



FURKAN KAPLAN

TARİH  
ANABİLİM DALI

OCAK 2025



T.C.  
VAN YÜZÜNCÜ YIL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



YÜKSEK  
LİSANS  
TEZİ

OSMANLIDAN CUMHURİYETE TURGUT  
REİS ZIRHLISI (1890-1957)

FURKAN KAPLAN

TARİH  
ANABİLİM DALI

OCAK 2025

**T.C.**  
**VAN YÜZÜNCÜ YIL ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**TARİH ANABİLİM DALI**

**OSMANLIDAN CUMHURİYETE TURGUT REİS ZIRHLISI (1890-1957)**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**HAZIRLAYAN**  
**FURKAN KAPLAN**

**DANIŞMAN**  
**DOÇ. DR. ERCÜMENT TOPUZ**

**VAN-2025**

## KABUL VE ONAY

Furkan KAPLAN tarafından hazırlanan “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Turgut Reis Zırhlısı (1890-1957)” adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından OY BİRLİĞİ ile Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetim Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

| Jüri Üyeleri                                                                                                                                                                                                                     | İmza              |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| <b>Danışman:</b> Doç. Dr. Ercüment Topuz<br>Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Tarih Anabilim Dalı<br>Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.                                                      | .....             |
| <b>Başkan:</b> Doç. Dr. Süleyman Tekir<br>Sinop Üniversitesi, Tarih Anabilim Dalı<br>Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.                                                                  | .....             |
| <b>Üye:</b> Doç. Dr. Ferit Yücebaş<br>Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Tarih Anabilim Dalı<br>Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.                                                            | .....             |
| <b>Üye:</b> Dr. Öğr.<br>... Üniversitesi, ... Anabilim Dalı<br>Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.                                                                                        | .....             |
| <b>Yedek Üye:</b> Unvanı Adı SOYADI<br>Üniversite Adı, Anabilim Dalı<br>Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum.                                                                 | .....             |
| <b>Tez Savunma Tarihi:</b>                                                                                                                                                                                                       | <b>03.01.2024</b> |
| Jüri tarafından kabul edilen bu tezin Yüksek Lisans Tezi olması için gerekli şartları yerine getirdiğini ve imzaların sahiplerine ait olduğunu onaylıyorum.<br>.....<br>Doç. Dr. Ercan ÇALIŞ<br>Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü |                   |

## ETİK BEYAN

Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü **Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;**

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu

**bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.03.01.2024**

(İmza)

Furkan KAPLAN

## **Yüksek Lisans Tezi**

FURKAN KAPLAN

VAN YÜZÜNCÜ YIL ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

OCAK, 2025

### **OSMANLIDAN CUMHURİYETE TURGUT REİS ZIRHLISI (1890-1957)**

#### **ÖZET**

Denizcilikteki hızlı teknolojik gelişimler, ana muharebe gemilerini ortaya çıkardı. Denize kıyısı olan devletler, bu gemilere sahip olarak güçlü donanmalar kurma çabasına girdi. II. Abdülhamit'in iktidarının sonlarına doğru güçlü bir donanma oluşturma çabaları başlasa da yetersiz kaldı. II. Meşrutiyetin ilanı ile birlikte donanmanın modernizasyonu ve güçlendirilmesi yeniden gündeme gelerek önem kazandı. Yunanistan'ın Averoff zırhlı kruvazörünü satın alması üzerine denizlerdeki gücün yeniden dengelemesi için Osmanlı Devleti zırhlı arayışına girdi. Yeni zırhlıların satın alınması için İngiliz ve Fransız hükümetleri başvurulmuş ancak bir sonuç alınamamıştı. Alman Hükümeti ile yapılan anlaşma sonucu, Brandenburg sınıfı dört zırhlıdan ikisinin satın alınmasına karar verildi. Mali imkânsızlıklara rağmen Donanma Cemiyeti'nin ve maliyenin desteğiyle SMS Weissenburg satın alındı. Teslim edilen zırhlıya Osmanlı sancağı çekildikten sonra Turgut Reis adı verildi. Zırhlının eski olması sebebiyle kamuoyunda olumlu ve olumsuz eleştirilere maruz kaldı. Turgut Reis zırhlısı, Türk-İtalyan Harbinde karakol görevinde bulundu, akabinde meydana gelen Balkan Savaşlarında, başta İmroz ve Mondros Deniz Muharebeleri olmak üzere birçok önemli görevlerde bulundu. I. Dünya Savaşında, Marmara Denizi'nde lojistik destek sağlamış ve Arıburnuna gerçekleştirdiği endirekt atışlarla düşman birliklerini yıpratmıştır.

Turgut Reis zırhlısı, savaş sonunda Haliç'e çekilerek Cumhuriyet Döneminde yeniden faaliyete geçmeyi beklemiştir. Cumhuriyet ilan edildikten sonra, hurda gemilerden alınan parçalarla onarılarak faal hale getirilmiştir. Cumhuriyetin ilanını top atışlarıyla kutlamış ve deneme atışlarıyla Türk donanmasına umut ışığı olmuştur. Eğitim gemisine dönüştürölerek geleceğin subayları burada yetiştirilmiştir. Yavuz muharebe gemisinin onarımı tamamlandıktan sonra 1930'da topları sökölerek Gölcük Tersanesi'ne taşındı ve burada fabrika işçileri için yatakhane olarak kullanıldı. 1938'de tamamen sökölüp, 1957'de İtalyan bir firmaya satılarak Türk denizcilik tarihindeki görevini sonlandırdı.

**Anahtar Kelimeler:** Turgut Reis Zırhlısı, Weissenburg, Balkan Savaşı, Birinci Dünya Savaşı, Zırhlı.

**Sayfa Sayısı** : xiv+221

**Tez Danışmanı** : Doç. Dr. Ercüment TOPUZ

**M.Sc. Thesis**

**FURKAN KAPLAN**

**VAN YÜZÜNCÜ YIL UNIVERSITY**

**INSTITUTE OF SOCIAL SCIENCES**

**JANUARY 2025**

**TURGUT REİS IRONCLAD FROM OTTOMAN TO REPUBLIC  
(1890-1957)**

**ABSTRACT**

Rapid technological developments in the maritime sector led to the emergence of main warships. The coastal states endeavoured to build strong navies by owning these ships. Towards the end of Abdülhamit II's rule, efforts to build a strong navy began, but remained insufficient. With the proclamation of the Constitutional Monarchy, the modernisation and strengthening of the navy became important again. Following the purchase of the Averoff armoured cruiser by Greece, the Ottoman Empire started to search for armoured ships in order to rebalance the power in the seas. The British and French governments were approached for the purchase of new armoured cruisers, but no results were obtained. As a result of the agreement with the German Government, it was decided to purchase two of the four Brandenburg class battleships. Despite financial impossibilities, SMS Weissenburg was purchased with the support of the Navy Society and the finance. The delivered battleship was named Turgut Reis after the Ottoman flag was hoisted. Due to the old age of the battleship, it was subjected to positive and negative criticism in public opinion. The battleship Turgut Reis served as an outpost in the Turkish-Italian War, and then took part in many important missions in the Balkan Wars, especially in the Naval Battles of Imbros and Mondros. In World War I, she provided logistical support in the Marmara Sea and wore down the enemy troops with indirect firing at

Arıburnu. At the end of the war, the Turgut Reis battleship was towed to the Golden Horn and waited to be reactivated during the Republican Period. After the proclamation of the Republic, it was repaired with parts taken from scrap ships and made operational. She celebrated the proclamation of the Republic with cannon firings and became a beacon of hope for the Turkish navy with test firings. It was converted into a training ship and future officers were trained here. After the repair of the battleship Yavuz was completed, its guns were dismantled in 1930 and moved to Gölcük Shipyard, where it was used as a dormitory for factory workers. She was completely dismantled in 1938 and sold to an Italian company in 1957, ending her duty in Turkish naval history.

**KeyWords:** Turgut Reis, Weissenburg, Balkan War, World War I, Ironclad.

**Quantity of Page:** xiv+221

**Supervisor** : Assoc. Prof. Ercüment Topuz

## İÇİNDEKİLER

|                                                                              |      |
|------------------------------------------------------------------------------|------|
| ÖZET.....                                                                    | iii  |
| ABSTRACT .....                                                               | v    |
| İÇİNDEKİLER .....                                                            | vii  |
| SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ .....                                         | x    |
| TABLolar DİZİNİ .....                                                        | xi   |
| ŞEKİLLER DİZİNİ .....                                                        | xii  |
| ÖNSÖZ.....                                                                   | xiii |
| GİRİŞ .....                                                                  | 1    |
| 1.TÜRK DENİZCİLİK TARİHİ .....                                               | 7    |
| 1.1. Osmanlılardan Önce Türk Denizciliği .....                               | 7    |
| 1.2 Kuruluş Dönemi Türk Denizciliği.....                                     | 9    |
| 1.3. Kadırgalar Dönemi .....                                                 | 10   |
| 1.3.1 Kadırgaların Hâkimiyeti ve Preveze Deniz Savaşı.....                   | 14   |
| 1.3.2 Girit Savaşı ve Kalyonların Hâkimiyeti .....                           | 21   |
| 1.4 Buharlı Gemi Teknolojisine Geçiş .....                                   | 26   |
| 1.4.1 II. Mahmut Dönemi Buhar Teknolojisinin Entegrasyonu.....               | 27   |
| 1.4.2 I. Abdülmecit Dönemi Buharlı Teknolojisinin Etkileri .....             | 30   |
| 1.5 Zırhlıların Hâkimiyeti ve Kırım Harbi .....                              | 33   |
| 1.5.1 I. Abdülaziz Dönemi Zırhlılarla Donanmanın Güçlendirilmesi .....       | 35   |
| 1.6. II. Abdülhamit Dönemi Donanma Politikası.....                           | 42   |
| 2. II. MEŞRUTİYET DÖNEMİNDE OSMANLI BAHİRİYESİ.....                          | 49   |
| 2.1 II. Meşrutiyet Dönemi Osmanlı Bahriyesinin Durumu .....                  | 49   |
| 2.1.1 II. Abdülhamit Döneminden Miras Alınan Donanma .....                   | 51   |
| 2.1.2 Donanmada Yeniden Yapılan Süreci.....                                  | 55   |
| 2.1.3Amiral Gamble Dönemi Islahat Çalışmaları .....                          | 58   |
| 2.2 Barbaros Hayrettin ve Turgut Reis Zırhlılarının Satın Alınma Süreci..... | 64   |
| 2.2.1Turgut Reis Zırhlısının Teknik Özellikleri .....                        | 72   |
| 2.2.2 Zırhlıların Ödeme Planı .....                                          | 76   |
| 2.2.3Zırhlıların Satın Alınması Sonrası Tepkiler .....                       | 79   |
| 2.3Dretnot Tedariğinin Başlama Süreci .....                                  | 81   |
| 2.4 Türk-İtalyan Harbinde Turgut Reis Zırhlısı .....                         | 86   |
| 3. BALKAN SAVAŞLARINDA TURGUT REİS ZIRHLISI .....                            | 93   |

