Şurasını belirtmek gerekir ki, Anadolu'nun stratejik yapısını en iyi değerlendiren hiç şüphesiz Türklerdir.[22] Türkler, Bizanslılarla uzun mücadeleler vererek ellerine geçirdikleri Anadolu sahillerine, Türkistan'ın kapalı denizlerinde balıkçılık ve gemicilik yapan halkını yerleştirdiler. Bu suretle Oğuz

[19] Seferin tarihini kesin olarak söylemek mümkün olmasa da tahmini olarak Nisan-Mayıs 1053 ile Temmuz-Ağustos 1062 tarihleri arasında olduğunu söyleyebiliriz.
[20] Erdoğan Merçil, "Büyük Selçuklu Devletinde Deniz ve Denizcilik Üzerine Notlar", *Deniz Harp Tarihi Semineri-III, 19-21 Nisan 2006,* II. Oturum, Gölcük/Kocaeli 2006, s.15-22.
[21] Coşkun Güngen, *XVI. Yüzyıldaki Gelişmeler Işığında Osmanlı Denizciliği,* Dz.K.K.lığı Kültür Yay. Tarih Dizisi No:14, Dz.K.K. Karargâh Basımevi, Ankara 1997, s.1.
[22] Ali İhsan Gencer, *a.g.m.,* s.12.

gemicilerinin Anadolu sahillerine ayak bastıkları günden beri Türk denizciliği doğmaya başlamıştır.[23]

Birinci Haçlı Seferinden 25 yıl önce, Alp Arslankomutasındaki Selçukluların 1071 Malazgirt zaferi ile Anadolu'daki Bizans kara savunması çökmüş, Türk akıncıları Ege ve Marmara istikametinde yayılmışlardır. Önce bir kara meselesi gibi görünen Türk tehdidi, Türklerin ilerleyerek Ege ve Marmara kıyılarına yaklaştıklarında, artık bir deniz olayı olarak ortaya çıkmıştır. Türklerin Anadolu sahillerine ilk ayak bastıkları günden beri Türklerde denizcilik yeniden doğmuş ve gelişerek bir meslek halini almıştır.

Türkler Anadolu'ya giriş yaptıktan sonra sürekli Bizans aleyhinde genişlemiş ve toprak kazanımını arttırmıştır. Anadolu Selçuklu Devleti'nin kurucusu olan Süleyman Şah, Rumlar arasındaki dâhilî anlaşmazlıktan istifade ederek son derece kuvvetli bir kale olan İznik'i (Nikea) 1076'da alarak merkez yapmış ve bağımsızlığını ilân etmiştir.[24] İznik'in fethinden sonra, Bizans'ın mahalli ve merkezi tekfurlukları arasındaki çekişmelerden faydalanarak, bölgedeki hâkimiyetini güçlendiren Süleyman Şah, 1077 yılında Anadolu Selçuklu Devleti'ni kurmuştur.[25] Süleyman Şah, kısa zamanda devletinin sınırlarını Marmara, Karadeniz ve Akdeniz yönlerinde genişleterek, Bursa ve yörelerinden başka Kocaeli Yarımadasını ele geçirerek Üsküdar ve Kadıköy'e doğru ilerledi. Hatta Anadolu kıyılarında gümrük daireleri kurup Boğaz'dan gelip geçen gemilerden vergi almaya başladı.[26]

Süleyman Şah daha sonra, İznik'te adamlarından Ebu'l-Kâsım'ı yerine vekil bırakarak geri dönmüştür. Ebu'l-Kâsım, İznik kalesini tekrar geri almak isteyen Bizanslılara mukavemet göstermekle kalmamış, İstanbul'u düşürmek ve Marmara Denizi kıyıları ile Adaları ele geçirmek için kuvvetli bir donanmaya ihtiyaç duyarak, Bizans'ın elinde bulunan Gemlik (Kios) kasabasını zapt edip, burada ilk Türk tersanesini kurmaya muvaffak olmuştur. Fakat kuvvetli Bizans donanması ve kara

---

[23] Hayati Tezel, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi,* C.I, Deniz Basımevi, İstanbul 1973, s.3.
[24] Hayati Tezel, *a.g.e.,* s.4.
[25] Anadolu Selçuklu Devleti'nin kurulması ve İznik'in fethinin tarihi konusunda tarihçiler arasında görüş birliği bulunmamaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Osman Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye Tarihi, Alparslan'dan Osman Gazi'ye (1071-1318),* Boğaziçi Yay., İstanbul 1993, s.55; Ali Sevim, *Anadolu Fatihi Kutalmışoğlu Süleymanşah,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1990, s.26; Ali Sevim, Yaşar Yücel, *Türkiye Tarihi, Fetihten Osmanlılara Kadar (1018-1300),* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1990, s.77; Aydın Taneri, *Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri Kuruluş Devri,* Kültür Bakanlığı Yay., Ankara 1981, s.53; Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* C.I, Deniz Basımevi, İstanbul 1982, s.21.
[26] Ali Sevim, *Anadolu'nun Fethi (Başlangıçtan 1086'ya Kadar),* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1988, s.82.

kuvvetleri Gemlik'i muhasara edip, henüz yeni tesis edilen Türk gemi tezgâhlarını yakmıştır. Bu suretle Selçukluların Marmara Denizi'ne hâkim olma yolunda ilk çabaları neticesiz kalmıştır. Fakat buna rağmen İznik şehri Bizans'ın kalbine doğrudan doğruya yapılacak taarruzlar için ileri harekâtın ana üssü olarak Türklerin elinde kalmakta devam etmiştir.[27]

Anadolu Selçuklu Devleti'nin kurulduğu tarihlerde, Türklerin ilk *"Denizci Beyi"* olarak kabul edilen Çaka Bey[28] tarih sahnesindeki yerini almıştır. İzmir ve çevresinde beyliğini kurarak, Bizans karşısında varlık gösteren ilk Türk oluşumunun başına geçmiştir. Zamanla Bizans'a karşı tutunabilmek için mutlaka denizi kullanmanın gerekliliğini anlamış, İzmir ve dolaylarında ilk Türk donanmasını meydana getirmiştir.[29]

Çaka Bey, Malazgirt Savaşı'nı takip eden yıllarda Alparslan'ın Anadolu'nun fethi ile görevlendirdiği Çavuldur boyuna mensup beylerinden biridir.[30] Bizanslılarla yapılan bir savaşta esir düşmüş ve bir müddet Bizans sarayında yaşamıştır. Bizans'ta kaldığı sürece Latince ve Grekçe'yi gayet iyi öğrenen Çaka, cevval zekâsını bahri işler üzerinde çalıştırarak, Bizans politikasının inceliklerini kavramış bilahare Bizans'ı terk ederek İzmir ve havalisini zapta başlamıştır. Çaka'nın amacı Ege ve Marmara'da kat'i üstünlük sağlayacak kuvvetli bir donanma meydana getirmekti. Zira Bizans'ı düşürmeyi tasarlayan Çaka, bu tasavvurunu gerçekleştirmek için kuvvetli bir donanmaya ihtiyacı olduğunu gayet iyi biliyordu. Nitekim Çaka Bey, mürettebatını Ege'nin sahil çocuklarından seçtiği kırk parça gemi ile fetihlere girişti.[31]

Donanmayı oluşturduktan sonra Çaka Bey Urla Adası'nı (Klyzomendi) ve Foça'yı (Phokaia) aldı. Midilli (Mitylene) valisine bir adam göndererek derhal adayı boşaltmasını, aksi takdirde durumun kendisi için tehlikeli olacağını bildirdi. Vali korkusundan bir gece adayı terk etti ve İstanbul'a kaçtı. Çaka Bey hemen adayı işgal etti. Fakat adanın kuzey kıyısı direnince ve imparatorun buraya yardım için bir donanma

---

[27] Ali İhsan Gencer, "Türkiye'de Denizcilik ve Türklerin Denizciliğe Verdiği Önem", *İkinci Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu, 15-16 Haziran 1999,* Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1999, s.13.

[28] Bazı kaynaklarda "Çaka Bey" yerine, "Tekeş Bey" kullanılmaktadır. Bilgi için bkz. Hayati Tezel, *a.g.e.,* s.6. Bizans asilzadeleri ise "Çahas" veya "Tazachas" tabirini kullanmaktaydı. Ayrıntılı bilgi için bkz. Akdes Nimet Kurat, *Çaka; Ortazamanda İzmir ve Yakınlarındaki Adaların Türk Hâkimi,* Devlet Basımevi, İstanbul 1936, s.9.

[29] Donanma ile birlikte burada bir de tersane inşa edilmiştir. Bazı kaynaklarda bu tersane için Ebul Kasım'ın Gemlik'teki tersanesinden birkaç yıl önce kurulduğu iddiası vardır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Türkmen Parlak, *Ege Denizinde İlk Türk Derya Beyleri,* Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yay., İstanbul 2005, s.15.

[30] Osman Turan, *a.g.e.,* s.88.

[31] Ali İhsan Gencer, *a.g.m.,* s.14.

gönderdiğini öğrenince, Çaka Bey vakit kaybetmedi ve Sakız (Khios) Adası'na yönelerek burayı fethetti. Bundan sonra da Sisam (Samos) ve Rodos adalarını zapt etti.[32] Çaka Bey Anadolu sahillerinde tutunabilmek için adaların fethinin zaruri olduğuna inanmıştı.[33]

Çaka Bey asıl hedefi olan İstanbul'u Bizans'ın elinden almak için Peçenekler ile ittifak yapma yoluna gitti. Bu plana göre, kuzeyden Peçenekler'in kuşattığı İstanbul denizden de Çaka Bey tarafından sarılarak kolayca ele geçirilecekti. Fakat bu ittifak planı Bizans İmparatoru Alexsios tarafından bozuldu. İttifak uyarınca Peçenekler, 1091 yılında harekete geçti. Ancak Bizans İmparatorunun Kumanları çeşitli hediyeler vaadiyle kandırmasıyla Peçenekler karşılarında 40.000 kişilik Kuman ordusunu buldu. Gelibolu Yarımadasında Peçenekler tamamen imha edildi.[34] Bu sırada Çaka Bey de ittifak gereği Gelibolu Yarımadasında Peçeneklerin yanında olmalıydı. Ancak sebebi bilinmeyen bir şekilde Çaka Bey, Peçeneklerin yanına gidemedi.[35]

Öte yandan, İzmir'i ele geçirerek ikinci düşmanı Çaka'yı bertaraf etmek isteyen Bizans imparatoru, Loannes Dukas'ı karadan, Dalassenos'u da denizden İzmir'e Çaka Bey üzerine sevketti. Çaka Bey, kardeşi Yalvaç'la birlikte Midilli Adası'na çıkarma yapan Bizans kuvvetleriyle başarılı savaşlar yaptı ise de bu sırada ortaya çıkan şiddetli bir fırtına sebebiyle, Dalassenos'la barış yapıp İzmir'e çekilmek zorunda kaldı. Bununla birlikte Girit ve Kıbrıs adalarında Bizans'a karşı çıkan isyanlardan faydalanan Çaka Bey, bu kez karadan harekete geçerek Çanakkale Boğazı'na kadar ilerledi. Edremit'i fethettikten başka Boğaz'ın Asya tarafında bulunan gümrük kenti Abidos'u kuşatmış idi. Çaka Bey, ayrıca İzmir'den bir donanmayı da Çanakkale Boğazı'na sevk etme hazırlıklarına başlamıştı. Çaka'nın Bizans'a yönelttiği bu geniş askerî harekât, Çanakkale ve yörelerini kendi yönetim sahasında gören Türkiye Selçuklu Sultanı olan damadı I. Kılıçarslan ile Bizans İmparatoru Aleksios Komnenos'un dikkatlerinden kaçmıyordu. İmparator, bir yandan, Dalassenos'u yeni bir donanmayla İzmir'e sevk

---

[32] Burak Gani Erol, *Türkiye Selçukluları ve Anadolu Beylikleri Döneminde Türk Denizcilik Faaliyetleri,* Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara 2004, s.3.

[33] Yasemin Demircan, "Ege Adalarında Osmanlı Hâkimiyeti", *Türkler Ansiklopedisi,* C.9, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.364.

[34] Anna Komnena, *Alexiad; Anadolu'da ve Balkan Yarımadası'nda İmparator Alexios Komnenos Dönemi'nin Tarihi Malazgirt'in Sonrası,* Çev. Bilge Umar, İnkılap Kitabevi, İstanbul 1996, s.243-258.

[35] Bazı kaynaklarda Kumanların Peçenekleri imha ettiği tarih olarak 29 Nisan 1091 verilmektedir. Bilgi için bkz. Ali Sevim, *a.g.e.,* s.98; Akdes Nimet Kurat, *Çaka; Ortazamanda İzmir ve Yakınlarındaki Adaların Türk Hâkimi,* Devlet Basımevi, İstanbul 1936, s.23.

ederken, öbür yandan da Sultan Kılıçarslan'a bir elçi göndererek onu, Çaka'ya karşı kışkırtmak suretiyle, ittifakını sağlamayı başardı. Bu antlaşma ve ittifakın böylece gerçekleşmesinden hemen sonra, bir yandan Kılıçarslan'ın karadan, öbür yandan da Bizans'ın denizden tehdit ve saldırıları karşısında ciddi bir tehlikeye düşen Çaka Bey, rivayete göre, Abidos yakınlarında bulunan sultanı ziyarete gittiği zaman, bir şölen sırasında öldürüldü (1093).[36] Öte yandan Aleksios Komnenos, Loannes Dukas kumandasında yeniden sevk ettiği bir donanma ile başta İzmir ve Efes olmak üzere, bütün bölge ve adaları, birer birer ve kolayca ele geçirdi. Bu bölgedeki Türkler de uç Türkmenlerinin Bizans'la devamlı mücadele halinde bulundukları Ege içlerine çekilmek zorunda kaldılar. Böylece aşağı yukarı 15 yıl Türk yönetim ve hâkimiyetinde kalan Adalar Denizi kıyıları, yeniden Bizanslıların eline geçmiş oldu.[37]

Çaka Bey'in ölümünden kısa bir süre sonra, Anadolu'da başlayan Türk oluşumu için son derece olumsuz gelişmeler yaşandı. Ciddi bir ön hazırlık evresinin ardından, Papa II. Urban'ın belirlediği 15 Ağustos 1096 tarihinde[38] Haçlı Seferleri başladı. Haçlılar Anadolu'ya girdiklerinde Anadolu Selçuklu tahtında I. Kılıçarslan oturuyordu. I. Kılıçarslan Haçlılara direnmeye çalıştıysa da başarılı olamadı ve Selçuklular kısa zamanda Anadolu'nun içlerine çekilmeye mecbur kaldı. Sonuç olarak Çaka Bey'den sonra Anadolu sahillerinde başlayan Türk denizciliği büyük bir darbe aldı ve neredeyse iki asır boyunca belini doğrultamadı.

Başlangıç halindeki bu Türk denizciliği, sonraları Anadolu Selçuklu Sultanları I. Gıyaseddin Keyhüsrev, I. İzzeddin Keykavus ve bilhassa I. Alâeddin Keykubat zamanlarında parlak bir gelişme gösterdi.[39]

I. Gıyaseddin Keyhüsrev döneminde Anadolu Selçuklu Devleti Samsun ve Sinop havalisine kadar yayıldı (1206). Bilahare Samsun'da Selçuklularla alakalı eski idarenin devamını sağladı. Böylece Asya-Avrupa transit ticaret yolu da güvence altına alınmış oldu. Türkiye'den geçen ticaret yollarının iktisadi açıdan önemini bilen Sultan Keyhüsrev, Samsun'u kurtarmakla Karadeniz uluslararası ticaret yolunun güvenliğini sağladıktan sonra, bu kez, Avrupa ve Mısır'dan gelen ticaret gemilerinin uğrak yeri olan

[36] Claude Cahen, *Osmanlılardan Önce Anadolu'da Türkler,* Çev. Yıldız Moran, E Yay., İstanbul 1979, s.95.
[37] Ali Sevim, *a.g.e.,* s.98-99.
[38] Işın Demirkent, *Haçlı Seferleri,* Dünya Yay., İstanbul 1997, s.9.
[39] Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867),* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 2001, s.4.

ve dolayısıyla Akdeniz'de önemli bir ihracat ve ithalat limanı durumunda bulunan Antalya'nın fethine girişti. Antalya, Aldo Brandini adlı bir İtalyan'ın idaresinde idi. Selçuklu tüccarlarının burada soyulması üzerine, Sultan Antalya'yı muhasara etti. Kıbrıs Kralı Gautier de Montbeliard'ın yardım göndermesi, kuşatmanın geçici olarak kaldırılmasına yol açtı. Fakat Antalya Türkler tarafından uzaktan kontrol altında tutuluyordu. Bu sırada şehirdeki Rumların sultana yardım için başvurmaları, muhasaranın tekrar başlamasına sebep oldu. Nihayet 1207'de Antalya fethedildi.[40]

I. İzzeddin Keykavus döneminde ise 1214'te Sinop ele geçirildi.[41] Daha sonra burada bir liman yapılarak burası ithalat ve ihracat merkezi durumuna getirildi. Sinop'un çevresinde büyük surlar inşa edilerek liman güvenli bir şekle sokuldu. Oluşturulan donanma ile de bölgede Anadolu Selçuklu Devleti söz sahibi olmaya başladı. I. İzzeddin Keykavus Trabzon imparatorunu da vergiye bağlayarak üzerinde etkinlik sağladı. I. İzzeddin Keykavus son olarak, 1211 yılında elden çıkan Antalya'yı[42] tekrar almaya karar verdi. Kara ve denizden yapılan kuşatma neticesinde Antalya 1216 yılında geri alındı.[43]

I. Alâeddin Keykubat, Antalya'nın yanında yer alan ve önemli bir askerî ve ticari üs olan Kolonoros Kalesi'ni alarak Türk deniz tarihi açısından son derece önemli fetihlerine başladı. Antalya Valisi Ertokuş Bey, Hıristiyanların Antalya Körfezi'ni çember içerisine almaya çalıştıklarını, bunun için de Kolonoros Kalesinin kullanılma ihtimali olduğunu düşünüyordu. Bu durum Konya'da divan toplantısında görüşüldü ve Kolonoros Kalesi'nin alınmasına karar verildi. 1220 yılının sonbahar aylarında Emir Çoban kuvvetleri karadan, Antalya Valisi Ertokuş Bey komutasındaki kürek devrinin büyük tip gemilerinden kadırgalar ile kurulu Antalya donanması ise denizden gelerek Kolonoros Kalesi önünde buluştu. Kale 1220 Aralık ayında alındı ve Sultan Alâeddin

---

[40] Abdullah Kaya, *Anadolu Selçuklu Bizans İlişkileri,* Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Konya 1998, s.74.

[41] Şehrin tam olarak fethi 26 Cemâziyü'l-âhir 611 (28 Ekim 1214) tarihinde gerçekleşmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Fatih Güldal, *Fetihten Osmanlılara Kadar Sinop Şehri Tarihi,* Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Ortaçağ Tarihi Bilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2003, s.10.

[42] Antalya'nın Hıristiyan halkı, kendi aralarında anlaşıp, bir gece şehrin Türk idarecilerini ve Türk halkını öldürerek şehri ele geçirmeyi, Selçuklu ordusu gelirse de şehri Kıbrıs Franklarına teslim etmeyi planlamıştı. Gerçekten de onlar planladıkları gibi bir gece silahlanarak harekete geçmişler, önce şehrin idarecilerini, sonra büyük, küçük, ihtiyar, genç demeden bütün Türk erkeklerini öldürmüşler, kadın ve çocukları da esir almışlardı. Ayrıntılı bilgi için bkz. Salim Koca, *Sultan I. İzzeddin Keykavus (1211-1220),* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1997, s.35-36.

[43] Carl Brockelmann, *İslam Ulusları ve Devletleri Tarihi,* Çev. Neşet Çağatay, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1992, s.214.

Keykubat'ın adına izafeten Alâiye (Alanya) adı verildi. Selçukluların Antalya'daki Akdeniz Sahil Beyliği merkezi Alanya'ya getirildi ve burada kurulan tersanede[44] kadırga inşasına başlandı. Tersane çok iyi planlanmıştı ve korunması için bir burç (Kızılkule) yapılarak denize açılan beş gözlü bir depo inşa edilmişti.[45]

Alanya'nın alınmasından sonra Karadeniz'de *"Suğdak"* seferi yapıldı. Kırım'da Kefe yakınlarında yer alan Suğdak, 1223 yılında Moğollar tarafından işgal edildi. Önemli bir ticaret kenti olan Suğdak, Moğolların kontrolü altına girdi, varolan düzen bozuldu ve yörenin zenginleri ve ticaret ile uğraşan eşrafı Suğdak'ı terk ederek Selçuklulara sığındı. I. Alâeddin Keykubat Suğdak seferini yönetmek için devlet hizmetinde önemli bir mevki sahibi olan, kahramanlığı, cömertliği, maiyeti, askerlerinin çokluğu ile ün kazanmış bulunan Kastamonu Beyi Hüsâmeddin Çoban'ı görevlendirdi.[46] Çoban Bey, askerlerini Sinop'tan yelkenli gemilere bindirerek Eflak kıyısına çıkarttı. Selçuklu donanması da denizden Suğdak şehri önlerine yöneldi. (Selçuklu tekneleri bu seferde yelken kullanmıştır.) Suğdak'ın savunucusu 10.000 kişilik Kıpçak ordusu bozuldu, birçok ganimet alınarak Sinop'a geri dönüldü.[47] Bu sefer, Kırım sahillerine kadar genişleyen Selçukluların, donanmalarını deniz aşırı seferler yapacak kadar güçlendirdiğini ortaya çıkardı.

I. Alâeddin Keykubat dönemindeki Türk denizciliğini ilgilendiren önemli seferlerden birisi de Trabzon üzerine yapılan seferdi. I. Alâeddin Keykubat'ın Erzincan'ı ele geçirmesi ve Erzurum üzerine yürüyüş ile meşgul olmasını fırsat bilen Trabzon Rumları, Samsun ve Sinop Limanlarına saldırdı. Ünye'ye kadar olan Selçuklu sahillerini yağmalayarak limandaki gemilere baskınlar yaptı. Ayrıca bu gemilerdeki tayfaları esir alarak gemileri de ele geçirdi. Alâeddin Keykubat'ın Rumlardan böyle bir saldırıyı beklememesi ve bu sebeple de geride az miktarda kuvvet bırakması bunda etkili oldu.[48]

---

[44] Alaiye tersanesi, 56,5 m. uzunluğunda, 44 m. derinliğinde olup üzeri tonozlarla örtülüdür. Tersanenin her gözü 7,70 m. Genişliğinde, 42,30 m. boyundadır. Duvarları kesme taştan, kemer ve kubbeleri tuğladan yapılan tersanenin tavanlarından ışık almasını sağlayan pencereler mevcuttur. Ayrıntılı bilgi için bkz. Erdinç Sancar, *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi,* IQ Kültür Sanat Yay., İstanbul 2006, s.47.

[45] Hayati Tezel, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi,* C.I, Deniz Basımevi, İstanbul 1973, s.10-11.

[46] Burak Gani Erol, *a.g.t.,* s.29.

[47] Hayati Tezel, *a.g.e.,* s.12. Suğdak seferinin tarihi ile ilgili kaynaklar farklılık arz etmektedir. Osman Turan'ın değerlendirmesi neticesinde, seferin tarihi olarak 1224'ün verilebileceği belirtilmiştir. Bilgi için bkz. Osman Turan, "Keykubat I", *İslam Ansiklopedisi,* C.6, Milli Eğitim Bakanlığı Yay., İstanbul 1988, s.649.

[48] Osman Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye Tarihi, Alparslan'dan Osman Gazi'ye (1071-1318),* Boğaziçi Yay., İstanbul 1993, s.360-361.

Sultan seferini tamamlayıp geri dönünce sahilleri Rumların elinden kurtardı ve donanmayı Trabzon üzerine sevk etti. Diğer taraftan da bir kara ordusu yola çıkarıldı. Kısa süre içinde şehir karadan ve denizden kuşatıldı. Surlar mancınıklarla dövüldü. Uzun mücadelelerden sonra Selçuklu birlikleri surlar üzerine çıktı ve şehrin fethi an meselesi iken, aniden başlayan çok şiddetli yağmur Selçuklu ordusunun zaferine engel oldu. Ordu geri çekilmek zorunda kaldı (1228). Böylece Trabzon'un fethi gecikmiş oldu. Şehir iki buçuk asır sonra, Fatih Sultan Mehmet tarafından fethedildi.[49]

I. Alâeddin Keykubat döneminde Selçuklular deniz politikasını bir devlet politikası olarak uygulamaya başladı. Bu devirde iç istikrar sağlandı, kuvvetli bir donanma vücuda getirmek için Sinop ve Antalya Tersaneleri harekete geçirildi, çok kazanç sağladığı anlaşılan deniz ticareti desteklendi ve hücuma uğrayan Selçuklu tüccar gemilerinin ziyanları hükümet tarafından ödenmeye başlandı. Ayrıca Alanya Tersanesi'ndeki kitabelerde de yazılı olduğu gibi I. Alâeddin Keykubat *"Sultânü'l-berr-ve'l-bahreyn"* (Kara ve İki Denizin Sultanı)[50] unvanını kullanmaktaydı. Bu durum Selçuklular'da denizin ne kadar önemli olduğunu göstermektedir.

XIII. yüzyılın ilk yarısında kullanılan *"Reisü'l Bahr"* unvanı da bu yüzyılda denizin Türklerde önemli bir yer işgal ettiğini göstermekteydi. Bu unvan, Karadeniz'deki en önemli deniz üssü Sinop'ta bulunan amiral için kullanılmaktaydı. Ayrıca aynı yüzyılın ikinci yarısında Selçuklu emirleri arasında önemli bir mevkii olan *"Emirü's Sevahil"* (Sahiller Emiri) devrin başlıca kaynaklarında geçmekteydi. Aynı ibarenin başka kaynaklardan edindiğimiz bilgiler ışığında *"Melikü's Sevahil"* olarak da kullanıldığını görmekteyiz.[51]

Anadolu Selçuklu Devleti savaşlar sırasında denizden sürekli olarak yararlandı. Elindeki gemileri, kuşatmalar sırasında teknik yönden geliştirerek, savaşı kazanmada avantajına kullandı. Bu durumu açıklayan en iyi örnek, Sinop'un geri alınışı sırasında yapılanlardı. 1214 yılında Selçuklu hâkimiyetine geçen Sinop, Selçukluların Moğol baskısı ve iç çatışmalar sebebiyle zayıf duruma düşmesinden faydalanan Trabzon

[49] *A.e.,* s.361-362.
[50] Hayati Tezel, *a.g.e.,* s.11.
[51] Aydın Taneri, *Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri Kuruluş Devri,* Kültür Bakanlığı Yay., Ankara 1981, s.55-56. Bu tarihlerde sahil vilayetlerin valileri ve komutanları için ayrıca "Emiri Sevâhil" veya "Meliki Sevâhil" unvanları da kullanılabilmekteydi. Bilgi için bkz. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti Teşkilatına Medhal,* Türk Tarih Kurumu Yay., İstanbul 1941, s.130.

Komnenosları tarafından 1259 yılında ele geçirildi.[52] Şehri geri almakla görevlendirilen Selçuklu Veziri Muineddin Pervane[53], Sinop'u karadan kuşattı. Kuşatma uzun sürünce, Pervane, yalnız karadan yapılan zorlamalar ile sonuç alınamayacağını anladı. Donanma ile şehri denizden abluka altına aldı. İşte bu muhasara esnasında gemilere mancınık yerleştirildi.[54] Mancınık yardımıyla Sinop 1266 yılında yeniden Selçuklu hâkimiyetine geçti. İşte Sinop'un alınması sırasında gemilerde kullanılan mancınık, Selçukluların gemileri teknik, taktik ve stratejik bir silah olarak kullandıklarını gösteren önemli bir örnektir.

Bu sıralarda Anadolu Selçuklu Devleti, yavaş yavaş eski gücünü kaybetmeye başladı. Moğol istilası önünden kaçarak Anadolu'ya dolan Türkmenler (Oğuzlar) büyük sorun ve buhranlara neden oluyordu. Eski bir Türk şamanı hüviyetiyle ortaya çıkan Baba İshak adlı şahsın yaptığı kışkırtmalar ve halkı peygamberliğine inandıracak kadar giriştiği propagandalar iç güvenliği büyük ölçüde sarstı. *"Babai Hareketi"*[55] adı verilen bu isyan, 1240 yılında güçlükle bastırıldı. Ancak etkileri her yer ve alanda devam etti. Devlet güçsüzlüğe uğramıştı. Bu sırada Moğollar Erzurum'u işgal edip, yakıp, yıktıktan sonra ilerlediler. 1243 yılında 30.000 kişilik bir Moğol ordusu Kösedağ'da 80.000 kişilik Selçuklu ordusunu mağlup etti. Bu olaylar sonucunda Anadolu Selçuklu Devleti'nde siyasi çöküş ve çözülme başladı. Anadolu, Moğol (İlhanlı) işgal ve etkinliği altında kaldı. 1308 tarihinde de Moğollar (İlhanlılar) Selçuklu Devleti'ni fiilen yıktılar.[56]

XIV. yüzyılın başlarında, Anadolu Selçuklu Devleti yıkılmasından sonra, tarihi yerini, her bakımdan kendi modeli olan Anadolu Beylikleri'ne bıraktı.[57] Moğol istilasının ardından Anadolu'ya geçmek zorunda kalan topluluklar, bu bölgedeki Türkmenlerin güçlenmesine neden oldu. Bu Türkmenler kısa süre içinde Batı Anadolu

---

[52] Ali Sevim, Yaşar Yücel, *Türkiye Tarihi, Fetihten Osmanlılara Kadar (1018-1300),* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1990, s.132.
[53] Pervane Anadolu Selçuklu Devleti'nde, "Divan-ı Pervanegi" adlı kurumun başında bulunan, mülk, ikta gibi arazi işleriyle uğraşan, bunlara dair menşur ve beratlar hazırlayan kişiye denmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *a.g.e.,* s.95.
[54] Aydın Taneri, *a.g.e.,* s.55.
[55] Babai İsyanı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Ahmet Yaşar Ocak, *Babailer İsyanı; Aleviliğin Tarihsel Altyapısı Yahut Anadolu,* Dergah Yay., İstanbul 1996; Ali Sevim, Yaşar Yücel, *a.g.e.,* s.124-125.
[56] Tülay Duran, *a.g.e.,* s.46.
[57] Aydın Taneri, *a.g.e.,* s.56.

ve Marmara'ya yerleşerek buralarını ele geçirmeye çalıştı.[58] Anadolu Selçuklu Devleti'nin çöküş sürecine girişini takip eden dönemde, uçlardaki Türkmenler merkez ile ilişkilerini asgari seviyeye indirdi ve istiklallerini ilan ederek, küçüklü büyüklü yirmiyi aşkın Türk Beyliği ortaya çıkardı. Kaynaklarda *"Tavâif-i Mülûk"* adıyla zikredilen bu beylikler, Anadolu coğrafyasında yaklaşık XVI. yüzyıl başlarına kadar hâkim oldu.[59] Artık Anadolu'da Çaka Bey ile başlayıp Anadolu Selçuklu Devleti ile devam eden Türk denizciliği, kurulan bu beylikler ile devam edecekti. Başka bir deyişle, 1300 tarihlerine doğru Batı Anadolu'da kurulan beylikler kendi hafif donanmaları ile başta Venedik ve Ceneviz olmak üzere, Doğu Akdeniz'de Latin egemenliği altındaki adalar için büyük bir tehlike oluşturdu. Bu deniz gazileri (guzât fi'l-bahr), Ege Denizi'nde ve Balkan tarihinde yeni bir dönem açacakları gibi, sonradan 14. yüzyıl sonlarında Osmanlı egemenliği altına alındığında, Osmanlı deniz gücünün çekirdeğini de oluşturacaklardı.[60] Konum olarak denize yakın olan ve denizci yapısı ön plana çıkan bu beylikler Aydınoğulları, Menteşeoğulları, Karesioğulları, Candaroğulları ve Saruhanoğulları beylikleridir.

Bu beyliklerden Aydınoğulları, Selçuklu Devleti'nin deniz ananesini devam ettiren bir beylik olarak, Türk Denizcilik Tarihi'nde önemli bir yer işgal etmektedir. Özellikle Aydınoğlu Umur Bey'in, Çaka Bey'den iki yüz sene sonra Türk denizciliğini Ege sahillerinde yeniden başlatması bir dönüm noktası teşkil etmektedir.

Aydınoğlu Umur Bey, Çaka'yı takiben Bizans ve Ceneviz kuvvetleriyle mücadeleye girişmiş, önce Kadifekale'yi daha sonra İzmir'i zapt ederek, Türk denizciliğini Batı Anadolu'da tekrar canlandırmıştır.

Umur Bey, Bizans ile mücadele etmesine rağmen, bu devletle bazen dostane bir münasebet de tesis etti. Bizans imparatoru ile yaptığı antlaşma gereği, karadan ve denizden ona yardım ederek, müştereken Rumeli'ye birtakım seferler düzenledi.[61]

---

[58] Andre Miquel, *İslam ve Medeniyeti; Doğuştan Günümüze,* Çev. Hasan Menteş-Ahmet Fidan, Birleşik Dağıtım Kitabevi, Ankara 1991, s.290-301.

[59] Burak Gani Erol, *Türkiye Selçukluları ve Anadolu Beylikleri Döneminde Türk Denizcilik Faaliyetleri,* Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara 2004, s.33.

[60] Halil İnalcık, "Batı Anadolu'da Yükselen Denizci Gazi Beylikleri, Bizans ve Haçlılar", *Türk Denizcilik Tarihi,* T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yay., Ankara 2002, s.73.

[61] Umur Bey saltanat mücadelesinde Kantakuzen'in Bizans İmparatorluğu'nu almasında oldukça etkili olmuştur. Ayrıntılı bilgi için bkz. Şerif Baştav, *Bizans İmparatorluğu Tarihi: Sondevir: 1261-1461,* Türk Kültürünü Araştırma

Umur Bey'in denizlerdeki faaliyetlerinden endişeye düşen Hıristiyan âlemi, Papa'nın ön ayak olduğu bir Haçlı donanması ile onun üzerine bir sefer düzenledi, 1344'te İzmir'e bir çıkartma yaptı ve Kadifekale'yi zaptetti. Ayrıca bir de müstahkem kale inşa etti. Umur Bey bu kaleyi fethetmek istemişse de 1348'de tertip ettiği bir seferde şehit düştü. Umur Bey'in ölümü ile Batı Anadolu'daki denizcilik ananesi Osmanlı devrine kadar eski önemini kaybetti.[62] Kısacası Umur Bey, saltanatı boyunca denizden hiç uzak durmamış, Anadolu sahillerinin güvenliği için müttefik donanmasına imkân vermemek amacıyla Sakız, Bozcaada ve Semadirek adalarıyla Gelibolu'ya seferler düzenlemiştir.[63]

Bu noktada önemle belirtilmesi gereken bir konu da, Umur Bey'in, Türk denizcilik tarihinde bir ilk olan ve gemilerin karadan yürütülmesi suretiyle gerçekleştirilen seferidir. Bizans, Ceneviz, Venedik ve Papalık güçlerine karşı Ege Denizi, Akdeniz ve Karadeniz'de bulundurduğu 50-350 civarındaki gemisiyle askerî faaliyetleri olduğunu bildiğimiz Umur Bey, artık Ege Denizi'ni kendine yeterli görmeyerek yönünü Karadeniz'e çevirdi. (1338-1340) 350 gemisiyle 20 güne yakın bir seyirden sonra, Türklerin daha sonraki yıllarda Kerme dedikleri Korent Limanına demirledi. Umur Bey burada kimsenin aklına gelmeyecek oldukça stratejik bir plan sonucunda 50 parça gemisini Kerme Limanı'nda bırakarak, 300 parçalık donanmasını hedefindeki, Türklerin İnebahtı dedikleri Leponto Körfezi'ne, karadan yürütmek suretiyle sevketti. Düsturnâme'den[64] anladığımız kadarıyla bütün bunların gerçekleşme zamanı 1 veya 2 gün idi. Buradan da Karadeniz'e geçerek Kili'ye çıktı ve Eflak illerini yağma ederek sayısız ganimetle geriye döndü. Umur Bey'in gemilerini karadan sabunlu

---

Enstitüsü, Ankara 1989, s.42-44; Georg Ostrogorsky, *Bizans Devleti Tarihi,* Çev. Fikret Işıltan, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1991, s.477-479.

[62] Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867),* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 2001, s.5-6.

[63] Yasemin Demircan, "Ege Adalarında Osmanlı Hâkimiyeti", *Türkler Ansiklopedisi,* C.9, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.364.

[64] Enverî tarafından, 1464-1465 senelerinde Veziriazam Mahmud Paşa'nın emriyle yazılan, 3730 beyitten meydana gelen manzum tarih kitabıdır. Eserden anlaşıldığına göre Enverî, Fatih Sultan Mehmet ve II. Bayezid devirlerinde yaşamıştır. Olay, eserde şu şekilde geçmektedir; "...Çünkü bunlar Kermiye eriştiler, Gaziler Kermayi öte astılar, Girdi bunlar Karadeniz ol taraf, Kerme önünde bular bağladı saf, Hüküm paşa kıldı ettiler yerak, Karadan gemi çeker olup yayak, Tahtaları döşeyüp sabunıla, Gemileri çekdi anlar onıla, Karadenize girür üçyüz gemi…" Ayrıntılı bilgi için bkz. Enverî, *Düsturname-i Enverî,* Yay. Haz. Mükrimin Halil Yinanç, Türk Tarih Encümeni, İstanbul 1929, s.43-44. Aynı olay Piri Reis'in kaleme aldığı Kitab-ı Bahriye'de de anlatılmaktadır. Bilgi için bkz. Piri Reis, *Kitab-ı Bahriye,* Yay. Haz. Halil İnalcık, Denizcilik Müsteşarlığı Yay., Ankara 2002, s.248.

tahtaların üzerinde yürüterek denize indirmesi, muhtemelen İstanbul fatihi II. Mehmet'e de ilham kaynağı oldu.[65]

Denizlerde faaliyetleri olan bir başka Türk Beyliği de Menteşeoğulları idi. Yapılan araştırmalara göre Menteşeoğulları Beyliği, Muğla ve çevresinde (Kayra=Caria) kıyı ile Denizli dağları arasındaki yörelerde yerleşen Türkmenler tarafından kurulmuştu. Menteşeoğulları kuvvetli donanmalarıyla birçok seferler düzenledi ve hatta Rodos Adası'nı bile fethetti. Ayrıca Mısır Sultanlığına ve Aydınoğullarına da donanmalarıyla yardım etti. Memlûklu Sultanının Kıbrıs'a düzenleyeceği sefere Menteşeoğullarının 200 gemi ile katılması, onların deniz kuvvetlerinin ne denli kuvvetli ve muhteşem olduğunu göstermekteydi. Menteşeoğulları, ticaret gemileri sayesinde Frenk memleketleri, İskenderiye ve civar adalarla da ticari ilişkilerde bulunmuşlardı.[66]

Karesioğulları Beyliği, kuruluş tarihi tam olarak bilinmese de XIV. yüzyılın başlarında Balıkesir ve Çanakkale merkez olmak üzere kurulmuştu. Karesioğulları'nın özellikle Bergama ve Marmara taraflarına sahip olan Karesioğlu Yahşi Bey ve büyük kardeşi Demirhan dönemlerinde, denizlerdeki faaliyetleri oldukça fazlaydı. Karesioğulları'nın Osmanlılardan önce bugünkü Ayvalık'ta ve Marmara Denizi'nde Yalova yakınlarında Aydıncık ve Edincik'te iki deniz üsleri vardı. Buralardan harekete geçen gemiler, Bizans'ı güç durumda bırakıyordu. Osmanlılar, Karesi Beyliği topraklarını kendi ülkelerine kattıktan sonra, onların deniz siyasetini devralarak devam ettirmişti. Bu beyliğin birçok ünlü emiri de Osmanlı yönetiminde komutan olarak başarılarını sürdürmüştü.[67]

Candaroğulları adı verilen ve Kastamonu, Sinop çevresinde beyliklerini kuran Türkler de denizcilik alanında faaliyetlerde bulundu. Beyliğin denizlerdeki en önemli faaliyetlerinden biri, 1340 veya 1341 yılında Venedik ve Ceneviz gemileri ile Sinop açıklarında meydana gelen deniz savaşı idi. Bu savaşta, 12 kadırgadan oluşan Candaroğulları donanması, Sinop açıklarında bulunan bazı Venedik ve Ceneviz

[65] Konuyla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Himmet Akın, *Aydınoğulları Tarihi Hakkında Bir Araştırma,* Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Yay., Ankara 1968, s.44; Hayati Tezel, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi,* C.I, Deniz Basımevi, İstanbul 1973, s.29; Burak Gani Erol, *a.g.t.,* s.56; Türkmen Parlak, *Ege Denizinde İlk Türk Derya Beyleri,* Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yay., İstanbul 2005, s.94.
[66] Ali Sevim, Yaşar Yücel, *a.g.e.,* s.222.
[67] *A.e.,* s.378.

gemilerine el koydu. Gemilere komuta eden Cenevizli Amiral Simon de Qarto, Kefe'ye gidip yardım aldı ve Candaroğulları'na ait gemilere saldırdı. Ancak Candaroğulları donanmasına fazla bir zarar veremedi. Sadece bu gemilerin bir kısmını batırabildi.[68] Denizlerdeki önemli faaliyetler arasında sayabileceğimiz bir başka olay da, 1361 tarihinde Candaroğlu donanmasının, Cenevizlerin Kefe yakınlarında bulunan istihkâmlarına çıkarma yaparak, bu istihkâmları tahrip etmesi olayıdır.[69] Bu tarihten sonra, 1461 tarihinde, II. Mehmet'in beyliğe son vermesine kadar önemli bir deniz olayına rastlayamıyoruz. Candaroğulları ile ilgili denizcilik tarihi bakımından verilmesi gereken son örnek, II. Mehmet'in beyliğe son verdiği tarihte İsmail Bey'in yaptırdığı 900 tonilato hacmindeki gemiyi İstanbul'a göndermesi olayıdır.[70] Bu durum, Sinop Tersanesi'nde gemi yapım tekniğinin ne kadar ilerlediğini göstermektedir.

Manisa merkez olmak üzere kurulan ve zamanla Menemen, Foça, Kemal Paşa ve Turgutlu çevresine hâkim olan Saruhanoğulları beyliğinin de denizlerde çeşitli faaliyetleri oldu. Beyliğin sınırlarını Ege Denizi'ne doğru genişletmesiyle zamanla güçlü bir donanma oluşturuldu. Daha sonra bu donanma ile Foça, Naksos ve Sakız'daki Cenevizler ve Midilli Adası vergiye bağlandı. Foça'da yaşayan Bizanslılar ve Latinler her yıl 15 bin hafif gümüş (yani 500 nümizma) vergi vermeye mecbur bırakıldı. Kurulan donanma sayesinde Ege Denizi'ndeki adalar ve Balkanlara da çeşitli seferler yapıldı. 1334 yılında Umur Bey'in gerçekleştirdiği meşhur *"Mora Seferi"*ne Saruhanoğulları da katıldı.[71] Anadolu Türklerinin denizcilik geleneğini devam ettiren beylik ise Osmanlı Beyliği olmuştur.

---

[68] Şerafettin Turan, *Türkiye-İtalya İlişkileri; Selçuklular'dan Bizans'ın Sona Erişine,* C.I, Kültür Bakanlığı Yay., Ankara 2000, s.273; Burak Gani Erol, *a.g.t.,* s.87.

[69] Burak Gani Erol, *a.g.t.,* s.88.

[70] İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1984, s.145-146.

[71] Clifford Edmund Bosworth, *İslam Devletleri Tarihi; Kronoloji ve Soykütüğü El Kitabı,* Çev. Mehmet İpşirli-Erdoğan Merçil, Oğuz Yayınevi, İstanbul 1980, s.323-324; Erdoğan Merçil, *Müslüman Türk Devletleri Tarihi,* İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yay., İstanbul 1985, s.317; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Anadolu Selçukluları ve Anadolu Beylikleri Hakkında Bir Mukaddime ile Osmanlı Devleti'nin Kuruluşundan İstanbul'un Fethine Kadar,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1988, s.73-76; Ali Sevim, Yaşar Yücel, *Türkiye Tarihi, Fetihten Osmanlılara Kadar (1018-1300),* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1990, s.233-235; Burak Gani Erol, *a.g.t.,* s.74-78; İsmet Akçocuk, *II. Abdülhamid Han Dönemi Türk Denizciliği,* Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Konya 1994, s.33.

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRKLERDE DENİZCİLİK

I. XIX. YÜZYILA KADAR OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA DENİZCİLİK

Bir kara beyliği olarak tarih sahnesine çıkan Osmanlılar sahillere ulaştıktan kısa süre sonra denizle tanışmış, onu eski sahiplerinden yavaş ama emin adımlarla teslim almışlardır. Önce Karadeniz ve Akdeniz adlarıyla yeniden tanımladıkları iki büyük denize sahip ve hâkim olan Osmanlılar daha sonra Anadolu'nun kuzey ve batısını gösteren bu iki denizi padişahlarının sıfatına ekleyerek onları *"Sultân/Hâkanü'l-Bahreyn"* olarak anmaya başlamışlardır.[72]

Osmanlılar, gelişme sürecinde giderek daha çok toprak ele geçirerek güçlenmiş, ekonomik açıdan büyüyerek aynı zamanda insan kaynağını da genişletmiş olmanın katkısıyla, donanmayı daha sonra kurmuş ve denize çıkmıştır. Böylece, kuruluş aşamasında karşılarına hiçbir zaman güçlü bir deniz kuvveti çıkmayan Osmanlılar, bu devletlerin Osmanlı denizcilik faaliyetlerini önleme çabasıyla karşılaşmamıştır.[73] Ancak Osmanlılar, zamanla Marmara Denizi ile Rumeli kıyısında bazı yerlerin fethi ve oralara yerleşilmesi ile denize dönük bir politika izlemeye mecbur kalmış veya kendini buna mecbur hissetmiştir. Nitekim Ege Denizi ve Karadeniz kıyıları ile Akdeniz sahillerindeki memleketler Osmanlı topraklarına katıldıkça donanmaya veya deniz gücüne duyulan ihtiyaç artmaya başlamıştır.[74]

Osmanlılar, Karesi Beyliği'ni kendi sınırları içine kattıktan ve (1347-1348) denizlere ulaştıktan sonra bir donanmaya sahip olma ihtiyacını ciddî bir şekilde gördüler. Orhan Bey zamanında yani Rumeli'ye geçiş sürecinde Osmanlı donanması, büyük ölçüde Karesi Beyliği'nin sahip olduğu donanmaya dayalı olarak tedricî bir şekilde arttı. Kısa zamanda Edincik, Gemlik, Karamürsel ve özellikle İzmit'te kurup geliştirdikleri tersaneler sayesinde Osmanlı deniz kuvvetlerinin ilk nüvesini kurdular.

---

[72] İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği,* Kitap Yayınevi, İstanbul 2006, s.5.
[73] Ernst Werner, *Büyük Bir Devletin Doğuşu,* Çev. Orhan Esen-Yılmaz Öner, İstanbul 1986, s.139.
[74] Ali İhsan Gencer, "Türkiye'de Denizcilik ve Türklerin Denizciliğe Verdiği Önem", *İkinci Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu, 15-16 Haziran 1999,* Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1999, s.16.

Hatta Karamürsel Bey'in kendi icadı olan ve onun adıyla anılan çekdiri tipi küçük geminin yüzyıllarca Osmanlı denizlerinde kullanılması, ilk gayretlerin önemli ölçüde kalıcı olduğunu göstermektedir.[75] Zaten çok kısa bir süre sonra yapılan ve Osmanlıların kazandığı *"Palekanon Muharebesi"* bu durumu kanıtlar bir örnek teşkil etmektedir. Orhan Bey zamanında yapılan bu savaşta, Osmanlı deniz harp tarihi açısından oldukça önemli olan bir ilk gerçekleşmiş ve Osmanlılar stratejik alanda donanmayı ilk olarak kara kuvvetleriyle işbirliği içerisinde kullanmıştır.[76]

I. Murat 1360'ta beyliğin başına geçtiğinde deniz meselelerinde çok ileri görüşlü tedbirler almıştır. Rumeli yakasını köprübaşı olarak kullanıp, Balkanlara doğru ilerleyebilmek için bir deniz gücünün zaruretini kabullenmiştir. Böylece ilk defa Gelibolu'da planlı bir teknik ve ikmal üssü meydana getirilmiştir. Yine bu gelişmede de askerî ve ekonomik açılardan konuya yaklaşıldığı görülmektedir. Çünkü Anadolu'dan Rumeli'ye geçiş güvenliği ve bu geçişlerde Venedik gemicilerine ödenen yüksek ücretler, kararın alınmasında etkili olmuştur.[77] Sultan I. Murat'ın denizcilik konusunda *"deniz eğitim örgütü"* kurması dikkat çekici gelişmelerdendir. Askerî alanda Hıristiyan çocuklarından yararlanılarak *"yeniçeri"* adıyla daimî bir askerî sınıf oluşturması, aynı zamanda *"azab"* (Kara azapları da vardır.) adı verilen denizciler için askerî kışlalar yaptırması önemli hizmetlerindendir.[78]

Yıldırım Bayezid döneminde, Osmanlı İmparatorluğu'nun donanmaya olan ihtiyacını gösteren bazı olaylar cereyan etmiştir. Bu olaylardan ilki 25 Eylül 1396 tarihinde Osmanlıların büyük bir zaferiyle neticelenen Niğbolu Savaşı'dır. Bu savaş öncesinde Saruca Paşa komutasındaki Osmanlı donanması, 44 parçalık[79] Haçlı donanmasına mağlup olarak İzmit Körfezi'ne doğru çekilmiştir. Ancak bu sırada Osmanlı donanması, Marmara Denizi'nde Haçlı donanmasına karşı günlerce dayanmış ve böylece düşman donanmasını oyalamıştı. Haçlı kara kuvvetleri de harekâta başlamak

---

[75] İdris Bostan, "Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili, Osmanlı Denizciliği'nde Savaş ve Organizasyon", *Türk Denizcilik Tarihi,* T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yay., Ankara 2002, s.187.

[76] "Palekanon", İzmit Körfezi'nde, Darıca ile Eskihisar mevkileri arasındadır. Yapılan savaşın kazanılmasının en büyük nedeni, Arslan Karamürsel'in gemileriyle düşman cephesinin gerisine bir çıkarma yapmasıdır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* C.I, Deniz Basımevi, İstanbul 1982, s.52.

[77] Osman Turan, *Türk Cihan Hâkimiyeti Mefkûresi Tarihi,* C.2, Turan Neşriyat Yurdu, İstanbul 1969, s.108.

[78] Umur Tuncer, *Balkan Harbinin Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu,* İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Genel Türk Tarihi Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1991, s.10.

[79] Erdinç Sancar, *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi,* IQ Kültür Sanat Yay., İstanbul 2006, s.86.

için Tuna Nehri'nde günlerce Haçlı donanmasının gelmesini beklemişti.[80] Osmanlı donanmasının bu faaliyeti savaşın kazanılmasında önemli bir etken olmuştu. Donanmaya olan ihtiyacı gösteren ikinci olay ise 1399 tarihinde gerçekleştirilen İstanbul kuşatmasıdır. Bu kuşatma sırasında 17 gemilik filosu ile mücadele eden Saruca Paşa komutasındaki Osmanlı donanması[81] Venediklilerin ve Cenevizlilerin kadırgalarına engel olamamıştır. Sonuç olarak kuvvetli bir donanma desteğinden mahrum olan kuşatma başarıya ulaşamamıştır.

Yine Sultan Yıldırım Bayezid döneminde Osmanlı İmparatorluğu'nun modern bir devlet anlayışı ile denizlere yönelik teşkilatlanması başlamış, Gelibolu Limanı ve Kalesi'nin 1401'de tamamlanmasıyla deniz üssü de İzmit'ten Gelibolu'ya taşınmıştır.[82] Böylece Boğaz'a giriş-çıkış kontrol altına alınmış ve Akdeniz (Çanakkale) Boğazı'ndan, izin alınmadıkça geçilemeyeceği yabancı devletlere fiilen kabul ettirilmiştir.[83] Ancak, Yıldırım Bayezid'in 1402 yılında Ankara Savaşı'nda Timur'a yenilmesi, sağlam temeller üzerine inşa edilmeye başlanan Türk denizciliğine oldukça büyük bir yara vermiştir.

1402-1413 yılları arasında yaşanan ve *"Fetret Devri"* olarak isimlendirilen dönemde, Osmanlılar denizcilik bakımından herhangi bir gelişme gösterememiştir. Ancak bu devrenin sonunda padişah olan Çelebi Mehmet ile birlikte denizcilik ve donanma işlerinde gözle görülür bir gelişme kaydedilmiştir. Gelibolu'da büyük bir gemi inşası faaliyetine geçilmiş ve iki yıl içinde 13'ü kadırga ve diğerleri küçük tip teknelerden olmak üzere toplam 112 gemiden müteşekkil bir donanma meydana getirilmiştir. Bu donanma *"Kaptan Paşa"* unvanıyla Çalı Bey komutasına verilmişti.[84] Bu donanma 1415 tarihinde Venedik gemilerine karşı başarı kazandıysa da 1416 senesinde yapılan deniz savaşı sırasında Çalı Bey şehit olmuştur.[85]

---

[80] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.92.

[81] İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1984, s.391; Hayati Tezel, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi,* C.I, Deniz Basımevi, İstanbul 1973, s.68.

[82] Buraya büyük bir tersane inşa edilmiştir. Gelibolu tersanesi, üç sıra kürekli kadırgaların barınmasına müsait limanı, gemi inşa tezgâhları, malzeme depoları, gemilerin su ihtiyacını temin için sahildeki çeşmeleri, peksimet fırınları ve baruthanesi ile tam teşekküllü bir devlet tersanesi halini almıştır. Bkz. İdris Bostan, *a.g.m.,* s.188.

[83] Yusuf Halaçoğlu, *XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1998, s.61.

[84] Hayati Tezel, *a.g.e.,* s.72.

[85] *A.e.,* s.72; Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* s.108; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı,* s.391; Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867),* s.8; Yusuf Halaçoğlu, *a.g.e.,* s.53; Ali İhsan Gencer, "Türkiye'de Denizcilik ve Türklerin Denizciliğe Verdiği Önem", *İkinci Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu,* 15-16 Haziran 1999, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1999, s.18.

II. Murat devrinde 8 Haziran 1422 tarihinde İstanbul kuşatılmıştır.[86] Osmanlı donanması Donanma Kaptanı Baltaoğlu Süleyman Bey[87] komutasında gerçekleştirdiği bu kuşatmayı donanmanın yetersizliği yüzünden kısa bir süre sonra kaldırmak zorunda kalmıştır. İşte bu yüzden Gelibolu'daki tersanede, 1424 yılında 3 gali, 1427 yılında 13 gali yaptırılmıştır. 1428 yılında Osmanlı donanması 40 parçadan oluşan bir deniz gücü haline getirilmiştir.[88] Bu durumda Osmanlılar denizcilikte oldukça ilerleme kaydetmiş ve özellikle Venedikliler ile mücadele edebilecek hale gelmiştir. Hatta 1429'da Ege Denizi'ne açılan Osmanlı donanması Venedik hâkimiyetindeki bazı adaları yağma etmiştir.[89] Karadeniz'de faaliyette bulunan Osmanlı donanması ise Trabzon İmparatorluğu'nu tehdit edip vergiye bağlamıştır.[90] Ayrıca yine bu sıralarda, Venediklilerin eline geçmiş olan Selanik kuşatılmıştır. Bunun sonucunda Venedik donanması Gelibolu önlerindeki Türk donanmasına saldırmış, netice olarak Venedikliler Hamza Bey komutasındaki Osmanlı donanmasına karşı ağır bir deniz mağlubiyetine uğratılmıştır. 4 Eylül 1430 tarihindeki barış antlaşması ile de Selanik Türkler tarafından ele geçirilmiştir. Ayrıca Türk ticaret gemileri de Ege Denizi'nde serbestçe dolaşabilme imkânını bulmuştur.[91]

Gerçekleştirilen güvenlik stratejileri, 4.800 kilometrekare olan *"Osmanlı Uç Beyliği"* topraklarını ve güvenlik alanlarını, 1452'de Sultan II. Murat'ın son günlerinde 292.000 kilometrekaresi Avrupa'da olmak üzere 516.000 kilometrekarelik büyük bir *"Osmanlı Devleti"* coğrafi, sosyo-ekonomik gücüne ulaştırmıştır. Bu devletin o tarihteki nüfusu, üç Avrupa ülkesi nüfusuna, askerî gücü tüm Hıristiyan dünyasının askerî gücünün iki katına eşittir.

Anadolu Selçuklu Devleti, sonrasındaki Anadolu beylikleri ve Osmanlı'nın kuruluş dönemi donanmaları, birer savaş donanmasından çok *"Akın Donanması"* görünümünde idiler. Bu ilk Türk deniz güçleri, uzak mesafelere kadar başarılı akınlar yaparak, devlete büyük kazanç sağlasalar da Venedik veya Ceneviz gemileriyle karşılaştıklarında veya mücadeleye girdiklerinde, başarı kazanamıyorlardı. Osmanlı

[86] Hayati Tezel, *a.g.e.,* s.77.
[87] İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *a.g.e.,* s.392.
[88] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* s.122.
[89] İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği,* s.16.
[90] İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *a.g.e.,* s.391.
[91] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* s.124.

donanmasının akın faaliyetinden çıkıp denizaşırı fetihlerde önemli rol oynamaya başladığı devir Fatih Sultan Mehmet devridir.[92]

Fatih Sultan Mehmet zamanı, Osmanlı denizciliğinin atılım yılları ve devletin ciddi deniz politikalarının üretildiği dönem olmuştur.[93] II. Mehmet döneminin en önemli tarihi olayı İstanbul'un alınmasıdır. II. Mehmet, İstanbul'u alabilmek için, çok ciddi bir deniz gücüne ihtiyacı olduğunu biliyordu. Bu amaçla kısa bir sürede irili ufaklı 150 gemilik bir filo hazırlandı.[94] Hazırlanan bu deniz gücü, İstanbul'un fethinde ciddi bir rol üstlenmiş olmasa bile, caydırıcı etkisi olduğu ve şehri abluka altında tuttuğu aşikârdır. Şehrin kuşatılması sırasında donanmaya ait gemilerden bir kısmının karadan yürütülerek Haliç'e indirilmesi ve bu uygulamanın daha sonra 1456'da Belgrad ve 1470'de Eğriboz kuşatmalarında da tatbik edilmesi, üzerinde yüzlerce yıl konuşulan önemli bir taktik olarak tarihe geçmiştir. 23 Nisan sabahı yetmiş civarında küçük Türk gemisinin Haliç'e indirilmesi hem Bizanslıları ve hem de Venediklileri şaşırtmış, ilk anda bunları yok etmeyi planlayıp ateş gemileriyle hücum etmişlerse de nihayet Türk topçusunun açtığı ateşle Venedik kadırgası batırılmış ve çıkan çatışma Osmanlıların üstünlüğü ile sona ermiştir.

İstanbul fatihi, fetihten sonra bir müddet Bizans'tan intikal eden Kadırga Limanını tersane olarak kullanmıştır. Sonraları Haliç'te şimdiki tersanenin bulunduğu tarafta Bizans tersanesinin kalıntıları üzerine birkaç gözden ibaret olan ilk tersanesini kurmuş, yanına bir de mescit ve divanhane yaptırmıştı.[95] Başlangıçta dünyanın en güçlü tersanesi olarak kurulan bu tesis, Osmanlı Devleti'nin yaşam evrelerine göre zamanla gücünü kaybetmesine rağmen, varlığını çöküş dönemine kadar sürdürmüştür.[96]

İstanbul'un fethi, Osmanlı deniz politikalarının daha uzak denizlere yöneldiği ve iç denizlerdeki mücadelenin açık denizlere doğru çevrildiği bir dönemin başlangıcı olmuştur. Özellikle fethi takip eden senelerde Sadrazam Mahmud Paşa'nın Karadeniz sahillerindeki Amasra, Sinop ve Trabzon Rum İmparatorluğu'nu Osmanlı topraklarına

---

[92] Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867),* s.8.
[93] Ersin Gülsoy, "XVI-XVII. Yüzyıllarda Akdeniz'de Osmanlı Hâkimiyeti", *Türkler Ansiklopedisi,* C.9, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.589.
[94] Bu sayı bazı Bizans kaynaklarında 420'ye kadar çıkartılır. Bilgi için bkz. Aydın Taneri, *Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri Kuruluş Devri,* Kültür Bakanlığı Yay., Ankara 1981, s.332.
[95] İdris Bostan, "Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği", *Türkler Ansiklopedisi,* C.10, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.124.
[96] Gani Özden, "Çeşitli Dönemlerde Osmanlı Tersaneleri", *Askerî Tarih Bülteni,* Yıl:14, S.27, Genelkurmay Basımevi, Ankara, Ağustos 1989, s.25.

katması (1461) ve Gedik Ahmet Paşa'nın Kırım seferi ile Kefe başta olmak üzere bazı mühim mevkileri Cenevizlerden alması (1475) Karadeniz'i bir Türk gölü haline getirmek için Fatih'in attığı ilk ve önemli adımlardır.[97]

1463-1479 yılları arasında 16 yıl süren Osmanlı-Venedik savaşları, denizlerde ve Venedik idaresinde bulunan sahil şehirlerinde cereyan etmiş, bu arada Eğriboz (1470) fethedilmiş, Arnavutluk sahillerinin önemli bir kısmı Osmanlıların eline geçmişti. Nihayet Osmanlı-Venedik Antlaşması'nın (1479) sağlanması, Osmanlıların denizlerde ilerlemesini cesaretlendirmiştir. Bu noktadan bakıldığında Fatih'in son yılları, Osmanlı denizciliğinin Batı Akdeniz'e açılma teşebbüslerinin başladığı bir dönem olmuştur. Nitekim Gedik Ahmed Paşa kumandasında 1480'de İtalya'nın Pulya sahillerine gelen Osmanlı donanması Napoli Krallığı'na bağlı olan Otranto Limanı'na demirlemiş ve karaya asker çıkartarak Otranto ve civarını fethetmiştir. Aslında İtalya fütuhatını devam ettirmek isteyen Gedik Ahmed Paşa, Fatih'in ölümü üzerine geri çağırılınca bir seneden fazla Osmanlı idaresinde kalan Otranto, yeniden Napoli Krallığı'nın eline geçmiştir.[98] İtalya seferinin devam edememesinde Cem meselesinin olumsuz etkisi büyük olmuştur. Osmanlı donanmasının İtalya seferine çıktığı 1480 senesinde bir başka donanma Mesih Paşa kumandasında Rodos üzerine gönderilmişse de kuşatma başarılı olmamıştır. Bununla beraber aynı sene içinde iki önemli deniz seferinin düzenlenebilmiş olması da göstermektedir ki, Osmanlı deniz beyliği deniz gücünü arttırarak artık bir deniz imparatorluğu olma yolunda ilerlemektedir.[99]

II. Bayezid, babası kudretli II. Mehmet ve ondan daha az kudretli olmayan oğlu I. Selim ve torunu büyük ve Muhteşem Süleyman arasında oldukça renksiz bir yer

---

[97] Cenevizliler böylece uzun süreli bir koloni tecrübesinden sonra Akdeniz'den ayrılıp Batıya doğru yola çıktılar. 1475 tarihi Cenevizliler açısından hem politik hem de en az diğeri kadar önemli olan psikolojik açıdan değerlendirildiğinde, İstanbul'un alındığı 1453 tarihinden de fazla tehlike çanlarının çalmaya başladığı yıl olmuştur. Ayrıntılı bilgi için bkz. Enrico Basso, "İşbirliğinden Ayrılığa: XIV ve XV. Yüzyıllarda Cenevizliler ve Türkler", Çev. Hatice Babavatan, *Türkler Ansiklopedisi,* C.9, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.358.

[98] Otranto ve Apulia'daki Osmanlı egemenliği sadece on üç ay sürdü. Buna rağmen, onlarca yıl sonra, 16. yüzyıl Yunan vakanüvisi, Osmanlıların Adriyatik'in batı kıyısına çıkmasının Hıristiyan Batı âleminde nasıl bir endişeyle karşılandığından bahsederek Fatih Sultan Mehmet ölmeseydi Apulia'ya geçip, İtalya'yı işgal edeceği ve Hıristiyanlığa zarar vereceği şeklindeki kamuoyuna hâkim fikri aktarıyordu; "... Sonra Ahmed Paşa pek çok askerle Apulia'ya geçti, Otranto'ya savaş açtı, o bölgenin idaresini elinde tutan Calabria Dükü (saldırı esnasında) orada olmadığından Otranto'yu ele geçirdi ve oraya yerleşti. Böylece Paşa, Apulia ve Calabria'yı, hatta bütün Hıristiyan âlemini derin bir endişeye sevketti. Hatta diyorlar ki, eğer Sultan Mehmed'in ölümü yetişmeseydi o Apulia'ya geçmek için harekete geçecek, İtalya'yı işgal edecek ve Hıristiyanlığa büyük bir zarar verecekti. Ancak Fatih 300.000 asker topladı ve Suriye'ye karşı bir sefere başlamak üzere Anadolu'ya geçti." Ayrıntılı bilgi için bkz. Konstantinos Giakoumis, "Osmanlıların Otranto ve Apulia Seferi (1480-1481)", Çev. Kürşat Akpınar, *Türkler Ansiklopedisi,* C.9, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.373.

[99] İdris Bostan, *a.g.m.,* s.124.

almaktadır. Ancak onun döneminde yaşanan denizcilik alanındaki gelişmeler, Osmanlı'yı döneminin en gelişmiş deniz güçlerinden biri haline getirdi. Özellikle Kemal Reis ve Burak Reis gibi denizcilerin Osmanlı hizmetine alınması ve donanmanın yeniden teşkilatlandırılması Osmanlı'nın deniz gücünün artmasına neden oldu. Böylelikle, gerek Venedik-Mısır mihveri gerekse Rodos Şövalyeleri ve henüz tahakkuk etmemiş olmakla beraber Birleşik Aragonya-Kastilya Krallığı ile mücadele edebilecek güçlü bir donanmanın temelleri atılmış oluyordu.[100]

Oluşturulan bu donanmanın, Davut Paşa komutasındaki 87 savaş ve 167 nakliye gemisiyle 1499-1500 yıllarında gerçekleştirdiği Mora seferi oldukça önemlidir. Bu sefer sırasında ele geçirilen Modon, Koron, Navarin ve İnebahtı gibi yerler Osmanlı donanmasının denizlerdeki gücünü göstermektedir. Ayrıca bu seferler sırasında dönemin güçlü denizci devleti Venedik, birçok deniz savaşında mağlup edilmiştir.[101] Yine bu seferler sırasında Venedik donanması ile işbirliği yapan Fransız gemileri de çok ağır bir yenilgiye uğratılmıştır.[102]

Yavuz Sultan Selim Osmanlı topraklarını güvence altında gördüğü için kendisine ana hedef olarak Orta Doğu'yu seçmişti. Ancak padişahın deniz sorunlarına da özel bir önem verdiği söylenebilir. Kendisinin öncelikli hedefi İstanbul'daki tersaneyi çağdaş bir Fransız tersanesi biçiminde kuvvetlendirmek, Memlûklerin Karadeniz'deki filo komutanları Selman Reis'i Mart 1518'de danışman olarak İstanbul'a getirtmek, tersane içindeki gemi gözlerini çoğaltmak, diğer tersanelerde imar çalışmaları yapmak ve donanmadaki gemi sayısını arttırmak olarak verilebilir.[103] Yavuz Sultan Selim döneminde önemli bir deniz savaşı olmamasına karşın, güçlü bir donanmanın kurulması ve denizciliğe verilen önem, gelecek için büyük bir yatırım olmuştur.[104]

Yavuz'un deniz ve donanma işlerine verdiği önemi en iyi gösteren örnek Piri Mehmet Paşa'ya yaptığı konuşmadır. Karada olduğu gibi denizlerde de güçlü hale gelebilmek için çeşitli planlar yapan Yavuz, en güvendiği Piri Mehmet Paşa'yı

---

[100] H.J. Kisling, "Sultan II. Bayezid'in Deniz Politikası", *Türk Denizcilik Tarihi,* T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yay., Ankara 2002, s.107-118.
[101] Ayrıntılı bilgi için bkz. Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* s.229-236.
[102] Ali İhsan Gencer, "Türkiye'de Denizcilik ve Türklerin Denizciliğe Verdiği Önem", *İkinci Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu, 15-16 Haziran 1999,* Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1999, s.20.
[103] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.241.
[104] Gani Özden, *a.g.m.,* s.29.

huzuruna çağırarak sert bir ifadeyle ona; *"Eğer bu akrepler (Hıristiyanlar) denizi gemilerle örtüyorsa, Eğer Venedik Doçu'nun, Papanın, Fransa ve İspanya Krallarının bayrakları Rumeli sahillerinde dalgalanıyorsa, buna sebep senin yumuşaklığın ve benim müsamahamdır. Lâkin ben, herhalde kuvvetli ve kesretli bir donanma isterim."* demiştir. Bunun üzerine Piri Mehmet Paşa, boynunu bükerek gerekenin yapılacağını söyledi. Bu görüşme İstanbul Tersanesinin genişletilmesi ve Türk denizciliğinin yükselme dönemine girişinin başlangıç adımıydı.[105]

Yavuz gerçekleştirdiği kara seferlerinde donanmayı, denizden destek vermek üzere görevlendirmiştir. İran seferinde donanma Gelibolu'ya inmiş olan Rumeli askerlerini karşı sahile taşıdıktan sonra, erzak ve mühimmat yükleyerek Trabzon'a gitmiştir. Donanmanın Trabzon'a getirdiği yiyecek ve mühimmat, Erzurum yoluyla katır sırtında savaş alanına sevk edilmiştir. Donanmanın bu lojistik desteği sayesinde 1514 tarihinde yapılan Çaldıran Savaşı kazanılmıştır. Aynı şekilde Mısır seferi sırasında da donanmanın yaptığı önemli katkılar vardır.[106] Bu sefer sırasında Osmanlı donanması, Cafer Bey komutasında Boğaz'dan çıkarak İskenderun Körfezi'ne gitmiştir. Meşhur korsan reislerinden Kurdoğlu Musluhuttin'in katılmasıyla daha da kuvvetlenen Türk donanması, Suriye Limanlarını işgal ile ordunun cenahlarını koruyarak Sina Yarımadasından geçişte yardımcı olmuştur. Sonra 300 gemi ile İskenderiye Limanına gelerek buradaki Mısır gemileri ve limanlarını zapt etmiştir. Cafer Bey Reşit'ten Nil Nehri'ne geçerek Kahire'ye gelmiş ve diğer gemileri Bursa Beyi Koçi Ağa'ya bırakmıştır. Yavuz Kahire'den bir kadırgaya binerek Cafer Bey ile birlikte 28 Mayıs 1517'de İskenderiye'ye gelerek, donanmayı teftiş etmiş, yaralı ve hastaların donanma ile İstanbul'a gönderilmesini emretmiş ve Kahire'ye dönmüştür.[107]

Kanunî Sultan Süleyman döneminde Osmanlı bahriyesi, denizcilik alanında Avrupa'nın denizci devletlerinden daha ileri bir seviyeye gelmiştir. Özellikle, Barbaros Hayrettin Paşa, Turgut Reis ve Kılıç Ali Reis gibi deneyimli denizcilerin Osmanlı hizmetine girmeleri ile onların tecrübe ve maharetlerinden büyük ölçüde

---

[105] İdris Bostan, "Yavuz Sultan Selim, Kuvvetli ve Kesretli Bir Donanma İsterim", *Tarih Medeniyet Dergisi,* S.I, Mart 1995, s.67; Erdinç Sancar, *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi,* IQ Kültür Sanat Yay., İstanbul 2006, s.146; Mehmet Özcan, *Barbaros Hayrettin Paşa'nın Türk Denizcilik Tarihindeki Yeri,* Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Eğitimi Anabilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara 1997, s.49.
[106] Gani Özden, *a.g.m.,* s.28.
[107] Hayati Tezel, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi,* C.I, Deniz Basımevi, İstanbul 1973, s.133-136.

yararlanılmıştır. Neticede, Karadeniz ve Kızıl Deniz'den sonra Akdeniz de bir Türk gölü haline gelmiş hatta Türk korsanları[108] daha sonra Cebelitarık Boğazı'ndan geçerek İzlanda Adası'na kadar gitmişlerdir.[109]

Kanuni dönemi denizciliğinin Akdeniz ve Hint denizleri olmak üzere iki önemli mücadele alanı vardı. Osmanlıların Avrupa'daki topraklarını hâkimiyet altında tutabilmesi için Akdeniz'e; Mısır, Arap Yarımadası ve civarına hükmedebilmesi için de Kızıldeniz ve Basra Körfezi'ne hâkim olması gerekiyordu. Bunu sağlamak üzere Osmanlı İmparatorluğu'nun büyük deniz filoları kurarak denizlerde üstünlük sağlaması ve bir deniz imparatorluğu halinde teşkilatlanması gerekiyordu.[110]

Barbaros Hayrettin'in 6 Nisan 1534 tarihinde[111] Kaptan-ı Deryalık vazifesine getirilmesiyle Osmanlı artık bir deniz imparatorluğu halinde teşkilatlanabilirdi. Bugüne kadar Belgrat'ın fethinde ve Rodos'un alınmasında büyük katkıları olan donanma artık Barbaros'un komutasında çok büyük başarılar kazanacaktı. Bu başarıların en önemlisi, o sıralarda Avrupa'nın en güçlü donanması sayılabilecek Andrea Doria komutasındaki Haçlı donanmasının mağlup edilmesidir. Preveze Deniz Savaşı olarak adlandırılan bu savaşta, Haçlı donanması; 302 adet savaş gemisi, 2500 top ve 60.000 askerden meydana gelirken, Osmanlı donanması; 122 savaş gemisi, 166 top ve 20.000 askerden oluşuyordu.[112] Karşılıklı güçlerin bu durumu Barbaros'un zaferinin büyüklüğünü daha iyi göstermektedir. 27 Eylül 1538 tarihindeki bu zafer sonucunda Batılıların zihinlerine, yıllarca çıkmayacak olan *"Denizlerde Türkler yenilemez"* kanaati yerleşmiştir.[113]

---

[108] İki türlü korsan vardır. Devlete bağlı korsanlar ve şahıslar için denizlerde haydutluk yapan korsanlar. Birincisine Fransızlar "Corsaire" (Korser), ikincisine "Pirate" (Pirat) diyorlardı. Türkçe'de korsan kelimesi ilk manada kullanılıyor ve karadaki "akıncı" sınıfının denizdeki karşılığı olan teşkilat için "korsan" deniliyordu. Bu kelimede hiçbir küçültücü mana yoktur. Eski tarihlerimiz "Barbaros ve Turgut yaman korsanlardı." gibi övgülerle doludur. Ayrıca İngilizlerin dönemin şöhretli denizcilerini "Kraliçe Elizabeth'in korsanları" olarak andıkları bilinmektedir. Kısacası o dönemdeki korsanlığı günümüz eşkiyalığı ile karıştırmamak gerekir. O dönemde korsanlık, Osmanlıların kara askerî teşkilatındaki akıncıların bir benzeri olup, tamamen devletin denetimi ve gözetimi altında yürütülen ve kanunsuz bir eşkiyalık hareketini ifade etmeyen bir hareket tarzıdır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Yılmaz Öztuna, *Türk Tarihinden Yapraklar,* Milli Eğitim Bakanlığı Yay., Ankara 1969, s.195; İdris Bostan, "Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği", *Türkler Ansiklopedisi,* C.10, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.125; Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* C.I, Deniz Basımevi, İstanbul 1982, s.251; Mehmet Özcan, *Barbaros Hayrettin Paşa'nın Türk Denizcilik Tarihindeki Yeri,* Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Eğitimi Anabilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara 1997, s.55.

[109] Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867),* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 2001, s.15.

[110] İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği,* Kitap Yayınevi, İstanbul 2006, s.27.

[111] Hayati Tezel, *a.g.e.,* s.175.

[112] Veli Şirin, *Anahatlarıyla Siyasi ve Kültürel Osmanlı Tarihi,* Marifet Yay., İstanbul 1996, s.74.

[113] Umur Tuncer, *Balkan Harbinin Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu,* İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Genel Türk Tarihi Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1991, s.18.

Preveze'den sonra müttefik Avrupa devletleri bir daha ancak 1571'de İnebahtı'da Osmanlı donanmasının karşısına çıkabildiler.[114]

Kanuni Sultan Süleyman döneminde denizlerdeki önemli gelişmelerden biri de Hint Deniz Seferleri'nin düzenlemesidir. Bu seferlerin ilki Hadım Süleyman Paşa tarafından düzenlenmiştir. Bu yiğit Paşanın kumanda ettiği donanma 72 yelkenliden ibaret olup 20.000 kişiyi taşımakta idi. Sonuçta Süleyman Paşa istenilen başarıyı elde edemeden geri dönmek zorunda kalmıştır. 1551 yılında bu sefer Piri Reis, Mısır kaptanı sıfatıyla Süveyş'ten denize açılarak 30 gemiyle Hindistan'daki Müslümanlara yardım için Acem Körfezi'ne girmiştir. Sonunda istenilen başarıyı elde edemeden geri döndüğünden dolayı Padişah'ın verdiği bir kararla Piri Reis idam edilmiştir. Piri Reis'in idamı üzerine boş kalan Mısır Kaptanlığına Murat Reis getirilmiştir. Ama onun da özellikle Hürmüz Adası yakınlarında Portekizlilere yenilmesi üzerine Padişah tarafından görevine son verilmiştir. İki yıl sonra Seydi Ali Reis Acem Körfezi'nde bulunan donanmanın başına getirilmiştir.[115] Seydi Ali Reis maceralı bir yolculuktan sonra Hindistan kıyılarına ulaşınca denizden geri dönmek yerine elindeki gemileri Gücerat sultanının emrine bırakarak yanındaki 50 arkadaşıyla karadan hareket ederek İstanbul'a ulaşmıştır. Seydi Ali Reis, Hindistan'da iken, yerine Kurdoğlu Hızır Reis tayin edilmiş ve 15 yıl bu makamda kalmıştır.[116]

Kanuni döneminin önemli deniz savaşlarından biri de "Cerbe Deniz Savaşı"dır. Osmanlı Türklerini Kuzey Afrika'dan atmak için Cerbe Adası'nı geri almak amacıyla bir Haçlı filosu oluşturulmuştur. Bu filonun üzerine ani bir baskın yapan Kaptan-ı Derya Piyale Paşa, 14 Mayıs 1560 günü Preveze'den hiç te aşağı kalmayacak olan Cerbe Deniz Savaşı ile Haçlı donanmasının 70 kadar gemisini batırmış, 19 gemisini de ele geçirmiştir. Böylelikle Batı Akdeniz ve Kuzey Afrika'da büyük bir deniz üstünlüğü elde edilmiştir.[117]

---

[114] İdris Bostan, "Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili, Osmanlı Denizciliği'nde Savaş ve Organizasyon", *Türk Denizcilik Tarihi,* T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yay., Ankara 2002, s.200.

[115] Seydi Ali Reis hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Cengiz Orhonlu, "Seydi Ali Reis", *Türkler Ansiklopedisi,* C.9, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.632-639.

[116] Selami Nural, *Kanuni Sultan Süleyman Dönemi Osmanlı Devleti'nin Bahriye Teşkilatı,* Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İslam Tarihi ve Sanatları Anabilim Dalı, İslam Tarihi Bilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Elazığ 2002, s.20.

[117] Yusuf Halaçoğlu*, XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1998, s.63; Hayati Tezel, *a.g.e.,* s.211.

Dış politikada dikkat çekici bir gelişme de Osmanlı-Fransız münasebetlerinin kurulmasıdır.[118] Böylece Osmanlı Devleti'nin karşısındaki Haçlı bloğu parçalanırken, devletin Batı Akdeniz'de daha serbest dolaşma imkânı ortaya çıkmıştır. İspanya ve Almanya'nın Osmanlı müttefiki durumuna gelen Fransızlarla ikinci cephede savaşmak zorunda kalması, Osmanlı Devleti'nin yükünü oldukça hafifletmiştir.[119]

Türkler denizcilik kabiliyetlerini sadece denizlerde değil vermiş oldukları büyük eserlerle de ispatlamışlardır. Piri Reis, 1521'de başlayıp 1525'te yeniden düzenleyerek Kanuni Sultan Süleyman'a sunmuş olduğu *"Kitab-ı Bahriye"* adlı eseri ile coğrafi mekânları bilimsel yönden ortaya koyarak dünya deniz ve denizcilik tarihinin unutulmazları, iktisadi, sosyal, beşeri ve kültürel coğrafyanın da kurucuları arasında yer almıştır.[120] Ayrıca çizmiş olduğu harita, o zaman için bilinmeyen Amerika kıtasının doğu sahillerini ve Atlas Okyanusu'nu yakın derecede göstermiş ve kendisinden sonraki Seydi Ali Reis, Ali Macar Reis gibi ünlü denizci ve haritacılara da rehber olmuştur. Piri Reis'in Kitab-ı Bahriye'sini Seydi Ali Reis'in *"Mirat ül Memalik"*i takip etmiştir. Seydi Ali Reis bu kitabında Hindistan'daki mücadelelerinden bahsederken, *"El-Muhit"* adlı kitabında ise coğrafya, riyaziye (matematik) ve denizcilik ilmine ait bölümlere yer vermiştir.[121]

II. Selim döneminde, Preveze ve Cerbe Deniz Savaşları'nda elde edilen *"Denizlerde Türklerin yenilmezliği"* düşüncesi devam ediyordu. Bununla birlikte Osmanlı, Akdeniz ve Kuzey Afrika'da elde ettiği psikolojik üstünlüğü sürdürüyordu. Bu anlamda Osmanlı Devleti'nin denizlerdeki durumu, en kuvvetli halini almıştı.[122]

Bu dönemde denizlerde uygulanan politikalar, Osmanlı deniz gücünü daha da arttırır neticeler verecekti. Fransızlarla yapılan ittifakın bir benzeri bu sefer İngilizlerle

---

[118] Fransa bir müttefiki olan Cenova'yı kaybedince, tamamen tecrit edildi ve tüm sınırları Habsburg Krallığı tarafından sarıldı. Fransa düşmanına karşı direnmede kendine yardım edecek yeni bir müttefik bulma ihtiyacı hissetmektedir ve bu nedenle de tek kurtuluş olarak İstanbul'la işbirliğine başlar. Ayrıntılı bilgi için bkz. Miguel A. De Bunes Ibarra, "Yavuz Sultan Selim ve Kanuni Sultan Süleyman Devirlerinde İspanya ve Osmanlı İmparatorlukları Arasında Deniz Savaşları", Çev. Ramazan Gözen, *Türkler Ansiklopedisi,* C.9, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.601.

[119] Umur Tuncer, *a.g.t.,* s.19.

[120] Tülay Duran, *Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları,* Tarihi Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırma Merkezi Yay., İstanbul 2002, s.64.

[121] Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867),* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 2001, s.19-20; Ersan Baş, *Türk Tarihinde Yavuz Zırhlısının Rolü,* Yıldız Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2004, s.12.

[122] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* s.327.

yapılacaktı. İngiltere Kraliçesinin İspanyollara karşı Osmanlı'nın yardımını istemesi çok iyi değerlendirilerek bir ittifakla neticelenen süreç başlamış oldu. Böylelikle Osmanlı, İspanyollara karşı Fransızlardan sonra İngilizlerle de anlaşmış oldu. Diğer taraftan yine bu devrede; Cezayir, Tunus ve Trablusgarp şeklinde üç ayrı gruptan meydana gelen "Garb ocakları" donanmaları, Akdeniz'in yanı sıra Atlas Okyanusu'nda da mücadelelere katılmışlardır. Bunun sonucunda Kanarya Adaları, İngiltere, İrlanda, Hollanda, Danimarka ve İzlanda sularında Türk denizcileri başarılı seferler gerçekleştirmişlerdir.[123]

Akdeniz hâkimiyetinin tam olarak sağlanabilmesi için gerekli olan Kıbrıs ve Girit adaları henüz ele geçirilmemişti. Tam bu sırada Sadrazam Sokullu Mehmet Paşa'nın tüm itirazlarına rağmen Kıbrıs'ın alınması için hazırlıklar yapılmaya başlandı.[124] 1571 tarihinde Kıbrıs Osmanlılar tarafından ele geçirildi. Bunun üzerine Papa V. Pius da bir yıl önce teşebbüs ettiği kutsal ittifakı gerçekleştirmeyi başarmış ve Doğu Akdeniz'de genel bir saldırı için hazırlıkları tamamlamaya koyulmuştu.[125] Bu çağrıya uyan Venedik, İspanyol, Malta, Ceneviz, Toskana, Ferrara, Parma ve Savua gemilerinden bir Haçlı donanması oluşturuldu.[126] Haçlı donanmasından habersiz olan Türk donanması Adriyatik Denizi'nde Müezzinoğlu Ali Paşa komutasında Girit'i, Kefalonya'yı, Korfu'yu vurduktan sonra İnebahtı (Lepanto) Limanı'na demir atmıştı. Müezzinoğlu Ali Paşa'nın taktik hatası ile meydana gelen baskında Türk donanması mağlup oldu. Kaptan-ı Derya ile birlikte çok değerli komutanlar ve 9.000 denizci şehit oldu. 4800 esir verildi, 60 gemi düşman eline geçti. Bu arada donanmanın sol kanadına komuta eden Uluç Ali Reis, Haçlıların sağ kanadını perişan edip Amiral gemisini ele geçirerek İstanbul'a muzafferane girmiştir. Bu sebeple adı Kılıç Ali'ye çevrilen bu büyük denizci, Kaptan-ı Derya olarak üst düzeyde bir göreve atanmıştır.[127]

İnebahtı yenilgisinin çok önemli sonuçları olmuştur. En önemli sonucu Denizlerde Türklerin yenilmezliği düşüncesinin artık geçersiz olmasıdır. Bu psikolojik sonucun haricinde, bilgili, yetişmiş, tecrübeli ve deneyimli birçok denizcinin hayatını

---

[123] Umur Tuncer, *a.g.t.,* s.20.
[124] Bu projeyi Sadrazam Sokullu'nun rakibi II. Selim'in yakın adamı Lala Mustafa Paşa destekliyordu. Ayrıntılı bilgi için bkz. Halil İnalcık, "Barbaros'tan İnebahtı (Leponto)'ya Akdeniz", *Türk Denizcilik Tarihi,* T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yay., Ankara 2002, s.142.
[125] Recep Dündar, "Kıbrıs'ın Fethi", *Türkler Ansiklopedisi,* C.9, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.675.
[126] Çetinkaya Apatay, "Osmanlı Donanmasına Yapılan Baskınlar ve Tarihin Akışına Etkileri", *Deniz Harp Tarihi Semineri 1, 18-20 Şubat 2003,* Gölcük/Kocaeli, s.171.
[127] 7 Ekim 1571 tarihinde meydana gelen savaşta Osmanlıların 230 gemisinden yalnız 32 gemi kurtulabilmişti. İki taraf 59 bin ölü ve yaralı verdi. Ayrıntılı bilgi için bkz. Halil İnalcık, *a.g.m.,* s.143; Umur Tuncer, *a.g.t.,* s.21.

kaybetmiş olması da oldukça önemlidir. Bunların dışında, kaybedilen gemiler de Osmanlı deniz gücüne önemli bir darbe vurmuştur. Gerçi kaybedilen gemilerin yerine kısa sürede yenileri yapılmıştır ancak yitirilen denizcilerin tekrar yetiştirilmesi mümkün olamamıştır.[128] Ayrıca bu tarihten itibaren yavaş yavaş denizcilikten yetişmeyenlerin Kaptan Paşa olmaya başladıklarını görüyoruz. Özellikle Kılıç Ali Paşa (1587) ve Uluç Hasan Paşa'nın (1590) vefatlarından sonra, saraydan çıkan ve Yeniçeri Ağalığından gelenlerin Kaptan Paşalık devri başlıyordu. Bu kişiler işlerinin ehli olmadıklarından, denizlerde başarılar sağlamayı bir kenara bırakıp, temel amaçları işi zararsızca idare etmekten öteye geçememiştir.[129]

F. Braudel'e göre, İnebahtı'dan sonra Osmanlı Devleti, 1645'te Girit Adası seferleri dolayısıyla Venedik'e harp ilanına kadar, Akdeniz'de ciddi bir faaliyet içerisinde bulunmamıştır. Bu alandaki rakipleri de artık mücadeleden vazgeçmişlerdi. Bu barış dönemi Osmanlı denizciliğinin gerilemeye başladığı dönemdir. İnebahtı'nın gerçekleştiremediğini barış dönemi başarmıştır. Osmanlı donanmasında geri kalmışlığın nedeni hareketsizliktir. Donanma artık çalışmadığından, yenilenmediğinden ve bakımsızlıktan yok olacaktır.[130]

II. Selim döneminde ayrıca Osmanlı'nın siyasi, ekonomik ve askerî gücünü arttıracak projelerin uygulanmasına da karar verilmiştir. Bu planlardan bir tanesi Akdeniz'i Kızıldeniz'e bağlayacak olan Süveyş Kanalı öteki Rusya'daki Don Nehri ile Volga Nehri arasındaki bağlantıyı sağlayacak olan Don-Volga Kanal projesidir. Eğer bu

---

[128] İnebahtı yenilgisi üzerine Sadrazam Sokullu Mehmet Paşa ile Kılıç Ali Paşa'nın görüşmesi Peçevi ve Kâtip Çelebi'nin eserlerinde birbirine pek yakın ifadelerle yer alır. Bu görüşmede Kılıç Ali Paşa "Gemi teknesi yapmak mümkündür, fakat 200 sefineye beş altıyüz lenger ve buna göre palamar, ip, yelken bulmak ihtimali yoktur..." demiştir. Bunun üzerine Sokullu Mehmet Paşa "Paşa hazretleri, sen henüz bu Devlet-i Âliyeyi bilmemişsin be, vallah böyle itikat eyle. Bu devlet ol devlettir ki murad edünürse cümle donanmanın lengerlerini gümüşten ve resenlerini ibrişimden, yelkenlerini atlastan etmekte suabet çekmezler. Ve herhangi geminin mu'tat üzere alâtını ve yelkenlerini yetiştirmezsem bu minval üzere benden al..." demiştir. Gerçekten de 5,5 ay zarfında her şey hazırlanarak 200'den fazla kadırga ve mavna donanmış olarak Kaptan-ı Derya'nın emrine verilmiş ve 1572 Haziranı başlarında Akdeniz'e açılmıştı. Ayrıntılı bilgi için bkz. Selim Sırrı Altıer, *Osmanlı Bahriyesinin Yelken Devri ve Türk Korsanları,* Boğaziçi Yay., İstanbul 2004, s.241-243. Bu donanmanın sefere çıkmasından az önce İstanbul'da barış imkanları arayan Venedik Balyozu Barbaro'ya Sokullu'nun söylediği şu sözlerde oldukça dikkate değerdir; "Sen bizim son hadiseden sonra cesaretimizin ne halde bulunduğunu yoklamaya geliyorsun. Sizin kaybınızla bizimki arasında büyük bir fark var. Biz sizden Kıbrıs Krallığını alarak bir kolunuzu koparmış olduk; fakat siz bizim donanmamızı mağlup etmekle ancak sakalımızı kesmiş oldunuz. Koparılan kol bir daha bitmez ama sakal eskisinden daha gür biter." Bkz. Hayati Tezel, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi,* C.I, Deniz Basımevi, İstanbul 1973, s.256.

[129] İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1984, s.495-496.

[130] Ersin Gülsoy, "XVI-XVII. Yüzyıllarda Akdeniz'de Osmanlı Hâkimiyeti", *Türkler Ansiklopedisi,* C.9, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.590; Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası,* Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, C.2, Eren Yayıncılık, İstanbul 1990, s.328.

projeler gerçekleştirilebilmiş olsaydı Osmanlı hâkimiyeti Hint Okyanusu'ndan Hazar Denizi kıyılarına ve hatta Asya'nın ortalarına kadar uzanmış olacaktı. Ancak her iki proje de çeşitli sebeplerden dolayı başarı sağlayamadı ve Osmanlı kendi geleceği açısından büyük bir fırsatı kaçırmış oldu.[131]

III. Murat zamanında, Kılıç Ali Paşa'nın Kaptan-ı Deryalığı nedeniyle Osmanlı denizciliğinde herhangi bir gerileme yaşanmadı. Bu dönemde Fas'ın Osmanlı hâkimiyetine girmesi ile Osmanlı deniz gücü Atlas Okyanusu'na dayandı. Ayrıca 1579 yılında 60 gemilik bir filo ile Karadeniz'e çıkılarak Poti Kalesi ve limanı yapıldı. Kılıç Ali Paşa bir başka büyük deniz harekâtını da 1581 yılında 51 parçalık donanmasıyla Akdeniz'de gerçekleştirdi. Amacı İspanya, Portekiz ve Fas'a karşı Cezayir Beylerbeyliği'ni desteklemekti.[132]

III. Mehmet zamanında donanmanın faaliyetleri oldukça sınırlı kalmıştır. Donanma 1600 yılında Messina'ya kadar ilerlemiş olmasına rağmen bu hareket bir akın hareketi mahiyeti taşımadığı için devlet hazinesi için yararlı olamamıştı. Bu dönemde donanmanın olumlu tek faaliyeti, 1603 yılında Mısır'a gitmesi ve oradaki hazineyi İstanbul'a getirmesidir.[133]

I. Ahmet döneminde Osmanlı'nın denizlerdeki güçsüzlüğü yavaş yavaş ortaya çıkmaya başlamıştı. Bunun en büyük nedeni donanmanın denizci olmayan Kaptan-ı Deryalarla idare edilmeye başlanmasıdır. Ayrıca Kaptan-ı Deryaların da çok sık değiştirilmeye başlanması ve atanma yöntemleri de denizlerdeki gerilemeyi göstermektedir. Veziriazamlığı söz konusu olan Öküz Mehmet Paşa'nın yerine Nasuh Paşa Veziriazam olunca hatırı kalmasın diye Öküz Mehmet Paşa'nın Derya Kaptanı yapılması herşeyi açıklamaya yeterlidir. 1613'te Sisam Adası yakınlarında Osmanlı donanmasının baskına uğraması, 1614'te yapılan Malta harekâtının sadece yağma harekâtına dönüşmesi, 1613-1614 tarihlerinde iki sefer düzenleyen Kazakların Karadeniz'de faaliyette bulunmaları ve Sinop'a kadar gelip birçok kişiyi öldürerek çevrede yağma yapmaları Osmanlı denizciliğinin durumunu ortaya koymaktadır.[134]

---

[131] Süveyş ve Don-Volga Kanal projeleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* C.I, Deniz Basımevi, İstanbul 1982, s.348-351.
[132] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* C.2, s.64-67.
[133] Ayrıntılı bilgi için bkz. *A.e.,* s.76-86; Hayati Tezel, *a.g.e.,* s.271.
[134] Bilgi için bkz. Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* C.2, s.75; Hayati Tezel, *a.g.e.,* s.272-278.

II. Osman, Osmanlı tahtına oturduktan sonra yaptığı planlar ile Osmanlı'nın her anlamda geri kalışına dur demek istedi. Bu planlardan denizciliği ve donanmayı ilgilendiren en önemlisi, Lehistan topraklarının alınarak Baltık Denizi'ne çıkılmak istenmesiydi. Böylelikle burada yapılacak ayrı bir donanma ile Avrupa'nın Atlantik tarafındaki denizlerine egemen olmayı düşünüyordu. Lehistan'ın ele geçirilmesi gerçekleşemese de, savaş sırasında Osmanlı donanması, Karadeniz üzerinden cepheye sürekli cephane ve savaş malzemesi taşıyarak görevini icra etti.[135]

IV. Murat'ın padişahlığı sırasında Kazakların İstanbul Boğazı'na kadar gelip yeniden akınlar yaptıkları görülmüştür. 21 Temmuz 1624 tarihinde 150 şayka ile İstanbul Boğazı'na giren Don Kazakları, Boğaz'ın Karadeniz tarafında hiçbir kale ve istihkâm olmadığı için Rumeli ve Anadolu Hisarlarına kadar yayılarak Beykoz, Büyükdere, İstinye çevrelerini yağma ve tahrip etmişlerdir. Ayrıca 1625 yılında 43 kadırga ile Karadeniz'e çıkan Recep Paşa, Karaharman mevkiinden 7-8 mil açıkta bulunduğu sırada 350 şaykadan kurulu Kazak filosunun saldırısına uğramış, bu saldırıyı beklemeyen Osmanlı donanması aniden çıkan rüzgar sayesinde saldırıyı atlatmıştır. Kazaklar bu saldırıdan sadece 30 kadar gemi ile geri dönmüşlerdir. Bu saldırı sonucunda 172 gemi Osmanlıların eline geçmiş ve birçok gemi de batırılmıştır.[136] Ancak her iki olay da artık Osmanlı deniz gücünün eski seviyesinde olmadığını açık bir şekilde göstermiştir.

I. İbrahim döneminden itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nun hedefi, hâkimiyeti dışında kalan ve Venedik elinde olan Girit Adası'nı fethetmek olmuştur. 1645 tarihinde Osmanlı donanması 104 savaş gemisi ve 300 taşıma gemisinden oluşan bir filo ile baskın şeklinde Girit Adası'nın batı yöresindeki Hanya civarına asker çıkarmıştır.[137] 1646 tarihinde adanın batı tarafı ele geçirilse de Girit Adası daha yıllar boyu Osmanlı'yı uğraştıracak bir sorun olmaya devam edecekti. Hatta XVII. yüzyılın ortalarından itibaren donanmada başlayan zayıflık belirtileri, bu savaş sırasında iyice belirginleşmiştir. Kâtip Çelebi, *"Tuhfetü'l-Kibâr fî Esfâri'l-Bihâr"* isimli eserini Girit seferleri dolayısıyla, donanmada ortaya çıkan aksaklıklar yüzünden kaleme almıştır.

[135] Afif Büyüktuğrul, *a.e.,* s.88-91.
[136] Hayati Tezel, *a.g.e.,* s.282-283; İsmail Hami Danişment, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi,* C.3, Türkiye Basımevi, İstanbul 1955, s.333.
[137] Erdinç Sancar, *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi,* IQ Kültür Sanat Yay., İstanbul 2006, s.190.

Eserde, Osmanlıların ilk dönemlerinden itibaren 1656 yılına kadar gelen deniz muharebeleri anlatıldıktan sonra, bilhassa Girit seferlerinde karşılaşılan yenilgiler ve buradaki hatalar gösterilerek, bunları önlemenin çareleri üzerinde durulmuştur.[138]

IV. Mehmet döneminde Girit seferi ile Osmanlı denizciliğinin gerilediği fark edilmiştir. Bu dönemdeki kürekli Osmanlı gemilerinin, Venedik kalyonları karşısında başarı sağlayamadığı anlaşıldığından Osmanlı donanmasında ıslahat yapma fikri gelişmiştir. Osmanlılar'da, gemi teknolojisinde birtakım değişikliklerin yapılması lüzumu hissedilip, yelkenli gemilere geçme fikri konuşulmaya başlanmıştır. Bu fikir ilk defa 1648'de sadrazam olan Sofi Mehmet Paşa zamanında telaffuz edilmiştir. Sofi Mehmet Paşa, ilk iş olarak donanmanın durumuyla ilgilenmeye ve Çanakkale Boğazı'ndaki Venediklilerle başa çıkabilecek bir donanmanın oluşturulabilmesi çarelerini aramaya başlamıştır. Yapılan divan toplantılarında Venedik donanmasının yelkenli gemilerden oluştuğu, savaş esnasında rüzgârı da kullanarak daha hızlı hareket ettikleri, kürekli gemilerden oluşan Osmanlı donanmasının bunlara karşı başarı sağlayamadığı belirtilerek, donanmada yelkenli gemilere geçme fikri dile getirilmiştir. Bunun üzerine Tersane-i Amire'de kalyonların inşasına başlanmıştır. Böylelikle Osmanlılarda, kürek döneminden kalyon dönemine geçiş sürecine girilmiştir.[139]

Bu devirde dikkatlerimizi çeken bir başka gelişme de Rusların Karadeniz'e çıkmalarıdır. Ruslar bu çıkışı, Fransa'dan getirttikleri uzmanların teknik yönden Rus donanmasını ve denizcilerini eğitmeleri ile gerçekleştirmişlerdir. Bunun sonucunda Boğazlar'a yönelik Rus taarruzu üzerine I. Osmanlı-Rus Harbi (1677-1681) çıkmıştır. Yine Osmanlı denizciliğini yakından alakadar eden kayda değer bir hadise de

---

[138] Ersin Gülsoy, *a.g.m.,* s.590.

[139] Osmanlı tersanelerinde kalyon inşası için hummalı bir faaliyete, Kara Murat Paşa'nın sadareti zamanında (1649-1650) başlanmıştır. Baharda yapılacak donanma seferi için 22 Temmuz 1650'de bütün tersanelere fermanlar gönderilerek 30 kalyon yapılması emredilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ersin Gülsoy, *a.g.m.,* s.591. Fakat kalyon dönemine tam olarak geçmek için biraz daha beklemek gerekecekti. Osmanlı kendi bağlısı Garpocaklarında yıllardan beridir kullanılan kalyonlara, IV. Mehmet'in Selanik limanında yatan bir beylik gemisini gezmesi ile kavuşacaktı. Hükümdar 1669 yılında Selanik'e gelmiş olan Baba Hasan filosunun bir kalyonunu gezmiş ve bu geminin topçu atış talimlerinde bulunmuştu. Bu sırada Selanik Limanı'nda Hazfa Mehmed'in 2, Mısırlıoğlu İbrahim Paşa'nın 7 kalyonu da vardı. Bilgi için bkz. Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* C.2, s.166. Ancak bazı kaynaklarda kürek devrinden yelken devrine geçiş için İnebahtı yenilgisi milat olarak verilir. Bilgi için bkz. Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867),* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 2001, s.22.

İngilizlerin yanı sıra Fransızların da eskisinden daha güçlü bir şekilde Akdeniz'de filolarıyla dolaşmaya başlamalarıdır.[140]

II. Süleyman döneminin en önemli olayı, Osmanlı bahriyesini belli bir dönem tekrar diriltecek olan Mezemorta Hüseyin Paşa'nın tarih sahnesine çıkmasıdır. Mezemorta Hüseyin Paşa, II. Süleyman döneminde donanma ile ilgili olarak görev almış ancak 1695 tarihinden sonra II. Mustafa döneminde Kaptan-ı Deryalık görevine atanmıştır.[141] Mezemorta Hüseyin Paşa donanmayı savaşa hazırlamak konusunda kış aylarında büyük çabalar göstermiştir. Savaş hazırlığı kapsamında büyük kalyonlar yaptırarak kalyonlardaki eski topları da yeniletmiştir. Artık Osmanlı donanmasının dayandığı temel düşünce, *"Büyük Gemi-Büyük Top"* teorisi olmuştur.[142] Osmanlı denizciliği Mezemorta'nın Kaptan Paşalığından itibaren yükselmeye başlamış ve 1701 tarihinde çıkarılan kanun ile de belli bir süre bu yükselişini devam ettirmiştir. Bu kanunun en büyük özelliği, Kaptan-ı Deryalığın ve diğer deniz işlerinin denizcilikten yetişmiş olanlara verilmesinin esas alınmasıdır.[143] Kanunname sayesinde Osmanlı denizciliği eski günlerine dönmüş ve 1770 yılındaki Çeşme mağlubiyetine kadar 70 sene müddetle Akdeniz hâkimiyetini tekrar elinde tutmuştur.[144]

Bununla beraber Osmanlı donanması 1717 senesinden 1770 senesine gelinceye kadar 50 seneyi geçen bir müddet zarfında savaş görmemiştir.[145] Bu da demek oluyor ki III. Ahmet'in saltanatının sonlarından itibaren başlayan, I. Mahmut ve III. Osman dönemlerini içine alan yıllar boyunca, Osmanlı donanması sadece rutin faaliyetleri icra etmiştir. Her sene sahilleri korumak için Akdeniz'e çıkan donanma bir gezintiden sonra döner olmuştur. Bundan başka yaptırılan kalyonların işe yaraması düşünülmeyerek, kıç tarafları birkaç kamarayla süslenip seyyar bir deniz köşkü haline getirilmiştir. Ayrıca gemici yetiştirilmesi ihmal edilmiş, tersane gelirleri ve donanmaya tahsis edilen diğer gelirler bazı yolsuzluklara uğrar olmuş ve kalyoncu askerleri de ticaret yapar hale

---

[140] Umur Tuncer, *Balkan Harbinin Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu,* İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Genel Türk Tarihi Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1991, s.27.
[141] Erdinç Sancar, *a.g.e.,* s.199.
[142] Afif Büyüktuğrul, *a.e.,* C.2, s.200.
[143] İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1988, s.498. Kanunnamenin tam metni için bkz. Fevzi Kurtoğlu, *Türklerin Deniz Muharebeleri, Baba Hasan ve Mısırlıoğlu İbrahim ve Mezemorta Hüseyin Paşalar Devri,* C.2., 6.Kısım, Deniz Matbaası, İstanbul 1940, s.93-96; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *a.g.e.,* s.523-527.
[144] İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *a.e.,* s.500.
[145] Ali İhsan Gencer, *a.g.e.,* s.24.

gelmiştir. Osmanlıların denizlerdeki bu sakin devrinde Venedikliler de eski faaliyeti göstermeyip onlarda da bir sükût dönemi başladığından, Osmanlı denizciliğinin durumu hemen anlaşılamamıştır. Ancak durumun pekiyi gitmediği ortadadır.[146]

III. Mustafa dönemine gelindiğinde, Osmanlı'nın donanma ve denizcilik anlayışındaki gerilik artık fark edilir hale gelecektir. Karadeniz'de Rusların faaliyetleri, Akdeniz'de İngilizlerin faaliyetleri ve bu denizlere hâkim olma çalışmaları devam ederken, Osmanlı yaklaşan tehlikelerin pek farkında görünmemektedir. Ruslar, Osmanlı Devleti'ni zaafa uğratmak için Baltık Denizi'nde bir tersane kurmuş, kurulan bu tersanelerle İngiltere üzerinden Akdeniz'e inmişlerdir.

Fransa Hükümeti, söz konusu bu iki Rus filosunun Baltık Denizi'nden hareket edip Osmanlı üzerine gelmekte olduğunu bildirmesine rağmen, Mora'daki ayaklanma hazırlıklarından habersiz olan Osmanlı Hükümeti, Rusların Akdeniz'de de güvenli bir dayanak noktasının bulunmadığını düşünerek Fransa'nın bu uyarısını dikkate almamıştır. Ayrıca bununla beraber Cezayir Beylerbeyi'nin *"27 gemiden oluşan bir Rus filosunun Minorka Adası'nda Port Mahon Limanı'na ulaştığı"*, uyarısını da ciddiye almakta direnmiştir.[147] Bu arada, iki filonun Akdeniz'de girişeceği harekâtın komutanlığına Kont Aleksi Orlof getirildi. Aleksi Orlof'un harekât planı; önce Osmanlı donanmasının Akdeniz'e açılmasını önlemek, bu arada Akdeniz'deki bir takım önemli konumdaki adaları işgal ettikten sonra Mora'dan Selanik'e kadar olan yerlerde ayaklanmalar başlatmaktı. Fakat Rus donanmasının fırtınaya tutulup Manya Limanı'na sığınmasını, Manyalılar *"isyana başlama"* işareti olarak algılamışlar ve ayaklanma başlamıştı.[148] Ayaklanmanın başlaması üzerine, Osmanlı donanması Kaptan-ı Derya Hüsamettin Paşa'nın komutasında 10 kalyon, 10 çektiriden meydana gelen bir filoyu Ege Denizi'ne göndermiş ve donanma Çanakkale Boğazı'ndan Ege Denizi'ne açılmıştır.[149] Bunu öğrenen Orlof, İngiliz Amirali Elphinstone'un komutasındaki ikinci Rus filosuna Osmanlı donanmasına saldırı emri vermiştir.

---

[146] İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *a.e.,* s.501.
[147] İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi,* C.4, I.Kısım, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1988, s.393.
[148] *A.g.e.,* s.394.
[149] Ali Rıza Seyfi, *Çeşme Deniz Muharebesi Faciası ve Akdenizdeki ilk Rus Donanması,* Deniz Matbaası, İstanbul 1943, s.4-15.

Mora'nın doğu taraflarına ulaşan ve Rodos Beyi Cafer'in gemileriyle birleşen Osmanlı donanması[150], düşman gemilerinin Mudon önlerinde bulunduğunun öğrenilmesi sonucunda o yöne hareket etmiştir. İki donanmanın Malya Burnu önlerinde giriştiği savaşta, Osmanlı donanması geri çekilmek zorunda kaldı ise de kendisini Anopoli Limanı'na dek izleyen Rus donanmasını geri çekilmeye mecbur etmiştir. Fakat kendi personeline güvenmeyen Hüsamettin Paşa, onların peşinden gitmeye cesaret edememiştir. (Mayıs 1770) Daha sonra birkaç çarpışma olduysa da sonuç alınamamıştır.

Osmanlı donanmasının Midilli Adası'nın güneyinde bulunduğunu öğrenen Amiral Orlof, Osmanlı donanmasına İstanbul'dan yardım gelmeden muharebeye zorlamak amacıyla donanmasını amiral Spiridof komutasında harekete geçirmiştir. İki taraf Koyun Adaları önlerinde çarpışmaya girişmiştir. (Temmuz 1770) İki saat süren çarpışma, Cezayirli Hasan Bey'in Burc-ı Zafer kalyonu ile Spiridof'un Yevstafiy (Senöztaş) kalyonu arasında başlamıştır. Spiridof'un kalyonu Osmanlı filosunun sağ yanına hücum etmiş, buna karşı 84 toplu Burc-ı Zafer kalyonu, Spiridof'un kalyonu üzerine gülle yağdırarak bütün armalarını budadığı gibi, diğer gülle isabetleriyle de dümenini parçalamış, gemi suyun akıntısıyla Burc-ı Zafer kalyonu üzerine düşerek iki kalyon birbirine yanaşmıştır. Bu vaziyet üzerine Cezayirli Hasan Bey otuz kişi ile birlikte derhal Rus kalyonuna atlayarak dövüşmüş ve Rusları sindirdikten sonra kendisi de yaralı olarak tekrar kendi kalyonuna geçmiştir. Bu sırada Rus kalyonunun cephaneliği ateş alarak yanmaya başlamış, yangın, yanındaki Hasan Bey'in kalyonuna sıçradığından Hasan Bey kendisini denize atarak bir tahta üzerinde yüzmüş ve sahilden gönderilen bir kayıkla kurtarılmıştır. Yevstafiy (Senöztaş) kalyonunda ise amiral Orlof'un kardeşi ile birlikte birkaç kişinin haricinde kurtulan olmamıştır. İki kalyon harbinin sonucunda, yangının diğer gemilere sıçramaması için Türk donanması denize açılmaya başlamıştır. Bu sırada İngiliz Amirali Elphinstone Türk gemilerine saldırıya geçmişse de yangının kendi gemilerine de sıçramasından çekinerek, o da açık denize doğru çekilmiştir.[151]

Meşhur Çeşme faciası, Türk üstünlüğü ile son bulan işte bu muharebe üzerine Riyale Komutanı Cafer Bey'in yaptığı yanlış bir hareketin neticesidir. Yangının kendi

[150] İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *a.g.e.,* s.397.
[151] Ersan Baş, *Türk Tarihinde Yavuz Zırhlısının Rolü,* Yıldız Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2004, s.18.

gemilerine sirayetinden korkan Cafer Bey, filosunu kaldırıp Cezayirli Hasan Bey'in itirazlarına rağmen Çeşme Limanı'na girmiştir. Onun bu hareketini diğer Osmanlı gemileri de izlemiş ve Çeşme Limanı Osmanlı gemileri ile dolmuştur.[152]

Osmanlı filosu Çeşme Limanı'nda yatarken, 6/7 Temmuz 1770 gecesi, Rusların İngiliz Komodoru Greig, 4 kalyon, 2 firkateyn ve 1 humbara gemisiyle Çeşme Limanı'nın ağzına kadar sokularak, bu limanın girişini savunan 4 Osmanlı kalyonu ve kıyı bataryaları ile savaşa tutuşmuştur. Bu savaş kargaşası içinde, iki ateş kayığını limanın içine sokmayı da başarmıştır. Rusların Çeşme Limanı'na sokmayı başardıkları iki ateş kayığından birisi, önce kalyonlardan birisini tutuşturmayı başarmıştır. Çıkan yangın rüzgârın da etkisiyle limandaki gemilere süratle yayılmıştır. Şehre de sıçrayan yangın ne var ne yoksa her şeyi yakıp kül etmiştir. Bu yangından sadece 64 toplu bir kalyon ile birkaç çektiri ve kayık kurtulabilmiştir. Ancak bu gemiler, personeli terk etmiş olduğundan Rusların eline geçmiştir.[153] Çeşme vakası İngiliz Amirali Elphinstone'un eseri olduğu halde, II. Katerina bu zaferi Rus komutan Orlof'a yani Ruslara maletmek istemiş ve Rus komutan büyük bir deniz kahramanı sayılarak, kendisi *"Tsehesmeskji-Çeşmeli"* lakabıyla anılır olmuştur. Hatta Çarskoyeselo Sarayı'nda şerefine bir zafer takı oluşturulmuştur.[154]

Çeşme faciasının Osmanlı için tek yararı, Cezayirli Hasan Bey'in Kaptan-ı Deryalığa getirilmesi olmuştur. Çeşme vakasından sonra Çanakkale Boğazı muhafızlığına ve Seraskerliğe getirilen Cezayirli, Limni Adası'nı Rus işgalinden kurtardıktan ve Maydos çevresinde Rus donanmasının toplanmasını önledikten sonra Kaptan-ı Deryalığa getirilmiştir. 1773-1789 yılları arasında Kaptan-ı Deryalık yapan Cezayirli Hasan Paşa'nın en büyük icraatı ise *"Tersane Hendesehanesi"*ni açması olmuştur. Zamanla Osmanlı'nın ilk *"Deniz Mühendislik Okulu"* olan Tersane Hendesehanesi'nin askerî uzantısından *"Deniz Harp Okulu"*, sivil uzantısından da *"İstanbul Teknik Üniversitesi"* doğacaktır.[155] Cezayirli Hasan Paşa bunların dışında

[152] Hayati Tezel, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi,* C.I, Deniz Basımevi, İstanbul 1973, s.328.
[153] Çetinkaya Apatay, "Navarin, Çeşme, Sinop Baskınları ve Sebepleri", *Deniz Harp Tarihi Semineri 3, 19-21 Nisan 2006,* I.Oturum, Gölcük/Kocaeli 2006, s.49-50.
[154] Hayati Tezel, *a.g.e.,* s.329.
[155] Orhan Conker, *Türk-Rus Savaşları,* Sümer Basımevi, Ankara 1942, s.55.

ayrıca tersanenin yeniden ele alınarak ıslah edilmesi işine girişmiş ve denizciler arasındaki askerî disiplini sağlamaya yönelik kararlar almıştır.[156]

I. Abdülhamit tahta çıktığında, hiç de iyi bir tablo ile karşılaşmamıştır. Osmanlılar ile Ruslar arasında 1768 tarihinden beri süren savaşlar, 1774 tarihinde Osmanlı'nın mağlubiyeti ile neticelenmek üzeredir. Bu mağlubiyeti belgeleyen antlaşma 21 Temmuz 1774 tarihinde imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması'dır. Antlaşmanın maddeleri arasında Osmanlı denizciliğini yakından ilgilendiren hususlar vardır. Kırım'ın elden çıkması ve Rus ticaret gemilerinin Boğazlar'dan serbestçe geçme hakkı elde etmesi, bu maddeler arasında sayılabilir.[157] Küçük Kaynarca Antlaşması'ndaki bu olumsuz tablonun ardından, 1788 yılında Dinyester sularında yapılan Osmanlı-Rus Deniz Savaşı da Osmanlı denizciliğini oldukça olumsuz etkilemiştir. Bu savaşta Osmanlı birçok denizcisini ve gemisini yitirmiştir.[158]

II. XIX. YÜZYILDA OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA DENİZCİLİK

XVIII. yüzyıl başlarında, Osmanlı İmparatorluğu, Rusya, Avusturya, Almanya, Fransa, İngiltere ve Prusya, kara kuvvetleri bakımından hemen hemen denk güçtedir. Denizcilik gücü bakımından ise Osmanlı İmparatorluğu, Almanya'dan güçlü, Rusya, Fransa ve İngiltere'den daha güçsüz durumdadır. XVIII. yüzyılın sonlarında ise Osmanlı'nın denizcilik gücü çağın diğer büyük devletlerine karşı oldukça zayıf duruma düşmüştür.[159]

III. Selim'in tahta çıkmasından önce, Osmanlı donanmasının bu perişan hali apaçık ortadadır.[160] III. Selim, imparatorluğun denizlerdeki bu zayıflığının önüne geçmek için büyük bir donanma yapmaya karar vermiştir. Bahriye'nin ıslahı konusunda ısrarlı olan padişah, 10 Mart 1792'de Küçük Hüseyin Paşa'yı Derya Kaptanlığı'na getirmiştir. Küçük Hüseyin Paşa bu makamda kaldığı on iki yıllık sürede kendisine

---

[156] *Deniz Harp Okulu Tarihçesi,* Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara 1999, s.6.
[157] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* C.2, Deniz Basımevi, İstanbul 1982, s.277.
[158] *A.e.,* s.292.
[159] Erdinç Sancar, *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi,* IQ Kültür Sanat Yay., İstanbul 2006, s.218.
[160] Bu durumu en açık gösteren örnek, Bonneval isminde bir Fransız kaptanın, Osmanlı donanması hakkında hükümetine yolladığı 1784 tarihli rapordur. Bu raporda, Çeşme yenilgisinin Osmanlı'nın cehaletinden kaynaklandığı, Osmanlı'nın büyük savaş gemilerinin komutanlarının bilgisiz ve tecrübesiz olduğu, Osmanlı gemilerinde düzen ve disiplin olmadığı, Osmanlı gemilerinin kusurlu olduğu gibi bilgiler verilmiştir. Raporun tam metni için bkz. Enver Ziya Karal, *Selim III'ün Hattı Hümayunları; Nizam-ı Cedit 1789-1807,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1988, s.63-66.

geniş yetkiler veren padişahın ıslahat planlarına harfiyen uyarak, donanmayı ve tersaneyi en iyi İngiliz ve Fransız örneklerine göre ve yabancı teknisyenlerin yardımı ile Avrupa ayarında ıslah etmeye çalışmıştır. Bundan dolayı modern Osmanlı denizciliğinin kurucusu olarak haklı bir ün kazanmıştır. III. Selim'in yaptırdığı donanma, gerek mevcut nitelikleri, gerekse çap olarak Avrupa'nın bütün denizci devletlerinin beğeni ve dikkatini çekmiştir. Hatta bu konu hakkında General Sebastiani, Napoleon'a şöyle demiştir: *"Osmanlı Devleti'nin 27 büyük harp gemisi ve 20 kadar firkateynden kurulu bir deniz kuvveti vardır. Bu kuvvet Avrupa ülkeleri deniz filoları içinde en güzelidir. Çünkü bu gemiler Fransız mühendisleri tarafından yapılmışlardır."*[161] Oluşturulan bu donanma, başta İngiltere ve Rusya olmak üzere bütün devletleri endişelendirmeye başlamıştır. Çünkü yeni donanma, üzerinde büyük devletlerin paylaşma istekleri çoğalan Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü garanti edecek en büyük güç olmuştur.[162] Bu dönemde ayrıca, *"Bahriye Nizamnamesi"*nin çıkarılması, bahriye görevlilerinin emeklilik işlerinin ve maaşlarının düzenlenmesi, Mühendishane-i Bahri Hümayun'un eğitim sisteminin düzenlenmesi, Tersane-i Amire'nin genişletilmesi gibi faaliyetler yapılmış, 1804, 1805 ve 1806 tarihlerinde bahriye kanunnameleri yayınlanmıştır.[163]

III. Selim dönemi 1807 tarihinde Kabakçı Mustafa İsyanı ile son bulmuştur. Çeşme faciasından sonra başlayan tersane ve donanma işlerindeki reform ve modernizasyon çalışmaları, Kabakçı Mustafa İsyanı ile büyük bir darbe almıştır. Bu isyan, devletin tüm müesseseleri gibi ordu ve donanmanın ıslahı gayretlerini de alt üst etmiş, binbir emek ve masraflarla yetiştirilmeye çalışılan denizci personel ve ustaların pek azı bu felaketten kurtulabilmiştir. Bu yüzden Kabakçı Mustafa İsyanı'nın devlete olan zararı, Çeşme Savaşı'ndan daha fazlasına yol açmış ve devletin tüm müesseselerini tehdit etmiştir.[164]

II. Mahmut döneminde Kabakçı Mustafa İsyanı ile duraksayan bahriye alanındaki faaliyetler tekrar başlamıştır. III. Selim zamanında İsveçli mühendis ve

---

[161] Celalettin Yavuz, *Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar,* Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul 2001, s.32-33.
[162] Hayati Tezel, *a.g.e.,* s.393.
[163] III.Selim döneminde gerçekleştirilen bu modernleşme hareketleri, yayınlanan nizamname ve kanunnameler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867),* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 2001, s.30-89.
[164] *A.e.,* s.94; Celalettin Yavuz, *a.g.e.,* s.34.

ustalar tarafından inşa edilen havuz tamir edilmiştir. 1822 yılında ise ikinci bir havuzun inşasına başlanmış ve bu havuz 1826 yılında tamamlanmıştır. Ayrıca eskimiş gemi yapım tezgâhları onarılmış ve daha verimli hale getirilmiştir. Yine bu dönemde mevcut tersanelerde, 80-84 civarında topa sahip birçok kalyon ve 46-50 civarında topa sahip birçok fırkateyn inşa edilmiştir. 1811 yılında Osmanlı donanmasının mevcudu, kalyon, fırkateyn ve korvet olarak büyüklü küçüklü 42 parçadan meydana gelmektedir.[165] Ancak 21 Şubat 1821 tarihinde Mora'da başlayan Yunan Ayaklanması tüm bu faaliyetleri durdurmuştur. Hızlı bir sonuç almak için ayaklanmayı organize eden Etnik-i Eterya Cemiyeti ayaklanmaya hem dinsel hem de milliyetçi bir şekil vermiştir. Dinsel şekil vermekle Yunanlıları daha çabuk bir araya getirmeyi amaçlayan cemiyet, milliyetçi şekil vermekle yabancı devletlerden yardım sağlamayı amaçlamıştır.[166] Gerçektende cemiyet bu amaçlarına ulaşmış ve İngiltere, Fransa ve Rusya'nın araya girmesiyle Osmanlı Devleti'ni uzun yıllar uğraştıracak bir mücadele süreci başlamıştır.

Osmanlı İmparatorluğu, ilk üç yıl yabancı müdahalesi olmadan Yunan isyanı ile mücadele etmiş, Mora'daki isyanı bastırmak için büyük çaba harcamasına rağmen başarılı olamamıştır. Bu yüzden II. Mahmut Mora'daki isyanın bastırılması işini, Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'ya vermiş, bu suretle Mora'daki isyanda yeni bir safha başlamıştır. Mehmet Ali Paşa, Mora'ya sevk edeceği deniz ve kara kuvvetlerinin komutanı olarak İbrahim Paşa'yı atamıştır.[167] Nitekim bu gelişmenin sonucunda 1827 yılına gelindiğinde isyan neredeyse tamamen bastırılmıştır. Ancak bütün Avrupa devletleri Mora ayaklanmasının bastırılmasına karşı çıkarak Yunanlılara bağımsızlık verilmesi için Osmanlı Devleti'ne baskı yapmaya devam etmiştir. Bunun sonucunda 27 büyük savaş gemisinden oluşan bir İngiliz-Fransız-Rus ortak donanması, 20 Ekim 1827'de barış yoluyla Navarin Limanı'na gelerek burada bekleyen Osmanlı donanmasını kuşatmıştır. Bu sırada Kaptan-ı Derya Çengeloğlu Tahir Paşa bu gemilerin saldırıya geçebileceklerini düşünmemiş, olsa olsa Yunan isyanı ile ilgili olarak manevi baskı yapacaklarını zannetmiştir. Ancak bu yanılgının cezası olarak 3.5 saat süren

[165] Ali İhsan Gencer, *a.g.e.,* s.105-106.
[166] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* C.2., s.346.
[167] Erdoğan Dümen, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş, Yükselme, Duraklama ve Gerileme Devrinde Deniz Kuvvetlerinin Etkileri ve Deniz Harekâtı,* Deniz Harp Akademisi Yay., İstanbul 1990, s.66.

saldırı esnasında 57 Osmanlı-Mısır gemisi batırılmış, 8.000 denizci ve asker şehit edilmiştir.[168]

Navarin Olayı; Osmanlı Devleti'ni donanmasız bırakmakla kalmamış, denize elverişli, tecrübe sahibi subay ve gemicileri, yardımcı teknik personeli de beraberinde yok etmiştir. Böylece devletin önemli bir sanayi kolu sayılabilecek bahriye sektörü çökme tehlikesiyle karşı karşıya kalmıştır. Diğer taraftan, devletin kara kuvvetlerinde yapılan reform hareketleri kapsamında -Yeniçeri Ocağı da 1826 yılında kaldırılmış olduğu için- devlet Navarin Faciası ile ordunun yanında donanmasız da kalmıştır. Navarin Olayı ile Osmanlıların deniz gücü yok edildiği için, bir bakıma Yunanistan'ın bağımsızlığı da onaylanmıştır. Harp iki yıl daha devam etmiş, 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı sonunda Rusya'ya karşı yaşanan bir yenilgi sonunda, 1829 yılında imzalanan Edirne Antlaşması ile de Yunanistan'ın bağımsızlığı gerçekleşmiştir.[169]

Avrupalılar bu dönemde Sanayi İnkılabı'nı gerçekleştirerek hızla askerî, iktisadi, teknolojik alanlarda ilerlerken Osmanlıların bu alanlarda ilerlememesi için elinden gelen her şeyi yapıyorlardı. II. Mahmut yabancı devletlerin bu çabalarını bertaraf etmek için kısa zamanda büyük yenilik faaliyetlerinde bulunmuş, 6 sene içinde 9 kalyon, 12 firkateyn, 4 korvetten ibaret Osmanlı donanması Çengeloğlu Tahir Paşa komutasında denize açılmıştı (1833). Ayrıca bu dönemde Rum gemiciler yerine Hayfa, Yafa, Sayda, Dimyat, İskenderiye gibi İslam limanlarındaki gemicilerle çalışılmaya başlanmıştır.

1830'dan itibaren çözülme hızlanmıştır. Fransa'nın Cezayir'i işgali, Garp Ocaklı korsanların da faaliyetlerini baltalamış, bununla beraber Mehmet Ali Paşa'nın isyanı ve donanmanın Mısır'a kaçırılması devleti denizlerde savunmasız bir hale getirmiştir.[170]

Abdülmecit döneminde, kendinden önce başlatılan bahriye alanındaki yenileşme hareketlerine devam edilmiştir. Tanzimat Fermanı'nın ilan edildiği bu dönemde, devlete Avrupai bir çehre kazandırmaya büyük gayret sarf edilmiş ve bu gayretlerin bir sonucu olarak *"Bahriye Meclisi"* kurulmuştur. Bir anlamda "*Amirallik Konseyi"* görünümünde

---

[168] Çetinkaya Apatay, "Navarin, Çeşme, Sinop Baskınları ve Sebepleri", *Deniz Harp Tarihi Semineri 3, 19-21 Nisan 2006,* I.Oturum, Gölcük/Kocaeli 2006, s.58. Bu baskında Rus donanmasında bulunan ve ileride amiral olarak Sinop Baskını'nı gerçekleştirecek olan Pavel Stepanoviç Nahimov'da bulunmaktaydı. Ayrıntılı bilgi için bkz. Besim Özcan, *Rus Donanmasının Sinop Baskını (30 Kasım 1853),* Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), Erzurum 1990, s.99.

[169] Rıfat Uçarol, *Siyasi Tarih,* Harp Akademileri Komutanlığı Yay., İstanbul 1987, s.114-119.

[170] Umur Tuncer, *Balkan Harbinin Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu,* İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Genel Türk Tarihi Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1991, s.37-38.

olan ve Kaptan Paşa'nın en önemli yardımcısı durumunda bulunan Bahriye Meclisi'nin kurulması ile bahriyede girişilecek ıslahat hareketleri bir istikrara kavuşturulmuştur. Zira bundan sonra alınacak bütün kararlar bahriyeli paşa ve subaylardan oluşan, dolayısıyla deniz sorunlarına vakıf bir komisyon tarafından planlanıp yürütülmeye başlanmıştır.[171]

Abdülmecit devrinde atılan önemli adımlardan biri de, yelkenli gemi devrinden buharlı gemi devrine geçiştir. Artık Osmanlı Devleti'nde *"Makine Devri"*ne girilmiştir. Bu gelişme öncelikle ticaret bahriyesinde başlamış ve zamanla askerî bahriyeye geçmiştir. Aslına bakılırsa Osmanlı'da ilk buharlı gemi Abdülmecit döneminden önce alınmıştır.[172] Ancak buharlı gemilerin çoğalması ve yaygın olarak kullanılmaya başlanması Abdülmecit dönemidir. Bu sebeple Osmanlılarda yelkenli gemiden buharlı gemiye geçiş Abdülmecit döneminde gerçekleşmiştir denilebilir.

Abdülmecit devrinde Osmanlı Devleti'ni en çok uğraştıran sorunlardan birisi, Boğazlar meselesi olmuştur. Rusların Boğazlar üzerindeki istekleri İngiltere ve Fransa'yı telaşlandırmış ve neticede 1841 yılında *"Boğazlar Mukavelenamesi"* imzalanarak sorun geçici olarak çözülmüştür. Ardından Osmanlı Devleti'nin güç kaybetmesi ve bunun karşısında diğer devletlerin artan istekleri, 1853 tarihinde başlayacak Osmanlı-Rus Savaşı'nı doğurmuştur. Bu savaş sırasında Ruslara karşı İngiltere ve Fransa Osmanlı'nın yanında yer almış ve savaşın başlamasından kısa bir süre sonra 2 Kasım 1853 tarihinde İngiliz-Fransız ortak donanması İstanbul'a gelerek Beykoz açıklarına demirlemiştir.[173] Bu savaş sırasında gerçekleşen ve Osmanlı deniz harp tarihine kara bir leke olarak geçen Sinop Baskını, üzerinde önemle durulması gereken bir olaydır.

---

[171] 25 Ocak 1840 tarihinde kurulan ve azalarının sık sık değiştiğini gördüğümüz ilk Bahriye Meclisi, bahriyemizin ıslahı için köklü bir girişimde bulunamamış ve neticede iki seneye yakın bir faaliyetten sonra 1841 senesinde kaldırılarak meclisin faaliyetine son verilmiştir. Ancak bu meclisin kaldırılmasının üzerinden dört sene geçmeden meclisin gerekliliği kendisini hissettirmiş ve 8 Eylül 1845 senesinde tekrar kurulmuştur. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867),* s.134-156; Ali İhsan Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları,* Türkiye Denizciler Sendikası Yay., İstanbul 1986, s.102-113; Ali İhsan Gencer, "Bahriye Meclisi'nin Kuruluşu ve Önemi", *Birinci Askerî Tarih Semineri, Bildiriler II, 24-27 Mayıs 1983,* Genelkurmay Basımevi, Ankara 1983, s.235-245.

[172] Alınan buharlı ilk gemi 1828 yılında İstanbul'a getirilen "Swift" isimli gemidir. "Sürat" adı verilen bu gemi İstanbul halkı tarafından "Buğ" gemisi olarak anılmıştır. Bilgi için bkz. Hayati Tezel, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi,* C.I, Deniz Basımevi, İstanbul 1973, s.403.

[173] *A.e.,* s.428.

Rusya'ya savaş ilan edilmesiyle beraber Osmanlı donanması, bir kısmıyla donanma komutanı Kayserili Ahmet Paşa komutasında İstanbul'da kalacak, Karadeniz'e de iki filo halinde çıkacaktır.[174] Filolardan birisi Patrona Osman Paşa komutasında olacak ve Karadeniz'de sahillerimizi, özellikle de Amasra'dan Yeşilırmak'a kadar olan sahillerimizi koruyacak, diğeri ise ağırlıkla nakliye gemilerinden oluşan Patrona Mustafa Paşa komutasında olarak Batum'a, Kafkas cephesine lojistik destek nakliyatı yapacaktır. Osman Paşa filosunun bir görevi de bu nakliyatın desteğini sağlamak olacaktır. Bu filolardan Patrona Mustafa Paşa filosu 13 Ekim 1853 günü Batum'a varmış, Osman Paşa filosu ise şiddetli fırtına yüzünden Sinop'a sığınmıştır. Şiddetli fırtınayı bahane eden Osman Paşa bu limanda yatıp kalmıştır. Ayrıca kendisine verilen görevi de fırtınayı bahane ederek yerine getirmemiştir. Bu sırada Rus Amiral Nahimov komutasında Karadeniz'de keşif görevi yapan Rus filosu bu durumu tespit etmiş ve 24 Kasım 1853 günü yanındaki Baserabya Vapuru'nu Sivastopol'a göndererek Amiral Novesiliski'den yardım istemiştir. 27 Kasım gecesi Amiral Novesiliski Sinop açıklarında Amiral Nahimov'un donanmasıyla birleşmiştir. Bu zamana kadar Patrona Mustafa Paşa'nın fırtınayı bahane ederek limanda yatması faciaya adeta davetiye çıkarmıştır. 30 Kasım 1853 günü saldırıya geçen Rus filosu Sinop Limanı'nda yatan bütün Osmanlı gemilerini yakmış, bu sırada bu gemilerde bulunan 4.000 kadar denizcinin de yarısını şehit etmiştir.[175] Osmanlı donanmasının Sinop'ta yakılmasının ardından, İstanbul'da bekleyen İngiliz-Fransız donanmalarının hükümetleri, Rusya'ya bir ültimatom vermiştir. Ruslar bu ültimatoma cevap vermeyince İngitere ve Fransa Rusya'ya savaş ilan etmiş ve bu suretle 1853 Osmanlı-Rus Savaşı Kırım Savaşı'na dönüşmüştür.[176] Bu savaş içerisindeki Sivastopol muhasarasında Osmanlı gemileri de bulunmuştur.[177]

---

[174] Sinop Baskını öncesinde Osmanlı donanmasında yeni inşa edilen ve Mısır'dan gelen gemilerle birlikte toplam 87 savaş gemisi ve 20.000 deniz askeri bulunuyordu. Ayrıntılı bilgi için bkz. Besim Özcan, *a.g.t.,* s.67.

[175] Çetinkaya Apatay, *a.g.m.,* 62-64.

[176] Erdinç Sancar, *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi,* IQ Kültür Sanat Yay., İstanbul 2006, s.241. Osmanlı Devleti; Mecidiye, Taif, Tahir-i Bahri, Nümayiş-i Ticaret, Saik-i Şadi, Nil, Mahber-i Sever, Feyz-i Bâri, Sâik-i Sâdi, Şehber ve Persod gibi gemilerle Kırım Savaşı sırasında asker ve askerî mühimmat taşıma işlerini sürdürmüştür. Ayrıntılı bilgi için bkz. Fatih Akyüz, *Kırım Savaşı'nın Lojistiğinde İstanbul'un Yeri,* Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2006, s.99

[177] Sivastopol Muhasarası, 17 Ekim 1853 tarihinde başlayıp 11 Eylül 1855 tarihinde sona ermiştir. Sivastopol'un ilk muhasarasında subay ve er olarak toplam 1734 mevcutlu, üç ambarlı Mahmudiye Kalyonu ve yanında 72 toplu 1234 mevcutlu Teşrifiye Kapağı yer almıştır. Bu muhasara esnasında donanma komutanı Kayserili Ahmet Paşa Mahmudiye Kalyonu'ndadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Hacer Bulgurcuoğlu, *Deniz Tarihimizin Sembol Gemilerinden*

Sinop Baskını ile Osmanlı denizciliği çok büyük bir darbe almıştır.[178] Üç saatlik bombardımanda Osmanlı filosu toptan yok edilmiş ve Osmanlı Devleti büsbütün donanmasız kalmıştır. Böylece, klasik Osmanlı deniz gücü tarih olmuştur.[179] Bir başka ifade ile Osmanlı donanması Rusların bu baskınından sonra bir daha tam manasıyla toparlanamamıştır. Ayrıca Osmanlı İmparatorluğu bu tarihten itibaren, Avrupa'da gemicilik sanayinde meydana gelen teknolojik gelişmelere ayak uyduramamış, yeni teknolojileri transfer etmekte bile zorlanmış ve denizcilikte Avrupa'nın gerisinde kalmaya başlamıştır.[180]

Abdülaziz döneminde bu geri kalış belli ölçüde yavaşlatılmıştır. Abdülaziz büyük bir donanma oluşturma faaliyetine girişmiştir. Abdülaziz'de böyle bir düşünce gelişmesinde öncelikle dünya dengelerinde yaşanan büyük değişimlerin etkisi olduğu söylenebilir. Bu sıralarda ABD'de Devlet Başkanı Abraham Lincoln *"ABD, Avrupa işlerine karışmayacak, Avrupa devletlerini de kendi işlerine karıştırmayacaktır."* şeklinde ifade edilen, ünlü *"Monroe Doktrini"*ni dünyaya duyuracaktır. Ancak Avrupalı devletler için durum daha farklıdır. Avrupa'da güçlenen Prusya Prensliği diğer Alman prensliklerini kendisine katarak Alman İmparatorluğu'nu kurmuş ve ardından da 1870 yılında Fransa'yı mağlup etmiştir. Diğer taraftan İtalyan Yarımadası'nda da Piyemonte Prensliği diğer İtalyan prensliklerini kendine katarak, İtalya Krallığı'nı kurmuştur. 1866'da İtalya, Avusturya'ya yenilmiştir. Gittikçe büyüyen Almanya ve İtalya'ya ilaveten Avusturya, Rusya, Fransa ve İngiltere ile onların yanı sıra küçük Balkan devletleri de Osmanlı İmparatorluğu'ndan pay kapma hevesi ve gayreti içindeydiler. İngiltere; Mısır'ı, Fransa; Suriye, Cezayir ve Tunus'u, İtaya; Trablusgarp ve Bingazi'yi, Avusturya; Selanik ile Bosna Herek'i, Rusya; Boğazları ele geçirme azim ve gayreti içindeydi. Bu arada Bulgaristan'ın *"Büyük Bulgaristan"*, Yunan Krallığı'nın ise Bizans İmparatorluğu'nu yeniden kurma hayali ve idealleri mevcuttu.[181] Görüldüğü gibi

---

Mahmudiye, Mimar Sinan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Ortaçağ Tarihi Programı, İstanbul 2004, s.71.

[178] Bayram Ali Tavlayan, *Donanmanın Diplomasinin Bir Unsuru Olarak Kullanılması,* İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı, (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 2004, s.22.

[179] Bilal Şimşir, *Ege Sorunu,* C.1, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1976, s.154-155.

[180] Necmettin Olgaç, "Türk Denizciliğine Umumi Bir Bakış", *Donanma Dergisi Eki,* S.400, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul 1952, s.19.

[181] Celalettin Yavuz, *Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar,* Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul 2001, s.78. Ayrıca padişah kişisel olarak da denizi ve deniz sporlarını seven bir yapıya sahiptir. Dolmabahçe Sarayı inşa edilirken veliaht dairesinin tavanlarını deniz muharebeleri, kalyonlar ve vapur resimleriyle süsletmiştir. Ayrıca

Osmanlı Devleti donanma yapmadan yaşayabilecek bir durumda değildir. Denizaşırı topraklar bir yana, ana vatanı bile donanma olmaksızın koruyabilme imkânı bulunmamaktadır.[182]

Abdülaziz oluşturacağı donanma için Avrupalı devletlerin ne yaptıklarını yakından takip etmiştir. Özellikle Kırım Savaşı ile gemi tiplerinde büyük değişiklikler meydana gelmiştir. Bu savaş içinde buhar, yelkenli savaş gemilerinde de kullanılmaya başlanmıştır. Ayrıca ahşap savaş gemilerinin, top atışlarına dayanmaması sebebi ile savaş gemileri saç ile kaplanmıştır. Abdülaziz Avrupa'daki bu gelişmelerden haberdardır. Tüm Avrupa devletleri zırhlı ve buharlı donanmalar oluştururken Abdülaziz de Osmanlı donanmasını bu şekle sokmak istemiştir.

Abdülaziz, İngiltere'ye büyük bir donanma ısmarlamaya karar verdiği zaman hükümet onun bu kararına taraftar olmamıştır. Padişahın çok büyük bir donanma kurmak istemesinde karşın sadrazam ile nazırlar yabancı devletlerden borç almak bahasına böyle bir donanma yapmaya taraftar değildir. Sadrazam Fuad Paşa bütçe açığını kapatabilmek için 1861-1862 mali yılında padişah ve şehzadelerin tahsisatından dahi tasarruf etmeyi planlamak zorunda kalmıştır. Diğer devlet adamlarının bu girişimleri sonuç vermeyecek, çeşitli batılı yazarlar ve tarihçiler tarafından *"Dolmabahçe'nin Çılgını"* adı verilen Abdülaziz, kararından dönmeyecektir.[183]

Görüldüğü gibi Abdülaziz yurt dışına ısmarladığı gemilerin yanında, ülke içindeki İstanbul, Gemlik, İzmit ve İskenderiye gibi tersanelerde de kullanım amaçları birbirinden farklı çeşitli boy ve ebatlarda gemiler yaptırmıştır. Genel olarak Abdülaziz döneminde yabancı ülkelere ısmarlanan gemiler ile ülke içindeki tersanelerde yapılan

---

şehzadeliğinde Deniz Binbaşısı Vesim Bey ile beraber Marmara'da balık avladığı bilinmektedir. Padişah olunca Binbaşı Vesim Bey'i kendisine yaver yapmış ve tümamiralliğe terfi ettirmiştir. Bir görüşe göre de Abdülaziz'e büyük bir donanma yaptırma fikrini, daha veliaht iken beraberinde bulunan Deniz Binbaşısı Vesim Bey aşılamıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Nejat Gülen, *Dünden Bugüne Bahriyemiz,* Kastaş Yay., İstanbul 1998, s.124; Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* C.3, Deniz Basımevi, İstanbul 1983, s.62; Sadullah Tezcan, *Türk Deniz Tarihi, Olaylar, Ünlüler, Anılar, Kurumlar, İlkler, Önemli Olay ve Kişiler,* Ankara Deniz İkmal Grup Komutanlığı Matbaası, Ankara 2005, s.343.

[182] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* C.3, s.54.

[183] Celalettin Yavuz, *a.g.e.,* s.79. Abdülaziz döneminde Osmanlı donanmasının hizmetine giren gemiler için bkz. Ekler: Tablo 1.

gemiler ve bu gemilerin zırhlı ve ahşap olanlarıyla, gemilerdeki personel sayısı ve top mevcudu gibi rakamlar konusunda kaynaklarda farklı bilgiler bulunmaktadır.[184]

Abdülaziz döneminde, İngiltere ve Fransa'dan sonra nicelik bakımından dünyanın üçüncü, Akdeniz'in ise ikinci büyük donanması olarak gösterilecek boyutta bir deniz gücü oluşturulmuştur.[185] Ancak oluşturulan bu donanmadan istenen verim tam olarak alınamamıştır. Bunun içten ve dıştan kaynaklanan çeşitli sebepleri vardır. Bahriye nazırlarının sık değişmeleri, jeopolitiğin ve stratejinin gerektirdiği kuvvet hedefinin saptanamaması, bütçe imkânsızlıkları, Tersane-i Amire'deki imkânsızlıklar, yabancı firmalara verilen yeni gemi siparişlerinde görülen aksaklıklar, personel mevcudunda ve eğitiminde görülen aksaklıklar ve ikmal sistemindeki yetersizlikler[186] Abdülaziz dönemindeki donanmadan istenen verimin alınamamasının nedenleri arasında gösterilebilir. Ayrıca altını özellikle çizmek gereken bir başka husus da, politik ilişkilere bağlı olarak, bir tek devlet yerine düşman kazanmamak için birkaç devlete gemi ısmarlanması politikasıdır.[187] Fransa ve İngiltere'ye ısmarlanmış olan bu gemiler, ileride bakım tutum zorluğu, cephane, mühimmat ve yedek parça temininde yaşanacak problemler gibi sıkıntıların doğmasına zemin hazırlamıştır.

Abdülaziz dönemindeki önemli ıslahat hareketlerinden birisi de Bahriye Nezareti'nin kurulmasıdır. Bahriye Nezareti'nin kurulması, 1839'da Tanzimat'ın ilanından sonra bahriyede girişilen ıslahat hareketleri içinde Bahriye Meclisi'nin kuruluşunun ardından yapılan en önemli reform hareketidir. Bahriye Meclisi'nin kurulmasından sonra bahriyede önemli değişiklikler yapılmakla birlikte tersane ve donanmanın idaresi ve mali yönünün düzenlenmesi henüz esaslı bir şekle

---

[184] Abdülaziz dönemi donanmasında; 30 zırhlı ve 76 adedi ahşap olmak üzere 106 gemi mevcuttur. Zırhlı gemilerdeki personel sayısı 10.920, top sayısı 173; ahşap gemi personel toplamı 15.188 ve top sayısı 486'dır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi, Islahat Fermanı Devri (1861-1876),* C.7, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1956, s.191. Abdülaziz'in saltanatının son senelerinde donanma 11'i İngiltere'de, 3'ü İstanbul'da, 5'i Fransa'da, 1'i Trieste'de yapılmış 20 zırhlı, 2'si İstanbul'da, 1'i İzmit ve diğeri Sinop'ta yapılmış 4 kalyon, 2'si İstanbul'da, 2'si İzmit'te ve 1'i İskenderiye'de yapılmış 5 uskur firkateyn, 4'ü İngiltere'de yapılmış 6 uskur navi, 23'ü memleketimizde, diğerleri muhtelif yabancı tezgâhlarda inşa edilmiş 43 nakliye vapuru içermektedir. Ayrıca Tuna Nehri'ndekindeki zırhlı dubalarla, diğer uskur dubalar ve İdare-i Aziziye vapurları bu mevcuttan ayrı bulunmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Sadullah Tezcan, *a.g.e.,* s.344-345. Abdülaziz arkasında 25 zırhlı ve 100'ün üzerinde ahşap gemiden kurulu bir donanma bırakmıştır. Bilgi için bkz. Hayati Tezel, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi,* C.I, Deniz Basımevi, İstanbul 1973, s.467.

[185] Ali İhsan Gencer, "Abdülaziz Donanması ve Özellikleri", *Deniz Harp Tarihi Semineri 3, 19-21 Nisan 2006,* III.Oturum, Gölcük/Kocaeli 2006, s.11; Necmettin Olgaç, *a.g.m.,* s.21; Nejat Gülen, *a.g.e.,* s.121.

[186] Emin Yakıtal, "Abdülaziz Donanmasına Dair Bir İnceleme", *VIII. Türk Tarih Kongresi (Bildiriler),* C.2, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1981, s.1333-1358.

[187] Celalettin Yavuz, *a.g.e.,* s.83.

sokulmamıştır. Nitekim Kaptan Paşa'nın mali yardımcısı olan Bahriye veya Tersane Müsteşarlığı'nın 1861 yılında kaldırılması ile bu sorumluluk tamamen Kaptan Paşa'nın üzerinde kalmıştır. Diğer taraftan yine bu yıllarda Kaptan Paşa'nın üzerinde bazı ek memuriyetler de bulunmaktadır. Bahriye'nin mali, idari ve askerî sorumlulukları yanında esas memuriyetine ilave olarak birtakım görevleri de yürütmeye çalışan Kaptan Paşa, aynı zamanda Meclis-i Has üyesidir. Zamanla denizciliğin daha da önem kazanması, denizcilik meselelerinin gün geçtikçe artması sebebiyle Kaptan Paşa hem askerî hem de idari ve mali işleri yürütmekte güçlük çekmeye başlamıştır. Bu durumu göz önüne alan sadaret makamı, 11 Mart 1867 tarihinde bir takrir hazırlayarak bundan böyle Kaptan Paşa'nın sadece Donanma-yı Hümayun'un komutanı olmasını, idari ve mali işlerin bu tarihte oluşturulan Bahriye Nezareti'nin sorumluluğuna verilmesini kabul etmiştir.[188]

Abdülaziz'in padişahlığı döneminde denizcilik açısından en önemli tarihi olay Girit Ayaklanması'dır. 1866-1869 yılları arasında meydana gelen Girit Ayaklanması'na çeşitli ülkelerin karışmış olmaları sebebiyle, bu ayaklanma sadece bir Osmanlı-Yunan sorunu olmaktan çok, bir *"Osmanlı-Yunan-Fransız-İngiliz-Rusya-Girit Sorunu"* haline dönmüştür.[189] Ayaklanma, Rum dönmesi olan Girit Valisi Hekim İsmail Paşa'nın baskıcı idaresi, yüksek vergiler ve mahkemelerin adaletsizliği bahanesiyle, Hacı Mihal önderliğinde başlamıştır.[190] Asıl amaç Girit'in Yunanistan'a bağlanmasıdır.

Girit Ayaklanması ile birlikte Bahriye Şurası, donanmanın ikişer tümenli iki filodan kurulmasına karar vermiştir. Birinci filoya *"Rumeli Filosu"* adı verilmiş olup,

---

[188] Kaptanpaşalık makamı nezaretin kuruluşundan bir ay sonra kaldırılmış, 1876 yılına kadar bu göreve getirilenlerin hepsi "Bahriye Nazırı" unvanıyla tayin edilmiştir. 7 Mayıs 1876 tarihinde ikinci defa Bahriye Nazırlığı'na tayin edilen Kayserili Ahmet Paşa zamanında, nezaret tekrar Kaptan-ı Deryalığa çevrilmiştir (3 Haziran 1876). 8 Ocak 1880 tarihinde Bahriye Nazırı unvanıyla bahriyenin başına geçen Bozcaadalı Hüseyinzade Hasan Paşa zamanında nezaretin tekrar kurulmasına kadar geçen süre içerisinde, Bahriye Nazırı unvanı bazen Kaptanpaşa, bazen de Kaptan-ı Derya olarak sık sık değişikliğe uğramıştır. Bu tarihten sonra Bahriye Nazırı unvanı değişmemiştir. İmparatorluğun sonuna kadar devam eden Bahriye Nezareti, 23 Nisan 1920'de TBMM Hükümeti kurulunca ayrı bir daire halinde Milli Müdafaa Vekâleti'ne bağlanmışsa da Cumhuriyetin ilanından sonra 31 Aralık 1924'te ayrıca bir Bahriye Vekâleti kurulmuştur. Cumhuriyet dönemindeki Bahriye Vekilliği 2 Aralık 1927'de kaldırılarak bu bakanlığın işleri yeniden Millî Savunma Bakanlığı'na verilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Erdinç Sancar, *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi,* IQ Kültür Sanat Yay., İstanbul 2006, s.248-250; Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867),* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 2001, s.316-341; Ali İhsan Gencer, "Abdülaziz Donanması ve Özellikleri", *Deniz Harp Tarihi Semineri 3, 19-21 Nisan 2006,* III.Oturum, Gölcük/Kocaeli 2006, s.14-15.

[189] Celalettin Yavuz, *a.g.e.,* s.85; Erdinç Sancar, *a.g.e.,* s.246.

[190] Hayati Tezel, *a.g.e.,* s.475.

genel olarak Adriyatik Denizi kıyıları ve Selanik bölgesinde, ikinci filo ise Suda ve Midilli Limanları'nda bulunacaktır.[191]

İkinci filo, ayaklanma başladıktan beş ay sonra Girit'i ablukaya başlamıştır. Ancak, bazı Yunan gemileri Türk filosunun uygulamaya çalıştığı ablukayı yararak adanın dağlık bölgelerindeki asilere silah ve cephane yardımı yapmaya devam etmiştir. Ablukayı tam anlamıyla uygulayabilmek ve bu tür abluka yarma girişimlerini önleyebilmek maksadıyla görevlendirilmesi gereken Osmanlı donanması ise ne yazıktır ki sayıca ve sürat açısından yeterli olmaktan uzaktır.[192]

Girit isyanında 5 zırhlı, 6 uskurlu ahşap fırkateyn ve 14 uskurlu ahşap olmak üzere toplam 25 gemi harekâta katılmıştır. Girit'in Osmanlı donanması tarafından abluka altına alınması isyancılar üzerinde caydırıcı bir rol oynamışsa da devamlı sitim üzerinde bulunan gemilerin özellikle kazanlarının hayli yıpranmasına sebep olmuştur. Nitekim abluka kalktıktan sonra 31 adet çeşitli evsaftaki geminin kazanlarının değiştirilmesi icap etmiştir.[193]

Girit kuşatması devam ederken Sultan Abdülaziz 21 Haziran 1867 tarihinde Paris'te açılan Dünya Sergisi'ne katılmak üzere Hariciye Nazırı Fuat Paşa ile birlikte Avrupa gezisine çıkmıştır. Kafileyi oluşturan gemiler; Sultaniye, Pertevniyale, Aziziye, Orhaniye ve padişaha refakat eden Fransız Büyükelçisi M. Bure'nin de bulunduğu *"Forben"* adlı istasyoner gemileridir. Abdülaziz'in heyetinde Şehzade V. Murat ve II. Abdülhamit de bulunmaktadır. Fransız ve Türk gemilerinden oluşan müşterek filo, 27 Haziran 1867 günü Napoli'ye varmıştır. Yolda ayrıca İtalyan filosu da Sultan'a refakat etmiştir. Daha sonra Sultan 29 Haziran 1867 günü görkemli bir törenle Toulon'da Fransa'ya ayak basmıştır.[194] Fransa'daki geziyi İngiltere ziyareti takip etmiştir. İngiltere'deki karşılama oldukça görkemli olmuştur. İngiliz donanmasının manevralarına katılan ve tersanelerini gezen padişah, aynı alakayı gösteren Almanya,

[191] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* C.3, s.98.
[192] Celalettin Yavuz, *Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar,* Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul 2001, s.88.
[193] Ali İhsan Gencer, *a.g.m.,* s.13-14.
[194] Celalettin Yavuz, *a.e.,* s.89.

Avusturya üzerinden Vidin-Rusçuk yoluyla Varna'ya gelmiş ve buradan Sultaniye ile İstanbul'a dönmüştür.[195]

Girit isyanı sırasında Yunanistan, Teselya'daki çetecileri de teşvik etmiştir. Bu durum karşısında Sadrazam Ali Paşa 1868 yılının Aralık ayında Yunanistan'a çok sert bir nota göndermiş, bu sert notaya ilaveten adadaki kara harekâtının daha dirayetli yönetimi ve ablukanın da etkili uygulanması emirlerini vermiştir. Bahriye Nezareti bu emri takiben Anadolu filosunu üç tümene ayırmış, tümenlerin komutanlığına da Moralı İbrahim Paşa'yı, İngiliz Müşavir Subay Hobart Paşa'yı ve Albay Hüseyin'i atamıştır. Aynı dönemlerde Fransa'da inşa edilmiş olan Asar-ı Tevfik zırhlısı, Necmi Şevket, Asar-ı Şevket, Hıfzırrahman, Lütfücelil gemileri ile İngiltere'ye ısmarlanmış olan Avnillah ve Muin-i Zafer zırhlı korvetleri de donanmaya katılmış, Anadolu filosunun birinci ve ikinci tümenlerini takviye maksadıyla görevlendirilmişlerdir. Alınan bu önlemler sayesinde 1869 yılında Girit Adası'ndaki bu ayaklanma o dönem için sona ermiştir.[196]

Abdülaziz döneminde ayrıca, oluşturulan güçlü donanmanın yanında ileri teknoloji ürünü bir de tersane inşa ettirilmiştir. Bunlara paralel olarak, askerî okulların ıslahı gerçekleştirilirken modern toplar dökülmüş, güçlü istihkâmlar meydana getirilmiştir. Deniz silâhlarından *"mayın"* yapılmıştır. Askerî okullarda görevlendirilmek üzere İngiliz uzmanlar[197] getirilerek deniz okulu ve eğitimi geliştirilmiştir. Görüldüğü gibi topyekün bir deniz gücü yaratan Abdülaziz, Osmanlı Devleti'ne yeniden toparlanma fırsatı kazandırmıştır. Fakat bu fırsat gereği gibi değerlendirilememiştir.[198]

Tanzimat döneminde toplum hayatına etkin bir şekilde girmeye başlayan Avrupa tarzı eğitim sisteminin bir ürünü olarak, toplumda yeni bir elit grubu ortaya çıkmıştır. Genç Türkler ya da *"Jön Türkler"* olarak da adlandırılan yeni yönetici elit grubu,

---

[195] Saim Besbelli, "İstibdat Devrinin Osmanlı Donanması", *Donanma Dergisi,* C.76, S.440, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul 1963, s.23.
[196] Celalettin Yavuz, a.g.e., s.89-90.
[197] Bu danışman subaylardan en önemlileri; II. Mahmut döneminde de danışmanlık yapmış olan İngiliz Adolphus Slade, daha sonraki yıllarda Hobart Paşa ve nihayet Bahriye Mektebi'nde öğretmen olarak görevlendirilen İngiliz Subayı Sir Henry Felix Wood idi. Adı geçen İngiliz subaylarına ilaveten birkaç yabancı subay daha Deniz Subay Okulu'nda öğretmenlik yapmıştır. Bunlar; Morris, Wells, Conolly ve Warren'dır. Bilgi için bkz. Celalettin Yavuz, *a.e.,* s.91-98.
[198] Umur Tuncer, *Balkan Harbinin Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu,* İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Genel Türk Tarihi Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1991, s.41.

düşünce ve yaşam tarzı bakımından tamamen Avrupalı bir kimliğe sahiptir.[199] İşte bu *"Avrupalılaşma"*nın doğurduğu elit kadrodan olan Mithat Paşa, Hüseyin Avni Paşa ve Kayserili Ahmet Paşa, Abdülaziz'i tahttan indirecek olan darbeyi planlayan grubun başındadır. Darbe planı, uzun uzun Avrupa'da hazırlanmış ve bu hususta kullanılmak üzere hazırlanan propaganda yazı ve broşürleri çeşitli yollardan yurda sokulmuştur. Özetle Abdülaziz döneminde donanma, son olarak padişahın devrilmesinde kullanılmıştır.[200]

II. Abdülhamit dönemi neredeyse 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı ile başlamıştır. Osmanlı donanması, 1877'de 22 zırhlı, 82 zırhsız gemi, 763 top ve 15.000 mürettebattan oluşmaktadır. Bahriye zabitinin nazarî ve amelî talim ve terbiyesi yetersizdir. Özellikle büyük rütbeli bahriyeliler mesleklerini icrada yetersizdir. Ancak, genç zabitler arasında fennî bilgisi olanlar mevcuttur. Bunların da ya pratikleri yoktur veya rütbeleri küçük olduğundan fikirleri kabul edilmemektedir.[201]

Bu savaş sırasında Osmanlı donanması Karadeniz, Akdeniz, Karadeniz Boğazı ve Tuna olmak üzere dört filoya bölünmüştür. Ayrıca Karadeniz ve Tuna için de birer nakliye filosu bulundurulmak istenmiş ve kıyı vilayetlerinin valilerinin emirlerine de birer tane savaş gemisinin verilmesi kararlaştırılmıştır. Karadeniz filosu ile askerî ve ticari ulaşımı güvenlik altında tutmak, her türlü düşman saldırısına karşı kıyılarımızı korumak ve kara kuvvetleri ile Tuna boylarındaki savaşta koordineli çalışmak amaçlanmıştır. Akdeniz filosu ise Girit'te konuşlanarak Rusya'nın Baltık filosunun Akdeniz'e girmesine engel olmak, Yunanistan'ın Rusya taraftarı bir politika izlemesinin önüne geçmek hedeflerini gerçekleştirmeye çalışmıştır. Tuna filosunun görevi ise bir nehir donanması olarak buradaki kara ordusuyla işbirliği yapmaktır. Osmanlı Devleti

---

[199] Kemal H. Karpat, *Osmanlı Modernleşmesi-Toplum, Kuramsal Değişim ve Nüfus,* Çev. Akile Zorlu Durukan, Kaan Durukan, İstanbul 2002, s.95-97.

[200] Selamlık toplarının seslerini duyan Sultan Aziz'in annesi denize nazır değil de arka odalardan bir tanesinde yatan oğlunu uyandırmış ve durumdan onu haberli etmişti. Sultan Aziz hemen denize bakan bir odaya geçmiş ve manzarayı gördükten sonra "Benim silahlandırarak kuvvetlendirdiğim asker ve yaptırdığım donanma bu dakikada beni abluka altına almış…" demişti. Bundan sonra da gönül rızasıyla saraydan çıkıp rıhtıma yanaşmış olarak duran kayığa binmiş, donanma gemilerinin önünden geçerek Topkapı Sarayı'na ulaşmıştı. Ayrıntılı bilgi için bkz. Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* C.3, Deniz Basımevi, İstanbul 1983, s.127.

[201] Nedim İpek, "1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı", *Türkler Ansiklopedisi,* C.13, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.17.

ayrıca Çanakkale Boğazı'na ve İzmir Limanı'na mayın döşemiş, Süveyş Kanalı trafiğini de Rusya'ya kapatmıştır.[202]

Savaş esnasında Akdeniz filosu, Karadağ'daki kıtaları Dedeağaç'a, Mısır ordusunun Varna'ya, Karaağaç'taki Süleyman Paşa ordusunun Gelibolu'ya taşınması görevlerini; Karadeniz filosu, çıkarmalar, kıyı bombardımanları ve düşman ticaret yollarının kesilmesi görevlerini başarıyla yerine getirmiştir. Tuna filosu ise iyi idare edilememiş, münferit hareketlerde bulunmuştur. Tuna boğazlarında ve Rumeli sahillerinde Rusların yerleştirdikleri mayınlar, Osmanlı gemilerinin faaliyetine engel olmuş, hatta bu zırhlılardan istifade edilecek yerde onların korunması gailesine düşülmüş ve zırhlılar savaştığı Rus bataryaları tarafından birer birer batırılmıştır.[203]

Savaşın ilerleyen safhalarında Plevne'nin Ruslar tarafından alınması üzerine Sırbistan ve Karadağ'ın Osmanlı Devleti aleyhine savaşa girmesi, Romanya'nın askerî kuvvetlerle Rus kuvvetlerini takviye etmesi, bu arada Yunanistan'ın savaş hazırlığına başlaması ve Ruslar'ın Edirne'yi almaları Osmanlı Devleti'ni barış istemeye zorlamıştır.[204] Rusya'nın İstanbul'a bu kadar yaklaşması ve neredeyse tek başına İstanbul'u alma ihtimalinin doğması, diğer Avrupa devletlerini endişelendirmiştir. İngiltere *"İstanbul'da benim büyük kolonim var. Onların haklarını korumak amacıyla Akdeniz filomu İstanbul'a göndereceğim"* diyerek bu duruma sessiz kalmayacağını göstermiştir. Böylece Osmanlı Devleti konusunda Rusya ile İngiltere karşı karşıya gelmiştir. İki devletin bu şekilde restleşmesi sonucunda Rusya İstanbul'u işgal etmekten vazgeçmiş, İngiltere de donanmasını Mudanya'ya demirletmiştir.[205]

Savaş sonunda Osmanlı ile Rusya arasında Ayastefanos Antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşma Avrupalı devletlerin işine gelmemiş ve Berlin Antlaşması ile kendi istekleri doğrultusunda antlaşmanın maddelerini değiştirmişlerdir. Ayastefanos Antlaşması ile Berlin Antlaşması'nın imzalanması arasındaki süreçte Osmanlı Devleti,

---

[202] Oluşturulan filolardaki gemilerin miktarları ve filo komutanlarının isimleri için bkz. Afif Büyüktuğrul, *a.e.,* s.159-166.
[203] Hayati Tezel, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi,* C.I, Deniz Basımevi, İstanbul 1973, s.752; Nedim İpek, *a.g.m.,* s.18; Saim Besbelli, *a.g.m.,* s.24.
[204] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.221.
[205] İngilizlere ait Amiral Hornby komutasındaki 9 zırhlıdan oluşan bu filo, 15 Şubat'ta Çanakkale Boğazı'nı geçmiştir. Bilgi için bkz. Joan Haslip, *İngiliz Merkezli Şark Politikası ve II. Abdülhamid,* Çev. Zeki Doğan, Fener Yay., İstanbul 1998, s.146; Hayati Tezel, *a.g.e.,* s.752; Afif Büyüktuğrul, *a.e.,* s.223; Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi, I. Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri (1876-1907),* C.8, Türk Tarih Kurumu Basımı, Ankara 1988, s.63-64.

Rusya'ya karşı İngiltere'nin desteğini almak için geçici olarak Kıbrıs'ın İngiltere'ye verilmesine razı olmuştur.[206]

II. Abdülhamit, Osmanlı-Rus Savaşı'nın hemen ardından Osmanlı donanmasını Haliç'e bağlamıştır.[207] II. Abdülhamit'in böyle davranmasının nedeni olarak çok çeşitli görüşler ileri sürülmektedir. Bu görüşleri şu maddeler altında toplayabiliriz:

a) Donanmanın kendisini de Abdülaziz gibi tahttan indirebileceği korkusu,

b) Osmanlı borçlarını temizleme isteği,

c) Ruslara politik taviz verme zorunluluğu,

ç) İngilizlerle dost geçinmek için onlara ikinci bir Navarin Olayı olarak Osmanlı donanmasını yakma fırsatı verilmemesi düşüncesi,[208]

d) Abdülaziz'den sonra meydana gelen deniz olaylarının ardından, gemilerde gerekli tamirat yapılmamıştır. Deniz olayları neticesinde, gemilerin kazanları bitap düşmüş ve kazanların yenilerinin alınmasının, yeni gemi alınmasından pahalıya mal olacağı düşüncesi,[209]

e) Osmanlı'nın maddi gücünün, deniz ve kara kuvvetlerinin ikisini birden modernize etmeye yetmeyeceği düşüncesi.

f) Osmanlı donanmasının yatırım yapılsa da, sanayide olan ilerlemeler neticesinde oldukça üstün bir vaziyete gelmiş olan Batı donanmaları ile rekabet edemeyeceği inancı.[210]

---

[206] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.228.

[207] Osmanlı donanmasının Haliç'e bağlanması gerçeği birçok tarihi kaynakta belirtilmiştir. Deniz Müzesi Komutanlığı, Deniz İhtisas Kütüphanesi Demirbaş Numarası:15311'de kayıtlı bulunan ve halen yayınlanmamış olan Ord. Prof. İ. Hakkı Uzunçarşılı'nın Tümamiral Fahri Çoker'e, göndermiş olduğu cevabi mektubunda vermiş olduğu II. Abdülhamit'i olumsuz yönde eleştiren bilgiler oldukça önemlidir. Uzunçarşılı burada "Hasan Paşa (Uzunçarşılı'nın burada kast ettiği Bozcaadalı Hasan Paşa) öldüğü için hakaretleri görmedi. Hasan Paşa'nın Bahriye'nin kalkınması hakkında arizaları varsa da ıslahat ve hatta donanma manevrasına ve askere manevra fennini yaptırmadığı, Yıldız Evrakı arasında görülüyor. Donanmayı Haliç'te demirlemeye mahkûm eden Hasan Paşa değil bizzat Abdülhamid'dir." demiştir. Bilgiyi aktaran, Rasim Ünlü, *Tarihimizde Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel Dretnotları,* Mimar Sinan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Ortaçağ Tarihi Programı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2007, s.6.

[208] Afif Büyüktuğrul, *a.e.,* s.242.

[209] Bu görüş Ali İhsan Gencer tarafından Gölcük/Kocaeli'de 18-20 Şubat 2003 tarihleri arasında icra edilen I. Deniz Harp Tarihi Semineri'nde dile getirilmiştir.

[210] Metin Hülagu, "1897 Osmanlı Yunan Savaşı Çerçevesinde Sultan II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması Hakkında Bir Değerlendirme", *Türkler Ansiklopedisi,* C.13, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.839-841.

II. Abdülhamit'in Osmanlı donanmasını Haliç'e bağlamasındaki sebep olarak ortaya çıkan genel kanı, donanmanın Abdülaziz'in tahttan indirilmesinde oynadığı rolden, Abdülhamit'in korktuğu düşüncesidir. Bu konu ile ilgili II. Abdülhamit hatıratında, *"Abdülaziz Han'ın hâl'inde donanma işe karıştı da onun için II. Abdülhamit donanmayı battal etti derler, yalandır. Ben bir padişahın iki parça gemi ile tahttan düşmeyeceğini herkesten fazla bilirim. Biraderim Murad'ı tahttan indirdikleri zaman ortada gemi mi vardı, top mu? Bu cehaleti bana yakıştıranlar, sadece kendi cehaletlerini ortaya koymuş olurlar."*[211] diyerek duruma açıklık getirmeye çalışır. II. Abdülhamit hatıratında, donanmayı Haliç'e bağlamaktaki asıl niyetini ise *"Bu muharebe (1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı) donanmanın sayı üstünlüğüne rağmen bir iş görmediğini de ayrıca ortaya koymuştur. Bizim gemilerimizin hemen hepsinde İngiliz çarkçıbaşılar vardır. Bu, donanma İngilizlerin elindeydi demektir. Bu çarkçıbaşıların bazılarını muharebenin başında değiştirmek istediğimiz zaman, İngiliz elçisi saraya koşmuş ve teşebbüsün İngiltere'ye itimadımız olmadığı biçiminde yorumlanacağını açıkça söylemekten çekinmemiştir. Öyleyse bir donanmamız yok demektir. Çünkü bu donanma hem Fransızlarla İngilizleri bize düşman ediyor hem de savaşta bir işe yaramıyordu. Faydası olmayan fakat mazarratı olan bir şeyi muhafaza etmek, aklın icabı dışındadır. Donanmayı Haliç'e çektirdim ve böylece Fransız ve İngilizlere Akdeniz'de kendileri ile boy ölçüşmeye niyetimiz olmadığını anlatmış oldum. Gerçekten bu tedbir uzun süre İngilizleri ve Fransızları bizimle uğraşmaktan uzak tutmuştur."*[212] şeklinde belirtir. II. Abdülhamit'in hatıratında ileri sürdüğü gerekçeler düşünüldüğünde bu gerekçeler mantıklı gibi görülmektedir. Ancak II. Abdülhamit'in ileri derecede şüphe ve vesvese sahibi olması, donanmanın Abdülaziz'i tahttan indirdiği gerçeğiyle birlikte düşünüldüğünde, donanmanın Haliç'e bağlanmasının nedeninin bu olay olabileceği iddiasını mantıklı bir iddia haline getirmektedir. Bu iddiayı güçlendiren bir başka veri de 1869-1909 yılları arasında Osmanlı bahriyesinde görev yapan Sir Henry F. Woods'un anılarıdır. Sir Henry F. Woods anılarında *"II. Abdülhamit'te şahıslara karşı içinde bir nevi güvensizlik duygusu belirmeye başladı. Bu duygu zamanla en ağır derecesine vardı. O kadar ki artık kimseye güvenemiyordu. İçinde beslediği bu*

[211] İsmet Bozdağ, *Sultan Abdülhamid'in Hatıra Defteri,* Pınar Yay., İstanbul 1992, s.72.
II. Abdülhamit'in bu görüşlerine dönemin milletvekillerinden bazıları katılmamaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Meclisi Mebusan Zabıt Cerideleri, I. Devre, C.I, Ankara 1982, s.508 vd.
[212] İsmet Bozdağ, *a.e.,* s.71-72.

güvensizlik duygusu iledir ki tahta çıkar çıkmaz Yıldız Sarayı'na taşınmıştı. Denize paralel inen tepelerin sırtında inşa edilen bu saray, 360 derecelik bir görüş açısı sağlayan stratejik bir yerde inşa edilmişti. Saray bahçesinin etrafı yüksek duvarlarla çevrildi. Giriş kapısına nöbetçi kuleleri inşa edildi. Bunlara sarayı korumakla görevli 5.000 muhafız askerini de ekleyince Yıldız'ı bir imparatorluk sarayından ziyade, tahkim edilmiş bir ordugâha benzetmek yerinde olacaktır. Abdülhamit'in deniz kenarındaki Dolmabahçe Sarayı'nı terk etmesinin sebebi muhtemelen amcasının tahttan indirilmesi olayında deniz kuvvetlerinin oynadığı rolü çok iyi bilmesindendi." demektedir.[213]

II. Abdülhamit'in Osmanlı donanmasını Haliç'e bağlamasında en etkili faktör bizce, Osmanlı'nın mali durumudur. İlk kez Kırım Savaşı sebebiyle dış borçlanma yoluna giden Osmanlı Devleti 1881 yılında mali iflasını ilan etmek zorunda kalmıştır.[214] Osmanlı borçlarının ödenmesi konusu hükümet tarafından 28 Muharrem 1299 (20 Aralık 1881) tarihinde görüşülmüş ve bir kararname şeklinde ilan edilmiştir. Arkasından alacaklıların menfaatlerini korumak için İngiliz, Fransız, Alman, Avusturya, İtalya ve Hollanda, Osmanlı alacaklılarını temsilen birer üyeden oluşan ve *"Düyûn-ı Umumiyye-i Osmaniye İdare Meclisi"* adı verilen bir meclis kurmuştur. Muharrem Kararnamesi ile kurulan Düyûn-ı Umumiye İdaresi ile Osmanlı Devleti de borçlardan %54'e varan bir indirim elde etmiştir. Ayrıca faiz hadleri %9'lardan %1'lere düşmüştür.[215] II. Abdülhamit döneminde gerçekleştirilen bu olumlu gelişme tek başına yeterli değildir. Mali düzelme için daha birçok hamleye ve en önemlisi uzun bir zamana ihtiyaç vardır. Osmanlı'nın II. Abdülhamit'ten önceki ve onun dönemindeki mali pozisyonunu daha iyi anlamak için borç ödemeleri, ihracat ve gelirler dengesini de incelemek yerinde olacaktır.[216]

---

[213] Henry F. Woods, *Türkiye Anıları, Osmanlı Bahriyesi'nde Kırk Yıl 1869-1909,* Çev. Fahri Çoker, Milliyet Yay., İstanbul 1976, s.114-115.

[214] Osmanlı Devleti'nin borcu, Abdülmecit döneminde 32.120.000 Osmanlı lirasıyken, Abdülaziz döneminde bu rakam 56.320.000 Osmanlı lirasına ulaşmıştır. Bilgi için bkz. Ziya Karamursal, *Osmanlı Mali Tarihi Hakkında Tetkikler,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1940, s.92.

[215] Cevdet Küçük, Tevfik Ertüzün, "Düyûn-ı Umumiye", *İslam Ansiklopedisi,* Türk Diyanet Vakfı Yay., C.10, İstanbul 1994, s.59-60.

[216] Borç ödemeleri, ihracat ve gelirler dengesini gösteren tablo için bkz. Ekler: Tablo 2.

II. Abdülhamit'in takip ettiği donanma politikasının temel unsurunu bir noktada donanmanın kaderini; Babıâli, Maliye Nezareti, Düyûn-ı Umumiye idaresi arasında bir türlü netice alınmayan yazışmalar tayin etmektedir.[217]

II. Abdülhamit tahta çıktığı dönemde ülkenin içerisinde bulunduğu bu mali durumu çok iyi biliyordu ve bu durumu hatıratında şöyle değerlendirmiştir: *"Hazine borç içindeydi. Varidat her yıl biraz daha azalıyordu. Tanzimat'tan beri her şeyimizi Avrupa'dan getirtir olmuştuk. Yerli tezgâhlar birer birer sönüyordu. Her tarafı Avrupa bezleri kaplamıştı. Kurulmuş birkaç fabrika bile kapanacak hale gelmişti. Gümrük varidatı büyük devletlerle yaptığımız anlaşmalar yüzünden hiç mesabesine inmişti. Kendi yağımızla bile kavrulamıyorduk. Yol yoktu. Haberleşme güçleşmişti. Geniş imparatorluk toprakları kendi kaderlerine terk edilmiş gibiydi."*[218] II. Abdülhamit'in de farkında olduğu bu mali tablo, gözümüzün önüne Osmanlı için oldukça kötü bir manzara sermektedir.

Devletin içinde bulunduğu sosyo ekonomik tablo, izlenilen politikalarda II. Abdülhamit'i bir yol ayrımına getirmiştir. Buna göre ya amcası Sultan Abdülaziz gibi donanmanın güçlendirilmesine gayret ederek kara ordusunu atıl bırakacak yahut bunun tam tersi olacaktır. O kara ordusunu tercih etmiş ve çoğunluğunu zırhlı firkateyn, korvetlerin oluşturduğu elli parçadan müteşekkil bir filoyu Haliç'e göndererek 1890 yılına kadar bekletmiştir. Bunda mali iflası yaşamış bir devletin hem kara hem de deniz kuvvetlerini aynı anda modernize etmesinin imkânsızlığı büyük rol oynamıştır.[219] Böylelikle II. Abdülhamit karşılaştığı mali kaos neticesinde geleneksel olanı tercih ederek kara ordusuna yönelmiştir.[220] Kısacası bu dönemde devlet politikası, deniz kuvvetine dayanmaktan çıkarılmış, daha ziyade kara gücü ele alınmış ve demiryollarına önem verilmiştir. Böyle bir politika da kendi dönemi içerisinde gayet tutarlı ve gerçekçi bir tercih olarak görülmektedir. Zira Abdülhamit dönemi ve sonrasına bakıldığı zaman,

---

[217] Kaori Komatsu, "Financial Problems Of The Navy During The Reing Of Abdülhamit II", *Oriento Moderno,* XX (LXXXI), 2001, s.209-219'dan aktaran Şakir Batmaz, *II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması,* Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Doktora Tezi), Kayseri 2002, s.44.

[218] İsmet Bozdağ, *Sultan Abdülhamid'in Hatıra Defteri,* Pınar Yay., İstanbul 1992, s.68.

[219] Şakir Batmaz, *a.g.t.,* s.290. Bu konuda Stanford Shaw da "Padişah ilk başlarda silahlı kuvvetlerin tümünü modernleştirmek istediyse de, mali sıkıntıları, tüm gücünü geleneksel Osmanlı kara ordusu üzerinde toplamasını gerektirmiştir. " demektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Stanford J. Shaw, Ezel Kural Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye,* C.2, Çev. Mehmet Harmancı, E Yay., İstanbul 1983, s.199.

[220] Merwin Albert Griffiths, *The Reorganization Of The Ottoman Army Under Abdulhamid II 1880-1897,* University Of California, Doktora Tezi, Los Angeles 1966, s.67'den aktaran Şakir Batmaz, *a.g.t.,* s.44.

ulaşım ve taşımacılıkta demiryoluna ciddi bir önem verildiğini görmekteyiz. Demiryollarının Avrupa'da gördüğü itibar bir tarafa, Abdülhamit döneminde izlenen bu yöndeki politikanın meydana getirdiği atmosfer ve yapımı gerçekleştirilen demiryollarının sağladığı faydalar göz önüne alındığı zaman bile böyle bir politikanın geçerliliği veya geçersizliği de kendiliğinden ortaya çıkar.

II. Abdülhamit'in donanmayı Haliç'e bağlamasındaki gerekçelerinden biri de, sanayisi gelişmiş Batılı devletlerin donanmalarıyla Osmanlı donanmasının, yatırım yapılsa dahi rekabet etmesinin mümkün olamayacağı düşüncesidir. II. Abdülhamit'in böyle bir kanaate sahip olması, belli ölçüde mantıklı kabul edilebilir. Zira bu dönem Osmanlı Devleti'ne bakıldığı zaman mali yapısının bozukluğu, bütçesinin hemen her dönem açık verdiği, borçlanma politikasının asgari düzeyde de olsa devam ettiği görülmektedir. Ayrıca donanmayı geliştirebilmek için öncelikle liman, tersane, eğitim, teknoloji vs. alt yapıya ihtiyaç vardır. Bunu sağlamak ise, temin etmekteki güçlükler bir tarafa, hem hatırı sayılır bir maddi yükü ön görmekte hem de uzun bir zamana ihtiyaç duymaktadır. Oysaki Osmanlı Devleti'nin mütecaviz devletlere karşı koymak ve topraklarını muhafaza edebilmek için uzun zaman alacak bir yatırıma evet diyebilecek bir durumu yoktur. Diğer taraftan böyle bir yatırım için gerekli paranın temin edildiği ve durumun nezaketine rağmen evet denildiği bir an için varsayılsa bile, onca zamandır yapılan ıslahat tecrübeleri ve sonuçları göz önüne alınırsa, neticenin müspet ve rekabetçi olabileceğini de kimse garanti edemez.[221]

II. Abdülhamit döneminde donanma aslında tamamen ihmal edilmemiştir. Özellikle saltanatının ilerleyen dönemlerinde ileride donanmaya önemli katkıları olacak kruvazörler, denizaltılar ve askerî mühimmatlar alınmasında direktifleri olmuş, Haliç Tersanesi'nde çeşitli gemiler yaptırmıştır. Tersanede ilk olarak *"Şat"* adlı bir gambot, 1884'te *"Hamidiye"* zırhlısı ve 1875'de *"Şimşek-i Hücum"* torpidosu denize indirilmiştir. Ayrıca 1889'da *"Heybetnüma"*, 1891 yılında da *"Şahin-i Derya"* inşa edilmiştir. 1892'de *"Abdülkadir"* zırhlısı ile *"Hüdavendigâr"* kruvazörlerinin inşasına başlanmıştır. Yine bu tarihlerde, İzmit Tersanesi'nde *"Fevzi Bahri"* ve *"Şadiye"* kruvazörlerinin omurgaları tezgâhlara konulmuştur.[222] Ayrıca 1904-1907 yılları arası

[221] Metin Hülagu, "1897 Osmanlı Yunan Savaşı Çerçevesinde Sultan II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması Hakkında Bir Değerlendirme", *Türkler Ansiklopedisi,* C.13, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.840-841.
[222] Nejat Gülen, *Dünden Bugüne Bahriyemiz*, Kastaş Yay., İstanbul 1998, s.158-159.

"Mesudiye" ve *"Asar-ı Tevfik"* zırhlılarıyla, *"Muin-i Zafer"*, *"Avnillah"* ve *"Feth-i Bülent"* gemileri tadil edilmiştir. Bunlara ilaveten 1907 yılında Fransız fabrikalarına *"Taşoz"*, *"Basra"*, *"Samsun"* ve *"Yarhisar"* muhripleri, *"Sivrihisar"*, *"Sultanhisar"*, *"Demirhisar"* ve *"Hamidabat"* torpidobotları ve *"Marmaris"*, *"Ayıntap"*, *"Bafra"*, *"Ordu", "Seddülbahir", "Kaş", "Kerempe", "Tekirdağ", "Nevşehir", "Malatya" ve "Antalya"* gambotları ısmarlanmıştır. 1904 yılında İtalya fabrikalarına siparişleri verilen ve inşaları 1907 yılına kadar süren, *"Ankara", "Antalya", "Draç", "Kütahya", "Musul", "Tokat", "Urfa", "Akhisar", "Eliagad", "Yunus", "Abdülmecid"* torpidopotları da bu dönemde donanmaya katılmıştır.[223] Yine bu dönemde Türk denizaltıcılığının ilk gemileri olan ve Taşkızak Tersanesi'nde montaj çalışmaları biten *"Abdülhamid"* ve *"Abdülmecid"* isimleri verilen denizaltılar, 1886 ile 1887 tarihlerinde donanmaya katılmıştır.[224] *"Mecidiye Kruvazörü"* ile birlikte *"Hamidiye Kruvazörü"* de 1904 tarihinde donanmanın hizmetine girmiştir.

Görüldüğü gibi II. Abdülhamit döneminde donanmanın yenilenip geliştirilmesi anlamında önemli çalışmalar yapılmıştır. Ancak II. Abdülhamit bu olumlu çalışmalarının yanında, kendi hatıratında da kabul ettiği ve saltanatının sonuna kadar devam edecek olan donanmayı Haliç'e bağlaması kararı ile Osmanlı denizciliğine çok büyük bir darbe vurmuştur. Bu karar her ne sebeple verilmiş olursa olsun, sonuçları itibariyle Osmanlı bahriyesinin geleceğine büyük zararlar vermiştir. Çünkü bir devletin donanmasının ve deniz gücünün seviyesi sadece gemilerinin sayısı ile ölçülmez. Gerçekte bir devletin donanmasının gücü, en başta personelinin askerî eğitim-öğretim seviyesiyle ölçülür. Bu dönemde donanma gemilerinin sayı olarak arttığı görülse de limana bağlı bir gemide yapılamayan eğitim ve askerî manevralar, ileride oldukça kötü neticelere sebep olacaktır.[225] Özellikle yelkenden makine, ahşaptan zırh dönemine geçiş

---

[223] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.3, Deniz Basımevi, İstanbul 1973, s.209-210.
[224] Raşit Metel, Türk *Denizaltıcılık Tarihi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1960, s.112-114; Nejat Gülen, *a.g.e.,* s.158.
[225] II.Abülhamit döneminde Mehmet Selim fırkateyni, Heybetnüma fırkateyni ve İzmit vapuru gibi gemiler, askeri okullardan mezun olan öğrencilerin eğitim yaptıkları gemiler olarak kullanılmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.684/32, T.9 Şevval 1308 (18.05.1891); *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.863/75, T.9 Şaban 1312 (05.02.1895); *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1036/16, T.10 Şevval 1313 (25.03.1896); *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.712/12, T.12 Şaban 1310 (01.03.1893). Ancak gerçekleştirilen bu eğitimler donanmanın yapması gereken tüm faaliyetler düşünüldüğünde oldukça yetersiz kalmıştır. "Donanma mensubu subaylar günlerini gemilerde değil Kasımpaşa kahvelerinde geçiriyorlardı. Subaylarda hiçbir savaş bilgisi yoktu. Bazı subaylar kendi kendilerini yetiştirmişlerdi ama bunların bilgilerinde fikir birliğine varılamadığından, deniz kuvvetlerine yarar sağlanamamıştı." Ayrıntılı bilgi için bkz. Afif Büyüktuğrul, "Osmanlı (Türk)-Yunan Deniz Silahlanma Yarışı", *Belleten,* C.XXXIX, S.156, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1975, s.730-731. Durum kara kuvvetlerinde de farklı değildir. Burada da askere yalnız mihaniki bir hal alan günlük talimler gösterilmekte, yedeklerle katiyen meşgul olunmamakta, Harp

sürecinde, yeni eğitim-öğretim talimnameleri hazırlanıp bunların uygulanması ve tespit edilen eksikliklere göre gerekli düzenlemelerin yapılması gerekirken, donanmanın Haliç'te tutulması, gelecekte Osmanlı denizciliğinde tamiri güç sonuçlar doğuracaktır.

1897 Osmanlı-Yunan Savaşı, Osmanlı denizciliğinin geldiği durumu göstermesi açısından önemlidir. Yunanistan'ın Berlin Antlaşması'ndan sonra cesaretlenmesi ve *"Megalo İdea"* amacına ulaşması isteğiyle başlattığı bu savaşta, Osmanlı deniz gücünün kullanılamayacak bir halde olduğu ortaya çıkmıştır. Savaşın çıkma ihtimaline karşın donanmanın teknik açıdan elverişli görünen gemilerinin Çanakkale'ye gönderilip orada üslenmesine, kalan gemilerin ise onarıldıkça Çanakkale'ye gönderilmesine karar verilmiştir. Bu kapsamda ilk olarak *"Mesudiye"*, *"Hamidiye", "Osmaniye"* ve *"Aziziye"* firkateynleri, *"Necm-i Şevket"* korveti, *"Hizber"* silahlı dubası ve üç tane de torpido sitimbotunun gönderilmesi kararlaştırılmıştır. Bu gemiler 19 Mart 1897 günü Haliç'ten dışarı çıkmıştır. Fakat bu çıkış hiç de normal bir çıkış değildir. İlk olarak Mesudiye'nin sekiz tane olan kazanından üç tanesi iki köprü arasında patlamıştır. Bu durum karşısında donanma komutanı, Mesudiye'nin geri dönmesi ve arızasız gemilerle yola devam edilmesine karar vermiştir. Yeşilköy açıklarında toplanan gemiler Çanakkale'ye giderken karayel fırtınası, sağnak yağmur, askerlerin yeni olması ve gemiler arasında muhabere olmadığı için dağılmış ve birbirlerini kaybetmiştir. Bu arada Hizber dubası yolunu şaşırmış ve iki gün sonra bu gemi İmralı Adası'nda karaya oturmuş bir halde bulunmuştur.

Osmanlı donanması Çanakkale'ye geldikten sonra, savaş öncesi hazırlık seviyesini tespit etmek maksadıyla 15 Nisan 1897 günü atış talimi yapmıştır. Bu talim sırasındaki manevralarda gemiler hattaki yerlerini alamamış, mevkilerini muhafaza edememiş ve pruva hattından borda hattına 1.5 saatte geçebilmiştir. Ayrıca manevralar

---

Okulunda yetiştirilen subaylara atış yaptırılmamakta, hele harp oyunları, manevralar, topçu atışları tamamen ihmal edilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Baron Von Der Goltz, *La Defaite de la jeune Turquie,* Paris 1913, s.10-11'den aktaran Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi, I. Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri (1876-1907),* C.8, Türk Tarih Kurumu Basımı, Ankara 1988, s.372. II. Abdülhamit'in kara kuvvetlerindeki manevralara bakışını gösteren en iyi örneklerden birisini yine Von Der Goltz vermiştir. 1883 tarihinden itibaren kara ordusunun modernizasyonu için II. Abdülhamit tarafından görevlendirilen Alman Generali Von Der Goltz'un görev yaptığı günlerde, dostlarından birine yazdığı mektupta "Padişahın evhamı yüzünden burada gerçekte iyi bir ordu kurulamaz. Atış eğitimleri zamanında o kadar sinirleniyor ki bazen istifamı verip onu kendi amacına kendi başına ulaşmasını sağlamaya bırakmayı düşünüyorum. Askerî birliklerin yığınak yapması gerektiğinde bunun arkasında bir darbe komplosu olabileceğinden korkuyor. Belki de orduyu kuvvetlendirmekten ziyade, onu savaşa yaramaz bir güç halinde tutmak istiyor. Padişahın kendi ordusunu kendine düşman sayması yüzünden bütün girişimlerim sonuçsuz kalıyor. Kendi ordusunu Rusların, Bulgarların, İngilizlerin bir aradaki ordularından daha tehlikeli bir düşman gibi görüyor." verdiği bu bilgiler duruma açıklık getirmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Niyazi Berkes, *Türkiye'de Çağdaşlaşma,* Yapı Kredi Yay., İstanbul 2004, s.346.

sırasında Osmaniye firkateyninin 18 topundan 16 tanesi o anda tamir edilemeyecek şekilde hasara uğramıştır. Toplar kızaklarından fırlayıp 2.5 metre uzağa düşmüş, topların hidrolik piston rotları kırılmış ve kundak astarları parçalanmıştır. Hamidiye ve Aziziye firkateynlerinde de benzer arızalar yaşanmıştır. Yunan zırhlılarının 17 mil sürat yapmalarına karşılık Osmanlı gemilerin süratinin 8 milin üstüne çıkamaması da önemli bir sorun olmuştur. Ayrıca Mesudiye'nin dümeninin kilitlenmesi ve bazı gemilerin seyir anında aniden durması gibi tehlikeler atlatılmıştır. Bütün bunların üzerine donanma gemilerinin tersaneye çekilip onarılması gerekirken gemilerin hepsine Çanakkale'de kalmaları emredilmiştir.

Osmanlı-Yunan Savaşı 17 Nisan 1897 tarihinde başlamıştır. Yukarıda bahsedilen durum gereğince Osmanlı donanmasının bu savaşta kullanılabilecek hali yoktur. Bu sebeple Osmanlı donanması Çanakkale Boğazı, Selanik Körfezi ve Ege adalarında uygun yerlere demir atarak, Yunan taarruzlarına karşı savunma görevi üstlenmiş ve kıyı bataryalarına yardımcı olma vazifesini yerine getirmiştir. Anlaşılacağı üzere savaş süresince donanma, aktif olarak saldırı amacıyla kullanılmamıştır. Sadece karadan fazla açılmadan savunma amaçlı görevlendirilmiştir.[226]

1897 Osmanlı-Yunan Savaşı Ethem Paşa komutasındaki kara kuvvetlerinin yaptığı hızlı bir saldırı sonunda üç hafta içinde sona ermiştir. Belki de kara kuvvetlerinin savaşı bu kadar kısa sürede sona erdirmesi Osmanlı donanmasının olası ağır bir mağlubiyetini önlemiştir. Kısaca belirtmek gerekirse bu savaş, II. Abdülhamit'in Osmanlı donanmasını Haliç'e bağlamasıyla donanmanın hangi noktaya geldiğinin anlaşılması açısından önemlidir. Bu durumdan çıkartılacak en net sonuç, uzun zamandan beri tatbikat, manevra ve eğitim yapmayan Osmanlı donanmasının savaşma yeteneğinin oldukça gerilemiş olduğudur.

İşte Mecidiye Kruvazörü de bu gelişmelerin olduğu tarihi atmosfer içerisinde II. Abdülhamit'in Amerika'ya sipariş edilmiş ve tarih sahnesine çıkmıştır.

[226] Metin Hülagu, "1897 Osmanlı Yunan Savaşı Çerçevesinde Sultan II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması Hakkında Bir Değerlendirme", *Türkler Ansiklopedisi,* C.13, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s. 837; Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.3, s.292-320.

İKİNCİ BÖLÜM

MECİDİYE KRUVAZÖRÜNÜN SİPARİŞİ, İNŞASI, ALIM AŞAMALARI VE BALKAN SAVAŞINA KADARKİ FAALİYETLERİ

I. "KRUVAZÖR" KAVRAMI VE MECİDİYE KRUVAZÖRÜ

Henüz buhar gücünün denizcilikte etkin olarak kullanılmaya başlanmasından önce kruvazör terimi ana filodan bağımsız olarak rakibin yerini belirlemek ile görevli hafif ve hızlı gemiler için geçerliydi. Diğer yandan rakibin deniz ticaretine yönelik saldırılar düzenleyen hafif savaş gemileri için de aynı terim kullanılmaktaydı. Kruvazör olarak sınıflandırılan gemilerin en önemli özellikleri, yüksek hız yapmalarını sağlayan yelken aksamları ve hafiflikleri idi. Bu özellikleri ile kruvazörler görevlerini yerine getirirken, gerektiğinde de rakibin savaş gemilerinden kaçabilmekteydiler.

Buhar gücünün gemilerde kullanılmaya başlaması ile kruvazörlerin yapısı da değişmeye başladı. Bununla birlikte işlevleri bir değişiklik göstermedi. Fakat özellikle ABD İç Savaşı sırasında konfederasyona ait Alabama, Florida gibi kruvazörlerin birliğin deniz ticaret yollarına etkili saldırılar düzenlemeleri, 1860'ların sonlarından itibaren kruvazörlerin önem kazanmaları sonucunu getirdi. Konfederasyon kruvazörlerinin başarıları bu tarihlerden itibaren donanma stratejistlerinin fikirlerini önemli ölçüde etkilerken, pek çok ülke donanmalarına kruvazörler eklemeye başladı. Özellikle Fransa ve Rusya, İngiltere'nin denizlerdeki üstünlüğüne karşı konfederasyon kruvazörlerinin başarılarını tekrarlayabilecek stratejiler geliştirmeye başladı. Daha küçük donanmalara sahip devletler de pahalı zırhlı gemilerin yapımı yerine daha az maliyetli olan kruvazörlerin yapımına yöneldiler.

Demirin (daha sonra da çeliğin) savaş gemilerinde zırh olarak kullanılmaya başlaması ve buhar makinelerinin yavaş yavaş yelken aksamının yerini almaya başlaması ile kruvazörlerin de yapıları değişmeye başladı. 1880'lerde zırhlı savaş gemilerinde yelken aksamları tamamen kaldırılmaya başlanmasına rağmen, aynı dönemde kruvazörler buhar makinelerinin yanında hâlâ yelken aksamlarını

korumaktaydılar. Bunun başlıca nedeni kruvazörlerin ikmal yapmadan uzun süre denizlerde görev yapabilme yeteneklerini korumalarının hesaplanmasıydı. Yine bu nedenle bu tip gemilerin dizaynlarında büyük kömür ambarları ortak bir özellik olarak göze çarpmaktaydı. Diğer taraftan kruvazörlerin, işlevleri itibariyle rakibin savaş gemileriyle çatışmaya girmekten kaçınmaları hesaplandığından, daha hızlı ve hafif olmaları için yalnızca belli bölümleri zırhla kaplıydı ve hafif silahlarla donatılmışlardı.

1880'lerin sonlarından itibaren kruvazör dizaynı önemli gelişmeler gösterdi. Daha önceden tahtadan yapılan tekneler bu tarihlerden itibaren demirden yapılmaya başladı. Diğer taraftan kruvazörlerin zırh koruması da arttırıldı. 1890'larda tamamen zırhla kaplı büyük kruvazörlerin yapılmaya başlanması ve bu gemilere daha ağır silahların yerleştirilmesi ile kruvazör sınıfı donanma envanterlerinde büyük zırhlılardan sonra ikinci en güçlü gemi sınıfına yükseldi.[227]

Kruvazör; keşif yapmak, düşmanın keşif gemilerine engel olmak, savaş gemilerini düşman üzerine sevkte rehberlik etmek, düşman savaş gemilerinin hücumlarına engel olmak, karakol ve ablukada görevlendirilmek, ticaret savaşı yapmak gibi değişik görevlerde kullanılmak üzere yapılmış hızı yüksek bir savaş gemisiydi. Alacakları görevlerin çeşitli olması ve silahların evrimi dolayısıyla yapımında zamanla çok büyük değişiklikler olmuştur. Bu nedenle bugüne kadar şu isimler altında ve çeşitli büyüklükte kruvazörler yapılmıştır; Kruvazör, Muhafazalı Kruvazör, Zırhlı Kruvazör, Birinci, İkinci, Üçüncü ve Dördüncü Sınıf Kruvazörler, Yardımcı Kruvazör, Savaş Kruvazörü, Washington Muahede Kruvazörü, Mayın Kruvazörü, Ağır Kruvazör, Hafif Kruvazör, Uçaksavar Kruvazörü, Güdümlü Füze Kruvazörü, Atom Kruvazörü.[228]

Çalışma konumuz olan Mecidiye de kruvazör sınıfına mensup bir gemidir. Kruvazör sınıflarının çokluğu ve birbirinden ayrıldıkları çizgilerin net olmaması nedeniyle Mecidiye kruvazörünün hangi sınıf kruvazör olduğuna karar verilmesi oldukça zor olmuştur. Yapılan incelemeler sonucunda daha önce yapılmış tasniflerde bazen bir kruvazörün farklı iki kruvazör sınıfında birden ve bazen de tamamen farklı bir sınıfta gösterilebildiği tespit edilmiştir. Örneğin *"Savaş Kruvazörü"* olarak yapılan

---

[227] Burak Samih Gülboy, *I. Dünya Savaşı'nın Bir Nedeni Olarak Denizlerde Silahlanma,* İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler (İktisat) Anabilim Dalı, (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 2002, s.17-18.

[228] "Kruvazör" mad., *Türk Ansiklopedisi,* C.22, Millî Eğitim Bakanlığı Basımevi, Ankara 1970, s.321.

birçok kruvazörün yapısı, sürati ve ağırlık miktarı sebebiyle *"Dretnot"* sınıfından sayıldığı görülmüştür. Bu nedenle Mecidiye kruvazörünün kruvazör sınıfı içindeki yerini belirlemek zor olmuştur.

Mecidiye kruvazörünün hangi sınıftan olduğunun tespit edilebilmesi için öncelikle yapım tarihi olan 1903 yılından hareket edilmiştir. Bu tarihlerde yukarıda isimleri sayılan kruvazör çeşitlerinden özellikle iki tanesinin yapımı ön plana çıkmıştır. Bu tarihlerde yapılan kruvazörler sahip oldukları zırh korumasına göre *"Zırhlı Kruvazörler"* ve *"Muhafazalı Kruvazörler"* olmak üzere iki ana gruba ayrılmıştır. Zırhlı kruvazörler tamamen zırhla kaplanmış ve muhafazalı kruvazörlere oranla daha büyük ve daha ağır silahlarla donatılmıştır. Muhafazalı kruvazörler ise kendi içinde birçok sınıfa ayrılabilir. Ancak bunları ebatlarına göre 3 ana sınıfa ayırmak mümkündür. Bunlar Birinci Sınıf, İkinci Sınıf ve Üçüncü Sınıf Muhafazalı Kruvazörler'dir. Mecidiye kruvazörünün teknik özellikleri düşünüldüğünde sayılan kruvazör sınıflarından *"İkinci Sınıf Muhafazalı Kruvazör"* grubuna mensup bir gemi olduğuna kanaat getirilmiştir. 1900'lü yıllarda geliştirilen bu sınıfın en belirgin özellikleri 3.500 ile 6.500 ton arası ağırlığa sahip olması, 16,5 mil ile 23 mil arası sürat yapabilmesi ve toplarının 15 cm'likten büyük olmamasıdır.[229] Mecidiye kruvazörünün İkinci Sınıf Muhafazalı Kruvazör olduğu, inşa edildiği Amerika'daki bazı gazetelerde de geçmektedir.[230] 9 Haziran 1900 tarihli geminin özelliklerinin sıralandığı tarifname de, önemli bilgilere ulaşılmasını sağlamıştır. Mecidiye kruvazörünün yapımı ile ilgili William Cramp&Sons gemi yapım şirketine iletilen Osmanlı Devleti'nin hazırlamış olduğu bu tarifnamede *"İkinci Sınıf Zırhsız Muhafaza Güverteli Kruvazör"*[231] ibaresinin yer alması, Mecidiye kruvazörünün ikinci sınıf muhafazalı bir kruvazör olduğunu ve yine kruvazör sınıfı savaş gemileri içinde yer alan *"Zırhlı Kruvazör"* olmadığını kesinleştirmiştir.

Mecidiye kruvazörü genel anlamda kruvazör sınıfı içinde değerlendirildiğinde; kendi sınıfı olan ikinci sınıf muhafazalı diğer kruvazörlerin 6.500 tona kadar çıktığı düşünüldüğünde bunlara oranla küçük bir gemidir. Birinci sınıf bir muhafazalı

---

[229] Fikret Gövül, *Savaş Gemileri Tarihçesi ve Bunların Terakkisine Yardım Eden Teknik ve Taktik Sebepler,* Deniz Basımevi, İstanbul 1944, s.58.
[230] "Bu kruvazör Türk Hükümeti için inşa edilen ilk gemi olma özelliğini taşıyor. Bu gemi aynı zamanda yabancı bir ülke için yapılan en hızlı gemidir ve kendi sınıfının (2. Sınıf Savaş Gemisi) en hızlı gemisidir." Ayrıntılı bilgi için bkz. *The New York Daily Tribune,* 21.07.1903, s.11.
[231] *DM.,* Dak., Şub., Dn.575-A, T.09.06.1900, s.14A.

kruvazörle karşılaştırıldığında ise bu sınıfların 14.000 tondan büyük olduğu hesaplandığında Mecidiye kruvazörü oldukça küçük bir kruvazör olarak karşımıza çıkar. Ayrıca Portsmouth Tersanesi'nde 2 Ekim 1905 tarihinde kızağa konup hızlı bir çalışmayla 10 Şubat 1906 tarihinde denize indirilen ve *"Dreadnought"* adı verilen 18.110 ton tam yükle 21.845 ton olan bir gemi yapılıp[232] *"Dretnot Devrimi"* sürecine girildiğinde, Mecidiye kruvazörü Dünya donanmalarındaki diğer gemilerin yanında zayıf bir konuma düşmüştür.

II. MECİDİYE KRUVAZÖRÜNE KADAR OSMANLI-AMERİKAN ASKERÎ İLİŞKİLERİ

Osmanlı Devleti ile Amerika arasındaki ilişkiler, Amerika'nın 1776'da bağımsızlığını kazanmasından hemen sonra başlamıştır. 18. yüzyılın sonu ile 19. yüzyılın ilk çeyreğinde daha çok ticari alanda yoğunlaşan iki ülke ilişkileri, 1830'da bir ticaret anlaşmasının imzalanması ve Amerika'nın İstanbul'da diplomatik temsilcilik açmasıyla daha da gelişmiştir.[233]

Osmanlı-ABD ilişkilerinin yakınlaşmasını sağlayan olay Navarin Baskını olmuştur. 1827 Navarin Baskını'ndan sonra büyük bir darbe alan Osmanlı donanmasının kısa sürede eski gücüne kavuşturulması gerekmektedir. Fransa ve önemli deniz gücü olan İngiltere, Navarin Baskını'nda başrollerde oynadıklarından bu iki devletin dışında bir devletten yardım alınmalıdır. Bu durumda akla gelebilecek ilk devlet Almanya'dır. Ancak Almanya, bir kara devletidir. Bu dönemde ABD ise deniz gücüyle ve yeni teknolojisiyle artık kendisini dünyada tebarüz ettirmeye başlamıştır. Aynı zamanda ABD, Avrupa güç dengesi içinde yer almadığından Osmanlı donanması için iyi bir partner pozisyonundadır. Osmanlı'nın yeni partneri ABD ile başlatılan ilişkiler kısa süre sonra 1828 tarihinde bir gemi alımı ile neticelenmiştir. Bu, ABD'den

[232] Ahmet Demir, "Donanmada İlk Dretnotlar", *Deniz Kuvvetleri Dergisi,* S.564, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara 1994, s.68.
[233] Çağrı Erhan "Osmanlı-Amerikan İlişkilerinin Başlangıcında Temel Faktörler (1776-1830)", *Çağdaş Türk Diplomasisi Sempozyumu: 200 Yıllık Süreç, 15-17 Ekim 1997,* Yay. Haz. İsmail Soysal, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1999, s.21.

alınan ilk savaş gemisidir.[234] Bu şekilde başlamış olan ilişkiler, 1830 ticaret anlaşması ile neticelenmiştir.

1830 ticaret anlaşması, Osmanlı ile Amerika arasında imzalanan ilk anlaşma özelliğini göstermektedir. Bunun dışında bu anlaşmanın dikkat çekici bir diğer özelliği de, Osmanlı donanmasının yeniden yapılanmasını kolaylaştıracak şartları içeren bir gizli maddesinin olmasıdır. Buna göre Osmanlı İmparatorluğu'nun talep ettiği her zaman, Amerikan tersanelerinde gemi yaptırabilmesi, buralarda yapılmış gemileri alabilmesi ve ayrıca Osmanlı'nın kendi yapacağı gemiler için Amerika'dan kereste ithal edebilmesi düzenlenmiştir. Ayrıca Osmanlı'nın gemiler için ödeyeceği paranın Amerikan Hükümeti'nin aynı tip gemilere ödediği ücretten daha fazla olmayacağı belirtilmiştir. Amerika için ağır şartlar içeren bu gizli maddenin Amerikan senatosunda onaylanmasıyla ilgili problemler yaşanmış, Osmanlı ile yapılan yazışma ve görüşmeler neticesinde durum düzenlenmiştir. Durumun düzenlenmesinde en önemli olumlu etken de Amerikalı ünlü gemi yapımcısı Henry Eckford'un 150 bin dolar karşılığında *"United States"* adlı gemiyi Osmanlı İmparatorluğu'na satması ve Osmanlı donanmasının en önemli gemilerinin de içinde bulunduğu gemileri yapmak için Osmanlı ile anlaşması olmuştur. Bu gelişmeler neticesinde Osmanlı ile Amerika arasındaki 1830 tarihli anlaşma, 1831 yılının Ekim ayında onaylanmıştır.[235] Bu anlaşmanın yapıldığı sıralarda ticari çıkarları açısından Osmanlı'yı doğunun anahtarı olarak sayan Amerika, 1824 tarihinde İzmir'de ilk konsolosluğunu ve 1831 tarihinde İstanbul'da ilk elçiliğini açmıştır.[236] Bu tarihlerde Henry Eckford, Osmanlı donanmasındaki çalışmalarına devam etmektedir. Eckford'un 1832 tarihinde Tersane-i Amire'de inşasına başladığı 70 zira[237] uzunluğundaki kalyon kendisinin ani ölümü üzerine İstanbul'da bulunan bir başka Amerikalı Foster Rhodes tarafından bitirilmiş, *"Nusretiye"* ismiyle denize indirilmiştir. Bunun dışında Rhodes, Mahmudiye kalyonunun inşasının tamamlanmasının yanında

---

[234] Nurdan Şafak, *Osmanlı Arşiv Kaynaklarıyla XIX. Yüzyılda Osmanlı-Amerikan İlişkileri: Gelişim Süreci ve Yoğunlaştığı Alanlar,* Marmara Üniversitesi Ortadoğu ve İslam Ülkeleri Enstitüsü Siyasi Tarih ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 1999, s.84-85.

[235] Çağrı Erhan, "1830 Osmanlı-Amerikan Anlaşmasının Gizli Maddesi ve Sonuçları", *Belleten,* C.LXII, S.234, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1998, s.459-463; Neslihan Öztürk, *Türk Amerikan Diplomatik İlişkileri 1870-1930,* Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarih Anabilim Dalı Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Bilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2005, s.29.

[236] Osmanlı Devleti'nin ABD'de ilk elçiliğini açması ise 1867 tarihinde gerçekleşecektir. Bilgi için bkz. Mustafa Kayar, *Türk-Amerikan İlişkilerinde Irak Sorunu,* IQ Kültür Sanat Yay., İstanbul 2003, s.103.

[237] Dirsekten orta parmak ucuna kadar olan bir uzunluk ölçüsü (75-90 cm. arasında değişen şekilleri vardır) Bilgi için bkz. Ferit Devellioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat,* Aydın Kitabevi Yay., Ankara 1998, s.1188.

birçok firkateyn, birik ve kotra inşa etmiştir. Ayrıca ilk buharlı gemiler Rhodes'in zamanında yapılmıştır. II. Mahmut'un ölümünden kısa süre sonra istifa eden Rhodes'in yerine Reevel isminde bir başka Amerikalı mühendis getirilmiştir. Ancak o da kısa süre sonra ayrılmıştır.[238]

1862 tarihinde imzalanan ikinci bir ticaret anlaşması ile ticari ilişkiler daha da geliştirilmiş ve çeşitlendirilmiştir.[239] 1865 tarihine gelindiğinde Amerikan iç savaşının[240] bitmesinin ardından Osmanlı-Amerikan ticari ilişkileri silah ticareti boyutuna kaymıştır. Çünkü Amerika'da üretim yapan silah fabrikaları yeni arayışlar içine girmiştir. Zira iç savaş sırasında büyük bir üretim kapasitesine ulaşan tesisler, savaş bittiği için üretimlerini azaltmak istememektedir. Bunun tek çaresi de yeni pazarlara açılmaktır. Amerikan Hükümeti ve silah fabrikaları, ekonomik kaygılar ve sanayinin gerilememesi için dış ticarete el atmıştır. Hükümet savaş sonrası elinde kalan silahları elden çıkarmak için de ihracatı tek çözüm görmüştür.[241]

Abdülaziz döneminde Amerikan Providence Tool Şirketi ile toplam 600.000 Martini-Henry tüfeği satın alınması için mukaveleler yapılmıştır. Fakat miktarın çok olması, birdenbire bu kadar silahın üretimini mümkün kılmadığından, mukavelelerde de belirtildiği şekilde, taksitler halinde teslimata gidilmiştir. Söz konusu teslimatın önemli bir kısmı II. Abdülhamit'in tahta geçmesinden sonraya tesadüf etmiştir. Silahların üretim aşamasında kontrol edilmesi, bedellerinin ödenmesi ve sevkıyatları sürecinde yaşanan her türlü problemin de şüphesiz, başta ekonomik ve diplomatik olmak üzere, II. Abdülhamit dönemi Türk-Amerikan ilişkilerinde belirleyici unsurlardan olduğu söylenmelidir. Bu arada, Martini-Henry ve Winchester tüfekleri seri atış kabiliyeti olan silahlar olduğundan, lojistik hususları da göz önünde bulunduran devlet, bu tüfeklere yüklü miktarlarda mühimmat almayı da ihmal etmemiştir. Mesela, sadece Martini-

---

[238] Nurdan Şafak, *a.g.t.,* s.85-86.

[239] Esma Torun, "Türk ABD İlişkilerinin Dünü Bugünü ve Yarını", *Stratejik Araştırmalar Dergisi,* Genelkurmay ATASE ve Genelkurmay Denetleme Başkanlığı Yay., Y.3, S.5, Temmuz 2005, s.229-260.

[240] ABD'nin Kuzey ve Güney Eyaletleri arasında 1861-1865 yılları arasında meydana gelen savaştır. Savaşın bir açık bir gizli olmak üzere iki nedeni vardır. Açık neden, Kuzey eyaletlerinin insani duygulardan hareket ederek, Güney eyaletlerinde yaygın biçimde sürdürülen köleliğin kaldırılmasını istemesidir. Güney eyaletlerinin buna karşı çıkması savaş nedeni olmuştur. İkinci fakat savaşın asıl nedeni ise Kuzey eyaletlerinin sanayileşme süreciyle birlikte ortaya çıkan ucuz iş gücü ihtiyaçlarını, Güney eyaletlerindeki zencilerle kapatmak amacıyla köleliğin kaldırılmasını istemeleridir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Oral Sander, *Siyasi Tarih, İlk Çağlardan 1918'e,* C.1, İmge Kitabevi, Ankara 1998, s.140-143.

[241] Nurdan Şafak, *a.g.t.,* s.76.

Henry fişeği için II. Abdülhamit, tahta geçtikten hemen sonra Amerikan şirketleriyle, önce 37 milyon 250 bin ve akabinde 44 milyonluk olmak üzere mukaveleler yapmıştır.

Silah teknolojisindeki gelişmelerin takibi konusunda II. Abdülhamit'in hassasiyetini de belirtmek gerekmektedir. İlerleyen yıllarda tüfek sistemleri ve modellerindeki gelişmeler takip edilmeye devam edildiği gibi komşu devletler tarafından kullanılan tüfekler incelenerek, Osmanlı askerlerinin kullandığı tüfeklerle çeşitli açılardan mukayese edilmişlerdir. Mesela Osmanlı askerîyesinde görev alan yabancı uzmanlardan Alman asıllı Mirliva Kamphoevener Paşa, verilen emir üzerine Yunan ordularında kullanılan *"Gra"* tüfeğini inceleyerek, Martini-Henry tüfeğiyle mukayese etmiş ve hazırladığı raporu bizzat II. Abdülhamit'e sunmuştur. Aynı şekilde 1883 yılı sonlarına doğru *"Winchester Silah Fabrikası"* tarafından üretilen ve giderek ün kazanan 1.800 metre menzilli Hotchkiss tüfeklerinden bir numunenin deneme amaçlı tedarik edilmeye çalışıldığını görüyoruz. Bundan kısa bir süre sonra Amerika'daki *"The Spencer Arms Co."* adlı silah şirketine numune olarak iki karabina imal ettirilmiştir.[242]

XIX. yüzyılın sonlarına doğru özellikle 1882 tarihinde Mısır'ın İngiltere tarafından işgalinden sonra Osmanlı Devleti'nin savaş gemilerine olan ihtiyacı artmış ve Osmanlı donanmasının yenilenmesi için Amerikan Hükümeti'ne yeniden başvurulmuştur. Donanmanın güçlendirilmesi amacıyla 1882 tarihinde ABD'den iki adet torpido ve sitimbot satın alınmıştır.[243] Ancak XIX. yüzyılın son çeyreğinde ABD'den silah ithalatı azalmaya başlamıştır. Zira bu dönemde Osmanlı Devleti, Almanya ile yakınlaşmaya başlamıştır. Osmanlı topraklarında demiryolu ve diğer yatırımlarla Alman nüfuzunun artması sonucu, Alman silah firması Krupp silah ithalatında birinci sıraya yükselmiştir.[244]

III. MECİDİYE KRUVAZÖRÜNÜN SİPARİŞİ VE SİPARİŞİN ERMENİ MESELESİYLE İLİŞKİLENDİRİLMESİ

Mecidiye kruvazörünün sipariş edilmesiyle ilgili, iki farklı iddia mevcuttur. Birinci iddia Afif Büyüktuğrul'un eserinde belirttiği;

---

[242] Ali İhsan Gencer, Ali Fuat Örenç, Metin Ünver, *Türk Amerikan Silah Ticareti Tarihi,* Doğu Kütüphanesi, İstanbul 2008, s.114-115.
[243] Nurdan Şafak, *a.g.t.,* s.86.
[244] Kurthan Fişek, Oral Sander, *ABD Dışişleri Belgeleriyle Türkiye-ABD Silah Ticaretinin İlk Yüzyılı 1829-1929,* Çağdaş Yay., Ankara 1977, s.35.

"Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleriyle Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet torpido kruvazörlerinin alımı yabancı bir firmanın Bahriye Nezaretine yaptığı; 'Yunan bir kruvazörü aldı ve iki tane de ısmarladı. Ruslar da kruvazör yapıyorlar. Size de bunlardan yapalım' teklifi üzerine gerçekleşecektir. Firmanın yaptığı teklif üzerine Amiral Ahmed, yabancı devletlerin yaptıkları kruvazörleri görüp fikir edinmek üzere İngiltere ve Almanya'ya gönderilmiştir. Bu inceleme sonucunda İngiltere, Amerika ve İtalya'ya birer kruvazör ısmarlama düşüncesi doğmuştur" iddiasıdır. [245]

İkinci iddia ise hem yerli hem de yabancı kaynaklarda yer alan ancak yapılan araştırma neticesinde Osmanlı arşiv belgelerinde rastlanamamış bir iddiadır. Yerli ve yabancı kaynaklarda geçen bu iddia *"1894-1896 yılları arasında Anadolu'nun çeşitli yerlerinde ve özellikle Doğu Anadolu'da ortaya çıkan olaylarda Ermeniler ve bölgede yaşayan yabancı azınlıklar ile misyonerler zarar görmüştür. Dolayısıyla zarar gören bu gruplara tazminat verilmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. İşte bu ihtiyaç, verilen gemi siparişleriyle kamufle edilmiş, yapılan gemilere değerinin üzerinde ödenen paralar, zarar gören Ermeni ve diğer yabancı azınlıkların ailelerine iletilmiştir"* şeklindedir. Bu iddianın yer aldığı yabancı kaynaklardan örnekler verirsek;

"Türkiye'de vuku bulan Ermeni kıtalinin (vuruşma, birbirini öldürme) bikes (kimsesiz) bıraktığı ailelere verilmek üzere İngiltere, Amerika ve İtalya hükümetlerinden beherine 1.150.000 frank tazminat itası Sultan Hamit Hükümeti tarafından çoktan beri kabul edilmiş olmasına rağmen sultanın itirazından dolayı bu hususi teşebbüsattan bir netice hâsıl olmamış ve binaenaleyh bu vait henüz incaz edilmemiş bulunuyordu. İşte bu suretle sabrı tükenen İngiltere'nin o sırada Şira Adası'nda bulunmakta olan Bahrisefit filosuna hemen Beşike Körfezi'ne hareketle derhal tesviyesini talep etmek için emir vereceği İstanbul'da anlaşılması üzerine Sultan tarafından paraların tesviyesine muvafakat olundu. Fakat tazyika boyun eğmiş görünmemek için biri İngiltere biri Amerika ve diğeri de İtalya fabrikalarına olmak üzere fiyatı hakikisinden 1.150.000 frank fazlasıyla üç gemi siparişi verildi ve lüzumu olan mukavelename 24 saat zarfında imzalanarak fiyat farkı adı geçen hükümetlerin sefarethanelerine verilmek üzere fabrika mümessillerine verildi. Hadise bu veçhile bertaraf edildi ve bunun neticesi

[245] Afif Büyüktuğrul bu iddiasının yanında yabancı kaynaklarda geçen farklı iddialara da yer vermiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.3, Deniz Basımevi, İstanbul 1973, s.211-212.

olarak Nivkastıl şehrindeki Armistrong İngiliz fabrikasında 3.800 tonluk Hamidiye, Filedelfiya'da kain Cramp Amerikan tezgâhlarında 3.300 tonluk Mecidiye hafif kruvazörleri inşa edildi. Türkiye Hükümeti bu iki kruvazörün taksitlerini mukavelename ahkâmına tevfikan vakit ve zamanıyla tesviye eylediğinden gemilerin inşası hitam bularak tesellüm etmeye muvaffak oldu. Fakat gemilerden üçüncüsü olup İtalya'daki Ansoldo tezgâhlarına sipariş edilmiş olan 4.400 tonluk Drama kruvazörünün taksitleri muntazaman tediye edilmediğinden inşası teahhura uğradı."[246]

"Ermeni olayları sırasında Amerika, Fransa, İtalya ve İngiliz azınlıklarına ait gayrimenkullere büyük ölçüde zarar verilmişti. Türk Hükümetinin zarar ve ziyan karşılaması gerçeği apaçık ortadaydı. Azınlıkların temsilcileri zararların karşılanmasını talep edince Babıâli tarafından bu istek reddedildi. Fakat istekliler taleplerinden vazgeçmeyip ısrarlı tutumlarını sürdürdüler ve gerekirse haklarını almak için zora başvuracaklarını bildirdiler. Fakat Abdülhamit gerek kanunlardan dolayı gerekse prestij meselesi olarak gördüğü bu olayı reddetti. Bunun üzerine Sultan, hem hak talebinde bulunan devletleri memnun edecek, hem de kendi ülkesinin itibarını zedelemeyeceği bir formül arayışına düşmüşken, Amerikan sefirinin ortaya atmış olduğu görüş pek makul oldu. Bu görüşe göre, devletin tazminat ödemesine mani olan yasalar herhangi bir dış devletten gemi alımına mani değildi. Ismarlanan bu gemilerin ücreti istenen tazminatlar üzerine eklenerek ödenecekti. Padişah, Amerikan sefiri aracılığıyla büyük bir gizlilik içinde Cramp acentesini saraya davet etti. Zamanın Amerika büyükelçisi iyi bir Protestan olan Griscom'dı. Cramp acentesinin yetkilisi saraya geldi. Geminin tipi belirlendi, ayrıntılar dikkatle gözden geçirildi, kontrat hazırlandı ve geminin siparişi verildi. Şişirilmiş maliyet önce Amerika büyükelçiliğine ödenecek, o da doğal olarak bu parayı istediği gibi sarf edecekti. Sultan bu şekilde azınlık haklarını tanımadan Amerikan büyükelçiliğini memnun edeceğini düşünmüş ve olayın gizli tutulmasını emretmişti."[247]

---

[246] Y. Teofanidis, O. Ramis, *Türk ve Yunan Deniz Harbi Hatıratı ve 1909-1913 Yunan Bahri Tarihi,* Çev. Binbaşı Lütfi, Deniz Matbaası, İstanbul 1930, s.7.

[247] Edwin Pears, *Forty Years in Constantinople: The Recollections of Sir Edwin Pears 1873-1915 (1916),* London 1916, s.171-173.

"...Bu ara Ermeni hadiselerini bahane eden Amerika ısrarla para istiyordu. Bunun üstüne Amerika'ya, İngiltere'ye, İtalya'ya ve Fransa'ya gemiler ısmarlandı."[248]

"1899 Sonbaharında Kuzey Amerika Birleşmiş Devleti, Türkiye'den 1895-1896 Ermeni Olayları sebebiyle oluşan zararların karşılanmasını istemiştir. Zararın miktarı olarak 22.000 altın lira talep etmiştir. Türk Hükümeti bu miktarı hemen ödeyemeyeceğini söylemiş ve gerekli görüşmeleri başlatmıştır. Sonuç olarak William Cramp Tersanesi'nde bir kruvazör yaptırılması için mutabakata varılmış ve bu kruvazörün yapım bedeli üzerinden Ermeni Olayları sırasında zarar görenlerin tazminatlarının ödenmesi konusunda anlaşılmıştır. Bu konuda yapılan görüşmeler 1900 yılının ilkbaharına kadar sürmüş ve Türk donanmasına 1903 yılı kışında teslim edilecek kruvazörün yapım kontratı imzalanmıştır."[249]

"Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti, azınlık hareketleri sırasında Amerikan vatandaşlarının kayıplarının karşılanması için talepte bulunmuştur. Toplam miktar 22.000 altın liradır, ancak Sultanın bu rakamı ödemek için herhangi bir hazırlığı yoktur. Amerikalıların taleplerinin yerine getirilmesi amacıyla İstanbul'a bir filo göndermeleri tehdidi sonucu, Sultan bu talebe karşılık Amerika Birleşik Devletleri'ne bir kruvazör siparişinde bulunmuştur."[250]

"Sultanın Amerika'ya tazminat ödemesinin gizlice ve bir kruvazör alımı gibi gösterilme ayarlaması suya düşmüştür. Bu planın suya düşmesinin sebebi ise Almanya'nın bu durumdan haberdar olmasıdır. Almanya kruvazör alınması sırasında ödenen tazminattan haberdar olunca, Osmanlı'nın Krupp fabrikasına olan borcunu ödemesini istemiştir. Almanya tazminat talebinde bulunmayıp sadece borcunun ödenmesini istemektedir."[251]

---

[248] Erol Ulubelen, *İngiliz Gizli Belgelerinde Türkiye,* Aykaç Kitabevi, İstanbul 1967, s.35.
[249] http://flot.parus.ru/turcl002.htm (17.09.2008)
[250] Bernd Langensiepen, Ahmet Güleryüz, *The Ottoman Steam Navy 1828-1923,* Conway Maritime Pres, London 1995, s.10.
[251] *Deseret Evening News,* 16.03.1901, s.1.

"Sultan sonunda Ermeni katliamı sırasında misyoner mallarına gelen zararla ilgili Amerikalıların talebini tanıdı. Ancak ödemeler Abdülhamit'in emri ile Cramp Tersanesi'nde yapılan geminin ödemelerinin ardına gizlendi."[252]

Yerli kaynaklarda ise durum şu şekilde verilmiştir;

"Osmanlı memleketindeki 1894 tarihinde I. Sasun Olayı, 1895 tarihinde Babıâli Gösterisi ile Trabzon, Divriği (Sivas), Eğin (Elazığ), Develi (Kayseri), Akhisar (İzmir), Erzincan, Bitlis, Gümüşhane, Bayburt, Maraş, Urfa, Erzurum, Malatya, Siverek (Diyarbakır), Harput (Elazığ), Arapkir (Elazığ), Sivas, Merzifon, Antep ve Yozgat Olayları, 1895-1896'da Zeytun (Maraş) İsyanı ve 1896'da Van İsyanı ile Osmanlı Bankası Baskını olaylarında zarar gören ecnebilerin tazminatlarının ödenmesi için ABD Hükümeti, Osmanlı Hükümeti'nden 22.000 altın lira istedi. Osmanlı Devleti bu isteği hemen yerine getiremedi. Bunun üzerine ABD, İstanbul'a bir filo gönderme tehdidinde bulundu. II. Abdülhamit bu konuyu bir kruvazör siparişinde bulunarak çözmeye çalıştı ve tazminatı kruvazörün fiyatına katarak ödeme kararı aldı."[253]

"1894-1896 yıllarındaki Ermeni hadiselerinde zarara uğramış yabancı devlet tebaasına ödenecek para tazminatının Türk kamuoyunda kötü bir tesir meydana getirmemesi için, verilecek tazminat bedelinin inşa bedeline ilavesi suretiyle, II. Abdülhamit tarafından 1903 yılında Amerika'ya sipariş edilmiştir."[254]

"1896 senesinde Adana vilayetimiz dâhilinde "Zeytun"dan başlayıp o havaliye yayılan Ermenilerin isyanı ve kuvvetlerimizle müsademeleri yüzünden İslam ve Ermeni ahali arasında hayli can ve mal kaybı olmuştu. Daha evvel Amerika'ya kaçmak suretiyle hicret edip o tabiyete girmiş bir takım Ermenilerin bu isyanlarda zarara uğradıkları iddiası ile Amerika Devleti, hükümetimizden zarar ve ziyan istemişti. Tarafımızdan da firari Ermenilerin Amerikan tabiyetini almaları muteber addedilmeyerek bu tazminat talebi kabul edilmemişti.

---

[252] Eserde "massacre" sözcüğü kullanılarak bu tarihlerde gerçekleşen olaylar için "katliam" nitelendirmesi yapılmıştır. Bilgi için bkz. Frank Henry Gervasi, *Thunder Over The Mediterranean,* David McKay Cooperation, 1975, s.150.

[253] Özcan Mert, "Osmanlı Bahriye Mirlivası Bucknam Paşa", *Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri, 17-18 Mayıs 2004,* İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi Yay., İstanbul 2006, s.86.

[254] "Mecidiye Kruvazörü", *Türk Ansiklopedisi,* C.23, Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, Ankara 1970, s.352.

Bu talep ve ret birkaç sene devam etmiş, nihayet Amerikan Hükümeti, hükümetimiz üzerinde tazyik yaparak, iddiasını kuvvetlendirmek için 1901 senesinde "Dakota" isminde Kaptan Çester kumandasındaki harp gemisini Türkiye'ye göndermişti.

Amerika sefiri tarafından padişahın huzuruna çıkarılan kaptanın tavır ve hareketi hükümdarın memnuniyetine mucip olmuş, şerefine ziyafetler verilmişti. Bu zatın bulduğu, bir formül ile de Amerika Hükümeti'nin iddiası ile hükümetimizin görüşü, her iki tarafın iddiasını içine alan bir kararla birleştirilerek devletler arasındaki ihtilaf halledilebilmiş, bu vaziyet de Amerika'ya Mecidiye kruvazörünün siparişine sebep olmuştur.

Padişahın kabul etmiş olduğu formül, devletin Amerika fabrikalarına yapacağı herhangi bir siparişin kararlaşacak fiyatına, mecmuu 96.000 dolara baliğ olan tazminatın ilave edilerek fabrika namına ödenmesi, Amerika Hükümeti'nin de fabrika ile hesabını görmesi sureti ile Osmanlı Hükümeti'nin Ermeni tazminatı ismi altında Amerika Hükümeti'ne tediyatta bulunmamış olması idi.

Bu suretle Mecidiye, "Cramp" fabrikasına ısmarlanmış, Amerika Hükümeti de davaya nihayet vermiştir.

Bu siparişten sonra Hamidiye kruvazörü, Ertuğrul ve Söğütlü yatları İngiltere'ye, Mesudiye İtalya'ya, Peyki Şevket, Berki Satvet küçük kruvazörlerinin inşası ile Asar-ı Tevfik'in yenilenerek tamirleri Almanya'ya sipariş edilerek bu hükümetlerin de arzuları tatmin edilmişti."[255]

"1894-1896 Ermeni ihtilal hareketleri üzerine Anadolu'da birtakım İngiliz ve Amerikan Protestan misyonerleri müesseseleri de zarar görmüştü. Bu misyonerlerin dini propagandaları ile Protestanlığı kabul edip ihtilal keşmekeşleri yüzünden mallarını mülklerini bırakarak Amerika'ya İngiltere'ye ve daha başka yabancı memleketlere kaçmış Ermeniler de vardı. O sırada Birleşik Amerika'nın Abdülhamit nezdindeki Büyükelçisi Mister Leeşman (Leishman) adında bir zattı. O devrin umumi efkârınca "Ermeni Patırtısı" olarak adlandırılan bu isyanlardan 1896 yılında olanına bilhassa

[255] Cemal Kutay, *Osmanlıdan Cumhuriyete Yüzyılımızda Bir İnsanımız Hüseyin Rauf Orbay 1881-1964,* C.1, Kazancı Matbaası, İstanbul 1992, s.253-254.

İstanbul yani imparatorluğun payitahtı sahne olmuş, Ermeni fedaileri yabancı devletlerin müdahalelerini sağlamak maksadıyla, birtakım ecnebi müesseselerine, bu arada da Osmanlı Bankası'nın Galata merkezine, Babıâli'ye saldırmışlar hatta Sadrazam Halil Rıfat Paşa'ya tecavüze kalkışmışlar, sadaret dairesini bombalarla havaya uçurmaya teşebbüs etmişlerdi. Bu kargaşalıklar süresinde de bir hayli yabancı müesseseler zarar görmüştü.

İşte bu yüzdendir ki bu kargaşalıklarda, tebaları zarar görmüş bütün ecnebi devletler arasında, Birleşik Amerika Hükümeti de Yıldız Sarayı'na başvurmuş, elçisinden başta Abdülhamit'i tazminat vermeye zorlamak maksadıyla Mister Çester ismindeki hususi mümessilini İstanbul'a göndermişti. Bu gibi meseleleri daima pamuk ipliğine bağlayıp sessiz sedasız yatıştırmak siyasetini benimsemiş olan II. Abdülhamit bu Ermeni ihtilali meselesinde her nedense oldukça mütecellit davranıyor, Amerikalı mümessilin istediği tazminat işine pek yanaşmıyordu. Padişahın ileri sürdüğü itiraz da boş ve mantıksız bir şey değildi. Çünkü kanun, Osmanlı İmparatorluğu topraklarını pasaportsuz yani izinsiz terk etmiş padişah tebasına her ne şekil ve isim altında olursa olsun tazminat ödenmesine müsait değildi. Padişah bu noktayı katiyetle ileri sürüyor, Nuh deyip peygamber demiyordu. Öte taraftan Amerika Hükümeti de ısrar etmekte, hususi temsilcisi Çester'i sıkıştırıp durmaktaydı. Bu durumun çözümü olarak Mister Çester, II. Abdülhamit'in haklılığını vurgulayan onun gururunu okşayan bir konuşma yaptıktan sonra Amerikan Hükümeti'nin tazminat ısrarını hatırlatıp yaptığı "Devleti Osmaniye Birleşik Amerika Hükümeti'nin ısrarla talep ettiği 150.000 dolarcıktan ibaret tazminatı, tazminat adı altında elbette ödeyemez. Çünkü buna yürürlükte olan Osmanlı kanunu müsaade etmez. Ancak hiçbir Osmanlı kanunu Osmanlı Devleti'nin bir yabancı devlet askerî imalathanesine yahut tersanesine başvurup da harp malzemesi, silah, cephane veyahut bir harp gemisi sipariş etmesini menetmiyor. Şu halde nacizane ileri sürmüş olduğum bu çare lütfen, merhameten tasvibi hümayunlarına iktiran eder de Amerikan silah fabrikalarından veyahut gemi tezgâhlarından birine bir sipariş yapılmaya muvafakat buyrulduğu takdirde o sipariş bedeline bu 150.000 dolar ilave buyrulur, Birleşik Amerika Hükümeti de bu tazminat akçesini Osmanlı hükümet maliyesinin kasasından değil de siparişi almış olan fabrikadan tahsil eder, bu suretle de hem cümlece muta' olması gereken Osmanlı kanunlarına aykırı bir harekette

bulunulmuş olmaz hem de hükümetimin isteği sesiz sedasız yerine getirilmiş olur" teklifiyle sorunu çözmüştür. II. Abdülhamit bu teklifi hemen kabul etmiştir."[256]

Yukarıda verilen yerli ve yabancı kaynakların yanı sıra Amerika Birleşik Devletleri'nde yer alan *"National Archives and Records Administration"* arşivinden yararlanarak hazırladığı *"Türk-Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri"* kitabında Çağrı Erhan, Mecidiye kruvazörünün ısmarlanmasına kadar gelen süreci Amerikan arşiv belgeleriyle açıklamış ve Mecidiye kruvazörünün ismini vermeden, alınmasına neden olan faktörün Ermeni meselesi neticesinde ortaya çıkan tazminat talepleri olduğunu söylemiştir. Eserde bu süreç özet olarak şu şekilde açıklanmıştır;

"1890'lı yıllardan itibaren Osmanlı ülkesinde bulunan Amerikan Misyoner Okulları, Ermeni halk içinde milliyetçi fikirlerin gelişmesini ve bunun sonucunda Ermenilerin bağımsızlık hareketine kalkışmalarını sağlamıştır. Bu durum Amerikan elçilerinin dikkatini çekmiş ve bazı elçiler Amerikan misyonerlerinin gereğinden fazla siyasi işlere bulaştığını söylemiş, bu faaliyetlerini bırakmalarını istemiştir. Ancak bu uyarılar frenleyici bir etki yapmamıştır. Hatta Amerikan misyonerleri, Amerikan kamuoyunu Osmanlı aleyhinde kışkırtmaya çalışmıştır. Bu misyonerler Amerikan Başkanından bir savaş gemisi göndermesini ve Osmanlı Devleti'ne gözdağı vermesini istemiştir. Konuyla bir süre ilgilenmeyen Amerikan Hükümeti 1893 yılından itibaren Osmanlı ülkesinde çıkan olaylardan Amerikan vatandaşlarının da etkilenmesi üzerine Osmanlı Devleti'ne karşı müdahaleci bir tavır takınmaya başlamıştır. Ankara, Amasya, Kayseri ve Yozgat gibi yerlerde Amerikan misyonerleriyle Ermeni isyancıların birlikte çıkarttıkları olaylarda ABD tabiyetine geçmiş bazı Ermenilerin de olduğu bir kısım kişi tutuklanmıştır. Bu durum Washington'da büyük tepkilere neden olmuştur. ABD Elçisi Thompson en fazla hasarın olduğu iddia edilen Merzifon'da araştırmalar yapmak üzere görevlendirilmiştir. Araştırmalar sonucunda hasarın 500 lira olduğu tespit edilmiştir. Bunun üzerine Hariciye Nazırı ile görüşen ABD elçisine uğranılan hasarın tamir edileceği güvencesi verilerek iki ülke ilişkilerinin gerilmemesi için tazminat istememesi hususu hatırlatılmıştır. Ancak ABD kamuoyunda durum farklı yer aldığı için havanın gerilmesi sonucunda Osmanlı Devleti 27 Nisan 1893 tarihinde ABD Elçisi'ne 500 lira ödeme yapmıştır.

[256] Cemalettin Saraçoğlu, *Gazi Hamidiye'nin Şanlı Maceraları,* Gün Yay., İstanbul 1960, s.44-46.

Amerikalı misyonerlerin yıkıcı faaliyetleri ve Ermenilerin ABD vatandaşlığına geçerek ülkede karışıklık çıkartmaları işi, ilerleyen yıllarda da devam etmiştir. Ermenilerin Sasun gibi Anadolu'nun iç bölgelerinde çıkarttıkları isyanlar ABD basınında oldukça abartılı şekilde yer almış ve Amerikan kamuoyu Osmanlı aleyhinde kışkırtılmıştır. Şubat-Mart 1895'te ABD Elçisi Terrell'e Bitlis, Maraş, Antep ve Urfa'daki Amerikan vatandaşları konsolosları aracılığı ile hayatlarının tehdit altında olduğunu bildirmiştir. Bunun üzerine ABD, Osmanlı Devleti'nin çeşitli limanlarına savaş gemilerini göndererek Osmanlı Devleti'ni baskı altına almak istemiştir.

Kasım 1895 tarihinde çıkan olaylar sırasında Harput ve Maraş'taki Amerikan okullarıyla Amerikan misyonerlerinin evleri de zarar görmüştür. ABD Elçisi Terrell, Kasım sonunda Osmanlı Devleti'nden ortaya çıkan toplam 100.000 dolar tutarındaki zararın tazmin edilmesini istemeye karar vermiştir. Terrell Washington'a telgraf çekerek Osmanlı Devleti'nin tazminatı ödemesini sağlamak için Osmanlı limanlarına savaş gemileri gönderilmesini de istemiştir. Bu arada Osmanlı Devleti bu iddiaları kabul etmemiştir. Ancak ABD tazminat talebinde ısrarlı olmuş ve ara ara Osmanlı limanlarına Amerikan savaş gemilerini göndermekten çekinmemiştir.

1896 sonbaharından itibaren ABD tazminat konusunu tekrar gündeme getirmiştir. Fakat ABD'ye tazminat ödenmesinin, olaylar sırasında çok daha büyük zarar gördüklerini iddia ederek tazminat talebinde bulunan İngiltere, Fransa ve İtalya'ya emsal teşkil edebileceğini düşünen Osmanlı Devleti böyle bir ödemeyi yapmaktan kaçınmıştır. Bunun üzerine 1901 tarihine kadar sürecek olan olan zorlu bir pazarlık sürecine girilmiştir.

ABD'nin 1899 yılındaki elçisi Strauss, tazminatın alınması konusunda ciddi faaliyetlere girişmiştir. Yaptığı araştırmalar neticesinde istenen tazminat miktarının %25 fazla olduğunu öğrenmiş ve buna göre yeniden II. Abdülhamit'le görüşmüştür. Eylül 1899 tarihinde II. Abdülhamit tazminatın ödeneceğini Strauss'a bildirmiştir. Ancak hazinede para bulunmadığını ifade eden II. Abdülhamit, Amerikanın Cramp şirketiyle savaş gemisi alımı konusunda pazarlık yaptıklarını, Osmanlı Devleti'nin isteğiyle tazminatın bu şirket aracılığıyla ABD'ye ödeneceğini sözlerine eklemiştir. II.

Abdülhamit sorunu belli bir süre daha sürüncemede bıraktıktan sonra Haziran 1901 tarihinde 19.000 sterlin miktarında bir tutarı ABD Elçisi'ne ödemiştir."[257]

Bu bölümde ele alınan tüm yerli ve yabancı kaynaklar (diğer iddiayı savunan Afif Büyüktuğrul'un eseri hariç), Osmanlı Devleti'nin bünyesindeki azınlıklardan Ermeni olaylarında zarar görenlere maddi destek sağlama amacıyla Mecidiye, Hamidiye ve Drama kruvazörlerinin ısmarladığını söylemektedir. Zaten bu konuyla ilgili özellikle yabancı kitaplar, arşiv belgeleri, gazeteler ve internet sitelerinde yer alan bilgiler, birbirini tamamlar niteliktedir. Bu kaynaklardan edinilen bilgiler ışığında ısmarlanan bu kruvazörler, *"Osmanlı Devleti'nin içindeki azınlıklara ödenecek tazminatı kamufle etmekte kullanılmıştır"* denilebilir. Hatta 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'ndan sonra donanmayı güçlendirmek için yayınlanan lahiya[258] içinde Mecidiye, Hamidiye ve Drama kruvazörlerinin alınması gündemde değilken, birden bire 1899 yılında bu kruvazörlerin ısmarlanma çalışmalarının başlatılması da bu görüşü güçlendirmektedir.

Osmanlı Devleti sınırlarında gerçekleşen Ermeni olaylarında, kendi vatandaşlarının zarar gördüğünü iddia eden ve tazminat talebini ısrarla dile getiren ülke Amerika olmuştur. Amerika, bahsi geçen tazminatı alabilmek için yukarıda verilen eserlerde de anlatıldığı gibi Ermeni olaylarının başladığı 1894 tarihinden itibaren bir baskı aracı olarak gemilerini Osmanlı sularına göndermiştir. Amerika kadar olmasa da bazı zamanlarda, Ermeni olayları sırasında kendi vatandaşlarının da zarar gördüğünü iddia eden İngiliz ve Fransız savaş gemileri de Osmanlı limanlarına gönderilmiştir. Amerikan arşivlerinde nasıl yer verildiğini yukarıda gördüğümüz bu olaya Osmanlı arşivlerinde; *"1894 yılında İngiliz donanmasıyla bir Amerikan savaş gemisi Midilli'ye,*[259] *1895 yılında İskenderun'da bulunan Amerika'nın San-Fransisco gemisi İzmir'e,*[260] *1896 yılında Amerika'nın 3 savaş gemisi Osmanlı sularına*[261] *ve bir Fransız kruvazörü Beyrut'tan İskenderun'a,*[262] *1897 yılında Kaptan Siparo komutasındaki Saitfaso adlı Amerikan savaş gemisi önce İzmir'e daha sonra İskenderun'a*[263] *ve Brezil*

[257] Çağrı Erhan, *Türk Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri,* İmge Kitabevi, Ankara 2001, s.306-335.
[258] 21 Haziran 1897 tarihinde Bahriye Nazırı Hasan Rami Paşa tarafından yayınlanan bu lahiyanın tam metni için bkz. Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.3, Deniz Basımevi, İstanbul 1973, s.205-208.
[259] *BOA.,* İ., Hus., Dosn.21, Gmn.1311/Ş-102, T.27 Şevval 1311 (03.05.1894)
[260] *BOA*., *Y*., Hus., Dosn.341, Gmn.108, 28 Cemaziyülevvel 1313 (16.11.1895)
[261] *BOA*., *Y*., Hus., Dosn.344, Gmn.31, 4 Şevval 1313 (19.03.1896)
[262] *BOA*., *Y*., Hus., Dosn.348, Gmn.115, 14 Ramazan 1313 (28.02.1896); *BOA*., Y., Hus., Dosn.348, Gmn.115, 7 Recep 1314 (12.12.1896)
[263] *BOA*., Y., Hus., Dosn.358, Gmn.11, 16 Ramazan 1314 (18.02.1897)

adlı Fransız botu ile Cincinati adlı Amerikan savaş gemisi Pire'ye[264] *ayrıca iki Amerikan ve bir İngiliz savaş gemisi İzmir Limanı'na*[265] *gelmişlerdir"* şeklinde rastlayabiliyoruz. Bu belgelerde gemilerin dostane amaçla gelmediklerinin[266] belirtildiğini görmemize karşın Ermeni olaylarıyla bağlantısından söz edilmediğini tespit ediyoruz. Aynı olay Amerikan gazetelerinde *"1895 tarihinde Minneapolis gemisi Amerikan gemilerine yardım için İzmir'e*[267]*, 1896 tarihinde Amerikan donanmasına ait sevkiyat gemisi Bancroft İstanbul'a*[268]*, 1897 tarihinde Colombia ve Minneapolis gemileri İzmir'e*[269] *gönderilmiştir"* şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca bir Amerikan gazetesinde yer alan *"İstanbul'da bulunan Daily Chronicle muhabiri Philadelphia'da bulunan Cramp şirketine hızlı bir kruvazör yapımı için emir verildiği açıklamasını yaptı. Anlaşılan fiyattan artan miktar ise Amerika'nın tazminatını ödemeye yetecek. Böylelikle Amerika diplomatik ve ticari anlamda önemli bir başarı kazandı.*[270]" haberi, durumu net olarak açıklamaktadır. Tüm bu verilerin ışığında, Osmanlı limanlarına geldiği belirtilen tüm Amerikan gemilerinin, Ermeni olaylarıyla ilişkili olduğunu söyleyebiliriz. Amerikalıların dışında Ermeni olayları ile ilgili Osmanlı Devleti'ne baskı yapmak maksatlı Osmanlı limanlarına gemi gönderme politikasını İngilizler de uygulamıştır. Bu amaçla 1895 tarihinde Ermeni bölgelerinde reformlar yapılması amacıyla 20 kadar İngiliz savaş gemisi Çanakkale Boğazı önüne gelmiş ve Boğaz'ı kuşatmıştır.[271]

Sonuç olarak diyebiliriz ki Mecidiye kruvazörü, 1894-1896 yılları arasında meydana gelen Ermeni olayları sırasında zarar gören Amerikan misyonerlerine, olaylar öncesinde ve sırasında Amerikan vatandaşlığına geçmiş ve olaylardan sonra Amerika'ya göç etmiş Ermenilere verilecek tazminatı kamufle etmek için Amerika'nın Philadelphia eyaletindeki William Cramp&Sons gemi yapım şirketine sipariş edilmiştir. Yine aynı nedenlerle Hamidiye kruvazörü de İngiltere'ye ısmarlanmıştır. Ancak yaptığımız araştırma neticesinde tazminat meselesi ile ilgili bilgi ve belgelere yabancı

---

[264] *BOA*., Y., Prk., Pt., Dosn.13, Gmn.46, T.22 Zilkade 1314 (24.04.1897)
[265] *BOA*., Y., Mtv., Dosn.160, Gmn.4, T.11 Muharrem 1315 (12.06.1897)
[266] *BOA*., Y., Hus., Dosn.339, Gmn.49, 24 Cemaziyülahir 1313 (12.12.1895)
[267] *The San Francisco Call,* 21.11.1895, s.1; *The Sun,* 22.12.1895, s.8.
[268] *The Salt Lake Herald,* 15.10.1896, s.8.
[269] *The San Francisco Call,* 16.04.1897, s.1.
[270] *The Salt Lake Herald,* 29.11.1900, s.16.
[271] Cevdet Küçük, *Osmanlı Diplomasisinde Ermeni Meselesinin Ortaya Çıkışı 1878-1897,* Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı, İstanbul 1986, s.159.

arşivlerde ve eserlerde rastlarken, yukarıda da belirttiğimiz üzere Osmanlı arşivlerinde rastlanmamıştır. Bu durumun nedeni Osmanlı Devleti'nin özellikle yabancı devletlerin baskısıyla aldığı böyle bir karar ile prestij kaybına uğrayacağını değerlendirmesi olmalıdır. Bu sebeple Osmanlı Devleti, devlet olma sorumluluğu açısından gemilerin alınması sırasında ayrıca bir de tazminat ödendiğini kendi resmi belgelerinde belirtmemiş, gizli tutmaya çalışmış olmalıdır.

IV. MECİDİYE KRUVAZÖRÜNÜN İNŞA EDİLDİĞİ WİLLİAM CRAMP TEZGÂHLARI

William Cramp&Sons gemi yapım şirketini kuran Cramp ailesi, 18.yy. ortalarında Almanya'dan Amerika'ya göç etmiştir. Gerçek isimleri *"Crampf"* olan aile Amerika'ya göç ettikten sonra isimlerini İngilizce'ye çevirmiş, Kensington'a yerleştikten sonra Delaware Nehri'nin her iki yakasındaki tüm balıkçı botlarının kontrolünü almış ve aile mesleği olan balıkçılığa devam etmiştir.

William Cramp, 1807 Eylül'ünde bugün Susquehanna caddesi adı ile bilinen Otis Caddesinde doğmuş, 6 Temmuz 1879'da Atlantic City NY'da vefat etmiştir.[272] Yaşamının büyük bölümününde Fishtown civarlarında, Queen (Richmond)'in üst taraflarında bulunan Vienna (Berks), Susquehanna'nın alt kısımları olan Palmer'da, son olarak 1033 ve 1120 Palmer Street'de ikamet etmiştir. İlerleyen dönemde 19.yy.'ın yeni zenginlerinin oturduğu yer olan Master yakınlarındaki 15. Cadde'de oturmuştur.

William Cramp ilk önce Stainglass pencereleri sahibi George Chandler için çalışmaya başlamış, sağlığı dolayısıyla bu işi bırakmak zorunda kalmış ve gemi yapımı işine girmiştir. Aslında William Cramp gemi yapımı işinde ünlü olan Henry Miller'ın kızı Sophia Miller ile evlendikten sonra, evliliği sayesinde gemi yapımı işine girmiştir. Bununla birlikte ilerleyen zamanda bu işte dünyaca ünlü bir isim olması, kendi yetenekleri sayesinde olmuştur.

1823 yılında Grice'nin Kensington Tersanesi'nde çırak olarak işe başlayan William Cramp 1830 tarihinde Delaware Nehri'nin yanında Palmer Caddesinde ilk tersanesini açmış, tahtadan gemi inşasına başlamıştır. 1857'de Charles H. ve William

[272] Mecidiye kruvazörünün inşa edildiği Wıllıam Cramp&Sons gemi yapım şirketinin kurucusu William Cramp (1807-1879)'ın fotoğrafı için bkz. Ekler: Fotoğraf 1.

M. adındaki iki oğlunu iş ortağı yapmış, 1863 yılında da diğer üç oğlunu Samuel H., Jacob C. ve Theodore'u yanına almıştır. Bu tarihten itibaren şirketin adı *"William Cramp ve Oğulları"* olmuştur. William Cramp 1870 yılında tersanesini genişleterek Noris Caddesinde bir yer kiralamış, ilerleyen dönemde burayı satın almıştır. 1877'de sağlığı bozulan Cramp 1879'da vefat etmiştir. Bu tarihten sonra şirketi oğulları devralmıştır.[273]

William Cramp'ın ölümünden sonra oğullarından Charles Cramp şirketin başına geçmiştir. Genç Charles Cramp, Philadelphia'daki öğrenim hayatından hemen sonra iş dünyasına girmiştir. Babasından ona kalacak büyük bir gemi inşa tezgâhı olmasına rağmen o, amcası John Birely'in gemi inşa tezgâhında çalışmaya başlamış, burada kazandığı tecrübeden sonra babasının yanına geçmiş ve kendisini bu iş dünyasının başına getirecek sorumlulukları almıştır. Babasının ölümüyle şirketin başına geçen Charles Cramp, disiplinli çalışmasıyla bu alanda hızla yükselmiş ve kısa zaman içinde tersanesini Amerikan donanması için New York, Baltimore, Indiana, Massachusetts, Brooklyn ve Iowa gemilerini inşa edecek duruma getirmiştir. Ayrıca bu tersanede Rus donanması için Retvizan ve Variag, Japon donanması için Kasagi gemileri yapılmıştır. Gemi inşasında tahtadan demire geçiş kendisi gençken olmuştur. Kuşkusuz bu sürecin yaşanmasından önce genç Cramp bunları tasarlamış ve çalışmalarının sonucunda kafasında tasarladığı planları düzenli bir şekilde uygulamaya koymuştur. Kendisi de aynı babası gibi oğullarını şirkette çalıştırmıştır. Oğullarından Henry W. Cramp şirketin muhasebesine bakmış ve aynı zamanda başkan yardımcılığı görevini yürütmüştür. Diğer oğlu Edwin S. Cramp ise şirketin başmühendisi olarak çalışmıştır.[274]

Tersane birçok kez genişletilmiş ve yer değiştirmiştir. 1830 tarihinde Doğu Susquenna denilen Otis Caddesinde bulunan tersane daha sonra Palmer Caddesine yerleşmiştir. İlerleyen dönemde tersane biraz daha kuzeye kayarak Cumberiand Caddesi sınırına gelmiştir.

1900'lü yılların başında tersanenin kapladığı alan 46 dönümdür. Buna Palmer Caddesindeki tezgâhları da eklersek tersane alanı toplamda 52.4 dönüm yapmaktadır.

---

[273] http://www.kennethwmilano.com/page/Encyclopaedia/KensingtonPortraitsBiographies/KensingtonBiographies/1stPresbyterianChurchStainglassWindowBiograph/WilliamCramp/tabid/279/Default.aspx (11.07.2008); http://www.destroyerhistory.org/destroyers/cramp.html (21.07.2008)

[274] *The San Francisco Call,* 29.04.1901, s.4.

Tersane ana yapısı 1.200 feet boyundadır ve genişliği 72 feettir. 85.000 metrekare yer kaplamaktadır. Ana tersanenin uzunluğu 1.517 feet olup, tersanenin deniz içinde bulunan kısmı ise 200.000 metrekare alanı kapsamaktadır. Tersanede 8 adet kızak bulunmaktadır. 4 tanesi 480 feet, iki tanesi 500 feet ve iki tanesi 600 feettir. 3 adet gezici vinç, kızaklara yardım etmektedir. Bu vinçlerden biri 541, diğeri 629, üçüncüsü ise 752 feet ilerleyebilmektedir. Bu vinçlerden ikisi 86 feet, üçüncüsü ise 73 feet kaldırma kapasitesine sahiptir. 30.000 dolar olan Atlas bumba delici, 1892 tarihinde tersanede bulunan tüm aletlerden daha pahalıdır. Bu bumba delici 1841 yılında yapılmıştır ve şu ölçülere sahiptir: 73,5 feet uzunluk, 62 feet genişlik ve 13,5 feet derinlik. Maximum ağırlık 125 tondur. Tersane basınçlı hava enerjisi kullanmaktadır. Dünyanın en geniş birleşik kompresörüne sahiptir. 100'den az işçi ile kurulan tersanede 1900'lü yılların başında 8.000 kişi çalışmaya başlamıştır.[275]

Cramplar gemi yapım işinde dünya çapında bir şirket haline gelmeyi, sürekli güncel gelişmeleri takip eden bir eğitim sistemini uygulayarak başarmıştır. Hatta gemi yapımında ve denize indirilmesinde kendilerine ait stiller geliştirmişlerdir. Bu stillerden birisi *"1890 Stili"* diye bilinen stildir. Bu sitilde her geminin indirilişinde üst ve alt taban tahtası bulunmaktadır. Bu tahtalar yandan birbirine tutturulmakta, zamanı gelince ayrılmakta ve geminin üst kısmı suya kaydırılmaktadır. Bu işlem 12 saniye kadar sürmektedir. Bu işlemin gerçekleşmesi için üç şey gereklidir. Zamanlamanın doğru olması, suyun yüksek olması ve doğru hız. Ayrıca geminin 3/2'sinin suyun içinde olması gereklidir. Suyun kaldırma kuvveti gemiyi yükseltir ve yapılan en küçük yanlış geminin batmasına sebep olabilmektedir. Gemi denize indirildikten sonra uzmanlar tarafından incelenip en yüksek hızda seyir tecrübesi yapılır. Seyir tecrübesi sırasında işçiler kazan dairesinde tutulur ve test bitene kadar bulundukları yerden çıkamazlar. Bu seyir sırasında kullanılan kömürler en iyi performansın sağlanması için özenle seçilir. Test başarılı geçerse gemi yüklenici firma tarafından teslim edilir.

Gemi yapımının en parlak zamanı olan I. Dünya Savaşı (1914-1918) yıllarında William Cramp Tersanesi Philadelphia'da bulunan diğer tersanelerle birlikte fiziksel anlamda ve üretim anlamında rekorlara imza atmıştır. Bu yıllarında Cramp şirketi gemi yapımının yanında denizaltı yapımına da başlamıştır. Donanma için yaptığı savaş

[275] *The Sun,* 3.08.1902, s.9.

gemileriyle ün salan şirket, denizaltı yapımında çok az deneyime sahiptir. Bu sebeple şirket 1910-1914 yılları arasında *"Amerikan Laurenti Şirketi"* ile anlaşmış ve İtalyan tipi "USS G-4" denizaltısını inşa etmiştir. 1. Dünya Savaşı sonrası gemi ve denizaltılara karşı azalan talep, 1921-1922 yıllarında yapılan Washington Deniz Konferansı sonrasında daha büyük bir düşüş eğilimi göstermiştir. Bunun sonucunda 1924 yılında donanmanın anlaşmalı olduğu *"Lake Torpido Bot Şirketi"* kapanmış, Cramp da istemeyerek üç yıl sonra kapanmak zorunda kalmıştır. 1940 yılında Amerikan donanmasının ısrarı üzerine New York'lu Harriman Ripley ve şirketi 13 yıldır kullanılmayan eski Cramp binalarını yeni gemi ve denizaltı inşa edecek kapasitede modern bir tersaneye dönüştürmüştür. Böylece II. Dünya Savaşı'nda (1940-1945) tekrar açılan tersane[276] 18.000 istihkâm gücü ile topluma büyük bir katkı sağlamıştır. Ancak tersane 2. Dünya Savaşı sonrası tamamen kapanmıştır. Şu anda tersanenin bulunduğu yer olan Kensington bölgesinde endüstriyel bir park bulunmaktadır.[277]

V. MECİDİYE KRUVAZÖRÜNÜN İNŞA SÜRECİ

İlerleyen dönemde *"Mecidiye kruvazörü"* ismini alacak bir kruvazörün Osmanlı Devleti tarafından yaptırılmasına karar verilmesinin ardından, 1899 yılının Kasım ayında Philadelphia'daki William Cramp&Sons gemi yapım şirketinin temsilcileri, İstanbul'da Amiral von Hofe Paşa[278] ile buluşmuş ve bir muhafazalı kruvazör inşası için anlaşmaya varmıştır. Ancak geminin maliyeti konusunda iki taraf kesin olarak anlaşamamıştır. Bunun üzerine Ahmet Paşa, 1900 yılının Nisan ayında Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti ile görüşmek üzere Amerika'ya gitmiştir.[279] Bu görüşmelerde Amerikan Hükümeti ile Osmanlı temsilcileri arasında Ermeni olayları sırasında zarar gören Amerikan ve Ermeni vatandaşlara verilecek tazminat meselesi sorun olmaya devam etmiştir. ABD Başkanı McKinley'in talimatıyla Dışişleri Bakanı Hay, 21 Mayıs 1900 tarihinde İstanbul'daki Elçilik Maslahatgüzarı Griscom'a bir talimat yollayarak Osmanlı Devleti'nin tazminat ödemelerini yapmasını istemiştir.

---

[276] Tersanenin 2. Dünya Savaşı yıllarında çekilmiş fotoğrafı için bkz. Ekler: Fotoğraf 2.

[277] http://www.kennethwmilano.com/page/Encyclopaedia/KensingtonPortraitsBiographies/KensingtonBiographies/1stPresbyterianChurchStainglassWindowBiograph/WilliamCramp/tabid/279/Default.aspx (11.07.2008); http://www.destroyerhistory.org/destroyers/cramp.html (21.07.2008)

[278] II. Abdülhamit'in danışmanlarından, bu tarihlerde Osmanlı donanmasında görevli bir Alman amiralidir. Osmanlı Devleti'nde görevlendirilmiş ilk Alman deniz subayıdır. Bilgi için bkz. Celalettin Yavuz, *Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar,* Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul 2001, s.118.

[279] Bernd Langensiepen, Ahmet Güleryüz, *The Ottoman Steam Navy 1828-1923,* Conway Maritime Pres, London 1995, s.10.

Osmanlı Devleti, Cramp şirketiyle yapılan pazarlığın sonucunun beklendiğini belirterek tazminatı ödemeye yanaşmamıştır.

Diplomatik yollarla yapılan girişimlerle tazminatın ödenmediğini gören ABD Hükümeti Kasım ayında Amerika'nın en güçlü savaş gemilerinden biri olan Kentucky ve eğitim gemisi Dixie'yi İzmir Limanı'na göndermiştir. Ayrıca gerekirse Akdeniz'de bulunan Wilmington gambotunu da İzmir'e göndermek üzere hazırda tutmaktadır.[280] Gönderilen bu gemilerin silahlı bir müdahalede bulunmak yerine, tehdit unsuru olarak tutulması kararlaştırılmıştır. Bu tehdidi fark eden II. Abdülhamit 28 Kasım 1900 tarihinde İzmir'e gelen Kentucky kruvazörünün[281] üst düzey subaylarını İstanbul'a davet etmiş, 10 Aralık 1900 tarihinde verdiği akşam yemeğiyle onlarla samimi bir diyalog kurmaya çalışarak asıl niyetlerini öğrenmeyi amaçlamıştır. II. Abdülhamit bu yemek sonunda, tazminatın ödenmemesi halinde ABD'nin kuvvet kullanmaya kararlı olduğunu anlamıştır.[282] Bu yemekten sonra Osmanlı Hükümeti William Cramp&Sons şirketi ile 25 Aralık 1900 tarihinde bir mukavelename imzalamıştır. Buna göre Mecidiye kruvazörünün inşasının yirmi bir ayda tamamlanması kararlaştırılmıştır. Ayrıca mukavelenin imzalandığı tarihte 100.000 liralık bir peşinatın ödenmesi ve geri kalan borcun beş eşit taksitte verilmesi kararlaştırılmıştır. Bu beş taksitin her biri için de 46'şar bin lira ödenmesi konusunda anlaşılmıştır. Peşinat olan ilk taksitin 25 Aralık 1900'de ödenmesinden sonra 2., 3., 4. ve 5. taksitlerin de mukavelename tarihinden 4, 8, 12 ve 16 ay sonra, son taksitin ise inşanın bitiminde yani 21 ay sonra ödenmesi hususu karara bağlanmıştır.[283]

Kontratın imzalanmasına rağmen William Cramp&Sons Şirketi Mecidiye kruvazörünün inşasına hemen başlamamış, geminin yapımına başlamak için kararlaştırılan ilk ödemenin yatırılmasını beklemiştir. II. Abdülhamit bu sıralarda işi sürüncemede bırakma politikasını tercih etmiştir. Çünkü II. Abdülhamit Mecidiye kruvazörünün yapılması sırasında verilecek tazminatı ödemek istememektedir. Ancak II. Abdülhamit artan baskılar neticesinde Haziran 1901'de hem tazminat bedeli olarak 19.000 sterlini[284] hem de Mecidiye kruvazörünün ilk ödemesini Osmanlı Bankası

[280] *San Francisco Call,* 20.11.1900, s.1.
[281] *The Salt Lake Herald,* 29.11.1900, s.1.
[282] Çağrı Erhan, *Türk Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri,* İmge Kitabevi, Ankara 2001, s.334-335.
[283] *BOA*., Y., Mtv., Dosn.257, Gmn.133, Blgn.2, T.29 Zilhicce 1321 (17.03.1904) (Ekler: Belge 1)
[284] Çağrı Erhan, *a.e.,* s.335.

aracılığı ile gerçekleştirerek kruvazörün inşasına geçmek konusundaki engelleri kaldırmıştır.[285] Bundan sonra William Cramp&Sons şirketi yeni gemiyi inşa etmeye hazır olduğunu söylemiş ve Osmanlı hükümetinden geminin inşasını denetleyecek uzmanlar göndermesini istemiştir.[286] Bu sıralarda Osmanlı Devleti de geminin inşasını kontrol edecek heyetin oluşturulması çalışmalarına başlamış,[287] 21 Kasım 1901 tarihli irade ile bu iş için Çarkçı Kolağalarından Sabri ve İnşaiye Yüzbaşılarından Ali Efendileri görevlendirmiştir.[288] Bu kişiler Amerika'da bulundukları müddetçe maaşlarını yapılan mukavele gereğince William Cramp&Sons şirketinden alacaklardır. Kendilerine Amerika'ya gitmek ve dönmekte kullanacakları harcırahları olan 40'ar liradan toplam 80 İngiliz lirasının verilmesi planlanmıştır.[289]

1902 yılının başında Amerika'ya ulaşan Çarkçı Kolağası Sabri ve İnşaiye Yüzbaşısı Ali Efendiler gönderdikleri 14 Şubat 1902 tarihli ilk raporda Mecidiye kruvazörünün ana iskeletinin imalatına başlandığını ve diğer taraftan makine ile kazanlarının da yapılmakta olduğunu bildirmiştir.[290]

Mecidiye kruvazörünün inşasının devam ettiği sırada ismi henüz konulmamıştır. Aynı durum Hamidiye kruvazörü için de geçerlidir. Bu sebeple Mecidiye kruvazörüyle ilgili Osmanlı belgelerinde ve dönemin Amerikan gazetelerinde geçen nitelendirmelerde isim geçmemektedir. Bu duruma hangi tarihte son verildiği tam olarak tespit edilememekle birlikte 1902 yılının Mayıs ayında, bu iki gemiden Amerika'da yapılana *"Mecidiye Kruvazör-i Hümayunu"*, İngiltere'de yapılana da *"Hamidiye Kruvazör-i Hümayunu"* isimlerinin verildiği bilgisine ulaşılmıştır. Gemilerin isimlerinin içinde kruvazör sözcüğünün kullanılmasının nedeni, bu tarihlerde Osmanlı donanmasında görev yapan aynı isimli diğer gemiler ve denizaltılarla bu gemilerin karıştırılmamasıdır.[291] Yine bu sıralarda her iki geminin kıç taraflarına oydurulmak üzere gemilerin isimlerinin yazılı olduğu kalıplar hazırlatılmış ve gemilerin inşa edildiği fabrikalara gönderilmiştir. Bu konuda hiçbir hata yapılmaması konusunda Mecidiye

[285] *The Evening Times,* Washington, 1.06.1901, s.4, *The San Francisco Call,* 10.06.1901, s.4.
[286] *The San Francisco Call,* 9.12.1901, s.3.
[287] *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1378, T.12 Şaban 1319 (24.11.1901), s.161.
[288] *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1434, T.30 Mart 1318 (12.04.1902), s.41.
[289] *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1378, T.18 Teşrinisani 1317 (01.12.1901), s.171.
[290] *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1378, T.6 Zilkade 1319 (14.02.1902), s.254. (Ekler: Belge 2) Mecidiye kruvazörünün ana iskeletinin inşa halindeki fotoğrafı için bkz. Ekler: Fotoğraf 3.
[291] *DM*., Dak., Şub., Dn.618, T.11 Mayıs 1318 (24.05.1902), s.10A.

kruvazörü için Kolağası Sabri ve Hamidiye kruvazörü için Londra'daki deniz ataşesi özel olarak uyarılmıştır.[292]

Çarkçı Kolağası Sabri ve İnşaiye Yüzbaşısı Ali Efendiler Mecidiye kruvazörünün inşa aşamalarının her safhasını kontrol etmişler ve sürekli olarak İstanbul'a gönderdikleri raporlarda kruvazörün yapımının hangi noktaya geldiğini bildirmişlerdir. 1902 yılının Haziran ayında gönderilen raporlarda kruvazörün tekne, kazan, makine ve toplarının imaline devam edildiği, muhafaza güvertesine kadar olan harici kaplamanın dörtte üçünün tamamlandığı, geminin şaft yataklarının bitirildiği bildirilmiştir.[293] Temmuz ayındaki raporda muhafaza güvertesindeki levhaların kaplamalarının tamamen bittiği ve iki buçuk pus kalınlığındaki zırh levhaların yerleştirilmeye başlandığı, makine, kazan, cephane, kömürlük ve zincirlik bölümlerinin imalatının ilerlediği, levha kaplamaları biten mahallerin astar boyalarının atıldığı, makine kısmının silindir pistonları ve çelik dövme makine puntelleri ile çeşitli makine parçalarının dökümhanede döküldüğü ve torna işçiliklerinin yapıldığı bildirilmiştir.[294] Ağustos ayındaki raporlarda uskur şaft[295] çerçevelerinin mahallerine yerleştirildiği, palavra güvertedeki[296] çalışmaların devam ettiği, muhafaza güvertedeki eğik kısımlardaki zırhların çoğunun yerlerine takıldığı, gemide bulunan devir daim tulumbalarının imalatının devam ettiği, 6 ve 4,7 pusluk topların imalatlarına başlandığı bildirilmiş ve kruvazördeki bu çalışmaları gösteren fotoğraflar ekte gönderilmiştir.[297] Eylül ayındaki raporda kruvazörün toplarının imalatına devam edildiği söylendikten sonra 8 Eylül 1902 tarihli tezkereden anlaşıldığına göre Mecidiye kruvazörünün ikinci taksitinin yatırıldığı açıklanmış ve üçüncü taksit için de 2.570 İngiliz lirasının Osmanlı Bankası'na gönderildiği belirtilmiştir.[298]

---

[292] *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1407, T.18 Safer 1320 (27.05.1902), s.62.
[293] *BOA*., Y., Mtv., Dosn.231, Gmn.83, Blgn.1, T.22 Mayıs 1318 (04.06.1902); *BOA*., Y., Mtv., Dosn.231, Gmn.83, Blgn.2, T.15 Rebiyülevvel 1320 (22.06.1902)
[294] *BOA*., Y., Mtv., Dosn.233, Gmn.30, Blgn.2, T.10 Temmuz 1318 (24.07.1902)
[295] Şaft kovanından geçen ve uskur pervaneyi ana şafta bağlayan şaft parçası. Bilgi için bkz. Refik Akdoğan, *Türkçe İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü,* İstanbul 1997, s.303.
[296] Üst güverte altındaki güverte. Bilgi için bkz. *A.e.,* s.238.
[297] *BOA*., Y., Mtv., Dosn.233, Gmn.30, Blgn.1, T.5 Cemaziyülevvel 1320 (10.08.1902); *DM*., Dak., Şub., Dn.606-A, T.30 Temmuz 1318 (12.08.1902), s.49A; *BOA*., Y., Mtv., Dosn.234, Gmn.84, Blgn.3, T.1 Ağustos 1318 (14.08.1902); *BOA*., Y., Mtv., Dosn.233, Gmn.162, Blgn.1, T.1 Ağustos 1318 (14.08.1902); *BOA*., Y., Mtv., Dosn.233, Gmn.162, Blgn.2, T.25 Cemaziyülevvel 1320 (30.08.1902)
[298] *BOA*., Y., Mtv., Dosn.234, Gmn.84, Blgn.1, T.31 Ağustos 1318 (13.09.1902)

1902 yılının Kasım ayında Şura-yı Bahriye'nin verdiği bir karardan Mecidiye kruvazörüne 18 pusluk torpido tüyüplerinin takılmasının kararlaştırıldığı anlaşılmaktadır.[299] Ayrıca bu konuda Tersane-i Amire'ye 18 pusluk torpido imal etmesi konusunda görev verilmiştir.[300]

Kolağası Sabri ve İnşaiye Yüzbaşısı Ali Efendi'nin 1903 yılının Ocak ayında gönderdikleri raporda Mecidiye kruvazörünün güverte levhalarının tamamen kaplandığı, alabandalardaki[301] su mecralarının imal edildiği, güverte üzerinde açılacak olan makine, kazan, iskele ve aydınlık ambar ağızlarının imal edildiği, güvertenin baş ve kıç tarafına yapılacak olan loca ve kamaralardaki çalışmaların sona yaklaştığı, dış kaplamadaki perçin ve kalafatlarının yapıldığı, sancak ve iskele tarafta bulunan torpido tüyüplerinin yerlerine takılacak hale geldiği, gemide bulunan subay kamaralarıyla çeşitli mahallerdeki (hastane, hamam, kiler, mutfak) çalışmaların devam ettiği, geminin elektrik tertibatıyla ilgili çalışmalara *"General Elektrik"* şirketi tarafından devam edildiği, gemide kullanılacak çeşitli boy ve ebattaki çapaların yapımlarının bittiği, filika sitimbotların yapımlarının bittiği ve boyanmalarına başlandığı, geminin teknesindeki çalışmaların sona yaklaşmasına rağmen uskur, şaft, pervane, torpido tüyüpleri, deniz valfleri, ve dökme boruların mahallerine takılma işlerinin bitmesinin kış mevsimine kalacağı ve bu sırada buraların buz tutacağı bildirilmiştir. Bu nedenle raporun son kısmına, resmi denize indirme töreninin gelecek sene bahar ayına kalacağının fabrika tarafından açıklandığı eklenmiş ve kruvazördeki çalışmaların geldiği durumu gösteren çok sayıda fotoğraf ekte gönderilmiştir.[302]

1903 yılının Mart ayından itibaren Kolağası Sabri ve İnşaiye Yüzbaşısı Ali Efendi'nin gönderdiği raporlar incelendiğinde Mecidiye kruvazörünün neredeyse denize indirilecek aşamaya geldiği anlaşılmaktadır. Bu raporlarda subay kamaralarıyla iki yüz seksen askerden oluşan mürettebat için yapılmış mahallerin bittiği, gemideki lumbuzların[303] takıldığı, dabıl batımlar[304] ile bölmeler arasındaki su geçmez perdelerin

---

[299] Mecidiye kruvazörünün ısmarlanması sırasında hazırlanan teknik şartnamede, geminin silahları arasında torpido silahı yer almamıştır.
[300] *DM*., Dak., Şub., Dn.575-A, T.26 Teşrinievvel 1318 (8.11.1902), s.57A.
[301] Tekne borda kaplamalarının, bordalarının iç yüzleri. Bilgi için bkz. Refik Akdoğan, *a.g.e.,* s.18.
[302] *BOA*., Y., Mtv., Dosn.238, Gmn.26, Blgn.2, T.7 Şevval 1320 (07.01.1903)
[303] Gemilerin iç kısımlarına örneğin kamaralara, salonlara, hava ve ışık verebilmek için gemi bordalarına ve güvertelere açılmış olan ve genellikle çember biçiminde olan pencereler. Bilgi için bkz. Refik Akdoğan, *a.e.,* s.207.
[304] Teknenin altında, dibinde iç ve dış sıra saç levhaları arasında kalan boşluk, tank. Bilgi için bkz. *A.e.,* s.71.

hortum tazyikleriyle tecrübelerinin yapıldığı, güverteler ile filika kemerelerinin neredeyse bittiği, makinelerinin silindir tecrübelerinin yapıldığı, gemide bulunan valflerin basınç tecrübelerinin icra edildiği, geminin pervanelerinin manganez bronz madeninden olmak üzere dökümhanede döküldüğü ve basınç testlerinin yapıldığı, geminin iki kondenserinin[305] de tamamlandığı ve yerine takıldığı, kazanların tamamlanma aşamasına geldiği, Amerika'nın Pensilvanya eyaleti dâhilinde bulunan Bethlehem Top Fabrikası'nda imal edilen topların pirinç mekanizmalarının, kundaklarının, siperlerinin ve mermilerinin dahi imal edildiği ve top imalatının işçiliğinin yüzde yetmişinin bittiği, geminin elektrik tertibatıyla ilgili 50 kilovatlık, 125 voltluk ve 400 amperlik dinamoların, aydınlatma lambalarının elektrik motorlarının imalatına Newyork şehrindeki *"General Elektrik"* şirketi tarafından devam edildiği ve gemideki elektrik kablolarının döşenmesine başlandığı, seyir güvenliği açısından pruva direği[306] ve grandi direği[307] gibi geminin çeşitli yerlerinde bulunması gereken ve teknik şartnamede açıkça belirtilmemiş olan lambaların takılması konusunda, gemi yapım şirketi ile görüşüldüğü ve bunların takılmasına yönelik alınan karar gereğince gerekli çalışmalara başlandığı, geminin köprüüstü[308] gibi yerlerinde bulunan açıklama levhalarının Türkçelerinin yazılması çalışmalarına başlandığı, güverte üzerinde baş ve kıç tarafta yer alan vardavelelerin[309] seyir halinde gemideki rüzgârın şiddetinin etkisinin artacağı düşünülerek yükseltilmesine karar verildiği ve güverte etrafında olan 3 kadem yüksekliğinde iki sıra çubuklu olan vardaveleler ile baş tarafta tente gerili olan vardavelelerin de 4 kadem yüksekliğinde ve üç sıra çubuklu olmak üzere inşa edilmesine başlandığı, geminin kıç tarafında yer alacak isminin yazılması çalışmalarına ve baş ve kıç tarafına yapılacak oymalara başlandığı, gemide yer alacak Vaythed torpidosu ve bunun donanımının takılma çalışmalarına başlandığı, teknik şartnamede yer almayan mübarek gün ve resmi gecelerde kullanılacak aydınlatma ışıklarının yapılan görüşmeler neticesinde gemi yapım şirketi tarafından ücretsiz olarak yapımına başlandığı, geminin boyanmasına geçileceğinden Amerikan donanmasında kullanılan

[305] Sitimi tekrar su haline getiren aygıt, yoğuşturucu. Bilgi için bkz. Refik Akdoğan, *a.g.e.,* s.189.
[306] Gemilerin baştan birinci direği. Bilgi için bkz. *A.e.,* s.247.
[307] Ana direk. İki ya da daha fazla direkli gemilerde baştan ikinci direktir. İkinci direk küçük olduğu takdirde ön direk ana direk, sonraki mizena ismini alır. Bilgi için bkz. *A.e.,* s.133.
[308] Gemilerin idare edildiği ve geminin görüşü en iyi olan yerine yapılan kumanda yeri. Bilgi için bkz. *A.e.,* s.192.
[309] Genel olarak gemilerin, teknelerin kenarlarına, iskelelerine, koruma amacıyla yatay olarak çekilmiş demir, ağaç, zincir ya da halat korkuluklar, çubuklar. Bilgi için bkz. *A.e.,* s.307.

tekne, kamara ve genel aksamın beyaza, direklerin sarıya boyanması hususu hatırlatılarak Padişaha Mecidiye kruvazörünün hangi renge boyanacağının sorulması istenmiş ve Fabrika Müdürü Charles Cramp, İdare Müdürü Edwin Cramp ve İmalat Müdürü Tavdan'ın çıkan sorunların halledilmesinde büyük kolaylıklar gösterdiği bildirilmiştir.[310] Ayrıca gece muhaberesi sırasında kullanılmak üzere (Ordivis) elektrikli işaret fenerlerinin gemiye yerleştirilmesi konusu sorulmuş[311] ve kabul edilerek fenerlerin gemiye takılması onaylanmıştır. Ayrıca bu elektrikli fenerlerin dışında tek şimşekli fenerlerin de[312] gemiye takılması istenmiştir.[313]

Haziran ayında gelen raporda ise güverte kaplamalarıyla kalafatların bittiği, geminin köprüüstünün gemiye yerleştirildiği, pruva ve grandi direklerinin yerlerine takıldığı[314], havalandırma sistemine ait elektrik motorlarıyla fanların, manikaların[315] ve elektrikli ufak yelpazelerin takılmasına başlandığı, geminin sancak ve iskele taraflarda bulunan makine aksamının dörtte üçünün yerlerine monte edildiği, Ohayo eyaletindeki Bar Briton şehrinde bulunan *"Starlin Beyler"* adındaki şirket tarafından yapılan kazanların külhanlarının,[316] kül kapaklarının, tuğla duvarlarının kıç tarafta bulunan altı kazana takıldığı, geminin her iki uskuru ve pervanesinin geminin kaplamasına yakın olması nedeniyle buraların galvaniz ile kaplandığı, geminin Newyork'taki *"Gaz İnci Paver"* şirketinde yapılan sitimbotunun deneme seyirlerinin icra edildiği, geminin sitimbotunun ve filikalarının indirilip kaldırılmasında kullanılacak vinçlerinin gemiye yerleştirilme çalışmalarına başlandığı, geminin zincirlerinin imalatının bittiği ve gemiye konulma faaliyetlerine girişildiği bildirilerek gemiye hafif silah olarak Vincester veya mavzer tüfeklerinden hangisinin alınmasının uygun olacağı sorulmuştur. Ayrıca bu raporla birlikte geminin son halini gösteren fotoğraflar gönderilmiş ve gemiyi denize indirmekte kullanılacak kızaklarla çiftelerin yapılmakta olduğu iletilerek 25 Temmuz'da denize indirileceği bildirilmiştir.[317] Haziran ayında Şura-yı Bahriye, Amerika'da

[310] *BOA*., Y., Mtv., Dosn.241, Gmn.50, T.9 Zilhicce 1320 (09.03.1903)
[311] *DM*., Dak., Şub., Dn.652, T.9 Mart 1319 (22.03.1903), s.12A.
[312] Devamlı şekilde düzenli aralıklarla çakar, tek şimşek gösteren fener. Aydınlık periyodu karanlık periyodundan az olan fener. Bilgi için bkz. Refik Akdoğan, *a.g.e.,* s.282.
[313] *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1475, T.17 Nisan 1319 (30.04.1903), s.17.
[314] Mecidiye kruvazörüne pruva ve grandi direkleri takıldıktan sonra çekilmiş fotoğrafı için bkz. Ekler: Fotoğraf 4.
[315] Geminin aşağı katlarını, salonlarını, kamaralarını havalandırmak için yapılan donanımlar. Bilgi için bkz. Refik Akdoğan, *a.e.,* s.212.
[316] Kazanda yakıtın yandığı yer, ocak. Külün düştüğü yer. Bilgi için bkz. *A.e.,* s.200.
[317] *BOA*., Y., Prk., Ask., Dosn.196, Gmn.27, T.19 Mayıs 1319 (01.06.1903)

bulunan Kolağası Sabri ve İnşaiye Yüzbaşısı Ali Efendi'ye gönderdiği yazıda alınacak hafif silahların mavzer cinsinden olmasını istediğini bildirmiştir.[318]

Temmuz ayında gönderilen raporda daha önceden kararlaştırılan geminin gece muhaberesinde kullanacağı (Ordivis) elektrikli işaret fenerlerinin pruva direğine takıldığı ve ayrıca tek şimşekli fenerlerin de grandi direğine takılma çalışmalarına başlandığı, işaretleşmede kullanılacak sirenlerin gemiye yerleştirildiği, gabya çubukları[319] ve tel halatların çekilme işlemlerinin yürütüldüğü, gemideki kamaralarda bulunan yataklar, yazı çekmeceleri, dolaplar ve kitap raflarının mahallerine takılma işlerinin devam ettiği, geminin ısıtma sistemiyle ilgili boruların döşenmesine başlandığı, gemide bulunan vinçlerin dışında palamar babalarıyla[320] donatılmış el ile hareket ettirilecek bir vincin takılma çalışmalarının devam ettiği, geminin makinelerine hava ve su vermekte kullanılacak pompaların takılma çalışmalarının devam ettiği, geminin iki ana makinesinin yapımının bittiği ve yakında gemiye monte edileceği, gemiye takılacak 6 ve 4,7 pusluk topların imalatlarının bittiği ve yerlerine takılmadan önce topların takılacağı noktaların atışlar sırasında tahrip olmaması için güçlendirme çalışmalarına başlandığı iletilerek kruvazörün 25 Temmuz'da denize indirileceği tekrarlanmıştır.[321]

Mecidiye kruvazörü yapılan planlama uyarınca 25 Temmuz 1903 tarihinde denize indirilmiştir.[322] Tören saat 13.40'ta gerçekleşmiştir. Mecidiye kruvazörünün suya indirilmesi sırasında Müslüman inançlarına göre haram olmasına karşın, Bayan Edwin S. Cramp geminin üzerinde şarap şişesini kırarak gemiyi denize indirmiştir.[323] Bu durum törene katılanlar tarafından *"Osmanlı'nın Amerikan halkına olan minnettarlığını gösterdiği"* şeklinde değerlendirilmiştir. Törende Amerika'yı temsilen C.D. Sigsbee, Deniz Üs Komutanı Alb. C. F. Goodrich, Bölge komutanı J. F. Hanscom, Bnb. Charles H. Lauchheimer, Kongre üyesi H. C. Loudenslager, Hâkim ve eşi John B. Mcpherson bulunmuş ve çok sayıda Philadelphialı vatandaş yer almıştır. Osmanlı Devleti adına ise

---

[318] *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1475, T.9 Haziran 1319 (22.06.1903), s.29; *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1455, T.9 Haziran 1319 (22.06.1903), s.97; *BOA*., Y., Mtv., Dosn.246, Gmn.111, Blgn.1, T.11 Haziran 1319 (24.06.1903)

[319] Ana direklerin üzerine sürülen çubuklar. Bilgi için bkz. Refik Akdoğan, *a.g.e.,* s.119.

[320] Irgat, vinç vb. güverte manevra ve iş makinelerinde halatların vira ve maynasında kullanılan baş, tabla, fener. Bilgi için bkz. *A.e.,* s.237.

[321] *BOA*., Y., Mtv., Dosn.249, Gmn.15, Blgn.2, T.5 Temmuz 1319 (18.07.1903) (Ekler: Belge 3) Mecidiye kruvazörünün Temmuz 1903 tarihinde inşa halindeki fotoğrafı için bkz. Ekler: Fotoğraf 5.

[322] *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1455, T.14 Ağustos 1319 (27.08.1903), s.172. (Ekler: Belge 4) Mecidiye kruvazörü 25 Temmuz 1903 tarihinde denize indirilirken çekilmiş fotoğrafı için bkz. Ekler: Fotoğraf 6.

[323] Bayan Edwin S. Cramp'ın Mecidiye kruvazörü üzerinde şarap şişesini kırmadan az önce çekilmiş fotoğrafı için bkz. Ekler: Fotoğraf 7.

Washington Büyükelçisi Şekip Bey ve iki oğlu (Ali Haydar Bey ve Osman Süreyya Bey), Celal Münif Bey, Osmanlı Sekreteri Sıtkı Bey, yardımcısı Selim Bey, Kolağası Sabri ve İnşaiye Yüzbaşı Ali bulunmuştur. Ayrıca Küba elçisi Quesada ve Rusya elçisi Alexander Boutakoff de törende yer almıştır.[324]

Mecidiye kruvazörü denize indirildiğinde tam manasıyla bitmemiştir. Önemli bazı bölümlerinin bitirilip geminin tam manasıyla savaşa hazır hale gelebilmesi için William Cramp&Sons şirketi tarafından belli bir süre daha çalışılması gerekmektedir. Bu çalışmaların neler olduğunu Kolağası Sabri ve İnşaiye Yüzbaşısı Ali Efendi, gönderdiği raporlarla Şura-yı Bahriye'ye iletmiştir. Ekim 1903'te gönderilen raporda sancak ve iskele makineleri, kazan tertibatları ve ana kondenserin gemiye takıldığı ve gerekli tecrübelerinin yapılmakta olduğu, kıç tarafta bulunan altı adet kazanın yerlerine monte edildiği, geminin üç adet olan bacalarının imalatının bittiği ve bunlardan kıç tarafta olanının yerine takılmakta olduğu, kıç tarafta yer alan dümen donanımının yerine takıldığı, geminin demirlemesi sırasında kullanılacak baş tarafta bulunan ırgat[325] makinesinin yerine takılmakta olduğu, geminin makinelerine hava ve su vermekte kullanılacak pompaların takılma çalışmalarının sona erdiği, tatlı, tuzlu, sıcak ve soğuk su borularıyla yangın söndürme tertibatının borularının döşenmesi çalışmalarının sona yaklaştığı, Bethlehem Top Fabrikası'nda imal edilen topların işçiliğinin yüzde doksan beş oranında bittiği ve küçük olanlarının deneme atışlarına başlandığı, geminin genel dengesinin sağlanabilmesi için dabıl batımlarına alınacak ballast[326] ile gemiye konulacak beton blokların toplam ağırlıklarının yetmiş beş ton olacağı bildirilmiştir.[327]

Mecidiye kruvazörü denize indirildikten sonra, 11-19 Aralık 1903 tarihleri arasında 5 defa olmak üzere ilk kez deneme seyirleri gerçekleştirilmiştir.[328] Pervane ayarlarının yapılması, makine ve kazanlarının denenmesi amacıyla yapılan bu seyirler sırasında Kolağası Sabri ve Yüzbaşı Ali Efendiler de gemide hazır bulunmuştur.[329]

---

[324] *The New York Daily Tribune,* 12.07.1903, s.14; *The Bee Earlington,* 21.07.1903, s.1; *Deseret Evening News,* 25.07.1903, s.1; The New York *Daily Tribune,* 26.07.1903, s.2; *The Washington Times,* 26.07.1903, s.3; *The Bourbon News,* 18.08.1903, s.2.

[325] Yatay bir aks etrafında dönen fenerlikleri ve palamar babaları (fenerleri) ile demiri fundo (demirlemek) etmede, demir zinciri ve halat virasında kullanılan gemi techizatı. Elektrik, sitim ya da hidrolik olarak çalışır. Bilgi için bkz. Refik Akdoğan, *a.g.e.,* s.151.

[326] Safra. Boş geminin dengesini güvenilir hale getirmek ya da tam verim alabilmek amacıyla pervaneyi iyice suya batırmak için gemiye alınan ağırlıklara denir. Bilgi için bkz. Refik Akdoğan, *a.g.e.,* s.46.

[327] *BOA*., Y., Mtv., Dosn.252, Gmn.93, Blgn.1-2, T.19 Receb 1321 (11.10.1903)

[328] *BOA*., Y., Mtv., Dosn., 255, Gmn.183, Blgn.3, T.20 Zilkade 1321 (07.02.1904)

[329] *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1445, T.11 Kanunuevvel 1319 (24.12.1903), s.35.

Önceleri tersaneye yakın yerlerde kısa süreli seyirler yapılmış, sonrasında Mecidiye kruvazörü 16 Aralık 1903 tarihinde tersaneden ayrılarak[330] uzun süreli seyirler gerçekleştirmiştir. Mecidiye kruvazörü bu seyirlerden birinde Mc. Henry Limanı'na kadar gitmiştir. Seyir sırasında geminin kazan dairesindeki patlama sonucu 4 mürettebat yaralanmış, gemi olay mahalline 62 mil uzaklıkta bulunan Baltimor Limanı'na gitmiş ve yaralılar hastaneye kaldırılmıştır.[331] Daha sonra deneme seyrine devam eden Mecidiye kruvazörü 1 hafta kadar açık denizde bulunarak makine ve kazanlarını teste devam etmiştir. Teknik şartnamede hızının 22 knot olarak belirlenmesine rağmen gemi bir millik bir rotada 22.4 knot hıza çıkmıştır. Ayrıca altı saatlik aralıksız devam eden test süresinde ise geminin kazanları 242 libre buhar basıncına, makineleri dakikada 179 devire ve hızı 20,65 knota ulaşmıştır. Tüm bu denemelerin ardından Mecidiye kruvazörü 21 Aralık 1903 tarihinde Delaware Nehri'ni akşam saatlerinde geçerek Philadelphia'ya dönüş yolculuğuna başlamış ve böylece ilk tecrübe seyrini tamamlamıştır.[332]

Bu sıralarda Ocak 1904 tarihinde Mecidiye kruvazörü ile ilgili ilginç bir gelişme yaşanmıştır. Uzak Doğu'da bir savaş ortamına sürüklenen Japon ve Rus Hükümetleri denizde de yaşanacağı tahmin edilen savaşta donanmalarını güçlendirmek amacıyla Mecidiye kruvazörünü satın almak istemiştir. Bu maksatla Japon ve Rus Hükümetlerinin temsilcileri II. Abdülhamit'le Osmanlı Bankası aracılığıyla pazarlık yapmıştır. Hatta Japon ve Rus temsilcileri Osmanlı Devleti'nin gemiyi satmaya yanaşmaması üzerine yavaş yavaş karşılıklı olarak ücreti yükseltmiştir. Böylece Japonlar geminin bedelinden yarım milyon dolar daha yüksek bir meblağ teklif etmiştir. Bundan sonra da Rus yetkililer geri çekilmiştir. Ancak Mecidiye kruvazörü Japonlara satılmamıştır. Bu gelişmenin ardından geminin satılması ihtimaline karşılık gemiyi teslim alıp Süveyş Kanalı'ndan geçirdikten sonra Yokohoma'ya götürmek üzere Seattle'da bekleyen Japon yetkililer ülkelerine dönmüştür.[333]

---

[330] *The Washington Times,* 16.12.1903, s.6; *The San Francisco Call,* 16.12.1903, s.1.
[331] *The New York Daily Tribune,* 18.12.1903, s.9.
[332] *BOA*., Y., Mtv., Dosn.255, Gmn.183, Blgn.1, T.20 Zilkade 1321 (07.02.1904); *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1445, T.25 Kanunusani 1319 (07.02.1904), s.266; *The San Francisco Call,* 21.12.1903, s.12.
[333] *The San Francisco Call,* 9.01.1904, s.2.

VI. MECİDİYE KRUVAZÖRÜNÜN TAMAMLANMASININ GECİKMESİ VE TESLİMİ

Denize indirilen ve yavaş yavaş bitirilme aşamasına getirilen Mecidiye kruvazörünün teslimiyle ilgili, Osmanlı Devleti'nin yetkilileri ile William Cramp&Sons şirketinin yetkilileri arasında görüşmeler başlamıştır. William Cramp&Sons şirketinin vekili G. B. Williams[334] yanında Amerikan elçiliğinin baş tercümanı olduğu halde Erkânı Harbiye ve Şura-yı Bahriye'de görevli paşalarla görüşmüştür. Bu görüşmede Mecidiye kruvazörünün tecrübe seyirlerinin yapılması, gemide yapılacak testler ve geminin teslim edilmesi konuları üzerinde durulmuştur. Osmanlı temsilcileri Mecidiye kruvazöründe yapılacak her türlü testin Çanakkale'de yapılmasını teklif etmiştir. Ancak şirket yetkilileri, daha önceden yapılan mukaveleye göre tecrübelerin Amerika'nın Philadelphia eyaletinde yapılacağı hususunu hatırlatarak bu isteği kabul etmemiştir. Ayrıca William Cramp&Sons şirketinin yetkilileri gemideki topların denenmesi esnasında topları imal eden fabrika yetkililerinin de bulunması gibi zorlukları hatırlatmıştır. Alınan bu kararın ardından geminin tecrübe seyirlerinin ve tüm aksamının test edilmesi işinin, geminin inşa edildiği fabrikada görevli Kolağası Sabri ve İnşaiye Yüzbaşısı Ali Efendi ile testlerin icra edileceği tarihte burada olacak Mirliva Hikmet Paşa'nın katılımıyla yapılmasına karar verilmiştir. Ayrıca bu görüşmede tecrübelerden sonra Mecidiye kruvazörünün fabrika tarafından tayin edilecek mürettebat ile Çanakkale'ye kadar getirilmesi konusunda anlaşılmış, bunun için gerekli kömür vesaire parası olarak 7.900 İngiliz lirası ödenmesi hususu kararlaştırılmıştır.[335]

Mecidiye kruvazörü denize indirildiğinde ve deneme seyirleri başladığında henüz topları yerine takılmamıştı. Çünkü Bethlehem Top Fabrikası'nda imal edilen topların imalatları ve imal edilenlerin karada yapılan denemeleri henüz bitmemişti.[336] Bu konuyla ilgili olarak geminin inşa edildiği fabrikada görevli Kolağası Sabri ve İnşaiye Yüzbaşısı Ali Efendi gönderdikleri raporda, William Cramp&Sons şirketinin Amerika Hükümeti için imal ettiği Baltimor kruvazöründeki topların denenmesi maksadıyla her bir top için yaptığı 100'er atış sırasında, bu topların monte edildikleri mahallerde meydana getirdiği hasarları belirterek, Mecidiye kruvazöründe de aynı

[334] *The San Francisco Call,* 11.10.1903, s.9.
[335] *DM*., Dak., Şub., Dn.655, T.19 Teşrinievvel 1319 (01.11.1903), s.16A.
[336] *DM*., Dak., Gehtld., Dn.65, T.1 Kanunisani 1319 (14.01.1904), s.23.

sorunların yaşanmaması için gerekli değişikliklerin yapılması amacıyla şirketin geminin teslim edilmesini geciktireceğini vurgulamıştır. Ayrıca teknik şartnameye göre gemide bulunacak silahlar arasında yer almayan fakat daha sonradan Bahriye Nezareti tarafından istenen ve İngiltere'den getirilen torpido tüyüplerinin gemiye yerleştirilmesinin de Şubat'ın ortalarını bulacağı söylenerek, geminin tesliminin Mart 1904 tarihine kalabileceği açıklanmıştır.[337] Kolağası Sabri ve İnşaiye Yüzbaşısı Ali Efendi Şubat ayı içinde gönderdikleri raporda, Mecidiye kruvazörü için İngiltere'nin Armstrong Fabrikası'ndan getirtilmesi planlanan Vaythed torpido tüyüplerinin gerekli aksamlarıyla beraber getirildiğini ve gemiye takılma çalışmalarına başlandığını belirtilerek bu çalışmaların 2 ay kadar sürebileceğini vurgulamışlardır.[338] Kolağası Sabri ve İnşaiye Yüzbaşısı Ali Efendi 24 Şubat 1904 tarihinde gönderdikleri telgrafta, Mart ayının başında Mecidiye kruvazörünün toplarının açık denizde tecrübelerinin yapılacağını ve bu tecrübeler başarılı geçerse geminin Osmanlı Devleti'ne teslim edilmek üzere hareket edeceğini bildirmiştir.[339]

1904 yılının Mart ayına gelinmesine rağmen Osmanlı Devleti ile William Cramp&Sons şirketi arasında geminin devir teslimi yapılamamıştır. Bu durum Osmanlı Devleti ile William Cramp&Sons şirketi arasında 25 Aralık 1900 tarihinde imzalanan mukavelenameye aykırıdır. Çünkü mukavelenameye göre Mecidiye kruvazörünün inşasının yirmi bir ayda tamamlanması gerekmektedir. Geminin teslim tarihinde meydana gelen bu gecikme, Osmanlı Devleti ile William Cramp&Sons şirketi arasında ihtilaf doğurmuştur. Fabrikadan mukavelename gereğince tazminat isteme hakkı olduğunu değerlendiren Osmanlı Hükümeti, William Cramp&Sons şirketinden Mecidiye kruvazörünün İstanbul'a nakli ve sigorta ücreti olarak tespit edilen ve Osmanlı Bankası'na yatırılan 3.100 küsur İngiliz lirasını, fabrikadan alınacağı düşünülen tazminatın depozitosu olarak bankada alıkoymuştur. Bu sırada Osmanlı Washington Sefareti'nden gelen bir telgrafnamede fabrika tarafından, 3.100 liranın Osmanlı Bankası'nda tutulmasının kabul edilmediği ve anlaşmazlığın tedkiki ve sulh yoluyla halli için Amerika bankalarından birine 9.000 dolar yatırıldığı bildirilmiştir. Diğer taraftan Osmanlı padişahının Mecidiye kruvazörünün tesliminin gecikmesinden

[337] *BOA*., Y., Prk., Ask., Dosn.211, Gmn.41, T.6 Kanunisani 1904 (19.01.1904)
[338] *BOA*., Y., Mtv., Dosn.255, Gmn.183, Blgn.2, T.20 Zilkade 1321 (07.02.1904)
[339] *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1463, T.12 Şubat 1319 (25.02.1904), s.61; *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1480, T.12 Şubat 1319 (25.02.1904), s.226; *BOA*., Y., Mtv., Dosn.256, Gmn.75, T.8 Zilhicce 1321 (25.02.1904) (Ekler: Belge 5)

doğan anlaşmazlığın, hakeme düşülmeden giderilerek kruvazörün bir an önce teslim alınmasının sağlanmasını istediği hususu sadrazam tarafından 14 Mart 1904 tarihli tezkire-i hususiye ile Techizât-ı Askerîyye Nezâreti'ne emredilmiştir. Tezkirede talep edilmesi düşünülen tazminat fabrika tarafından temin edildiğinden dolayı söz konusu 3.100 liranın derhal ödenmesi için Osmanlı Bankası'na emir verilmesi yanında İstanbul'a gelen fabrika yöneticisi William ile görüşülmesi de Techizât-ı Askerîyye Nazırı'ndan istenmiştir. Bunun üzerine İstanbul'a gelen William, 16 Mart 1904 günü Techizât-ı Askerîyye Nazırı ile müzakere ve görüşmeler yaparak İngilizce bir muhtıra vermiştir. Bu muhtırada, mukavelenin imzalandığı tarihte ödenecek peşinatın 100.000 lira olup, diğer beş taksitin her biri için de 46'şar bin lira ödeneceği; peşinat olan ilk taksitin 25 Aralık 1900'de, 2., 3., 4. ve 5. taksitlerin de mukavelename tarihinden 4, 8, 12 ve 16 ay sonra, son taksitin ise inşanın bitiminde yani 21 ay sonra ödeneceğinin mukavelenamenin şartlarından olduğu belirtilmiştir. Bu ödeme planına göre;

I. taksit olarak 25 Aralık 1900'de 100.000 lira,

II. taksit olarak 15 Mayıs 1901'de 46.000 lira,

III. taksit olarak 15 Eylül 1901'de 46.000 lira,

IV. taksit olarak 15 Ocak 1902'de 46.000 lira,

V. taksit olarak 15 Haziran 1902'de 46.000 lira

VI. taksit olarak da 15 Ekim 1902'de 46.000 lira olmak üzere toplam 330.000 lira ödenmesi gerekliydi. İlk taksit mukavelenin imzalanması sırasında defaten ödenememiş, haftalıklar şeklinde ödenerek ödemenin başlamasından itibaren dokuz ay zarfında bitirilerek, 3 Ocak 1902 tarihinde tamamlanabilmiştir. Bu ödemelerdeki gecikmeler diğer taksitlerin de vadesini değiştirmiş, örneğin ödeme planına göre ilk taksitten 16 ay sonra 15 Haziran 1903 tarihinde ödenmesi gereken beşinci taksit de ancak 15 Ekim 1903 tarihinde ödenebilmiştir. Mukavelename şartına göre altıncı taksitin ilk taksitten 21 ay sonra ödenmesi gerekli olduğundan beşinci taksitten beş ay sonra yani 15 Mart 1904 tarihinde ödenmesi gerekli görülmüştü. William, yirmi bir ayda inşası bitirilecek olan geminin ilk taksitinin ödenme tarihinden itibaren dört taksitin on altı ay zarfında tamamlanması ve geminin de mukavelename gereğince dört taksitin ödendiği tarihten beş ay sonra teslim edilmesi gerektiği hâlde bu dört taksitin

yirmi bir ay sonra tamamlanmasından dolayı geminin inşasının ikmalinin de beş ay ertelendiğini, üstelik amelenin grevi nedeniyle geminin inşasının yaklaşık üç ay kadar durduğunu belirtmiştir. Ayrıca mukavelede yer almayan ancak Osmanlı Devleti'nin talebi doğrultusunda İngiltere'ye sipariş edilen Vaythed torpidolarının fabrikaya 1904 yılının Şubat ayının son günü teslim edildiğini, bunların masrafı için para istenmediğini, aynı şekilde tüfek ve toplar konusunda ortaya çıkan gecikmelerin ise bu konudaki gecikmenin Osmanlı Devleti'nin çok geç emir vermesinden kaynaklandığını vurgulayan William, Osmanlı Devleti'nin tazminat talebinin hakkaniyete uygun olamayacağını da yazmıştır. Techizât-ı Askerîyye Nezâreti, William'ın sıraladığı maddelerden yalnızca taksitler konusunun araştırılması ve halledilmesinin kayıtlara müracaatla anlaşılacağından bu yolda bir çalışma yapmıştır. Techizât-ı Askerîyye Nezâreti'nin yaptığı araştırma sonucunda bir kısmı Hazine ve bir kısmı da Nezâret tarafından ödenecek birinci taksitin tamamlanmasının Nezâret'in gelirleri müsait olmadığından uzun sürdüğü; Kolağası Sabri ve Yüzbaşı Ali Efendilerin gönderdikleri raporlarda amelenin grevi yanında torpido, tüfek ve toplarda yapılan değişikliklerle ilgili bilgiler olduğundan bu konularda Nezâret'in mütalaada bulunmasının kusurlu olacağı değerlendirilmiştir. Techizât-ı Askerîyye Nâzırı bu durumu ve İstanbul Amerikan Sefareti Tercümanı tarafından fabrikanın 9.000 doları Amerika'da bir bankaya yatırıldığından dolayı Osmanlı Bankası'nda alıkonulan paranın fabrikaya ödenmesi hâlinde Mecidiye'nin 28 Mart 1904 tarihinde hareket ederek, Nisan ayının ortalarında saptanan yere ulaşacağını yazılı olarak bildirdiği hakkında Sadaret'e 17 Mart 1904 tarihli bir tezkire göndermiştir.[340]

Osmanlı Devleti ile William Cramp&Sons şirketi arasında Mecidiye kruvazörünün teslimi noktasındaki görüşmeler sürerken Mart 1904 başına kadar gemideki tüm çalışmalar bitmiş ve gemi yola çıkmaya hazır bir hale getirilmiştir. Bu sırada geminin yolculuğunun 20 gün sürmesi tahmin edilmiş ve yolda sadece iki kez durması planlanmıştır. Ayrıca geminin son hız denemesinin Girit yakınlarında yapılması düşünülmüştür. Tüm bunların ardından Mecidiye kruvazörü 1 Mart 1904 günü William Cramp&Sons şirketinin limanından ayrılmıştır. Bu sırada Mecidiye

[340] *BOA*., Y., Mtv., Dosn.257, Gmn.133, Blgn.2, T.29 Zilhicce 1321 (17.03.1904); *BOA*., Y., Mtv., Dosn.257, Gmn.133, Blgn.1, T.29 Zilhicce 1321 (17.03.1904); *BOA*., Y., Mtv., Dosn.257, Gmn.107, T.11 Haziran 1319 (16.03.1904); *BOA*., Y., Mtv., Dosn.257, Gmn.133, Blgn.3, T.29 Zilhicce 1321 (17.03.1904)

kruvazöründe Osmanlı Devleti adına Washington Büyükelçisi Şekip Bey ve iki oğlu (Ali Haydar, Osman Süreyya Beyler), Kolağası Sabri ve İnşaiye Yüzbaşısı Ali Efendiler bulunmaktadır. Seyir sırasında Mecidiye kruvazörü, çoğu William Cramp&Sons şirketi ile bağlantılı Amerikalı denizcilerin idaresinde, şirkette çalışan işçilerin kontrolünde ve William Cramp&Sons şirketinin çalışanı Ransford D. Bucknam'ın komutanlığı/süvariliği altındadır. Mecidiye kruvazörü, Osmanlı yetkilileri ve gemi yapım şirketi arasında daha önceden alınan karar uyarınca yola çıktıktan sonra, Delaware Nehri üzerinde Mifflin Limanı'nda durmuş ve yaklaşık 100 ton cephane almıştır. Daha sonra Delaware burnunda silah denemeleri yapmak üzere izin istemek için Norfolk'a devam etmiş, denemelerin yapılmasının ardından Hampton Road'a gitmiştir. Burada Mecidiye kruvazörüne 16 Mart 1904 tarihinde Osmanlı sancağı çekilmiş ve bu olay 21 pare top atışı ile kutlanmıştır. Mecidiye kruvazörüne Osmanlı sancağı çekildikten sonra geminin komutanlığı/süvariliğini yapan Ransford D. Bucknam Osmanlı üniforması giymiş, ardından Washington Büyükelçisi Şekip Bey ve iki oğlu gemiden ayrılmıştır. Bu seyir ile ilgili olarak Şekip Bey Amerikan gazetelerine verdiği demeçte; *"Seyir sırasında hava muhalefeti nedeniyle çok zorlandık ve geminin zor hava şartlarına uyum sağladığını gördük. Ayrıca Delaware Nehri'ndende ilerlerken buz parçaları ile karşılaştık ve yavaşlamak zorunda kaldık. Daha sonra ise sisten geçtik. Nihayet açık denize ulaştığımızda oldukça dalgalı bir denizle karşılaştık. Hampton yolunda bayrağımızı çektik"* demiştir. Yapılan seyirler sırasında geminin kötü hava şartlarında bile 15 knot hıza çıktığı belirlenmiştir.[341] Ancak bu sıralarda William Cramp&Sons şirketi yetkilisi William ile Osmanlı temsilcileri arasında yukarıda bahsi geçen görüşmeler gerçekleşmektedir. Bu görüşmelerden anladığımız kadarıyla Mecidiye kruvazörünün son taksiti ödenmemiştir. Gerçi bu konuda Amerikan kamuoyunda çıkan söylentilere karşılık William Cramp&Sons şirketi İdare Müdürü Edwin Cramp *"Son ödeme şu anda banka hesabındadır. Ödemenin yapıldığı resmi*

[341] *BOA*., Y., Mtv., Dosn.254, Gmn.99, T.15 Şevval 1321 (04.01.1904); *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1445, T.22 Kanunuevvel 1319 (04.01.1904), s.70-71; *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1480, T.17 Şubat 1319 (01.03.1904), s.239; *BOA*., Y., Prk., Ask., Dosn.213, Gmn.58, T.13 Zilhicce 1321 (01.03.1904); *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1463, T.17 Şubat 1319 (01.03.1904), s.83; *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1444, T.17 Şubat 1319 (01.03.1904), s.207; *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1463, T.29 Şubat 1319 (03.03.1904), s.148; *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1444, T.25 Şubat 1319 (09.03.1904), s.223; *BOA*., Y., Prk., Ask., Dosn.214, Gmn.11, T.27 Şubat 1319 (11.03.1904); *BOA*., Y., Hus., Dosn.468, Gmn.99, Blgn.1-2-3, T.3 Mart 1320 (16.03.1904); *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1540, T.28 Zilhicce 1321 (16.03.1904), s.13; *BOA*., İ., Bh., Dosn.196, Gmn.1322 Ra-3, Blgn.1-2, T.5 Safer 1322 (21.04.1904); *The San Francisco Call,* 22.02.1904, s.13; *The Washington Times,* 1.03.1904, s.4; *The San Francisco Call,* 2.03.1904, s.3; *The New York Daily Tribune,* 5.03.1904, s.8; *The Washington Times,* 8.03.1904, s.1.

evrakla belirlenir belirlenmez kruvazör hükümete teslim edilmiştir" şeklinde bir açıklama yaparak iddiaları reddetmiştir.[342] Osmanlı arşivlerinde yapılan araştırma neticesinde son taksitin ne zaman ödendiği konusunda bir belgeye rastlanmamış olmakla birlikte 21 Mart 1904 tarihine kadar Sen Thomas ve Ford Monroe Limanlarında kalan Mecidiye kruvazörünün 22 Mart 1904 tarihinde Midilli'ye doğru yola çıkması,[343] son taksitin bu tarihten önce yatırıldığı sonucuna ulaşmamızı sağlamıştır.

Amerika'dan ayrılan Mecidiye kruvazörü Asor Adaları'nda bulunan Puntadelko Limanı'na gelerek kömür ve gerekli diğer ihtiyaçlarını tamamlayarak 6 Nisan 1904 tarihinde Cezayir'e doğru hareket etmiştir.[344] 10 Nisan 1904 tarihinde Cebelitarık Boğazı'ndan geçerek Akdeniz'e giren[345] Mecidiye kruvazörü, 12 Nisan 1904 tarihinde Cezayir'e ulaşmıştır.[346] İkmal işleri tamamlanan Mecidiye kruvazörü 14 Nisan 1904 tarihinde buradan ayrılmış ve 21 Nisan 1904 tarihinde gece saat 04.00 civarında Midilli Adası'na gelmiş[347] ve burada Osmanlı yetkililerine teslim edilmiştir. Teslim sonrasında gemiyi teslim alan yetkililer II. Abdülhamit'e geminin çok iyi bir durumda olduğunu belirten bir rapor göndermiştir. Bunun üzerine II. Abdülhamit Amerikan Başkanı Roosevelt'e ve Amerika'nın İstanbul'daki Büyükelçisi Mister Leishman'a Amerikan gemi inşa sektörünü öven bir tebrik mesajı çekmiş, ileride başka gemi siparişleri verilebileceğini söylemiştir. Başkan Roosevelt de bu mesaj karşısında bir teşekkür mesajı yayınlamıştır.[348]

Mecidiye kruvazörü Midilli'ye geldikten sonra gemiyi buraya getiren komutan/süvari Ransford D. Bucknam, Birinci Makinist ve gemide çeşitli branşlarda görevli 99 personel İzmir vapuru ile İstanbul'a götürülmüştür. Bu kişilerin Kasımpaşa'daki Tersane-i Amire'de Bahriye Sanayi Alayı Kumandanı Ferik Ahmet Paşa'nın idaresindeki kısımda kalmaları sağlanmış ve kendilerine sabah akşam yemek verilmesi ve diledikleri zaman İstanbul'u gezmeleri konusunda yardımcı olunması

[342] *The San Francisco Call,* 10.03.1904, s.4.
[343] *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1540, T.3 Muharrem 1322 (20.03.1904), s.41; *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1540, T.8 Mart 1320 (21.03.1904), s.38.
[344] *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1540, T.23 Mart 1320 (05.04.1904), s.136.
[345] *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1540, T.28 Mart 1320 (10.04.1904), s.171.
[346] *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1540, T.30 Mart 1320 (12.04.1904), s.191.
[347] *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1540, T.7 Nisan 1320 (20.04.1904), s.242; *The Sun,* 28.04.1904, s.8.
[348] *The New York Daily Tribune,* 23.04.1904, s.2; *The Washington Times,* 23.04.1904, s.3; *The Bourbon News,* Paris, 26.04.1904, s.6.

istenmiştir.[349] William Cramp&Sons şirketinin direktörünün oğlu, şirketin vekili William, Komutan/Süvari Ransford D. Bucknam, 2. ve 3. kaptanlar, başçarkçı, 1 topçu, 1 doktor ve 1 seyir memurundan oluşan 9 kişinin ise Pera Palas Oteli'ne yerleştirilmesine ve otel masraflarının Osmanlı Devleti tarafından ödenmesine karar verilmiştir.[350]

Mecidiye kruvazörünü Amerika'dan getiren personelden bir kısmı ile gemide bulunan makine, kazan ve top gibi donanımların kullanılmasının Osmanlı bahriyesinde görevli ilgililerine öğretilmesi amacıyla belli sürelerle anlaşma yapılmak istenmiştir. Belirlenecek süreler içerisinde Amerikalı personelin, bu alet ve edevatların kullanılmasını Osmanlı bahriyelilerine öğreteceği düşünülmüştür. Bu amaçla başta gemiyi getiren komutan/süvari Ransford D. Bucknam, Başçarkçı Mösyö (Maklin) ve İkinci Çarkçı Mösyö (Rövlin) olmak üzere 1 elektrikçi, 3 kazancı ve 1 topçu ile 1 yıl süre ile mukavele yapılmak istenmiştir. Bu mukavele işiyle ilgilenmek üzere görev, Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Reisi Ferik Mehmet Rıfat Paşa ile o sıralarda Midilli'de bulunan Bahriye Mirlivalarından Eşref Paşa'ya verilmiştir. Bahsi geçen Amerikalılarla yapılan görüşmelerde, Ransford D. Bucknam 3 ay kadar İstanbul'da kalabileceğini, 1 sene çalışması istenir ise William Cramp&Sons şirketi ile görüşülmesi gerektiğini belirtmiştir. Maaş olarak ise aylık 150 İngiliz lirası istemiştir. Başçarkçı Mösyö Maklin yanına İngilizce bilen elemanlar verildiği takdirde 3 ay zarfında makineleri kullanmayı öğretebileceğini ve bundan sonra gerek kendisine gerekse diğer çarkçıya ihtiyaç kalmayacağını ve mukavelenamede belirlenmiş olan 40 İngiliz lirası maaşla 9 ay çalışabileceğini belirtmiştir. Topçu ise Osmanlı topçu subaylarına toplar hakkındaki bilgileri 6 hafta içinde öğretebileceğini söyleyerek maaş olarak aylık 40 İngiliz lirası talep etmiştir. Ayrıca 3 kazancı aylık 15 ve 1 elektrikçi aylık 30 sterlin maaş istemiştir. Bahsi geçen bu kişiler maaşlarının yanında günlük olarak yemek parası adı altında 47 Osmanlı lirası almaları gerektiğini belirtmiştir. Bununla birlikte maaşlarının ve yemek paralarının Mecidiye kruvazörünün Midilli'ye gelmesinden itibaren hesaplanmasını talep etmiştir. Osmanlı Devleti istenen bu şartları kabul etmiş, bu kişileri öğretmen

[349] *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1540, T.9 Nisan 1320 (21.04.1904), s.260; *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1489, T.9 Nisan 1320 (22.04.1904), s.58.
[350] *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1540, T.10 Nisan 1320 (23.04.1904), s.262. (Ekler: Belge 6)

subay sınıfıyla görevlendirmiş ve bu kişilerin tespit edilen rütbelere göre Osmanlı subaylarının giydikleri üniformaları giymesini istemiştir.[351]

VII. MECİDİYE KRUVAZÖRÜNÜN TEKNİK ÖZELLİKLERİ

Mecidiye kruvazörü ile ilgili 9 Haziran 1900 tarihli William Cramp&Sons gemi yapım şirketine verilen tarifnamede geminin genel özellikleri şu şekilde tespit edilmiştir:

Havuzdaki boyu	: 330 kadem,
Genişliği	: 42 kadem,
Derinliği	: 30 kadem,
Çektiği su	: 16 kadem,
Ağırlığı	: 3.250 ton,
Sürati	: 22 knot,
Beygir gücü	: 12.000,
Kömür kapasitesi	: 600 ton,
Cephane kapasitesi	: 95 ton,
Mühimmat ve kumanya kapasitesi	: 265 ton,
İçme suyu kapasitesi	: 25 ton.

Tarifnameye göre geminin tamamının çelikten yapılması ve inşasında kullanılacak malzemelerin en iyi cinsten seçilmesi istenmiştir. Geminin üst güvertesindeki kaplamalar haricinde hiçbir yerinin ağaç olmayacağı özellikle vurgulanmıştır.

Geminin silah sistemlerinin ise 2 adet 6 pusluk top ve bunlara ait kundak siper ve bunların yedekleri, 8 adet 4,7 pusluk seri ateşli top ve bunlara ait kundak siper ve bunların yedekleri, 6 adet 47 milimetrelik hareket donanımlı gece ve gündüz nişangâhlı

[351] *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1540, T.10 Nisan 1320 (23.04.1904), s.269-270-271; *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1525, T.28 Nisan 1320 (11.05.1904), s.85-86; *DM*., Dak., Mkt., Ksm.II, Dn.1525, T.1 Haziran 1320 (14.06.1904), s.140.

seri ateşli top, 6 adet 1 fontluk siperli topu olması istenmiştir. Gemide bulunması düşünülen hafif silahlar ise 175 adet seri ateşli tüfek, 75 adet rovelver tabanca, 75 adet kılıç ve 40 adet rampa baltasıdır.

Gemide bulunması istenen topların yerleri şu şekilde tespit edilmiştir; 2 adet olacak 6 pusluk toplar merkez hattında olmak üzere biri baş diğeri kıçta olacaktır. Baştaki top kıç tarafa 40 dereceye kadar kıçtaki top baş tarafa 45 dereceye kadar ateş edebilecek şekilde üretilecektir. 4,7 pusluk toplardan 2 adedi başta, 2 adedi kıçta ve kalan 4 adedi bordada bulunacaktır. Bu toplardan başta olanı kıça, kıçta olanı başa 60'ar dereceye kadar ateş edebilecektir. Bordada bulunan toplar da, başa ve kıça 60 dereceye kadar ateş edebilecek şekilde tasarlanacaktır. Ayrıca üretici fabrikadan gemide bulunan tüm toplara ait cephanelerin cephanelikten toplara ulaştırılmasını sağlayan sistemlerinin en gelişmiş teknikle üretilmesi istenmiştir.[352]

Gemi baştan kıça kadar uzanan kuvvetli bir çelik muhafaza ile kaplanacaktır. Güvertenin baş tarafı baştan kıça kadar su hattından aşağı 3-7 derece meylinde olacaktır. Gemide görevli subaylar için gerekli kamaralar kıç tarafta olurken diğer personel için baş tarafta kamaralar olacaktır. Bunun dışında muhafaza güvertesinde açılacak ambar ağızları zırh kapak veya ızgaralarla kapatılacaktır. Kömürlük, muhafaza güvertesinin altına yapılacaktır. Bu güvertenin altında ayrıca cephanelik, kumanyalık, içme suyu depolama yeri ve dabıl batım inşa olunacaktır. Cephaneliklerin altına su geçirmez döşemelikler yerleştirilecektir.

İki adet çelik direk bulunacak gemide bu direklerden birinde 1 adet muharebe çanaklığı olacaktır. Bir adet sitim ile çalışan ırgat ve vinç olacaktır. Baş ve kıç bodoslamaları dökme çelikten imal edilecektir.[353]

Geminin dış kaplamalarının da nasıl istendiği tarifnamede ayrıntılı olarak belirtilmiştir. Örneğin tarifnamede yer alan *"Dikey levhaların üst kenarında bulunan köşebentler 6 libreX3 pusX3 pus ebadında olup, alt kenardakiler ise 8X3X3 tam 1/2 libre ebadında…"* şeklindeki ibare, kaplamaların ne kadar ayrıntılı olarak betimlendiğini anlamamıza yardımcı olmaktadır. Bununla beraber tarifnamede baştaki

[352] *DM*., Dak., Şub., Dn.575-A, T.09.06.1900, s.14B. (Ekler: Belge 7)
[353] *DM*., Dak., Şub., Dn.575-A, T.09.06.1900, s.15A.

kömürlükten kıçtaki makine perdesine kadar su sızdırmaz bir dip kaplamasının yapılması ve bunun ayrıntılı olarak nasıl yapılacağının açıklaması bulunmaktadır.[354]

Tarifnamede Mecidiye kruvazörü ile ilgili tüm teknik özellikler ayrıntılı olarak belirtilmiştir. Kömürlüklerin nerden olacağı ve özellikleri, şaft şekli ve yapısı, kamaraların yerleri ve özellikleri, palavra ve muhafaza güvertesinin yapısı, brandalıkları, güverte döşemeleri, ambar ağızları, puntelleri, yalpa omurgaları, pruva ve borda fenerleri, cephanelikleri, zincirlikleri, gemi hastanesi, gemi içindeki havayı yenileyen sistemleri, gemi içindeki dolaplar ve iskemle gibi eşyaları, el tulumbaları, aydınlatma lambaları ve fenerleri, zırhlı komutan kulesi ve içindeki alet edevatları, işaret gönderleri, dümen makinesi, pusulaları, vardaveleleri, dabıl batımları, muhabere borularıyla telefonları, hesap kamarası, filika mataforaları, iskele ve borda iskeleleri, cankurtaran şamandırası ve gemide bulunacak her türlü makine ve sistemlerin açıklaması verilmiştir.[355]

9 Haziran 1900 tarihinde Osmanlı Devleti'nin William Cramp&Sons gemi yapım şirketine verdiği tarifname ve burada yer alan istekler büyük ölçüde uygulanacaktır. Ancak zaman içerisinde Osmanlı Devleti bu tarifnamede olmayan bazı isteklerde bulununca gemiye bazı eklemeler yapılmıştır. Yukarıdaki bölümlerde açıklanan bu husus, Osmanlı'nın gemide olmasını istediği torpido tüyübünün gemiye monte edilmesidir. Bununda dışında Mecidiye kruvazörü bu tarifnamedeki şartlara uygun bir şekilde imal edilmiştir.[356] Netice itibariyle Mecidiye kruvazörü, Osmanlı donanmasına aşağıdaki özelliklere sahip bir şekilde katılmıştır.

TİP	: Muhafazalı kruvazör
YAPIMCI	: William Cramp&Sons Philadelphia
DEPLASMAN	: 3.485 ton normal draftta[357], 3.967 tam yüklü draftta

[354] *DM*., Dak., Şub., Dn.575-A, T.09.06.1900, s.15B.
[355] *DM*., Dak., Şub., Dn.575-A, T.09.06.1900, s.16A-17A-18A-18B-19A-19B-20A-20B-21A-21B-22A-22B-23A-24A-24B-25A-25B-26A-26B-27A-27B-28A.
[356] Mecidiye kruvazörünün planı ve plan üzerinde yapılmış açıklamalar için bkz. (Ekler: Kroki 1)
[357] Geminin baş, orta ve kıçına çektiği su. Diğer bir deyişle su düzeyinin başta, ortada ve kıçta gemiyi kestiği yer ile gemi omurgası arasındaki yükseklik. Bilgi için bkz. Refik Akdoğan, *Türkçe İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü,* İstanbul 1997, s.278.

BOYUTLAR	: Uzunluk 102.4 m, Lpp (Dikeyler, kaimeler arası boy) 100.5m,
	B (Geminin en geniş yeri) 12.8 m, D 4.8 m
TEKNE	: Çelik
MAKİNE TAHRİKİ	: Buharlı, 2 şaftlı
ANA MAKİNE	: 2 VQE, 12.000 ihg, W Camp
KAZAN	:16 Niclausse su borulu kazan
HIZ	: 22 kts.
YAKIT	: 600 ton kömür
MÜRETTEBAT	: (1901) 22 subay/280 gemici,
	(1915) 340 Türk, 15 Alman,
	(1936) 25 subay/285 gemici
SİLAH	: (1901) 2-152 mm QF L/45, (B) (300), 8-120 mm QF L/45 (B) (1400), 6-47 mm QF (B) (1500), 6-37 mm QF (B) (3000), 2 TT 457 mm (WH)[358]

VIII. MECİDİYE KRUVAZÖRÜNÜ OSMANLI ÜLKESİNE GETİREN BUCKNAM PAŞA

Ransford D. Bucknam, Mecidiye kruvazörünü Osmanlı Devleti'ne getiren, onu Midilli Adası'nda Osmanlı yetkililerine teslim eden ve zamanla II. Abdülhamit'in takdirlerini kazanarak amirallik rütbesine kadar yükselen Amerikalı denizcidir. Aslen Kanada'nın kıyı eyaletlerinden biri olan ve Yeni İskoçya anlamına gelen Nova Scotia kökenli bir balıkçı olan Ezra Taylor ile Bayan Isebella (Roscoe) Bucknam'ın oğludur. O, 1869 yılında Nova Scotia'nın Hantsport kentinde doğmuştur.[359]

Bucknam ailesi, çocukları çok küçük yaşta iken Bucksport yakınlarındaki Maine'e taşınmıştır. Ransford D. Bucknam 14-15 yaşından itibaren göl, deniz ve

[358] Bernd Langensiepen, Ahmet Güleryüz, *The Ottoman Steam Navy 1828-1923,* Conway Maritime Pres, London 1995, s.149; T.Fred Jane's, All The World Fighting Ships 1904, David&Charles Reprintis, London, England 1904, s.320.

[359] Mecidiye kruvazörünü İstanbul'a getiren Bahriye Mirlivası (Tuğamiral) ve Donanma Müfettişliği görevlerini icra etmiş Bucknam'ın fotoğrafı için bkz. Ekler: Fotoğraf 8.

okyanusa giren denize meraklı bir genç olarak gemilerde çalışmış, zamanla kaptanlık yapmaya başlamış ve Philadelphia'daki William Cramp&Sons şirketinde işe girmiştir.

Mecidiye kruvazörünü Midilli'de Osmanlı yetkililerine teslim ettiği zaman tanıştığı Üsteğmen Hüseyin Rauf (Orbay) ile sıkı bir dostluk kurmuştur. II. Abdülhamit'in güvenini kazanan Bucknam, 1904 tarihinde 3 aylık kontratla başladığı Osmanlı donanmasındaki görevine, 1909 yılına kadar devam etmiştir.

Bucknam, Osmanlı'da çalışırken 1904-1905 Rus-Japon Savaşı vardır. II. Abdülhamit, bu savaş ile ilgili bilgiler edinmek için Bucknam'a sorular sorup cevap ve raporlar alırken Hüseyin Rauf Bey tercümanlık yapmıştır. II. Abdülhamit-Bucknam görüşmelerinde Hüseyin Rauf Bey hep yanlarında bulunarak padişahın sorularını İngilizce'ye ve yaverin cevaplarını da Türkçe'ye çevirmiştir.

Osmanlı donanmasında görev alan ve eğitim veren Bucknam, 1904 yılında Yüzbaşı Hüseyin Rauf Bey ile denizaltılar için Amerika'ya gitmiştir. ABD Başkanı tarafından verilen izin ile denizaltılar tetkik edilmiştir.

Kara ve deniz ordularının yiyecek, giyecek, silah, savaş malzemesi ve araçlarının alınması için 16 Mart 1902 tarihinde Techizat-ı Askerîye Nezareti kurulmuştur. Osmanlı yönetimi, İngiltere'den gemi alınması için Bucknam'ı bu nezarete bağlı olan *"Satın Alma Komisyonu"* üyeliğine getirmiştir.

1905 yılında Kaymakam Bucknam Bey ile onun refakatine atanan Asakir-i Bahriye-i Şahane Yüzbaşısı Hüseyin Rauf Bey birlikte Londra'ya gitmiştir. Onların görevleri, askerî taşımacılıkta kullanılacak vapur satın almaktır. İngiltere'deki araştırmalar bitip İstanbul'a dönen Bahriye Kaymakamı Bucknam, satın alınacak gemiler için hazırladığı 24 Ekim 1905 tarihli önemli ve ilginç raporunu Yıldız Sarayı'na göndermiştir. Bu raporda *"Port Morant"* ve *"Port Marya"* adlı gemilerin gerçek fiyattan aşağıda satın alınabileceğini belirtmiştir.

1906 yılında Asar-ı Tevfik vapurunu Almanya'dan İstanbul'a getiren Miralay (Albay) Bucknam Bey'e 1907 yılının ilk ayında 500 liralık bir mükâfatta bulunulmuştur.

Bucknam, 1907 yılında İzmit Körfezi'nde manevraları yaptırılan Ankara torpido sitimbotu hakkında raporlar hazırlamıştır. Aynı yılın Eylül ayında da II. Abdülhamit'in

satın alma ihtimali olduğu 142 ton büyüklüğündeki *"Orestis"* adlı vapurun muayene raporunu düzenlemiştir. Ayrıca 1907 Haziranı'nda Fransa'dan satın alınıp gelecek gemilerin masraflarını Bucknam hesaplamıştır. Bucknam'ın bu yöndeki hizmetleri Abdülhamit'i memnun edince kendisine 14 Kasım 1907 tarihinde mirlivalık (tuğgenerallik) rütbesi verilmiştir.

Bahriye Nazırı, 17 Kasım 1907 tarihinde Bahriye Mektebi mezunu olan mühendislerin talimleri için bir okul gemisinin Bucknam Paşa tarafından satın alınmasını ve bir gün sonra da Zırhlı Donanma Kumandanı Ferik Arif Paşa'nın yalnızlığından dolayı Bucknam Paşa'nın Zırhlı Donanma Kumandanlığı Muavinliği'ne atanmasını önermiştir.

Bucknam Paşa, Bahriye Mirlivası olarak Donanma Müfettişliği yapmış, 1908 yılında Fransa'daki Schnaider Fabrikası'nda yapılan Samsun torpidogeçerinin muayene komisyonunda görev almış ve teslim almak için Çanakkale'ye gitmiştir.

II. Abdülhamit tahttan indirilip yerine V. Mehmet Reşat getirilene kadar Bucknam, Osmanlı donanmasındaki görevine devam etmiştir. II. Abdülhamit'in tahttan indirilmesiyle yeni Meclis-i Vükela, 9 Haziran 1909 tarihinde bir toplantı yaparak aralarında Bucknam Paşa'nın da bulunduğu ecnebi memurların maaşları ile emekliliklerini görüşmüş, kontratlarının süresi sona erenlerin isteklerinin ödenmesi ve ülkelerine gönderilmesi yönünde karar almıştır. Toplantı tarihinde Bucknam Paşa'nın da süresi bitmek üzeredir. 31 Temmuz 1909 tarihinde süresi bitince Bucknam, memleketine gitmeyip İstanbul'da kalarak denizcilik ve ticaret işleri ile ilgili işlerde çalışmıştır. Bucknam'ın süresinin uzatılmamasının sebebi, onun II. Abdülhamit'e olan yakınlığıdır.[360]

IX. MECİDİYE KRUVAZÖRÜNÜN BALKAN SAVAŞI'NA KADARKİ FAALİYETLERİ

A. II. Meşrutiyet'in İlanı Sonrası Faaliyetleri

Mecidiye kruvazörü donanmaya katıldıktan sonra Haliç'e alınmıştır ve II. Meşrutiyet'in ilanına kadar, donanmanın diğer gemileriyle birlikte burada bağlı

[360] Özcan Mert, "Osmanlı Bahriye Mirlivası Bucknam Paşa", *Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri, 17-18 Mayıs 2004,* İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi Yay., İstanbul 2006, s.85-99.

kalmıştır. Mecidiye kruvazörünün Meşrutiyet'in ilan edilmesinden sonraki ilk resmi görevi İzmir Limanı'nı ziyaret edecek bir Yunan filosuna ev sahipliği yapmak olmuştur. Bu görevi gerçekleştirmek üzere Taşoz, Ankara ve Antalya torpido botları ile birlikte İzmir'e gönderilmiştir.[361]

II. Meşrutiyet'in ilan edilmesinden sonra seçimler yapılıp parlamento kurulmuştur. Ancak anayasadaki eksiklikler ve halkın temsilcileri olan Meclis-i (Heyet-i) Mebusan'ın hiçbir yetkisinin olmaması, siyasal bir bunalımın doğmasına neden olmuştur. Bu sırada İngilizlerin ordu içindeki kışkırtmaları ve Meşrutiyet'in şeriata aykırı olduğu propagandaları, patlayacak isyana zemin hazırlamıştır. Sonunda tüm bu çalışmalar ürününü vermiş ve Rumi takvime göre 31 Mart 1325, Miladi takvime takvime göre 13 Nisan 1909 tarihinde İstanbul'da büyük bir gerici ayaklanma çıkmıştır.[362] Ayaklanma kısa süre içerisinde İstanbul'da yayılmıştır. İsyancılar bu hareketi donanma içerisine de yaymaya çalışmışlardır. Kısa zaman sonra donanma personelini de kendilerine katmak için donanma gemilerinin etrafını sarmışlardır. Bunlara uyan Asar-ı Tevfik zırhlısının personeli, gemi komutanı Ali Kabuli'yi yakalayıp Yıldız Sarayı'na kadar sürüklemiş ve pencereden bakan II. Abdülhamit'in gözü önünde şehit etmişlerdir. Sirkeci rıhtımında yatan Peyk-i Şevket torpido kruvazörünün mürettebatı ise isyancılara katılmadıkları için onları gemiye sokmamış ve gemi komutanı Hüseyin Rauf'u (Rauf Orbay) onlara vermemiştir.[363] Mecidiye kruvazörü 31 Mart Vak'ası sırasında, İstanbul'da havuzda bulunmaktadır. Asi eratın tersaneye ve havuzlara giderek gemilerdeki personeli de isyana teşvik etme gayretleri

---

[361] Bu karar, 25 Ağustos 1908'de toplanan Şurayı Bahri'de (Deniz Şurası) alınmıştır. Bilgi için bkz. *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1911-1912 Osmanlı İtalyan Harbi Deniz Harekâtı,* C.3, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1980, s.2; "Mecidiye Kruvazörü", *Türk Ansiklopedisi,* C.23, Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, Ankara 1970, s.352. Bu olayı Rauf Orbay anılarında farklı bir şekilde anlatmaktadır. "İngiltere'nin Akdeniz filosunun Ağustos ayı nihayetlerinde İzmir'i ziyaret edeceği haber verilmişti. Mecidiye kruvazörü ile Taşoz torpido muhribi Ankara ve Akhisar torpido botlarından mürekkep hafif filoda Mecidiye süvariliği uzun müddet İdare-i Mahsusa vapurlarında Kızıldeniz gibi uzak sahillerimize çok seferlere kumanda etmiş, gemilerde çalışmış, kıdemli bir denizciye, Çerkez lakabı ile tanınan Tahir Bey kaptana verildi. Meşrutiyet'in iadesinden sonra filo halinde toplu olarak ilk defa harekete geçen deniz kuvvetimiz bu küçük filodur." Bilgi için bkz. Cemal Kutay, *Osmanlıdan Cumhuriyete Yüzyılımızda Bir İnsanımız Hüseyin Rauf Orbay 1881-1964,* C.2, Kazancı Matbaası, İstanbul 1992, s.69. Rauf Orbay'a göre gelen heyet İngiliz heyetidir. Oysa 25 Ağustos 1908 tarihli Şurayı Bahri kararında Yunan heyetinin geleceği belirtilmektedir. İngiltere'den ıslahat için bir heyet çağrılması kararı ancak 24 Aralık 1908'deki padişah iradesiyle yürürlüğe girecektir. Bilgi için bkz. *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi,* C.3, s.2.

[362] Ahmet Mumcu, *Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi I,* Anadolu Üniversitesi Yay., Eskişehir 1998, s.30-31.

[363] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1984, s.46.

sırasında Mecidiye kruvazörü eratı, bu harekete iştirak etmemiş ve 31 Mart Ayaklanması'nı desteklememiştir.[364]

31 Mart Ayaklanması'nı bastırmak üzere Selanik'te Mahmut Şevket Paşa komutasında toplanan Hareket Ordusu'nun İstanbul üzerine yürümesi ve başkente hâkim olmasından sonra, olayların on beşinci günü, Sultanahmet'teki binasında toplanan Meclis-i Mebusan, Abdülhamit'in halli sorununu tartışmıştır. Meclis'in kararından önce bir fetva alınmasını isteyenlerin çıkardığı tartışmalardan sonra, Abdülhamit hâl edilerek, *"V. Mehmet"* unvanıyla Reşat Efendi'nin tahta çıkması oybirliği ve ayakta alkışlarla kabul edilmiştir.[365] 31 Mart Ayaklanması'nın bastırılmasının hemen ardından II. Abdülhamit'in tahttan indirilmesiyle birlikte kendi adını taşıyan *"Abdülhamid"* kruvazörüyle babasının adını taşıyan *"Abdülmecid"* kruvazörlerinin isimleri *"Hamidiye"* ve *"Mecidiye"* şeklinde değiştirilmiştir.[366] Bu olay ileride iktidarı tam olarak ele geçirecek İttihat ve Terakki'nin, II. Abdülhamit devrini kapattığını göstermesi bakımından önemlidir.

Mecidiye kruvazörü, İngiliz Amirali Douglas Gamble'in Türk bahriyesini ıslah etmek üzere Osmanlı Hükümeti ile anlaşması ve Türk donanmasını komutası altına alması sırasında yapılan Deniz Kuvvetleri ile ilgili düzenlemede, Birinci Fırka (Tümen)'da yer almıştır. Yeni yapılan düzenlemede donanmayı oluşturan gemiler Birinci Fırka (Tümen), İkinci Fırka ve Filotilla olmak üzere üçe bölünmüştür.

Birinci Fırka (Tümen) Mesudiye zırhlısı, Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet torpido kruvazörlerinden,

İkinci Fırka Asar-ı Tevfik zırhlısı, Feth-i Bülent, Avnillah, Muin-i Zafer korvetlerinden,

Filotilla ise Samsun tipi 4 muhrip (Samsun, Basra, Taşoz, Yarhisar), Sultanhisar tipi 4 torpidobot (Sultanhisar, Demirhisar, Sivrihisar, Hamidiâsat), Akhisar tipi 7 torpidobottan (Akhisar, Draç, Kütahya, Tokat, Antalya, Ankara, Alpagot) oluşmuştur.[367]

---

[364] "Mecidiye Kruvazörü", *Türk Ansiklopedisi,* C.23, Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, Ankara 1970, s.352.
[365] Tevfik Çavdar, *Türkiye'nin Demokrasi Tarihi 1839-1950,* İmge Kitabevi, İstanbul 2004, s.127.
[366] Erol Mütercimler, *Destanlaşan Gemiler,* Kastaş Yay., İstanbul 1987, s.23; "Hamidiye Kruvazörü", *Türk Ansiklopedisi,* C.18, Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, Ankara 1970, s.442-444.
[367] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* C.3, Deniz Basımevi, İstanbul 1983, s.354.

Amiral Gamble, ilk önce her gemiyi teker teker denize çıkartarak, gemilerin tek gemi olarak seyir güvenliğini kazanmasını sağlamıştır. Daha sonra da gemileri tiplerine uygun filotillalar halinde denize çıkarmış, nihayetinde de filo halindeki eğitimleri icra ettirmiştir.

Gemilerin eğitim açısından belli bir seviyeye ulaştığı 1909 yazında, donanmanın tüm gemilerinin Haydarpaşa önlerine demirlediği bir gün Sultan Reşat, Ertuğrul yatıyla İngiltere'de Kraliçenin yaptığı gibi savaş gemilerinin arasından geçerek donanma gemileri tarafından selamlanmıştır.[368] Bu törende Mesudiye zırhlısında devlet büyüklerine hitaben konuşan Gamble Paşa, donanma ve personelin henüz sanıldığı gibi pek yeterli olmadığını söylemek cesaret ve dürüstlüğünü göstermiştir.[369] Donanma bu sırada iki defa Ege Denizi'ne çıkarak eğitim yapmıştır. Bu sırada donanma gemileri iki fırkaya bölünmüş, birinci fırkanın komutasını Mesudiye zırhlısıyla Amiral Gamble almış, ikinci fırkanın komutasını da Asar-ı Tevfik zırhlısıyla Miralay Ramiz Bey almıştır. 1909 yılının Haziran ayında gerçekleştirilen ilk eğitimde donanma Kerpe Adası'na kadar uzanmıştır. Dönüşte İzmir'e uğrandıktan sonra İstanbul'a gelinmiştir.