|                                                                                                |            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 3.1 I. Balkan Harbi Öncesi Donanmanın Hazırlığı .....                                          | 93         |
| 3.2 Balkan Harbinde Turgut Reis Zırhlısının Görevleri.....                                     | 94         |
| 3.2.1 Veliâht Yusuf İzzetin Efendiye Refakat Görevi.....                                       | 94         |
| 3.2.2 Donanmanın Muharebe Öncesi Harp Hazırlıkları .....                                       | 96         |
| 3.2.3 Varnada Stratejik Hedeflerin Bombardımanı .....                                          | 97         |
| 3.2.4 Bulgar Kıyılarına Gösteri Harekâtı ve Turgut Reis Zırhlısı .....                         | 100        |
| 3.2.5 Donanmanın Midye Limanına Lojistik Desteği ve Turgut Reis Zırhlısı.....                  | 103        |
| 3.2.6 Hamidiye Kruvazörünün Vurulması ve Turgut Reis Zırhlısının Kurtarma Harekâtı .....       | 111        |
| 3.2.7 Bırakışma Dönemi .....                                                                   | 114        |
| 3.2.8 Asar-ı Tevfik Zırhlısının Batması ve Erdek'te Düzenlenen Talimler.....                   | 118        |
| 3.2.9 İmroz Deniz Muharebesi .....                                                             | 119        |
| 3.2.10 İmroz Deniz Muharebesi Sonrası Keşif Harekâtları (22 Aralık 1912).....                  | 126        |
| 3.2.11 Bozcada Harekâtı (4 Ocak 1913).....                                                     | 129        |
| 3.2.12 Keşif Muharebeleri .....                                                                | 131        |
| 3.2.13 Mondros Deniz Muharebesi .....                                                          | 134        |
| 3.3 II. Balkan Savaşları .....                                                                 | 142        |
| 3.3.1 Şarköy Amfibi Harekâtı.....                                                              | 142        |
| 3.3.2 Bolayır Müdafaası, Destek Atışları ve Keşif Muharebeleri .....                           | 147        |
| <b>4. I. DÜNYA SAVAŞINDAN CUMHURİYET DÖNEMİNE KADAR OLAN SÜREÇTE TURGUT REİS ZIRHLISI.....</b> | <b>151</b> |
| 4.1 Dünya Savaşı ve Karadeniz Baskını Öncesi Avrupa'daki Genel Durum .....                     | 151        |
| 4.2 Donanmanın Harbe Hazırlık Süreci .....                                                     | 154        |
| 4.2.1 Amiral Souchon Donanma Komutanlığına Atanması ve Faaliyetleri .....                      | 157        |
| 4.3 Turgut Reis Zırhlısının I. Dünya Savaşındaki Faaliyetleri.....                             | 163        |
| 4.3.1 Turgut Reis Zırhlısı ve Geçit Töreni .....                                               | 163        |
| 4.3.2 Karadeniz Harekâtında Turgut Reis Zırhlısının Görevi .....                               | 164        |
| 4.3.3 İtilaf Donanmasının Çanakkale Boğazına Konuşlanması ve Alınan Tedbirler .....            | 167        |
| 4.4.4 Turgut Reis Zırhlısının Boğaz Tahkimatlarına Desteği.....                                | 167        |
| 4.4.5 E-15 Denizaltısının Ele Geçirilmesi .....                                                | 169        |

|                                                                                     |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 4.4.6 Arıburnu Amfibi Harekâtı ve Endirekt Atışlar .....                            | 170        |
| 4.4.7 E-11 Denizaltısının Faaliyetleri ve Barbaros Zırhlısının<br>Kaydedilişi ..... | 173        |
| 4.4.8 İmroz Deniz Muharebesi ve Yavuz'u Kurtarma Operasyonu .....                   | 175        |
| 4.5 Cumhuriyet Dönemi Turgut Reis Zırhlısı .....                                    | 178        |
| <b>SONUÇ.....</b>                                                                   | <b>185</b> |
| <b>KAYNAKÇA .....</b>                                                               | <b>191</b> |
| <b>EKLER.....</b>                                                                   | <b>208</b> |
| <b>ÖZGEÇMİŞ</b>                                                                     |            |
| <b>ORJİNALLİK RAPORU</b>                                                            |            |



## SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

Bu çalışmada kullanılmış kısaltmalar açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

| Kısaltmalar        | Açıklamalar                               |
|--------------------|-------------------------------------------|
| <b>Mm.</b>         | :Milimetre                                |
| <b>Cm.</b>         | :Santimetre                               |
| <b>Çev.</b>        | :Çeviren                                  |
| <b>Haz.</b>        | :Hazırlayan                               |
| <b>TTK:</b>        | :Türk Tarih Kurumu                        |
| <b>T.S.K</b>       | :Türk Silahlı Kuvvetleri                  |
| <b>BOA:</b>        | :Başbakanlık Osmanlı Arşivi               |
| <b>DMA:</b>        | :Deniz Müzesi Arşivi                      |
| <b>HR:</b>         | :Hariciye                                 |
| <b>BEO:</b>        | :Bab-ı Ali Evrak Odası                    |
| <b>İD:</b>         | :İdare                                    |
| <b>İ:</b>          | :İrade                                    |
| <b>BH:</b>         | :Bahriye                                  |
| <b>MV:</b>         | :Meclis-i Vükelâ                          |
| <b>MUİ:</b>        | :Muhaberat-ı Umumiye İdaresi              |
| <b>THR:</b>        | :Tahrirat                                 |
| <b>A.MTZ.(05):</b> | :Sadaret Eyalet-i Mümtaze Mısır Evrakı    |
| <b>ATESE:</b>      | :Askeri Tarih ve Stratejik EtütBaşkanlığı |
| <b>DTA:</b>        | :Deniz Tarihi Arşivi                      |
| <b>TDV:</b>        | :Türkiye Diyanet Vakfı                    |

## TABLÖLAR DİZİNİ

|                                                                                                                    |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Tablo 2.1.</b> II. Abdülhamid'in saltanatının son yıllarında siparişi verilen ve mevcut gemilerin toplamı ..... | 53  |
| <b>Tablo 2.2.</b> Harcama dağılımı .....                                                                           | 56  |
| <b>Tablo 2.3.</b> Durumu iyi olup çalışır vaziyetteki gemiler.....                                                 | 56  |
| <b>Tablo 2.4.</b> Harcama kalemleri .....                                                                          | 60  |
| <b>Tablo 2.5.</b> Amiral Gamble döneminde yeni kurulan filo .....                                                  | 62  |
| <b>Tablo 2.6.</b> Filonun görev dağılımı.....                                                                      | 63  |
| <b>Tablo 2.7.</b> Heyetteki üst düzey subay kadrosu .....                                                          | 70  |
| <b>Tablo 2.8.</b> Almanya'dan satın alınan gemiler .....                                                           | 83  |
| <b>Tablo 2.9.</b> Tamirâtı tamamlanan ve donanmaya yeni katılan gemiler .....                                      | 83  |
| <b>Tablo 3.10.</b> 30 Eylül 1912'de Çanakkale'nin Nara mevkiinde bulunan donanma .....                             | 93  |
| <b>Tablo 3.11.</b> 8 Kasım 1912'de filonun dağılımı .....                                                          | 105 |
| <b>Tablo 3.12.</b> Harp Meclisinin verdiği karara göre donanmanın dağılımı .....                                   | 120 |
| <b>Tablo 6.13.</b> Yeni plana göre teşkilatlanma düzeni .....                                                      | 126 |
| <b>Tablo 3.14.</b> Donanmanın Harekât öncesi yeniden teşkilatlanması.....                                          | 129 |
| <b>Tablo 3.15.</b> Muharebede kullanılan mermi sayıları.....                                                       | 140 |
| <b>Tablo 3.16.</b> II. Balkan Muharebesi öncesi donanmanın durumu .....                                            | 144 |
| <b>Tablo 17. 9</b> Eylül 1914 sonrası düzenlenen donanmanın durumu .....                                           | 159 |
| <b>Tablo 4.18.</b> Haliç'te demirlenen gemiler.....                                                                | 180 |
| <b>Tablo 19.</b> Turgut Reis Zırhlısı komutanları.....                                                             | 217 |
| <b>Tablo 20.</b> 1919-1921 Turgut Reis Zırhlısı personeli .....                                                    | 218 |

## ŞEKİLLER DİZİNİ

|                                                                                                                                             |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Şekil 1.Turgut Reis Zırhlısının Çizimi .....                                                                                                | 208 |
| Şekil 2.Brandenburg Sınıfı Gemilerin 1902 Brassey Deniz Yıllığında ki<br>Tasviri .....                                                      | 208 |
| Şekil 3.Osmanlı Donanması için tasarlanan savaş gemilerinin silüetleri ....                                                                 | 209 |
| Şekil 4.14 Aralık 1891’de Weissenburg’un denize indirilmesi .....                                                                           | 209 |
| Şekil 5.1890’lı yılların sonu, İngiliz karasuların’da S.M.S Weissenburg ...                                                                 | 210 |
| Şekil 6.1897senesi S.M.SWeissenburgtorpido koruma ağlarının geri alınması<br>.....                                                          | 210 |
| Şekil 7. Kariyerinin ilk yıllarında S.M.S Weissenburg zırhlısı .....                                                                        | 211 |
| Şekil 8.Bahriye topçularımızın muvaffakiyetinden bir safha .....                                                                            | 212 |
| Şekil 9.Turgut Reis Zırhlısının 10,5 / 8,8 santimetrelık topları nişancılarının<br>endahttan sonra hedef ortasına alınmış fotoğrafıdır..... | 213 |
| Şekil 10.1915 senesi Gelibolu’da konuşlanmış Turgut Reis zırhlısı .....                                                                     | 213 |
| Şekil 11.Turgut Reis Zırhlısında: Bir Hatıra.....                                                                                           | 214 |
| Şekil 12.Turgut Reis Zırhlısı.....                                                                                                          | 214 |
| Şekil 13.Turgut Reis Zırhlısı.....                                                                                                          | 215 |
| Şekil 14.İşgal döneminde Turgut Reis Zırhlısının Haliç’te çürümeye yüz<br>tutmuş hali.....                                                  | 216 |
| Şekil 15.Turgut Reis zırhlısının 28. cm’lik devasa topları .....                                                                            | 216 |
| Şekil 16.Turgut Reis Zırhlısı komutanları .....                                                                                             | 217 |

## ÖNSÖZ

Türklerin Anadolu'ya ulaşmasıyla birlikte, karalardaki hâkimiyet kurma stratejileri denizlerde taşınmıştır. İlk etapta denizlerle tanışan Türkler, elde ettikleri gemileri kullanmış, zamanlabu gemileri inşa etme ve geliştirmenin yollarını arayarak denizcilik alanında birikimlerini artırmıştır. Bu birikim ise Türklerin denizlerdehâkimiyet kurmasını vesile olmuştur. Ancak Osmanlı Devleti, son dönemlerinde gelişen denizcilik teknolojisini uygulamada güçlük yaşamış ve akabinde bu yeni teknoloji Batılı devletlerden satın alınarak temin edilmiştir.

Saldırı, savunma ve hız paralelliğinde harp gemileri, 1890'da pre-dretnotların ortaya çıkmasını sağladı. Almanya, bu kapsamda "Weissenburg" adlı zırhlısını inşa etti. XIX. yüzyılın sonunda dretnot teknolojisine geçme kararı alan Almanya, eski pre-dretnot sınıfı gemilerini satışa çıkardı. Osmanlı Devleti, mali zorluklara rağmen Donanma Cemiyeti'nin çabaları ve halktan yardımlarla bu zırhlıyı satın aldı. "Turgut Reis" adı verilen zırhlı, eski teknolojisine rağmen Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde ve Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarında karasularını başarıyla korumuştur.