Donanmanın Haziran ayı içinde gerçekleştirdiği ikinci eğitim sırasında ise donanma, Girit meselesinde kullanılmıştır. Mecidiye kruvazörünün de içinde bulunduğu donanma gemileri, Amiral Gamble'nin komutasında İstanbul'dan ayrılarak, sırasıyla Midilli, İzmir, Rodos, Marmaris, Girit, Selanik ve Çanakkale'ye uğramıştır. Aslında seyir programı içerisinde Girit bulunmuyordu. Çünkü bu adanın limanı talim için uygun

---

[368] Bu olay Nejat Gülen tarafından farklı biçimde anlatılmaktadır. Nejat Gülen'e göre olay "Sultan Reşat 14 Ekim 1909'da Ertuğrul yatıyla İzmit'e gitti. O sırada Amiral Gamble, Osmanlı donanmasını Akdeniz'de manevraya çıkartmıştı, geri dönüyordu. Ertuğrul yatı dönüşte boğaza girmedi, Yedikule açıklarında bekledi, donanma da padişahın önünden bir geçit resmi yaptı. Padişah donanmayı kısa zamanda düzene sokan Gamble Paşa'yı çok takdir etti" şeklinde gerçekleşmiştir. Bilgi için bkz. Nejat Gülen, *Dünden Bugüne Bahriyemiz,* Kastaş Yay., İstanbul 1998, s.175. Aynı olay Saim Besbelli tarafından "Amiral Gamble komutasında Girit'e seyahat eden donanma, avdet tarihi olan 28 Ekim 1909'da Yedikule önlerinde Padişah V. Mehmet huzurunda bir geçit resmi yapmıştır" biçiminde açıklanmıştır. Bilgi için bkz. Saim Besbelli, "Meşrutiyet Donanması", *Donanma Dergisi,* C.75, S.437, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul 1962, s.69. Yine bu olay Fahri Çoker tarafından "Amiral, Marmara denizindeki eğitimin olumlu bir biçimde geliştiğini görerek Eylül'de (1909) Kerpe seferine çıkmış, Ege'de yaptığı tatbikattan sonra İzmir limanına demirlemiştir. Dönüşte Heybeliada önünde padişahın ve devlet ileri gelenlerinin huzurunda donanmaya yaptırdığı geçit resmi padişahın takdirini kazanmış…" şeklinde anlatılmıştır. Bilgi için bkz. Fahri Çoker, "Osmanlı Bahriyesi'nde İngiliz Islah Heyetleri", *Tarih ve Toplum,* S.47, Kasım 1987, s.53.

[369] Bahsi geçen konuşma, olayın tarihini ve içeriğini aktaran diğer birçok eserden farklı olarak, Süleyman Nutku Bey'in hatıralarında "Temmuz'un 10'unda (1909) Haydarpaşa önünde demirli bulunan donanmaya Sultan Mehmet Reşad teşrif buyurdular. Mesudiye'nin kıç tarafında oturup gemi süvarileri ve donanmanın üst rütbeli subayları kendisine takdim olundu. Bu merasim sırasında Amiral Gamble "Üzerinde bulunduğunuz gemi devrin icaplarına uygun bir gemi değildir. Hiçbir şeye bakmayıp yeni harp gemileri tedarik edilmelidir" dedi ve mebuslara hitaben "Eğer siz harp gemilerini süratle temin etmezseniz, bu gemiler sizin parlamentonuzu bombardıman etmelidir" diye çıkışta bulunmuştur" şeklinde yer almıştır. Aktaran: Osman Öndeş, "Süleyman Nutku Bey'in Hatıraları", *Hayat Tarih Mecmuası,* C.1, S.2, Şubat 1974, s.54.

olmadığı gibi gemilerin su vb. levazımlarının temin edilmesinde de müsait değildi. Ancak gemilerin seyri esnasında hükümet, donanmanın Girit Adası'na uğraması için çok ısrarcı olunca, Amiral Gamble bu adaya nedenini pek fazla anlamamakla birlikte uğramayı kabul etmiştir.[370] Donanmanın bu seferi, Girit meselesi yüzünden Yunanistan ile gerginleşen siyasi durumu yumuşatmıştır.

23 Temmuz 1910 tarihine gelindiğinde, Meşrutiyet'in ikinci yıl kutlamaları çerçevesinde donanmanın tüm gemilerinin katılımıyla bir geçit resmi tertip edilmiştir. Bu geçit resmi Haydarpaşa önlerinde Padişah V. Mehmet'in huzurunda icra edilmiştir.[371] Mecidiye kruvazörü de bu sıralarda icra edilen, donanmanın eğitim, seyir, manevra ve geçit töreni faaliyetlerine katılmıştır.[372]

Amiral Gamble, ilk yaz aylarını böylece deniz eğitimi ile geçirdikten sonra donanma gemilerini kış ayları için Haliç'e almıştır. Burada hem gemilerin bakımı yapılmış hem de açılan top, torpido ve seyir kursları ile ferdi eğitime devam edilmiştir.[373]

İngiliz Amirali Douglas Gamble'in bir yandan sağlık sorunları, diğer yandan ise Osmanlı deniz subayları ile arasındaki diyalog eksikliği, anlayış farklılıkları[374] gibi nedenlerle hizmet süresi dolmadan 11 ay önce istifa etmesi[375] ve 26 Ocak 1910 tarihinde İstanbul'dan ayrılıp İngiltere'ye dönmesi üzerine danışma kurulunun başına İngiliz Albay Food vekâleten getirilmiştir. Daha sonra İngiliz danışman kurulu başkanlığına 3 Mayıs 1910 tarihinde Amiral H.P.Williams getirilmiştir. Ancak bu kez İngiliz amirale daha önceki danışma heyeti başkanı olan Amiral Gamble'ye verilmiş olan; *"Osmanlı donanmasına komuta etme görev ve sorumluluğu"* verilmemiştir. Donanmaya, Donanma İkinci Komutanı sıfatıyla Albay Ramiz komuta ediyor, Donanma Kurmay Başkanlığı görevini de İngiliz Albayı Food yürütüyordu. Amiral

---

[370] Y. Teofanidis, O. Ramis, *Türk ve Yunan Deniz Harbi Hatıratı ve 1909-1913 Yunan Bahri Tarihi,* Çev. Binbaşı Lütfi, Deniz Matbaası, İstanbul 1930, s.13-16.

[371] Bahri Noyan, "II. Meşrutiyette Türk Donanması", *Hayat Tarih Mecmuası,* C.1, S.6, s.29-30; Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.354; "Mecidiye Kruvazörü", *Türk Ansiklopedisi,* C.23, Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, Ankara 1970, s.352; *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1911-1912 Osmanlı İtalyan Harbi Deniz Harekâtı,* C.3, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1980, s.3.

[372] Bu tarihlerde Mecidiye kruvazörünün Donanma Dergisi'nin 5. sayısında (5.07.1326-18.07.1910) yayınlanan fotoğrafı için bkz. Ekler: Fotoğraf 9.

[373] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1984, s.55.

[374] Özellikle Bahriye Nazırı Galatalı Halil Paşa ile anlaşamamıştır. Bilgi için bkz. Bahri Noyan, *a.g.m.,* s.30.

[375] *DM*., Dak., Db., Dsn.16/27.

Williams'ın işgal ettiği makamın adı ise; *"Bahriye Nazırı'nın Fen Danışmanlığı"* idi.[376] Amiral Williams'ın görevine katılmasıyla daha önceden ertelenmiş olan eğitimlere kalındığı yerden devam edilmiştir. 11 Mayıs 1910 tarihinde icra edilen manevraya Mecidiye kruvazörü de katılmıştır. 11 Mayıs günü verilen emre göre; *"Gemiler yarın saat 09.00'da demir alacak ve öğleden önce ve sonra Yassıada'dan geçtikten sonra talim namlularıyla atış yapacaklardır. Bundan sonra verilecek emirle Mesudiye makinelerini durduracak, Hamidiye karayele 7 mil, Peyk-i Şevket karayele 4 mil, Asar-ı Tevfik karayele 2 mil, Mecidiye keşişlemeye 2 mil ve Berk-i Satvet keşişlemeye 4 mil seyredecekti. Gemiler bu mevkilere geldikten sonra taşıdıkları küçük hedefleri denize atacaklar ve onlara karşı talim namlularıyla ateş açacaklardı. Bundan sonra gemiler saat 16.30'da Yassıada'nın 1 mil güneyinde birleşeceklerdi."* Böylelikle donanma bu dönemde ilk kez ilkel biçimde de olsa top atışları icra etmiş, Marmara Denizi'nde ufak çapta taktik bir manevra yapmıştır.

Amiral Williams 27 Mayıs gecesi donanma gemilerine ilk kez torpido hücumu manevrası yaptırmıştır.[377] Manevranın ana konusu Heybeliada önünde yatan donanma gemilerine yapılması olası bir gece hücumuna karşı güvenlik düzenlemesi almaktır. Bu manevra sırasında Mecidiye kruvazörü; Hamidiye kruvazörü, Asar-ı Tevfik ve Mesudiye zırhlılarıyla birlikte Maltepe ve Büyükada arasında borda hattında yatmıştır. Bu manevrada torpidobotlar hücum kuvveti, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet torpido kruvazörleriyle Taşoz ve öteki üç küçük muhrip de (Basra, Samsun, Yarhisar) savunma kuvvetini teşkil edecektir. Manevraya başlangıç konusu için hücumu yapacak torpidobotlar Tuzla Limanı'nda; savunma yapacak torpido kruvazörleri körfez ağzında, üç küçük muhripten iki tanesi Büyükada ile Kartal arasında, bir tanesi de Heybeliada'nın Çam Limanı ile Büyükada güneyi arasında yer almıştır.[378] Gece hücumu, karanlığın başlaması anından itibaren ortalık ağarıncaya kadar geçen zaman içinde düzenlenecekti. Manevra sırasında torpido kruvazörlerinin 9, küçük muhriplerin 15, torpidobotların ise 12 milden fazla sürat yapması yasaklanmıştır.

---

[376] Celalettin Yavuz, *Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar,* Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul 2001, s.152-161.

[377] Fahri Çoker, Amiral Williams'ın 3 Mayıs 1910 tarihinde İstanbul'a gelerek göreve başladığını, manevralar devam ederken 21 Mayıs'ta Mesudiye gemisiyle donanmaya katıldığını, bu manevranın 9 Haziran'a kadar devam ettiğini ve ilk torpido hücumu manevrasının da bu tarihte yapıldığını söylemektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Fahri Çoker, *a.g.m.,* s.54.

[378] II. Meşrutiyet'ten sonra donanmanın yaptığı ilk manevranın krokisi için bkz. (Ekler: Kroki 2)

Amiral Williams verdiği genel talimatta;

a) Ateşe maruz kalan bir torpidobot, savaş dışı olmuş sayılacaktır.

b) Donanmanın bir gemisi tarafından 800 yarda içinde, bir torpido kruvazörü tarafından yarım dakika, bir küçük muhrip tarafından 400 yarda içinde bir dakika ateşe maruz kalan bir torpidobot torpidosunu atabilirse hedefini batırmış yoksa kendisi batmış sayılacaktı.

c) Küçük muhripler hücum eden torpidobotlara karşı torpido atamayacaklardı. Torpidobotlara karşı ancak 500 yarda içinde ışıldak kullanılabilecekti.

ç) Torpidobotlar da gambotlara karşı torpido kullanmayacaklardı. Torpidobotların vazifesi küçük muhrip ve gambotlardan kurtulup donanma gemilerine hücum etmekti. Bu gemiler ikişerli gruplar halinde çalışacaklardı. Birinci grup Musul ve Kütahya, ikinci grup Alpagot ve Draç, üçüncü grup Sultanhisar ve Demirhisar, dördüncü grup Antalya idi.

Başarıyla icra edilen bu manevra kısa bir süre sonra tekrarlanarak donanama gemilerinin eğitim açığı kapatılmaya çalışılmıştır.[379] Düzenlenen plana göre, bu ikinci manevrada Mecidiye, Hamidiye, Asar-ı Tevfik ve Mesudiye, Maltepe ile Büyükada arasında borda hattında[380] yatacaktır. Samsun muhribine Büyükada-Heybeli arasında gözetleme yapma görevi verilmiştir. Heybeliada ile Burgaz arasında da Yarhisar gözetleme yapacaktır. Bir gemiye de Burgaz ile Kınalıada arasında karakol yapma görevi verilmiştir. Bundan ötürü yalnız Büyükada-Maltepe ve Kınalı-Bostancı arası açık bırakılmış ve bu alanlar esasen donanmanın kendisi tarafından gözetlenmiştir.

Hücum vazifesi alan Musul, Kütahya, Draç, Alpagot, Hamidiye, Demirhisar, Sultanhisar torpidobotları Sivriada arkasında toplanmışlar ve hücum vazifesine buradan başlamışlardır.

Harekâta zamanında başlanmıştır. Torpidobotlar hareketlerinde tamamıyla serbesttirler. Musul ve Kütahya adaların açığından ve Yarhisar ile Samsun'un görüş alanları dışından dolaşarak Kartal'a doğru yol vermişlerdir. Oradan Kütahya, Anadolu

[379] II. Meşrutiyet'ten sonra donanmanın yaptığı ikinci manevranın krokisi için bkz. (Ekler: Kroki 3)
[380] Rehber gemiler sancak veya iskelede diğer gemiler rehberin kemeresinde eşit aralıklarla meydana getirdikleri bir seyir nizamıdır. Bilgi için bkz. Burhanettin Seri, *Gemicilik,* Deniz Harp Okulu Yay., İstanbul 1971, s.13.

kıyılarının karanlığı altından Maltepe'ye doğru yükselerek birdenbire hattın başında yatan kruvazör üzerine atılmış ve Musul torpidobotu ikinci gemiye hücum etmiştir. Büyükada ile Heybeli arasını gözetlemeye memur olan Samsun muhribi, hücum eden iki torpidobotun açıklarından dolaşıp Büyükada arkasından donanmaya hücum etmesine engel olamamıştır.

Draç torpidobotu, Yassıada ve Sivriada arasından geçerek doğruca Burgaz-Kınalı arasına yol verdi. Fakat burada gözetlemeye memur geminin dikkatinden kaçmak için iskeleye kırdı ve Kınalıada açığından dolaşarak sonra adalar önünden donanma gemilerine hücum için girişim yaptı.

Demirhisar ve Sultanhisar, Sivriada'nın dışından doğruca Kınalıada'ya yol vermişlerdir. Bunlar Kınalıada'ya çok yakın geçip, Burgaz açığından ilerlemiş ve Heybeliada önüne demirlemiş Tir-i Müjgan gemisine hücum etmişlerdir.

Alpagot torpidobotu da onların daha sahile yakın bölgesinden dolaşarak Tir-i Müjgan gemisine hücum etmiştir. Torpidobotların en güzide komutanı olan Önyüzbaşı Osman Sabri Efendi komutasındaki Hamidiye torpidobotu ile Yassıada'ya çok yakın geçtikten sonra doğruca Anadolu yakasına yol verdi. Uygun zamanı kollayıp Burgazada'ya indi ve Heybeli-Burgaz arasından geçerek Tir-i Müjgan'a hücum etmiş ve onu torpillemiştir. Bu başarı ile yetinmemiş, donanma gemilerine hücum etmiş ve Mesudiye gemisine bir torpil atmıştır. Böylece manevra son bulmuştur.

Amiral Williams bu manevrayı 115 numaralı muhtırasında şöyle yorumlamıştır: *"Karakol yapan gemiler ışıldaklarını lüzumsuz yere kullandılar, bundan ötürü de hücum eden torpidobotların açıktan dolaşmalarını kolaylaştırdılar. Samsun muhribinin, korvetlerin birbirlerini aydınlatmak üzere yaktıkları ışıldakların teşkil ettikleri ışık perdesi arkasında harekât yapması gerekirdi. Hâlbuki bu hat üzerinde durarak düşmanı göremez bir hale gelmişti. Hamidiye kruvazörü Samsun muhribine, hücum eden torpidobotlardan biri sanıp ilk kez ateş açtı. Hâlbuki hücum eden torpidobotlar bu bölgeden geçmemişlerdi.*

Demirhisar, Musul, Kütahya ve Hamidiye torpidobotları yaptıkları hücumlarda başarılı oldular. En iyi hücumu Hamidiye torpidobotu yaptı. Bu torpidobot Tir-i Müjgan'ı torpidoladıktan sonra süratle yolunu sürdürerek Mesudiye'ye 100 yarda

mesafeye kadar sokuldu. Gözetlemeler yeterli bir dikkatle yapılmadı. Bunların çok büyük bir dikkatle gözetleme görevlerini sürdürmeleri gerekirdi. Demirhisar torpidobotu 500 yarda menzil içinde Mesudiye zırhlısına başarılı bir torpido atışı yaptığı halde Mesudiye ve Asar-ı Tevfik bu torpidobota bir kez bile ateş açmadı."

9 Haziran 1910 tarihinde Hamidiye kruvazörü havuza girdiğinden Haziran ayı içerisinde yapılacak manevralara iştirak edememiştir. Ancak içerisinde Mecidiye kruvazörünün de bulunduğu diğer Osmanlı gemileri, Haziran ayını da manevralar yaparak geçirmişlerdir.[381]

10 Temmuz 1910 tarihinde Mecidiye kruvazörü diğer donanma gemileriyle, padişah Mehmet Reşat huzurunda ikinci büyük geçit resmini yapmış ve bu geçit resmi ile bu zamana kadar yapılan çalışmaların güzel sonuçları hem padişaha hem de millete gösterilmiştir. Bu geçit resmi sırasında padişahın bulunduğu Ertuğrul yatı Sarayburnu'nda durmuş ve Ertuğrul yatının arkasında da yabancı büyükelçilerin istasyoner gemileri yer almıştır. Donanma gemileri iki kolona halinde ve yanlarında da filotillanın birinci ve ikinci tümenleri bulunduğu halde, Marmara'dan doğru Ertuğrul yatına yaklaşmaya başlamıştır. Gemiler arasındaki mesafeler birer gominadır.[382] Filotilla, amiralin verdiği emirle süratini 15 mile çıkararak hat gemilerinin pruvasında[383] mevki almıştır. Şimdi birinci tümen, amiral gemisinin tamamen pruvasında ve ikinci tümen de birinci tümenin iskelesinde mevki almıştır. Biraz sonra verilen işaretle beraber filotilla 16 kerte[384] dışa doğru rota değiştirmiş ve donanma gemilerinin dümen suyuna girmiştir. Gemiler demirler demirlemez alay sancaklarını çekmiştir.[385]

Padişah Mehmet Reşat Balkanlarda meydana gelen olaylar nedeniyle bir Balkan gezisi yapmaya karar vermiştir. Bu gezi Selanik'ten başlayacaktır ve gezi için Mehmet Reşat deniz yolunu kullanmaya karar vermiştir.[386] Bu kararın verildiği sıralarda Marmara Denizi'ndeki eğitim dolayısıyla İzmit'te bulunan donanma, padişahın deniz

---

[381] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1984, s.56-62.
[382] Gemi demirlerinin zincirlerine denildiği gibi mesafe birimi olarak deniz milinin 1/10'una da denir. 200 yardadır. Bilgi için bkz. Burhanettin Seri, *a.g.e.,* s.30.
[383] Bir geminin ön tarafından ileri kısmına denir. Bilgi için bkz. *A.e.,* s.63.
[384] Pusulalarda 11 derece 15 dakikalık bir açısal değerdir. Bilgi için bkz. *A.e.,* s.30.
[385] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.62.
[386] Bu gezi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz., Eric Jan Zürcher, "Kosovo Revisited; Sultan Reşad's Macedonian Journey of June 1911", *Seventy-Five Years of the Turkish Republic,* Ed. Sylvia Kedourie, Frank Cass Publishers, Oregon 2000, s.26-39.

yolu ile Selanik'e gideceğini öğrenmiş ve tam mevcuduyla ona refakat etme görevi almıştır.[387] Mehmet Reşat bu geziye Barbaros zırhlısıyla katılmış, bu zırhlıya Turgutreis ve Mesudiye zırhlılarıyla, Gülcemal vapuru eşlik etmiştir.[388] Padişahın hareket edeceği 5 Haziran 1911 günü Mecidiye kruvazörünün de bulunduğu birinci filo Yeşilköy Feneri önünde yer almıştır. Dolmabahçe Sarayı önünde demirleyen Barbaros zırhlısı saat 16.55'te selam işaretini çekmekle beraber selam toplarını atmaya başlamış ve bu selama donanmanın bütün gemileri katılmıştır. Tam bu saatte hükümdar, yanında Başbakan ve Bahriye Nazırı Paşalar olduğu halde, saray rıhtımında bir yedi çifteye binmiş ve halkın alkışları, *"Padişahım çok yaşa"* bağrıltıları arasında Barbaros zırhlısına gelmiştir. Padişah ve yanındakiler burada devlet büyükleri tarafından karşılanmıştır. 17.30'da hareket eden zırhlı, Mecidiye'nin de içinde bulunduğu tüm donanma gemileri tarafından selamlanarak uğurlanmıştır.[389] Balkan gezisini tamamlayan Mehmet Reşat 24 Haziran'da Selanik'ten yola çıkmıştır. 25 Haziran'da Çanakkale'ye, 26 Haziran 1911 tarihinde de İstanbul'a varmıştır.[390] Mecidiye kruvazörü bu karşılama töreninde de donanmanın diğer birçok gemisiyle beraber yer almıştır.

Osmanlı donanması yeni alınan zırhlı ve muhriplerin de katılımıyla 1911 yazından sonbaharına kadar manevralarına devam etmiştir.[391] Mecidiye kruvazörünün de içinde bulunduğu donanma gemileri 1911 yılının Temmuz ayı içinde Albay Tahir'in komutasında olarak, eğitim manevraları için doğruca Midilli Adası'na gitmiştir. Burada daha önce Osmanlı donanmasında danışmanlık yapan Amiral Gamble'nin komutasındaki İngiliz donanmasıyla karşılaşılmış ve karşılıklı selamlaşma olmuştur. 11 Temmuz 1911 tarihinde Midilli Adası'ndan ayrılan donanma, Edremit Limanı'na doğru yola çıkmıştır. Donanma yolda hareket halindeki filoya torpidobotların hücum etme manevrasını gerçekleştirmiştir. Bu manevra için 09.30'da limandan çıkan donanma Midilli Adası'nın Sığrı yönüne doğru hareket etmiştir. Makinelerinde ufak tefek arızalar çıkan Basra, Yarhisar ve Samsun ufak muhripleri limandan hareketlerinde bir saat kadar geç kalmıştır. Asıl manevra saat 18.00'de başlamıştır. Gece yapılacak bu manevra için

[387] Afif Büyüktuğrul eserinde, bu emrin 5 Mayıs 1910 günü verildiğini yazmaktadır. Ancak gezinin 5 Haziran 1911 tarihinde başladığı düşünülürse verilen bu tarihin bir baskı veya çeviri hatasından kaynaklandığını söylemek mümkündür. Yazının ilerleyen bölümlerinde de ay ve gün tarihlerinde yanlışlıklar bulunmaktadır. Bilgi için bkz. Afif Büyüktuğrul, *a.e.,* s.70.
[388] Eric Jan Zürcher, *a.g.m.,* s.28; Nejat Gülen, *Dünden Bugüne Bahriyemiz,* Kastaş Yay., İstanbul 1998, s.184.
[389] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.71-72.
[390] İsmail Hami Danişment, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi,* C.4, Türkiye Basımevi, İstanbul 1955, s.383-384.
[391] *DM*., Dak., Mb., Dsn.2582/21.

gemilerdeki tüm lumbuzlar[392] kapatılmış, seyir fenerlerinden başka ışık kalmamıştır. Herkes görevi başındadır ve ışıldaklar da verilecek emirle yakılmak üzere hazır tutulmuştur. Bu sırada filo gemileri pruva hattında seyretmektedir. Hattın en son gemisi Mecidiye kruvazörüdür. Mecidiye kruvazörü gördüğü karartıya ışıldağını yakmaya vakit bulamadan, hücum eden Demirhisar torpidobotu veri tabancasını patlatarak hücumunu başarı ile tamamlamıştır. Mecidiye kruvazörü bu manevrada başarısız olmuştur. Aynı şekilde Barbaros zırhlısının da Taşoz muhribi tarafından mağlup edildiği manevra, saat 22.00'de son bulmuştur.

Donanma 12 Temmuz 1911 tarihinde Edremit'e varmış ve ertesi gün Sakız Adası'na doğru hareket etmiştir. Yolda komutan gemisine yaklaşma ve uzaklaşma tatbikatları yapılmış ve aynı gün bu adaya demirlenmiştir. Sakız Adası'nda 17 Temmuz'a kadar kalan donanma gemilerinin personeli arasında o gün öğleden sonra yelken yarışı yapılmıştır. Saat 13.45'te bütün gemilerin filikaları Barbaros'un kıç tarafında toplanmış ve donanmanın etrafını dört kez dolaşmıştır. Yarışı Barbaros zırhlısının personeli kazanmış, ikinciliği de Turgutreis zıhlısı personeli almıştır. 18 Temmuz 1911 tarihinde Sakız Adası'ndan ayrılan donanma yolda teşkilat manevraları eğitimi yaparak 19 Temmuz günü öğleden sonra Marmaris'e demirlemiştir. 27 Temmuz 1911 tarihinde dönüş seyrine başlayan donanma, Çanakkale Nağra Limanına demirleyerek önemli bir eğitim seyrini tamamlamıştır.[393] Böylece Osmanlı donanması, gerçek savaş ve muharebe şartlarına çok yakın bir ortamda gündüz ve gece torpido hücumları, müdafaa tatbikatları, gece tamamen ışıksız ortamda talimler ve keşif manevraları yapmıştır. Ayrıca açık denizde 7 mil süratle giderken sabit hedefe karşı tam barut hakkıyla topçu atışları yapılmış, karaya asker çıkarma talimleri gerçekleştirilmiştir.[394]

B. Trablusgarp Savaşı Sırasındaki Faaliyetleri

Mecidiye kruvazörü Osmanlı donanmasıyla ilk ciddi sınavını İtalyanlar ile yapılan Trablusgarp Savaşı sırasında vermiştir.

---

[392] Gemilerin iç kısımlarını, kamaraları aydınlatmak ve havalandırmak için açılmış yuvarlak deliklerdir. Bilgi için bkz. Burhanettin Seri, *a.g.e.,* s.50.
[393] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.84-85.
[394] Mithat Işın, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1946, s.23-24; Y. Teofanidis, O. Ramis, *Türk ve Yunan Deniz Harbi Hatıratı ve 1909-1913 Yunan Bahri Tarihi,* Çev. Binbaşı Lütfi, Deniz Matbaası, İstanbul 1930, s.40.

Risorgimento (yeniden çıkış) denilen siyasal birliğini sağladıktan sonra sömürge yarışına katılmak isteyen İtalya, öncelikle gözlerini kendi yarımadasının karşısında bulunan Kuzey Afrika'ya çevirmiştir. Roma İmparatorluğu tarihinde önemli bir yer tutan Kartaca'nın bulunduğu Osmanlı egemenliğindeki Tunus, kendisi için uygun bir sömürge olabilirdi. Ancak Cezayir'e yerleşmiş olan Fransa'nın, Tunus'u kendi genişleme alanı içinde sayması, bu isteğinin gerçekleşmesine olanak vermemiştir. Çok geçmeden Fransa'nın Tunus'u zorla ele geçirmesi (1881), onun hemen arkasından İngiltere'nin de Mısır'ı işgal etmesi (1882) karşısında İtalya yöneticileri gözlerini, yine Afrika'daki bir başka Osmanlı ülkesine çevirmişler ve bugünkü Libya toprakları olan Trablusgarp'a yerleşme siyasası gütmeye başlamışlardır.

Bunu gerçekleştirebilmek için bir yandan Osmanlı yönetiminin güçsüzlüğünden ve kapitülasyon ayrıcalıklarından yararlanarak Trablusgarp'ta ekonomik üstünlük sağlamaya çalışan İtalya, öte yandan da bu ülkeye egemen olmak amacıyla öteki büyük devletlerin onaylarını almaya yönelmiştir. Bu çerçevede, Üçlü Bağlaşma Anlaşması 1891'de ve 1902'de yenilenirken Almanya ile Avusturya-Macaristan, İngiltere'nin onaylaması koşuluyla İtalya'nın Trablusgarp'a yerleşmesini kabul etmişlerdir. Öte yandan Fransa da Fas'ın kendi genişleme alanı olarak kabul edilmesi karşılığında İtalya'ya, Trablusgarp'ta hareket serbestliği tanımıştır (1902). Birkaç yıl sonra İtalya, kendisine Boğazlar bölgesinde üstünlük tanıdığı Rusya'ya da Trablusgarp'a yerleşme hakkını kabul ettirmiştir (1909). Bütün bu gelişmeler Avrupa devletleri arasındaki sömürge yarışında paylaşılmak istenen *"pasta"*nın büyük bir diliminin Osmanlı topraklarından oluştuğunu kanıtlamaktadır.[395]

İtalya, Osmanlı Devleti'ne savaş açmak için artık sadece bir bahane aramaktadır. Çok geçmeden bu bahane bulunur ve 23 Eylül 1911 tarihinde Babıâli'ye bir nota verilir. Bu notada özetle, İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin Trablusgarp ve Bingazi'ye adamlarını göndererek yerli halkı İtalyanlar aleyhine kışkırttığı ve İtalyanların tehlikeye maruz bulundukları, bundan dolayı bölgeyi terk etmek zorunda kaldıkları iddia edilmiştir. Osmanlı Devleti bu notaya yine bir notayla cevap vermiş, İtalyan halkının Trablusgarp ve Bingazi'de hiçbir şekilde tehlike altında olmadıklarını, hükümetin her zaman

[395] Şerafettin Turan, *Türk Devrim Tarihi, 1. Kitap, İmparatorluğun Çöküşünden Ulusal Direnişe,* Bilgi Yayınevi, İstanbul 2004, s.29.

vazifesini yapmaya muktedir olduğunu beyan ederek İtalya'nın bunun için endişe etmemesi gerektiğini ifade etmiştir. İtalya, 28 Eylül 1911 tarihinde Osmanlı Devleti'ne yeni bir nota daha vermiştir.[396] Bu notada İtalya, kendi haysiyet ve menfaatinin teminine mecbur olduğunu ve bunun için İtalya'nın Trablusgarp ve Bingazi'yi askerî işgale karar verdiğini, bundan başka yapacağı bir şeyin kalmadığını ve Osmanlı memurlarının işgale muhalefet etmemelerini istemiştir.[397] 29 Eylül'de Osmanlı'nın verdiği cevabi notanın ardından İtalya 29 Eylül 1911'de Osmanlı Devleti'ne savaş açtığını ilan eden notayı vermiş ve bunun ardından Trablusgarp Savaşı başlamıştır.

Osmanlı donanması bu sıralarda Albay Tahir Burak ve danışman İngiliz Albay Food komutasında olmak üzere Beyrut'ta bulunmaktadır. Beyrut gezisi Osmanlı donanmasının eğitim ve manevra yapmak maksadıyla çıktığı seyirlerden biridir. Beyrut gezisi için 22 Ağustos 1911 tarihinde hazırlıklara başlayan donanma, 26 Ağustos'ta alınan telgraf üzerine Çanakkale Nara Limanı'ndan hareket etmiştir. 28 Ağustos'ta Rodos Adası'na, 30 Ağustos'ta Mersin'e, 3 Eylül'de İskenderun'a uğrayan donanma, 5 Eylül 1911 tarihinde saat 16.00'da Beyrut'a varmıştır. Osmanlı donanması daha limana 10 mil kala, içinde Beyrut valisinin olduğu Avnillah torpidobotu ve Ankara torpidobotu tarafından karşılanmıştır. Ayrıca bu gemilerin yanında sancaklarla donatılmış halde daha birçok irili ufaklı gemi ve kayıklar yer almıştır. Ayrıca Osmanlı donanmasını karşılamak üzere halk da sahillere akın etmiştir.[398]

Osmanlı donanması İtalya'nın 24 saatlik bir ültimatom verdiği 28 Eylül 1911 gününe kadar Beyrut'ta kalmıştır. 28 Eylül günü geri dönmek üzere Beyrut'tan hareket eden donanma, yolda çeşitli talim ve manevralarla meşgul olarak Akdeniz kıyıları ve Rodos yoluyla Ege Denizi'ne girmiştir. 1 Ekim'de Sakız Adası'na gelinmiştir. Saat 05.40'ta, İzmir Komodorluğu üzerindeki İhsaniye yatının son hızla donanmaya doğru geldiği ve amiral gemisinin bordasında kısa bir süre kaldıktan sonra ayrıldığı görülmüştür. Bunu, donanma komutanının verdiği, *"muharebeye hazır olunuz"* işareti

---

[396] İtalya bu notayı İstanbul'daki elçisi De Martino vasıtasıyla Sadrazam Hakkı Paşa'ya iletmiştir. Bilgi için bkz. Necdet Hayta, "Ege Adaları Meselesinin Dünü ve Bugünü", *Jandarma Eğitim Dergisi,* Y.4, S.16, Ankara 2000, s.26.

[397] Hale Şıvgın, *Trablusgarp Savaşı ve 1911-1912 Türk-İtalyan İlişkileri,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1989, s.33-36.

[398] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1984, s.84-85. Bazı kaynaklarda Osmanlı donanmasının Beyrut'a varışı hakkında 20 Eylül 1911 tarihi verilmektedir. Bilgi için bkz. *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1911-1912 Osmanlı İtalyan Harbi Deniz Harekâtı,* C.3, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1980, s.159. Bu geziye katılan gemiler ve komutanları için bkz. (Ekler: Tablo 3)

takip etmiştir. Başlangıçta talim mahiyetinde sayılan bu emir üzerine gereken hazırlıklar yapılırken, Yadigârı Millet muhribine *"İtalya'nın harp açtığı ve 15 mil hızla Çanakkale'ye gitmesi",* ardından da tüm gemilere *"İtalya'nın harp açtığı"* bildirilince, durumun ciddiyeti anlaşılmıştır. Bu sırada donanma Çanakkale Boğazı'na 108 mil mesafede bulunmaktadır. Saat 06.12'de bütün gemilere *"tam hız için sitim tutulması"* bildirilmiştir. Aynı zamanda Basra muhribine *"Sakız Boğazı'ndan geçerek Sığrı yoluyla"* gözetlemede bulunması ve şüpheli bir gemi ile karşılaşacak olursa bunu, *"Midilli'nin iç taraflarında Boğaz'a gitmekte olan filoya bildirmesi"* emredilmiştir. Saat 06.45'te filotilla 15, diğer gemiler 12 mil hızla seyirlerine devam etmiştir. Saat 12.25'te hız 13 mile ve beş dakika sonra 14 mile çıkarılmıştır. Saat 14.30'da filoya katılan Basra muhribi, iki Avusturya ticaret gemisinden başka bir gemiye rastlamadığını bildirmiştir. Bu esnada filonun diğer gemileri Bozcaada önünde bulunmaktadır ve filotilla, Sığrı feneri önünden kaybolmuştur.

Saat 15.40'ta Boğaz'a girilmiştir ve sürat 12 mile indirilmiştir. 16.55'te Nara önüne demirlenmiştir. Filonun arttırılmış olan hızına uyamayan Tir-i Müjgan fabrika gemisi, ancak saat 18.40'ta Nara'ya gelebilmiştir. Taşoz ve Yarhisar muhripleri Boğaz önünde karakolla görevlendirilirken diğer gemiler gece savunması durumuna geçmişlerdir.[399]

Filonun bir İtalyan saldırısına uğramamış olması büyük bir şanstır. İtalyanlar ya Türk donanmasının zayıf durumunu düşünerek buna ihtiyaç duymamışlar veya böyle bir harekete cesaret edememişlerdir. Belki de harbi açarken hedefin yalnız Libya'yı işgal etmek olduğu yolundaki ilanları buna neden olmuştur.

Beyrut'taki İtalyan konsolosu, Türk filosunun limandan ayrıldığı haberini vermiştir. Bundan bir gün önce, Donanma Muhasebe Müdürlüğü'nün Sakız mutasarrıflığına çektiği açık bir telgrafta *"Donanmanın erzak ikmali için 1 Ekim 1911'de Sakız'a geleceği"* bildirilmiştir. Bu iki haber, İtalyanların yapacağı bir taarruz için tutanak noktaları olabilirdi. Bu takdirde, Türk makamlarının ciddi olan durumu vaktinde ilgililere bildirmemiş olması, fena bir sonuç doğurabilirdi.[400]

---

[399] *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1911-1912 Osmanlı İtalyan Harbi Deniz Harekâtı,* C.3, s.44.
[400] *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1911-1912 Osmanlı İtalyan Harbi Deniz Harekâtı,* C.3, s.44-45.

Donanmanın Çanakkale'ye demirlemesinin ardından Donanma Komutan Vekili Albay Tahir, kömür ve malzeme ihtiyaçlarını belirten bir telgrafı Bahriye Nezareti'ne göndermiştir. Bu telgrafta ayrıca 200 güverte 150 makine olmak üzere toplam 350 askere ihtiyacı olduğunu yazmıştır. Ancak Bahriye Nezareti gönderdiği yazıda donanmanın her türlü ihtiyacını karşılamak üzere İstanbul'a gelmesini emretmiştir. Hâlbuki bu sırada Harbiye Nezareti, Çanakkale müstahkem mevkiini yetersiz bulduğundan donanmanın burada görev almasını lüzumlu görüyor ve 4 Ekim'de yazdığı yazı ile donanmanın Çanakkale'den ayrılmamasını emrediyordu. Ancak Bahriye Nezareti işi bir oldubittiye getirerek donanmayı aynı gün saat 18.00'de toplu olarak Nara'dan hareket ettirerek 5 Ekim saat 09.30'da Haydarpaşa önüne demirletmiştir. Bahriye Nezareti, Harbiye Nezaretine de *"Daha önceden verilen emirler gereğince donanmayı İstanbul'a getirdik"* sonucu çıkartılabilecek bir yazı yazmıştır.

Harbiye Nezareti donanmayı Çanakkale savunmasında temel saydığı için isteklerinde ısrar etmiştir. Bahriye Nezaretine yazdığı ikinci yazıda, *"İtalya ile savaş devam ettiği sürece İtalyan donanmasının Çanakkale Boğazı'nı zorlaması daima mümkündür. Çarlık Rusyası tarafsızlığını muhafaza ettiği için Karadeniz Boğazı'na tarassut (gözetleme) için yeter sayıda torpidobot bıraktıktan sonra donanmanın bütün mevcuduyla Çanakkale Boğazı'na gitmesi gerekir. Donanma, Deniz Kurmay Başkanlığının vereceği talimata göre Çanakkale müstahkem mevkii ile işbirliği yapmalıdır. Çanakkale Boğaz Komutanlığı'na gerekli talimatı vermek üzere donanmanın Çanakkale'ye hemen hareket ettirilmesini rica ederim"* demiştir. Ancak bu ısrarlarının yanında Harbiye Nezareti, donanmanın Çanakkale'ye gidebilmesi için gerekli 3500 ton İngiliz kardif kömüründen 1500 tonu kardif ve 800 tonu Ereğli kömürü olmak üzere ancak 2300 tonunu sağlayabilmiş ve gemilere dağıtmıştır. Bununla birlikte erzak ve seyir malzemesi de ancak 2-3 ay yetebilecek kadar tedarik edilebilmiştir. Yine daha önce istenen 350 askerden 108'i temin edilebilmiştir.[401] Bu arada Bahriye Nezareti, Albay Tahir'in isteği üzerine, gemilerin onarım ihtiyaçlarını tespit etmek üzere gemilere bir heyet yollamıştır. Bu heyetin verdiği karar, ufak tefek arızaları olan gemilerin hemen Çanakkale'ye gönderilebileceği, arızaları büyük olan gemilerin ise arızalarının acilen tamir edilmelerinin ardından Çanakkale'ye gönderilmeleri olmuştur. Harbiye Nezareti

[401] *A.e.,* s.37-38.

Bahriye Nezareti'nin bu kararına 7 Ekim tarihinde cevap vermiştir ve *"Çanakkale savunmasına etkili şekilde katılmak için donanmanın buraya hemen gönderilmesi bir zorunluluktur. Gemilerin muayenelerini bir an önce bitirip donanmayı hemen hareket ettiriniz"* demiştir.

Harbiye ve Bahriye Nezaretleri arasındaki bu yazışmalar sürerken Bahriye Nazırı Hurşit Paşa bizzat donanmaya gelerek donanmayı yerinde görecek ve şu kararlara varacaktır:

a) Büyük gemiler kesinlikle Çanakkale'ye gidecektir.

b) Arızalı ufak gemiler İstanbul'da onarılacaktır.

c) Büyük gemilerin onarımı için Çanakkale'ye 50 işçi yollanacaktır.

Bahriye Nazırının donanmayı gezmesinden sonra artık donanmanın Çanakkale'ye dönmesi kesinleşmiştir. Donanma yola çıkmadan önce Padişah Mehmet Reşat, Donanma Komutan Vekili Albay Tahir'i kabul ederek, donanma personeline selamlarını ve başarı dualarını yollamıştır. Böylece içinde Mecidiye kruvazörünün de bulunduğu donanma, 15 Ekim 1911 tarihinde saat 18.15'te İstanbul'dan hareket etmiş ve ertesi gün saat 10.20'de Çanakkale'ye varmıştır.[402]

Savaşın ilerleyen safhalarında deniz kuvvetinin ne kadar önemli olduğu açık bir şekilde kendini gösterecektir. Bu anlamda savaşan iki tarafın deniz güçlerinin bilinmesi, bir kıyas yapabilmek için oldukça yararlıdır. 1911-1912 Trablusgarp Savaşı'ndaki Türk donanması, dört muharebe gemisi, iki kruvazör (Mecidiye ve Hamidiye), iki torpido kruvazörü, üç korvet, 23 torpidobot ve muhrip, 18 gambot, 20 motor gambot, 11 yat ve vapur, bir fabrika gemisi, bir mayın depo gemisi, bir mayın gemisi ve altı taşıt gemisinden ibaret bulunmaktadır. 20'ye yakın römorkör ve sitimbot, bir seyyar maçuna[403], üç seyyar algarina[404], su dubası ve mavnalar[405], yardımcı araçları teşkil etmekte ve bir muharebe gemisi de İngiltere'ye ısmarlanmış bulunmaktadır.[406] Bu tarihte İtalyan donanması ise ikisi onarımda bulunan 13 muharebe gemisi, 10 zırhlı kruvazör, 7

[402] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.28-30.
[403] Gemilerde veya rıhtımlarda yük alıp verme işlerinde kullanılan, sitim veya dizel elektriki olarak çalışan özel sistemlerdir. Bilgi için bkz. Burhanettin Seri, *Gemicilik,* Deniz Harp Okulu Yay., İstanbul 1971, s.51.
[404] Denizlerde ağır yükleri kaldırmak için özel şekildeki dubalar üzerine konmuş ağır yük kreyni, vinci. *A.e.,* s.4.
[405] Başı ve kıçı aynı şekilde yük taşımak için yapılmış 35-40 ton ağırlığındaki teknelerdir. Bilgi için bkz. *A.e.,* s.54.
[406] *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1911-1912 Osmanlı İtalyan Harbi Deniz Harekâtı,* C.3, s.20.

kruvazör, 9 torpidogambot, 24 muhrip, 53 torpidobot, 7 denizaltı gemisi ve 47 yardımcı gemiden oluşmaktadır. Ayrıca bunlara ilaveten kömür, taşıt ve hastane gemisi olarak kullanılmak üzere savaş süresince 106 gemi de kiralanmıştır.[407] Açıkça görülebileceği üzere İtalyan deniz gücü, Osmanlı Devleti'nin o günkü deniz gücüyle kıyas kabul etmeyecek noktadadır.[408] Bu durumu göz önüne alan Osmanlı Devleti savaş içerisindeki deniz stratejisini buna göre belirleyecektir. Bu strateji de donanmanın Boğazlar'ın savunmasında sabit batarya olarak kullanılmasından öteye geçmeyecektir.[409]

İtalyanlar savaş sırasında Osmanlı Devleti ile denizde mücadele alanlarını Ege Denizi (Çanakkale, İzmir, Selanik ve Adalar), Doğu Akdeniz (Beyrut, Adriyatik Denizi ve Girit), Kızıldeniz ve Trablusgarp Vilayeti olarak tespit etmiştir. Mecidiye kruvazörü bu mücadele alanları içinde, Ege Denizi grubunda yer alan Çanakkale Boğazı'nın savunmasında sabit batarya olarak kullanılmıştır. Dolayısıyla savaş boyunca Çanakkale'den hiç ayrılmamıştır.

Mecidiye kruvazörü diğer Osmanlı gemileriyle birlikte, Beyrut gezisinden 1 Ekim 1911 tarihinde Çanakkale'ye dönmüş, 5-15 Ekim 1911 tarihlerinde İstanbul'da ikmalini yaptıktan sonra, hareketten önce Padişah V. Mehmet tarafından kabul edilen Albay Tahir komutasında 16 Ekim 1911'de tekrar Çanakkale'ye gelmiş ve Nara'da demirlemiştir.

Mecidiye kruvazörü ve buradaki diğer Osmanlı gemileri Harbiye Nezareti'nin Bahriye Nezareti'nden isteği üzerine Çanakkale müstahkem mevki ile işbirliği yapmak üzere görevlendirilmiştir. Bu işbirliğinin komuta meselesi büyük bir soruna neden olmuştur. Bu sorunun ana sebebi, Bahriye Nezareti'nin filonun komutasını müstahkem mevkiye vermek istememesidir. Bahriye Nezareti'nin düşüncesi, komutanın kendi elinde olması ve gerektiğinde Boğaz'dan dışarı çıkıp harekât yapabilme serbestiyetinin bulunmasıdır. Ancak Harbiye Nezareti'nin yayınladığı emirde *"Çanakkale Boğazı'nın İtalyan donanmasına karşı savunmasını arttırmak ve bu suretle düşman donanmasının*

---

[407] *A.e.,* s.29.

[408] İtalyan donanmasının savaş sırasındaki filo, tümen tertipleri, gemilerin ağırlıkları, silahları, süratleri vb. teknik özellikleri için bkz. H. W. Wilson, *Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri 1850-1914,* C.1, Çev. Lütfü Çekiç, Kitap Yay., İstanbul 2007, s.366-367.

[409] Osmanlı bu sırada bölgeye göndereceği subayları dahi askerî gemilerle göndermemiştir. Mustafa Kemal ve Enver gibi genç subaylar da bölgeye gidebilmek amacıyla yabancı ticaret gemilerini kullanmışlardır. Mustafa Kemal Trablusgarp'a ulaşmak için önce bir Rus vapuruyla Mısır'a gitmiş, oradan Trablusgarp'a geçmiştir. Bilgi için bkz. Salih Bozok, Cemil S. Bozok, *Hep Atatürk'ün Yanında, Baba-Oğul Bozok'lardan Anılar,* Çağdaş Yay., İstanbul 1985, s.9.

Boğaz'ı geçmesini önlemek için Osmanlı donanmasının da bu savunmaya katılmasının uygun görüldüğü bildirilmektedir. Boğaz'ın savunmasında kara ve deniz kuvvetlerinin birlikte kullanılacağı, bunun için komuta merkezinin bir elden idare edilmesi gerektiği, bu amaçla Çanakkale Ordu Kumandanlığına atanan Ali Rıza'nın donanmaya da komuta edeceği ifade edilmektedir. Denizle ilgili işlemlerde yardımcı olmak üzere bu komutanın yanına bilgili deniz subaylarının verilmesinin uygun görüldüğü, donanma kumandanlığınca üç kişiden kurulu bir deniz kurmay heyetinin Boğaz Kumandanlığı karargâhına gönderilmesi ve Osmanlı donanmasının Çanakkale Boğazı'ndaki kullanılışı yalnız savunma ile ilgili olduğundan donanmanın Boğaz dışında taarruz amacıyla görevlendirilemeyeceği" de maddeler arasında vurgulanmaktadır. Bu emir uyarınca Mecidiye kruvazörü ve diğer gemiler savaş boyunca Çanakkale önünden ayrılmamışlardır.

Savaş esnasında düşman gemilerinin geçişine engel olmak için Çanakkale Boğazı mayın hatlarıyla kapatılmıştır. Savaş süresinde çeşitli tarihlerde 183 mayınla 3 mayın hattı teşkil edilmiştir. Boğaz'a bir de denizaltılara karşı mania kurulması düşünülmüş, gerekli malzemeler getirilmiş olmasına rağmen bu hat oluşturulamamıştır.

Boğaz'ı korumak için oluşturulan top tahkimatı ise Boğaz ağzı ve içi ile Kilitbahir-Çanakkale bölgesindeki top tahkimatlarıdır. Buradaki toplara ilave olarak Harbiye Nezareti'nin isteği üzerine Peleng-i Derya gambotundan çıkarılan iki adet 75 ve iki adet 47 mm'lik gemi topları konulmuştur. Ayrıca Edirne'den 150 mm'lik bir obüs bataryası ile 105 mm'lik bir topçu taburu getirilerek müstahkem mevki güçlendirilmiştir.

Nara'da bulunan ve bir yandan da onarımı yapılmakta olan filonun kömür ihtiyacı kritik bir duruma girmiştir. İstanbul'da yapılmış olan ikmal tükenmek üzeredir. Bahriye Nezareti bu maksatla 20 Kasım 1911 tarihinde Maliye Nezareti'nden acele 50 bin lira istemiş, ancak 9 Aralık 1911 tarihinde parlamentoda görüşülen bu istek, pek geç yerine getirilmiştir. Bu günlerde deniz kuvvetleri, barış bütçesiyle idare olunmaktadır. Bu bütçe, 1910 yılında 1.460.311 ve 1912 yılında da 1.276.000 liradır.

Boğaz ağzında karakol görevi yapan torpidobotlar acele hazırlık yapılmasının sonucu olarak arızalar yapmaya başlamıştır. Donanma komutanı 7 Kasım 1911 tarihinde

bu gemilerin muhriplerle değiştirilmesini istemek zorunda kalmıştır. Diğer gemilerin durumları de iyi değildir. Ana Kuvveti oluşturan 4 muharebe gemisinden Barbaros ve Turgutreis, uzun süreden beri havuz yüzü görmemiş, Mesudiye'nin kondenser levha ve borularının Avrupa'ya ısmarlanması gerekmiştir. Asar-ı Tevfik de onarımdadır. Mecidiye ve Hamidiye kruvazörlerinin cephanelikleri ve ışıldaklarıyla ilgili bazı onarımlara ihtiyacı vardır. Filotilladan iki muhribin de pervane ve dümenlerinin muayenesi için havuza alınması gerekmektedir. Torpidobotlarda da bazı noksanlıklar bulunmaktadır.[410]

İtalyanlar Trablusgarp Savaşı sırasında Mecidiye kruvazörünün sabit batarya olarak görev yaptığı Çanakkale üzerine ilk taarruzi hareketlerini 18 Nisan 1912 tarihinde gerçekleştirmiştir. İtalyanların amacı sabit olarak Çanakkale'de yatan donanmayı savaşa zorlamaktı. İtalyanlar Donanma Komutanları Amiral Viale'nin komutası altındaki iki tümenle Çanakkale'ye doğru yaklaşmaya başlamıştır. İtalyan donanması Pisa, Amalfi, San Marco zırhlı kruvazörleri ile Vittorio, Emanuelle, Roma, Napoli, Regina Margherita, St. Bon, Ferrucio, Garibaldi, Varese ve Vettor Pisani zırhlı gemilerinden oluşmaktadır.[411] Boğaz önündeki İtalyan filosunu saat 06.15'te ilk olarak gören Taşoz muhribi olmuştur. Taşoz muhribi telsiz telgraf makinesi olmadığı için hemen geri dönmüş ve Donanma Komutan Vekiline *"Saat 06.15'te üçer bacalı çeşitli düşman savaş gemilerini İmroz'un kuzey burnundan güneye doğru seyrederken gördüm"* bilgisini iletmiştir.

Osmanlı donanma komutanının elinde düşmanın Çanakkale'ye taarruzu halinde Osmanlı donanması tarafından uygulanacak bir plan yoktur. Sadece donanma komutan vekili böyle bir taarruzda denize çıkıp muharebe yapmayı değil, daha önce Harbiye Nezareti'nin verdiği emirlere uygun olarak savunmayı Boğaz'ın içinde yapmayı tasarlamıştır. Düşman hakkında haber gelir gelmez hemen donanmasına *"harekete hazır ol"* emrini vermiştir. Muavenet-i Milliye muhribini, telsizi olduğu için, düşmandan temas almaya yollamış, muhriplerine de Boğaz'ın içindeki düşman bekleme yerlerine gitmeleri için emir vermiştir. Bu arada Trablus, Tirimüjgân ve Halep gemilerini de düşman mermilerinden zarar görmemeleri için Gelibolu'ya göndermiştir.

---

[410] *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1911-1912 Osmanlı İtalyan Harbi Deniz Harekâtı,* C.3, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1980, s.45-48.
[411] H. W. Wilson, *a.g.e.,* s.375.

Diğer taraftan Çanakkale Müstahkem Mevki Kumandanlığı, Samsun ve İntibah gemilerine, hemen planda var olan mayın manialarını yaptırmıştır.

Muavenet-i Milliye muhribi İtalyan donanmasıyla saat 10.00'da karşılaşmıştır. İtalyan amirali bu geminin temasını kırmak için üzerine tam bir tümen sevk etmiştir. Ancak Muavenet-i Milliye muhribi üstün sürati sayesinde kendini düşmanın top menzili dışında tutarak, donanma komutanının istediği bilgiyi getirmiştir.[412]

İtalyan bombardımanı saat 11.30'da başlamış ve 14.30'a kadar üç saat sürmüştür. İtalyan filosu, bombardımanın ardından geri çekilerek ertesi sabah Mondros Limanı'na demirlemiştir. Bu sırada Osmanlı donanması da bir torpido hücumuna karşı hazırlıklarını tamamlamıştır. İtalyan filosunun üç saatlik bombardımanı kesip uzaklaşmış olması, bu hareketinin Marmara'ya girmek gibi bir amacı olmadığını göstermiştir. İtalyan donanmasının ana amacı Boğaz'ı bombardıman etmek ve Osmanlı donanmasını Boğaz dışarısına çekerek burada yenmektir. İtalyan filosunda görevli Amiral Revel, emrindeki gemilerle tamamen bu iş için görevlendirilmiştir. Ancak Osmanlı donanması Boğaz'dan dışarı çıkmamıştır.

Trablusgarp'taki başarısızlıkları karşısında, Türkiye'yi başka başka yollardan barışa zorlamak isteyen İtalya'nın, Çanakkale taarruzundan sonra giriştiği ikinci hareket, başta Rodos olmak üzere Güney Sporad adalarının işgal edilmesi olmuştur. Bu suretle, Türklerin Trablusgarp'a yaptıkları kaçak nakliyat daha iyi önlenecek, Türk halkının morali bozulacak ve barışı sağlamak yolunda kuvvetli bir adım atılmış olacaktır.

İtalya Oniki Ada'yı işgal etmesinin ardından, Çanakkale Boğazı'na ikinci harekâtını 18/19 Temmuz 1912 tarihinde bir gece saldırısı olarak gerçekleştirmiştir.[413] İçinde Mecidiye kruvazörünün de bulunduğu Osmanlı filosuna, gece torpido hücumu yapılması kararlaştırılmıştır. Böyle bir olasılığa karşı, Türk gemilerinin demir yerleri devamlı değiştiriliyor, gözetleme için iki muhrip her gece Boğaz ağzında yer alıyor, Seddülbahir, Kumkale ve Baykuştepe ışıldakları geçidi zaman zaman kontrol ediliyorlardı. Yalnız, Boğaz'ın Rumeli kıyısında ticaret gemileri için açık bırakılmış olan bir

[412] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.95-96.
[413] İtalyan filosunun bu tarihte gerçekleştirdiği saldırı harekâtı hakkında İkinci Sınıf Edremit Redif Alayı'nın tuttuğu Harb Ceridesi'nden bilgi almak mümkündür. Bilgi için bkz. *Harb Ceridesi, 1.İtalya ve Osmanlı Muharebesi 1328, 2.Balkan Harbi 1328* eserinden aktaran Mehmet Mercan, *Harb Ceridesi (1.İtalya ve Osmanlı Muharebesi 1328, 2.Balkan Harbi 1328),* Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 1993, s.15-17.

geçit, buradan geçen gemilerin yaptıkları gözlemlerle İtalyanlara gereken bilgileri toplamak fırsatını vermekteydi.

Barbaros, Turgut, Mesudiye ve Asar-ı Tevfik muharebe gemileri ile Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri, bir muhriple birlikte, Çanakkale önünde bulunmakta idiler. Geceleri, gözetleme ile görevlendirilmiş olan iki muhrip, Boğaz dışında 5-6 millik bir sahada karakol yaptıktan sonra, Hellas feneri altında ve Lodos havalarda da karanlık Liman'da yer alıyorlardı. Bu görev sonradan bir tek muhribe ve daha sonra da bir torpidobota verildi. Bu gemiler, Seddülbahir'deki işaret istasyonu ile muhabere edebilmekteydiler. Seddülbahir ve Kumkale ışıldakları Boğaz ağzını yeteri kadar aydınlatmakta, Hisarlık Burnu'na kadar olan sahayı da aydınlatan Seddülbahir ışıldağının görevi, bundan sonra Baykuştepe ışıldağına geçmekteydi. Mayınlanmış olan saha, Soğanlı önlerine düşmekte, Rumeli tarafındaki geçit, büyük bir hata olarak, doğru bir hat şeklinde uzanmaktaydı.

18 Temmuz günü Boğaz dışında, 5-6 mil yarıçapındaki bir bölgede karakolda bulunan Kütahya torpidobotu, güneş batmasına yakın, önce Hellas feneri altına sonra kuvvetli Lodos dolayısıyla Karanlık Liman'a demirlemişti. Işıldak ve telsizinin olmaması dolayısıyla, bir karakol gemisinden beklenen görevi yapamayacak durumdaydı.

Gece yarısını beş geçe, ay batmışken, ağızdaki iki ışıldak aralıklı olarak aydınlatmalarını sürdürmekteydiler. Bu sırada Kütahya, hafif bir körük sesi işitmiş, fakat müstahkem mevkide bir hareket görmeyince buna önem vermemiştir. On dakika sonra, Seddülbahir ışıldağı yabancı bir tekneyi yakalayıp izlemeye başlamıştır. Ardından iki ihtar topu ve bunun ardından da Kumkale tabyası hakiki mermi atmıştır. Aydınlatılan gemi, pruva hattında Boğaz'a girmiş ve Rumeli kıyısını izlemiş olan, Albay Millo komutasındaki Spica, Perseo, Centauro, Cilmene ve Astora adlı beş torpidobottan sonuncusudur. Bu durum karşısında filotilla hızını 22 mile çıkarmış, Kumkale ve Seddülbahir ateşe başlamadan Hisarlık Burnu'nu geçmiştir. Bundan sonra İtalyan gemilerini yakalayan, Baykuştepe ışıldağı olmuştur ve 75 mm'lik sahra bataryasının ateş açmasını sağlamıştır. Filotilla Baykuştepe önlerinde iken, donanma ve müstahkem mevki set bataryaları da ateşe başlamıştır. Soğanlı önlerindeki rasadi mayın hatları geçidinden başarıyla geçen İtalyan gemileri, karşılaştığı şiddetli ateş karşısında,

Soğanlı önlerinden geri dönmek zorunda kalmıştır. Filotilla rehber gemisi Spica, bir aralık karaya oturmuş, sonra kurtulmuş, diğer torpidobotlar da az çok hasara uğramışlar, fakat hiçbiri mayına çarpmamıştır.

İtalyan filotillası geri dönerken, Seddülbahir ışıldağı tarafından tekrar yakalanmış, buradaki topların ve Karanlık Liman'daki Kütahya'nın ateşine uğramıştır. Kütahya, 37 mm'lik topuyla etkili olamamış, torpidosunu da üç metre derinliğe göre ayarlamış olduğundan kullanamamış, sonradan müsademeye karar vermişse de buna 14 milden ibaret olan hızı yetmemiştir. Sonunda İtalyanlar Boğaz'dan çıkmayı başarmıştır.

İlk top seslerinin duyulduğu sıralarda, Çanakkale önündeki Türk filosu (Mecidiye kruvazörü de dâhil) harekete geçerek, önceden yapılmış olan plana göre, Anadolu ve Rumeli kıyıları arasında, bir elips üzerinde seyre başlamıştır. Gemiler bu hareketiyle, Boğaz'dan girecek bir düşmanı borda ateşiyle karşılamak olanağına sahip olacaktı.[414] Ancak İtalyan gemilerinin Mecidiye kruvazörü ve diğer gemilere ulaşma imkânları olmadığından karşılıklı bir mücadele olmamıştır. İtalyan filotillasının kesin olarak gittiğinden emin olunduktan sonra Mecidiye kruvazörü ve diğer gemiler yeniden eski noktalarına demirlemişlerdir.

Donanma Komutan Vekili Albay Tahir, Trablusgarp Savaşı devam ederken, donanmayı Marmara Denizi'ne çekip top ve torpido atışları yaptırmak için pek çok teklif yapmıştır. Fakat donanmayı Başkumandanlık emriyle kendi vekâletine almış olan Çanakkale Boğaz Komutanı, donanmanın bir dakika bile uzaklaşmasına ve seyir eğitimi yapmasına izin vermemiştir. Bu konuda Başkomutan Vekili Nazım Paşa da, donanma komutanını değil, Çanakkale Boğaz Komutanını tutmuş ve donanmanın yararına olacak bu harekete izin vermemiştir.[415]

Trablusgarp Savaşı sırasında Çanakkale'de gerçekleşen bu olayların dışında, İtalyanlarla Osmanlı'nın karşılaştığı diğer mücadele alanlarında da çeşitli olaylar cereyan etmiştir. Bu olaylara kısaca bakacak olursak; 29 Eylül 1911'de Preveze ve Reşadiye sularında bir İtalyan muhribi Hamidiye, Alpagot ve Tokat torpidolarını tahrip etmiş, Trablus yatını ele geçirmiştir. 2 Ekim 1911'de Basra'ya gitmek üzere Hudeyde

[414] *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1911-1912 Osmanlı İtalyan Harbi Deniz Harekâtı,* C.3, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1980, s.108-115.
[415] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.132.

önlerinde bulunan bir motor gambot, savaştan habersiz olmasına rağmen İtalyan gemileri tarafından batırılmıştır. 6 Aralık 1911'de Haliç gambotu Akabe Limanı'nda, 7 Ocak 1912'de Ordu, Refahiye, Ayıntab, Bafra, Kastamonu ve Muha gambotları ile Şıpka yatı Konfida önlerinde İtalyanların saldırısına uğramıştır. Gambotlar harap olurken, Şıpka yatı İtalyanların eline geçmiştir. Kızıldeniz'de görevli Peyki Şevket torpido kruvazörü ile Malatya, Taşköprü, Yozgat gambotları, Beyrut yatı, Süveyş Limanı'na iltica etmiş, Mısır Hükümeti tarafından top kamaları alınarak enterne edilmiş ve Trablusgarp Savaşı'nın sonuna kadar orada tutulmuşlardır. 24 Şubat 1912'de Avnillah korveti ile Ankara torpidobotu, iki İtalyan zırhlısının taarruzuna uğrayarak ümitsiz bir mücadeleden sonra mürettebatları tarafından batırılmıştır. Sisam'da bulunan İhsaniye gambotu teslim olmamak için Mayıs 1912'de Vati Limanı'nda batırılmıştır.[416]

Osmanlı ve İtalya, gerek büyük devletlerin yapmış olduğu barış masasına oturulması ile ilgili baskıların yoğunlaşması, gerekse tarafların harbe devam azim ve iradesindeki azalan dirençleri ile özellikle ayak sesleri duyulmaya başlayan Balkan Harbi sebebiyle sonunda barış masasına oturmaya karar vermiştir. İki ülke 18 Ekim 1912'de Lozan'da imzalanan *"Uşi Antlaşması"* ile savaşa son vermiştir. Bu antlaşma ile Trablusgarp ve Bingazi sancakları İtalya'ya bırakılmış, Rodos ve 12 Ada da sözde boşaltılıp Osmanlı Devleti'ne geri verilmiştir.[417]

Bu savaş Osmanlı askerî denizciliğinde son zamanlarda başlatılan modernizasyon çalışmaları açısından son derece zararlı olmuştur.

II. Abdülhamit'in son dönemlerinde başlayan, donanmadaki gemi sayısının arttırılması seferberliğine, II. Meşrutiyet döneminde de devam edilmiş, 1910 yılı Ağustos ortalarında Almanya'dan Weissenburg sınıfı iki muharebe gemisi alınmış ve bunlara Barbaros Hayreddin ile Turgutreis isimleri verilmiştir. Bunları takiben yine Almanya'dan Yadigârı Millet sınıfı dört muhrip satın alınmıştır.[418] II. Meşrutiyet döneminde önce Gamble daha sonra Williams ile devam eden İngiliz amirallerinin

[416] Mithat Işın, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1946, s.27.
[417] Celalettin Yavuz, *Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar,* Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul 2001, s.188.
[418] *DM*., Dak., Mb., Dsn.2582/21; Hayati Tezel, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi,* C.I, Deniz Basımevi, İstanbul 1973, s.759.

danışmanlık yapması uygulaması[419] ve özellikle Albay Tahir'in çalışmaları ile Osmanlı donanmasında bir canlanma görülmüştür. Bu dönemde başlayan tatbikatlar, manevralar, topçu atışları, torpido atışları ve karaya asker çıkarma tatbikatları Osmanlı denizciliği açısından oldukça faydalı uygulamalardır. Yine bu devrede personelin eğitimi için askerî kurslar açılarak Osmanlı denizciliğinin gücü arttırılmaya çalışılmıştır. Bu olumlu çalışmalar sürerken çıkan Trablusgarp Savaşı'nda Osmanlı donanması 1 korvet, 4 torpidobot, 7 gambot, 3 silahlı yat ve 1 motorlu gambot kaybetmiştir. (Bununla birlikte 2 korvet, 1 torpido kruvazörü, 2 torpidobot, 4 gambot, 3 silahlı yat ve 2 motorlu gambot Boğaz dışlarında kalarak Balkan Savaşları'nda kullanılamamıştır.)[420] Çıkan savaşla birlikte başlatılan tüm modernizasyon çalışmaları durmuştur. Ayrıca üzerinde önemle durulması gereken bir husus da, bir yıl gibi bir süre devam eden savaş sırasında, hiç kullanılmamakla birlikte her an savaşta kullanılacakmış gibi hazırda bekletilen donanmanın, bu süreçte büyük ölçüde yıpranmasıdır. Bu durum donanma personelinde de büyük moral bozukluğuna sebep olmuştur.

Özetle, Trablusgarp Savaşı ile Osmanlı denizciliğinde II. Abdülhamit'in son dönemlerinde başlatılan (yanlış uygulamaları olmakla birlikte) ve 1908-1911 tarihleri arasında da devam ettirilen modernizasyon çalışmaları kesintiye uğramış, Balkan Savaşları öncesinde Osmanlı donanmasına büyük bir darbe vurulmuştur. Eğer bu savaş yapılmamış olsaydı, Amiral Gamble'ın II. Meşrutiyet dönemindeki Osmanlı donanmasını nitelendirirken söylediği *"Türkler ancak bir talim donanması kazanmıştır"*[421] sözlerindeki *"talim donanması"*, ilerleyen dönemde Albay Tahir gibi denizci komutanlar sayesinde *"savaş donanmasına"* çevrilebilir ve Balkan Savaşları'na daha hazırlıklı bir donanma ile girilebilirdi.

---

[419] Gerçekte deniz kuvvetlerimizde III. Selim'den itibaren başlayan ve II. Mahmut döneminde de süregelen ıslahat hareketlerinde İngiliz uzmanlardan yararlanılmıştır. Bunlardan ilki sonraları "Yaver Paşa" olarak anılan Sir B.W.Walker'dir. Onu Sir A.Slade (Müşavir Paşa), Amiral H.Hobart, Sir H.F.Wood izlemiştir. II. Meşrutiyet'in ilanından sonra da Amiral Gamble, Amiral Williams ve son olarak da Amiral Limpos bahriyemizde görev almışlardır. Bilgi için bkz. Fahri Çoker, "Osmanlı Bahriyesi'nde İngiliz Islah Heyetleri", *Tarih ve Toplum,* S.47, Kasım 1987, s.48.

[420] Mithat Işın, *a.g.e.,* s.27.

[421] Fahri Çoker, *a.g.m.,* s.53.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BALKAN HARBİ'NDE MECİDİYE KRUVAZÖRÜ

I. BALKAN HARBİ'NDE SAVAŞAN DEVLETLERDE DONANMALARIN DURUMU VE HAREKÂT PLANLARI

A. Osmanlı Devleti

Balkan Savaşı öncesinde Osmanlı donanmasının geldiği noktayı anlayabilmek için II. Abdülhamit döneminden itibaren denizcilik alanında yapılan hamleleri bilmek gerekmektedir. II. Abdülhamit'in son dönemlerinde yapılan çalışmalar ve donanmaya kattığı gemiler, Osmanlı donanmasının güçlendirilmesi anlamında Abdülaziz'in tahttan indirilişinden bu yana yapılan ilk hamledir. Osmanlı-Yunan Savaşı'ndan sonra donanmanın perişan halinin ortaya çıkmasının ardından II. Abdülhamit'in karar vermesiyle başlamış olan bu ilk hamle kapsamında, özellikle 1904-1907 yılları arasında alınan muhripler, torpidobotlar ve gambotlar ile Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri sayesinde Osmanlı'nın denizcilik gücü artmıştır.[422] Ancak II. Abdülhamit'in alınan tüm gemileri Haliç'te kapalı tutmasıyla, girişilen bu ilk hamle tam olarak hedefine ulaşamamıştır. II. Meşrutiyet'in ilanı, hemen sonrasında II. Abdülhamit'in tahttan indirilmesinin ardından başlatılan danışman İngiliz amiraller dönemindeki uygulamalar ve bu sırada Albay Tahir'in çalışmalarıyla, II. Abdülhamit dönemindeki yarım kalan hamle tamamlanmaya çalışılmıştır.

II. Abdülhamit döneminin sonlarındaki gemi alımlarıyla başlatılan birinci hamleyi, *"Donanma Cemiyeti"*nin kurulmasıyla gerçekleştirilen ikinci hamle takip etmiştir.[423] 19 Temmuz 1909 tarihinde 28 kişiyle *"Donanma-yı Osmanî Muavenet-i*

[422] II. Abdülhamit döneminde alınan gemilerle ilgili önceki bölümlerde ayrıntılı bilgi verilmiştir. Bu sebeple burada konu derinlemesine ele alınmamıştır.

[423] Donanma Cemiyeti'nin kuruluşu hikâyesi, Tanin gazetesinin başlattığı bir kampanyaya dayanmaktadır. Meşrutiyet'in ilanında büyük hizmetleri görülen Niyazi ve Enver Beylere hediye edilmek üzere bir kılıç hazırlanması için bazı gazetelerce bir yardım kampanyası başlatılmıştır. Edirne'den Ş.Hüseyin imzası ile Tanin Gazetesi'ne gönderilen bir mektupta kılıç takdim etmek yerine "Umum milletten iane toplanarak iki kruvazör alınması, birine Niyazi diğerine Enver isimleri verilmesi" teklif edilmiştir. Bu teklif Tanin Gazetesi tarafından kabul edilerek aynı gün kamuoyuna duyurulmuştur. Bunun üzerine, memleketin her tarafından Osmanlı Bankası'nda Mebusan Meclisi emrine sarf edilmek üzere bir hesap açılmıştır. Bu ianeye katılmak üzere memleketin her tarafında "İane-i Milliye Komisyonları" kurulmuştur. İşte bu komisyonlar Donanma Cemiyeti'nin temeli, Enver ve Niyazi kruvazörleri için toplanan paralar da ileride kurulacak Donanma Cemiyeti'nin mali kaynağını teşkil etmiştir. Bu meblağ önce Bahriye Nezareti'ne devredilmek istenmiş, Donanma Cemiyeti'nin kuruluşunu müteakip bu cemiyete bir kanunla

Milliye Cemiyeti" adı altında kurulan[424] Donanma Cemiyeti, ilk aşamada muhripler, ardından nakliye gemileri ve son olarak zırhlı gemiler almayı hedefleyerek, Osmanlı nakliye filosunu ve donanmasını kuvvetlendirmeyi kendisine amaç edinmiştir.

Donanma Cemiyeti, kuruluşundan 4-5 ay sonra ilk icraatını gerçekleştirerek Almanya'ya bir torpido sipariş etmiş ve ilk taksiti 20 gün içerisinde ödeyebilmek için Tanin gazetesi aracılığıyla Osmanlı halkından 150 bin lira yardım istemiştir. Bu isteğe halk da yoğun katılımla destek verince yaptırılması tasarlanan muhribe *"Yadigar-ı Millet"* adının verilmesi kararlaştırılmıştır.

Donanma Cemiyeti'nin çalışmalarıyla kısa zamanda Osmanlı deniz gücü gelişme göstermiştir. 15 Ağustos 1910 günü Yadigar-ı Millet ve Muavenet-i Milliye muhripleri, 27 Ağustos 1910 tarihinde ise Numune-i Hamiyet ve Gayret-i Vataniye muhripleri İstanbul'a ulaşmıştır.[425]

Donanma Cemiyeti, Almanya'dan alınan dört muhribin ardından iki zırhlı daha almak amacıyla aynı tarihlerde harekete geçmiş, 6 Ağustos 1910 tarihinde, 18 milyon mark karşılığında 17 yaşında Kurfürst Frederich Wilhelm ve Weisenburg alınarak bu gemilere Barbaros Hayrettin Paşa ve Turgutreis isimleri verilmiştir. Gemiler, 15-16 Ağustos 1910 tarihinde, Türk Hükümeti'nin gönderdiği zabitler ve mürettebat ile Alman amiral komutasında yola çıkmıştır. Zırhlılar 28 Ağustos 1910 tarihinde Çanakkale'ye girmişlerdir.[426]

Bütün bunlara rağmen deniz subayları, satın alınan bu gemilerle memleketin donanma ihtiyacının karşılandığını düşünmemişlerdir. Bahriye Nezareti, beş senede tamamlanmak üzere 6 dretnot, 4 lider, 20 muhrip, 6 denizaltı gemisi, 1 okul gemisi, 2 mayın dökücü gemi, 3 tahlisiye, 1 tamir gemisi ve 4 havuzdan ibaret 18 milyonluk bir donama projesi hazırlayarak, sebepleriyle birlikte 1 Nisan 1912 gününde Sadarete (Başbakanlığa) yollamıştır. Ancak bu gayretlere rağmen donanma projesi uygulanamamıştır.[427]

---

devredilmiştir. Bilgi için bkz. Selahittin Özçelik, *Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 2000, s.8-9.

[424] *A.e.,* s.13.

[425] *A.e.,* s.152-154.

[426] *A.e.,* s.156-158.

[427] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.15.

Bu dönemde alınan gemiler de dâhil edildiğinde her ne kadar Osmanlı donanması güçleniyor gibi görünse de, aynı zamanda Batılı devletlerin donanmalarıyla mukayese edildiğinde meydana getirilen deniz gücünün yine de çok zayıf kaldığı görülmektedir. Çünkü bir donanmanın kıymetini gösteren büyük gemilerden Osmanlı donanması mahrumdu. Büyük devletlerin bahriyesinde önce dretnot zırhlılar, sonra dretnot kruvazörler gelir. Sonra 1904 senesinden önceki modellerden olan 15-16.000 tonluk zırhlılar ve zırhlı kruvazörler gelmektedir. Osmanlı donanmasının ilk sırasını teşkil eden Barbaros ve Turgutreis zırhlıları ancak 4. dereceden kuvvete sahiptir.[428]

Osmanlı donanması mevcudunda bulunan bu gemilerin savaş öncesindeki durumlarını anlamak için Albay Tahir'in savaşın hemen başında Harbiye Nezareti'ne gönderdiği raporu incelemek yerinde olacaktır.[429]

Rapordan da açıkça anlaşılabileceği gibi Osmanlı donanmasının durumu çok kötüdür. Donanmanın bu hale gelmesinin baş sorumlusu Trablusgarp Savaşı'dır. Bu savaş sırasında Osmanlı donanmasının önemli bir bölümü bir yıl süreyle Boğaz'da kalmıştır. Zırhlılar, kruvazörler ve muhripler nöbetleşe dahi tersaneye alınmamıştır. Bu süre içerisinde sadece gemilere işçiler gönderilerek hafif tamirler yapılabilmiştir. İtalyan donanmasının Çanakkale tahkimatlarını topa tutması, gece hücumları yaparak Boğaz'ı geçmeye çalışıyor izlenimi vermesi, filonun gece gündüz muharebeye hazır vaziyette bulundurulması zorunluluğunu doğurmuştur. Bu süre içerisinde silah ve makine aksamları devamlı kullanılır durumda bulundurulmuş ve bunun sonucunda bu sistemler aşırı derecede yıpranmıştır. Osmanlı donanması onarımla ilgili sorunlarını gideremeden Balkan Savaşı'na girmek zorunda kalmıştır.[430]

Balkan devletlerinden önce Karadağ'ın ardından Yunanistan, Bulgaristan ve Sırbistan'ın Osmanlı Devleti'ne savaş açmaları sürecinde Donanma Komutanı Vekili Albay Tahir aldığı emir üzerine 7 Ekim 1912 tarihinde donanma ile birlikte Çanakkale Boğazı'ndan İstanbul'a gelerek Haydarpaşa önüne demirlemiştir.[431] Albay Tahir'in komutasında Haydarpaşa'ya gelen gemiler Barbaros, Turgutreis, Hamidiye, Mecidiye,

[428] Umur Tuncer, *Balkan Harbinin Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu,* İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Genel Türk Tarihi Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1991, s.47. Balkan Harbi'nin öncesinde Osmanlı donanmasında bulunan gemiler için bkz. (Ekler: Tablo 4)
[429] Rapor için bkz. (Ekler: Tablo 5)
[430] Haydar Alpagut, *Büyük Harbin Türk Deniz Cephesi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1937, s.7.
[431] Balkan Savaşı'nın başında donanma gemilerinin bulundukları yeri gösteren tablo için bkz. (Ekler: Tablo 6)

Yadigar-ı Millet , Numune-i Hamiyet, Muavenet-i Milliye, Gayret-i Vataniye, Samsun, Basra, Taşoz, Yarhisar, Demirhisar, Sivrihisar, Sultanhisar'dır. Bu esnada Çanakkale Boğazı'nda kalan gemiler ise Mesudiye, Asar-ı Tevfik, Hamidabat, Kütahya'dır.[432] Bu gelişmeler yaşanırken Berk-i Satvet ve eski torpidolar tamir için tersanede bulunmaktadır.

Haydarpaşa'ya gelen filo, dört beş gün burada kalmıştır. Bu esnada komutan, levazım ikmaline çalışmakla beraber temizlik ve onarma için muhabereye devam etmiştir. Albay Tahir 11 Ekim 1912 tarihinde Bahriye Nezareti'nden dört kişilik bir muayene heyeti alarak Büyükdere'ye gitmiştir. 13 Ekim 1912 tarihinde Karadeniz'e çıkmıştır. 21 Ekim'de yalnız Barbaros ve Turgutreis ile Büyükdere'ye döndüğü vakit karargâhtan hemen Akdeniz Boğazı'na hareket emrini almıştır. Fakat hareketten evvel bu iki zırhlının mutlaka havuzlanmalarına lüzum gösterildiğinden 22 Ekim'de Barbaros ve 30 Ekim'de Turgutreis havuza girmiştir. Mermi kepçeleri ve nişangâh lambaları verilmiştir. Diğer onarmaların yapılmasına hiç vakit kalmamıştır. 20 Ekim 1912 tarihinde İstanbul'a getirilen Mesudiye ve Asar-ı Tevfik zırhlılarından birincisinin kondenser bozukluğu, ikincisinin top kundaklarındaki arıza atış yapmalarına engeldi. Bu iki gemi 21 Ekim 1912'de tersaneye alınmış, harbin hızlı gelişmeleri köklü bir şey yapılmasına zaman bırakmamıştır. 13 günlük hafif onarmadan sonra 3 Kasım 1912'de Mesudiye Boğaz'a ve Asar-ı Tevfik de Tekirdağ'a gitmek üzere Haliç'ten çıkarılmıştır. Mesudiye'nin kondenser bozukluğu müzmin bir hastalık halinde harbin sonuna kadar uzayıp, bu gemiyi faydasız bıraktığı gibi, Asar-ı Tevfik'in kundak sakatlığı da ilk atışlarda bazı toplarının, gemi batıncaya kadar devre dışı kalmasına sebep olmuştur. Hamidiye ile Mecidiye, seferberlik esnasında Karadeniz'e gönderilmiştir. Nakliyatın emniyeti ve Bulgar kıyılarının gözetlenmesi gibi iki önemli görev bu gemilerin bu bölgede bulunmalarını zorunlu kılmıştır. Hamidiye, Bulgar torpidobotları ile çarpışarak havuza alındığı zamana kadar tersaneye gidememiştir. Mecidiye ise ancak 6 Kasım

[432] Bahriye Nezareti'nin tuttuğu 10 Ekim 1912 (27 Eylül 1328) tarihli kayda göre, gemilerin bazılarının bulundukları yerler konusunda farklı bilgiler verilmektedir. Buna göre Yarhisar Çanakkale'de kalmış, Kütahya Karadeniz Boğazı'nda görevlendirilmiştir. Bilgi için bkz. *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, s.38. Gemilerin Çanakkale'den ayrılma tarihleri konusunda bir başka kaynakta "Evvela Hamidiye, Berk-i Satvet, Muavenet-i Milliye, Yadigârımillet, Sivrihisar, Sultanhisar, Taşoz gemileri geri döndüler. 6 Ekim'de Barbaros ve Turgutreis zırhlıları, 9 Ekim'de Mecidiye ve Mesudiye ile diğer birkaç torpido İstanbul'a geldiler. Ekim'in başlarında bir yıldan beri Osmanlı donanmasının yatagelmekte olduğu Nara Koyu'nda hiçbir gemi kalmamıştı. Mevcut gemilerin bir kısmı onarım için Haliç'te, diğerleri de Karadeniz'de bulunuyorlardı" bilgileri verilmektedir. Bilgi için bkz. Nizamettin Akerman, *Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri,* Deniz Basımevi, İstanbul 1981, s.41.

1912 tarihinde tersaneye girebilmiştir. Bu sırada Berk-i Satvet iyi bir tamir görmüştür. Filotilladan Gayret-i Vataniye, Samsun, Yarhisar, Basra muhripleriyle eski botlardan Musul, Kütahya, Akhisar, 2 Kasım sonuna kadar birer ikişer tersaneye çekildiyse de hiçbirinin onarılması tamamlanamamıştır. Savaş içerisinde bu eksik onarımlar sürekli olarak arızaların tekrarlanmasına neden olacaktır. Eksik yapılan onarımlar nedeniyle filotillaya katılan gemiler kısa süre sonra yeniden arızalanmıştır. Bu yanlış uygulama neticesinde Samsun, ikinci derecede görevlere verilmek zorunda kalmış, Muavenet-i Milliye, Gayret-i Vataniye ve Yarhisar, süratlerini düşüren arızalardan dolayı filotillayı zayıflatmıştır.[433]

Balkan Savaşı sırasında Osmanlı bahriyesinin silah, cephane ve techizat durumu ise son derece yetersizdir. Deniz bütçesi sadece maaş ve iaşeye yetmektedir. Deniz kuvvetlerinin silah, techizat ve diğer ihtiyaçları bütün imkânlar düşünülerek yapılmış programlara göre değil de, günün meydana getirdiği ihtiyaçlara, acele olarak alınan tedbirlere göre yapılmaktadır. Donanmanın cephane stokları herhangi bir savaş ihtiyacını karşılayacak sayıda değildir. Mayın silahı son derece yetersiz olmakla birlikte sadece Boğazlar'ı şöyle böyle kapayabilecek sayıdadır. Bir tek torpido stokları yeteri kadar bulunmaktadır. Bunun temel sebebi Bahriye Nezareti'nin silah ve cephane planı yapmaması, stok seviyesi diye bir şey düşünmemesi ve savaş ihtiyaçlarını hesaplayamamasıdır. Hatta bu eksiklikler yetmezmiş gibi düşmanın İstanbul kapılarına dayandığı sıralarda donanma, kara kuvvetlerine silah ve cephane vermek zorunda kalmıştır.[434]

Donanmanın ana ihtiyaç maddesi olan kömür, Balkan Harbi'nin muhtemel imkânları düşünülüp ihtiyaca göre stoklanamamıştır. Bahriye Nezareti'ne bağlı bulunan Ereğli Kömür Şirketi, 21 Eylül 1912 (8 Eylül 1328) tarihinde, amelesizlikten zorluk çektiği için, deniz kuvvetlerine kömür verememiş ve daha bir süre kömür veremeyeceğini bildirmiştir. Harekât yapan gemiler, bazen birbirinden kömür almak ihtiyacını bile duymuşlardır. Yadigârımillet muhribi, 14 Aralık 1912 (1 Aralık 1328) tarihinde aldığı bir görevi yerine getirmek için Barbaros zırhlısından 350 çuval kömür almak zorunda kalmıştır.

[433] Mithat Işın, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1946, s.36-37.
[434] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.136-137.

Donanmaya hareket kabiliyeti veren ikinci unsur da kazan suyudur. Osmanlı donanmasının su ikmalini yapacak kendine özgü bir su gemisi yoktur. Savaş gemilerine su verecek tek kaynak Nara'daki çeşmedir. Bu suyu gemilere taşımak için sadece iki tane su dubası vardır. Çeşmenin suyu donanmanın ihtiyacını karşılayacak miktarda akmadığı için gemiler, dubaları diğer gemilere kaptırmamak için manga halinde nöbet tutturma uygulaması yapmıştır.[435]

Savaş sırasında donanmanın ikmal teşkilini sağlamada en çok yararlanacağı unsur, *"deniz üssü"* şebekesidir. Osmanlı Devleti bulunduğu coğrafya itibariyle, çıkacak herhangi bir savaşta denizleri kullanmak istiyorsa, mutlaka donanmanın her türlü ihtiyacını karşılayacağı ileri üslere ihtiyaç duyacaktır. Donanma Komutan Vekili, donanmayla yaptığı bir gezi sırasında Limni Adası'nın ileri üs olarak çok uygun olduğunu düşünmüş ve gerekli hazırlıkların yapılması konusunda Bahriye Nezareti'ne teklif yapmıştır. Limni Adası'nda ileri üs yapmak demek, Boğaz'ı çok ileri noktadan korumak demektir. Ancak Harbiye Nezareti *"Elimizdeki az parayı birkaç yere böleceğimize Çanakkale tahkimatında kullanalım"* diyerek bu fikri kabul etmemiştir. Limni Adası dışında donanma için ileri üs olarak kullanılabilecek başka yerler de vardır. Bunların başında Selanik ve İzmir şehirleri gelmektedir. Ege Denizi'ndeki üstünlüğü peşinen Yunanlılara bırakan anlayış sebebiyle bu iki şehirden gerektiği gibi faydalanılamamıştır. Bahriye Nezareti bu iki önemli limanı bir ileri üs olarak kullanmak şöyle dursun, ticaret limanı olmasından ve kara stratejisinden ötürü gemiler göndererek korumaya çalışmanın ötesine geçememiştir.[436]

Balkan Savaşı'nda özellikle kara kuvvetlerinin Osmanlı donanmasından en büyük beklentisi, seferberlik nakliyatı ve savaş malzemesi nakliyatı hizmeti olmuştur. Ancak savaş süresince bu görev tam anlamıyla yerine getirilememiştir. Anadolu'nun gerek karayolları, gerekse demiryolları bakımından yeterli olmadığı bilinmektedir. Uzun yıllar ihmal edilen ulaşım konusunda ciddi ölçülerde ilk defa II. Abdülhamit devrinde dikkat çekici bir icraatla, yeni yollar yapılmıştır. 5.500 km demiryolu, 7.000 km şose yol yapılan bu dönemde yine de ihtiyaç tam manasıyla karşılanamamıştır. Fakat yine de yapılan yollar çok önemli sayılacak ölçülerdedir. Ulaşımın kara yollarının

[435] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.33.
[436] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.134-135.

yetersizliği sebebiyle denizlere kayacağı belli idi. Bununla birlikte Osmanlı Genelkurmayı anlaşılmaz bir şekilde, daha savaşın başında deniz hâkimiyetinin Yunanlılarda olacağını kabul etmiştir. Bu karar tahmin edileceği gibi savaş için hayati önem arz eden pek çok konuda, nakliyatın denizlerden yapılamaması ve harbin genel akışına deniz kuvvetlerinin de olumlu yönde müdahalesi imkânını peşinen yok etmiştir. Üstelik deniz hâkimiyetinin Yunanlılarda olacağını daha baştan kabul eden komuta kademesi, savaş döneminde donanmadan sürekli başarılı sonuçlar beklemiştir ki bu durum Osmanlı Genelkurmayı'nın en ciddi çelişkilerinden birini teşkil etmiştir. Bu durumu körükleyen bir konu da, *"kapitülasyonlar"* idi. Yani ayrıcalıkların zamanla getirdiği kısıtlayıcılık, Türk ticaret filosunun da gelişmesini engellemiştir. Dolayısıyla devletin en bunalımlı zamanlarında şiddetle ihtiyaç duyulan taşımacılık konusunda el-deki nakliye gemileri ihtiyacı karşılamaktan çok uzak kalmıştır.[437]

Osmanlı Devleti'nin Balkan Savaşı'nda denizlerdeki harekât planı, Bahriye Nezareti'nin yapmayı tasarladığı plana göre değil de Başkumandanlık Vekâleti'nin kara savaşları için hazırladığı plana göre yapılmıştır. Bundan ötürü hazırlanan plan, Ege Denizi'ndeki egemenliğin Yunanlılarda olacağı düşüncesiyle yapılmış ve donanma Karadeniz'deki kara hedeflerine karşı kullanılmak üzere kaydırılmıştır.[438] Başkomutan Vekili Nazım Paşa'nın Ege Denizi'ne önem vermeme sebebi, kara kuvvetlerinin 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'ndaki gibi kısa sürede savaşı sonlandıracağını düşünmesidir. Ona göre Yunanlılar Ege Denizi'ndeki adaları alsalar bile, karada elde edilecek böyle bir süratli zaferden sonra bu adalar tekrar geri alınabilirdi. Ancak bunun gerçekleşmesi için kara kuvvetlerinin yığınağını çok iyi yapması ve asker mevcudunu yüksek tutması gerekiyordu. Oysa savaştan önce askerin büyük kısımı terhis edildiğinden[439] Anadolu'nun çok geniş ve yolsuz bölgelerine dağılan bu kuvvetlerin tekrar toparlanması

---

[437] Umur Tuncer, *Balkan Harbinin Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu,* İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Genel Türk Tarihi Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1991, s.124-125.

[438] Genelkurmay Başkanı Ahmet İzzet Paşa, Balkan Harbi için hazırlanan projelerden beş numaralı projenin altına "Ege egemenliğinin Yunanlılarda olacağını kabul ediyorum" diye not düşmüştür. Ayrıntılı bilgi için bkz. *Balkan Harbi ve Alınan Dersler,* Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1995, s.2.

[439] 75.000 kişiyi bulan redif ve ihtiyat kuvvetleriyle eğitimi en yüksek düzeyde bulunan 1908 girişli nizamiye eratı terhis edilmiştir. Bilgi için A.e., s.6. Savaşan taraflardan Osmanlı Devleti'nin toplam nüfusu 23.806.000, Balkan devletlerininki ise 10.167.000 kişi idi. Ancak Osmanlı Devleti'nin nüfusu Anadolu ve Arabistan'a kadar uzanan geniş topraklar üzerinde yayılıyor, bunun da ancak 15 milyon kadarından asker alınabiliyordu. Bu sebeple Balkanlar'da ancak 450.000 kişilik Türk ordusu bulunmasına karşılık, 510.000 kişilik Balkan devletleri ordusu vardı. Alemdar Gazetesi'nde yer alan bir habere göre Balkan devletleri ordusunun sayısı 415.000 kişi idi. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ahmet Halaçoğlu, "Balkan Savaşları 1912-1913", *Türkler Ansiklopedisi,* C.13, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.299.

çok zordur. Zaten Başkomutan Vekili Nazım Paşa yapacağı taaruzi hareketin başarıya ulaşacağına emin olarak donanmayı Ege Denizi'nden çekmiş ve Karadeniz'e bağlamıştır.

Başkomutan Vekili donanmaya şu görevleri vermiştir:

a) Bulgar kıyılarının ablukası,

b) Karadeniz'deki Bulgar limanlarının bombardıman edilmesi ve kara savaşının gidişatına göre bir de çıkarma yapılması,

c) Denizden geçmekte olan askerî yolların ve kömür yolunun himayesi.[440]

Yapılan bu planlamanın yanlışlığı savaş içerisinde görülecektir. Gerçekte Osmanlı donanmasının her şeyden önce başarmak zorunda olduğu birinci ve en önemli görevi Ege ve Akdeniz'de deniz hâkimiyetini elde etmektir. Böylece Anadolu ve Suriye'deki Osmanlı ordusu birlikleri; Rumeli kıyılarının muhtelif yerlerine süratle taşınacak, İşkodra, Yanya, Selanik, Üsküp ve diğer savaş noktalarındaki seferberliğin gerektirdiği asker, erzak, mühimmat ve hayvan nakliyatı kolaylaşacak ve vasıtaları noksan, düzeni bozuk bir tek tren hattına muhtaç bırakılmayacaktır. Bunun için Ege ve Akdeniz'de Osmanlı bayrağının hükümran olması gerekmektedir. Bu da doğal olarak Yunan donanmasının aranıp bulunması ve yenilmesiyle mümkün olabilecektir.

Deniz kuvvetlerimize ikinci derecede düşen görev ise Karadeniz'deki Osmanlı limanlarından erat, erzak, Romanya'dan harp malzemesi taşıyan nakliye gemilerini Bulgar torpidobotlarının saldırılarına karşı korumak yani Karadeniz'de de deniz hâkimiyetini kurmaktır.

Üçüncü bir görev de, gerektiğinde kıyılara yakın yerlerde cereyan edecek olan kara muharebelerinde orduya yardım etmek yahut ordu ile müştereken, dost ya da düşman kıyılarına asker çıkarmaktır.[441]

Netice olarak sayılan bu görevler tam manasıyla yerine getirilememiştir. Osmanlı donanmasının bir kısmı Karadeniz'de vazifelendirilirken, ana kuvvetler de Çanakkale'de (Nara'da) tutulacaktır. Savaşın ilk döneminde hükümet, hem Ege

[440] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.149-150.
[441] Nizamettin Akerman, *Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri,* Deniz Basımevi, İstanbul 1981, s.41.

adalarının geleceğiyle ilgili endişeye düşüyor, hem adaların işgalinin önlenmesi için İngilizlerden yardım istiyordu. Öte yandan Ege'yi daha baştan Yunanlıların hâkimiyetine bırakmak isteyen Başkomutan Vekili Nazım Paşa'ya gerekli telkini yapmıyordu. Burada yaptığımız tespit ise, topyekûn harbi yönlendiren en yetkili kurumlar olan Hükümet, Başkumandanlık, Bahriye Nezareti ve Donanma Kumandanlığı'nın gereken işbirliği ile uyumu aralarında sağlayamamalarıdır. Daha da kötüsü aralarında sık sık çok ciddi münakaşaların ve zıtlaşmaların çıkmasıdır. Bütün bunlar alınacak kararların mükemmelliğini etkilediği gibi, uygulanmasını da sekteye uğratmıştır.[442] Başkomutan Vekili Nazım Paşa'nın denizcilerle fazla tartışmamak için çıkarttığı 7 Ekim 1912 tarihli padişah iradesi de işe yaramamıştır. Bu iradeye göre;

a) Donanma dahi Başkumandanlık emrine tabidir.

b) Başkumandanlık Vekâleti emrinde, kara kurmayından başka bir de deniz kurmay heyeti bulunacaktır.

c) Başkomutan Vekili, Kara Kuvvetleriyle en iyi işbirliğini sağlayacak şekilde donanmaya da direktifler verecektir. Donanma Komutanı gereğini bu direktifler çerçevesinde yapacaktır. İdari işler, eskisi gibi yine Bahriye Nezareti tarafından yapılacaktır.

ç) Bu iradenin tatbikine Başkomutan Vekili ve Bahriye Nazırı memurdur.

Başkomutan Vekili Nazım Paşa, donanmanın vazifesini sadece kara kuvvetiyle işbirliği olarak mütalaa etmiş ve Padişah iradesini de sadece bu amaca göre çıkartmıştır. Ona göre donanma, ordunun kanatlarını ve ikmalini koruyacak bir kuvvettir. Ege Denizi'ni belki de burada bir kara cephesi olmadığı için, Yunanlılara alabildiğine serbest bırakmıştır.

Osmanlı tarafı Balkan Savaşlarının deniz cephesini bu harekât, düşünce, plan ve zihniyetiyle idare etmiştir.[443]

B. Yunanistan

Yunanlılar Türk donanmasının mevcut durumu hakkında *"Türk donanması, Yunanlıların elinden deniz hâkimiyetini almak için üç seneden beri İngiliz heyeti*

[442] Umur Tuncer, *a.g.t.,* s.124-157.
[443] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.154-155.

tarafından talim ediliyordu. Türk donanması, son sistem seyyar torpidolarla mücehhez (donanmış) olduğu gibi donanmanın noksan olan cephanesi de ikmal edilmiş, mütemadi (devamlı) ve dikkatli tamirat sayesinde materyal mükemmelen işler bir halde bulunmuştu. Donanmada İngilizler tarafından yetiştirilmiş 100'ü mütecaviz (-den çok) nişancı vardı. Muhriplerin techizatı iyi olduğu gibi mürettebatı da 1909 senesinden beri talim edilmekte idi. Alman muhriplerin makine mürettebatı ise Alman makinistler tarafından yetiştirilmişlerdi. Muhtelif mesleklerde ihtisas peyda etmek üzere 54 zabit İngiltere'ye gönderilmişti"[444] şeklinde düşünüyorlardı. Onlara göre Osmanlı donanmasının durumu hiç de kötü sayılmazdı. Bu sebeple kendi donanmalarını da çıkacak muhtemel bir savaşa göre hazırlamaya çalışmışlardır.

Yunanlılar Osmanlı Devleti'nden ayrılıp bağımsız bir devlet olarak ortaya çıktıktan sonra, sürekli olarak denizciliğe önem vermek zorunda kalmıştır. Özellikle *"Megola İdea"* ismiyle nitelenen hedeflerini yerine getirmenin tek yolu, güçlü bir deniz devleti olmaktır. 1908 tarihinden itibaren iki taraf arasında denizde şiddetli bir üstünlük savaşı başlamıştır. Her iki devlet de deniz egemenliğinin değerini anlayarak donanmalarını hızla kuvvetlendirmeye başlamışlardır. Önceleri hükümetler arası başlayan bu yarış zamanla her iki millette hızla yayılarak pek keskin, sert ve heyecanlı bir hal almıştır. Trablusgarp Savaşı'ndan önce Osmanlı Devleti'nin aldığı iki zırhlı ile dört muhrip karşısında Yunanlılar da yeni ve modern bir zırhlı kruvazör ile donanmalarını güçlendirmişlerdir.[445]

Yunanlıların aldıkları bu kruvazör *"Averof"*tur. Yunanlılar bu kruvazörü aldıktan sonra Ege'de Osmanlılara karşı üstünlüğü ele geçirmişlerdir.[446] Kruvazörün Yunanlılar tarafından alınmasından önce Osmanlı, gemiyi donanmasına katmak üzere pazarlığa oturmuştur. Ancak Osmanlı, malî gerekçelerle görüşmeleri bir türlü sonuçlandıramayınca gemi Yunanlılar tarafından alınmıştır. Bu tarihlerde Yunan donanmasının güçsüz konumu Yunan Hükümeti'ni endişelendirmektedir. Mısır doğumlu bir Rum olan George Averof'un vakfiyesi Yunan Hükümeti'nin imdadına

---

[444] Y. Teofanidis, O. Ramis, *Türk ve Yunan Deniz Harbi Hatıratı ve 1909-1913 Yunan Bahri Tarihi,* Çev. Binbaşı Lütfi, Deniz Matbaası, İstanbul 1930, s.59.
[445] Mithat Işın, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1946, s.51-52.
[446] Ali Fuat Cebesoy hatıralarında bu geminin alınmamasının çok büyük bir hata olduğunu söylemektedir. Averof'un satın alınma sürecinde Roma'da ataşemiliter olduğunu belirten Ali Fuat Cebesoy "Bu gemi alınabilseydi hem Rus hem de Yunan donanmalarına karşı üstünlük sağlanabilirdi" demektedir. Bilgi için bkz. Ali Fuat Cebesoy, *Bilinmeyen Hatıralar,* Yay. Haz. Osman Selim Karahanoğlu, Temel Yay., İstanbul 2001, s.204-205.

yetişmiştir. 8 milyon drahmilik bir savaş gemisi alımı, bu geminin bahriyede eğitim için kullanılması ve gemiye kendi adının verilmesi, bağışın koşullarını oluşturuyordu. Nihayet Yunan Hükümeti borç harç parayı denkleştirmiş ve 30 Ekim 1909'da satış sözleşmesi imzalanmıştır. Babıâli fırsatı kaçırmakla kalmamış, Averof adını alacak geminin Yunan donanmasına katılması Osmanlı Hükümeti'ni iyiden iyiye endişelendirmiştir. 1910'da Almanya'dan alelacele Barboros Hayrettin ve Turgutreis adını alacak iki yaşlı (her ikisi de 18 yaşında) zırhlı satın alınmıştır.[447]

Yunanlıların 1912 yılında Avrupa'da 4 komisyonları vardı. Bunlardan birisi inşa halinde bulunan dretnot ve 6 muhribi kontrol etmek üzere Almanya'da bulunuyor; ikincisi, aynı gemilerin cephane yapısını kontrol etmek üzere Amerika'da çalışıyor; üçüncüsü, Averof zırhlı kruvazörünün cephanesini satın almak üzere İngiltere'de bulunuyor ve dördüncüsü de Xiphias denizaltı gemisinin inşasını kontrol etmek üzere Fransa'da bulunuyordu. Bu komisyonlar buralarda Yunan donanması adına yararlı çalışmalarda bulunmuş, yaklaşan savaş nedeniyle gemi alımlarını hızlandırmışlardır. Örneğin Almanya'daki komisyon Almanların kendi donanmaları için yaptıkları muhripleri görüp, ısmarlanan Yunan muhripleri yerine inşası daha fazla ilerlemiş olan V5 ve V6 Alman muhriplerinin alınması konusunda girişimde bulunmuştur. Bu girişim sonucunda gemilere *"Keravnos"* ve *"Neagenea"* isimleri verilerek 1 Ekim 1912 tarihinde Yunan bayrağı çekilmiş ve gemiler aynı gün Yunanistan'a hareket etmişlerdir. İngiltere'deki komisyon da benzer bir girişimde bulunmuştur. Arjantin adına yapılan 4 muhrip, 19 Eylül 1912 tarihinde alınarak *"Aetos", "Leon", "Jerakx (Yeraks)", "Panthir"* isimleri verilip Yunan donanmasına katılmaları sağlanmıştır. Savaşın hemen başında Yunan donanmasına katılan bu 6 muhrip, Yunan donanmasının Osmanlı donanması karşısında güçlenmesini sağlamıştır.[448]

Balkan Savaşı'nın başlamasından önce Yunan donanması, Osmanlı donanması gibi yabancı ülke denizcileri tarafından esaslı bir şekilde eğitilmiştir. Önce Fransız (Amiral Forniye) daha sonra İngiliz (Amiral Lionel Tofnel) amiralleri tarafından eğitilen Yunan donanması kısa zamanda güçlü bir hale gelmiştir. Yunan donanmasında

---

[447] Zafer Toprak, "Osmanlı Donanması, Averof Zırhlısı ve Ulusal Kimlik", *Toplumsal Tarih,* S.113, İstanbul 2003, s.13.
[448] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.41.

bu yabancı amiraller sert hava koşullarında seyir eğitimi yaptırmış, gece manevraları ve atışları icra ettirmiş ve gemilere hücum eğitimleri vermişlerdir.[449] Yapılan bu eğitimlerin faydasını Yunanlılar Balkan Savaşı sırasında görmüştür. Yunan denizcilerin aldığı bu eğitim, onların savaş sırasında taarruzi bir strateji izlemelerini kolaylaştırmıştır.

Yunan Deniz Kuvvetleri'nin hazırladığı harekât planı taarruzi bir yapıya sahiptir. Ana hedef en kısa zamanda Osmanlı Devleti'nin elinde bulunan bütün Ege adalarını almaktır. Ege adalarını almakla Yunanlılar savaş içinde, Çanakkale Boğazı'ndaki Osmanlı donanmasını kontrol altında tutmak ve Osmanlıların İzmir-Selanik stratejik yolunu kesmek gibi askerî çıkarlar da elde edeceklerdir.

Yunan Deniz Kuvvetleri Ege'deki deniz egemenliğini kısa zamanda ele geçirmek için, Çanakkale Boğazı'na çok yakın bir yerde bulunan, bütün Yunan donanmasını içine alabilecek Mondros gibi bir limana sahip Limni Adası'nı işgal etmeyi planlamıştır. Ada halkının Rum olması, Osmanlılardan çok bu halkın hissen Yunanistan'a bağlı olması ve Osmanlıların adada hiçbir savunma tertibi almamış olması Yunan işgalini kolaylaştıracak unsurlardır.

Yunan donanmasının deniz harekâtının ana unsurları şunlardır:

a) Osmanlı donanmasını yakından gözetlemek amacıyla Limni Adası'nı işgal ederek kısa zamanda burasını elverişli bir Yunan ileri üssü haline getirmek.

b) Osmanlıların elinde bulunan başka Ege adalarını da almak.

c) Filotilla ile Boğaz ağzında daimi bir karakol hattı teşkil ederek Osmanlı donanmasını kesin neticeli bir savaşa zorlamak.

ç) Osmanlı deniz yollarını kesmek.

d) İzmir ile Selanik arasındaki stratejik deniz yolunu baltalamak.

---

[449] Y. Teofanidis, O. Ramis, *a.g.e.,* s.9-34. Yunanlılar bu savaşta donanmalarını Ege ve Yunan Denizi olmak üzere iki filoya ayırmıştır. Pire Limanı'nda üslenmiş Albay Konduriotis emrindeki Ege Denizi Filosu için bkz. (Ekler: Tablo 7) Albay Damiance emrindeki Yunan Denizi kuvvetleri Korfu'da üslenmiş olup "Ambarkia" ve "Aktion" ismindeki iki gambottan ve Alfios tipi dört silahlı gemiden oluşmaktadır. Bilgi için bkz. Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.155-157.

C. Bulgaristan

1908'de, II. Meşrutiyet'in ilanını takiben Osmanlı Devleti'nden tamamen kopan Bulgaristan, süratle silahlanmaya başlamıştır. Diğer taraftan 1909'dan itibaren *"savunma ağırlıklı"* bir donanma inşasına yer vermiştir. Bulgarların bu çabalarının temelinde, öncelikle ilan ettikleri istiklallerine karşı Osmanlı Devleti'nden bekledikleri muhtemel bir müdahale vardır. Ayrıca siyasi hedefleri açısından da maceracı ideallere sahip olmaları, yayılmacı politika benimsemeleri, mecburen bu amaçlarının gerçekleşmesinde vasıta olarak kullanmalarını gerektirecek ağır bir silahlanmayı icap ettirmiştir.[450]

Bulgarların özellikle Osmanlılara karşı oluşturmaya çalıştıkları donanmaları, küçük bir kuvvetten ibarettir ve ellerindeki bu küçük donanmayı bile idame ettirecek mali güçleri bulunmamaktadır. Osmanlı Devleti'nin Batum ve Navorosiski konsoloslarının raporlarına göre Çarlık Rusyası Bulgaristan'a büyük ölçüde yardım etmektedir. Nasıl ki Bulgar kara kuvvetleri Prens Aleksandre döneminde Rus kara subayları tarafından yetiştirildi ise deniz kuvvetlerinin yetiştirilmesi konusunda da Ruslardan yararlanılmıştır. Bulgar deniz subayları Çarlık Rusyası donanmasında staja tabi tutularak eğitim seviyeleri arttırılmıştır.[451]

Bulgar Deniz Kuvvetleri ana üslerini Varna'da kurmuş, ikinci üslerini de Rusçuk'ta oluşturmuştur. *"Karadeniz Filosu"* ve *"Tuna Tümeni"* isimleri altında iki gruba bölünen donanmadan Karadeniz Filosu Varna'da, Tuna Tümeni de Rusçuk'ta konuşlandırılmıştır.[452]

Bulgar donanmasının sayıca az olan bu gemilerinin silah ve teçhizat durumu çok kötü değildir. Balkan Harbi arefesi olan 4 Eylül 1912 (22 Ağustos 1328) tarihinde Nadiejda torpidogambotu Nikolayef Tersanesi'ne gönderilerek makine ve kazanları onarılmış ve 5 Ekim 1912 günü Varna'ya dönmüştür. Torpidobotların da makine ve kazanları iyi durumdadır. Ancak seyir mesafeleri az olduğu için bu torpidobotlar Varna Limanı'ndan pek uzaklarda harekât yapamayacaklardır. Savunma ağırlıklı oluşturulan

---

[450] Umur Tuncer, *Balkan Harbinin Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu,* İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Genel Türk Tarihi Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1991, s.133.
[451] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.142.
[452] Bulgar donanmasını oluşturan gemilerin listesi için bkz. Ekler: Tablo 8

bu donanmanın savaş süresince en etkili silahı mayın olacaktır. Bu konuda Rusya, her anlamda olduğu gibi Bulgaristan'a büyük ölçüde destek olmuştur.

Bulgar Deniz Kuvvetleri, mahiyet ve kifayet itibariyle çok küçük olduğu için, Yunan donanmasının aldığı durumun tamamen aksine olarak, tam bir savunma tertibi almıştır. Ancak bu tertip herhangi bir harekât planına dayanmıyor, doğrudan doğruya günün icabı olan ve Varna Üs Kumandanlığı tarafından yapılan bir durum tartışmasının sonucu oluyordu.

Durum böyle iken Osmanlı Bahriye Nezareti, Burgaz konsolosunun verdiği yanlış haberlere dayanarak, Bulgarların Boğaz'a ve Osmanlı deniz nakliyatına taarruz edebileceğini düşünmüş ve gereğinden fazla emniyet tedbirleri almıştır. Nitekim ismi geçen konsolos, Eylül ayında Bulgarların 750 tonluk ve 20 mil süratinde 1 kruvazörle, 10 adet 100'er tonluk torpidobot aldıklarını haber vermiştir. Hâlbuki kruvazör yeni olmayıp, Ruslar tarafından onarılarak tekrar Bulgaristan'a yollanan Nadiejda torpidogambotudur. Torpidobotlar da yeni değil Smeli sınıfı 6 adet torpidobottur. Bu küçük donanmanın, kendi ana üssü olan, Varna Limanı'ndan fazla uzaklaşmasına imkân yoktur. Torpidobotlara verilen görev, Nadiejda torpidogambotunun desteğinde olarak Varna Limanı önünde gece karakolları yapmak ve bu bölgede rastlayacağı Osmanlı gemilerine taarruz etmektir.[453]

II. BALKAN HARBİ'NİN ÇIKMASI VE KARA SAVAŞLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

1908 Temmuz'unda ilan edilen II. Meşrutiyet, 1914 Temmuz'u sonunda, Birinci Dünya Savaşı'na sebep olan büyük krizin patlamasına kadar geçen altı yıllık süre içinde, Osmanlı Devleti'ni bir dizi iç ve dış gailelerle darbeledi. II. Meşrutiyet'in ilanını, Avusturya'nın Bosna-Hersek'i ilhakı, Bulgaristan'ın bağımsızlığını ilan etmesi, Yunanistan'ın Girit'i ilhak teşebbüsü, Arnavutların ve Arapların bağımsızlık isteklerinin şiddetlenmesi, İtalya'nın Trablusgarp'a saldırısı izlemiştir. Osmanlı Devleti'nin İtalya ile savaşa tutuşması ise Balkan devletlerinin yani Bulgaristan, Sırbistan ve Yunanistan'ın, Makedonya'yı ele geçirmek hususundaki yeni çabalarına zemin hazırlamıştır. Bu

[453] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, s.48-55.

çabaların sonucu olarak da *"Balkan Savaşı"* veya *"Balkan Savaşları"* patlak vermiştir.[454]

20. yüzyıl Balkan tarihi, dünya tarihinde ayrı bir konuma sahiptir. İddialı konuşmak gerekirse 20. yüzyıl tarihini belirleyen büyük ölçüde Balkanlar'dır. Bir başka deyişle *"uzun 19. yüzyıl"*ı sona erdiren ve *"kısa 20. yüzyıl"*ı başlatan Balkanlar olmuştur.[455]

Balkan Savaşları'nın çıkmasının birçok sebebi bulunmaktadır. Gerçekte Balkan Savaşları'nın sebeplerini Ayastefanos Antlaşması'na kadar götürmek mümkündür. Bu antlaşmayla Bulgaristan'ın sınırları içine Makedonya'nın da katılması ve Sırbistan'ın bağımsızlığını alması, bağımsız Sırbistan'ın ilk günden itibaren topraklarını devamlı genişletmeye çalışması, Berlin Antlaşması'nın Bulgaristan'da yarattığı hayal kırıklığı ve nihayet Yunanistan'ın Osmanlı Devleti aleyhine toprak kazanmak gayesi bu savaşların sebepleri arasında gösterilebilir.[456]

Savaşın çıkmasında bir diğer neden de *"Meşrutiyet Hareketi"*dir. Bu hareket, Osmanlı toplumunun siyasal ve sosyal yapısını güçlendirme amacı güttüğü halde, aksine olarak Türk'ten başka unsurların Osmanlı İmparatorluğu'ndan ayrılma arzularını kamçılamış ve bu arzuların gerçekleşmesi için uygun bir ortam yaratmıştır.[457] Balkan Savaşları'na giden yolda, Balkan devletlerinin genişleme ve toprak isteklerine, Rusya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na ve gerektiğinde Avusturya'ya karşı kullanılabilecek bir Balkan Konfederasyonu'nun kurulması siyasası da eklenince, bir Balkan Konfederasyonu'nun kurulması çalışmaları başlatılmıştır.

Balkan devletleri birliğinde ilk adım, Sırbistan ile Bulgaristan arasında 13 Mart 1912'de imzalanan *"Dostluk ve Karşılıklı Yardım Antlaşması"* olmuştur. Buna ekli gizli protokole göre, Osmanlı İmparatorluğu'nda karışıklıklar çıkar ve Balkanlardaki *"status-quo"* tehlikeye düşerse, iki devlet, Rusya'ya da haber vererek gerekli önlemleri birlikte alacaklardı. Osmanlı İmparatorluğu'ndan ele geçirecekleri toprakları da aralarında paylaşacaklardı. Bunu Yunanistan'ın Bulgaristan'la yaptığı *"Osmanlı Saldırısına Karşı*

---

[454] Fahir Armaoğlu, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1789-1914,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 2003, s.651.
[455] Zafer Toprak, "Cihan Harbi'nin Provası Balkan Harbi", *Toplumsal Tarih,* S.104, İstanbul 2002, s.45.
[456] Ahmet Halaçoğlu, "Balkan Savaşları 1912-1913", *Türkler Ansiklopedisi,* C.13, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.296.
[457] Fahir Armaoğlu, *a.g.e.,* s.651-652.

Savunma Antlaşması" izlemiştir (29 Mayıs 1912). Karadağ da Yenipazar Sancağı ve İşkodra'nın kendisine verileceği vaadi ile 1912 Ağustos'unda birliğe katılınca, Osmanlı İmparatorluğu'na karşı birleşen devletlerin sayısı 4'e yükselmiştir.[458] Böylece II. Abdülhamit'in küçük Balkan devletçiklerinin aralarındaki ihtilafları körüklemek suretiyle Osmanlı Devleti'ne karşı birlikte hareket etmelerini önlemek şeklinde oluşturduğu[459] ve kendi döneminde başarıyla uygulanan politikası sona ermiştir.

Balkan Savaşı'nın çıkmasında Trablusgarp'taki direnişten kurtulmak için İtalya'nın 1912 yılının Mayıs ayında Arnavutluk'ta çıkardığı isyan da etkili olmuştur. O bölgedeki nüfuzunu kaybetmemek için Avusturya'nın da desteklediği bu isyan, Osmanlı Devleti'nin Balkanlar'daki nüfuzunu iyice sarsmıştır. Bu arada ordudaki kaynaşmadan dolayı ortaya çıkan *"Halaskar Zabitan Grubu"*nun arka çıkmasıyla Arnavutluk isyanı daha da alevlenmiştir. İttihat ve Terakki'nin kötü yönetimine karşı yapıldığı söylenen bu ayaklanma, bu grubun İstanbul'daki mensuplarının baskıları sonunda Said Paşa kabinesinin istifa etmek zorunda bırakılmasıyla sonuçlandırılmıştır. Böylece İttihat ve Terakki yönetimi sona ermiştir. Fakat 22 Temmuz 1912'de Gazi Ahmet Muhtar Paşa'nın kurduğu *"Büyük Kabine"* veya *"Baba-Oğul Kabinesi"* adı verilen yeni hükümet de Balkan milletlerinin Osmanlı Devleti aleyhine birleştiklerini fark etmemiştir.

İttihat ve Terakki döneminde yapılan Balkan Harbi'ni teşvik edici hatalar[460], İttihat ve Terakki'nin iktidardan düşmesinden sonra Ahmet Muhtar Paşa kabinesi döneminde de devam etmiş, Balkan ittifakını el altından hazırlayan Rusya'nın, Osmanlı Hariciye Nazırı Noradungiyan Efendi'ye, Balkanlar'da savaş olmayacağı konusunda verdiği sahte teminata dayanılarak, Rumeli'deki yüz yirmi tabur talimli asker terhis edilmiştir. İşte daha Arnavutluk isyanlarının yatışmadığı ve Osmanlı Devleti'nin 75 bin talimli askerinin ordudan terhis edildiği sıralarda (30 Eylül 1912) Balkan Devletleri seferberlik ilan etmiştir.[461] 3 Ekim 1912'de de Bulgaristan, Sırbistan, Yunanistan ve

---

[458] Şerafettin Turan, *Türk Devrim Tarihi, 1. Kitap, İmparatorluğun Çöküşünden Ulusal Direnişe,* Bilgi Yayınevi, İstanbul 2004, s.35.

[459] Vahdettin Engin, *II. Abdülhamid ve Dış Politika,* Yeditepe Yay., İstanbul 2005, s.35.

[460] İttihat Terakki bu sırada büyük bir iyimserlik havası içindedir. Dışişleri Bakanı Asım, 15 Temmuz 1912 tarihinde "Balkanlardan vicdanım kadar eminim" diyerek bu durumu kanıtlamıştır. Ayrıca savaş başladığında yüzyıllarca Osmanlı egemenliği altında yaşadıktan sonra ancak büyük devletlerin desteğiyle bağımsızlıklarına kavuşan 4 küçük Balkan ülkesi karşısında kolay bir zafer kazanılacağı sanılmıştır. Öyle ki Sofya'ya bile ilerleneceğinden söz edilmiştir. Bilgi için bkz. Şerafettin Turan, *a.g.e.,* s.36.

[461] Bu sırada yapılan terhislerle ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Rıfat Uçarol, "Balkan Savaşı Öncesinde Terhis Olayı ve Seferberlik İlanı Sorunu", *Dördüncü Askerî Tarih Semineri Bildirileri,* Genelkurmay Basımevi, Ankara 1989, s.257-277.

Karadağ Hükümetleri Babıâli'ye ortak bir nota vererek Türk Hükümeti'nden üç gün içinde eski Sırbistan, Makedonya, Arnavutluk ve Girit'e muhtariyet verilmesini istemişlerdir.

Sürenin bitiminde isteklerini tekrarlayarak yeniden üç günlük süre tanıyan Balkan devletleri, Batılı devletlere de ortak nota vererek istekleri kabul edilmediği takdirde silahla kabul ettireceklerini bildirmişlerdir. Bunun ardından 13 Ekim 1912'de Rumeli'de yapılacak olan ıslahatın, büyük devletlerle birlikte kendi kontrolleri altında yapılmasını Osmanlı Devleti'nden ağır bir nota ile istemişlerdir. Osmanlı Devleti, bu notayı Balkan devletleri ile olan münasebetini kesmekle cevaplandırmıştır. Bunun üzerine ilk olarak 8 Ekim 1912'de Karadağ, Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmiştir.

Savaşı ilk önce bu en küçük Balkan devletinin ilan etmesi, Avrupa diplomasisinin durumunu göstermesi bakımından ilgi çekici olmuştur. Karadağ'ın Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmesiyle Balkan Savaşları'nın birinci safhası başlamıştır. Karadağ'ın arkasından 17 Ekim'de Bulgaristan ve Sırbistan, 19 Ekim'de de Yunanistan Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmiş, yılların biriktirdiği ihtiraslarını gerçekleştirmek gayesiyle harekete geçmişlerdir. Bunun üzerine Osmanlı Devleti de, adı geçen devletlere ayrı ayrı savaş ilan etmiştir. Osmanlı Devleti'nin savaşa karar vermesinde, Ekim 1912'lerde İstanbul ve taşrada cereyan eden *"Harp mitingleri"*nin de etkili olduğu söylenmektedir.[462]

Savaş öncesinde siyasi çatışmaların, bölünmelerin en çok görüldüğü alanların başında askerîye gelmektedir. Ordu peş peşe yaşanan isyanlarla, Meşrutiyet'in ilanı ve korunması çabalarıyla çok yıpranmıştır. Bilhassa genç komutanlar asli vazifelerinin dışında ordunun ve memleketin ıslahına ilgi göstermeye başlamıştır. Bu komutanlar kanun ve nizamı tadile yeltenmiştir. Hükümeti kontrol altına alarak devletin siyasi hayatına etki yapmak için aralarında dernekler kurup, siyasi alanda gruplara ayrılmışlardır. İşte bu vaziyet bir ordunun içine düşeceği başlı başına bir felakettir.

31 Mart Vakası'ndan sonra (13 Nisan 1909) komutanların kemikleşmiş bir vaziyette *"ittihatçı"*, *"itilâfçı"* ve *"halaskâran"* şeklinde gruplaşması, çoğu makamlara genç kurmaylarla emir subaylarının hâkim olması, ordudaki tahribatı arttırmıştır. Öyle

[462] Ahmet Halaçoğlu, *a.g.m.,* s.298.

ki; ordudaki genç liberal reformcular ile yaşlı komutanlar arasında şiddetli bir rekabet, bir çatışma patlak vermiştir. Orduda meydana gelen tahribattan alt kademedeki kadrolar ve askerî teşkilat da zarar görmüştür. Askerin politikaya çekilmesinin en büyük zararı Balkan Harbi'nde görülmüştür. Savaş öncesinde bu problemlerin yanında silah ve cephanenin dışarıdan gelmesi, mevcut depolardaki teçhizatın kullanılmaz halde olması, savaş başladığında birliklerin barış zamanındaki ihtiyaçlarını karşılayacak miktarda elbise ve donatımın bulunmaması, telgraf malzemesinin yarı yarıya eksik olması, motorlu aracın orduya hâlâ girmemesi gibi hususlar ordunun diğer önemli problemlerini teşkil etmektedir. Balkan Harbi'nin önemli komutanlarından Abdullah Paşa'ya göre Osmanlı askeri Bulgaristan'la bile savaşacak güçte değildir.

Balkan Harbi'nin kara savaşlarıyla ilgili tespit ettiğimiz ve mağlubiyetin adeta habercisi durumundaki şu konular da çok düşündürücü bir mahiyettedir. Komutanların çoğu *"alaylı"* olup okuma-yazma dahi bilmemektedir. Kurmay subaylar modern harp kurallarından habersizdir. Öte yandan ahlâkî çöküntü de ordunun gücünü etkilemektedir. II. Abdülhamit döneminde *"Rediflerin"* sık sık seferber edilmesi, askerde psikolojik sarsıntılar yaratmıştır. Bu sebeple firarlar çoğalmıştır. Din adamlarının orduda aktif görev almamaları, medreseye kayıtlı olanların askerlikten muaf tutulmaları, dini duyguların zayıflaması, askerin savaş azmini ve direncini kırmıştır. Yani artık *"Allah korkusu"*, *"kurşun korkusu"*nu gideremektedir. Birliklerin eğitim yerine, vaktini ayaklanma bastırmayla geçirmesi, jandarma görevi üstlenilmesi, askerî eğitimin düzenini bozmuştur. Savaş çıktığında kadrolar ciddi ölçüde eksiktir. Eğitimsiz askerlerin yarattığı endişe, Hıristiyan eratın, özellikle Rum kaynaklı olanların savaş sırasında düşman tarafına geçmesi Türk birliklerinin bozulmasına çok büyük etki yapmıştır.[463] Kısaca belirtmek gerekirse Balkan devletleri, Osmanlı Devleti'ni çok zayıf bir zamanında yakalamıştır. Dışarıda İtalya ile savaş sona ermemiş, içerde İttihat ve Terakki ile Hürriyet ve İtilaf Partisi arasındaki mücadele devleti zayıflatmış ve politika, orduyu çok tehlikeli bir şekilde etkisi altına alarak onun savaşma

[463] Mahmut Muhtar Paşa, "Balkan Harbi Hezimeti", *Belleten IV*, Ankara 1985, s.39-41'den aktaran Umur Tuncer, *Balkan Harbinin Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu,* İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Genel Türk Tarihi Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1991, s.194-196.

gücünü düşürmüştür. Balkan devletleri Osmanlı Devleti'ne savaş açmak için bundan daha uygun bir zaman bulamazdı.[464]

Balkan Harbi'nde Osmanlı Devleti'nin silahlı kuvvetleri Rumeli'de iki cepheli olarak konuşlandırılmıştır. Bunlardan biri Doğu Ordusu, diğeri Batı Ordusu'dur. Doğu Ordusu Trakya'da Bulgarlara karşı mevzilendirilmiştir. Bu ordunun başında Abdullah Paşa vardır. Paşa'ya bağlı olarak Ömer Yaver Paşa, Turgut Paşa ve Mahmut Muhtar Paşa komutasında dört kolordu ile Kırcaali tarafından Filibe'yi işgal edecek Ali Yaver Paşa komutasında mürettep bir kolordu bulunuyordu. Bu cephenin müstahkem mevkisi Edirne kalesi, komutanı da Şükrü Paşa'dır.

Osmanlı Devleti'nin ikinci büyük cephesi, Batı Ordusu adıyla Makedonya'dadır. Birliklerin bir kısmı Sırp, bir kısmı Yunanistan'a karşı mevzilenmiştir. Ordu Komutanı Orgeneral Ali Rıza Paşa'dır. Korgeneral Zeki Paşa'ya bağlı Vardar ordusu ile Korgeneral Tahsin Paşa'ya bağlı Alasonya ordusu, esas kuvvetleri oluşturmaktadır. Bölgenin çok önemli iki müstahkem mevkiinden biri olan İşkodra Kalesi'ni Hasan Rıza Paşa, Yanya Kalesi'ni de Yanyalı Esat Paşa savunmaktadır. Savaş öncesinde Osmanlı kuvvetleri üç askerî örgütten müteşekkildi. Birinci grupta en genç doğumlu ve ordunun esasını meydana getiren *"Nizamiye Kıtaları"* bulunmaktadır. İkinci grupta Nizamiye kıtalarındaki hizmetlerini tamamlamış erattan kurulu *"Redif Kıtaları"* vardır. Üçüncü grup ise kırk yaşını aşmış olan askerlerden oluşan *"Mustahfız Kıtaları"*dır. Bu kıtalar sadece emniyet ve asayiş hizmetlerinde kullanılmaktadır.[465]

Kara savaşı, Başkomutan Vekili Nazım Paşa'nın, yığınağını tamamlamamış bulunan kara kuvvetlerine Bulgaristan'a taarruz emri vermesiyle başlamıştır. Fakat bu taarruz başarılı olmadığı gibi çabuk kırılıp Bulgar taarruzuna karşı bozgun halini almıştır. Bulgarlar 21-23 Ekim Pınarhisar Muharebesi'ni, 28 Ekim-2 Kasım Lüleburgaz Muharebeleri'ni kazanarak ilk önce Kırklareli'ni almış, ardından Çatalca cephesine dayanmıştır. Böylece Edirne, Bulgar muhasarasında kalmıştır. 15-19 Kasım arasında Çatalca'yı zorladılarsa da burada toparlanan Osmanlı ordusu ve donanması karşısındaki cepheyi yaramamışlardır. Fakat Çatalca'dan Gelibolu'ya kadar olan bütün Marmara Denizi kuzey kıyıları Bulgarların eline düşmüştür.

---

[464] Salim Burçak, *150 Yıllık Türk-Yunan İlişkilerinin Düşündürdükleri,* Prof.Dr. Ahmet Şükrü Esmer'e Armağan, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yay., Ankara 1981, s.52-53.
[465] Umur Tuncer, *a.g.t.,* s.197.

Bu arada Sırp kuvvetleri de taarruza geçmiş, 22 Ekim'de Serfice'yi, 23 Ekim'de Yenipazar'ı alarak Bulgar kuvvetleriyle birleşmiştir. Böylece Osmanlı Devleti'nin Rumeli'deki toprakları ikiye bölünmüştür. Yunanlılar da 6 Kasım'da Preveze'yi aldıktan sonra Selanik'e karşı harekâta başlamışlar ve buradaki Osmanlı komutanı Tahsin Paşa'nın tek bir kurşun bile atmadan Selanik'i terk etmesinden ötürü, şehri kolayca ele geçirmişlerdir.[466] Kasım ayı içinde Osmanlı kuvvetleri her tarafta yenilgiye uğramıştır. Artık Çatalca'dan Adriyatik Denizi'ne kadar olan bütün bölge düşmanın eline geçmiş, sadece Edirne, Yanya ve İşkodra Kaleleri, düşman muhasarasında kalarak kendi kendilerini savunmaya çalışmışlardır. Bu arada 3 Aralık'ta Osmanlı-Bulgar Mütarekesi olmuştur.

16 Aralık'ta İngiltere Dışişleri Bakanının başkanlığında büyük devlet temsilcileri Londra'da toplanıp savaşa son verdirme çarelerini araştırmışlardır. 6 Ocak 1913 tarihine kadar devam eden toplantıdan bir sonuç çıkmamıştır.

3 Şubat'ta mütareke süresi bittiği için Çatalca ve Edirne Muharebeleri yeniden başlamıştır. Fakat Çatalca cephesini yaramayacaklarını düşünmeye başlayan Balkan güçleri çabalarını Edirne'yi almak üzerinde toplamışlardır. Bu sırada Sırplar da Edirne muhasarasındaki Bulgar kuvvetlerini iki tümenle beslemişlerdir. Hiçbir yardım maddesi alamayan Edirne, muhasaraya beş aydan fazla dayanmış ve sonunda 26 Mart günü teslim olmak zorunda kalmıştır.

Daha önce İttihatçılar, 23 Ocak 1913 tarihinde Bab-ı Âli'yi basarak Nazım Paşa'yı öldürmüşler ve zor kullanarak Başbakan Kamil Paşa'yı da istifa ettirmişlerdir. Yeni Sadrazam Mahmut Şevket Paşa olmuş, Said Halim Paşa da Dahiliye Nezareti'ne getirilmiştir. Bu sırada Balkan devletleri birbirlerine girmiş, Sırbistan ile Bulgaristan arasında savaş başlamıştır. Osmanlı Hükümeti'nin iradesi dışında Kuşçuoğlu Eşref Bey'le Enver Bey (Paşa) bir taarruzla Edirne'yi almışlar, Batı Trakya üzerine yürüyerek orada da özgür bir Türk devleti kurmuşlardır.

[466] Hasan Tahsin Paşa'nın Selanik'i terk etmesi konusunda kendisine karşı haksız eleştiriler yapıldığı iddiaları mevcuttur. Bu konuda bilgi için bkz. Hilmi Kamil Bayur, "Balkan Harbi'nin Ardından", *Hayat Tarih Mecmuası,* Y.12, C.2, S.11, İstanbul, Kasım 1976, s.83-87.

Böylelikle büyük devletlerin teşebbüsüyle Londra'da bir barış konferansı toplanmış ve Osmanlı Devleti tarihinin en ağır anlaşmasını kendisinden kopmuş ufacık Balkan devletleri ile imzalamak zorunda kalmıştır.[467]

III. BALKAN HARBİ'NDE MECİDİYE KRUVAZÖRÜNÜN ASKERÎ HAREKÂTI

A. Karadeniz'de Osmanlı Harekâtı ve Mecidiye Kruvazörü

1. Mecidiye Kruvazörünün Karadeniz Nakliyatı Görevi

Bahriye Nazırı Mahmut Muhtar Paşa, Müsteşar Amiral Rüstem'in teklifi üzerine, deniz harekât problemlerini inceleyip Şura-yı Bahriye'nin onayına arz etmek için, Bahriye Nezareti Daire başkanlarından kurulu bir encümen meydana getirmiştir. Encümen 1 Ekim 1912 (18 Eylül 1328) tarihinde yaptığı ilk toplantısında Karadeniz'de yapılması gereken deniz harekâtı hakkında bir talimat tasarısı hazırlamıştır. Talimatın amacı, Karadeniz'de Osmanlı donanmasına harekât serbestîsi kazandırmak, askerî ve ticari nakliyatın güvenliğini sağlamaktır. Talimat tasarısı Karadeniz harekâtını yapmak üzere donanmadan ayrı bir filo teşkil edilmesini, Bulgar donanmasının limanlarda abluka ve imkân olduğu takdirde imha edilmesini, gerektiği zaman Bulgar kıyılarına çıkarma yapmak üzere donanmanın hazırlıklı bulunmasını teklif etmiştir.

Tasarı Şura-yı Bahriye'de görüşülmüş ve tasarıya *"ön tedbir"*, *"kat'i tedbir"* ve *"tali tedbir"* olmak üzere ek mütalaalar ilave edilmiştir.

Ön tedbir olarak, Şura-yı Bahri, Bulgar donanmasına karşı kullanılmak üzere Hamidiye kruvazörü ile Fransız yapısı dört muhripten oluşan bir filonun teşkil edilmesini istemiştir. Bu filonun süratle, harekât yapabilecek bir duruma getirilmesi gerekmektedir. Bu filo harp gücü kazanıncaya kadar da eşit güçte diğer bir filo Karadeniz harekâtına tahsis edilmelidir.

Kat'i tedbir olarak, Hariciye Nezareti'nin vereceği bilgiye göre, Bulgaristan'la harp ihtimali belirecek olursa, bu filo hemen Karadeniz Boğazı'nda toplanacak ve Bulgar kıyılarına karşı harekâta başlayacaktır. Bulgarlar donanmalarını ikiye bölerlerse ismi geçen filo da gemilerini aynı şekilde ikiye bölecektir.

---

[467] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.125-126.

Tali tedbir olarak, Hariciye Nezareti'nin bildireceği kıyı hedefleri bombardıman edilecektir. Bulgaristan sahillerine bir çıkarma yapmak gerekirse bu görevde Karadeniz filosundan ayrı bir filo kullanılacaktır. Bulgar donanması imha edilecek olursa çıkarma sadece Karadeniz filosuyla da yapılabilecektir.

Burada Bahriye Nezareti'nin, iki cephede savaş yapılabileceğini öngörerek genel bir harekât projesi yapmadığı da düşünülebilir. Fakat Osmanlı-İtalya Savaşı'nın henüz sona ermemiş bulunması ve bilhassa Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanının donanmanın, tamir ve eğitim amacıyla dahi olsa, Çanakkale'den ayrılmasına razı olmaması böyle bir durum meydana getirmiştir. Şura-yı Bahri'nin verdiği karara göre, donanmanın ana kısmı İtalyan ve Yunan donanmalarına karşı olmak üzere Çanakkale'de, tali bir kısmı da Bulgar donanmasına karşı olmak üzere Karadeniz Boğazı'nda konuşlanacaktır.[468]

Bahriye Nezareti'nin hazırladığı tasarıda görüldüğü üzere askerî nakliyattan söz edilmemektedir. Bahriye Nezareti'nin askerî nakliyat ile ilgisi Harbiye Nezareti'nin kendisine yazdığı 3 Ekim 1912 tarihli resmi yazı ile başlamıştır. Bu yazı da dikkatli incelendiğinde askerî nakliyattan açıkça söz etmemektedir. Sadece Haydarpaşa, Sirkeci, Yeşilköy, İzmir, Tekirdağ, Trabzon, Dedeağaç ve Selanik adlı ticaret gemilerine, irtibat için birer deniz subayı atanması emredilmiştir. Askerî nakliyatın açıkça Bahriye Nezareti'ne görev olarak bildirildiği yazı bundan bir gün sonra yani 4 Ekim 1912 tarihinde gönderilmiştir. Başkomutan Vekili Nazım Paşa Karadeniz'deki askerî nakliyatın Bulgar torpidobotlarının saldırılarına uğramaması için bir filo ayırmak suretiyle askerî nakliyatın güvenlik altına alınmasını Bahriye Nezareti'nden istemiştir.

Başkumandanlık Vekâleti 1 Ekim 1912 tarihinde hazırlanan layiha ve 4 Ekim 1912 tarihinde yayınlamış olduğu askerî nakliyatı ilgilendiren emirlerini birleştiren mahiyette 8 Ekim 1912 tarihinde bir talimatname yayınlamıştır.[469] 21 madde olan talimatname ile Karadeniz'deki askerî nakliyatın korunmasında donanma gemilerine çeşitli görevler verilmiştir. Ancak bu talimatname, uygulama safhasında ortaya çıkan birçok sorun nedeniyle tam manasıyla uygulanamamıştır. Örneğin 9 Ekim 1912

[468] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.57-58.
[469] Talimatnamenin tam metni için bkz. Mithat Işın, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1946, s.425-426.

tarihinde Harbiye Nezareti On Temmuz ticaret gemisinin Gelibolu'ya, Akdeniz vapurunun Samsun'a, Güzelhisar vapurunun Tirebolu'ya, Hüdavendigar vapurunun Ünye'ye hareket edeceğini bildirip iki muhriple bunların himayesini istemiştir. Aynı gün yazdığı ikinci bir yazıda Nilüfer vapurunun Bartın'a, Hâle ve İsfendiyar vapurlarının Cide'ye ve Marmara vapurunun Sinop'a gideceğini bildirerek tekrardan himaye edilmesi emrini vermiştir. Bu durum bize Harbiye Nezareti'nin, hazırladığı plan üzerine hareket etmediğini, günlük ihtiyaçlara göre kararlar verdiğini göstermektedir.

Diğer taraftan Bahriye Nezareti de nakliyat durumunu değerlendirmiş, himaye yapılacak kıyı boyunun 600 mil olduğunu, nakliyatın belirli bir programa göre yapılmadığını, bindirme liman sayısının çok olduğunu ve bütün bu hareketlerin Sivastopol'daki Rus donanmasının tecavüzüne maruz kalabileceğini sebep göstererek nakliyat himaye vazifesinin esasen çok kısa sahilleri bulunan Bulgar kıyılarından endirekt olarak yapılmasını teklif etmiştir.

Fakat Başkomutan Vekili, himayenin endirekt yapılmasını sakıncalı bulup ticaret gemilerinin teker teker himaye edilmesinde ısrar etmiştir. Bunun üzerine Bahriye Nezareti, 15 Ekim 1912'de, *"Elimizde ticaret gemilerini teker teker himaye edecek kadar çok gemi yoktur. Üstelik bu şekilde hareket, donanma gemilerinin savaş kifayetlerini de etkileyecektir"* diyerek başka bir teklifte bulunmuştur. Bahriye Nezareti'nin yeni teklifine göre Hamidiye kruvazörü Sinop'ta, Mecidiye kruvazörü de Karadeniz Ereğlisi'nde üslendirilecek ve Mecidiye kruvazörüne Boğaz'dan Sinop'a kadar, Hamidiye kruvazörüne de Sinop'tan Hopa'ya kadar olan kıyılardaki nakliyatın himayesi vazifesi verilecektir.[470]

Donanmanın diğer gemileri ile birlikte Çanakkale'den İstanbul'a gelen Mecidiye kruvazörü bu emir üzerine artık Karadeniz nakliyatında ticaret gemilerini korumakla görevlendirilmiştir. Mecidiye kruvazörü bu görevi yerine getirmek üzere 11 Ekim 1912 tarihinde Karadeniz'e çıkarak[471] Karadeniz Ereğlisi'ne gitmiş ve Boğaz'dan Sinop'a kadar olan bölgedeki görevine başlamıştır. Ancak savaşın kısa sürede yayılması, Karadeniz'deki askerî nakliyatın korunmasından daha öncelikli görevlerin çıkmasına

[470] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.162-163.
[471] Ali Haydar Emir, *Balkan Harbinde Türk Filosu,* Deniz Matbaası, İstanbul 1932, s.61; Mithat Işın, *a.g.e.,* s.70.

neden olduğu için Mecidiye kruvazörü bu görevini tam manasıyla yerine getirememiştir.

Mecidiye kruvazörünün Karadeniz nakliyatı görevini icraya başladığı sıralarda, Donanma Komutan Vekili 16 Ekim 1912 (3 Ekim 1328) tarihinde saat 22.00'de Başkomutan Vekâleti'nden aşağıdaki emri almıştır.

"Bulgaristan ve Sırbistan Hükümeti ile münasebetler kesilmiş olduğundan her iki hükümete karşı da taarruzi harekâta süratle başlanılması Şark ve Garp ordularına tebliğ edilmiş olmakla donanmanın da Varna ile Burgaz arasındaki deniz nakliyatını kesmesi ve düşman filosunu tahrip edecek süratte taarruzi harekâta başlaması tavsiye olunur."

Başkumandanlık Vekâleti aynı gün verdiği ikinci bir emirle de donanmanın, hemen hareket ederek, Varna ve Burgaz Limanlarındaki tahkimatı bombardıman etmesini istemiştir.[472]

Mecidiye kruvazörü bu tarihlerde Hamidiye ile birlikte Karadeniz'deki askerî harekâtı korumakla görevlidir.

2. Kavarna (Kuzey Varna) Harekâtı ve Mecidiye Kruvazörü (21 Ekim 1912)

Varna tahkimatının bombardımanı hakkında Başkumandanlık Vekâleti'nin 16 Ekim 1912 tarihinde verdiği talimata 17 Ekim tarihinde yaptığı eklemelerden sonra[473] Türk gemileri, 17 Ekim'den itibaren denize açılmıştır. Barbaros, Turgutreis zırhlılarıyla Muavenet-i Milliye, Taşoz muhriplerinin yapmış olduğu çıkış, fırtına nedeniyle birlikte hareket etme imkânını ortadan kaldırmıştı. Zırhlılar yoluna devam ederken muhripler geri dönmüştür.

18 Ekim'de fırtınanın durmasıyla, geri dönen muhripler tekrar zırhlılarla birlikte harekâta katılmıştır. Zırhlılar, 19 Ekim'de Varna'nın güneyindeki Galate Burnu'nu hizasına gelmişlerdir. Yapılan bombardımanda, Bulgarların yirmi kulaç derinliğe kadar

[472] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, s.71. Bu emir yayınlandığında yani 16-17 Ekim 1912 tarihlerinde Osmanlı donanmasının konuşlandığı yerleri gösteren tablo için bkz. Ekler: Tablo 9.

[473] "Dün geceki telgrafla emredilen Varna ile Burgaz arasındaki düşman ulaştırmasının kesilme görevi, bu kıyılarda daimi bir abluka tesisi ve düşman deniz kuvvetlerinin tahrip edilmesi suretiyle yapılacak ve bu arada Varna ve Burgaz limanlarındaki tahkimat da bombardıman edilecektir. Bu vazifenin yapılması kesinlikle beyan olunur." Bkz. Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.172.

mayın döşeyeceği tahminiyle kıyıya fazla yaklaşamayan gemilerin ateşleri umulduğu kadar etkili olamamıştır. Öte yandan kıyıdan yapılan Bulgar ateşi de tesirsiz kalmıştır.

Osmanlı gemileri bir süre devam eden ve etkisiz olduğu görülen atışı keserek Varna önlerinde gözetleme görevi yapmaya başlamıştır. Bu arada kömürleri eksilen gemilerin sırayla İstanbul'a dönüp kömür ikmali yapması kararlaştırılmıştır.[474]

Bu olaylar olurken Yunanlılar Ege Denizi'ndeki adaları işgale başlamıştır. Bunun için Başkumandanlık Vekâleti Karadeniz filosunu Bulgaristan sularına toplayıp muharebe filosuna dâhil bütün gemileri İstanbul'a çağırmaya karar vermiştir. Bu sebeple Haliç'te tamirde bulunan Berk-i Satvet'in yerine Mecidiye kruvazörünün konulması düşünülmüştür. Alınan bu karar Mecidiye ve Hamidiye kruvazörlerine, telsizle haber verilmiştir. 18 Ekim'de Hamidiye emri alarak Varna önüne gelmiştir. Aynı emrin tebliği için Mecidiye kruvazörü de aranmıştır ancak Karadeniz'de bulunması gereken kruvazörün telsizi bulunmadığından bu emri alamamıştır. Bunun üzerine Mecidiye'nin uğraması muhtemel limanlara telgraf çekilmiştir. Mecidiye kruvazörü bu emri ancak 19 Ekim'de almış ve Varna'ya gitmek üzere yola çıkmıştır.[475]

Hamidiye kruvazörü bir gösteriş yapmak maksadıyla 21 Ekim 1912 günü saat 06.30'da Kavarna önüne gelmiştir. Vazifesi kıyıyı gözetlemek ve düşman kuvvetleri hakkında bilgi toplamaktır. Deniz kenarında hiç kimseyi göremeyince dikkat çekmek maksadıyla kıyıda gördüğü mavnalara sancak 12'lik toplarıyla birkaç talim mermisi atmış, saat 08.00'de kıyıya yakın bir yere demirlemiştir.

Komutanın amacı düşman makamlarına bir tehdit mektubu yollamak ve gösteri yapmaktır. Bu maksatla parlamenter sancağı çekerek filikasını saat 08.15'te sahile yollamıştır.[476] Bu filikanın baş tarafına 47 milimetrelik bir top yerleştirilmiş, subay ve erlere mavzer tüfekleriyle fişekler de verilmiştir. Filikaya kumanda eden deniz subayımıza Kavarna Liman reisine hitaben kaleme alınmış bir mektup verilmiştir. Bu mektupta limanın mukavemet edilmeden hemen teslim edilmesi isteniyordu.

---

[474] Umur Tuncer, *Balkan Harbinin Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu,* İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Genel Türk Tarihi Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1991, s.179.

[475] Çeşitli kaynaklarda bu tarihlerde Mecidiye kruvazöründe telsiz olduğu ve bu telsizin arızalı olduğu yönünde bilgiler bulunmaktadır. Bilgi için bkz. Ali Haydar Emir, *a.g.e.,* s.72. Ancak bu tarihlerde Osmanlı gemilerinden sadece Barbaros ve Turgutreis zırhlılarıyla Hamidiye kruvazöründe telsiz bulunmaktadır. Bkz. Ali Haydar Emir, "Tabiye Karşısında İmroz Muharebesi", *Deniz Mecmuası,* S.311, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul 1929, s.77.

[476] *Balkan Harbi Tarihi,* s.90.

Fakat filika, baş tarafında milletlerarası bir işaret olan, parlamenter sancağını (mükâleme flaması) taşımasına rağmen, iskeleye takriben 250 metre yaklaşır yaklaşmaz, sahilden üzerine açılan şiddetli bir ateşle karşılaşmış ve kruvazöre dönmek zorunda kalmıştır. Hamidiye de karşılık olarak top ateşiyle filikasının geri gelmesini desteklemiştir. Bundan sonra ateşini kıyıda gördüğü askerler üzerine çevirip bunları dağıtmıştır. Zira Bulgar askerleri makineli tüfekleriyle Hamidiye'nin üzerine ateş etmekteydiler.

Hamidiye bombalama işini bitirip demir almış ve kıyıyı 6700 metreden gözetlemeye devam etmiştir. Bu sırada Çingenedöküntüleri denen bölgenin karşısındaki boğazda bir miktar piyade ve topçu görmüştür. Tam bu esnada saat 12.40'ta Mecidiye kruvazörü ve Yadigar-ı Millet muhribi Hamidiye'ye katılmıştır. Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri bu bölgedeki Bulgar birliklerini bombalamaya başlamıştır. Bombalamanın ardından gemiler topluca Varna tarafına doğru seyre devam etmişlerdir.[477]

3. Varna Bombardımanı ve Mecidiye Kruvazörü

Varna önlerine gelen Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri ile Yadigar-ı Millet muhribi, liman içerisinde yer alan torpido tüyüpleri ve top bataryalarının yerlerini öğrenmek amacıyla 21 Ekim günü Varna'yı bombalama kararı almıştır. Bu amaçla Hamidiye önde, Mecidiye ortada ve Yadigar-ı Millet arkada olmak üzere bir pruva hattı oluşturulmuştur. Filo saat 13.15'te Saint George Burnu'na sokulmuş ve Hamidiye tarafından 10.500 metre mesafeden ateş açılmıştır. On dakika sonra Mecidiye de ateşe katılmıştır. Düşmanın filo ateşine cevap vermemiş olması sebebiyle, top mevzilerinin yerleri anlaşılamamıştır. Saat 14.00'te ateş kesilmiştir.[478]

Bundan sonra mayın manialarının yerlerini tespit etmek üzere harekâtın ikinci bölümüne geçilmiştir. Bu sırada Hamidiye, flamalı bir şamandıra görmüş ve bunun sebebini anlamak üzere bir filika indirmiştir. Bu işler gerçekleşirken Varna Deniz Komutanı Önyüzbaşı Akelof komutasında bulunan Haraberi, Letyaştı ve İstroki torpidobotlarının limandan çıktıkları görülmüştür. Bunun üzerine Hamidiye sitimbotunu geri almış, Mecidiye ve Yadigar-ı Millet ile birlikte 15.05'te ateşe başlamış, bu ateş karşısında Bulgar torpidobotları limana doğru kaçmıştır. Bu kaçışı muhafaza amacıyla

[477] Cemalettin Saraçoğlu, *Gazi Hamidiye'nin Şanlı Maceraları,* Gün Yay., İstanbul 1960, s.66-68.
[478] *Balkan Harbi Tarihi,* s.91.

bütün Bulgar kara bataryaları Osmanlı gemileri üzerine ateş açmıştır. Karşılıklı top atışı 55 dakika sürmüştür. Karşılıklı ateşin sona ermesinden sonra Osmanlı gemilerinde hiçbir hasar olmadığı görülürken, Varna kıyılarındaki bataryaların bir kısmı ile elektrik tesisleri ve fener kulesinin tahrip edildiği anlaşılmıştır.[479]

Saat 16.00'da Hamidiye kruvazörü Bahriye Nezareti'nden yarısının şifresini açamadığı bir telgraf almıştır. Gemi komutanı bu telgraftan Köstence'den İstanbul'a cephane getirmekte olan Dafni Vapuru'nun himaye edilmesi anlamını çıkarmıştır. Bunun üzerine Hamidiye kruvazörü Dafni Vapuru'nu himaye görevine giderken, Mecidiye kruvazörünü Varna toplarını keşfe, Yadigar-ı Millet muhribini de mayın manialarını keşfe memur etmiştir.[480]

23 Ekim'de Mecidiye kruvazörü gözetleme görevine devam etmiştir. Gece saat 03.30'da nöbette bulunan subaylar gece karanlığı içinde tek bir beyaz fener görmüşlerdir. Kruvazör işaretle, feneri görülen geminin kimliğini incelemek istemiş, uyarı maksatlı bir de kuru sıkı top atmıştır. Bunun üzerine kimliği belirsiz gemiden veri ışığıyla yanıt gelmiştir. Hamidiye kruvazörü olduğu sanılan bu geminin kimliğini açıkça belli etmek istemediği düşünülmüştür. İki gemi de projektörlerini açarak birbirini tanımaya çalışmıştır. Bu sürede Mecidiye gemisindeki subaylar diğer geminin Hamidiye olduğuna hükmetmişlerdir. Zaten kısa bir süre sonra da gecenin karanlığında iki gemi birbirini kaybetmiştir.[481]

Mecidiye kruvazörü 24 Ekim gününe kadar Varna'yı gözetlemeyi sürdürmüştür. O gün, kömürünün bitmek üzere olmasından ötürü Yadigar-ı Millet muhribi İstanbul'a çağırılarak onun yerine Numune-i Hamiyet muhribi Mecidiye'nin yanına gönderilmiştir. Mecidiye kruvazörü komutanı, Numune-i Hamiyet muhribini Burgaz'ı gözetlemeye göndererek kendisi de Bulgarlara karşı bir gösteri harekâtı yapmak istemiştir. Burada amaç Varna Müstahkem Mevki Komutanı ile konuşmak ve ona baskı yapmaktır. Bu amaçla Mecidiye'nin komutanı Varna Müstahkem Mevki Komutanı ile görüşmek üzere sitimbotunu sahile sevk etmiştir. Fakat konuşma çağrısı kabul edilmemiştir. Bunun üzerine Mecidiye kruvazörü açılarak saat 14.00'te 9.700 metre mesafeden kıyıdaki

[479] Mithat Işın, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1946, s.83.
[480] Ali Haydar Emir, *Balkan Harbinde Türk Filosu,* Deniz Matbaası, İstanbul 1932, s.77.
[481] Nizamettin Akerman, *Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri,* Deniz Basımevi, İstanbul 1981, s.48.

24'lük batarya üzerine ateş açmıştır. Bu sırada Mecidiye kruvazörü sancak toplarını kullanmıştır. Bu ateş üzerine batarya da gemiye karşılık vermiştir. 14.20'de Bulgar bataryalarının ikinci grubu da ateşe başlamıştır. Ateş devam ederken, Mecidiye kruvazörü aynı hat üzerinde ters dönerek 11.500 metreden iskele toplarıyla sahili bombalamaya başlamıştır. Bombardımanın sonunda Bulgar kaynaklarının verdiği bilgilere göre üç top isabetiyle Galata Feneri'nin üst kısmı ve 24'lük bataryalardan birisi tahrip edilmiştir.[482]

24 Ekim Perşembe gününü Varna açıklarında geçiren Mecidiye kruvazörü, gece yarısından iki saat sonra iki Bulgar torpidobotuna rastlamıştır. Bulgar torpidobotları önce hücum edecek gibi davrandılarsa da sonra kaçmışlardır. Bu iki torpidobot gece karanlığı içinde kaybolduğu için Mecidiye kruvazörü tarafından takip edilmemiştir.[483]

4. Bulgaristan Kıyılarında Harekât ve Mecidiye Kruvazörü

Başkumandanlık Vekâleti 23 Ekim 1912 (10 Ekim 1328) günü, Bulgar Başkomutanlığının dikkatini başka tarafa çekmek ve bu suretle ana cephedeki düşman kuvvetlerinin azalmasını sağlamak amacıyla, Osmanlı donanmasına Bulgar kıyılarında bir çıkarma gösterisi yaptırmaya karar vermiştir. Donanma, yanına yeterli sayıda ticaret gemisi de alıp, bu gösteri çıkarma harekâtını yapacaktır. Ancak, Başkumandanlık Vekâleti'ne gösteri zamanını ve bölgesini seçmiş, ne de böyle bir zaman ve bölgenin seçilmesine yarayacak kara muhaberesi durumunu Donanma Komutan Vekiline bildirmiştir. Emir, sadece Turgutreis zırhlısı, Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri, Basra muhribi ve Musul torpidobotunun bu vazifeyi yapmasını bildirmektedir.

Başkumandanlık ve Donanma Kumandanlığı'nın, harp durumuna cevap verecek, teferruatlı bir harekât plan ve emri hazırlamamış olmaları, filonun harekâtını maksattan tamamıyla uzaklaştıran ve esasen tamire muhtaç bulunan harp gemilerinin lüzumsuz yere denizlerde dolaşmasına sebep olacaktır.

Vazife Turgutreis zırhlısı Komutanı Yarbay İsmail'e verilmiştir. Bu komutana verilen emir, Süzebolu önünde Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleriyle buluşarak evvela burasını, sonra da Burgaz'ı bombardıman etmekten ibarettir.

---

[482] Ali Haydar Emir, *a.g.e.,* s.78.
[483] Nizamettin Akerman, *a.g.e.,* s.51.

Aynı emir Karadeniz'de bulunan Hamidiye ve Mecidiye kruvazörlerine verildiyse de, bunlardan birincisi emri almış, telsizi bozuk olan Mecidiye ise alamamıştır.[484] Mecidiye kruvazörü Varna'yı bombardıman etme işiyle uğraşırken telsizinin arızalı olmasından ötürü hiçbir makamla irtibat kuramamıştır. Böylelikle Donanma Komutan Vekili Mecidiye'ye Bulgaristan kıyılarındaki harekâtta görevlendirildiğini bildirememiştir. Nihayet Donanma Komutan Vekili sırf Mecidiye kruvazörüne bu emri ulaştırmak için Basra muhribini yollamak zorunda kalmıştır.[485]

Marmara ve Karadeniz'de asker nakliyatının devam etmesi ve diğer nakliye gemilerinin de askerî eşya getirmek üzere Köstence seferine hazırlanmaları sebebiyle gösteri çıkarmasına ticaret gemisi ayrılmasına imkân kalmamıştır. Bu sebeple zorlukla, Yunanlılardan müsadere edilmiş çok eski ve sürati 5 mili geçmeyen bir şilep bulunmuştur. Mürettebatı tamamlanan bu şilebe karaya çıkarılmak üzere hiçbir asker konulmamıştır. Turgutreis, Basra muhribi, Musul torpidobotu ve söz konusu şilep 23/24 Ekim gecesi Büyükdere'den hareket etmiştir. Ancak Boğaz'dan çıktıktan kısa süre sonra Turgutreis komutanı fırtına sebebiyle denize dayanamayan Musul torpidobotunu geri göndermek zorunda kalmıştır. Bu sırada şilep de diğer gemilere büyük zorluk çıkartmıştır.[486]

Ertesi gün (24 Ekim 1912) filo, Süzebolu önünde Hamidiye kruvazörü ile buluşmuştur. Turgutreis komutanı burada bir komutanlar toplantısı yaparak, yapacağı harekâtın esaslarını kararlaştırmıştır. Sırasıyla Süzebolu, Burgaz ve Varna Belediye Reislerine, müsadere edilmiş Osmanlı ticaret gemilerinin iadeleri için birer ültimatom verilecek; askerî tesisler keşfedilecek ve sonra da bombardıman yapılacaktır. Komutanlar, bu maksatla, verilecek ültimatomun şeklini beraberce kararlaştırmıştır. Ültimatomun şu şekilde olması kararlaştırılmıştır:

"Hükümetim ile Devletiniz arasında harp hali devam ettiği için, bana verilen askerî göreve başlamadan evvel, siz Burgaz Belediye Reisine, aşağıdaki tekliflerimin bildirilmesine insanlık bakımından mecburiyet duymaktayım.

---

[484] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, s.93.
[485] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.180.
[486] Mithat Işın, *a.g.e.,* s.88.

Şöyle ki: Rumî Ekim ayının sekizinci Pazartesi günü sabahleyin Balçık civarındaki Kavarna isimli limanınıza gelerek bazı şartlar teklif etmek üzere sahile konuşma bayrağı ile gönderdiğim filikaya, bütün milletlerce tanınan ve yürürlükte bulunan kanunlar ve harp teamüllerine aykırı olarak, subaylarınız komutasındaki askerleriniz, vahşilerin bile tenezzül etmeyeceği bir aşağılıkla, filikayı yakına çektikten sonra ateş ettiler. Şüphesiz bu vahşi hareketlerinin cezasını, kasabalarını top ateşiyle tahrip etmeye beni mecbur ettikten sonra, gördüler. Askerî kuvvetleriniz ve özel olarak subaylarınız insani ve medeni hislerden mahrum bulunduklarını yaptıkları şu muamele ile gösterdiler.

Bundan ötürü onları konuşmaya layık insanlar olarak görmüyorum. Aynı zamanda, bu gibi vahşiler yüzünden muharip olmayan halkın da zarar görmesini istemiyorum. Bu hususu temin için, yani şehriniz ile civarındaki kasabaları ve bunlara mensup deniz vasıtalarını korumaya savunma kuvvetleriniz, emrimde bulunan kuvvetlere nazaran, muhakkak ki zayıftır. Size diyorum ki, başkanı bulunduğunuz belediyeye bağlı şehir ve kasabaları, mukavemet etmeden teslim ediniz ve yakaladığınız Osmanlı ticaret gemilerini derhal serbest bırakınız. Bu suretle beyhude yere dökülmesi muhtemel kanlara mani olur ve insaniyete ve bilhassa millet ve ticaretinize karşı olan vatan borcunuzu yerine getirmiş olursunuz. Aksi takdirde, kuvvetlerinizle kıyas kabul etmeyecek derecede üstün olan kuvvetlerimizle şiddetle hareket edecek ve aynı neticeyi almaya mecbur kalacağım. Şüphesiz sonunda başarı da kazanacağım. Şu kadarı var ki, işin günahı size ait olacaktır. İki saate kadar bu ültimatomun kat'i şekilde cevaplandırılmasını ister, saygılarımı sunarım."

Osmanlı filosu harekâta saat 12.51'de başlamıştır. Basra Muhribi parlamenter bayrağını çekmek suretiyle kıyıya doğru giderken Turgutreis zırhlısıyla, Hamidiye kruvazörü de uzak mesafede volta vurmuştur.[487] Basra'nın sahile ulaşamaması karşısında Hamidiye kruvazörü komutanı, gemisiyle kıyıya yaklaşıp ültimatomu sahile göndermeyi teklif etmiştir. Teklif Turgutreis komutanı tarafından kabul edildiği için Hamidiye kruvazörü saat 15.00'te kıyıya yaklaşarak sitimbotunu denize indirmiş ve

[487] Herhangi bir noktaya rüzgara karşı kuntra değiştirerek değişik yönlerde yapılan zigzak seyir. Bilgi için bkz. Refik Akdoğan, *Türkçe İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü,* İstanbul 1997, s.310.

Basra muhribinin desteğinde karaya yollamıştır. Sitimbot iskelede saat 16.50'ye kadar cevap beklemiş ve cevabı alamadan geri dönmüştür.

Bu arada Hamidiye kruvazörü de yakın mesafeden sıkı bir gözetleme yaparak limanın tahkimli olmadığını, sokak başlarında subay emrinde asker topluluklarının mevcut olduğunu, kasabanın kilise ve özel kişilere ait evlerle dolu olduğunu tespit etmiştir.

Bu durum Turgutreis zırhlısı komutanını, Donanma Kumandanlığı'na sormadan, bombardıman yapmamak kararına götürmüştür. Bu sırada ortalık kararmış ve Hamidiye kruvazörü kömür ikmaline gereksinimi olduğunu bildirmiştir.

Turgutreis komutanı, durum karşısında, Hamidiye kruvazörünü ikmal yapmak üzere İstanbul'a göndermeye, diğer gemilerle Varna önünde kalarak Mecidiye kruvazörünü beklemeye ve harekâtı bu gemiyle birlikte yapmaya karar vermiştir.[488]

25 Ekim saat 09.00'da Galata Burnu istikametinden gelen Basra muhribi, Mecidiye kruvazörüne Bulgar kıyılarına yapılacak gösteri çıkarması harekâtına katılmak üzere görevlendirildiğini bildirmiştir. Bunun üzerine Mecidiye kruvazörü ve Basra muhribi Süzebolu'ya doğru yola çıkmış ve öğlene doğru burada bulunan Turgutreis zırhlısının yanına demirlemiştir. Burada görevinin ayrıntılarını öğrenen Mecidiye tekrar Varna'ya dönerek kıyıdan 15 mil açıkta gecelemiştir. Gece yarısına doğru Turgutreis ve Basra da Varna sularına gelerek geceyi orada geçirmiştir. 26 Ekim Cuma günü, Turgutreis ile Mecidiye, Varna istihkâmlarını bombalamaya hazırlanmışlardır. Ancak havanın puslu olması sebebiyle kıyı iyice görülememiş ve bundan dolayı ateşe başlanamamıştır. Turgutreis ile Mecidiye havanın açılmasını beklerken Varna açıklarında dolaşmışlardır. Akşamüzeri havanın açmaması ve kömür stoklarındaki azalma sebebiyle Mecidiye kruvazörü Basra torpidosunu da yanına alarak İstanbul'a dönmüştür.[489]

27 Ekim günü ikmalini tamamlamış olan Hamidiye kruvazörü Turgutreis zırhlısına katılmıştır. Fakat bu sefer de Turgutreis'in kömürü azalmıştır. Bundan dolayı gemi İstanbul'a geri dönerek harekât sahasında Hamidiye kruvazörünü yalnız

[488] *Balkan Harbi Tarihi,* s.94-95.
[489] Nizamettin Akerman, *Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri,* Deniz Basımevi, İstanbul 1981, s.51.

bırakmıştır. Donanma komutanı bu kruvazörü muhriplerle takviye etmek istediyse de havanın fırtınalı oluşu bu düşüncenin yerine getirilmesine engel olmuştur. Hamidiye, 28 ve 29 Ekim günlerini de Varna'yı gözetlemekle geçirmiş, bu arada birkaç ticaret gemisini muayene etmiştir. Kömürü bittiği için 30 Ekim'de Basra muhribiyle beraber İstanbul'a dönmüştür. Bu sırada Varna'daki gözetleme görevini icra etmek için Mecidiye kruvazörüne bölgeye gitme emri verilmiştir. Böylelikle Turgutreis zırhlısı ile başlayan gösteri harekâtı Mecidiye kruvazörü tarafından bitirilecektir.

Yapılan bu gösteri harekâtı Başkumandanlık Vekâleti'nin ulaşmak istediği amacı sağlayamamıştır. Yani bu harekât ne Bulgarları kandırabilmiş ne de kendi üzerine belirli bir düşman çekebilmiştir. Tam da onarıma muhtaç oldukları bir sırada Osmanlı savaş gemileri, bol bol denizlerde dolaşmış ve büsbütün yıpranmıştır.[490]

5. Midye Limanı'na Asker Nakli ve Mecidiye Kruvazörü

29 Ekim 1912 günü Rumeli'de Lüleburgaz Kara Muharebesi başlamıştır. Savaşın hemen birinci gününde Osmanlı cephesinin süratle takviyesi gerekmiştir. Karadeniz'den İstanbul'a getirilen kara birliklerinin karayolu ile cepheye sevk edilmesinin takviyeyi geciktirme ihtimali vardır. Özellikle cepheye doğru olan tek kara yolu da muhacir arabalarıyla dolup taşmaktadır. Bundan ötürü Başkomutan Vekili Karadeniz'den getirilmekte olan insan, cephane ve malzemenin, İstanbul'a uğramadan doğrudan doğruya Midye'ye çıkarılmasını düşünmüş ve bu konuda hem ticaret gemisi kaptanlarına hem de Donanma Komutan Vekiline emirler yollamıştır. Bahis konusu kara birliklerini getiren ticaret gemisi sayısı dörttür. Bunlar Marmara, Bezmialem, Karadeniz ve Reşitpaşa vapurlarıdır. Donanmanın görevi hem bunların güvenlik altında Midye'ye ulaşmasını ve burada güvenlikle yatmasını temin etmek hem de donanma vasıtalarıyla bu askerlerin karaya çıkarılmasını sağlamak olacaktır.[491]

Bu sıralarda Mecidiye kruvazörüyle Yarhisar muhribi Karadeniz Boğazı'nda Varna'daki gözetleme görevini icra etmek üzere harekete hazırlanmaktadır. Donanma komutanı diğer gemilerin görev için hazırlanmasına kadar bu iki geminin hemen hareket ettirilmesine karar vermiştir. Mecidiye ve Yarhisar 29 Ekim tarihinde hareket ederek aynı günün akşamı Midye'ye demirlemiştir. Bu sırada Marmara adlı yüklü ticaret

[490] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.183-184.
[491] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.185.

gemisi de Midye'ye gelmiştir.[492] Ancak ticaret gemilerindeki askerlerin süratle karaya çıkarılmasını sağlayacak vasıtaların sevkini ne Başkumandanlık ne de Donanma Kumandanlığı akıl etmemiştir. Midye'de gemilerin yanaşacağı bir iskele de yoktur. Burada, vaktiyle bir çıkarma ya da boşaltma planının yapılmayıp gerekli vasıtaların da hazırlanmamasının bütün acıları çekilmiştir.

Mecidiye kruvazörü, Bulgar torpidobotlarının olası bir baskınına karşı Yarhisar muhribini liman dışında karakol yapmakla görevlendirmiş, kendisi de bütün vasıtalarını denize indirerek Marmara vapurundaki kara birliklerini karaya çıkarmaya başlamıştır. Boşaltma gece de Mecidiye'nin ışıldak aydınlatması altında devam etmiştir. Bu suretle karaya süratle asker çıkarmak zorunluluğu gerek Mecidiye'yi gerekse Marmara vapurunu gece düşman taarruzlarına açık bir duruma getirmiştir. Gece harekâtlarında en ufak bir ışık göstermek bile büyük bir hata iken, planlamadaki yanlışlıklar sebebiyle Mecidiye bütün ışıldaklarını yakarak çok tehlikeli bu görevi icra etmek zorunda kalmıştır.[493]

30 Ekim akşamı Numune-i Hamiyet muhribi filoya katılarak karakol görevini Yarhisar'dan teslim almıştır. Marmara vapurunun boşaltılması sona erdiği için büyük harp gemilerinin himaye vazifesi yapmasına lüzum kalmamıştır. Bundan dolayı Mecidiye kruvazörü komutanı da, Midye önünde yalnız Numune-i Hamiyet muhribini bırakarak, Yarhisar ile birlikte daha önceden aldığı Varna'yı gözetleme görevine gitmiştir.

Bezmialem ve Akdeniz vapurları Midye'ye 1 Kasım 1912 tarihinde gelmiştir. Bezmialem vapuruyla 2571 subay ve erle 242 hayvan, Akdeniz vapuruyla ise 2214 subay ve erle 350 hayvan getirilmiştir.[494] Bu gemilerin boşaltılması, öğleden sonra limana gelen, Barbaros Hayrettin zırhlısının vasıtalarıyla yapılmıştır. Ertesi gün de Reşitpaşa vapuru gelmiştir. Fakat şiddetli bir fırtınanın başlamasından ötürü Akdeniz ve Reşitpaşa gemilerinin getirdiği birlikleri karaya çıkarmak mümkün olmamıştır. Çünkü fırtına, muhriplerin demirlerini kesecek kadar şiddetlidir.

---

[492] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, s.98.
[493] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.185.
[494] Mithat Işın, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1946, s.93.

Barbaros zırhlısı 3 Kasım 1912 tarihinde Başkumandanlık Vekâleti'nden aldığı emir üzerine İstanbul'a dönmeye mecbur kalmış, kömürsüz kalan Numune-i Hamiyet muhribini de beraber götürmüştür. Bu suretle asker yüklü iki ticaret gemisi Midye önlerinde kendi hallerinde terkedilmiş olarak kalmıştır. Bu gemilerin uzak emniyetini Varna önünde bulunan Mecidiye kruvazörü ile Yarhisar muhribi yapmıştır.[495]

Bu sıralarda savaşın durumu Osmanlı açısından iyi seyretmemektedir. Midye'ye çıkan askerlerin Terkos'a çekilmesi ve donanmanın bir kısım gemilerle bu çekilmeyi himaye etmesi gerekliliği doğmuştur.[496] Bu durum Mecidiye kruvazörünün de Varna'daki gözetleme ve uzaktan gerçekleştirdiği Midye çıkarmasını himaye görevlerinin sona ermesine neden olmuştur. 31 Ekim ve 1 Kasım günlerini de Varna sularında ve Emine Burnu ile Klağra Burnu arasında gidip gelme şeklinde geçiren Mecidiye kruvazörü, 2 Kasım günü Boğaz'a doğru yola çıkmıştır. Çok kötü hava koşulları altında yapılan seyir sonunda, 4 Kasım 1912 tarihinde Büyükdere'ye varmıştır.[497]

6. Çatalca Cephesinde Mecidiye Kruvazörünün Desteği

Balkan Savaşı'nın başlamasıyla Doğu Ordusu, hemen Filibe'ye hücum ederek, Bulgar ordusunu arkadan çevirmek istemişse de, Bulgarlar karşısında kısa zamanda bozguna uğramıştır. Bunun üzerine 22-23 Ekim 1912'de Kırkkilise (Kırklareli) Muharebesi'nin de kaybedilmesiyle Lüleburgaz'a çekilmiştir. Doğu Ordusu 28 Ekim 1912'de burada yaptığı ikinci muharebeyi de kaybedince Çatalca hattına kadar çekilmek zorunda kalmıştır.[498]

Doğu Ordusu'nun çekilmesi sırasında ordu yanlarının korunması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu durum Osmanlı silahlı kuvvetlerinin *"kara-deniz işbirliği"* şeklinde o güne kadar hiç denemedikleri bir sorun doğurmuştur. Doğu Ordusu'nun Çatalca ve Bolayır mevzilerine çekilme ihtimali önceden hiç düşünülmediğinden eğitimi ve plânlaması da yapılmamıştır. Bu işbirliği Lüleburgaz Savaşı'ndan sonra çekilen birliklerin denize dayanan yanlarının donanma ateşi ile desteklenmesi şeklinde

---

[495] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, s.98-99.
[496] *A.e.,* s.102.
[497] Nizamettin Akerman, *a.g.e.,* s.51-52.
[498] Ahmet Halaçoğlu, "Balkan Savaşları 1912-1913", *Türkler Ansiklopedisi,* C.13, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.299.

gerçekleştirilecektir.[499] Osmanlı donanmasına bu görev verildiği sıralarda Mecidiye kruvazörü Büyükdere'de bulunmaktadır. 7 Kasım 1912 tarihine kadar Büyükdere'de bulunan Mecidiye bu tarihte havuzlanmak üzere tersaneye alınmıştır.[500]

Donanma gemilerinin Doğu Ordusu'nun yanlarını koruma görevi, 11 Kasım'dan itibaren düşmanın Silivri'ye karşı taaruzunun başlaması nedeniyle yoğunlaşmıştır. Mecidiye kruvazörü tersaneden çıktığı gün olan 13 Kasım tarihinde, Silivri'de Bulgar müfrezelerine ateş etmekte olan Hamidiye'nin yanına gitmiş ve onunla birlikte Bulgar müfrezelerinin üzerine ateş etmiştir. Daha sonra her iki kruvazör de Büyükçekmece'ye dönmüştür.[501]

14 Kasım tarihinde Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri Silivri'ye demirlemişlerdir. Burada her iki gemi ile Bulgar topçusu arasında neticesiz bir ateş teatisi olmuştur. Bundan sonra kruvazörler Büyükçekmece'ye gelmişlerdir. Turgutreis zırhlısı da Terkos bölgesinde geniş bir sahayı ateş baskısı altında tutmuştur. Barbaros ve Mesudiye zırhlıları sol cenahta destek vazifesi görmüşlerdir.

O gün, sağ ve sol yan komutanlıklarından Başkumandanlık Vekâleti'ne iki önemli haber gelmiştir.

Sağ yandan: *"Bugün düşman ile temas vaki oldu. Denizden yardım edilmez ve sağ cenahımız donanma tarafından himaye edilmezse felaket muhakkaktır"*.

Sol yandan: *"Kolordu müdafaası ve bilhassa 3. Fırkanın 3. Kolorduya verilmesi, sol cenahın donanma tarafından himaye edileceği esasına göre hazırlanmıştır. Donanmanın, Büyükçekmece'den ayrılmadan evvel, burada uzun menzilli topları ve ışıldakları olan birkaç gemi bırakılması, emrinizi"*.

Bu haberler üzerine, Başkumandanlık Vekâleti daha önce düşündüğü donanmayı Ege'ye gönderme planından vazgeçmiş ve donanmayı ikiye bölerek ordunun yanlarını himaye vazifesini vermiştir. Sol yan, Donanma Komutan Vekili Albay Tahir'in komutasında olarak Barbaros, Asar-ı Tevfik zırhlıları ile 7 muhripten oluşturulmuş, sağ

---

[499] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1984, s.195-196.
[500] Mithat Işın, *a.g.e.,* s.97.
[501] Nizamettin Akerman, *Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri,* Deniz Basımevi, İstanbul 1981, s.53-54.

yan ise Donanma Komutan Vekili Yardımcısı Albay Ramiz emrinde olmak üzere Turgutreis ve Mesudiye zırhlıları ile Mecidiye kruvazöründen ibaret tutulmuştur.[502]

14 Kasım günü Mecidiye kruvazörü ile Mesudiye zırhlısına Karaburun'a giderek Turgutreis zırhlısına katılmaları emredilmiştir. Bu sırada Donanma Komutan Vekili Yardımcısı Albay Ramiz Mecidiye kruvazöründe bulunmaktadır. Mecidiye kruvazörü bu bölgede 16 Kasım tarihine kadar ordu yanlarını destekleme görevini başarıyla icra etmiş ve kömürü azaldığından Büyükdere'ye dönmüştür.[503]

Mecidiye kruvazörünün Büyükdere'ye dönmesinden sonra, ordu yanlarının korunması görevine diğer gemiler tarafından devam edilmiştir. Mecidiye ve diğer gemilerin faaliyetleri neticesinde Bulgar ilerleyişi Çatalca önlerinde durdurulmuştur. Bunda donanma gemilerinin katkısı inkâr edilemez boyuttadır.

7. Hamidiye Kruvazörünün Torpillenmesi ve Mecidiye Kruvazörünün Yardım Faaliyetlerine Katılması

Hamidiye kruvazörü 19 Kasım 1912 (6 Kasım 1328) günü, Donanma Komutan Vekili Yardımcısı emrinde olarak, Asar-ı Tevfik zırhlısı ile birlikte Bolayır'a giderken; saat 21.45'te aldığı emir gereğince, filodan ayrılarak ertesi sabah 03.00'te Büyükçekmece'ye demirlemiştir.

Donanma Komutan Vekili Albay Tahir, gemi Komutanı ÖnYüzbaşı Hüseyin Rauf'a Bulgar torpidobotlarının cephane ve hayvan yüklü Türk ticaret gemilerini aramalarının muhtemel olduğunu bildirerek, Yarhisar ve Basra muhribi ile birlikte bu gemileri himaye ve mümkün olduğu takdirde, Bulgar torpidobotlarını yok etmesini emretmiştir.[504]

Hamidiye, aldığı emir gereğince, 04.15'te demir alarak hareket etmiş, daha sonra Yeşilköy önünde demirlemiş, 07.13'te hareket ederek ve 08.27'de, İstanbul Limanı'nda bulunan yabancı harp gemilerinin aralarından geçerek Saray-ı Hümayun'u selamladıktan sonra Karadeniz'e yönelmiştir. Karadeniz Boğazı'na gelerek, Yarhisar muhribi ile birlikte, saat 09.00'da Karadeniz'e hareket etmiştir. Berkefşan torpidobotu,

[502] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, s.112.
[503] Mithat Işın, *a.g.e.,* s.103.
[504] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, s.117.

makine arızasını giderip filoya yetişmek üzere, Boğaz'da bırakılmıştır. Gemi sonradan hareket ederek saat 13.00'te filoya yetişmiştir.

Hamidiye kruvazörü, 21 Kasım saat 00.40'ta Varna'nın 15 mil açığında ve enlem 43°09'45", boylam 28°21'45" olan bir mevkiye gelmiştir. 21 Kasım günü hava kapalı, mehtap donuk, ufuk bulutlu, deniz sakin ve rüzgâr kıble-keşişlemeden esmektedir. Bu esnada Bulgarlara ait 4 torpidobot (Letyaşti, Stroki, Draçki ve Simeliyi) Varna Limanı dışında toplu olarak karakol görevi icra etmektedir. Bu göreve saat 22.20'de başlamışlardır. Hamidiye bu anda iskele başomuzluğunda karaltılar görmüş ve bu karaltıların kendi muhriplerine de ait olabileceğini düşünerek kırmızı işaret fişeği atmak suretiyle parola sormaya karar vermiştir. Fakat bunlar Bulgar torpidobotları Letyaşti ile Stroki ve bunların pruvasında yerini alan Simeliyi ve Draçki'ydi. Bu esnada Bulgar torpidobotları, Hamidiye'yi bir ticaret gemisi zannedip muayene etmek üzere yaklaşmaya karar vermiştir. Kırmızı fişeğin atılması, Bulgar torpidobotlarına, gördükleri karaltının, ticaret gemisi değil, bir harp gemisi olduğu kanısını vermiştir. Hamidiye'de kumanda Yzb.Hasan Bey'deydi. Yzb.Hasan Bey verdiği işarete cevap alamayınca Bulgar torpidobotlarının karşısında bulunduğunu anlamıştır.[505]

Durum karşısında Hamidiye komutanının kararı derhal top ateşi açmak ve Bulgar torpidobotlarının kendisine hücumuna fırsat vermemek için, geminin başını onlara doğru çevirmek olmuştur. Fakat geminin yerini Bulgarlara belli etmemek için ışıldak kullanmamıştır. Bunu yapsaydı, daha etkili bir ateş açmak imkânı elde edecekti. Ancak, Osmanlı donanmasında, düşman muhriplerinin gece hücumlarının nasıl karşılanacağına dair bir talimname olmadığı ve eğitimi de yapılmadığı için, Hamidiye komutanı kendi inisiyatifi ile hareket etmiştir.

Hamidiye'nin verdiği rapora göre düşman torpidobotları, Hamidiye'yi görür görmez, hemen iki gruba ayrılmış ve adeta bir kıskaç hücumu yapmışlardır. Gruplardan birinin 400 metre mesafeden attığı torpidolardan bir tanesi Hamidiye'ye isabet etmiştir. Bunun tesiriyle geminin baştarafı, baştopa kadar sulara gömülmüştür. Fakat Hamidiye komutanı, gemisinde hâkimiyeti sağlayarak batmamak için gerekli tedbirleri almıştır. Bir taraftan da düşmanın müteakip hareketlerini topçu ateşiyle karşılamıştır. Nitekim

[505] Ali Haydar Emir, *Balkan Harbinde Türk Filosu,* Deniz Matbaası, İstanbul 1932, s.114-115.

Bulgar torpidobotları saat 02.30'a kadar Hamidiye'nin etrafında dolaşıp hücumlarını tekrarlamak istemişlerse de başarı sağlayamamışlardır.

Hamidiye'nin sancak baş omuzluğundaki yara 24×46 feetlik (1 feet 30,48 cm) düzensiz bir deliktir. Barutun tesiriyle iskele başomuzluk bordasında bir açılma vardır. Yaradan giren su geminin baş tarafını sürekli alçaltmıştır. Güverte üstü deniz seviyesiyle bir olmuştur. Bu yüzden atışa devam eden 12 ve 15 lik topların isabet kaydetmesi zorlaşmıştır. Sancak tarafındaki 47'lik toplar karanlıkta gelişigüzel yaptıkları atışlarla düşmana önemli hasarlar verememiştir. Toplam atılan top mermisi, 16 tane 15'lik, 75 tane 12'lik, 70 tane 4,7'lik mermidir. Varna deniz üssü kumandanı kaymakam Lodogrof'un verdiği rapora göre Bulgar torpidobotlarının aldığı yaralar ise şöyledir: Stroki'de yangın çıkmış, iskele başomuzluk harap olmuş, Hamidiye'yi torpilleyen Draçki'nin üstünde patlayan humbara, botun filikasını parçalamış, güvertesini delerek sitim borusunu patlatmıştır. Smeli'de ise dümen makinesi harap olmuş, ön kazanın zarfı yırtılmış ve sitim borusu parçalanmıştır.[506]

Yarhisar muhribi saat 01.00'e doğru Poyraz yönünde, Hamidiye'nin topçu atışını, şimşek yansımaları halinde görmüş, bir türlü bu yansımaların iki düşman arasında cereyan eden bir çarpışmaya ait olabileceğine karar verememiştir. Bundan ötürü, alarm yaparak düşmanı arayacağı yerde, Hamidiye komutanının verdiği emre sadık kalarak, kendisine verilen mevkide saat 05.30'a kadar beklemiştir.

Berkefşan torpidobotu da, şiddetli top ateşini görmesine rağmen, saat 01.15'e kadar olduğu yerde kalmıştır. Bu saatte enginde gördüğü siyah duman bulutları üzerine gitmiş, birdenbire düşmanın 3 torpidobotu ile karşılaşmıştır. Verdiği rapora göre, düşman torpidobotlarının teşkil ettiği gruplar arasında kaldığı için iki bordadan birden ateş etmiş ve bir mermi isabet ettirerek düşmanı kaçırtmıştır. Hakikatte ise, ne Osmanlı, ne de Bulgar torpidobotlarının herhangi bir tanesinde yara yoktur. Bunun gibi Hamidiye kruvazörünün verdiği *"Düşman torpidobotlarından iki tanesi battı"* haberi de hakikate uymamaktadır.

Ne Başkumandanlık Vekâleti ne Bahriye Nezareti, ne de Donanma Kumandanlığı Hamidiye'nin yara aldığını bilmemektedir. Bundan dolayı Bahriye

[506] Cemalettin Saraçoğlu, *Gazi Hamidiye'nin Şanlı Maceraları,* Gün Yay., İstanbul 1960, s.86-87.

Nezareti, 21 Kasım 1912 günü Köstence'den gelecek Karadeniz ve Mithatpaşa ticaret gemilerinin Berk-i Satvet torpido kruvazörü tarafından himaye edilmesini Başkumandanlık vasıtasıyla Donanma Kumandanlığı'na teklif etmiştir. Hâlbuki Berk-i Satvet, 20 Kasım 1912 akşamüzeri Köstence önünde bulunmaktadır.

Bu durumda Hamidiye'nin, vaktiyle almış olduğu, *"Varna'yı gözetleme görevi"*ne devam etmesi imkânsızdı. Diğer taraftan gemi komutanı, Yarhisar muhribi ile Berkefşan torpidobotunun da bu vazifeyi himayesiz olarak yapabileceklerine kanaat getirmemiş, bir durum muhakemesi neticesinde Hamidiye komutanı, gemisiyle İstanbul'a dönmeye ve Yarhisar ile Berkefşan gemilerini de Berk-i Satvet torpido kruvazörü ile takviye etmeye karar vermiştir.

Başkomutan Vekili, Hamidiye'nin yaralı olduğunu, 21 Kasım 1912 sabahı Karaburun İşaret İstasyonu'nun verdiği bir telgraftan anlamıştır. Bu telgrafta, *"Buradan geçen Hamidiye'de bir kaza olması münasebetiyle yardım için Turgutreis hareket edecektir"* deniyordu. Bu telgraf üzerine Başkomutan Vekili gereken yardımın yapılmasını Donanma Komutan Vekiline emretmiştir.[507]

Mecidiye kruvazörü bu sırada Büyükdere'de bulunmaktadır.[508] Hamidiye'nin yardım çağrısından sonra Mecidiye kruvazörü Donanma Kumandanlığından *"İntibah vapuru ile beraber 543 numaralı murabba giderek Hamidiye'ye mülaki olması"* emri üzerine Hamidiye'yi kurtarmak üzere hazırlıklara başlamıştır. Aynı şekilde Turgutreis zırhlısı da kurtarma çalışmaları için görevlendirilmiştir. 21 Kasım 1912 tarihinde saat 08.00'de Karaburun'da bulunan Turgutreis saat 08.30'da Hamidiye'ye yardım etmek üzere 3 dereceye doğru hareket etmiştir. Mecidiye kruvazörü ise İntibah'ın 11.30'da hazır olabilmesi nedeniyle 12.00'de denize açılabilmiştir. Bu sebeple Hamidiye kruvazörü bu haliyle Karadeniz'de onbuçuk saat kendi başına seyir yapmaya çalışmıştır. 11.30'da Turgutreis gelerek Hamidiye'nin bordasında seyre başlamıştır. Saat 15.45'te Mecidiye kruvazörü ile İntibah vapuru da Hamidiye'nin yanına gelmişlerdir. Saatler ilerleyip akşam yaklaştıkça hava bozmaya başlamış ve Hamidiye'nin batması tehlikesi

---

[507] Ahmet Küçükoğlu, *Türk Donanması'nda Hamidiye Zırhlısı,* İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâpları Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2003, s.74-83.

[508] Belki de en başta Hamidiye kruvazörünün torpido ile yaralandığı bu göreve Büyükdere'de bulunması sebebiyle Mecidiye kruvazörünün gitmesi daha uygun olacakken uzakta ve başka bir görevde bulunan Hamidiye kruvazörü verilmiştir. Bunda Donanma Komutanının Hamidiye komutanına daha fazla güvenmesi etkili olmuştur. Bilgi için bkz. Mithat Işın, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1946, s.110.

ortaya çıkmıştır. Saat 18.20'de Frans römorkörü ve Karaburun'dan gelmekte olan Zuhaf korveti kafileye katılmıştır. Saat 19.45'te Boğaz fenerleri bordalanınca kafile durmuştur. Burada Hamidiye baştan Frans romorkörüne kıçtan intibah vapuruna bağlanmış ve 20.30'da tekrar seyre başlanmıştır. Artık Mecidiye kruvazörü ve diğer gemilere ihtiyaç kalmadığı değerlendirilmiş, Mecidiye ve Zuhaf Büyükdere'ye gitmiş, Turgutreis ise Karaburun'a dönmüştür. Hamidiye bu şeklide seyrine devam ederken hava gittikçe bozmaya başlamıştır. Saat 22.00'de Yeniköy bordalandığı sıralarda Frans'ın yedek halatı Hamidiye'nin istralyasına binerek pruva babafingo çubuğunu kırmış, bunun üzerine kıç baş yapılarak seyre devam edilmiştir. Saat 23.45'te köprüler geçilerek gece yarısından yarım saat sonra Hamidiye, Azapkapısı havuzuna sokulmuştur.[509]

8. Köstence'den Malzeme Getiren Ticaret Gemilerinin Himayesi ve Mecidiye Kruvazörü

Hamidiye kruvazörünün torpido ile vurulmasından sonra Varna'nın gözetlenmesi ve Köstence nakliyatının emniyeti çok nazik bir safhaya girmiştir. 21 Kasım 1912 tarihinde Köstence'den Mithatpaşa vapuru top, Akdeniz vapuru topçu hayvanı, Marmara ve Zahir vapurları geriye kalan topçu ve süvari hayvanlarını almak üzere harekete hazırlanmaktadır. Ordu için bu yükler oldukça önemli olduğundan karargâh, Köstence nakliyatının himayesine büyük önem vermiştir. Bahse konu nakliyatın himayesi için 20 Kasım 1912 öğleden sonra Köstence Limanı mendireğinin dışına Berk-i Satvet torpido kruvazörü demirlemiştir. Başkumandanlık Vekaleti tedbirleri genişletmek üzere 21-22 Kasım gecesi Donanma Kumandanlığı'na iki müfreze kurarak birinin Varna'yı gözetlemesi görevine, diğerinin de Köstence nakliyatını koruma görevine gönderilmesini emretmiştir. Donanma Kumandanlığı birinci müfrezenin Mecidiye kruvazörü, Yadigar-ı Millet muhribi veya Demirhisar torpidobotundan; ikinci müfrezenin Berk-i Satvet torpido kruvazörü, Gayret-i Vataniye muhribi ve Berk-i Efşan torpidobotundan oluşmasına karar vermiştir.

Hamidiye kruvazörünü kurtarma faaliyetlerine katılmış olan Mecidiye kruvazörü Büyükdere'de demirli olarak yatarken, Berk-i Satvet torpido kruvazörü Köstence'de,

[509] Ali Haydar Emir, *a.g.e.,* s.120-121.

Yadigar-ı Millet ve Gayret-i Vataniye muhripleri de Maltepe'de (İstanbul) bulunmaktadır.

Donanma Kumandanlığı Başkumandanlık Vekâleti'nden gelen emir üzerine kendi emrini hazırlamış ve telsizle Mecidiye Komutanlığına *"Derhal Varna'ya hareketle o sularda bulunan Berk-i Efşan torpidobotunu Köstence'ye sevk ederek Yarhisar muhribiyle birleşiniz. Yadigar-ı Millet muhribi maiyetinize gönderilmiştir. Müfrezeniz Varna'nın gözetlenmesine ve Bulgar filotillasının tahribine memurdur"* şeklindeki emrini göndermiştir. Donanma Kumandanlığı'nın verdiği emir, Berk-i Efşan torpidobotu ile Yarhisar muhribini Varna'da zannettmesinden dolayı yanlış olmuştur. Donanma Kumandanlığı yine aynı gün Filotilla Komodorluğu'na *"Vakit geçirmeksizin Yadigar-ı Millet muhribini Varna önündeki Mecidiye kruvazörünün; Gayret-i Vataniye muhribini Köstence önündeki Berk-i Satvet torpido kruvazörünün maiyetine sevk ediniz"* emrini vermiştir. Taşoz muhribi Bolayır'da, Samsun ile Basra muhripleri tamirde bulundukları için Yadigar-ı Millet, Gayret-i Vataniye ve Yarhisar muhriplerinin Karadeniz'e sevkinden sonra Filotilla Komodorluğu emrinde ancak 2 muhrip kalmıştır. Donanma Kumandanlığı, Samsun ile Basra muhriplerinin bir an evvel faaliyete geçirilmesini Okmeydanı vasıtasıyla Bahriye Nezareti'ne rica etmiştir.

İşte bu suretle Karadeniz'deki harp vazifelerinin yapılması için Başkumandanlık Vekâleti'nin müdahalesiyle tekrar yeni bir düzenleme yapılmış ve lüzumsuz oldukça fazla kuvvet buraya ayrılmıştır.

Donanma Kumandanlığı'nın bulunduğu Barbaros zırhlısı, 21-22 Kasım günü gece yarısına kadar çalıştığı halde yukarıda geçen telsizleri ne Mecidiye kruvazörüne ne filotilla komodorunun bulunduğu Numune-i Hamiyet muhribine ne de Okmeydanı telsiz istasyonuna ulaştırabilmiştir. Çünkü İstanbul'da bulunan yabancı harp gemileri telsiz konuşmalarını bozmaktadır. Bununla beraber bazı gemilerin telsiz personelinin yeterliliği de az olduğu gibi önemli mevkiler, komutanlıklar arasındaki kara irtibatı da zayıftır. Ne Başkumandanlık Vekâletiyle Bahriye Nezareti ve Büyükçekmece Donanma Kumandanlığı arasında ne de Maltepe ve Büyükdere arasında direkt bir kara konuşma irtibatı bulunmamaktadır. Bu sebeple nihayet Donanma Kumandanlığı, Bahriye Nezareti ile Komodorluğa birer tezkere yazarak Sivrihisar torpidobotu ile gönderme yolunu seçmiştir.

22 Kasım 1912 günü saat 03.00'te Büyükçekmece'den kalkan Sivrihisar botu Maltepe'ye giderek emri komodorluğa vermiştir. Yadigar-ı Millet muhribi harekete hazır olmadığı için onun yerine Muavenet-i Milliye muhribi konulmuştur. Muavenet-i Milliye ile Gayret-i Vataniye muhripleri 22 Kasım 1912 sabahı Maltepe'den kalkmıştır. Muhripler Büyükdere'ye uğramaya lüzum görmeden Boğaz'dan geçerek Karadeniz'e çıkmışlardır. Saat 14.00'te Gayret-i Vataniye muhribi Köstence'ye ve Muavenet-i Milliye muhribi Varna'ya yol vermiştir. Hâlbuki bu sırada durum değişmiştir. Bu iki müfrezenin kurulmasına karşı çeşitli engeller çıkmıştır. Karadeniz'de şiddetli bir fırtına devam ettiğinden, Berk-i Satvet torpido kruvazörü açık denizde barınamayarak o gün Köstence mendireğinin içerisine girmeye mecbur kalmıştır. Ayrıca Berk-i Efşan torpidobotu da Büyükdere'de henüz emir beklemektedir. Yarhisar muhribi Büyükdere'ye gelmiş, Mecidiye kruvazörü ise henüz hareket etmemiştir. Muhriplerin emrolunan noktaya varabilmeleri şüphelidir. Muavenet-i Milliye muhribi Varna'ya gitse dahi orada Mecidiye kruvazörünü bulamayacaktır.

Sivrihisar torpidobotu sabahleyin Maltepe'den İstanbul'a gelerek ikinci emri de Bahriye Nezareti'ne vermiştir. Bu tezkerede, müfreze toplanıncaya kadar nakliyelerin hareket ettirilmemesi için Köstence Büyükelçiliğine telgraf çekilmesi yazılıdır. Nezaret tarafından her iki telgraf yerlerine çekilmiştir. Fakat emir tekniğindeki eksiklik yüzünden bu esnada bazı lüzumsuz muhabereler cereyan etmiştir.

Bahriye Nezareti, Donanma Kumandanlığı'ndan bahse hiç lüzum görmeyerek ve emrin kaynağını zikretmeyerek Karadeniz'e çıkmasını Mecidiye kruvazörüne bildirmiştir. Hâlbuki bu kruvazör kömürünü tamamlar tamamlamaz Büyükçekmece'ye gelmesi için, bir gün evvel, Donanma Kumandanlığı'ndan talimat almıştır. Bu sebeple Mecidiye kruvazörü Bahriye Nezareti'ne cevap vererek Karadeniz'e değil Büyükçekmece'ye gideceğini arz etmiştir. Bu suretle Nezaretle Donanma Kumandanlığı arasında, yeni ve lüzumsuz muhabereler geçmiş ve Mecidiye kruvazörüne de son durum ve emir anlatılmıştır. Mecidiye kruvazörü 22 Kasım 1912 tarihinde saat 18.00'de Varna'ya hareket etmiştir. Ancak hâlâ Muavenet-i Milliye ve Yarhisar muhriplerinin kendisine katılmak üzere görevlendirildiklerini bilmemektedir.

23 Kasım 1912 tarihinde fırtına bütün şiddetiyle devam etmektedir. Akşama doğru havanın iyice bozmasıyla Varna'ya doğru yoluna devam eden Muavenet-i Milliye

muhribi ve Köstence'ye doğru gitmekte olan Gayret-i Vataniye muhripleri Büyükdere'ye dönmek zorunda kalmışlardır. Muhriplerin dönüşü Karadeniz Komodorluğu tarafından Nezarete, oradan da Donanma Kumandanlığı ile Başkumandanlık Vekâleti'ne rapor edilmiştir.

Köstence mendireğine sığınan Berk-i Satvet torpido kruvazörünün tarafsız bir limanda yatabileceği süre, 23 Kasım 1912 tarihinde saat 23.15'te dolduğu için fırtınanın devam etmesine karşılık Berk-i Satvet tekrar denize çıkmıştır.

Başkumandanlık Vekâleti ise iki muhribin Boğaz'a döndüklerini haber alır almaz telaşa düşerek Mecidiye kruvazörünün Köstence'ye sevkini Bahriye Nezareti'ne emretmiştir. 23 Kasım'ı 24 Kasım'a bağlayan gece sürekli uğraşılmasına rağmen emir Mecidiye kruvazörüne ulaştırılamamış, Mecidiye yalnız başına Varna önünde kalmıştır. Bu suretle iki müfrezeden hiçbiri aradan 2 gün geçmesine rağmen teşekkül edememiştir. Buna karşılık Marmara ve Zahir vapurları da bu esnada Köstence'ye varmıştır. Berk-i Satvet torpido kruvazörü de 24 Kasım 1912 sabahı kendi kendine havanın iyice kötüleşmesi üzerine Boğaz'a doğru yola çıkmıştır. Köstence'deki vapurların yükleme işi 27 Kasım 1912 tarihinde tamamlanmıştır. O gün öğleden sonra Muavenet-i Milliye ve Gayret-i Vataniye muhripleri Köstence önünde görünmüş ve saat 17.00'de konvoy Boğaz'a hareket etmiştir. 5 gün kadar Varna açıklarında dolaşan Mecidiye kruvazörü hiçbir vak'a kaydetmemiştir. Hamidiye kruvazörüne karşı yapılan hücumdan sonra Bulgar deniz kuvvetleri hiçbir faaliyet göstermemiştir. Mecidiye kruvazörü bu süre içinde düşman kuvvetleri hakkında ciddi bir keşif veya haber alma teşebbüsünde de bulunmamıştır.

Bu sırada Başkumandanlık Vekâleti'nin endişeleri devam etmektedir. Varna'nın Mecidiye kruvazörüyle gözetlenmekte bulunmasına rağmen karargâh, Turgutreis gibi bir zırhlıyı dahi konvoyu karşılamaya göndermiştir.

Nakliyeler 28 Kasım 1912 tarihinde İstanbul'a varmıştır. Mecidiye kruvazörü de 28 Kasım 1912 sabahı kömür almak için Büyükdere'ye gelmiş ve Bulgaristan kıyılarında hiçbir hareket görmediğini rapor etmiştir.[510]

[510] Mithat Işın, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1946, s.119-121.

B. Ege Denizi'nde Osmanlı Harekâtı ve Mecidiye Kruvazörü

Yunanistan, Osmanlı Devleti'ne karşı 18 Ekim 1912 tarihinde savaşa girmesine rağmen Osmanlı ve Yunan donanması Aralık ayı ortalarına kadar büyük çapta çatışmaya girmemiştir. Bu dönemde Osmanlı donanması Çatalca savunması ve Karadeniz harekâtı ile meşgul olmuştur.[511]

Osmanlı donanmasının nitelik ve nicelik olarak yetersizliği, Balkan Savaşı sırasında Başkumandanlık Vekâleti, Bahriye Nezareti ve Donanma Kumandanlığı arasında donanmanın kullanılması konusunda sürekli görüş ayrılıklarının çıkmasına sebep olmuştur. Özellikle savaşın kritik safhalarında Osmanlı donanmasının Karadeniz'de mi yoksa Ege'de mi kullanılması gerektiği üzerinde görüş birliğine varılamamıştır. Bu süreçte verilen emirler arasında tutarsızlıklar olduğu gibi birer gün arayla birbirine zıt emirler de verildiği olmuştur. Örneğin Başkumandanlık 10 Kasım 1912'de donanmaya Ege harekâtını emretmiştir. Yine 10 Kasım 1912'de verdiği ikinci emirde Karadeniz ve Marmara Denizi'ndeki harekâtı Ege harekâtından daha önemli saymıştır. 11 Kasım 1912'de yayınlanan üçüncü emirde tekrar Ege Denizi harekâtının daha önemli olduğunu ifade etmiştir. 12 Kasım tarihli dördüncü emirde ise donanmanın Çatalca'da destek sağlaması için Marmara Denizi'nde bulunmasını istemiştir.[512] Bu ve buna benzer olaylar savaş içerisinde defalarca tekrar etmiştir.

Osmanlı donanması 1912 yılının Kasım ayı içerisinde Karadeniz cephesinde yoğun faaliyetler icra ederken Ege Denizi cephesinde de hareketlilik başlamıştır. Harbiye Nezareti İzmir Kuva-yı Mevcûde Komutanı Hulusi Paşa'dan aldığı bir telgraf üzerine, Yunan donanmasının 21 Kasım 1912 tarihinde Midilli Adası'na asker çıkarıp Liman Dairesiyle Pasaport'u işgal ettiğini ve savunma kuvvetlerinin de adadaki dağlara çekildiğini Başkumandanlık Vekâleti'ne bildirmiştir. 21-22 Kasım gecesi de bir Yunan torpidobotu Ayvalık Limanı'na girmiş ve limanda bulunan Trabzon isimli bir ticaret gemisi bu torpidobotun kendisini batıracağını zannederek kendi kendini batırmıştır.[513]

---

[511] Bülent Donbaloğlu, *Balkan Harbinden Kurtuluş Savaşına Türk Deniz Stratejisi,* Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Kocaeli 2007, s.81.

[512] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.205.

[513] Ayvalık'a gelen Yüzbaşı P. Argiropulos komutasındaki 14 Numaralı torpidobottur. Gece saat 01.00 sularında Ayvalık'ın açıklarındaki bir Rum kayıkçının kılavuzluğunda Ayvalık'a gelmiştir. Havanın mehtap olmasından dolayı torpidobotun gelmekte olduğunu uzak mesafeden gören Trabzon gemisinin mürettebatı, geminin kinistin valfini (gerektiğinde bir tekneye denizden su almak için su kesiminden aşağıya konmuş ve uzaktan açılıp kapatılabilen valf)

Bir gün sonra Başkumandanlık Vekâleti düşmanın donanma himayesinde Saros Körfezi kıyılarına çıkarma yapacağını haber almış, Selanik'teki Bulgar kara kuvvetlerinin de Yunan vapurlarıyla Dedeağaç'a sevk edilmekte olduklarını duymuştur.[514]

Böylelikle Ege Denizi'ne kuvvet göndermek meselesi tekrar ortaya çıkmıştır. Başkumandanlık Vekâleti, 24-25 Kasım 1912 günü bu haberleri Donanma Kumandanlığı'na bildirdikten sonra, Köstence'den yapılan cephane ve Karadeniz'den yapılan asker nakliyatını emniyet altında tutmak şartıyla bütün donanma ile Çanakkale'ye gidilmesini ve muhriplerle düşman harekâtının engellenmesini emretmiştir. Fakat diğer görevler donanmayı bağladığı için Başkumandanlık Vekâleti'nin bu emri gene kendisi tarafından verilen diğer emirler sebebiyle tatbik edilememiştir. Örneğin Başkumandanlık Vekâleti, aynı gün, muhriplerin Karadeniz'deki fırtınaya dayanamaması yüzünden Mecidiye kruvazörünün nakliyatı himaye görevine gönderilmesini emrettiği gibi, bir gün evvel de, Asar-ı Tevfik zırhlısının Bolayır'dan alınarak Varna'yı gözetlemeye memur edilmesini emretmiştir.[515]

Osmanlı donanmasının Ege Denizi'ne kaydırılmasıyla ilgili devletin makamları arasında görüş ayrılıklarının devam ettiği bir sırada, Osmanlı, Bulgar ve Yunan temsilcileri arasında 28 Kasım'da Çatalca yakınlarındaki Bahşayış köyünde mütareke görüşmeleri başlamıştır.[516] Bu fırsattan yararlanarak 29 Kasım 1912 tarihinde Yüksek Deniz Şurası toplanarak donanmanın süratle onarıma alınmasını, nakliye himayesine bile gemi ayrılmamasını kararlaştırmıştır. Fakat Başkumandanlığın ısrarı ile Köstence'den yapılan nakliyatın korunmasının aksatılmaması şartıyla bütün gemilerin Ege'ye açılıp, Yunan kuvvetlerinin durdurulması kararı Donanma Kumandanlığı'na duyurulmuştur.[517]

---

açarak gemiyi batırmıştır. Yunanlılar bu gemiyi yüzdürüp Midilli'ye götürmek için uğraştılarsa da başaramamışlardır. Bunun üzerine Trabzon gemisini torpilleyerek geri dönmüşlerdir. Bilgi için bkz. Y. Teofanidis, O. Ramis, *Türk ve Yunan Deniz Harbi Hatıratı ve 1909-1913 Yunan Bahri Tarihi,* Çev. Binbaşı Lütfi, Deniz Matbaası, İstanbul 1930, s.68-69.

[514] Başkomutanlık Vekaletinin duyumları doğrudur. Yunanlılar Selanik'ten 17 gemiyle Bulgar askerlerini Dedeağaç'a nakletmeye başlamıştır. Bilgi için *A.e.,* s.69.

[515] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.123.

[516] Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi,* C.9, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1996, s.326.

[517] Umur Tuncer, *Balkan Harbinin Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu,* İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Genel Türk Tarihi Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1991, s.226-227.

Donanma Komutan Vekili Çanakkale Boğazı'na hareket edecek ana kuvvet için Büyükçekmece'yi toplanma mevkii olarak tespit etmiştir. Telsizi olan gemilere telsiz ile olmayanlara ise Bahriye Nezareti aracılığıyla bu emri ulaştırmıştır. Bu emir verildiğinde Mecidiye kruvazörü (28 Kasım tarihinden beri) Büyükdere'de bulunmaktadır. Emir üzerine Mecidiye kruvazörü 30 Kasım 1912 tarihinde Haydarpaşa'ya gelerek levazım ikmaline başlamıştır. Ancak Mecidiye kruvazörü Çanakkale'ye hareket için kararlaştırılan 30 Kasım tarihinde levazım ikmaline yeni başladığı için ikmal işleri bitirilememiş ve Çanakkale'ye diğer gemilerle birlikte gidememiştir. Bu sebeple Mecidiye kruvazörü 1 Aralık 1912 tarihinde tek başına Çanakkale Nara Limanı'na hareket etmiştir.

Toplanma emrinin verildiği gün Barbaros zırhlısı Büyükçekmece'de bulunmaktadır. Turgutreis zırhlısı Köstence'den gelen nakliye gemilerinin himayesi görevinde olduğundan 30 Kasım tarihinde Barbaros zırhlısının yanına gidebilmiştir. Asar-ı Tevfik zırhlısı emri alır almaz Gelibolu'dan hareket ederek Büyükçekmece'ye gelmiştir. Muhriplerden Basra ile Samsun hâlâ tamirdedir. Gayret-i Vataniye muhribi ile Yarhisar muhribi de tersaneye alınmıştır. 30 Kasım 1912 tarihinde Taşoz muhribi Gelibolu'dan geldiği gibi Yadigâr sınıfı 3 muhrip de Büyükçekmece'ye varmıştır. Torpidobotlardan Sivrihisar tamirde olduğu için bu tipten üçü filotillaya katılmıştır. Tir-i Müjgan ile Reşitpaşa vapurları ise doğruca Nara'ya gönderilmiştir. Nihayet toplanan bu kuvvetler (3 zırhlı, 4 muhrip ve 3 torpidobot) 30 Kasım 1912 tarihinde saat 22.15'te Büyükçekmece'den demir alarak Çanakkale'ye doğru yola çıkmıştır. Ertesi gün 1 Aralık 1912 tarihinde, hava sisli olduğundan filo Lapseki önüne demirlemek zorunda kalmıştır. Aynı gün saat 13.30'da filo tekrar hareket etmiştir. Filoya, bir saat sonra Gayret-i Vataniye muhribi de yetişmiş ve filo toplu olarak 1 Aralık 1912 tarihinde saat 15.50'de Nara'ya varmıştır.[518] Filodan ayrı olarak tek başına Çanakkale'ye doğru yola çıkan Mecidiye kruvazörü, 2 Aralık 1912 tarihinde Nara Limanı'na demirlemiştir.[519]

1. Mecidiye Kruvazörünün 14 Aralık 1912 Harekâtı

Dört zırhlı, iki kruvazör, sekiz muhrip ve dört küçük torpidobotla üç yardımcı gemiden oluşan toplam 21 parçadan ibaret muharebe filosunun ancak bir kısmı, 1 Aralık

[518] Mithat Işın, *a.g.e.,* s.124.
[519] *A.e.,* s.186.

1912 tarihinde Çanakkale'nin Nara bölgesine gelebilmiştir. Osmanlı donanması, hemen denize çıkıp düşman filosunu tahrip etmesine ve filotilla ile baskınlar yapmasına dair aldığı emirlerin icrasına, 13 gün sonra, ancak 14 Aralık 1912 tarihinde Mecidiye kruvazörü ve üç muhrip ile başlayabilmiştir. Donanmanın bütün kuvvetleriyle bir çıkış yapabilmesi 16 Aralık 1912 tarihine kadar gerçekleşememiştir. Bu gecikmeye toplanma, özellikle tamir ve ikmal işlerindeki aksaklıklar sebep olmuştur.[520]

Yunan donanmasına mensup büyük gemilerin 10 Aralık 1912 gününden beri Boğaz dışında dolaştıkları haber alındığı için, bu gemilere taarruz etmek maksadıyla, Müstakil Division'un[521] gece harekâtları yapması kararlaştırılmıştır. Fakat gemilerin ikmalini tamamlamak ve kazanlarını temizlemek ihtiyacı, Müstakil Division'un kararlarına tesir etmiştir. Gerçekten de Çanakkale'de bütün gemilerin kömür ve suyunu bir anda ikmal edecek vasıta yoktur.

Müstakil Division, harekâta 12-13 Aralık 1912 günü başlayacaktır. Saat 23.00'te Müstahkem Mevzi Kumandanlığından Boğaz'dan çıkış izni alınamamış ve ikmal işleri tamamlanmamış olduğundan Müstakil Division o gece denize çıkamamıştır. Hâlbuki o gece Yunan donanması Boğaz önündeki harekâtını bitirip ikmal yapmak üzere Mondros Limanı'na dönmüştür. Midilli Adası önünde himayesiz kalmış Yunan nakliye gemileri ve yardımcı kruvazörleri vardır. Müstakil Division denize çıkıp da bu tarafa doğru bir harekât yapmak imkânını bulsaydı, büyük başarı sağlayabilecekti.

Müstakil Division, ertesi gece 13-14 Aralık 1912 günü, bir gece evvel yapamadığı harekâtı yapmaya karar vermiştir. Bu sefer de, gene ikmal müşkülleri yüzünden ancak saat 03.00'te hareket edilebilmiş ve saat 04.20'de Boğaz'dan çıkılmıştır. Müstakil Division Basra muhribini denizaltı gözetlemesi için Kumkale önünde bıraktıktan sonra, 3 muhriple pruva hattında olarak Saros, İmroz ve Beşike sularında dolaşmış ve hiçbir düşman ile karşılaşmamıştır. Ertesi günlerde yapılacak

[520] Ali Haydar Emir, *Balkan Harbinde Türk Filosu,* Deniz Matbaası, İstanbul 1932, s.208.
[521] Donanma Komutan Vekili Albay Ramiz'in, diğer donanma gemilerinden ayrı olarak, ÖnYzb.Hüseyin Rauf emrinde olacak şekilde Muavenet-i Milliye, Yadigar-ı Millet, Basra ve Taşoz muhriplerinden oluşturduğu müstakil tümendir. Bilgi için bkz. Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.229-231. Müstakil Division'un oluşturulması ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Tevfik İnci, "Balkan Harbinde İmroz Deniz Savaşı ve Şimdiye Kadar Gizli Kalmış Tarafları", *Donanma Dergisi,* C.65 S.404, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul 1953, s.21-22.

hareketlerin Yunanlılar tarafından anlaşılmaması için Müstakil Division, ortalık aydınlanmadan Boğaz'a dönmüş ve saat 08.00'de Nara'ya demirlemiştir.[522]

14 Aralık 1912 sabahı Müstakil Division'un Nara'ya dönmesinden 1.5 saat kadar sonra Sultanhisar torpidobotu, deniz gözetleme ve muhabere postasını almak üzere, Seddülbahir'e hareket ettirilmiştir.[523] Torpidobotun bu görev esnasında Yunan muhripleriyle karşılaşması, Mecidiye kruvazörü ile Yunan filotillası arasında bir tesadüf muharebesinin yapılmasına sebep olmuştur.[524] Gerçekleşen bu olay,[525] bölgeyi ve bölge devletlerini çok yakından takip eden İngiltere tarafından hemen haber alınmıştır. Haber İngiltere'nin İstanbul Büyükelçisi Sir G.Lowther'dan Dışişleri Bakanı Sir E.Grey'e 15 Aralık 1912 tarihinde çekilen *"Mecidiye zırhlısıyla 6 torpido gemisi Çanakkale Boğazı'ndan dışarı çıktılar. Yarım saat top sesleri duyuldu"* telgrafıyla iletilmiştir.[526]

Bahse konu olay, Sfendoni, Lonchi ve Naphkretoussa isimli üç Yunan muhribinin, Boğaz dışında toplu olarak karakol görevi yapmaları sırasında, Boğaz'dan aşağı inen ve süratle Kumkale Burnu'nu dolaşan bir Türk muhribini görmeleriyle başlamıştır. Sfendoni bu muhribe 3.000 metre kadar sokulmuş ve 3 mermi atmıştır. Bu arada Lonchi de bir mermi göndermiştir. Sultanhisar torpidobotu bu atışları görünce geri dönmüş, Seddülbahir ve Kumkale istihkâmları Yunan muhripleri üzerine ateş etmeye başlamıştır. Açılan bu ateş üzerine Yunan muhripleri de geri dönmüşlerdir.[527] Olaylar cereyan ederken her iki taraf da birbirini hatalı olarak görmüştür. Sultanhisar torpidobotu Yunan muhriplerini, 3 yerine 4 olarak görmüş, Yunan muhripleri de Sultanhisar'ı muhrip zannetmiştir.

Taraflar arasında bir durum ve kuvvet eşitliği yoktur. Sultanhisar torpidobotunun 2 adet 3,7'İik topuna karşılık, Yunan muhriplerinin topyekün 8 adet 7,6'lık ve 16 adet 5,7'lik topları bulunmaktadır. 27 mile karşı 31 mil sürat yaptıkları için, sürat üstünlüğü de Yunanlılardadır. Buna karşılık karşılaşma sahası müstahkem mevki

[522] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, s.134-135.
[523] Mithat Işın, *a.g.e.,* s.202.
[524] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, s.135.
[525] 14 Aralık 1912 harekâtının krokisi için bkz. Ekler: Kroki 4.
[526] Telgrafın tam metni için bkz. Bilal Şimşir, *Ege Sorunu Belgeler 1912-1913,* C.1, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1989, s.355.
[527] Y. Teofanidis, O. Ramis, *a.g.e.,* s.75-76.

toplarının menzilleri içinde olduğu için durum üstünlüğü de Sultanhisar torpidobotundadır.[528]

Boğaz önündeki bu olay Donanma Kumandanlığı'na bildirilememiştir. Çünkü Seddülbahir mevkii Kilitbahir'e ve Maydos'a telefon hatları ile bağlı değildir. Raporların ancak telgrafla verilebilme imkânı vardır. Bu sebeple Donanma Komutanı Sultanhisar torpidobotunun ancak Nara'ya dönmesinden sonra yani saat 09.40'ta durumdan haberdar olmuştur. Haberi aldıktan sonra hemen Beşiktaşlı Binbaşı Arif Nebi komutasındaki Mecidiye kruvazörüne son süratle harekete geçmesini emretmiştir. Saat 10.20'de demir alan Mecidiye kruvazörü 11.30'da Boğaz'dan çıkmıştır. Saros ve İmroz sularını taradıktan sonra hiçbir düşmen gemisine rastlamadığı için dönerek Beşiğe istikametine doğru ilerlemiştir.

Yunan donanması komutanı zırhlılara ve Aetos'un 13-14 Aralık 1912 gecesi katılmasıyla kuruluşu tamamlanan birinci muhrip tümenine talimat vermiş olduğundan, sekiz gemi Mondros Limanı'nda harekete hazırlanmaya başlamıştır. Yunan amirali aynı zamanda bütün kuvvetleriyle Boğaz önüne hareketini filotilla komodoruna da emretmiştir. Alb. Bratsanos bu emri icrada gecikmiş, ancak saat 13.00'te Bozcaada'dan kuzeye doğru seyre başlamıştır. Thyella sınıfı dört muhrip önde, Niki sınıfı dört muhrip ortada, Neagenea muhribi ile Delfin denizaltı gemisi arkadan gitmektedir. Mecidiye kruvazörünün muharebeye tutuştuğu gemiler önden giden gemilerdir.[529] Yunan deniz gücü 13.30'da Boğaz'a doğru ilerlerken kuzey tarafta birkaç mil mesafede İmroz'dan Hellas Burnu'na doğru büyük bir süratle seyreden bir kruvazör görmüştür. Sfendoni muhribinin rehberliğindeki Thyella sınıfı 4 Yunan muhribi kruvazörü izlemeye başlamıştır. Yunan muhripleri gelen kruvazörü tanıyamamıştır. Kruvazör biraz daha yaklaşınca Sfendoni muhribi tam yolla geri dönmüştür. Neagenea muhribi yaklaşarak gelen kruvazörün Türk gemisi olduğunu bildirmiştir. Tam bu sırada gelen kruvazör sancak tarafındaki toplarını ateşlemiş ve Yunan muhripleri bu geminin Mecidiye kruvazörü olduğunu anlamıştır. Bunun üzerine Yunan muhripleri bu ateşe karşılık vererek açık denize doğru açılmışlardır.[530] Sefendoni muhribi mevcudiyetini filotilla

[528] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, s.135.
[529] Mithat Işın, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1946, s.203.
[530] Y. Teofanidis, O. Ramis, *Türk ve Yunan Deniz Harbi Hatıratı ve 1909-1913 Yunan Bahri Tarihi,* Çev. Binbaşı Lütfi, Deniz Matbaası, İstanbul 1930, s.76.

komodoruna rapor etmek üzere geriye dönüp Neayenea muhribine doğru uzaklaşmıştır. Bu sırada diğer üç muhrip Mecidiye kruvazörünü açık denize çekmek üzere top ateşine devam ederek iskeleye dönüş yapmıştır. Telsizi arızalı olduğu için gelişmeleri donanma komutanına rapor edemeyen Mecidiye kruvazörü, düşmanı bir müddet kovaladı ise de ateş menzili içine alamamıştır. Takip sırasında Mecidiye kruvazörü kendisini sekiz Yunan muhribinin karşısında bulmuştur. İlk anlarda Mecidiye kruvazörünü aşan düşman mermileri zamanla yakın düşmeye başlamıştır. Saat 14.00'te muharebe şiddetlenmiştir. Birinci muhrip tümeni İmroz sularına yaklaşmış, Yunan ana kuvveti de Mondros'u terk etmiş olduğundan Alb. Bratsanos kaçamak hareketleriyle Mecidiye kruvazörünü oyalamaya çalışmıştır. Bu sırada Yunan deniz gücü içinde yer alan Delfin denizaltı gemisi Beşiğe önünde dalarak Mecidiye kruvazörüne karşı, saldırıya geçmiştir. Fakat süratinin azlığı nedeniyle Mecidiye kruvazörüne yetişemeyeceğini anlayınca tekrar su üstüne çıkmıştır. Yunan muhripleri üzerine ateşe devam eden Mecidiye kruvazörünün atışları etkili olmuştur. Açık isabetler elde edememekle beraber düşman muhripleri birer ikişer kaçmaya başlamıştır. 14.30'da Alb. Bratsanos muharebeyi keserek lodos istikametine çekilmiştir. Dümen makinesinde hafif bir arıza çıkan Mecidiye kruvazörü de Yunan muhriplerini takip etmeyerek Kumkale açıklarında durmuş, arızayı gidermeye çalışmıştır. Saat 15.00'te Numune-i Hamiyet muhribi Mecidiye kruvazörüne katılmıştır.[531] Saat 15.15'te her ikisi de Boğaz'a girerek saat 16.45'te Nara'ya demirlemiştir.[532]

Başkumandanlık Vekâleti ertesi gün (15 Aralık) Mecidiye kruvazörünün tek başına Yunan filotillasına karşı sevk edilmesini eleştirmiştir. Başkumandanlık Vekâleti'nin kanısına göre, düşman filotillasına karşı bir kruvazör değil, ancak bir filotilla çıkarılmalıdır. Hâlbuki olay gününde ne donanma komutan vekilinin ne de müstakil filotilla komutanının elinde hazır bir filotilla yoktur.[533]

---

[531] Bu durum Numune-i Hamiyet muhribinin seyir defterinde "15.00'te Hellas Feneri'nin cenup tarafında 2 mil mesafede Mecidiye'ye mülaki olunup 10 dakika işaret ile muhabereden sonra Mecidiye ile birlikte Boğaz'a avdet edildi" şekilde yer almıştır. Bilgi için bkz. Zeki Ali, "Limni ve İmroz Deniz Muharebelerindeki Muvaffakiyetsizliğimizin Sebepleri", *Deniz Mecmuası,* C.43, S.321, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul 1931, s.70.

[532] Mithat Işın, *a.g.e.,* s.203.

[533] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.233.

2. İmroz Deniz Muharebesi ve Mecidiye Kruvazörü

Mecidiye kruvazörü ile Yunan muhripleri arasında 14 Aralık 1912 günü meydana gelen muharebeden sonra aynı gün içerisinde Yunan Donanma Komutanı Amiral Kondriotis 4 zırhlı ve Leon sınıfı 4 muhriple Mondros'tan hareket ederek Boğaz'a doğru yola çıkmıştır. Saat 16.00 civarında Mecidiye kruvazörünün Boğaz'dan içeri girdiği her ne kadar amirale rapor edildi ise de donanma geri dönmemiş, seyrine devam ederek İmroz Adası ile Gelibolu arasından geçmiş ve gece olunca kuzeye doğru çıkmıştır. 15 Aralık günü Türk donanmasının dışarı çıkmasını bekleyerek, Baba Burnu ve Saros Körfezi arasında dolaşmıştır. Ancak o gün Türk donanması dışarı çıkmamış, Yunan filosu da geceyi İmroz'un kuzeyinde geçirmiştir.[534]

Yunan donanmasının Boğaz dışında Osmanlı donanmasını beklediği sıralarda, Donanma Komutanı Albay Ramiz, 14 Aralık 1912 (1 Aralık 1328) tarihinde Barbaros zırhlısında, komodor ve gemi komutanlarından kurulu bir harp meclisi toplamıştır. Gündem, durumu inceleyip Yunan donanmasına karşı yapılacak bir muharebenin esaslarını tespit etmektir. Müzakereye teferruatlı bir kuvvet mukayesesi yapılarak başlanmıştır. Yapılan klasik mukayesede, esas olarak, Yunanlıların silah ve sürat üstünlüğü göze çarpmıştır. Averof zırhlı kruvazörüne ait topların dakikada iki mermi atmasına karşın Barbaros sınıfı zırhlıların toplarının iki dakikada bir mermi atması üzerinde durulmuştur. Harp meclisi bundan ötürü düşmanı toptan yana Osmanlı donanmasından üstün olarak değerlendirmiştir. Mesudiye zırhlısındaki kondenser arızasının da, Yunan donanmasının 16 mil sürat yapmasına karşılık, Osmanlı donanmasının süratini 10 mile indirdiği üzerinde durulmuştur. Özet olarak filotilla üstünlüğü kesin olarak Yunanlılardadır. Esasen Yunanlılarda bulunan sürat ve silah üstünlüğüne karşın Osmanlı tarafında da kendi müstahkem mevkii civarında bulunmasından ötürü, durum üstünlüğü vardır.

Harp Meclisi, muharebe yapmak kararı verdikten sonra, yapılacak savaşın şeklini konuşmuştur. Mesudiye ve Asar-ı Tevfik zırhlılarının, çok eski olduklarından ve az sürat yapmalarından ötürü, donanmaya ayak bağı olacakları düşünülmüştür. Fakat Barbaros ve Turgutreis zırhlılarının, Yunanlıların eski zırhlıları kadar sürat

[534] Y. Teofanidis, O. Ramis, *a.g.e.,* s.76; "İmroz Deniz Muharebesi", *Türk Ansiklopedisi,* C.20, Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, Ankara 1970, s.115-116.

yapmalarından dolayı, yalnız bu iki zırhlı ile Yunan donanmasının karşısına çıkmak uygun bulunmamış, muharebenin dört zırhlı ile yapılmasına karar verilmiştir. Ayrıca Yunan filotillasının üstün olması, Osmanlı filotillasının takviye edilmesi gerektiğini düşündürmüştür. Başkumandanlık Vekâleti'ne telgraf çekilerek Müstakil Division ile Karadeniz Filosu emrinde bulunan Berk-i Satvet torpido kruvazörünün muharebe müddetince Donanma Kumandanlığı emrine verilmesi teklif edilmiştir.[535]

Samsun muhribi, makine arızasından ötürü istenen sürati yapamadığı için; Akhisar torpidobotu da yardımcı gemileri mayın geçitlerinden geçiren kılavuz olduğu için, Üçüncü Division emrine verilmiştir.

Düşman donanmasının bulunduğu yeri ve miktarını tespit etmek amacıyla her iki muhrip divisionu, donanmadan önce hareket ettirilecektir. Birinci Muhrip Divisionu Saros ve İmroz taraflarını araştırırken, İkinci Muhrip Divisionu da Beşiğe, Bozcaada ve civarını keşfedecektir.[536]

Mecidiye kruvazörü 14 Aralık 1912 harekâtından yeni çıkmış olduğu için İmroz Muharebesi'nin yapılacağı bu harekâtta biraz daha geri planda olmak üzere görevlendirilmiştir. İkinci Muhrip Division'u içerisinde yer alan Mecidiye kruvazörü asıl görev olarak Beşiğe, Bozcaada ve civarını keşfedecek, savaşın ilerleyen safhalarında istenen yere anında müdahale etmek üzere geri planda tutulacaktır.[537]

Osmanlı Donanma Komutanının emri gereğince Çanakkale'den saat 07.00'de Birinci Muhrip Division'u, saat 07.05'te içinde Mecidiye kruvazörünün de bulunduğu İkinci Muhrip Division'u hareket etmiştir. Anakuvvet ve Üçüncü Division Çanakkale'den en son çıkmıştır.

Birinci Muhrip Division'u saat 08.15'te Boğaz ağzına geldiği zaman uzak mesafeden Yunan Ana Kuvvetini görmüştür. Fakat ne Yunan Anakuvveti ne de karakol görevinde bulunan Yunan muhripleri bu Division'u görememiştir.

---

[535] Harp Meclisinde muharebede kullanılacak donanma gemilerinin ayrıldığı grupları gösteren tablo için bkz. Ekler: Tablo 10.

[536] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.138-139.

[537] İmroz Deniz Muharebesi'nin saat 09.39'daki durumunu gösteren krokide, Mecidiye kruvazörünün muharebe sırasında bulunduğu mevki gösterilmiştir. Kroki için bkz. Ekler: Kroki 5.

Durum karsısında Birinci Muhrip Division Komutanı hemen geri dönüp Donanma Komutan Vekiline ilk keşif işaretini vermiştir. Böylelikle başlarında Mecidiye kruvazörü olan, İkinci Muhrip Divisionu'nun Bozcaada sularına gidip keşif yapmasına lüzum kalmamıştır. Bu Division'un komodoru da olduğu yerde bekleyip Anakuvvete katılmaya karar vermiştir.

Birinci Muhrip Division'u komutanının forsunu taşımakta olan Yadigar-ı Millet muhribi, kendi filotillasına doğru giderken tekrar geri dönmüş ve Donanma Komutan Vekiline *"Düşman donanması başta Averof olmak üzere, kıble-keşişleme istikametine ağır yol ile seyrediyor. Maksadı, donanmamızı "T" durumuna almaktır. Donanmamızın Seddülbahir'e yakın geçerek Kumkale istikametine yollu seyri halinde, maksatlarını men edebileceği kanaatinde bulunduğum maruzdur"* şeklindeki işaretini vermiştir.

Donanma Komutan Vekili, Birinci Muhrip Division Komutanının teklifini kabul etmemiştir. Ona göre, Müstahkem Mevki toplarının durumu Yunan donanmasının Osmanlı donanmasını *"T"* durumuna almasına engeldir. Bundan dolayı Donanma Komutan Vekili, Ana Kuvvetin eski rotasına devam etmesine karar vermiştir. Filo, süratini saat 09.25'te 8 milden 10 mile çıkarmış ve filotillalara torpido hücumuna hazır olmalarını emretmiştir. Onun emrine göre Mecidiye de Ana Kuvvetin arkasında beşinci gemi olarak hatta girecektir. Fakat Mecidiye kruvazörü bu hususstaki işareti alamadığı için, Donanma Komutan Vekilinin emrini yerine getirmemiş ve filotillasıyla olduğu yerde kalmıştır. Donanma Komutan Vekili de işaret emrini tekrarlamamıştır.[538] Bundan sonra Mecidiye kruvazörü, muharebeden önce kararlaştırıldığı gibi savaş süresinde Boğaz önündeki Kumkale civarından ayrılmamış ve savaşa aktif olarak katılmamıştır.

Savaşın seyrini incelediğimizde savaş saat 09.40'ta Barbaros zırhlısından verilen işaret üzerine başlamıştır. Osmanlı donanmasına ait dört zırhlı Averof'u hedef tutarak ateşlerini bu gemi üzerine yöneltmiştir. Yunan donanması da üç dakika sonra ateşe başlayarak amiral gemimiz Barbaros'u hedef almıştır. Savaşın ilk yedi dakikalık kısmında Averof'a ağır bir mermi isabet etmiş ve düşman gemisinin güvertesinde patlayan küçük ve orta çaptaki mermiler de zararlar meydana getirmiştir. Bunun üzerine Averof kendi filosundan ayrılıp süratini yirmi mile çıkarmış ve Osmanlı kuvvetleriyle tek başına savaşarak Barbaros'un pruvasına doğru ilerlemeye başlamıştır. Bu esnada

[538] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, s.141-142.

büyük çapta bir mermi düşman gemisinin iskele baş tareti mazgalından içeri girerek, taret komutanı ile iki eri yaralamıştır. Ayrıca küçük ve orta çaptaki mermilerimiz de düşman gemisine isabet ederek zararlar vermiştir. Osmanlı zırhlılarının bir kısım topları da diğer Yunan zırhlılarına ateş etmiştir. Spetsai zırhlısı dört ve Hydra zırhlısı bir isabet almıştır. Buna karşılık düşmanın atmış olduğu yüzlerce mermiden yalnız bir on dokuzluk Barbaros'un iskele bordasına isabetle yangın çıkarmış ve bazı önemsiz zararlar yaparak, bir erimizi şehit etmiştir. Bir küçük mermi de pruva direğini delmiş ve bir erimiz yaralanmıştır. İki donanma arasındaki mesafe 3.000 metreye indiği sırada, Averof'un Barbaros'a torpido attığı haberinin verilmesi üzerine, Donanma Komutan Vekili Ramiz Bey, tekrar torpido atılmasından çekinip, gemilerimize rota değiştirterek saat 10.50'de ateşkes emri vermiştir. Yunan donanması ise daha önce ateş kesmiştir. Saat 11.30'da Osmanlı donanması tekrar denize açılmış, fakat düşman, savaşı kabul etmeyerek geri çekilmiştir.[539]

Osmanlı donanması savaştan sonra başta Anakuvvet olmak üzere Boğaz'a dönmüş ve 13.52'de Nara'ya demirlemiştir.[540] Boğaz'dan içeriye en son Boğaz ağzını korumakla görevli Mecidiye kruvazörünün başında olduğu İkinci Muhrip Division'u girmiştir. Bu Division aktif olarak savaşa katılmamış, bununla birlikte hiçbir cephane sarfiyatı yapmamış[541] ve savaş yarası almamıştır. Bu durumda savaşa o an için en hazır durumdaki kuvvettir. Tam bu esnada Boğaz'a dönüş hazırlıkları yapılırken Bozcaada civarındaki Yunan donanmasına ait düşman filotillası 15.000 metre mesafe uzaklığa aldırış etmeden Mecidiye kruvazörünün olduğu Boğaz ağzına ateş etmeye başlamıştır. Mecidiye kruvazörü de bu ateşe karşılık olması için top atışlarıyla cevap vermiştir.[542] Top atışlarının sona ermesinden sonra başta Mecidiye kruvazörü olmak üzere Boğaz dışında kalan diğer Osmanlı gemileri de Nara'ya dönmüştür.

---

[539] Bahri Noyan, "Balkan Harbinde Deniz Savaşları", *Hayat Tarih Mecmuası,* Y.6, C.1, S.4, İstanbul 1970, s.37-38.
[540] İngiliz Hükümeti 16 Aralık tarihindeki bu savaşı da İngiltere'nin İstanbul Büyükelçisi Sir G.Lowther'dan Dışişleri Bakanı Sir E.Grey'e aynı gün çekilen "Türk donanması Ege'ye çıktı. Bozcaada yöresinden top sesleri geliyor" telgrafıyla haber almıştır. Ayrıca Sir G.Lowther aynı gün Sir E.Grey'e çektiği ikinci telgrafta "Türk donanması salimen Ege'den döndü. Muharebe iki saat sürdü" diyerek savaşın sonucunu bildirmiştir. Muharebenin olduğu gün İngiltere'nin Atina Elçisi Sir F. Elliot "Çanakkale açıklarında bir saat kadar deniz savaşı oldu. Yunan gemilerinde zarar yok. Türk gemileri Boğaz'ın içine çekildi" bilgilerini içeren telgrafiyla Dışişleri Bakanı Sir E.Grey'e savaşın seyri hakkında bilgi vermiştir. Bu telgrafların tam metinleri için bkz. Bilal Şimşir, *Ege Sorunu Belgeler 1912-1913,* C.1, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1989, s.355-356.
[541] İmroz Muharebesi sırasında Osmanlı donanmasının cephane sarfiyatı için bkz. Abidin Daver, "Balkan Harbinde Türk Donanması", *Resimli Tarih Mecmuası,* C.3, S.36, İstanbul 1952, s.1938.
[542] Ali Haydar Emir, "Tabiye Karşısında İmroz Muharebesi", *Deniz Mecmuası,* S.311, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul 1929, s.108.

İmroz Deniz Savaşı'nda aktif olarak kullanılmayan Mecidiye kruvazörü eğer bu savaşta daha etkili kullanılabilseydi, savaşın gidişatı değişebilirdi. Aslında savaştan önce hazırlanan donanma harekât emrine göre, Mecidiye kruvazörüne pasif bir görev verildiğini söylemek zordur. Harekât emrinin üçüncü maddesine göre Mecidiye kruvazörü, İkinci Muhrip Divisionu'ndan iki muhrip ile beraber Bozcaada Kanalı'na gidip keşif yapacak ve burada ufak kuvvetler bulursa yok edecektir. Yine aynı emrin 10. maddesindeki açıklamaya göre, Mecidiye kruvazörü Bozcaada Kanalı'ndaki görevini bitirdikten sonra donanmanın pruvasında on gomina mesafede mevki alıp filotillayı muhafaza edecektir. Hâlbuki Mecidiye kruvazörü Bozcaada Kanalı'na keşfe gitmediği gibi Ana Kuvvete de katılmamıştır. İkinci Muhrip Divisionu Komutanı Yarbay Hakkı Bey nedense, Mecidiye kruvazörünün de dâhil olduğu emri altındaki gemilerle Boğaz ağzında kalmıştır.

Tekneleri köhnemiş, topları aşınmış eski zırhlıların yanında büyük bir kıymet ifade eden ve savaştaki şansı, Osmanlı'nın lehine çevirmesi muhtemel olan süratli, yepyeni Mecidiye kruvazörünü, savaşın sonuna kadar Boğaz ağzında pasif bir vaziyette bırakarak bu kuvvetten faydalanmayan Donanma Komutanının bu hareketini anlamak mümkün değildir.[543]

3. Dünya Tarihinde Bir Savaşta Bir Denizaltıdan Savaş Gemisine Atılan İlk Torpido ve Mecidiye Kruvazörü (Bozcaada Deniz Savaşı 22 Aralık 1912)

Yunanlılar İmroz Savaşı'ndan sonra süratle Sakız ve Midilli Adalarını işgal etmeye koyulmuştur. 17 Aralık 1912 tarihinde harekete geçen Yunanlılar, bir taraftan adaların işgalini tamamlarken[544], diğer taraftan Osmanlı donanmasının muhtemel bir çıkışına karşı tedbir almıştır.[545]

Yunanlıların bu girişimlerinden haberdar olan Osmanlı ise adaların tahkimatlarının arttırılması, Bozcaada'nın ele geçirilmesi ve donanmanın İzmir'e kaydırılarak yeni harekât merkezi durumuna getirilmesi fikirlerini hayata geçirmeye

[543] Tevfik İnci, "Balkan Harbinde İmroz Deniz Savaşı ve Şimdiye Kadar Gizli Kalmış Tarafları", *Donanma Dergisi,* C.65 S.404, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul 1953, s.26-27.
[544] Ege Adalarındaki Yunan işgalleri ile ilgili telgraf metinleri için bkz. İdris Bostan, Ali Kurumahmut, *Trablusgarp ve Balkan Harplerinde İşgal Edilen Ege Adaları ve İşgal Telgrafları,* SAEMK Yay., Ankara 2003, s.123-280.
[545] Umur Tuncer, *Balkan Harbinin Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu,* İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Genel Türk Tarihi Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1991, s.251.

çalışmıştır. Ancak donanmadaki arızalar düşünüldüğü zaman bu fikirlerin uygulanabilme imkânının zorluğu anlaşılmıştır.

Yunanlıların Ege adalarını işgal planını uyguladığı sıralarda Başkumandanlık Vekâleti, 17 Aralık 1912 (4 Aralık 1328) tarihinde yabancı uzmanların yaptıkları tavsiyeye göre donanmaya bazı tedbirlerin alınmasını teklif etmiştir. Yapılan bu teklif Mecidiye kruvazörünü yakından ilgilendirmektedir. Osmanlı donanmasında teknik gelişme sağlamasından ötürü tarihi bir değer ifade eden bu önlemler şunlardır:

a) Düşman donanmasına doğru giderken hattın 1, 1,5 mil ilerisinde muhriplerle denizaltı emniyeti teşkil etmek.

b) Muharebede, Mecidiye ve muhripleri ateş altı tarafında tutmak. Düşman muhripleri hücuma kalkarsa bunları da hattın başından geçirerek karşı hücuma kaldırmak.

c) Düşman muhripleri hücum etmezse, Mecidiye'yi de hattın gerisinde tutmak ve bu suretle hattın topçu kuvvetini arttırmak.

ç) Büyük gemiler muharebe ederken bunların küçük toplarını düşmanın muhtemel torpido hücumlarına karşı kullanmak üzere atışa hazır tutmak.

d) Düşman denizaltıları, direk uçlarına bakarak rota tayin eder ve hücuma geçer. Buna göre gözetleme yapmak, sık sık rota değiştirmek ve denizaltı görünce batırmak.

e) Yunan donanmasını baskına uğratmak için, Osmanlı donanmasının Yunanlılara karşı taarruzdan vazgeçtiği kanaatini vermek üzere, donanmayı Marmara Denizi'ne çekerek talimle meşgul etmek ve su ve kömürünü ikmalden sonra anzısın Boğaz'dan çıkarmak.

f) Muharebe yapılsın veya yapılmasın, filoyu her akşam Boğaz'dan içeri sokmak ve emniyet tedbiri aldırmak.[546]

Alınan bu önlemlerin yanında, 19 Aralık 1912 tarihinde Başkomutan Vekili Nazım Paşa'nın Çanakkale'de donanma gemilerini ziyaretinden sonra, donanma gemilerinde yeni bir kuruluş yapılmıştır.[547]

---

[546] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, s.153.
[547] Bu yeni kuruluşa göre donanmanın durumu için bkz. Ekler:Tablo 11.

Mecidiye kruvazörü ÖnYzb. Hüseyin Rauf komutasındaki Müstakil Division'da yer almıştır.

Donanma Komutan Vekili bu yeni sınıflandırmanın ardından emrindeki hafif kuvvetlerle bir keşif harekâtı yaptırıp Yunan donanmasının içinde bulunduğu durum hakkında bilgi toplamak istemiştir. Bu görevi Müstakil Division'a vermiş ve bu divisionu sadece bu görev için Berk-i Satvet torpido kruvazörü ile desteklemiştir. Böylece harekâtı Mecidiye kruvazörü ile Berk-i Satvet torpido kruvazörü ve Muavenet-i Milliye tipi 3 muhribin yapması durumu ortaya çıkmıştır.

Donanma Komutanının aldığı tertibe göre Müstakil Division bu keşif harekâtını yaparken Muharebe Division'u da destek görevini yapacaktır. Fakat Barbaros zırhlısı daha önce aldığı emre göre Marmara Denizi'nde eğitim atışlarına gittiği için bu harekât sırasında, destek görevini Turgutreis zırhlısı komutanının emrinde olarak yine bu zırhlı ile Mesudiye ve Asar-ı Tevfik zırhlıları yapacaktır. Ancak Mesudiye zırhlısı kömür almakta, Asar-ı Tevfik zırhlısı da kazan temizliğinde bulunmaktadır. Bu durum üzerine Donanma Komutan Vekili karar değiştirmiş, Barbaros zırhlısını Marmara Denizi'nden getirtmiş, böylelikle Barbaros ve Turgutreis zırhlılarıyla İkinci Muhrip Division'u harekete hazır hale gelerek destek vazifesi için Çanakkale'de beklemeye başlamıştır.[548]

Müstakil Division 22 Aralık 1912 tarihinde saat 07.00'de Çanakkale'den hareket etmiştir. Gemiler pruva nizamında seyre başlamıştır. En önde Muavenet-i Milliye'den başlamak üzere Gayret-i Vataniye ve Numune-i Hamiyet muhripleri, arkalarında Mecidiye kruvazörü ve en sonda da Berk-i Satvet torpido kruvazörü bulunmaktadır. Fırka komutanı Muavenet-i Milliye'dedir. Saat 08.08'de Hellas Burnu bordalanmıştır. Rota batı kerte karayel, sürat 12 mildir. Hava açık, deniz dalgasız, hafif poyraz esmektedir. Bu sırada Boğaz ağzında hiçbir düşman gemisi görülmemektedir.

Boğaz çıkışı tamamlanınca komutan, Mecidiye kruvazörü komutanına *"Berk-i Satvet torpido kruvazörü size nazaran bir gomina[549] mesafede yer alsın. Denizaltıyı iyi gözetleyiniz"* şeklinde bir emir vermiştir.

---

[548] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.251-252.
[549] Mesafe birimi olarak deniz milinin 1/10'una gomina denir. 200 yardadır. Bilgi için bkz. Burhanettin Seri, *Gemicilik,* Deniz Harp Okulu Yay., İstanbul 1971, s.30.

08.25'te Tavşan Adaları istikametinde iki düşman muhribi görülmüştür.[550] Komutan batı rotasına devam etmekle beraber kruvazörlere durmalarını emretmiştir. Mecidiye kruvazörü ve Berk-i Satvet torpido kruvazörüne 08.30'da şu emri vermiştir. *"Düşman muhripleri pruva ve iskele başomuzluğumuzdadır.*[551] *Denizaltıya karşı gözetlemelerinize devam ederek, düşmanı uzaklaştırmak için hazır olunuz."* Her iki Türk kruvazörü Yunan muhripleri istikametinde ilerlemeye başladıkları sıralarda düşman yüksek süratle lodos istikametinde kaçmıştır. Saat 08.40'ta İmroz'un güney tarafında bir gemi görüldüğünden Muavenet-i Milliye muhribi bu geminin üzerine gitmiştir. Bu gemi saat 08.50'de durdurularak muayene edilmiştir. Muayene sonucunda geminin Romanya bandıralı Kalafat vapuru olduğu, gemide harp kaçağı eşya bulunmadığı, Yunan filotillasının Bozcaada civarında bulunduğu öğrenildikten sonra gemi serbest bırakılmıştır. Alınan bu haber üzerine Muavenet-i Milliye muhribi henüz Kalafat vapuru ile meşgulken, Mecidiye kruvazörü ile Berk-i Satvet torpido kruvazörüne *"Düşman muhripleri Tavşan Adaları'ndadır. Tam yol için sitim tutunuz ve sancak bordamda iki gomina mesafede mevki alınız"* şeklinde işaretler çekmiştir. 09.00'da Osmanlı divisionu gündoğusu keşişlemeye Bozcaada tarafına doğru dönmüştür. Beş dakika bu rotada şeyirden sonra İmroz Adası istikametinde yeni bir gemi görüldüğünden geriye dönülmüştür. Saat 09.25'te bu geminin yanında durulmuş, yapılan muayenede bu geminin Romanya bandıralı Elena vapuru olduğu anlaşılmıştır. Gemide şüpheli yük yoktur. Bu gemiden Yunan donanması hakkında fazla bir bilgi alınamamıştır. Osmanlı divisionu saat 09.40'ta tekrar gün doğusu keşişleme rotasına girmiş, bu rotada 10 dakika seyirden sonra 09.50'de lodos istikametlerinde 6 düşman muhribi görülünce 175 dereceye yol vermiştir. Sürat yine 12 mildir. Saat 10.10'da rota kıbleye alınmış ve Mecidiye kruvazörüne *"Süratinizi arttırarak muharebe menziline girince ateşle düşmanı uzaklaştırınız"* şeklinde işaret çekilmiştir. Bunun üzerine Mecidiye kruvazörü son sürat divisiondan ayrılarak Yunan muhripleri üzerine ilerlemiş, onlara saat 10.15'te 8.500 metreden ateş açmıştır.

10.15'te başlayan muharebe 15 dakika sürmüştür. Mecidiye kruvazörünün ateşe başlaması üzerine Bradsanos karşılık vermiştir. Yunan muhripleri, Müstakil Division'u

[550] Saat 08.25'teki durum krokisi için bkz. Ekler: Kroki 6.
[551] Geminin pruvasından itibaren, sol tarafından 45 derecelik bir açı aldığımızda karşılaştığımız yöndür. Bilgi için bkz. Burhanettin Seri, *a.g.e.,* s.11.

Mondros'tan gelecek ana kuvvetin üzerine doğru çekmek için yüksek süratle Limni'ye doğru seyretmiş ve mesafeyi gittikçe açmıştır. Mecidiye kruvazörü 20 mil azami süratle mesafeyi kısaltamadığından saat 10.30'da ateş kesmiştir. Bu sırada Limni istikametinde henüz gemi görülmemiştir. Bu çatışmada 10.5'lik bir mermi Mecidiye kruvazörünün sancak bordasına grandi direği hizasında ve su seviyesinden bir metre yükseklikte bir noktaya isabet etmiştir. Fakat mermi soğuk olduğundan isabet ettiği noktaya yakın bulunan kâtip kamarasında ve civarında önemli bir hasar yapmamıştır.[552]

Bundan sonra Müstakil Division, 3 muhrip önde Mecidiye kruvazörü ve Berk-i Satvet torpido kruvazörü onları takip ettiği halde Mavro Adası ve Bozcaada arasına doğru yol vermiştir. Bu rota üzerinde ilerlerken saat 10.40'ta Delfin denizaltı gemisine gönderilen Apsis muhribi görülmüştür. Yunan muhribi, denizaltı gemisine komodorun emirlerini tebliğ ederken baskına uğramıştır. En önde bulunan Muavenet-i Milliye muhribi derhal Yunan muhribinin üzerine ateş açmıştır. Apsis muhribi Bozcaada'nın doğu tarafında yer alan *"Feneradası"* geçidinin Türk savaş gemileri tarafından tutulduğunu zannetmiştir. Kuzey ve batı istikametlerine de kaçamayacağından, 25 mil süratle Bozcaada'nın en batısında Ponente sığlığına doğru kaçmaya mecbur kalmış ve üç kulaçlık kanaldan geçerek kurtulmuştur. Müstakil Division ise süratle denize dalan Delfin denizaltı gemisini görmemiş ve Bozcaada'ya doğru seyrine devam etmiştir. 3 muhrip Bozcaada önüne geldiğinde saat 10.45 olmuştur.[553] Müstakil Division Bozcaada'da Yunan bayrağı çekilmiş binalara ateş açmıştır. Bu sırada muhripleri takip etmekte olan Mecidiye kruvazörü üzerine Delfin denizaltı gemisi beş yüz metreden bir torpido atmıştır.[554] Mecidiye kruvazörünün dümen suyunda bulunan Berk-i Satvet torpido kruvazörü Delfin denizaltı gemisinin periskopunu ve attığı torpidoyu görmüştür. Berk-i Satvet, Mecidiye kruvazörünü ikaz ettiği gibi bu durumu Muavenet-i Milliye ye de rapor etmiştir. Delfin'in attığı torpido Mecidiye kruvazörüne isabet etmemiştir.

Müstakil Division komutanı 11.41'de Mecidiye kruvazörü ve Berk-i Satvet torpido kruvazörüne Limni yolunun gözetlenmesi emrini vererek kendisi de 3 muhriple

---

[552] Bu durum savaştan sonra Mecidiye kruvazörünün komutanı Kd.Yzb.Mehmet Muzaffer'in hazırladığı savaş raporunda yer almıştır. Savaş raporu için bkz. Ekler: Belge 8.

[553] Saat 10.45'teki durum krokisi için bkz. Ekler: Kroki 7.

[554] "Delfin denizaltısı torpidoyu attığında saat 09.30'dur. Atılan torpido çalışmamış ve batmıştır. Bununla beraber Delfin denizaltısı sadece torpido atarak savaşı başlatmakla değil ayrıca denizaltıların hayal kırıklığına öncü olarak da ölümsüzlük kazanmıştır." Bilgi için bkz. *The First Submarines,* Conway Maritime Pres, 1983, s.172.

Bozcaada önüne gelmiştir. Burada Gadora Fener Kulesi topa tutularak tahrip edilmiştir. Daha sonra Mecidiye kruvazörü ve Berk-i Satvet torpido kruvazörüne doğru seyre başlayarak Mavro'yu bordalamakta olan kruvazörlere, 11.50'de Boğaz ağzına gitmelerini emretmiştir. Müstakil Division komutanı muhriplerle yarım saat kadar etrafı araştırdıktan sonra 12.30'da üçüncü defa Bozcaada önüne gelmiş ve Yunan bayrağı görülen binalara tekrar ateş açmıştır. Bu sırada Türk ahaliden bazıları kıyılara koşmuş ve birkaç sandal da gemilerimize yaklaşmaya çalışmıştır. Saat 12.35'te Muavenet-i Milliye muhribi, Limni istikametinden Boğaz'a doğru seyreden 3 bacalı bir savaş gemisi görmüş ve ateş keserek 20 mil süratle Tavşan Adası'nın doğusuna yol vermiştir. Az sonra sayıları artan düşman gemileri hemen hemen aynı süratle Kara Mavro Adası'nın kuzey yönüne doğru ilerlemiştir. Bunlar Averof kruvazörü ile Leon sınıfı muhriplerdir. Bu grubu gören İmroz'un güneyindeki diğer Yunan muhripleri de Averof kruvazörü grubuna katılmıştır.

Muhriplerimiz adaları geçip 12.50'de meydana çıkar çıkmaz, düşman gemileri ateşe başlamıştır. Bunun üzerine Osmanlı muhripleri süratini 24 mile çıkarmış ve Boğaz rotasına devam etmiştir. Bu olaylar olurken Orhaniye bataryasının ateş ve koruma menzili içinde bulunan Mecidiye kruvazörü, Yunan muhriplerine cevap vermeye başlamış ve bu sırada bölgeye gelmiş olan ikinci muhrip fırkası da bu topçu ateşine katılmıştır.

Birinci Muhrip Fırkası Boğaz ağzına geldiği zaman kruvazörlerimizle Yunan muhripleri arasındaki ateş devam etmektedir. Ateş devam ederken Averof kruvazörü ortalarda görülmemiştir. Az sonra Yunan muhriplerinin birinde bir patlama olmuştur. Bu patlama büyük olasılıkla Mecidiye kruvazörünün 15 cm'lik isabetini alan Panter muhribinde gerçekleşmiştir. Bundan sonra düşman ateş keserek güneye doğru uzaklaşmış ve sekiz gemiden oluşan filomuz 13.35'te Karanlık Liman'a demirlemiştir. Müstakil Division komutanı 14.30'da Mecidiye kruvazörü ile Berk-i Satvet torpido kruvazörünü Nara'ya sevk ederek kendisi de demir almış ve Boğaz dışına çıkmıştır. 15 dakika kadar sonra, Donanma Kumandanlığından dönmesi hakkında aldığı telsiz emri üzerine o da Boğaz'a girerek, 16.20'de Çanakkale'de Kömürlük önüne demirlemiştir.[555]

[555] Mithat Işın, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1946, s.236-240. Çarpışma sırasında Müstakil Division'un kullandığı mermi sayısını gösteren tablo için bkz. Ekler: Tablo 12.

Bozcaada Deniz Savaşı hem Türk hem dünya tarihinde bir ilke tanıklık etmiştir. 22 Aralık 1912 tarihinde Fransız yapımı Yunan Delfin denizaltısının 500 metre uzaklıktan Mecidiye kruvazörüne attığı torpido umulan mesafeyi tamamlayamadan batmış, ancak bu durum resmi olarak dünyada ilk kez bir savaşta bir denizaltının askerî bir gemiye yönelik ilk torpido saldırısı olarak kabul edilmiştir.[556] Yunanlılar da bu olayı tarihlerinde övünülecek bir olay olarak görmektedir.[557]

Torpido atışından hemen sonra Mecidiye kruvazörü ve Berk-i Satvet torpido kruvazörü, Delfin'in periskopunun kaybolduğu bölge üzerinde süratli devirler yapmaya başlamıştır. Olayı gören muhriplerimiz de bombardımanı keserek aynı bölgeye koşmuştur. Gemilerimizin bu bölge üzerindeki devirleri bir saat kadar devam etmiştir. Saat 11.30'da ve bundan önce iki defa Delfin denizaltı gemisinin izleri görülmüştür. Bu sırada gemilerde su bombası bulunmadığından, Muavenet-i Milliye muhribi tarafından denize birkaç mermi atılmıştır. Delfin denizaltısı ise bu sırada pervane gürültülerini işitmiş ve gizlenmek için mümkün olduğu kadar dalmaya çalışmıştır. Daha sonra Osmanlı gemileri denizaltı izi göremediğinden takip ve denizaltıyı batırma girişimlerinden vazgeçerek uzaklaşmıştır.[558]

Delfin denizaltısı ise torpidoyu attıktan sonra dalmış, Osmanlı gemilerinin pervane seslerini duyduğundan periskop çıkarmanın tehlikeli olacağını düşünmüş ve su altından batıya doğru ilerlemeye çalışmıştır. Ancak bu ilerleme sırasında dibe oturmuştur. Bu durumdan kurtulmak için Delfin denizaltı gemisinin komutanı, gemisini kurtarmak amacıyla kurşundan oluşan emniyet safrasını bırakmaya mecbur kalmıştır. Bu ağırlığı bıraktıktan sonra denizaltı su yüzüne çıkabilmiştir. Tam bu sırada Averof zırhlısı Delfin denizaltısının yanına gelerek onu korumasına almıştır. Delfin denizaltısı başka emniyet omurgası bulunmadığından bir daha dalamamış ve birkaç gün sonra tersaneye gönderilmiştir. Savaşın sonuna kadar Pire civarındaki Soronikos Körfezi'nin korunmasında kullanılmıştır.[559]

---

[556] Yuriy Katerin, Nikolay Valkovskiy, *Vurulan Gemiler,* Olma Yay., 2002, s.63.
[557] Delfin denizaltısı satıhta 310 ton, dalmış vaziyette 460 ton ağırlığındadır. Denizaltı satıhta 13 knot, dalmış vaziyette 8 knot yapmaktadır. Geminin personel kapasitesi 24'tür. 5 torpido taşıyabilmektedir. Mecidiye kruvazörüne saldırıyı gerçekleştirdiğinde komutanı Stefanos Paparigopulo'dur. Ayrıntılı bilgi için bkz. http://www.phorum.gr/search.php?t=7043 (01.02.2009)
[558] Mithat Işın, *a.g.e.,* s.239.
[559] Y. Teofanidis, O. Ramis, *Türk ve Yunan Deniz Harbi Hatıratı ve 1909-1913 Yunan Bahri Tarihi,* Çev. Binbaşı Lütfi, Deniz Matbaası, İstanbul 1930, s.87-88.

Delfin denizaltısının, hemen su yüzüne çıktığı bilgisinin aksi iddialar da mevcuttur. Beşike sahillerindeki gözetleme postalarının verdiği bilgilere göre, ayın 25'ine kadar Yunan muhripleri, Bozcaada-Karaada-Tavşan Adaları arasında dört gün boyunca iskandil ve dalgıçlar aracılığıyla Delfin denizaltısını aramıştır. Bölgedeki gözetleme postalarının verdikleri bilgilere göre, bu süre içerisinde denizaltıya benzer bir gemi görülmemiştir.[560] Bu durum Donanma Kumandanlığının Başkumandanlık Vekâleti'ne gönderdiği raporda *"Dünkü müsademede aldığım resmi tezkerede dün saat 13.00'ten bugün 21.30'a kadar tarassudatı müdekkikaneye rağmen mezkûr tahtelbahirin zuhur etmediği ve Merkep, Bozcaada civarında düşman torpitoları tarafından taharriyatı mütemadiye icra edilmekte ise de bulunamadığı binaenaleyh sefainimizden atılan mermiyatın isabeti ile mahv ve nabedid olduğu ve derecei vûsûkunun tahkikına mübaderet edilmiş olup arzı malûmat edileceği maruzdur"* şeklinde yer almıştır. Ayrıca 25 Aralık 1912 tarihinde Başkumandanlık Vekâleti Boğaz Müstahkem Mevki Kumandanlığından *"Yunan tahtelbahirinin son muharebei bahriden beri dört gün mürur eylediği halde şimdiye kadar edilen tarassudatı daimeye rağmen bidayeti harpten beri mütemadiyen bulunduğu Bozcaada ve Merkep adalarında görülmemesi gark olduğuna kanaati kaviye hâsıl etmekte olduğu maruzdur"* tamamlayıcı haberi alınmıştır.[561]

Delfin denizaltısının torpidosunu attıktan sonra suya dalmasının ardından, biraz sonra su yüzüne çıktığı veya battığı şeklinde ortaya çıkan iki fikirden hangisinin doğru olduğu konusunda kesin olarak karar vermek zor olacaktır. Çünkü Yunanlılar bugün bile meselenin gerçeğini gizli tutmaya devam etmektedirler.[562]

4. 4 Ocak 1913 Harekâtı ve Mecidiye Kruvazörü

Başbakanlık, 22 Aralık 1912 tarihinde Midilli Adası'ndaki savunma kuvvetlerinin pırıldakla verdiği habere dayanarak donanmanın bir harekât yapmaması halinde Midilli Adası'ndaki direnişin sona erebileceğini görmüş ve yeni bir harekât planı geliştirmiştir. 25 Aralık 1912 tarihinde Donanma Komutan Vekili ile Başkomutan Vekilinin İstanbul'da görüşerek hazırladıkları harekât planına göre *"Donanma Ege*

[560] Ali Haydar Emir, *Balkan Harbinde Türk Filosu,* Deniz Matbaası, İstanbul 1932, s.260.
[561] Mithat Işın, *a.g.e.,* s.241.
[562] Nizamettin Akerman, *Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri,* Deniz Basımevi, İstanbul 1981, s.65.

Denizi'ndeki deniz hâkimiyetini sağlamadıkça Midilli'ye ve diğer adalara asker gönderilmeyecektir. Donanmanın öncelikle tamir işi süratle bitirilecek ve ondan sonra Yunan donanması ile savaşılacaktır. Ayrıca adalara sevk edilecek kara kuvvetleri Ezine'de toplanacaktır. Askerî birlikler Ezine'de toplandıktan sonra, önce Bozcaada ele geçirilecek daha sonra Limni Adası'ndaki Mondros Limanı'nda bulunan Yunan donanması imha edilecektir. Eğer tüm bunlar başarıyla uygulanırsa son olarak Midilli ve Sakız adalarına ilerlenecektir."

Gemilerdeki tamirat işlerinin bitip bu gemilerin donanmaya katılmalarının 3 Ocak 1913 tarihini bulacağı anlaşıldığından Boğaz'dan ilk çıkışın 4 Ocak günü yapılmasına karar verilmiştir. Bu arada donanma uzun süreden beri tamirde olan Hamidiye kruvazörünün 1 Ocak tarihinde katılmasıyla yapılacak yeni bir harekâtta gücünü arttırmıştır.

Hamidiye kruvazörünün donanmaya katılmasından sonra donanma kuruluşunda 2 Ocak 1913 tarihi itibariyle değişiklik yapılmıştır.[563]

Yapılan yeni düzenlemeye göre Mecidiye kruvazörü Muharebe Divisionu içinde yer almıştır.

Başkumandanlık Vekâleti daha önce verilen karara rağmen Donanma Kumandanlığına donanmanın 2 Ocak 1913 günü Sakız Adası'nın kurtarılması ve Yunan donanmasının imha edilmesi amacıyla hareket etmesini emretmiştir. Ancak Donanma Komutanı gemilerdeki arızalar, donanmanın gece eğitimi yapmamış olması, kömür stoklarının yetersiz olması, gemilerde yeteri kadar tatlı su stoğu bulunmaması ve bunu sağlayacak su gemilerinin yetersiz olması gibi nedenlerle harekâtın ertelenmesi teklifinde bulunmuştur. Harekât önce 3 Ocak gününe ertelenmiş ancak hazırlıkların tamamlanamaması nedeniyle, önceden kararlaştırıldığı gibi 4 Ocak günü yapılmasına karar verilmiştir.[564]

Donanma Komutan Vekilinin hazırladığı plana göre, kruvazör ve muhriplerin Boğaz dışında ve Bozcaada dolaylarında yapacakları bir keşif hareketiyle donanma harekâtı başlayacaktır. Bu kuvvetler görecekleri düşman muhriplerine saldırdıktan sonra

[563] Yapılan değişikliğe göre donanmanın yeni kuruluşu için bkz. Ekler: Tablo 13.
[564] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.161.

Bozcaada kanalının Kuzey ve Güney geçitlerini tutarlarken, Plevne vapurunun getireceği kara birliği de (Yenihan taburu) Bozcaada'ya çıkarılacaktır. Bu sırada zırhlıların teşkil edeceği Ana Kuvvet Boğaz methalinde mevki alacak ve gerekirse Ege'ye çıkarak destek görevi yapacaktır. Harekâtın geri güvenlik tedbiri olarak da Asar-ı Tevfik zırhlısıyla Üçüncü Muhrip Divisionu Boğaz önünde bekleyecektir.[565]

Harekâtın yapılacağı 4 Ocak günü hava bulutludur ve hafif poyraz esmektedir.[566] Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri ile Berk-i Satvet torpido kruvazörü, Hamidiye kruvazörünün emrinde olarak, Çanakkale'den saat 06.06'da hareket etmiş ve saat 07.12'de Hellas'ı bordalayarak 20 mil süratle batıya doğru seyre başlamıştır. 3 muhripten oluşan Birinci Muhrip Divisionu ve 2 muhripten oluşan İkinci Muhrip Divisionu Komodor Yarbay Rıfat komutasında olarak, 07.15'te Boğaz'dan çıktıktan sonra 25 mil süratle yıldız rotasında ilerlemeye başlamıştır. İkinci Muhrip Divisionunun Basra muhribi, arızası nedeniyle Boğaz ağzında kalmıştır. Bu suretle hafif kuvvetler Boğaz ağzında geniş bir sahayı gözetlemeye başlamıştır.

Zırhlılar ve Üçüncü Muhrip Divisionu Çanakkale'den saat 07.00'de hareket etmiştir. Bunlar Karanlık Liman'da bekleyecekler ve Donanma Komutanının vereceği emre göre hareket edeceklerdir. Bu esnada Yunan Ana Kuvveti Mondros'ta, muhrip filotillası Bozcaada'da ve Yunan kuvvetinin 2 muhribi de Boğaz dışında karakol görevinde bulunmaktadır. Yunan donanmasına ait diğer 3 muhrip de, karakol görevinde diğerlerini değiştirmek üzere Bozcaada'dan Gökçeada'nın güneyine doğru seyir halindedir.

Osmanlı kruvazörleri saat 07.31'de, iki grup halinde 5 Yunan muhribini görmüştür. Bu anda Yunan muhripleri de Osmanlı kruvazörlerini görmüş ve güney rotasına dönmüştür. Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri, düşman muhriplerine doğru rota değiştirmiş ve saat 07.40'ta ateş açmıştır. Berk-i Satvet torpido kruvazörü, Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri kadar sürat yapmadığı için hattan geride kalmıştır.

Hamidiye kruvazörü, bu saatte Donanma Kumandanlığı'na 5 Yunan muhribinin görüldüğüne dair keşif işareti vermiştir. Keşif işareti karşısında Donanma Komutan Vekilinin yeni bir kararı olmamıştır. Keşif işaretinin verildiği sırada Birinci ve İkinci

[565] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.259.
[566] Harekâtın kruvazörler ve muhripler tarafından gerçekleştirilen ilk bölümünün krokisi için bkz. Ekler: Kroki 8.

Muhrip Divisionları yüksek süratle kruvazörlere doğru ilerleyerek filoya katılmıştır. Bu ilerleyiş sırasında Gayret-i Vataniye muhribinde dümen arızası çıkmış ve bu muhrip Çanakkale'ye dönmek zorunda kalmıştır.

Yunan muhripleri saat 08.20'ye kadar top menzili dışında kalarak Osmanlı kruvazörlerini oyalamış ve bu saatte gözden kaybolmuşlardır. Bu durum karşısında Osmanlı kruvazörleri de ateş kesmiştir.

Hamidiye Komutanı saat 08.30'da Bozcaada'nın etrafını çevirme planını uygulamaya başlamıştır. Onun verdiği emre göre Birinci Muhrip Divisionu (Muavenet-i Milliye ve Numune-i Hamiyet) Tavşan Adaları'nın batı tarafında, İkinci Muhrip Divisionu (Taşoz, Yarhisar) ise doğu tarafında mevki almıştır. Mecidiye kruvazörü ve Berk-i Satvet torpido kruvazörü Bozcaada'nın kuzeyini, Hamidiye kruvazörü de Bozcaada'nın batısındaki Ponente Burnu'ndan dolaşarak aynı kanalın güneyini tutmak üzere hareket etmiştir. Bu sırada Bozcaada Limanı'nda, harekete hazır beklemekte olan 3 Yunan muhribi bulunmaktadır. Bunlar Mecidiye kruvazörü ve Berk-i Satvet torpido kruvazörünün gelmekte olduklarını görerek derhal harekete karar vermiştir. Fakat adı geçen bölgede Mecidiye kruvazörü ve Berk-i Satvet torpido kruvazörünün bulunması nedeniyle Yunan muhriplerinin kuzey tarafından çıkmaları mümkün değildir. Bu muhripler Güney tarafından çıkarken de Hamidiye kruvazörüyle karşılaşmıştır. Hamidiye kruvazörü saat 09.20'de bunlara ateş açmış, mesafenin uzaklığı ve Yunan muhriplerinin süratle uzaklaşmalarından ötürü bir sonuç alamamıştır. Bu sırada Osmanlı gemileri tarafından Bozcaada'nın etrafı çevrelenmiştir. Fakat çıkarma birliklerini getirecek olan Plevne Vapuru ve mavnalar ortada yoktur. Kara birlikleri, Karanlık Liman'a geç gelmiş, bundan sonra da hava bozduğu için gemiye bindirilememiştir. Donanma Komutan Vekili de bu durumu Hamidiye Komutanına bildirmemiştir. Durum karşısında Hamidiye Komutanı saat 09.40'ta, Birinci ve İkinci Muhrip Divisionlarına Çanakkale'ye dönüş için emir vermiştir.

Donanma Komutan Vekili, Osmanlı donanmasının iki sefer Yunan muhripleriyle karşılaşması sonucunda, Yunan Ana Kuvvetinin de harekâta müdahale edebileceğini düşünerek, kendi Ana Kuvvetiyle Ege'ye çıkmaya karar vermiştir.[567] Donanma Komutan Vekilinin emri üzerine Üçüncü Muhrip Divisionu da derhal

[567] Harekâtın Ana Kuvvetin katılımıyla gerçekleştirilen ikinci bölümünün krokisi için bkz. Ekler: Kroki 9.

harekete geçerek saat 09.15'te Boğaz'dan çıkmıştır. Bu kuvvetler yüksek süratle önce kuzeye çıkmış, saat 09.45'te güneye ve saat 10.00'da tekrar kuzeye dönmüştür. Bu sırada zırhlılar da Boğaz'dan çıkmış ve ağır yolla batı istikametine doğru seyre başlamıştır. Zırhlılara önce Birinci ve İkinci Muhrip Divisionları saat 10.50'de de Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleriyle Berk-i Satvet torpido kruvazörü katılmıştır.

Saat 10.52'de sırasıyla Barbaros, Turgutreis, Mesudiye, Hamidiye ve Mecidiye olmak üzere Ana Kuvvet pruva hattına geçmiş ve batıya doğru seyre devam etmiştir. Ana Kuvvetin hemen dümen suyunda da Berk-i Satvet torpido kruvazörü bulunmaktadır. Asar-ı Tevfik zırhlısı saat 10.40'ta Üçüncü Muhrip Divisionunun yanına gönderilmiştir. Birinci Muhrip Divisionu Ana Kuvvetin iskele, İkinci Muhrip Divisionu da sancak başomuzluğunda yer almıştır. Daha önceden arızalanan Gayret-i Vataniye ve Basra muhripleri de arızalarını gidererek divisionlarına katılmışlardır.

Ana Kuvvet, saat 11.30'da Tavşan Adaları istikametinde 11 kadar Yunan muhribi görmüş ve bunlara taarruz görevini Hamidiye ve Mecidiye kruvazörlerine vermiştir. Yunan muhripleri de Osmanlı Ana Kuvvetini görmüş ve keşif işareti vermiştir. Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri saat 11.35'te Yunan muhriplerine ateş açmıştır. Yunanlılar, mesafeyi kısalttıktan sonra 11.48'de ateşe karşılık vermiştir. Donanma Komutan Vekili durum karşısında, saat 11.58'de Berk-i Satvet'i kruvazörlerin yanına yollamıştır. Hafif kuvvetler arasındaki muharebe saat 12.30'a kadar devam etmiştir. Yunan muhripleri bu saatte dağılıp gözden kaybolmuş, bunun üzerine Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri de ateş kesmiştir.

Osmanlı Donanma Komutan Vekili, civarda düşman kalmaması karşısında, saat 12.30'da Nara'ya dönüş emrini vermiştir. Filo, saat 15.27'de limana demirlemiştir.

Bozcaada'nın işgal edilememesi dolayısıyla, harekât başarı kazanamamıştır.[568] Kuvva-yı Mürettebe Komutanı, Plevne Vapuru'nun Yenihan Taburu'nu yüklediğini ve donanmanın birdenbire limana dönmesinden ötürü, Karanlık Liman'da kalıp hareket edemediğini, mavna ve kayıkların dağılmış olmasından ötürü de Bozcaada'yı işgal

[568] Çanakkale'de konuşlandırılmış bir kısım askerî birlikler, Bozcaada'da Yunan donanmasının mağlup edildiğini, Bozcaada'ya asker çıkarıldığını ve donanmanın Midilli'ye doğru ilerlediğini zannediyordu. Bilgi için bkz. *Harb Ceridesi, 1.İtalya ve Osmanlı Muharebesi 1328, 2.Balkan Harbi 1328* eserinden aktaran Mehmet Mercan, *Harb Ceridesi (1.İtalya ve Osmanlı Muharebesi 1328, 2.Balkan Harbi 1328),* Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 1993, s.39.

hareketinin zaruri olarak geri bırakıldığını Başkumandanlık Vekâleti'ne bildirmiştir. Donanma Komutan Vekili ise, 6 Ocak 1913 (24 Aralık 1328) tarihinde Başkumandanlık Vekâleti'ne yazdığı bir yazıda, Kuvva-yı Mürettebe Komutanının gerçek dışı bilgi verdiğini, Plevne Vapuru'nun, donanmanın birdenbire limana dönmesinden dolayı değil, fırtınadan dolayı asker yükleyemediğini ve harekâtın uygun bir zamanda tekrarlanacağını ifade etmiştir.[569]

5. 10-11 Ocak 1913 Harekâtı ve Mecidiye Kruvazörü

Yunanlılar, Osmanlı donanmasının 4 Ocak 1913 günü yaptığı Bozcaada bombardımanlarına, Beşike'yi bombardıman ederek karşılık vermek istemişlerdir. Doxa muhribi 10 Ocak 1913 günü, Osmanlı gözetleme istasyonunu tahrip etmek şeklinde bu harekâtını planlamıştır. Harekât Beşike civarında askerî bölge olmayan bir yere 46 mermi atmak şeklinde icra edilmiştir. Donanma Komutan Vekili bu olaydan, Çimenlik İstasyonu'nun çektiği bir telgraf üzerine haberdar olmuştur. Bunun üzerine Donanma Kumandanlığı zırhlılara, kruvazör fırkasına ve filotillaya harekete hazır olmaları emrini vermiştir.

Donanma Kumandanlığı saat 13.45'te Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleriyle Berk-i Satvet torpido kruvazörüne *"Bir düşman muhribi Beşike'ye 46 mermi atarak Bozcaada'ya doğru çekilmiştir. Boğaz'dan huruçtan sonra Bozcaada civarına kadar gidilip istikşaf (keşfetmeye çalışma) icrası ve düşman muhripleri görüldüğünde idareli surette bir iki top endaht etmek tarikiyle (tarz, usul, yol) tenkilleri (uzaklaştırmak, tepelemek) icra kılındıktan sonra hemen Nara'ya avdet edilmesi (dönülmesi)"* şeklinde emir vermiştir. Ayrıca saat 13.50'de *"Boğaz'dan çıktıktan sonra münasip görülür ve ahval dahi icap ettirirse Berk-i Satvet'i İmroz'un Muarız (Saros) cihetini tarassut (gözetleme) ve size ihbar için Hellas açıklarında gözcü bırakabilirsiniz"* şeklinde ilave bir emir verilmiştir. Bu emirlerden anlaşıldığına göre kruvazörlere verilen görev oldukça sınırlandırılmıştır.

Saat 14.00'te Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleriyle Berk-i Satvet torpido kruvazörü 16 mil süratle seyre başlamıştır.[570] Berk-i Satvet torpido kruvazörü Hellas açıklarında bırakılmıştır. Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri Beşike'ye doğru ilerlerken

[569] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, s.162-164.
[570] 10 Ocak 1913 harekâtının krokisi için bkz. Ekler: Kroki 10.

bir düşman muhribinin güneye doğru kaçtığını ve sonra batı istikametine doğru döndüğünü görmüştür. Kruvazörler süratlerini yükselterek İmroz'un güneyine doğru ilerlemiştir. Bu bölgede karakol görevi yapan iki Yunan muhribi Mecidiye ve Hamidiye kruvazörlerinin geldiklerini görünce Limni istikametine uzaklaşmıştır. Bu sırada Mecidiye kruvazörü tarafından bu Yunan muhriplerine bir adet mermi atılmıştır.

Birinci ve İkinci Muhrip Divisionları ise saat 14.15'te Nara'dan hareket etmişler, ağır yolla hareket ettikleri için Boğaz'dan çıkmaları 15.30'u bulmuştur. Muhrip divisionları Boğaz'dan çıktıktan sonra Beşike'ye doğru ilerlemiş ve bu ilerleyişi sırasında hiçbir düşmanla karşılaşmamıştır. Muhrip divisionları ilerlerken kruvazörlerin Boğaz'a döndüklerini görmüş, bunun üzerine tüm gemiler toplu olarak Boğaz'a dönmeye başlamış, 16.45'te Boğaz'a girilmiş ve Nara'ya demirlenmiştir.[571]

Donanma Komutan Vekili, Başkomutan Vekâleti'nin Mondros'u bombardıman etmek ve denize çıktığı takdirde düşman donanmasını yok etmek hakkındaki emri gereğince bir harekât yapmaya karar vermiştir. Bu harekete donanmanın bütün gemileri katılacaktır.[572]

Program gereği Birinci ve İkinci Muhrip Divisionları 06.00'da hareket edecektir. Ancak Numune-i Hamiyet muhribinin kömürünü tamamlayamaması ve dümen arızasının olması nedeniyle Muavenet-i Milliye, Gayret-i Vataniye, Taşoz, Basra ve Yarhisar muhriplerinden oluşan filotilla 06.20'de Boğaz ağzına doğru yola çıkmıştır. Saat 06.25'te Üçüncü Muhrip Divisionu, 06.30'da içinde Mecidiye'nin de bulunduğu kruvazörler ve 07.00'de zırhlılar hareket etmiş, 08.25'te bütün gemiler Boğaz ağzına gelmiştir. Bu sırada hava oldukça açık, rüzgâr poyrazdan esmekte ve deniz olabildiğince sakindir.

Üçüncü Muhrip Divisionu Boğaz ağzındaki karakol bölgesine gönderilmiş, Numune-i Hamiyet limanda kaldığından Berk-i Satvet üçüncü gemi olarak Birinci Muhrip Divisionu'na gönderilmiştir. Ana Kuvvet 12 mil süratle Limni'nin güney burnuna 252 dereceye ilerlemeye başlamış, bu sırada Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri Barbaros zırhlısının 4 mil kadar pruvasında mevki almıştır. İlerlenilen bu rota İmroz'un 13 mil kadar güneyinden geçmektedir. Ana Kuvvet karakol bölgesine

[571] Ali Haydar Emir, *Balkan Harbinde Türk Filosu,* Deniz Matbaası, İstanbul 1932, s.281-282.
[572] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.265.

geldiğinde Asar-ı Tevfik zırhlısı Üçüncü Muhrip Divisionunun komutasını almak üzere zırhlı fırkasından ayrılmıştır.

Saat 08.33'te İmroz'un güney kıyısında iki Yunan muhribini gören Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri bunları püskürtmek için sancağa 297 dereceye kırarak süratlerini arttırmıştır.[573] Bunu gören düşman muhripleri sürat arttırarak Limni yönüne uzaklaşmaya başlamıştır. Yunan muhriplerine yetişemeyeceğini anlayan kruvazörler saat 08.47'de yavaşlamış ve sonra Ana Kuvvetin 4 mil sancak başomuzluğunda Limni'ye doğru seyre başlamıştır.

Yunan muhripleri bir süre sonra tekrar görülmüş ve Osmanlı donanmasıyla temas halinde kalmıştır. Bunun üzerine Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri Yunan muhriplerinin Yunan donanmasına haber ulaştırmasını engellemek için muhripleri takip etmeye başlamış ve bu sırada zırhlılarla arasındaki mesafe açılmıştır. Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri saat 09.50'de İmroz'un güney burnuna 10 mil kadar yaklaşmış, Barbaros zırhlısı ise Boğaz'a 252 derecede 18 mil uzaktadır. Bu sırada Tir-i Müjgan fabrika gemisi *"İmroz Adası'nın güney burnunda düşman donanmasının görüldüğünü Asar-ı Tevfik komutanı bildirmiştir"* şeklinde bir telsiz mesajı yayınlamıştır. Donanma Komutan Vekili bu raporu alır almaz muhrip divisionlarıyla beraber derhal aksi rotaya dönmüş, *"Gemileri savaşa hazırlayın"* işaretini vermiş ve bu sırada saat 10.10'da Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri Ana Kuvvete yetişmiştir. Hemen arkasından Berk-i Satvet torpido kruvazörü Mecidiye kruvazörünün dümen suyuna geçmiştir. Donanma bu sırada dört kolona[574] halinde kuzeye doğru ilerlemeye başlamış, iskele kolonasını oluşturan kruvazörler Kefalo Burnu'na doğru ilerlemiş ve saat 12.00'de bu burnu bordalamıştır.

Saros ve İmroz bölgesinde yapılan aramada hiçbir düşman izine rastlanmamıştır. Asar-ı Tevfik zırhlısı saat 12.00'de İmroz'un güney sularında gördüğü 3 düşman muhribine uzaktan ateş açmıştır. Leon sınıfına mensup oldukları anlaşılan Yunan muhripleri tarafından bu ateşe karşılık verilmiştir. Donanma Komutan Vekili top seslerini duyunca Üçüncü Muhrip Divisionuna Boğaz karakol bölgesine koşmasını

[573] 11 Ocak 1913 harekâtının saat 08.33'teki durum krokisi için bkz. Ekler: Kroki 11.
[574] Gemilerin birbiri arkasına gelerek sıralanmaları suretiyle oluşturdukları düzen. Gemilerin hat, fırka ya da takım biçiminde düzenlenmiş durumuna da denir. Bilgi için bkz. Refik Akdoğan, *Türkçe İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü,* İstanbul 1997, s.188.

emretmiş ve bu fırka 180 derece iskeleye dönerek uzaklaşmıştır. Topçu muharebesi 12 dakika kadar sürdükten sonra düşman muhriplerinin kaybolmaları üzerine ateş kesilmiştir. Fakat az sonra 12.15'te bunlar daha güneyden tekrar göründükleri için Asar-ı Tevfik yine ateşe başlamıştır.[575] Donanma Komutan Vekili bu ikinci muharebe gürültüsü üzerine Mecidiye ve Hamidiye kruvazörlerini de 12.30'da bu bölgeye göndermiştir. Hamidiye kruvazörü İmroz'un kıble ve Mecidiye kruvazörü Karaada'nın batı istikametine ilerlemiştir. Bu sırada Yunan muhripleri 13.35'te Hamidiye kruvazörü ile beş dakika kadar topçu muharebesi yapmış, daha sonra açılıp uzaklaşmıştır.

Donanma saat 12.50'de aksi rotaya 188 dereceye ve saat 13.50'de sancağa kırarak 221 dereceye Limni rotasına dönmüştür. Saat 14.05'te donanmaya katılan Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri Barbaros zırhlısının iki gomina sancak kemeresinde yer almıştır. Fakat 14.15'te Ana Kuvvetler tekrar aksi rotaya dönmüş, tek pruva hattı ile Boğaz'a ilerlemiş, saat 15.00'te Hellas'ı bordalamış ve saat 16.30'da Çanakkale'nin Nara bölgesine demirlemiştir.[576]

Başkumandanlık, 11 Ocak 1912 günü, yaptığı harekâta dair Donanma Komutan Vekili Albay Ramiz'den rapor alınca, verilen bilgiden tatmin olmamış ve bu raporu bir defa da Bahriye Nezareti'nin Askerî Meclisi'ne inceletmiştir. Bu meclis *"Donanmaya Mondros'u bombardıman edip, Yunan donanmasını savaşa zorlama görevi verilmiştir. Donanma, Tir-i Müjgan'ın verdiği keşif işareti üzerine geri dönmeyip de Mondros'u bombardıman etmeye gitseydi, muhakkak surette düşmanla karşılaşacak ve muharebe de yapacaktır"* şeklinde karar vermiştir.

Donanma Komutan Vekili Albay Ramiz'in verdiği cevap, Başkumandanlık Vekâleti'nde Albay Ramiz'in muharebe yapmak istemediği gibi oldukça kötü bir kanaat oluşturmuştur. Bunun üzerine 15 Ocak 1913 (2 Ocak 1328) tarihinde Sadaret'e bir yazı yazarak, Albay Ramiz'in Donanma Komutan Vekâleti görevinden alınmasını ve yerine Bahriye Nazır Vekili Amiral Rüstem'in tayin edilmesini teklif etmiştir.[577] Fakat bu istek kabul görmemiş, Albay Ramiz Mondros Muharebesi'ne kadar yerinde kalmıştır.

---

[575] Saat 12.15'teki durum krokisi için bkz. Ekler: Kroki 12.
[576] Mithat Işın, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1946, s.254-256.
[577] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.170-171.

6. Mondros Deniz Muharebesi ve Mecidiye Kruvazörü (18 Ocak 1913)

Osmanlı donanması ile Yunan donanmasının Limni Adası'nın Mondros Limanı çevresindeki ikinci karşılaşması sırasında meydana gelen savaşa *"Mondros Deniz Savaşı"* adı verilmiştir.[578]

Hamidiye kruvazörü Yunan donanmasının en etkili gemisi Averof'u kendi üzerine çekmek amacıyla Ege'ye açıldıktan sonra, Hamidiye kruvazöründen alınan ilk habere göre Yunan donanmasının güneye çekildiği şeklinde bir anlayış hâkim olmuştur. Bunun üzerine komutanlık 18 Ocak 1913 tarihinde donanmanın Bozcaada'yı işgal ederek Limni'yi bombalamasını istemiştir. Ancak Yunanlılar, Hamidiye kruvazörünün bu harekâtına kanmamıştır. Bu sebeple Yunanlılar, Hamidiye kruvazörünün peşine Averof yerine sadece keşif görevini yapacak gemiler göndermişlerdir.[579] Bu durumda Osmanlı donanması Yunan donanmasını imhaya hazırlanırken, Yunan donanması da Limni Adası'nda toplanmıştır.[580]

Osmanlı donanmasının Mondros Limanı'na yapmak istediği taaruzi harekâtta 3 zırhlı (Barbaros, Turgutreis, Mesudiye), 1 kruvazör (Mecidiye), 1 torpido kruvazörü (Berk-i Satvet) ve 6 muhrip (Muavenet-i Milliye, Gayret-i Vataniye, Numune-i Hamiyet, Taşoz, Basra, Yarhisar) kullanılacaktır. Osmanlı donanması 1 zırhlı (Asar-ı Tevfik), 1 muhrip (Samsun) ve Akhisar tipi 5 torpidobotu, donanmanın geri emniyetini sağlamak amacıyla Çanakkale Boğazı ağzında bırakacaktır. Buna karşılık Yunanlılar da bu savaşta 1 zırhlı kruvazör (Averof), 3 eski zırhlı (Hydra, Spetsai, Psara) ve 9 muhrip kullanacaktır.[581]

Osmanlı gemilerinin gece muharebe teçhizatının olmayışı, bir gece baskını düzenlenmesine engeldir. Bu sebeple, ikinci büyük Türk-Yunan deniz savaşının gündüz yapılması düşünülmüştür.

Bu savaşta Donanma Komutan Vekilinin düşündüğü harekât planı şöyledir:

a) Ana Kuvveti Barbaros, Turgutreis, Mesudiye zırhlıları oluşturacaktır.

---

[578] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.269.
[579] Hamidiye kruvazörünü takip etmek için Thyella, Lonchi, Doxa ve Velos isimli 4 muhrip göndermiştir. Bilgi için bkz. Y. Teofanidis, O. Ramis, *Türk ve Yunan Deniz Harbi Hatıratı ve 1909-1913 Yunan Bahri Tarihi,* Çev. Binbaşı Lütfi, Deniz Matbaası, İstanbul 1930, s.92.
[580] Umur Tuncer, *Balkan Harbinin Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu,* İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Genel Türk Tarihi Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1991, s.259.
[581] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.271.

b) Mecidiye kruvazörü Barbaros zırhlısının 4 mil pruvasında, 3 muhrip sancak ve diğer 3 muhrip iskele omuzluğunda, Berk-i Satvet torpido kruvazörü Mesudiye zırhlısının bir mil dümen suyunda seyir yapacaktır.

c) Mecidiye kruvazörü düşmanı görünce komutana rapor etmekle beraber Mesudiye zırhlısının dümen suyuna geçecektir.

ç) Berk-i Satvet torpido kruvazörü, Mecidiye kruvazörü Mesudiye zırhlısının dümen suyuna girince, donanmanın ateş altı tarafına geçerek filotillaya katılacaktır.

d) Düşman görüldüğü zaman bütün muhripler ateş altı tarafta toplanacaktır.

e) Muharebe hattını teşkil eden üç zırhlı ve bir kruvazör, düşmana paralel seyir yapacak ve tüm ateşlerini Averof üzerinde toplayacaktır.[582]

18 Ocak 1913 saat 06.05'te Barbaros zırhlısı tarafından gemilere *"Harekete hazır olunuz"* emri verildikten sonra, saat 06.25'te filotilla, saat 06.40'ta Reşitpaşa, saat 07.00'de Ana Kuvvetler hareket etmiştir. Saat 07.15'te 3 zırhlı, 2 kruvazör ve 6 muhrip ile Reşitpaşa'dan oluşan Osmanlı Ana Kuvveti seyir teşkilatı alarak, 10 mil süratle Boğaz'a doğru seyre başlamıştır. Hazırlanan program gereğince, Tir-i Müjgan Karanlık Liman'a ve Üçüncü Muhrip Divisionu da Boğaz ilerisindeki karakol yerlerine doğru seyre devam etmiştir.

Ana Kuvvet 08.20'de Seddülbahir'i bordalayıp 12 mil süratle 253 dereceye doğru ilerlemiştir. Saat 08.25'te Yunan donanmasına ait Leon muhribi, Osmanlı donanmasının bütün kuvvetiyle Boğaz'dan çıkarak batıya doğru seyrettiğini Mondros'a bildirmiştir. Bu sırada 2 Yunan muhribi, Mecidiye kruvazörünün pruvasında top menzili dışında ortalama aynı rotada seyrederek Osmanlı donanması hakkında her türlü bilgiyi Yunan Donanma Komutanına ulaştırmıştır.[583]

Yunan donanması Leon muhribinin son olarak 09.10'da verdiği bilgiden 5 dakika sonra, Donanma Komutanının verdiği emir üzerine Mondros'tan demir almıştır.[584] Mondros Limanı'ndan çıkan Yunan donanması 3 kolona halinde güney rotasına dönmüştür. En doğudaki kolonada Averof zırhlı kruvazörüyle Aetos ve Jerax

[582] Mithat Işın, *a.g.e.,* s.268-269.
[583] Ali Haydar Emir, *a.g.e.,* s.297.
[584] Y. Teofanidis, O. Ramis, *a.g.e.,* s.92.

muhripleri, ortadaki kolonada Psara, Hydra ve Spetsai zırhlıları, en batıdaki kolonada da Niki, Doxa ve Velos muhripleri bulunmaktadır.[585]

Osmanlı donanmasının, Limni'nin doğu burnunu kurtarması ve Mondros ağzının dört mil açığına gelmesi için Barbaros zırhlısından bir kerte iskeleye dönüş işareti çekilmiş ve her gemi bir kerte iskeleye dönüş yapmıştır. Ancak bu sırada manevra küçük bir karışıklığa sebep olmuş, saat 10.35'te Turgutreis zırhlısı işareti tekrarlamak zorunda kalmıştır. Saat 10.40'ta gemiler yerlerini aldıktan sonra Barbaros zırhlısı *"Önceki teşkilatı alınız"* işaretini çekmiştir. Bu sırada saat 10.43'te Yunan donanması da burnu dolaşarak tamamen meydana çıkmış, iki taraf birbirini görmüştür. Aradaki mesafe 15 mil kadardır. Yunan kuvvetleri kıbleye doğru seyretmektedir. Saat 10.45'te Yunan filosunun iskeleye döndüğü ve bütün muhriplerin sancak tarafına geçmeye başladıkları görülmüştür.[586] Bu gelişme üzerine Barbaros zırhlısından *"Muharebeye hazır olunuz"* işareti çekilmiş, Mecidiye kruvazörü Mesudiye zırhlısının dümen suyuna ve üç muhriple Berk-i Satvet torpido kruvazörü Ana Kuvvetin iskele tarafına geçmek üzere hareket etmiştir. Saat 10.55'te altı kerte iskeleye çark edilmiştir. Bu suretle iki donanma gittikçe birbirine yaklaşan rotalar üzerinde güneye doğru seyretmiş, Barbaros zırhlısı Averof zırhlı kruvazörünün kemeresinin biraz ilerisinde bulunacak şekilde mevki almıştır.

Osmanlı zırhlıları 12 mil süratle 174 dereceye doğru seyretmektedir. Gemiler arasındaki mesafe 2 gominadır.[587] 6 muhriple Berk-i Satvet torpido kruvazörü birer gomina ara ile ve aynı süratle Barbaros zırhlısının beş mil iskele kıç omuzluğunda aynı rotayı takip etmektedir. Yunan Ana Kuvveti ise biraz daha az bir süratle, Osmanlı hattına paralele yakın bir rota üzerinde seyretmektedir. 7 Yunan muhribi de Yunan Ana Kuvvetinin beş mil kadar sancağında yer almıştır. Saat 11.20'de Averof zırhlı kruvazörünün mesafesi 15 bin metredir. İki donanma arasındaki mesafe ağır ağır azaldığından Barbaros işaret çekmeden bir kerte iskeleye dönerek 185.5 rotasına girmiştir. Bu esnada Yunan donanması süratini 14 mile çıkarmıştır. Averof zırhlı kruvazörü Barbaros zırhlısının kemeresine doğru ilerlemiş ise de İkinci Yunan Tümeninin yol vermediği görülmüştür. Biraz sonra komutan gemileri birbirinin ve

[585] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.273.
[586] Saat 10.45'teki durumu gösteren kroki için bkz. Ekler: Kroki 13.
[587] Gomina: Mil uzunluğun 1/10 = 185 metredir. Bilgi için bkz. *http://denizcilik.terimleri.com.*

Spetsai zırhlısı Mesudiye zırhlısının, Hydra zırhlısı Mecidiye kruvazörünün kemeresi hizalarına gelmiş, yalnız Psara geride kalmıştır.

Saat 11.35'te mesafe 8.800 metreye indiğinde Osmanlı gemileri verilen işaretle ateşe başlamıştır. İlk atışlar kısa düşmüştür. İkinci atışlardan sonra Yunan donanması da ateşe başlamıştır. Osmanlı donanmasının 4 gemisi de ateşini Averof üstünde toplamıştır. Yunan donanması ise 2 gemisi ile Barbaros zırhlısına ve iki gemisi ile Turgutreis zırhlısına ateş etmektedir. Mesudiye zırhlısı ile Mecidiye kruvazörü ateş altında değildir.

Mecidiye kruvazörü topçu subayı,[588] komutanını ikna ederek, saat 11.45'ten itibaren ateşini Hydra zırhlısına yöneltmiş ve biraz sonra Hydra zırhlısı siyah duman bulutları içinde kalmıştır. İki donanmanın birbirlerine paralel seyri yarım saat kadar sürmüştür. Bu süre içinde Barbaros zırhlısı sancak tarafından epeyce isabet almıştır. Bunların çoğu Averof zırhlı kruvazörüne aittir. İki komutan gemisi birbirinin kemeresi hizasında iken 6. bölmenin bordasından giren bir mermi içeride patlayıp tahribat yapmıştır. Bu sırada bir saçıntı da iskele bordasını delmiştir. Diğer bir mermi su kesiminin bir buçuk metre yukarısından bordayı delip girerek 7. bölmede patlayıp önemli hasarlara sebep olmuş, iskele bordasını tahrip etmiştir. Ayrıca 8. bölme hizasında zırh kuşağa çarpan üçüncü bir mermi kropçeliğini çökertmiş, ancak delememiştir. Sancak orta bataryanın ikinci topunun ağız kısmında patlayan diğer bir mermi de bu topu devre dışı bırakmıştır. Bu isabetlerin haricinde başka bir mermi de 3. topun kürsüsünde patlamış ve bu topu devre dışı bırakmıştır. Belirtilen bu 5 isabetten başka 10 kadar muhtelif mermi, direklerde, bacalarda ve güvertede epeyce hasar yapmıştır. Bu patlamalar neticesinde geminin birçok yerlerinde yangınlar çıkmış ve söndürme donanımı arızalanmış olduğundan söndürülmesinde büyük güçlükler çekilmiştir. Tüm bu olaylar olurken Barbaros zırhlısında görevli tüm personel, tarihî

[588] Bahsi geçen topçu subayı Üsküdarlı Ertuğrul'dur. Bilgi için bkz. Abidin Daver, "Balkan Harbinde Türk Donanması", *Resimli Tarih Mecmuası,* C.3, S.36, İstanbul 1952, s.1939. Daha sonradan Tümamiral rütbesine kadar yükselmiştir. 12.10.1935-01.08.1938 tarihleri arasında Deniz Harp Okulu ve Deniz Lisesi Komutanlığı yapmış ve bugün hâlâ kutlanmakta olan, okulun kuruluş yıldönümlerini kutlama geleneğini başlatmıştır. Bilgi için bkz. Fahri Çoker, *Deniz Harp Okulumuz,* Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara 2000, s.72.

sancağın[589] bombalamanın daha ilk dakikalarında ipi koparak güverteye düşmesine, en az geminin aldığı hasarlar kadar üzülmüştür.

Saat 12.05'te Barbaros zırhlısının pruvasına vuran bir mermi, zırhlının mahmuzunda çöküntü yapmıştır.[590] Bu esnada Averof zırhlı kruvazörü Barbaros zırhlısının sancak başomuzluğundan 6.000 metre uzaklıktadır. Bu esnada Averof zırhlı kruvazörü ilerlemiş, Spetsai sınıfı zırhlılar geri kalmış ve İmroz'daki gibi bir tabiye tatbikine başlamıştır. Bu sırada Barbaros zırhlısı tüm donanmaya 16 kerte iskeleye dönüş flaması çekmiştir. Osmanlı hattının dönüşü sırasında Averof zırhlı kruvazörü ateşine devam etmiş, dönüş sırasında Barbaros zırhlısının orta taret sol topunun namlusuna meyilli çarpan bir şarapnel, buradan kayarak mazgaldan içeriye girmiş ve taret içinde patlamıştır. Patlama sonucunda bütün top personeli şehit olmuş, taret bulunduğu vaziyette kullanılamayacak bir halde kalmıştır.

Dönüş bittikten sonra saat 12.10'da Osmanlı hattı süratini 14 mile çıkarmış, Mecidiye kruvazörü rehber gemi olmuştur. Rota kuzeydir. Paralel seyir sırasında Ana Kuvvetin iskele kıçomuzluğunda bulunan filotillamız dahi bulunduğu yerde 16 kerte dönerek kuzey rotasından ters pruva hattı teşkil etmiş bir halde, Mecidiye kruvazörünün sancak başomuzluğundadır. Yunan amirali, Osmanlı hattının bu manevrasının neticesini kestirmek için biraz beklemiş ve sonra aksi yani kuzey rotası üzerinde paralel seyirde muharebeye devam edilmek istenildiğini anlamıştır. O da aynı şekilde hareket etmiş, dört Yunan gemisi kuzey rotasına geçmek üzere büyük bir kavis üzerinden iskeleye yavaş yavaş dönüş yapmaya başlamıştır. Bu sırada aradaki mesafeyi açarak 6000 metreden 9000 metreye çıkarmıştır. Saat 12.15'te Barbaros zırhlısı *"Pusula B"* flamasını çekerek diğer gemilerle beraber poyraz rotasına dönüş yapmıştır. Bu şekilde Osmanlı hattı bir kıçomuzluğu nizamına dönmüştür. Yunan ana kuvveti, iskeleye dönüş

---

[589] Bahsi geçen sancak, Barbaros Hayrettin Paşa'nın 1529 yılındaki Preveze Deniz Savaşı'nda kullandığı üzerinde fetih suresinin yazılı olduğu sancağın aslına sadık kalınmak üzere yapılmış kopyasıdır. Donanma mürettebatının manevi gücünü yükseltmek amacıyla 24 Aralık 1912 tarihinde saat 11.50'de Barbaros zırhlısına çekilmiş ve savaş sırasında tekrar çekilmek üzere 10 dakika sonra indirilmiştir. Bilgi için bkz. Mithat Işın, *a.g.e.,* s.244. Bu sancak, Abdülmecit zamanında yaptırılmış ve ilk olarak 1853 tarihinde gerçekleşen Sivastopol kuşatmasında Mahmudiye kalyonunda kullanılmıştır. Bilgi için bkz. Hacer Bulgurcuoğlu, *Deniz Tarihimizin Sembol Gemilerinden Mahmudiye,* Mimar Sinan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Ortaçağ Tarihi Programı, İstanbul 2004, s.71. Balkan Savaşı'nda kullanılan bu sancağın mahiyeti, Yunan bahriyesinin personeli tarafından merak konusu olmuştur. Ancak o sıralarda bu sancak hakkında bir bilgi sahibi olamamışlardır. Bilgi için bkz. Y. Teofanidis, O. Ramis, *Türk ve Yunan Deniz Harbi Hatıratı ve 1909-1913 Yunan Bahri Tarihi,* Çev. Binbaşı Lütfi, Deniz Matbaası, İstanbul 1930, s.93.

[590] Saat 12.05'teki durumu gösteren kroki için bkz. Ekler: Kroki 14.

yapan Osmanlı gemilerinin poyraza dönüş yapması üzerine, onlarda poyraz rotasına girmiştir. Averof zırhlı kruvazörü ileride ve Spetsai tipi zırhlılar daha geride bulunmak üzere, Yunan zırhlıları intizamsız bir borda hattı teşkil etmiştir.

Saat 12.10'da Averof zırhlı kruvazörü süratini 20 mile çıkarmış, Barbaros zırhlısının kıçomuzluğuna yaklaşmaya başlamıştır. 3 Yunan zırhlısı ise geride kalmıştır. Tam bu sırada Averof zırhlı kruvazörünün iskele başomuzluğuna 28 cm'lik bir mermi isabet etmiştir. Bunun üzerine Averof zırhlı kruvazörü mesafeyi açmak üzere saat 12.15'te süratini 15 mile indirmiş, Yunan zırhlılarının yaklaşmasını beklemiş, onlara Osmanlı muharebe hattının dümen suyu istikametinde toplanmaları için işaret çekmiş, ancak zırhlılar mesafenin uzaklığından işareti görememiştir. Osmanlı gemileri kıç toplarını, Yunan gemileri ise baş toplarını kullanabilmektedir. Ancak Averof zırhlı kruvazörü süratini azalttığı ve Spetsai tipi 3 zırhlı da daha fazla sürat arttıramadıkları için iki muharebe hattı arasındaki mesafe açılmaya başlamış, topçu muharebesi seyrekleşmiştir.

Osmanlı Donanma Komutanı bu durumdan istifade ederek muharebe hattını düzeltmeye karar vermiştir. Saat 12.18'de *"İskeleye tek pruva hattı teşkil ediniz"* işareti çekmiştir. Bu takdirde Mecidiye kruvazörü rehber olmak üzere muntazam bir muharebe hattı teşkil edilecektir. Ancak bu işaret görülmemiş ve tekrar da edilmemiştir. Bundan sonra ise saat 12.22'de Barbaros zırhlısı *"Filo numaraları gereğince tek pruva hattı teşkil ediniz" işaretini çekmiştir. Ateş altında pruva hattının aksi kötü sonuçlar doğuracağından, bu yanlışlık çabuk bir şekilde düzeltilmiş ve işaret iptal edilmiştir. Saat 12.28'de Barbaros zırhlısı "Filo numaralarının aksi gereğince tek pruva hattı teşkil ediniz"* işaretini çekmiştir. Bu işaretin ardından Mecidiye kruvazörünün rehber gemi olduğu muntazam bir pruva hattı teşkil edilmiştir. Yeni vaziyette Barbaros zırhlısı Averof zırhlı kruvazörünün iskele başomuzluğu istikametinde kalmış, diğer 3 gemimiz ise Yunan zırhlılarının atışlarından kurtulmuştur. Fakat bu yeni durumda Turgutreis zırhlısının bazı topları Averof zırhlı kruvazörüne ateş edebilmekte, Mesudiye zırhlısıyla Mecidiye kruvazörü Averof zırhlı kruvazörüne ateş edememektedir. Saat 12.15'ten sonraki omuzluk hattındaki seyir sırasında, Mecidiye kruvazörünün iskele başomuzluğunda bulunan filotilla, zırhlıların yukarıda geçen işaretleri çekerek hareketler yaptıkları sıralarda ayrıca bir emir almadığı için beklemeleri gerektiği

düşüncesiyle yavaşlamış ve zırhlıları beklemiştir. Bu durumda Osmanlı donanmasının 4 zırhlısı birer birer komodor gemisinin önünden geçmiştir. Barbaros zırhlısı geçerken komodorla Donanma Komutanı arasında megafonla konuşma olmuştur. Bundan sonra komodor 20 mil süratle zırhlıların iskelesine geçerek Mecidiye kruvazörünün ilerisine doğru yol vermiştir. Averof zırhlı kruvazörü ise bu sırada tekrar ilerleyerek Barbaros zırhlısının sancak kıçomuzluğuna sokulmuştur. Sfendoni sınıfı 4 muhrip Averof zırhlı kruvazörünün kıçomuzluğu açığında seyretmektedir. Kimliği tespit edilemeyen bir kruvazörün tetkiki için daha önce ayrılan Leon sınıfı 3 muhrip dönmüş ve Averof zırhlı kruvazörünün sancak kıçomuzluğunda seyre başlamıştır. Bunların ayrılışları ve katılışları Osmanlı donanması tarafından görülememiştir. Bu sırada Spetsai sınıfı 3 zırhlı gittikçe geride kalmış, Averof zırhlı kruvazörü ise bu süre içerisinde hiçbir isabet sağlayamamıştır. Kruvazör iki saat kadar bir süreden beri iskele bordasından savaş yaptığı için Yunan kaynaklarına göre bu bordadaki toplar ve malzeme fazla işlemiş, ateşle uğraşmış ve mürettebat da yorulmuştur. Sancak bordasından savaş yapmak üzere Barbaros zırhlısının iskele tarafına geçmeye karar vermiş ve yavaş yavaş iskeleye gelmeye başlamıştır. Barbaros zırhlısı ise sancak bordasının ortasından kıçına kadar hiçbir isabet almamıştır.[591]

Saat 12.28'de savaş durumu şu şekli almıştır:

Osmanlı donanması ters pruva hattında ve sırasıyla Mecidiye kruvazörü, Mesudiye, Turgutreis ve Barbaros zırhlıları olmak üzere 14 mil süratle 45 derece rotasına seyretmektedir. Filotilla bu muharebe hattının iskele başomuzluğunda bulunmaktadır. Averof zırhlı kruvazörü Osmanlı muharebe hattının 165 derece istikametinde ve 11.000 metre mesafesindedir. Üç eski Yunan zırhlısı da Osmanlı hattının 12.000 metre güneyinde olup 12 mil sürat yapmaktadır. Averof'un rotası 33, eski zırhlıların da rotası kuzeydir. Yunan filotillası Averof zırhlı kruvazörünün ateş altı tarafında yer almıştır.[592]

Saat 12.38'de Barbaros ile Turgutreis zırhlılarının yerlerinin değiştirilmesine karar verilmiş ve saat 12.45'te *"Mevzii 7"* işareti çekilmiştir. Bütün savlolar[593]

[591] Mithat Işın, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1946, s.269-272.
[592] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.275.
[593] Genellikle sancak çekmede, paraketede, el incesi olarak kullanılan bir ile bir buçuk burgatalık ince halatlardır. Bilgi için bkz. Burhanettin Seri, *Gemicilik,* Deniz Harp Okulu Yay., İstanbul 1971, s.68.

koptuğundan işaretler bacaya çekilen flamalarla verilmiş, bu sebeple Turgutreis zırhlısı işaretleri görememiştir. Averof zırhlı kruvazörü ise hareketine devam etmiş, Barbaros zırhlısının dümen suyundan geçerken kıç tarafına bir mermi isabet ettirmiştir. Bu mermi zırh levhada hafif bir iz bırakmıştır. Averof zırhlı kruvazörü Barbaros zırhlısının iskele kıçomuzluğuna doğru yükselirken ikisi 5. ve biri 6. bölmeye olmak üzere Barbaros zırhlısının iskele tarafına 3 isabet sağlamıştır. Bu isabetlerden ikisi zırh kuşağında ve biri bordanın zırhsız kısmında yaralar açmış, bölmeler içinde büyük tahribat yapmıştır.[594]

Donanma komutanı saat 12.53'te üçüncü defa olarak *"Mevzii 5"* işaretini çekmiştir. Resmi savaş raporunda Turgutreis zırhlısına verilen emir *"Sancak kıçomuzluğumuza geçiniz"* şeklinde yazılıdır. Fakat bu işaretin anlamı *"Dümen suyumuzda mevki alınız"*dır. İşaretin üçüncü çekilişinde Turgutreis zırhlısı işareti görmüş ve Barbaros zırhlısının dümen suyuna geçmiştir.

Mecidiye kruvazörüyle Mesudiye zırhlısı 14 mil süratle seyrettikleri için diğer gemilerin ilerisine geçmiştir. Barbaros zırhlısının sürati 12 mile düşmüş ve Turgutreis zırhlısı da Barbaros zırhlısına uymak için süratlerini 12 mile indirmiştir. Osmanlı filotillası ve Mecidiye kruvazörü çok ilerlemiş, ufukta dumanları görülecek şekilde uzaklaşmıştır. Bu sırada Averof zırhlı kruvazörü hızlanmış, Turgutreis zırhlısına yaklaşmış, üzerine ateş etmeye başlamış ve iki isabet sağlamıştır. Bu isabetlerden ilki zırh kısmından bordayı delip birinci bölmede patlamış, önemsiz tahribat yapmıştır. İkinci mermi yine zırh kuşağın üst tarafından ve 4. bölme hizasından bordayı delerek ihtiyat kömürlükle üç kamarayı hasara uğratmıştır. Saat 13.05'te başlayan bu ateş, savaşın sonuna kadar hemen hemen böyle devam etmiştir.

Saat 13.12'de Barbaros zırhlısı Mesudiye zırhlısı ile Mecidiye kruvazörüne *"Süratinizi 12 mile indiriniz"* emrini vermiş, saat 13.33'te Mesudiye zırhlısını iskele başomuzluğuna almıştır. Bu hareketin amacı Mesudiye zırhlısının kıç toplarıyla Averof zıhlı kruvazörüne ateş edebilmesini sağlamaktır. Yine aynı amaçla kendi kıç toplarını kullanabilmek için Turgutreis zırhlısını da saat 13.47'de sancak kıçomuzluğuna

[594] Mithat Işın, *a.g.e.,* s.273-274.

geçirmiştir. Bu manevralar neticesinde 3 zırhlı sancak kıçomuzluk nizamına geçmiştir.[595]

Saat 13.33'te Mesudiye zırhlısı mevkiini alarak Averof zırhlı kruvazörüne ateşe başlamış, bunun üzerine Averof zırhlı kruvazörü sancağa doğru dönüşe başlamıştır. Ancak saat 13.52'de Turgutreis zırhlısının sancak kıçomuzluğuna geçerek, zırhlıların ateş konsantresinden kurtulabilmiştir. Bunun üzerine Barbaros zırhlısı Mesudiye zırhlısına *"Sancak kemerenin 4 kerte ilerisinde mevki alınız"* emrini vermiştir. Mesudiye zırhlısı yeni mevkiini alıncaya kadar epeyce bir zaman geçmiştir. Barbaros zırhlısı Turgutreis zıhlısının hâlâ iskele başomuzluğunda bulunduğu için bu sırada ateş edememiştir. Averof zırhlı kruvazörü durumun kısa sürecek olan müsaadesinden istifade ederek Turgutreis zıhlısının sancak tarafına sokulmuş ve bu zırhlı üzerinde isabetli atışlara başlamıştır.[596]

Aşırı ateşe maruz kalan Turgutreis zırhlısı yavaş yavaş iskeleye kırarak Barbaros zırhlısının dümen suyuna geçmiştir. Şimdi Averof zırhlı kruvazörü Turgutreis zırhlısının sancak ve Barbaros ile Mesudiye zırhlılarının kıç atışlarına maruz kalmıştır. Saat 14.07'de Averof zırhlı kruvazörü aldığı 28 cm'lik bir isabetle hastanesi, kâtip kamarası ve civarları hasara uğradığı gibi yangınlar çıkmıştır. Saat 14.10'da Karaada sığlıklarına doğru ilerleyen Mesudiye zırhlısına komutan gemisinin iskele başomuzluğuna geçmesi emredilmiştir. Averof zırhlı kruvazörü baş tarafta çıkan yangını söndüremediği için yavaşlamış ve mesafeyi açmıştır. Bu yangın 50 dakika sürmüş ve resmî Yunan kaynaklarına göre ancak 14.55'te söndürülebilmiştir. Saat 14.30'da Averof zırhlı kruvazörü de ateş kesmiş ve iskeleye dönerek uzaklaşmış, eski

---

[595] Ali Haydar Emir, *Balkan Harbinde Türk Filosu,* Deniz Matbaası, İstanbul 1932, s.303-304.

[596] Mondros Deniz Savaşı'nda, Yunan donanma gemilerinin Osmanlı gemilerine yaptıkları top atışlarındaki isabet oranları (iki donanmanın önceki karşılaşmalarındaki oranlarla karşılaştırıldığında) dikkati çekecek şekilde yüksektir. Bu oranlardaki yüksekliğin sebebi, İngiliz topçu personelinin Yunan gemilerinde görev yapması olarak gösterilmiştir. Bilgi için bkz. Bahri Noyan, "Balkan Harbinde Deniz Savaşları", *Hayat Tarih Mecmuası,* Y.6, C.1, S.4, İstanbul 1970, s.40; Abidin Daver, "Balkan Harbinde Türk Donanması", *Resimli Tarih Mecmuası,* C.3, S.36, İstanbul 1952, s.1940; Hilmi Bayur, "Balkan Savaşı'nda Türk Filosunun Durumu", *Belleten,* C.XLII, S.165, Ankara 1978, Türk Tarih Kurumu Yay., s.103. Yunan tarafı ise bu savaşta donanmalarında İngiliz personel bulunduğu iddialarını şiddetle reddetmektedir. Bilgi için bkz. Y. Teofanidis, O. Ramis, *a.g.e.,* s.101. Ancak yıllar sonra Times gazetesine röportaj veren İngiliz Amirali Mc.Kerr, Yunanlıların iddialarını çürütmüştür. Mc.Kerr, Mondros Deniz Savaşı sırasında Yunan donanmasında bulunduğunu, Yunan donanmasını İngilizlerin idare ettiğini ve birçok topçu ve nişancı İngiliz personelin Yunan donanmasında görev yaptığını açıklamıştır. Bilgi için bkz. Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.277. Çarpışma sırasında Osmanlı donanmasının kullandığı mermi sayısını gösteren tablo için bkz. Ekler: Tablo 14.

zırhlıların da katılışından sonra sancağa dönmüş ve saat 15.15'te Mondros'a doğru ilerlemiştir.

Saat 14.55'te Barbaros zırhlısı rehber olmak üzere pruva hattı teşkil etmiş, saat 15.00'te donanmamız da ateş kesmiştir. Saat 15.10'da 10 mil olan sürat saat 15.15'te 8 mile indirilmiş, saat 15.25'te de filotillanın Nara'ya gitmesi emredilmiştir. Saat 15.32'de verilen emir üzerine zırhlılar Asar-ı Tevfik zırhlısının hattında, torpidobotlar da Barbaros zırhlısının pruvasına mevki almış ve saat 17.40'ta bütün donanma gemileri Çanakkale'nin Nara bölgesine demirlemiştir.

7. 18 Şubat 1913 Harekâtı ve Mecidiye Kruvazörü

Başkumandanlık Vekâleti, Mondros Deniz Savaşı'ndan sonra donanmanın tamamen devre dışı kaldığı izleniminin oluşmaması için donanmanın kısa süre içerisinde Boğaz'dan çıkarak bir harekât yapmasını istemektedir. Bu amaçla 21 Ocak 1913 tarihinde Donanma Kumandanlığına bir yazı yazarak bu isteğini bildirmiştir.[597] Ancak donanma gemilerinin Boğaz'dan ilk ciddi çıkışı 18 Şubat 1913 tarihini bulmuştur. Bu tarihe kadar donanma gemileri Nara'da demirli olarak kalmış ve Mondros Deniz Savaşı'nda aldığı yaralar tamir edilmeye çalışılmıştır.

Osmanlı gemileri tamirat işleri için Nara'da yatarken Yunan donanması deniz ve hava işbirliği ile önemli bir harekât icra etmiştir. Bu olay, 6 Şubat 1913 tarihinde Osmanlı gemilerinin tamirat işlerinin devam ettiği, Mecidiye kruvazörünün de bulunduğu Nara Limanı'na, Yunan donanmasına ait bir deniz uçağının Velos muhribinin desteğinde bir hava saldırısı gerçekleştirmesidir. Velos muhribi deniz uçağını İmroz Adası'nın güneyine kadar getirmiştir. Buradan İstihkâm Teğmeni Mutusis komutasında (yanında Bahriye Mühendisi Moraytinis de vardı) havalanan deniz uçağı, saat 10.00 ile 10.30 arasında Kabatepe ve Maydos istikametinden Nara üzerine gelmiş, Mecidiye kruvazörünün de bulunduğu limana 4 adet bomba atmıştır. Atılan bombalardan üçü denize ve biri de deniz hastanesinin yakınındaki boş arsaya düşerek hiçbir zarar vermemiştir. Bombardıman sırasında uçak, tüfek ateşine maruz bırakılmış, çeşitli isabetler alarak İmroz Adası'nın güneyine kadar uçabilmiş ve burada denize inmek zorunda kalmıştır. Daha sonra bu uçak, harekâtı birlikte düzenledikleri

[597] Ali Haydar Emir, *a.g.e.,* s.314.

Velos muhribi tarafından denizden alınmıştır.[598] Yunan donanmasının gerçekleştirdiği bu harekât sonucunda, Mecidiye kruvazörü ve diğer Osmanlı gemileri herhangi bir hasar almamıştır.

18 Şubat'a kadar nerdeyse yerinden hiç kıpırdamayan Osmanlı donanması bu harekât ile hem Osmanlı gemilerinin harekât yapabileceğini göstermiş olacak hem de Yunan Donanma Komutanının dikkatini Çanakkale'ye çekerek *"Akın Harekâtı"*nı yapan Hamidiye kruvazörünün Akdeniz'deki harekâtını kolaylaştırmış olacaktır. Bu sebeplerle yeni Başkomutan Vekili Mahmut Şevket Paşa[599] yeni Donanma Komutan Vekili Albay Tahir Burak'a[600] bir harekât yapmasını emretmiştir. Donanma Komutan Vekili de bu harekâtın yapılması görevini Filotilla Komodoru Yarbay Rıfat'a vermiştir. Bu harekât için filotilla komodorunun emrine Mecidiye kruvazörü ile Muavenet-i Milliye, Gayret-i Vataniye ve Numune-i Hamiyet muhripleri verilmiştir.[601]

Filotilla Komodoru Gayret-i Vataniye muhribinde olmak üzere 3 muhrip, 18 Şubat 1913 tarihinde saat 06.45'te Nara'dan hareket etmiş, saat 07.40'ta Boğaz ağzına gelmiştir. Bir süre sonra da Mecidiye kruvazörü demir alarak muhriplerin arkasından yola çıkmıştır.

Komodor, Numune-i Hamiyet muhribini denizaltı gemisi gözetleme görevi için Boğaz ağzında bıraktıktan sonra Muavenet-i Milliye muhribiyle birlikte Bozcaada'ya doğru ilerlemiştir. Daha sonra geriye dönen muhripler saat 08.05'te Boğaz ağzındaki Numune-i Hamiyet muhribinin yanına gelmiştir. Bu sırada Mecidiye kruvazörü de bu bölgeye gelmiş ve bu 4 gemi Saros istikametine doğru ilerlemiştir. Bu olaylar olurken Donanma Komutan Vekili Albay Tahir'de Barbaros zırhlısıyla saat 08.40'ta Boğaz ağzına gelmiştir.

---

[598] Y. Teofanidis, O. Ramis, *Türk ve Yunan Deniz Harbi Hatıratı ve 1909-1913 Yunan Bahri Tarihi,* Çev. Binbaşı Lütfi, Deniz Matbaası, İstanbul 1930, s.120; Mithat Işın, *a.g.e.,* s.300; Ali Haydar Emir, *a.e.,* s.317; bkz. *Harb Ceridesi, 1.İtalya ve Osmanlı Muharebesi 1328, 2.Balkan Harbi 1328* eserinden aktaran Mehmet Mercan, *Harb Ceridesi (1.İtalya ve Osmanlı Muharebesi 1328, 2.Balkan Harbi 1328),* Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 1993, s.48.

[599] Talat ve Enver Beyler'in düzenledikleri 23 Ocak 1913 tarihindeki "Babıâli Baskını" ile Kamil Paşa istifa ettirilmiş, yerine yeni hükümeti Mahmut Şevket Paşa kurmuştur. Bilgi için bkz. Bülent Tanör, *Osmanlı Türk Anayasal Gelişmeleri 1789-1980,* Afa Yay., İstanbul 1996, s.155; Ali Fuat Türkgeldi, *Görüp İşittiklerim,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1951, s.84.

[600] Mondros Deniz Savaşı'nda ortaya çıkan tablo, Donanma Komutan Vekili Albay Ramiz'in görevden alınması yolunda Başkomutanlık Vekaleti'nde varolan düşüncelerin gelişmesine neden olmuştur. Babıâli Baskını ile Albay Ramiz'in görevden alınması işi biraz gecikse de 4 Şubat 1913 tarihinde Albay Tahir Burak üçüncü kez Donanma Komutan Vekilliğine getirilmiştir.

[601] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.280.

Bozcaada ve Saros Körfezi sularında Yunan donanmasının bulunmadığı anlaşılınca Donanma Komutanı, Mecidiye kruvazörüne İmroz'a doğru gitmesini emretmiştir. Mecidiye kruvazörü saat 08.55'te İmroz'un güney tarafında karakolda bulunan iki Yunan muhribini görmüş ve bunların üzerine ateş açmıştır. Yunan muhripleri aradaki mesafeyi korumak suretiyle Mecidiye kruvazörünün ateşine cevap vermiştir. Uzaktan yapılan bu top atışında Mecidiye kruvazörü 8 adet 15 cm'lik ve 31 adet 12 cm'lik mermi atmıştır. Yunan muhripleri de 5-10 dakikalık bu çatışma sırasında birçok atış yapmıştır. Bu sırada düşman muhripleriyle Yunan kuvvetleri arasında cereyan eden telsiz konuşmaları (Mondros Deniz Savaşı'ndaki gibi) Barbaros zırhlısı tarafından alınmış, ancak konuşmaların manaları çıkarılamamıştır. Bununla beraber bu konuşmalardan Averof zırhlı kruvazörünün orada bulunduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Donanma Komutanı saat 09.15'te birliklere dönüş emrini vermiş ve öğleden önce bütün gemiler demir yerlerine dönmüştür.

Bu harekât hakkında Donanma Komutanı Başkumandanlık Vekâleti'ne, 18 Şubat 1913 tarihinde şu raporu vermiştir:

"Düşmanı Boğaz civarına celbederek Hamidiye'nin cenuptaki harekâtını teshile medar olabilmek fikri ile huruç yapılması hakkındaki emri samii kumandanileri mucibince bu sabah Mecidiye kruvazörü ile Komodor Bey'in maiyetinde olarak 3 adet muhrip hareket ettirilmiş ve Nara'da bulunan Berk-i Satvet'in kazan suyunu tecdit ile meşgul olması münasebeti ile işbu hafif filoya kuvveti zahir olmak üzere hasbelzarure ve bilmecburiye Barbaros'la Boğaz haricinde bir mevkii münasibe kadar gidilmiş düşmanın bermutat karakol ve tarassuda memur olan iki muhribi İmroz'un cenup cihetlerinde görüldüklerinden, kruvazör mezkûr tarafından üzerlerine ateş açılarak kırka karip endaht edilmek sureti ile tebaüt ettirilmiş ve o esnada mezkûr düşman muhripleri ile Averof arasında teati edilen telsiz telgraf işaratından düşman filosunun ûssülharekesinde olduğu anlaşılmış ve doğru kaleye avdetimiz hengâmında süratlerinden bilistifade evvelce gözden nihan olan işbu iki muhribin kemafissabık tekrar mevkii memuriyet ve tarassutlarına avdet etmekte oldukları meşhudumuz olmuş bulunduğu maruzdur."[602]

[602] Ali Haydar Emir, *a.g.e.,* s.328-330.

8. 22 Şubat 1913 Harekâtı ve Mecidiye Kruvazörü

22 Şubat harekâtı, 16 Şubat 1913 tarihinde beş büyük ticaret gemisinin Fiume'den (Adriyatik'in kuzeydoğu ucundaki liman) erzak ve yem yüklemekte olduğu haberinin Başkumandanlığa iletilmesi ve Dedeağaç'a gelmeleri muhtemel olan bu gemilerin yakalanması fikrinin doğması üzerine gerçekleşmiştir. Bu harekâtın bir diğer sebebi de Hamidiye kruvazörünün Gazze ve Hayfa Limanları civarında bulunduğunun Yunanlılar tarafından öğrenilmesidir. Hamidiye kruvazörünün yerini öğrenen Yunanlılar bu bölgeye yeni gemiler sevk edebilirlerdi. İşte bu ihtimalin önüne geçip onları Çanakkale çevresinde bulunmaya zorlamak için yeni bir harekâta gereksinim duyulmuştur. Kısaca bu harekâttan Dedeağaç Selanik deniz yolunun kontrol edilmesi, bu bölgede bulunan Yunan muhriplerinin tahrip edilmesi ve Mondros Limanı'ndaki Yunan Ana Kuvvetinin durumunun anlaşılması amaçlanmıştır.[603] Bu sebeplerle Başkomutan Vekili Donanma Komutan Vekiline bir harekât yapılmasını emretmiştir. Donanma Komutan Vekili bu harekâtın yapılması görevini 18 Şubat harekâtını gerçekleştiren Filotilla Komodoru Yarbay Rıfat'a vermiştir. Bu harekât için filotilla komodorunun emrine Mecidiye kruvazörü, Berk-i Satvet torpido kruvazörü ve 5 muhrip (Muavenet-i Milliye, Gayret-i Vataniye, Yarhisar, Demirhisar, Hamidabat) verilmiştir. Ancak filotillaya harekâtın amacını taşıyan açık bir emir verilmemesi sebebiyle harekâtın bir nakliyata taarruz olduğu vurgulanmamış, bu sebeple harekât sadece bir keşif mahiyetini almıştır.[604]

Filotilla Komodoru Gayret-i Vataniye muhribinde olmak üzere saat 06.45'te hareket emrini vermiştir. Saat 08.00'de bu kuvvet Hellas'ı bordalamıştır. Rüzgâr poyrazdan hafif esmekle beraber yağan yağmur görüşü kapatmaktadır. Muavenet-i Milliye muhribi aldığı emir üzerine gruptan ayrılarak Saros ve İmroz bölgesini dolaşmış, hiçbir Yunan gemisine rastlamamıştır.

Saat 09.00'da, Barbaros zırhlısında bulunan Donanma Komutan Vekili *"Karanlık Liman'da bekleyiniz. Saat 12.00'de (zeval) hep birlikte dönünüz"* şeklinde bir emir vermiştir. Filotilla Komodoru Yarbay Rıfat Bey bu emri kısmen uygulamıştır. Mecidiye kruvazörü ve diğer gemilerle birlikte Saros, İmroz bölgesinden gelen

[603] Mithat Işın, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1946, s.318.
[604] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.185-186.

Muavenet-i Milliye muhribini de alarak batı lodos ve kıble istikametlerine doğru saat 11.30'a kadar keşfe devam ettikten sonra geri dönmüş ve saat 13.00'te Nara'ya demirlemiştir.

22 Şubat 1913 harekâtı hakkında Donanma Komutanının Başkumandanlık Vekâleti'ne verdiği rapor şöyledir:

"Bütün sabahleyin Mecidiye ve Berk-i Satvetle 3 muhrip ve iki torpidobottan mürekkep bir hafif filo keşif icrası maksadı ile Boğaz haricine çıkarıldı. Havanın muhalefeti bir müddet keşfe mâni olmuşsa da açıldığı vakit sabıkı veçhile 2 düşman muhribi görülmüş ve bunlar da telsizle muhabere ederek süratlerinden istifade ile ufukta kaybolduklarından zevalde filomuzun avdet eylemiş olduğu maruzdur."[605]

9. 8-9 Mart 1913 Harekâtı ve Mecidiye Kruvazörü

Boğaz dışında karakol görevi icra etmekte olan Jerax adlı Yunan muhribi 2 Mart 1913 tarihinde Bozcaada'nın lodos kıyılarında karaya oturmuştur. Havanın devamlı olarak fırtınalı oluşu, Yunanlıların bu muhribi çabuk kurtarmalarına mani olmuştur. Kurtarma görevi için Esperia vapuru, Panthir muhribi refakatinde Mondros Limanı'ndan hareket etmiştir. Bu sırada daha önceden hareket eden Leon muhribi Jerax muhribinin yanına demirlemiştir. Jerax muhribini kurtarmak için yola çıkan gemiler kötü hava koşulları nedeniyle kaza mahalline gelememiş, geri dönmüşlerdir. Nihayet Averof zırhlı kruvazörü ve Esperia vapuru havanın biraz düzelmesinden sonra kaza mahalline gelmiş, kurtarma çalışmalarına başlamıştır. Yapılan çalışmalar neticesinde Esperia vapuru Jerax'ı öğleden sonra 15.00'da kurtarmış, çekerek önce Mondros Limanı'na ardından bir sonraki gün onarım için tersaneye götürmüştür.[606]

Kurtarma çalışmalarının yapıldığı kaza yerinden geçen yolcu gemileri Averof'u görmüş ve bölgedeki sis ve puslu hava yüzünden geminin burada neden beklediğini anlayamamıştır. Yolculardan bazıları Averof'un karaya oturmuş olduğunu sanmıştır. Bu haber Osmanlı Başkumandanlık Vekâleti'ne de ulaşmıştır. Başkomutan Vekili, Yunan donanmasının muhriplerinden bir kısmının Hamidiye kruvazörünün peşine, diğer bir kısmın da onarım için Pire'ye gönderilmiş olduğunu düşünmektedir. Bu durumda

[605] Mithat Işın, *a.g.e.,* s.319.
[606] Y. Teofanidis, O. Ramis, *a.g.e.,* s.117.

Averof zırhlı kruvazörü de karaya oturmuş ise Ege Denizi egemenliğini almak ve adaları kurtarmak için en elverişli durum meydana gelmiş olacaktır. Durum karşısında Başkumandanlık Vekaleti, fazlasıyla iyimser bir düşünce ile adaları kurtarmak üzere geniş bir harekât planlamaya başlamıştır. Midilli ve Sakız Adaları'nın karşısındaki Anadolu kıyılarında bu iki adayı işgal etmeye elverişli kara birliklerinin toplanmasını emrettiği gibi Bahriye Nezareti'ne de yedi büyük nakliye gemisinin istenilen yere sevk edilmek üzere daima harekete hazır tutulmasını bildirmiştir. Başkomutan Vekilinin emrine göre donanma keşif hareketleri yaparak gerçek durumu öğrenmeye çalışacaktır.[607]

8 Mart 1913 harekâtını Mecidiye kruvazörü komutanı Bnb.Muzaffer Adil komutasında Mecidiye kruvazörü, Berk-i Satvet torpido kruvazörü, Muavenet-i Milliye, Gayret-i Vataniye, Yarhisar muhripleri ile Demirhisar ve Sultanhisar torpidobotları yapacaktır.

Gemiler 8 Mart günü saat 06.30'da Nara'dan hareket etmiş ve saat 08.00'de Hellas önüne gelmiştir. Mecidiye kruvazörü komutanı Bnb.Muzaffer Adil'in aldığı tertibe göre Muavenet-i Milliye muhribi Saros Körfezi'ni, Gayret-i Vataniye muhribi İmroz Adası dolaylarını kontrol edecek, iki torpidobot Boğaz ağzını gözetleyecek, Mecidiye kruvazörü de lüzum göreceği gemiyi desteklemek üzere Boğaz'ın hemen ağzında bekleyecektir.

Mecidiye kruvazörü komutanı Bnb.Muzaffer Adil'in tertiplediği harekât, Osmanlı donanmasının iki noktaya özellikle dikkat ettiğini göstermektedir. Bunlar; Yunan donanmasını daima Boğaz dolaylarında sanmak ve gece harekâtı yapmamaktır.

Muavenet-i Milliye ve Gayret-i Vataniye muhripleri vazife aldıkları bölgede hiçbir düşmana rastlamadıkları için saat 09.35'te Mecidiye kruvazörünün yanına gelmişlerdir. Berk-i Satvet torpido kruvazörü ise ilk önce iki Yunan muhribiyle sonra da Yunan Ana Kuvvetiyle karşılaşmıştır. Yunan Ana Kuvveti Averof zırhlı kruvazörü, Hydra ve Spetsai zırhlıları ve altı muhripten kurulmuştur. Bu sırada Berk-i Satvet torpido kruvazörü de Boğaz'ın 16 mil açığında bulunmaktadır. Yunan Ana Kuvvetini karşısında gören Berk-i Satvet torpido kruvazörü tam süratle Mecidiye kruvazörünün

[607] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, s.186-187.

yanına doğru ilerlemiş, bu sırada Yunan donanması da Bozcaada'ya doğru yol vermiştir. Bundan ötürü de taraflar arasında bir muharebe olmamıştır.

Mecidiye kruvazörü ve diğer gemilerden oluşan grup saat 16.00'ya kadar harekât alanında kalmış ve başka bir düşmana rastlamadığı için bu saatte geri gelme rotasına geçmiş ve Nara'ya demirlemiştir.[608]

Mecidiye kruvazörünün komutasındaki grup, aldıkları Donanma Kumandanlığı emrine göre 8 Mart'ta yaptığı harekâtı 9 Mart'ta tekrarlamıştır. Ancak Muavenet-i Milliye ve Gayret-i Vataniye muhriplerinin kömür eksiği bulunduğundan 9 Mart'ta yapılacak harekâtı Mecidiye kruvazörü ve Berk-i Satvet torpido kruvazörü ile Yarhisar muhribi ve iki torpidobot yapmıştır.

Birlik Çanakkale Boğazı'ndan saat 10.30'da çıkarak Ege Denizi'ne açılmıştır. Berk-i Satvet torpido kruvazörü Saros Körfezini, Yarhisar muhribi de İmroz dolaylarını gözetlemek üzere bu bölgelere hareket etmiştir.

Yarhisar muhribi saat 10.45'te İmroz Adası güneyinde bir Yunan muhribi görmüş ve bu muhribi gördüğüne dair hemen bir keşif işareti vermiştir. İşareti alan Mecidiye kruvazörü komutanı Bnb.Muzaffer Adil de yanına iki torpidobotu alarak Yarhisar muhribinin bulunduğu bölgeye gitmiştir.

Saat 12.30'da Berk-i Satvet torpido kruvazörü Mecidiye kruvazörüne yaklaşmış ve iki muhrip himayesindeki bir Yunan ticaret gemisinin Mondros Limanı'ndan İmroz Adası'nın Kefalo Burnu'na doğru seyretmekte olduğunu görmüştür. Ayrıca ikinci bir ticaret gemisinin de arkadan bu gemileri izlemekte oldukları anlaşılmıştır. Bnb.Muzaffer Adil, derhal Berk-i Satvet torpido kruvazörünü bu gemilerin üzerine sevk etmiş, yanındaki torpidobotları Çanakkale'ye yollayarak kendi gemisi Mecidiye kruvazörü ile Berk-i Satvet torpido kruvazörünü desteklemeye karar vermiştir.

Berk-i Satvet torpido kruvazörü Yunan ticaret gemisine ikaz ateşi açmış bunu üzerine Yunan muhripleri de Berk-i Satvet torpido kruvazörüne ateş açmıştır. Fakat Mecidiye kruvazörünün biraz sonra bölgeye gelip Yunan muhriplerine baş 15'lik topuyla ateş açması üzerine, Yunan muhripleri ve ticaret gemilerinden birisi kaçmıştır. Ardından Berk-i Satvet torpido kruvazörü denize bir filika indirmiş ve kaçamayan diğer

[608] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.282.

ticaret gemisini muayene etmiştir. Yapılan muayenede *"Hanri"* adlı bu ticaret gemisinin Fransız bandıralı olduğu ve *"Kresine Kumpanyası"*na bağlı olarak çalıştığı anlaşılmıştır. Bahsi geçen ticaret gemisinin çalışma alanı Draç, İstanbul ve Köstence Limanları arasıdır. Berk-i Satvet torpido kruvazörünün yaptığı muayenede, Hanri ticaret gemisinin bu seferinde Dedeağaç Limanı'na patates ve peksimet taşıdığı anlaşılmıştır. Mecidiye kruvazörünün komutanı Bnb.Muzaffer Adil taşınan bu maddelerin Bulgar ordusuna götürüldüğünü düşünmüş ve bu ticaret gemisini Yarhisar muhribinin eşliğinde Çanakkale'ye göndermiştir. Ticaret gemisinin Çanakkale'ye gönderilmesinin ardından Mecidiye kruvazörü ve Berk-i Satvet torpido kruvazörü saat 16.00'ya kadar gözetleme görevine devam etmiş ve sonra Çanakkale'ye dönmüştür.[609]

10. 6 Nisan 1913 Harekâtı ve Mecidiye Kruvazörü

1913 yılının Mart ayının son günlerinde Batı Anadolu sularındaki Yunan deniz faaliyeti tekrar görülmeye başlanmıştır. Bu faaliyetler sırasında Barbaros ve Turgutreis zırhlıları ile bir muhrip ve bir torpidobot Büyükçekmece'de, Mesudiye zırhlısı ile Berk-i Satvet torpido kruvazörü Bolayır önlerinde, Mecidiye kruvazörü ile 3 muhrip ve üç torpidobot Boğaz'da bulunmaktadır.

Diğer yandan Yunan gemilerinden bazılarının Salamin Tersanesi'nde tamire çekilmesi ve bazılarının da Hamidiye kruvazörünün akın faaliyetini karşılamak vazifesi ile Yunan Ana Kuvvetinden ayrılması üzerine, Yunan amirali hem bu zayıf durumunu gizlemek hem de Osmanlı donanmasının bu durumdan istifade etmesini engellemek üzere bu gösteri faaliyetlerine girişmiştir.

29 Mart'ta 2 Yunan muhribi Baba Burnu, Ayvalık sularında gözükerek bazı balıkçı kayıklarını muayene etmiştir. Yunan donanmasının bu faaliyeti Osmanlı Donanma Kumandanlığına rapor edilmiştir. Ayrıca bu harekâtın cereyan ettiği Ayvalık ve Foça kıyılarında fazlaca Rum halkı bulunduğundan asayişin temini için tedbir alınmıştır.

Osmanlı Ana Kuvvetinin Boğaz'dan tekrar ayrıldığı 29 Mart 1913'ten sonra, Yunan kuvvetleri faaliyetlerini İzmir Körfezi içerilerine kadar ilerletmiş ve Osmanlı kıyılarına karşı ciddi bir hareket icrasına hazırlanıldığı izlenimini verecek bazı gösteriler

[609] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, s.187.

yapmışlardır. 3 Nisan 1913 tarihinde Keravnos muhribi Ayvalık önüne gelerek birkaç top atmış ve sonra İzmir Körfezi'ne girerek 4 Nisan 1913 gününü Uzunada'da geçirmiştir. Doksa muhribi de 3-4 Nisan 1913 gecesi İzmir Körfezi'nde görülmüştür. Yunan muhriplerinin Türk kıyılarına yaklaşmaları sırasında bu gemiler, gümrük nöbetçileri ve kolcuları tarafından yanlışlıkla bir kruvazörle dört muhripten oluşan bir birlik şeklinde, Başkumandanlık Vekâleti'ne rapor edilmiştir.

Nara'da bulunan ve Donanma Komutanına vekâlet eden Filotilla Komodoruna 5 Nisan 1913 tarihinde Başkumandanlıktan şu emir verilmiştir: *"Bir kruvazörle dört muhripten mürekkep bir Yunan kuvvetinin Urla ve civarına taarruzu, varit olan telgraflardan anlaşılmakla donanmadan müfrez bir kuvvetle huruç harekâtında bulunulması tavsiye olunur."*

6 Nisan 1913 tarihinde saat 13.00'te komodorun forsunu taşıyan Muavenet-i Milliye muhribi ile Gayret-i Vataniye ve Yadigar-ı Millet muhriplerinden ve Mecidiye kruvazöründen oluşan müfreze Nara'dan hareket etmiştir. Saat 14.30'da Hellas'ı bordalayıp dışarıya çıkmıştır. Saros suları ile İmroz'un kuzey tarafına keşif için Gayret-i Vataniye muhribi gönderilmiştir. Komodor diğer üç gemi ile Tavşan Adaları'na doğru ilerlemiştir. Bu tarafta karakolda bulunan Niki muhribinin Thyella ve Sfendoni muhriplerine katılmak üzere İmroz'un güneyine doğru seyrettiği görülmüştür. Komodor, o istikamete ilerlemeye başlayınca Yunan muhripleri batıya doğru çekilmiştir. Thyella uzak mesafeden birkaç atış yapmış, bu atışlara Osmanlı gemileri tarafından cevap verilmemiştir.