Çalışmamızda, Türk ve dünya denizcilik tarihini bağlamında Turgut Reis zırhlısının 47 yıllık mazisini ele almaya çalıştık. Araştırmamız da Başbakanlık Osmanlı Arşivleri, Deniz Müzesi Arşivleri, Gazete Arşivleri ve çeşitli eserlerden faydalanılmıştır. Turgut Reis zırhlısının arşiv araştırmalarında diğer zırhlılara nazaran eksikliklerin olmasına rağmen elde ettiğimiz kaynaklarla çalışmamızı tamamladık.

Bu tezin hazırlanmasında ve tamamlanmasında bana desteğini ve yardımlarını esirgemeyen danışman hocam Doç. Dr. Ercüment TOPUZ hocama, Arşiv kayıtlarını inceleme ve değerlendirme noktasında yardımlarını gördüğüm dostlarıma, tez süreci boyunca desteklerini esirgemeyen annem Elif KAPLAN ve babam Şefik KAPLAN'a teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca yapmış oldukları yorumlar ve eleştirel değerlendirmeleriyle tezimin gelişiminde önemli katkıları bulunan değerli jüri üyeleri Doç. Dr.

Ferit YÜCEBAŞ ve Doç. Dr. Süleyman TEKİR hocalarıma şükranlarımı sunarım.

**Furkan Kaplan**

**VAN-2025**



## GİRİŞ

Denizler kıtalar arasındaki en önemli bağlantı yollarından biri olmuştur. Denizler tarih boyunca toplumların; sosyal, ticari, kültürel ve teknik gibi birçok alandaki alışverişlerini sağlamış ve bu alışveriş sonucunda birçok medeniyetin doğuşuna, yükselişine ve çöküşüne yön vermiştir. Denizler aynı zamanda stratejik mücadelelere tarih boyunca şahitlik etmiş ve böylece hem toplumların gelişiminde hem de rekabetinde belirleyici bir rol oynamıştır. Toplumlar arasında bu denli bağların oluşmasında, yalnızca denizlerin varlığı değil, denizler üzerinde kullanılan vasıtalar, “gemiler” esas rolü oynamıştır. Denizler, medeniyetler arasında birer kapı görevi görürken, gemiler bu kapıları açan anahtar rolünü üstlenmiştir.

Gemiler, tarihin belirli bir safhasında zamanla değişime uğrayarak birer savaş makinesi ve ticaret aracı haline gelmiştir. Bu doğrultuda, gemilerin gelişimi ilk etapta saldırı ve savunma ilişkisi çerçevesinde şekillenmiştir. Akdeniz iklimine uygun yapıda inşa edilen kadırgalara top nakledilmiş, bu da deniz savaşlarındaki stratejilere yeni bir boyut kazandırmıştır. Daha sonra, ateş gücü yüksek ve daha dayanıklı yapıya sahip olan kalyonlar geliştirilmiş, böylece denizlerdeki güç dengesi önemli ölçüde değişmiştir. Ancak kalyon teknolojisinde taşlar henüz yerine oturmamışken, sanayi devriminin getirdiği yenilikle birlikte buharlı gemilerin ve demir levhaların kullanımı denizcilik dünyasında beraberinde birçok değişimi getirmiştir. Buhar gücünün yelkenin yerini alması, gemilerin hareket kabiliyetini artırırken, demir levhalar sayesinde gemiler daha dayanıklı hale gelmiş ve modern zırhlı gemilerin temeli atılmıştır.

Denize kıyısı olan devletler bu yeni teknolojiyi kullanmaya başlamasıyla denizcilik tarihinde yeni bir dönemin başlangıcını işaret etmiş ve deniz savaşlarının stratejik dinamiklerini köklü şekilde değiştirmiştir. Yeni nesil gemilerin demir zırhlarını delebilmek adına top ve torpido silah sistemleri gelişmiş ve yine buna paralel olarak gemilerin zırh ve sürat güçleri arttırılması için çalışmalar yapılmıştır. Zırhlı gemilerin demir levhalarını delebilmek amacıyla top ve torpido gibi silah sistemlerinde önemli gelişmeler kaydedilmiş, bu durum denizcilikte sürekli bir yenilik yarışını beraberinde getirmiştir. Bu gelişmelere paralel olarak, gemilerin hem zırh kaplamalarının dayanıklılığını artırmak hem de hızlarını yükseltmek için

dönemin mühendisleri çalışmaları hız kazandırmıştır. Buhar motorlarının geliştirilmesiyle birlikte, gemilerin manevra kabiliyeti ve sürat gücü artırılmış, bu da deniz muharebe alanlarında stratejik avantaj sağlama çabalarını daha da önemli hale getirmiştir. Zırh ve silah sistemlerinin bu karşılıklı değişimi, denizcilikte modern çağın temellerini atan bir dönüm noktası olmuştur.

Tarih boyunca, zırhlı gemiler ihtişamlı formlarına ulaşmadan önce pek çok değişime uğramış ve beraberinde gemi teknolojisindeki hızlı değişim, farklı ihtiyaçlara yanıt veren yeni gemi türlerinin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bu yenilikler kalyonlardan günümüze kadar süren ve geçmişte olduğu gibi sürekli kendini güncellemektedir. Bu yenilikler ise muharebe alanlarında devletlerin çatışmasının sonucudur. Bu çatışmalar donanmaları güncellediği gibi beraberinde birçok savaş gemisini ve onları yönlendiren kaptanları da efsaneleştirmektedir. Bu gemiler ve kaptanların adına birçok çalışma mevcuttur.

Özellikle Askeri Tarihçiliği incelediğimizde, birçok devletin tarihlerine mal olmuş savaş gemileri konusunda yapılan araştırmalar dikkat çekmektedir. Bu tür gemiler ve denizcilik tarihi araştırmaları, dönemin askeri, siyasi, ekonomik, sosyal ve teknolojik gelişmelerinin daha detaylı bir şekilde analiz edilmesine olanak tanır. Tarihe gemi kamaralarından ve denizlerden bakmak, araştırma konularına farklı bir perspektif kazandırarak, tarihsel olayların ve stratejilerin daha derinlemesine anlaşılmasına yardımcı olur.

Türk tarihi özelinde, bu tür araştırmaların sayısı oldukça kısıtlıdır. Çoğu zaman, zırhlı gemiler ve deniz savaşlarının göz ardı edilmekte ve bu alandaki belgeler yeterince incelenmemektedir. İlgili literatürdeki eksiklikler, Türk Denizcilik Tarihi ve askeri stratejilerinin derinlemesine anlaşılmasını engellemektedir. Bununla birlikte, bu alandaki araştırmaların sayısının artması tarihsel olayların, savaşların ve askeri faaliyetlerin daha kapsamlı bir çerçevede değerlendirilebilmesine olanak tanıyacaktır.

Türk Denizcilik Tarihi alanında, bu eksiklik belirli bir süre hissedilmiştir. Ancak zamanla bu alandaki boşluk, Türk Silahlı Kuvvetlerinin yayınları ve Ali Haydar Emir Alpagot, Afif Büyüktuğrul, Mithat Işın, İdris Bostan gibi isimlerin

kaleme almış olduğu eserler ile giderilmeye başlanmıştır. Bu çalışmalar, Türk Askeri Tarihi'nin çeşitli yönlerini derinlemesine ele alarak konuya önemli katkılar sağlamıştır.

2003-2004 yıllarından sonra ise “Yavuz Muharebe Kruvazörü”, “Barbaros Hayrettin Zırhlısı”, “Midilli Kruvazörü” ve “Hamidiye Kruvazörü” üzerine yapılan tez çalışmaları literatüre büyük bir ivme kazandırmış, bu zırhlılar ve onların tarihsel rolleri üzerine akademik incelemelerle denizcilik tarihi alanında daha kapsamlı bir bilgi birikimi oluşturulmuştur. Bu çalışmalar, hem Osmanlı hem de Cumhuriyet dönemindeki Türk Denizcilik mirasını daha iyi anlamak için önemli bir temel oluşturmuştur. Ayrıca bu tür çalışmaların sayısının günden güne artmasıyla da literatürdeki çeşitlilik ve derinlik artmaktadır. Böylece Türk Denizcilik Tarihi'nin farklı boyutlarının aydınlatılmasına ve eksik kalan yönlerinin tamamlanmasına katkı sağlamaktadır. Bu çeşitlilik, hem yeni nesil araştırmacılar için önemli bir kaynak teşkil etmekte hem de tarihsel olayların çok yönlü bir şekilde ele alınmasını mümkün kılmaktadır.

Yeni nesil araştırmacılar olarak, bu çalışmada Turgut Reis zırhlısı ele alınmıştır. Bu kapsamda, savaş gemileri hakkında yapılan araştırmalara bir yenisinin eklenmesi ve bu alandaki literatürün zenginleştirilmesi amaçlanmıştır. Turgut Reis Zırhlısı üzerinden Türk Denizcilik Tarihi'ne ışık tutulması, hem geçmişin daha iyi anlaşılmasına hem de gelecekte yapılacak çalışmalara rehberlik edilmesine katkı sağlayacaktır.

Çalışmamız, II. Meşrutiyet sonrası İttihat ve Terakki Hükümeti tarafından satın alınan ve daha sonra Türkiye Cumhuriyeti'ne miras kalan Turgut Reis zırhlısının, Türk tarihindeki önemini ve yerini dönemin, siyasi, askeri ve teknolojik koşulları çerçevesinde değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Böylece zırhlısının tarihsel serüveni; Osmanlı donanmasının modernleşme çabaları, Balkan ve Birinci Dünya Harbi'ndeki rolü, Cumhuriyet dönemindeki hizmetleri detaylı bir şekilde incelenerek, Türk Denizciliği üzerindeki etkileri ortaya konulacaktır.

Bu tür çalışmalarda arşiv belgeleri büyük önem arz etmektedir. Ancak, çalışma konumuz olan Turgut Reis zırhlısı, diğer gemilere nazaran arşiv ve kaynak

bakımından, çeşitli eksiklikler ve sıkıntılar olduğunu tespit ettik. Bu eksiklikler arasında, gemide görev yapmış personel kayıtlarının, şüheda defterlerinin bulunmaması ve önemli bilgileri içerebilecek olan Emir İfâ dosyasının arızalı olması nedeniyle erişime kapalı durumda olmasıdır. Ayrıca, dönemin detaylarını ve gemi personelinin yaşamına ışık tutacak hatıratların mevcut olmaması, çalışmamızın kaynak zenginliğini kısıtlayan bir engel olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak eksikliği giderebilmek adına, diğer gemi personelinin yazmış olduğu hatıratlardan faydalanarak Turgut Reis zırhlısına dair bir değerlendirme yapma imkânı bulduk. Bu dolaylı kaynaklar, ulaşabildiğimiz arşiv belgeleri ve yazma eserlerden birlikte değerlendirilerek, zırhlının dönemdeki rolü ve denizcilik tarihindeki yeri hakkında daha geniş bir perspektif sunmamızı sağlamıştır.