Komodor saat 16.00'da Gayret-i Vataniye muhribinin katılmasından sonra harekâtına 1 saat kadar devam etmiştir. Fakat Mondros'tan hiçbir gemi çıkmayınca, Osmanlı gemileri saat 17.00'de dönerek saat 18.30'da Nara'ya demirlemiştir.[610]

11. 11 Nisan 1913 Harekâtı ve Mecidiye Kruvazörü

9 Nisan 1913 tarihinde Yunan muhriplerinden birinin, Ayvalık'taki askerî çadırlarla, telefon merkezini, diğer bir muhribin Ayazment Liman Dairesi'yle özel binaları topa tuttuğu, üçüncü bir muhribin Dikili önlerinde dolaştığı rapor edilmiştir.

[610] Mithat Işın, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1946, s.332-333.

10 Nisan 1913 tarihinde Boğaz önünde ve Midilli sularında sis olmakla beraber dünkü Yunan muhripleri yine kendilerini ara sıra göstermiştir. Averof zırhlı kruvazörünün karaya oturduğu rivayeti o gün bir daha yayılmıştır. Bunun üzerine Sadaret, Averof zırhlı kruvazörüne gece torpido hücumu yapmasını teklif etmiş, Başkumandanlık Vekâleti de Filotilla Komodorluğuna bu görevi yerine getirmesi emrini vermiştir. 29 Mart 1913 tarihinden bu yana Büyükçekmece'de bulunan Donanma Kumandanlığına da şu talimat gönderilmiştir:

"Averof'un Bozcaada kurbunda (yakınında) karaya oturduğu şimdi istihbar edildi. Bu gece torpido hücumu yapması Filotilla Komodorluğuna yazılmıştı. Mevcut donanma ile hareket edilerek Averof'un tahlisinden mukaddem mahalli vak'aya yetişilip tahribi ve bu gece tahlisi için yapılacak ameliyat esnasında husulü tabiî olan kargaşalık fırsatından bilistifade torpito hücumu icrası kabil olduğu cihetle ele geçen şu fırsattan hakkı ile istifade için hemen hareket edilmesi ve planınızın iş'arı."

Filotilla Komodoru 10-11 Nisan 1913 gece yarısından sonra komutasındaki gemilere (Mecidiye kruvazörü, Muavenet-i Milliye, Yadigârımillet, Gayret-i Vataniye muhripleri Demirhisar, Sivrihisar, Sultanhisar torpidobotları) harekete hazırlanmalarını emretmiştir. Hazırlık sabaha kadar sürdüğünden gece hücum mümkün olamamıştır. 11 Nisan 1913 günü saat 08.00'de komodor Tir-i Müjgan gemisinden Muavenet-i Milliye muhribine geçmiştir. Makine müfettişini Mesudiye zırhlısına götürmek vazifesi ile Sivrihisar torpidobotunu Bolayır tarafına sevketmiş, hazırlığı bitmiş Yadigar-ı Millet muhribini Nara'da bırakmış ve nihayet 09.30'da iki muhriple hareket etmiştir.

Boğaz'dan çıktıktan sonra komodor, Muavenet-i Milliye ve Gayret-i Vataniye muhripleri ile güneye inmiştir. Saat 11.00'de Tavşan Adaları arkasında görülen bir Yunan muhribi üzerine ateş açmıştır. Biraz sonra ikinci bir muhrip de görülmüştür. Bu muhripler ateşe karşılık vermekle beraber batıya doğru kaçmıştır. İmroz'un güney açığından son süratle gelip önceki muhriplere katılan diğer iki Yunan muhribinin de savaşa katılması üzerine komodor Boğaz ağzına doğru ilerlemeye başlamıştır. Bozcaada'nın batı tarafında Averof zırhlı kruvazörüne benzer bir gemi görülmediği için doğu tarafında Yunan harp gemisi bulunup bulunmadığını, kıyı gözetleme postalarından öğrenmek üzere Muavenet-i Milliye muhribinin ikinci komutanı Kumkale'ye çıka-

rılmıştır. Daha sonra komodor Mecidiye kruvazörüne hemen kendisine katılmasını telsizle bildirmiştir.

Diğer yandan 10-11 Nisan 1913 gecesi Büyükçekmece'den hareket etmiş olan Donanma Komutanı, Barbaros ve Turgutreis zırhlıları, Berk-i Satvet torpido kruvazörü Numune-i Hamiyet muhribi, Hamitabad torpidobotu ve bunlarla yolda birleşen Sivrihisar muhribi ile saat 11.17'de Nara'ya gelmiştir. Saat 11.30'da Mesudiye zırhlısı da Bolayır'dan gelerek demirlemiştir. Komutan Boğaz dışına çıkmak için komodorun keşif neticesini beklemiştir.[611] Komodor ise donanmanın Çanakkale'ye geldiğini bilmediği için böyle bir işaret vermemiş, sadece Çanakkale'de demirli bulunan Mecidiye kruvazörünü yanına çağırmıştır.

Mecidiye kruvazörü saat 12.00'de Çanakkale'den hareket edip Boğaz dışında filotillaya katılmıştır. Bu esnada 3 Yunan muhribi de tekrar Boğaz önüne gelmiştir. Bundan ötürü saat 13.35'te taraflar arasında bir muharebe başlamıştır. Muharebenin başlangıç mesafesi 8.800 metredir. Muharebe saat 14.40'a kadar devam etmiştir. Yunan muhriplerinden bir tanesinin hattan çıkarak Mondros rotasına seyretmesi bu geminin isabet aldığı kanaatini vermiştir.

Yunan muhripleri yüksek süratle gözden kayboldukları için, muharebe doğal olarak kesilmiştir. Komodor, Mecidiye kruvazörünü de yanına alarak, Bozcaada'nın Mermer Burnu'na kadar güneye inmiş, Averof zırhlı kruvazörünü görmediği için geri dönmüştür. Kumkale'de tekrar gemisine katılan Muavenet-i Milliye muhribinin ikinci komutanı, Bozcaada'nın doğu sahillerinde Averof veya diğer herhangi bir geminin karaya oturmamış olduğunu haber vermiştir. Alınan bu bilgi ile filotilla sağlam bir haberle Çanakkale'ye dönmüştür. Donanma Komutan Vekili, yapılan bu harekât neticesinde, Averof zırhlı kruvazörünün karaya oturmuş olduğu hakkındaki rivayetlerin tamamıyla asılsız olduğunu Başkumandanlık Vekâleti kanalıyla Sadaret'e bildirmiştir. Fakat Sadaret, başka yollardan aldığı tamamlayıcı bilgilere daha fazla güvenmiş ve Averof zırhlı kruvazörünün belki de Mondros'ta oturduğu tezini ortaya atmıştır.

Durum karşısında Başkumandanlık Vekâleti, hafif kuvvetlerle Mondros'a kadar bir keşif hareketi yapılmasını ve Averof zırhlı kruvazörünün burada karaya oturduğu

[611] Mithat Işın, *a.g.e.,* s.333.

anlaşıldığı takdirde, donanma ile gidip imha edilmesini istemiştir. Donanma Komutan Vekili, zırhlıların himayesi olmadan bir filotillanın Mondros'a kadar gönderilmesini tehlikeli bulmuştur. Zırhlılar ise Averof zırhlı kruvazörü karşısında ikinci bir muharebe yapacak durumda olmadığından, Başkumandanlık Vekâleti'nin istediği harekât yapılamamıştır.[612]

C. Hamidiye Kruvazörünün Akın Harekâtında Mecidiye Kruvazörünün Rolü

Balkan Savaşı'nın en karanlık günlerinde Kd.Yzb. Hüseyin Rauf komutasında Hamidiye kruvazörüyle gerçekleştirilen ve *"Akın Harekâtı"* adıyla anılan bu harekât, Osmanlı donanmasının Balkan Savaşları'nda deniz cephesinde elde ettiği en büyük başarıdır.

Balkan Savaşı'nda Akdeniz'de Osmanlı donanmasından beklenen iki büyük görev vardır. Birincisi, Yunan donanmasını imha ederek deniz hakimiyetini sağlamak ve savaşın başında Yunanistan'ın el çabukluğu ile işgal etmiş olduğu Ege Adaları'nı geri almaktır. İkincisi, Yunanistan'ın askerî ve iktisadi deniz nakliyatını vurmaktır.

Osmanlı donanması o günkü haliyle bu iki görevden birini dahi başaracak güçte değildir. Çünkü Yunan nakliyatını vurmak üzere Ana Kuvvetten bir filo ayrıldığı takdirde, Osmanlı donanmasının her iki parçası da, Yunan donanması karşısında çok zayıf bir duruma düşecektir. Bu bakımdan Osmanlı donanmasını ikiye bölmeyi kimse düşünmemektedir. Yunan donanmasının imhası kadar, ticaret ve nakliye filolarının vurulması ve Yunan sahillerinin bombardıman edilmesi de önem arz etmektedir. Osmanlı donanmasını iki filoya ayırmadan bu sorunun çözümü genç bir deniz subayı Hamidiye kruvazörünün komutanı Kıdemli Yüzbaşı Rauf Bey'in aklına gelmiştir.[613] Rauf Bey aklına gelen bu fikri, Bahriye Nazırı Çürüksulu Mahmud Paşa'ya açmıştır. Bahriye Nazırı bu fikri olumlu karşılamış ve Nazırlar Meclisinde kabul ettirmiştir. Daha sonra

[612] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.193-194.
[613] Tevfik İnci, "Balkan Harbinde Hamidiye Kruvazörünün Akın Harekâtı", *Donanma Dergisi Eki,* S.399, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul 1952, s.2.

bu fikir, Bahriye Nezareti'ne Başkumandanlık Vekâleti tarafından yerine getirilecek bir emir olarak verilmiştir.[614]

Kd.Yzb.Rauf Bey'in aklına gelen fikir, Hamidiye kruvazörünün Akdeniz'e doğru yapacağı bir harekât istikametinde, Averof zırhlı kruvazörünün Boğaz önünden uzaklaştırılması temeline dayanmaktadır. Daha önce yapılan deniz savaşlarında görüldüğü gibi, Osmanlı zırhlılarından hem daha süratli, hem de ateş gücü çok yüksek olan bu savaş gemisinin dâhil olduğu Yunan donanmasına, kesin darbe indirmek mümkün görülmemektedir. Bu sebeple stratejik bir plan gereği, Hamidiye kruvazörü Boğaz dışına çıkarak, Averof zırhlısını üzerine çekecektir. Averof'un yokluğundan hareketle Osmanlı donanması, bir diğer hedef olan Ege adalarını geri alacaktır. Bir başka hedef olarak, Yunan donanmasının imhasına çalışılacaktır. Diğer taraftan, çıkış yapan Hamidiye kruvazörü, Yunan ve Sırp nakliyesini kesmeye, düşman limanlarına baskın düzenlemeye çalışacaktır.[615]

Hamidiye kruvazörü komutanının teklifinin Başkumandanlık Vekâleti tarafından onaylanmasının ardından, Donanma Komutan Vekili Albay Ramiz bir savaş meclisi toplayarak bu gemiye verilecek görevi tespit ettirmiştir. Bunun yanında savaş meclisinde Hamidiye kruvazörünün Boğaz'dan çıkışının nasıl olacağı da kararlaştırılmıştır. Boğaz'dan çıkmadan önce Hamidiye kruvazörü gündüzden Kepez Koyu'na girecek, güvertesinde suni bir yangın çıkardıktan sonra durumunu açık telsizle Donanma Kumandanlığı'na bildirecek ve gecenin karanlığından faydalanarak Ege'ye intikal edecektir.[616] Savaş meclisi ayrıca Hamidiye kruvazörünün çıkışı sırasında Mecidiye kruvazörü, Basra ve Yarhisar muhriplerine de görev vermiştir. Mecidiye kruvazörünün Hamidiye kruvazörüne Akın Harekâtı'ndaki katkısı savaş meclisinde verilen bu karar sonucunda ortaya çıkmıştır. Mecidiye kruvazörü, Basra ve Yarhisar muhripleri Hamidiye kruvazörünün Boğaz'dan çıkışı esnasında, güvertesinde çıkartacağı suni yangında kendisine yardım etmek görevini almıştır. Mecidiye kruvazörü bu yangına müdahale etme görevinin yanında, yangından sonra sözde işe yaramaz bir hale gelmiş olacak Hamidiye kruvazörünü, Boğaz'dan içeriye doğru

---

[614] Cemal Kutay, *Osmanlıdan Cumhuriyete Yüzyılımızda Bir İnsanımız Hüseyin Rauf Orbay 1881-1964,* C.2, Kazancı Matbaası, İstanbul 1992, s.477.
[615] Umur Tuncer, *Balkan Harbinin Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu,* İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Genel Türk Tarihi Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1991, s.274.
[616] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.269.

yedekleyerek çekme görevini de icra edecektir. Eğer hazırlanan bu senaryo işe yararsa Yunanlılara Hamidiye kruvazörünün ağır bir hasara uğradığı ve hatta savaş dışı kaldığı izlenimi verilmiş olacaktır.

Hamidiye Kruvazörü harekât emrine göre 13 Ocak 1913 günü hareket edecektir. Mecidiye kruvazörü ile Basra ve Yarhisar muhriplerinin de harekâtın ilk safhalarında Hamidiye kruvazörüne refakat etmeleri kararlaştırıldığından, bu gemiler limanda kazanları fayrap halinde[617] beklemektedir. Harekâtın başlayacağı 13 Ocak günü sabahtan itibaren şiddetli poyraz rüzgarı ile kar fırtınası vardır. Öğlene doğru hava iyice bozmuş, kesif bir tipi başlamıştır. Buna rağmen Hamidiye kruvazörü saat 17.30'da Kösetabya açığına hareket etmiştir. Mecidiye kruvazörüne de saat 18.10'da hareket etme emri verilmiştir. Fakat Mecidiye kruvazörü çok şiddetli kar tipisinden yoluna devam edemeyerek saat 18.55'te Kösetabya önüne demirlemeye mecbur kalmıştır. Havanın iyice bozmasından dolayı harekâtın ertelenmesi ihtiyacı görülmüş ve saat 20.30'da 14 Ocak 1913 tarihinde saat 06.00'da harekete hazır olması Mecidiye kruvazörüne bildirilerek harekât 1 gün ertelenmiştir. Ardından harekâtın 1 gün ertelendiği Donanma Kumandanlığı Vekâleti tarafından Başkumandanlık Vekâleti'ne bildirilmiştir.

14 Ocak 1913 tarihinde kar durmuştur. Hava kapalı, soğuk şiddetli ve basınç düşüktür. Saat 08.25'te Mecidiye kruvazörü iki muhriple beraber Boğaz ağzına doğru hareket etmiştir. Aldığı talimata göre, Kumkale önlerinde bir keşif yaparak Dardanos kıyısında sığ suya demirleyecektir. Saat 09.15'te Hamidiye kruvazörü de hareket ederek saat 10.30'da Hellas önlerine gelmiştir. Mecidiye kruvazörü iki Yunan muhribinin her zamanki gibi, İmroz sularında karakol görevinde bulunduğunu görmüştür. Bu esnada 3 şilep de yavaş bir süratle Boğaz ağzına yaklaşmaktadır. Hamidiye kruvazörü kendisini bu gemilere gösterecek kısa bir seyir yaptıktan sonra güvertesinde hazırlamış olduğu yanmaya müsait maddeleri ateşe vererek birdenbire kara dumanlara gömülmüştür. Mürettebat heyecanla koşuşmaya başlamış ve yangın söndürme tertibatını kullanarak yangını söndürmeye çalışmıştır.[618] Kısa bir zaman içinde alev ve duman sütunu geminin her tarafını sarmış, gemi süratten düşmeye başlamış ve geri dönerek Çanakkale istika-

[617] Sitimli gemilerde kazanların harekete hazır olacak şekilde hazır vaziyette tutulması. Bilgi için bkz. Burhanettin Seri, *Gemicilik,* Deniz Harp Okulu Yay., İstanbul 1971, s.26.
[618] Mithat Işın, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1946, s.260-261.

metine başlamıştır. Hamidiye kruvazörü Boğaz'a doğru ilerlerken, bir yandan Mecidiye kruvazörünü yardımına çağırıyor, bir yandan da Barbaros zırhlısına, aşağıdaki telsizi veriyordu:

"Vinç makinesinin sitim borusu patladı. Civarda bulunan iki hartucun infilakı, gemide yangın çıkmasına sebep oldu. Biri subay, ikisi nefer, üç yaralımız var, yangını söndürmeye çalışıyoruz."

Bu muhabere şifresiz olarak yapıldığı için, İmroz Adası civarında Boğaz'ı gözleyen Yunan muhriplerinden de Boğaz'da kılavuz römorkörü bekleyen yabancı şilepler tarafından da alınmıştır. Özellikle Boğaz ağzındaki yabancı şileplerin mürettebatı, Hamidiye kruvazöründeki yangını, güvertesindeki telaşlı ve heyecanlı koşuşmaları gayet yakından seyretmişlerdir.

Hamidiye kruvazöründeki yandığını gören Mecidiye kruvazörü ile Basra ve Yarhisar muhripleri önceden hazırlanan senaryo gereği tam yol vererek Hamidiye kruvazörüne doğru ilerlemişlerdir. Hamidiye kruvazöründeki yangın söndürülmeden, güvertesinden alev ve dumanlar yükselir bir halde Mecidiye kruvazörü tarafından Çanakkale Boğazı'nın Erenköy koyuna kadar çekilmiştir. Hamidiye kruvazörü İmroz civarındaki Yunan muhriplerine gözükmeyecek derecede içeri sokulduktan sonra demir atmış ve gemideki yangın söndürülmüştür.

Bu sırada vakanın bütün ayrıntılarını İmroz açıklarından seyretmiş ve Hamidiye kruvazörünün Barbaros zırhlısına vermiş olduğu telsizi de aynen dinlemiş olan Yunan muhripleri, Hamidiye kruvazöründe yangın çıktığı senaryosuna inanmış ve kendileri için müjde olan bu haberi hemen Yunan donanmasına ve Atina'ya ulaştırmıştır. Haberi alan diğer Yunan gemileri de, telsizle birbirlerini tebrik etmiş, Hamidiye kruvazörünün uzun zaman toparlanamayacağına, belki de harbin sonuna kadar faaliyete geçemeyeceğine kanaat getirmişlerdir.[619]

Hazırlanan senaryoyu başarı ile uygulayan Osmanlı gemileri Erenköy önlerinde beklemeye başlamıştır. Öğleden sonra saat 15.50'de Mecidiye kruvazörü Basra ve Yarhisar muhriplerini de yanına alarak Yunan muhriplerinin yerlerini öğrenmek için

[619] Cemal Kutay, *Osmanlıdan Cumhuriyete Yüzyılımızda Bir İnsanımız Hüseyin Rauf Orbay 1881-1964,* C.2, Kazancı Matbaası, İstanbul 1992, s.488-489.

kısa süreli bir seyir yapmıştır. Bu seyir sonunda elde edilen bilgiler Hamidiye kruvazörü komutanı Kd.Yzb.Hüseyin Rauf'a aktarıldıktan sonra Nara'ya doğru ilerlenmiştir.[620] Böylece Mecidiye kruvazörü Akın Harekâtı'na çıkacak Hamidiye kruvazörüne karşı üzerine düşen son görevi de yerine getirmiştir.

Boğaz'dan çıkış için bütün bu faaliyetlerin tamamlanmasının ardından Hamidiye kruvazörü, oldukça başarı ile icra edeceği ve yaklaşık 8 ay sürecek olan Akın Harekâtı'na aynı gün güneş battıktan sonra saat 18.00 gibi başlamıştır.[621]

Ç. Şarköy Çıkarması ve Mecidiye Kruvazörü

Balkan Savaşı'nda Bulgar orduları Çatalca müstahkem mevkisi önündeki Bolayır berzahına kadar ilerlemiş ve burada durmak zorunda kalmışlardır.

Başkumandanlık Vekâleti hem kuşatma altında bulunan Edirne'ye yardım etmek hem de Bulgarlara bir darbe vurmak amacıyla Bolayır cephesinden yapılacak karşı bir taarruzla birlikte İstanbul, İzmit ve Bandırma'da toplanmış olan Mürettep 10'ncu Kolorduyu Şarköy civarına çıkarmaya karar vermiştir. Bundan başka Bakırköy ve Yeşilköy bölgesinde toplanacak olan Mürettep 2'nci Kolordu da ikinci kademe olarak 10'ncu Kolorduyu takip edecektir. 2'nci Kolorduya ayrılan vapurlar ayrıdır. 10'ncu Kolordunun çıkarma kuruluşuna dâhil birliklerden 31'nci Tümen İzmit'te, 32'nci Tümen Bandırma ve Erdek'te, Kolordu Karargâhı, Albay Nuri Müfrezesi (dört tabur ve ağır makineli tüfek bölüğü) ile Kolorduya bağlı birlikleri 5'nci Süvari Alayı, istihkâm bölüğü, telgraf müfrezesi ve 32'nci Tümene ait bir piyade ve iki topçu taburu İstanbul ve civarında bulunmaktadır. Kolordu emrinde ayrıca bir gönüllü tabur da vardır. Bu tabur hem düşmanı aldatmak ve hem de Çatalca cephesinden çekilen düşmanı takip için Silivri doğusunda Bigados civarına çıkarılma emrini almıştır.[622]

Başkumandanlık Vekâleti çıkarma emrini 6 Şubat 1913 tarihinde saat 17.00'de vermiştir. Başkumandanlık Vekâleti çıkarma ve taarruzun 8 Şubat 1913 tarihinde başlamasını emretmiştir. Bu kadar kısa bir zaman içinde, biri İstanbul'da, diğeri de

---

[620] Cemalettin Saraçoğlu, *Gazi Hamidiye'nin Şanlı Maceraları,* Gün Yay., İstanbul 1960, s.166.
[621] Hamidiye kruvazörünün icra ettiği "Akın Harekâtı" ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Ahmet Küçükoğlu, *Türk Donanması'nda Hamidiye Zırhlısı,* İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâpları Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2003, s.88-114; Erberk İnam, *Rauf Bey,* Deniz Basımevi, İstanbul 1965, s.1-66.
[622] İlyas Demirsoy, *Çeşitli Savaşlardaki Sahil Çıkarmaları (Amfibi Harekât Örnekleri),* Yay.Haz. Ahmet Çalışkan, ATASE Başkanlığı Yay., Ankara 2006, s.12.

Bolayır'da olan iki Kolordu Kumandanlığının çıkarma harekâtı ayrıntılarının tespit edilmesi, yapılması mümkün olmayan bir iştir. Bu süre içerisinde bindirme planları yapmak, gemilerden kıyıya kara birliklerini çıkaracak deniz vasıtalarını bulup hazırlamak, kıyı ve deniz keşfi ve donanma ateş destek planlarını yapmak haftalarca çalışmayı gerektirecek problemlerdir. Ayrıca en büyük sıkıntıların başında ne ordunun ne de donanmanın bu konuda hiçbir inceleme ve eğitim yapmamış olması, fikren de olsa kendisini bu sahada yetiştirmemiş olması gelmektedir.[623] Şarköy çıkarması için çıkarma emrinin verilmesinden önce sadece Şubat ayının başında bir bindirme indirme denemesi yapılmıştır. Bu eğitimlerin yapılması büyük gereklilik arz etmektedir. Çünkü Şarköy bölgesine çıkarılacak askerlerin bir kısmı Erzincan ve Elazığ gibi yerlerden geldikleri gibi bu konuda tecrübeleri de yoktur. Hatta birçoğu denizi bile ilk defa görmüştür. Bu sebeple 10'ncu Kolorduya bağlı birliklerden 31'nci Tümen için İzmit'te bir deneme yapılmasına karar verilmiştir. İzmit'te yapılacak denemeler için Başkumandanlık Vekâleti'nden istenen çıkarma araçları, gemiler ve bu iş için istenen izin ancak 31 Ocak 1913 tarihinde verilmiştir. Hazırlıkların tamamlanmasının ardından 4 Şubat tarihinde İzmit'ten Karamürsel'e yapılan çıkarma denemesi ufak tefek aksiliklere rağmen başarıyla icra edilmiştir.[624] Şarköy bölgesine yapılacak çıkarma için diğer bölgelerde ve birliklerde başka deneme yapılmamış olup, yapılan ilk ve son çıkarma denemesi bundan ibaret kalmıştır. Bu eksiklik, çıkarma başladığında kendisini fazlasıyla hissettirecektir.

10'ncu Kolordu Kumandanlığı, Bolayır'daki kolordu ile anlaştıktan sonra, çıkarmanın 8 Şubat 1913 günü saat 05.00'te başlamasına karar vermiştir. Bolayır Kolordusu da bu saatte taarruza geçecektir. 10'ncu Kolordunun verdiği emre göre İstanbul, İzmit, Bandırma ve Erdek'te yükleme yapan gemiler, hareket saatlerini, 8 Şubat 1913 saat 05.00'te Şarköy-İnceburun kıyısının 15 mil açığında toplanacak şekilde ayarlayacaklardır. Donanma da aynı saatte Şarköy'de bulunacaktır. Donanma ayrıca saat 03.00'te 10'ncu Kolordu Karargâhının bulunmakta olduğu Nilüfer Vapuru'na bir irtibat subayı yollayacaktır.

---

[623] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.206.

[624] *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri Balkan Harbi Şark Ordusu İkinci Çatalca Muharebesi ve Şarköy Çıkarması,* C.2, 2.Kısım, 2.Kitap, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993, s.199-200.

Nilüfer Vapuru 10'ncu Kolordunun komutan ve kurmay subaylarını alarak 7 Şubat 1913 tarihinde saat 18.00'de Galata Rıhtımı'ndan hareket etmiştir. Karargâhın diğer şubeleri Başlangıç Vapuru ile arkadan gelecektir. Nilüfer Vapuru Şarköy önüne 8 Şubat 1913 tarihinde saat 03.00'te gelmiştir. Yarhisar muhribinin getirdiği donanma irtibat subayı da 10'ncu Kolordu Karargâhına saat 05.00'te katılmıştır.[625]

Şarköy çıkarma harekâtının 8 Şubat 1913 tarihinde saat 05.00'te başlaması kararlaştırılmasına rağmen, nakliye gemilerinin hiç birisi ortada yoktur. Nazari hesaplara dayanarak verilen emirler, uygulama sırasında elde olmayan sebeplerle aksamış ve çıkarma harekâtı daha ilk anda planlandığı gibi cereyan etmemeye başlamıştır. Bu durumda 10'ncu Kolordu Komutanı çıkarmanın ertesi günün sabahına bırakılmasına karar vermiştir. Bu arada saat 05.00 gibi Nara'dan hareket eden Osmanlı donanmasına ait Barbaros ve Turgutreis zırhlıları, Mecidiye kruvazörü, Berk-i Satvet torpido kruvazörü ve Zühaf silahlı gambotu saat 08.30'da Şarköy önlerine gelmiştir. Yine aynı saatte 10'ncu Kolordu Kumandanlığına bağlı çıkarmaya ayrılan kuvvetlerden 32'nci Tümeni taşıyan gemilerden de bir kısmı bu bölgeye gelip demirlemiştir. Bununla birlikte Bolayır berzahı istikametinden de top sesleri gelmeye başlayınca 10'ncu Kolordu Komutanı Bolayır cephesindeki kuvvetlerin yalnız başına mağlup olmasını önlemek için erteleme kararından vazgeçerek bölgeye gelebilen kuvvetlerle saat 10.00'dan itibaren çıkarmanın başlamasını emretmiştir.

10'uncu Kolordu Komutanı çıkarmanın yapılmasına tekrar karar verdikten sonra, çıkarma bölgesini bizzat dürbünle incelemiş, çıkarmanın Şarköy'ün yanındaki Karadeğirmen deresinin batısındaki düzlük ve Terane sırtının doğusundaki isimsiz derenin denize döküldüğü kıyı ve civarına yapılmasını kararlaştırmıştır.[626]

İçinde Mecidiye kruvazörününde bulunduğu donanma gemileri kıyının 1.000 metre açığında, nakliye gemileri de bunların batı tarafında yer almıştır.[627] Dörder yüz metre aralıkla demirleyen bu gemiler 32. Tümeni getirmiş olan gemiler olup sırasıyla

---

[625] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.319.
[626] *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri Balkan Harbi Şark Ordusu İkinci Çatalca Muharebesi ve Şarköy Çıkarması,* C.2, 2.Kısım, 2.Kitap, s.210-214.
[627] Şarköy çıkarmasında donanma gemilerinin saat 12.00'deki durumunu gösteren harita için bkz. Ekler: Harita 1.

Millet, Despina, Seyyar, Gülcemal, Mahmutşevket Paşa ve iki şirket vapurundan oluşmaktadır.[628]

Havanın bozması ve denizin kabarması yüzünden çıkarmada görevli asker taşıyan gemilerden, küçük çıkarma araçlarına asker nakliyatının zorlaşacağı ve vapurlarda bulunan askerleri karaya çıkarmakta kullanılacak küçük çıkarma araçlarının yetersizliği sebebiyle karaya asker nakli işi gecikmiştir. Yapılacak çıkarmada, küçük çıkarma araçlarının yetersizliği sebebiyle Barbaros ve Turgutreis zırhlılarıyla Mecidiye kruvazörünün deniz araçlarının kullanılmasına karar verilmiştir. Tüm bu sıkıntılar sebebiyle karaya yapılacak ilk asker nakli saat 11.30'a kadar yapılamamıştır. Bu saatte karaya ilk çıkarılacak 95'nci Alayın 3'ncü Taburundan bir bölük, bu deniz araçları ve bahriye askerleri tarafından taşınmıştır. Donanma gemileri verdiği sandalların yanında Barbaros ve Turgutreis zırhlılarından 80, Mecidiye kruvazöründen 40 bahriye eri ile yapılacak ilk asker nakline katılmıştır.[629] 95'inci Alayın 3'üncü Taburunu bu gemilerin sandalları ve bahriye erleri taşımıştır. Sandallar karaya üç dört metreye kadar yanaşabildiklerinden bahriye erleri denize atlayarak piyadeleri sırtlarında karaya kadar götürmüştür. Mecidiye kruvazörü bu sebeple, Şarköy çıkarmasında topçu ateşiyle yapacağı desteğin yanında, kadrosundaki erlerle çıkarmada fiili olarak da yer almıştır.

Zorluklar karşısında saat 16.00'ya kadar kıyıya ancak 95'inci Alayın 1'nci ve 3'ncü Taburları ile 1 Makinelitüfek Bölüğü çıkarılabilmiştir.[630] Hava iyice bozduğu için bir bölük ancak bir saatte nakliye gemilerinden deniz araçlarına bindirilmekte ve birbuçuk saatte de karaya çıkarılabilmektedir. Bu kadar uzun müddet denizde kalan, içerisi asker dolu deniz nakil araçlarının Bulgarların şiddetli topçu ateşi altında kalma ihtimali bulunmaktadır. Fakat çıkarmayı sürekli olarak ateş desteğinde tutan Osmanlı donanması sayesinde, Bulgar topçusu bu deniz vasıtalarına tesir edecek bir ateş açamamıştır.[631]

8 Şubat günü saat 17.00'ye doğru 31'nci Tümenle Albay Nuri Müfrezesini taşıyan vapurlar art arda Şarköy önüne gelmeye başlamıştır. Kolordu bu kuvvetlerin 32'nci Tümenin hemen soluna çıkarmaya başlamasını, köprübaşı mevziinin solunu

[628] *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.207.
[629] Mithat Işın, *a.g.e.,* s.351.
[630] Donanma gemilerinin saat 16.00'daki durumunu gösteren harita için bkz. Ekler: Harita 2.
[631] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.321.

uzatmasını ve 32'nci Tümene ait araçlardan da yararlanarak sabaha kadar bütün piyade ve ağır makineli tüfek birliklerinin çıkarılmasını emretmiştir.[632] Bu sırada Mecidiye kruvazörü ve diğer donanma gemileri çıkarmayı desteklemek için sürekli Bulgar mevzilerini bombalamıştır.[633] Osmanlı gemilerindeki *"şarapnel"* mermileri daha önceki muharebelerde bittiği için Bulgar mevzilerini bombalamakta mecburen *"dane"* mermileri kullanılmıştır. Dane mermileri araziye yayılmış Bulgar kuvvetleri üzerinde fazla etkili olmamıştır.[634]

Bolayır'daki kuvvetlerin Bulgar ordusu karşısında tutunamadığı haberi Başkumandanlık Vekâleti'ne gelmeye başlayınca bu haber Şarköy çıkarmasını da etkilemiştir. Başkumandanlık Vekâleti Bolayır'da alınacak bir yenilgi durumunda Şarköy'deki güçlerin çok zor durumda kalacağını ve bu birliklerin burada bırakılmalarının çok tehlikeli olacağını düşünmüştür. Bu nedenle 8 Şubat 1913 günü akşam saatlerinde aldığı bu haberden sonra gece yarısından sonra Şarköy'deki 10'ncu Kolordu Komutanını uyarmıştır.

10'ncu Kolordu Kumandanlığı ile Başkumandanlık arasında bu konuda uzun yazışmalar olmuştur. Bu yazışmalarda 10'ncu Kolordu Kumandanlığı çıkarmaya devam edilmesini istemiş, buna karşın Başkumandanlık Vekâleti çıkarmanın hemen durdurulup askerlerin gemilere bindirilmesinin daha doğru olacağını söylemiştir. Karşılıklı bu görüş farkı, yazışmaların uzamasına neden olmuş ancak bu sırada Şarköy'e yapılan çıkarmaya devam edilmiştir. 9 Şubat 1913 tarihinde gece yarısında 96'ncı Alay'dan 1 bölük ve sabah saat 06.00'da ise aynı alayın 2'nci Taburu karaya çıkarılmıştır. Öğleye kadar ise 31'nci Tümenden 93'ncü Alayın 1'nci ve 3'ncü Taburları ile Albay Nuri müfrezesinden bu alaya verilen 14'ncü Alayın 2'nci Taburu da sahile çıkarılmıştır. 9 Şubat gece yarısına kadar çıkarmaya olabildiğince hızlı bir şekilde devam edilmiştir.

Başkumandanlık Vekâleti çeşitli kaynaklardan gelen istihbaratlara göre bu bölgede Bulgarların en az üç tümeni olduğu haberini almıştır. Bu bilginin üzerine, Bolayır bölgesindeki Osmanlı güçlerinin yenilgi haberleri eklenince Başkumandanlık Vekaleti'nin ısrarlarına daha fazla dayanamayan 10'ncu Kolordu Komutanlığı, 9-10

---

[632] İlyas Demirsoy, *a.g.e.,* s.15.
[633] Donanma gemilerinin saat 17.30'daki durumunu gösteren harita için bkz. Ekler: Harita 3.
[634] *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri Balkan Harbi Şark Ordusu İkinci Çatalca Muharebesi ve Şarköy Çıkarması,* C.2, 2.Kısım, 2.Kitap, s.217.

Şubat 1913 tarihinde gece yarısı saat 12.15'te çıkarmayı durdurmuş ve sahile çıkarılan askerleri tekrar gemilere bindirmeye başlamıştır. Alınan bu kararı da sabaha karşı Başkumandanlık Vekâleti'ne rapor etmiştir.[635]

Çekilme kararının alınmasından sonra, Şarköy bölgesine çıkarılan tüm kuvvetlerin süratle gemilere bindirilmesi işine geçilmiştir. Bu sırada zaman zaman Bulgar topçusunun atışları yüzünden çekilme harekâtına ara verilmek zorunda kalınmıştır. Bulgar bataryalarının mevzilerinin yerlerinin iyi seçilmiş olması, donanma toplarının atış hatlarının yatık ve mermilerin dane olmasından ötürü Osmanlı donanma gemilerinin atışlarının etkisi azalmıştır. Ancak yine de donanmanın atış desteği çekilme sırasında oldukça faydalı olmuştur. Örneğin 10 Şubat 1913 tarihinde saat 16.30 civarında 93'üncü Alayın 1'nci Taburuna denizden atış desteği gerektiğinde, Mecidiye kruvazörü ve Berk-i Satvet torpido kruvazörü Kaytandere bölgesine gelip yaptığı atışlarla, Bulgarların sağ kanadını ve Kaytandere vadisi içerisinde ilerlemek isteyen kuvvetlerini etkili suretle baskı altına almıştır.[636] Donanmanın gerçekleştirdiği bu atışlar, genel itibariyle bölgedeki Osmanlı kuvvetlerini rahatlatmıştır.

Donanma gemileri, askerlerin vapurlara tekrar bindirilmeleri sırasında topçu ateşi ile sağladıkları desteklerinin yanında projektörleri ile yaptıkları aydınlatma ile de faydalı olmuştur. 10 Şubat 1913 tarihinde havanın kararmaya başlamasıyla birlikte daha kolay çalışmaya başlayan şirket vapurları, mavnalar, sitimbotlar ve römorkörler kıyıya daha fazla yanaşabilmeye başlamıştır. Bunların hiçbirisinde ışık yakılmamış aksine özel olarak bütün ışıkları söndürülmüştür. Bu sırada Bulgar topçusunun fırsattan istifade ederek yapacakları olası saldırılarını önlemek amacıyla Mecidiye kruvazörü ve Berk-i Satvet torpido kruvazörü Kaytandere vadisini, Barbaros ve Turgutreis zırhlıları ise Şarköy'ün kuzey ve kuzeybatısını projektörlerle aydınlatmıştır.[637] Bu projektörler sayesinde hem donanma gemileri bombardımanda hedeflerini daha net olarak seçebilmiş hem de Bulgar topçusunun dikkati dağıtılarak Osmanlı askerleri üzerine yapacakları atışlardaki isabet oranları düşürülmüştür.

---

[635] *A.e.,* s.233-235.
[636] Mecidiye kruvazörü ve Berk-i Satvet torpido kruvazörünün saat 16.30'daki durumunu gösteren harita için bkz. Ekler: Harita 4.
[637] Projektör ile aydınlatılan bölgelerin haritası için bkz. Ekler: Harita 5.

10 Şubat 1913 gecesi boyunca devam eden askerlerin deniz vasıtalarına geri bindirilmesi çalışması, 11 Şubat 1913 tarihinde saat 04.40'ta tamamlanmıştır. Bundan sonra Mecidiye kruvazörü haricindeki tüm donanma gemileri ve içi asker dolu deniz vasıtaları Şarköy'den ayrılmış, Gelibolu'ya doğru yola çıkmıştır. Mecidiye kruvazörü ise Şarköy'de gözetleme yapmak üzere bırakılmıştır.[638] Mecidiye kruvazörü Şarköy çıkarmasında çıkarma bölgesinden ayrılan en son Osmanlı unsuru olmuştur.

Mecidiye kruvazörü Şarköy çıkarmasındaki görevi ile Balkan Savaşı'nın deniz cephesindeki rolünü tamamlamıştır.

Balkan Savaşı ise Londra'da başlayan görüşmeler sonunda 30 Mayıs 1913 tarihinde, adına Barışöncesi Antlaşması (Mukaddemat-ı Sulhiye) denen bir antlaşma ile Osmanlı için sona ermiştir. Bu antlaşmaya göre;

a) Osmanlı Devleti Ege sahilindeki Enez'den başlayarak Karadeniz sahilindeki Midye'ye (bugünkü Kıyıköy) varan bir çizginin batısında kalan bütün topraklarını Balkanlı müttefiklere bırakacaktır.

b) Aynı zamanda Girit üzerindeki tüm haklarından 6 büyük devlet lehine vazgeçecektir.

c) Ege adalarının geleceği Büyük Devletlerce saptanacaktır.

ç) Yeni kurulan Arnavutluk devletinin sınırları da Büyük Devletlerce belirlenecektir.

Londra Antlaşması ile çok büyük toprak kaybına uğranılmıştır. Ayrıca savaştan önce Sofya'ya kadar ilerleneceğini düşleyen kamuoyu büyük bir düş kırıklığı ile karşılaşmıştır. Kaybedilen yerlerde yaşayan Türklerin iç kısımlara göç etmek zorunda kalmaları, toplumsal ve ekonomik sıkıntıları daha da arttırmıştır. Öte yandan Osmanlı İmparatorluğu görünüşte barışa kavuşmuştur. Ancak kaybettiği yerlerin sınırını çizenler, Osmanlı'ya karşı birleşen Balkan devletleri değil, 6 büyük devlet olmuştur. Bu yönüyle *"büyükler"*, Avrupa'da her şeyi belirleyen, yönlendiren bir konumda olduklarını bir kez daha kanıtlamışlardır. Ancak Osmanlı'dan alınan yerlerin savaşan Balkan devletleri

[638] *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri Balkan Harbi Şark Ordusu İkinci Çatalca Muharebesi ve Şarköy Çıkarması,* C.2, 2.Kısım, 2.Kitap, s.233-243. Şarköy çıkarması sırasında Osmanlı donanmasının kullandığı mermi sayısını gösteren tablo için bkz. Ekler: Tablo 15.

arasında nasıl paylaşılacağı saptanmamıştır. Bu yönüyle de Londra'da imzalanan barış *"ganimetin paylaşılması"* sorununu doğurmuş ve Balkan devletleri arasında yeni bir savaşın tohumlarını ekmiştir. Nitekim aradan 2 ay geçmeden özellikle Makedonya ve Batı Trakya'nın nasıl paylaşılacağı konusunda başgösteren anlaşmazlık, Bulgaristan'ın Sırbistan ve Yunanistan'a karşı savaşa girmesine yol açmıştır.

Dışta bu gelişmeler olurken İstanbul'da yine bir hükümet değişikliği yaşanmıştır. Babıâli baskını ile işbaşına getirilmiş olan Mahmut Şevket Paşa da bir suikast sonucu öldürüldüğünden (11 Haziran) Sadrazamlığa Sait Halim Paşa atanmıştır. Yeni hükümet 29 Haziran 1913 tarihinde başlayan ve *"İkinci Balkan Savaşı"* denilen bu çatışmadan yararlanarak Bulgarların elinde bulunan Edirne'yi geri almak istemiştir. Bulgar kuvvetleri Londra Antlaşması'nda öngörülen Midye-Enez çizgisi gerisine çekilmediği için 6 Temmuz'da büyük devletlere verilen bir nota ile Osmanlı kuvvetlerinin o çizgiye kadar ilerleyeceği duyurulmuştur. Edirne üzerine yürüyen birliklerde, Enver Bey Çatalca ordusunda, Mustafa Kemal ise Bolayır kolordusunda kurmay başkanı olarak görev almışlardır. Çok geçmeden de Türk birlikleri hiçbir direnmeyle karşılaşmadan 22 Temmuz 1913 tarihinde Edirne'ye girmiştir.

Edirne'nin geri alınması Büyük Devletlerin tepkilerine yol açmıştır. Babıâli'ye bir nota vererek Türk birliklerinin geri çekilmesini istemişlerdir. Rusya, *"Kurtarılmış bir Hıristiyan memleketi tekrar Müslümanların eline geçemez"* diye daha da sert bir tavır takınmıştır. Ancak Almanya ile Avusturya'nın Osmanlı Hükümeti'ne karşı daha ılımlı davranmadan yana olmaları karşısında Osmanlı Hükümeti'nin Balkanlılarla ayrı ayrı anlaşmalar yapması uygun görülmüştür. İlk barış görüşmesi de Bulgaristan'la başlamıştır. Böylece iki taraf arasında 29 Eylül 1913'te İstanbul Antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşmanın başlıca hükümleri şunlardır:

Türk-Bulgar sınırı, Midye-Enez çizgisi yerine Meriç Nehri'nin sağ kıyısından başlayan ve Dimetoka, Edirne ve Kırklareli Türkiye'de kalma koşuluyla Karadeniz'e uzanan çizgi olacaktır. Böylece Karadeniz sahilinde küçük bir bölge ile Ege kıyısında Dedeağaç etrafındaki dar bir yöre Bulgaristan'a bırakılmıştır.

Bulgaristan'la anlaşmaya varıldıktan sonra, toprak kaybını kabullenmek zorunda kalmış olan Osmanlı Hükümeti için Yunanistan ve Sırbistan ile birer barış antlaşması

yapmak daha kolay olmuştur. Yunanistan'la barış görüşmelerine Atina'da başlanılmıştır. Görüşmelerde başlıca güçlükler Yunanlılara bırakılacak topraklar konusunda değil, kapitülasyonlar, Patrikhane, Osmanlı İmparatorluğu topraklarındaki Rum vakıfları, Osmanlı vatandaşı Rumların askerlik hizmetleri gibi genelde Osmanlı yönetimini ilgilendiren konularda çıkmıştır. Ancak sonunda 14 Kasım 1913 tarihinde Atina Antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşma ile Girit Adası ile Yunanlıların savaş süresince ellerine geçirmiş oldukları ve Midye-Enez çizgisinin batısında kalan Selanik ile Batı Trakya, Yunanlılara bırakılmıştır. Yunanistan'ın, vatandaşlarının kapitülasyonlardan yararlanmaları ve Fener Patrikliğine Fatih Sultan Mehmet döneminde tanınmış olan ayrıcalıkların tümüyle yenilenmesi konusundaki istekleri ise kabul edilmemiştir. Bu hususlar için Balkan Savaşı öncesindeki durum korunmuştur.

Ege adaları sorununun görüşülmesine başlanıldığında Osmanlı yöneticileri en azından henüz İtalyanların boşaltmadıkları Rodos ve 12 Ada'yı Yunanistan'a bırakarak, Sakız ve Midilli'yi alabileceklerini ummuştur. Fakat Atina'da bunun tartışmalarına girişilmemiş ve antlaşmaya 30 Mayıs tarihli Londra Antlaşması hükümlerini saklı tutan bir maddenin eklenmesiyle yetinilmiştir. Yani sorun 6 büyük devletin verecekleri karara bağlanmıştır. Büyük devletler ise buna ilişkin kararlarını 3 ay sonra vermişlerdir. 14 Şubat 1914 tarihinde açıklanan kararla yalnızca İmroz (Gökçeada), Bozcaada ve Meis Türkiye'ye bırakılmış, Taşoz, Semadirek, Limni, Midilli, Sakız ve Sisam Yunanistan'a verilmiş, Rodos ve 12 Ada'nın ise İtalyanların elinde kalması uygun görülmüştür. Ancak Yunanistan'a verilen adaların Türkiye'ye olduğu kadar kendilerine karşı da tahkim edilmemesi ve üs olarak kullanılmaması öngörülmüştür.

Osmanlı Hükümeti pek de beklemediği bu kararı kabul edemeyeceğini belirli belirsiz bir biçimde açıklarken Sadrazam Sait Halim İstanbul'daki Yunan elçisi ile adalar konusunu görüşmek istemiştir. Fakat büyükelçi, sorunun büyük devletlerce çözüme bağlandığını öne sürmüştür. Gerçekte Alman Büyükelçisinin belirttiği gibi İngiltere, Fransa ve Rusya Osmanlı-Yunan gerginliğini sürdürmeyi kendi yararlarına görmüşlerdir.

Sırbistan ile barış ancak 13 Mart 1914 tarihinde yapılabilmiştir. O tarihte imzalanan İstanbul Antlaşması'nda artık iki devlet arasında bir sınır kalmadığı için

genellikle Sırbistan'daki Türklerin hakları ve onların mal varlıklarına ilişkin düzenlemeler öngörülmüştür.

Sonuç olarak Osmanlı İmparatorluğu Balkan Savaşı sonunda Doğu Trakya dışında Avrupa kıtasındaki bütün topraklarını ve 3 küçük ada dışındaki bütün Ege adalarını kaybetmiştir. Ama böylesine büyük bir kayıp sonraki yılları çok etkileyecek önemli bir sorunun *"Adalar Sorunu"*nun doğmasının da nedeni olmuştur. İmparatorluk sınırlarının bu denli daralmasının yanında, uğranılan yenilgiler devletin büyük ölçüde prestij kaybına da yol açmıştır. Türkleri Avrupa'dan çıkartma amacını büyük oranda gerçekleştiren Batı devletleri bundan sonra gözlerini Osmanlı Asya'sının paylaşılmasına çevirmiştir. Çok geçmeden Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması onlara bu olanağı da vermiştir.[639]

[639] Şerafettin Turan, *Türk Devrim Tarihi, 1. Kitap, İmparatorluğun Çöküşünden Ulusal Direnişe,* Bilgi Yay., İstanbul 2004, s.39-41.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDA MECİDİYE KRUVAZÖRÜ

I. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDA SAVAŞAN DEVLETLERDE DONANMANIN DURUMU

A. Osmanlı Devleti

Osmanlı Devleti Balkan Savaşı'nın hemen ardından I. Dünya Savaşı'na girmek zorunda kalmıştır. İki savaş arasındaki sürenin kısa olmasından dolayı Osmanlı Devleti, donanmasını güçlendirecek büyük bir hamle yapamamıştır. Bununla birlikte donanmasını güçlendirmek adına bazı girişimleri olmuş, çeşitli gemiler almış ve gemi alma girişimlerinde bulunmuştur.

I. Dünya Savaşı öncesinde donanmanın güçlendirilmesi için 6 Ocak 1912 tarihinde Mebusan Meclisinde kabul edilen *"Donanma Projesi"* uygulanmaya çalışılmıştır.[640]

Osmanlı donanmasının güçlendirilmesi kapsamındaki girişimlerin başında, Sultan Osman ve Sultan Reşad dretnotlarının ısmarlanması gelmektedir. Bu dretnotların alınması yönündeki çalışmalar aslında, I. Dünya Savaşı'ndan daha önceki yıllarda başlamıştır. Bu yöndeki ilk girişim 1910 yılına kadar gitmektedir. Osmanlı Hükümeti 1910 yılında kendi donanmasının ıslah çalışmalarında görevli İngiliz Amirali Williams aracılığıyla İngiltere'ye başvurarak Triumph zırhlısıyla bu geminin bir eşini satın almak istediğini bildirmiştir. İngiltere Osmanlı'nın bu isteğini geri çevirmiştir.[641]

1911 yılı içerisinde donanmanın güçlendirilmesi isteği 2 büyük zırhlının ısmarlanması düşüncesi olarak yeniden ortaya çıkmıştır. Ancak bu düşünce sonucunda gerçekleşen süreç, sadece Reşadiye dretnotunun ısmarlanmasıyla neticelenmiştir. İngiliz Vickers Şirketiyle Bahriye Nazırı Mahmut Muhtar Paşa'ya vekâlet eden Müsteşar Rüstem Paşa arasında 8 Haziran 1911 tarihinde Reşadiye dretnotunu ısmarlayan görüşmeler yapılmıştır. Bunun ardından Reşadiye'nin Komutanlığına ve İnşaat

[640] Bu projeyi gösteren tablo için bkz. Ekler: Tablo 16.
[641] Bilal Şimşir, *Ege Sorunu Belgeler 1912-1913,* C.1, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1989, s.51.

Komisyonu Başkanlığı'na, Vasıf (Temel) Bey tayin olmuştur. Bu ısmarlamanın sonucunda, Osmanlı Devleti'nin yetkilileriyle İngiliz şirketi yetkililerinin arasında 5-18 Temmuz 1911 tarihlerinde Reşadiye dretnotunun yapılması hususunda, bir kontrat imzalanmıştır.[642] Vickers Şirketi, Balkan Savaşları sırasında bu kontrat gereği belirlenen taksitlerin ödenmesinde aksilikler yaşanacağını düşünmüştür. Ancak Osmanlı Devleti, Balkan Savaşları süresince dahi gemiye ilişkin taksit ödemelerini aksatmamış ve tüm ödemeler vadesinde gerçekleştirilmiştir.[643]

Osmanlı donanmasının güçlendirilmesi için ayrıca Brezilya Hükümeti'nin Eylül 1913'ten sonra satılığa çıkardığı, İngiltere'de inşası devam eden Rio de Janerio dretnotunun alınması gündeme gelmiştir.[644] Satış haberinin duyulmasından sonra, Reşadiye dretnotunun yapımını kontrol amacıyla İngiltere'de bulunan Rauf Bey, hemen Perrier adlı Fransız bankasına başvurarak % 12 faizle 4 milyon sterlin kredi sağlamıştır. Bunun ardından geminin satın alınma mukavelesi 20 Ocak 1913 tarihinde İngiltere Büyükelçisi Tevfik Paşa ile Armstrong şirketi müdürü arasında yapılmış, gemiye *"Sultan Osman-ı Evvel"*[645] adı verilmiştir.[646]

I. Dünya Savaşı'ndan önce İngiltere'ye verilen siparişler sonucunda yapımları tamamlanan Sultan Reşat ve Sultan Osman dretnotları Osmanlı'ya teslim edilmemiştir.[647] Bu durum I. Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı donanmasının aldığı büyük bir darbe olmuştur.

---

[642] Rasim Ünlü, *Tarihimizde Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel Dretnotları,* Mimar Sinan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Ortaçağ Tarihi Programı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2007, s.24-25.

[643] Serhat Güvenç, *Dretnot Ateşi ve Osmanlı Devleti, Reşadiye ve Sultan Osman Savaş Gemilerinin Öyküsü,* Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2005, s.36-37.

[644] Brezilya Hükümeti'nin İngiltere'nin Armstrong şirketine ısmarladığı bu zırhlıyı almaktan vazgeçmesinin nedeni, Şili ve Arjantin Hükümetleriyle donanma yapmamak üzere anlaşmasıdır. Bilgi için bkz. Cemal Kutay, *Osmanlıdan Cumhuriyete Yüzyılımızda Bir İnsanımız Hüseyin Rauf Orbay 1881-1964,* C.3, Kazancı Matbaası, İstanbul 1992, s.22.

[645] *DM*., Dak., Mb., Dsn.2522/33.

[646] Afif Büyüktuğrul, "Osmanlı (Türk)-Yunan Deniz Silahlanma Yarışı", *Belleten,* C.XXXIX, S.156, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1975, s.743-744.

[647] Rauf Bey bu gemilere İngilizlerin el koymalarını anılarında şöyle anlatmaktadır. "Sultan Osman ismi verilen dretnotu teslim alıp memlekete götürecek olan bin kişilik mürettebat ve askerim Reşid Paşa vapuruyla İngiltere'ye gelmişti. Geminin son taksidi olan yedi yüz bin lira da ödenmişti. İşleri bir an evvel bitirmek için-tecrübelerin bir kısmından da vazgeçerek-fabrika ile 2 Ağustos 1914 günü geminin, bize teslimi konusunda mutabık kalmıştık. Fakat, parayı verişimizin ertesi günü için kararlaştırılan sancağımızı çekme töreni zamanından yarım saat evvel İngilizler, Sultan Osman'a el koydular. Birdenbire içine düşülen bu karışık durumu bahane eden İngiltere, Sultan Osman'dan sonra, Vickers tezgâhlarında inşası tamamlanmış Reşadiye dretnotumuzla, gene orada Şili Hükümeti adına inşa edilmişken hükümetimiz tarafından satın alınması kararlaştırılıp pazarlığı da yapılmış olan iki torpido destroyerine de el koydu." Bilgi için bkz. Cemal Kutay, *a.g.e.,* s.22.

I. Dünya Savaşı'ndan önce Osmanlı donanmasının gücünü arttıran olay, Fransızlara ait Nazaire şirketinin Toulon'daki tersanesine, Osmanlı Bahriye Nezareti'nin (Donanma Cemiyeti'nin katkılarıyla) Nisan 1911'de verdiği 7 adet gambot siparişinin, Osmanlı donanmasına katılmasıdır. Nisan 1912'de omurgaları konan gambotların inşaları sırasında Osmanlı Devleti Balkan Savaşı'nı yaşamıştır.[648] Gambotlardan saç olan İsareis, Hızırreis ve Durakreis'in inşaları 1912 yılı içinde bitmiş, gemiler Balkan Savaşı nedeniyle Fransa'nın La Havre Limanı'nda tutulmuştur.[649] Gambotlardan tahta olan Aydınreis, Preveze, Sakız ve Burakreis'in yapımları daha sonra tamamlanmıştır.[650]

İnşaları tamamlanan Aydınreis, Burakreis, Sakız, Preveze, İsareis, Durakreis[651] ve Hızırreis gambotlarının personel, mühimmat ve diğer gereksinimleri Seyr-i Sefain İdaresi'ne bağlı, ancak Balkan Savaşı'ndan beri Harbiye Nezareti emrinde olan Reşitpaşa vapuru ile gönderilmiştir. Gambotlar her türlü hazırlığını tamamladıktan sonra Reşitpaşa vapuru ile birlikte 25 Mayıs 1914 tarihinde Toulon'dan ayrılmıştır. 4.500 tonluk deplasmanı ile o devrin en büyük vapurlarından olan Reşitpaşa ve 7 gambot, bir filo görünümü ile Gibraltar (İngiltere) ve Malta (İngiltere) Limanlarına ziyarette bulunmuş, 13 Haziran 1914 tarihinde Çanakkale'den Marmara'ya girmiştir. Bu gambotlar Marmara kıyılarındaki Tekirdağ, Mudanya, Erdek ve İzmit'e liman ziyaretleri yapmış, daha sonra İstanbul'da 23 Haziran 1914 tarihinde yapılan törenle Osmanlı donanmasına katılmıştır.[652]

I. Dünya Savaşı'ndan önce, Osmanlı donanmasının güçlenmesini sağlayan son fakat en önemli olay, Goeben ve Breslau isimli Alman gemilerinin, Yavuz ve Midilli isimleriyle Osmanlı donanmasına katılmalarıdır. Bu gemilerin Osmanlı donanmasına katılması süreci 2 Ağustos 1914 tarihinde Sadrazam Sait Halim Paşa ile Almanya'nın İstanbul Büyükelçisi Baron von Wangenheim arasında Osmanlı-Alman İttifak Antlaşması'nın imzalanması ile başlamıştır.

---

[648] Mustafa Hergüner, *Kurtuluş Savaşı'nda Deniz Şehitlerimiz ve Kahraman Gemilerimiz, Aydın Reis ve Preveze Gambotları,* İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul 2000, s.70.
[649] *DM*., Dak., Ueb., Dsn.331/41.
[650] Doğan Hacipoğlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Birinci Dünya Harbi'ne Girişi,* İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı, İstanbul 2003, s.41.
[651] Durakreis gambotunun adı, Burakreis ile karıştırıldığından 16 Aralık 1915 tarihinden itibaren "Kemalreis" olarak değiştirilmiştir. Bilgi için bkz. *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı,* C.8, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1976, s.28.
[652] Mustafa Hergüner, *a.g.e.,* s.70.

Osmanlı-Alman ittifakının imzalanmasının hemen ardından, Almanya, bir taraftan derhal Osmanlı Devleti'ni savaşa dahil etme çareleri ararken, diğer taraftan Akdeniz'de bulunan Goeben ve Breslau zırhlılarını Çanakkale Boğazı'ndan içeri sokma girişimine başlamıştır. Öyle anlaşılıyor ki Almanya, Goeben ve Breslau gemileri ile Osmanlı donanmasını güçlendirerek, Karadeniz'de Ruslara karşı etkili bir silah haline getirmek için bundan daha uygun bir fırsat olamayacağını düşünmüştür.[653]

Akdeniz'de İngiliz donanmasının takibinde olan Goeben ve Breslau savaş gemileri, Başkomutan Vekili Enver Paşa'nın Çanakkale Boğazı'ndan girişlerine izin veren 7-8 Ağustos 1914 tarihli emri üzerine[654], 10 Ağustos 1914 günü Çanakkale'ye demirlemiştir.

İki Alman savaş gemisinin Çanakkale Boğazı'ndan içeriye alınması, Osmanlı Hükümeti'ni siyasal bir sorunla karşı karşıya getirmiştir. Tarafsızlık kurallarına göre Osmanlı Devleti'nin ya 24 saat içinde bu savaş gemilerini kara sularından çıkarması ya da silahsızlandırarak savaş sonuna kadar bu limanda gözetim altında tutması gerekmektedir. Bu iki tedbir de Osmanlı-Alman Silahlı Antlaşması ile çelişmektedir. İki tedbirden birini yerine getirmek ise Osmanlı tarafsızlığının sonu demek olacaktır.[655] Bu karmaşık durumdan çıkış, Mebusan Meclisi Reisi Halil Bey'in (Menteşe) *"Gemiler Osmanlı tarafından satın alınabilir"* fikriyle çözülmüştür.[656] Alman İmparatorunun onayı alındıktan sonra bu gemilerin satın alındığı kamuoyuna duyurulmuştur.[657] Ancak mali durum sebebiyle gerçekte bu gemileri satın alacak para yoktur.[658] Bununla beraber Alman İmparatoru bu gemilerin sadece Alman parlamentosunun (Reichstag) onayı ile

---

[653] *Türkiye-Federal Almanya İlişkilerinin Dünü Bugünü Yarını,* Harp Akademileri Komutanlığı Yay., İstanbul 1994, s.83.

[654] *Askerî Tarih Belgeleri Dergisi,* Y.38, S.88, Belge No:2123, Arşiv No:6/1666, Klasör No:4611, Dosya No:10, Fihrist No:1-22, Genelkurmay Yay., Ankara 1989.

[655] Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi, İkinci Meşrutiyet ve I.Dünya Savaşı (1908-1918),* C.9, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1996, s.386.

[656] Halil Bey anılarında bu fikrin kendisine ait olduğunu söylemektedir. Bilgi için bkz. Halil Menteşe, *Osmanlı Mebusan Meclisi Reisi Halil Menteşe'nin Anıları,* Yay.Haz. Orhan Birgit, Hürriyet Vakfı Yay., İstanbul 1986, s.189-191.

[657] Aynı gün Boğaz'dan geçmeye çalışan bir İngiliz kruvazörüne "Boğaz kapalıdır" denilmiştir. İlerleyen saatlerde, Boğaz önünde beklemeye başlayan İngiliz kruvazörüne yanaşan bir Osmanlı botu "Alman gemileri Osmanlı Hükümeti tarafından satın alınmıştır" bilgisini iletmiştir. Bilgi için bkz. *Askerî Tarih Belgeleri Dergisi,* Y.38, S.88, Belge No:2125, Belge Tarihi:12.08.1914, Sıra No:2121, Genelkurmay Yay., Ankara 1989. Ayrıca 12 Ağustos günü Çanakkale önlerinde demirli Breslau'ya Vali ile birlikte gelen Alman Generali Weber geminin subaylarına hitaben yaptığı konuşmada "Her iki gemi de Osmanlı Devleti'ne satılmıştır" demiştir. Bilgi için bkz. Celalettin Yavuz, *Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar,* Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul 2001, s.240.

[658] Erol Mütercimler, *İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bakış,* Toplumsal Dönüşüm Yay., İstanbul 2004, s.229; Enver Ziya Karal, *a.g.e.,* s.387.

satılabileceğini bildirdiğinden, kesin satış işlemi savaş sonunda parlamentodan alınacak karara göre yapılabilecektir.[659]

Gerçekleşen tüm bu gemi alımları ve çeşitli gemi alım girişimlerinden sonra I. Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı donanması yeni bir şekle sokulmuştur.[660]

B. İngiltere

19. yüzyılın başındaki Napolyon Savaşları 1815 yılında sona erdiğinde İngiliz donanmasının gücü zirve noktaya ulaşmıştır. 1814 yılında İngiliz donanması 99 savaş gemisi ve 495 destek gemisine sahiptir. Donanma personeli 140.000 denizciyi bulmakta ve donanmanın yıllık harcaması 19.312.000 sterlini aşmaktadır. 1815 yılının başında -savaş ganimetleri ile beraber- donanma 214 büyük savaş gemisi ve 792 destek gemisine sahip olmuştur. Fakat İngiltere bu gemilerin hepsine yetebilecek personele sahip değildir ve bu nedenle bu adetsel üstünlük kâğıt üzerinde bir anlam ifade etmektedir. Viyana Kongresi'nin ardından gerek donanma personelinde gerekse gemi sayısında indirime gidilmiştir. 19 büyük savaş gemisi ve 93 daha ufak gemi donanma envanterinden çıkartılırken, donanma personeli de 90.000 denizciye indirilmiştir. Buna rağmen donanma harcamaları 17.032.700 sterlini bulmaktadır. 1815 ile 1820 yılları arasında ise 374 kadar savaş gemisi donanma envanterinden çıkartılarak satılmış, 178 tanesi ise hurdaya çıkartılmıştır.

1880'lerde Fransız ve Rus donanmalarının hızla büyümeleri, İngiltere'nin denizlerdeki üstünlüğünü yeniden gözden geçirmesini gerektirecek boyuta ulaşmaya başlamıştır. Fakat daha henüz 1870'lerde İngiltere, denizlere yalnız başına hakim durumdadır. 1880'lerin sonlarına gelindiğinde İngiliz donanması birbirinden değişik özelliklere sahip eski ve yeni zırhlılardan oluşan toplama bir filo durumuna gelmiştir. Genel itibariyle 1883 yılında İngiltere 38 zırhlıya sahiptir.

1889 donanma planında deniz ticaretini korumak için 42 yeni kruvazörün yapımı öngörülmüş ve bu kruvazörlerin yapımına kısa sürede başlanmıştır. Yeni yapılan kruvazörler de zırhlılarda olduğu gibi sınıflar halinde inşa edilmiştir. Bu kruvazörlerden Edgar sınıfı 9 adet birinci sınıf kruvazör 7.300 ton ağırlığındadır ve 20 knot sürat

[659] Cemal Paşa, *Hatıralar, İttihat Terakki ve Birinci Dünya Harbi,* Yay.Haz. Behçet Kemal, Selek Yay., İstanbul 1959, s.136.
[660] I. Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı donanmasında bulunan gemileri gösteren tablo için bkz. Ekler: Tablo 17.

yapabilmektedir. Bu kruvazörler deniz ticaret yollarını korumak üzere yapılmıştır. İkinci ve üçüncü sınıf 33 kruvazör ise Pallas, Apollo ve Asteria sınıflarına ayrılmıştır. Bunlar 3.500'er ton civarındadır ve 19-21 knot arası sürate sahiptir. Bu kruvazörler ise Brest'te üstlenmeye başlayan yeni Fransız kruvazörlerine karşı İngiliz deniz ticaretini korumak üzere yapılmıştır. Diğer taraftan donanma planında yer alan 18 adet destroyer ise 750'şer tonluk ve 19 knot sürat yapabilen Sharpshooter ve Alarm sınıfları adı altında inşa edilmiştir. Bu gemiler filoyu açık denizde torpidobotlardan korumak için yapılmıştır.

1893'te artık iyice açığa çıkmış olan Fransız tehdidine karşı İngiltere yeni bir donanma planını yürürlüğe sokmuştur. Hazırlanan bu plan, İngiltere'nin 1898 yılına kadar -yabancı donanmaların gemi yapımları dikkate alınarak- 7 ile 10 adet arasında büyük zırhlı, 20 ile 30 arasında kruvazör ve 120'ye yakın torpidobot yapmasını öngörmektedir. Kısa sürede revize edilerek genişletilen plan son hali ile ilk üç yılda (1894-1896) Majestic sınıfından 6 adet ve Canopus sınıfından da 5 adet dahil olmak üzere 15 zırhlı, Powerful sınıfından 2 adet ve Andromeda (Diadem) sınıfından da 10 adet birinci sınıf kruvazör, Talbott ve diğer sınıflardan 16 adet ikinci sınıf kruvazör, Pelorus sınıfından 8 adet üçüncü sınıf kruvazör ve 84 adet de destroyerin yapımına başlanılmasını içermektedir.

İngiltere 5 adet yapılması hesaplanan Majestic sınıfı zırhlıların sayısını 9'a çıkardıktan sonra, 1893 yılının Aralık ayından başlayarak 1895 yılının Mart ayına kadar bu 9 zırhlıyı kızağa koymuş ve bu gemiler -yapımları daha uzun sürede tamamlanan ikisi dışında- kızağa konmalarından sonra aşağı yukarı iki sene içinde tamamlanmıştır. Magnificent, Majestic, Hannibal, Victorious, Mars, Prince George, Jüpiter, Ceasar ve Illustrious adlarını taşıyan Majestic sınıfı zırhlılar 14.900 ton ağırlığında olup, 17.5 knot sürat yapabilmektedir. Zırhlılara ana batarya olarak yeni geliştirilen 12 inçlik toplar yerleştirilmiştir. Ayrıca ikincil batarya olarak da on iki adet 6 inçlik topla donatılmıştır.

1894-95 döneminde Majestic sınıfı dışında İngiltere, Powerful ve Talbot sınıfı kruvazörlerin de yapımına başlamıştır. Talbot sınıfı ikinci sınıf kruvazörler 1899 donanma planındaki ikinci sınıf kruvazörlere benzer özellikler taşıyan ortalama 5.600 tonluk kruvazörlerdir. Fakat Powerful sınıfını oluşturan Powerful ve Terrible kruvazörleri 14.200 tonluk ağırlıkları ile büyük zırhlılara yakın ağırlıktadır. Kruvazörler

iki adet 9.2 inçlik ve on iki adet 6 inçlik topla donatılmıştır. Bu kruvazörler ağırlıklarına rağmen 22 knot sürate kadar çıkabilmektedir.

1896-1897 döneminde ise İngiltere 1893 planında yer alan 5 adet Canopus sınıfı zırhlıyı kızağa koymuştur. Canopus, Goliath, Albion, Ocean ve Glory adlarını alan zırhlıların yapımları 1900-1902 yılları arasında tamamlanmıştır. 1897 yılının Ağustos ayında bu sınıftan bir zırhlı daha -Vengeance- kızağa konmuştur. Canopus sınıfı gemiler 12.950 tonluk ağırlıkları ile Majestic sınıfından daha hafif olmalarına karşın, aynı silahlara sahiptir. Gemilerde zırh olarak ilk defa Harvey-Nickel çeliği kullanılmıştır. Ayrıca 18.25 knot süratleri ile bu zırhlılar Majestic sınıfından daha hızlıdır. Yine bu dönemde yapılan Andromeda (Diadem) sınıfı 8 adet kruvazör ise kendilerinden önceki Powerful sınıfının başarısından uzak birer dizayn olarak önemli eleştirilere uğramıştır.

1905 yapım planı, 1 dretnot ve 3 savaş kruvazörünün yapılmasını içermektedir. Bundan sonraki dönemde de İngiliz donanmasının üstünlüğünün korunması için yılda 4 adet dretnot ve savaş kruvazörünün yapımı öngörülmektedir. Hükümet yıllık gemi yapımını 3'e indirince 1906 ve 1907 yapım planları 3'er dretnot yapımını içermiştir. 1908 yapım planı için ise bütçeden yalnızca 1 dretnot ve 1 savaş kruvazörüne izin çıkmıştır.

İngiltere'nin 1909 programı çerçevesinde 19.680 tonluk Collosus, Hercules ve 22.200 tonluk Conqueror, Monarch, Orion, Thunderer dretnotları ile 26.250 tonluk Lion ve Princess Royal savaş kruvazörlerinin yapımına başlanmıştır. Ayrıca Amiralliğin raporları çerçevesinde İngiltere'nin deniz üstünlüğünün sarsılmaya başladığı görüşüne varan Yeni Zellanda ve Avustralya da masraflarını kendilerinin üstleneceği iki savaş kruvazörünün yapımının onaylanmasını talep etmiştir. 1910 yılında Indefatigable savaş kruvazörünün benzerleri olan 18.800 tonluk New Zealand ve Australia savaş kruvazörleri de kızağa konmuştur. Böylece 1909 yılında İngiliz donanması bir anda 6 adet dretnot ile 4 adet savaş kruvazörüne sahip olmuştur.

İngiltere'nin gemi yapımı 1910 ve 1911 yıllarındaki programlar ile de hızla devam etmiştir. 17 aylık dönemde İngiltere 8 dretnotun ve 2 savaş kruvazörünün daha yapımına başlamıştır. Bunlar 1910 programı çerçevesinde yapımına başlanan 23.000 tonluk King George V sınıfı King George V, Ajax, Audacious, Centurion dretnotları ve

Lion sınıfı savaş kruvazörlerinin sonuncusu olan Queen Marry ile 1911 programı çerçevesinde yapımına başlanan 25.000 tonluk Iron Duke sınıfı Iron Duke, Marlborough, Benbow, Emperor of India dretnotları ile 28.430 tonluk Tiger savaş kruvazörleridir.

Churchill'in istekleri doğrultusunda yapılan dizaynlar sonucu, 26.250 tonluk Queen Elizabeth sınıfı dretnotlar 1913 yılında kızağa konmuştur. Queen Elizabeth, Barham, Valiant ve Warspite isimli bu dretnotlarda zırh, hız ve vuruş gücü açısından mükemmele yakın bir dizayn yakalanmıştır. Gemilerin ana zırhları 13 inç kalınlığındadır. Bu gemiler yakıt olarak petrol kullandığından 24 knot sürat yapabilmektedir. Ayrıca sekiz adet 15 inçlik topa sahiptir. Bu sınıftan bir başka dretnot da Malaya sömürgesinin masrafları üstlenmesi ile kızağa konmuş ve bu nedenle de dretnota Malaya adı verilmiştir. Queen Elizabeth sınıfı dretnotlara ve diğer ülkelerde bu sınıfın özelliklerini taşıyan yeni nesil dretnotlara *"süper dretnotlar"* denilmiştir.

1914 yazında savaşın başlamasının hemen ardından İngiltere, başka ülkelerin sipariş etmiş olduğu ve kendi tersanelerinde yapımı tamamlanmak üzere olan üç dretnota da el koymuştur. Bu dretnotlardan Osmanlı İmparatorluğu'na ait olan Reşadiye, Erin ve Sultan Osman da Agincourt adını alırken, Şili'ye ait Almirante Latorre ise Canada adı altında İngiliz donanmasına katılmıştır.[661]

C. Rusya

1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında Rusların Karadeniz Filosuna ait torpidobotların gösterdiği başarılar sonucunda Rus Donanma Bakanlığı, bu silaha daha fazla yatırım yapmak yoluna gitmiştir. 1878 baharında 85 adet yeni torpidobot siparişi verilmiş ve 1878'in sonunda torpidobot programı tamamlandığında Rus donanmasının torpidobot sayısı 110'a ulaşmıştır. Donanma Bakanlığı açık denizde harekât yapmaya uygun olan daha büyük tonajlı torpidobotların yapımına da başlamıştır. 1878 yılında 160 tonluk, 17 knot sürat yapabilen Vzruiv'in yapımı tamamlanmıştır.

[661] Burak Samih Gülboy, *I. Dünya Savaşı'nın Bir Nedeni Olarak Denizlerde Silahlanma,* İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler (İktisat) Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 2002, s.125-192.

İlerleyen dönemde Rus donanmasının geliştirilmesi konularında başarılı politikalar üretilmiştir. 1880'lerin sonlarına gelindiğinde bütçeden donanmaya ayrılan pay 1870'lerin iki katına çıkarak 50 milyon rubleyi aşmıştır.

Rus Hükümeti, Rus Karadeniz Filosu için çeşitli gemilerin yapılmasını kabul etmiştir. Bu gemilerden ilkinin siparişi Fransa'ya verilmiş ve Pamiat Merkuria kruvazörü adını alan bu gemi 1880 yılında Toulon'da kızağa konmuştur. 1886 ile 1889 yılları arasında Rusya ikisi Baltık Filosu ve üçü de Karadeniz Filosu için olmak üzere 5 yeni zırhlının yapımını tamamlamıştır. 1883-1889 yılları arasında Rus Karadeniz Filosu için yapımı tamamlanan 10.000'er tonluk Ekaterina II, Tchesma ve Sinop zırhlıları Osmanlı Boğazlarını savunan kalelere yönelecek olası bir saldırı için özellikle dizayn edilmiştir.

Temmuz 1882'de Çar II. Aleksander yirmi yılda 16 zırhlı, 13 kruvazör, 11 gambot ve 110 torpidobottan oluşacak bir filonun yapımı ile ilgili donanma planını onaylamıştır. 1882 planı çerçevesinde 1887 ile 1897 yılları arasında St Petersburg tersanelerinde 10 zırhlı ve 3 kruvazörün yapımı tamamlanmıştır. 11.500'er tonluk ağırlıkları ile Petropavlovsk, Poltava, Sissoi Veliki ve Sevastopol zırhlıları hatırı sayılır bir büyüklüğe sahiptir. Ayrıca 13.318 tonluk Tri Sviatitelya zırhlısı ve 8.880 tonluk Rostislav hafif zırhlısı 1893 ve 1896 yıllarında yapımları tamamlanarak Karadeniz Filosuna katılmıştır. 1895 yılında yapımı tamamlanan Pamyat Azova, Admiral Nakhimov ve Ryurik zırhlı kruvazörlerinin donanmaya katılmaları ile de Rusya, İngiltere ve Fransa'nın ardından dünyanın en büyük üçüncü deniz gücü konumuna yükselmiştir.[662]

1905 yılında Rus-Japon savaşında Çarlık Rusyasının hem Uzak Doğu ve hem de Baltık Denizi donanmalarının tamamına yakını imha olmuştur.[663] Bundan sonra Rusya'da donanma restorasyonu yapılması kararlaştırılmıştır. Bununla ilgili ilk hareket kurumsal anlamda Çar II. Nikola tarafından başlatılmıştır. Donanma Bakanlığı, donanmanın yeniden kuvvetlendirilmesi amacıyla donanma bütçesinin arttırılması ile ilgili yeni planlar yapmıştır. 1906 yılında 17.200'er tonluk Andrei Perzvozvannyi ve Imperator Pavel I zırhlıları Baltık Filosuna, 12.840 tonluk SV.Evstafi ve Ioann Zlatoust

[662] *A.g.t.,* s.136-137.
[663] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.381.

zırhlıları da Karadeniz Filosuna katılmalarına rağmen, Donanma Bakanlığı bütçe sıkıntısı nedeniyle 1909 yılına kadar gemi yapımını durdurmuştur. 1908'de kabul edilen ve 1912 yılında genişletilen donanma planı Rus donanması için 8 dretnot sınıfı zırhlı, 4 savaş kruvazörü, 10 hafif kruvazör, 53 destroyer ve 30 denizaltıdan oluşacak bir filonun yapımını içermektedir. Fakat bütçe sıkıntısı ve teknolojik yetersizlikler aşılamadığından, 1913 yılına kadar Rusya hiçbir büyük geminin yapımını tamamlayamamıştır.

1908 planı çerçevesinde ilk Rus dretnotları Haziran 1909'da kızağa konmuştur. Gangut sınıfı adını alan ve Gangut, Petropavlovsk, Poltava ve Sevastopol adında dört dretnotun yapımı ile Rus Donanması Baltık Denizi'nde önemli ölçüde modern bir savaş filosuna kavuşmuş olacaktır. Alman ve İtalyan dretnot dizaynlarından önemli şekilde etkilenmiş olan bu zırhlılar 23.000 ton ağırlığında ve 23 knot hız yapabilmektedir. Fakat bu zırhlıların yapımı finansman zorlukları nedeni ile 1914-15 yıllarına kadar uzamıştır. 1908 planı çerçevesinde yapılması planlanan diğer dört dretnot ise 1912'de Karadeniz Filosu için kızağa konmuştur. Empress sınıfı bu dretnotlar lmperatrisa Maria, lmperatrisa Ekaterina lI, İmperator Nikolai I ve Imperator Alexander I adlarını taşıyan dört zırhlıdan oluşmaktadır. Gangut sınıfı dretnotların benzerleri olarak 22.435 ton ağırlığındadır ve 23 knot hız yapabilmektedir. Bu zırhlılardan Imperatsia Maria ve İmperatsa Ekaterina II'nin yapımı 1915 yılında tamamlanmıştır.[664] Diğer iki dretnot ise 1917'deki devrim nedeni ile tamamlanamamıştır. Aynı zamanda 1912 yılında 30.000 tonluk ve on iki 14 inçlik top taşıması öngörülen Borodino sınıfı savaş kruvazörleri de kızağa konmuştur. 1919 yılına kadar Baltık Filosuna katılmaları hesaplanan bu gemilerin yapımı da 1917'deki devrim nedeni ile tamamlanamamıştır.[665]

Ç. Fransa

Fransa'da 1880'lerin sonunda yavaşlayan gemi yapımı, 1890 donanma planı çerçevesinde bütün hızıyla yeniden başlamıştır. İlk aşamada daha önceden kızağa konmuş ama yapımı tamamlanmamış olan dört adet Magenta sınıfı zırhlı tamamlanmıştır. Bunun yanında planları üzerinde 1884 yılından beridir çalışılmakta olan ve Magenta sınıfının daha geliştirilmiş bir hali olan Brennus zırhlısının yapımı,

[664] Ruslar bu arada Arjantin, Şili ve Brezilya'dan gemi satın almaya çalışmış, ancak başarılı olamamıştır. Bilgi için bkz. *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı,* C.8, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1976, s.37.
[665] Burak Samih Gülboy, *a.g.t.,* s.276-278.

yeni gelişmelere uygun olarak planlarda yapılan değişikliklerin ardından tamamlanmıştır. 1890 ve 1892 yılları arasında ise Fransa 5 yeni zırhlının yapımına başlamıştır. Jaureguiberry, Charles Martel, Carnot, Bouvet ve Massena adındaki bu yeni zırhlılar aşağı yukarı 12.000 ton ağırlığındadır ve 18 knot sürat yapabilmektedir. Bu zırhlılardan başka Fransa gerçek anlamda ilk modern zırhlı kruvazör olan 6.500 ton olan ve 20 knot sürat yapabilen Dupuy de Lome kruvazörünün yapımını da tamamlamış, 4 adet de 4.700 tonluk ve 19 knot sürat yapabilen Charner sınıfı hafif kruvazörün yapımına başlamıştır. 1894 ve 1896 yılları arasında ise 11.000'er tonluk ve 18 knot sürat yapabilen Charlemagne, Gaoulois ve St Louis zırhlılarının yapımı başlamıştır

1890'ların ikinci yarısına girilirken Fransız donanması gerek mevcut olan gerekse yeni yapılan gemileri ile hâlâ dünyanın en büyük ikinci deniz gücü konumundadır.

1898 yılında Jena ve 1899 yılında Suffren zırhlıları kızağa konmuş, asıl olarak zırhlı kruvazörlerin yapımına ağırlık verilmiştir.

Fransız donanmasının yeniden organizasyonu ve yeni Fransız donanma stratejisinin bütün özellikleri 1900 yılında kabul edilen Donanma Yasasının içinde yer almıştır. Donanma Bakanının parlamentodan istediği, donanmanın gücünün 28 zırhlı, 24 zırhlı kruvazör, 52 destroyer, 263 torpidobot ve 38 denizaltıya çıkarılması teklifini hükümet kabul etmiştir. Ayrıca 1901 yılının sonunda 19 knot hız yapabilen, 14.650'şer tonluk iki kardeş gemi olan Republique ve Patrie zırhlılarının yapımına başlanmıştır. Yine bu sınıfın kuvvetlendirilmiş bir ikincil bataryaya sahip daha gelişmiş bir modeli olarak Justice sınıfı üç adet zırhlının da planları hazırlanmıştır. Yine 1900 planı çerçevesinde Jules Ferry sınıfı adı altında 12.350'şer tonluk üç adet Jules Ferry, Victor Hugo ve Leon Gambetta zırhlı kruvazörün de yapımına başlanmıştır. Bu yeni sınıf zırhlı kruvazörler önceki dizaynlara oranla daha iyi silahlandırılmış ve daha hızlı sürat kabiliyetine sahip olarak yapılmıştır.

1905'te yeni bir gemi yapım programı yürürlüğe sokulmuştur. İlk aşamada Patrie sınıfı zırhlıların hızla tamamlanması için çalışmalara başlanmış, 1907 yılının başında 6 yeni zırhlının yapımı da parlamento tarafından onaylanmıştır. Planın bütününde Fransız

donanmasının ana savaş filosunun ilerideki on dört yıl içinde 20 zırhlıdan, 38 zırhlıya yükseltilmesi kabul edilmiş ve bu 6 zırhlı planın ilk aşamasını oluşturmuştur.

1906 planı çerçevesindeki ilk gemiler 1906-1908 yılları arasında kızağa konan Danton sınıfı altı zırhlıdır. (Danton, Condorcet, Diderot, Mirebeau, Vergniaud ve Voltaire). 18.650'ton olan ve 19 knot hız yapabilen bu zırhlıların her biri dört adet 12 inçlik, on iki adet 9.4 inçlik, on altı adet de 2.9 inçlik top ve iki adet de 18 inçlik torpido tüyübü taşımaktadır.

Fransız donanmasının 1910 yılının sonlarında yapımına başlanan dört yeni dretnotu, 1913-1914 yıllarında tamamlanmıştır. Jean Bart, Courbet, Paris ve France adlarını alan dretnotların her birinin ağırlığı 23.100 ton ve hızları da 20.5 knottır. Yeni dretnotlar Fransız mühendislerin 1906 ile 1910 yılları arasındaki yoğun çalışma ve incelemeleri sonucu dizayn edilmiştir. Dretnotların atış kontrol sistemleri diğer donanmalardaki dretnotlardan çok daha üstündür. Bu dört dretnotun yapımının ardından 1912 programı çerçevesinde 13.4 inçlik toplar taşıyan iki yeni dretnotun yapımına başlanmıştır. 22.100'er tonluk Provence ve Lorrainne dretnotlarının yapımına 1913 yılında başlanmıştır.[666]

D. Avusturya-Macaristan İmparatorluğu

1891 yılında Avusturya-Macaristan donanmasının büyütülmesi için bir donanma planı hazırlanmış, imparatorluğun kara ordusunun ihtiyaçları nedeniyle bu plan için önemli bir bütçe ayrılamamış ve plan kâğıt üzerinde kalmıştır. Diğer taraftan Avusturya-Macaristan'ın ikili devlet yapısı ordu ve donanma için hazırlanan programlar için ayrılacak bütçelerin onaylanmasında ciddi güçlükler çıkartmaktadır. Özellikle 1900'lerin başlarına kadar Macaristan parlamentosu içinde imparatorluktan ayrılma taraftarı olan güçlü bir hareketin varoluşu ve Macaristan'ın bu çerçevede Adriyatik Denizi ve Akdeniz'de herhangi bir çıkarı olmaması, donanma ile ilgili harcamaların Macaristan parlamentosu tarafından sürekli veto edilmesi ile sonuçlanmıştır.

Kısıtlı donanma bütçesine rağmen Avusturya-Macaristan 8.900 tonluk Habsburg sınıfı üç zırhlının (Habsburg, Arpad, Babenberg) yapımını 1899-1903 yılları arasında tamamlamıştır. Bu zırhlılar hafif yapıları ile Adriyatik'te görev yapmak üzere

[666] Burak Samih Gülboy, *a.g.t.,* s.214-240.

tasarlanmıştır. Üç adet 9.4 inçlik toptan oluşan ana bataryalarının fazla güçlü olmamasına rağmen, on iki adet 6 inçlik ikincil bataryaları gemilerin asıl gücünü oluşturmaktadır. Yine bu dönemde 6.300 tonluk Kaiser Karl VI zırhlı kruvazörü ile 2.300 tonluk Zenta sınıfı (Zenta, Aspern, Szigetvar) üç hafif kruvazörün yapımı tamamlanmıştır.

20. yüzyılın başında Avusturya-Macaristan İmparatorluğu bir yandan içte gittikçe artan Macar milliyetçiliğinin etkisi ile sarsılırken, diğer yandan da komşularının gittikçe güçlenmesini endişe ile izlemiştir. Avusturya-Macaristan yönetimi 1904 yılına kadar silahlı kuvvetlerin modernleşmesi ile ilgili önemli bir adım atamamıştır. 1904'ün ortalarına gelindiğinde, bütün kısıntılara rağmen, son dönemde yapılan gemilerin katılımıyla Avusturya-Macaristan donanması yine de önemli bir güç durumundadır. Donanma 10 zırhlı, 3 zırhlı kruvazör, 6 muhafazalı kruvazör, 8 torpido kruvazörü ve 68 torpidobottan oluşmaktadır. Ayrıca 1906 Kasım'ında donanmanın güçlendirilmesi amacıyla İmparatorluk Ortak Konseyi üç zırhlı ve bir kruvazörün yapımını onaylamıştır.

1906'da onaylanan donanma programı çerçevesinde kızağa konan Radetzky sınıfı zırhlıların yapımı 1910 ve 1911 yılları arasında tamamlanmıştır. Erzherzog Franz Ferdinand, Radetzky ve Zrinyi adını taşıyan üç zırhlı 14.500'er ton ağırlığında olup, 20.5 knot sürat yapabilmektedir. Gemilerin 12 inçlik ana bataryaları zamanın zırhlıları ile aynı güçte olmasına rağmen, 9.4 inçlik ikincil bataryaları zamanın zırhlılarına oranla çok daha güçlüdür. Radetzky sınıfı zırhlılar donanmaya katıldıklarında Akdeniz'deki en kuvvetli savaş gemileri olmuştur.

1910 yılında Tegetthoff ve Viribus Unitis dretnotları kızağa konmuştur. 2 Mart 1912 tarihinde ise hükümet 4 dretnot, 3 hafif kruvazör ve 8 modern destroyerin yapımını içeren donanma planını onaylamıştır. Bunun üzerine, Prinz Eugen ve Szent Istvan dretnotlarının yapımına da özel sektör tarafından başlanmıştır. Yapımlarına başlanan 4 dretnot, 19.698 ton olup, 20 knot hız yapabilmektedir. Avusturya şirketleri tarafından yapılan 3 tanesi, yirmi altı ayda tamamlanmasına rağmen, Macar Danubius firması tarafından yapılan Szent Istvan üç yılda tamamlanabilmiştir. Diğer yandan dretnotların yanı sıra von Montecuccoli'nin talebi üzerine kızağa konan ve geliştirilmiş

Spaun sınıfı olarak adlandırılan 3.445 tonluk 3 hafif kruvazörün yapımı da 1914'ün sonlarında tamamlanmıştır.[667]

E. Almanya

1890'larda Avrupa'nın denizlerdeki dengeyi İngiltere, Fransa ve Rusya arasındaki yarışın belirleyeceği şeklinde bir görüntü olmasına rağmen, ABD ve Japonya da donanmalarını geliştirme konusunda önemli bir atılım içine girmiştir. Fakat bütün bu devletlerden daha az dikkat çekmesine rağmen gerçekte en etkin şekilde donanmasını geliştirmeye yönelen devlet Almanya olmuştur. Özellikle 1890'ların ortalarından itibaren İngiltere ile Fransa arsındaki yarış Almanya'daki denizlere yönelişi bir anlamda maskelemiştir. Özellikle 1899'dan sonra Alman donanması hızlı bir gelişme içine girmiştir. Bu gelişimin iki önemli ismi İmparator II. Wilhelm ve Donanma Bakanı Alfred von Tirpitz'dir.

1872 yılında Avrupa'nın altı büyük gücü arasında toplam tonaj bakımından en geride olan Alman donanması 1876 yılında Avusturya-Macaristan'ı, 1880 yılında da İtalya'yı geçmeyi başarmış ve 1882 yılında İngiltere ve Fransa'nın ardından üçüncü sıraya kadar ilerlemiştir. Buna rağmen bu ilerleyiş aldatıcı olmuştur. Alman gemilerinin dizaynları genellikle başarılı değildir. Özellikle bu dönemde gemi yapımında ve deniz silahlarındaki teknolojik gelişmeler takip edilememiştir. Alman donanmasında görev yapan gemilerin önemli bir kısmı zırhtan yoksundur. Zırhlı olanlar ise önemli dizayn hatalarından dolayı yararlı olmaktan uzaktır. 1880'lerin sonuna kadar Alman donanmasının niteliğinde önemli bir değişiklik göze çarpmamıştır. Ancak Almanya 1895-1896'da 11.100'er tonluk Kaiser Friederich III ve Kaiser Willhelm II zırhlılarını ve 10.700 tonluk Fürst Bismarck zırhlı kruvazörünü kızağa koyarak bir atılım gerçekleştirebilmiştir.

Haziran 1888'de II. Wilhelm Alman İmparatoru olarak taç giymiştir. II. Wilhelm imparatorluğunun ilk yıllarında İngiliz donanmasına olan hayranlığını gizlememiştir. Ona göre Almanya'nın da diğer büyük güçlerin sahip oldukları büyüklükte bir donanmaya ihtiyacı vardır. II. Wilhelm'e göre Almanya Bismarck döneminde sıkışıp kaldığı Avrupa güç dengesi içinden sıyrılmalı ve daha geniş ölçüde sömürgeci bir

[667] Burak Samih Gülboy, *I. Dünya Savaşı'nın Bir Nedeni Olarak Denizlerde Silahlanma,* İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler (İktisat) Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 2002, s.270-274.

politika izlemelidir. Wilhelm'e göre böyle bir politikanın anahtarı denizlerde yatmaktadır ve Almanya'yı bir dünya gücü haline getirecek araç ise büyük bir donanmadır.[668]

Tirpitz'in Donanma Bakanlığa getirilmesi Alman donanması için bir dönüm noktası olmuştur. Amiral Tirpitz 1897 yılında Alman İmparatorluğu'nun Donanma Bakanı olunca, ilk olarak kuvvetli bir Alman deniz kuvveti gerektiğini önce millete[669] ardından Alman İmparatoru II. Wilhelm'e kabul ettirilmeyi planlamıştır. Önceki Donanma Bakanlarının tersine Tirpitz'in kafasında Wilhelm'inkine uygun bir Alman donanması fikri vardır. Tirpitz'in Wilhelm'den farklı düşündüğü nokta ise bu donanmanın ana gücünün kruvazörlerden değil, büyük zırhlılardan oluşmasıdır.

Tirpitz, imparator ile yaptığı görüşmede onu kruvazörlerden oluşacak bir donanma fikrinden tamamen vazgeçirmeyi başarmıştır. Tirpitz'in hazırladığı donanma yasası 1903'ün sonuna kadar Alman donanmasının gücünün 19 zırhlı, 8 kıyı koruma gemisi, 12 birinci sınıf ve 30 ikinci ve üçüncü sınıf kruvazöre yükseltilmesini kabul etmiştir. 1897-1903 yılları arasındaki donanma masraflarına ayrılacak bütçe yıllık 58 milyon mark olarak hesaplanmıştır.[670]

Donanma dış politikada acil bir durumda dönemin denizdeki tek gücü İngiltere'ye karşı bir emniyet kolu olarak tasarlanmaktadır.[671] 1898 Donanma Yasasının ardından donanma yeni gemilerin yapımına zaman geçirmeden başlamıştır. Kaiser Friederich III sınıfının son iki gemisi olan Kaiser Wilhelm Der Grosse ve Kaiser Barbarossa zırhlılarının ve 8.900 tonluk Prinz Heindrich zırhlı kruvazörünün, hemen yasanın onaylanmasının ardından, yapımına başlanırken, bunları 5 gemiden oluşan 11.800 tonluk Wittelbasch sınıfı (Wittelbasch, Wettin, Zahringen, Macklenburg ve Scwaben) zırhlıların ve 9.100 tonluk Prinz Adalbert zırhlı kruvazörünün 1900 yılında kızağa konması takip etmiştir.

Yeni donanma yasası Haziran 1900'de öncekinden daha çabuk bir şekilde kabul edilmiştir. Bu yasa ile Alman donanmasının zırhlı sayısı 38'e çıkarılmıştır. Yeni yasa

---

[668] Burak Samih Gülboy, *a.g.t.,* s.153-156.
[669] Richard Humble, *Hitler'in Açık Deniz Filosu,* Çev.Tayfun Mater, Baskan Yay., İstanbul 1976, s.15.
[670] Burak Samih Gülboy, *a.g.t.,* s.157-162.
[671] Volker R. Berghahn, Wilhelm Deist, *Rüstung im Zeichen der wilhelminizchen Weltpolitik, Grundlegende Dokumente 1890-1914,* 1988, s.11'den aktaran Yunus Kobal, *Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Almanya,* Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Basılmamış Doktora Tezi), Ankara 2000, s.100.

çerçevesinde belirlenen yapım programı on yedi yıllıktır ve 1917'ye kadar donanmanın belirlenen miktarlara ulaşmasını hedeflemiştir. Yasada Alman donanmasının uzun vadeli gemi yapımlarına da yer verilmiştir. Yasanın ikinci maddesinde zırhlıların 25, kruvazörlerin de 20 yıllık görev sürelerinden sonra emekliye ayrılmaları ve yerlerine yenilerinin yapılmaları kabul edilmiştir.

1905 yılı Ekim ayı başında Dreadnought zırhlısının gövdesi kızağa konarken, Almanya'da da 1900 planında öngörülen 5 gemilik son sınıf olan Deustchland sınıfından Hannover ve Pommern zırhlıları denize indirilmiş ve bunları da sınıfın son iki gemisi olan Schlesien ve Schleswig-Holstein zırhlılarının kızağa konması takip etmiştir.

Bu arada Tirpitz Almanya'nın ilk dretnotlarının yapımını başlatmıştır. 1907 yılı programı çerçevesinde 1900 Donanma Yasası uyarınca yirmi beş yıllık aktif ömürlerini doldurmuş olan 7.600 tonluk eski kıyı koruma gemileri emekli edilerek bunların yerine dizaynı tamamlanan ilk Alman dretnotları kızağa konmuştur. Bunlar 18.720 tonluk Nassau sınıfı (Nassau, Posen, Rheinland, Westfaleri) dretnotlardır. Almanya'nın bu ilk dretnotları aynı dönemde yapılan İngiliz dretnotlarına oranla daha zayıf özelliklere sahiptir. İngiliz dretnotlarının 12 inçlik toplarına karşılık bu gemiler 11 inçlik toplarla donatılmıştır. Diğer yandan İngiliz dretnotları yalnızca tek kalibreden oluşan bir ana bataryaya sahipken, bu gemilere eski sistemde olduğu gibi 5.6 inçlik toplardan oluşan bir ikincil batarya eklenmiştir. Ayrıca İngiliz dretnotlarında bulunan türbin motorlarının yapımına henüz Almanya'da başlanmadığından, Alman zırhlılarına buhar makineleri yerleştirilmiş ve en yüksek hızları ancak 19.5 knota ulaşabilmiştir. Tirpitz 1906 yılında kabul edilen ek plandaki 5 yeni kruvazörden de donanmaya daha fazla büyük gemi yapmak yolunda yararlanmıştır. Almanya'nın 1907 yapım programına 19.000 tonluk Von der Tann savaş kruvazörünün yapımı da eklenmiştir.

1908 yapım planında ise yine yirmi beş yıllık aktif ömürlerini dolduran 3.500 tonluk kıyı koruma gemileri emekli edilerek bunların yerine 1908-1909 yıllarında Almanya 4 yeni dretnot ile 2 savaş kruvazörünün yapımını planlamıştır. Bunlar 22.500 tonluk Helgoland sınıfı (Helgoland, Oldenburg, Ostfreisland, Thuringen) dretnotlar ve 22.800 tonluk Moltke ve Goeben savaş kruvazörleri olmuştur.

1908'e gelindiğinde Almanya yılda 7 dretnotu kızağa koyabilecek kapasiteye ulaşmıştır. Gemilerin zırhları ve toplarının üreticisi olan Krupp firması ise 1902'de 45.000 kişilik işgücünü 1909'da 100.000 kişiye çıkarmıştır.

Almanya 1909-1910 yıllarında 24.350 tonluk Kaiser sınıfı Friederich der Grosse, Kaiser, König Albert, Prinzregent Leopold adlı 4 dretnotu kızağa koymuştur. Bu dört dretnotu 1911-1912 yıllarında kızağa konan 25.595 tonluk König sınıfı Grosser Kurfurst, König, Kronprinz Wilhelm, Markgraf dretnotları ve 24.600 tonluk Seydlitz, 26.200'er tonluk Derfflinger, Lützow savaş kruvazörleri izlemiştir.[672]

F. İtalya

1861 yılında birlik önemli ölçüde tamamlandığında İtalyan Krallığı birliğine katılan devletlerin deniz kuvvetlerinin toplamı 12 zırhlı, 36 kruvazör, 45 destek gemisinden oluşmaktadır.

1871 yılında Venedik ve Roma'nın da katılmasıyla tamamlanan İtalyan birliğinden sonra özellikle 1873 yılından itibaren askerî ve sivil yönetim kesimleri İtalya'nın güvenliğinin anahtarının deniz gücünün geliştirilmesinde olduğunu kabul etmeye başlamıştır.

31 Mart 1875 tarihinde Yabancılaştırma Planı (Alienation Act) parlamentoda kabul edilmiştir. Donanmaya bir diğer destek de Kral II. Vittorio Emanuelle'den gelmiş, 20 Kasım 1876'da parlamentodaki konuşmasında parlamentodan donanma bütçesinin arttırılması için destek istemiştir. Nihayet İtalyan Parlamentosu 21 Şubat 1877 tarihinde Donanmanın Reform Planı'nı (Naval Reorganisation Act ya da Brin Act) onaylamıştır. *"Brin Yasası"* da denilen bu plana göre 146 milyon liretlik bir bütçe ile İtalyan donanması 72 gemiden oluşacak bir filo haline gelecektir. Bu yetmiş iki gemiden 16 tanesi büyük modern zırhlı, 10 tanesi kruvazör, 20 tanesi hafif gambot, 14'ü destek gemisi ve 12'si de kıyı koruma gemisi olacaktır. Yurt dışına olan bağımlılığın azaltılması için bu gemilerin önemli bir kısmı İtalyan tersanelerinde yapılacaktır.

Gerçekte İtalyan donanması için iki büyük savaş gemisi, daha 1873 yılında kızağa konmuştur. Gemilerin dizaynı sırasında bunların özellikle Fransız donanmasından ve hatta kendi donanmalarındaki bütün gemilerden daha güçlü olmasına

[672] Burak Samih Gülboy, *a.g.t.,* s.163-184.

dikkat edilmiştir. Duilio ve Dandolo adlı bu iki gemi 12.265'er ton ağırlığında ve 15 knot sürat yapabilmektedir. Gemilerin orta kısmında iki adet taret içinde dört tane 17.7 inçlik top bulunmaktadır. Fakat bu gemiler İtalyan tersanelerinin finansman ve teknolojik sıkıntılarından dolayı ancak 1880'den sonra denemelerini tamamlayarak, donanmaya katılabilmiştir. Duilio sınıfı savaş gemilerinin yapımındaki yavaşlığa rağmen, Duilio sınıfı bu gemilerin daha geliştirilmiş bir modeli olan 13.900 tonluk Italia sınıfı büyük savaş gemilerinin yapımına başlanmıştır. Italia ve Lepanto zırhlıları Duilio sınıfına göre daha ince zırha sahip olmalarına rağmen daha büyük toplarla donatılacak ve hızları 18 knota kadar çıkacaktır. Aynı zamanda bu sınıf gemiler Duilio sınıfından farklı olarak daha hafif toplardan oluşan bir ikincil batarya taşıyacaktır.

1881-1882 yıllarında İtalya 10.000'er tonluk Di Laura sınıfı üç zırhlıyı kızağa koymuştur. Bu gemiler Duilio sınıfının daha hafif birer kopyaları olmalarına rağmen ancak 1888-1891 yılları arasında donanmaya katılabilmiştir. Nihayet 1890'ların ortalarına gelindiğinde İtalyan donanması 15 büyük zırhlı, 16 kruvazör, 35 destroyer, 135 torpidobot ve 85 destek gemisi ile hatırı sayılır bir güce erişmiştir.

1900'lere gelindiğinde İtalyan donanması 1890'lardaki statüsünü önemli ölçüde kaybetmeye başlamıştır. İtalyan donanması uluslararası statüsündeki düşüşüne rağmen 1900 yılında, savaş filosu olarak 17 zırhlı, 21 kruvazör, 19 destroyer, 143 torpidobot, 1 denizaltı ve 126 destek gemisine sahiptir. Buna rağmen özellikle zırhlılar ve kruvazörler yaşlı teknelerdir ve yeni teknolojik gelişmeler karşısında çoğunun modası geçmiştir.

1898 yılında parlamento 2 büyük zırhlının yapılmasını onaylamıştır. Bunlar 1898 ve 1899 yılında kızağa konan 13.215 tonluk 20 knot sürat yapma kabiliyetine sahip Regina Margherita ve Benedetto Brin zırhlılarıdır. Bunlar 1904-1905 yıllarında donanmaya katılmıştır.

Regina Margherita ve Benedetto Brin zırhlıları 1909 yılına kadar İtalya'nın yaptığı son büyük zırhlılar olmuştur. İtalya bu dönemde büyük zırhlılara benzer özelliklere sahip ama daha hafif, zırhlı fakat daha hızlı zırhlıların yapımına başlamıştır. Regina Elena sınıfı olan bu dört zırhlı kruvazör 1901-1903 yılları arasında kızağa konmuştur. Regina Margherita sınıfı zırhlılar ile aynı makineleri taşımalarına rağmen bu gemiler daha hafif zırh ile kaplanmış ve böylece hızları 22 knota kadar yükselmiştir.

Regina Elena, Napoli, Roma ve Vittoria Emanuelle adlı bu dört zırhlı 13.744 tonluk ağırlığa sahiptir. 1901-1903 yılları arasında kızağa konmalarına rağmen, bu gemilerin yapımları altı seneye yakın sürmüş ve 1905-1907 yılları arasında donanmaya katılmıştır.

İtalya, Regina Elena sınıfı zırhlının yapımına başlamasının ardından, 1903 yılında 4 yeni zırhlının yapımı için yeni planları yürürlüğe koymuştur. İkişer gemiden oluşan Pisa ve San Giorgio sınıfı bu zırhlıların dizaynında özellikle hızlı olmalarına önem verilmiştir. 1905 yılında kızağa konan ve 1909 yılında donanmaya katılan Pisa sınıfı zırhlılar 10.600 ton ağırlığında ve 23 knot sürat yapabilmektedir. Gemilerin özellikleri aşağı yukarı Regina Elena sınıfına benzemektedir. 1905 tarihinde kızağa konan fakat 1911 yılına kadar yapımları tamamlanamayan San Giorgio sınıfı zırhlılar ise 11.900 ton ağırlığında ve 24 knota yakın sürat yapabilmektedir. 1909 ve 1911 yıllarında donanmaya katıldıklarında bu gemiler büyüklük olarak dretnot ve savaş kruvazörlerinin çok gerisinde kalmış olmalarına rağmen İtalyan donanmasına hatırı sayılır bir güç katmıştır.

1905 yılında İtalyan Hükümeti 10.000 tonluk Pisa sınıfı 3 zırhlı kruvazörün, 10 destroyerin, 15 torpidobotun ve 7 denizaltının 1910 yılına kadar tamamlanmasını içeren bir planı onaylamıştır. Fakat 1909 yılında İtalyan Parlamentosu nihayet donanmanın kuvvetlendirilmesi için dretnot yapımını içeren yeni donanma planını onaylamıştır. Bu planın ilk gemisi olarak Dante Alighieri dretnotu kızağa konmuştur. 19.500 tonluk dretnot 23 knot hız yapabilecek bir şekilde planlanmıştır. Geminin ana bataryasını oluşturacak olan on iki adet 12 inçlik top dört adet üçlü tarete yerleştirilecektir. Dante Alighieri'nin ardından 1910 yılında İtalya bu sefer Conte di Cavour, Guilio Çesare ve Leonardo da Vinci adlı üç kardeş dretnotun yapımına başlamıştır. Dante Alighieri'nin gelişmiş birer örneği olan bu gemiler 23.000'er ton ağırlığında ve 21.5 knot sürat yapabilmektedir. 1912 yılında 1909 planının son iki dretnotu kızağa konmuştur. Andrea Doria ve Caio Duilio adını taşıyan bu dretnotlar da aşağı yukarı Conte di Cavour sınıfı dretnotlar ile aynı özellikleri taşımaktadır. Altı dretnotun yapımı da 1915 yılına kadar tamamlanmıştır.[673]

[673] Burak Samih Gülboy, *I. Dünya Savaşı'nın Bir Nedeni Olarak Denizlerde Silahlanma,* İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler (İktisat) Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 2002, s.241-259.

II. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NIN ÇIKMASI VE OSMANLI DEVLETİ'NİN SAVAŞA GİRMESİ

Birinci Dünya Savaşı, Avrupa devletlerinin uluslararası güç ve rekabet mücadelesinde ortaya çıkan sorunları savaş aracıyla çözme davranışlarının sonucu olarak çıkmıştır. Bu devletlerin kendi çıkar ve amaçları doğrultusunda yaptıkları anlaşmalarla kurdukları ittifak grupları, savaşın çıkmasının en önemli sebeplerinden biridir.[674] Bilindiği gibi XIX. yüzyılın ikinci yarısında İtalyan ve Alman birliklerinin kurulmasıyla iki yeni milli devletin doğması, Avrupa'da Viyana Kongresi (1815) ile oluşan statükoyu bozmuş, yeni denge arayışları ise bloklaşmaya ve Avrupa'nın büyük devletlerinin iki kampta toplanmalarına yol açmıştır. Bu kamplar Almanya, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ve İtalya'yı içine alan *"Üçlü İttifak"* ve İngiltere, Fransa ve Rusya'yı içine alan *"Üçlü İtilaf"* şeklinde oluşmuştur.[675] Osmanlı Devleti savaştan önce bu blokların hiçbirinde yer almamıştır.

Gelişmelerin bir dünya savaşına doğru gittiğinin farkında olan Osmanlı Devleti mevcut iki bloktan birisinde yer almak istemiştir. Bu amaçla 1914 Haziran ayı ortalarında Cemal Paşa vasıtasıyla Fransa'ya, 1914 Mayıs ayında Talat Paşa vasıtasıyla Rusya'ya ittifak teklifinde bulunulmuştur. İngiltere'ye ise Hakkı Paşa vasıtasıyla daha önceden aynı teklif yapılmıştır. Ancak çıkacak muhtemel bir savaşta müttefik değil taşınacak bir yük olarak görülen Osmanlı Devleti, paylaşılması düşünülen bir pasta olarak değerlendirilmiş ve bu teklifler kabul edilmemiştir.[676] Bu sırada 28 Haziran 1914 tarihinde Avusturya-Macaristan taht adayı Arşidük Fransuva Ferdinand'ın, Bosna'da ordu manevralarını izleyip Sarayova'yı ziyareti sırasında, Gavrilo Princip adlı bir genç tarafından öldürülmesiyle[677] I. Dünya Savaşı sürecine girilmiştir.

Osmanlı Devleti, İtilaf Devletleri bloğuna katılmak için İngiltere, Fransa ve Rusya nezdinde yaptığı girişimlerden olumlu bir cevap alamadığı için siyasi yalnızlıktan kurtulmak amacıyla ister istemez Üçlü İttifak bloğuna katılmak zorunda kalmıştır. Üçlü İttifak bloğuna katılması için Avusturya'dan gelen teklifi Osmanlı

---

[674] Ertuğrul Zekai Ökte, *Ben bir Türk'üm, Türk Düşünce ve Hayat Tarzının Tarihi Gelişimi,* Ed.Tülay Duran, Tarihi Araştırmalar ve Dokümantasyon Merkezleri Kurma ve Geliştirme Vakfı Yay., İstanbul 1995, s.292.
[675] Ali İhsan Gencer, Sabahattin Özel, *Türk İnkılap Tarihi,* Der Yay., İstanbul 2005, s.45.
[676] *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi-I,* Yazarlar: Durmuş Yalçın (ve diğerleri), Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara 2004, s.73-75.
[677] Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi, İkinci Meşrutiyet ve I.Dünya Savaşı (1908-1918),* C.9, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1996, s.365.

Devleti olumlu karşılayarak Üçlü İttifak'a katılmak üzere 22 Temmuz 1914 tarihinde Almanya'ya başvurmuştur. 27 Temmuz tarihinde İstanbul'da başlayan ittifak görüşmeleri 2 Ağustos 1914 tarihinde Türk-Alman ittifakının imzalanması ile sonuçlanmıştır.

4-5 Ağustos 1914 tarihinde İngiltere'nin Almanya'ya savaş ilanıyla Birinci Dünya Savaşı başlamıştır. Osmanlı Devleti Almanlarla yapmış olduğu gizli ittifakı, İtilaf Devletlerinin bilmemesinden de faydalanarak savaşa hemen katılmamış ve tarafsızlığını ilan etmiştir.[678] Zaten Osmanlı Devleti savaşa girecek durumda değildir. Çanakkale ve İstanbul Boğazları henüz savunma gücünden yoksundur. Osmanlı ordusu kuruluş, savaş silah gereçleri ve para bakımından Rusya ile savaşı göğüsleyecek durumda bulunmaktan uzaktır. İttihatçı kodamanlar böyle bir durumda savaşa girmenin Osmanlı Devleti için bir intihar demek olacağı noktasında birleşmiştir.[679] Ancak 2 Ağustos tarihli anlaşmanın 2. maddesine göre Almanya savaşa girdiğine göre Osmanlı Devleti'nin de savaşa katılması gerekmektedir.[680]

Osmanlı Devleti'nin tarafsızlığını ilan etmesi, kendisiyle bir ittifak yapmaya yanaşmamış olan Üçlü İtilaf Devletleri tarafından oldukça olumlu karşılanmıştır. Bu sıralarda, Çanakkale Boğazı'nı geçerek Marmara Denizi'ne gelen iki Alman savaş gemisi Goeben ve Breslau'ya 16 Ağustos 1914 tarihinde Türk sancağı çekilmiş, Alman mürettebatına fes giydirilmiş ve Goeben'e *"Yavuz Sultan Selim"*, Breslau'ya da *"Midilli"* adı verilmiştir. Böylece gemiler, komutanları Amiral Souchon ve mürettebatıyla (her iki geminin mürettebatı yaklaşık 1600 kişi idi) Türk donanmasına katılmıştır.[681]

İtilaf Devletleri Osmanlıları sürekli bir tarafsızlıkta tutmaya çalışırken Almanlar bir an önce savaşa girmeleri için zorlamıştır. Bu konuda Osmanlı-Alman antlaşmasının imzalanması ile başlamış olan baskı, Yavuz ve Midilli'nin Osmanlı donanmasına katılması üzerine artmaya başlamıştır. Bu gemilerin Osmanlı donanmasına

---

[678] Hurşit Tolon, *Birinci Dünya Savaşı Sırasında Yapılan Taksim Anlaşmaları ve Sevr'e Giden Yol,* Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü (Basılmamış Doktora Tezi), Ankara 2003, s.26-27.
[679] Enver Ziya Karal, *a.g.e.,* s.382.
[680] Şerafettin Turan, *Türk Devrim Tarihi, 1. Kitap, İmparatorluğun Çöküşünden Ulusal Direnişe,* Bilgi Yayınevi, İstanbul 2004, s.48; Fahri Belen, *20'nci Yüzyılda Osmanlı Devleti,* Remzi Kitabevi, İstanbul 1973, s.193; Alan Palmer, *Osmanlı İmparatorluğu Son Üçyüz Yıl Bir Çöküşün Yeni Tarihi,* Çev.Belkıs Çorakçı Dişbudak, Sabah Yay., İstanbul 1994, s.248.
[681] Ersan Baş, *Türk Tarihinde Yavuz Zırhlısının Rolü,* Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2004, s.98.

katıldıklarının ilan edildiği gün Alman Genelkurmay Başkanlığı Enver Paşa'ya bir yazı göndermiştir. Bu yazıyla Osmanlıların savaşa girerek mümkün olduğu kadar çok sayıda Rus ve İngiliz kuvvetlerini bağlaması ve ayrıca bu memleketlerin yönetimi altındaki Müslümanlar arasında ihtilal çıkartılması hususunda çalışmalarda bulunulması önerilmiştir. 14 Ağustos'ta da Osmanlı Nazırlar Heyeti, savaşa girmek için her şeyden önce seferberliğin tamamlanmasını, Bulgaristan ile Romanya'nın durumlarının açıklanması ve para sağlanması sorunlarının çözümlenmesini gerekli gördüğünü açıklamıştır. Osmanlı ordusunun iki cephede savaşmasının güçlülüğü ve hatta imkânsızlığı göz önünde tutularak, Bulgaristan'ın da Osmanlılar yanında yer almasına çok önem verilmektedir. Alman diplomatları da bu konuda Sofya'da faaliyette bulunmakla beraber, kısa zamanda olumlu bir sonuç sağlanması için Yavuz ve Midilli'nin Karadeniz'e çıkarak, Rus donanmasını batırıp limanlarını yakmasını tavsiye etmişlerdir.[682]

Almanya, Osmanlı Devleti'ni bir an evvel savaşa sokmak için yaptığı baskıları, Eylül ve Ekim ayında da devam ettirmiştir. Özellikle İstanbul'daki Alman ve Avusturya Büyükelçileri yaptıkları baskılar sonucunda, Sadrazamı bir harekât konusunda yumuşatmayı başarmışlar, Enver Paşa'ya savaşa böyle bir harekât ile başlamayı kabul ettirmişlerdir.[683] Ayrıca 9 Eylül 1914 tarihinde Donanma Birinci Komutanlığına atanan Amiral Souchon[684] Osmanlı Devleti'ni Almanya yanında savaşa sokmak için sürekli olarak çalışmıştır.[685]

Donanma Birinci Komutanlığına atandıktan sonra Amiral Souchon donanma gemilerinde bir tasfiye yapmış Yavuz, Midilli, Hamidiye, Mecidiye, Berk-i Satvet, Peyk-i Şevket, Yadigârımillet ve Taşoz sınıfından dörder muhrip ile faal bir filo kurmuştur. Bunun dışında kalan Mesudiye muharebe gemisi, eskiliği ve ağır toplarının onarımı için İngiltere'de kalmış olmasından dolayı, orta ve küçük çaptaki topları ile yüzen bir batarya olarak kullanılmak üzere, 5 Eylül'de Çanakkale'ye gönderilmiştir. Barbaros ve Turgutreis muharebe gemileri, Donanma İkinci Komutanının emrinde

---

[682] Enver Ziya Karal, *a.g.e.,* s.388-389.
[683] *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Osmanlı İmparatorluğu'nun Siyasi ve Askerî Hazırlıkları ve Harbe Girişi,* C.1, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1970, s.75.
[684] *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı,* C.8, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1976, s.52.
[685] Hermann Lorey, *Türk Sularında Deniz Hareketleri,* C.2, Çev.Tekirdağlı H.Sami, Deniz Matbaası, İstanbul 1936, s.32.

olarak, önce Rus limanlarına yapılan harekât süresince Karadeniz Boğazı'nda, sonra da Şubat-Ağustos 1915 aylarında Çanakkale cephesinde, gambot ve torpidobotlar da Boğazlar Umum Komutanlığı adını alan Sahil İstihkâm ve Torpil Kıtaatı Müfettişliği emrine girerek Boğazlarda karakol, Marmara'da nakliyatı himaye ve karakol işi ile görevlendirilmiştir.

Eylül ayı içinde Marmara'da talim ve atışlar yapılmaya başlanmış, bir taraftan da gemilerdeki fazla eşya ve tahta kısımlar çıkarılarak gemiler savaşa hazır hale getirilmeye çalışılmıştır. Bu sırada Başkumandanlık Vekâleti tarafından Amiral Souchon'dan, Türk ve Rus deniz kuvvetlerinin bir karşılaştırması ile Rus filosuna hemen bir taarruz olanağının olup olmadığı ve Odesa bölgesine bir çıkarma yapılmasının ne derece başarı sağlayacağı hakkında bilgi istenmiştir.

17 Eylül 1914 tarihinde Prens Adaları arkasında Ertuğrul yatında bulunan Padişah V.Mehmet'in önünde, Yavuz, Midilli, Barbaros, Turgutreis ile Yadigârımillet ve Taşoz sınıfı dörder muhribin katıldığı bir geçit töreni yapılmış ve gemiler bunun ardından Haydarpaşa önüne demirlemiştir. Ertesi gün Amiral Souchon Karadeniz'e çıkmak için Sadrazamı ziyaret etmiştir. Bunun ardından 21 Eylül tarihinde Yavuz, Basra ve Taşoz muhripleri, 27 Eylül tarihinde Turgutreis, Midilli ve Berk-i Satvet, 28 Eylül tarihinde Midilli, Berk-i Satvet, altı muhrip ve bir gambot, 30 Eylül tarihinde Barbaros ve Turgutreis'in çıkışları gerçekleşmiştir. 3-5 Ekim 1914 tarihleri arasında Karadeniz'de üçer dörder gemilik gruplar halinde eğitime devam edilmiştir. 7 Ekim tarihinde Amiral Souchon Başkomutan Vekili'ni taşıyan filo ile Çanakkale'ye kadar yaptığı gezi sırasında, gerçekleştirdiği gece gündüz tatbikatlarıyla donanmanın savaşa hazır olduğunu göstermek istemiştir. Bunun ardından 12 Ekim tarihinde yine Karadeniz'e çıkılarak çeşitli manevralar icra edilmiştir.[686]

24 Ekim 1914 tarihinde Alman Elçisi Wangenheim, Sadrazam Sait Halim Paşa, Enver, Talat ve Cemal Paşalarla Mebuslar Meclisi Reisi Halil Bey'in şerefine özel bir öğle yemeği vermiştir. Wangenheim bu yemekte bahsi geçen Osmanlı Hükümeti'nin üyelerine savaşa girme konusunda telkinde bulunmuştur. Ancak savaşa girme konusunda bir anlaşma imzalanmamıştır. Bununla birlikte bu yemekten sonra Bahriye Nazırı Cemal Paşa, Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesinin artık çok yaklaştığını

[686] *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı,* C.8, s.53-56.

hatıralarında *"...Elçi Wangenheim'in öğle yemeğinden sonra, akşama sabaha savaşa girme ihtimalimiz olduğundan, artık Fransız ve İngiliz elçileriyle ilişkimi kesmeye başladım" şeklinde ifade etmiştir.*[687] *Cemal Paşa elçilerle ilişkilerini kesmenin ötesinde aynı gün kişiye özel olarak gemi komutanlarına yolladığı "Padişah donanması Birinci Komutanlığına atanan Amiral Souchon cenapları tarafından, donanmanın denizde bulunduğu sırada, verilecek her emir harfi harfine yapılacak ve bu konuda kesinlikle tereddüt gösterilmeyecektir. Bu emirlerin her cins durum karşısında yapılmasını rica ederim"*[688] emriyle üstü kapalı olarak Almanların uzun süreden bu yana istediği Osmanlı'nın Almanya yanında savaşa girme isteklerini onaylamış oldu. Aslına bakılırsa Cemal Paşa'nın bu izni vermesinden iki gün önce Amiral Souchon, Başkomutan Vekili Enver Paşa'dan *"Karadeniz'de egemenliğin kurulması ve Rus filosunun nerede bulunursa harp ilan edilmeksizin hücum edilerek yok edilmesi"*[689] şeklinde aldığı yazılı gizli emir ile amacına daha önce ulaşmıştı. Souchon, Enver Paşa'nın verdiği bu gizli emir ile Osmanlı'nın savaşa girmesine neden olacak *"Karadeniz Baskını"* iznini almıştır. Böylece ileride karşılaşması olası problemlerde kendisini de garantiye almış oldu.[690]

Amiral Souchon Rus Karadeniz donanmasına baskın yapmak konusundaki her türlü izni almış olarak, 27 Ekim 1914 tarihinde görünürde atış eğitimi için izin istemiş, kendisine gerekli izin verilmiştir.[691] Filo 26 Ekim Pazartesi akşamı ve gece Marmara'da atış eğitimi yapmış, 27 Ekim Salı günü sabahleyin 11 parçadan (Yavuz, Midilli, Hamidiye, Berk-i Satvet, Samsun, Peyk-i Şevket, Gayret-i Vataniye, Muavenet-i Milliye, Taşoz, Samsun ve Nilüfer mayın gemileri) ibaret olarak Karadeniz'e

---

[687] Cemal Paşa, *Hatıralar, İttihat Terakki ve Birinci Dünya Harbi,* Yay.Haz. Behçet Kemal, Selek Yay., İstanbul 1959, s.145-149.

[688] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.394; *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı,* C.8, s.57.

[689] Ali İhsan Sabis, *Harp Hatıralarım,* C.2, Nehir Yay., İstanbul 1990, s.93; Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi,* C.3, Kısım I, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1991, s.233.

[690] Gerçekten de Enver Paşa daha sonra vermiş olduğu bu emri inkar etmiştir. Ancak sonradan bu emrin hem Osmanlıca hem de Almanca yazılı bizzat kendisi tarafından imzalı nüshaları ortaya çıkacaktır. Bu nüshalar için bkz. Jehuda L. Wallach, *Bir Askerî Yardımın Anatomisi, Türkiye'de Prusya-Alman Askerî Heyetleri 1835-1919,* Çev. Fahri Çeliker, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yay., Ankara 1985, s.150.

[691] Toplumda, Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'na girmesi konusunda "Osmanlı Devleti'ni savaşa sokmak için Almanlar, bir oldu-bitti yaparak Rus limanlarını bombalamışlar ve Osmanlı'yı savaşa sokmuşlardır" şeklinde yanlış bir düşünce mevcuttur. Oysa Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesi meselesi uzun görüşmeler sonunda, tamamen kendi isteği doğrultusunda ve istediği zamanda gerçekleşmiştir. Karadeniz Baskını'ndan birkaç gün sonra Yeşilköy civarında gerçekleştirilen bir tatbikat sonrasında, burada bulunan Rus abidesi karşısında bir konuşma yapan Bahriye Nazırı Cemal Paşa, "Karadeniz Baskını'nı Amiral Souchon kendiliğinden yapmamıştır. Bu olay Türklerin milli istiklâl ve haklarını silahlarıyla sağlamak veya şerefle ölmek için gerçekleştirdikleri bir olaydır" diyerek duruma açıklık getirmiştir. Bilgi için bkz. Ali İhsan Sabis, *a.g.e.,* s.97-98.

çıkmıştır.[692] Amiral Souchon, Boğaz civarındaki Sarıkaya mevkiine gelindiğinde tüm gemileri demirletmiş, saat 15.45'te komutan gemisinde bir komutanlar toplantısı yaparak asıl amaçlarının Rus Karadeniz donanmasına baskın yapmak olduğunu açıklamıştır.[693]

Netice itibariyle başarılı bir şekilde icra edilen harekât sonucunda Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşı'na girmiştir. Bu olay üzerine Rusya 2 Kasım'da, İngiltere ve Fransa 5 Kasım'da, Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmişlerdir. Osmanlı Devleti de bunlara karşı 11 Kasım 1914 tarihinde resmen savaş açmıştır.[694]

Tüm bu olaylar olurken Mecidiye kruvazörü tersanede Balkan Savaşı'nda aldığı yaraları sardırmakla meşguldü. Mecidiye kruvazörü Osmanlı Devleti'nin resmi olarak I. Dünya Savaşı'na girmesiyle neticelenecek olan bu harekâta tersanede olduğu için katılamamıştır.[695]

III. MECİDİYE KRUVAZÖRÜNÜN BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDAKİ ASKERÎ HAREKÂTI

Mecidiye kruvazörü, I. Dünya Savaşı'nda yer alan Karadeniz, Marmara, Çanakkale, Irak, Suriye ve Filistin deniz cephelerinden sadece Karadeniz cephesinde faaliyetlerde bulunmuştur. Bu cephedeki faaliyetleri de çok uzun sürmemiştir. Çünkü Mecidiye kruvazörü 3 Nisan 1915 tarihinde gerçekleştirilen harekâtta Odesa önlerinde iskele başomuzluğundan aldığı mayın yarasıyla batmış ve Rusların eline geçmiştir. Rusların savaştan çekilmeleri ile imzalanan Brest Litowsk Antlaşması'na kadar da yaklaşık 3 sene Rusların elinde kalmıştır. Dolayısıyla I. Dünya Savaşı'nda Mecidiye kruvazörünün, Balkan Savaşı'ndaki gibi fazla bir faaliyeti yoktur.

A. Mecidiye Kruvazörü ile Diğer Osmanlı Savaş Gemilerinin Harpteki Durum ve Görevleri

Türk donanmasında bulunan Barbaros, Turgutreis ve Mesudiye zırhlıları, eksiklikleri dolayısıyla bir deniz muharebesinde yer alabilecek durumda değillerdir.

---

[692] *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Osmanlı İmparatorluğu'nun Siyasi ve Askerî Hazırlıkları ve Harbe Girişi,* C.1, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1970, s.85.
[693] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.394.
[694] Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi, İkinci Meşrutiyet ve I.Dünya Savaşı (1908-1918),* C.9, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1996, s.397-399.
[695] "Mecidiye Kruvazörü", *Türk Ansiklopedisi,* C.23, Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, Ankara 1970, s.354.

Bunlardan ilk ikisi, 1915 ortalarına kadar Çanakkale'nin savunmasına katılmış, üçüncüsü de Çanakkale Boğazı tahkimatını takviye maksadıyla yüzen bir istihkâm olarak kullanılırken, daha harbin ilk günlerinde, Aralık 1914 ortasında bir İngiliz denizaltısı tarafından batırılmıştır. Bu suretle Karadeniz'de, tek savaş birliği olarak Yavuz, Midilli, Mecidiye, Hamidiye kruvazörleri ile muhripler ve bir de Alman denizaltıları harekâtta bulunmuşlardır.

Karadeniz'de Osmanlı Devleti'nin savaştığı devlet Rusya olmuştur.[696] Karadeniz'de Osmanlı ve Rus deniz üstü kuvvetleri arasında yapılacak bir oranlamada Rus donanmasının üstünlüğü göze çarpmaktadır.[697] Buna karşın Osmanlı donanmasının en güçlü savaş gemisi olarak Yavuz kruvazörü ön plana çıkacaktır. Yavuz kruvazörü Rus muharebe gemilerine göre hem sürat hem de top bakımından üstündür. Bunun içindir ki Ruslar, Yavuz'un karşısına daima 3-4 muharebe gemisi ile çıkmışlardır. Osmanlı kruvazörlerinden Midilli ise Rusların bu sınıftan gemilerine oranla daha modern ve süratçe üstün ancak top bakımından zayıftır. Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri ise sürat bakımından Ruslarla aynı düzeyde ancak top bakımından bazı Rus muhriplerinden bile zayıf durumdadır.

Osmanlı donanmasının I. Dünya Savaşı'ndaki görevleri şunlardır:

a. Karadeniz cephesi: Boğaz'ı açık bulundurmak ve buranın savunulmasına katılmak, çıkarmalara engel olmak, nakliyat ve özellikle kömür nakliyatını güvenlik altına almak, düşman nakliyatını tedirgin etmek, düşman kıyılarına karşı bombardıman ve mayın hareketlerinde bulunmak ve elverişli fırsatlar çıktığında düşman kuvvetleri ile muharebe etmek.

b. Marmara cephesi: Bu denizdeki nakliyatı korumak ve bunu baltalamak isteyen düşman denizaltılarıyla mücadele etmek.

c. Çanakkale cephesi: Boğaz'ın savunulmasına katılmak ve karadaki kuvvetleri gemi ateşiyle desteklemek.

---

[696] Karadeniz'deki Osmanlı ve Rus donanmalarının karşılaştırması için bkz. Yüzbaşı Fevzi, *Cihan Harbinde Deniz Muharebeleri, Türk Donanması Ne Yaptı?,* Ahmet Kamil Matbaası, İstanbul 1928, s.183-197.

[697] I. Dünya Savaşı'nın başında Karadeniz'deki Osmanlı-Rus donanmalarının birbirlerine karşı oranlarını gösteren, içinde Mecidiye kruvazörünün de yer aldığı posta kartı için bkz. Ekler: Fotoğraf 10.

ç. Irak cephesi: Başlangıçta Şattülarap ağzının, sonra da Dicle ve Fırat'ın çeşitli yerlerini mayınlayarak bu nehirlerde nakliyatı sağlamak ve kara harekâtını nehir filotillaları ateşleriyle desteklemek.

d. Sina ve Filistin cephesi: Doğu Akdeniz kıyılarının gözetlenmesi, bazı kıyı noktalarının mayınlanması, Lut ve Taberiye göllerinde nakliyat.[698]

e. Ege cephesi: Üstün düşman kuvvetleri karşısında Mart 1915 tarihinde Demirhisar torpidosunun çok kısa süren harekâtı ile Ocak 1918 tarihinde Yavuz ve Midilli'nin İmroz Adası'na yaptıkları akından başka bir harekât olmamış, bu deniz ve Doğu Akdeniz kıyıları Alman denizaltıları tarafından korunmuştur.[699]

Osmanlı Deniz Kuvvetleri, bunlardan başka kara kuvvetlerine personel vermek suretiyle özellikle menzil hizmetlerinde de faydalı olmuştur.

B. Mecidiye Kruvazörünün 1914 Yılı Harekâtı

1. 21 Kasım-3 Aralık 1914 Karadeniz Nakliyatı Görevi ve Mecidiye Kruvazörü

Osmanlı Devleti Kafkas cephesinde bir taarruz yapmayı planlamaktadır. Planlanan bu taarruz deniz ulaştırması ile yakından ilgilidir. Çünkü Osmanlı Devleti'nin İstanbul'dan Kafkaslara ulaşacak elverişli bir kara ve demiryolu bulunmamaktadır. Bundan ötürü Osmanlı genel karargâhı daha savaş başlar başlamaz Donanma Kumandanlığına deniz ulaştırma ihtiyacını bildirmiş ve bu ulaştırmanın himaye edilmesini istemiştir. Amiral Souchon ise donanmanın birinci görevi olarak Boğaz'ın ve Boğaz'a ulaşan Zonguldak kömür yolu ile Romen ve Bulgar Limanlarından gelen ikmal yolunun korunmasını görmektedir. Kafkas cephesine yapılacak ikmal nakliyatını himaye görevini ise ikinci planda değerlendirmektedir. Çünkü Amiral Souchon, Karadeniz'deki bütün Osmanlı limanlarını tahkimatsız birer açık liman olarak değerlendirmiş, deniz yolunu da düşmanın üs şebekesinin etkisinde olarak görmüştür. Ona göre genel karargâh Karadeniz'de nakliyat yaptırmaktan vazgeçmelidir. Fakat Enver Paşa, Karadeniz'deki nakliyatın zorluğunu kabul etmekle beraber, nakliyatın yapılması hususunda ısrar ederek Amiral Souchon'u nakliyatı himaye edecek koruyucu bir harekât tertiplemeye zorlamıştır.

---

[698] *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı,* C.8, s.70-71.
[699] Erdoğan Dümen, *Birinci Dünya Harbinde Karadeniz'deki Deniz Olayları,* Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1990, s.17.

Yapılan nakliyatı himaye planına göre nakliyat hem uzaktan hem de yakından himaye edilecektir. Mecidiye, Hamidiye ve Midilli kruvazörleri ticaret gemilerini yakından himaye ederken Yavuz ve refakatindeki gemiler de Sivastopol ya da başka Rus limanlarına karşı taarruzi harekât yaparak uzak himaye görevini yerine getirecektir. Aynı şekilde kruvazörler de nakliye gemilerinin limanlarda askerî birlik ve yükü boşaltmaları sırasında, düşman limanlarını bombardıman ederek Rusların dikkatini indirme limanından uzaklaştıracaklardır.[700]

Mecidiye kruvazörünün uzun süren onarımdan çıktıktan sonra katıldığı ilk görev, işte bu Karadeniz'deki deniz nakliyatının himaye edilmesi görevi olmuştur. Karadeniz'deki nakliyatın himayesi görevi Kasım 1914 başlarında başlamıştır.[701] Ancak Mecidiye kruvazörü bu tarihlerde tersaneden yeni çıktığı[702] ve deneme seyirleri ile meşgul olduğu için nakliyatın himaye edilmesi görevinin bu kısımlarına iştirak edememiştir. Mecidiye kruvazörü bahse konu nakliyatların himayesi görevine, 21 Kasım-3 Aralık 1914 tarihleri arasında yapılacak nakliyatları himaye göreviyle başlamıştır. Bu görev sırasında silah, gereç, erzak ve taşıt araçları ile yüklü olan taşıt gemileri, Mecidiye, Midilli ve Hamidiye kruvazörleri tarafından Trabzon'a kadar korunmuştur. 30 Kasım ve 3 Aralık tarihlerinde kruvazörler birbirini izleyerek Boğaz'dan içeri girmişler ve görev sona ermiştir.

21 Kasım-3 Aralık 1914 tarihleri arasında yapılacak nakliyatları himaye görevinin yerine getirilmesi sırasında Mecidiye kruvazörü, bahse konu diğer gemilerden farklı ve oldukça önemli bir başka görevi daha yerine getirmiştir. Bu görev Genelkurmay İkinci Başkanı Kurmay Albay Hafız Hakkı'nın Trabzon'a götürülmesidir. Genelkurmay İkinci Başkanı Kurmay Albay Hafız Hakkı'nın Trabzon'a götürülmesinin sebebi Başkomutan Vekili Enver Paşa'nın meşhur *"Sarıkamış Harekâtı"*ndan önce III. Ordu hakkında bilgi almak istemesidir. Bu amaçla Enver Paşa Albay Hafız Hakkı'yı 26 Kasım 1914 tarihinde Mecidiye kruvazörüyle Trabzon'a göndermiştir.[703]

---

[700] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.402.

[701] Mecidiye, Hamidiye ve Midilli kruvazörleri 1914 Kasım ayından itibaren İstanbul'dan Trabzon'a giden nakliye gemilerini birkaç kez korumuştur. Bkz. *ATASE Arşivi,* Kln.112, A.1-2, Dosn.902, Fhn.12-6.

[702] Mecidiye kruvazörü tersaneden Kasım ayının ilk günlerinde çıkmıştır. Bu tarihte Midilli kruvazörünün Birinci Subayı Ön Yüzbaşı Grabau, geçici olarak Mecidiye kruvazörünün Komutan Müşavirliğine getirilmiştir. Bilgi için bkz. Hans Hüner, *İki Bayrak Altında,* Çev. Hüsnü Erentok, Deniz Basımevi, İstanbul 1976, s.76.

[703] Yusuf Hikmet Bayur, *a.g.e.,* s.356. Bazı eserlerde Albay Hafız Hakkı'nın Mecidiye kruvazörüyle Trabzon'a hareket günü olarak 25 Kasım 1914 tarihi verilmektedir. Bilgi için bkz. Enver Ziya Karal, *a.g.e.,* s.418; Muzaffer

2. 6-12 Aralık 1914 Karadeniz Nakliyatı Görevi ve Başkomutan Vekili Enver Paşa'nın Trabzon'a Götürülmesi

6 Aralık 1914 tarihinde saat 18.30'da Mecidiye kruvazörü yanında Yavuz kruvazörü, Berk-i Satvet ve Peyk-i Şevket torpidokruvazörleri ile Akdeniz, Mahmut Şevket Paşa, Derince ve Şam gemilerinden oluşan bir nakliye grubuna Trabzon'a kadar refakat etme vazifesiyle yola çıkmıştır.[704] Bu nakliye gemileriyle iki piyade taburu, iki dağ bataryası, 100 süvari, bir miktar deve ve çeşitli malzemeler nakledilecektir.[705] Bu görevin icrası sırasında, III. Ordu'ya gidecek olan Başkomutan Vekili Enver Paşa ve Alman General Bronsort da Trabzon'a gitmek için Yavuz kruvazöründe bulunacaktır.[706]

Osmanlı donanmasının Trabzon'a doğru yola çıktığı sıralarda Batum'un bombalanacağı haberini almış olan Rus donanması da denize çıkmış ve Batum'a uğradıktan sonra batıya doğru seyre başlamıştır. Rus donanmasının bu hareketi Yavuz ve Mecidiye kruvazörlerine 8 Aralık 1914 tarihinde saat 12.00'de telsizle bildirilmiştir. Bu sırada telsizden duyulan Rus donanmasına ait diğer telsiz konuşmaları da yakında Rus donanmasının olduğu izlenimini vermiştir. Bununla birlikte gemilerin görüş alanı içerisinde hiçbir Rus gemisi görülmemektedir.[707]

Taşyürek, *Bir Hüznün Tarihi Sarıkamış,* Yitik Hazine Yay., İstanbul 2006, s.147-148. Bir kısım eserde ise olay "III. Ordu'nun gerçek durumunu ve tutumunu görmek Başkomutanlık'a bilgi vermek üzere, Genelkurmay İkinci Başkanı Kurmay Albay Hafız Hakkı'nın Erzurum'a gönderilmesine karar verildi ve Hafız Hakkı 8 Aralık 1914 günü Mecidiye Kruvazörü ile Trabzon'a hareket etti. Ayrıca kendisine, III. Ordu Kurmay Başkanı Guze'ye vermesi için Almanca yazılı bir talimat da verilmişti." şeklinde yer almıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Kafkas Cephesi III. Ordu Harekâtı,* C.I, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993, s.348. Oysa Albay Hafız Hakkı bölgeden ilk raporunu 27 Kasım 1914 tarihinde göndermiş, Enver Paşa da 8 Aralık 1914'te Trabzon'a varmıştır.

[704] 6-12 Aralık 1914 nakliyatını gösteren harita için bkz. Ekler: Harita 6.

[705] Hermann Lorey, *Türk Sularında Deniz Hareketleri,* C.2, Çev.Tekirdağlı H.Sami, Deniz Matbaası, İstanbul 1936, s.155; Bernd Langensiepen, Ahmet Güleryüz, *The Ottoman Steam Navy 1828-1923,* Conway Maritime Pres, London 1995, s.46.

[706] Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi, İkinci Meşrutiyet ve I.Dünya Savaşı (1908-1918),* C.9, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1996, s.419; A.B. Şirokorat, *Karadeniz Filosunun Üç Savaşı ve Üç Operasyonu,* Hıranitel Yayınevi, Moskova 2007, s.95; Bernd Langensiepen, Ahmet Güleryüz, *a.g.e.,* s.46; Ahmet Güleryüz, *Yavuz ve Midilli,* Denizler Kitabevi, İstanbul 2007, s.9; Hermann Lorey, *a.g.e.,* C.1, s.155; Erdoğan Dümen, *a.g.e.,* s.25; Erol Mütercimler, *İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bakış,* Toplumsal Dönüşüm Yay., İstanbul 2004, s.289; Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.408. Ancak Afif Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi eserinin 4. cildinde Enver Paşa'nın Yavuz kruvazöründe olduğunu söylerken, 5 Kasım 1961 tarihli Cumhuriyet gazetesinde yayınlanan "Mecidiye ve Rus Donanması" başlıklı yazısında Enver Paşa'nın Mecidiye kruvazöründe olduğunu söylemiştir. Fakat yazıda bazı bilgi yanlışları mevcuttur. Örneğin bu tarihte Mecidiye kruvazörünün komutanı yazıda belirtildiği gibi Vasıf Bey değil Gv.Bnb. Küçükmustafapaşalı Muzaffer Adil (ARTAN)'dir. Bu tarihte Vasıf Bey isminde tek komutan Hamidiye kruvazörünün komutanıdır. Ayrıca yine yazıda ifade edildiği gibi Yavuz kruvazörü bu tarihte yaralı olarak İstanbul'da bulunmamakta, Karadeniz'de nakliyatı himaye görevini icra etmektedir. Sonuç olarak Başkomutan Vekili Enver Paşa'nın filo halinde seyreden Osmanlı donanmasının sancak gemisi olan Yavuz kruvazöründe bulunması daha mantıklıdır. Yazının tamamı için bkz. Ekler: Belge 9.

[707] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.409.

Rus donanmasının yakınlarında olduğunu alınan telsiz mesajından ve çevredeki Rus gemilerinin telsiz konuşmalarından anlayan Osmanlı filosunda bir karar verme aşamasına gelinmiştir. Verilen karara göre Yavuz zırhlısı Enver Paşa ile Trabzon'a doğru yoluna devam ederken Mecidiye kruvazörü maiyetindeki gemilerle birlikte yaklaşan Rus donanmasını atlatmaya çalışacaktı.[708]

Mecidiye kruvazörünün komutanı Rus donanmasının Batıya doğru yaklaştığını haber aldığı için kendisinin bu donanmaya yakalanacağını tahmin ederek bundan kurtulmak için bir çare düşünmüştür. Sahilden keskin bir rota ile açık denize doğru açılacak, 20 mil gittikten sonra tekrar Doğu rotasına dönüp, Batıya doğru seyretmekte olan Rus donanmasının görüş açısı dışından kaçıp kurtulacaktır. Bu manevra başarı ile tatbik edilmiş, Rus donanması Batıya doğru gelirken Mecidiye kruvazörü ve 4 nakliye gemisi Rus donanmasının Kuzeyinden geçmiş ve uzaklaşmıştır. Doğal olarak manevranın başarıya ulaşmasının bir nedeni de Rus tarafında keşif kuvvetlerinin az olması, Rus donanmasının Komutanı Amiral Eberhard'ın Yavuz kruvazörü ile az sayıda gemi ile karşılaşmaktan korkması sebebiyle donanmasını yaymayıp toplu olarak kullanmasıdır.

Rus Donanma Komutanı Amiral Eberhart'ın (18 Kasım akşamı) mayın dökme grubuna Trabzon ve Samsun Limanları önlerinde mayın döktürdüğü[709] haberini almış olan Mecidiye kruvazörü komutanı, 9 Ocak 1914 tarihinde nakliye gemilerini Rize'ye götürmüş ve yüklerini oraya boşatmalarını sağlamıştır. Rizeliler bu sırada 300 kayık hazırlayarak gemileri süratle boşaltmak için tertip almış ve bu iş için kadınlı erkekli hazırlık yapmışlardır.[710]

---

[708] Alınan bu kararla ilgili dönemi anlatan hatırat ve diğer kaynaklar incelenmiş olup açık olarak böyle bir karar alındığına dair bir yargıya rastlanamamıştır. Ancak mevcut kaynaklardan edinilen bilgiler ışığında, yaklaşan Rus donanması düşünüldüğünde, Başkomutan Vekili Enver Paşa'nın riske atılmaması için böyle bir karar verilmiş olunabileceği sonucuna varılmıştır.

[709] N. Monasterev, *Birinci Dünya Harbinde Karadeniz Cephesi,* Çev.Afif Büyüktuğrul, Deniz Basımevi, İstanbul 1948, s.17.

[710] Berk-i Satvet torpido kruvazörünün Alman Komutanı Yüzbaşı V.Mellentin savaş hatıratında, bölgeye 02.25 sularında demirlediklerini söylemiş, halkın gemilere olağanüstü ilgi gösterdiğini anlatmıştır. Yüzbaşı V.Mellentin, önce Berk-i Satvet torpido kruvazörünün boşaltıldığını, arkasından Mecidiye kruvazörüne geçildiğini belirtmiştir. Yüzbaşı V.Mellentin'in hatıratından aktaran Hermann Lorey, *a.g.e.,* C.1, s.155.

Boşaltma işinin 10 Aralık 1914 günü tamamlanmasının ardından Mecidiye kruvazörü ve Berk-i Satvet torpido kruvazörü saat 07.00'de boş gemileri alarak İstanbul'a doğru yola çıkmış,[711] 12 Aralık 1914 tarihinde İstanbul'a ulaşmıştır.

Bu harekâtın tamamlanmasının ardından Başkomutan Vekili Enver Paşa, Amiral Souchon'un Kafkas Cephesi'ndeki harekâtın deniz nakliyatına dayandırılmasının doğru olmayacağı, bu nakliyatın pürüzsüz yapılmasının ancak bir talih eseri olabileceği ve normal olarak nakliyatın Ruslar tarafından tedirgin edileceği iddialarını yaptığı gezi sırasında saptadıktan sonra, bunu kabul etmek durumunda kalmıştır.[712]

C. Mecidiye Kruvazörünün 1915 Yılı Harekâtı

1. 13 Ocak 1915 Tarihinde Mecidiye Kruvazörünün Sinop'a Telsiz İstasyonu Gereçleri Nakli Görevi

Karadeniz'deki Osmanlı-Rus donanmalarının devam eden mücadelelerinde Osmanlı donanması açısından aksayan en önemli hususlardan birisi istihbaratın aktarılamaması konusuydu. Karadan ve denizden gemiler aracılığıyla yapılan gözetlemeler ve bu gözetlemeler neticesinde elde edilen Rus donanmasının yeri, adedi ve yönü hakkındaki bilgiler, zamanında İstanbul'daki karargâha iletilememekteydi. Çoğu zaman elde edilen bilgiler karargâha ulaştırılana kadar değerini yitirmekteydi. Bu sebeple istihbarat şebekesinin acilen düzenlenmesi gerekmekteydi.

Mecidiye kruvazörü istihbarat işlerinde bahsi geçen aksaklıkları gidermekte kullanılacak bir telsiz cihazını, Sinop'a götürmek üzere emir almıştır. Donanma Komutanı bu durumdan istifade ederek Yavuz kruvazörünün de Mecidiye kruvazörüyle birlikte yola çıkmasını emretmiştir. Bu hareketle Donanma Komutanı, Ruslara, İstanbul'da bulunan Rus casusları aracılığıyla, Yavuz kruvazörünün aldığı mayın yarasının[713] önemsiz olduğu haberinin ulaştırılmasını sağlamak istemiştir. Böylece Mecidiye kruvazörü telsiz cihazı gereçlerini taşıyan bir küçük gemiyle birlikte Boğaz'dan çıkarken Yavuz kruvazörü de bunlarla birlikte çıkmıştır. Gündüz saatlerinde

---

[711] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.409-410.
[712] *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı,* C.8, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1976, s.81.
[713] 26 Aralık 1914 tarihinde Karadeniz'den dönerken Boğaz açığında, dış şamandıranın bir mil kadar uzağında, sancak başomuzluğundan, iki dakika sonra da iskele tarafından ortadan olmak üzere 2 mayın isabeti almıştır. Bu yaralar sonucunda Yavuz kruvazörünün battığı söylentileri yayılmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ersan Baş, *Türk Tarihinde Yavuz Zırhlısının Rolü,* Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2004, s.142.

yapılan bu çıkışın ardından Mecidiye kruvazörü yanındaki gemiyle birlikte yoluna devam ederken Yavuz kruvazörü dönüp İstinye'ye demirlemiştir. Mecidiye kruvazörü de aldığı görevi başarıyla tamamlamış ve 16 Ocak 1915 tarihinde İstanbul'a dönmüştür.[714]

2. Odesa Akını ve Mecidiye Kruvazörünün Batması

Bölgeden alınan istihbaratlara göre Odesa'ya büyük miktarda asker transferi yapıldığı,[715] Odesa'da yirmiye yakın taşıt gemisinin bulunduğu ve askerî nakliyat için hazırlıklar yapılmakta olduğu öğrenilmiştir. Osmanlı donanmasının Çanakkale önünde bekleyen İngiliz ve Fransız donanması sebebiyle buraya bağlı olmadığını, Yavuz kruvazörünün yaralı olmasına karşın harekâtta bulunabileceğini göstermek yani psikolojik üstünlüğü elde etmek için[716] adı geçen limana karşı bir taarruz hareketi kararlaştırılmıştır. Mayın arama tarama hizmetinde kullanılacak dört muhriple birlikte hareket edecek olan Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri, Odesa'ya yaklaşacaklar ve sabah gün ağarırken Odesa'yı bombardıman edecekler, bu sırada Yavuz ile Midilli kruvazörleri de Sivastopol önlerine gelerek limandan çıkacak Rus donanmasını karşılayacaktır.[717]

Zonguldak ve Ereğli'nin beş Rus muharebe gemisi ve beraberindeki uçaklar tarafından bombardıman edildiği 30 Mart 1915 tarihinden iki gün sonra, yani 1 Nisan 1915 tarihinde, Odesa harekâtına tahsis olunan Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri, Yadigârımillet, Muavenet-i Milliye, Taşoz ve Samsun muhripleri Boğaz'dan çıkmıştır.[718] Bu harekât için yola çıkılırken, Odesa'dan 7-8 mil uzakta mayın bulunduğundan başka, elde düşman hakkında bir bilgi yoktur. Bu sebeple bu sular hakkında bilgi sahibi olan ve bölgeyi yakından tanıyan, bir ticaret gemisinde kaptanlık yapan Schenk isminde bir kişi de harekâtın kadrosuna dâhil edilmiştir.[719] Harekâtın yönetimi Mecidiye komutanına verilmiştir.[720] Ayrıca bu harekât sırasında gemilerde

---

[714] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.418.
[715] http://www.agentura.ru/press/about/jointprojects/inside-zi/medjidie (16.09.2007)
[716] Paul G. Halpern, *A Naval History of World War I,* Naval Institute Pres, Annapolis 1994, s.231.
[717] "Mecidiye Kruvazörü", *Türk Ansiklopedisi,* C.23, Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, Ankara 1970, s.354.
[718] 1-4 Nisan 1915 Odesa Akını'nın haritaları için bkz. Ekler: Harita 7-8.
[719] Hermann Lorey, *a.g.e.,* C.1, s.248.
[720] Bu tarihte Mecidiye kruvazörünün Komutanı Albay Cibalili Mehmet Nazmi (Görev Süresi: 14 Nisan 1914-7 Nisan 1915), İkinci Komutanı Binbaşı Kasımpaşalı Kadri (Görev Süresi: 14 Ekim 1913-7 Nisan 1915, Başçarkçısı Binbaşı Edirnekapılı Ahmet (Görev Süresi: 8 Temmuz 1911-7 Nisan 1915)'tir. Bilgi için bkz. Hermann Lorey, *a.e.,* C.1, Ekler Bölümü, s.4.

Alman subaylar da bulunmaktadır. Gemilerde bulunan Alman subaylar şunlardır: Mecidiye kruvazörü Bnb.Büchsel, Hamidiye kruvazörü Bnb.F.V.Kottwitz, Muavenet-i Milliye muhribi Yzb.Firle, Yadigârımillet muhribi Yzb.V.Schrader, Taşoz muhribi Yzb.Rümann, Samsun muhribi Yzb.Meis.[721] Bazı kitaplarda ve internet sitelerinde harekâtı baştan sona kadar Mecidiye kruvazöründe bulunan Bnb.Büchsel'in yönettiği iddiaları bulunmaktadır.[722] Ancak gemilerdeki Osmanlı komutanlarının daha kıdemli olduğu düşünülürse bu iddiaların mantıklı olmadığı söylenebilir. Gemilerde belirtilen bu subayların dışında, çeşitli branşlarda görevli Alman personel de mevcuttur.

3 Nisan günü ortalık ağarırken Odesa'ya yapılacak baskında hazır bulunabilmek için, kıyıdan görülmeyecek biçimde açıktan seyir yapılacaktır. 2 Nisan günü, yolda mayın arama tarama eğitimleri yapılmıştır. Aynı gün saat 18.30'da Yılan Adası 25 milden, çok az görülebilmektedir. Harekât emrinde, 2 Nisan gece yarısından itibaren mayın arama tarama muhriplerinin arkasında seyre başlanacağı, Odesa güneyindeki Fonton Burnu'nun yedi mil doğusu açığına gelindiğinde yıldızkarayele dönüleceği ve bu rotanın, bombardıman hattı olacağı kaydedilmiştir.

2-3 Nisan gecesi hava durgun olarak geçti. Saat 23.00'e kadar aralıklı olarak poyraz doğrultusunda görülen ışıldak ışınları, bu sessizliği bozan tek olaydır. Saat 23.00'te muhripler, önde Samsun ve Taşoz, arkada Muavenet-i Milliye ve Yadigârımillet olmak üzere mayın arama tarama aygıtlarını suya atmıştır. Durgun ve mehtaplı olan denizde, önde Mecidiye arkasında Hamidiye kruvazörleri olmak üzere seyre devam ederken muhripler tarafından yapılan mayın arama tarama faaliyetleri kolaylıkla takip edilebilmektedir.

3 Nisan saat 02.00'de Muavenet-i Milliye muhribinde bulunan komodorun, tam pruvadan kara gördüğü hakkındaki raporu, Yadigârımillet muhribi komutanı tarafından doğrulanmıştır. Saat 03.50'de Samsun-Taşoz muhriplerinden oluşan mayın arama takımı da pruvada kara gördüğünü bildirerek iskeleye rota değiştirmiştir. Mecidiye kruvazöründe böyle bir gözlemde bulunulmadığından, muhriplere görevlerini sürdürmeleri bildirilmiştir. Yıldızkarayel rotasındaki seyir, aralıklı yapılan iskandiller sayesinde bir değişikliğe uğramamıştır. Saat 04.45'te karanın göründüğü sırada 9-10

[721] Hermann Lorey, *a.e.,* C.1, s.248.
[722] A.B. Şirokorat, *a.g.e.,* s.107; Hermann Lorey, *a.e.,* C.1, s.248; http://www.agentura.ru/press/about/jointprojects/inside-zi/medjidie (16.09.2007)

metre derinlikte suyun kirli ve sarı bir renk aldığı görülmüştür. Saat 15.10'da, en öndeki takım, derinliğin 6,5 metre olduğunu bildirmekle beraber, arama tarama aygıtlarını da içeri almıştır. İskeleye doğru uzanan kıyı, artık tam olarak görülmekte ve sancak tarafında da basık adalar kendini göstermektedir. Bulunulan yerin saptanması sonucunda 15 mil kadar Doğu'ya düşülmüş olduğu anlaşılınca, Batı rotasına geçilerek Odesa'ya yol verilmiştir. Bu sırada Samsun ve Taşoz muhriplerinden birinin uçurtmasının kopmuş olmasından, yalnız arama halatıyla seyre devam etmişlerdir. Bu muhripleri 600 metre aralıkla, arama tarama aygıtlarıyla Muavenet-i Milliye ve Yadigârımillet muhripleri izlemekte olup bunun 500 metre gerisinde Mecidiye kruvazörü ve onun arkasında da 700-800 metre mesafeyle Hamidiye seyretmektedir.

Saat 06.00'ya doğru Odesa pruvada görülmüştür. Derinliğin azlığı nedeniyle arama tarama aygıtlarının dibi bulması korkusu karşısında Filotilla Komodoru, rotanın değiştirilmesini önerdiyse de izlenmekte olan rotanın bombardıman için en elverişli olması bakımından bu öneri uygun görülmemiştir.

Saat 06.40'ta, bombardıman hattına girmeye yarım saat kala Mecidiye kruvazörü, Odesa'nın güneydoğusunda, 460 28' 18" enlem ve 310 05' 00" boylam noktasında 13 metre derinlikte, iskele tarafı baş kazan dairesi hizasında bir mayına çarpmıştır.[723] İskele taraftan kazan dairesinde sular yükselmeye başlamıştır. Dumanla kaplanan Mecidiye hızla durmuş ve hızlı bir şekilde baş iskele tarafa 10 dereceye kadar batmıştır. Sancağa yatan dümen gemiyi sığ tarafa doğru götürmeye başlamıştır. Bu arada geminin personeli kruvazörü kurtarmak için şiddetli bir şekilde çalışmaya başlamıştır. Bütün bölmeler ve sugeçirmez kaportalar desteklenmiş, su alan delikler payandalarla kapatılmış, tulumba ile sular boşaltılmaya başlanmıştır. Ancak kazan bölmesi hızla su ile dolmuş, geminin su altında kalan kısmı gittikçe artmış ve sabah saat 07.00'de geminin burnu dibe oturmuştur. Dolayısıyla küpeşte ve iskele güvertedeki silahlar suya batmıştır. Mecidiye kruvazörünün ümitsiz durumunu gören gemi komutanı topların kamalarının ve telsiz istasyonunun gemiden sökülmesini emretmiştir.[724]

[723] Sen Petersburg Askerî Deniz Müzesi Sergi Salonu'ndaki "1914-1917 Karadeniz Rus Mayın Bölgesinde Türk Alman Donanmalarının Zayiatları" panosuna göre Rus Karadeniz donanması, I.Dünya Savaşı boyunca Karadeniz'e toplam 13.184 adet mayın dökmüştür. Mecidiye kruvazörü dökülen bu mayınlardan birine çarpmıştır. Panonun fotoğrafı için bkz. Ekler: Fotoğraf 11. Ruslar bölgeyi mayınlarken 115 kilogramlık mayınlar kullanmış ve bunları ortalama 15 metre derinliğe döşemişlerdir. Ayrıntılı bilgi için bkz. A.B. Şirokorat, *Karadeniz Filosunun Üç Savaşı ve Üç Operasyonu,* Hıranitel Yayınevi, Moskova 2007, s.107.

[724] http://www.navycollection.narod.ru/ships/Turkey/Cruisers/Mejidie/history.html (14.03.2007)

Personel kruvazörü boşalttıktan sonra, saat 07.20'de Yadigârımillet muhribi boşaltılmış olan kruvazöre geminin tamamen batması amacıyla sancak güverteden pupa tarafına doğru bir torpido göndermiştir.[725] Torpidonun kıç cephaneliğine rastlaması sonucu Mecidiye kruvazörü doğrulmuş ve hızlıca batmıştır. Suyun derinliğinin fazla olmaması sebebiyle gemi dibe oturmasına rağmen geminin direkleri, topların bazı kısımları ve güvertenin üst bölümleri suyun üstünde kalmıştır.[726]

Kazayı gören Hamidiye, mayın bölgesinden çıktığını kabul edinceye kadar, eski rotasında tornistanla (geri geri) seyretmiştir.

Olay, Sivastopol önlerindeki Yavuz kruvazörüne bildirilince, harekâttan vazgeçilerek Boğaz'a dönme emri verilmiştir. Mecidiye kruvazörünün şehit olan 26 personeli[727] dışındaki personelini almış olan Hamidiye kruvazörü, muhriplerin peşinde, 17 mil hızla Yılan Adası'na doğru seyre başlamıştır. Saat 12.10'da Donanma Kumandanlığı'ndan alınan bir telsiz mesajında, Rus ana kuvvetinin iki kruvazör ve üç muhrip ile birlikte saat 11.15'te bu bölgeye yaklaştığı ve Yavuz ile Midilli kruvazörlerinin de bu bölgeden fazla uzakta bulunmadığı bildirilmiştir. Hamidiye kruvazörü, yollarının kesileceğini kabul ederek daha az hızla hareket eden Samsun ve Taşoz muhriplerinin yanına Muavenet-i Milliye ve Yadigârımillet muhriplerini katmak suretiyle bunları, kıyı seyri yaparak yollarına devamları için göndermiştir. Kendisi de 20 mil hızla Boğaz'a yönelmiştir. Filotilla ise, bir süre kıyı seyri yaptıktan sonra, vaktinde Boğaz girişinde bulunmak üzere kısa yoldan seyrini sürdürmüştür. 4 Nisan saat 06.00'ya doğru Boğaz önünde buluşan yedi gemi içeri girmiştir.[728]

Mecidiye kruvazörünün batmasıyla sonuçlanan bu olay Donanma Cemiyeti'nin haftalık olarak yayınladığı *"Donanma Mecmuası"* ile halka duyurulmuştur. Batan

---

[725] Yadigârımillet muhribinin Mecidiye kruvazörüne attığı bu torpidonun parçaları halen Sen Petersburg'daki Askerî Deniz Müzesi'nde sergilenmektedir. Atılan torpido parçasının fotoğrafı için bkz. Ekler: Fotoğraf 12.

[726] Bu olay 3 Nisan 1915 tarihinde gerçekleşmiştir. Ancak birçok Rusça kitap ve internet sitesinde olayın tarihi 21 Mart olarak verilmektedir. Bunun nedeni olayın Rumi takvim tarihi ile 21 Mart 1331 tarihinde gerçekleşmesidir. Yani bu yanlışlık rumi takvim ile miladi takvim arasındaki farkı bilmeden Osmanlıca kaynaklardan yapılan tercümelerden kaynaklanmıştır. Yapılan hataya örnek kitap olarak bkz. M.Makareyev, G.Rıjanok, *1783-2004 Yılları Arasında Karadeniz Donanması Komuta Biyografisi,* Mir Yayınevi, Sivastopol 2004, s.115. Hataya örnek internet sitesi olarak bkz. http://www.agentura.ru/press/about/jointprojects/inside-zi/medjidie (16.09.2007) Mecidiye kruvazörü battıktan sonra arka direğinin çanaklığından alınan fotoğrafı için bkz. Ekler: Fotoğraf 13. Mecidiye kruvazörünün battıktan sonra çekilmiş fotoğrafı için bkz. Ekler: Fotoğraf 14.

[727] Mecidiye kruvazöründe 14'ü makine dairesinde olmak üzere toplam 26 kişi şehit olmuştur. Daha sonra bu şehitler için Ukrayna'nın Odesa şehrinde açılış tarihi bilinmeyen bir şehitlik oluşturulmuştur. Şehitlikteki anıtın fotoğrafı için bkz. Ekler: Fotoğraf 15.

[728] *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı,* C.8, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1976, s.136-138.

Mecidiye kruvazörünün yerine yenisinin alınması için bir kampanya başlatılmış[729] ve bu olaydan duyulan üzüntüye derginin devam eden nüshalarında da yer verilmiştir.[730]

3. Rusların Mecidiye Kruvazörünü Çıkarmaları ve Mecidiye Kruvazöründe Yaptıkları Değişiklikler

3 Nisan 1915 tarihinde batan Mecidiye kruvazörüne aynı gün, Odesa'nın deniz komutanlığı yetkilileri, başlarında Karadeniz'in Kuzey-Batı bölümünün savunma komutanı Albay Fedorevichem olmak üzere gelip inceleme yapmıştır. Çok geçmeden bu yetkililer kruvazörün denizden çıkartılması ve gereken su bölgelerinin mayından temizlenmesi kararını almıştır. 7 Nisan tarihinde Mecidiye kruvazörünün suyun altında kalan bölgelerine F.A. Shapakovicha komutasında dalgıçlar girip inceleme yapmıştır.[731] Bu inceleme sonucunda geminin 9,75 metreye battığı, makine dairesinde kaportaların harap ve yerlerinden sökülmüş olduğu anlaşılmıştır. Suyun üstünde kalan bölmelerde ise kaportaların iyi durumda olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca güvertenin üst bölümünün patlama ile şiştiği, köprü üstü güvertesinin zarar gördüğü görülmüştür.

Mecidiye kruvazörünün sualtı bölümünde yapılan inceleme neticesinde 2 adet yara tespit edilmiştir.[732] Bu yaralardan ilki iskele güverte baş tarafta bulunmaktadır. Bu yara Mecidiye kruvazörünün mayına çarpması sonucunda kazan dairesi yakınlarında oluşmuştur. Yaranın tam yeri birinci 120 mm'lik toptan birinci 150 mm topa kadar olan kısımdadır. Yara 5,18x12,19 metre çapında olup, çatlak ve eriyen yerlerle ve içeriye bükülmelerle birlikte olduğundan büyük görülmektedir. Yaralardan ikincisi, Yadigârımillet torpido kruvazörünün Mecidiye kruvazörüne attığı torpidonun açmış olduğu yaradır. Sancak güverte kıç tarafta olan yaranın çapı 3,66x6,1 metredir. (Değişik kaynaklarda yaranın çapının 5,48x7,3 metre olduğu iddiaları vardır.) Patlamada aynı zamanda iki kazan, iki evaporayter, bir dinamo makinesi ve sancak makinenin şaftı parçalanmıştır. Ayrıca kıç bölmeler çatlamış, kıç güverte parçalanmıştır. Geminin diğer sistemleri ve bölmelerinde de birçok hasar ve patlama vardır.

---

[729] "Mecidiye İçin", *Donanma Dergisi,* S.88, 26 Mart 1331 (08.04.1915), Donanma Cemiyeti Yay., İstanbul 1915, s.138.
[730] "Mecidiye", *Donanma Dergisi,* S.89, 2 Nisan 1331 (15.04.1915), Donanma Cemiyeti Yay., İstanbul 1915, s.1.
[731] Mecidiye kruvazörü battıktan sonra dalgıçların Mecidiye kruvazöründeki çalışmalarını gösteren fotoğraf için bkz. Ekler: Fotoğraf 16.
[732] Mecidiye kruvazörünün batmasına neden olan yaraların yerlerini gösteren fotoğraf için bkz. Ekler: Fotoğraf 17.

Mecidiye'nin sudan çıkarılması imkânını ve bunun en elverişli nasıl yapılacağını belirlemek için St. Peterburg'dan gemi mühendisleri birliğinden Albay D.N. Shvetsov çağrılmıştır. Yapılan incelemede geminin batarken 1116 ton su aldığı anlaşılmıştır. Albay D.N. Shvetsov, yanındaki mühendis A.A Starkovım'ın önerdiği, *"Gemi sualtı inşası çalışmalarıyla su üstüne çıkartılabilir"* kararına uymuştur. Bu fikir, geminin batarken su almamış olan baş ve kıç kısmı arasındaki özel su geçirmez bölmelerden hareketle düşünülmüştür.

Mecidiye kruvazöründe kurtarma çalışmalarına 17 Nisan 1915 tarihinde Akademik Per katırı, üç dalgıç botu, Chernomor ve 25 tonluk vinçleri ile Lekodol II, Lekodol III ve Lekodol IV römorkorları tarafından başlanmıştır.[733] Mecidiye kruvazöründe yapılan ilk çalışma silahların sökülmesi, iki duman bacasının ve ön vantilatörün kesilmesi olmuştur. Daha sonra marangozluk işlerine başlanmış, çalışmalar sırasında gemiyi fırtınalardan korumak için yapının etrafına 50 metre uzunluğunda kütükler yerleştirilmiştir. Bu işler 12 gün sürmüş ve 15 Mayıs 1915 tarihinde bitmiş, ertesi sabah ilk su tahliye işlemlerine başlanmıştır. Ancak bu sırada daha önce fark edilmemiş delik ve çatlaklar bulunmuş, bunların kapatılması için çalışmalara başlanmıştır.

17 Mayıs 1915 tarihinde kalaslardan 9,75x8,53 ve 9,75x7,92 çaplarında, delikler için yama yapılmış ve gemiden ciddi anlamdaki su boşlatma işlemine 9 Haziran 1915 gecesi saat 03.00'te başlanmıştır.[734] Bu çalışmalar sırasında 1.016 tonluk iki türbin kullanılmıştır. Yelken direklerinin dönmesini engellemek için her iki taraftan ırgat ve halatlarla Velikorassii ve Petr Karpov deniz vasıtaları hazır bulundurulmuştur. 14 saatte geminin gövdesi ve draftı tamamen yüzeye çıkartılmış ancak gemi planlanandan 7 metre fazla kaldırıldığı için çıkabilecek olası bir fırtınadan korunmak amacıyla gemiyi acilen limana çekmek için karar alınmıştır. Bu sırada beklenmedik bir gelişme yaşanmış ve yedekleme sırasında kıç taraftaki yamalar yırtılmaya başlamıştır. Bu durumda denizciler gemiyi kurtarmak için bellerine kadar suya girmiş, hayatlarını riske atarak 28 payanda ile gemiyi desteklemişlerdir. Daha sonra yaklaşık 21 saatte Mecidiye kruvazörü Odesa'ya kadar yedeklenmiş ve Varansofsky geçidinden *Sinop* savaş

[733] Yapılan kurtarma çalışmalarını gösteren fotoğraf için bkz. Ekler: Fotoğraf 18.
[734] Mecidiye kruvazöründen su boşaltılmasını gösteren fotoğraf için bkz. Ekler: Fotoğraf 19.

gemisinin ışıldaklarının aydınlattığı limana girmiştir. Bu giriş sırasında Mecidiye kruvazörünün draftı Odesa Limanı'nın derinliğinden 91 cm fazla olduğu için gemi zaman zaman kelimenin tam anlamıyla çamurlu tabanda sürtünür vaziyette çekilmiştir. Denizciler akşam saatlerinde Mecidiye kruvazörünün 3/4'ünü yüzer havuza sokmayı başarmıştır. Bundan sonra *Chernomor* römorkörü 10 hortumla beş gün daha geminin kıç tarafından su boşaltmıştır. Sonunda gemi 13 Haziran 1915 tarihinde havuza sokulmuştur. Kruvazörün planları olmamasına rağmen bütün sudan çıkarma işlemleri 100 kişilik bir insan kitlesinin çalışmasıyla bir aydan daha kısa sürede bitirilmiş ve gemi artık az çok dengeye sahip bir hale sokulmuştur.