Çalışmanın kapsamı başta ana kaynak niteliğindeki kitaplardan hareketle Türk Askeri Denizcilik Tarihi'nin kuruluş, gelişme dönemin teknolojik gelişmeleri hakkında detaylı bilgi verdikten sonra süreci Turgut Reis zırhlısına getirmektedir. Bu kapsam bağlamında, öncelikle birincil kaynak niteliğindeki Başbakanlık Osmanlı Arşivleri, seyir jurnalleri, kaynak kitaplar başta olmak üzere muhtelif gazete arşivlerinden istifade edilmiştir. Daha sonra istifade ettiğimiz bu literatür ışığında; zırhlının Alman donanmasındaki inşa süreci, teknik özellikleri, Alman donanmasındaki görev geçmişi, Osmanlı Devleti tarafından satın alınması ve teslim edilme süreci, Osmanlı Devleti'nde bulunduğu görevler ve Türkiye Cumhuriyetinde ki akıbeti ele alınmıştır. Bu çalışma sadece Turgut Reis zırhlısının teknik ve askeri yönlerini değil, aynı zamanda dönemin siyasi, ekonomik ve stratejik bağlamında Türk tarihine olan etkisini de kapsamaktadır.

Bu araştırma, Türk donanmasının kuruluşu ile Türkiye Cumhuriyeti'ne kadar olan süreç içerisinde Turgut Reis zırhlısı penceresinden dönemin; askeri, siyasi, ekonomik, sosyal ve teknolojik değerlendirmeleri yapılması planlanmıştır. Bu plan doğrultusunda birçok soruya cevap aranmıştır. Çalışmanın ilk bölümünde önemli konular ele alınarak, Osmanlı donanmasının zaman içerisindeki değişimini anlamak için bir çerçeve sunmaktadır. Böylece konu dâhilinde şu sorulara cevap verilmektedir:

- a) Osmanlı donanmasının kuruluş, büyüme ve gelişim süreci nasıl gelişti?

- b) Kadirga teknolojisinden Kalyon teknolojisine geçişte neler yaşandı?
- c) Osmanlı Devleti, Buharlı gemi ve zırhlı gemilerin teknolojisine nasıl entegre oldu?
- d) Sultan I. Abdülaziz maliyeyi gözetmeksizin niçin zırhlı gemilerin satın alınmasına yöneldi?
- e) Sultan Abdülhamit döneminde zırhlıların neden Haliç’te bağlı tuttu?

Bu çerçeve, çalışmanın temel soruları ve tarihsel bağlamı açıklanmıştır. Bu sorulara verilen cevaplar, Osmanlı donanmasının modernleşme sürecini anlamak açısından oldukça aydınlatıcı olacaktır. Çalışmanın ikinci bölümünde:

- a) Sultan II. Abdülhamit döneminden devralınan donanmanın ne durumda olduğu? Islahat çalışmalarının neden başladığı?
- b) II. Meşrutiyetin ilanı sonrası niçin ivedilikle zırhlı gemi satın alınma çalışmalarının başladığı?
- c) Turgut Reis ve Barbaros Hayrettin zırhlılarının satın alınma sürecinin nasıl geliştiği?
- d) Donanma Cemiyetinin zırhlıların satın alınma sürecinde ki katkıları ne boyutta olduğu?
- e) Turgut Reis ve Barbaros Hayrettin zırhlılarının teknik özellikleri nelerdir?
- f) Yeni satın alınan zırhlılara ne derece yorumlar yapıldığı?

Bu kısımda bu sorulara cevap aranıp, Osmanlı donanmasının modernize etme çabalarını ve Turgut Reis ile Barbaros Hayrettin zırhlılarının bu süreçteki yerini kapsamlı bir şekilde ortaya koyacaktır. Tezin geriye kalan üç, dördüncü bölümlerinde ise Turgut Reis zırhlısının Balkan Savaşlar ve I. Dünya Savaşında ki operasyonları hakkında detaylı bilgiler verilerek, süreç Türkiye Cumhuriyet’i dönemine kadar getirilmiştir. I. Dünya harbi sonrası Turgut Reis zırhlısının akıbeti hakkında detaylı bilgi verilerek araştırma tamamlanmıştır. Kısaca araştırmamızda, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinde Türk askeri denizciliği tarihinin önemli bir sembolü olan Turgut Reis zırhlısının döneminin koşulları içinde nasıl bir dönüşüm geçirdiğini ve nihai akıbeti kapsamlı bir şekilde incelenmiştir.

Araştırmamızda, çalışma kapsamında belirlenen konulara ilişkin olarak ortaya çıkan birçok soruya yanıt verebilmek, temel hedeflerden biri olmuştur. Bu hedef doğrultusunda, Türk Denizcilik Tarihi'nin önemli bir parçası olan Turgut Reis zırhlısının, hem Osmanlı Devleti'nin modernleşme çabaları hem de Cumhuriyet dönemi donanma politikaları bağlamında yeri ve önemi incelenmiştir. Araştırma sürecinde ortaya çıkan sorulara yanıt verebilmek adına, dönemin siyasi, askeri ve teknolojik koşulları titizlikle değerlendirilmiş; Başbakanlık Osmanlı Arşivleri, seyir jurnalleri, gazete arşivleri, hatıratlar, yerli ve yabancı kaynaklardan elde edilen veriler ışığında tarihsel bir analiz yapılmıştır. Araştırmamız kapsamında, İzmir Konak'ta bulunan Milli Kütüphane ile İstanbul Kâğıthane'de yer alan Osmanlı Arşiv Binası kütüphanesindeki kitaplardan yararlanılmıştır. Böylece bu kütüphanelerde yer alan yayınlar, çalışmanın tarihsel verilerini zenginleştirmiş ve döneme dair daha kapsamlı bir perspektif sunulmasına olanak sağlamıştır. Bu bağlamda, hem donanmanın hem de Turgut Reis zırhlısının tarihsel süreçteki değişim ve dönüşümleri detaylı bir şekilde ele alınmıştır. Böylece tarihimize mal olmuş bir zırhlının daha kapsamlı bir araştırması yapılarak ilim dünyasında ki yerini almıştır.

# 1.TÜRK DENİZCİLİK TARİHİ

## 1.1. Osmanlılardan Önce Türk Denizciliği

Türklerin tarih sahnesine çıktığı Türkistan coğrafyası denize uzak konumda olması sebebiyle kara temelli bir millet olma özelliği kazanmıştır. Türkler karalarda güçlü hâkimiyet alanları kurabilmesine karşın, askeri ve sivil denizcilik faaliyetleri bakımından zayıf kalmışlardır. Hazar Denizi'nden, Türkistan coğrafyasının içlerine uzanan Seyhun ve Ceyhun nehirleri ekseninde belirli denizcilik faaliyetleri gerçekleşmiş olsa da, bu faaliyetler kapsam ve nitelik açısından denizcilik anlamında yeterli düzeyde değildi. Bu bölgede yapılan denizcilik faaliyetleri daha çok yerel ve sınırlı ölçekli taşımacılık ve ticaretle sınırlı kalmıştır. Akdeniz ve Karadeniz kıyılarına ulaşan Türklerin denizcilik konusunu ciddiye alarak bir devlet politikası haline getirdiği dönem XI. Yüzyılın sonu olmuştur. 1071 Malazgirt Meydan Muharebesi sonrası Anadolu'ya başlayan Türk akınlarıyla birlikte, denizler üzerinde hâkimiyet kurma stratejisi geliştirmiştir.

Türkler Anadolu'ya geldiklerinde, dönemin Dünya denizcilik faaliyetlerine baktığımızda Atlantik'te belirgin bir faaliyetler söz konusu değildir. Hint denizciliği ise Akdeniz'den kopuk bir yapıdadır. Ancak Doğu denizlerini iyi bilen Arap tüccarlar, Kızıldeniz Limanları'ndan Basra, Ubella, Aden üzerinden Hint ve Çin kıyılarına; hatta İskandinavya ve İzlanda'ya kadar ulaşıldığı bilinmektedir. Ancak dönemin esas denizcilik faaliyetleri ise Akdeniz'de yoğunlaşmıştır.<sup>1</sup>

Akdeniz'de başta Venedik ve Cenevizliler olmak üzere, Katolanlar ve Kuzey Afrikalılar bu denizlerde aktiftir. İstanbul Boğazı gibi jeostratejik bir konuma sahip olan Bizans Devleti ise bahriye teşkilatı, sivil ve ticari denizciliği iyi safhada değildir. Tekniklerini ıslah etmek için İtalyanlardan istifa etmekteydiler. Dönemin denizcilik terminolojisinde İtalyanca ve Rumca hâkim dillerdir. Bu durum İtalyanlar ve Rumlar'ın Karadeniz, Akdeniz ve Adalar Denizi'ne hâkim milletler olduğunu

---

<sup>1</sup> Bernard Lewis, *Tarihte Araplar*, (Çev: Hakkı Dursun Yıldız), (İstanbul: Ağaç Kitapevi Yayınları, 2009), 212-222; Lincoln Paine, *Deniz ve Uygarlık*, (Çev: Nurettin Alhüseyni), (İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2023), 263-275.

göstermektedir. Türklerin XI. asırdan beri Akdeniz ve Karadeniz'e kıyıdaş olmaları onların denizcilik alanında atılım yapmalarını neden olmuştur.<sup>2</sup>

Türkler, genellikle karasal bir millet olarak kabul görmüşse de, esasen denizlere yabancı bir kavim değildir. Türkler, Mâverâünnehir; Amuderya (Ceyhun), Siriderya (Seyhun) nehirlerini aşarak, İran yaylaları üzerinden denizlere ulaşmıştır. Türkler Anadolu'ya ilk geldikleri zaman Türkistan coğrafyasında derya olarak tanımladıkları su kütleleri Amuderya ve Siriderya olarak adlandırdıkları büyük nehirlerle derya demişlerdir. Bu nehirler üzerinden kayık tipi gemilerle ulaşım ve lojistik sağlanarak denizciliğin temelleri oluşturmuşlardır. Türkistan da mevcut nehirler dışında Hazar Deniz'i üzerinde yapılan denizcilik faaliyetleri mevcuttur. Dünyanın en büyük gölü olarak tabir edilen Hazar kapalı su havzası, nehirler üzerinden diğer denizlerle bağlantısının bulunması sebebiyle deniz olarak da nitelendirilmektedir. Hazar, denizler gibi tuzlu ve 371.000 km<sup>2</sup> gibi büyük bir alanı kapsamaktadır. Hazar Devleti'nin, Hazar Denizi ve ona bağlı nehirler üzerinde gemiler işletilerek ticari faaliyetlerde bulunmuştur. Ancak bunların hiçbiri denizcilik alanı için yeterli seviyelere ulaşamamıştır.<sup>3</sup>

XI. asırdan sonra deniz kıyısına ulaşan Türklerin esas anlamda denizcilik alanındaki faaliyetleri bu tarihlerden sonra başlamıştır. Selçuklular döneminde Alanya ve Sinop'a inşa edilen tersaneler ile bölgesel deniz güçleri olmuştur. Anadolu Selçuklu Devleti'nin zayıflamasıyla birlikte, bölgedeki yerel güçler kendi denizcilik faaliyetlerini geliştirerek sahillerde hâkimiyet kurmaya başlamıştır. Ege ve Marmara kıyılarında; Saruhan, Aydın, Menteşe, Teke, Karesioğulları, Karadeniz'de Candaroğulları askeri ve sivil denizcilik faaliyetlerini sürdürmüştür. Bu beylikler kendi sahil şeritlerinde Venedik ve Cenevizlilerle mücadelelerde bulundular ancak bunlar sınırlıydı. Bu mücadeleler sonucunda meşhur Çaka Bey ve Umur Bey gibi denizciler yetişmiştir. Bu isimlerden sonra bir süre denizlerde uzun süren bekleyişin ardından Osmanlıların tarih sahnesine çıkmasıyla dengeler yeniden değişmiştir. Osmanlıların Anadolu'da güçlenip genişlemesiyle birlikte, denizcilikte ileri olan bu

---

<sup>2</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibar Fî Esfari'l Bihar*, (İstanbul, Tercüman Yayınları, 1980), 2, 213; Paine, *Deniz ve Uygarlık*, 191-193.