21 Haziran 1915 tarihinde Ruslar Mecidiye kruvazörüne *"Prut"* ismini vererek donanmalarına dâhil etmişlerdir.[735] Bu arada William Cramp Tersanesi'nden geminin planları satın alınmış ve geminin bu planlar çerçevesinde yeniden yapılmasına karar verilmiştir. Mecidiye kruvazörünün batışı sırasında geminin Osmanlı personeli, toplardaki kamaları çıkartmış ve toplar kullanılamaz bir hale getirilmiştir. Bu sebeple Prut kruvazörünün Rus üretimi 130 mm'lik toplar ile silahlandırılması kararlaştırılmıştır. Rus gemi işletmeleri imkânlarıyla Odesa'da havuz işleri devam ederken, buna paralel olarak metal gövdeleri, yeni silahları, donanımları, elektronik aksamları, sitim motorları ve filikalarının siparişleri verilmiştir. Bu çalışmalar devam ederken Nikolayev Tersanesi'nin eskimiş havuzu sebebiyle zorluklar ortaya çıkmıştır. Ancak yine de Prut'un denize indirilişi 25 Eylül 1915 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Bundan sonra 4 Kasım 1915 tarihinde günlük deneme seyirlerine çıkılmıştır. Fakat sancak ve iskele makinelerin 165 ve 172 devir dakika ile çalışmasından kaynaklanan problem ile karşılaşılmıştır. Bu sorunun giderilmesi için çalışmalara başlanmıştır. Gemi üzerindeki tüm çalışmaların sona ermesi, geçirilen bir dizi askerî denetlemeler ve deneme seyirlerinden sonra 15 Şubat 1916 tarihinde gerçekleşmiştir. Ancak yine de Prut'un kazanlarındaki var olan sorunlar ve gemide bulunan denge sorunu halledilemediğinden gemi askerî tatbikatlara katılmamıştır. Denge sorununun çözümü

[735] Mecidiye kruvazörüne Prut ismi verilmesinin sebebi, Osmanlı Devleti'nin I.Dünya Savaşı'na girmesine neden olan 29 Ekim 1914 tarihinde Karadeniz'deki Rus limanlarına yapılan baskında Osmanlı donanmasının batırdığı bir gemi olmalıdır. Bu baskın sırasında Yavuz kruvazörü Sivastopol açıklarında 700 mayın yüklü ve 75 personel kapasiteli Prut adlı bir mayın gemisini batırmıştır. Mecidiye kruvazörünün de bir Rus mayınıyla batmasının ardından Ruslar ele geçirdikleri bu gemiye büyük ihtimalle bir mesaj verme kaygısıyla hareket ederek daha önce batırılan Prut gemilerinin ismini vermiştir. Rus donanmasına ait Prut mayın gemisinin fotoğrafı için bkz. Ekler: Fotoğraf 20. Prut gemisinin teknik özellikleri için bkz. Haydar Alpagut, *Büyük Harbin Türk Deniz Cephesi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1937, s.66. Mecidiye kruvazörünün Rus sancağı altındaki fotoğrafı için bkz. Ekler: Fotoğraf 21.

için 177,5 ton ek sert demir ve çimento kullanılmıştır. Ancak bu önlem de yeterli olmamış ve ek tedbirlerin alınmasının gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu zamana kadar yapılan çalışmalar sonucunda gemi 4030 ton tonaja, 101 metre boya, 12,3 metre genişliğe ulaşmıştır. Ayrıca geminin baş draftı 5,48 metre, vasat draftı 5,74 metre olmuştur. Personel kapasitesi 300 kişi olan Prut kruvazörü, silah olarak ise 10 adet 130 mm'lik top ve 4 adet makineli tüfek ile donatılmıştır.

Kruvazörü savaşabilir duruma getirebilmek için İngiliz firması ile 10 adet su türbinli kazan için anlaşılması düşünülmüştür. Anlaşma 28 Nisan 1915 tarihinde sonlandırılmış ve anlaşma uyarınca ilk dört kazan Aralık 1915 tarihinde Arhangelsk'e gelmiştir. Diğer kazanlar ise ilginç bir şekilde nakliye esnasında kaybolmuştur. Tersanede çalışmalar devam ederken[736] daha önceden var olan geminin denize elverişliliği ve denge sorunlarının giderilmesine karar verilmiş, çalışmalar bu yönde yoğunlaştırılmıştır.[737]

4. Mecidiye Kruvazörünün Rus Donanmasındaki Faaliyetleri

Prut kruvazörü (Mecidiye kruvazörü) denge ve özellikle kazan sorunlarından dolayı Rus donanmasında aktif olarak çok fazla kullanılamamıştır. Katıldığı en önemli faaliyet 18 Nisan 1916 tarihinde gerçekleştirilen *"Trabzon Çıkarması"*dır.[738]

Trabzon'a bir çıkarma yapma fikri 1915 yılı sonunda Erzurum'un Rusların eline geçmesinden sonra ortaya çıkmıştır. Erzurum'un alınmasından sonra Ruslar, Anadolu'da kolay bir harekât yapabilmek için bir de Karadeniz kıyısında deniz üssüne sahip olmak gerektiğini düşünmüştür. Bu üs için de en iyi yerin Trabzon olduğuna karar vermişlerdir. Ancak Trabzon'un sadece kara harekâtıyla alınmasının çok zor olacağını düşünen Ruslar, bu harekâtın denizden de desteklenmesine karar vermiştir. Ruslar

---

[736] Mecidiye kruvazörünün tersanedeki tamiratı sırasında Rusya Denizcilik ve Ticaret Kurumu ile işçiler arasında bir takım sorunlar çıkmıştır. Bu durumu 11 Ocak 1916 tarihli 59 nolu gizli ibaresi taşıyan Odesa Jandarma İdaresi Müdürü'nün İçişleri Bakan Yardımcısı'na Odesa'dan gönderdiği rapordan anlamaktayız. Raporda şu bilgiler yer almaktadır: "Prut'un (Mecidiye kruvazörü) tamiratıyla ilgili Rusya Denizcilik ve Ticaret Kurumu hizmetli ve ustalarına söz verdiği ikramiyeyi ödemiştir. Aynı ikramiyenin 10 rubleden başlayarak 50 rubleye kadar işçilere de ödenmesine söz verilmiştir. Ancak işçilerin bir kısmına 5 ile 10 ruble arası ödeme yapılmış, geri kalanına hiçbir şey verilmemiştir. Bunun sebebi olarak ise işin gecikmesi ve iyi yapılmaması gösterilmiştir. Yapılan bu açıklama işçileri tatmin etmemiş ve işçiler arasında huzursuzluk yaratmıştır. Bu durumun çözümü olarak ise işçiler ilişkilerin gerilmemesi için kurumun müdürüne ortak ricada bulunmaya karar vermiştir." Kurum ile işçiler arasında çıkan ücret sorununu gösteren belge için bkz. Ekler: Belge 10.

[737] http://www.navycollection.narod.ru/ships/Turkey/Cruisers/Mejidie/history.html (14.03.2007)

[738] Mecidiye kruvazörünün Rus tersanelerindeki onarımlardan çıkıp Rus donanmasına Prut adı altında katılmasından sonraki hali ve geminin ilk personelinin fotoğrafları için bkz.Ekler: Fotoğraf 22-23.

tarafından 7 Nisan 1916 tarihinde yapılan bir toplantıda Trabzon'a 16.800 asker, 2.300 hayvan, 1.358 araba ve 36 toptan oluşan 127. Piyade Tümeninin çıkarılmasına karar verilmiştir. Bu tümenin nakledilmesi için de 30 ticaret gemisi ayrılmıştır. Netice itibariyle Rus harekâtı denizde bir Osmanlı donanmasının saldırısına uğramadan tamamlanmış ve Trabzon, 18 Nisan 1916 tarihinde Rusların eline geçmiştir.[739] Prut kruvazörü (Mecidiye kruvazörü) ise işte bu harekâtta İmparatoriçe Maria, II.Katerina, Merkür, Kagul ve Almas gibi gemilerle birlikte, Karadeniz'de bulunarak yaptığı destekleme faaliyeti ile yer almıştır.[740]

Ç. 1918 Yılında Ruslarla Mütareke Yapılması ve Mecidiye Kruvazörünün Yurda Getirilmesi

I. Dünya Savaşı yıllarında endüstri bakımından gelişmiş olan Rusya, aslında hâlâ tarımsal bir toplumdur. 1917 yılına gelene kadar savaşın tüm yükü büyük toprak sahipleri tarafından köylüler üzerine yüklenmiştir. Göstermelik olan parlamento, bir avuç saray erkânıyla toprak sahiplerini temsil eden Çarın elindedir. Yüksek siyasette söz sahibi olamayan burjuva sınıfı da durumdan memnun değildir. 1917 yılı içindeki genel görünüm ise şöyledir: Sanayi, ulaştırma felce uğramaya başlamış, yiyecek sıkıntısı baş göstermiş, maliye çığırından çıkmıştır. Büyük ölçüde grevler oluyor, emniyet ve ordu kuvvetleri bunları önlemekte güçlük çekiyordu. Bu sırada Rusya içinde başlayan devrim taraftarlığı orduyu da sarmıştır. Yalnız işçi sınıfı değil köylü sınıfı da sesini yükseltmeye başlamıştır. Devrimci patlama ile yüz yüze gelen yöneticiler çıkarlarını sağladıkları sınıf ve tabakadan da kopmuştur.[741]

Birçok sebebi olmakla birlikte 1917 yılı Ekim ayı içerisinde Rusya'da devrim hareketi başlamış ve Çarlık Rusya'sı tarihe karışarak yerine Bolşevik bir hükümet gelmiştir. Çok geçmeden Bolşevik Rusya 8 Aralık 1917 tarihinde Osmanlı Devleti ile Erzincan'da bir silah bırakma anlaşması imzalamış ve 22 Ocak 1918 tarihinde de savaş

[739] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.439-440.
[740] A.B. Şirokorat, *Karadeniz Filosunun Üç Savaşı ve Üç Operasyonu,* Hıranitel Yayınevi, Moskova 2007, s.127; http://flot.sevastopol.info/ship/cruiser/prut.htm (12.04.2008)
[741] Fahri Belen, *20'nci Yüzyılda Osmanlı Devleti,* Remzi Kitabevi, İstanbul 1973, s.312.

haline son vermek istediğini resmen açıklamıştır.[742] 3 Mart 1918 tarihinde imzalanan Brest Litowsk Antlaşması[743] ile Ruslarla olan savaş resmen sona ermiştir.[744]

Rusya devrim sürecine doğru giderken, 1917 Nisan'ında Prut kruvazöründe (Mecidiye kruvazörü) özel bir heyet toplanmış ve bu heyet tüm güvertelerde bulunan 130 mm'lik topların çıkartılıp, bunların yerine 4 adet 75 mm makineli tüfek koymayı önermiştir. Bu fikir kabul görmüş ve Sivastopol deniz fabrikasında çalışmalara başlanmıştır.[745] İşte bu çalışmalar devam ederken yukarıda da açıklandığı üzere Çarlık Rusya'sı yıkılmış ve yerine Bolşevik bir hükümet kurulmuştur.[746]

Rusya ile barış yapılmış olmasına rağmen Rusya'da düzen bir türlü kurulamamış, bunu sağlamak için Alman ve Avusturya-Macaristan kuvvetleri ile Kırım'a ve Kafkasya'ya kadar harekât yapılması kararlaştırılmıştır. Odesa'da Karadeniz mütareke komisyonu başkanı Alman Amirali Hopman'ın başkanlığında kurulan teknik bir komisyona şu görevler verilmiştir:

a) Karadeniz ve Azak Denizi'nde mayından temizlenmiş yollar sağlanması ve bunların sürekli denetlenmesi.

b) Liman ve tersanelerin düzenlenmesi.

c) Seyriseferin tanzimi.

ç) Savaşı devam ettirme yolunda İttifak Devletleri'nin çeşitli ihtiyaçlarının Güney Rusya'dan sağlanarak gönderilmesi.

Ruslarla barış imzalanmış olmasına rağmen siyasi ve ekonomik amaçlarla Alman-Avusturya işgal harekâtının devamı üzerine,[747] Alman Genel Karargâhı Osmanlı

---

[742] Şerafettin Turan, *Türk Devrim Tarihi, 1. Kitap, İmparatorluğun Çöküşünden Ulusal Direnişe,* Bilgi Yayınevi, İstanbul 2004, s.59.

[743] Brest-Litowsk Antlaşması müttefik dört devlet ile Sovyet Rusya arasında imza edilen 14 maddelik asıl antlaşma metninden ve buna ilaveten düzenlenen ek protokollerden başka, Almanya, Avusturya-Macaristan, Bulgaristan ve Osmanlı Devleti ile Ruslar arasında yapılan ayrı barış antlaşmalarından oluşmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Selami Kılıç, *Türk Sovyet İlişkilerinin Doğuşu, Brest Litovsk Barışı ve Müzakereleri 22 Aralık 1917-3 Mart 1918,* Dergâh Yay., İstanbul 1998, s.376.

[744] Rıfat Uçarol, *Siyasi Tarih,* Filiz Kitabevi, İstanbul 2000, s.476.

[745] http://www.navycollection.narod.ru/ships/Turkey/Cruisers/Mejidie/history.html (14.03.2007)

[746] Donanma Mecmuası'na göre Bolşevik hükümet Mecidiye kruvazörünü ihtilal mahkemesi olarak kullanmıştır. Hatta bazı mahkumların idam cezaları, mahkumların Mecidiye kruvazörünün kazanlarında yakılması şeklinde gerçekleştirilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. "Mecidiye Kruvazörümüzün Menakıbı", *Donanma Dergisi,* S.165, 9 Mayıs 1334 (9 Mayıs 1918), Donanma Cemiyeti Yay., İstanbul 1918, s.1854.

[747] Aslında ne Almanya ne de Sovyet Rusya Brest Litovsk Barışı'nın şartlarını tam olarak uygulayamadılar. Barışın imzalanmasından hemen sonra bunun birçok hükmü bozulmaya başladı. Ayrıntılı bilgi için bkz. Selami Kılıç, *a.g.e.,* s.393.

donanmasının kendileriyle Karadeniz'de ortak harekette bulunmasını istemiştir.[748] Mecidiye kruvazörünün Ruslardan alınması süreci de bu düşüncenin hayata geçirilmesinden sonra başlamıştır.

Alman Genel Karargâhı'nın isteğiyle Mart ve Nisan ayları içinde Karadeniz'de Osmanlı donanmasının faaliyetleri başlamıştır. Nisan ayının sonuna doğru Ukrayna'nın Alman ve Avusturya kuvvetleri tarafından işgali tamamlanmış ve harekât Kırım'a doğru gelişmiştir. 30 Nisan 1918 tarihinde Boğaz'dan çıkan Yavuz ve Hamidiye kruvazörleri, ertesi gün 1 Mayıs 1918 tarihinde işgal edilmiş olan Sivastopol'un 30 mil açığında Muavenet-i Milliye muhribinin katılmasını bekledikten sonra birlikte, 2 Mayıs 1918 tarihinde Sivastopol Limanı ağzına demirlemiş, ertesi gün de limana girmiştir. Rus filosunun bir kısmı yani 2 muharebe gemisi, 15 muhrip ve 10 vapur üç gün önce geceleyin burasını terk ederek Novorosisk'e gitmiş olduklarından, limanda terk edilmiş durumda 7 eski muharebe gemisi, 3 kruvazör, 8 muhrip, 14 denizaltı, birçok yardımcı gemi ve torpidobot bulunmaktadır.[749] Mecidiye kruvazörü de limanda bulunan bu gemiler arasındadır.[750] Aslında 1918 Mayıs başlarında Prut kruvazörü Almanlar tarafından ele geçirilmiştir. Almanlar gemiyi aldıklarında gemi tek bacalı, silahsız ve direkleri sökülmüş bir durumdadır. Gemiye bu şekilde el koyan Almanlar geminin yeniden yapıldığından şüphelenmemiş, sadece kurtarıldığını zannetmiştir.[751] Almanlar bu gemiye el koymak istemiştir. Özellikle Alman Amirali Fon Paschwitz bu konuda oldukça gayret sarf etmiştir. Burada bulunan Osmanlı subaylarının gösterdikleri olağanüstü ısrar üzerine Amiral Fon Paschwitz durumu Alman İmparatoruna sormak zorunda kalmıştır. Alman İmparatorunun onayını alan amiral ısrarından vazgeçmiştir.[752] Böylece Mecidiye kruvazörü tekrar gerçek sahipleri olan Osmanlı Devleti'nin eline geçmiştir.

---

[748] *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı,* C.8, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1976, s.384-385.
[749] *A.e.,* s.386.
[750] Mecidiye kruvazörünün burada bulunduğu Donanma Mecmuası'nda yazılan bir yazı ile kısa sürede halka duyurulmuştur. Ayrıntılı bilgi için bkz. "Mecidiye Kruvazörümüzün Menakıbı", *Donanma Dergisi,* S.165, 9 Mayıs 1334 (9 Mayıs 1918), Donanma Cemiyeti Yay., İstanbul 1918, s.1854.
[751] http://www.navycollection.narod.ru/ships/Turkey/Cruisers/Mejidie/history.html (14.03.2007)
[752] Hermann Lorey, *Türk Sularında Deniz Hareketleri,* C.1, Çev.Tekirdağlı H.Sami, Deniz Matbaası, İstanbul 1936, s.708; Şemsettin Bargut, *Birinci Dünya Harbi'nde ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk Deniz Harekâtı,* Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara 2000, s.83.

12 Mayıs 1918 tarihinde Mecidiye kruvazörüne Osmanlı sancağı çekilmiştir.[753] Daha sonra Hamidiye kruvazörü personeli Mecidiye kruvazöründe ufak tefek temizlik işleri ile ilgilenmiş[754] ve 15 Mayıs 1918 tarihinde Kerç'teki Alman harekâtına yardım etmek üzere sabah saat 06.00'da Sivastopol'dan ayrılmıştır.[755] Hamidiye kruvazörünün Sivastopol'dan ayrılmak zorunda kalması sebebiyle Mecidiye kruvazörünün getirilmesi işi biraz ertelenmek zorunda kalmıştır.

Hamidiye kruvazörü (yanında bazen Taşoz, Basra muhripleri ve Berk-i Satvet torpido kruvazörü olduğu halde) Mayıs, Haziran ayları içerisinde Kerç, Kefe, Azak ve Tomruk arasında dolaşarak yapılmakta olan deniz nakliyatını ve esir Osmanlı, Alman ve Avusturya askerlerini taşıyan gemileri muhafaza etme görevini yerine getirmiştir.

1 Temmuz 1918 tarihinde Hamidiye kruvazörü Donanma Komutanından aldığı emir üzerine Novorosisk'e hareket etmiştir. Burada Yavuz kruvazörü ile birleşen Hamidiye kruvazörü, limanda bulunan 2 Avusturya gemisi ile Osmanlı, Alman ve Avusturya esirlerini, Ruslarla yapılan çetin bir mücadele sonrasında alarak, Yavuz kruvazörü ile birlikte 2 Temmuz 1918 tarihinde Sivastopol'a getirmiştir.[756]

Hamidiye kruvazörünün Sivastopol'a gelmesiyle Mecidiye kruvazörünün İstanbul'a götürülme sürecinin sonuna gelinmiştir. Vakit kaybetmeden Mecidiye kruvazörünün İstanbul'a götürülme işi için gerekli hazırlıkların yapılmasına başlanmıştır. 5 Temmuz'da kömür ve su alınmış,[757] 7 Temmuz'da gemideki kumanya ve cephaneler tamamlanmıştır.[758] 8 Temmuz'da ise Mecidiye kruvazörünü çekmekte kullanılacak tel halatlar gemiye getirilmiştir.[759]

9 Temmuz 1918 tarihinde Hamidiye kruvazöründe, Mecidiye kruvazörünü çekmek için yapılan işler hızlanmış, geminin güverte işlerini yapmakta görevli 40 asker çalışmak üzere Mecidiye kruvazörüne gönderilmiştir. Bu askerler limanda bulunan

---

[753] "Mecidiye kruvazörünün sancak keşide merasimi için Mecidiye kruvazörüne Yüzbaşı Tahsin Efendi ile makineden Yüzbaşı Ahmet Hamdi Efendi kumandasında, güverteden 13, makineden 3 asker, mürettebat olarak levazımatı ile beraber gönderilmiştir." Bkz. *DM*., Dak., Gjb. Hksj., Dn.1046, Ta.04.01.1918/11.04.1923, T.12 Mayıs 1334 (12.05.1918). Mecidiye kruvazörüne Sivastopol'da 12 Mayıs 1918 tarihinde Osmanlı sancağı çekildiğini gösteren Hamidiye kruvazörü seyir jurnalinin sayfası için bkz. Ekler: Belge 11. Mecidiye kruvazörünün o tarihte jurnali bulunmamaktadır.

[754] *DM*., Dak., Gjb. Hksj., Dn.1046, Ta.04.01.1918/11.04.1923, T.13 Mayıs 1334 (13.05.1918).

[755] *DM*., Dak., Gjb. Hksj., Dn.1046, Ta.04.01.1918/11.04.1923, T.15 Mayıs 1334 (15.05.1918).

[756] Hermann Lorey, *a.g.e.,* C.1, s.710.

[757] *DM*., Dak., Gjb. Hksj., Dn.1046, Ta.04.01.1918/11.04.1923, T.5 Temmuz 1334 (05.07.1918).

[758] *DM*., Dak., Gjb. Hksj., Dn.1046, Ta.04.01.1918/11.04.1923, T.7 Temmuz 1334 (07.07.1918).

[759] *DM*., Dak., Gjb. Hksj., Dn.1046, Ta.04.01.1918/11.04.1923, T.8 Temmuz 1334 (08.07.1918).

Mecidiye kruvazörünü açıkta bulunan şamandıraya çekecek sitimbotlara bağlama işleriyle uğraşmışlardır. Öğleden sonra askerler Mecidiye kruvazöründeki işlerini bitirmiş ve liman içindeki gemi, sitimbotlar vasıtasıyla çekilerek açıktaki şamandıraya bağlanmıştır.[760]

10 Temmuz 1918 tarihinde saat 11.30'da Mecidiye kruvazörü römorkör yedeğinde olarak Hamidiye kruvazörünün iskele kıç omuzluğuna getirilmiş ve Hamidiye kruvazörüne bağlama çalışmalarına başlanmıştır. Saat 14.45'te Mecidiye kruvazörünün bağlanma çalışmaları tamamlanmıştır. Mecidiye kruvazöründe bağlama işinde çalışan personel geminin şaftı ve pervaneleri bağlanmadığı için gemi hareket ettiği zaman bunların dönebilecekleri ve bunun seyir sırasında bir sıkıntıya sebep olabileceğini rapor etmiştir. Bu durumu kontrol için Hamidiye kruvazörünün çarkçıbaşısı ile gemide görevli Alman Çarkçı Giz, muayene için Mecidiye kruvazörüne gönderilmiştir. Onların bağlanmayan şaft ve pervanenin bir sıkıntıya sebep olmayacağı yönündeki raporları üzerine, saat 14.55'te hareket edilmiştir. Bu sırada bir problem çıkması ihtimaline karşı römorkörün kafileye refakat etmesi kararlaştırılmıştır. Saat 15.50'de çarkçıların problem olmaz dedikleri şaft ve pervanenin fazla dönmesi sebebiyle Hamidiye kruvazörü durmak zorunda kalmıştır. Sorunun giderilmesi için saat 16.10'da denize filika indirilmiş ve durumu incelemek üzere Alman Çarkçı Giz Mecidiye kruvazörüne gönderilmiştir. Seyir sırasında Çarkçı Giz'in Mecidiye kruvazöründe kalmasına karar verilmiş, saat 17.45'te denize indirilen filika Hamidiye kruvazörüne alınmış ve en yavaş bir hızla harekete devam edilmiştir. Saat: 18.15'te Giresun feneri bordalanarak Fekolend'e doğru yola devam edilmiştir. Saat 19.55'te ise Fekolend Burnu bordalanmış ve Sabric Burnu'na ilerlenmiştir. Ayrıca bu saatte Sivastopol'dan buraya kadar Mecidiye kruvazörünün çekilmesi sırasında çıkabilecek herhangi bir probleme karşı kullanılmak üzere bulundurulan römorköre Sivastopol'a dönmesi için gerekli izin verilmiştir. Saat 23.00'te Sabric Burnu'ndan Karadeniz Boğazı fener dubasına doğru ilerlenmeye başlanmıştır.[761]

11 Temmuz 1918 Perşembe günü saat 05.55'te seyir halindeki gemiler Mecidiye kruvazöründeki şaft ve pervane sorunundan dolayı tekrar durmak zorunda kalmıştır.

[760] *DM*., Dak., Gjb. Hksj., Dn.1046, Ta.04.01.1918/11.04.1923, T.9 Temmuz 1334 (09.07.1918).
[761] *DM*., Dak., Gjb. Hksj., Dn.1046, Ta.04.01.1918/11.04.1923, T.10 Temmuz 1334 (10.07.1918).

Mecidiye kruvazörüne kontrol maksatlı filika gönderilmek için gerekli hazırlık yapılmış ve filika yollanarak yapılan muayene sonucunda, tel halatlar ile pervanelerin bağlanmasına karar verilmiştir. Saat 06.00'da Mecidiye kruvazörüne filika ile pervanenin bağlanması için tel halat gönderilmiş, bu çalışma saat 08.35'e kadar sürmüş ve ardından tekrar yola devam edilmiştir.[762]

13 Temmuz 1918 Cumartesi günü saat 08.20'de Fener dubası pruvaya alınarak İstanbul Boğazı'na doğru ilerlenmiştir. Saat 13.30'da İstanbul Boğazı'na iyice yaklaşmış olan gemilere Selanik ve Pars römorkörleri yaklaşmış ve onlarla seyre devam etmiştir. Saat 15.00'te Anadolu Feneri bordalanmış ve saat 15.20'de Büyük Liman'a demirlenmiştir. Burada Mecidiye kruvazörünün palamarları çözülmüş ve kruvazör gelen römorkörlere bağlanmıştır.[763] Daha sonra bu römorkörler Mecidiye kruvazörünü alarak Haliç'e götürmüşlerdir.[764]

Mecidiye kruvazörünün Haliç'e getirilmesinden sonra Donanma Mecmuası'nda yayınlanan bir yazıda geminin son durumu hakkında bilgiler verilmiştir. Bu yazıda Rusların Mecidiye kruvazörünü yüzdürdükten sonra gemide esaslı bir tamirata karar verdikleri belirtilmiştir. Geminin toplarının, makinelerinin, kazanlarının söküldüğü ve bunların yenilerinin imaline başlandığı belirtilmiş, ancak bu çalışmalar sona ermeden Rusya'da ihtilal olduğu için yapılacak işlerin büyük kısmının yarım kaldığı vurgulanmıştır. Yazıda ayrıca geminin baş tarafındaki mayın yarası ile kıç tarafındaki torpido yarasının hiç belli olmayacak mükemmel bir şekilde kapatıldığı açıklanmıştır. Yazıya ayrıca Rusların subay kamaralarında da tadilat yaptıkları, eski kazanların yerine mükemmel ve son sistem yeni kazanlar koydukları, geminin 24 mil hızla seyir yapabilecek duruma getirildiği eklenmiştir. Ancak bazı aksamın imali bitmediği için bunların Sivastopol'da bulunduğu ve yakında İstanbul'a getirtilerek yerlerine konulacağı söylenmiştir. Bu yazıda Mecidiye kruvazörünün silahları ile ilgili olarak da

---

[762] *DM*., Dak., Gjb. Hksj., Dn.1046, Ta.04.01.1918/11.04.1923, T.11 Temmuz 1334 (11.07.1918).

[763] Mecidiye kruvazörünü römorkörlere verdikten sonra Hamidiye kruvazörü saat 16.40'ta demir almış ve saat 17.15'te Beykoz'da bulunan Yavuz kruvazörü ile beraber Sarayburnu tarafına doğru hareket etmiştir. Bu iki geminin Sarayburnu tarafına doğru gelmelerinin sebebi, 4 Temmuz 1918 tarihinde ölen Padişah V.Mehmet Reşat'ın yerine geçen yeni padişah V.Mehmet Vahdettin için saray önünde selamlama topu atmaktır. Saat 18.05'te Yavuz kruvazörü saat 18.15'te Hamidiye kruvazörü yeni padişah için 21 pare selamlık toplarını atmıştır. Her iki gemi de saat 18.35'te Sarayburnu önünden ayrılıp İstinye'ye doğru ilerlemiştir. Bkz. *DM*., Dak., Gjb. Hksj., Dn.1046, Ta.04.01.1918/11.04.1923, T.13 Temmuz 1334 (13.07.1918). Mecidiye kruvazörünün 13 Temmuz 1918 tarihinde İstanbul'a getirildiğini gösteren Hamidiye kruvazörü seyir jurnalinin sayfası için bkz. Ekler: Belge 12.

[764] Yüzbaşı Fevzi, *Cihan Harbinde Deniz Muharebeleri, Türk Donanması Ne Yaptı?,* Ahmet Kamil Matbaası, İstanbul 1928, s.234.

bilgiler verilmiştir. Ruslar, Mecidiye kruvazörünün toplarını (geminin batması sırasında gemi personeli tarafından tahrip edildiği için) çıkarmak zorunda kalmışlardır. Bu topların yerlerine 1914 model Vikers fabrikası imali 55 çap tolünde yeni ve gayet uzun 13 santimetrelik son sistem toplar koymuşlardır.[765] Bu toplardan gemiye 10 tane konulması kararlaştırılmasına rağmen tamamı geminin baş tarafında olmak üzere yalnız 4 tanesi yerlerine monte edilmiştir. Diğer 6 topun Almanların elinde bulunan Sivastopol veya Nikolayev silah ambarlarında bulunduğu ve bu topların da İstanbul'a gönderilmesi için gerekli girişimlerin gerçekleştirildiği açıklanmıştır.

Donanma Mecmuası'ndaki yazının son bölümünde ise Rusların Mecidiye kruvazörünün şeklini 1 direkli ve 3 bacalı olmak üzere tasarladıkları ancak bu şeklin Osmanlı donanmasındaki mühendisler tarafından kabul edilip edilmeyeceğinin belli olmadığı söylenmiştir. Ruslar tasarladıkları şekli bazı makineler yerlerine takılmadığı için tam olarak uygulayamamıştır. Bu sebeple Mecidiye kruvazörü İstanbul'a getirildiğinde üzerinde 1 bacası ve 1 direği bulunmaktadır.[766] Diğer iki bacası ve makinelerin bir kısmının henüz yerlerine takılmadığı, bununla birlikte genel itibariyle geminin oldukça kirli ve boyasız bir vaziyette olduğu vurgulanmıştır. Sonuç olarak yazı, Bahriye Nezareti'nin çok kıymetli hizmetleri olan Mecidiye kruvazörünün mükemmel bir şekilde tamirine karar verdiğini söyleyerek sona ermiştir.[767]

Mecidiye kruvazörü İstanbul'a getirildikten sonra geminin makinesine ait çeşitli parçaların Sivastopol'dan getirilmesi için Alemdar römorkörü görevlendirilmiştir. 5 Ekim 1918 tarihinde İstanbul'dan hareket eden Alemdar römorkörü Sivastopol'a gitmiş, oradan Mecidiye kruvazörünün makinesine ait olan parçaları almış ve 19 Kasım 1918 tarihinde İstanbul'a getirmiştir.[768]

---

[765] Rusların Mecidiye kruvazörüne monte ettikleri toplardan birinin 14 Temmuz 1918 tarihinde çekilmiş fotoğrafı için bkz. Ekler: Fotoğraf 24.

[766] Mecidiye kruvazörünün Hamidiye kruvazörü ile İstanbul'a getirilmesinin ardından römorkörler ile Haliç'e çekilmesinin bir gün sonrasında (14 Temmuz 1918) çekilmiş 1 direkli 1 bacalı fotoğrafı için bkz. Ekler: Fotoğraf 25.

[767] "Mecidiyemizin Avdeti", *Donanma Dergisi,* S.174, 18 Temmuz 1334 (18 Temmuz 1918), Donanma Cemiyeti Yay., İstanbul 1918, s.1998.

[768] Getirilen makine parçaları şunlardır: 1 adet makine kaportası ve kapakların rodları, 4 adet pakon makinesi teferruatı, 2 adet yardımcı kondenser podu, 15 adet ufak sitim geyç, 2 adet vakum geyç (vacuum gage), 2 adet makine kaunteri (counter), 10 adet sitim geyç (kampaund geyç) , 25 adet yangın musluğu, 3 adet denizden su alıcı valf, 2 adet makine eskizi, 13 adet bakır su sitim boruları, 1 sandık islayd valf (slide valve) paketleriyle yağdanlık, 6 adet grank yataklarının laizleri, 22 adet kroshed (cross head) yataklarının laizleri, 16 adet indikatör (indicator) borusu, 16 adet siper sapı, 2 adet sifti valf, 1 adet bulana/yolana destgâhı, 2 adet makine telgrafı, 2 adet makine saati, 4 adet telefon borusu ağızlığı. Bkz. *DM*., Dak., Gehtld., Dn.57, T.27 Teşrinisani 1334 (27.11.1918), s.26/1.

IV. MONDROS MÜTAREKESİ'NİN (30 EKİM 1918) DENİZ KUVVETİNE YÖNELİK MADDELERİ VE MECİDİYE KRUVAZÖRÜNÜN CUMHURİYET DÖNEMİNE KADAR OLAN VAZİYETİ

Mecidiye kruvazörünün Haliç'e getirilmesinden bir süre sonra Osmanlı Devleti için I. Dünya Savaşı'nın gidişatı iyice bozulmuştur. Bu durum üzerine Sadrazam İzzet Paşa Büyükada'da esir tutulan General Townshend aracılığı ile mütareke yapılması amacıyla teklifte bulunmuştur.[769] 26 Ekim 1918 tarihinde Osmanlı Hükümeti'nin yetkilileri, Bahriye Nazırı Rauf Bey, Halep Ordusu Karargâh subayı Yarbay Sadullah ve Hariciye Memuru Reşat Hikmet Bey ile İngiltere Akdeniz Filosu Komutanı Amiral S.A Calthorpe arasında Limni Adası'nın Mondros Limanı'nda Agamemnon gemisinde başlayan görüşmeler, *"Mondros Ateşkes Antlaşması"* ile sonuçlanmış ve anlaşma 30 Ekim 1918 tarihinde imzalanmıştır.[770]

İmzalanan mütareke dikkatlice incelendiğinde aslında bir ateşkes antlaşmasından çok kayıtsız şartsız bir teslimiyet belgesi olduğu görülecektir. 25 maddesi bulunan Mondros Ateşkes Antlaşması'nın[771] 11 maddesi, donanma ve denizcilikle ilgilidir. Bu maddelere kısaca göz atarsak;

Mütarekenin 1. maddesi, Çanakkale ve Karadeniz Boğazları'nın uluslararası deniz trafiğine açılmasını ve bu bölgedeki askerî bölgelerin Müttefik Devletler tarafından işgal edilmesini öngörmüştür.

2. madde uyarınca, Osmanlı kara sularındaki bütün mayın maniaları, torpido kovan mevzileri ve diğer sualtı engellerinin yerlerinin işgal kuvvetlerine bildirilerek, engellerin taranması veya kaldırılması yönündeki tüm yardım isteklerinin karşılanması talep edilmiştir.

3. madde gereğince, Karadeniz'deki bütün mayın engelleri hakkında Müttefik Devletlere bilgi verilmesi zorunlu kılınmıştır.

---

[769] Fahri Belen, *20'nci Yüzyılda Osmanlı Devleti,* Remzi Kitabevi, İstanbul 1973, s.377.
[770] Şemsettin Bargut, *Birinci Dünya Harbi'nde ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk Deniz Harekâtı,* Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara 2000, s.86.
[771] Mondros Ateşkes Antlaşması'nın tam metni için bkz. Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.449-451; Şemsettin Bargut, *a.e.,* s.88-90; Fahri Belen, *a.g.e.,* s.379-381.

Türk donanmasını fiilen yok eden Mütareke'nin 6. maddesi, Türk kara sularında sahil güvenlik ve zabıta hizmetleri için kullanılacak küçük gemiler dışında, bütün harp gemilerinin Müttefiklere teslim edilmesini ve bunların gösterilecek liman veya limanlarda enterne edilmesini içermiştir.

Mütareke'nin 8. maddesi, bütün limanlardan İtilaf Devletleri'ne ait gemilerin de faydalanmasını ve bu bölgelerin İtilaf Devletleri ile harp halinde bulunan devletlere karşı kapalı bulundurulmasını kapsamıştır. Türk donanmasına ait gemilerin ise sadece ticaret ve askerlerin terhis faaliyeti ile ilgili konularda imkânlardan faydalanabilmesi öngörülmüştür.

Mütareke'nin 9. maddesi, İtilaf Devletleri'nin Osmanlı tersane ve limanlarındaki bütün onarım tesislerini serbestçe kullanmalarını kapsamıştır.

12. madde, Osmanlı Hükümet yetkilileri arasındaki muhabere dışındaki tüm telli ve telsiz devrelerindeki muhabere trafiğinin, işgal güçlerinin tayin edeceği özel görevliler tarafından kontrol edilmesini zorunlu kılmıştır.

13. madde, Osmanlı donanmasına ait askerî malzemeler ve diğer ticari malzemelerin muhafaza edilmesini, herhangi bir şekilde tahrip edilmemesini içermiştir.

14. madde ile donanmanın lojistik destek tesislerine ait bir takım bağlayıcı hükümler getirmişlerdir. Ülke dâhilindeki ihtiyaçlar karşılandıktan sonra kalan kömür, akaryakıt ve gemilere ait diğer ikmal maddelerinin İtilaf Devletleri tarafından satın alınması için kolaylık gösterilmesi ve bu maddelerin ihraç edilememesi talep edilmiştir.

18. madde Mısır, Trablus ve Bingazi'de kontrol altında bulunan limanların İtilaf Devletleri'ne ait en yakın askerî birliklere teslim edilmesini öngörmüştür.

Son olarak 19. madde ile de Osmanlı Devleti'nin müttefiki olan Alman ve Avusturyalı deniz ile ilgili sivil görevlilerin ve uyrukluların bir ay içinde, uzakta olanların da bir aydan sonra olası en yakın sürede ülkeyi terk etmeleri istenmiştir.[772]

İtilaf Devletleri en hızlı şekilde Mondros Ateşkes Antlaşması'nı uygulamaya koyulmuştur. Müttefik Devletler Donanma Komutanı Amiral Calthorpe, Mecidiye

[772] *Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı,* C.5, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1964, s.5-6; Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.5, Deniz Basımevi, İstanbul 1977, s.7-8; Figen Atabey, *Karadeniz'de Türk Donanması (Birinci Dünya Harbi ve Milli Mücadele Dönemi),* Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara 2006, s.53-55.

kruvazörünü de yakından ilgilendiren Mondros Mütarekesi'nin 6. maddesine dayandırdığı 51261 sayılı ilk emrini, Bahriye Nezareti'ne 8 Kasım 1918 tarihinde göndermiştir. Bu emirde Osmanlı donanmasının uyması gerektiği koşulları şöyle sıralamıştır:[773]

"No: 51261 *Superb Harp Gemisi*

08 Kasım 1918

Bahriye Nezareti'ne

Efendim,

1. Mütarekenin altıncı maddesi gereğince Osmanlı harp gemilerinin aşağıdaki şartlara göre bir listesini tarafıma ve bir listesini de Fransız Koramiral Amet'e gönderilmesini rica ederim:

a. Hangi gemiler faaldir?

b. Nerede bulunmaktadırlar?

c. Bugünkü görevleri neden ibarettir?

2. Aşağıdaki hususların acele yapılması için emir verilmesini rica ederim:

a. Aşağıdaki gemilerin bütün cephanesi, torpidoları ve top nişangâhları çıkarılmalıdır. Turgutreis, Yavuz, Muin-i Zafer, Hamidiye, Mecidiye ve bütün muhripler.

b. Geri kalan gemiler, yani torpidolar, torpidobotlar ve bütün silahlı gemiler, torpido ve cephanelerini ve üç puntluktan büyük topların nişangâhlarını karaya çıkartacaklardır.

c. Denizaltılar, torpidolarını karaya çıkartacaklardır.

ç. Mayın gemileri, mayın taşıyan gemiler ve mayın hizmetlerinde kullanılan diğer gemiler mayınlarını karaya çıkartacaklardır.

d. Yavuz ve Turgutreis zırhlıları hidrolik tertibatının sularını boşaltacaklardır.

---

[773] *Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı,* C.5, s.7-9; Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.17-19.

e. Deniz zabıta hizmetlerinde kullanılanlardan başka bütün harp gemilerinin telsiz telgraf antenleri indirilecektir.

3. Gemilerin emre hazır bulundurulmaları için aşağıdaki tertibatın alınması istenmektedir:

a. Karadeniz'de, Boğaziçi'nde, Marmara ve Çanakkale bölgelerinde bulunan bütün harp gemileri Haliç'te demirlenecektir. Haliç'e giremeyen gemiler müstesna olup, bunlar İzmit'te mahfuz bulundurulacaktır. Bunların demir yerleri tarafımdan bildirilecektir. Yukarıda adı geçen bölgelerin dışındaki limanlar ve İzmir'deki harp gemileri İzmir'de mahfuz bulundurulacaktır.

b. Deniz zabıtası için gereken en az sayıdaki gemilerin vazifelerinin devamına müsaade olunacaktır. Buna benzer teknelerden Çanakkale, Marmara Havzası ve Boğaziçi'nde bulunanlar, İtilaf Devletleri donanmasının İstanbul'a gelişlerinde bulundukları limanlarda demirli olacaklardır.

c. Faaliyette bulundurulan gemilerin sayısı, Müttefiklerle birlikte mümkün olduğu kadar süratle tayin edilecektir.

4. Mürettebata dair:

a. Haliç'e sokulan gemilerin içinde muhafaza ve bakım ekipleri bulunacaktır.

b. İzmit Körfezi'nde bulunan gemilerde mürettebatın ancak dörtte biri bulunacaktır.

5. Gemilerde bulundurulacak yakacağa dair:

a. Haliç'te bulunan gemilerde bir aylık ihtiyaç için yedek yakacak bulundurulacaktır.

b. İzmit Körfezi'nde bulunan gemilerdeki yakacak, en çok yakacak miktarının üçte birini geçmeyecektir.

6. Gemiler, Osmanlı sancaklarını çekeceklerdir.

7. Fransızlardan ele geçirilen Turquoise denizaltı gemisi, Fransız bahriyesinden bir subayın teslim almak üzere İstanbul'a gelişinde derhal teslim olunacaktır.

8. Ticaret gemileri için aşağıdaki listelerin tarafıma ve Amiral Amet'e verilmesini rica ederim:

a. Alman ve Avusturya vapurları. (Bu gemilerin hacmine, süratine, alacakları yükün tonajına ve nerede bulunduklarına dair geniş bilgi bulunacaktır.)

b. Türk ticaret gemilerinin bir listesi.

Hükümet emrine alınan gemilerle, kömür taşımada kullanılanlar açıklanmak şartı ile Karadeniz'de, Boğaziçi'nde, Marmara'da ve Çanakkale'de kıyı ticaretinde kullanılan gemiler.

c. Türkler veya Almanlar tarafından müttefiklerden müsadere edilen ticaret gemilerinin bir listesi ile bunların Türk limanlarında bulunup bulunmadığı veyahut Türk mal sahiplerinin emri altında seyrü sefer edip etmedikleri. Bu gibi gemiler mümkün olduğu kadar kısa sürede müttefiklere teslime hazır bulundurulmalıdır.

Not: Yukarıdaki üç maddede bildirilen ticaret gemilerine römorkörler, liman tekneleri vb. hizmetlerde kullanılan küçük tekneler dahildir.

9. Müttefikler donanmasından sancak subayı veya kıdemli deniz subayı yetkisini taşıyan subaylar tarafından harp gemileri ilk fırsatta teftiş olunacağı gibi, herhangi bir zamanda dahi teftiş olunmaları muhtemeldir.

İmza

Akdeniz İngiliz Filosu Başkomutanı

Koramiral

Calthorpe"

Sıralanan bu koşullar Osmanlı donanması diye bir güç bırakmamıştır. Tüm bu maddeler çok seri bir şekilde Mecidiye kruvazörüyle birlikte Osmanlı donanmasındaki tüm gemilere uygulanmıştır. Böylelikle kısa süre içinde Osmanlı donanmasındaki tüm

gemiler (Yavuz kruvazörü hariç) top nişangâhları ve kamaları sökülmüş, cephaneleri alınmış, hidrolik tertibatlarındaki sular boşaltılmış, yakıtları büyük oranda azaltılmış ve İtilaf subaylarının sıkı denetiminde olarak Haliç'e demirletilmiştir. Mecidiye kruvazörünün diğer Osmanlı gemilerinden farkı, onun zaten Haliç'te bulunmasıdır. Hamidiye kruvazörünün yedeğinde getirildikten sonra Bahriye Nezareti'nin aldığı kararla yenileme çalışmaları başlatılan kruvazör, Haliç Tersanesi'ne çekilmişti. Ancak Mondros Ateşkes Antlaşması'ndan sonra bu çalışmalara devam edilme imkânı kalmamıştır. Hattâ yenileme çalışmaları bir yana Mecidiye kruvazöründe en küçük bir faaliyet bile yasaktı. Bu nedenle Mecidiye kruvazörü bacaları dâhil üst kısmı sökük, makineleri paket halinde olarak,[774] büyük ölçüde Rusya'dan getirildiği vaziyette, Milli Mücadele döneminin bitmesini ve Cumhuriyet döneminin gelmesini beklemek zorunda kalmıştır.

[774] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.23.

BEŞİNCİ BÖLÜM

CUMHURİYET DÖNEMİNDE MECİDİYE KRUVAZÖRÜ

I. OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E DEVROLAN DONANMANIN DURUMU VE DONANMANIN YENİDEN YAPILANDIRILMASI

Mecidiye kruvazörü İtilaf güçlerinin İstanbul'u işgalleri süresince Haliç'te tutulmuştur. Bu tarihlerde bacaları dahil üst kısmı sökük, makineleri paket halinde olarak, büyük ölçüde Rusya'dan getirildiği vaziyettedir. İtilaf güçlerinin İstanbul'u işgali süresince İngiliz, Fransız ve İtalyan heyetlerince Mecidiye kruvazörünün de diğer Osmanlı gemileri gibi Mondros Ateşkes Antlaşması'nın hükümlerine uyup uymadığı sürekli olarak kontrol edilmiştir. Bu heyetlerin izni olmadan gemiden makine veya herhangi bir sisteme ait parçanın sökülmemesi için heyetler sürekli olarak Mecidiye kruvazörüne gelip gitmiştir.[775] Ayrıca bu süre içerisinde, İtilaf güçlerine ait vapur ve römorkörler gemiye sürekli yanaşıp kontroller yapmış, İngiliz subaylarından oluşan bir heyet geminin makine ve kazanlarını aralıklı olarak muayene etmiş ve geminin telsiz telgraf cihazı sökülmüştür.[776]

Mecidiye kruvazörünün dışında Haliç'te bulunan donanma gemileri şunlardır: Bahriye Nezareti önünden Hasköy'e kadar aşağıdaki sıra üzerine kıçtankara bağlı olmak üzere Ertuğrul ve Söğütlü yatları, Taşoz, Samsun, Basra küçük muhripleri, Hamidiye kruvazörü, İclaliye, Muin-i Zafer ve Necm-i Şevket eski korvetleri, Muavenet-i Milliye ve Numune-i Hamiyet büyük muhripleri, Sultanhisar, Demirhisar, Akhisar, Draç, Musul, Yunus, Berk-i Efşan torpidobotları, Hızırreis, İsa Reis, Kemalreis, Aydınreis, Burakreis, Preveze, Sakız, Zuhaf ve Malatya gambotları, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet torpido muhripleri, Turgutreis zırhlısı, Nusrat ve İntibah mayın dökücü gemileri, Şam şilebi, Reşitpaşa, Giresun, Tir-i Müjgan ve Urla resmi transportları.[777] Yavuz kruvazörü

[775] *DM*., Dak., Gjb., Mklj., Dlpn.54, Gzn.5, Dosn.7, Ta.20 Temmuz 1335-25 Haziran 1336 (20.07.1919-25.06.1920).
[776] *DM*., Dak., Gjb., Mklj., Dlpn.54, Gzn.5, Dosn.8, Ta.9 Temmuz 1336-31 Mayıs 1337 (09.07.1920-31.05.1921)
[777] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1984, s.602-603.

ise Haliç'te deniz trafiğini aksatabileceği endişesi ile cephanesi alınmış ve top kamaları sökülmüş olarak İzmit'e nakledilmiştir.[778]

Milli Mücadele süresince Haliç'teki donanmanın durumunda değişiklik olmamıştır. Milli Mücadele'nin sonunda 11 Ekim 1922 tarihinde imzalanan Mudanya Mütarekesi'nde donanmanın durumunun görüşmeler sırasında ele alınmaması üzerine Haliç'teki donanmanın pozisyonu değişmemiştir. Mudanya Mütarekesi'nin ardından 4 Kasım 1922 tarihinde mütareke hükümleri gereğince, Türk Jandarma Kuvvetlerinin (9 Tabur) Anadolu'dan Trakya'ya geçmesi, büyük bir jandarma birliğinin de, Gülnihal Vapuru ile Mudanya'dan İstanbul'a gelmesi gibi gelişmeler İtilaf güçlerinin henüz İstanbul'u terk etmemiş olmaları nedeniyle Haliç'teki donanmanın durumuna tesir etmemiştir.

14 Kasım 1922 tarihinde Kasımpaşa'daki Bahriye Nezareti binası *"İstanbul Bahriye Kumandanlığı"* karargâhı haline getirilmiş ve makama Yarbay Mehmet Nazmi tayin edilmiştir. Bu kişi uzun müddet *"Anadolu'ya Deniz Yardımı"* gizli cemiyetinin başkanlığını yaptığı için, deniz meselelerini yakından bilmektedir.

Yarbay Mehmet Nazmi, derhal ufak harp gemilerini tamir ettirip kifayet kazandırmak için teşebbüse geçmiştir. İşgal güçlerinin deniz kontrol heyeti Burakreis, Sakız, İsareis, Kemalreis, Hızırreis gambotlarıyla Taşoz sınıfı 3 muhribin ve Akhisar ve Yunus torpidobotlarının tamirlerine izin vermekle beraber bu gemilerin milli hükümet emrine verilmesine razı olmamıştır. Her ne olursa olsun bu izin veriş, Türk donanmasına mensup harp gemilerinin tamir edilmesine bir başlangıç olmuştur. Bu sırada Hamidiye Okul Gemisinin de onarılması çalışmalarına girişilmiştir.

24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan Barış Antlaşması'nın imzalanması, Türk Kara Kuvvetleri'nin 6 Ekim 1923 tarihinde İstanbul'a girmesi ve bunu takiben İngiliz, Fransız ve İtalyan işgal kuvvetlerinin Dolmabahçe rıhtımında yapılan büyük bir törenden sonra İstanbul'u terk etmeleri, Türk donanmasının herhangi bir yabancı

[778] Bülent Işın, "İstiklal Savaşında Türk Bahriyesi", *Deniz Kuvvetleri Dergisi,* S.552, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara 1992, s.69; Figen Atabey, *Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri,* Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara 2002, s.6.

kontrolünden uzak olarak Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin emrine girmesini sağlamıştır.[779]

Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyet'e çeşitli gemiler intikal etmiştir.[780] Osmanlı Devleti'nden kalan bu gemiler Cumhuriyet'in ilan edilmiş olduğu 29 Ekim 1923 tarihinde *"Cumhuriyet Donanması"* adını almıştır.[781] Aslında Cumhuriyet ilan edildiğinde yeni Türkiye Cumhuriyeti'ne Osmanlı Devleti'nden donanma namına bir enkaz kalmıştır.[782] Hiç vakit geçirmeden çok kötü durumda olan gemilerin tamiratına başlanmıştır. Fakat gemilerdeki genel tamirat 1924 ile 1927 yılları arasında yapılacak, donanma ancak 1928 tarihinde toplu hareket yapabilecektir. Yalnız Yavuz kruvazörünün onarımı 1930 tarihine kadar devam edecektir. Cumhuriyet'in ilanından sonra gemilerin kullanımı ve çürüğe çıkarılması açısından bazı kararlar da alınmıştır.[783]

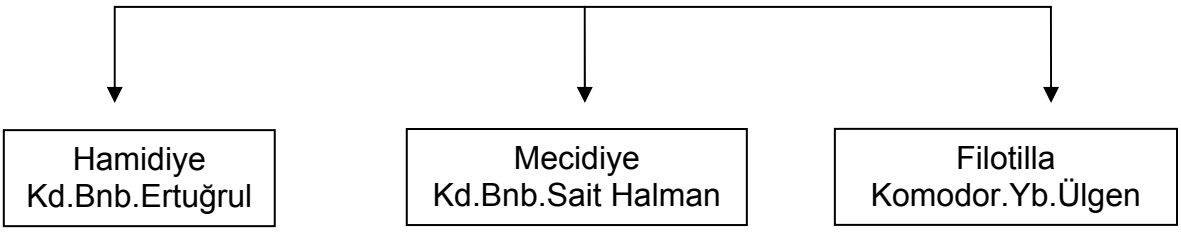
Mecidiye kruvazörü Cumhuriyet'in ilk yıllarında nedeni bilinmeyen bir sebeple başka bir geminin yedeğinde[784] Haliç'ten İzmit'e çekilmiştir.[785] 1924 yılına kadar burada kalan Mecidiye kruvazörünün onarılmak maksadıyla Haliç'e götürülmesine karar verilmiştir. Bu karar uyarınca Mecidiye kruvazörü İzmit'ten Haliç'e çekilirken, yolda Hamidiye kruvazörü ile karşılaşmıştır. Atatürk'ün 1924 yılının Eylül ayında gerçekleştirdiği Karadeniz gezisinden çok kısa bir süre önce gerçekleşen bu karşılaşma sırasında Hamidiye kruvazörü, bu gezi için gerekli olan kömürü Trabzon kömür gemisinden almaktaydı. Mecidiye kruvazörünü Haliç'e çekmeye uğraşan personel Hamidiye kruvazörünün aldığı görevden habersiz, ondan yardım istemiştir. Ancak Hamidiye kruvazörü bu yardım talebini yerine getirememiştir.[786] Böylece Mecidiye kruvazörü 1924 yılında Haliç'e çekilmiş ve tamiratı 1928 yılına kadar devam etmiştir. Mecidiye kruvazöründeki tamirat ve onarım çalışmalarının bitmesine yakın gemi, 8

[779] Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960),* Deniz Basımevi, İstanbul 1967, s.6.
[780] Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyet'e intikal eden gemiler için bkz. Ekler: Tablo 18.
[781] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.6; Figen Atabey, *a.g.e.,* s.14.
[782] Ergun Demirel, "Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Deniz Kuvvetleri", *Deniz Kuvvetleri Dergisi,* C.99, S.523, Ankara 1983, s.4; Afif Büyüktuğrul, *Büyük Atamız ve Türk Denizciliği,* İş Bankası Yay., Ankara 1969, s.81.
[783] Rasim Ünlü, *Atatürk Dönemi'nde (1923-1938) Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşumu ve Gelişim Süreci,* İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1996, s.4.
[784] Geminin makine ve motorları çalışmamaktadır.
[785] Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977),* C.1, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2005, s.125.
[786] *A.e.,* s.63.

Mayıs 1928 tarihinde Binbaşı Sait Halman komutasında aşağıda verilen Donanma Komutanlığı Kuruluşu'nda yerini almıştır.[787]

Donanma Komutanlığı

Donanma Komutanı ve Yavuz Komutan Vekili Yarbay Fahri Engin



Filotillayı teşkil eden gemiler:

Peyk-i Şevket: Bnb.Naci Akalın

Berk-i Satvet: Bnb.Mahmut Gökbora

Taşoz: Kd.Yzb.Necati Özdeniz

Samsun: Kd.Yzb.Nedim Ülseven

Basra: Kd.Yzb.Mithat Işın

Mecidiye kruvazöründe başlatılan çalışmalar, 10 Mayıs 1928 tarihinde sona ermiştir. Kömür alma işlerinin bitmesinin ardından 12 Mayıs günü Haliç'ten çıkan Mecidiye kruvazörüyle yapılan deneme seyri sırasında kruvazörün sürati 17 mil olarak ölçülmüş ayrıca bazı arızalar da tespit edilmiştir. Bu arızaların giderilmesi işi, Mecidiye kruvazörünün Afganistan Kralını karşılama vazifesinde yer alması planlandığı için ertelenmiştir. Bu görevin yerine getirilmesinden sonra Mecidiye kruvazörü tekrar Haliç'e tersaneye girmiş ve gerekli tamiratların yapılmasının ardından 23 Haziran 1928 tarihinde tersanede havuzdan çıkmıştır. 27 Haziran günü Haliç'ten dışarıya çıkan

[787] Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960),* Deniz Basımevi, İstanbul 1967, s.42.

Mecidiye kruvazörünün deneme seyri öğlene kadar tamamlanmıştır. Bu seyir sırasında görülen eksikliklerin giderilmesinin ardından 1 Temmuz 1928 tarihinde bir başka deneme seyri daha yapılmıştır. 7 Temmuz'a kadar aralıklı olarak devam eden seyirlerde bir buçuk saat 19 deniz mili, iki buçuk saat 17 deniz mili hızda seyir yapıldıktan sonra Mecidiye kruvazörü 8 Temmuz 1928 tarihinde İzmit'e ikmal yapmak üzere gönderilmiştir. 10 Temmuz günü geç saatlerde İzmit'ten ayrılan Mecidiye kruvazörü 11 Temmuz sabahı Haliç'e girmiştir. Tersanede, yapılan deneme seyirleri sırasında tespit edilen hususların tamir edilmesi çalışmaları 27 Temmuz 1928 tarihine kadar sürmüştür. Bu tarihte çalışmaların tamamlanmasının ardından Mecidiye kruvazörünün yeterli olduğuna kanaat getirilmiş ve gemi donanmaya katılmıştır.[788] Geminin donanmaya katılmasından sonra Yavuz kruvazöründen çıkarılan cayro pusulanın takılması[789], cephanenin tamamlanması[790], uçaklara karşı 40 mm'lik top siparişi verilmesi[791], gece işaret cihazı[792] gibi gerekli mühimmatının temini çalışmaları ise devam etmiştir.

II. MECİDİYE KRUVAZÖRÜNÜN KATILDIĞI GÖREVLER

A. Afganistan Kralı Amanullah Han ile Eşinin Karşılanma ve Uğurlanması (1928)

Afganistan Kralı Amanullah Han ve eşi 10 Mayıs 1928 günü Sivastopol'dan deniz yoluyla İstanbul'a gelecek ve buradan Ankara'ya giderek Atatürk'e resmi bir ziyaret yapacaktı.[793]

Hükümet, Ordu Müfettişi Orgeneral Fahrettin Altay'ı ve eşini krala mihmandar atamış ve kralın getirilmesine de Seyrisefain İdaresi'nin İzmir vapurunu tahsis etmiştir. Hükümet ayrıca Filotilla Komodoru Yarbay Ali (Ülgen) komutasında bulunan Peyk-i Şevket[794] ve Berk-i Satvet[795] torpidokruvazörlerinin refakat vazifesi yapmasını

---

[788] Afif Büyüktuğrul, *Emekli Tuğamiral Fahri Engin'in Hatıratı,* Dz.K.K.lığı Basımevi, Ankara 2004, s.58-64.
[789] *LDAM.,* Ktn.1929-13, Gmn.102, Blgn.1, T.27.06.1929.
[790] Mecidiye kruvazörünün eksik olan 13/55 cm'lik toplarının elektrik fünyeleri için İngiliz Vickers-Armstrong şirketiyle anlaşma imzalanmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. *LDAM.,* Ktn.1929-33, Gmn.81, Blgn.1, T.20.02.1929.
[791] Mecidiye kruvazörünü kıç tarafının iskele ve sancak taraflarına birer adet konulmak üzere, İngiltere'nin Vickers Fabrikası'na 1929 yılının başlarında sipariş edilmiştir. Bilgi için bkz. *LDAM.,* Teeb., Milli Müdafaa Vekaleti'nin Donanma Kumandanlığı Vekaleti'ne yazdığı 13.04.1929 tarihli yazı.
[792] Mecidiye kruvazörünün arızalı olan gece işaret cihazının temini için çalışmalar yapılmıştır. Bilgi için bkz. *LDAM.,* Ktn.1929-29, Gmn.62, Blgn.1, T.22.07.1929; *LDAM.,* Ktn.1929-29, Gmn.62, Blgn.4, T.30.07.1929; *LDAM.,* Ktn.1929-29, Gmn.62, Blgn.5, T.12.06.1930; *LDAM.,* Ktn.1929-29, Gmn.62, Blgn.2, T.19.11.1930.
[793] Kralın kız kardeşi, kayın validesi ve kayın biraderi 8 Mayıs 1928 tarihinde Türkiye'ye gelmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. *Cumhuriyet,* 9.05.1928, s.1.
[794] Komutanı Binbaşı Ertuğrul (Ertuğrul).

kararlaştırmıştır. Ayrıca Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleriyle Taşoz, Samsun, Basra muhriplerinin de İstanbul'da yapılacak karşılamada bulunmaları istenmiştir. Yukarıda ismi geçen tüm gemiler Donanma Komutanının emrinde bulunacaktır.

İzmir vapuru, mihmandar Orgeneral ve eşini alarak Filotilla Komodoru refakatinde 14 Mayıs 1928 akşamı İstanbul'dan hareket etmiş ve ertesi gün saat 15.00'te Sivastopol Limanı'na demirlemiştir. Filotilla Komodoru ile Rus Amirali arasında Protokol icabı olan karşılıklı resmi ziyaretler yapılmış, akşam da Türk gemileri şerefine Donanma Komutanı tarafından bir akşam ziyafeti tertiplenmiştir. Bu ziyaret Türk ve Sovyet donanmaları arasındaki ilk temastır. Ruslar, deniz protokolüne dâhil olmadığı için Orgeneral Fahrettin Altay'ı bu ziyafete davet etmek istememişler, Filotilla Komodorumuzun ikazı üzerine onu da yemeğe almışlardır. Sofranın subay ve er karışık olarak tertip edilmesi Türk tarafının dikkatini çekmiştir.

Orgeneral Fahrettin Altay'ı ilk olarak Türkiye'nin Moskova Büyükelçisi Tevfik Bıyıklıoğlu ile Sovyet Rusya'nın Ankara Büyükelçisi Karahan ziyaret etmiştir.

18 Mayıs günü saat 11.00'de Afganistan Kralı Amanullah Han ile eşi Süreyya Hanımefendi İzmir vapuruna gelmiş, Türk ve Sovyet savaş gemileri tarafından atılan toplarla selamlanmışlardır. Gemiler aynı zamanda alay sancaklarıyla donatılmışlar ve pruva direklerine Afgan bayrağı çekmişlerdir. Büyükelçiler ve Sivastopol protokolüne dahil Sovyet erkânı gemiyi terk ettikten sonra İzmir vapuru önde ve refakatindeki Türk filosu arkada olmak üzere saat 11.30'da Sivastopol'dan hareket etmişlerdir.[796] Bu sırada iki Sovyet kruvazörü ve bir filotillasıyla bir Rus filosu da Sovyet karasuları dışına kadar Afgan Kral ve eşine şeref refakati yapmıştır. Burada kendisini topla selamlayan Rus kafilesi geri dönmüş, Türk kafilesi de İstanbul Boğazı'na doğru yol vermiştir.

19 Mayıs günü Kral ve eşini getiren kafile İstanbul Boğazı'na doğru gelirken, Donanma Komutan Vekili komutasındaki gemiler Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri, Taşoz, Samsun, Basra muhripleri Kralı karşılamak üzere İstanbul'dan hareket etmiş ve Boğaz'dan Sivastopol'a doğru yol vermiştir.

---

[795] Komutanı Binbaşı Mustafa (Adem).
[796] *Cumhuriyet,* 19.05.1928, s.1.

Türk donanması Afgan Kralı ve eşini karasularımızda karşılamış, hem topla selamlamış hem de şeref geçidi yapmış, ardından İzmir vapurunun dümen suyunda mevki almıştır. Bu sırada Türk uçakları da İzmir vapurunun üzerinde uçmak suretiyle selamlama yapmıştır. Kafile saat 18.30'da Haydarpaşa önüne demirlemiş ve Kral, donanmanın yaptığı merasimden sonra karaya çıkarak özel trenle Ankara'ya hareket etmiştir.

Bu sırada Sovyetler Birliği de Sivastopol'a dönecek Afgan Kralı ve eşine şeref refakati yapmak üzere *"Cervania"* ve *"Okrania"* kruvazörlerini yollamıştır. Bu Rus gemileri, Taşoz, Samsun ve Basra muhriplerimiz tarafından karasularımızın sınırında karşılanmış ve Dolmabahçe Sarayı önündeki donanma gemilerimizin yanına kadar kendilerine refakat edilmiştir.[797]

Türkiye'deki resmi ziyaretini tamamlayan Kral ve eşi, 2 Haziran 1928 günü İzmir vapuru ile dönüş yolculuğuna çıkacaktır. Aynı gün öğle vakti içinde kral ve eşinin olduğu İzmir vapuru önde, donanmamız ortada ve Sovyet kruvazörleri arkada olmak üzere Dolmabahçe'den hareket edilmiş ve Boğaz'dan böylece çıkılmıştır. Bütün Türk ve Sovyet gemileri topuz sancağı çekmişler ve mürettebatını çımariva yerlerine almışlardır. Böylece Sovyet karasularına ulaşıldıktan sonra Türk donanması Kral ve refikasına son selamını yaparak geri dönmüş, İzmir vapuru da Rus kruvazörleriyle beraber Sivastopol'a yol vermiştir.[798]

Mecidiye kruvazörü bu görev ile uzun süren tamir süresinden sonra donanmaya katılarak ilk görevini yerine getirmiştir.

B. Alman Kruvazörü Emden'e Refakat Görevi (1929)

Alman Deniz Kuvvetleri'ne ait bir savaş gemisi olan Emden kruvazörü, 30 Ağustos 1928 tarihli seyahat planı uyarınca, 11-16 Şubat 1929 tarihlerinde İstanbul'u ziyaret etmiştir.

Türk Hükümeti, 24 Aralık 1928'de kruvazörün ziyaretine ilişkin kabulünü bildirmiş ve İstanbul Komutanlığı görevinde bulunan General ile İstanbul'da olan Donanma Komutanlığı'ndan ziyarete ilişkin kesin bir program hazırlanmasını istemiştir.

---

[797] Afif Büyüktuğrul, *Büyük Atamız ve Türk Denizciliği,* s.212.
[798] *LDAM., Deniz Komutanlığının Tarihçesi 1923-1935,* s.V-21/22.

Ayrıca Alman makamlarına da, Türk Hükümeti'nin ve Türk donanmasının komuta kademesinde bulunan kişilerin ziyarete büyük ilgi gösterdikleri bildirilmiştir. Alman Hükümeti'nin, Alman Deniz Kuvvetleri'ne ait en modern ve en tanınmış savaş gemisini Türkiye'ye göndermesinin anlamının yeterince takdir edileceği de yine Türk Hükümeti'nce vurgulanmıştır.

Emden kruvazörünün özel bir yakınlık, sıcaklık ve dostlukla karşılanması için bir program hazırlanmıştır. Türk donanmasına ait sancak gemisi Mecidiye kruvazörüne, Donanma Komutanı ile birlikte halen demirli bulunduğu Haliç'ten ayrılması, Boğaz'a doğru yola çıkması, Emden kruvazörünün demirleyeceği yer olarak öngörülen noktaya gitmesi ve Emden'in İstanbul'da kalacağı sürede ona orada eşlik etmesi için emir verilmiştir. Teğmen rütbesinde bir Türk subayı Emden kruvazöründe görevlendirilmiş ve kendisinden kruvazörü Çanakkale Boğazı'nın girişinde karşılaması istenmiştir.[799]

Mecidiye kruvazörü Yavuz kruvazörünün kazancı erlerine verdiği eğitimi bitirip Haliç'e geldikten kısa bir süre sonra Almanların İstanbul'a gelecek okul gemisi Emden kruvazörüne ev sahipliği yapma görevini almıştır. Bu sırada Mecidiye kruvazörü Haliç'te demirli vaziyettedir. Hava şartlarının çok kötü olması sebebiyle Haliç'teki Unkapanı ve Galata köprülerinin menteşeleri buz tutmuştur. 9 Şubat 1929 günü saat 04.00'te iki köprüdeki menteşeler üzerinde bulunan buzlar Mecidiye kruvazöründe görevli askerlerce eritilerek geminin Haliç'ten çıkması sağlanmıştır. Mecidiye kruvazörü Haliç'ten çıktıktan sonra köprüler yine aynı askerler ve belediye görevlilerinin çalışmalarıyla kapatılmıştır.

Haliç'ten çıktıktan sonra Haydarpaşa önüne demirlemiş olan Mecidiye kruvazörü, 11 Şubat 1929 günü sabah erkenden yoğun bir sis altında Dolmabahçe Sarayı'nın önüne gelmiş ve Emden kruvazörünü beklemeye başlamıştır. Emden kruvazörü şehre 09.30'da gelmiş, şehri topla selamladıktan ve Selimiye Kışlası'ndan cevap aldıktan sonra Dolmabahçe Sarayı önüne demirlemiştir.

Emden kruvazörünün komutanı Albay Arnold de la Perier, Vali, Kolordu Komutanı ve Almanya Büyükelçiliğini ziyaret ettikten sonra Donanma Komutan Vekili Yarbay Fahri Engin'i ziyarete gelmiştir. Bu ziyaretin ardından Almanya

[799] Cemil Koçak, *Türk Alman İlişkileri 1923-1939,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1991, s.48-49.

Büyükelçiliğinde Türk ve Alman komutanların katılımıyla öğle yemeği yenmiştir. Aynı gün Donanma Komutan Vekili Yarbay Fahri Engin yanına Kurmay Başkanını ve Mecidiye Kruvazörü Komutanı Binbaşı Sait Halman'ı alarak Emden kruvazörüne iadei ziyarete gitmiştir. Akşam yemeği ise yine Alman Büyükelçisi tarafından Teutonia (Totonya) Kulübü'nde verilmiştir.[800]

12 Şubat 1929 günü saat 10.00-10.30 arası Donanma Komutan Vekili Yarbay Fahri Engin, Mecidiye Kruvazörü Komutanı Binbaşı Sait Halman, Alman Danışman Kurulu Başkanı Amiral Gagern, üst rütbeli subaylar ile Mecidiye kruvazöründe görevli subaylardan bir kısmı Emden kruvazörünü ziyaret etmiştir. Aynı günün akşamı saat 20.00'de Donanma Komutan Vekili Yarbay Fahri Engin, daha önceden Türk Hükümeti'nin verdiği talimat üzerine, Mecidiye kruvazöründe Emden kruvazörünün personeline bir yemek vermiştir. Yemeğe Emden kruvazörünün komutanı Albay Arnold de la Perier ile subay kadrosunun çok geniş bir kısmı ve İstanbul'daki askerî-mülki erkân ile Almanya Büyükelçisi Rudolf Nadolny de davet edilmiştir. Bu yemek sırasında Mecidiye kruvazöründe bir sergi düzenlenmiş ve sergi geleneksel biçimde Türk-Alman bayraklarıyla donatılmıştır. Bu yemek sırasında dikkat çeken bir başka nokta da Mecidiye kruvazöründe yemek yenen salonda Alman Devlet Başkanı Hindenburg'un resminin asılı olmasıdır. Bu yemekle Türk ve Alman donanmaları arasındaki dostluk bağları özel olarak vurgulanmıştır.

13 Şubat 1929 günü Emden kruvazörüyle birlikte gelen Alman askerî öğrencilerine kiralanan bir şehir hatları vapuruyla Heybeliada'daki Deniz Harp Okulu ve Lisesi gezdirilmiştir. Diğer yandan, Türk deniz subayları Alman meslektaşlarına Dolmabahçe Sarayı'nı gezdirmişlerdir. Türk deniz subaylarının çok büyük bir kısmının ve özellikle de Donanma Komutanı Fahri Bey'in Almanca biliyor olmaları, her iki subay grubu arasında ilişki kurulmasını kolaylaştırdığı gibi son derece sıcak ve dostça ilişkilerin gelişmesine de katkıda bulunmuştur.

14 Şubat 1929 günü Türk Deniz Harp Okulu öğrencileri Emden kruvazörünü gezmiş, ardından kiralanan şehir hatları vapuruyla Türk ve Alman Harp Okulu öğrencileri İstanbul Boğazı'nı gezmiştir.

---

[800] Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977),* C.1, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2005, s.181-183; Afif Büyüktuğrul, *Emekli Tuğamiral Fahri Engin'in Hatıratı,* s.76.

15 Şubat günü Emden kruvazöründe bir çay partisi yapılmış, akşam saat 22.00'de Alman Büyükelçiliğinin salonunda Türk hanımlarının da katıldığı bir balo tertiplenmiştir.

16 Şubat 1929 günü Emden kruvazörünün komutanı Albay Arnold de la Perier, Donanma Komutan Vekili Yarbay Fahri Engin onuruna Emden kruvazöründe bir öğle yemeği vermiştir.

Emden kruvazörü 17 Şubat 1929 günü Türkiye'den ayrılmış ve böylece onu ağırlama görevi sona eren Mecidiye kruvazörü 18 Şubat 1929 günü Haliç'e girmiştir.[801]

C. Amerikan Kruvazörü Raleigh'e Refakat Görevi (1929)

1929 yılı Türk-Amerikan ilişkileri bakımından kritik bir yıl olmuştur. Amerika ile halledilmesi gereken ilk mesele *"Ticaret ve Seyr-i Sefain Antlaşması"* olmuştur. Amerika Birleşik Devletleri'nin ilk Türkiye Büyükelçisi Joseph Clark Grew, Türkiye'ye geldiğinde birçok Amerikalı iş adamı ihale ve imtiyaz almak için beklemekteydi. Bu sebeple Grew'in ilk işi bu konuyu ele almak olduysa da müzakereler uzun sürmüştür. Atatürk'ün Lozan Konferansı sırasında benimsediği ilke gereğince Amerika da diğer devletlerle eşit imtiyaz alacaktır.

1929 yılının Türk-Amerikan ilişkileri açısından ikinci önemli meselesi Türkiye'nin Sovyetlerle ilişkilerinden kaynaklanmıştır. Türkiye, 1925 Aralık ayında Sovyetlerle bir *"Dostluk ve Tarafsızlık Paktı"* imzalamıştır. Bu antlaşmanın süresi 1929 yılında dolacaktır.[802] İşte 1929 yılı hem Ticaret ve Seyr-i Sefain Antlaşması'nın hem de Sovyetlerle Dostluk ve Tarafsızlık Paktı'nın imzalanacağı yıl olacağı için kritik bir yıl durumundadır.

Amerikan Hükümeti hassas olan 1929 yılında Raleigh kruvazörünü Türkiye'ye göndermeye karar vermiştir. Amerikan kruvazörü Raleigh'e refakat görevi için de

---

[801] Hariciye Vekili Tevfik Rüştü ile Almanya Büyükelçisi Nadolny arasında daha önce yapılan bir görüşmede alınan karar uyarınca, Emden kruvazörünün komutanı Albay Arnold de la Perier Ankara'yı ziyaret etmemiştir. O zamana dek sadece Amiraller kişisel raporlarını vermek için Ankara'ya davet edilmiş olduklarından, Tevfik Rüştü ile Nadolny, söz konusu ziyaretin bir gösteri biçimine dönüşmemesi gerektiği düşüncesi ile Emden'in komutanı Albay Arnold de la Perier'in Ankara'yı ziyaret etmemesini kararlaştırmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Cemil Koçak, *a.g.e.,* s.49-50; Afif Büyüktuğrul, Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977),* s.183-184; Afif Büyüktuğrul, *Emekli Tuğamiral Fahri Engin'in Hatıratı,* s.76-77.

[802] Fahir Armaoğlu, "Atatürk Döneminde Türk-Amerikan İlişkileri", *Atatürk Dönemi Türk Dış Politikası (Makaleler),* Yay.Haz. Berna Türkdoğan, Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara 2000, s.290.

Mecidiye kruvazörü seçilmiştir. Donanma Komutanlığının bu refakat görevine Mecidiye kruvazörünü seçmesinde, geminin Amerikan yapımı olması etkili olmuştur.

Raleigh kruvazörü Türk kara sularına giriş yapmadan Mecidiye kruvazörü onu karşılamak maksadıyla 20 Mart 1929 tarihinde Gölcük'ten ayrılmış[803], 21 Mart'ta Avşa'ya, aynı gün akşam Erdek'e gitmiş[804], 23 Mart'ta Darıca'ya demirlemiş ve 24 Mart tarihinde İstanbul'a hareket etmiş[805], 25 Mart 1929 tarihinde Dolmabahçe Sarayı önüne demirlemiş, Donanma Komutanlığı forsunu çekmiştir.

Raleigh kruvazörü 26 Mart 1929 günü saat 09.00'da İstanbul'a gelmiş, Haydarpaşa önünde şehri topla selamladıktan ve Selimiye Kışlası'ndan cevap aldıktan sonra Dolmabahçe Sarayı önüne demirlemiştir. Bundan sonra Donanma Komutan Vekili Yarbay Fahri Engin yanına Mecidiye Kruvazörü Komutanı Binbaşı Sait Halman'ı alarak Raleigh kruvazöründeki Amerikalı amirali ziyaret etmiştir. Bu ziyaretin ardından Amerikan amirali, Amerika Birleşik Devletleri büyükelçisini, İstanbul valisini ve kolordu komutanını ziyaret etmiştir. 27 Mart günü saat 12.00'de ise Amerikan amirali yanına kurmay başkanını ve Raleigh kruvazörü komutanını alarak Donanma Komutan Vekili Yarbay Fahri Engin'e iadei ziyarette bulunmuştur.

28 Mart 1929 tarihinde Donanma Komutan Vekili Yarbay Fahri Engin, Mecidiye kruvazöründe bir akşam yemeği vermiştir. Bu yemekte Amerikalı amiral, kurmay başkanı ve Raleigh kruvazörü komutanı dâhil 12 Amerikalı subay, Amerikan büyükelçisi, İstanbul valisi, kolordu komutanı, Hakkı Şinasi Paşa, Amiral Vasıf gibi toplam 35 kişi hazır bulunmuştur.

29 Mart günü Donanma Komutan Vekili Yarbay Fahri Engin, yanına 12 Türk subayı alarak Raleigh kruvazörünü gezmiştir. Aynı günün akşamı bir önceki gün Mecidiye kruvazöründe verilen yemeğin karşılığı olmak üzere Raleigh kruvazöründe yemek verilmiştir. Yemekten sonra gelen konuklara gemide sinema seyrettirilmiştir.

30 Mart günü Donanma Komutanı kurmay başkanı, Mecidiye kruvazörünün komutanı ve tüm subayları, Raleigh kruvazörünü gezmiştir.

---

[803] *LDAM.,* Ktn.1929-26, Gmn.141, Blgn.26, T.23.03.1929.
[804] *LDAM.,* Ktn.1929-26, Gmn.141, Blgn.25, T.24.03.1929.
[805] *LDAM.,* Ktn.1929-26, Gmn.141, Blgn.24, T.25.03.1929; *LDAM.,* Ktn.1929-26, Gmn.141, Blgn.23, T.26.03.1929.

1 Nisan 1929 tarihinde Raleigh kruvazöründe öğle yemeği verilmiştir. Aynı günün akşamı Amerikan Büyükelçiliğinde bir balo düzenlenmiş, bu baloya Mecidiye kruvazöründen subaylar katılmıştır.

Raleigh kruvazörü 4 Nisan 1929 günü Türkiye'den ayrılmış ve böylece onu ağırlama görevi sona eren Mecidiye kruvazörü de Dolmabahçe Sarayı'nın önünden ayrılarak, 5 Nisan 1929 günü sabah erkenden Haliç'e girmiştir.[806]

Raleigh kruvazörünün gelmesi, Amerika'nın isteklerinin yerine gelmesini sağlamamıştır. 1929 yılı Ekim ayında Amerika ile imzalanan Ticaret ve Seyr-i Sefain Antlaşması ile 1929 yılı Aralık ayında 2 yıl süreyle Sovyetlerle imzalanan Dostluk ve Tarafsızlık Paktı Amerika'nın istekleriyle uyuşmamıştır.

Ç. Yunan Kruvazörü Helli'ye Refakat Görevi (1930)

Türk ve Yunan tarafları arasında 10 Haziran 1930 tarihinde imzalanan nüfus değişimi anlaşmasından sonra esmeye başlayan dostluk rüzgarlarının ardından Başbakan İsmet İnönü, Yunanistan Başbakanı Venizelos'u Türkiye'ye davet etmiştir. Venizelos da söz konusu antlaşmayı Yakındoğu'da yeni bir dönemin başlangıcı saydığını söyleyerek çağrıyı kabul ettiğini bildirmiştir.[807]

Yunanistan Başbakanı Venizelos Türkiye'ye gelirken deniz yolunu kullanmaya karar vermiş ve Yunan kruvazörü Helli ile İstanbul'a geleceğini bildirmiştir. Bunun üzerine Helli kruvazörüne ev sahipliği yapma görevi Mecidiye kruvazörüne verilmiştir. Bu görevi alan Mecidiye kruvazörü, içinde Donanma Komutan Vekili Albay Şükrü Okan olduğu halde Gölcük'ten İstanbul'a hareket etmiş[808] ve Haydarpaşa önüne demirlemiştir.[809]

Başbakan Venizelos Helli kruvazörüyle yanında Başbakan Yardımcısı ve Dışişleri Bakanı Andre Michalakopoulos ve Yunanistan Donanma Komutanı olduğu

---

[806] Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977),* C.1, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2005, s.184-185; Afif Büyüktuğrul, *Emekli Tuğamiral Fahri Engin'in Hatıratı,* Dz.K.K.lığı Basımevi, Ankara 2004, s.78.
[807] Şerafettin Turan, *Türk Devrim Tarihi, 3. Kitap, 2. Bölüm, Yeni Türkiye'nin Oluşumu,* Bilgi Yayınevi, İstanbul 2004, s.165.
[808] Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977),* s.219.
[809] Afif Büyüktuğrul, *Emekli Tuğamiral Fahri Engin'in Hatıratı,* Dz.K.K.lığı Basımevi, Ankara 2004, s.87.

halde 26 Ekim 1930 tarihinde İstanbul'a gelmiştir.[810] Gelen konukları Haydarpaşa önünde demirli Mecidiye kruvazörü karşılamıştır. Geminin gelmesinden hemen sonra Yunanistan Başbakanı Venizelos, Dışişleri Bakanı Andre Michalakopoulos ve Yunanistan Donanma Komutanı özel bir trenle Ankara'ya hareket etmiştir.

Helli kruvazörünün getirdiği konukların gemiden ayrılmasından sonra, geminin personeline Mecidiye kruvazöründe bir öğle yemeği verilmiştir. Aynı günün akşamı Helli kruvazöründe, Mecidiye kruvazörünün verdiği yemeğe karşılık olmak üzere Yunanlı bahriyeliler akşam yemeği vermiştir. Yunanistan Başbakanı Venizelos ile yanındakiler Ankara'da olduğu için bu yemekte yer alamamış ve yine bu nedenle Yunanistan Büyükelçiliğinde resmi kabul yapılmamış, davet verilmemiştir.[811]

Yunanistan Başbakanı Venizelos'un Ankara'ya gelişi iki ülke açısından son derece olumlu olmuştur. Ankara'daki 29 Ekim Cumhuriyet Bayramı törenlerine katılan Venizelos[812], 30 Ekim 1930 tarihinde *"Dostluk, Tarafsızlık, Uzlaştırma ve Hakemlik Antlaşması"*, *"Deniz Kuvvetlerinin Sınırlandırılması Hakkında Protokol"* ve *"Oturma, Ticaret ve Deniz Ulaşımı Sözleşmesi"*ni imzalamıştır.[813]

31 Ekim 1930 tarihinde Ankara'dan İstanbul'a hareket eden Yunanistan Başbakanı Venizelos ve yanındaki heyet, 1 Kasım 1930 tarihinde[814] Mecidiye kruvazörünün uğurladığı Helli kruvazörüyle İstanbul'dan ayrılmıştır.[815]

D. Atatürk'ün Ege Vapuruyla Seyahatinde Refakat Görevi (1931)

Zaman zaman yurt içinde kara ve deniz seyahatleri yapan Cumhurbaşkanı Atatürk, bu seyahatlerden denizde olanlarını genellikle ticaret gemileriyle yapmış; ancak Karadeniz ve Akdeniz'e gittiği zaman bindiği ticaret gemilerinin yanına bir ya da iki savaş gemisi almıştır.

---

[810] Utkan Kocatürk, *Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronolojisi (1918-1938),* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 2000, s.509.

[811] Bu sıralarda Mecidiye kruvazöründe görevli bir subay olan Afif Büyüktuğrul, anılarında Mecidiye kruvazöründe ve aynı günün akşamı Helli kruvazöründe yenen yemeğin tarihini 1 Kasım 1930, Venizelos'un Ankara'dan İstanbul'a dönüşünün tarihini 4 Kasım 1930 olarak vermiştir. Ancak bu tarihler doğru değildir. Bilgi için bkz. Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977),* s.219.

[812] *Cumhuriyet Ansiklopedisi (1923-2000),* C.1 (1923-1940), Yapı Kredi Yay., İstanbul 2003, s.164.

[813] Şerafettin Turan, *a.g.e.,* s.165.

[814] Utkan Kocatürk, *a.g.e.,* s.509.

[815] Helli kruvazörü daha sonra 10-17 Eylül 1933 tarihinde Yunanistan Başbakanı Panagis Tsaldaris'in Türkiye ziyaretinde görev almıştır. Bilgi için bkz. Zafer Çakmak, *"The Visit of Panagis Tsaldaris, The Prime Minister of Greece, to Turkey (10-17 September 1933),* Turkish Studies International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic Volume 2/4 Fall 2007, s.1271-1282.

Cumhurbaşkanı Atatürk, Akdeniz'e yaptığı seyahatlerden birini 1931 yılında Ege vapuruyla İzmir'den Antalya'ya gerçekleştirmiştir. Bu seyahatte Mecidiye kruvazörüne, Ege vapuruna refakat etme görevi verilmiştir. Bu amaçla, Binbaşı Sait Halman komutanlığındaki kruvazör Ocak ayının sonlarında İzmir'e gelmiş ve Ege vapurunun yanına demirlemiştir. Ancak hareket tarihi Cumhurbaşkanı Atatürk'ün geliş zamanı tam olarak belli olmadığı için kesin değildir.[816]

8 Şubat 1931 Pazar günü Balıkesir'den kara yolu ile 13.50'de İzmir'e doğru yola çıkan Mustafa Kemal Paşa, Ege vapuruna yerleşmiştir.[817] Bu esnada Mecidiye kruvazörü personeli Cumhurbaşkanı Atatürk'ü topla selamlamış, çimariva mevkilerindeki personel üç defa *"yaşa"* diye bağırmış ve Cumhurbaşkanı Atatürk de onları şapkasıyla selamlamıştır.[818] Ege vapuru ve Mecidiye kruvazörü aynı gün saat 16.25'te İzmir'den hareket etmiştir.[819]

Seyir sırasında Mecidiye kruvazörü, 14 deniz mili hız yapan Ege vapuruna yetişememiştir. Hızın yetersiz olmasının nedenleri araştırılırken İzmir'de Cumhurbaşkanı Atatürk'ün beklediği süre içerisinde kazanlarının temizlenmediği anlaşılmıştır. Gemi Komutanı Binbaşı Sait Halman bu durumda kestirme rotalarla Ege vapuruna yetişmeye çalışmıştır. Ancak Urla Yarımadası'nın dönülmesi sırasında makine silindirlerinden bir tanesinin krank şaftı eğrilmiş, makinelerden bir tanesi durdurulmak zorunda kalınmıştır. Bu durumda sürat 5 deniz miline düşmüştür. Geminin makine subayları seyir sırasında eğrilen krank şaftını düzeltmeye çalışmıştır. Tek makine işleterek Ege vapuruna yetişemeyen Mecidiye kruvazöründe makine subayları, kruvazörün denizdeki çalkantılardan kurtularak onarımının daha rahat yapılabilmesi için Kuşadası'na demirlenmesini istemiştir. Gemi Komutanı Binbaşı Sait Halman bu isteği kabul ederek Kuşadası Limanı'na demirlemiştir.

Gemide onarım devam ederken Ege vapurundan Başkatip Tevfik Bıyıklıoğlu tarafından Başbakanlık ve Genelkurmay Başkanlığına çekilen şifreli bir telgraf, gemi telsizi tarafından yakalanmıştır. Şifre anahtarı olmamasına rağmen telgrafın şifresi çözülmüş ve telgrafta *"Refakat vazifesi alan Mecidiye kruvazörü vazifesini*

[816] Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977),* s.221.
[817] Raşit Metel, *Atatürk ve Donanma,* Deniz Basımevi, İstanbul 1966, s.125.
[818] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.222.
[819] Raşit Metel, *a.g.e.,* s.125.

yapamamıştır. Urla'dan sonra bizi yalnız bırakmıştır" şeklinde ifadeler yer aldığının anlaşılması üzerine, gemi komutanı derhal gemisini kaldırmış ve makine arızası da seyir esnasında onarılmıştır. Bundan sonra Mecidiye kruvazörü 17 deniz mili süratle Ege vapurunun izlediği rotayı takip ederek seyrine devam etmiştir. Rodos Adası önlerindeyken Ege vapurundan gelen *"Yaptığınız vazife için çok teşekkür ederim. Üssünüze dönebilirsiniz"* telgrafı üzerine Mecidiye kruvazörü geri dönmüştür.[820]

Ege vapuru ise 10 Şubat 1931 Salı sabahı Antalya'ya ulaşmıştır. Cumhurbaşkanı Atatürk, sahildeki incelemelerini müteakip aynı gün saat 18.00'de hareketle Taşucu'na çıkarak otomobille Silifke'ye gitmiş, tekrar Taşucu'nda bekleyen Ege vapuruna geri dönüp saat 21.00'de Mersin'e hareket etmiştir.

Cumhurbaşkanı Atatürk 12 Şubat 1931 Perşembe günü Mersin'e ulaşan Ege vapurunda öğle yemeğini yedikten sonra sahile çıkmış ve saat 18.00'de özel trenle Malatya'ya hareket etmiştir.[821]

Cumhurbaşkanı Atatürk'ün yurt gezisinin deniz kısmının sona ermesinden sonra Mecidiye kruvazörünün Ege vapurunu takip etmekte gecikmesi hakkında çeşitli dedikodular çıkmıştır. Çıkan dedikodularla ilgili olarak Mecidiye kruvazörünün komutanı Binbaşı Sait Halman Atatürk'e hitaben bir mektup kaleme almıştır.[822] Bu gecikme konusunda, kendisi hakkında adli bir işlem yapılacağını düşünen Binbaşı Sait Halman'ın künye kaydından, herhangi bir işleme tabi tutulmadığı anlaşılmaktadır.[823] Üstelik gezinin sona ermesinden sonra Cumhurbaşkanı Atatürk'ten *"En ağır şartlarda bile arızanızı giderip yüksek kifayetinizi aldığınız için size ve maiyetinize teşekkür ederim"* şeklinde bir telgraf da almıştır.[824]

E. İran Şahı Rıza Pehlevi'nin Karşılanması ve Uğurlanması (1934)

Atatürk İran Şahı Rıza Pehlevi için büyük bir karşılama töreninin hazırlanmasını emretmişti. Bu karşılamada Ordu Müfettişleri Fahrettin Altay ve Ali Sait mihmandarlık

[820] Afif Büyüktuğrul, *a.e.,* s.223.
[821] Raşit Metel, *a.g.e.,* s.125; Utkan Kocatürk, *a.g.e.,* s.518.
[822] Mektup için bkz. Ekler: Belge 13.
[823] Mecidiye kruvazörünün komutanı Binbaşı Sait Halman ilerleyen dönemde 30 Ağustos 1942 tarihinde tümamiral rütbesine kadar yükselmiş, 14 Temmuz 1946 tarihinde emekli olmuştur. Bilgi için bkz. *DM.*, *Güverte Subayları Künye Defteri (994-1194),* No.6/1183.
[824] Afif Büyüktuğrul, *Büyük Atamız ve Türk Denizciliği,* İş Bankası Yay., Ankara 1969, s.176.

vazifelerini yapacaklar, Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Aras da Şahın refakatinde bulunacaktı.

Donanma Komutan Vekili Albay Şükrü Okan, karşılama törenini, Şahın Trabzon'dan alınması ve Samsun'a bırakılması üzerine hazırlamıştı. Bu amaçla kendi komutasındaki Yavuz kruvazörünü, Zafer, Tınaztepe, Adatepe, Kocatepe muhriplerinden oluşan Harp Filosunu ve Albay Mehmet Ali Ülgen komutasındaki İhtiyat Filo'dan Mecidiye kruvazörünü görevlendirmişti. Bu görev sırasında Trabzon'dan alınan Şah, Samsun'a getirilecek, bundan sonra hep beraber Samsun'a demirlenecek ve büyük bir törenle İran Şahı Rıza Pehlevi Ankara'ya uğurlanacaktı.[825]

Bu maksatla Mecidiye kruvazörü diğer donanma gemilerinden önce 10 Haziran 1934 günü saat 08.00'de hareket etmiştir.[826] Mecidiye kruvazörü dışındaki gemiler, Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Aras, Ordu Müfettişleri Orgeneral Fahrettin Altay, hariciye protokol memurları, tercümanlar ve gazetecileri alarak 11 Haziran 1934 günü saat 10.30'da topluca İstanbul'dan hareket etmiştir.[827] Donanma kendine has özel manevralar yaparak Samsun açıklarına kadar gelmiştir. Burada Mecidiye kruvazörü, Kocatepe ve Adatepe muhripleri Samsun Limanı'na giderken, diğer gemiler Trabzon'a yol vermiş, 13 Haziran 1934 günü saat 19.00'da Trabzon'a demir atarak İran Şahını beklemeye başlamışlardır.[828]

Trabzon'a gelen İran Şahı Rıza Pehlevi'ye il sınırında 14 Haziran günü büyük bir karşılama töreni yapılmış ve Şah buradan doğruca Yavuz gemisine getirilmiştir. Donanma kendisini burada top ateşi ve çimariva ile selamladıktan sonra Yavuz zırhlısı önde Zafer ve Tınaztepe torpidoları arkada olmak üzere saat 16.00'da Samsun'a doğru hareket etmiştir.[829] Bu sıra Mecidiye kruvazörü, Kocatepe ve Adatepe muhripleriyle kafileyi Samsun'un 3 mil açığında beklemektedir.

İran Şahı Yavuz'un kendi emrine gönderilmesinden çok memnun kalmıştır. Bir süre köprü üzerinde bulunan Şah, sonra geminin taretlerinden bir tanesini görmek istemiştir. Orgeneral Fahrettin Altay'ın anlattığına göre Orgeneral *"Üzerinizi*

[825] Raşit Metel, *a.g.e.,* s.135.
[826] *Cumhuriyet,* 11.06.1934, s.5.
[827] *Cumhuriyet,* 12.06.1934, s.6.
[828] *Cumhuriyet,* 14.06.1934, s.1.
[829] *Cumhuriyet,* 15.06.1934, s.1.

lekelersiniz" gerekçesiyle bu isteğe mani olmaya çalışmış, fakat Şah isteğinde ısrar etmiştir. Nitekim kendisine taret içerisinde gösterilen top taliminden de pek memnun kalmıştır. Bundan sonra geminin mürettebatı, Amiral güvertesinde kendisine memleket oyunları göstermiştir.

Samsun Limanı'na yaklaşan Yavuz zırhlısı ve diğer gemiler, 15 Haziran 1934 günü açıkta bekleyen Mecidiye kruvazörü ile Kocatepe ve Adatepe muhripleri tarafından karşılanmıştır. Bir süre beraber yapılan seyirden sonra saat 07.00'de Mecidiye kruvazörü Yavuz zırhlısının dümen suyuna girmiş, Kocatepe ve Adatepe muhripleri de Yavuz zırhlısının iskele tarafında mevki alarak çimariva ile Şahı selamlamıştır. Bu vaziyette yapılan seyirden sonra saat 08.00'de Samsun Limanı'na demir atılmıştır.[830] Demir atıldıktan sonra İran Şahı gemiden çıkışı sırasında Yavuz ve Mecidiye kruvazörleri tarafından topla ve çımarivada bulunan mürettebat tarafından selamlanmıştır. İran Şahı istasyonda yapılan törenden sonra trenle Ankara'ya hareket etmiştir.[831] Filolar ve Filotilla da müstakil olarak Samsun'dan hareket edip İstanbul'a gelmiş, Dolmabahçe Sarayı önünde kendilerine gösterilen yerlere demirlemişlerdir.

Bir süre sonra İran Şahı Atatürk'ün refakatinde olarak İstanbul'a kara yolundan gelmiştir. Haydarpaşa'dan Dolmabahçe Sarayı'na geçerken donanma tarafından topla selamlanan İran Şahı Rıza Pehlevi, bundan sonra deniz yolu ile her geziye çıkışında donanma tarafından aynı şekilde selamlanmıştır.

Bir süre sonra İran Şahı Rıza Pehlevi, Ertuğrul yatı ile ve Atatürk'ün refakatinde Çanakkale muharebe alanını gezmek üzere gitmiştir. Bu sırada Kocatepe ve Adatepe muhripleri kendilerine şeref refakati yapmıştır. Atatürk kara yolu ile buradan Ankara'ya dönmüş, Şah da deniz yolu ile İstanbul'a geri gelmiştir. Bu geliş sırasında muhripler kendilerine hücum talimi ve su bombası atışı gösterisi yapmıştır.

İran Şahı, Atatürk'ün İstanbul'a tekrar dönmesinden sonra, 2 Temmuz 1934 günü deniz yolu ile ayrılmıştır. Kendisini Trabzon'a götürme görevi Ege vapuruna verilmiştir. Bu sırada Tınaztep ve Zafer muhriplerinin de şeref refakati yapmaları kararlaştırılmıştır. Böylece 2 Temmuz 1934 günü saat 16.00'da İstanbul'dan hareket

[830] *Cumhuriyet,* 16.06.1934, s.1.
[831] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.218.

edilmiş, Şah, Yavuz gemisi ve kruvazörler tarafından topla selamlanmıştır. Gemiler 5 Temmuz günü Şahı Trabzon'a çıkarıp üslerine dönmüştür.[832]

F. Yunan Filosuna Refakat Görevi (1935)

Amiral Sakalariu komutasındaki Yunan donanması Helli kruvazörü, Leon, Konduriotis, Panthir, Hydra, Spezia, Psara muhripleri, Triton, Kaçanir ve Trepes denizaltıları ile İfestos kömür gemisinden kurulu olarak[833] 20 Eylül 1935 tarihinde İstanbul Limanı'nı ziyaret etmiştir.

Yunan Filosu sabah saat 08.00'de Selimiye açıklarında durarak şehri topla selamlamış, bu selama Selimiye Kışlası ve Mecidiye kruvazöründen yapılan top atışlarıyla karşılık verilmiştir.[834] Yunan Filosu bundan sonra Haydarpaşa önünde Donanma Komutanlığı tarafından verilen demir yerlerine demirlemiştir. Misafir filoya ev sahipliği yapma vazifesi Mecidiye kruvazörüne verilmiş, Donanma Komutanı Amiral Şükrü Okan da forsunu Mecidiye kruvazörüne çekmiştir.

Resmi ziyaret ve mukabil ziyaretler, Genelkurmay Başkanlığı tarafından Dışişleri Bakanlığının görüşleri alınarak hazırlanan programa göre yapılmıştır. Yunan Donanma Komutanı, Türk Donanma Komutanını ziyaret ettikten sonra karaya çıkmış, Yunan Büyükelçisini, Ordu Komutanını, İstanbul Valisini ve Belediye Başkanını ziyaret ettikten sonra gemisine dönmüştür. Yunan Donanma Komutanı tarafından ziyaret edilen bu kişiler de aynı sıraya göre Helli kruvazörüne gidip Yunan Donanma Komutanını ziyaret etmişlerdir. Aynı akşam İstanbul Valisi, Yunan Donanma Komutanı ve subayları onuruna Perapalas oteli salonunda bir akşam yemeği ve bunu izleyen bir resmikabul tertiplemiş, bu büyük davete misafir subaylardan başka İstanbul'daki büyükelçiler ve ataşelerle İstanbul sosyetesi katılmıştır.

21 Eylül 1935 tarihinde Donanma Komutanı Şükrü Okan, Yunan Donanma Komutanıyla gemi komutanları onuruna Mecidiye kruvazöründe bir öğlen yemeği vermiş ve bu yemekte iki komutan tarafından dostluk ve kardeşlik nutukları

---

[832] *LDAM., Deniz Komutanlığının Tarihçesi 1923-1935,* s.V-22/23.
[833] *Cumhuriyet,* 21.09.1935, s.2; *Ulus,* 21.09.1935, s.1.
[834] Yunan Filosu gelirken Mecidiye kruvazörünün top atışıyla yaptığı selamlamanın fotoğrafı için bkz. Ekler: Fotoğraf 26.

söylenmiştir. Kadehler de Atatürk ve Yunan kralıyla Türk ve Yunan milletlerinin mutluluğu için kaldırılmıştır.

22 Eylül 1935 tarihinde Yunan Donanma Komutanı Amiral Sakalariu Türk Donanma Komutanıyla gemi subaylarına Helli kruvazöründe bir öğle yemeği vermiştir. Aynı günün akşamı da İstanbul'daki Yunan konsolosu bir kokteyl vermiştir. Bu resmi ağırlamalardan başka iki Donanma Komutanı beraberce Boğaz'da bir motor gezintisi yapmışlar, öğle yemeğini Trabya'daki Tokatlıyan otelinde, akşam yemeğini de Büyükada Anadolu Kulübünde yemişlerdir.[835]

Ziyaretini tamamlayan Yunan donanması, 24 Eylül 1935 tarihinde öğleden sonra saat 17.00'ye doğru Pire'ye gitmek üzere İstanbul Limanı'ndan hareket etmiştir. Hareketten sonra Mecidiye kruvazörü Marmara Denizi'nin dışına kadar Yunan Filosunu uğurlamıştır.[836]

G. Atılay Denizaltısının Kurtarılması Çalışmaları (1942)

Mecidiye kruvazörünün yer aldığı görevlerden birisi de Atılay denizaltısını kurtarma çalışmaları olmuştur. Atılay denizaltısı, Çanakkale Boğazı'na girmesi muhtemel düşman denizaltı gemilerini yakalamak üzere yerleştirilen su altı sistemlerinin fayda derecelerini tespit etmek üzere Genelkurmay Başkanlığının emri üzerine görevlendirilmiştir.

Atılay denizaltısı önce Gölcük sonra da Fenerbahçe istasyonunda gerekli hazırlıklarını tamamladıktan sonra 13 Temmuz 1942 tarihinde saat 19.00'da Fenerbahçe'den Çanakkale'ye hareket etmiştir. Gemi, 14 Temmuz günü saat 17.30'da Çanakkale'ye gelmiştir.

Atılay denizaltısı 15 Temmuz 1942 tarihinde saat 14.30'da Morto Limanı'nda dalmış, Kartal römorkörü de kendisine emniyet botluğu yapmıştır. Bu arada Müstahkem Mevki İhbar İstasyonu ve geçici olarak komutanlık emrine verilmiş olan avcı botları Atılay denizaltı gemisinin sualtındaki hareketlerini tespit etmeğe çalışmışlardır. Görevin icrası sırasında Boğaz'ın dışına kadar Atılay denizaltısının hareketlerini izleyen Kartal römorkörü bundan sonra onu kaybetmiştir. Denizaltı gemisinin emirde tespit edilen

[835] *LDAM., Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950,* C.2, Dosya 3, s.457-458.
[836] *Cumhuriyet,* 25.09.1935, s.1; *Ulus,* 25.09.1935, s.6. İstanbul ziyareti sırasında, Yunan filosunun ve Mecidiye kruvazörünün Haydarpaşa açıklarında demirli vaziyette uçaktan çekilmiş fotoğrafı için bkz. Ekler: Fotoğraf 27.

saatte satha çıkmamış olması da Müstahkem Mevki Komutanlığını alarma geçirmiştir. Müstahkem Mevki Deniz Komutanı, yanına İhbar İstasyonu Komutanını da alarak 3 ve 5 numaralı gümrük motorları ve Kartal römorkörüyle görevden dönmeyen denizaltı gemisini aramaya çıkmıştır. Bu gemiler saat 20.30'da denizaltı gemisinin bıraktığı battı şamandırasını[837] bulmuşlar, fakat gemi personeliyle konuşamamışlardır. Bunun üzerine Deniz Komutanı Seddülbahir'e gelip telsizle Donanma Komutanlığına haber vermiştir. Diğer taraftan da gerekli ön tedbiri almak amacıyla Çanakkale'de demirli bulunan Berk-i Satvet torpido kruvazörünün komutanı ve bir denizaltıcı subay olan Binbaşı Lütfi Kerman'ı gemisiyle yanına çağırtmıştır.

16 Temmuz 1942 tarihinde saat 02.45'te kaza hakkında haber alan Donanma Komutanı şu kararları vermiştir.

1) İçine dalgıç grubu ve aletlerini de koyarak Sultanhisar muhribini derhal kaza yerine hareket ettirmek,

2) Aynı gemiyle Denizaltı Filo Komutanını da kaza yerine göndermek,

3) İstanbul'daki Dalgıç Kıtası Komutanını uçakla kaza yerine yollamak,

4) Gerektiği zaman Atılay gemisine teneffüs havası vermek üzere, eş gemi Saldıray'ı kaza yerine yollamak,

5) Turgutalp maçunasını[838] Mecidiye kruvazörünün yedeğinde Çanakkale'ye yollamak,

6) Hızırreis, Kemalreis, Çanak ve Kavak mayın tarama gemilerini Çanakkale'ye yollayarak ığrıplarıyla batık denizaltı gemisinin yerini aratmak ve buldurmak.

Bu görevler çok büyük bir süratle yapılmış, fakat Atılay denizaltısının bıraktığı battı şamandırasının kopmuş olması, gemiyi aramayı ve bulmayı zorlaştırmıştır. Artık denizaltının bulunması, Sultanhisar muhribindeki D.S.A. (Elektronik Sualtı Dinleme Cihazı) aletinin eko almasına ve mayın arama tarama gemilerinin ığrıp tellerinin[839]

---

[837] Kaza yapan ve satha çıkamayan denizaltıların, yardıma gelen gemilerle iletişim kurmak amacıyla su üstüne çıkması için bıraktıkları içi telefonlu iletişim vasıtası.

[838] İkisi kaldırmayı, üçüncüsü de ileri eğimi sağlayan üç direğin çatılmasından oluşan bir kaldırma aracı. Karada olanlara "Sabit Maçuna", duba üzerinde olanlara "Seyyar Maçuna" ya da "Maçuna Gemisi" denir ve kaldırma kuvveti kendi makinesi ile sağlanır. Bilgi için bkz. Refik Akdoğan, *Türkçe İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü,* İstanbul 1997, s.209.

[839] Deniz dibinin taranmasında kullanılan çelik tel.

takılmasına bağlı kalmıştır. Bu arada ığrıp tellerine takılan bir iki mayının infilak etmesi, denizaltı gemisinin mayına çarpıp battığı kanısını vermiştir. Aramalar sırasında ığrıp taraması ile denizaltı gemisinin battığı yer tespit edilmiş, fakat derinliğin 80 metre olması ve bölgedeki çok kuvvetli akıntı yüzünden gemi üzerine dalgıç indirmek mümkün olamamıştır. Böylelikle belirli zaman geçtikten sonra Atılay denizaltısında hayat kalmadığına kanaat getirilerek gemi kendi haline terk edilmiş ve göreve çağırılan gemiler olay yerinden ayrılmıştır.[840]

Atılay denizaltısı için Çanakkale Cumhuriyet Meydanı'nda 20 Temmuz 1942 tarihinde Çanakkale valisi, bölgedeki yüksek rütbeli subaylar, öğrenciler ve halkın katıldığı bir tören yapılmıştır.[841] Batan bu denizaltı için 27 Temmuz 1942 tarihinde Donanma Komutanlığı tarafından bir başka tören düzenlenmiştir. Tören donanma gemilerinin bulunduğu Gölcük'te, Yavuz kruvazörünün kıç güvertesinde gerçekleştirilmiştir. Donanma Komutanı Amiral Şükrü Okan'ın bir konuşma yaptığı törende, Atılay denizaltısında şehit olanlar için denize çelenk bırakılmıştır.[842]

III. MECİDİYE KRUVAZÖRÜNÜN KATILDIĞI ASKERÎ MANEVRALAR (1928-1943)

A. 1928 Yılı Manevra ve Faaliyetleri

1. Ağustos Ayı Faaliyetleri

Cumhuriyet donanmasının 1928 yılındaki ilk manevrası Ağustos ayı içerisinde gerçekleşmiştir. Gerçi bu olay tam manasıyla bir askerî manevra niteliğinde değildir. Daha çok Mareşal Fevzi Çakmak'ın katıldığı denetleme, eğitim arası bir durumdur. Faaliyet 1 Ağustos 1928 tarihinde saat 09.15'te Mareşal Fevzi Çakmak'ın donanmaya gelmesiyle başlamıştır. Hamidiye kruvazöründe yapılan çeşitli talimlerin ardından Muin-i Zafer kurs gemisindeki torpido ve Hızır Reis gambotundaki topçuluk kursları gezilmiştir. 4 Ağustos tarihinde Samsun, Taşoz ve Basra muhripleri, ardından Berk-i Satvet torpido kruvazörü denetlenmiş ve Mareşal Fevzi Çakmak'a torpido eğitimleri gösterilmiştir. Aynı gün Mecidiye kruvazörü denetlendikten sonra Mareşal Fevzi

[840] *LDAM., Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950,* C.2, Dosya 1, s.155-156; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960),* Deniz Basımevi, İstanbul 1967, s.66, 92.
[841] *En Son Dakika,* 20.07.1942, s.1; *Ulus,* 21.07.1942, s.1.
[842] *Cumhuriyet,* 28.07.1942, s.3; *En Son Dakika,* 27.07.1942, s.1.

Çakmak'la birlikte eğitim amacıyla gemiler denize açılmıştır. Mecidiye kruvazörüne muhriplerin ikişer kez yaptıkları hücum eğitiminden sonra tüm gemiler saat 21.30'da Moda'ya[843] demirlemiş ve eğitim sona ermiştir. 5 Ağustos günü saat 08.00'de Mareşal Fevzi Çakmak, Birinci İnönü ve İkinci İnönü denizaltılarını denetlemiştir. Çeşitli talimler ve seyirler yapıldıktan sonra saat 10.30'da faaliyet sona ermiştir.

6 Ağustos 1928 tarihinde Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri, I. Dünya Savaşı'nda Mecidiye kruvazörünün battığı seyirden bu yana ilk kez birlikte seyre kalkmıştır. Kalkış 09.00'da Moda'dan olmuştur. Dönüş manevraları icra edildikten sonra birlikte limana dönülmüştür. Saat 17.00'de bu kez Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri, Berk-i Satvet torpido kruvazörü, Basra ve Taşoz muhripleri birlikte seyre çıkmıştır. Çeşitli hücum denemeleri yapılmış, bunlardan birinde Mecidiye kruvazörü yanlış bir dönüş yaparak Hamidiye kruvazöründen ayrı bir rotaya girmiştir. Saat 00.30'da tüm gemiler eğitimi tamamlayarak limana dönüş yapmıştır. 7 Ağustos tarihinde tekrar edilen manevraya bu kez Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleriyle Berk-i Satvet torpido kruvazörü katılmıştır. Saat 09.15'te hareket eden gemiler dönüş manevraları yapıp torpido eğitimini tamamladıktan sonra saat 12.00'de limana dönüş yapmıştır.

8 Ağustos 1928 tarihinde Hamidiye kruvazörünün kömür almak için İzmit'e gitmesi nedeniyle Donanma Komutanı Yarbay Fahri Engin karargâhını geçici olarak Mecidiye kruvazörüne taşımıştır. Hamidiye kruvazörünün 10 Ağustos'ta dönmesinin ardından 11 Ağustos 1928 günü saat 10.00'da, Alman Danışman Kurulu Başkanı Amiral Gagern Hamidiye kruvazörü subay salonunda, bir hafta sonra Çanakkale'de yapılacak manevraya ilişkin manevraya katılacak gemilerin subaylarına bilgi vermiştir. Aynı gün saat 16.15'te, aralarında Mecidiye kruvazörünün de bulunduğu donanma gemileri limandan ayrılmış ve saat 18.00'de gündüz hücum eğitimleri yapılmıştır. Bu hücum eğitimleri sistematik eğitimlerdir. Bu eğitim sırasında muhripler önce donanmanın 3.000 metre pruvasında mevki almakta ardından torpido hücumu geliştirmektedir. Bu eğitimler esnasında Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri birleşik

[843] Alman Danışman Kurulu geldikten sonra donanmanın konuşlanmasında değişiklik yapılmıştır. Alman Danışman Kurulu Başkanı Amiral Gagern, Donanma Kumandanlığı Vekaletine faal gemilerin İzmit Körfezi yerine Marmara Denizi'nde eğitim yaptırılmasını teklif etmiştir. Donanma Kumandanlığı Vekaleti bu teklifi Erkanı Harbiyei Umumiye Vekaleti Reisliği'ne iletmiş, teklif kabul görünce faal bütün gemiler 22 Nisan 1926 tarihinde Moda'ya intikal ettirilmiştir. Bilgi için bkz. *LDAM., Deniz Komutanlığının Tarihçesi 1923-1935,* s.I-44/45.

harekât sırasında iki kez yanlış kerteriz hattına girmiştir.[844] Gündüz eğitimlerinin ardından saat 20.30'da gece eğitimi yapılmıştır. Eğitimin bitmesinin ardından saat 22.00'de limana dönülmüştür.

13 Ağustos günü Mareşal Fevzi Çakmak donanmaya gelmiş, 14 Ağustos 1928 günü yapılan deniz manevrasına katılmıştır. Bu manevra sırasında Hamidiye kruvazörü ve filotilla gemileri mavi taraf, Mecidiye kruvazörü ise kırmızı taraf olmuştur. Saat 09.30'da başlayan manevrada iki taraf da belirli başlangıç noktalarını almış, aykırı seyirli bir deniz muharebesini temsilen, mesafe kestirme ve nişancı takip eğitimleri yapılmıştır. Gemilerin saat 13.00'te limana dönmesiyle manevra sona ermiştir.

18 Ağustos 1928 tarihinde Mecidiye ve Hamidiye kruvazörünün katıldığı bir seyre çıkılmıştır. Çanakkale'de yapılması daha önceden kararlaştırılan ve planları yapılan bu seyrin amacı hem eğitim maksatlı manevralar icra etmek hem de *"Yüksek Komuta Kursu"*na katılacak 42 generale[845] ve Akademi üçüncü sınıf öğrencilerine ev sahipliği yapmaktır.[846] Seyir, donanmanın Çanakkale'ye hareketiyle başlamıştır. Seyir sırasında dönüş manevraları, torpido hücumları ve işaret talimleri yapılmış, 19 Ağustos günü saat 06.00'da Gelibolu'ya demirlenmiştir. Aynı gün Akademi Komutanı Basri Paşa, 42 general ve Akademi öğrencileri kara yoluyla Gelibolu'ya gelmiştir. Buraya gelen generallere bir çeşit eğitim-kurs-sınav karışımı bir uygulama yapılmıştır. Kendilerine bu gezi sırasında sorular sorulurken aynı zamanda savaşların yapıldığı yerlerde savaşla alakalı bilgiler ve konferanslar da verilmiştir. Bu gezi, gelen generallerin Mecidiye ve Hamidiye kruvazörlerine yerleştirilmelerinin ardından 20 Ağustos 1928 sabahı saat 04.00'te başlamıştır. Gemiler Kilya'ya demirledikten sonra

---

[844] Bu ve benzeri olaylar, Donanma Komutan Vekili Yarbay Fahri Engin ile Mecidiye kruvazörünün komutanı Binbaşı Sait Halman arasında tartışmalara sebep olmaktaydı. Bu duruma Afif Büyüktuğrul, Emekli Tuğamiral Fahri Engin'in hatıratına yazdığı şu yorumla açıklık getirmiştir; "Amiral Fahri Engin sınıf birincisi, Mecidiye Komutanı Binbaşı (sonradan Tümamiral) Sait Halman da ondan sonraki sınıfın birincisiydi. Amiral Fahri Engin'in olağanüstü rütbe ve mevki alması, aralarındaki rekabeti şiddetlendirmişti. Bu dönemde ben Mecidiye'de takım komutanı idim. Donanma Komutan Vekili, Mecidiye'nin en ufak bir hatasını işaretle eleştirir, Sait Halman da bu eleştiriyi cevapsız bırakmazdı. "Mevkiiniz yanlış, bizim mevkiimiz doğru, sizinki yanlış" gibi. Aşağı yukarı her gün tekrarlanan bu olay bize eğlence konusu olurdu." Ayrıntılı bilgi için bkz. Afif Büyüktuğrul, *Emekli Tuğamiral Fahri Engin'in Hatıratı,* Dz.K.K.lığı Basımevi, Ankara 2004, s.68.

[845] Afif Büyüktuğrul, Emekli Tuğamiral Fahri Engin'in hatıratına yazdığı bir dipnotta "Mareşal Fevzi Çakmak zaman zaman Harp Akademileri'nin yaptığı kurmay gezilerine katıldığı gibi zaman zaman da itimat ettiği general ve kurmay subayları yanına alarak savaş hazırlık projelerine temel olacak esasları saptamak üzere özel kurmay gezileri tertip ederdi" diyerek verdiği bu genel bilgi ile bu seyir sırasındaki "Yüksek Komuta Kursu"nun ne olduğuna açıklık getirmiştir. Bilgi için bkz. Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.74.

[846] Saim Besbelli, *Atatürk ve Türk Denizciliği, Atatürk Konferansları V 1971-1972,* Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1975, s.315.

generaller filikalarla sahile çıkmış, harp oyunları yapılmış, generallere sorular sorulmuş ve konferanslar verilmiştir.[847]

2. Atatürk'ün İdare Ettiği Deniz Manevrası

Cumhuriyet donanması, 1928 yılındaki ikinci faaliyetini daha doğru bir ifadeyle ilk stratejik ve politik manevrasını, Marmara Denizi'nde Atatürk'ün emrinde olarak yapmıştır. Bu manevra önceden hazırlanmış bir kurguya göre değil çıkan fırsat dolayısıyla ani olarak yapılmıştır. Bu fırsat donanmanın Çanakkale bölgesinde icra ettiği, yukarıda açıklanan Akademi Yüksek Komuta Kursu ve üçüncü sınıf öğrencilerine yönelik eğitimin bitirilip İstanbul'a dönüldüğü sırada ortaya çıkmıştır. Bu manevra Yunan filosunun, donanma gemilerinin eğitimini bitirip döndüğü sıralarda Gökçeada ile Gelibolu Yarımadası arasında dolaşması ve top atışları gerçekleştirmesi üzerine[848] Atatürk'ün isteğiyle gerçekleşmiştir.

Ağustos ayındaki manevrayı tamamlayan gemilerden bir kısmı Moda Koyu'na demirlemiş, Mecidiye kruvazörü de ikmal ve kazan temizliği için İzmit'e gitmiştir. Alman Danışma Kurulu üyeleriyle gemilerde görevli subay ve astsubayların yarısı da izne çıkmıştır.[849]

1 Eylül 1928 tarihinde Atatürk, Ertuğrul yatı ile Marmara'da bir gezintiye çıkmayı tasarlamıştır.[850] Bu sırada Yunan donanmasının yukarıda açıklandığı üzere Çanakkale dışında manevra yaptığı ve zaman zaman bu gemilerin karasularımız içine girdiği haberi verilmiştir. Zaten genel itibariyle Yunanlılarla olan politik sorunlar çarelendirilmemiş ve Türk-Yunan dostluğu meydana gelmemiştir. Yunan donanmasının bu hareketini öğrenen Atatürk aniden bizzat idare edeceği bir deniz manevrasıyla Yunanlılara cevap vermek istemiş ve bu arada donanmanın taktik gücünü de ölçmeyi düşünmüştür. Bu amaçla Atatürk Ertuğrul yatıyla hareket etmiş, donanmaya manevraya hazırlık emrini vermek üzere de zamanın Başbakanı İsmet İnönü'yü bizzat Moda

---

[847] Afif Büyüktuğrul, *a.e.,* s.64-69.
[848] Saim Besbelli, *a.g.e.,* s.315.
[849] Donanmanın o günkü konuşlanması için bkz. Ekler: Tablo 19.
[850] 1 Eylül 1928 Cumartesi günü sabaha karşı saat 03.30'da Ertuğrul yatı Dolmabahçe'den ayrıldığında, Atatürk'ün yanında gemide bulunanlar şunlardır: Gaziantep Milletvekili Kılıç Ali, Yozgat Milletvekili Salih Bozok, Bolu Milletvekili Cevat Abbas (Gürer), Sinop Milletvekili Recep Zühtü, Rize Milletvekili Hasan Cavit, Afyonkarahisar Milletvekili Ruşen Eşref (Ünaydın), Cumhuriyet Halk Fırkası Başkatibi Saffet Nuri, Seyrisefain İdaresi Umum Müdürü Sadullah, Cumhurbaşkanlığı Başkatibi Tevfik Bıyıklıoğlu, Başyaver Rasuhi, Muhafiz Kıtası Komutanı İsmail Hakkı (Tekçe), Yaverlerden Raşit (Mengü) ve Şükrü (Özer). Ayrıntılı bilgi için bkz. Raşit Metel, *Atatürk ve Donanma,* Deniz Basımevi, İstanbul 1966, s.121.

önünde demirli donanmaya yollamıştır. Bu emrin donanmaya iletildiği saat 19.30'dur. Başbakan bu manevraya Hamidiye kruvazörü ile kendisinin de katılacağını söylemiştir. Emirde iletilen diğer hususlar ise donanmanın Cumhurbaşkanının emrine gireceği, onun vereceği manevra meselesine göre hareket edeceği, gerekli emrin *"Erkânı Harbiyei Umumiye Reisliği"*nden de verileceği şeklindedir.

Donanma Komutan Vekili Yarbay Fahri Engin emri alır almaz derhal izinde olan personeli çağırtmış, ikmal yapan Mecidiye kruvazörüyle denizaltı gemilerine manevra hazırlık emirlerini yollamış ve gemileri harekete hazırlamıştır. Bu arada Alman Danışma Kurulunun fikri yardımına ihtiyaç görmediği için onları gemiye çağırtmamış ve onları manevradan haberdar etmemiştir.

Başbakan İsmet İnönü'nün ayrılmasından sonra Donanma Komutanlığı Cumhurbaşkanından telsizle hareket emrini almış ve Başbakanın gelmesini beklemeden hareket etmiştir. Çünkü Atatürk'ün verdiği randevu noktasına başka türlü yetişme imkânı bulunmamaktadır. Atatürk'ün Donanma Komutanına verdiği hareket emri donanmanın toplu olarak 2 Eylül 1928 günü saat 10.00'da Bolayır önünde bulunması şeklindedir. Donanma Komutanı Moda Koyu'ndaki gemilerle derhal hareket etmiş, Mecidiye kruvazörüyle denizaltı gemilerine de bu saatte emredilen noktada bulunmak üzere derhal hareket etmelerini emretmiştir.

Donanma bütün mevcuduyla 2 Eylül 1928 günü saat 10.00'da Bolayır önünde toplanmış, Ertuğrul yatında bulunan Atatürk'ü selamlamıştır. Atatürk Hamidiye kruvazörüne elinde manevra faraziyesiyle Genel Katip Saffet Arıkan'ı yollamıştır. Gönderilen bu faraziyede düşman kuvvetlerinin Gelibolu Yarımadasına çıktığı, belirli sırtları işgal ettiği belirtildikten sonra Donanma Komutanından karar vermesi istenmiştir. Bunun üzerine Donanma Komutanı hareket tarzını, görülen düşmanı ateş altına almak, muhriplerle düşman denizaltılarına karşı kruvazörleri emniyete almak, denizaltı gemilerini Marmara'ya girmesi muhtemel düşman filosuna taaruza göndermek ve bu arada kara cephesi komutanı ile irtibat sağlamaya çalışmak şeklinde bildirmiştir. Bu kararlar Genel Katip Saffet Arıkan aracılığı ile Ertuğrul yatındaki Atatürk'e iletilmiştir. Bundan sonra alınan kararlar derhal uygulanmaya başlanmıştır. Muhripler denizaltı emniyet mevkilerini almış, kruvazörler bu emniyet altında kıyıdaki düşman mevzilerini bombalamaya başlamış, denizaltı gemileri muhtemel düşmana taaruz etmek

üzere bekleme yerlerini almıştır. Bu arada karadaki cephe komutanlığı ile irtibat sağlamak üzere bir subayın Şarköy'e çıkarıldığı bildirilmiştir.

Atatürk, Ertuğrul yatı ile donanmanın içine girerek manevranın bu safhasını izlemiştir. Sonra açık telsiz mesajıyla donanmanın komutasını üzerine aldığını bildirerek manevra faraziyelerini ve eleştirilerini açık telsizle vermeye başlamıştır. Donanma Komutanı Atatürk'ün politik amaçlarla manevra yaptırmakta olduğunu anlamış, o da kararlarını açık telsizle Ertuğrul yatına bildirmeye başlamıştır.

Manevranın ikinci safhası Marmara Denizi'ne giren düşmana karşı donanmanın hareket şeklini etüt etmektir. Bunun için Atatürk böyle bir düşmanın Marmara Denizi'ne girdiğini farz etmiş ve Donanma Komutanının ne yapacağını sormuştur. Donanma Komutan Vekili Yarbay Fahri Engin Marmara Denizi'ne giren düşmanı kendi kuvvetlerinden çok üstün bulduğu için gündüz saatlerinde ona denizaltılarla taaruz etmek ve yıpratmak, gece olunca da kruvazörlerle kesin neticeli bir muharebe yapma kararını vermiştir. Bu kararın tatbikatı olarak muhriplere keşif şeridi halinde düşmanın aranmasını ve onunla temas muhafazasını emrederken, denizaltı gemilerine derhal düşmana taaruz emrini vermiş, kendisi de kruvazörlerle gece temasını beklemek üzere geri çekilmiştir. Atatürk bu tatbikatı da yakından izlemiş ve her bir karar hakkındaki görüşlerini yine açık telsiz mesajıyla Donanma Komutanına bildirmiştir. Nihayet Atatürk saat 21.45'te manevrayı paydos ederek donanmayı aşağıdaki açık telsiz mesajıyla takdir edecektir.

"İstanbul'da bulunduğumuz zamandan itibaren bililtizam verdiğim müşkül vaziyetlerde:

1. İçinde bulunduğunuz şeraite nazaran İstanbul'dan hareket için sarf ettiğiniz zamanı çok bulmadım.

2. Deniz ve kara ile alakalı olarak donanmaya verdiğim vazifeleri muvaffakiyetle ifa ettiniz.

3. Gece harekâtında gösterdiğiniz dikkat, mucibi memnuniyettir.

4. Bilhassa son verdiğim faraziyata göre muhtelif vaziyetlere ve mütenevvi tedbirlere şamil tasavvurlarınızı ve kararlarınızı şayanı takdir buldum.

5. Donanmanın bugün meşhud olan intizam ve mükemmeliyetinden memnun ve müftehirim. Donanma Komutanına ve diğer komutanlara, subaylara ve bütün askerlere teşekkür ederim. Bu himmet ve mesailerinin milletçe daima takdirle karşılanacağına şüphem yoktur".

Donanmada Atatürk'ün takdirlerini kazanmaktan doğan bir bayram havası esmeye başlamıştır. Donanma Komutan Vekili mürettebatının bu samimi ve temiz duygularını Atatürk'e aşağıdaki telsiz mesajıyla bildirmiştir.

"Ertuğrul yatında Cumhurbaşkanı hazretlerine; Tarafı Devletlerinizden manevra ve talimlerimizin lütfen takip ve idare olunması şerefine nail olan Donanma Komutanı, subayları ve efradının bipayan tazimatlarının kabulünü arz ve istirham ederim".

Bu manevradan iki büyük sonuç çıkarılmıştır. Bunlardan birincisi Atatürk'ün deniz konularında da yüksek bir bilgi seviyesinin olduğunun anlaşılmasıdır. Nitekim donanmanın Moda'ya dönmesinden sonra gelen Alman Danışman Kurulu Başkanı Amiral Gagern manevra kayıtlarını incelemek istemiş ve bu incelemeyi yaptıktan sonra da *"Deniz meselelerine bu derece yakın ve bu konuda da açık karar sahibi başka bir devlet adamı görmedim"* demiştir. Çıkartılacak ikinci sonuç ise Türk donanmasının gemi sayısı bakımından yetersiz olduğunun anlaşılması ve acilen takviye yapılmasının gerekliliğinin anlaşılmasıdır. Nitekim bu manevradan sonra Yavuz kruvazörünün onarımı kararı çabuklaştırılmış ve yabancı devlet fabrikalarına yeni gemiler ısmarlanmıştır.[851]

Manevraya katılan gemiler Mecidiye kruvazörü dahil olmak üzere 3 Eylül 1928 günü sabahı saat 05.00 ile 07.00 arasında Moda'ya gelerek demirlemişlerdir.[852]

3. Diğer Faaliyetler ve Ekim Ayı Manevrası

11 Eylül 1928 tarihinde saat 09.30'da Mecidiye kruvazörü Hamidiye kruvazörü ile beraber Donanma Komutan Vekili Fahri Engin'i Gemlik'e götürmüştür. Burada bir gün kalan gemiler İstanbul'a doğru hareket ederek 12 Eylül günü Dolmabahçe Sarayı'nın önüne demirlemişlerdir. Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri 14 Eylül 1928

[851] *LDAM., Deniz Komutanlığının Tarihçesi 1923-1935,* s.V-2/4.
[852] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.70.

günü Atatürk'ün İzmir vapuru ile İstanbul'dan Karadeniz'e olan seyahatinde[853] uğurlama görevinde bulunmuştur.

Mecidiye kruvazörü daha sonra kazan temizliği ve kömür alımı için İzmit'e gitmiştir. 20 Eylül 1928 tarihinde İzmit'ten dönen Mecidiye kruvazörü 22 Eylül gecesi filotillanın gece atışlarını icrası sırasında tekil seyir eğitimi yapmıştır. 23 Eylül günü aynı eğitimler filotilla ve Mecidiye kruvazörü için tekrarlanmıştır. 25 Eylül günü Mecidiye kruvazörü Donanma Komutan Vekili Fahri Engin tarafından denetlenmiştir.

30 Eylül 1928 tarihinde Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri ile Basra muhribi, Rus kruvazörü Comintern geleceğinden Heybeliada önüne gönderilmiştir. Burada eğitimlere devam edilmiş ve 3 Ekim'de Moda'ya gelinmiştir. 5 Ekim günü saat 18.00'de Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri İzmit'e gitmiştir. Mecidiye kruvazörünün burada motorları kontrol edilmiştir. 8 Ekim günü Donanma Komutan Vekili Fahri Engin Mecidiye kruvazörüne gelmiş, Hamidiye kruvazörü ile birlikte İzmit'ten İstanbul'a doğru yola çıkılmıştır. Yolda çeşitli talimler yapılarak saat 12.30'da Moda'ya demirlenmiştir.

Donanma gemilerinin tamamı, Ekim ayı içerisinde yapılması planlanan büyük manevranın hazırlıklarına başlamıştır. Bu manevra sırasında komutan gemisi olarak Mecidiye kruvazörü seçilmiştir. Hazırlıkların tamamlanmasının ardından 12 Ekim 1928 tarihinde saat 05.00'te, Mareşal Fevzi Çakmak, Donanma Komutan Vekili Fahri Engin, Eğitim Dairesi Başkanı Kenan Paşa, Üssü Bahri Komutanı Halim (Babacan) Bey Mecidiye kruvazöründe olduğu halde, tüm donanma gemileri planlı seyir için hareket etmiştir. Seyir sırasında yapılan eğitimlerin ardından 13 Ekim günü saat 07.00'de İzmit Körfezi açıklarına gelinmiştir. Burada farazi düşmana karşı gemilerin hücum eğitimleri yapılmıştır. Eğitimin ardından Mecidiye kruvazörü Aliağa Limanı'ndan Fahrettin (Altay) Paşa'yı almıştır. Aynı gün saat 11.00'den itibaren donanma gemileri mavi ve kırmızı olmak üzere iki gruba ayrılmıştır. Mecidiye kruvazörü, Berk-i Satvet torpido kruvazörü, Taşoz ve Samsun muhripleri Donanma Komutan Vekili Fahri Engin'in komutasında olmak üzere mavi tarafta, Hamidiye kruvazörü, Peyk-i Şevket torpido kruvazörü ve Basra muhribi de Üssü Bahri Komutanı Halim (Babacan) Bey'in

[853] Utkan Kocatürk, *Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronolojisi (1918-1938),* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 2000, s.483.

komutasında olmak üzere kırmızı tarafta yer almıştır. Başlangıç mesafesi olarak 12.000 metrenin tespit edilmesinden sonra gemiler savaş pozisyonlarını almış ve iki grup arasında savaş manevraları icra edilmiştir. Eğitime Sakız Adası civarında filotilla ve uçaklar da katılmıştır. Bu harekât sırasında bir uçak düşmüş, düşen uçağı Basra muhribi İzmir'e götürmüştür. Manevraya 14 Ekim'de devam edilmiş, saat 03.00'te Kuşadası'na gelinmiş ve saat 07.00'de karaya asker çıkarma tatbikatı yapılmıştır. Başarıyla icra edilen bu harekâttan sonra saat 12.00'de İzmir'e doğru yola çıkılmıştır. Yolda şiddetli rüzgârdan Peyk-i Şevket torpido kruvazörünün direği kırılmıştır. Bu arıza nedeniyle yolda yavaşlamak zorunda kalan donanma gemileri 15 Ekim günü saat 01.00'de İzmir'e demirlemiştir. Aynı gün saat 16.15'te İzmir'den ayrılan donanmayı, yarım gün kadar Üssü Bahri Komutanı Halim (Babacan) yönetmiştir. Seyir sırasında çeşitli manevralar yapılmış özellikle geri çekilme manevrası üzerinde durulmuş ve Midilli ile Bozcaada arasından geçilmiştir. Eğitimini tamamlayan donanma gemileri 16 Ekim 1928 günü saat 22.15'te Moda'ya demirlemiş ve Mareşal Fevzi Çakmak ile diğer katılımcılar gemilerden ayrılmıştır.

Yoğun bir eğitim ve manevra sürecinden sonra Mecidiye kruvazörü, 31 Ekim 1928 günü kış bakımı ve onarımı maksadıyla Haliç'te tersaneye gitmiştir. Ancak Mecidiye kruvazörü sis yüzünden Haliç'e giremeyince giriş 1 Kasım 1928 gününde gerçekleşmiştir.[854]

B. 1929 Yılı Manevra ve Faaliyetleri

1. Yavuz Kruvazörü Erlerine Verilen Eğitim

Mecidiye kruvazörünün 1929 yılındaki ilk faaliyeti, onarım çalışmaları devam eden Yavuz kruvazörünün kazancı askerlerine eğitim verme amacıyla Ocak ve Şubat aylarında gerçekleşecek seyir olmuştur. Mecidiye kruvazörü 10 Ocak 1929 günü Haliç'ten çıkarak cephane almak üzere önce Derince'ye ardından kömür almak üzere İzmit'e uğradıktan sonra Yavuz kruvazörünün kazancı erlerini almak üzere Gölcük'e gelmiştir.[855]

[854] Afif Büyüktuğrul, *Emekli Tuğamiral Fahri Engin'in Hatıratı,* Dz.K.K.lığı Basımevi, Ankara 2004, s.70-75.
[855] Mecidiye kruvazörünün bu seyirdeki programı için bkz. Ekler: Tablo 20.

Donanma Komutan Vekiline önceden onaylatılan program Derince'de cephane alınması sırasında bir astsubayın yokuş aşağı kurtulan bir dekovil vagonunun altında kalması ve ölmesi sebebiyle bir gün gecikmeli başlamıştır. Seyir sırasında eğitimler başarılı bir şekilde yapılmış ve seyir planlanandan önce tamamlanmıştır. Seyir sonunda Mecidiye kruvazörü önce Gölcük'e gelerek Yavuz kruvazörünün askerlerini bırakmış, ardından Haliç'e gelerek demirlemiştir.[856]

2. Diğer Faaliyetler ve Temmuz Ayı Manevrası

Mecidiye kruvazörü donanmanın diğer tüm gemileri gibi tersanede bakım, onarım görmediği tüm zamanlarda sürekli olarak ya eğitim yapıyor ya da manevra ve tatbikatlarda bulunuyordu. Hafta sonunu geçirmek üzere 24 Mayıs 1929 Cuma günü Gemlik'e giderken bile yolda teşkilat eğitimleri, köprü üstü postası çalışmaları, arıza eğitimleri, mesafe kestirme ve basit muharebe talimleri yapılmıştır. Bu eğitimlerden bir kısmı Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri arasında yarışma şeklinde icra edilmiştir. Örneğin gemiden denize düşen birini kurtarmak için yapılan eğitim sırasında, iki kruvazör filikasını suya indirip insan yerine denize atılan cankurtaran simidini almak için yarışmıştır. 26 Mayıs 1929 tarihine kadar Gemlik'te kalan Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri, bu tarihte dönüş yoluna çıkarak giderken yaptıkları eğitimleri tekrarlamış, bunlara ilaveten bir de gece eğitimleri yaparak Moda'ya gelmiştir.[857] 28 Mayıs günü saat 09.00'da Mecidiye kruvazörü Donanma Komutan Vekili Fahri Engin tarafından denetlenmiştir.[858]

1929 yılının Temmuz ayında haftada iki kez olmak üzere Mecidiye kruvazörü eğitimlerine devam etmiştir. Bu eğitimlerde keşif harekâtları, torpido hücum ve savunma manevraları, gece ve gündüz muharebe eğitimleri ve ışıldakla haberleşme eğitimleri yapılmıştır. 10 Temmuz 1929 tarihinde Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi adına gelen Eğitim Yarbaşkanı Muğlalı Mustafa Paşa'nın izlediği top ve torpido atışları yapılmıştır. 13 Temmuz 1929 tarihinde ise Mecidiye kruvazörü ile birlikte Hamidiye

[856] Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977),* C.1, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2005, s.178-181.
[857] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.,* s.190-191.
[858] Afif Büyüktuğrul, *Emekli Tuğamiral Fahri Engin'in Hatıratı,* s.70-79.

kruvazörü ve Hızırreis gambotu bir torpidobotun çektiği hareketli hedefe atış yapmıştır.[859]

14 Temmuz 1929 tarihinde Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi Mareşal Fevzi Çakmak'la birlikte gelen generaller donanma gemilerine yerleşmiş ve bir manevra gerçekleştirilmiştir. Manevraya katılmak için gelen birçok üst rütbeli subaydan Mecidiye kruvazörünün payına Üçüncü Kolordu Komutanı Şükrü Naili Paşa düşmüştür. Bu manevranın yapılmasındaki amaç Mareşal Fevzi Paşa'nın generallerden terfi ettireceklerinin yeteneklerini görmek istemesidir. Yani manevraya katılan generaller manevradaki başarısına göre ya terfi ettirilecek ya da aynı rütbede kalacaktı.

Hamidiye kruvazörünün manevrayı yönlendirmek üzere Moda'da kalmasının ardından tüm gemiler kendisine verilen general ve bu generalin kurmay başkanıyla emir subayını alarak Marmara Denizi'ndeki bir limana hareket etmiştir. Mecidiye kruvazörü Gemlik'e gitmiştir.

15 Temmuz 1929 günü başlayan manevrada, Hamidiye kruvazöründeki harekât merkezinden telsizle çeşitli durumlar verilmiş, gemilerdeki generaller de bu durumlara göre verdikleri kararları ve emirleri telsizle Hamidiye kruvazörüne bildirmiştir.[860]

3. Kara Harp Akademisi Öğrenci Seyri

Temmuz ayındaki manevranın tamamlanmasının ardından bir büyük manevra da Ağustos ayında yapılmıştır. Bu manevra sırasında donanma gemilerine standart olan eğitimlerinin yanında bir başka görev daha verilmiştir. Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti'nin emri gereğince Kara Harp Akademisi öğrencileri bir ay süreyle donanma gemilerinde staj yapacaktır. Bu kapsamda donanma gemilerinin tamamı (Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet torpidokruvazörleri ile Taşoz, Basra ve Samsun muhripleri) bu iş için görevlendirilmiş, öğrenciler donanma gemilerine gönderilmiştir. Donanma Komutanlığının verdiği emre göre bu karacı öğrenci subaylar bir hafta kadar liman eğitimi yaptıktan sonra, Mersin'e kadar sürecek bir geziye çıkarılacaktır. Karacı öğrenci subaylar bu gezi sırasında gemilerde bölüklere ayrılacak ve fiilen eğitimlere katılacaktır. Binbaşı Sami (Günaltay) başkanlığında,

[859] *LDAM.,* Ktn.1929-14, Gmn.86, Blgn.1, T.09.07.1929.
[860] Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977),* C.1, s.193-195.

Mecidiye kruvazörüne bu karacı öğrenci subaylardan 32 tanesi verilmiştir. İzmit'ten hareket eden donanma gemileri, 15 Ağustos 1929 tarihinde İzmir'e uğramıştır.[861] İzmir'den sonra seyrine devam eden filo Bodrum ve Marmaris Limanlarına uğramıştır. Buradan Fethiye'ye geçen filo Samsun, Taşoz ve Basra muhriplerini kömür ambarlarının küçük olması nedeniyle burada bırakmıştır.[862] (Bu gemilerde öğrenci subay yoktur.) Daha sonra Antalya ve Mersin'e kadar giden filo, en son İzmit'e gelerek seyri bitirmiştir. Seyir sırasında karacı öğrenci subaylara donanmanın yaptığı tüm manevra çeşitleri gösterilmiş, bu manevralarda gemilere komuta etmeleri sağlanmış ve seyir nöbeti tutturulmuştur.[863]

4. Ekim Ayı Manevrası

Ekim ayında gerçekleştirilen bu manevra Türk donanmasının ilk önce kendi çerçevesinde sonra da kara kuvvetleri ile işbirliği çerçevesinde yaptığı ilk fakat en büyük manevradır. Manevra faraziyesi de Genelkurmay Başkanlığı tarafından düzenlenen gerçek politik duruma uygun olarak hazırlanmıştır. Bu faraziye *"Düşman kuvvetleri Çanakkale'den Mudanya dolaylarındaki Eşgel mevkiine kadar ilerlemiştir. Burada iki taraf kara kuvvetleri arasında sert muharebeler olmuştur. Türk donanması tarafından temsil edilen düşman deniz kuvvetleri Marmara'ya girmiş, ilk önce Kocaeli Müstahkem Mevkiini bombardıman etmiş, sonra da Eşgel mevkiindeki düşman kara kuvvetlerinin yanını desteklemiştir. Bundan sonra düşman kuvvetleri, Mudanya'dan gemilere bindireceği bir kolorduluk kuvvetini, Kartal-Maltepe mevkiine baskın şeklinde çıkaracaktır"* şeklinde hazırlanmıştır.

Genelkurmay Başkanlığı bu manevrayı safhalara ayırmıştır.

a) Birinci safha Eşgel bölgesindeki kara muharebeleri safhasıdır.

b) İkinci safha Kocaeli Müstahkem Mevkii açıklarındaki deniz bombardıman safhasıdır. Bu safhada donanma düşman kuvvetlerini temsil ederken, denizaltı gemileri ile müstahkem mevkii de Türk tarafını temsil edecektir.

---

[861] *Cumhuriyet,* 16.08.1929, s.2. Mecidiye kruvazörü ve diğer gemilerin İzmir Limanı'ndaki fotoğrafları için bkz. Ekler: Fotoğraf 28.
[862] Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960),* Deniz Basımevi, İstanbul 1967, s.48.
[863] Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977),* C.1, s.197-199.

c) Üçüncü safha Eşgel mevkiindeki kara-deniz işbirliği safhasıdır. Bu safhada donanma yine düşman kuvvetlerini temsil ederken denizaltı gemileri de Türk tarafını temsil edecektir.

ç) Dördüncü safha ise Kartal-Maltepe bölgesine yapılan düşman çıkarma harekâtıdır. Bu safhada Korgeneral Ali Hikmet komutasındaki kolordu bölgeye çıkarılacak düşman kara kuvvetlerini, donanma düşman donanmasını, Kartal bölgesindeki Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı, Marmara Üssü Bahri Komutanlığı ile iki denizaltı gemisi de Türk kuvvetlerini temsil edecektir. Kolordunun harp şartlarında, Mudanya'dan Kartal-Maltepe'ye getirilmesi için de Seyri Sefain İdaresinden Reşit Paşa ve Cumhuriyet büyük yolcu gemileri ile şehir içi vapurlarından Burgaz ve Moda gemileri alınmıştır.[864]

Mareşal Fevzi Çakmak, İkinci Başkan Korgeneral Asım Gündüz, iki tane kara kurmay albayı, Erkânı Harp Deniz Müşaviri Yarbay Hüsnü Gökdenizeri ve iki tane emir subayı birinci safhayı izlemiş[865] ve 9 Ekim 1929 tarihinde de Darıca'da Körfez dışında bekleyen donanmaya gelmiştir. Düşman tarafını temsil eden donanma Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet torpidokruvazörleri ile Taşoz, Basra ve Samsun muhriplerinden kuruludur ve mavi tarafı temsil etmektedir. Kırmızı tarafı temsil eden Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı, Marmara Üssü Bahri Komutanlığı ile iki denizaltı gemisi de kendilerine verilen manevraya başlangıç noktalarına ilerlemektedir. Saat 04.00 sıralarında donanma gemileri de hareket etmiş ve başlangıç mevkii olan Büyükada'nın güneyine doğru gitmeye başlamıştır.

Saat 09.00'da manevra başlangıç mevkileri alındıktan sonra donanma, Yalova'ya doğru seyretmeye başlamıştır. Bu manevra Cumhuriyet donanmasının denizaltılara karşı yaptığı, saldırı ve savunmanın iç içe olduğu ilk manevradır. Donanma gemileri o güne kadar denizaltı gemileriyle hiçbir birleşik eğitim yapmamıştır. Denizaltı savunmasına karşı eğitimi yüksek olmakla beraber mürettebatın hiçbiri denizaltı hücumu hakkında fikir sahibi değildir. Mareşal Fevzi Çakmak gibi onlar da ilk denizaltı hücumunu burada görecektir. Bu harekât sırasında kruvazörler, 500 metre aralıkla pruva hattında seyretmiş, beş muhrip de onları denizaltı saldırısına karşı emniyete almıştır. Bu sırada

[864] *LDAM., Deniz Komutanlığının Tarihçesi 1923-1935,* s.V-5.
[865] Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977),* C.1, s.200.

donanma farazi olarak Kocaeli Müstahkem Mevkiini bombardımana, denizaltı gemileriyle Müstahkem Mevkii Komutanlığı da bu taarruza karşılık vermeye başlamıştır. Donanma gemilerinde düşman denizaltı gemilerini yakalayacak hiçbir teknik sistem yoktur. Bundan ötürü onları yakalamak sadece mürettebatın denizaltı gemilerinin suyun altındaki periskoplarını görebilmelerine bağlıdır. Bu sebeple denizaltı gözcüleri çoğaltılmış, bundan başka orta bataryanın topçularına da denizaltı gözcülüğü vazifesi verilmiştir. Denizaltı gemisini gören gemi, hem kodla denizaltı işareti çekecek, hem de geminin canavar düdüğü ile kısa kısa denizaltı işareti verecektir. Donanma gemilerinde düşman denizaltı gemilerini imha edecek *"su bombası"* yoktur. Su bombası olmayınca gemilerde alınan silah tedbirleri şöyle olmuştur: Bordalardaki 13'lük ve 5.7'lik topların namlularına beş derece aşağı açı verilmiş ve namlular da denizaltıların görülmeleri olası olan yöne döndürülmüştür. Görülecek düşman denizaltı gemilerine atış yapılmayacak ve denizaltı gemisi mahmuzlanmayacaktır. Donanma gerçek güvenlik tedbiri olarak sadece, Donanma Komutanlığı'nın verdiği plana göre zikzak seyirler yapacaktır.

Denizaltı gemileri için manevra sırasında şartlar çok elverişlidir. Düşmanı temsil eden suüstü gemileri 9 milden fazla sürat yapamamaktadır. Suüstü gemileri sabit bir rota üzerinde ve dar bir harekât alanı içinde gidip gelmektedir. Denizaltı gemilerinin düşman kuvvetleri tarafından görülebilme ihtimalleri çok düşüktür. Bundan ötürü manevrada denizaltı gemileri üstün başarı kazanmış, 2 saat gibi kısa zamanda kruvazörlere 10 başarılı hücum yapmış ve Harekât Karargâhının kararına göre onları batırmıştır. Harekât Karargâhı denizaltıların bu başarılarını biraz da esprili bir dille *"Mecidiye sınıfında bir gemi battı. Donanmaya aynı sınıftan bir kruvazör daha katıldı"* şeklinde değerlendirmiştir. Bu durum Mareşal Fevzi Çakmak'ın gözünde denizaltı gemilerinin değerini büsbütün arttırmıştır. Donanma Komutanlığı ise denizaltı gemileri ile birlikte denizaltı savunma imkânlarının arttırılmasına karar vermiştir. Böylece Kocaeli Müstahkem Mevkii önündeki manevra safhası bahriyeye bu tecrübeleri kazandırmıştır. Manevradan sonra donanmaya su bombası ve su bombası atan cihazlar ile suni sis cihazlarının getirilmesine karar verilmiş ve bu suretle gemilerin savunma imkânlarının çoğaltılması düşünülmüştür.

Manevranın bu safhası 10 Ekim akşamı son bulmuş, donanma manevranın üçüncü safhasına katılmak üzere Mudanya'ya intikal etmiş ve 16.30'da buraya demirlemiştir. Mareşal Fevzi Çakmak ve yanındaki heyet kara manevralarını izlemek üzere donanmadan ayrılmıştır.

11 Ekim'de yapılan üçüncü safha, Mecidiye kruvazörünün de içinde olduğu mavi tarafın karadan ve denizden kırmızı tarafa saldırmasına dayanmıştır. Saldırı planına göre mavi tarafta yer alan ve yanını Eşgel'e dayamış kolordu, kırmızı tarafa saldıracak, donanma da hem bu kolordunun yanını destekleyecek hem de kırmızı kolordunun yanını tehdit edecekti. Bu sırada kırmızı tarafın kolordusu mavi tarafın kolordusunu durdurmaya çalışacak, iki denizaltı gemisi de mavi tarafın donanmasını batıracaktı. Manevra sırasında mavi tarafın donanması kendi kara kuvvetlerine ateş desteği sağlamış ve düşman cephesinin gerisine Gemlik Körfezi'ne çıkarma yapmıştır. Ancak manevra sırasında Darıca önündeki manevrada olduğu gibi denizaltı gemileri büyük bir başarı sağlamıştır. Bu safhada eğlenceli bir olay yaşanmıştır. Bu olay Hamidiye kruvazörüne verilen kırmızı kuvvetlerin ikmal yollarını kesme görevinden doğmuştur. Bu görevi alan Yüzbaşı Zeki Taftil (Tuğamiral Zeki Bayat) komutasında bir çıkarma bölüğü, duyduğu heyecandan manevra yapıldığını unutmuş, kırmızı tarafın ikmal yollarını gerçekten kesmiştir. Gemlik'ten kırmızı cepheye tek kamyon ve araba bile geçirmemiştir. Bu tutumun sonucu olarak da manevradaki kırmızı kuvvetlerin subay ve eratı bir gün ekmeksiz, susuz ve aç kalmıştır. Manevranın bu safhasından çıkartılan sonuçlar şunlardır: Daha fazla kara-deniz işbirliğinin sağlanması, karada savaş birliklerinin donanma tarafından tanınması ve düşmanla karıştırılmaması için bir tanıma sisteminin oluşturulması, karada ve denizde irtibat subaylarının bulundurulması, kara ile deniz arasındaki görünür ve telsiz muhabere sistemlerinin emniyetli şekilde tanziminin gerekliliği.

Bu safha saat 21.00'de bitirilmiş, donanma gemileri hafta sonu tatilini geçirmek üzere Mudanya'ya demirlemiştir. Yalnız Hamidiye kruvazörü, İstanbul'a gelecek İngilizlerin Akdeniz filosunu karşılamak üzere İstanbul'a gitmiştir. Oradaki karşılama vazifesini yaptıktan sonra tekrar Mudanya'ya dönüp manevranın dördüncü safhasına katılmıştır.

Manevranın deniz taktiği ve kara-deniz işbirliği harekâtı bakımlarından en ilgi çekici safhası 14 Ekim 1929 günü yapılan Kartal-Maltepe bölgesine Ali Hikmet Paşa komutasındaki kolordunun çıkarılması olmuştur. Çünkü bu safhada ilk kez harp şartlarında bir kolordu, düşmanın olduğu farz olunan kıyılara çıkarılmış, bu sırada harekâtın deniz emniyeti ve ateş desteği sağlanmıştır.

Manevranın bu safhası için Cumhuriyet ve Reşitpaşa yolcu gemileriyle Moda ve Burgaz şehir hatları vapurları Mudanya'ya gelmiştir. Harekât, kolordunun gemi filikaları, sitimbotlar ve kiralanan takalar vasıtasıyla gemilere bindirilmesi ile başlamıştır. Birinci dalga olarak karaya çıkarılacak iki alay Moda ve Burgaz şehir hatları vapurlarına bindirilmiş, kolordunun diğer mevcudu da Reşitpaşa ve Cumhuriyet yolcu gemilerine yüklenmiştir. Emre göre Mecidiye kruvazörü Moda, Hamidiye kruvazörü ise Burgaz vapurunun karaya çıkaracağı kuvvetlere ateş desteği yapacaktır. Kolordu karargâhı Donanma Komuta Gemisi olan Mecidiye kruvazöründe yer almış, tümen karargâhları ise vapurlarda kalmıştır.

Manevra için seyre başlandığında ilk zorluk gemilerin harp şartlarındaki gece harekâtında görülmüştür. Savaş gemileri, içi asker yüklü ticaret gemilerini geceleri düşman denizaltı taarruz ihtimallerine karşı emniyete alacak ve bunun için de gemileri karartacaktır. Fakat esasen kara tatbikatında çok yorulmuş olan kara birlikleri, deniz yolculuğunda biraz dinleneceğiz ümidinde bulunmuş, gemi karartma zorunluluğu karşısında buna razı olmak istememiş ve bu yüzden gemilerde donanma irtibat subaylarına bir hayli iş düşmüştür. Diğer taraftan gemilere bindirilen kara birliklerinin silahları gemilerin mıknatıslı pusulalarını bozmuş, gemi kaptanları donanma gemileri ile daha yakından irtibat sağlayacakları yerde, ışıldaklarını yakarak gemilerin mevkilerini tayin etmek istemişlerdir. Onlar şimdiye kadar bu çeşit manevralarda bulunmadıkları için aşırı derecede gemilerinin emniyetini düşünmüşler ve konvoy içinden çıkarak doğruca İstanbul'a gitmek istemişlerdir. İrtibat subayları bu konudaki zorlukları da yenmişler ancak sabahın alaca karanlığında yapılması gereken çıkarma gecikmiş ve saat 10.00'u bulmuştur. Önceden gerekli şekilde bir çıkarma planı yapılmadığından ve özellikle donanma elinde yeteri kadar çıkarma vasıtası bulunmadığından birinci dalganın çıkarılmasında ayrı zorluklar yaşanmıştır. Birinci dalganın alay komutanları, kendilerine ateş desteği yapacak olan kruvazörlere emir vermeyi düşünmüşlerdir. Fakat

kara durumuna uygun olarak verilmek istenen bu emirler sayfalar tutmuş ve bu sayfa dolusu yazıları karşı tarafa ulaştırmak saatler almıştır. Böylece çıkarma planının dikkatli incelemelere dayanması ve emirlerin vaktiyle verilmesinin gerekliliği ortaya çıkmıştır. Her ne olursa olsun manevra hem Genelkurmay Başkanlığına hem de Donanma Komutanlığına büyük yararlar sağlamış ve buradan çıkarılan derslere göre yeni eğitim tertipleri alınmıştır. Bu tertipler;

a. Ticaret kaptanlarının yedek subaylığını donanmada yapmaları,

b. Savaş gemilerinin rastlayacakları ticaret gemileriyle gündüz ve gece muhabere denemeleri yapmaları,

c. Konvoy seyirleri için talimname hazırlanıp ticaret gemilerine dağıtılması,

ç. Sorumlu deniz ticaret filosu kaptanlarının deniz manevralarına gözlemci olarak çağrılmaları.

Manevranın tamamlanmasının ardından donanma gemileri İstanbul'a doğru ilerlemiş, Boğaz'da bulunan İngilizlerin Akdeniz filosunu selamlamış ve ardından Dolmabahçe Sarayı'nın önüne demirlemiştir.[866]

C. 1930 Yılı Manevra ve Faaliyetleri

1. Temmuz Ayı Manevrası

1930 yılında Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak ve Yüksek Askerî Şura üyeleri huzurunda Donanma Komutan Vekili Albay Şükrü Okan komutasındaki Mecidiye kruvazörü, Peyk-i Şevket torpido kruvazörü, Taşoz, Samsun ve Basra muhriplerinden oluşan donanma, Çanakkale bölgesinde hava kuvvetleri ile birleşik olarak manevra yapmıştır. Bu amaçla donanma 30 Haziran 1930 tarihinde İzmit'ten hareket etmiş,[867] uzun süren manevralar neticesinde 29 Temmuz 1930 tarihinde manevrayı tamamlayarak İzmit'e dönmüştür.[868]

---

[866] *LDAM., Deniz Komutanlığının Tarihçesi 1923-1935,* s.V-6-7; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977),* C.1, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2005, s.201-204; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960),* Deniz Basımevi, İstanbul 1967, s.49-51; Afif Büyüktuğrul, *Emekli Tuğamiral Fahri Engin'in Hatıratı,* Dz.K.K.lığı Basımevi, Ankara 2004, s.79-80; Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1984, s.637-638.

[867] *LDAM., Deniz Komutanlığının Tarihçesi 1923-1935,* s.V-8.

[868] Özdem Koçer, *Şanlı Yavuz,* Deniz Basımevi, İstanbul 2008, s.91.

Manevranın en yoğun olduğu dönem son haftası olmuştur. Mareşal Fevzi Çakmak yanında bir general grubuyla gelerek donanma gemilerini denetlemiş ve top atışlarını izlemiştir. Ardından Mecidiye kruvazörüyle Peyk-i Şevket torpido kruvazörünün mavi, Taşoz, Samsun ve Basra muhriplerinin kırmızı grupları oluşturduğu iki taraflı manevraya geçilmiştir.[869]

Yaklaşık olarak bir ay boyunca devam eden manevralarda hava kuvvetleri ile koordineli çalışmalar da yapılmıştır. Bu çalışmalar donanmanın Hava Kuvvetleri ile icra ettiği müşterek ilk çalışmadır.[870] 1930 yılındaki manevraların sağladığı yarar, donanmanın eğitim durumunu görmek ve Hava Kuvvetleri ile işbirliği konusundaki durumunu öğrenmek olmuştur.[871]

2. Kara Harp Akademisi Öğrenci Seyri

Genelkurmay Başkanlığı, ilk kez 1929 yılının Ağustos ayında yapılan Mecidiye kruvazörünün de görevli olduğu Kara Harp Akademisi öğrencilerinin donanma gemilerinde staj yapma seyrinin tekrarının gerçekleştirilmesini istemiştir. 1929 yılındaki seyir İzmit'ten başlayıp İzmir, Bodrum, Marmaris, Fethiye, Antalya ve Mersin'e kadar sürmüştü. İşte bu seyrin bir benzeri 1930 senesinde yalnız bir farkla bu kez Akdeniz'e değil Karadeniz'e doğru yapılacaktı. Bu kapsamda geçen sene olduğu gibi donanma gemilerinin tamamı (Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet torpidokruvazörleri ile Taşoz, Basra ve Samsun muhripleri) bu iş için görevlendirilmiştir.

15 Ağustos 1930 tarihinde Kara Harp Akademisi üçüncü sınıf öğrencileri donanma gemilerine gelmiştir. Gelen öğrenci subaylar Taşoz, Basra ve Samsun muhripleri hariç diğer gemilere yerleşmiştir. 16 Ağustos günü başlayan seyir sırasında öğrenci subaylar için donanmanın yaptığı tüm manevra çeşitleri, keşif hatları, temas muhafazaları ve hücum çeşitleri icra edilmiştir. İcra edilen bu eğitimlerden biri de 18 Ağustos 1930 tarihinde Marmara Denizi içinde Karadeniz Boğazı'na doğru yapılmıştır.

---

[869] Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977),* C.1, s.216.
[870] Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960),* s.65.
[871] *LDAM., Deniz Komutanlığının Tarihçesi 1923-1935,* s.V-8.

Bu eğitimde Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri gece düşman torpido muhriplerini tespit etmeye çalışmıştır.[872]

Donanma, eğitimlerine devam ederek Rize'ye kadar gelmiştir. Rize'den sonra donanma gemileri bir taraftan manevralara devam ederek Trabzon, Polathane, Tirebolu'ya uğramış ve 31 Ağustos 1930 tarihinde Samsun Limanı'na gelmiştir. Donanma Samsun'da küçük bir kaza yaşamıştır. Basra Muhribi Komutanı Kıdemli Yüzbaşı Ruhi, Taşoz muhribine çarpmıştır. Bu kaza sonucunda iki gemi de büyük bir yara almamış ve seyirlerine devam edebilmiştir. Samsun'dan ayrılan donanma Sinop Limanı'na uğramıştır. Havanın fırtınaya dönmesi üzerine Donanma Komutan Vekili Albay Şükrü Okan 2 Eylül 1930 günü filotillayı Sinop'ta bırakıp kruvazörlerle İstanbul'a dönmek istemiştir. Ancak havanın daha da bozması üzerine bir saat sonra dönüp Sinop'a demirlemiştir. Fırtınanın sona ermesiyle Sinop'tan ayrılan donanma manevralarına devam etmiş, 10 Eylül 1930 tarihinde eğitimleri bitirerek İstanbul'a ulaşmıştır. Ardından 12 Eylül 1930 tarihinde donanma gemileri bakım ve onarım çalışmaları için Gölcük Tersanesi'ne gelmiştir.[873]

Ç. 1931-1934 Yıllarında Yapılan Manevralar

1931 yılında Donanma Komutan Vekili Albay Şükrü Okan komutasındaki Mecidiye, Hamidiye kruvazörleri, Peyk-i Şevket, Berk-i Satvet torpidokruvazörleri, Taşoz, Samsun ve Basra muhriplerinden oluşan donanma, Rize'ye kadar olmak üzere Karadeniz'de bir donanma gezisi tertipleyerek, bu gezi çerçevesinde çeşitli manevralar yapmıştır. Gezinin özelliği Türk donanmasının ilk kez çift partili muharebe faraziyeleri uygulamasıdır. Donanma 1 Eylül 1931 günü Gölcük'ten hareket etmiş ve gezisini tamamlayarak 25 Eylül 1931 tarihinde Gölcük'e dönmüştür.[874]

1933 yılı donanma gezisi çerçevesinde deniz manevraları icra edilmiştir. Bu manevralara donanma, hizmete yeni giren gemilerle iki filo halinde katılmıştır. Manevraya katılan gemiler şunlardır:

---

[872] *LDAM.,* Ktn.1930-17, Gmn.114, Blgn.3, T.18.08.1930.
[873] Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977),* C.1, s.216-218.
[874] Mecidiye kruvazörü ve diğer donanma gemilerinin Temmuz 1931 tarihinde Erdek Limanı'nda demirli vaziyetteki fotoğrafı için bkz. Ekler: Fotoğraf 29.

Albay Şükrü Okan komutasındaki Harp Filosu: Yavuz kruvazörü, Zafer, Kocatepe, Tınaztepe, Adatepe muhripleri.

Albay Mehmet Ali Ülgen komutasındaki İhtiyat Filo: Mecidiye, Hamidiye kruvazörleri, Peyk-i Şevket, Berk-i Satvet torpidokruvazörleri.

Denizaltı Filosu: Dumlupınar, Sakarya, Birinci ve İkinci İnönü denizaltıları.

Arama-Tarama Filotillası: İsa Reis, Hızır Reis, Kemal Reis gemileri ve İntibah mayın gemisi.

Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak, Ordu Müfettişi Fahrettin Altay Paşa, Harp Akademisi Komutanı Ali Fuat Paşa ve Harp Akademileri öğretim kurulunun ve öğrencilerinin katıldığı bu manevraya 6 Eylül 1933 tarihinde başlanmıştır. 7 Eylül 1933 tarihinde İzmir'e gelen gemiler dokuz uçaktan oluşan bir hava filosu tarafından karşılanmıştır. Daha sonra İzmir Limanı'na gelen gemiler burada Vali Kazım Paşa tarafından karşılanarak, ziyaret edilmiştir.[875] İzmir'den sonra yoluna devam eden donanma Marmaris ve Antalya'ya kadar gitmiştir.[876] Gezi sırasında 6 tane savaş faraziyesi üzerinde çalışılmış, bu faraziyeler üzerinde Harp Akademileri öğrencileri de kendileri açısından çözümler getirmiştir. Bu manevranın amacı ise yine donanmanın ulaştığı harp gücünü ölçmek ve Harp Akademisi öğrencilerinin deniz kuvvetleri hakkındaki bilgi ve tecrübelerini arttırmak olmuştur.

Manevra sırasında Hükümet, Varna'da bulunan Başvekil İsmet İnönü'yü Yavuz kruvazörü ile 2 muhribin almaları hakkında emir göndermiştir. Bu sebeple manevra bitirilmiş ve gemiler süratle İstanbul'a gelmiştir. Gemiler İstanbul'a geldikten sonra Yavuz kruvazörü ile 2 muhrip Varna'ya hareket etmiştir.

1934 yılında Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın katıldığı Çanakkale ile İmroz, Bozcada bölgesinde Çanakkale Boğazı'nın savunulmasını hedef alan bir manevra icra edilmiştir. Bu manevraya aşağıdaki gemiler katılmıştır.

Harp Filosu: Yavuz kruvazörü, Zafer, Kocatepe, Tınaztepe, Adatepe muhripleri.

---

[875] *Cumhuriyet,* 8.09.1933, s.1-4.

[876] Seyir sırasında Mecidiye kruvazöründeki kazan borularından birinin patlaması üzerine Ereğlili Salih ve Bandırmalı Ali isimli iki asker yaralanmış ve kaldırıldıkları Antalya Devlet Hastanesi'nde hayatlarını kaybetmişlerdir. Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa şehit olan askerlerin ailelerine yüzer lira göndermiş ve İhtiyat Filosu personeli arasında da ailelere verilmek üzere para toplanmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. *LDAM.,* Ktn.1933-4, Gmn.4, Blgn.1, T.25.09.1933.

İhtiyat Filo: Mecidiye, Hamidiye kruvazörleri, Peyk-i Şevket, Berk-i Satvet torpidokruvazörleri.

Denizaltı Filosu: Dumlupınar, Sakarya, Birinci ve İkinci İnönü denizaltıları.

Mayın Tarama Filotillası: İsa Reis, Hızır Reis, Kemal Reis gemileri.

Hücumbot Filotillası: Doğan, Martı, Denizkuşu gemileri.

Mayın Gemileri: İntibah ve Nusret gemileri.

Manevranın özelliği, tatbikatta hava kuvvetlerinin de donanma gemileri gibi çift partili olarak kullanılmasıdır. Manevra sırasında uçaklar donanma üzerinde çeşitli hava muharebeleri yapmıştır. Fakat bu manevrada iki uçağın hava muharebesi sırasında birbirine çarparak düşmesi, manevranın matemle sona ermesine sebep olmuştur. Olaydan hemen sonra manevra durdurulmuş, şehit hava subayları için tören yapılmıştır.[877]

D. 1935 Yılı Manevraları

1935 yılında yapılan manevra, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin yapılmadığı dönemde, tahkimatsız halde bulunan Çanakkale Boğazı'nı herhangi bir düşman saldırısına karşı savunma imkanlarını araştırmak için hazırlanmış ve manevraya Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak da katılmıştır. 13 Eylül 1935 günü Çanakkale'de toplanan donanma içerisinde Harp Filosu'na bağlı Yavuz kruvazörü, Zafer, Tınaztepe, Adatepe ve Kocatepe muhripleri ile İhtiyat Filo'ya bağlı Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet torpidokruvazörleri yer almıştır. Manevrada ayrıca Denizaltı Filosu'na bağlı Dumlupınar, Sakarya ve Gür denizaltı gemileri de yer almıştır.

Manevrada düşmanı temsil edecek olan Harp Filosu'na Yavuz muharebe kruvazörünün komutanı Güverte Albay Ertuğrul Ertuğrul, Türk donanmasını temsil edecek olan İhtiyat Filo ve Denizaltı Filosu'na da İhtiyat Filo Komutanı Albay Mehmet Ali Ülgen komuta etmiştir.

---

[877] *LDAM., Deniz Komutanlığının Tarihçesi 1923-1935,* s.V-8-9; Bülent Işın, *Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi 1923'ten 2005'e,* Deniz Basımevi, İstanbul 2006, s.28-32; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960),* s.65.

Harp Filosu Komutanı manevra sırasındaki planını, önce Türk karakol kuvvetlerini imha edecek bir muharebe yapmak ardından Boğaz önünü mayınlamak üzerine hazırlamıştır. Bu işleri yaparken denizaltı gemilerinin hücumlarına uğrayabileceğini tahmin etmiş, Yavuz kruvazörünü emniyete almak üzere Boğaz'a muhriplerin yapacağı denizaltı korumasında yaklaşmak istemiştir.

Türk tarafını temsil eden İhtiyat Filo komutanı ise, düşmanı kendisinden çok kuvvetli olarak değerlendirmiş ve özellikle Çanakkale Boğazı'nın tahkimatsız bulunmasından ötürü düşmana ilk önce Bozcaada ve İmroz Adası dolaylarında denizaltı gemileri ile taarruz etmeyi kararlaştırmıştır. Daha sonra Boğaz'ın içine Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet torpidokruvazörleri ile mayın döktürüp tarafsız gemilerin geçişi için kılavuz hizmeti tesis etmeyi düşünmüş ve bu önlemlere rağmen düşman, ana kuvvetiyle saldırı teşebbüsünde bulunursa kruvazörlerle çıkıp muharebe yapmayı tasarlamıştır.

Taraflar 14 Eylül 1935 günü saat 06.00'da, Harp Filosu Midilli Adası güneyinde, İhtiyat Filo Çanakkale'de, üç denizaltı gemisi de Bozcaada ile İmroz arasında olmak üzere manevraya başlangıç yerlerini almış ve ardından manevra başlamıştır. Başarı ile tatbik edilen manevranın ardından donanma subayları Genelkurmay Başkanının takdirlerini kazanmıştır. Manevradan sonra donanma gemileri Gölcük'e dönmüştür.[878]

1935 yılının Eylül ayında Çanakkale'nin Ege sularında yapılan bu manevra ileride Çanakkale Boğazı'na yapılacak tahkimatın şekli ve kuvveti hakkında Genelkurmay Başkanlığına büyük bir tecrübe kazandırıp değerli fikirler vermiştir. Bu sebeple Genelkurmay Başkanı aynı manevranın bir kez de Karadeniz Boğazı bölgesinde yapılmasına karar vermiştir. Bu manevra için 14 Aralık 1935 günü tespit edilmiş ve manevraya Harp Filosu'na bağlı Yavuz kruvazörü, Zafer, Tınaztepe, Adatepe ve Kocatepe muhripleri, İhtiyat Filo'ya bağlı Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri ile Denizaltı Filosu'nun Sakarya, Gür, Birinci ve İkinci İnönü denizaltılarının katılması emredilmiştir.

Donanma 14 Aralık 1935 tarihinde İstanbul'dan Mareşal Fevzi Çakmak ve maiyetini aldıktan sonra toplu halde Karadeniz'e açılmıştır. Fakat 10 kuvvetindeki

[878] *LDAM., Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950,* C.2, Dosya 3, s.427.

fırtına ve bu fırtınaya eklenen kar fırtınası göz gözü görmez bir durum yaratmıştır. Gemilerde radar ve Yavuz kruvazöründen başka gemide çalışır bir telsiz kerteriz aleti olmadığı için Mareşal Fevzi Çakmak, gemilerin İğneada'da toplanmasını, hava açtığı takdirde manevranın ertesi güne bırakılmasını, aksi bir durumda toplu halde İstanbul'a dönülmesini emretmiştir. Bundan sonra bütün gemilere İğneada'da toplanma emri verilmiştir. Ancak bu kar tipisi altında gemilerin İğneada'yı bulup demirlemesi çok zordur. Fakat gayet iyi işleyen Yavuz kruvazörünün telsiz kerteriz aleti gemileri bir bir kerteriz ederek onlara İğneada'ya inecek gerçek rotaları vermiştir. Böylece gemiler bu limana girmişler ve Donanma Komutanının emrettiği yerlere demirlemişlerdir.

Ertesi gün kar fırtınası durmuş ancak 10 kuvvetindeki hava değişmemiş, bunun üzerine Genelkurmay Başkanı İstanbul'a dönülmesini emretmiştir. Ardından Yavuz kruvazörü ortada, İhtiyat Filo iskele tarafında, Denizaltı Filosu sancak tarafında olmak üzere toplu halde Boğaz'a yol verilmiştir. Bu sırada Hamidiye kruvazöründen Üsteğmen Hikmet, gemi mataforasını[879] yerine oturtayım derken denize düşmüştür. Hamidiye kruvazörünün arkasından gelmekte olan Mecidiye kruvazörünün komutanı Güverte Yarbay Safiettin Dağada yaptığı güzel manevra ile üsteğmeni kurtarmış, üsteğmen de bu kurtulmanın karşılığı olarak Mecidiye komutanının soyadını kendisine soyadı olarak almıştır.[880] Kötü hava şartları dolayısıyla erken bitirilmek zorunda kalan manevra sonrası 18 Aralık 1935 tarihinde İstanbul'a gelen donanma gemileri[881], Haydarpaşa önüne demirlemiş[882] ve daha sonra Gölcük'e dönmüştür.

E. 1937 Yılı Manevrası

1936 yılında donanmanın politik amaçla Malta ve Pire ziyaretine gönderilmesi ve Montrö Antlaşması'nın imzalanması sırasında Çanakkale'de güvenlik önlemlerinin alınmasının gerekliliği sebepleriyle deniz manevrası yapılmamıştır.

1937 yılında yapılan manevraya Harp Filosu'na bağlı Yavuz kruvazörü, Zafer, Tınaztepe, Adatepe ve Kocatepe muhripleri ile İhtiyat Filo'ya bağlı Mecidiye ve

---

[879] Gemilerde filikaların asıldığı, bağlandığı dikmeler. Bilgi için bkz. Refik Akdoğan, *Türkçe İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü,* İstanbul 1997, s.214.

[880] *LDAM., Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950,* C.2, Dosya 3, s.428-429; *LDAM., Deniz Komutanlığının Tarihçesi 1923-1935*, s.V-9; Özdem Koçer, *Şanlı Yavuz,* Deniz Basımevi, İstanbul 2008, s.95; Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960),* Deniz Basımevi, İstanbul 1967, s.66.

[881] *Cumhuriyet,* 19.12.1935, s.1.

[882] Mecidiye kruvazörünün de aralarında bulunduğu Haydarpaşa önünde demirli donanmanın fotoğrafı için bkz. Ekler: Fotoğraf 30.

Hamidiye kruvazörleri, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet torpidokruvazörleri katılmıştır. Manevrada ayrıca Denizaltı Filosu'na bağlı Dumlupınar, Sakarya, Gür ve Birinci İnönü denizaltı gemileri de yer almıştır.

Manevra sırasında talimler yaparak Karadeniz Ereğlisi'ne gidilecek, burada topçu atışları yapılacak ve bundan sonra da Boğaz'a taarruzu hedef alan bir manevra icra edilecektir.

3 Mart 1937 günü manevra Dumlupınar, Sakarya, Gür ve Birinci İnönü denizaltı gemilerinin Karadeniz Boğazı'ndan çıkıp bu boğaz ile Karadeniz Ereğlisi arasında Donanma Komutanlığının kendilerine tahsis ettiği bekleme yerlerini almasıyla başlamıştır.

Yavuz, Mecidiye, Hamidiye kruvazörleriyle muhripler Boğaz'dan 4 Mart 1937 günü saat 9.00'da hareket etmiş ve denizaltı emniyetinde olarak Ereğli'ye doğru zikzak rotalarla seyre başlamıştır. Hücumlarını yaptıktan sonra denizaltı gemileri toplanarak toplu halde Karadeniz Ereğlisi'ne demirlemiştir. Muhripler ise gece hücum yapmak üzere donanmadan ayrılıp talim başlangıç noktasına gitmiştir. Muhriplerin Yavuz, Mecidiye ve Hamidiye kruvazörlerine gece hücum yapmalarından sonra Harp ve İhtiyat Filoları Karadeniz Ereğlisi'ne demirlemiştir.

Donanma hafta sonu tatilini Karadeniz Ereğlisi'nde geçirmiş, ardından tüm gemiler toplu olarak top atışlarını yapmış ve 10 Mart 1937 akşamı manevra başlangıç noktalarına hareket etmiştir. Manevranın bu safhasında harekât müdürü Donanma Komutanı olacaktır. Harp Filosu, kendi komutanının emrinde olarak Karadeniz Boğazı'na taarruz edecek, İhtiyat Filo Komutanı da kendi gemileri ve denizaltı gemileriyle Boğaz'ı savunacaktır. Manevradan sonra muhriplerin Köstence'ye giderek burada mazot ikmali yapmaları planlandığı için manevra alanı olarak Karadeniz Boğazı'nın batı kısmı seçilmiştir. Fakat burada bir tesadüf eseri olarak Harp Filosu iki kruvazörden kurulu bir Sovyet Filosuyla karşılaşmıştır. İlk önce Harp Filosu çok uzak mesafeden gördüğü bu iki kruvazörü Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri sanmış, mürettebatını da savaş yerlerine alarak toplarını onların üzerine çevirmiştir. Ancak gemilerin, Türk kruvazörleri değil Sovyet kruvazörleri olduğu anlaşılınca toplar, süratle omurga istikametine alınmış, mürettebat da selam için tabura geçmiştir. Ardından iki

filo borda bordaya ve aykırı seyirle birbirinin yanından geçmiş ve Türk gemileri, daha kıdemli olduğu için Rus amiralini topla selamlamış, Ruslar da bu selama aynı şekilde karşılık vermiştir.

Bu olaydan sonra manevraya yine devam edilmiş, Harp Filosu denizaltı gemilerinin hücumuna karşı savunma tertipleri aldıktan sonra İhtiyat Filo ile bir gündüz muharebesi yapmış ve bundan sonra da harekât müdürlüğü tarafından manevra bitirilmiştir. Muhripler toplu olarak Köstence'ye mazot ikmaline gitmiş, diğer gemiler de toplu olarak Boğaz'dan girerek Dolmabahçe önüne demirlemiştir. Demirleme sırasında donanma, Dolmabahçe direğinde Cumhurbaşkanının forsunu gördüğü için (Cumhurbaşkanı Atatürk, bu sırada İstanbul'a gelmiş ve Dolmabahçe sarayına yerleşmişti) onu top ve çimariva ile selamlamıştır.

Muhripler de Köstence'den 12 Mart 1937 tarihinde İstanbul'a dönecek ve donanma toplu olarak eğitim alanı olan Maltepe'ye intikal edecektir.[883]

F. 1938 Yılı Manevrası

Genelkurmay Başkanlığınca donanmanın hava kuvvetleriyle birlikte İzmir'de dört haftalık bir birleşik eğitim yapması emredilmiştir. Donanma bu eğitim sırasında hafta sonu tatillerini İzmir'de geçirecek, birleşik çalışmasını da İzmir'in Mordoğan bölgesinde yapacaktır. Eğitim bir faraziyeye dayanmıyor, hava kuvvetlerinin çeşitli zamanlarda Mordoğan'da demirli bulunan donanma gemilerine taarruz etmesini, donanma gemilerinin de bu taarruzlar karşısında alarm durumuna geçerek hücum eden uçaklara uçaksavar ateşi açmasını kapsıyordu.[884] Manevranın amacı ise donanma ile hava kuvvetlerinin ortak bir harekâtta birbirlerinden uygun bir şekilde faydalanmalarını sağlamaktır.[885]

Harp Filosu'na bağlı Yavuz kruvazörü, Zafer, Tınaztepe, Adatepe ve Kocatepe muhripleri, İhtiyat Filo'ya bağlı Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet torpidokruvazörleri ve Denizaltı Filosu'na bağlı Dumlupınar, Sakarya, Gür, Birinci İnönü ve İkinci İnönü denizaltı gemilerinden oluşan donanma, yukarıda belirtilen eğitimi yapmak üzere İstanbul'dan İzmir'e intikal etmiştir. 4 Eylül 1938

[883] *LDAM., Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950,* C.2, Dosya 3, s.429-431; Özdem Koçer, *a.g.e.,* s.96.
[884] *LDAM., Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950,* C.2, Dosya 3, s.429-431.
[885] *LDAM.,* Teeb., Donanma Komutanlığı 1975\6625 Sayılı 7 Numaralı Harekât Emri ve Ekleri, T.24.08.1938.

tarihinde İzmir'e gelen donanma[886], belirlenen programı tamamen uygulamış, ancak ikinci hafta eğitiminden sonra İzmir'e dönerken çok üzücü bir olayla karşılaşmıştır. Yavuz kruvazörü İzmir Limanı'na girmek üzere Sancakkale Geçidi'nden geçerken Birinci Dünya Savaşı'nda buradaki deniz geçidini kapatmak üzere batırılan ve haritada işaret edilmemiş olan bir batık gemiye çarpmış ve karinasını yırtmıştır. Bundan dolayı da donanmanın, Yavuz kruvazörünü havuza sokmak ve onarmak üzere, Gölcük'e dönmesi gerekmiştir.[887]

G. 1939 Yılı Manevrası

Donanma 5-8 Temmuz 1939 tarihleri arasında, Genelkurmay Başkanı ve Yüksek Askerî Şura Üyelerinin katıldığı, Çanakkale bölgesinde stratejik bir teftiş manevrası yapmıştır. Bu manevraya Harp Filosu'nu oluşturan Yavuz kruvazörü, Zafer, Tınaztepe, Adatepe, Kocatepe muhripleri, İhtiyat Filo'yu oluşturan Mecidiye, Hamidiye kruvazörüleri, Peyk-i Şevket, Berk-i Satvet torpidokruvazörleri, Denizaltı Filosu'nu oluşturan Dumlupınar, Sakarya ve Gür denizaltı gemileri, Mayın Arama Tarama Filotillası'nı oluşturan İsareis, Kemalreis, Hızırreis gemileri ile Doğan, Martı, Denizkuşu avcı botları ve hava kuvvetlerinden avcı ve bombardıman birlikleri katılmıştır.

Manevrada Harp Filosu ve bir kısım hava kuvvetleri düşman tarafını temsil edecek ve görevi de Boğaz'a taarruz olacaktır. İhtiyat Filo Komutanı emrindeki diğer birliklerle ve hava kuvvetlerinin vereceği uçaklarla Çanakkale Boğazı'nı savunacaktır. Bunu yaparken Mayın Arama Tarama Filotillası ile Boğaz önünde tarama vazifesi yapacak, Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı ile de mayın arama ve tarama konusunda işbirliği halinde olacaktır.

Harp Filosu, içinde Genelkurmay Başkanı ve Yüksek Askerî Şura Üyeleri olduğu halde 5 Temmuz sabahı Çanakkale'den çıkarak, manevraya başlangıç mevkii olan Edremit'e hareket etmiştir. Bu sırada Türk tarafını temsil eden gemiler Çanakkale'de kalmıştır. Taraflar daha önce emirlerine tahsis edilen Hava Kuvvetlerinin komutanlarıyla koordine toplantıları yapmışlar ve kendilerine gerekli harekât emirlerini vermişlerdir.

---

[886] *Cumhuriyet,* 5.09.1938, s.1.
[887] *LDAM., Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950,* C.2, Dosya 3, s.432; Özdem Koçer, *a.g.e.,* s.97.

Manevraya 6 Temmuz 1939 günü başlanmıştır. Düşman tarafını temsil eden Harp Filosu, muhriplerini bir keşif hattına sürmüş olarak Bozcaada'ya doğru yaklaşmıştır. Bu arada İhtiyat Filo da, denizaltı gemilerini bekleme yerlerine göndermiş, kendisi de Bozcaada'ya doğru seyre başlamıştır. İlk muharebeler taraf uçaklarının karşı donanma gemilerine taarruz etmeleri ve birbirleriyle hava muharebeleri yapmaları şeklinde gerçekleşmiştir. Her iki tarafın avcı uçakları mensup oldukları donanma gemilerini düşmanın hava taarruzlarına karşı dikkatli bir şekilde korumaya almıştır.

Genel itibariyle Harp ve İhtiyat Filolar arasındaki mücadeleler Bozcaada ile Çanakkale Boğazı arasındaki alanda yapılmıştır. Bu manevra sırasında denizaltı gemilerinin donanma gemilerine başarılı sualtı hücumları gerçekleştirdikleri görülmüştür.[888]

Ğ. 1942 Yılı Manevrası ve 1943 Yılında Mecidiye Kruvazörünün Yaralanması

İkinci Dünya Savaşı başladıktan sonra donanma, manevra yapmaya bir süre ara vermiştir. Savaş devam ederken donanma gemilerinden sadece denizaltılar savaşın Türk kara sularına intikal etmediği dönemde Çanakkale önlerindeki sularla Karadeniz'de sınırlı bir alanda manevra yapmak imkânı bulabilmiştir. İlerleyen dönemde savaş Türk karasularına yaklaşmış, savaşan devletler Çanakkale ve Karadeniz Boğazı dolaylarına mayın dökmüş ve sonrasında Türk donanması artık tamamen Ege ve Karadeniz'e çıkma imkânını kaybetmiştir. Savaşın süresinin uzaması neticesinde donanmanın savaş ortamında pasif kalmaması ve hareket kabiliyetini yitirmemesi için manevra yapmasına karar verilmiş ve bu manevralar Marmara Denizi içinde yapılmıştır.

1942 yılında yapılan manevra, donanmanın 3 Haziran 1942 tarihinde Erdek'ten hareketiyle başlamış ve Tekirdağ'a demirlemesiyle sona ermiştir. Bu manevrada Yavuz kruvazörü, Zafer, Tınaztepe, Kocatepe ve Adatepe muhripleri ile Saldıray ve Atılay denizaltıları *"Kırmızı Kuvvetler"*i, Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri, Peyk-i Şevket torpido kruvazörü ile Sakarya, Gür ve Birinci İnönü denizaltıları *"Mavi Kuvvetler"*i oluşturmuştur. Manevra Çanakkale Boğazı'nı geçmiş düşman kuvvetlerini temsil eden kırmızı kuvvetlere karşı, mavi kuvvetleri temsil eden Türk donanmasının yapacağı

[888] *LDAM., Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950,* C.2, Dosya 3, s.432-433; Özdem Koçer, *a.g.e.,* s.97.

savunma hareketleri üzerine oturtulmuş bir gündüz manevrası şeklinde planlanmıştır. Başarılı bir şekilde icra edilen manevralar, kırmızı ve mavi kuvvetlerin Tekirdağ'a demirlemesiyle sona ermiştir.[889]

İkinci Dünya Savaşı devam ederken donanma gemileri Marmara Denizi içinde olmak üzere faaliyetlerine devam etmiştir. Bu faaliyetlerden birinde 14 Ocak 1943 tarihinde Berk-i Satvet torpido kruvazörü Turgutreis kruvazörü üzerine yanaşma manevrası sırasında Mecidiye kruvazörüne çarpmıştır. Çarpmanın etkisiyle Mecidiye kruvazörü sancak kıç 12. kamarasının zırh güvertesinin üzerinden, pervanelere yakın bir noktadan yaralanmıştır. Bunun üzerine Mecidiye kruvazörü hemen Gölcük'te havuza alınmış ve yara tamir edilmiştir. Ancak yapılan tamirat tam olarak istenilen sonucu vermemiş ve yara su sızdırmaya başlamıştır. Böylelikle Mecidiye kruvazörü 15 Şubat 1943 tarihinde yine havuza alınmış ve 16 Şubat'ta yaranın tamirine tekrar başlanmıştır. 20 Şubat 1943'e kadar devam eden çalışmalar sonucunda yara tamamen kapanmış, 21 Şubat'ta yaranın su sızdırmazlık testleri yapılmıştır. Testler sonucunda yaranın tam anlamıyla tamir edildiği sonucuna varılınca, 24 Şubat 1943 tarihinde Mecidiye kruvazörü havuzdan çıkarılmıştır.[890]

IV. 1946 YILI MANEVRASI VE MECİDİYE KRUVAZÖRÜNÜN KADRODAN ÇIKARILMASI

İhtiyat Filo kadrosunda yer alan Mecidiye kruvazörünün[891] filoda yer alan diğer gemilerle birlikte kadro dışı bırakılması gündeme gelmiştir. Bu düşüncenin oluşmasında gemilerin çok eski olması, makine ve silah sistemlerinin yıpranmışlığı, bakım ve onarım giderlerinin yüksekliği etkili olmuştur. Ayrıca bu sıralarda yeni teşkil edilen Hücum ve Emniyet Filosu'nun filo komutanlığı ve komodorlukları için birer karargâh gemisi bulmak kesin ihtiyaç haline gelmiştir. Bu komutanlık ve komodorluklara karada da karargâh olarak kullanabilecekleri binalar bulunamayınca Genelkurmay Başkanlığı

---

[889] *LDAM.,* Teeb., Donanma Komutanlığı I.Şube III.Kısımdan Çıkan 11461\6216 Sayılı 5 Numaralı Harekât Emri ve Ekleri, T.02.06.1942.

[890] LDAM., Teeb., İhtiyat Filo Komutanının Donanma Komutanına yazdığı 14.01.1943 tarihli yazı; *LDAM.,* Teeb., İhtiyat Filo Komutanının Donanma Komutanına yazdığı 20.01.1943 tarihli yazı; *LDAM.,* Teeb., İhtiyat Filo Komutanının Donanma Komutanına yazdığı 10.02.1943 tarihli yazı; *LDAM.,* Teeb., İhtiyat Filo Komutanının Donanma Komutanına yazdığı 22.02.1943 tarihli yazı; *LDAM.,* Teeb., İhtiyat Filo Komutanının Donanma Komutanına yazdığı 02.03.1943 tarihli yazı.

[891] İhtiyat Filo 24 Kasım 1931 tarihinde yapılan donanma kuruluşu sırasında oluşturulmuştur. Mecidiye kruvazörünün dışında bu filoda Hamidiye kruvazörü, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet torpidokruvazörleri de yer almaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960),* Deniz Basımevi, İstanbul 1967, s.62.

Donanma Komutanlığının teklifine uyarak, İhtiyat Filo gemilerinin hemen feshini durdurmuş, onların Hücum ve Emniyet Filosu'na karargâh gemisi olarak verilmesini emretmiştir. Bu emir Donanma Komutanlığına geldiği zaman İhtiyat Filo gemilerinin de 1946 yılında yapılacak manevralara katılması planlanmıştır. Bu manevra Mecidiye kruvazörünün katılacağı son manevra olacaktır.[892]

İkinci Dünya Savaşı'nın bitmesinden sonra Ege ve Karadeniz'deki mayınların temizlenmesinin ardından İstanbul-İzmir rotasının emniyetli hale gelmesiyle 1946 yılı içinde İzmir'de bir manevra yapılmasına karar verilmiştir. Bu manevraya Harp Filosu'nu oluşturan Yavuz kruvazörü, Sultanhisar, Demirhisar, Zafer, Tınaztepe, Adatepe, Kocatepe muhripleri, İhtiyat Filo'yu oluşturan Mecidiye, Hamidiye kruvazörleri, Peyk-i Şevket, Berk-i Satvet torpidokruvazörleri, Denizaltı Filosu'nu oluşturan Saldıray, Dumlupınar, Sakarya, Gür, Birinci İnönü, Muratreis, Oruçreis denizaltı gemileri, Arama Tarama Filotillası'nı oluşturan Hızırreis, Kemalreis, İsareis gemileri, Hücumbot Filotillası'nı oluşturan Yıldırım, Şimşek, Bora, Kasırga gemileriyle Ülkü kömür gemisi ve Pınar su gemisi katılmıştır.

Manevranın amacı donanmanın Çanakkale ve İzmir Müstahkem Mevki Komutanlıkları ve Hava Kuvvetleriyle beraber çalışmalarını sağlamaktır. Donanma manevra için toplu olarak 6 Eylül 1946 tarihinde Gölcük'ten hareket etmiş, 7 Eylül sabahı Çanakkale Boğazı Müstahkem Boğaz Komutanlığı'nın Boğaz dışında açtığı farz edilen emniyet kanallarından geçmiştir. Bu sırada Hava Kuvvetleri gemilere hava taarruzları yapmış, bu taarruzlar akşama kadar devam etmiştir.

8 Eylül 1946 günü sabah alaca karanlıkta donanma İzmir Müstahkem Mevki Komutanlığına karşı, bombardıman yerlerini almış ve güneşin doğmasıyla bombardımana başlamıştır. Bu bombardıman sırasında mayın arama-tarama gemileri de donanmayı İzmir Körfezi'ne emniyetle yaklaştırmak için düşman mayınlarını tarayıp bir emniyet kanalı açmaya çalışmıştır. Bombardıman sırasında donanma, düşman uçaklarının hücumlarına karşı da savunma yapmıştır. Donanma Komutanlığı emriyle manevra saat 09.00'da paydos edilmiş ve donanma gemileri pruva hattına geçerek, İzmir'e doğru ilerlemiştir. Sancakkale'de İzmir Müstahkem Mevki Komutanlığı'nın çıkardığı merasim kıtasının selamına karşılık veren donanma, saat 12.00'de çok

[892] *LDAM., Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950,* C.2, Dosya 3, s.158-159.

muntazam şekilde İzmir'e demirlemiştir. Kayık, motor ve liman işletmesinin gemilerine dolan İzmir halkı donanmayı çok coşkun tezahüratla karşılamıştır. Öğleden sonra yapılan protokol ziyaretlerinden sonra akşam İzmir Belediyesi donanma subayları şerefine bir akşam yemeği vermiştir.

9 Eylül 1946 tarihinde donanma, bir alay çıkararak İzmir'in düşman işgalinden kurtuluşunun yıldönümü olan 9 Eylül kurtuluş törenlerine katılmıştır. 13 Eylül 1946 tarihine kadar İzmir'de kalan donanma, sonra Bandırma'ya doğru yola çıkmıştır.[893] Seyir sırasında 14 Eylül 1946 tarihinde Midilli Adası hizasına gelindiği sırada Donanma Komutanlığı, İhtiyat Filo Komutanı Tuğamiral Hilmi Üler'e filonun şimdiye kadar donanmaya subay ve mürettebat yetiştirmek konusunda yaptığı büyük hizmetleri belirten bir mesaj çektikten sonra filoyu serbest bırakmıştır. Böylece İhtiyat Filo gemileri toplu olarak İstanbul'a giderek Haliç'e girmiştir.

Mecidiye kruvazörünün İhtiyat Filo'nun diğer gemileriyle birlikte kadrodan çıkarılmaları kararı Yüksek Askerî Şura tarafından 1948 yılında alınmıştır. Yüksek Askerî Şura ilk önce 22 Haziran 1946 tarihinde Muin-i Zafer korvetini kadrodan çıkarmış, 12 Ağustos 1948 tarihli oturumunda da Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleriyle Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet torpido kruvazörlerini kadrodan çıkarmıştır.[894]

[893] *LDAM., Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950,* C.2, Dosya 3, s.436-437; Özdem Koçer, *Şanlı Yavuz,* Deniz Basımevi, İstanbul 2008, s.98.
[894] *LDAM., Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950,* C.2, Dosya 3, s.159.

SONUÇ

Türklerde M.Ö. VIII. yüzyılda İskitlerle başlatılan denizcilik faaliyetleri günümüze kadar kurulan tüm Türk devletlerinde devam etmiştir. Deniz kenarlarında kurulan tüm Türk devletleri, kuruluşlarından kısa süre sonra deniz gücü oluşturmaya ve bu gücü kullanmaya başlamışlardır. Ancak bu devletlerin hepsi birer denizci devlet haline gelememiştir. Türklerin denizcilikleri ile ilgili olarak kabul edilen genel görüşe göre Türklerin denizcilikle ilgili etkinlikleri Anadolu'nun ele geçirilmesi süreciyle birlikte başlamıştır. Anadolu Selçuklu Devleti ile başlayan denizcilik faaliyetleri Anadolu Beylikleri döneminde en üst düzeye çıkmıştır. Bu beylikler içerisinden çıkan Osmanlı Devleti zamanla denizcilik alanında dünyanın en büyük gücü haline gelmiştir.

Çalışma konumuz olan Mecidiye kruvazörü de Osmanlı donanmasının bir savaş gemisidir. XX. yüzyılın hemen başında Osmanlı donanmasına katılan Mecidiye kruvazörü, Osmanlı Devleti'nin yıkılışına şahitlik etmiş ve bu devletin bir devamı olan Türkiye Cumhuriyeti'nin donanmasına katılmıştır. Bu sebeple Mecidiye kruvazörü Türk tarihinin en buhranlı günlerinde görev yapmış emektar bir gemidir.

Mecidiye kruvazörünün Osmanlı donanmasına katılması, sanayileşen Avrupa devletlerinin güçlenen donanmaları karşısında Osmanlı Devleti'nin deniz gücünü arttırması açısından son derece önemli olmuştur. Gerçi bu geminin II. Abdülhamit tarafından yaptırılmasında Osmanlı Devleti'nin donanmasını güçlendirmek kadar 1894-1896 Ermeni olaylarında zarar gören Amerikan misyonerlerine, olaylar öncesinde ve sırasında Amerikan vatandaşlığına geçmiş ve olaylardan sonra Amerika'ya göç etmiş Ermenilere verilecek tazminatı kamufle etmek de etkili olmuştur. Her ne sebeple olursa olsun Mecidiye kruvazörünün Osmanlı donanmasına katılması oldukça önemlidir. Avrupalı devletler karşısında güçsüzleşen Osmanlı denizciliği, bu geminin alınmasıyla bir ölçüde de olsa kuvvetlenmiştir. Ayrıca Mecidiye kruvazörünün Amerika'ya yaptırılması, Osmanlı Devleti ile Amerika arasında Amerika'nın 1776'da bağımsızlığını kazanmasından hemen sonra başlayan ilişkilerin, XIX. yüzyılın son çeyreğinde azalmaya başlamasından sonra yeniden canlanmasını sağlayabilecek bir imkân yaratmıştır. Ancak arka arkaya gelen savaşlar dönemi bu süreci bir süre daha durdurmuştur.

II. Abdülhamit (gemi alımlarını sürdürse de) çeşitli sebeplerle donanma gemilerini aktif olarak kullanmama politikasını Mecidiye kruvazörünün donanmaya katılmasından sonra da devam ettirmiştir. Mecidiye kruvazörü ve donanma gemileri bu dönemde Haliç'te bağlı kalmış, II. Abdülhamit döneminden sonra aktif olarak kullanılmaya başlanmıştır. Özellikle 1909'dan sonra Osmanlı donanmasında görev yapan İngiliz amiraller dönemi ve Albay Tahir döneminde Mecidiye kruvazörü diğer donanma gemileriyle beraber çıkacak bir savaşa hazırlık faaliyetlerinde yer almıştır. Ancak bu faaliyetler daha meyvesini veremeden Trablusgarp Savaşı çıkmıştır. Bu savaşta Mecidiye kruvazörü diğer Osmanlı gemileriyle birlikte aktif olarak kullanılamamıştır. Bu durumun nedeni, İtalyan donanmasının çok güçlü olması ve Osmanlı donanmasında başlamış eğitim sürecinin yarım kalmasıdır. Bu sebeple Mecidiye kruvazörü ve diğer gemiler savaş boyunca Çanakkale önünden ayrılamamışlardır.

Trablusgarp Savaşı bitmeden Balkan Savaşı başlamıştır. Trablusgarp Savaşı sırasında Osmanlı donanmasının önemli bir bölümünün bir yıl süreyle Boğaz'da kalması, bu gemilerin makinelerini aktif halde tutmaları ve nöbetleşe dahi tersaneye alınmamaları gemileri oldukça kötü etkilemiştir. Mecidiye kruvazörü de bu sırada büyük ölçüde yıpranmıştır. Bu yıpranmanın üzerine bir de Balkan Savaşı'na girilmesi, Mecidiye kruvazörü ve diğer Osmanlı gemilerini tarifi zor bir duruma sokmuştur.

Balkan Savaşı sırasında Mecidiye kruvazörü hem Karadeniz'de hem de Ege'de çeşitli görevler icra etmiştir. Mecidiye kruvazörü bu savaş sırasında Bulgar kıyılarının ablukası, Karadeniz'deki Bulgar Limanlarının bombardıman edilmesi, denizden geçmekte olan askerî yolların ve kömür yolunun korunması görevlerini yerine getirmiş, İmroz ve Bozcaada Deniz Savaşları'na katılmıştır. Ayrıca savaştan önce hiç planlamada olmayan Şarköy Çıkarması gibi görevleri de her türlü zorluğa rağmen oldukça başarılı bir şekilde icra etmiştir.

Birinci Dünya Savaşı'na katılan Mecidiye kruvazörü bu savaşta da çeşitli faaliyetlerin içinde yer almıştır. Özellikle 1914 yılı içerisinde Karadeniz'deki deniz nakliyatının korunması görevi oldukça önemlidir. Ancak Mecidiye kruvazörü bu savaşta uzun süre donanmaya hizmet edememiştir. Odesa'ya yapılan baskın sırasında 3 Nisan 1915 tarihinde Odesa'nın güneydoğusunda iskele tarafı baş kazan dairesi

hizasında bir mayına çarpmış ve batmıştır. Daha sonra Mecidiye kruvazörü Ruslar tarafından çıkartılarak tamir edilmiş ve Prut adıyla Rus donanmasına katılmıştır. 1917 Ekim ayı içerisinde Rusya'da devrim hareketi başlayıp, Çarlık Rusyası tarihe karışana kadar Rus donanmasında kalmıştır. 3 Mart 1918 tarihinde imzalanan Brest Litowsk Antlaşması'yla Ruslar savaştan çekildikten sonra Almanlar bu gemiye el koymak istemiştir. Ancak burada bulunan Osmanlı subaylarının gösterdikleri olağanüstü ısrar üzerine Mecidiye kruvazörü alınarak Hamidiye kruvazörünün yedeğinde 13 Temmuz 1918 tarihinde İstanbul'a getirilmiştir. Bu sırada gemide Rusya'daki Bolşevik hükümetin başlattığı tadilat çalışmasından ötürü bir baca ve bir direk bulunmaktadır. Mecidiye kruvazörünün Rusya'da kalan bazı parçaları daha sonra getirilmiştir. Ancak gemide gerekli tadilata başlamadan önce Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı'nı kaybetmiş ve Mecidiye kruvazörü diğer gemilerle birlikte Haliç'e kapatılmıştır. Milli Mücadele yıllarını Haliç'te geçirerek yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla yeniden doğmuştur.

Cumhuriyet döneminde Mecidiye kruvazöründe onarım çalışmaları hemen başlamıştır. Ancak bu çalışmalar hızlı bir şeklinde bitirilememiş ve 1928 yılına kadar devam etmiştir. Bu tarihte Cumhuriyet donanmasına katılan Mecidiye kruvazörü birçok faaliyette görev almıştır. Afgan Kralı, İran Şah'ı gibi devlet başkanlarının karşılamasında bulunan gemi, Türkiye'ye gelen Yunan, Amerikan, Alman savaş gemilerinin de ağırlanması görevini icra etmiştir. Mecidiye kruvazörü ayrıca 1935 yılında Türkiye'ye gelen Yunan filosunu karşılayan gemiler içinde yer almıştır.

Cumhuriyet döneminde gittikçe gerginleşen siyasi ortamda her an savaşa hazır olmak prensibinden hareketle birçok deniz manevrası düzenlenmiştir. Mecidiye kruvazörü bu manevralardan 1928 yılında bizzat Atatürk'ün idare ettiği başta olmak üzere hemen hepsinde yer almış, üzerine düşen görevi fazlasıyla yerine getirmiştir. Hatta bunlara ilaveten Harp Akademisi'nde yetiştirilen kurmay subaylara da ev sahipliği yaparak onların bilgi, tecrübe ve deneyimlerinin artmasına yardımcı olmuştur.

Mecidiye kruvazörünün aktif olarak donanmadaki son görevi 1946 manevrasına katılmak olmuştur. Bu manevradan sonra İzmir dönüşünde İhtiyat Filo'dan ayrılarak diğer gemilerle birlikte Haliç'e gitmiştir. Ardından Yüksek Askerî Şura tarafından 12

Ağustos 1948 tarihinde Hamidiye kruvazörü, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet torpido kruvazörleriyle birlikte kadrodan çıkarılmıştır.[895]

Mecidiye kruvazörünün bundan sonraki faaliyetleri hakkında elde edebildiğimiz bilgiler oldukça yetersizdir. Bunun sebebi bu bilgileri alacağımız Deniz Kuvvetleri Komutanlığının Cumhuriyet dönemi belgelerinin saklandığı Lalahan Deniz Arşiv Müdürlüğü'ndeki tasnifleme çalışmalarının tamamlanamamış olmasıdır. (Buradaki belgelerin tasnifleme çalışmalarının 1933 yılına kadar olan bölümü tamamlanmıştır.) Bu nedenle Mecidiye kruvazörünün akıbeti hakkında bilgi almak için Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi'nde inceleme yapılmış ve buradaki Vehbi Ziya Dümer'den kalan belgelerin toplandığı bir klasörden yararlanılmıştır.[896] Ayrıca o yıllarda donanmada görev yapmış emekli kişilerle mülakatlar yapılmıştır. Bu çalışmalar sonucunda Mecidiye kruvazörünün *"Deniz Gedikli Erbaş Orta Okulu Komutanlığı"*nın[897] eğitim, ders ve yatak gemisi görevini yaptığı ve 1956 yılında hurdacılara satılarak Haliç'te söküldüğü bilgilerine ulaşılmıştır.[898]

Mecidiye kruvazörünün tarih sahnesine çıktığı 20. yüzyıl başlarında zırhlı bir savaş gemisi, sıradan bir silah değildi, bir kurtarıcıydı. Dünya tarihinin hiçbir

---

[895] Mecidiye kruvazörünün bütün komutanlarını gösteren tablo için bkz. Ekler: Tablo 21.

[896] Vehbi Ziya Dümer'den kalan belgelerin toplandığı bir klasör içinde yer alan belgeler arasında Mecidiye kruvazörünü ilgilendiren bilgilere rastlanmıştır. Belgelerden birinde "1952 sold for breaking up and towed to İstanbul-Haliç" ile "1952/1956 breaking up at İstanbul" ibarelerinin geçtiği tespit edilmiştir. Bu ibarelerden anlaşıldığına göre Mecidiye kruvazörü 1952 yılında sökülmek üzere satılmış ve Haliç'e çekilmiş, 1952/1956 yılları arasında da İstanbul'da sökülmüştür. Ayrıntılı bilgi için bkz. *DKDTA.,* Vehbi Ziya Dümer Klasörü. O tarihlerde Taşkızak tankerinde görev yapmış Emekli Topçu Başçavuş Zeki Güngör Gürsu ile yapılan mülakatta Mecidiye kruvazörünün 1956 yılına kadar Haliç'te tutulduğu öğrenilmiş, bu tarihte gemiden işe yarayacak malzemelerin alındığı ve sonrasında geminin hurdacılara satılarak Balat iskelesinin yanında söküldüğü bilgisine ulaşılmıştır. Emekli Topçu Başçavuş Zeki Güngör Gürsu, 1956 yılında Mecidiye kruvazörünü bir tören mangası ile selamlayanlar arasında yer almış ve bu gemide 3. sınıf öğrenimini gördüğü için tören esnasında duygulandığını ifade etmiştir. (Emekli Topçu Başçavuş Zeki Güngör Gürsu ile 17.11.2008 tarihinde yapılan mülakat)

[897] İkinci Dünya Savaşı yıllarında İstanbul'da kalmasının sakıncalı olacağı değerlendirilen Deniz Gedikli Erbaş Orta Okulu Komutanlığı, 1940 yılında Mersin'de kiralanan deniz kıyısında bir binaya nakledilmiştir. 1940 ile 1946 yılları arasında burada eğitim öğretim faaliyetlerini yürüten okul, 1947 yılında İstanbul Kasımpaşa'daki bugünkü "Kuzey Deniz Saha Komutanlığı" binasına taşınmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. *LDAM., Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950,* C.2, Dosya 3, s.349-350. Bu sıralarda Haliç'te bulunan Mecidiye kruvazörünün bu okul için kullanılması düşünülmüştür. Mecidiye kruvazörü okulun ihtiyaçlarına göre kısa bir tadilat görmüş, bazı bölmeler kaldırılmış, derslikler oluşturulmuş ve hamaklardan oluşan bir yatakhane yapılmıştır. Bu hazırlıkların bitmesinden sonra Mecidiye kruvazörü 3 yıl eğitim süresi olan okulun üçüncü sınıf öğrencilerine tahsis edilmiştir. Okulun birinci ve ikinci sınıf öğrencileri ise bugünkü Kuzey Deniz Saha Komutanlığı binasında eğitim öğretim faaliyetlerini yürütmüştür. Üçüncü sınıf öğrencileri bazı dersler dışında tüm ders ve ders dışı faaliyetlerini Mecidiye kruvazöründe icra etmiştir. (Bu bilgilerin bir kısmına Emekli Topçu Başçavuş Zeki Güngör Gürsu ile 17.11.2008, Emekli Mayın Başçavuş Aydın Özpetek ile 17.11.2008, Emekli Mayın Başçavuş Kemal Akcan ile 30.01.2009 tarihlerinde yapılan mülakatlar neticesinde ulaşılmıştır.) Bu okul günümüzde "Deniz Astsubay Meslek Yüksek Okulu Komutanlığı" adıyla hizmet vermeye devam etmektedir.

[898] Vehbi Ziya Dümer'in bir klasördeki belgeleri ve Emekli Topçu Başçavuş Zeki Güngör Gürsu'nun hafızasında kalanlar ile Mecidiye kruvazörünün akıbeti hakkında karar verilmeye çalışılmıştır. Bu eksikliğin ileriki yıllarda Lalahan Deniz Arşiv Müdürlüğü'ndeki tasnifleme çalışmalarının tamamlanmasıyla giderileceği düşünülmektedir.

döneminde hiçbir silah böylesine yüceltilmemiş, silahlanma yarışındaki hükümetlerin programlarında böylesine geniş yer almamış, ordulara böylesine güven vermemiştir. Hobsbawn'ın dediği gibi, *"Savaş teknolojisinin en üst kanadını oluşturan donanma, modern zamanların silahlanma harcamalarındaki füzelere eşdeğerdi."* Ama daha ilginç olan şudur ki, dünya tarihinin hiçbir döneminde hiçbir silah, toplumsal tahayyülde böylesine yer etmemiş, sıradan insanların gündelik yaşamına bu denli sokulmamış, kamusal alanda bu yaygınlıkta sergilenmemiştir. Birinci Dünya Savaşı'nın eşiğinde, gemileri *"seyyar kaleler (kal'a-i seyyar)"* olarak niteleyen Osmanlı İmparatorluğu da dâhil olmak üzere dünyanın deniz gücüne sahip bütün ülkelerinde, savaş gemilerinin *"komple"* bir silah, komutan ve erlerden oluşan minyatür, bağımsız hareket edebilen bir ordu, adeta kendine has bir *"kişilik"* olmaları sebebiyle kartpostalları çıkıyor, resimleri duvarlara asılıyor, haklarında şarkılar yazılıp hikâyeler uyduruluyor, hizmet dışı bırakılanlar müzeye dönüştürülürken, görevdekiler de *"milli kahraman"* ilan ediliyordu. Geminin adı, onu halk nazarında tanınır kılıyor ve hakkında hikâyeler/efsaneler üretilmesini kolaylaştırıyordu.[899] Osmanlı tarihinde bunun en güzel örnekleri; Yavuz ve Hamidiye kruvazörleridir. Mecidiye kruvazörü, Balkan Savaşı sırasında Hamidiye kruvazörünün, Birinci Dünya Savaşı ve Cumhuriyet dönemlerinde ise Yavuz ve Hamidiye kruvazörlerinin gölgesinde kalmıştır. Bu sebeple, Mecidiye kruvazörüne hak ettiği değer verilmemiştir. Oysa Mecidiye kruvazörü Trablusgarp, Balkan ve Birinci Dünya Savaşları'na katılmış, Cumhuriyet döneminde de çeşitli görevler icra ederek neredeyse tüm deniz manevralarında yer almış, görevde olduğu sürece Türk milletine eksiksiz hizmet etmiştir. Daha önce Yavuz ve Hamidiye kruvazörlerine gösteremediğimiz gibi Mecidiye kruvazörüne de gereken değer verilememiştir. Avrupa ülkeleri ve Amerika'da bu özellikleri taşıyan gemiler, müze haline getirilmektedir. Örneğin; Mecidiye kruvazörü ile aşağı yukarı aynı tarihlerde Yunan donanmasına katılan Averof kruvazörü, şu an milyonlarca insanın gezdiği bir müze gemiyken bizdeki gemiler hurda fiyatına satılmıştır.

Amerika'da inşa edilen, Osmanlı Devleti'nin önemli savaş gemilerinden olan ve 3 yıl kadar bir süre Rus donanmasında Prut adıyla görev yapmış olan Mecidiye

[899] Mehmet Beşikçi, "I.Dünya Savaşı Öncesinde İktidarın Çelik Sembolleri, Donanma Sembolizmi ve Milliyetçi Propaganda", *Toplumsal Tarih,* S.127, İstanbul 2004, s.92.

kruvazörü, son olarak Türkiye Cumhuriyeti donanmasında görev yaparak sonsuzluğa uğurlanmıştır.

BİBLİYOGRAFYA

1) Arşiv Belgeleri

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

(Hususi Maruzatı, İrade, Mütenevvi, Yıldız Perakende, Posta ve Telgraf Nezareti Maruzatı)

Deniz Müzesi Komutanlığı

(Daire-i Bahriye, Gemiler Erkân-ı Harbiye, Tersane, Limanlar, Daireler Bölümü (I,II,III,IV), Gemi Jurnalleri Bölümü, Muhasebe Bölümü, Mektubi Bölümü, Mecidiye Kruvazörü Liman Jurnali, Hamidiye Kruvazörü Seyir Jurnali, Şura-yı Bahriye, Umumi Evrak Bölümü)

Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi

Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı (ATASE) Arşivi

Lalahan Deniz Arşiv Müdürlüğü

(Deniz Komutanlığının Tarihçesi 1923-1935, Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950, Cilt I-II-III, Tasnif Edilmemiş Evraklar Bölümü)

Rusya Federasyonu Devlet Arşivi

2) Resmî Basılı Belgeler

Askerî Tarih Belgeleri Dergisi

Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi

3) Süreli Yayınlar

a) Gazeteler*

Cumhuriyet

Deseret Evening News

En Son Dakika

The Bee Earlington

The Bourbon News

The Evening Times

The New York Daily Tribune

The New York Times

The Salt Lake Herald

The San Francisco Call

* Gazete ve dergilerin kullanılan sayıları dipnotlarda gösterilmiştir.

The Sun

The Washington Times

Ulus

b) Dergiler*

Belleten

Donanma Dergisi

Hayat Tarih Mecmuası

Jandarma Eğitim Dergisi

Resimli Tarih Mecmuası

Tarih ve Toplum

Tarih Medeniyet Dergisi

Toplumsal Tarih

Türk Dünyası Tarih Dergisi

4) Kitaplar, Makaleler, Tezler ve Ansiklopedi Maddeleri

a) Kitaplar

Akdoğan, Refik, *Türkçe İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü,* İstanbul 1997.

Akerman, Nizamettin, *Balkanlar Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri,* Deniz Basımevi, İstanbul 1981.

Akın, Himmet, *Aydınoğulları Tarihi Hakkında Bir Araştırma,* Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Yay., Ankara 1968.

Alpagut, Haydar, *Büyük Harbin Türk Deniz Cephesi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1937.

Altıer, Selim Sırrı, *Osmanlı Bahriyesinin Yelken Devri ve Türk Korsanları,* Boğaziçi Yay., İstanbul 2004.

Armaoğlu, Fahir, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1789-1914,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 2003.

Atabey, Figen, *Karadeniz'de Türk Donanması (Birinci Dünya Harbi ve Milli Mücadele Dönemi),* Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara 2006.

----------, *Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri,* Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara 2002.

Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913, C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965.

* Gazete ve dergilerin kullanılan sayıları dipnotlarda gösterilmiştir.

Balkan Harbi ve Alınan Dersler, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1995.

Bargut, Şemsettin, *Birinci Dünya Harbi'nde ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk Deniz Harekâtı,* Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara 2000.

Baştav, Şerif, *Bizans İmparatorluğu Tarihi: Sondevir: 1261-1461,* Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara 1989.

Bayur, Yusuf Hikmet, *Türk İnkılabı Tarihi,* C.3, Kısım I, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1991.

Belen, Fahri, *20'nci Yüzyılda Osmanlı Devleti,* Remzi Kitabevi, İstanbul 1973.

Berkes, Niyazi, *Türkiye'de Çağdaşlaşma,* Yapı Kredi Yay., İstanbul 2004.

Besbelli, Saim, *Atatürk ve Türk Denizciliği, Atatürk Konferansları V 1971-1972,* Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1975.

Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Osmanlı İmparatorluğu'nun Siyasi ve Askerî Hazırlıkları ve Harbe Girişi, C.1, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1970.

Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Kafkas Cephesi III. Ordu Harekâtı, C.I, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993.

Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, C.8, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1976.

Bostan, İdris, Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği, Kitap Yayınevi, İstanbul 2006.

Bostan, İdris, Ali Kurumahmut, *Trablusgarp ve Balkan Harplerinde İşgal Edilen Ege Adaları ve İşgal Telgrafları,* SAEMK Yay., Ankara 2003.

Bosworth, Clifford Edmund, *İslam Devletleri Tarihi; Kronoloji ve Soykütüğü El Kitabı,* Çev. Mehmet İpşirli, Erdoğan Merçil, Oğuz Yayınevi, İstanbul 1980.

Bozdağ, İsmet, *Sultan Abdülhamid'in Hatıra Defteri,* Pınar Yay., İstanbul 1992.

Bozok, Salih, Cemil S. Bozok, *Hep Atatürk'ün Yanında, Baba-Oğul Bozok'lardan Anılar,* Çağdaş Yay., İstanbul 1985.

Braudel, Fernand, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası,* Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, C.2, Eren Yayıncılık, İstanbul 1990.

Brockelmann, Carl, *İslam Ulusları ve Devletleri Tarihi,* Çev. Neşet Çağatay, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1992.

Burçak, Salim, *150 Yıllık Türk-Yunan İlişkilerinin Düşündürdükleri,* Prof.Dr. Ahmet Şükrü Esmer'e Armağan, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yay., Ankara 1981.

Büyüktuğrul, Afif, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* C.1, Deniz Basımevi, İstanbul 1982.

----------, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* C.2, Deniz Basımevi, İstanbul 1982.

----------, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* C.3, Deniz Basımevi, İstanbul 1983.

----------, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1984.

----------, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.3, Deniz Basımevi, İstanbul 1973.

----------, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974.

----------, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.5, Deniz Basımevi, İstanbul 1977.

----------, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960),* Deniz Basımevi, İstanbul 1967.

----------, *Büyük Atamız ve Türk Denizciliği,* İş Bankası Yay., Ankara 1969.

----------, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977),* C.1, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2005.

----------, *Emekli Tuğamiral Fahri Engin'in Hatıratı,* Dz.K.K.lığı Basımevi, Ankara 2004.

Cahen, Claude, *Osmanlılardan Önce Anadolu'da Türkler,* Çev. Yıldız Moran, E Yay., İstanbul 1979.

Cebesoy, Ali Fuat, *Bilinmeyen Hatıralar,* Yay. Haz. Osman Selim Karahanoğlu, Temel Yay., İstanbul 2001.

Cemal Paşa, *Hatıralar, İttihat Terakki ve Birinci Dünya Harbi,* Yay.Haz. Behçet Kemal, Selek Yay., İstanbul 1959.

Conker, Orhan, *Türk-Rus Savaşları,* Sümer Basımevi, Ankara 1942.

Çavdar, Tevfik, *Türkiye'nin Demokrasi Tarihi 1839-1950,* İmge Kitabevi, İstanbul 2004.

Çoker, Fahri, *Deniz Harp Okulumuz,* Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara 2000.

Danişment, İsmail Hami, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi,* C.3, Türkiye Basımevi, İstanbul 1955.

----------, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi,* C.4, Türkiye Basımevi, İstanbul 1955.

Demirkent, Işın, *Haçlı Seferleri,* Dünya Yay., İstanbul 1997.

Demirsoy, İlyas, *Çeşitli Savaşlardaki Sahil Çıkarmaları (Amfibi Harekât Örnekleri),* Yay.Haz. Ahmet Çalışkan, ATASE Başkanlığı Yay., Ankara 2006.

Deniz Harp Tarihi Dersi Kursiyer Rehberi, Karamürselbey Eğitim Merkezi Komutanlığı Yay., Yalova 2005.

Deniz Harp Okulu Tarihçesi, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara 1999.

Devellioğlu, Ferit, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat,* Aydın Kitabevi Yay., Ankara 1998.

Djevad, A., *Yabancılara Göre Eski Türkler,* Yağmur Yay., İstanbul 1974.

Duran, Tülay, *Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları,* Tarihi Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırma Merkezi Yay., İstanbul 2002.

Dümen, Erdoğan, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş, Yükselme, Duraklama ve Gerileme Devrinde Deniz Kuvvetlerinin Etkileri ve Deniz Harekâtı,* Deniz Harp Akademisi Yay., İstanbul 1990.

----------, *Birinci Dünya Harbinde Karadeniz'deki Deniz Olayları,* Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1990.

Emir, Ali Haydar, *Balkan Harbinde Türk Filosu,* Deniz Matbaası, İstanbul 1932.

Engin, Vahdettin, *II. Abdülhamid ve Dış Politika,* Yeditepe Yay., İstanbul 2005.

Enverî, *Düsturname-i Enverî,* Yay. Haz. Mükrimin Halil Yinanç, Türk Tarih Encümeni, İstanbul 1929.

Erhan, Çağrı, *Türk Amerikan İlişkilerinin Tarihsel Kökenleri,* İmge Kitabevi, Ankara 2001.

Fişek, Kurthan, Oral Sander, *ABD Dışişleri Belgeleriyle Türkiye-ABD Silah Ticaretinin İlk Yüzyılı 1829-1929,* Çağdaş Yay., Ankara 1977.

Gencer, Ali İhsan, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867),* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 2001.

----------, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları,* Türkiye Denizciler Sendikası Yay., İstanbul 1986.

Gencer, Ali İhsan, Ali Fuat Örenç, Metin Ünver, *Türk Amerikan Silah Ticareti Tarihi,* Doğu Kütüphanesi, İstanbul 2008.

Gencer, Ali İhsan, Sabahattin Özel, *Türk İnkılap Tarihi,* Der Yay., İstanbul 2005.

Gervasi, Frank Henry, *Thunder Over The Mediterranean,* David McKay Cooperation, 1975.

Gövül, Fikret, *Savaş Gemileri Tarihçesi ve Bunların Terakkisine Yardım Eden Teknik ve Taktik Sebepler,* Deniz Basımevi, İstanbul 1944.

Gülen, Nejat, *Dünden Bugüne Bahriyemiz,* Kastaş Yay., İstanbul 1998.

Güleryüz, Ahmet, *Yavuz ve Midilli,* Denizler Kitabevi, İstanbul 2007.

Güngen, Coşkun, *Denizlerdeki Türk,* Deniz Basımevi, İstanbul 2004.

----------, *XVI. Yüzyıldaki Gelişmeler Işığında Osmanlı Denizciliği,* Dz.K.K.lığı Kültür Yay. Tarih Dizisi No:14, Dz.K.K. Karargâh Basımevi, Ankara 1997.

Gürdeniz, Cem, *Poyrazın Getirdikleri, Amiral Afif Büyüktuğrul'un Gazetede Yayımlanmış Makaleleri 1954-1971,* Deniz Basımevi, İstanbul 2004.

Güvenç, Serhat, *Dretnot Ateşi ve Osmanlı Devleti, Reşadiye ve Sultan Osman Savaş Gemilerinin Öyküsü,* Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2005.

Hacipoğlu, Doğan, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Birinci Dünya Harbi'ne Girişi,* İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı, İstanbul 2003.

Halaçoğlu, Yusuf, *XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1998.

Halpern, Paul G., *A Naval History of World War I,* Naval Institute Pres, Annapolis 1994, s.231.

Haslip, Joan, *İngiliz Merkezli Şark Politikası ve II. Abdülhamid,* Çev. Zeki Doğan, Fener Yay., İstanbul 1998.

Hergüner, Mustafa, *Kurtuluş Savaşı'nda Deniz Şehitlerimiz ve Kahraman Gemilerimiz, Aydın Reis ve Preveze Gambotları,* İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul 2000.

Humble, Richard, *Hitler'in Açık Deniz Filosu,* Çev.Tayfun Mater, Baskan Yay., İstanbul 1976.

Hüner, Hans, *İki Bayrak Altında,* Çev. Hüsnü Erentok, Deniz Basımevi, İstanbul 1976.

Işın, Bülent, *Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi 1923'ten 2005'e,* Deniz Basımevi, İstanbul 2006.

Işın, Mithat, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1946.

İnam, Erberk, *Rauf Bey,* Deniz Basımevi, İstanbul 1965.

Kafesoğlu, İbrahim, *Harzemşahlar Devleti Tarihi,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1984.

----------, *Türk Millî Kültürü,* Boğaziçi Yay., İstanbul 1986.

Karal, Enver Ziya, *Selim III'ün Hattı Hümayunları; Nizam-ı Cedit 1789-1807,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1988.

Karal, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi, Islahat Fermanı Devri (1861-1876),* C.7, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1956.

----------, *Osmanlı Tarihi, I. Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri (1876-1907),* C.8, Türk Tarih Kurumu Basımı, Ankara 1988.

----------, *Osmanlı Tarihi, İkinci Meşrutiyet ve I.Dünya Savaşı (1908-1918),* C.9, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1996.

----------, *Osmanlı Tarihi,* C.9, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1996.

Karamursal, Ziya, *Osmanlı Mali Tarihi Hakkında Tetkikler,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1940.

Karpat, Kemal H., *Osmanlı Modernleşmesi-Toplum, Kuramsal Değişim ve Nüfus,* Çev. Akile Zorlu Durukan, Kaan Durukan, İstanbul 2002.

Katerin, Yuriy, Nikolay Valkovskiy, *Vurulan Gemiler,* Olma Yay., 2002.

Kayar, Mustafa, *Türk-Amerikan İlişkilerinde Irak Sorunu,* IQ Kültür Sanat Yay., İstanbul 2003.

Kıray, Emine, *Osmanlı'da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar,* İletişim Yay., İstanbul 1993.

Koca, Salim, *Sultan I. İzzeddin Keykavus (1211-1220),* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1997.

Kocatürk, Utkan, *Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronolojisi (1918-1938),* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 2000.

Koçak, Cemil, *Türk Alman İlişkileri 1923-1939,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1991.

Koçer, Özdem, *Şanlı Yavuz,* Deniz Basımevi, İstanbul 2008.

Koestler, Arthur, *Onüçüncü Kabile, Hazar İmparatorluğu ve Mirası,* Çev. Belkıs Çorakçı, Say Yay., İstanbul 1993.

Komnena, Anna, *Alexiad; Anadolu'da ve Balkan Yarımadası'nda İmparator Alexios Komnenos Dönemi'nin Tarihi Malazgirt'in Sonrası,* Çev. Bilge Umar, İnkılap Kitabevi, İstanbul 1996.

Kurat, Akdes Nimet, *Çaka; Ortazamanda İzmir ve Yakınlarındaki Adaların Türk Hâkimi,* Devlet Basımevi, İstanbul 1936.

----------, *IV-XVIII. Yüzyıllarda Karadeniz Kuzeyindeki Türk Kavimleri ve Devletleri,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1972.

Kurtoğlu, Fevzi, *Türklerin Deniz Muharebeleri, Baba Hasan ve Mısırlıoğlu İbrahim ve Mezemorta Hüseyin Paşalar Devri,* C.2., 6.Kısım, Deniz Matbaası, İstanbul 1940.

Kutay, Cemal, *Osmanlıdan Cumhuriyete Yüzyılımızda Bir İnsanımız Hüseyin Rauf Orbay 1881-1964,* C.1-2, Kazancı Matbaası, İstanbul 1992.

Küçük, Cevdet, *Osmanlı Diplomasisinde Ermeni Meselesinin Ortaya Çıkışı 1878-1897,* Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı, İstanbul 1986.

Lalahan Deniz Arşiv Müdürlüğü, *Deniz Komutanlığının Tarihçesi 1923-1935.*

Langensiepen, Bernd, Ahmet Güleryüz, *The Ottoman Steam Navy 1828-1923,* Conway Maritime Pres, London 1995.

Lorey, Hermann, *Türk Sularında Deniz Hareketleri,* C.2, Çev.Tekirdağlı H.Sami, Deniz Matbaası, İstanbul 1936.

M.Makareyev, G.Rıjanok, *1783-2004 Yılları Arasında Karadeniz Donanması Komuta Biyografisi,* Mir Yayınevi, Sivastopol 2004.

Menteşe, Halil, *Osmanlı Mebusan Meclisi Reisi Halil Menteşe'nin Anıları,* Yay.Haz. Orhan Birgit, Hürriyet Vakfı Yay., İstanbul 1986.

Merçil, Erdoğan, *Müslüman Türk Devletleri Tarihi,* İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yay., İstanbul 1985.

Metel, Raşit, Türk *Denizaltıcılık Tarihi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1960.

----------, *Atatürk ve Donanma,* Deniz Basımevi, İstanbul 1966.

Miquel, Andre, *İslam ve Medeniyeti; Doğuştan Günümüze,* Çev. Hasan Menteş-Ahmet Fidan, Birleşik Dağıtım Kitabevi, Ankara 1991.

Monasterev, N., *Birinci Dünya Harbinde Karadeniz Cephesi,* Çev.Afif Büyüktuğrul, Deniz Basımevi, İstanbul 1948.

Mumcu, Ahmet, *Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi I,* Anadolu Üniversitesi Yay., Eskişehir 1998.

Mütercimler, Erol, *Destanlaşan Gemiler,* Kastaş Yay., İstanbul 1987.

----------, *İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bakış,* Toplumsal Dönüşüm Yay., İstanbul 2004.

Nikrasov, Georgi, *Çarlığın Düşmanları, 1914-1917 Yılları Harbinde Karadeniz Donanması Harp Harekâtı,* Sen Petersburg 2008.

Ocak, Ahmet Yaşar, *Babailer İsyanı; Aleviliğin Tarihsel Altyapısı Yahut Anadolu,* Dergah Yay., İstanbul 1996.

Ostrogorsky, Georg, *Bizans Devleti Tarihi,* Çev. Fikret Işıltan, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1991.

Özçelik, Selahittin, *Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 2000.

Öztuna, Yılmaz, *Türk Tarihinden Yapraklar,* Milli Eğitim Bakanlığı Yay., Ankara 1969.

Palmer, Alan, *Osmanlı İmparatorluğu Son Üçyüz Yıl Bir Çöküşün Yeni Tarihi,* Çev.Belkıs Çorakçı Dişbudak, Sabah Yay., İstanbul 1994.

Parlak, Türkmen, *Ege Denizinde İlk Türk Derya Beyleri,* Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yay., İstanbul 2005.

Pears, Edwin, *Forty Years in Constantinople: The Recollections of Sir Edwin Pears 1873-1915 (1916),* London 1916.

Piri Reis, *Kitab-ı Bahriye,* Yay. Haz. Halil İnalcık, Denizcilik Müsteşarlığı Yay., Ankara 2002.

Rasonyi, Laszlo, *Tarihte Türklük,* Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yay., Ankara 1971.

Sabis, Ali İhsan, *Harp Hatıralarım,* C.2, Nehir Yay., İstanbul 1990.

Sancar, Erdinç, *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi,* IQ Kültür Sanat Yay., İstanbul 2006.

Sander, Oral, *Siyasi Tarih, İlk Çağlardan 1918'e,* C.1, İmge Kitabevi, Ankara 1998.

Saraçoğlu, Cemalettin, *Gazi Hamidiye'nin Şanlı Maceraları,* Gün Yay., İstanbul 1960.

Seri, Burhanettin, *Gemicilik,* Deniz Harp Okulu Yay., İstanbul 1971.

Sevim, Ali, *Anadolu'nun Fethi (Başlangıçtan 1086'ya Kadar),* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1988.

----------, *Anadolu Fatihi Kutalmışoğlu Süleymanşah,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1990.

Sevim, Ali, Yaşar Yücel, *Türkiye Tarihi, Fetihten Osmanlılara Kadar (1018-1300),* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1990.

Seyfi, Ali Rıza, *Çeşme Deniz Muharebesi Faciası ve Akdenizdeki ilk Rus Donanması,* Deniz Matbaası, İstanbul 1943.

Shaw, Stanford J., Ezel Kural Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye,* C.2, Çev. Mehmet Harmancı, E Yay., İstanbul 1983.

Şıvgın, Hale, *Trablusgarp Savaşı ve 1911-1912 Türk-İtalyan İlişkileri,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1989.

Şimşir, Bilal, *Ege Sorunu,* C.1, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1976.

----------, *Ege Sorunu Belgeler 1912-1913,* C.1, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1989.

Şirin, Veli, *Anahatlarıyla Siyasi ve Kültürel Osmanlı Tarihi,* Marifet Yay., İstanbul 1996.

Şirokorat, A.B., *Karadeniz Filosunun Üç Savaşı ve Üç Operasyonu,* Hıranitel Yayınevi, Moskova 2007.

Taneri, Aydın, *Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri Kuruluş Devri,* Kültür Bakanlığı Yay., Ankara 1981.

Tanör, Bülent, *Osmanlı Türk Anayasal Gelişmeleri 1789-1980,* Afa Yay., İstanbul 1996.

Taşyürek, Muzaffer, *Bir Hüznün Tarihi Sarıkamış,* Yitik Hazine Yay., İstanbul 2006.

Teofanidis, Y., O. Ramis, *Türk ve Yunan Deniz Harbi Hatıratı ve 1909-1913 Yunan Bahri Tarihi,* Çev. Binbaşı Lütfi, Deniz Matbaası, İstanbul 1930.

Tezcan, Sadullah, *Türk Deniz Tarihi, Olaylar, Ünlüler, Anılar, Kurumlar, İlkler, Önemli Olay ve Kişiler,* Ankara Deniz İkmal Grup Komutanlığı Matbaası, Ankara 2005.

Tezel, Hayati, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi,* C.I, Deniz Basımevi, İstanbul 1973.

The First Submarines, Conway Maritime Pres, 1983.

Togan, Zeki Velidi, *Umumi Türk Tarihine Giriş, En Eski Devirlerden 16. Asra Kadar,* C.I, Hak Kitabevi, İstanbul 1946.

Turan, Şerafettin, *Türkiye-İtalya İlişkileri; Selçuklulardan Bizans'ın Sona Erişine,* C.I, Kültür Bakanlığı Yay., Ankara 2000.

----------, *Türk Devrim Tarihi, 1. Kitap, İmparatorluğun Çöküşünden Ulusal Direnişe,* Bilgi Yay., İstanbul 2004.

----------, *Türk Devrim Tarihi, 3. Kitap, 2. Bölüm, Yeni Türkiye'nin Oluşumu,* Bilgi Yayınevi, İstanbul 2004.

Turan, Osman, *Türk Cihan Hâkimiyeti Mefkûresi Tarihi,* C.2, Turan Neşriyat Yurdu, İstanbul 1969.

----------, *Selçuklular Zamanında Türkiye Tarihi, Alparslan'dan Osman Gazi'ye (1071-1318),* Boğaziçi Yay., İstanbul 1993.

Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, C.5, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1964.

Türkiye Cumhuriyeti Tarihi-I, Yazarlar: Durmuş Yalçın (ve diğerleri), Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara 2004.

Türkiye-Federal Almanya İlişkilerinin Dünü Bugünü Yarını, Harp Akademileri Komutanlığı Yay., İstanbul 1994.

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1911-1912 Osmanlı İtalyan Harbi Deniz Harekâtı, C.3, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1980.

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri Balkan Harbi Şark Ordusu İkinci Çatalca Muharebesi ve Şarköy Çıkarması, C.2, 2.Kısım, 2.Kitap, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993.

Türkgeldi, Ali Fuat, *Görüp İşittiklerim,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1951.

Uçarol, Rıfat, *Siyasi Tarih,* Harp Akademileri Komutanlığı Yay., İstanbul 1987.

----------, *Siyasi Tarih,* Filiz Kitabevi, İstanbul 2000.

Ulubelen, Erol, *İngiliz Gizli Belgelerinde Türkiye,* Aykaç Kitabevi, İstanbul 1967.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devleti Teşkilatına Medhal,* Türk Tarih Kurumu Yay., İstanbul 1941.

----------, *Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1984.

----------, *Anadolu Selçukluları ve Anadolu Beylikleri Hakkında Bir Mukaddime ile Osmanlı Devleti'nin Kuruluşundan İstanbul'un Fethine Kadar,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1988.

----------, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı,* Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1984.

----------, *Osmanlı Tarihi,* C.4, I.Kısım, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1988.

Wallach, Jehuda L., *Bir Askerî Yardımın Anatomisi, Türkiye'de Prusya-Alman Askerî Heyetleri 1835-1919,* Çev. Fahri Çeliker, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yay., Ankara 1985.

Werner, Ernst, *Büyük Bir Devletin Doğuşu,* Çev. Orhan Esen-Yılmaz Öner, İstanbul 1986.

Wilson, H. W., *Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri 1850-1914,* C.1, Çev. Lütfü Çekiç, Kitap Yay., İstanbul 2007.

Woods, Henry F., *Türkiye Anıları, Osmanlı Bahriyesi'nde Kırk Yıl 1869-1909,* Çev. Fahri Çoker, Milliyet Yay., İstanbul 1976.

Yavuz, Celalettin, *Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar,* Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul 2001.

Yurtdışı Şehitlikler, Haz. Hülya Yarar, Cengiz Eroğlu, Musa Türker, Milli Savunma Bakanlığı Yay., Ankara 1999.

Yüzbaşı Fevzi, *Cihan Harbinde Deniz Muharebeleri, Türk Donanması Ne Yaptı?,* Ahmet Kamil Matbaası, İstanbul 1928.

b) Makaleler

Ali, Zeki, "Limni ve İmroz Deniz Muharebelerindeki Muvaffakiyetsizliğimizin Sebepleri", *Deniz Mecmuası,* C.43, S.321, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul 1931, s.69-81.

Apatay, Çetinkaya, "Osmanlı Donanmasına Yapılan Baskınlar ve Tarihin Akışına Etkileri", *Deniz Harp Tarihi Semineri 1, 18-20 Şubat 2003,* Gölcük/Kocaeli.

----------, "Navarin, Çeşme, Sinop Baskınları ve Sebepleri", *Deniz Harp Tarihi Semineri 3, 19-21 Nisan 2006,* I.Oturum, Gölcük/Kocaeli 2006, s.45-70.

Armaoğlu, Fahir, "Atatürk Döneminde Türk-Amerikan İlişkileri", *Atatürk Dönemi Türk Dış Politikası (Makaleler),* Yay.Haz. Berna Türkdoğan, Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara 2000, s.281-295.

Basso, Enrico, "İşbirliğinden Ayrılığa: XIV ve XV. Yüzyıllarda Cenevizliler ve Türkler", Çev. Hatice Babavatan, *Türkler Ansiklopedisi,* C.9, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.355-362.

Bayur, Hilmi Kamil, "Balkan Harbi'nin Ardından", *Hayat Tarih Mecmuası,* Y.12, C.2, S.11, İstanbul, Kasım 1976, s.83-87.

Besbelli, Saim, "İstibdat Devrinin Osmanlı Donanması", *Donanma Dergisi,* C.76, S.440, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul 1963, s.22-33.

----------, "Meşrutiyet Donanması", *Donanma Dergisi,* C.75, S.437, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul 1962, s.67-108.

Beşikçi, Mehmet, "I.Dünya Savaşı Öncesinde İktidarın Çelik Sembolleri, Donanma Sembolizmi ve Milliyetçi Propaganda", *Toplumsal Tarih,* S.127, İstanbul 2004, s.92-95.

Bostan, İdris, "Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili, Osmanlı Denizciliği'nde Savaş ve Organizasyon", *Türk Denizcilik Tarihi,* T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yay., Ankara 2002, s.185-222.

----------, "Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği", *Türkler Ansiklopedisi,* C.10, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.122-128.

----------, "Yavuz Sultan Selim, Kuvvetli ve Kesretli Bir Donanma İsterim", *Tarih Medeniyet Dergisi,* S.I, Mart 1995, s.67.

Büyüktuğrul, Afif, "Osmanlı (Türk)-Yunan Deniz Silahlanma Yarışı", *Belleten,* C.XXXIX, S.156, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1975, s.725-774.

Çakmak, Zafer, *"The Visit of Panagis Tsaldaris, The Prime Minister of Greece, to Turkey (10-17 September 1933),* Turkish Studies International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic Volume 2/4 Fall 2007, s.1271-1282.

Çoker, Fahri, "Osmanlı Bahriyesi'nde İngiliz Islah Heyetleri", *Tarih ve Toplum,* S.47, Kasım 1987, s.48-56.

Daver, Abidin, "Balkan Harbinde Türk Donanması", *Resimli Tarih Mecmuası,* C.3, S.36, İstanbul 1952, s.1934-1940.

Demircan, Yasemin, "Ege Adalarında Osmanlı Hâkimiyeti", *Türkler Ansiklopedisi,* C.9, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.363-372.

Demirel, Ergun, "Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Deniz Kuvvetleri", *Deniz Kuvvetleri Dergisi,* C.99, S.523, Ankara 1983, s.4-18.

Dümer, Vehbi Ziya, "Mecidiye Kruvazörü", *Türk Ansiklopedisi,* C.23, Millî Eğitim Bakanlığı Basımevi, Ankara 1976, s.352.

Dündar, Recep, "Kıbrıs'ın Fethi", *Türkler Ansiklopedisi,* C.9, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.667-678.

Erhan, Çağrı, "Osmanlı-Amerikan İlişkilerinin Başlangıcında Temel Faktörler (1776-1830)", *Çağdaş Türk Diplomasisi Sempozyumu: 200 Yıllık Süreç, 15-17 Ekim 1997,* Yay. Haz. İsmail Soysal, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1999, s.21-34.

----------, "1830 Osmanlı-Amerikan Anlaşmasının Gizli Maddesi ve Sonuçları", *Belleten,* C.LXII, S.234, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1998.

Emir, Ali Haydar, "Tabiye Karşısında İmroz Muharebesi", *Deniz Mecmuası,* S.311, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul 1929, s.38-109.

Fuat, Sermet, "Cihan Harbinde Türk Filosu", *Deniz Mecmuası,* C.45, S.328, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul 1933, s.100-126.

Gencer, Ali İhsan, "Türkiye'de Denizcilik ve Türklerin Denizciliğe Verdiği Önem", *İkinci Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu, 15-16 Haziran 1999,* Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1999, s.12-24.

----------, "Bahriye Meclisi'nin Kuruluşu ve Önemi", *Birinci Askerî Tarih Semineri, Bildiriler II, 24-27 Mayıs 1983,* Genelkurmay Basımevi, Ankara 1983, s.235-245.

----------, "Abdülaziz Donanması ve Özellikleri", *Deniz Harp Tarihi Semineri 3, 19-21 Nisan 2006,* III.Oturum, Gölcük/Kocaeli 2006, s.5-15.

Giakoumis, Konstantinos, "Osmanlıların Otranto ve Apulia Seferi (1480-1481)", Çev. Kürşat Akpınar, *Türkler Ansiklopedisi,* C.9, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.373-382.

Gülsoy, Ersin, "XVI-XVII. Yüzyıllarda Akdeniz'de Osmanlı Hâkimiyeti", *Türkler Ansiklopedisi,* C.9, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.589-598.

Halaçoğlu, Ahmet, "Balkan Savaşları 1912-1913", *Türkler Ansiklopedisi,* C.13, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.296-307.

Hayta, Necdet, "Ege Adaları Meselesinin Dünü ve Bugünü", *Jandarma Eğitim Dergisi,* Y.4, S.16, Ankara 2000.

Hülagu, Metin, "1897 Osmanlı Yunan Savaşı Çerçevesinde Sultan II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması Hakkında Bir Değerlendirme", *Türkler Ansiklopedisi,* C.13, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.830-844.

Ibarra, Miguel A. De Bunes, "Yavuz Sultan Selim ve Kanuni Sultan Süleyman Devirlerinde İspanya ve Osmanlı İmparatorlukları Arasında Deniz Savaşları", Çev. Ramazan Gözen, *Türkler Ansiklopedisi,* C.9, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.599-607.

Işın, Bülent, "İstiklal Savaşında Türk Bahriyesi", *Deniz Kuvvetleri Dergisi,* S.552, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara 1992, s.66-72.

İnalcık, Halil, "Batı Anadolu'da Yükselen Denizci Gazi Beylikleri, Bizans ve Haçlılar", *Türk Denizcilik Tarihi,* T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yay., Ankara 2002, s.73-90.

----------, "Barbaros'tan İnebahtı (Leponto)'ya Akdeniz", *Türk Denizcilik Tarihi,* T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yay., Ankara 2002, s.141-144.

İnci, Tevfik, "Balkan Harbinde İmroz Deniz Savaşı ve Şimdiye Kadar Gizli Kalmış Tarafları", *Donanma Dergisi,* C.65 S.404, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul 1953, s.16-38.

----------, "Balkan Harbinde Hamidiye Kruvazörünün Akın Harekâtı", *Donanma Dergisi Eki,* S.399, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul 1952, s.1-75.

İpek, Nedim, "1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı", *Türkler Ansiklopedisi,* C.13, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.15-24.

Kadıoğlu, Muhsin, "Anadolu Selçuklularında ve Anadolu Türk Beyliklerinde Denizcilik Faaliyetleri", *Deniz Harp Tarihi Semineri-III, 19-21 Nisan 2006,* II. Oturum, Gölcük/Kocaeli 2006, s.23-37.

Kisling, H.J., "Sultan II. Bayezid'in Deniz Politikası", *Türk Denizcilik Tarihi,* T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yay., Ankara 2002, s.107-118.

Küçük, Cevdet, Tevfik Ertüzün, "Düyûn-ı Umumiye", *İslam Ansiklopedisi,* Türk Diyanet Vakfı Yay., C.10, İstanbul 1994, s.58-62.

Merçil, Erdoğan, "Büyük Selçuklu Devletinde Deniz ve Denizcilik Üzerine Notlar", *Deniz Harp Tarihi Semineri-III, 19-21 Nisan 2006,* II. Oturum, Gölcük/Kocaeli 2006, s.15-22.

Mert, Özcan, "Osmanlı Bahriye Mirlivası Bucknam Paşa", *Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri, 17-18 Mayıs 2004,* İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi Yay., İstanbul 2006, s.85-99.

Noyan, Bahri, "II. Meşrutiyette Türk Donanması", *Hayat Tarih Mecmuası,* C.1, S.6, s.28-32.

----------, "Balkan Harbinde Deniz Savaşları", *Hayat Tarih Mecmuası,* Y.6, C.1, S.4, İstanbul 1970, s.35-41.

Olgaç, Necmettin, "Türk Denizciliğine Umumi Bir Bakış", *Donanma Dergisi Eki,* S.400, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul 1952, s.15-22.

Orhonlu, Cengiz, "Seydi Ali Reis", *Türkler Ansiklopedisi,* C.9, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.632-639.

Ökte, Ertuğrul Zekai, *Ben bir Türk'üm, Türk Düşünce ve Hayat Tarzının Tarihi Gelişimi,* Ed.Tülay Duran, Tarihi Araştırmalar ve Dokümantasyon Merkezleri Kurma ve Geliştirme Vakfı Yay., İstanbul 1995.

Öndeş, Osman, "Süleyman Nutku Bey'in Hatıraları", *Hayat Tarih Mecmuası,* C.1, S.2, Şubat 1974, s.47-54.

Özden, Gani, "Çeşitli Dönemlerde Osmanlı Tersaneleri", *Askerî Tarih Bülteni,* Yıl:14, S.27, Genelkurmay Basımevi, Ankara, Ağustos 1989, s.23-36.

Sümer, Faruk, "Kazdağlı Salih Reis", *Türk Dünyası Tarih Dergisi,* S.98, İstanbul 1995.

Toprak, Zafer, "Osmanlı Donanması, Averof Zırhlısı ve Ulusal Kimlik", *Toplumsal Tarih,* S.113, İstanbul 2003, s.10-17.

----------, "Cihan Harbi'nin Provası Balkan Harbi", *Toplumsal Tarih,* S.104, İstanbul 2002, s.44-51.

Torun, Esma, "Türk ABD İlişkilerinin Dünü Bugünü ve Yarını", *Stratejik Araştırmalar Dergisi,* Genelkurmay ATASE ve Genelkurmay Denetleme Başkanlığı Yay., Y.3, S.5, Temmuz 2005, s.229-260.

Uçarol, Rıfat, "Balkan Savaşı Öncesinde Terhis Olayı ve Seferberlik İlanı Sorunu", *Dördüncü Askerî Tarih Semineri Bildirileri,* Genelkurmay Basımevi, Ankara 1989, s.257-277.

Yakıtal, Emin, "Abdülaziz Donanmasına Dair Bir İnceleme", *VIII. Türk Tarih Kongresi (Bildiriler),* C.2, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1981, s.1333-1358.

Zürcher, Eric Jan, "Kosovo Revisited; Sultan Reşad's Macedonian Journey of June 1911", *Seventy-Five Years of the Turkish Republic,* Ed. Sylvia Kedourie, Frank Cass Publishers, Oregon 2000, s.26-39.

c) Tezler

Akçocuk, İsmet, *II. Abdülhamid Han Dönemi Türk Denizciliği,* Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Konya 1994.

Baş, Ersan, *Türk Tarihinde Yavuz Zırhlısının Rolü,* Yıldız Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2004.

Batmaz, Şakir, *II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması,* Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Doktora Tezi), Kayseri 2002.

Bulgurcuoğlu, Hacer, *Deniz Tarihimizin Sembol Gemilerinden Mahmudiye,* Mimar Sinan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Ortaçağ Tarihi Programı, İstanbul 2004.

Donbaloğlu, Bülent, *Balkan Harbinden Kurtuluş Savaşına Türk Deniz Stratejisi,* Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Kocaeli 2007.

Durmuş, İlhami, *İskitler,* Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Doktora Tezi), Ankara 1992.

Erol, Burak Gani, *Türkiye Selçukluları ve Anadolu Beylikleri Döneminde Türk Denizcilik Faaliyetleri,* Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara 2004.

Gülboy, Burak Samih, *I. Dünya Savaşı'nın Bir Nedeni Olarak Denizlerde Silahlanma,* İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler (İktisat) Anabilim Dalı, (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 2002.

Güldal, Fatih, *Fetihten Osmanlılara Kadar Sinop Şehri Tarihi,* Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Ortaçağ Tarihi Bilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2003.

Kaya, Abdullah, *Anadolu Selçuklu Bizans İlişkileri,* Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Konya 1998.

Kobal, Yunus, *Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Almanya,* Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Basılmamış Doktora Tezi), Ankara 2000.

Küçükoğlu, Ahmet, *Türk Donanması'nda Hamidiye Zırhlısı,* İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâpları Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2003.

Mercan, Mehmet, *Harb Ceridesi (1.İtalya ve Osmanlı Muharebesi 1328, 2.Balkan Harbi 1328),* Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 1993.

Nural, Selami, *Kanuni Sultan Süleyman Dönemi Osmanlı Devleti'nin Bahriye Teşkilatı,* Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İslam Tarihi ve Sanatları Anabilim Dalı, İslam Tarihi Bilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Elazığ 2002.

Özcan, Besim, *Rus Donanmasının Sinop Baskını (30 Kasım 1853),* Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), Erzurum 1990.

Özcan, Mehmet, *Barbaros Hayrettin Paşa'nın Türk Denizcilik Tarihindeki Yeri,* Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Eğitimi Anabilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara 1997.

Öztürk, Neslihan, *Türk Amerikan Diplomatik İlişkileri 1870-1930,* Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarih Anabilim Dalı Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Bilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2005.

Palabıyık, Muhammet Hanefi, *Gazneli Devleti Saray Teşkilatı,* Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İslam Tarihi ve Sanatları Anabilim Dalı, (Basılmamış Doktora Tezi), Erzurum 1996.

Şafak, Nurdan, *Osmanlı Arşiv Kaynaklarıyla XIX. Yüzyılda Osmanlı-Amerikan İlişkileri: Gelişim Süreci ve Yoğunlaştığı Alanlar,* Marmara Üniversitesi Ortadoğu ve İslam Ülkeleri Enstitüsü Siyasi Tarih ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 1999.

Tavlayan, Bayram Ali, *Donanmanın Diplomasinin Bir Unsuru Olarak Kullanılması,* İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı, (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 2004.

Tolon, Hurşit, *Birinci Dünya Savaşı Sırasında Yapılan Taksim Anlaşmaları ve Sevr'e Giden Yol,* Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü (Basılmamış Doktora Tezi), Ankara 2003.

Tuncer, Umur, *Balkan Harbinin Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu,* İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Genel Türk Tarihi Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1991.

Ünlü, Rasim, *Tarihimizde Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel Dretnotları,* Mimar Sinan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Ortaçağ Tarihi Programı (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2007.

----------, *Atatürk Dönemi'nde (1923-1938) Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşumu ve Gelişim Süreci,* İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1996.

ç) Ansiklopedi Maddeleri

Cumhuriyet Ansiklopedisi (1923-2000), C.1 (1923-1940), Yapı Kredi Yay., İstanbul 2003, s.164.

"Hamidiye Kruvazörü" mad., *Türk Ansiklopedisi,* C.18, Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, Ankara 1970, s.442-444.

"İmroz Deniz Muharebesi" mad., *Türk Ansiklopedisi,* C.20, Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, Ankara 1970, s.115-116.

"Kruvazör" mad., *Türk Ansiklopedisi,* C.22, Millî Eğitim Bakanlığı Basımevi, Ankara 1970, s.321.

"Mecidiye Kruvazörü" mad., *Türk Ansiklopedisi,* C.23, Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, Ankara 1970, s.352-354.

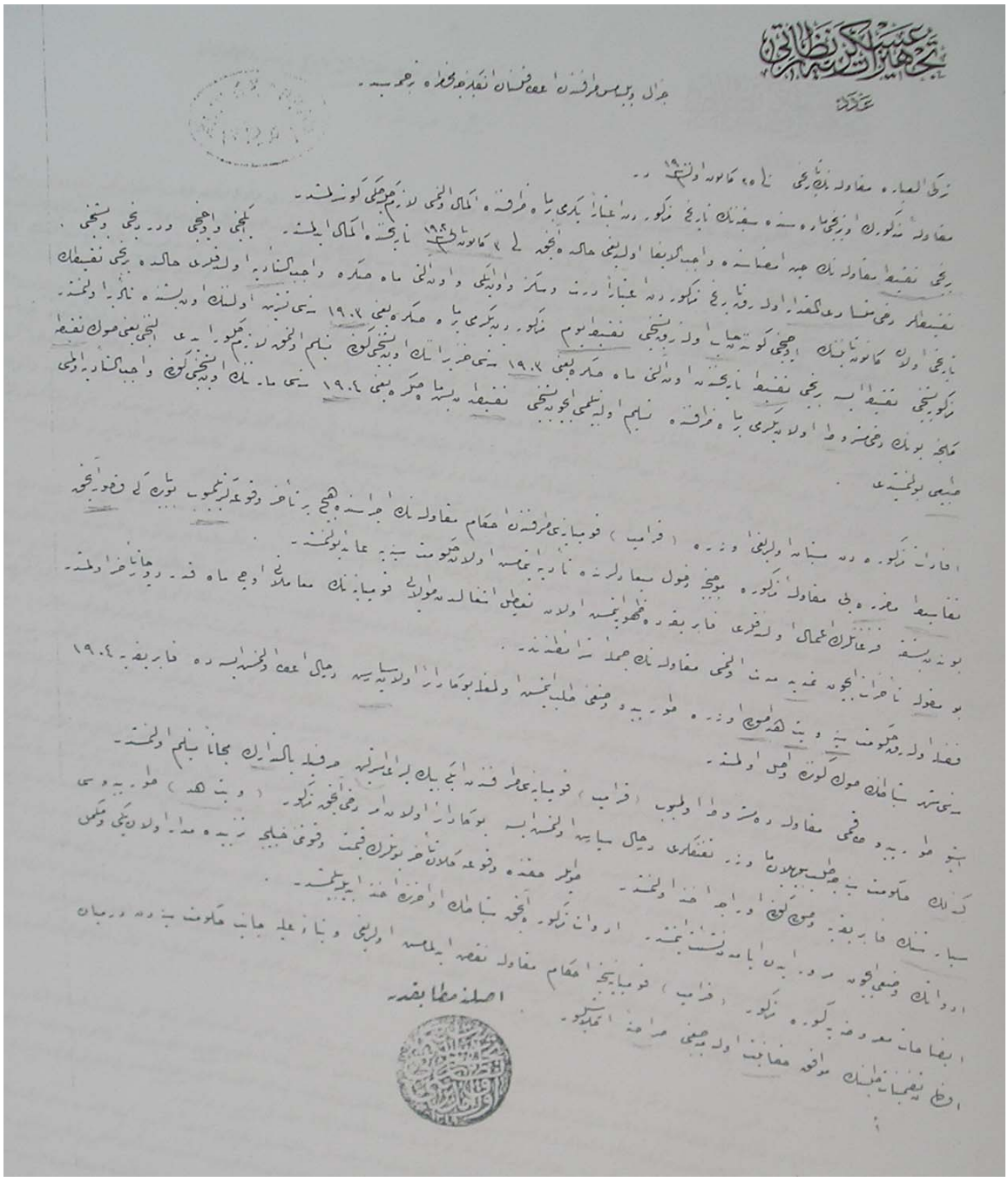
Turan, Osman, "Keykubat I" mad., *İslam Ansiklopedisi,* C.6, Milli Eğitim Bakanlığı Yay., İstanbul 1988, s.649.

EKLER

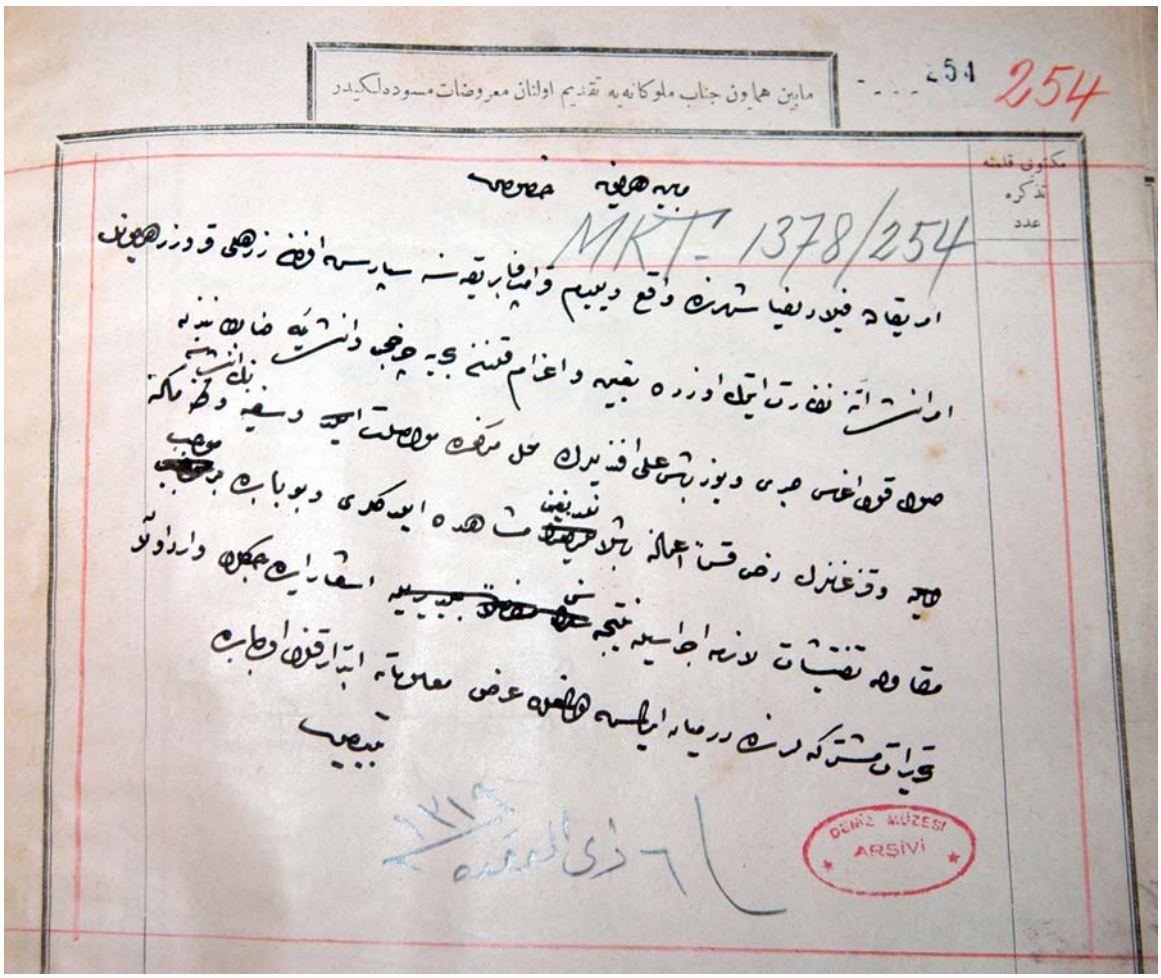
Ek 1. Belgeler

BELGE LİSTESİ

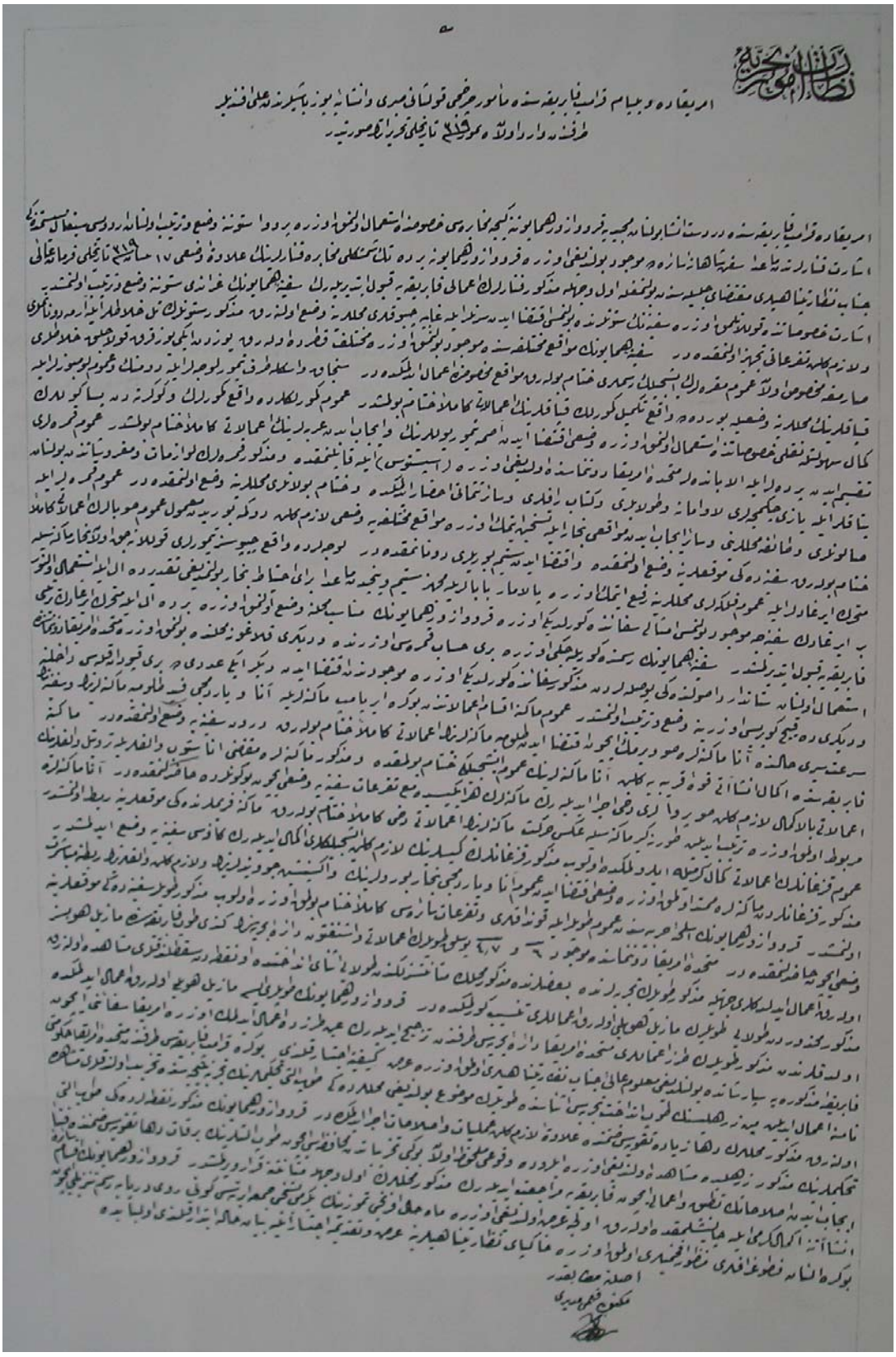
		Sayfa No
Belge 1	Osmanlı Hükümeti ile William Cramp&Sons şirketi arasında 25 Aralık 1900 tarihinde imzalanan mukavelenameye göre ödeme planını gösteren belge…….	357
Belge 2	1902 yılının başında Çarkçı Kolağası Sabri ve İnşa Yüzbaşısı Ali Efendilerin gönderdikleri Mecidiye kruvazörünün ana iskeletinin imalatına başlandığını ve diğer taraftan makine ile kazanlarının da yapılmakta olduğunu bildiren belge…….	358
Belge 3	Mecidiye kruvazörünün 25 Temmuz 1903'te denize indirileceğini gösteren belge…….....	359
Belge 4	Mecidiye kruvazörünün yapılan planlama uyarınca 25 Temmuz 1903 tarihinde denize indirildiğini gösteren belge…….....	360
Belge 5	1904 yılı Mart ayı başında Mecidiye kruvazörünün Osmanlı Devleti'ne teslim edilebileceğini gösteren belge..…….....	361
Belge 6	Mecidiye kruvazörünü İstanbul'a getiren personelin nasıl ağırlanacağını gösteren belge…….....	362
Belge 7	Mecidiye kruvazörü ile ilgili 9 Haziran 1900 tarihli William Cramp&Sons gemi yapım şirketine verilen tarifnamenin birinci sayfasını gösteren belge…...	363
Belge 8	22 Aralık 1912 Bozcaada Deniz Savaşı'ndan sonra Mecidiye kruvazörünün komutanı Kd.Yzb.Mehmet Muzafferin hazırladığı savaş raporu……	364
Belge 9	Afif Büyüktuğrul'un 5 Kasım 1961 tarihli Cumhuriyet gazetesinde yayınlanan "Mecidiye ve Rus Donanması" isimli yazısı…….....	365-366
Belge 10	Mecidiye kruvazörünün tersanedeki tamiratı sırasında Rusya Denizcilik ve Ticaret Kurumu ile işçiler arasında çıkan ücret sorununu gösteren belgenin fotoğrafı……	367
Belge 11	Mecidiye kruvazörüne Sivastopol'de 12 Mayıs 1918 tarihinde Osmanlı sancağı çekildiğini gösteren Hamidiye kruvazörü seyir jurnalinin sayfası…….	368
Belge 12	Mecidiye kruvazörünün 13 Temmuz 1918 tarihinde İstanbul'a getirildiğini gösteren Hamidiye kruvazörü seyir jurnalinin sayfası…….	369
Belge 13	Mecidiye kruvazörü komutanı Binbaşı Sait Halman'ın Atatürk'e yazdığı mektup……..	370-371



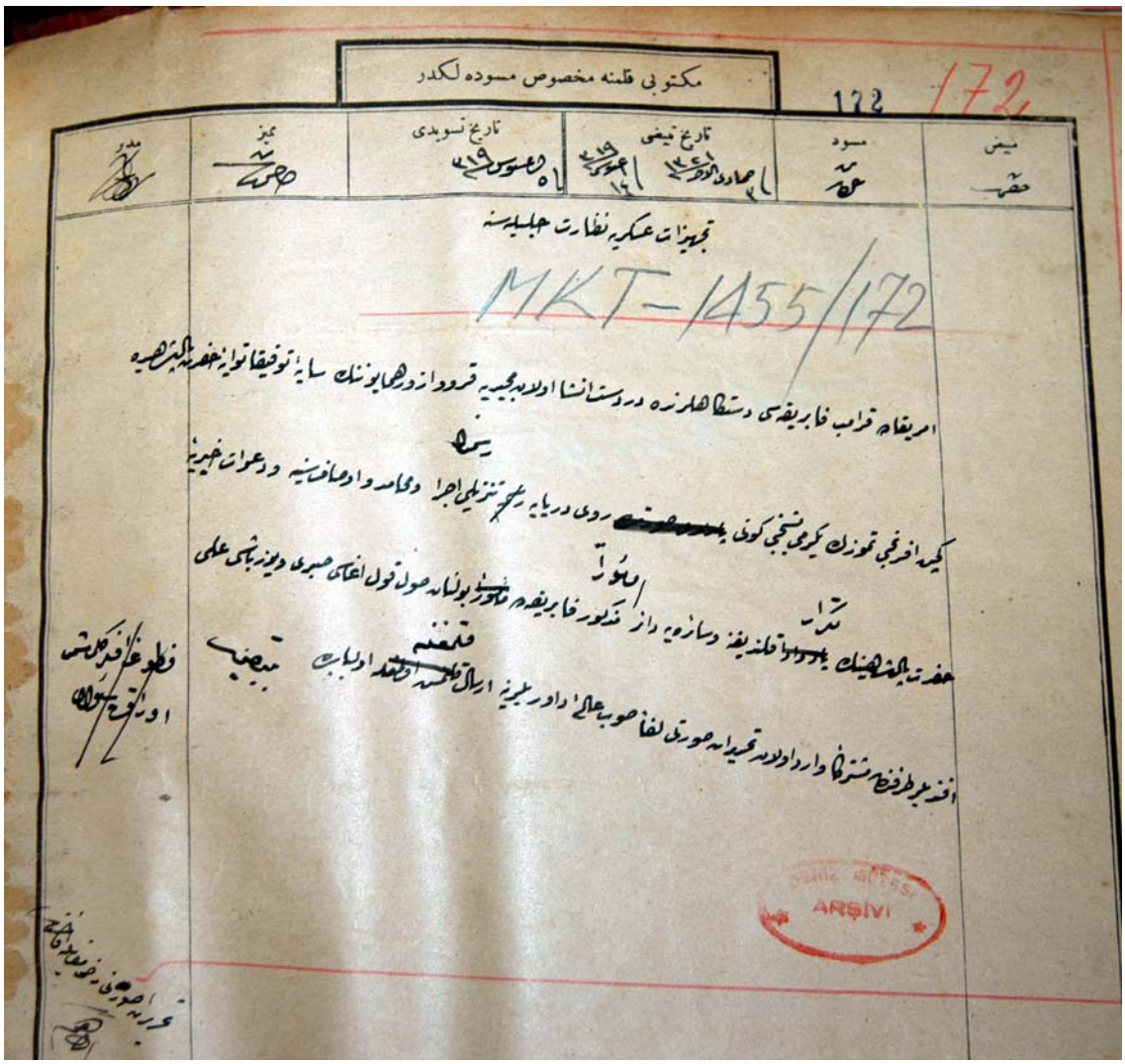
Belge 1: Osmanlı Hükümeti ile William Cramp&Sons şirketi arasında 25 Aralık 1900 tarihinde imzalanan mukavelenameye göre ödeme planını gösteren belge. *BOA.,* Y., Mtv., Dosn.257, Gmn.133, Blgn.2, T.29 Zilhicce 1321 (17.03.1904)



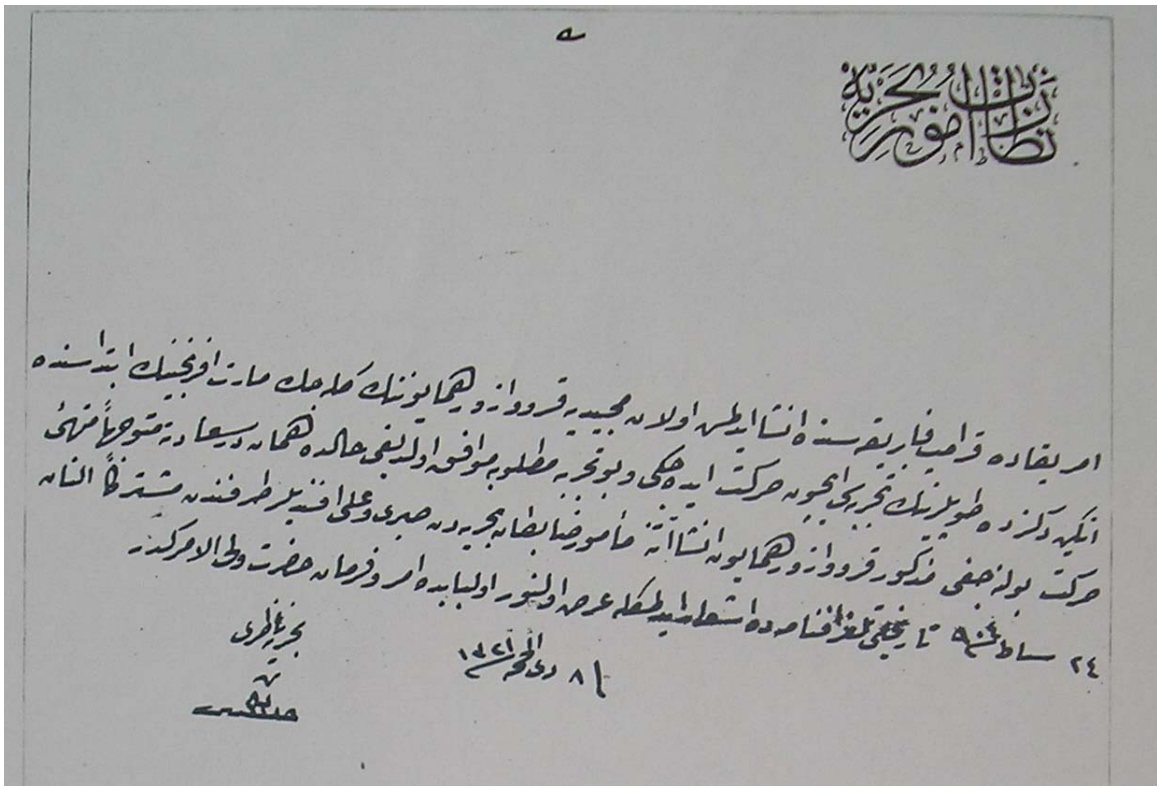
Belge 2: 1902 yılının başında Çarkçı Kolağası Sabri ve İnşa Yüzbaşısı Ali Efendilerin gönderdikleri Mecidiye kruvazörünün ana iskeletinin imalatına başlandığını ve diğer taraftan makine ile kazanlarının da yapılmakta olduğunu bildiren belge. *DM.,* Dak., MKT., Ksm.II, Dn.1378, T.6 Zilkade 1319 (14.02.1902), s.254.



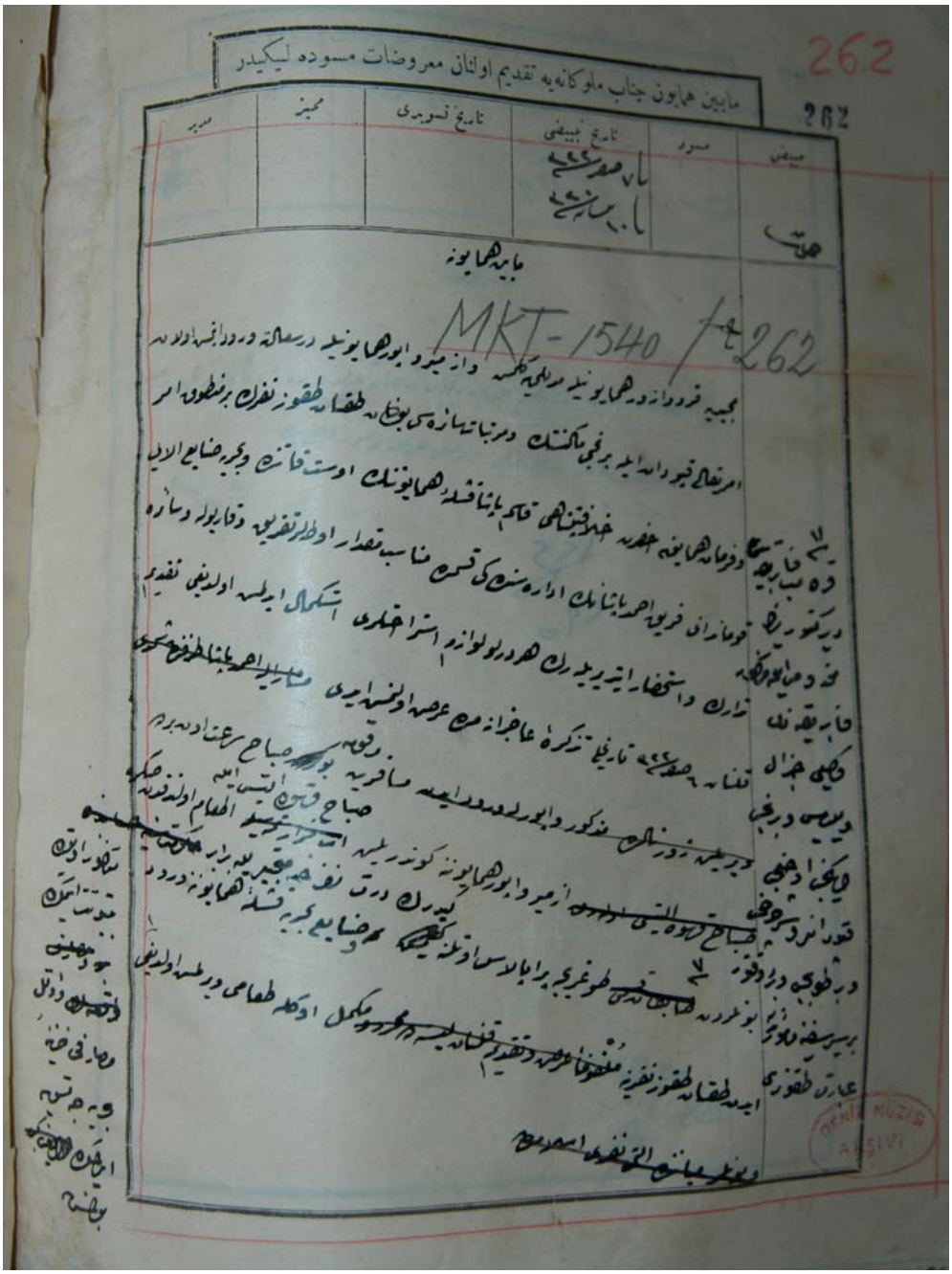
Belge 3: Mecidiye kruvazörünün 25 Temmuz 1903'te denize indirileceğini gösteren belge.
BOA., Y., Mtv., Dosn.249, Gmn.15, Blgn.2, T.5 Temmuz 1319 (18.07.1903)



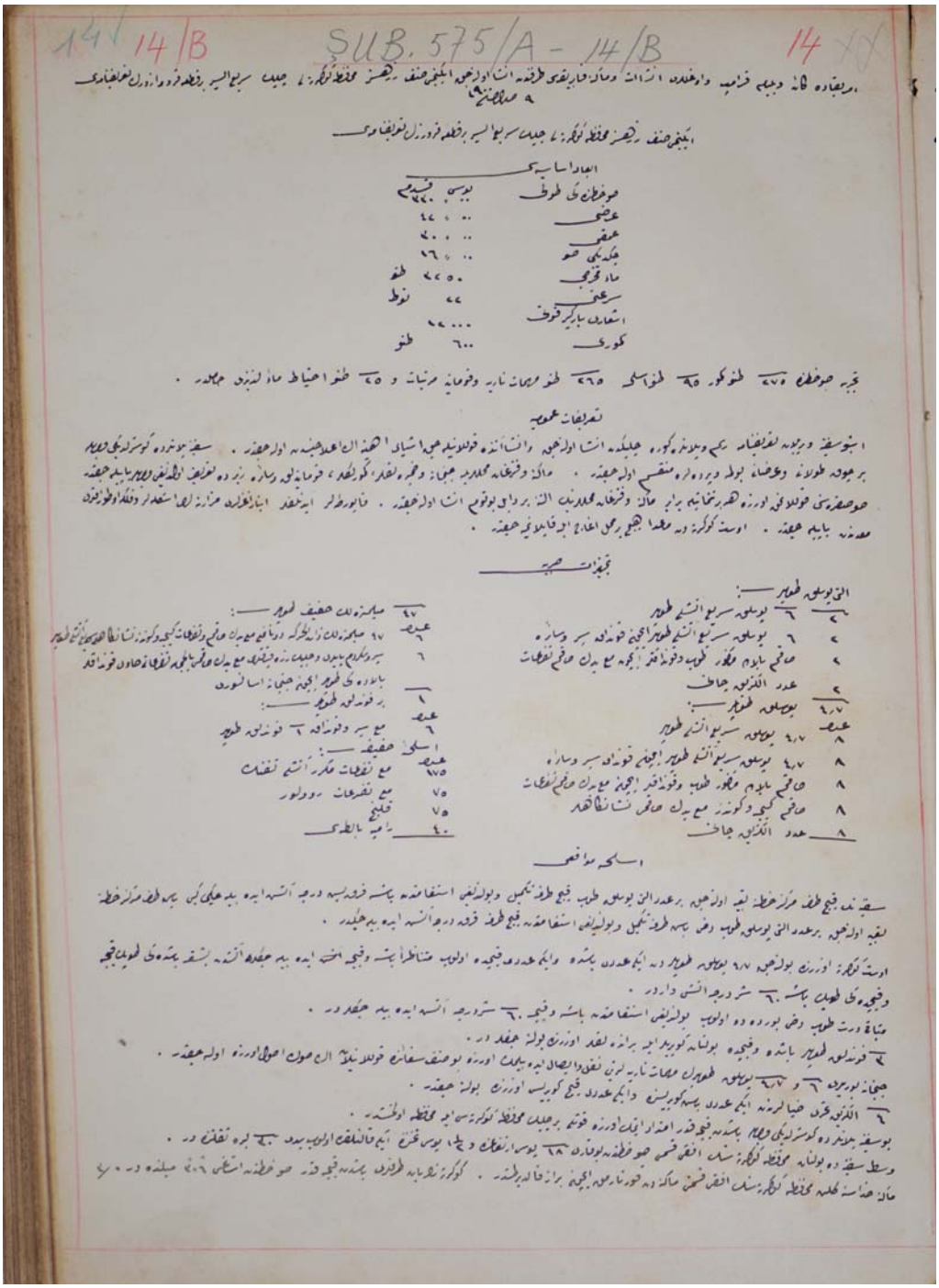
Belge 4: Mecidiye kruvazörünün yapılan planlama uyarınca 25 Temmuz 1903 tarihinde denize indirildiğini gösteren belge. *DM.,* DAK., MKT., KSM.II, DN.1455, T.14 Ağustos 1319 (27.08.1903), s.172.



Belge 5: 1904 yılı Mart ayı başında Mecidiye kruvazörünün Osmanlı Devleti'ne teslim edilebileceğini gösteren belge. *BOA.,* Y., Mtv., Dosn.256, Gmn.75, T.8 Zilhicce 1321 (25.02.1904)



Belge 6: Mecidiye kruvazörünü İstanbul'a getiren personelin nasıl ağırlanacağını gösteren belge. *DM.,* DAK., MKT., KSM.II, DN.1540, T.10 Nisan 1320 (23.04.1904), s.262.



Belge 7: Mecidiye kruvazörü ile ilgili 9 Haziran 1900 tarihli William Cramp&Sons gemi yapım şirketine verilen tarifnamenin birinci sayfasını gösteren belge. *DM.,* Dak., Şub., Dn.575-A, T.09.06.1900, s.14B.

Müstakil Fırkai Bahriye Kumandanlığına

Emri kumandanileri üzerine müstakil torpido filosu ile hareket olunarak İmroz ile Bozcaada arasında düşmanın altı kıt'a destroyerine bittesadüf ateş teatisine başlanmış ve düşmanı ric'ate mecbur ettiğimiz anda Bozcaada'dan iltihak eden bir diğeri de defedilmiş ve bu sırada sancak bordamızdan ve su seviyesinden bir metreye yakın bir irtifadan tesadüf eden 10,5 santimetrelik bir mermi kâtip efendiye ait kamaraya cüz'î icrayı tahribat ile kamarası zabitan salonundan tefrik eden saç perdenin bir kısmı biraz zedelenmiştir. Bu sırada zuhur eden harik derhal itfa edilerek Bozcaada ile İmroz beyninden tarassudata devam olunmuştur. Bir müddet sonra Averof zırhlı kruvazör ile birlikte gelen diğer üç muhriple düşman muhrip fırkasının adedi ona baliğ olmuş ve vaktin pek geç olmasından Boğaza doğru yol verilmiş avni hakla başka bir hasara duçar olmadan avdet edilmiş olmakla işbu rapor arz ve takdim kılındı. Olbabta emir ve irade efendim hazretlerinindir.

Mecidiye Kruvazör-i Hümayunu
Süvarisi
Birinci Sınıf Yüzbaşı
Mehmet Muzaffer

Belge 8: 22 Aralık 1912 Bozcaada Deniz Savaşı'ndan sonra Mecidiye kruvazörünün komutanı Kd.Yzb.Mehmet Muzaffer'in hazırladığı savaş raporu. Mithat Işın, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1946, s.503.

Birinci Dünya Harbinde Türk donanmasının ana vazifesi İstanbul dan Trabzon a asken nakliyat yapmaktı Mecidiye. Hamidiye ve Midilli kruvazörleri asker yükler ve düşmanın bir biri peşine koyduğu karakol hatlarından sızarak Trabzon a götürürlerdi. Rus donanması çok uğraşmasına rağmen bu kruvazörleri yakalayamamış ve batıramamıştı.

Bir defasında Enver Paşa Mecidiye kruvazörü ile Trabzon'a gitmek istedi. O tarihlerde Rus donanması pek ziyade kuvvetlenmiş ve Karadeniz de büyük filolar halinde dolaşmaya başlamıştı. Ekseriyetle Türk sahilleri civarında dolaşması daha fazla bize müsait bir durum arz ediyordu. Karadeniz sahilleri boyunca kurulan bir gözetleme şebekesi gördüğü düşman İstanbul'da Korkovado isimli gemide kurulan harekât odasına bildiriyor ve bu suretle düşman donanmasının harekâtı adım adım takip ediliyordu. Çok kahraman bir denizci olan Vasıf Bey de (Mecidiye Kruvazörünün Kumandanı) bu şebekeye güvenerek Enver Paşayı almış ve Karadeniz'e açılmıştı

Rusların bir tane boğaz ağzında, bir tane de Sinop önlerinde karakol vazifesi yapan iki gemi grubu vardı. Bu grupların gerisinde bulunan dört zırhlı, üç kruvazör ve pek çok muhripten oluşan ana donanma, keşif gemilerinin vereceği haberlere göre, koşup Türk gemilerini yakalayacaktı. Fakat Vasıf Bey yerlerini adam akıllı bildiği bu karakolların yanından geceleyin geçmiş ve Mecidiyeyi düşmana göstermemişti. Esasen karakol vazifesi yapan gemiler bile Mecidiyeden süratli ve kuvvetli idi. Hani bir yakalasalar tek başlarına batırabilirlerdi. Fakat Vasıf Bey durumdan ürkmüyordu. Şimdiye kadar geçirdiği tecrübeler ona Başkumandan Vekili Enver Paşa' nın selametle Trabzon'a götürülebileceğine dair inanç vermişti.

Sinop önlerinde Rus donanmasının kendisine 30 mil mesafede bulunduğuna ve Mecidiyeye doğru gelmekte olduğuna dair İstanbul'dan bir telsiz telgraf aldı. Geri dönse Rusların kuvvetli karakol gemilerine rastlayacak imha olacak: yoluna devam etse Rus donanmasına rastlayıp imha olacaktı. Bu anda Enver Paşa gemi kumandanına sahte vurup kendisini karaya çıkarmasını emretti. Fakat Vasıf Bey yalnız Enver Paşa yı değil gemisini de kurtarmak istiyordu. Gemisini birden engine açtı. 2 saat böylece Anadolu sahilinden açıklıktan sonra tekrar Trabzon'un yolunu tuttu. Rus donanması sahil ile Mecidiye'nin arasından geçmiş; yakalamak istediği avı kaçırmıştı.

Tarih ve ananesi gereğince Türk donanması daima üstün düşman karşısında kalmış ve vazifesini başarmıştı. Hususuyla başında itimat ettiği bir kumandanı gördüğü zaman Türk donanmasının başaramayacağı müşkül vazife olmazdı. Mecidiye kruvazörü Vasıf Beyin şahsında böyle bir kumandan bulmuştu. Vasıf Bey Enver Paşayı Trabzon'a bırakıp İstanbul dönerken de aynı Rus donanmasına rastladı. Geminin gözcüsü birden bire bağırdı;

- Arkamızda: Ufukta kocaman bir baca duman bulutu var.

10,15 Rus gemisinin çıkardığı baca dumanları hakikaten ufukta geniş ter sanayi doldurmuştu. Rus gemilerini sürat, de fazla idi. Kısa zamanda bu muazzam donanmanın

Mecidiye'yi görmesi ve batırması içten bile değildi Gözü pek Vasıf Bey böyle bir durumda da yılmadı. Nöbetçi subayına emretti;

- Gemiyi derhal Rus filosunun üzerine çevirip tam yol ona yaklaşınız.
- Makineler tam yol ileri! Bol miktarda baca dumanı yapınız.
- Düşmanın görüldüğüne dair Yavuza açık telsizler yazınız.

O zaman Yavuz yaralı olarak İstanbul'da bulunuyordu. Denize çıkacak hiç hali yoktu. Fakat Mecidiye'nin ona düşman hakkında telsiz işaretleri vermesi Rusları hakikaten ürküttü. Rus donanma kumandanı Amiral Eberhart Mecidiye'nin dumanını gördükten pek az sonra eline Türklerin verdiği telsiz işaretini aldı;

- Rus donanması 15 mil mesafede onunla teması alacağım.

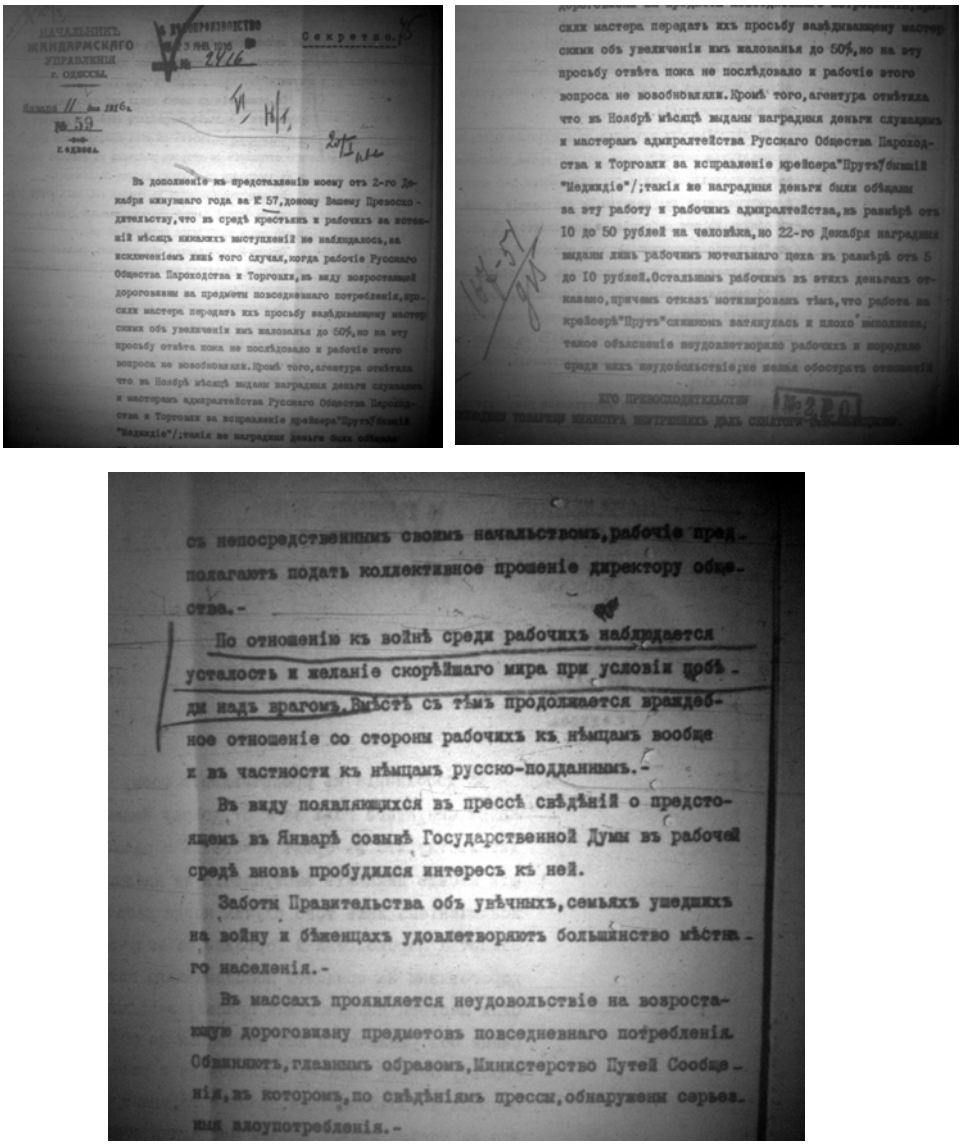
Rusların Karadeniz'de korktuğu yegane gemi de Yavuz idi. Eberhart Kurmay Başkanına hemen seslendi:

- Aman Mecidiye'nin arkasında Yavuz var. Halimiz duman olur. Emir ver hemen Sivastopol'a gitmek üzere bu sahadan uzaklaşalım.

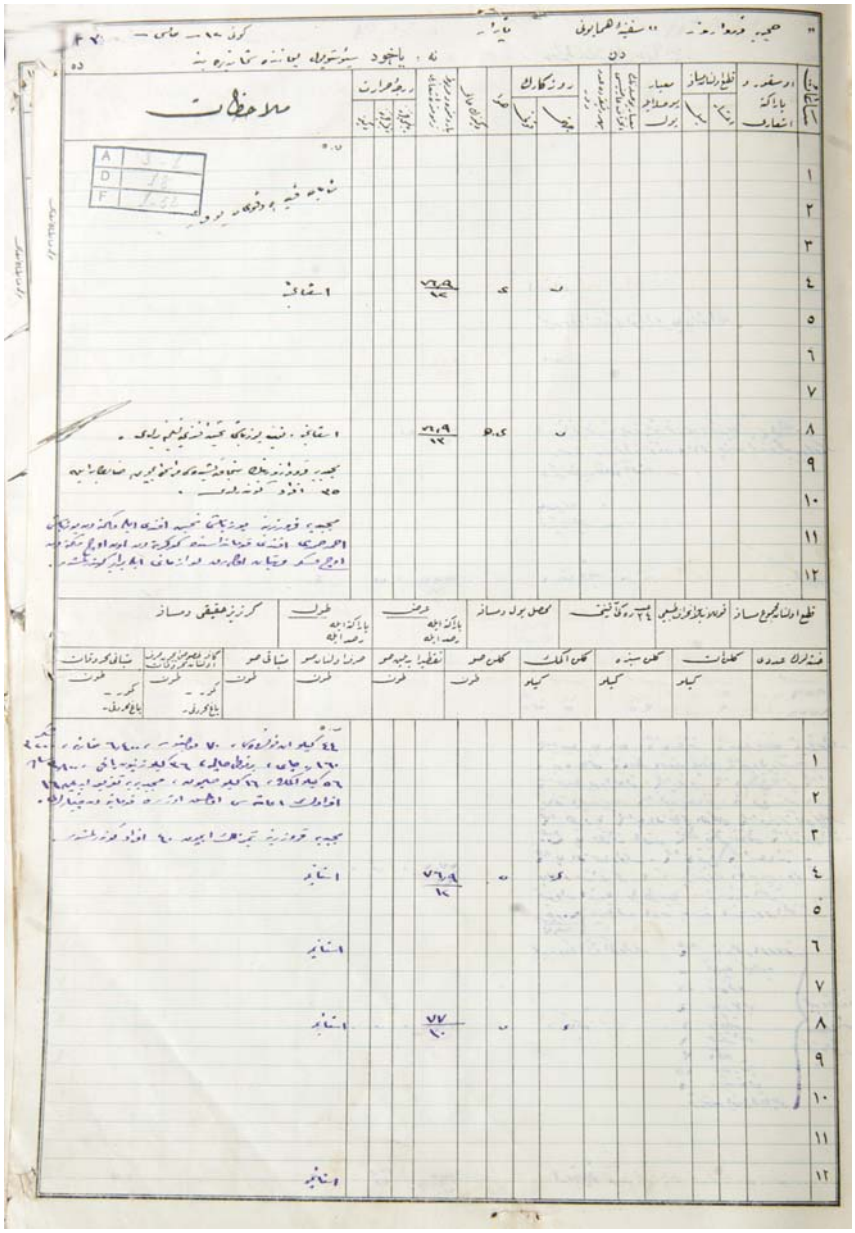
Bu suretle kahraman Vasıf Bey gemisini bir defa daha Rus donanmasından kurtarmak sevinci ile boğaza döndü.

05.11.1961
Cumhuriyet

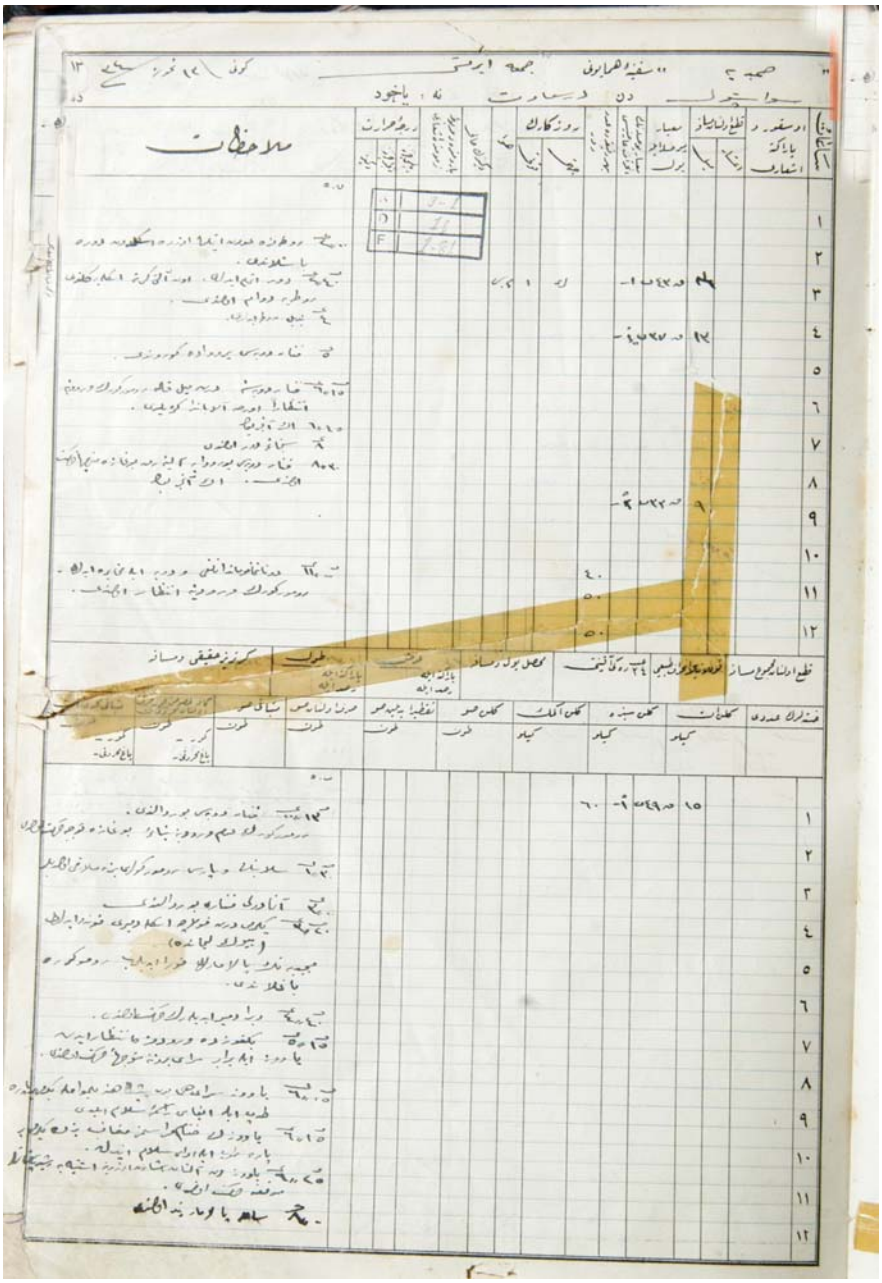
Belge 9: Afif Büyüktuğrul'un 05.11.1961 tarihli Cumhuriyet gazetesinde yayınlanan "Mecidiye ve Rus Donanması" isimli yazısı.



Belge 10: Mecidiye kruvazörünün tersanedeki tamiratı sırasında Rusya Denizcilik ve Ticaret Kurumu ile işçiler arasında çıkan ücret sorununu gösteren belgenin fotoğrafı. *Rusya Federasyonu Devlet Arşivi* (GARF) Fond 102, Liste OO (1915), Dosya 167, Bölüm 51, Yaprak 75, 75 arkası.



Belge 11: Mecidiye kruvazörüne Sivastopol'da 12 Mayıs 1918 tarihinde Osmanlı sancağı çekildiğini gösteren Hamidiye kruvazörü seyir jurnalinin sayfası. *DM.,* Dak., Gjb. Hksj., Dn.1046, Ta.04.01.1918/ 11.04.1923, T.12 Mayıs 1334 (12.05.1918).



Belge 12: Mecidiye kruvazörünün 13 Temmuz 1918 tarihinde İstanbul'a getirildiğini gösteren Hamidiye kruvazörü seyir jurnalinin sayfası. *DM.,* Dak., Gjb. Hksj., Dn.1046, Ta.04.01.1918/11.04.1923, T.13 Temmuz 1334 (13.07.1918).

T.C.
Mecidiye Gemisi
Kumandanlığı
Hususi

Vezire yakışacak suretteki huzurlarına

Pek muhterem paşa hazretleri

Bendelerini tanıdığınıza emin bulunmakla beraber önemli devlet işleri arasında unutulduğunu zannettiğim daha başlangıçta kendimi tanıtmak emeliyle arz ederim ki:

İstiklal Harbi'nde iki seneye yakın bir müddet Müdafaa-ı Millî Vekaleti (Milli Savunma Bakanlığı) Deniz Dairesi'nde Birinci, İkinci Şube Müdürlükleri ile Daire Reisi vekaletini ifa ederken, Averof'un İnebolu'yu bombardımanı münasebetiyle harp bahriyesi ve yapılacak tedbirler hakkında Müsteşar Kazım Paşa'nın emirleriyle zatıdevletlerine maruzatta bulunmuştum.

Bundan sonra altı seneye yakın bir zamandan beri donanmadaki hayat ve faaliyetimi büyük bir dikkatle takip buyurduğunuza güvenim tamdır. Üstünlüğünüze ve anlayışınıza hayran olduğum ve hakkımda çok güler yüz beslediğinize şüphem olmadığı halde şimdiye kadar hiçbir vesile ile zatıdevletlerini rahatsız etmeye cesaret etmedim. Fakat Gazi hazretlerine refakat etmek üzere pek şerefli bir seyahat ve vazifede makinemizin hiç ümit edilmeyen bir saplamasının kırılması ve diğerinin kızması dolayısıyla kulağıma gelen dedikodulardan dolayı uzun zaman düşündükten sonra zatıdevletlerini rahatsız etmeye mecbur kaldığımdan dolayı ellerinizden öperek affımı dilerim.

Şöyle ki; makinede çıkan arıza "Ege" Vapuruna bildirildiği zaman, sinema seyretmekte bulunan Gazi hazretlerine arz eden Seyr-i Sefain Genel Müdürü Sadullah Beyefendi "Süvarisi ile çarkçıbaşısı İzmir'de, gemide bulunmadılar ki tamir etsinler." dediğini salonda mevcut kamarotlardan biri duyarak, yeğenim Hakkı Şevki Bey'e söylemişlerdir. Devletlerinin malumudur ki, 1928 senesinde Seyr-i Sefain şubelerinin müdürlerinin Donanma Kumandanlığı'na karşı olan meyletmemelerini/isteksizliklerini gerek Sadullah Bey'e ve gerek devletli makamlarına arz etmiş ve aynı zamanda millî ve yarı askerî bir kurum olan Seyr-i Sefain'de muharebe kifayeti değil, adi yangın söndürme ve can kurtarma tertibatı ve sair hakkında hiçbir talim terbiye bulunmadığını Donanma Kumandanlığı'nın devletli makamlarına arz etmek isterken, devir ve teslim etmek üzere olduğum Kurmay Başkanlığımın son gününde raporun tarafımdan alınmasını, arkadaşlarından duyan ve öğrenen adı geçen şahsın doğal olarak bendelerine gücendiklerinden, etki ve kusurum olmayan bir vesile ile arz edilen beyanlardan ise (durumdan) istifade ile var olmayan dayanaklarla garazkarlık gösterdikleri anlaşılıyor.

Oysa ki, gemide onarıma muhtaç hiçbir işimiz yoktu. İzmir'den su ve kömür almamızın sebebi ise sırf programın bilinmemesinden, İzmir'e kadar sarf edilen kömür ve su sarfiyatını, mevsim ve denizcilik ihtiyatı olarak tamamlamıştım. Bütün bunlara ve gemide sefere dair bir iş olmadığı halde bile çarkçıbaşım İzmir'de kaldığımız bir hafta zarfında yalnız cuma günü iki saat sahile çıktığı gibi bendeniz de her gün saat 18'den önce karaya çıkmadığımı arz ederim.

Gazi hazretleri, Vali, Ordu Müfettişi, Müstahkem Mevki Kumandanı ve Belediye Reisi ile kabul buyuramayacağını bildiğim ve nitekim de kabul de

olunmadığım halde eski bir asker sıfatıyla Seyr-i Sefain Genel Müdürü'nü ziyaret zamanından başka gemiden ayrılmadığımı yeminle temin ederim.

İstanbul'a geldikten sonra Divanıharbe verildiğimi veya verileceğimi sivillerden duydum.

Bütün bunlar bendelerini çekemeyen veya durum dolayısıyla gücenmiş olan kişilerin, şeref ve şahsımla uğraştıklarını ve zatıdevletlerinin yanında bulunduğumdan inandığım yüce güler yüz göstermelerinize yöneltildiğini gösteriyor.

Üstelik bazı sefil ruhlu ve basit düşünceli kimseler, kazanın kasıtlı yapıldığını veya idaresizlikten meydana geldiğini bile herkese duyuracak derecede küstahlık gösterdikleri alttan alta duyuluyor.

Paşa hazretleri, bütün varlığımla temin ederim ki, ihanet olan böyle bir duruma tenezzül edecek, Bahriye'de sefil ruhlu hiç kimse yoktur. Bunlar sırf iktidarsızlıkları dolayısıyla bir şeyi başaramayan ve bir şey yapamayacak olan kıskanç ve garazkarların zehirleridir.

İlave olarak şunu da arz edeyim ki, Mecidiye, sırf iyi onarılmaması dolayısı [ile] ilk tecrübelerinde şaftı kızdığı zaman fabrikalar, kabahati üzerinden atmak için benim sığ suya demirlediğim hakkında rapor vermişlerdi. Fakat olaylar benim kabahatsiz ve haklı olduğumu, demirlediğim yerin kendi seçimim ile değil Donanma Kumandanı'nın emrettiği bir mevki olduğunu düşünememişlerdi. Çeşitli defalar ve olaylar kanıtlamıştır. Bu dedikodular, kötü yaradılışlı karakterlerin icadı mahsulüdür. Saygın bir kişi olan size de bu yolda bir tebligat olmuş ise inanılmamasını ve bu ayın genel durum raporumu okumanızı çok rica ederim.

Cihanın temel direği devletlerinin güler yüz göstermelerini kaybetmediğime emin olmam için bir iki satırla bendelerinin gönlünü hoş etmeyi buyurmanızı, aksi takdirde sırf çekememezlik ve talihsizlik dolayısıyla esasen şimdiye kadar haksızlığa uğradığım sevgili mesleğimden emekli olarak – dört savaştaki hizmetime mükafat olarak- uzaklaştırılmamı devletlerinin iznine ve emrine değer buyrulmasını mübarek ellerinizden öperek istirham ederim efendim hazretleri.

24 Mart 1931

Mecidiye Kruvazörü Kumandanı
Sait

Belge 13: Mecidiye kruvazörü komutanı Binbaşı Sait Halman'ın Atatürk'e yazdığı mektup.
Beşiktaş Deniz Müzesi Komutanlığı dijital arşivinden alınmış olup, belgenin orijinali görülmemiştir.

Ek 2. Fotoğraflar

FOTOĞRAF LİSTESİ

		Sayfa No
Fotoğraf 1	Mecidiye kruvazörünün inşa edildiği Wıllıam Cramp&Sons gemi yapım şirketinin kurucusu William Cramp (1807 - 1879)'ın fotoğrafı…….....	374
Fotoğraf 2	Mecidiye kruvazörünün inşa edildiği Wıllıam Cramp&Sons gemi yapım şirketinin II. Dünya Savaşı yıllarında çekilmiş bir fotoğrafı……...	375
Fotoğraf 3	Mecidiye kruvazörünün ana iskeletinin inşa halindeki fotoğrafı……	376
Fotoğraf 4	Mecidiye kruvazörüne pruva ve grandi direkleri takıldıktan sonra çekilmiş fotoğrafı…….....	377
Fotoğraf 5	Mecidiye kruvazörünün Temmuz 1903 tarihinde inşa halindeki fotoğrafı…….	378
Fotoğraf 6	Mecidiye kruvazörü 25 Temmuz 1903 tarihinde denize indirilirken çekilmiş fotoğraf…….	379
Fotoğraf 7	Bayan Edwin S. Cramp'ın Mecidiye kruvazörü üzerinde şarap şişesini kırmadan az önce çekilmiş fotoğraf…….	380
Fotoğraf 8	Mecidiye kruvazörünü İstanbul'a getiren Bahriye Mirlivası (Tuğamiral) ve Donanma Müfettişliği görevlerini icra etmiş Bucknam'ın fotoğrafı….....	381
Fotoğraf 9	Mecidiye kruvazörünün donanma dergisinde yayınlanan fotoğrafı…….....	382
Fotoğraf 10	I.Dünya Savaşı'nın başında Karadeniz'deki Osmanlı-Rus donanmalarının birbirlerine karşı oranlarını gösteren, içinde Mecidiye kruvazörünün de yer aldığı posta kartının fotoğrafı……...	383
Fotoğraf 11	Sen Petersburg Askerî Deniz Müzesi sergi salonundaki "1914-1917 Karadeniz Rus Mayın Bölgesinde Türk Alman Donanmalarının Zayiatları" panosunun fotoğrafı…….....	384
Fotoğraf 12	Sen Petersburg Askerî Deniz Müzesi sergi salonunda sergilenen 3 Nisan 1915 tarihinde Yadigar-ı Millet muhribinin Mecidiye kruvazörüne attığı torpidonun parçası ve Rusça yazılı etiketinin yakın çekim fotoğrafları…….	385
Fotoğraf 13	Mecidiye kruvazörü battıktan sonra arka direğinin çanaklığından alınan fotoğraf…….	386
Fotoğraf 14	Mecidiye kruvazörü battıktan sonra çekilmiş bir fotoğraf……...	387
Fotoğraf 15	Mecidiye kruvazörünün 26 şehidi için Ukrayna'nın Odesa şehrinde oluşturulan şehitlikteki anıtın fotoğrafı…….....	388
Fotoğraf 16	Mecidiye kruvazörü battıktan sonra dalgıçların Mecidiye kruvazöründeki çalışmalarını gösteren fotoğraf…….....	389
Fotoğraf 17	Mecidiye kruvazörünün batmasına neden olan yaraların yerlerini gösteren fotoğraf…….....	390

Fotoğraf 18 Mecidiye kruvazöründe yapılan kurtarma çalışmalarını gösteren fotoğraf……. 391

Fotoğraf 19 Mecidiye kruvazöründen su boşaltılmasını gösteren fotoğraf……. 392

Fotoğraf 20 Rus donanmasına ait Prut mayın gemisi ……..... 393

Fotoğraf 21 Mecidiye kruvazörünün Rus sancağı altındaki fotoğrafı …… 394

Fotoğraf 22 Mecidiye kruvazörünün Rus tersanelerindeki onarımlardan çıkıp Rus donanmasına Prut adı altında katılmasından sonraki fotoğrafı……..... 395

Fotoğraf 23 Mecidiye kruvazörünün Prut adı altında Rus donanmasına katıldıktan sonraki ilk personelinin fotoğrafı…….. 396

Fotoğraf 24 Rusların Mecidiye kruvazörüne monte ettikleri 1914 model Vikers fabrikası imali 13 cm'lik toplarından birinin 14 Temmuz 1918 tarihinde çekilmiş fotoğrafı……..... 397

Fotoğraf 25 Mecidiye kruvazörünün Haliç'te 14 Temmuz 1918 tarihinde çekilmiş 1 direkli 1 bacalı fotoğrafı…….. 398

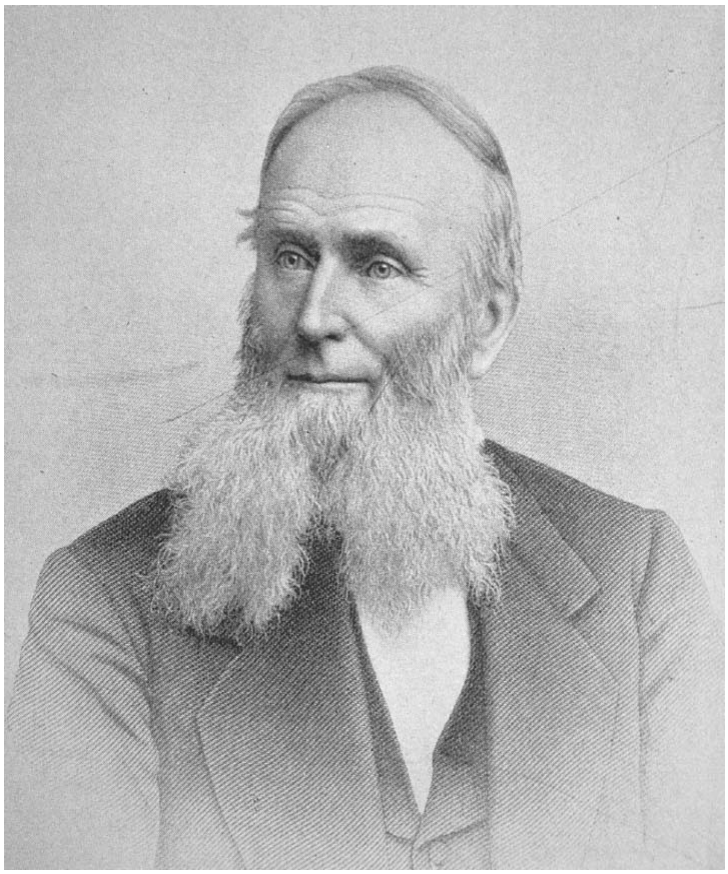
Fotoğraf 26 Yunan filosunun İstanbul ziyaretinde, 20 Eylül 1935 tarihinde Mecidiye kruvazörünün top atışıyla yaptığı selamlamasının fotoğrafı……..... 399

Fotoğraf 27 İstanbul ziyareti sırasında, Yunan filosunun ve Mecidiye kruvazörünün Haydarpaşa açıklarında demirli vaziyette uçaktan çekilmiş fotoğrafı…..... 400

Fotoğraf 28 Mecidiye kruvazörü ve diğer donanma gemilerinin İzmir Limanı'nda demirli vaziyetteki fotoğrafı……. 401

Fotoğraf 29 Mecidiye kruvazörü ve diğer donanma gemilerinin Temmuz 1931 tarihinde Erdek Limanı'nda demirli vaziyetteki fotoğrafı…….. 402

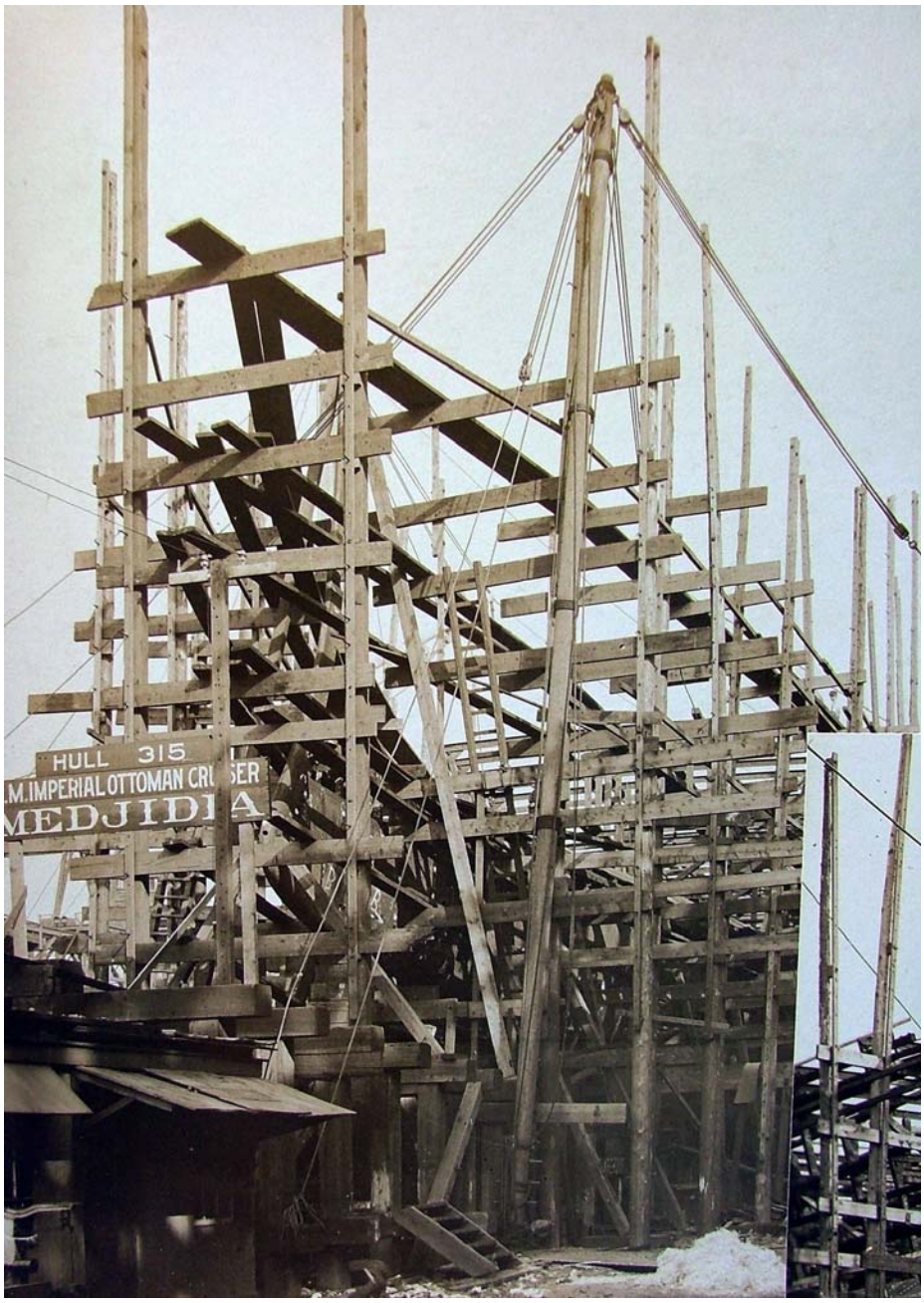
Fotoğraf 30 Karadeniz'deki manevradan 18 Aralık 1935 tarihinde dönen içinde Mecidiye kruvazörünün de bulunduğu Haydarpaşa önünde demirli donanmanın fotoğrafı……... 403



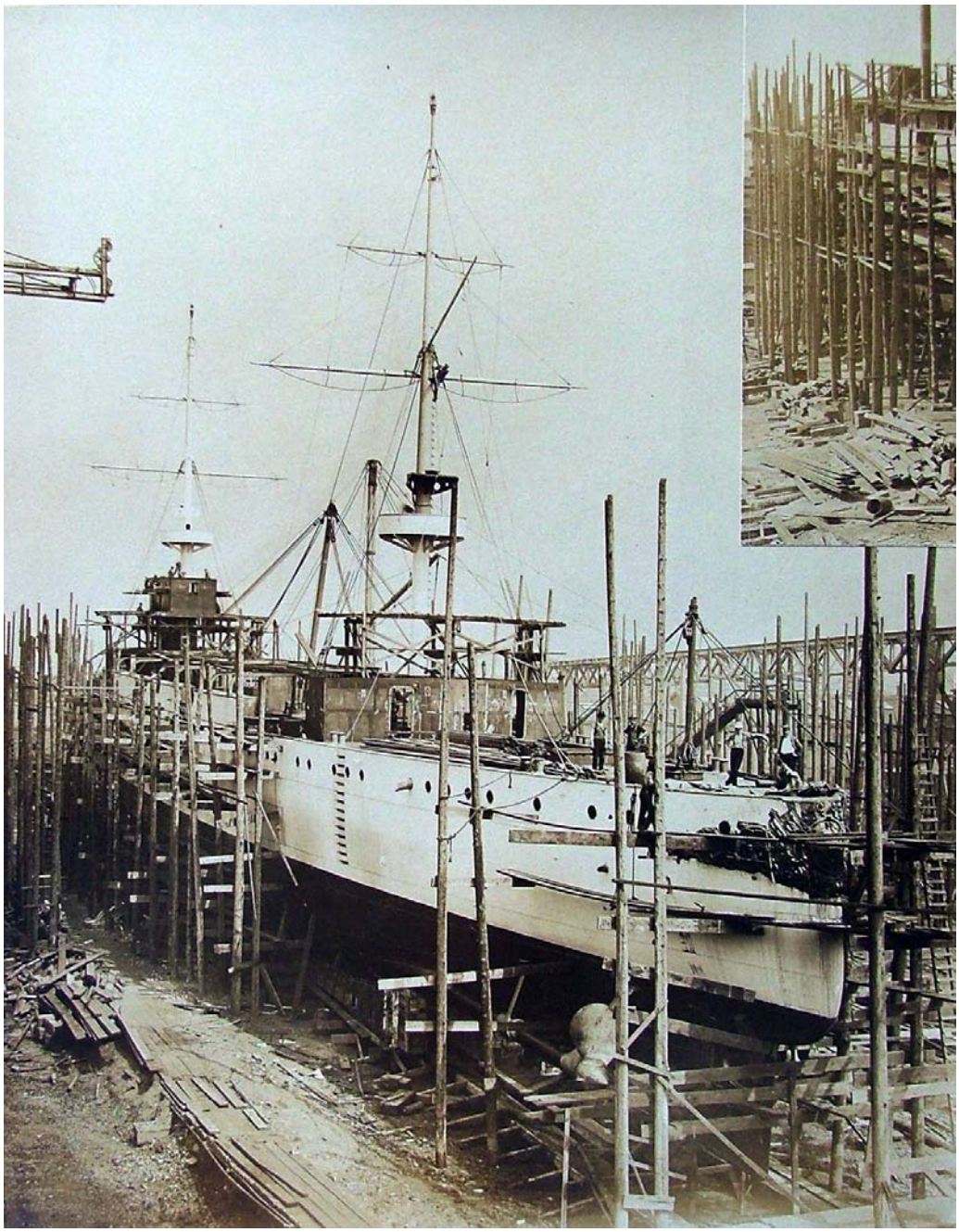
Fotoğraf 1: Mecidiye kruvazörünün inşa edildiği Wıllıam Cramp&Sons gemi yapım şirketinin kurucusu William Cramp (1807 - 1879)'ın fotoğrafı.
http://www.kennethwmilano.com/page/Encyclopaedia/KensingtonPortraitsBiographies/KensingtonBiographies/1stPresbyterianChurchStainglassWindowBiograph/WilliamCramp/tabid/279/Default.aspx.
(12.07.2007)



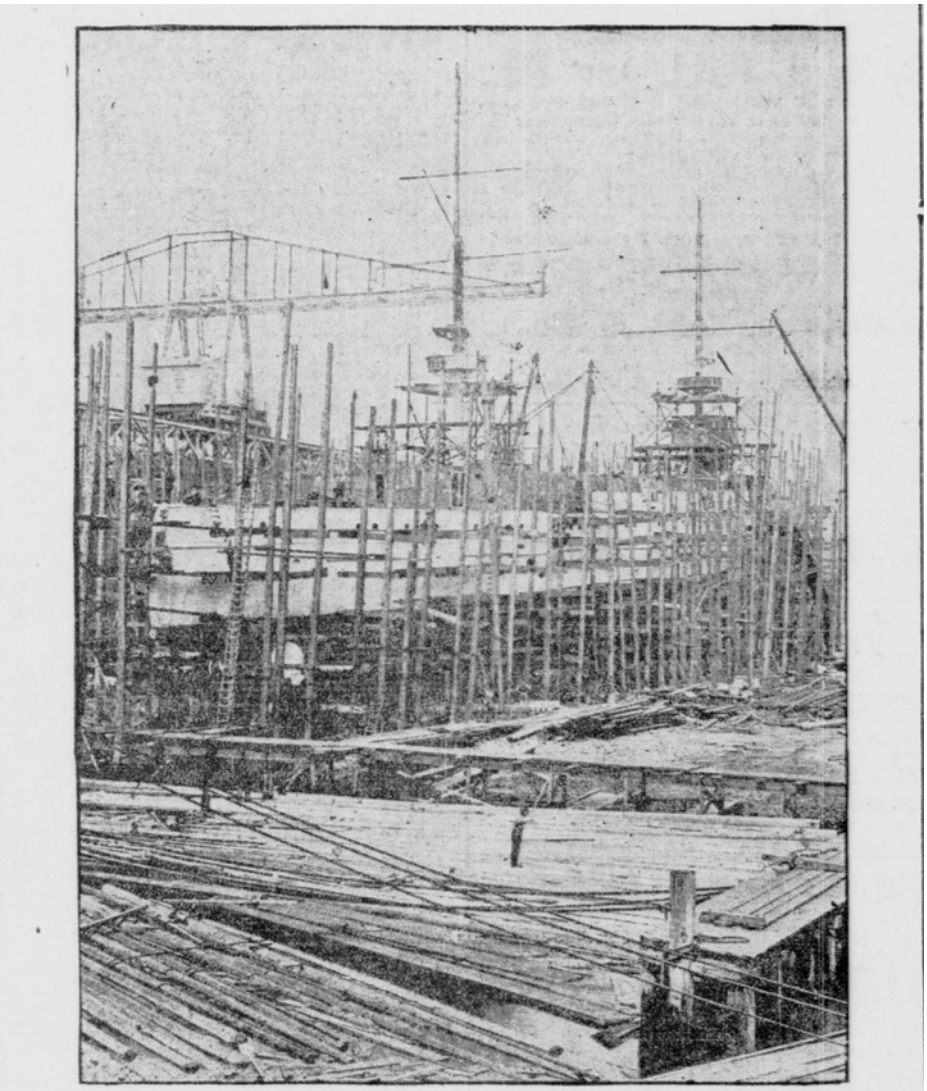
Fotoğraf 2: Mecidiye kruvazörünün inşa edildiği Wıllıam Cramp&Sons gemi yapım şirketinin II. Dünya Savaşı yıllarında çekilmiş bir fotoğrafı.
http://www.kennethwmilano.com/page/Encyclopaedia/KensingtonPortraitsBiographies/KensingtonBiographies/1stPresbyterianChurchStainglassWindowBiograph/WilliamCramp/tabid/279/Default.aspx.
(12.07.2007)



Fotoğraf 3: Mecidiye kruvazörünün ana iskeletinin inşa halindeki fotoğrafı.
İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi Dijital Fotoğraf Arşivi.



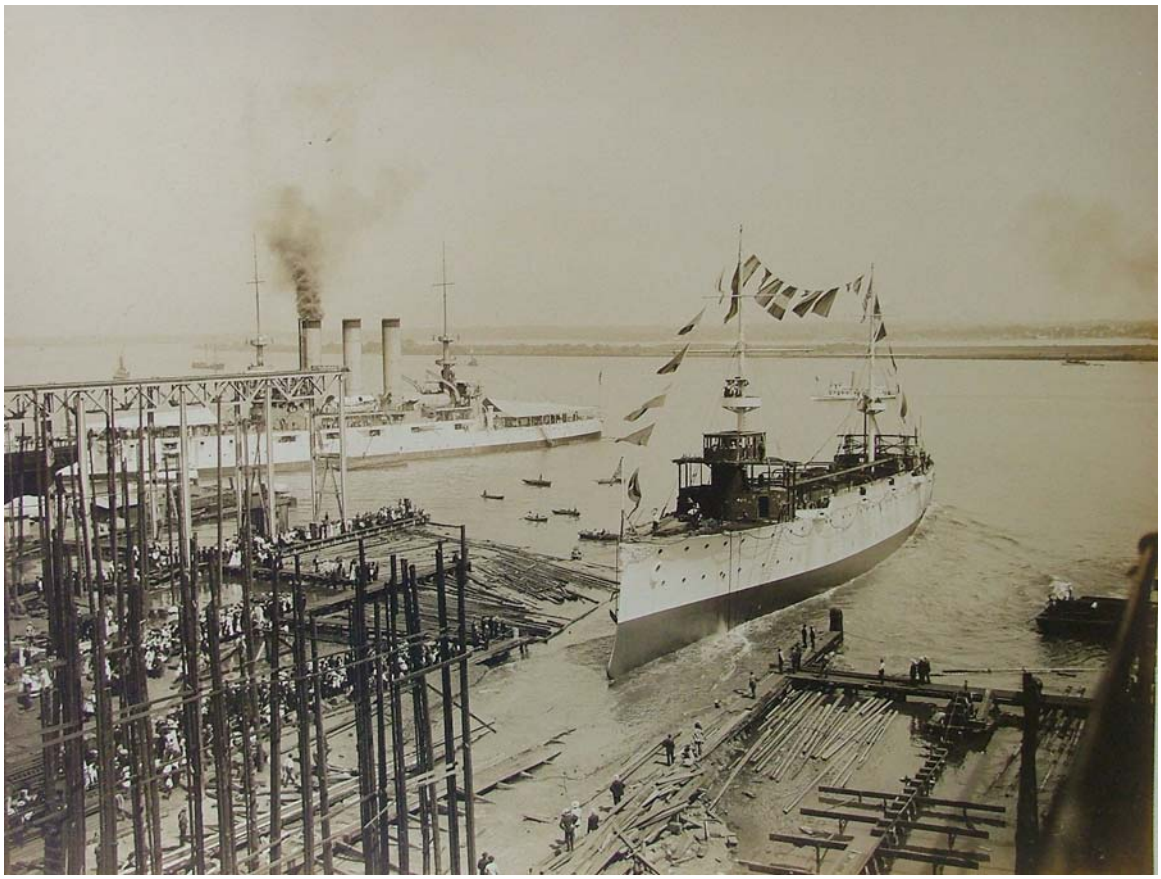
Fotoğraf 4: Mecidiye kruvazörüne pruva ve grandi direkleri takıldıktan sonra çekilmiş fotoğrafı. *İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi Dijital Fotoğraf Arşivi.*



ARMORED CRUISER MEDJIDIA, BUILDING FOR THE SULTAN OF TURKEY AT THE CRAMPS' SHIPYARD.

Soon to be launched with her masts, spars, bridges, fighting tops, etc., in place.

Fotoğraf 5: Mecidiye kruvazörünün Temmuz 1903 tarihinde inşa halindeki fotoğrafı.
New York Daily Tribune, 12.07.1903, s.14.



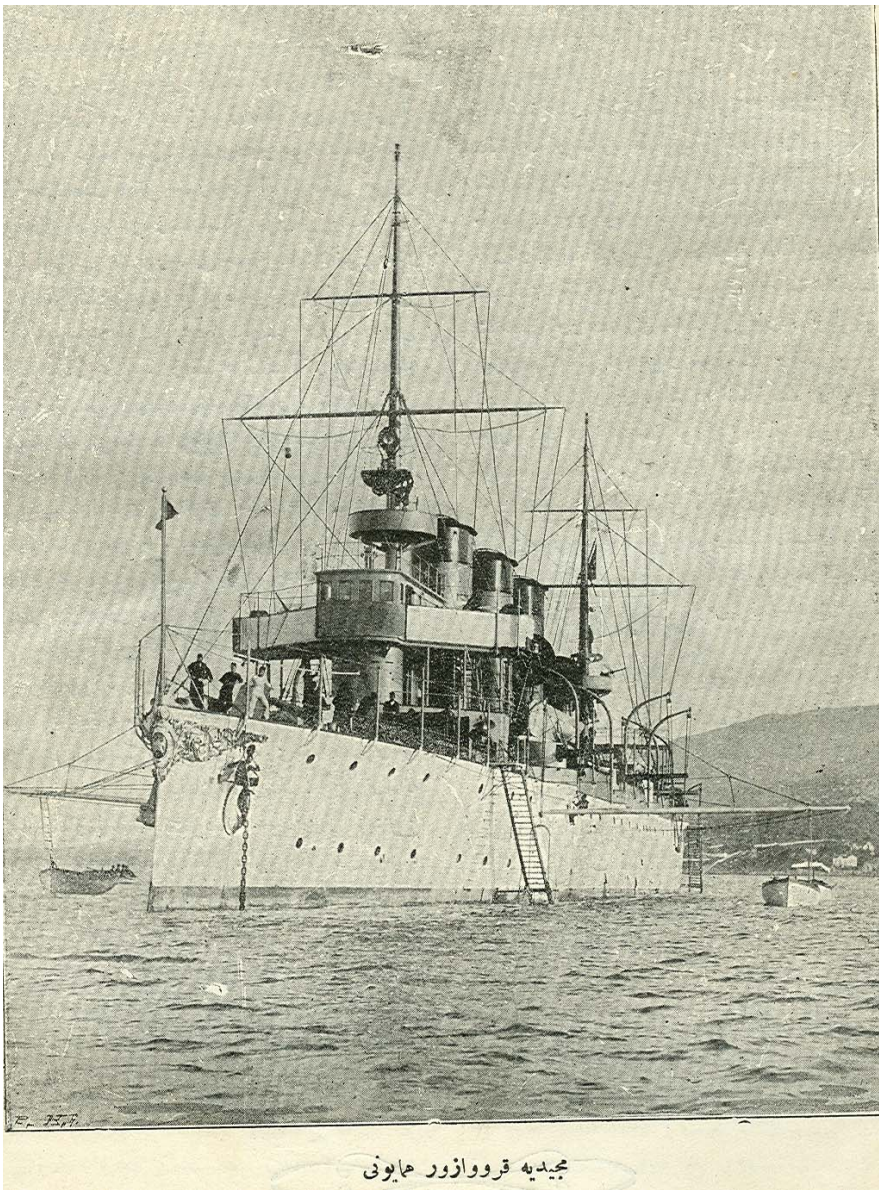
Fotoğraf 6: Mecidiye kruvazörü 25 Temmuz 1903 tarihinde denize indirilirken çekilmiş fotoğraf. *İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi Dijital Fotoğraf Arşivi.*



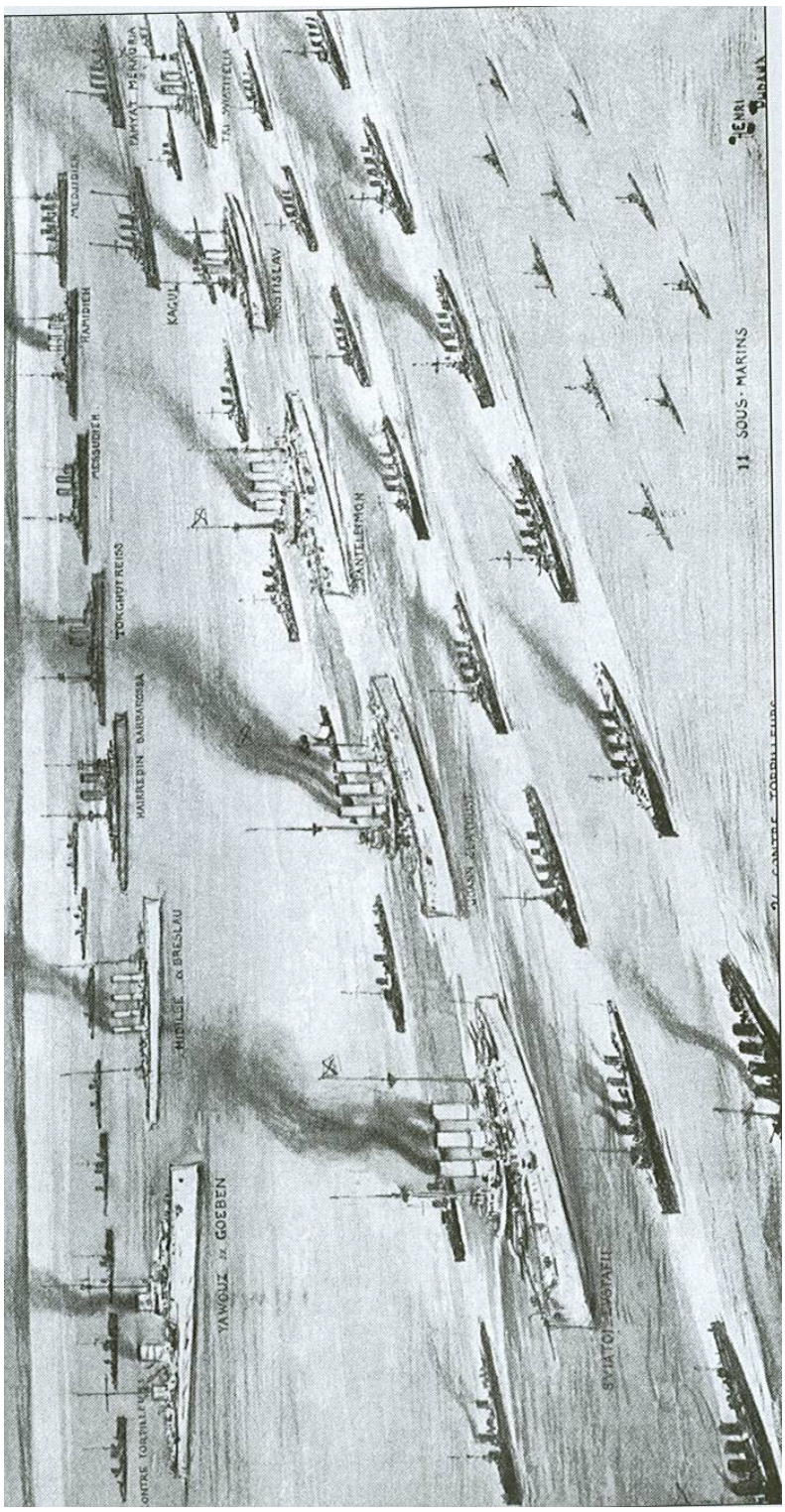
Fotoğraf 7: Bayan Edwin S. Cramp'ın Mecidiye kruvazörü üzerinde şarap şişesini kırmadan az önce çekilmiş fotoğraf. *İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi Dijital Fotoğraf Arşivi.*



Fotoğraf 8: Mecidiye kruvazörünü İstanbul'a getiren Bahriye Mirlivası (Tuğamiral) ve Donanma Müfettişliği görevlerini icra etmiş Bucknam'ın fotoğrafı. *Deseret Evening News,* 27.04.1909, s.7.



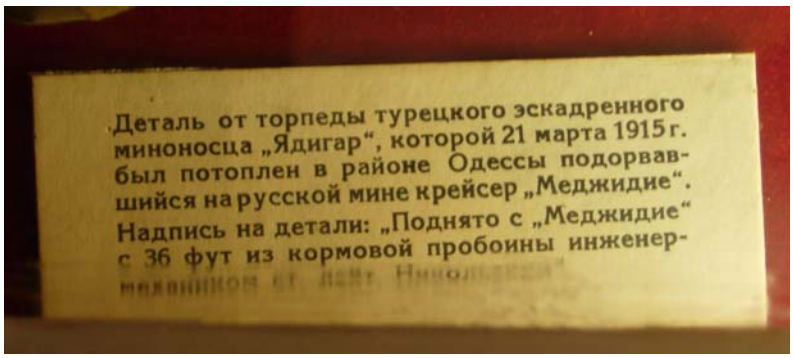
Fotoğraf 9: Mecidiye kruvazörünün donanma dergisinde yayınlanan fotoğrafı.
Donanma Dergisi, S.5, T.05.07.1326 (18.07.1910), s.432.



Fotoğraf 10: I.Dünya Savaşı'nın başında Karadeniz'deki Osmanlı-Rus donanmalarının birbirlerine karşı oranlarını gösteren, içinde Mecidiye kruvazörünün de yer aldığı posta kartının fotoğrafı. Georgi Nikrasov, *Çarlığın Düşmanları, 1914-1917 Yılları Harbinde Karadeniz Donanması Harp Harekâtı,* Sen Petersburg 2008, s.24.