<sup>3</sup> İbrahim Kafesoğlu, *Türk Milli Kültürü*, (İstanbul: Ötüken Neşriyat, 2002), 176; Selçuk Çolakoğlu, *Uluslararası Hukukta Hazar'ın Statüsü Sorunu*, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 53(1), 1998, 107.

beyliklerin askeri ve sivil birikimleri de Osmanlı'ya miras olarak kalmıştır. Bölgesel olarak sistemli bir deniz politikası ve donanma gücü kuran bu beylikler yeni bir güç olarak doğan Osmanlılar denizcilik temelini oluşturmaya vesile olmuştur. Böylece bu temel üzerinden kısa süre içinde güçlü bir donanmaya sahip olarak Akdeniz, Adalar Deniz'i ve Karadeniz'de etkili bir deniz gücü haline gelmeye başlamıştır.<sup>4</sup>

## 1.2 Kuruluş Dönemi Türk Denizciliği

Osmanlı Devleti'nin kuruluş döneminde kara odaklı bir yapıya sahip olmasının temel nedeni, denize kıyısının olmamasıdır. Osmanlı Devleti'nin denizlere ulaşması, Orhan Bey'in uyguladığı stratejik hamleler sayesinde gerçekleşmiştir. Orhan Bey, büyük bir devlet kurulyolunda denizlerin stratejik önemini erken dönemde fark etmiştir. 1321'de Orhan Bey, Yenişehir hareket noktası olmak üzere; Mudanya, İzmit ve Karadeniz'e doğru üç koldan ilerleyerek denizlerle bağlantı kurmayı hedeflemiştir. Bu hamleyle Bursa'ya gelecek yardımları kesmeye çalışarak fethetme zemin hazırlamıştır. 1321'de Mudanya, 1323'te Akçakoca, Kartal ve Semendirek alınarak, Bursa'nın kuşatılmasının önü açıldı. 6 Nisan 1326'da Bursa fethedilerek, Osmanlı Devleti Marmara ve Karadeniz'e kıyıdaş olmuştur.<sup>5</sup> Bu bölgelerin alınmasında Karesi Beyliğinden, Karamürsel Bey'in denizcilik konusundaki faaliyetlerinin önemi büyüktür. Adını taşıdığı Karamürsel bölgesine ve İzmit'in güney sahillerine yerleşimi sağlamıştır. Karamürsel kasabasından getirdiği işçilerle inşa ettikleri "Karamürsel Kayığı" denilen süratli teknelerle, 1320 yılında denizden yaptığı sevkiyatın Bursa'nın fethinde büyük destek sağlamıştır.<sup>6</sup>

Bursa'nın fethinden sonra Orhan Gazi, İzmit ve İzmit gibi stratejik şehirleri hedeflemiş, özellikle İzmit kuşatmasında denizden gelebilecek yardımların önemini fark etmiştir. 1327'de Karesioğulları'ndan 24 gemilik bir filo yardımı alarak, Osmanlı donanmasının temellerini atmış ve Arslan (Karamürsel) Bey'i hizmete

---

<sup>4</sup>Müctebaİlgürel, "Osmanlı Denizciliğinin İlk Devirleri" *TTK Belleten*, 2001, 65, 243, 637-640; Salih Özbaran, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonlarına Kadar Türk Denizciliği*, (İstanbul: Deniz Basımevi, 2009), 14-29.

<sup>5</sup> Aydın Taneri, *Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri "Kuruluş Devri"*, (Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları, 1981), 324-325.

<sup>6</sup>Ali Haydar Emir Alpagot, "Denizde Türkiye", *Deniz Harp Akademisi Neşriyatı*, 24(1), 1937, 186. Kara Kuvvetleri Komutanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, (1299-1452)*, (İstanbul: Kara Kuvvetleri Komutanlığı Askeri Basımevi, 1964), 37; Raşit Gündoğdu, *The Sultans Of The Ottoman Empire*, (İstanbul: Rumuz Yayınevi, 2015), 15.

olarak donanmanın gelişimine katkı sağlamıştır.<sup>7</sup>1337 yazında, 36 gemilik Osmanlı filosu İstanbul sahillerine amfibi harekât düzenleyerek Bizans'a gözdağı vermiş ve korku salmıştır. Bu sırada Edirne'de bulunan III. Andrenikos, İstanbul'daki emniyeti arttırmıştır. Bu strateji, İzmit'te olası bir müdahaleyi engellemiş ve dikkatleri İstanbul'a yönlendirmiştir.<sup>8</sup>

Osmanoğulları, hızla büyüyerek deniz kıyılarına ulaşmış, denizci beyliklerin hâkimiyet altına alınmasıyla elde edilen birikim üzerine güçlü bir donanma kurulmuştur. Orhan Bey döneminde Rumeli'ye geçiş ve fetihlerde Karesioğulları'nın gemileri kullanılmıştır. Ancak Venedik ve Cenevizlilerin denizlerdeki faaliyetlerini durdurmak için denizci beyliklerden elde edilen deniz gücü yetersiz kalınca, yeni gemilerin inşası zorunlu hale gelmiştir. Bu doğrultuda; Karamürsel, Gelibolu, İzmit ve Edincik'te yeni tersaneler kurulmuştur. Böylece karada olduğu gibi Akdeniz'de de akınlar başlamıştır.<sup>9</sup> I. Murat, Orhan Bey döneminde kurulan donanmayı güçlendirdi. Osmanlı Bahriyesi, liman şehirleri olan Biga ve Sozopol kuşatmalarında önemli rol oynamıştır. Gelibolu ve Aydıncık (Edincik) ise donanma üsleri iken, Gelibolu'nun geçici kaybı sonrası Edincik ana üs haline geldi.<sup>10</sup>

### 1.3. Kadırgalar Dönemi

Osmanlılar Batıya yayılma politikası çerçevesinde denizlerde mutlaka bulunmaları gerekliliğini idrak etmişlerdir. Osmanlı Saltanatında deniz politikalarında gerekliliğini ilk gören padişah Yıldırım Beyazıt'tır. I. Beyazıt denizciliğe büyük önem vermiş boğazlarda ki geçişlerin kontrolü için Anadolu Hisarı inşa edilerek İstanbul'un fethine zemin hazırlamıştır.<sup>11</sup>

Bizans'tan kalan kullanılmaz durumdaki Gelibolu Tersanesi, 1390'da Saruca Paşa'nın yönetiminde yeniden inşa edilerek faaliyete geçirilmiş ve burada kadırgalar inşa edilmiştir. 1403'te Kastilya Elçisi Clavijo, Gelibolu'da 40 kadırga ve kalelerdeki

<sup>7</sup>Taneri, *Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri "Kuruluş Devri"*, 325; Mustafa Armağan ve Orhan Gazi, *Osmanlı Ansiklopedisi*, (İz Yayıncılık: İstanbul, 1996), 1, 83-84.

<sup>8</sup> Halil İnalçık, *Kuruluş Dönemi Osmanlı Sultanları (1302-1481)*, (İstanbul: İSAM Yayınları, 2010), 51-52.

<sup>9</sup> Yusuf Halaçoğlu, *XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilâtı ve Sosyal Yapı*, (TTK Basımevi: Ankara, 1991), 54.

<sup>10</sup> İnalçık, *Kuruluş Dönemi Osmanlı Sultanları (1302-1481)*, 107.

<sup>11</sup> İdris Bostan, *İmparatorluğun Liman Kenti: İstanbul ve Deniz Ticaret Ağı, Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, (Ed. Çoşkun Yılmaz), (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediye AŞ. Yayınları), 2015, 6, 200.

yoğun askeri varlığı kaydetmiştir. Bu durum Osmanlı donanmasının erken tarihlerde yapıldığının göstergesidir. Stratejik konumu nedeniyle Gelibolu, “İstanbul’un Kilidi” veya “Akdeniz’in Kilidi” olarak anılmış, Marmara’ya geçişte kilit bir noktada yer almıştır. Gelibolu, İstanbul’un fethine kadar önemli bir deniz üssü olma özelliğini sürdürmüştür. II. Mehmet döneminde ise Çanakkale Boğazı’na inşa edilen iki hisar ile boğazın güvenliği artırılmıştır.<sup>12</sup>

1451 tarihinde tahta geçen II. Mehmet, donanmayı güçlendirerek İstanbul’un fethi için hazırlıklara başlamıştır. İstanbul’un kuşatılması sırasında kadirgalar karadan yürütölerek Haliç’e indirilmiştir. Kara ve denizden kuşatma sağlanan bu strateji sonucunda Bizans Devleti sona ermiştir. Donanmanın etkin kullanımı fethin başarında önemli rol oynamıştır. 1455’te Tersane-i Amire’yi kurularak Osmanlı Bahriyesinin merkezi İstanbul’a taşınmıştır.<sup>13</sup>

Fatih dönemi sadece, 1475 tarihli Gelibolu tahrir defterlerine bakıldığında zaman buradaki kadirga mevcudu 93 kadardır. Diğer tersanelerin tahrir defterlerine hesaba katıldığı zaman büyük bir donanmanın oluştuğu açıkça görölmektedir. Bu tersanede üretilen gemilerin sınıflandırılması; kadirga, kalyata, firkate, kayıklar, at gemileri, top gemileri, tüccar gemileri şeklindedir. Her türlü sefer için gerekli alet ve mühimmat bu gemilerde taşınıp amfibi harekâtlar yapılmıştır. Bu çıkarmalardan en önemlisi Otranto’ya yapılmıştır. 1480 yılında donanmanın iki kola ayrılarak Gedik Ahmet Paşa komutasında Otranto ve Mesih Paşa komutasında Rodos Adası üzerine sefere çıkılarak bu iki önemle üsse müdahale edilmiştir. Bu Fatih Sultan Mehmet’in donanmayı ne denli büyüttüğünün ve başarılı bir şekilde organize ettiğinin belgesidir.<sup>14</sup>

Fatih Sultan Mehmet’in denizlerdeki temel hedefi ilk önce Karadeniz’i sonra Ege bölgesi ve Doğu Akdeniz’i kontrol altına almak istemiştir. Fatih’in halefleri bu politika üzerinden denizlerde ki konumunu şekillendirmiştir. Bu hedef doğrultusunda Trabzon’un fethi, Cenevizlilere ait kalelerin alınması ve Kırımın himayesi sonrası kurulan ittifak ile Karadeniz’de hâkimiyet sağlanmıştır. Böylece İstanbul ve

<sup>12</sup> Ferudun Emecen, *Gelibolu, TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 1996, 14, 1-2.

<sup>13</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı (XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire)*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1992), 14-17.

<sup>14</sup> Tuğrulhan Karaduman, *II. Mehmed’in Rodos ve Otranto Seferi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), (Bursa: Uludağ Üniversitesi, Tarih Anabilim Dalı, 2015), 11-33.