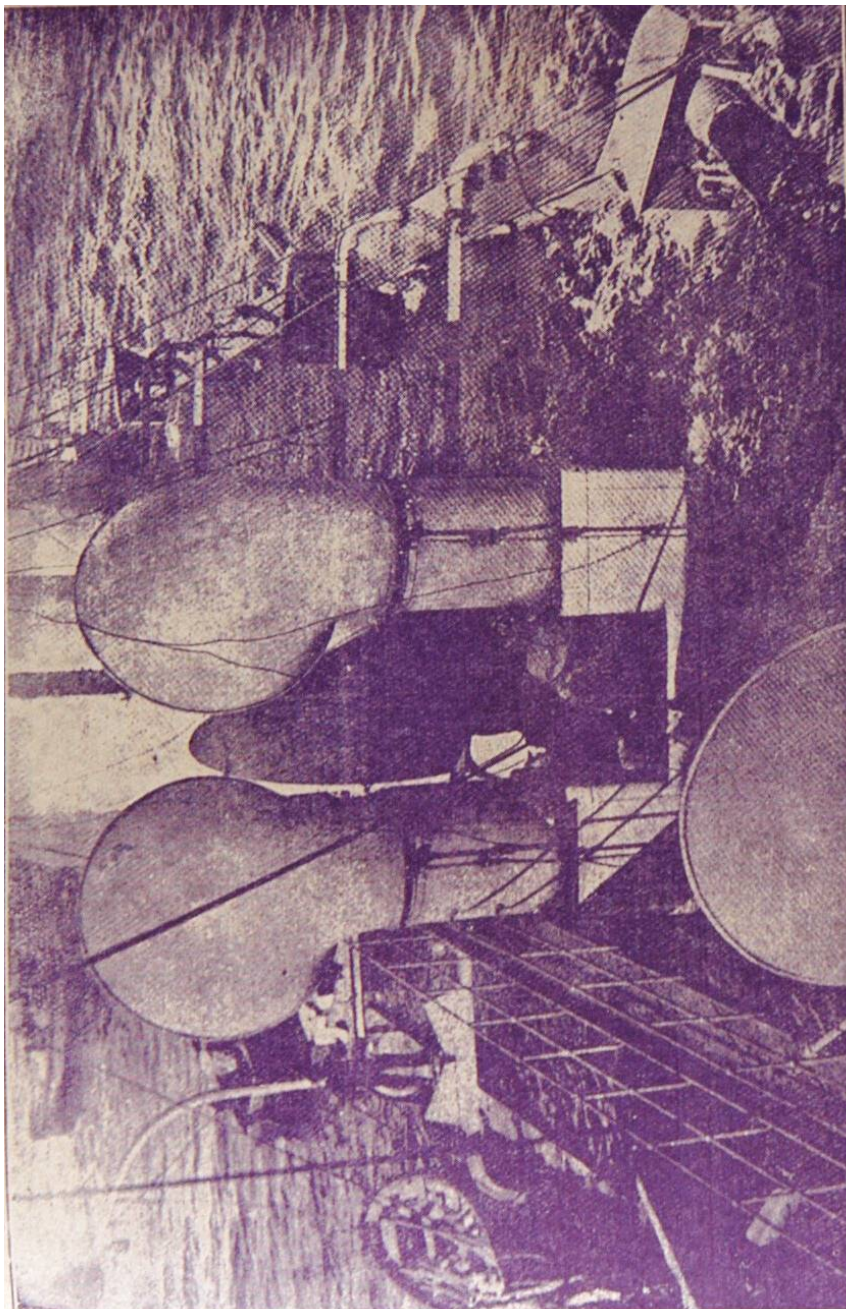
Fotoğraf 11: Sen Petersburg Askerî Deniz Müzesi sergi salonundaki "1914-1917 Karadeniz Rus Mayın Bölgesinde Türk-Alman Donanmalarının Zayiatları" panosunun fotoğrafı.



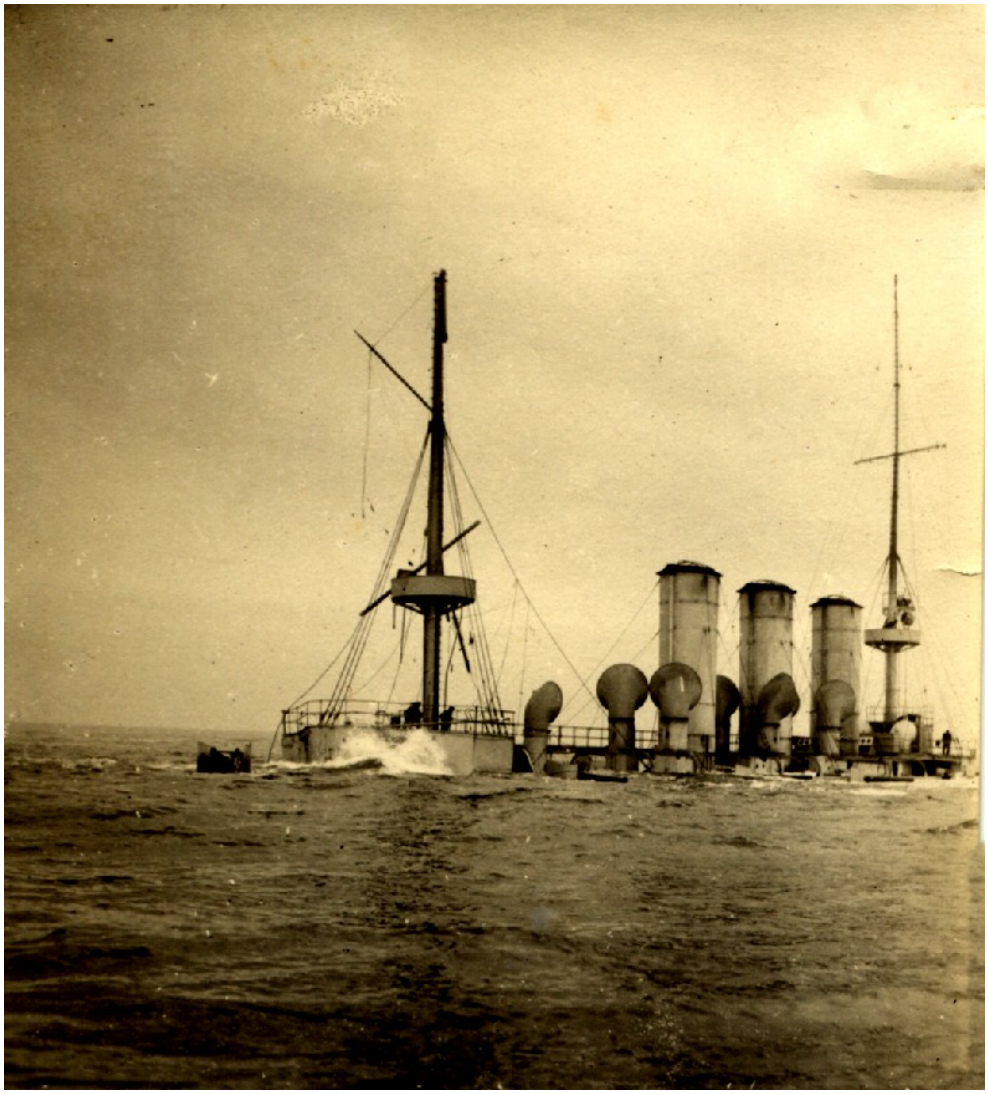


Tercümesi: 21 Mart 1915 tarihinde Rus mayınına çarpan Mecidiye kruvazörünü batıran Türk torpidobotu Yadigar'a ait torpidonun parçası. Mecidiye kruvazörünün vasat yarığından 26 feet içerden çıkartılmıştır. Not: Olayın geçtiği tarih ve Yadigar-ı Millet muhribinin sınıfı yanlış yazılmıştır.

Fotoğraf 12: Sen Petersburg Askeri Deniz Müzesi sergi salonunda sergilenen 3 Nisan 1915 tarihinde Yadigar-ı Millet muhribinin Mecidiye kruvazörüne attığı torpidonun parçası ve Rusça yazılı etiketinin yakın çekim fotoğrafları.



Fotoğraf 13: Mecidiye kruvazörü battıktan sonra arka direğinin çanaklığından alınan fotoğraf. "Mecidiyemiz Nasıl Batmıştı?", *Donanma Dergisi,* S.167, 30 Mayıs 1334 (30.05.1918), Donanma Cemiyeti Yay., İstanbul 1918, s.1890.



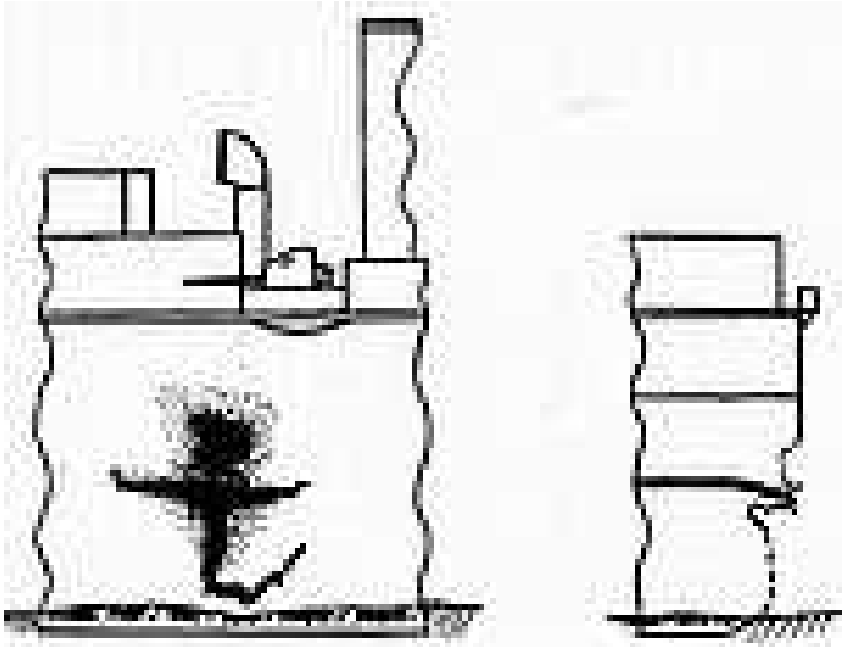
Fotoğraf 14: Mecidiye kruvazörü battıktan sonra çekilmiş bir fotoğraf.
http://kortic.borda.ru/?1-15-0-00000040-000-0-0-1221646024 (03.06.2007)



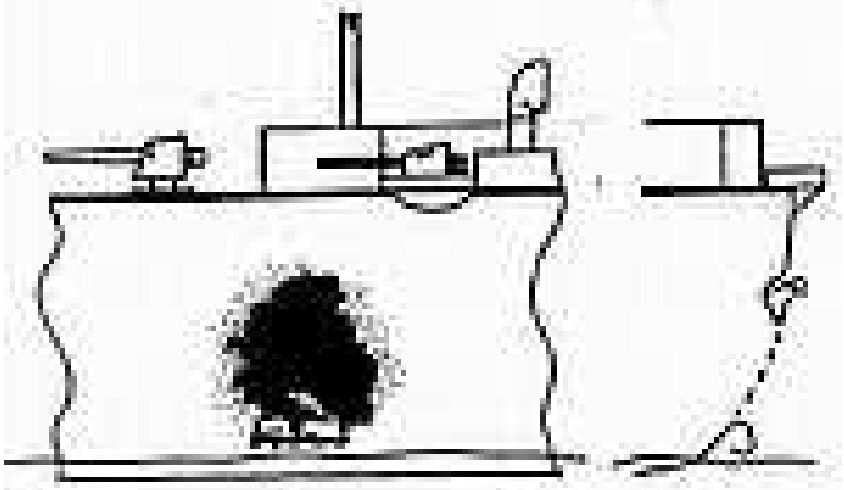
Fotoğraf 15: Mecidiye kruvazörünün 26 şehidi için Ukrayna'nın Odesa şehrinde oluşturulan şehitlikteki anıtın fotoğrafı. *Yurtdışı Şehitlikler,* Haz. Hülya Yarar, Cengiz Eroğlu, Musa Türker, Milli Savunma Bakanlığı Yay., Ankara 1999, s.103.



Fotoğraf 16: Mecidiye kruvazörü battıktan sonra dalgıçların Mecidiye kruvazöründeki çalışmalarını gösteren fotoğraf. *http://kortic.borda.ru/?1-15-0-00000040-000-0-0-1221646024* (03.06.2007)



Минная пробоина левого борта крейсера.



Торпедная пробоина правого борта крейсера.

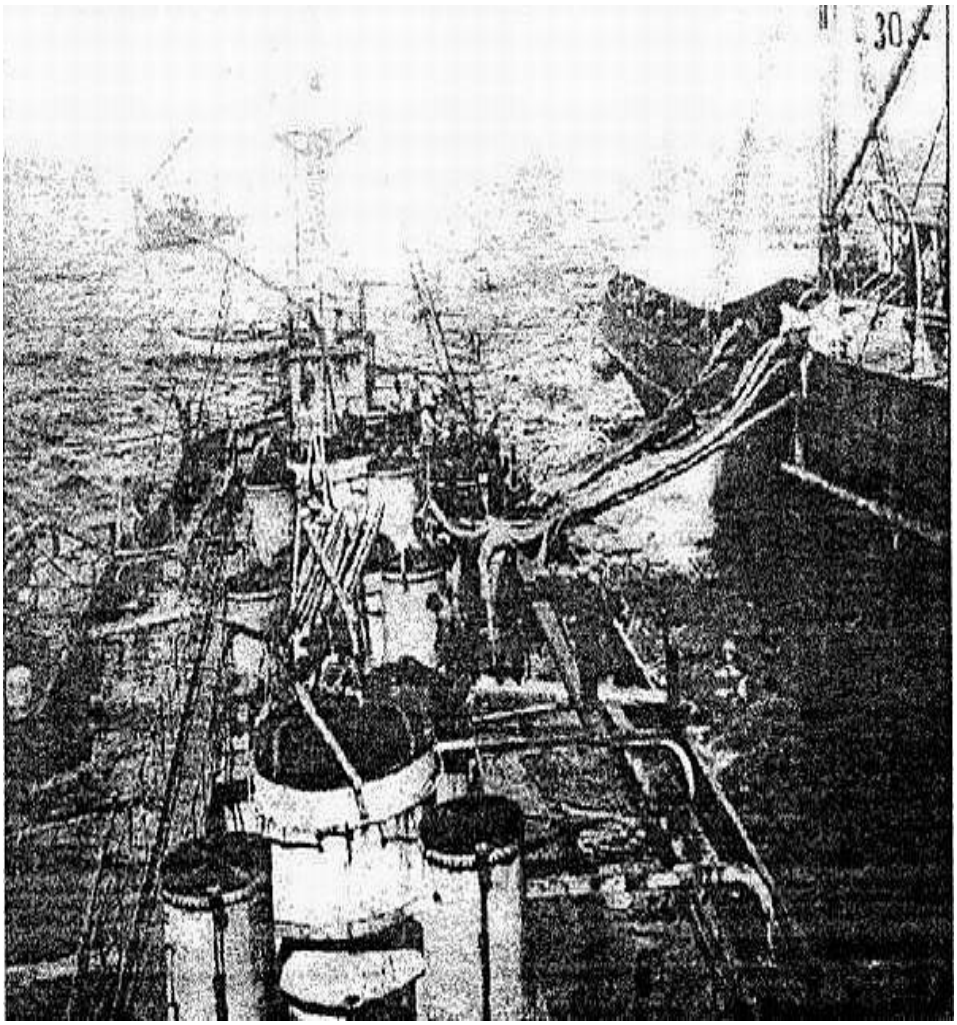
Not: Üst Resim: Mecidiye kruvazörünün iskele borda mayın yarası.
Alt Resim: Mecidiye kruvazörünün sancak borda torpido yarası.

Fotoğraf 17: Mecidiye kruvazörünün batmasına neden olan yaraların yerlerini gösteren fotoğraf. *http://www.navycollection.narod.ru/ships/Turkey/Cruisers/Mejidie/history.html* (03.06.2007)

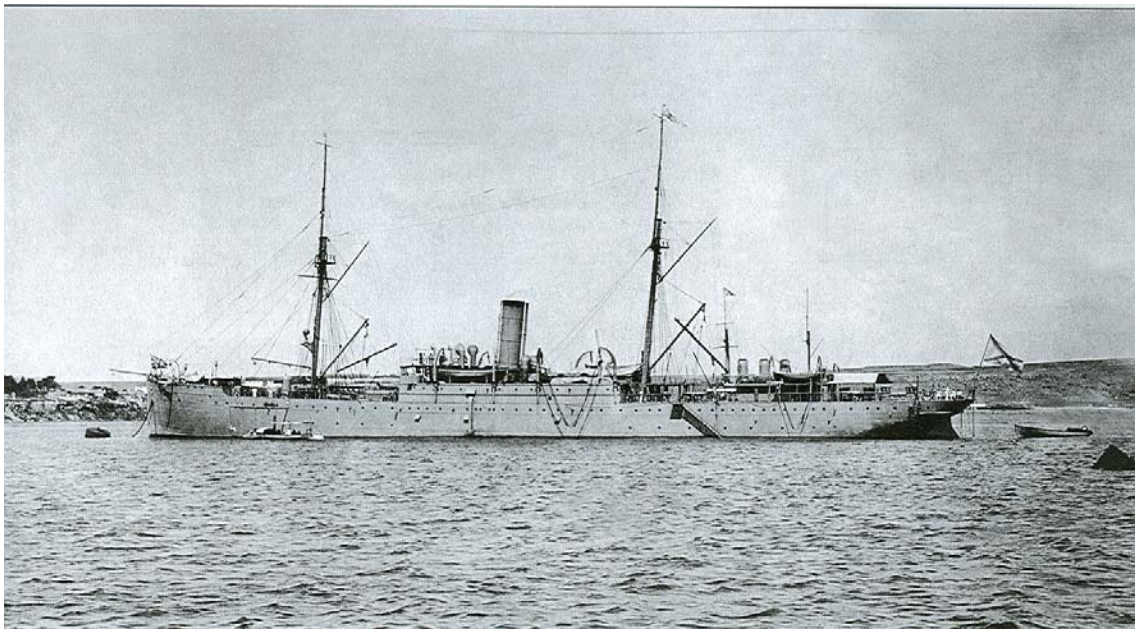


Not: Lekodol II, Lekodol III römorkörleri, Vanya Botu, üç dalgıç botu, en sağda ise Chernomor ve Lekodol IV römorkörü.

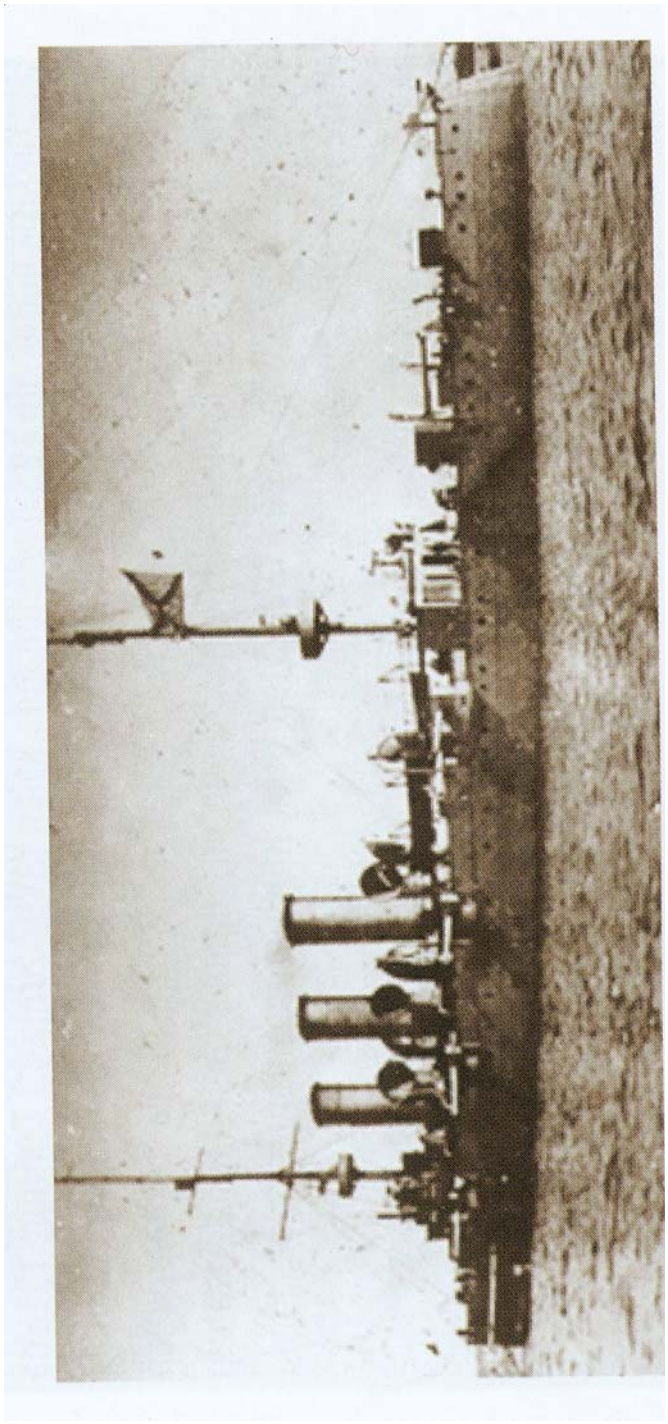
Fotoğraf 18: Mecidiye kruvazöründe yapılan kurtarma çalışmalarını gösteren fotoğraf. *http://www.agentura.ru/press/about/jointprojects/inside-zi/medjidie/* (03.06.2007)



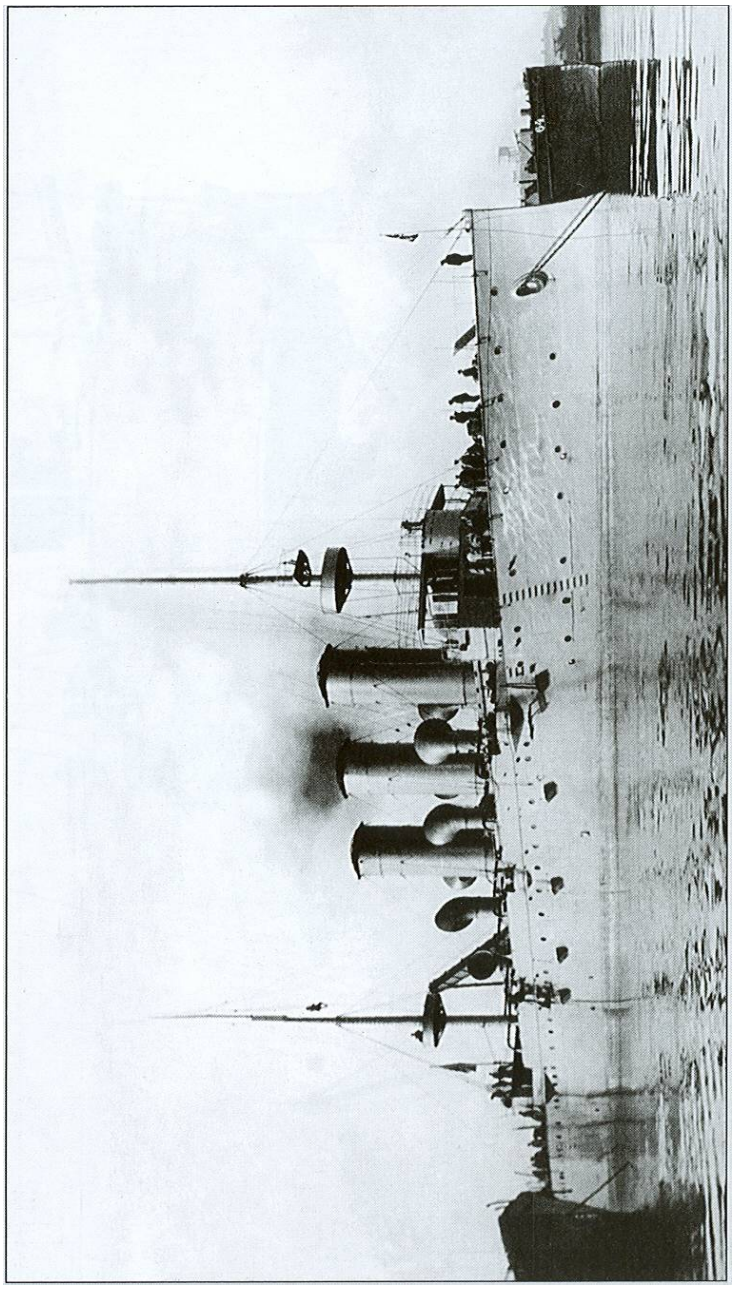
Fotoğraf 19: Mecidiye kruvazöründen su boşaltılmasını gösteren fotoğraf.
http://www.navycollection.narod.ru/ships/Turkey/Cruisers/Mejidie/history.html (03.06.2007)



Fotoğraf 20: Rus donanmasına ait Prut mayın gemisi. Georgi Nikrasov, *Çarlığın Düşmanları, 1914-1917 Yılları Harbinde Karadeniz Donanması Harp Harekâtı,* Sen Petersburg 2008, s.25.



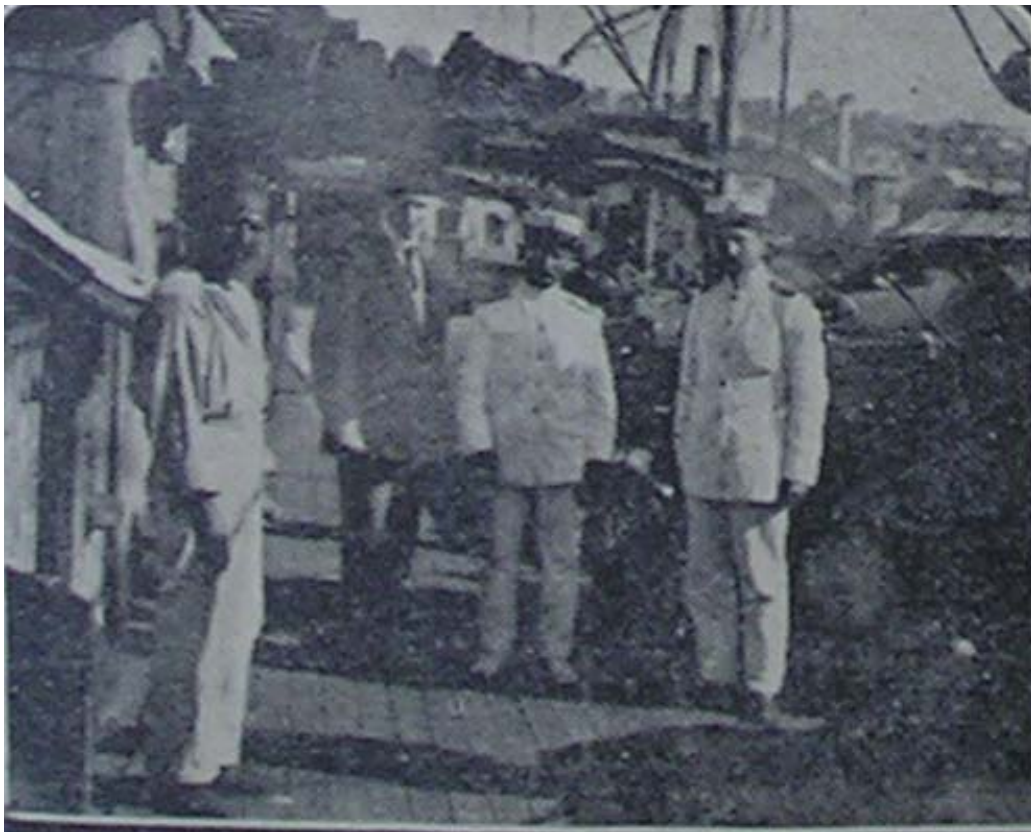
Fotoğraf 21: Mecidiye kruvazörünün Rus sancağı altındaki fotoğrafı.
Özdem Koçer, *Şanlı Yavuz,* Deniz Basımevi, İstanbul 2008, s.66.



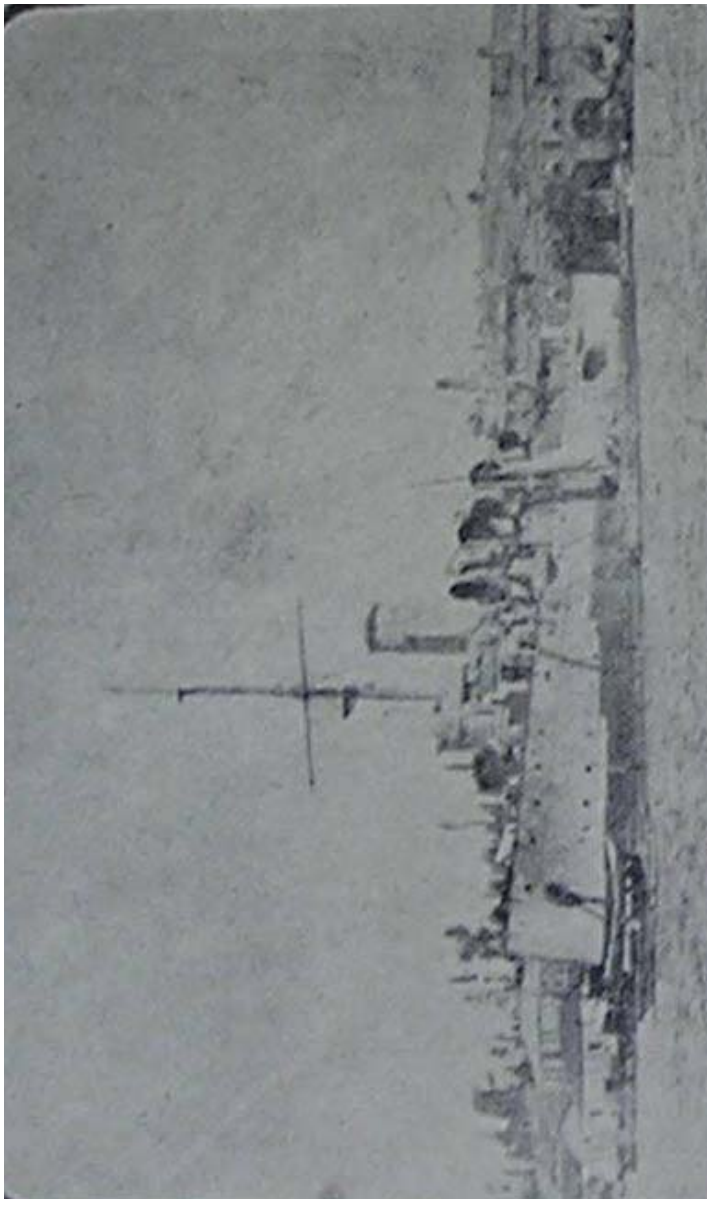
Fotoğraf 22: Mecidiye kruvazörünün Rus tersanelerindeki onarımlardan çıkıp Rus donanmasına Prut adı altında katılmasından sonraki fotoğrafı. Georgi Nikrasov, *Çarlığın Düşmanları, 1914-1917 Yılları Harbinde Karadeniz Donanması Harp Harekâtı,* Sen Petersburg 2008, s.49.



Fotoğraf 23: Mecidiye kruvazörünün Prut adı altında Rus donanmasına katıldıktan sonraki ilk personelinin fotoğrafı. Georgi Nikrasov, *Çarlığın Düşmanları, 1914-1917 Yılları Harbinde Karadeniz Donanması Harp Harekâtı,* Sen Petersburg 2008, s.49.



Fotoğraf 24: Rusların Mecidiye kruvazörüne monte ettikleri 1914 model Vikers fabrikası imali 13 cm'lik toplarından birinin 14 Temmuz 1918 tarihinde çekilmiş fotoğrafı. "Mecidiyemizin Avdeti", *Donanma Dergisi,* S.174, 18 Temmuz 1334 (18.07.1918), Donanma Cemiyeti Yay., İstanbul 1918, s.1998.

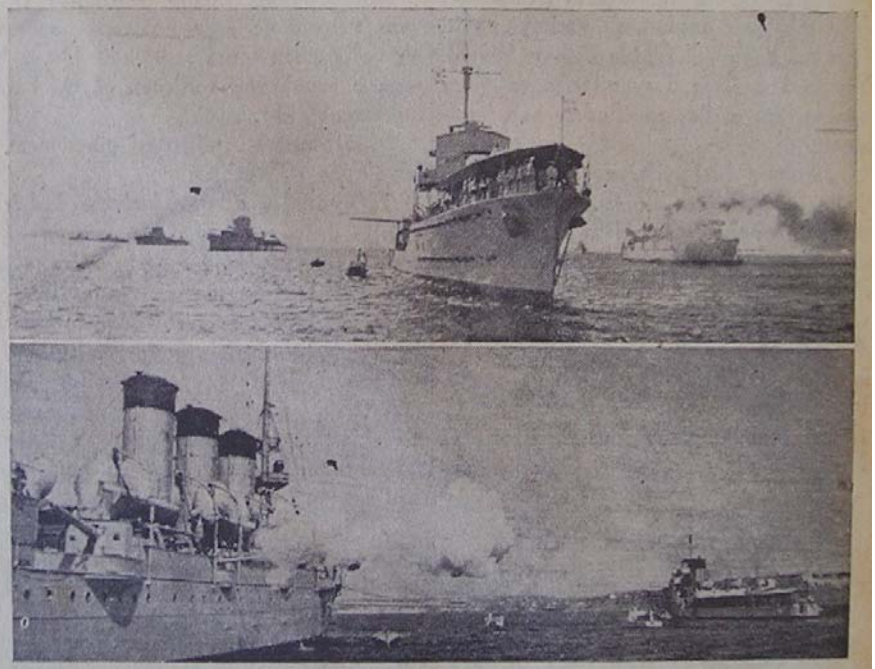


Fotoğraf 25: Mecidiye kruvazörünün Haliç'te 14 Temmuz 1918 tarihinde çekilmiş 1 direkli 1 bacalı fotoğrafı. "Mecidiyemizin Avdeti", *Donanma Dergisi,* S.174, 18 Temmuz 1334 (18.07.1918), Donanma Cemiyeti Yay., İstanbul 1918, s.1998.

Dost filo limanımızda!

Yunan donanması dün sabah Istanbula geldi

Amiral Sakalaryu rıhtımda törenle karşılandı, gece şereflerine İlbay tarafından bir şölen verildi



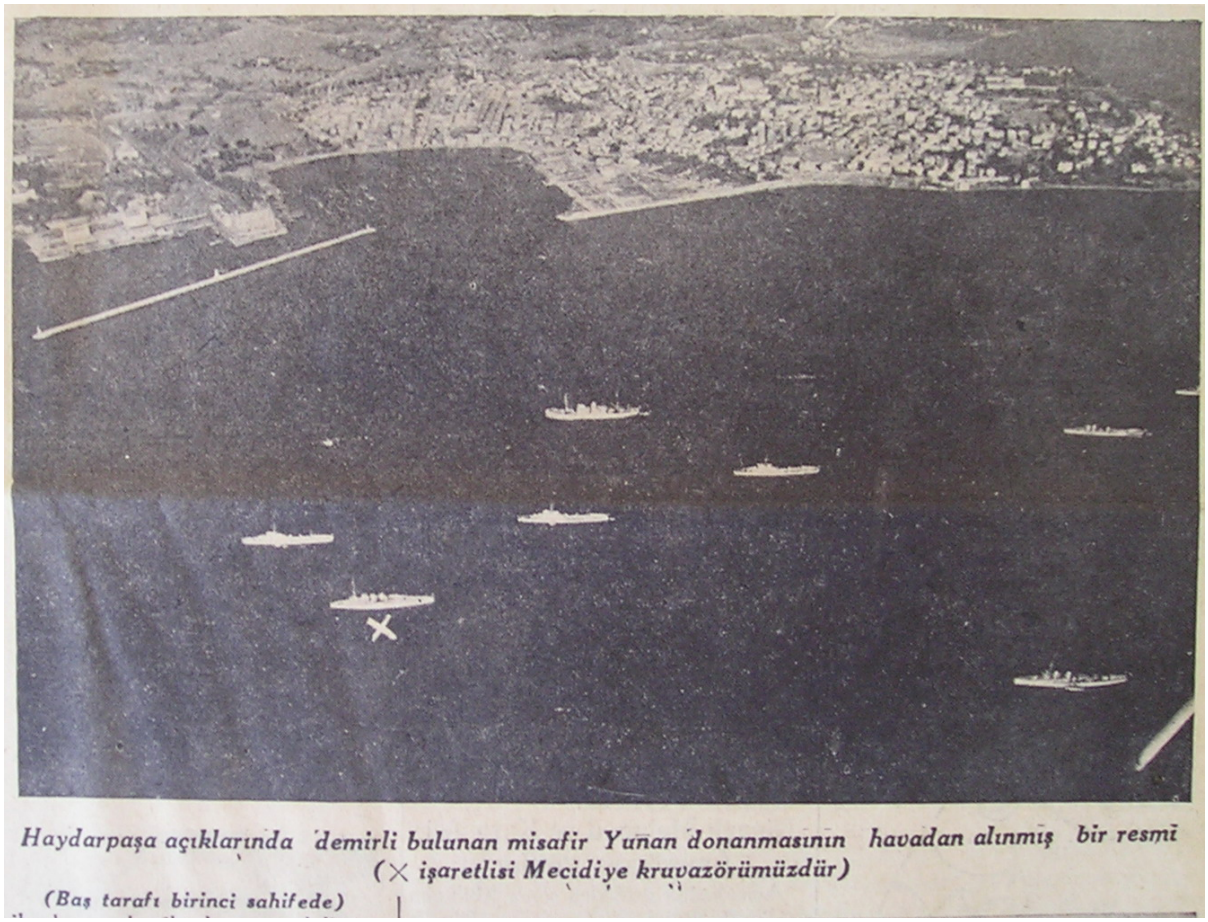
Yukarıda misafir filo, aşağıda Mecidiye kruvazörümüz Yunan filosunun selâmına mukabele ediyor

Dost Yunan filosu dün sabah saat dokuzda limanımıza gelerek Haydarpaşa açıklarında demirlemiştir. Yunan filosunu iki gündenberi Haydarpaşa önünde bulunan Hamidiye kruvazörümüz karşılamıştır. Misafir filo şehrimizi top atarak selâmlamıştır ve bu selâma Mecidiye kruvazörümüz Selimiyede ki bataryalar tarafından mukabele edilmiştir. Filo Amirali Sakalaryu saat 11 buçukta bir motörle Yunan ve Türk bay-

Yunan hava filosu da bu sabah gelecek

(Arkası 2 nci sahifede)

Fotoğraf 26: Yunan filosunun İstanbul ziyaretinde, 20 Eylül 1935 tarihinde Mecidiye kruvazörünün top atışıyla yaptığı selamlamasının fotoğrafı. *Cumhuriyet,* 21.09.1935, s.1.



Haydarpaşa açıklarında demirli bulunan misafir Yunan donanmasının havadan alınmış bir resmi
(× işaretlisi Mecidiye kruvazörümüzdür)

(Baş tarafı birinci sahifede)

Not: Fotoğraf gazetede yayınlanırken Mecidiye kruvazörü X işaretiyle gösterilmiştir.

Fotoğraf 27: İstanbul ziyareti sırasında, Yunan filosunun ve Mecidiye kruvazörünün Haydarpaşa açıklarında demirli vaziyette uçaktan çekilmiş fotoğrafı. *Cumhuriyet,* 24.09.1935, s.7.



Filomuzun Akdeniz manevresi

Gemilerimizin ziyareti, İzmirde büyük bir meserret ve heyecan tevlit etti

Filomuza ait iki manzara

Anadolu ajansı Donanmamızın İzmir limanını ziyaret ettiğini haber vermişti. İzmirde münteşir rüfekamız bu ziyaret hakkında şu malûmatı vermektedirler:

Donanmamız Akdenizde manevralara başlamıştır.

Manavralar münasebetile Akdenize açılmış olan yedi parçadan mürekkep bir filomuz dün limanımıza gelmiştir.

Filomuzun bu ani ziyareti fevkalâde bir tesir yapmış ve İzmirin bütün halkı yüksek yerlerden ve Kordon üzerinden donanmamızın limana gelişini meserret ve heyecanla seyretmiştir.

Gelen Donanmamız yedi parçadan mürekkep bir filodur.

Amiral Gemisi Hamidiye, krovazörüdür.

Mecidiye, Peyki Şevket, Berki Satvet krovazörleri ile Samsun, Basra ve Taşoz torpidoları gelmiştir.

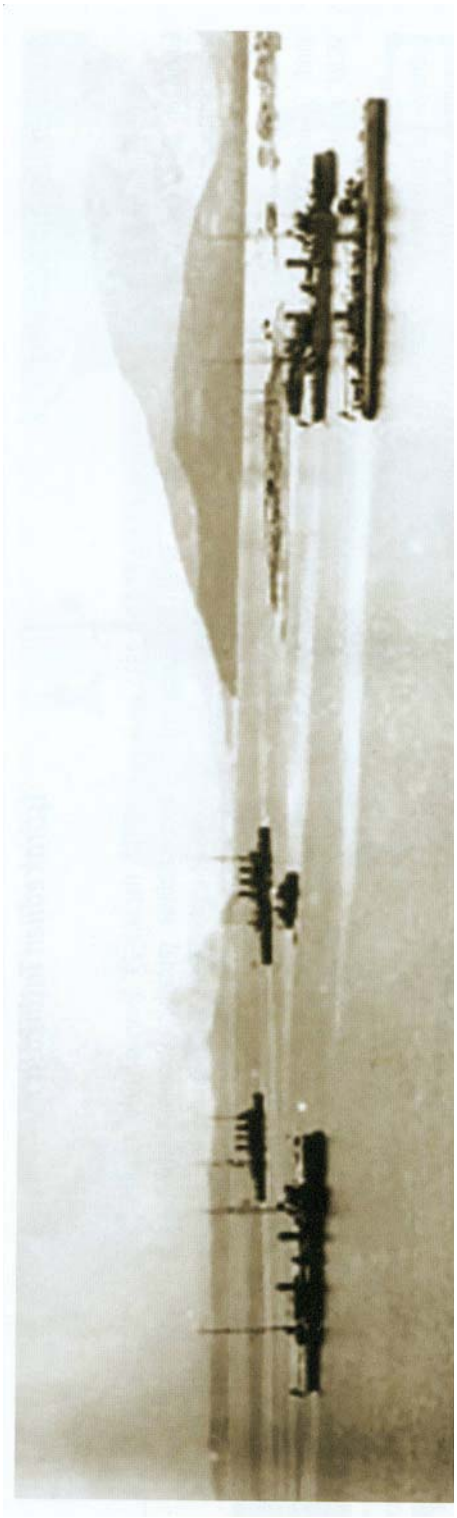
En önde Amiral gemisi olan Hamidiye gelmiş, kordona pek yakın bir mesafede demirlemiştir, daha geriden Mecidiye gelmiş ve diğerleri de körfezde muhtelif mevkilerde durmuştur.

Filonun limanımıza gelmesi münasebetile merasim yapılmıştır.

Donanmamız bugün burada kalacak ve yarın manevra için Akdenize açılacaktır.

Bugün Vilâyet tarafından Bornova Ziraat mektebinde Filo erkânına bir çay ziyafeti verilecektir.

Fotoğraf 28: Mecidiye kruvazörü ve diğer donanma gemilerinin İzmir Limanı'nda demirli vaziyetteki fotoğrafı. *Cumhuriyet,* 18.08.1929, s.1.



Fotoğraf 29: Mecidiye kruvazörü ve diğer donanma gemilerinin Temmuz 1931 tarihinde Erdek Limanı'nda demirli vaziyetteki fotoğrafı.
Özdem Koçer, *Şanlı Yavuz,* Deniz Basımevi, İstanbul 2008, s.92.

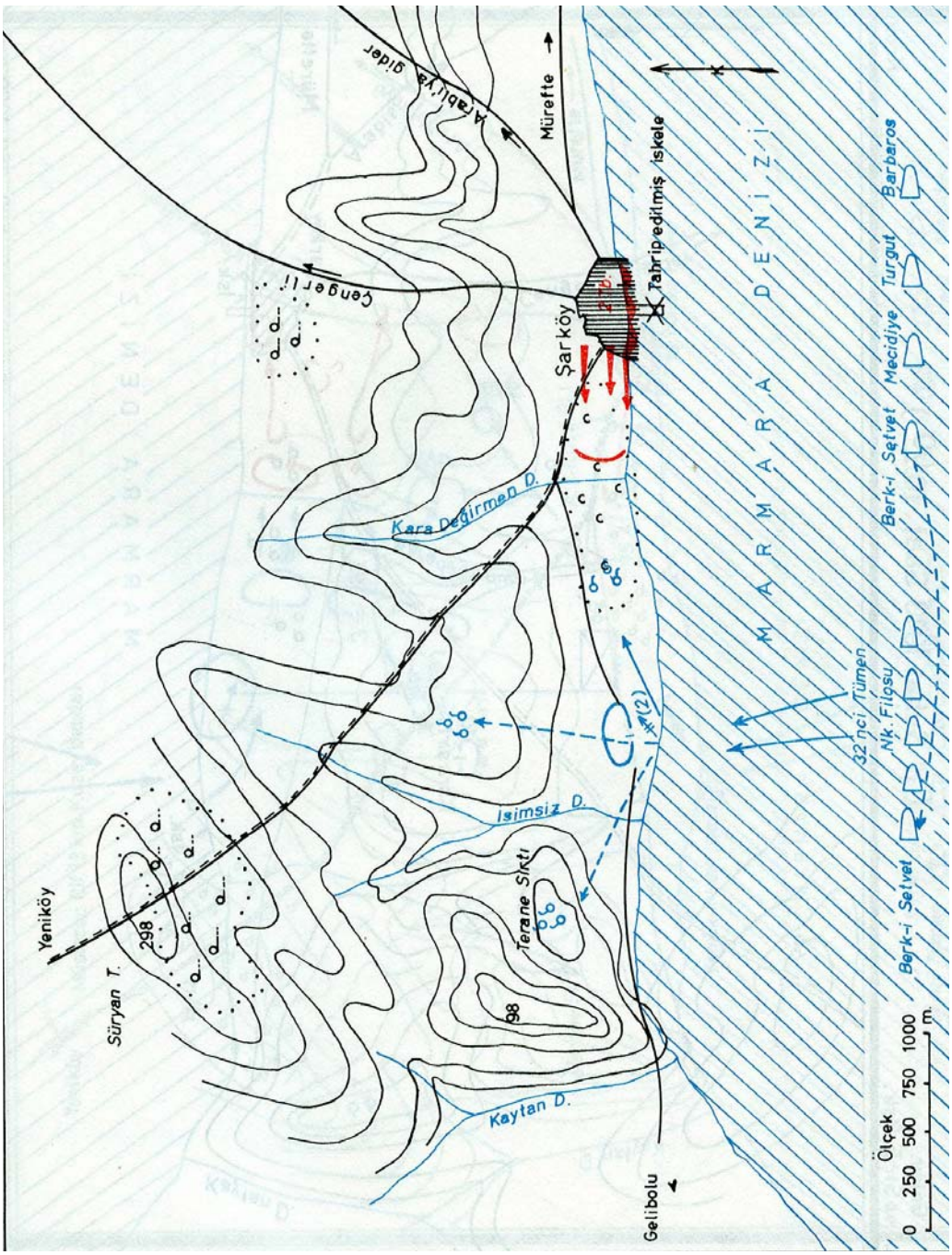


Fotoğraf 30: Karadeniz'deki manevradan 18 Aralık 1935 tarihinde dönen içinde Mecidiye kruvazörünün de bulunduğu Haydarpaşa önünde demirli donanmanın fotoğrafı. *Cumhuriyet,* 20.12.1935, s.1.

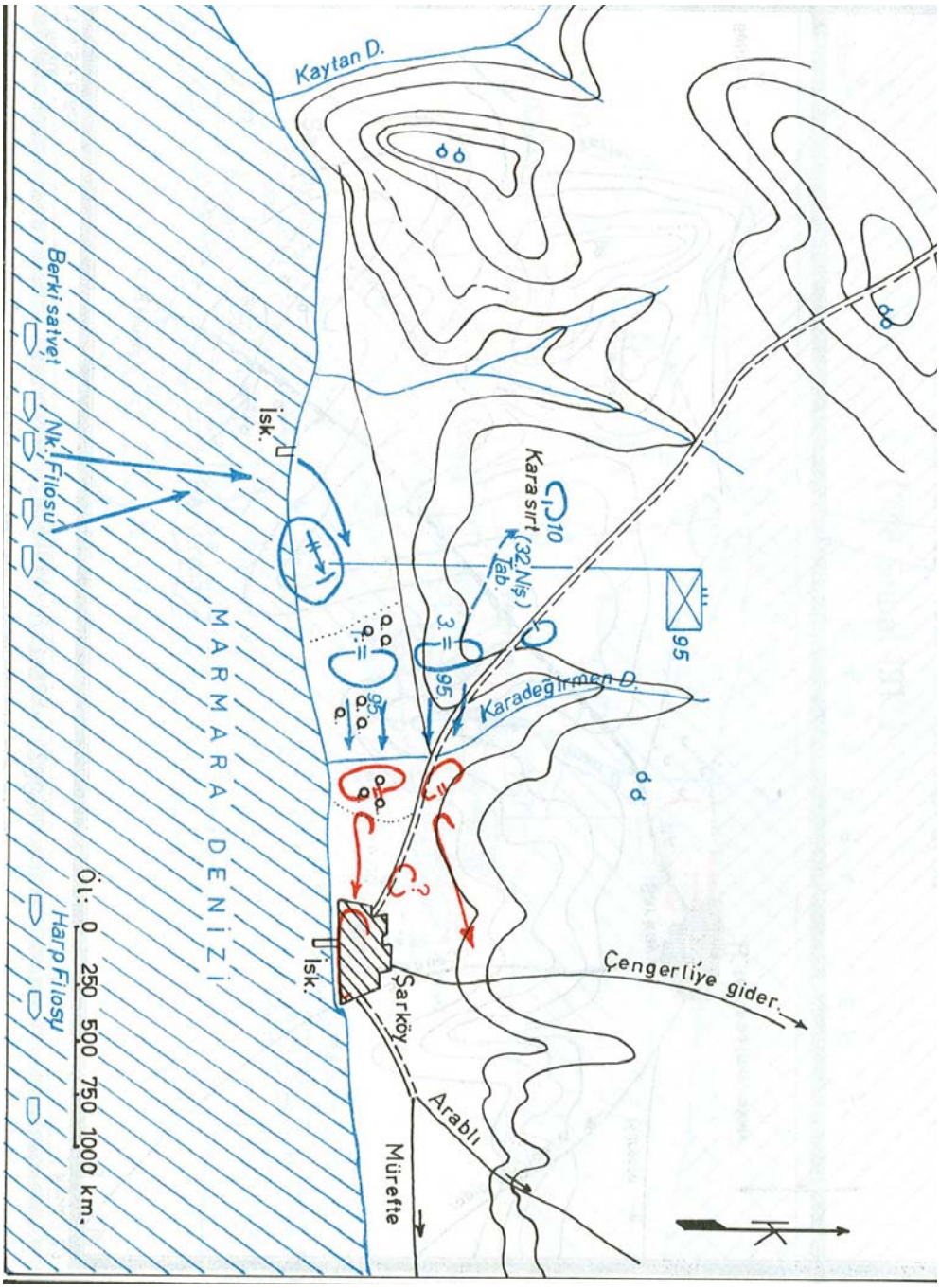
Ek 3. Haritalar

HARİTA LİSTESİ

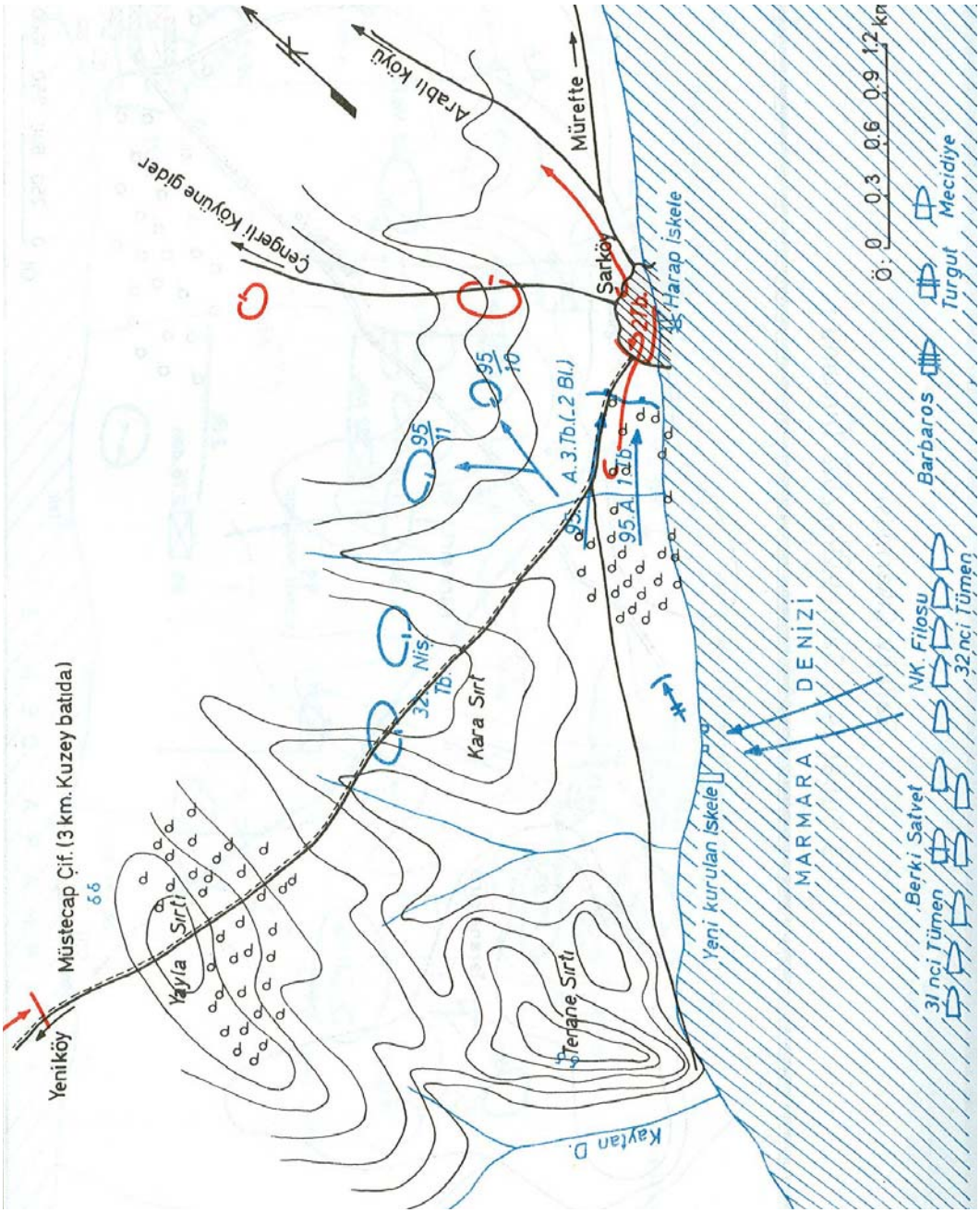
		Sayfa No
Harita 1	Şarköy Çıkarması'nda 8 Şubat 1913 tarihinde Mecidiye kruvazörü ve donanma gemilerinin saat 12.00'daki durumunu gösteren harita……	405
Harita 2	Şarköy Çıkarması'nda 8 Şubat 1913 tarihinde Mecidiye kruvazörü ve donanma gemilerinin saat 16.00'daki durumunu gösteren harita.....	406
Harita 3	Şarköy Çıkarması'nda 8 Şubat 1913 tarihinde Mecidiye kruvazörü ve donanma gemilerinin saat 17.30'daki durumunu gösteren harita.....	407
Harita 4	Şarköy Çıkarması'nda 10 Şubat 1913 tarihinde Mecidiye kruvazörü ve Berk-i Satvet torpidokruvazörünü saat 16.30'da Bulgar mevzilerini bombalarken gösteren harita.....	408
Harita 5	Şarköy Çıkarması'nda 10 Şubat 1913 gecesinde donanma gemilerinin projektör ile aydınlatma yaptıkları bölgeleri gösteren harita……...	409
Harita 6	6-12 Aralık 1914 nakliyatını gösteren harita……...	410
Harita 7-8	1-4 Nisan 1915 Odesa Akını ve 3 Nisan 1915 tarihinde Mecidiye kruvazörünün battığı noktayı gösteren harita…….....	411-412



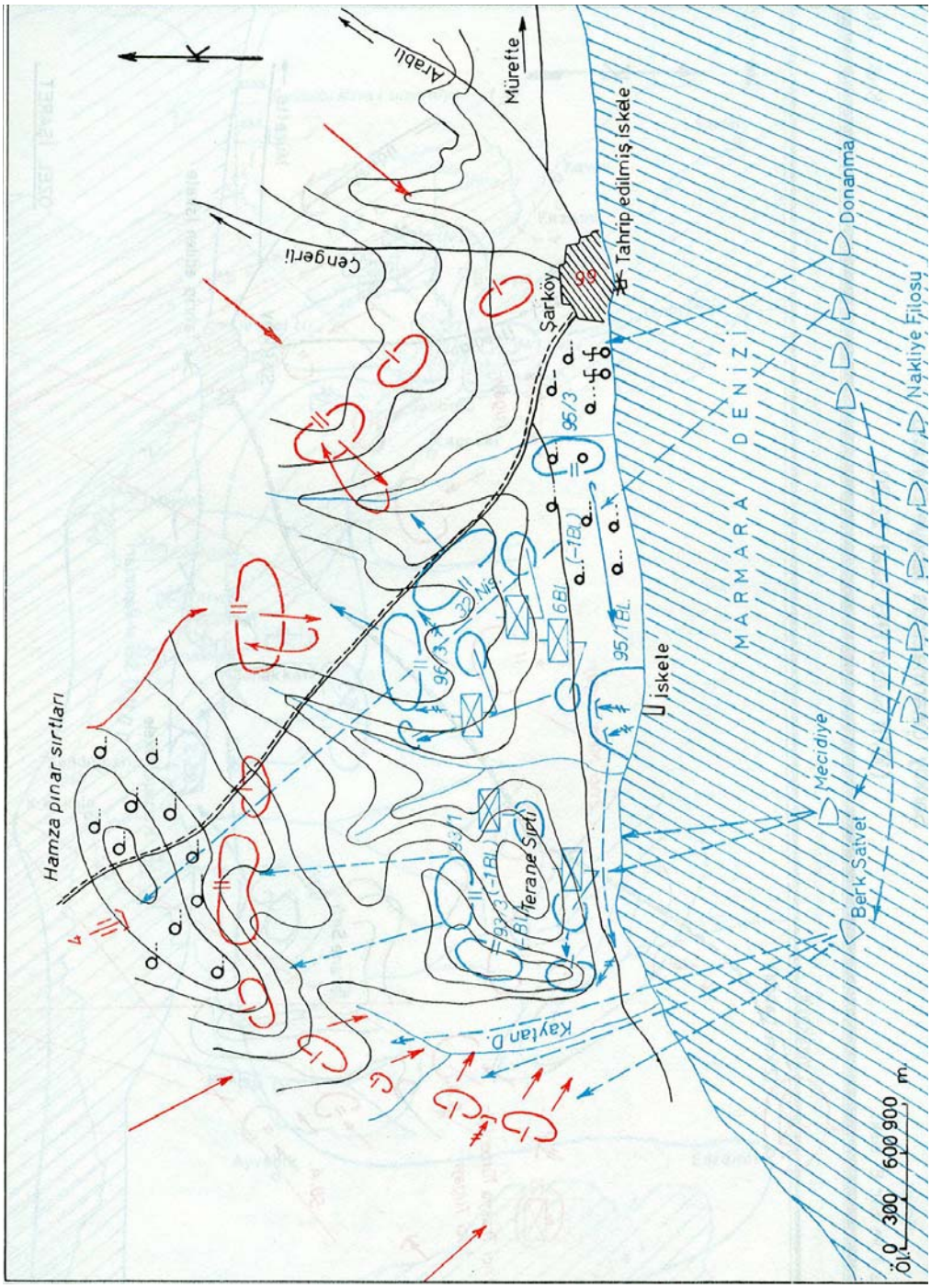
Harita 1: Şarköy Çıkarması'nda 8 Şubat 1913 tarihinde Mecidiye kruvazörü ve donanma gemilerinin saat 12.00'deki durumunu gösteren harita. *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri Balkan Harbi Şark Ordusu İkinci Çatalca Muharebesi ve Şarköy Çıkarması,* C.II, II.Kısım, II.Kitap, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993, s.Ekler Bölümü Kroki-27.



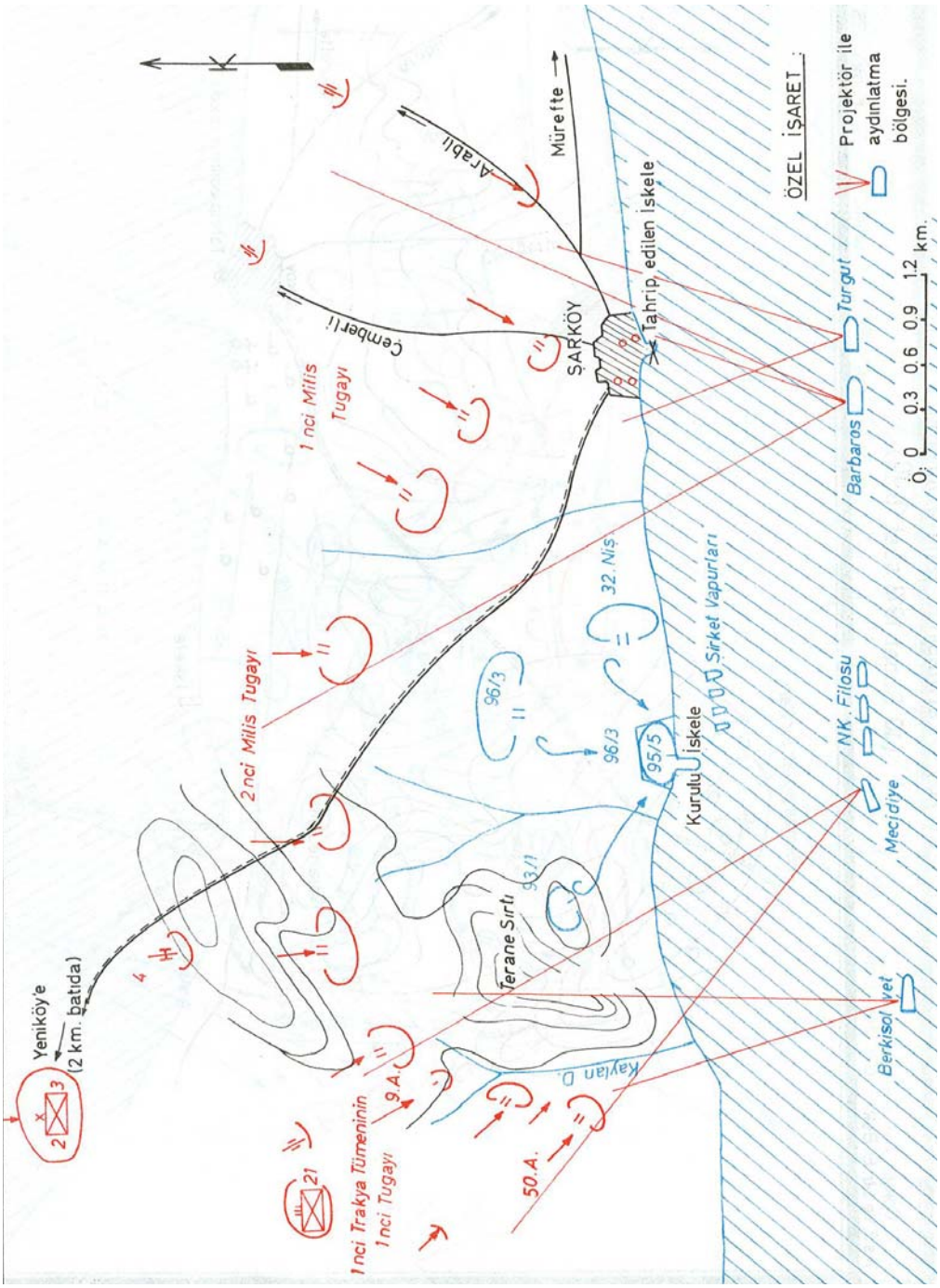
Harita 2: Şarköy Çıkarması'nda 8 Şubat 1913 tarihinde Mecidiye kruvazörü ve donanma gemilerinin saat 16.00'daki durumunu gösteren harita. *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri Balkan Harbi Şark Ordusu İkinci Çatalca Muharebesi ve Şarköy Çıkarması,* C.II, II.Kısım, II.Kitap, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993, s.Ekler Bölümü Kroki-28.



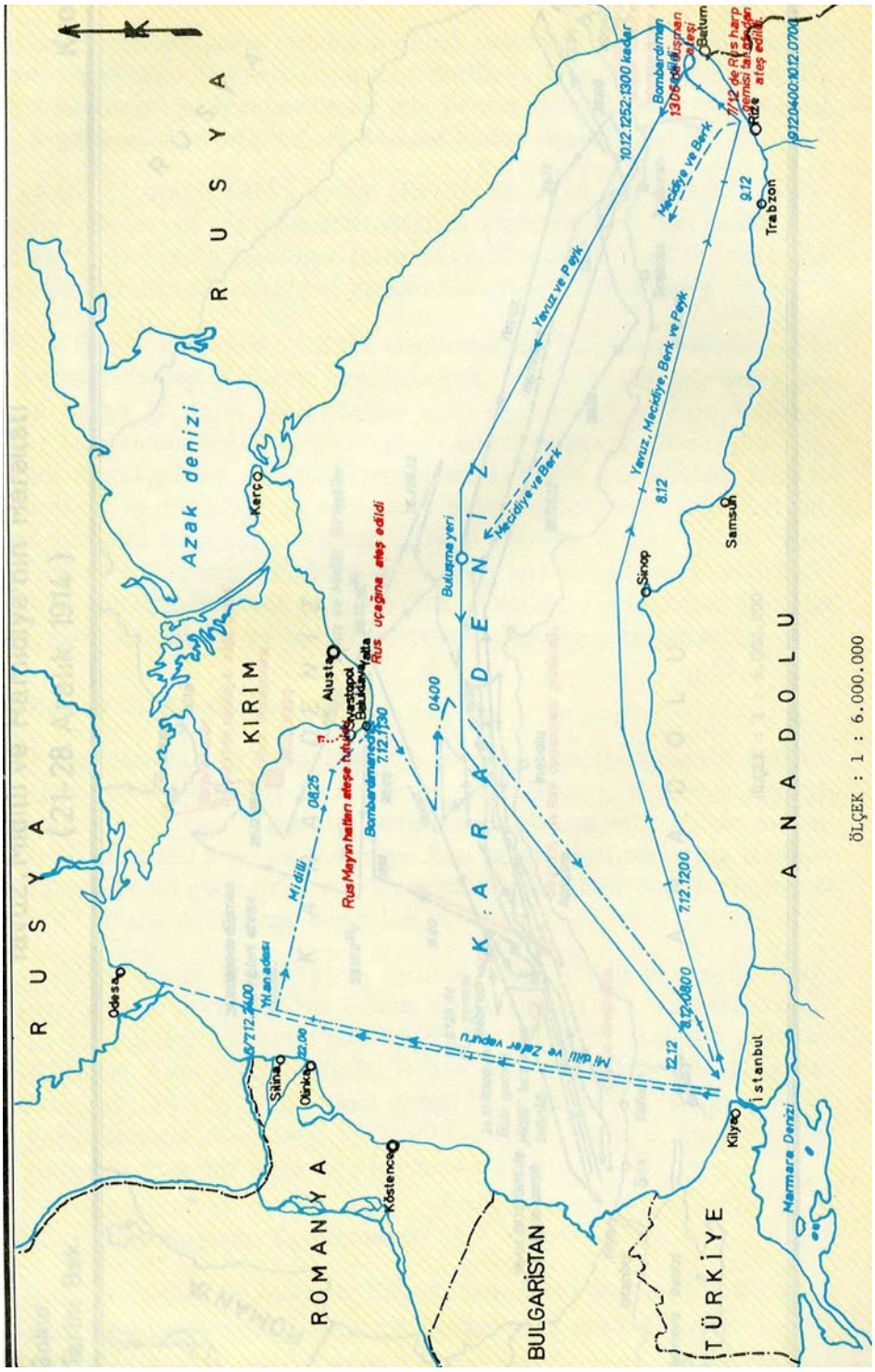
Harita 3: Şarköy Çıkarması'nda 8 Şubat 1913 tarihinde Mecidiye kruvazörü ve donanma gemilerinin saat 17.30'daki durumunu gösteren harita. *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri Balkan Harbi Şark Ordusu İkinci Çatalca Muharebesi ve Şarköy Çıkarması,* C.II, II.Kısım, II.Kitap, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993, s.Ekler Bölümü Kroki-29.



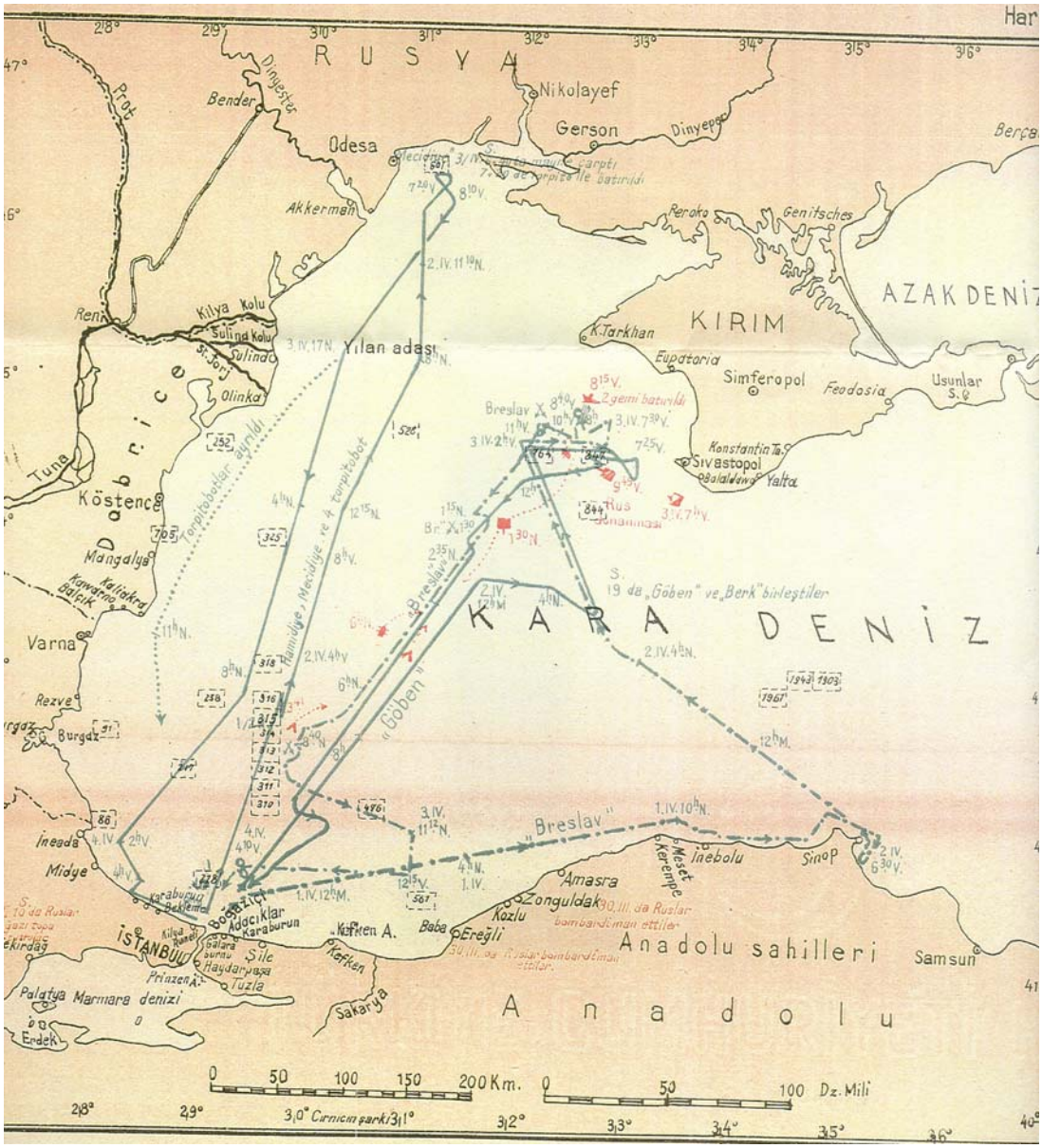
Harita 4: Şarköy Çıkarması'nda 10 Şubat 1913 tarihinde Mecidiye kruvazörü ve Berk-i Satvet torpidokruvazörünü saat 16.30'da Bulgar mevzilerini bombalarken gösteren harita. *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri Balkan Harbi Şark Ordusu İkinci Çatalca Muharebesi ve Şarköy Çıkarması,* C.II, II.Kısım, II.Kitap, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993, s.Ekler Bölümü Kroki-35.



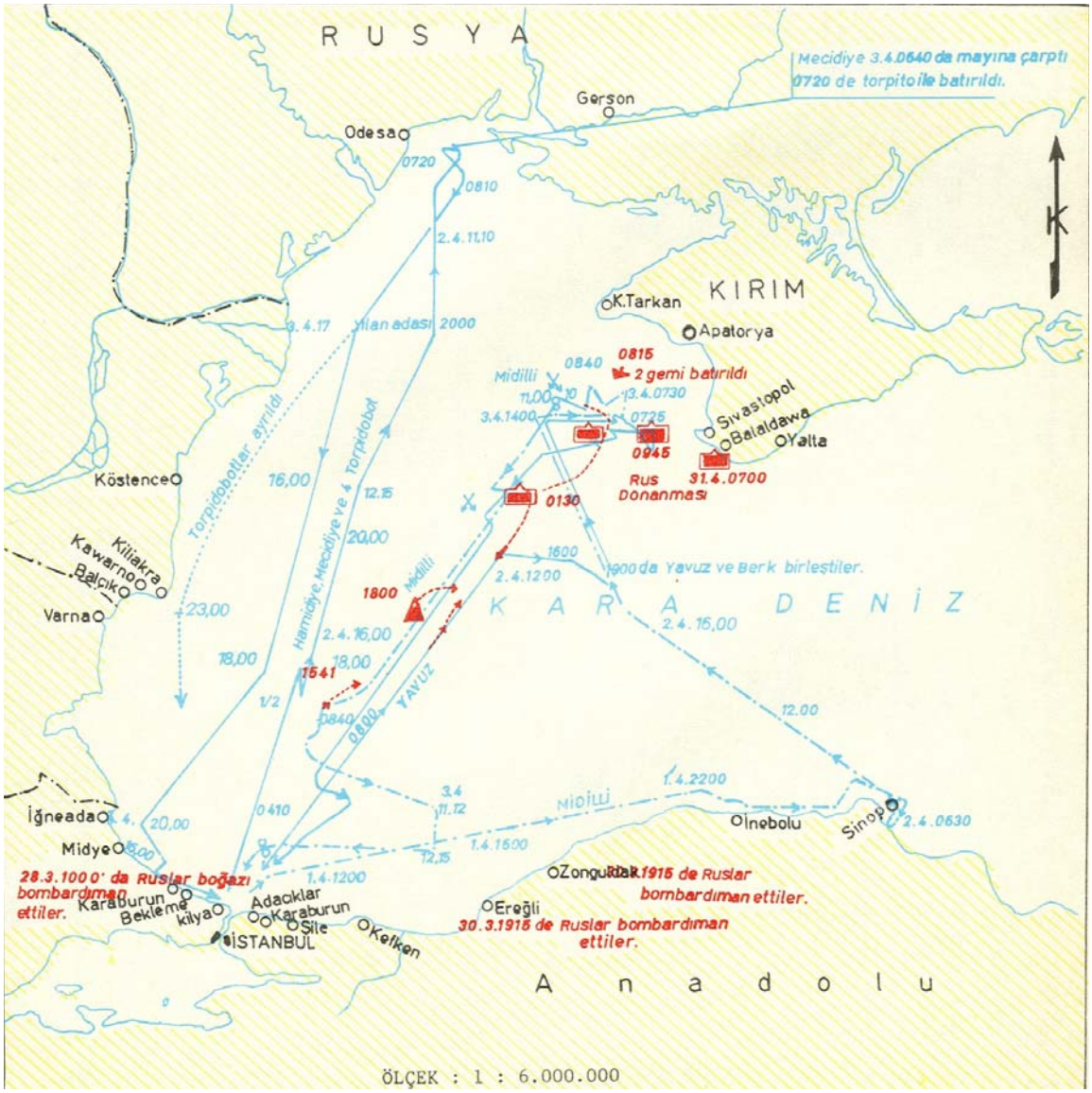
Harita 5: Şarköy Çıkarması'nda 10 Şubat 1913 gecesinde donanma gemilerinin projektör ile aydınlatma yaptıkları bölgeleri gösteren harita. *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri Balkan Harbi Şark Ordusu İkinci Çatalca Muharebesi ve Şarköy Çıkarması,* C.II, II.Kısım, II.Kitap, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993, s.Ekler Bölümü Kroki-36.



Harita 6: 6-12 Aralık 1914 nakliyatını gösteren harita. *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı,* C.VIII, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1976, s.80.



Harita 7: 1-4 Nisan 1915 Odesa Akını ve 3 Nisan 1915 tarihinde Mecidiye kruvazörünün battığı noktayı gösteren harita. Hermann Lorey, *Türk Sularında Deniz Hareketleri,* C.I, Çev.Tekirdağlı H.Sami, Deniz Matbaası, İstanbul 1936, Harita 12.

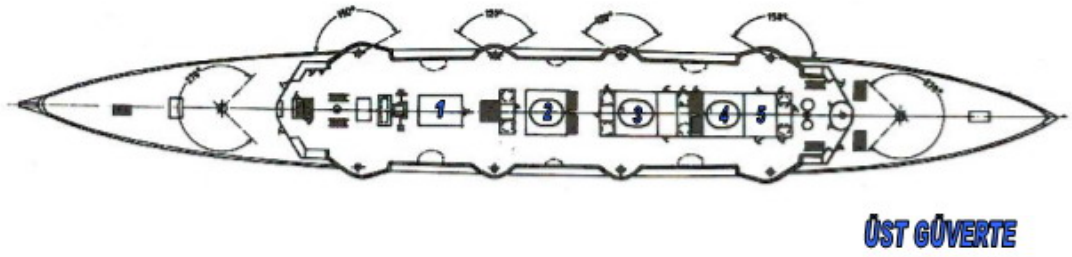


Harita 8: 1-4 Nisan 1915 Odesa Akını ve 3 Nisan 1915 tarihinde Mecidiye kruvazörünün battığı noktayı gösteren harita. *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı,* C.VIII, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1976, s.136.

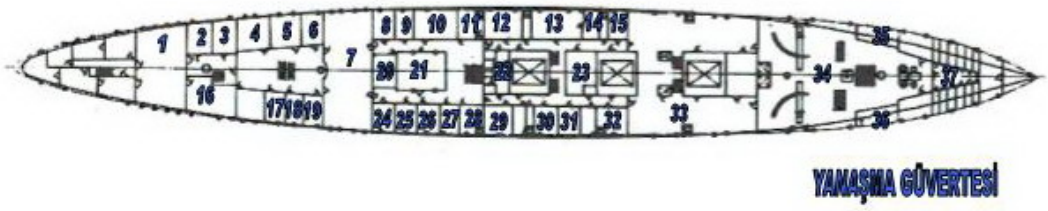
Ek 4. Krokiler

KROKİ LİSTESİ

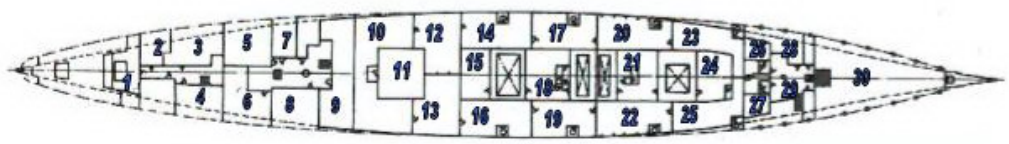
		Sayfa No
Kroki 1	Mecidiye kruvazörünün planı ve plan üzerinde yapılmış açıklamaları gösteren kroki…….	414-416
Kroki 2	II. Meşrutiyet'ten sonra donanmanın yaptığı ilk manevranın krokisi……..	417
Kroki 3	II. Meşrutiyet'ten sonra donanmanın yaptığı ikinci manevranın krokisi…….	418
Kroki 4	Balkan Savaşı'nda Osmanlı Donanmasının 14 Aralık 1912 tarihli harekâtının krokisi……..	419
Kroki 5	16 Aralık 1912 İmroz Deniz Muharebesi'nin saat 09.39'daki durumunu gösteren kroki……...	420
Kroki 6	22 Aralık 1912 Bozcaada Deniz Savaşı'nda Saat 08.25'teki durumu gösteren kroki…….	421
Kroki 7	22 Aralık 1912 Bozcaada Deniz Savaşı'nda Saat 10.45'teki durumu gösteren kroki……	422
Kroki 8	4 Ocak 1913 harekâtının kruvazörler ve muhripler tarafından gerçekleştirilen ilk bölümünü gösteren kroki……	423
Kroki 9	4 Ocak 1913 harekâtının kruvazörler ve muhriplere "Ana Kuvvet"in katılımıyla gerçekleştirilen ikinci bölümünü gösteren kroki……..	424
Kroki 10	10 Ocak 1913 harekâtını gösteren kroki…….....	425
Kroki 11	11 Ocak 1913 harekâtının saat 08.33'teki durumunu gösteren kroki….....	426
Kroki 12	11 Ocak 1913 harekâtının saat 12.15'teki durumunu gösteren kroki….....	427
Kroki 13	18 Ocak 1913 Mondros Deniz Savaşı'nın saat 10.45'teki durumunu gösteren kroki…….	428
Kroki 14	18 Ocak 1913 Mondros Deniz Savaşı'nın saat 12.05'teki durumunu gösteren kroki…….	429



1. Makine Açıklığı,Makine Ambarı (Kömür Yüklemek İçin)
2. Baca
3. Baca
4. Baca
5. Mürettebat Mutfağı



1. Gemi Komutanının Salonu
2. Gemi Komutanının Kaldığı Kamara
3. Gemi Komutanının Kaldığı Kamara
4. Güverte Subaylarının Kaldığı Kamaralar
5. Başçarkçı Kamarası
6. Güverte Subaylarının Kaldığı Kamaralar
7. Gemi Salonu
8. Makine Subaylarının Kaldığı Kamaralar
9. Makine Subaylarının Kaldığı Kamaralar
10. Makine Subaylarının Kaldığı Kamaralar
11. Banyo
12. Lavabo ve Tuvalet
13. Mürettebat Reviri
14. Banyo
15. Banyo
16. Gemi Komutanına Hizmet Edilen Kamara
17. Deniz Yüzbaşılarının Kaldığı Kamara
18. Deniz Yüzbaşılarının Kaldığı Kamara
19. Pay M. (?)
20. Lavabo ve Tuvalet
21. Makine Ambarı
22. Lavabo ve Tuvalet
23. Atölye
24. Kıdemsiz Subay Kamaraları
25. Kıdemsiz Subay Kamaraları
26. Kıdemsiz Subay Kamaraları
27. Subay Kamaraları
28. Subay Kamaraları
29. Yemek Salonu
30. Telsiz Subay Kamaraları
31. Telsiz Subay Kamaraları
32. Ice Ma. (?)
33. Mürettebat Yeri
34. Mürettebat Yeri
35. Torpido Tüyübleri
36. Torpido Tüyübleri
37. Tuvalet



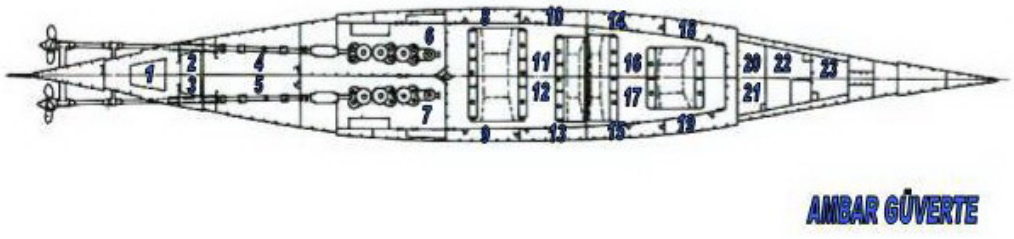
KORUYUCU GÜVERTE

1. Gemi Techizatı Deposu
2. Gemi Techizatı Deposu
3. Gemi Techizatı Deposu
4. Gemi Techizatı Deposu
5. Kumanya Deposu
6. Elektrik Odası
7. Kumanya Deposu
8. Elektrik Odası
9. Kumanya Deposu
10. Kömür Ambarı
11. Makine Ambarı
12. Kömür Ambarı
13. Kömür Ambarı
14. Kömür Ambarı
15. Fan Odası
16. Kömür Ambarı
17. Kömür Ambarı
18. Fan Odası
19. Kömür Ambarı
20. Kömür Ambarı
21. Fan Odası
22. Kömür Ambarı
23. Kömür Ambarı
24. Fan Odası
25. Kömür Ambarı
26. Mürettebat Yemek ve İstirahat Salonu
27. Mürettebat Yemek ve İstirahat Salonu
28. Gemi Techizatı Deposu
29. Gemi Techizatı Deposu
30. Mürettebat Yeri



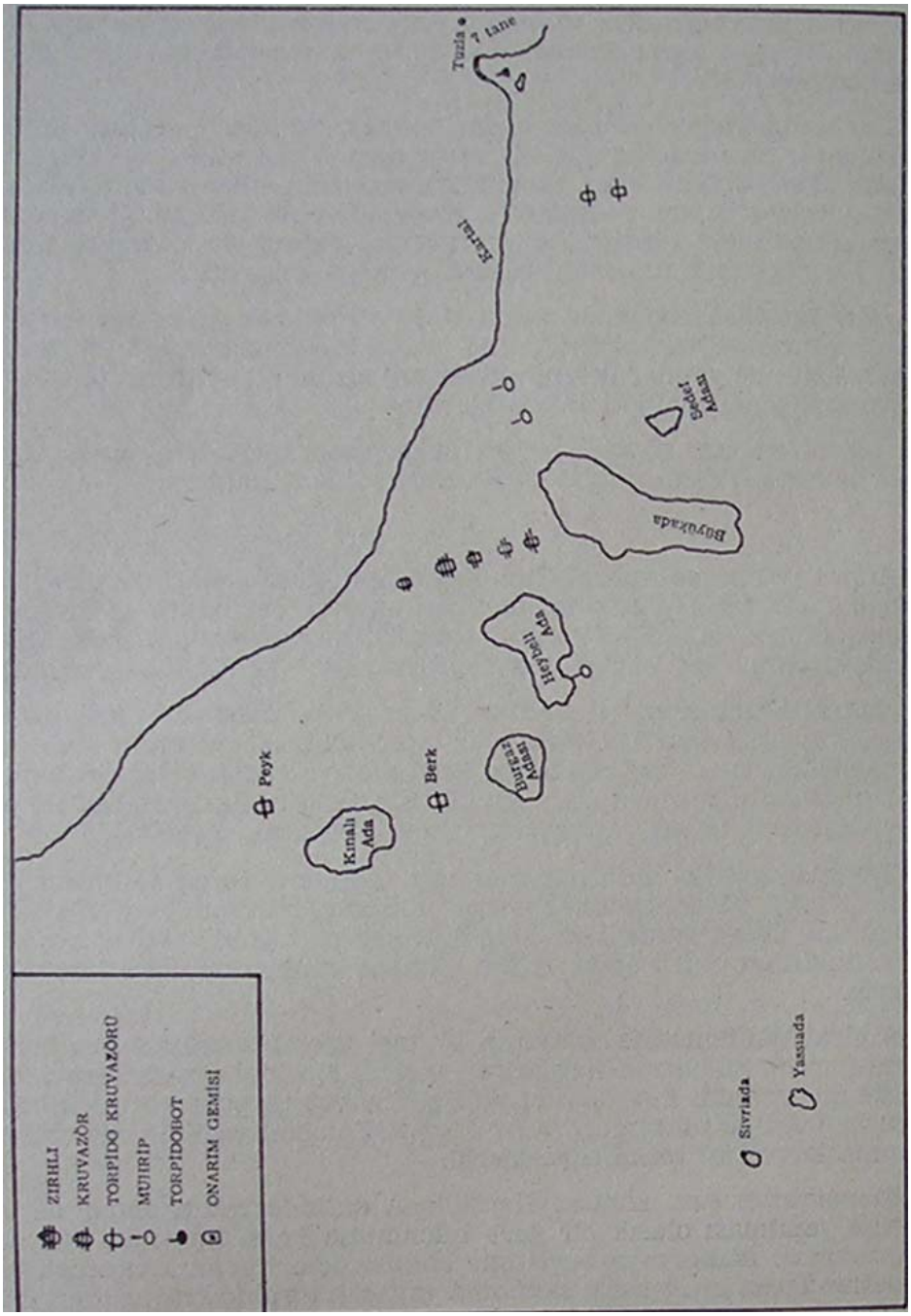
PLATFORM GÜVERTE

1. Dümen Donanımı
2. Genel Amaçlı Depolar
3. Cephanelik
4. Cephanelik
5. Ara Geçiş Odaları
6. Ara Geçiş Odaları
7. Cephanelik
8. Cephanelik
9. Dinamo Odası
10. Deniz Suyu İşleme Odası
11. Cephanelik
12. Ara Geçiş Odaları
13. Cephanelik
14. Zincirlik
15. Zincirlik
16. Islak Kumanya Odası
17. Islak Kumanya Odası
18. Islak Kumanya Odası
19. Islak Kumanya Odası

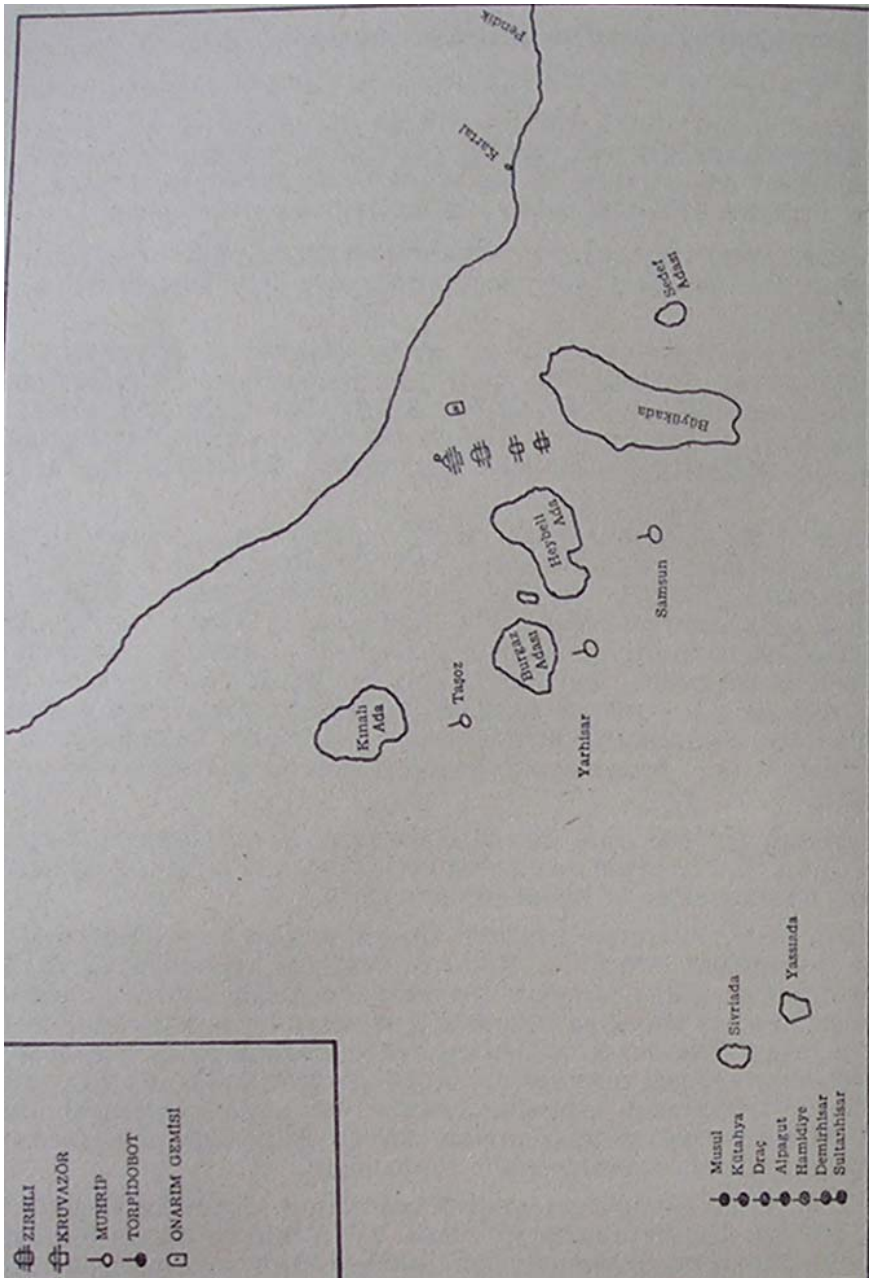


1. Tatlı Su Tankı
2. Tatlı Su Tankı
3. Tatlı Su Tankı
4. Şaft Boşluğu ve Makinecilerin Deposu
5. Şaft Boşluğu ve Makinecilerin Deposu
6. Makine Dairesi
7. Makine Dairesi
8. Kömür Ambarı
9. Kömür Ambarı
10. Kömür Ambarı
11.Kazan Dairesi
12. Kazan Dairesi
13. Kömür Ambarı
14. Kömür Ambarı
15. Kömür Ambarı
16. Kazan Dairesi
17. Kazan Dairesi
18. Kömür Ambarı
19. Kömür Ambarı
20. Cephanelik
21. Cephanelik
22. Ara Geçiş Odaları
23. Cephanelik

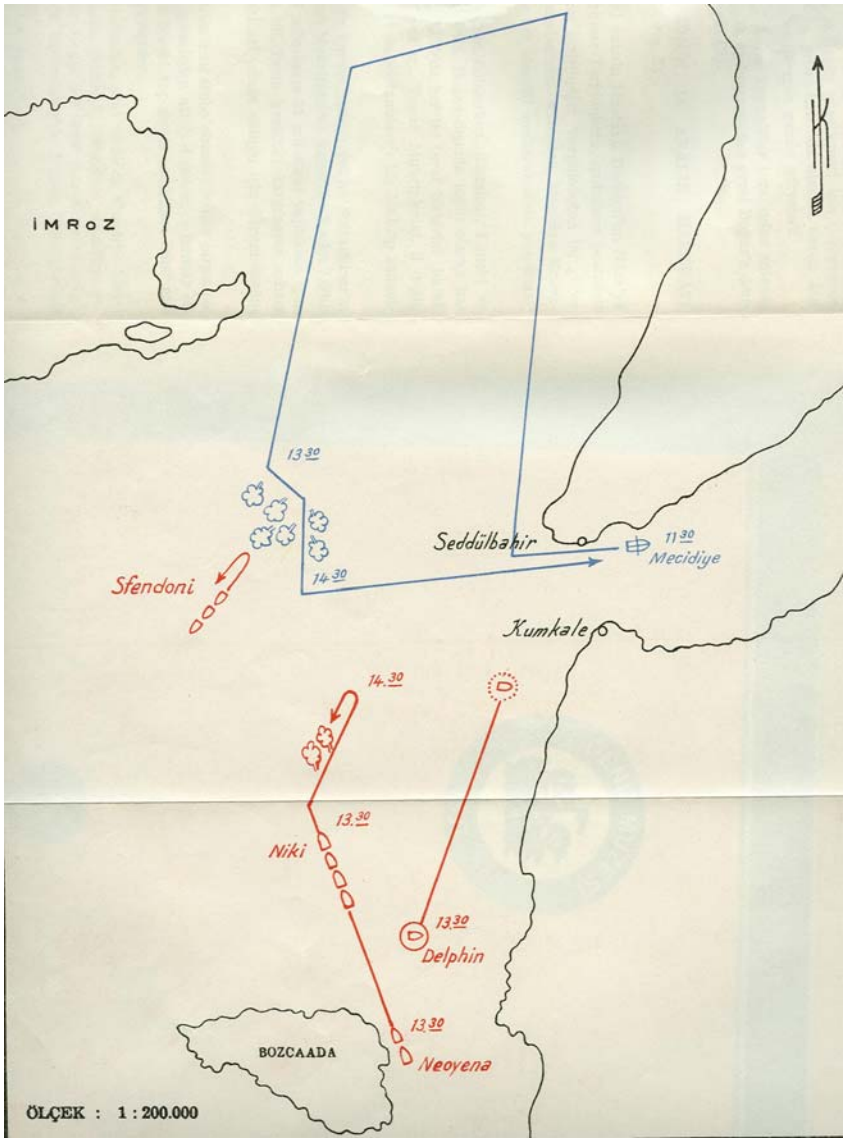
Kroki 1: Mecidiye kruvazörünün planı ve plan üzerinde yapılmış açıklamaları gösteren kroki. Bernd Langensiepen, Ahmet Güleryüz, *The Ottoman Steam Navy 1828-1923,* Conway Maritime Pres, London 1995.



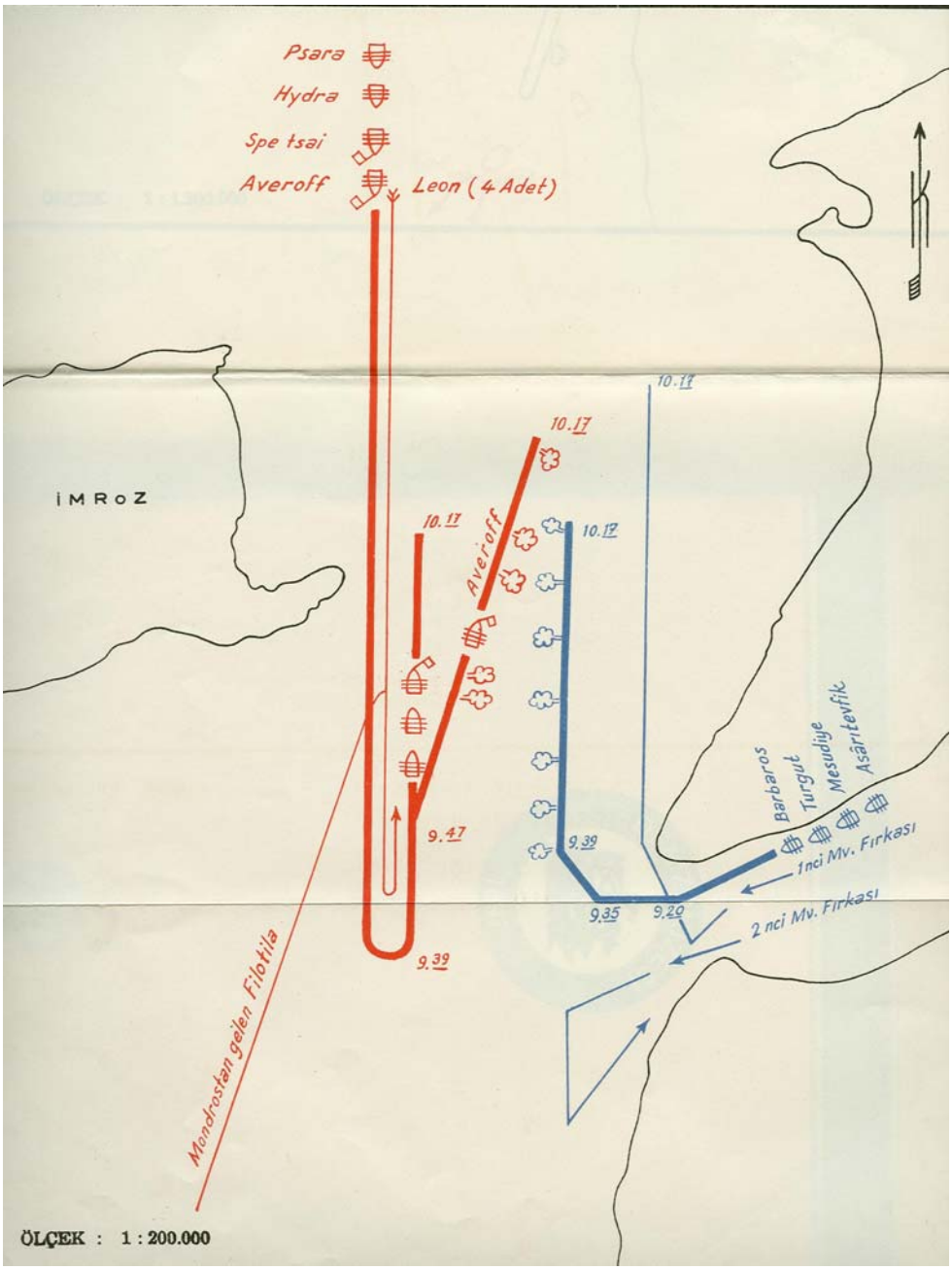
Kroki 2: II. Meşrutiyet'ten sonra donanmanın yaptığı ilk manevranın krokisi. Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1984, s.58.



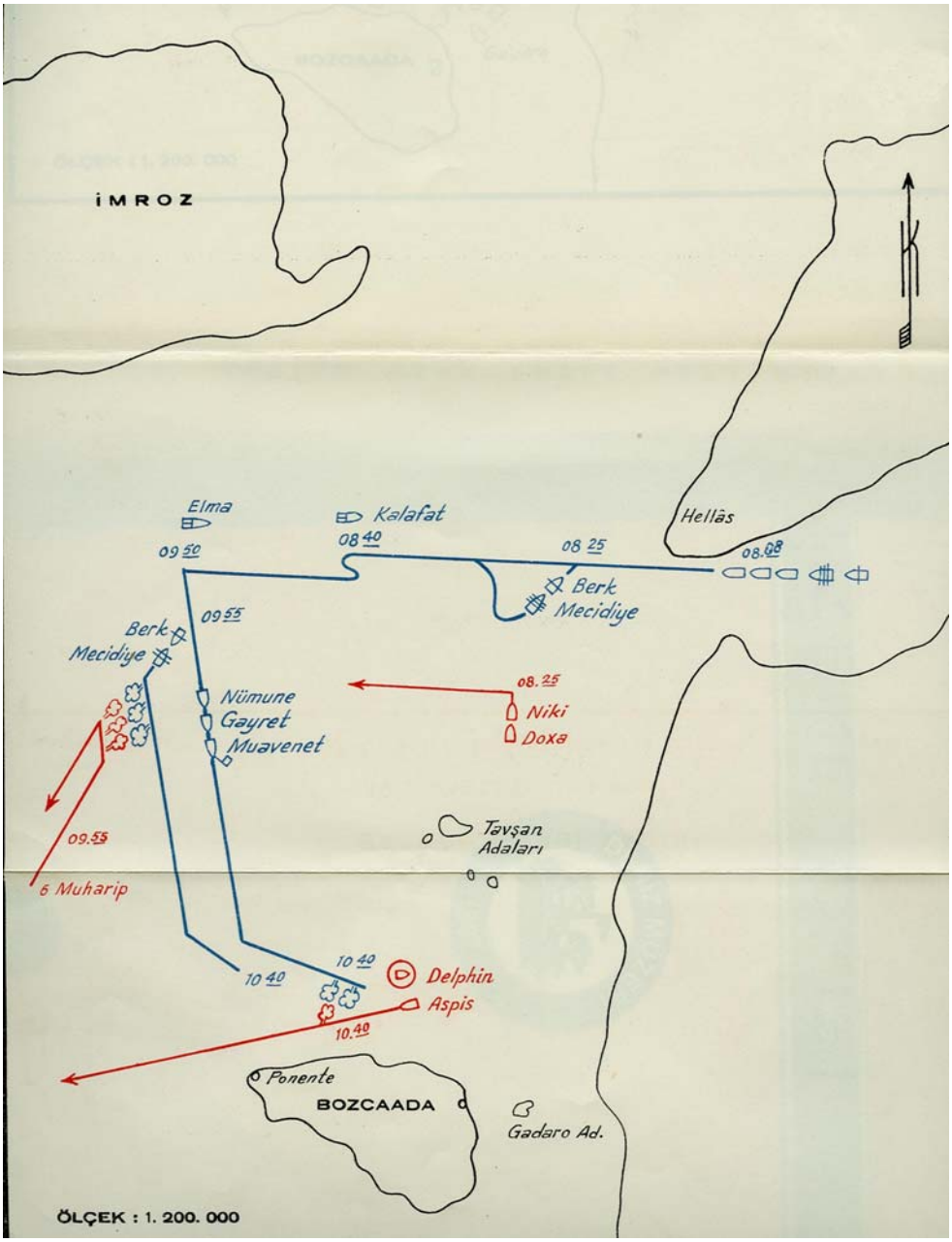
Kroki 3: II. Meşrutiyet'ten sonra donanmanın yaptığı ikinci manevranın krokisi. Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1984, s.60.



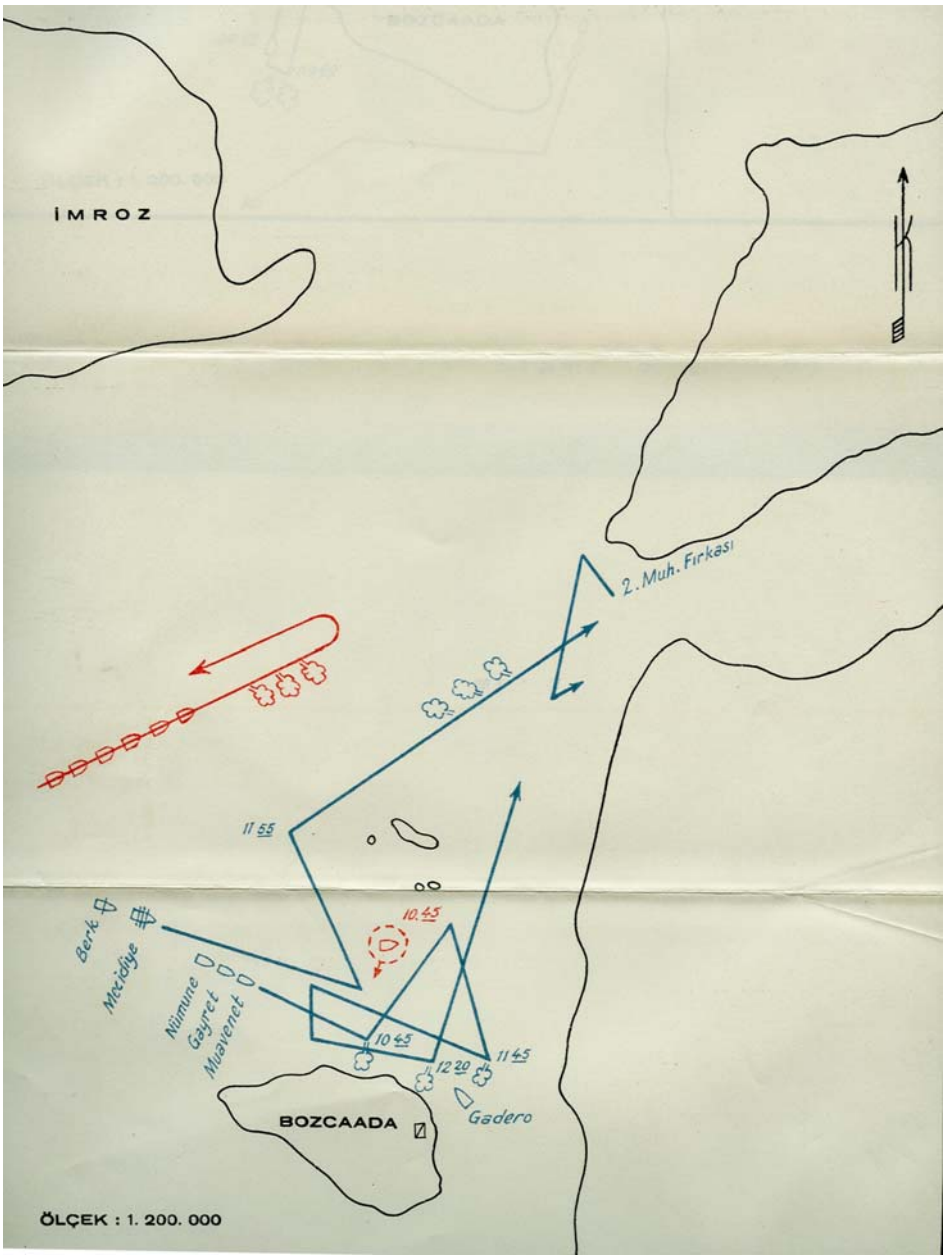
Kroki 4: Balkan Savaşı'nda Osmanlı Donanmasının 14 Aralık 1912 tarihli harekâtının krokisi. *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.136.



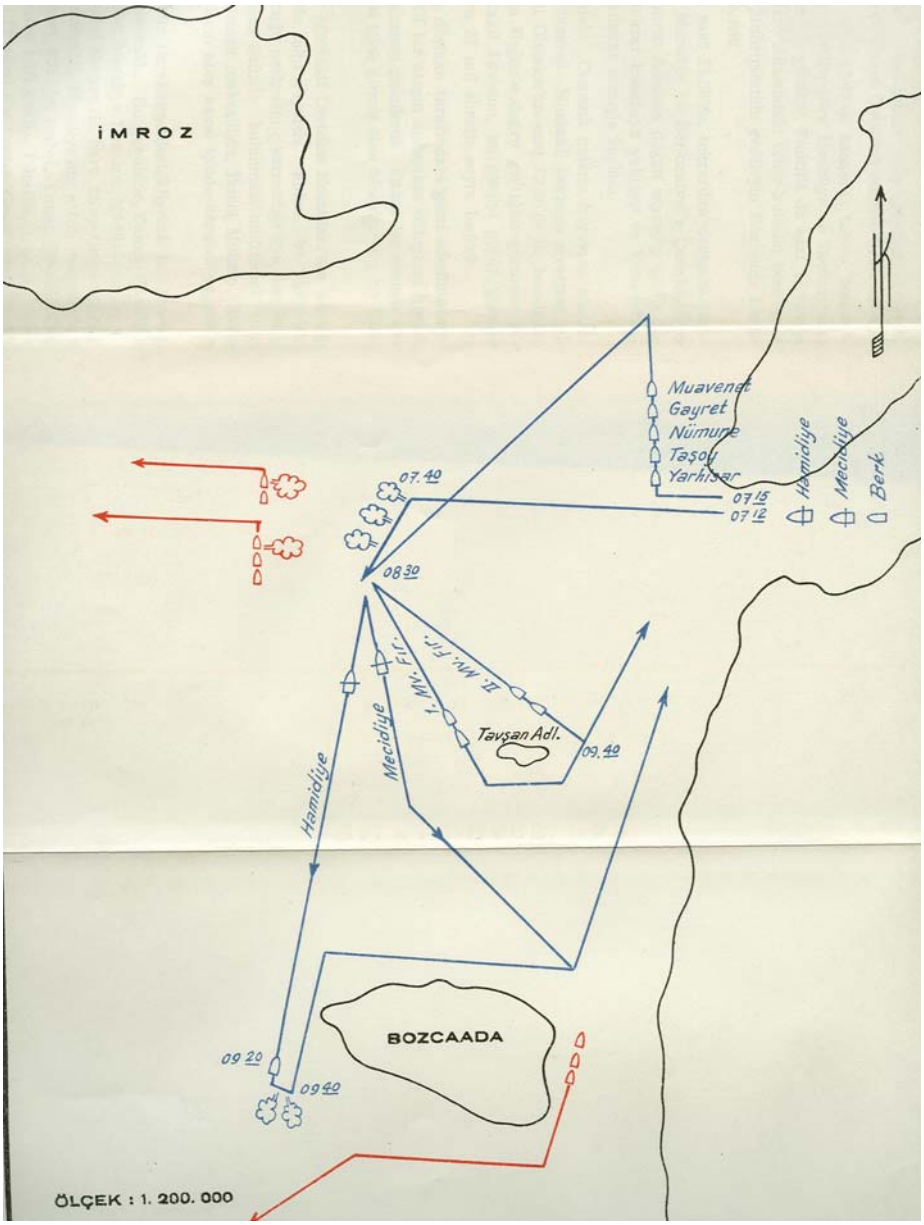
Kroki 5: 16 Aralık 1912 İmroz Deniz Muharebesi'nin saat 09.39'daki durumunu gösteren kroki. *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.140.



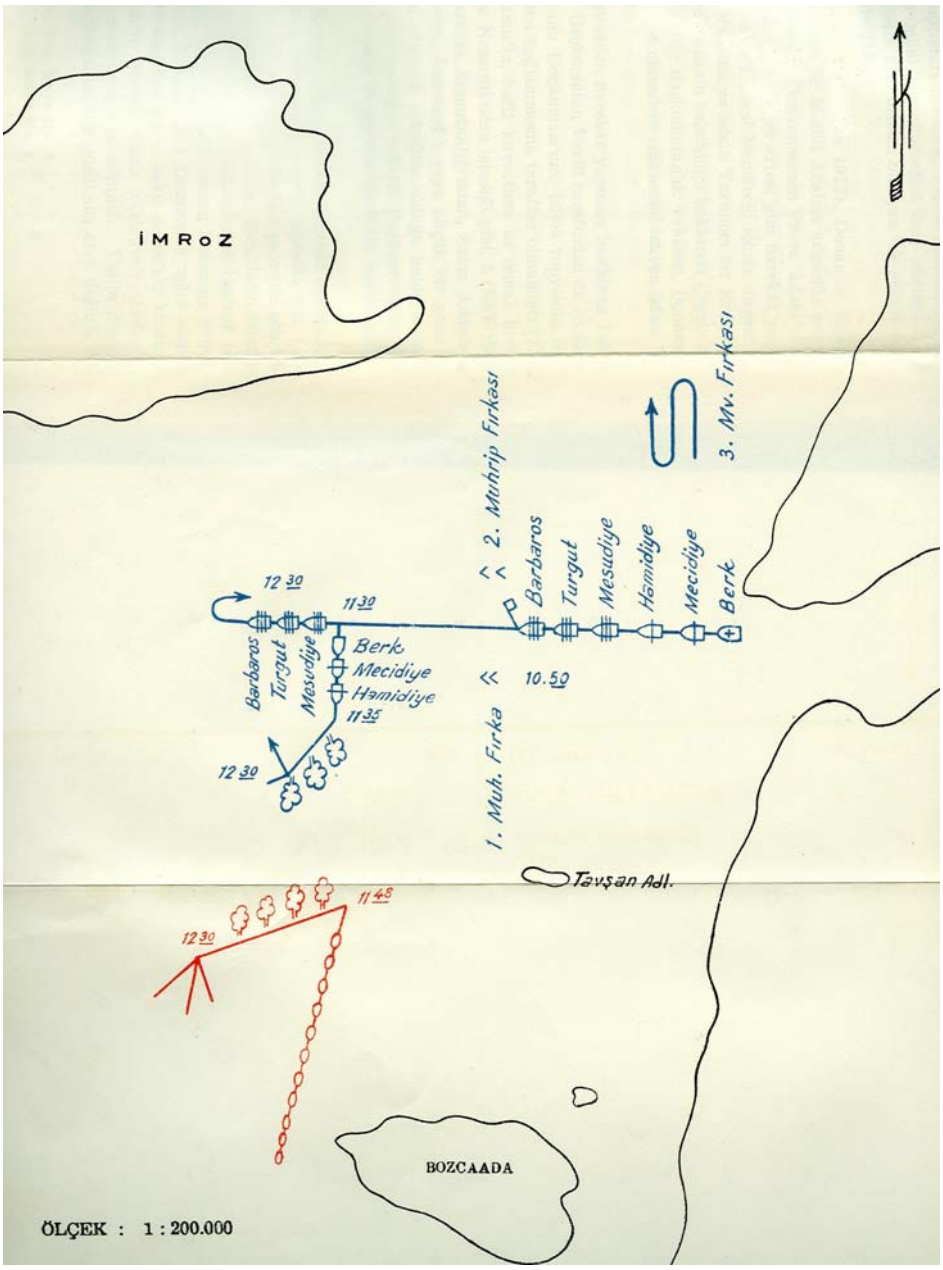
Kroki 6: 22 Aralık 1912 Bozcaada Deniz Savaşı'nda saat 08.25'teki durumu gösteren kroki.
Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913, C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.156.



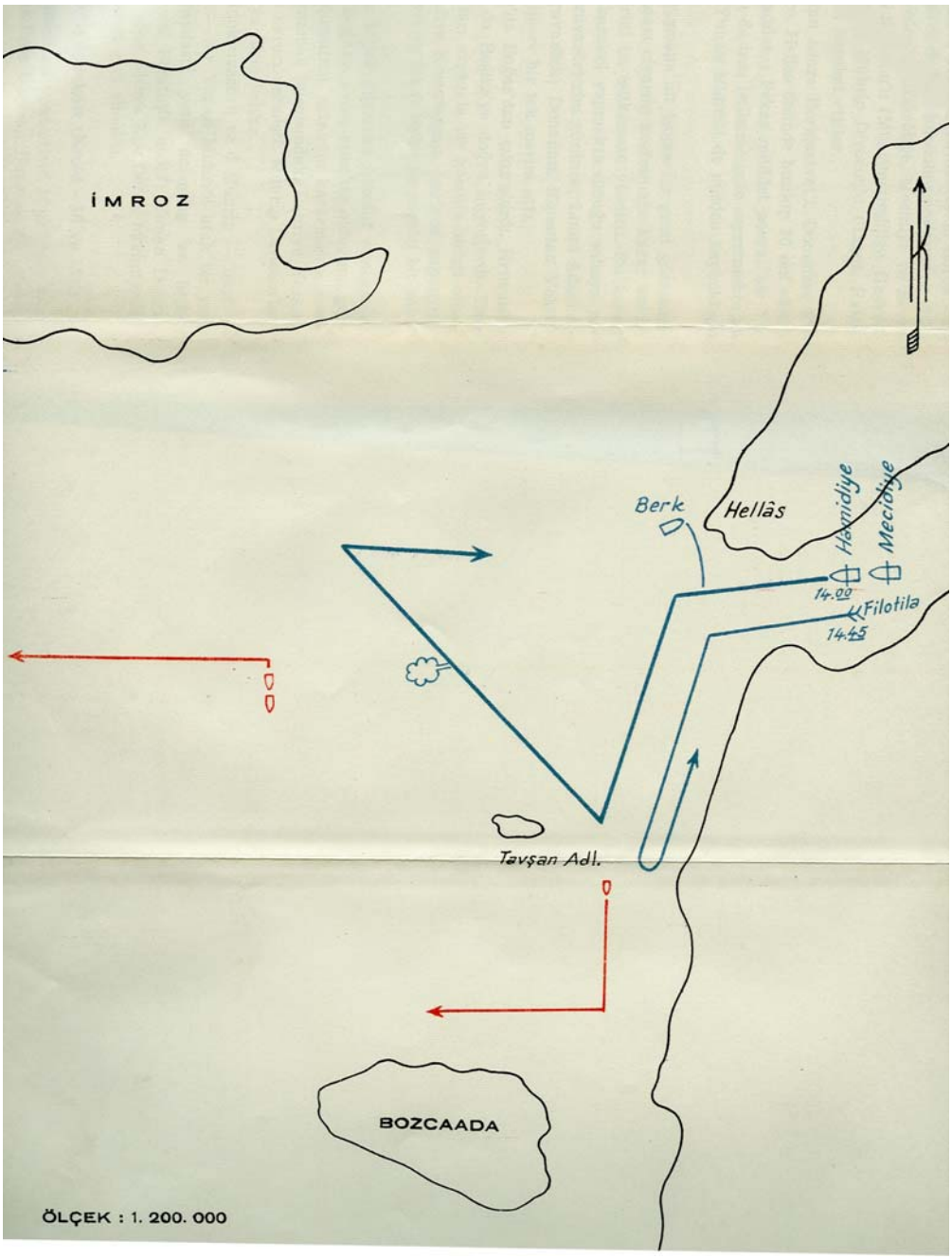
Kroki 7: 22 Aralık 1912 Bozcaada Deniz Savaşı'nda saat 10.45'teki durumu gösteren kroki.
Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913, C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.156.



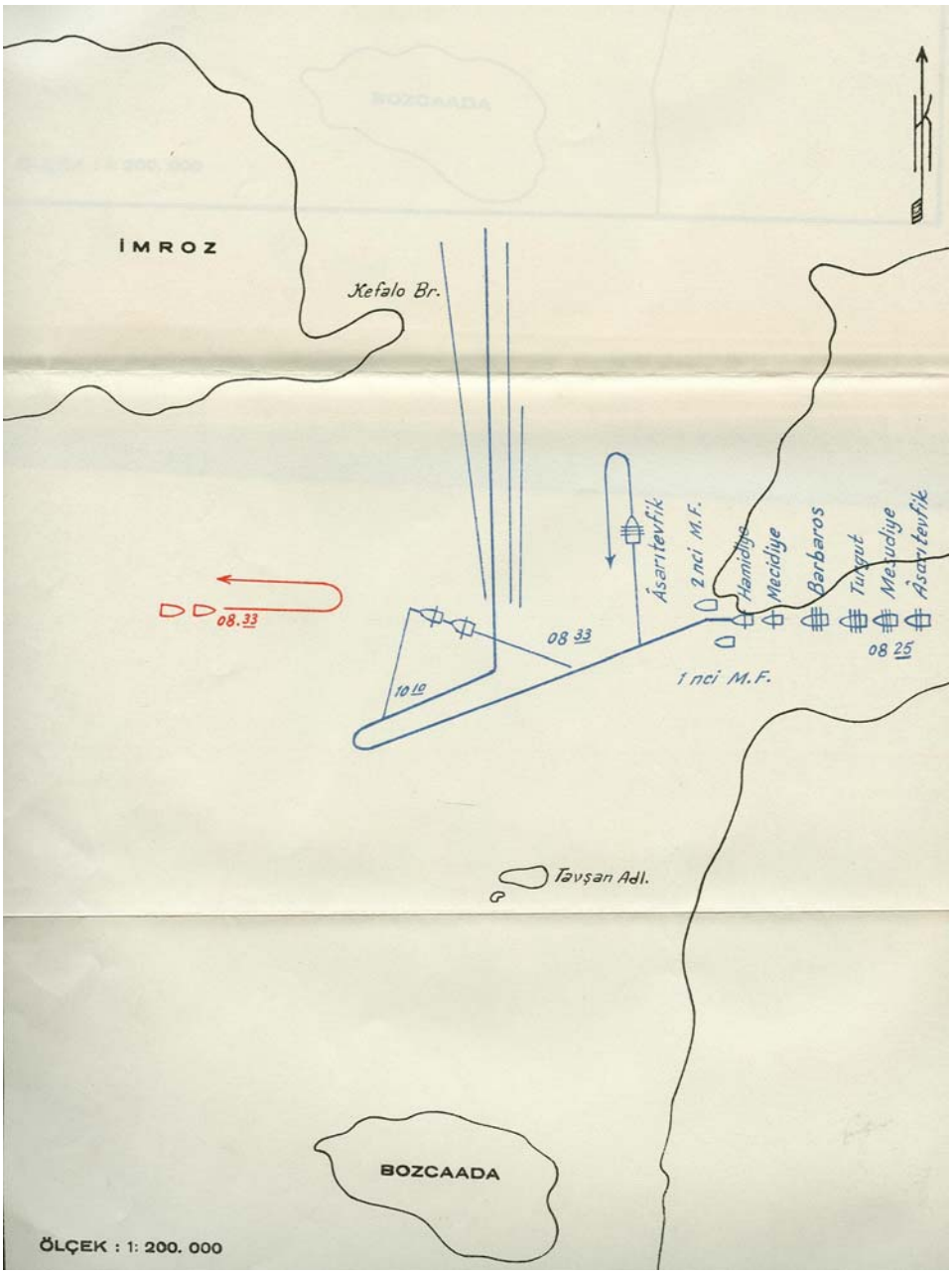
Kroki 8: 4 Ocak 1913 harekâtının kruvazörler ve muhripler tarafından gerçekleştirilen ilk bölümünü gösteren kroki. *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913,* C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.156.



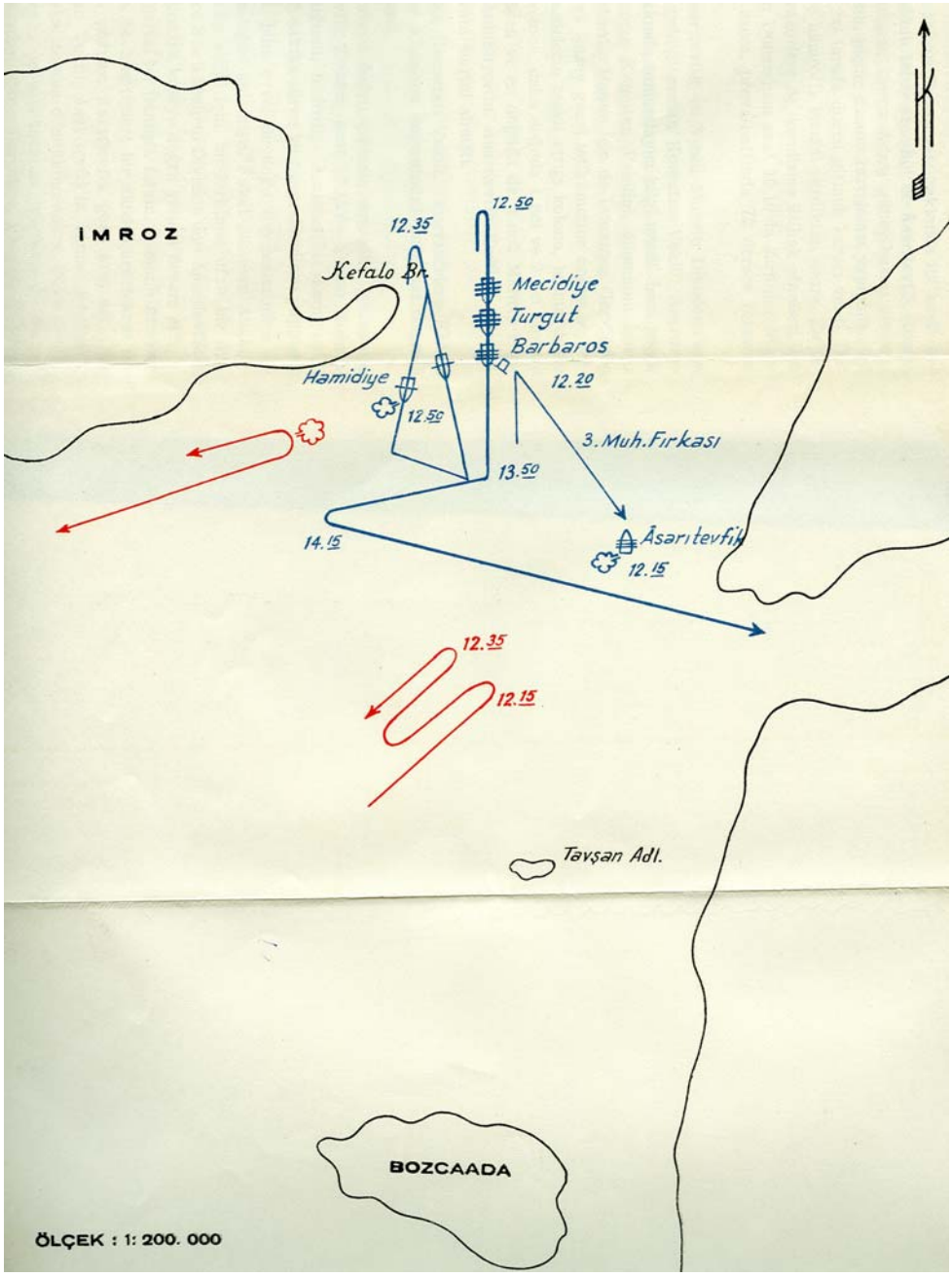
Kroki 9: 4 Ocak 1913 harekatının kruvazörler ve muhriplere "Ana Kuvvet"in katılımıyla gerçekleştirilen ikinci bölümünü gösteren kroki. *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekatı 1912-1913,* C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.164.



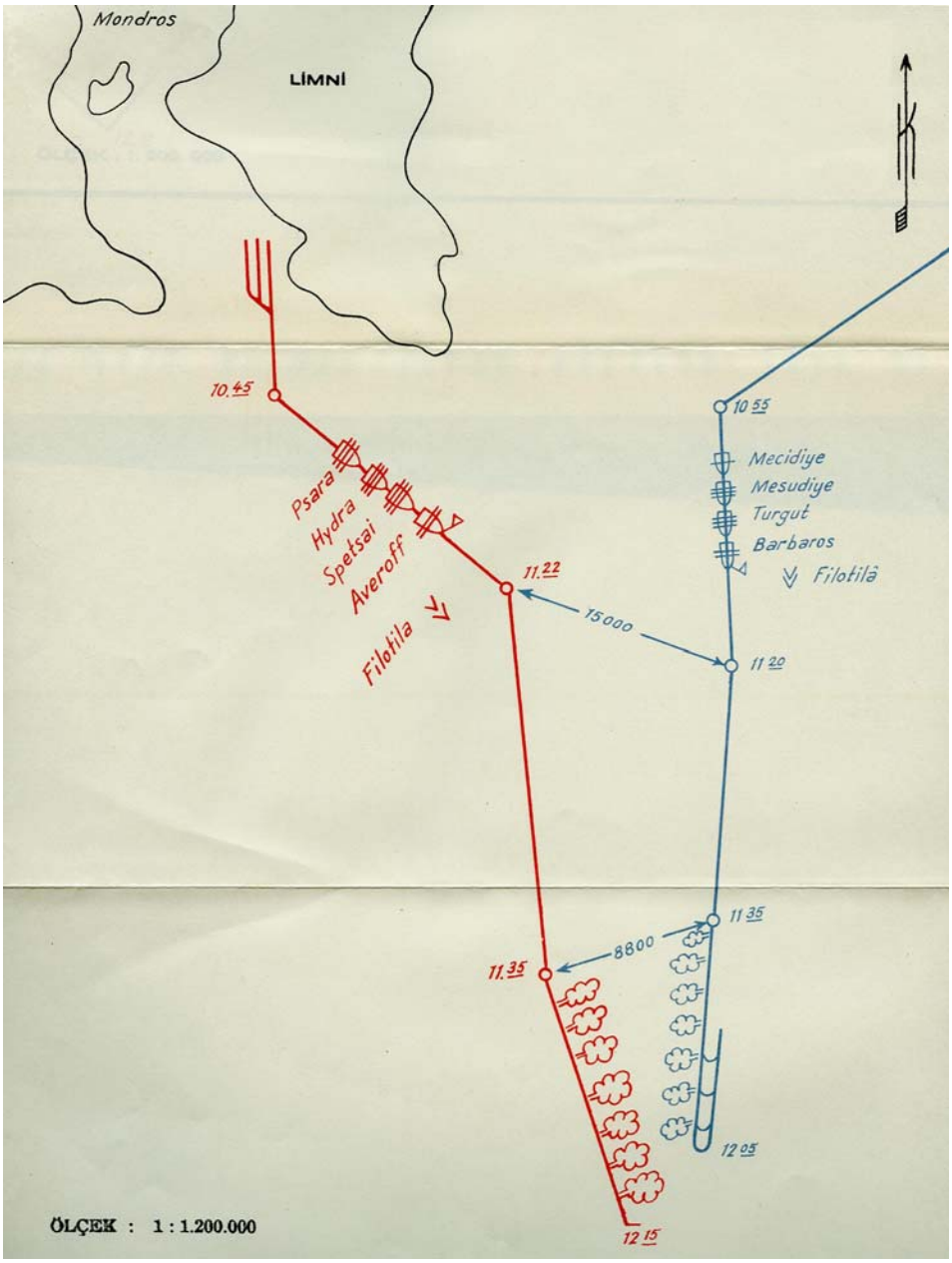
Kroki 10: 10 Ocak 1913 harekatını gösteren kroki. *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekatı 1912-1913,* C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.166.



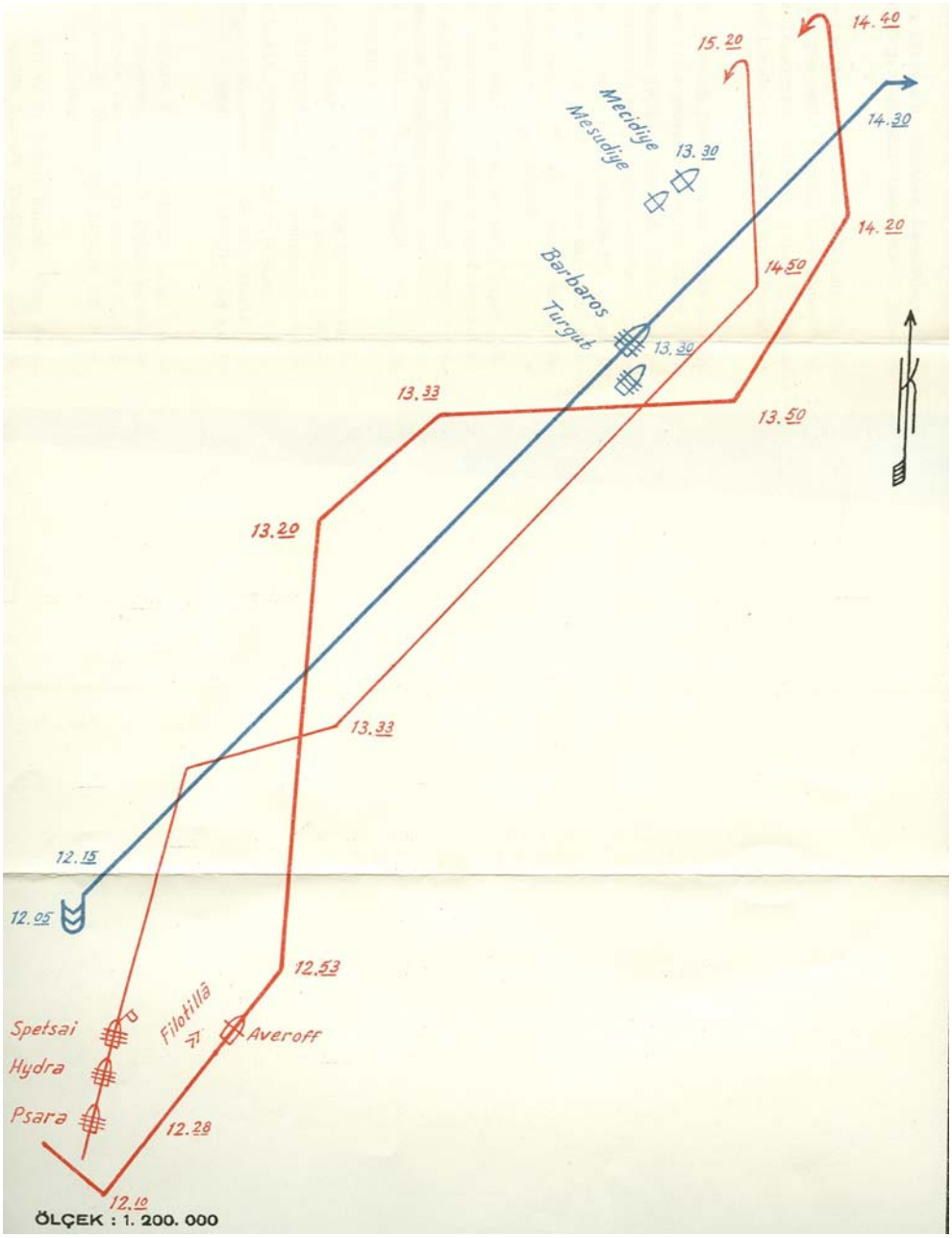
Kroki 11: 11 Ocak 1913 harekatının saat 08.33'teki durumunu gösteren kroki. *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekatı 1912-1913,* C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.168.



Kroki 12: 11 Ocak 1913 harekatının saat 12.15'teki durumunu gösteren kroki. *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekatı 1912-1913,* C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.168.



Kroki 13: 18 Ocak 1913 Mondros Deniz Savaşı'nın saat 10.45'teki durumunu gösteren kroki.
Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekatı 1912-1913, C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.174.



Kroki 14: 18 Ocak 1913 Mondros Deniz Savaşı'nın saat 12.05'teki durumunu gösteren kroki.
Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekatı 1912-1913, C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.174.

Ek 5. Tablolar

TABLO LİSTESİ

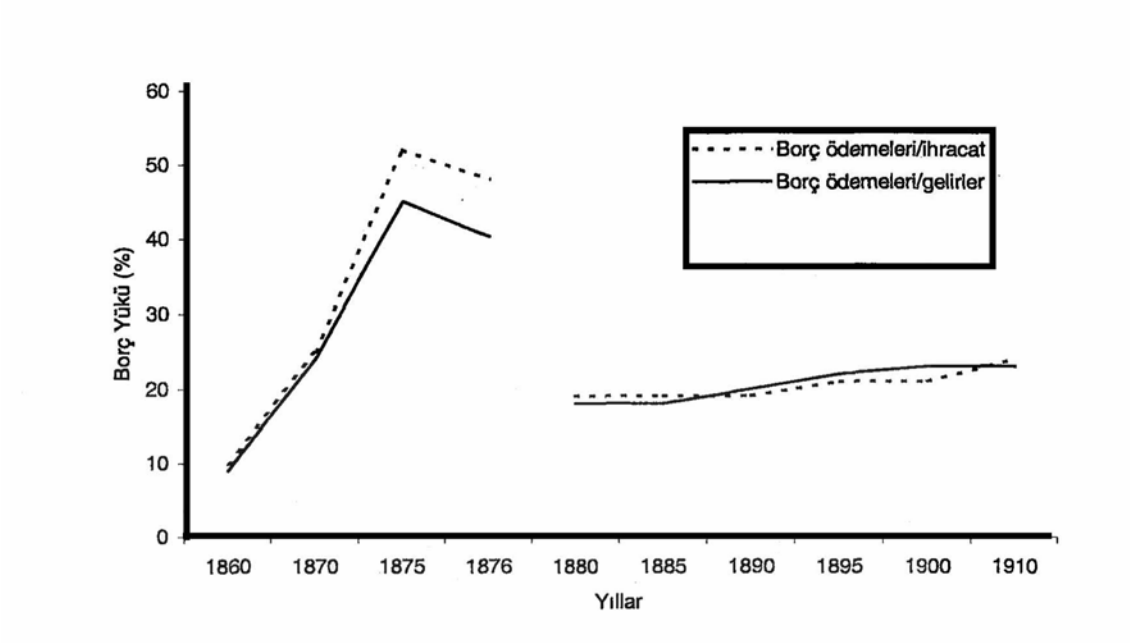
		Sayfa No
Tablo 1	Abdülaziz döneminde Osmanlı donanmasının hizmetine giren gemiler için…..	432
Tablo 2	Borç ödemeleri, ihracat ve gelirler dengesini gösteren tablo. …….....	433
Tablo 3	Ağustos-Eylül 1911 tarihli Beyrut gezisine katılan gemiler ve komutanları…...	434
Tablo 4	Balkan Harbi'nin öncesinde Osmanlı donanmasında bulunan gemiler……...	435
Tablo 5	Balkan Savaşı öncesinde Albay Tahir'in Harbiye Nezareti'ne gönderdiği rapor	436
Tablo 6	Balkan Savaşı'nın başında donanma gemilerinin bulundukları yeri (10 Ekim 1912) gösteren tablo…….	437
Tablo 7	Yunanistan'ın Balkan Savaşı'nın başında "Ege Denizi Filosu"nu oluşturan gemilerini gösteren tablo. ……	438
Tablo 8	Bulgaristan'ın Balkan Savaşı'nın başında donanmasını oluşturan gemileri gösteren tablo……..	439
Tablo 9	Balkan Savaşı sırasında 16-17 Ekim 1912 tarihlerinde Osmanlı donanmasının konuşlandığı yerleri gösteren tablo. ……	440
Tablo 10	Harp Meclisinde muharebede kullanılacak donanma gemilerinin ayrıldığı grupları gösteren tablo…….	441
Tablo 11	19 Aralık 1912 tarihinde Başkomutan Vekili Nazım Paşa'nın donanma gemilerinin kuruluşunda yaptığı değişikliği gösteren tablo…….	442
Tablo 12	22 Aralık 1912 Bozcaada Deniz Savaşı'nda Müstakil Division'un kullandığı mermi sayısını gösteren tablo……..	443
Tablo 13	Donanma kuruluşunda 2 Ocak 1913 tarihi itibariyle yapılan değişikliği gösteren tablo……...	444
Tablo 14	18 Ocak 1913 Mondros Deniz Savaşı'nda Osmanlı donanmasının kullandığı mermi sayısını gösteren tablo……..	445
Tablo 15	Şarköy Çıkarması sırasında Osmanlı donanmasının kullandığı mermi sayısını gösteren tablo……...	446
Tablo 16	I. Dünya Savaşı öncesinde donanmanın güçlendirilmesi amacıyla 6 Ocak 1912 tarihinde Mebusan Meclisinde kabul edilen "Donanma Projesi"ne göre yaptırılacak gemileri gösteren tablo…….....	447
Tablo 17	I. Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı donanmasında bulunan gemileri gösteren tablo……..	448
Tablo 18	Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyete intikal eden gemileri gösteren tablo……...	449
Tablo 19	Atatürk'ün idare ettiği deniz manevrası öncesi donanmanın konuşlandığı durumu gösteren tablo……..	450

Tablo 20 Mecidiye kruvazörünün 1929 yılı Ocak ayında Yavuz kruvazörü kazancı erlerine yaptıracağı seyir programını gösteren tablo……... 451

Tablo 21 Mecidiye kruvazörünün bütün komutanlarını gösteren tablo…….. 452

GEMİ ADI	YAPILDIĞI TERSANE	YAPILDIĞI TARİH	TONAJ	TOP SAYISI	MAKİNE BEYGİR GÜCÜ
Aziziye	İngiltere	1864	4221	15	900
Osmaniye	İngiltere	1864	4221	15	900
Orhaniye	İngiltere	1864	4221	15	900
Mahmudiye	İngiltere	1864	4221	15	900
Asar-ı Tevfik	Fransa	1863	3143	62	750
Zırhlı Korvetler					
Avnillah	İngiltere	1868	1399	4	400
Muin-i Zafer	İngiltere	1868	1399	4	400
Necm-i Şevket	Fransa	1868	1583	5	350
Asar-ı Şevket	Fransa	1868	1583	5	350
Hıfzılrahman	Fransa	1868	1771	4	200
Lütfucelil	Fransa	1868	1771	4	200
Tuna Nehri Gemileri					
Feth-i İslam	Fransa	1864	409	2	80
Semendere	Fransa	1864	409	2	80
İşkodra	Fransa	1864	409	2	80
Böğürtlen	Fransa	1864	409	2	80
Postgoriza	Fransa	1864	409	2	80
Uskurlu Firkateynler					
Selimiye	İstanbul	1865	4747	54	600
Ertuğrul	İstanbul	1863	2344	40	600
Nasrulaziz	Gemlik	1861	2897	40	600
Hüdavendigar	İzmit	1860	2897	40	600
Muhbirisurur	İskenderiye	1850	1447	2	450
Uskurlu Korvetler					
Lübnan	İstanbul	1864	800	12	150
Mansure	İzmit	1863	800	12	150
Muzaffer	İzmit	1863	800	12	150
Uskurlu Naviler					
İskenderiye	İstanbul	1862	600	9	160
Zuhaf	İstanbul	1862	600	9	160
Meriç	Gemlik	1863	600	8	160
Utarit	Gemlik	1863	600	8	160
Uskurlu Dubalar					
Uskanal Seyyah	Gemlik	1865	220	4	45
Uskanal Musul	Gemlik	1865	220	4	45
Hükümdar Gemisi					
Perçepiyale	İngiltere	1865	909	-	350
Nakliye Gemileri					
Süreyya	İngiltere	1865	500	-	160
Pesendere	İngiltere	1867	193	-	90
İzzettin	İngiltere	1865	1075	6	300
İsmail	İngiltere	1865	1075	6	300
Talia	İngiltere	1865	1075	6	300
Fevait	İngiltere	1865	1075	6	300

Tablo 1: Abdülaziz döneminde Osmanlı donanmasının hizmetine giren gemileri gösteren tablo. Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* C.3, Deniz Basımevi, İstanbul 1982, s.64.



Tablo 2: Borç ödemeleri, ihracat ve gelirler dengesini gösteren tablo.
Emine Kıray, *Osmanlı'da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar,* İletişim Yay., İstanbul 1993, s.33.

SIRA NO	GEMİ ADI	KOMUTANI
1	Barbaros Zırhlısı	Güverte Binbaşı Enver
2	Turgutreis Zırhlısı	Güverte Binbaşı Arif
3	Hamidiye Kruvazörü	Binbaşı Aziz
4	Mecidiye Kruvazörü	Binbaşı Arif
5	Yadigâr-ı Millet Muhribi	Kıdemli Yüzbaşı Fahri
6	Muavenet-i Milliye Muhribi	Kıdemli Yüzbaşı Sabri
7	Gayret-i Vataniye Muhribi	Kıdemli Yüzbaşı Sabri
8	Numunei Hamiyet Muhribi	Kıdemli Yüzbaşı Ali Rıza
9	Samsun Muhribi	Kıdemli Yüzbaşı Şükrü
10	Basra Muhribi	Kıdemli Yüzbaşı Ali Rıza
11	Taşoz Muhribi	Kıdemli Yüzbaşı Ali Rıza
12	Yarhisar Muhribi	Kıdemli Yüzbaşı Osman
13	Tir-i Müjgân	-

Tablo 3: Ağustos-Eylül 1911 tarihli Beyrut gezisine katılan gemiler ve komutanları.
Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1984, s.96-97.

ZIRHLILAR	Barbaros, Turgutreis, Mesudiye, Asar-ı Tevfik
ZIRHLI KORVETLER	Muin-i Zafer, Avnillah, Feth-i Bülent
KRUVAZÖRLER	Hamidiye, Mecidiye
MUHRİPLER	Yadigar-ı Millet , Numune-i Hamiyet, Muavenet-i Milliye, Gayret-i Vataniye, Samsun, Taşoz, Basra, Yarhisar
TORPİDOBOTLAR	Musul, Yunus, Akhisar, Draç, Antalya, Ankara, Kütahya, Tokat, Hamidabat, Sivrihisar, Sultanhisar, Demirhisar
SİLAHLI GAMBOTLAR	Zühaf, Marmaris, Malatya, Taşköprü, Nevşehir, Haliç, Refahiye, Antep, Seddülbahir, Bafra, Gökçedağ, Ordu, Kastamonu, Yozgat
TORPİDO KRUVAZÖR	Peyk-i Şevket, Berk-i Satvet, Peleng-i Derya

Tablo 4: Balkan Harbi'nin öncesinde Osmanlı donanmasında bulunan gemiler.
Umur Tuncer, *Balkan Harbinin Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu,* İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Genel Türk Tarihi Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1991, s.115.

GEMİNİN ADI	DURUMU
Barbaros	Satın alındığı günden beri esaslı bir tamir görmemiştir. 1911 Mayıs'ından beri ocak çekmemiştir.* Makine ve kazanları tamir ve temizliğe muhtaçtır. Bölme kapılarının teferruatı, imla ve tahliye tulumbalarının boruları çürüme derecesine gelmiştir. Taretlere mermi keçeleri ve toplara nişangâh lambaları lazımdır. Telefon alıcı ve vericileri bozuktur.
Turgutreis	Barbaros Hayrettin zırhlısı ile aynı durumda.
Mesudiye	Condenser levha boruları ile kazan boruları, ırgat ve makine kazanları tamire muhtaçtır.
Asar-ı Tevfik	Top kundaklarına güvenilememektedir. Kazan boruları değişmeye muhtaçtır.
Hamidiye	Kazan borularının eksikliği sürati düşürmektedir. Nişangâh lambaları eksiktir.
Mecidiye	Condenser boruları harap olmuştur. Seyrinde tehlike vardır. Nişangâh lambaları yoktur.
Berk-i Satvet	Condenser borularının değiştirilmesi gerekmektedir. Gemi tersanede tamir olmaktadır.
Yadigar-ı Millet	İyi bir durumda.
Numune-i Hamiyet	İyi bir durumda; fakat son sürat tecrübesinde gaz kazanı boruları patladığından sürati 20 mile düşmüştür. Ancak havuzda onarılabilir.
Gayret-i Vataniye	İyi bir durumda.
Muavenet-i Milliye	Pervane braketinin yağdanlığı kırıktır. Bu arıza sürati 20 mile düşürmüştür. Havuzda onarılabilir.
Taşoz	Tamire muhtaç.
Basra	Tamire muhtaç.
Samsun	Kazan boruları harap olmuştur.
Yarhisar	İyi bir durumda.
Sivrihisar	Makineleri onarılıyor.
Sultanhisar	Makineleri onarılıyor.
Demirhisar	İyi bir durumda.
Hamidabat	İyi bir durumda.

Tablo 5: Balkan Savaşı öncesinde Albay Tahir'in Harbiye Nezareti'ne gönderdiği rapor.
Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekatı 1912-1913, C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.17.

* Kazan ocağında ateşi söndürmek. Bilgi için bkz. Refik Akdoğan, *Türkçe İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü,* İstanbul 1997, s.230.

GEMİ İSMİ	SINIFI	BULUNDUĞU YER
Barbaros	Zıhlı	Haydarpaşa
Turgutreis	Zıhlı	Haydarpaşa
Hamidiye	Kruvazör	Sinop
Mecidiye	Kruvazör	Haydarpaşa
Mesudiye	Zıhlı	Çanakkale
Asar-ı Tevfik	Zıhlı	Çanakkale
Feth-i Bülent	Korvet	Selanik
Muin-i Zafer	Korvet	İzmir
İclaliye	Eski Zırhlı	Haliç
Yadigar-ı Millet	Muhrip	Karadeniz Boğazı
Muavenet-i Milliye	Muhrip	Karadeniz Boğazı
Numune-i Hamiyet	Muhrip	Karadeniz Boğazı
Gayret-i Vataniye	Muhrip	Haliç (Tamirde)
Basra	Muhrip	İstanbul
Yarhisar	Muhrip	Çanakkale
Samsun	Muhrip	Karadeniz Boğazı
Taşoz	Muhrip	Karadeniz Boğazı
Hamidabat	Torpidobot	Çanakkale
Sivrihisar	Torpidobot	Karadeniz Boğazı
Demirhisar	Torpidobot	Karadeniz Boğazı
Kütahya	Torpidobot	Karadeniz Boğazı
Antalya	Torpidobot	Preveze
Tokat	Torpidobot	Preveze
Berkefşan	Torpidobot	Haliç (Tamirde)
Peleng-i Derya	Torpidobot	Haliç (Tamirde)
Berk-i Satvet	Torpido Kruvazörü	Haliç (Tamirde)
Peyk-i Şevket	Torpido Kruvazörü	Süveyş (Enterne)
Sultanhisar	Torpidobot	Karadeniz Boğazı
Musul	Torpidobot	Karadeniz Boğazı
Yunus	Torpidobot	İzmir
Akhisar	Torpidobot	Çanakkale
Draç	Torpidobot	Haliç (Tamirde)
İzzettin	Vapur	İzmir
Fuat	Yat	Selanik
Ertuğrul	Yat	Dolmabahçe
İstanbul	Yat	Kabataş
Söğütlü	Yat	Arnavutköy
Timsah	Yat	İzmir
Zuhaf	Korvet	Karadeniz Boğazı
Nurülbahir	Gambot	Haliç (Tamirde)
Beyrut	Yat	Süveyş (Enterne)
Malatya	-	Süveyş (Enterne)
Taşköprü	-	Süveyş (Enterne)
Yozgat	-	Süveyş (Enterne)
Nevşehir	Gambot	Karadeniz Boğazı
Marmaris	Gambot	Basra
Tir-i Müjgan	Vapur	Karadeniz Boğazı
2 Motor Gambot	-	Preveze
3 İstimbot	-	İşkodra
2 Motorgambot	-	Basra

Tablo 6: Balkan Savaşı'nın başında donanma gemilerinin bulundukları yeri (10 Ekim 1912) gösteren tablo. *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekatı 1912-1913,* C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.37-38.

GEMİNİN ADI	SINIFI	ADEDİ
Averof	Zırhlı Kruvazör	1
Hydra	Zırhlı (Eski)	3
Psara		
Spetsai		
Neagenea	Muhrip	14
Keravnos		
Thyella		
Sfendoni		
Lonchi		
Naphkretoussa		
Niki		
Doxa		
Velos		
Apsis		
Leon		
Aetos		
Jerax		
Panthir		
Delphin	Denizaltı	1
Kanaris	Yardımcı Gemi	1
Aris	Mayın Gemisi	1
İonia	Hastane Gemisi	1
Aigili	Torpidobot	5
Daphne		
Arethusa		
Aleyon		
Doris		

Tablo 7: Yunanistan'ın Balkan Savaşı'nın başında "Ege Denizi Filosu"nu oluşturan gemilerini gösteren tablo. Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.157.

GEMİNİN ADI	SINIFI	ADEDİ
Nadiejda	Torpidogambot	1
Smeli	Torpidobot	6
Khrabry		
Drsky		
Schumni		
Lietiachty		
Strogi		
Kroum	Silahlı Yat	4
Kamtchia		
Striela		
Simon Vekili		
-	Römorkör	2
-		
-	Küçük Mayın Teknesi	4
-		
-		
-		

Tablo 8: Bulgaristan'ın Balkan Savaşı'nın başında donanmasını oluşturan gemileri gösteren tablo.
Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekatı 1912-1913, C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.48.

	GEMİ TİPLERİ					
	Zırhlı	**Kruvazör**	**Muhrip**	**Torpidobot**	**Gambot**	**Trpd.Krzvz.**
Büyükdere'de Alb.Tahir Komutasında	Barbaros Turgutreis	-------	Yadigar-ı Millet Muavenet-i Milliye Numune-i Hamiyet Samsun Basra Taşoz	Musul Akhisar Sultanhisar Sivrihisar	Zuhaf Nevşehir	-------
Çanakkale'de Mesudiye Komutanı Bnb.Tevfik Komutasında	Mesudiye Asar-ı Tevfik	-------	-------	Hamidabat	-------	-------
Karadeniz'de Umumi Karargah Komutasında	-------	Mecidiye Hamidiye	-------	-------	-------	-------
Haliç'te tersanede	-------	-------	Gayret-i Vataniye Yarhisar	Berkiefşan Kütahya Draç Demirhisar	-------	Berk-i Satvet

Tablo 9: Balkan Savaşı sırasında 16-17 Ekim 1912 tarihlerinde Osmanlı donanmasının konuşlandığı yerleri gösteren tablo. Mithat Işın, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1946, s.74.

Anakuvvet (Donanma Komutan Vekili Alb. Ramiz Komutasında)				
Zıhlı (4)	Barbaros	Turgutreis	Mesudiye	Asar-ı Tevfik
Torpidobot (4)	Demirhisar	Sultanhisar	Sivrihisar	Hamidabat
Birinci Muhrip Division'u (ÖnYzb. Hüseyin Rauf Komutasında)				
Torpidokruvazörü (1)	Berk-i Satvet			
Muhrip (4)	Yadigar-ı Millet	Muavenet-i Milliye	Taşoz	Basra
İkinci Muhrip Division'u (Yb. Hakkı Eşref Komutasında)				
Muhrip (3)		Numunei hamiyet	Gayret-i Vataniye	Yarhisar
Kruvazör (1)		Mecidiye		
Üçüncü Division (Emrindeki gemilerin hepsi de müstakildir)				
Tir-i Müjgan Tamir Gemisi	Reşitpaşa Hastane Gemisi	İntibah Mayın Gemisi	Samsun Muhribi	Akhisar Torpidobotu

Tablo 10: Harp Meclisinde muharebede kullanılacak donanma gemilerinin ayrıldığı grupları gösteren tablo. *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekatı 1912-1913,* C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.139.

Muharebe Divisionu (Alb. Ramiz Komutasında)				
Zıhlı (3)		Barbaros	Turgutreis	Mesudiye
Torpidobot (4)	Demirhisar	Sultanhisar	Sivrihisar	Hamidabat
Hastane Gemisi (1)		Reşitpaşa		
Müstakil Division (ÖnYzb. Hüseyin Rauf Komutasında)				
Kruvazör (1)		Mecidiye		
Muhrip (3)		Muavenet-i Milliye	Gayret-i Vataniye	Numunei Hamiyet
İkinci Division (Yb. Hakkı Eşref Komutasında)				
Torpidokruvazörü (1)		Berk-i Satvet		
Muhrip (3)		Taşoz	Samsun	Basra
Üçüncü Division (Bnb. İsmail Komutasında)				
Zırhlı (1)		Asar-ı Tevfik		
Muhrip (1)		Yarhisar		
Yardımcı Gemi (2)		Tir-i Müjgan	Samsun	
Mayın Gemisi (1)		İntibah		

Tablo 11: 19 Aralık 1912 tarihinde Başkomutan Vekili Nazım Paşa'nın donanma gemilerinin kuruluşunda yaptığı değişikliği gösteren tablo. Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.251.

GEMİ ADI	15'lik	12'lik	10.5'lik	7.5'lik	6.5'lik	5.7'lik
Mecidiye Kruvazörü	10	18	-	-	-	-
Berk-i Satvet Torpidokruvazörü	-	-	26	-	-	-
Muavenet-i Milliye Muhribi	-	-	-	12	-	2
Numune-i Hamiyet Muhribi	-	-	-	69	-	-
Taşoz Muhribi	-	-	-	-	3	-

Tablo 12: 22 Aralık 1912 Bozcaada Deniz Savaşı'nda Müstakil Division'un kullandığı mermi sayısını gösteren tablo. Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.255.

Muharebe Divisionu (Alb. Ramiz Komutasında)					
Zıhlı (4)	Barbaros		Turgutreis	Mesudiye	Asar-ı Tevfik
Kruvazör (2)	Mecidiye			Hamidiye	
Torpidokruvazörü (1)			Berk-i Satvet		
Filotillalar (Yb. Rıfat Komutasında)					
Birinci Muhrip Divisionu					
Muhrip (3)			Muavenet-i Milliye	Gayret-i Vataniye	Numunei Hamiyet
İkinci Muhrip Divisionu					
Muhrip (3)			Taşoz	Basra	Yarhisar
Üçüncü Muhrip Divisionu					
Muhrip (1)			Samsun		
Torpidobot (5)	Akhisar	Demirhisar	Sivrihisar	Sultanhisar	Hamidabat
Mayın Gemisi (1)			İntibah		

Tablo 13: Donanma kuruluşunda 2 Ocak 1913 tarihi itibariyle yapılan değişikliği gösteren tablo.
Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekatı 1912-1913, C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.159-160.

GEMİ ADI	28'lik	24'lük	15'lik	12'lik	10.5'lik	8.8'lik	Toplam Sarfiyat
Barbaros Zırhlısı	182				51	53	286
Turgutreis Zırhlısı	201				258		459
Mesudiye Zırhlısı		86	143				229
Mecidiye Kruvazörü			101	40			141
Berk-i Satvet Topidokruvazörü					21		21
Toplam Sarfiyat	383	86	244	40	330	53	1136

Tablo 14: 18 Ocak 1913 Mondros Deniz Savaşı'nda Osmanlı donanmasının kullandığı mermi sayısını gösteren tablo. Mithat Işın, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1946, s.274-275.

GEMİ ADI	15'lik	12'lik	10.5'lik	8.8'lik	Toplam Sarfiyat
Barbaros Zırhlısı			250	180	430
Turgutreis Zırhlısı			225	202	427
Mecidiye Kruvazörü	22	156			178
Berk-i Satvet Topidokruvazörü			84		84
Toplam Sarfiyat	22	156	559	382	1119

Tablo 15: Şarköy Çıkarması sırasında Osmanlı donanmasının kullandığı mermi sayısını gösteren tablo. *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekatı 1912-1913,* C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.209.

Sayı	Geminin Cinsi	Tonaj	Yaptırılacağı Yıl					Bedeli
			1327 (1911)	1328 (1912)	1329 (1913)	1330 (1914)	1331 (1915)	
6	Dretnot	23.000	1	2	1	1	1	2.000.000
4	Skaut*	5.500	-	2	2	-	-	350.000
20	Destroyer	1.000	-	4	6	5	5	135.000
6	Denizaltı	500	-	2	2	1	1	80.000
1	Ana Gemisi•							
1	Tahlisiye Gemisi	1.300	-	-	1	-	-	100.000
2	Lağım Gemisi♦	5.000	-	1	-	1	-	130.000
1	Temirit Gemisi		-	1	-	-	-	200.000
1	Büyük Havuz		-	1	-	-	-	300.000
2	Küçük Havuz		-	1	-	-	1	300.000
1	Muhrip Havuzu		-	-	-	1	-	50.000
1	Okul Gemisi		-	-	1	-	-	300.000

Tablo 16: I. Dünya Savaşı öncesinde donanmanın güçlendirilmesi amacıyla 6 Ocak 1912 tarihinde Mebusan Meclisinde kabul edilen "Donanma Projesi"ne göre yaptırılacak gemileri gösteren tablo. Afif Büyüktuğrul, "Osmanlı (Türk)-Yunan Deniz Silahlanma Yarışı", *Belleten,* C.XXXIX, S.156, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1975, s.739.

* Muhriplere önderlik edecek büyük muhrip.
• Denizaltı personeli yatak gemisi.
♦ Mayın dökme gemisi.

Muharebe Gemisi ve Kruvazörler	Yavuz,Mesudiye, Barbaros,Turgutreis zırhlıları Midilli, Mecidiye, Hamidiye kruvazörleri Peyk-i Şevket torpidokruvazörü	
Yardımcı Gemiler	**Gambotlar**	Preveze, Sakız, Aydınreis, Burakreis, Hızırreis, İsareis, Durakreis, Peleng-i Derya, Zuhaf, Timsah, Marmaris, Malatya, Taşköprü, Yozgat, Nevşehir, Meğri, Barika-i Zafer, Berkefşan
	Motor Gambotlar	17 Adet
	Mayın Gemileri	İntibah, Nusret, Selanik, Giresun, Nilüfer, Samsun
	Yatlar	Ertuğrul, Söğütlü, İstanbul, İzzettin, Galata, Beyrut, Fuat, Timsah, Seyyar, Trablusgarp, Şıpka, İhsaniye, Sürat
	Taşıt Gemileri	Bezmialem, Nağra, Reşitpaşa, Mithatpaşa, Derne, Halep, Şam, Urla
	Onarım Gemisi	Tir-i Müjgan
	Nakliye Gemileri	Gülcemal, Karadeniz, Akdeniz, Kızılırmak, Yeşilırmak, Plevne, Bandırma, Gelibolu, Edremit, Mersin, İnebolu, Beyrut
Filotilla	**1.Muhrip Tümeni**	Berk-i Satvet, Gayret-i Vataniye, Muavenet-i Milliye, Yadigar-ı Millet
	2.Muhrip Tümeni	Taşoz, Basra, Yarhisar, Samsun
	1.Torpido Tümeni	Draç, Musul, Kütahya, Akhisar
	2.Torpido Tümeni	Hamitabat, Sivrihisar, Demirhisar, Sultanhisar

Tablo 17: I. Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı donanmasında bulunan gemileri gösteren tablo.
Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekatı, C.8, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1976, s.52; Sermet Fuat, "Cihan Harbinde Türk Filosu", *Deniz Mecmuası,* C.45, S.328, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul 1933, s.123; Nejat Gülen, *Dünden Bugüne Bahriyemiz,* Kastaş Yay., İstanbul 1998, s.289-291.

GEMİ ADI	SINIFI
Yavuz, Turgut Reis, Hamidiye, Mecidiye	Kruvazör
Berk-i Satvet, Peyk-i Şevket	Torpido kruvazörü
Muavenet-i Milliye, Numune-i Hamiyet	Muhrip (Destroyer)
Taşoz, Basra, Samsun, Sultanhisar Sivrihisar, Yunus, Akhisar, Draç Berkiefşan, Musul	Torpidobot
Burak Reis, Hızır Reis, Kemal Reis, Isa Reis, Aydın Reis, Preveze, Sakız	Gambot
Zuhaf	Korvet
İntibah, Nusrat, Tir-i Müjgan	Mayın dökücü
-	9 Mayın toplayıcı motor
Muin-i Zafer, İclaliye, Necm-i Şevket	Kurs Gemisi
Ertuğrul, Söğütlü	Yat

Tablo 18: Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyete intikal eden gemileri gösteren tablo.
Raşit Metel, *Atatürk ve Donanma,* Deniz Basımevi, İstanbul 1966, s.37-38.

GEMİLERİN BULUNDUKLARI YER	GEMİ İSMİ
Kadıköy Moda	Hamidiye kruvazörü, Berk-i Satvet ve Peyk-i Şevket torpidokruvazörleri, Taşoz, Basra ve Samsun torpidobotları
İzmit	Mecidiye kruvazörü
Erdek	Birinci ve İkinci İnönü denizaltıları
Not: Yavuz kruvazörü henüz tamiratı bitmediği için donanmaya katılmamıştır. Turgutreis zırhlısı ise bu sıralarda onarım görmektedir.	

Tablo 19: Atatürk'ün idare ettiği deniz manevrası öncesi donanmanın konuşlandığı durumu gösteren tablo. Raşit Metel, *Atatürk ve Donanma,* Deniz Basımevi, İstanbul 1966, s.121.

TARİH	YAPILACAK İŞ
13 Ocak 1929	Gölcük'ten İzmit'e hareket ve Şam vapurundan kömür alınması
15 Ocak 1929	İzmit'ten Gölcük'e hareket ve Yavuz kruvazörünün kazancı erlerinin alınması
16 Ocak 1929	Tuzla'ya demirleme
17 Ocak 1929	Tuzla Tekirdağ arası seyir
21 Ocak 1929	Tekirdağ Gemlik arası seyir
24 Ocak 1929	Gemlik Gelibolu arası seyir
27 Ocak 1929	Gelibolu Darıca arası seyir
31 Ocak 1929	Darıca Şarköy arası seyir
2 Şubat 1929	Şarköy Silivri arası seyir
5 Şubat 1929	Silivri Mudanya arası seyir
7 Şubat 1929	Mudanya Çanakkale arası seyir
10 Şubat 1929	Çanakkale Gölcük arası seyir
11 Şubat 1929	Gölcük Haliç arası seyir

Tablo 20: Mecidiye kruvazörünün 1929 yılı Ocak ayında Yavuz kruvazörü kazancı erlerine yaptıracağı seyir programını gösteren tablo. Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977),* C.I, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2005, s.178-181.

MECİDİYE KRUVAZÖRÜNÜN KOMUTANLARI

MİRALAY RIZA BEY	1904
TAHİR BEY	1908
Gv.Kd.Yzb. KÜÇÜKMUSTAFAPAŞALI MUZAFFER ADİL	23.04.1911 - 23.08.1911
Bnb. BEŞİKTAŞLI ARİF NEBİ	?.09.1911 - ?.10.1912
Gv.Bnb. KÜÇÜKMUSTAFAPAŞALI MUZAFFER ADİL	?.05.11.1912 - ?.07.1913
Önyzb. KAPTANDAKİKLİ MEHMET TAHİR	02.07.1913 - 25.10.1913
Gv.Bnb. KÜÇÜKMUSTAFAPAŞALI MUZAFFER ADİL	?.10.1913 - 09.04.1914
Gv.Bnb. CİBALİLİ MEHMED NAZMİ	14.04.1914 - 07.04.1915
Bnb.MUSTAFA NECATİ BEY	11.05.1924 - 25.08.1924
Bnb.YUSUF ZİYA	?.09.1925 - ?.01.1928
Gv.Yb. MAHMUT SAİT HALMAN (1909-1183)	26.04.1928 - 24.11.1931
Gv.Bnb. MEHMET FEHMİ KARTAL (1327-1262)	06.12.1931 - 17.10.1933
Gv.Yb. ABDULHALİK SAFİYETTİN DAĞADA (1326-1210)	17.10.1933 - 22.04.1934
Gv.Yb. MEHMET İHSAN ÖZEL (1325-1190)	22.04.1935 - 12.10.1935
Gv.Yb. MEHMET ÜLPER (1907-1071)	12.10.1935 - 10.02.1937
Gv.Yb. AHMET NİZAMETTİN AKERMAN (1910-1213)	13.09.1937 - 13.08.1938
Gv.Yb. MUSTAFA HİLMİ ÜLER (1327-1249)	13.08.1938 - 03.11.1938
Gv.Yb. MAHMUT NEDİM ÜLSEVEN (1914-1357)	10.03.1939 - 17.06.1939
Gv.Yb. AHMET MÜNİR ÖNEY (1919-1452)	13.09.1939 - 16.12.1940
Gv.Yb. OSMAN NURİ AKSU (1912-1303)	27.12.1940 - 14.02.1942
Gv.Yb. OSMAN NURİ GÜNDOĞAN (1912-1326)	09.02.1942 - 22.03.1943
Gv.Yb. MUSTAFA SADETTİN ÖZMAN (1337-1498)	09.03.1943 - 12.05.1944
Gv.Yb. AHMET RIFAT MUTLU (1912-1332)	01.06.1944 - 20.08.1945
Gv.Yb. AHMET MUKADDER BİRKAN (1921-1502)	25.08.1945 - 11.09.1945
Gv.Yb. OSMAN NURİ AKSU (1912-1303)	24.08.1945 - 23.09.1946
Gv.Alb. MEHMET İZZETTİN DİNLER (1918-1438)	16.08.1946 - 11.08.1947
Gv.Alb. MEHMET MUZAFFER BESEN (1913-1353)	27.08.1947 - 26.08.1948

Tablo 21: Mecidiye kruvazörünün komutanlarını gösteren tablo. Bu tablo;
a) Lalahan Deniz Arşiv Müdürlüğü'nde bulunan künye defterleri, Deniz Komutanlığının Tarihçesi 1923-1935 ile Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1935-1950.
b) Cemal Kutay, *Osmanlıdan Cumhuriyete Yüzyılımızda Bir İnsanımız Hüseyin Rauf Orbay 1881-1964,* C.1, Kazancı Matbaası, İstanbul 1992, s.255.
c) Cemal Kutay, *Osmanlıdan Cumhuriyete Yüzyılımızda Bir İnsanımız Hüseyin Rauf Orbay 1881-1964,* C.2, Kazancı Matbaası, İstanbul 1992, s.69.
ç) Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,* C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1984, s.20, 232, 282.
d) Mithat Işın, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi,* Deniz Basımevi, İstanbul 1946, s.420, Ek-25A.
e) *Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekatı 1912-1913,* C.7, Genelkurmay Başkanlığı Yay., İstanbul 1965, s.72.
f) Cem Gürdeniz, *Poyrazın Getirdikleri, Amiral Afif Büyüktuğrul'un Gazetede Yayımlanmış Makaleleri 1954-1971,* Deniz Basımevi, İstanbul 2004, s.176.
g) Afif Büyüktuğrul, *Emekli Tuğamiral Fahri Engin'in Hatıratı,* Dz.K.K.lığı Basımevi, Ankara 2004, s.54, 78, 115. arşiv ve kitapları kullanılarak hazırlanmıştır.

ÖZGEÇMİŞ

Ferdi Uyanıker, 1977 yılında İzmir'de doğdu. İlköğrenimini 1988 yılında 100. Yıl İlkokulu'nda, orta öğrenimini 1991 yılında Ticaret Borsası Ortaokulu'nda, lise öğrenimini 1994 yılında Karşıyaka Bayraklı Lisesi'nde tamamladı. 1998 yılında da İzmir Dokuz Eylül Üniversitesi Buca Eğitim Fakültesi Tarih Öğretmenliği Bölümü'nden mezun oldu.

1999 yılında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Deniz Astsubay Hazırlama Okulu Komutanlığında T.C. İnkılâp Tarihi ve Atatürkçülük öğretmeni olarak göreve başladı. 2003 yılında tayin olduğu Deniz Astsubay Meslek Yüksek Okulu Komutanlığında aynı görevi sürdürmektedir.

2006 yılında başladığı Yüksek Lisans öğrenimini, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü'nde, "Türk Donanmasında Mecidiye Kruvazörü" konulu çalışması ile tamamlamıştır (2009).