Çanakkale Boğazları kuzeyden emniyet altına alınarak Akdeniz'deki mücadele rahatlıkla sürdürebilmiştir. Esas itibarıyla Karadeniz'de kontrol sağlandıktan sonra denizcilik politikası daha dinamik yapıda ki Akdeniz'e yoğunlaşmıştır. Ancak II. Beyazıt dönemi Cem Sultan faktöründen kaynaklı bir süre Akdeniz'de aktif rol oynamasına engel olmuştur.<sup>15</sup>

II. Beyazıt'ın tahta geçmesinden sonra ortaya çıkan Cem Sultan hadisesi, Osmanlı tarihinde önemli bir diplomatik krize yol açmıştır. Cem Sultan, taht mücadelesini kaybettikten sonra Rodos Şövalyelerine sığınmış ve ardından Fransızlara teslim edilmiştir. Bu durumu Batılı devletlerin koz olarak kullanmasıyla Osmanlı Devlet'i diplomatik olarak barışçı bir politika izlemesine yol açmıştır. Akdeniz'de Osmanlı varlığı, donanma yerine gönüllü leventlerin gaza ve cihat anlayışıyla sürdürülmüştür.<sup>16</sup> Cem Sultan'ın ölümüyle sona eren bu süreç, II. Beyazıt dönemini ikiye ayırmıştır. İlk dönem (1481-1495), Cem Sultan'ın tutsaklığı nedeniyle Avrupa devletleriyle barışçıl ve uzlaşıcı bir dış politika izlenmiştir. İkinci dönem (1495-1512) ise Cem Sultan'ın vefatından sonra fetih politikalarının yeniden ön plana çıktığı bir dönem olmuştur.<sup>17</sup> Cem Sultan sorunu dış politikaya olumsuz etkisi, 1481 yılında Otranto'nun kaybedilmesine neden olmuştur. Diğer bir siyasi kriz ise İspanya'nın Endülüs Devleti'ni ortadan kaldırmasıyla yaşanmış ve Endülüs Devleti'ne donanma gerekli yardımları sağlayamamıştır.<sup>18</sup>

Cem Sultan'ın tutsak olduğu dönemde, Osmanlı Devleti'nin Akdeniz'e açılan gönüllü denizcilerinin devletin emri dışında hareket ettiğine dair düşünceler yanlışır. Gönüllü leventler, Osmanlı Bahriyesi'nin bir parçasıydı ve akıncıların denizdeki karşılığıydı. Osmanlı Devleti'nin fetihleri hukuki bir çerçeveye dayalıydı ve İslâm hukukuna göre diplomatik ilişkilerde haklar kullanıyordu. Hristiyan devletlerin tüccarları, ahitnamelerle Osmanlı Devleti'nin karasularında güven içinde ticaret

<sup>15</sup> Palmira Brummett, *Keşifler Çağında Osmanlı Deniz Gücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi*, (İstanbul: Timaş Yayınları, 2009), 146; Halil İnalcık, *İki Karanın Sultanı İki Denizin Hakanı Kâyser-İ Rûm (Fatih Sultan Mehmed Han)*, (Türkiye İş Bankası Yayınları; İstanbul, 2019), 264-267.

<sup>16</sup> Volkan Dökmeci, *Venedik Kaynaklarına Göre II. Bayezid ve I. Selim Dönemlerinde Osmanlı Denizciliği ve Korsanlık*, İstanbul Üniversitesi, (Yüksek Lisans Tezi), (Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2011), 157.

<sup>17</sup> Bostan, *II. Beyazid Döneminde Osmanlı Denizciliği*..., 111.

<sup>18</sup> Muhittin Kapan Şahin ve Ömer Faruk Aksoy, "Osmanlı Endülüs İlişkileri ve Osmanlı Yardımlarının Gecikme Sebepleri", *Birey ve Toplum Sosyal Bilimler Dergisi*, 12(220), 304-306.

yapabilmişlerdir.<sup>19</sup> Gönüllü denizciler, Batı'daki korsanlar gibi eşkiyalıkla özdeşleştirilmez. Bu leventler, Osmanlı Devleti'nin resmi donanmasıyla birlikte savaşlarda görev almış ve barış dönemlerinde üs bölgelerinde sahil güvenliği sağlamıştır. Gönüllü leventlerin tüm faaliyetleri devletin bilgisi ve kontrolü dâhilinde gerçekleşmiştir.<sup>20</sup> Ancak denizlerde bazı grupların hukuksuz hareket etmesinden dolayı "haramî" olarak adlandırılmıştır. Denizcilerde hukuk dışına çıkarak zararda bulunan gruplar tespit edilip gereken cezalar verilmiştir.<sup>21</sup>

Cem Sultan Vakası çözüldükten sonra II. Beyazıt donanmanın Ceneviz ve Venedikliler ile boy ölçüşe bilmesi için çağın gerekliliğini karşılaması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Donanmanın yeniden organizasyonu için yetenekli ve tecrübeli kaptanların yetişmesinin zorunluluğunun farkında olan II. Beyazıt bunu temel politika olarak benimsemiştir. Bu evrede 1495'de Kemal Reis'in hizmete girmesi denizcilik tarihimizin dönüm noktası olmuştur. Kemal Reis ile birlikte ıslahat dönemi başlamış; tecrübeli personel yetiştirilmiş, yeni gemi inşa teknikleri geliştirilmiş ve topların menzillerinin uzatılmasını sağlamıştır. Akdeniz'in önemli üs konumları olan Mora'nın en sağlam kaleleri olan Moton ve Koron'un alınmasıyla bu politikaların ne denli etkili olduğu görülmektedir.<sup>22</sup>

I. Selim dönemi, mevcut donanmanın boyutu büyütülüp, güçlendirilmesi için yeni tersanelere ihtiyacı vardır. Çaldıran Seferi öncesi yüksek kapasiteli büyük tersanelerin inşa edilmesi için karar alınmıştır. İstanbul ve Gelibolu'da 100 gözlü 200 kadirga inşa edebilecek kapasitede tersanelerin inşasına başlanmıştır. 200.000 duka altın maliyet ile bu tersanelerin inşası 1513 yılı kışında Galata Surlarının batısında ki yamaçlarında başlanılan inşa faaliyetleri 1514 yaz sonunda bitirilmiştir. Plana göre Galata'dan Kâğıthane deresine kadar uzanan alana kadar 500 göz inşa edilmesi tasarlanmış ancak 1515'te bu sayı 160 olarak tamamlanabilmiştir. Böylece tersanelerin üretim kapasitesi artırılarak kısa sürede çok sayıda kadirga inşa edebilecek duruma getirilmiştir.<sup>23</sup>

<sup>19</sup> İdris Bostan, *Adriyatik'te Korsanlık Osmanlılar, Uskoklar, Venedikliler 1575-1620*, (İstanbul: Timaş Yayınları, 2009), 20-21.

<sup>20</sup> İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2007), 110.

<sup>21</sup> Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, 24

<sup>22</sup> Necdet Öztürk, *Çadırdan Saraya 14-15 Yüzyıl Osmanlı Devlet Düzeni*, (İstanbul: Yitik Hazine Yayınları, ts.), 100-104.

<sup>23</sup> İdris, Bostan, "Tersâne-i Âmire", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 2011 40/13-514.

I. Selim, Osmanlı donanmasını güçlendirerek Akdeniz ve Kızıldeniz'deki stratejik hedeflerine odaklanmıştır. Memlük seferlerinde ordunun denizden destekleyerek lojistik üstünlük sağlamış ve Mısır'ı Osmanlı topraklarına katmıştır. Mısır, hem Asya ve Afrika'yı birbirine bağlayan stratejik bir geçit hem de Baharat Yolu'nun Akdeniz'e açılan önemli bir noktası olarak büyük önem taşımaktadır. Bu kazanımlar Osmanlı'ya Doğu Akdeniz'de ticari ve askeri hâkimiyet sağlarken, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'na açılma imkânı tanımıştır. Portekiz'in ticaret yollarını tehdit eden faaliyetleri karşısında Süveyş Tersanesi yenilenmiş, bölgedeki deniz ticareti ve savunma gücü artırılmıştır. I. Selim'in erken vefatı deniz politikalarını bir süre sekteye uğratsa da, bu boşluk I. Süleyman döneminde kapatılarak Osmanlı denizciliği zirveye ulaşmıştır.<sup>24</sup>

### 1.3.1 Kadırgaların Hâkimiyeti ve Preveze Deniz Savaşı

I. Süleyman dönemi 1538 yılında Osmanlı Devleti, hem karada hem denizde üç ayrı cephede mücadele edebilmek güce ulaşmıştır. Boğdan Voyvodası IV. Petro Rareş'in Osmanlı'ya olan bağlılığını kesmesi ve bölgede huzuru bozması üzerine I. Süleyman, büyük bir ordu ile Boğdan seferine çıkmıştır. Edirne'ye ulaştığında Basra Emiri Raşid, bağlılığını bildirerek Basra Körfezi'nin Osmanlı kontrolüne geçmesini sağlamıştır. Böylece Hint Okyanusu'na giriş-çıkışlar ve ticareti faaliyetler denetime alınmıştır. Boğdan'da hızla ilerleyen Osmanlı ordusu, Rareş'in pusu planını bozmuş ve Voyvodalığa Çetine'yi atamıştır. Bu sırada Lehistan Kralı Sigismund ile diplomatik ilişkiler düzeltilmiştir. Sefer dönüşünde I. Süleyman, Barbaros Hayrettin Paşa'nın Preveze Zaferi'nin müjdesini alarak Osmanlı'nın Akdeniz'deki üstünlüğünü perçinlemiştir.<sup>25</sup>

1538'de Akdeniz'de Osmanlı'ya karşı Papalık, Venedik, Ceneviz, İspanya ve Malta Şövalyelerinden oluşan bir Haçlı İttifakı kurulmuş ve donanma Andrea Doria komutasında hazırlanmıştır. Osmanlı donanması ise Barbaros Hayrettin Paşa liderliğinde 24 Eylül'de Narda Körfezi'nde konuşlanmıştır. Barbaros, istişareler

<sup>24</sup> Ayşe Pul, "Yavuz Sultan Selim'in Güney Siyasetinin Doğu Akdeniz Ticaretine Etkisi Hakkında Bazı Düşünceler", *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 35, 2016, 273-283.

<sup>25</sup> Mihail Guboğlu, *Kanuni Sultan Süleyman Boğdan Seferi ve Zaferi (1538 M.-945 H.)*, (Ankara: TTK Belleten), 1986, 50, 790; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, (İstanbul: TTK Yayınları, 1988), 2, 342-344.

Salih Özbaran, "XIV. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar (Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu)", *Tarih Dergisi*, 25, 2011, 53-54.

sonucunda donanmayı körfez dışına çıkarma kararı almıştır. Haçlı donanması, Osmanlı'yı sıkıştırmayı planlasa da Doria, bölgedeki birliklerin risk oluşturacağı gerekçesiyle karara karşı çıkmıştır. 28 Eylül 1538'de Preveze'de gerçekleşen deniz savaşı Osmanlı zaferiyle sonuçlanmış, Doğu Akdeniz'deki Osmanlı hâkimiyeti tescillenmiş ve Haçlı donanmasının gücü kırılarak denizlerde üstünlük Osmanlı'ya geçmiştir.<sup>26</sup>

Diğer tarafta Hindistan'da Gücerat Sultanı Bahadır Şah'ın Portekizlilere karşı yardım talebi üzerine, Süveyş'te Güney Anadolu'dan getirilen malzemelerle 80 parçalık bir donanma oluşturulmuştur. Hadım Süleyman Paşa'nın komutasındaki bu donanma, Hint Okyanusu'na sefer düzenlemiştir. Güzergâhında üzerinde yer alan Aden, Şihr ve Zebid şehirlerini Osmanlı'ya bağlayarak Portekiz'e karşı önemli üsler elde etmiştir. Görevi, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'ndaki ticaret yollarını ve Haremeyn'i korumaktır. Portekizliler, Osmanlı donanmasındankaçarak Diu Kalesi'ne sığınmış, kale komutanı Antonio de Silveria ise Osmanlı kuşatmasına direnmiştir. Erzak sıkıntısı ve Gücerat'tan beklenen desteğin gelmemesi üzerine Hadım Süleyman Paşa seferi sonuçlandırmayarak geri dönmek zorunda kalmıştır.<sup>27</sup>

Süleyman Paşa'dan sonra Pîrî, Murat ve Ali Reisler Hint Okyanusundaki gazalarını sürdürse de Portekizliler Hindistan'ın Osmanlı nüfuz sağlamasını engellemiştir. Portekizlilerin bunu başarısındaki en temel faktörleri; açık denizlerde aktif olarak kullanılan kalyon teknolojisi olmuştur. Osmanlı bahriyesinin Hint Okyanusunda kullanmış olduğu kadırgalar kapalı denizlerde etkili olabilmişken, açık denizlerde kalyonlar karşısında varlık gösterememiştir. Pîrî Reis her ne kadar Hint Okyanusunda başarı elde edilemediyse de birbirinden uzak üç istikamette sefere çıkan Osmanlı Devleti'nin gücünün ne denli yüksek bir seviyeye ulaştığı görülmüştür.<sup>28</sup>

Türk Denizciliği, denizlerde Batılılar ile mücadele etmesiyle sınırlı kalmamıştır. Atlantik'ten, Hint Okyanusuna kadar uzun sahil sınırlarına sahip olan Osmanlı

<sup>26</sup>İdris Bostan, "Preveze Deniz Muharebesi", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 2007, 343/43-345.

<sup>27</sup>Ertuğrul Önalp, "Hadım Süleyman Paşa'nın 1538 Yılındaki Hindistan Seferi" *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 23(23), 2008, 195.

<sup>28</sup>Gülizar Manav, *Seydi Ali Reis'in Hint Okyanusu'ndaki Faaliyetleri ve Gözlemleri*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), (İstanbul: Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi, Tarih Anabilim Dalı, 2020), 48-51.

bahriyesi bulunduğu alanda çalışmalar yapmıştır. Bunlardan en önemlisi Pîrî Reis'in yazmış olduğu “Kitâb-ı Bahriyye” adlı kitabı önemli bir coğrafya kitabıdır. Çizmiş olduğu haritada Amerika kıtası keşfedilmeden önce Kuzey Amerika'nın doğu sahillerini bu haritada belirtmiş ve Yavuz Sultan Selim'e takdim etmiştir.<sup>29</sup> İkinci bir önemli çalışma ise Seydi Ali Reis'in yazmış olduğu “Mir'âtü'l-Memâlik” adlı kitabında Hindistan İstanbul'a olan yolcuğunda gezip gözlemlediği yerleri bu kitaba nakletmiştir. “Kitâbü'l-muhît fî ilmi'l-eflâk ve'l-ebhur” adlı eserinde ise kılavuzsuz bir şekilde Hint Okyanusunda nasıl seyahat edilebileceği hakkında coğrafya ve denizcilik üzerine bilgiler vermiştir.<sup>30</sup>

XVI. yüzyıl boyunca denizlerde kazanılan zaferlerle Osmanlı Devleti, Doğu Akdeniz'in büyük bir bölümünün ele geçirerek Avrupalı Devletlerin gücünü zayıflattı. 1538 Preveze'de deniz zaferiyle bölgede hâkimiyetini pekiştiren Osmanlı Devleti 1560 Cerbe zaferi ve Kıbrıs'ın fethiyle bu üstünlüğünü güvence altına aldı.<sup>31</sup> Kıbrıs, Doğu Akdeniz'deki ticaret yollarının kavşağında olması nedeniyle stratejik bir öneme sahipti. Maltalı ve Venedikli korsanların adayı üs olarak kullanması, tüccar ve hac yolcularının güvenliğini tehdit etmiştir. Akdeniz'de tam hâkimiyet sağlamak için Kıbrıs'ın fethi gerekli görülmüştür. 1558'den itibaren harp hazırlıklarına başlanmış, Venedik ile yürütülen diplomatik girişimlerin sonuçsuz kalması üzerine askeri hazırlıklar hızlandırılmıştır.<sup>32</sup> II. Selim döneminde Kıbrıs'ın fethi için hazırlıklar kış aylarında tamamlanmış ve büyük bir donanma oluşturulmuştur. Üç filoya ayrılan donanma; Murat Reis, Piyale Paşa ve Kaptân-ı Deryâ Müezzinzâde Ali Paşa komutasında yola çıkmış, toplamda yaklaşık 180 parçalık bir filo hazırlanmıştır.<sup>33</sup>

Nihayetinde ada fethedildi ancak Kıbrıs'ı kurtarmak için toplanan Haçlı donanması İnebahtı'nda demirli bulunan Osmanlı donanması hazırlıksız yakalanarak Türk Denizciliği ağır bir darbe almıştır. Uluç Ali Paşa Kaptan-ı Deryâ getirilerek dağılık haldeki donanmayı toparlamış ve tersaneler yeni gemilerin inşası için

<sup>29</sup> İdris Bostan, “Pîrî Reis”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 2007, 34/285.

<sup>30</sup> Mahmut Ak, “Seydi Ali Reis”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 2009, 37/23-24

<sup>31</sup> Feriât Ballı, *İnebahtı Deniz Seferi'nin Akdeniz Dünyasındaki Önemi*, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004), 14.

<sup>32</sup> Kemal Çiçek, “Kıbrıs”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 2022, 25/373.

<sup>33</sup> Feridun Bilgin, Kıbrıs'ın Fethi İçin Yapılan Hazırlıklar (Arşiv Belgelerine Göre), *Mukaddime*, 6(1), 2015, 86.

süratle çalışmıştır.<sup>34</sup> 1571’de Anadolu ve Rumeli tersanelerinde 100 gemi inşası kararı verilirken İstanbul’da 134 gemi inşası beş altı süre zarfı içerisinde tamamlandı. 1572’de 250 kadırgalık filo yeniden denizlere açılmıştır.<sup>35</sup> Koron yakınlarında ve Navarin limanında müttefik donanmaları mağlup edilmiştir. Eylül 1572’de İstanbul’a dönen donanma 1573’de yeniden denize açılarak Adriyatik’te İtalyan kıyılarına akınlar yapılmıştır.<sup>36</sup> 1569 yılında İspanyollar ile yapılan muharebeler sonucunda Halkulvâdî hariç Tunus tekrar kaybedilmiştir; 1574 yılında Koca Sinan Paşa ve Kaptan-ı Deryâ Kılıç Ali Paşa görevlendirilerek Tunus’ta yeniden Osmanlı hâkimiyeti sağlanmıştır.<sup>37</sup>

Osmanlı Donanması kışın hummalı bir şekilde çalışarak donanmayı yeniden hızlı bir şekilde inşa etmeyi başarmış ve denizlerde etkinliğini sürdürerek rakip devletlere gövde gösterisi yapmıştır. İnebahtı sonrası Osmanlı Devleti’nin bu denli hızlı bir şekilde toparlanmasını Avrupalılar şaşkınlıkla karşılamıştır. 1573’te Venedik, Kıbrıs’ın Osmanlı hâkimiyetini kabul etmiştir.<sup>38</sup> Bu sonuç karşısında başarılı bir tablo görülse de unutulmaması gereken bir detay vardır. Bu detay ise İnebahtı yenilgisi ile birlikte Osmanlı donanması birçok tecrübeli personelini kaybetmiştir. Tecrübeli denizci personel eksikliği, sonraki yıllarda Osmanlı Devleti’nin denizlerdeki görkemini kaybetmesine neden olmuştur.<sup>39</sup>

III. Murat dönemi, İnebahtı mağlubiyeti sonrası toparlanan donanmanın seferleri devam etmiştir. II. Selim’in Tunus’taki başarılarının ardından Kuzey Afrika’daki nüfuz mücadelesi III. Murat döneminde sürdürülmüştür. 1576’da Fas, Osmanlı egemenliğine girmiş, 1578’de ise Osmanlı ve Fas kuvvetleri Portekizlileri Vâdiüs’sSeyl’de mağlup ederek Kuzey Afrikada hâkimiyet sağlamıştır.<sup>40</sup> 1579’da Şirvan Seferi sırasında Osmanlı ordusunu desteklemek için Kılıç Ali Paşa komutasındaki filo Karadeniz’e açılmıştır. Akdeniz’de ticari faaliyetlerin güvenliği için de gerekli önlemler alınmıştır. 1583’te Vezir İbrahim Paşa birliklerini Mısır’a,

<sup>34</sup> Erhan Afyoncu, “Sokullu Mehmet Paşa”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 2019, 37/356.

<sup>35</sup> İdris Bostan, “İnebahtı Deniz Savaşı”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 2000, 22/288.

<sup>36</sup> İdris Bostan, “Kılıç Ali Paşa”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 2022, 25/411.

<sup>37</sup> Mehmet Özdemir, Bir “Zırvata” Olayı Tunus’un İşgali, *Belleten*, 67, 2003, 119.

<sup>38</sup> Afyoncu, *Sokullu Mehmet Paşa*, 356.

<sup>39</sup> Hüseyin Kabasakal, *Kıbrıs’ın Fethi (1570-1571)*, (Ankara: Genel Kurmay Basımevi, 1986), 112.

<sup>40</sup> Ziya Nur Aksun, *Osmanlı Tarihi*, (İstanbul: Ötüken Neşriyat Yayınevi, 1994), 1, 421; Yılmaz Öztuna, *Türk Tarihinden Yapraklar*, (İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 1992), 135-138.

1584'te ise Sadrazam Osman Paşa ve ordusu Kırım'daki karışıklıklara müdahale etmek için Sinop'tan Kefe'ye taşınmıştır.<sup>41</sup>

XVI. Yüzyılda gücünün zirvesindeki Osmanlı Devleti'nin askeri, ekonomik ve strateji anlamında denizlerdeki gücünün artırılması adına birçok proje hazırlanarak uygulanmak istenmiştir. Ancak bu projeler çeşitli sebeplerle tamamlanamadı ve sonraki yıllarda bu projeler tekrar gündeme taşınsa da devletin zayıflamaya başlamasıyla birlikte XX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin kontrolü dışında tamamlanmıştır. I. Süleyman ve II. Selim'in tahta bulunduğu dönemler de sunulan projeler; Marmara-Karadeniz Kanalı, Don-Volga Kanalı ve Süveyş Kanal projeleridir.<sup>42</sup> Marmara-Karadeniz Projesi, İstanbul'un ve donanma için gerekli olan kereste ihtiyacının karşılanması için İznik Gölü ve Sakarya nehri aracılığıyla Marmara ve Karadeniz'in birleştirilmesi ile bir kanal açılması düşünülmüştür. Ancak bu işin maliyetli ve zaman alacak bir proje olduğu için rafa kaldırılmıştır.<sup>43</sup>

Altın Orda Devleti'nin çöküşüyle Doğu Avrupa'da Moskova Knezliği güç kazanmış ve güneye doğru yayılmıştır. Osmanlı Devleti; Kafkasları, Hazar Havzası ve Karadeniz sahillerini güvence altına almak amacıyla yeni bir proje hazırlamıştır.<sup>44</sup> Bu projeye göre Karadeniz ve Hazar Denizi Don ve Volga nehirleri üzerinden bağlanarak; Türkistan'a geçişi kolaylaştırılması, İran savaşlarında donanmayı kullanılması ve Rusların güneye inmesini engellenmesi hedeflenmiştir. Ancak Astarhan Seferi'nin başarısızlığıyla nedeniyle proje rafa kaldırılmıştır.<sup>45</sup> Diğer bir proje ise Portekizlilerin 1498'de Hint kıyılarına ulaşmasıyla geleneksel Akdeniz ve Doğu ticaret ağlarını elinde tutan ülkeler ekonomik kayıplarını telafi etmek için yeni stratejiler geliştirmiştir. Bu stratejiler arasında en tartışmalı olanı, Akdeniz ile Kızıldeniz'i birbirine bağlamayı hedefleyen "Süveyş Kanalı Projesi" olmuştur.<sup>46</sup> Bu projeye Akdeniz donanmasının Hint Okyanusu'nda Portekizlilere karşı

<sup>41</sup> Nusret Gedik, "Gemici Dili ile Kılıç Ali Paşa Hicviyesi", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, 37, 2017, 144.

<sup>42</sup> Emine Sonnur Özcan, "Asya'dan Afrika'ya Osmanlı'nın 16. Yüzyıl Kanal Projeleri", *TÜBİTAK Bilim ve Teknik Dergisi*, 2013, 34-35.

<sup>43</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, (TTK Yayınları: İstanbul, 1988), 3, 38-39.

<sup>44</sup> Halil İnalçık, "Osmanlı-Rus Rekabetinin Menşei ve Don-Volga Kanal Teşebbüsü (1569)", *Belleten*, 12(46), 352-353.

<sup>45</sup> Mustafa Işık, "Ejderhan Seferi Don-Volga Kanal Projesi", *Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 3, 2018, 134-143.

<sup>46</sup> Durmuş Akalın, *Süveyş Kanalı (Açılışı ve Osmanlı Devleti'ne Etkisi 1854-1882)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), (Denizli: Pamukkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü), 2011, 6-7.

kullanılabileceği öngörülmüştür. Ancak Kıbrıs Adası'nın fethinin öncelik kazanması, Yemen isyanları ve Tunus'ta hâkimiyet mücadeleleri sebebiyle proje hayata geçirilememiştir.<sup>47</sup>

1585'te Emir Ali Bey, iki kadirayla Mogadişi'dan Mombasa'ya kadar uzanan Doğu Afrika sahillerinde Portekizlilere karşı Osmanlı egemenliği kurmuştur. Mombasa'nın tabiiyetiyle, Portekiz'in Hindistan'a giden su yolu kesilmiş ve Kızıldeniz'deki faaliyetleri engellenmiştir. Ancak 1598'de, Portekiz donanması Zimba kabilesiyle ittifak kurarak Mombasa'daki Osmanlı güçlerini yenilgiye uğratmıştır. Bu yenilgi sonrası Mombasa, Portekizlilerin stratejik üssü haline gelmiştir. Osmanlı'nın Doğu Afrika'daki kısa süreli hâkimiyeti Hint Okyanusu'ndaki son etkili varlığı olmuştur.<sup>48</sup>

1585'te Koca Murat Reis, Cebelitarık'tan Atlantik'e açılarak Kanarya Adaları'ndan Lanzarote'ye kadar ulaşip zapt etti. Bu olay 1600'lerde Atlantik Okyanusunda tespit edilmiş ilk faaliyetlerdir. 1625'te Londy Adası'nın ele geçirilmesiyle İngiltere ve Amerika arasındaki ticaret ağı olan Bristol Körfezi Osmanlı denetimine girmiştir. İngiliz kaynaklarına göre daha birkaç yıl Türklerin kontrolünde kaldı. Atlantik'teki bir diğer önemli olay Hollanda, Danimarka, Norveç sahillerine çıkarma yapılırken 1627'de İzlanda zapt edilmiştir. Bu gelişmeler, Osmanlı'nın Atlantik Okyanusu'ndaki etkisini göstergesidir.<sup>49</sup> 1629'da Faroe Adaları, 1631'de ise İrlanda'nın Baltimore Limanına baskınlar düzenlenmiştir. Bu harekâtlar Kanada'nın doğu sahillerine kadar uzanmıştır. Ancak Otuz Yıl Savaşları'nın sona ermesiyle Avrupa devletleri donanmalarını güçlendirmiş ve Osmanlı'nın Atlantik'teki etkinliği XVI. yüzyılın ortalarından sonra azalmıştır. Buna rağmen, Osmanlı'nın yeniden saldıracağına dair Avrupa'da kaygılar devam etmiştir.<sup>50</sup>

I. Ahmet döneminde Osmanlı donanması zayıflama emareleri göstermeye başlamıştır. Akdeniz'de Batılıların baskısına karşı savunma politikası izlemiş ancak

<sup>47</sup> Halil İnalcık ve Donald Quataert, *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1300-1600)*, (Çev: Halil Berktaş), (İstanbul: Eren Yayıncılık, 2000), 1, s.390.

<sup>48</sup> Ahmet Kavas, "Mombasa", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 2020, 30/269-270.

<sup>49</sup> Afif Büyüktuğrul, "Türk Denizcilerinin Atlas Okyanusundaki Harekâtı", *TTK Belleten*, 46(181), 1982, 42-48.

<sup>50</sup> Emrah Sefa Gürkan, *Sultanın Korsanları*, (İstanbul: Kronik Yayınları, 2018), 261-262.

İspanya, Malta Şövalyeleri ve Toskana Büyük Dukalığı'nın Osmanlı sahillerine düzenlediği baskınlar engellenememiştir. Ayrıca korsanların da bu dönemde artış göstermiş ve Kazakların Sinop'a düzenlediği baskın kısa sürede karşılık bulmuştur.<sup>51</sup>

II. Osman döneminde, kötü gidişatı düzeltme için yeni projeler geliştirildi. Projeye göre, Lehistan üzerinden Baltık Denizi'ne ulaşarak burada bir donanma kurmayı içeriyordu. Ardından bu donanma ile Atlas Okyanusu'na geçilerek, Baltık ve Atlas Okyanusu güzergâhında Batı Avrupa'yı stratejik bir çember içine alma planı yapılmıştır.<sup>52</sup> II. Osman, Avrupa'nın Atlas Okyanusu'na ait kıyılarını kontrol ederek, Amerika'dan Avrupa'ya akan zenginliklere ulaşmayı hedeflemiştir. Ancak genç padişah ciddi projeleri olmasına rağmen tecrübesizliği ve ihtiyatsız davranışları sebebiyle canından olmuştur.<sup>53</sup>

IV. Murat devri Osmanlı denizciliğin de çelişik gelişmeler yaşanmıştır. Garp Ocakları Danimarka ve İzlanda'da faaliyet gösterirken, Karadeniz'de sahillerinde Kazakların saldırılarına mâni olunamamıştır.<sup>54</sup> Kazak taarruzları Osmanlı Devletine uğraştıran başlıca meselelerden biri olmuştur. Osmanlı topraklarına yaptıkları baskınlarla ve zahire gemilerini ele geçirilmesi sebebiyle halk kıtlık ile karşı karşıya kalmıştır.<sup>55</sup> Kırım meselesi için donanma Kefe'ye gönderilirken, Don-Kazakları 150 şayka ile Boğaziçi'ni yağmalamıştır. Bostancılar ve sekbanlar saldırıyı püskürtse de tehdidi tamamen ortadan kaldırmak için Recep Paşa 43 gemiyle Karadeniz'e açılmıştır. Aylarca süren aramalar sonucu, Karaharman açıklarında 350 şayka tespit edilerek hepsi imha edilmiştir. Böylece Karadeniz sahillerinin güvenliği yeniden sağlanmıştır.<sup>56</sup>

Akdeniz'in güvenliği için Tunus ve Cezayir donanmalarının komutanı Ali Piçinoğlu, İtalya ve Girit kıyılarında faaliyet gösterdikten sonra Avlonya Limanına ulaşmıştır. 1638'de Venedikliler, Marino Capello komutasında 28 kadirga ve büyük bir gemiyle Avlonya'ya kuşatarak Osmanlı donanmasını ele geçirmiştir. IV. Murat,

<sup>51</sup> Müctebaİlgürel, "I. Ahmed", *TDVİslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 1989, 2/31-32.

<sup>52</sup> Ferudun Emecen, "II. Osman", *TDVİslâm Ansiklopedisi*, İstanbul: Yayınları, 2007, 3/454.

<sup>53</sup> Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, (İstanbul: T.C Deniz Basımevi, 1982), II, 89.

<sup>54</sup> Hayati Tezel, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi*, (İstanbul: Deniz Basımevi, 1966), 283.

<sup>55</sup> Peter Bartl, "17. Yüzyılda ve 18. Yüzyılın İlk Yarısında Kazak Devleti ve Osmanlı İmparatorluğu", *İlmi Araştırmalar*, 6, 2014, 304-305.

<sup>56</sup> Meryem Şahin Sungur, *Osmanlı Devleti'nde IV. Murad ve Dönemin Yenilik Hareketleri (1623-1640)*, (Ankara: Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2002), 25-26.

yaptırımlar uygulamak istesede ticaretin korunması ve tazminat ödenmesi için anlaşma yapılmıştır. Osmanlı Devleti, Venediklilere karşı kara ve deniz seferi için hazırlıklarını sürdürürken, Selanik’e asker sevk edilmesi Batı’da endişe yaratmıştır. Bu hazırlıkların Malta korsanlarına karşı olduğu rivayet edilmiştir.<sup>57</sup>

1641 yılında Kızlarağası Sümbül Ağa’nın Mısır’a doğru yola çıkan gemisi, Malta korsanlarının saldırısına uğramış, gemi yağmalanmış ve birçok kişi esir alınmıştır. Bu olay üzerine Osmanlı Devleti, donanmayı sefere hazırlamış ve seferin Malta’ya yönelik olduğunu duyurarak gerçek hedefin Girit olduğu gizlenmiştir. Akdeniz’de hâkimiyet için stratejik öneme sahip Girit’e yönelik harekât, 30 Nisan 1645’te başlamış, donanma 21 Haziran’da hedefini açıklamıştır. Aya Todorı Adası’na asker çıkarıldıktan sonra, 19 Ağustos’da Hanya Kalesi teslim olmuştur.<sup>58</sup> Hanya’nın zaptı sonrası 20 kalyondan oluşan Venedik Donanması Çanakkale Boğazı’nı ablukaya almıştır.<sup>59</sup>

IV. Mehmet döneminde Osmanlı donanması, Adalar Denizi’nde Venediklilerin saldırısına uğramış ve bu durum Girit kuşatmasını uzatmıştır. Venedik’in Bozcada ve Limni’yi alması ve Çanakkale’yi ablukaya almasına rağmen Girit’in fethinden vazgeçilmemiştir. Deli Hüseyin Paşa, adanın çevresindeki kaleleri almayı başarmış, 1656’da Çanakkale önlerinde alınan zaferle Osmanlı Devleti, stratejilerini yeniden düzenlemiştir. Venedik’in barış çabaları sonuçsuz kalırken, donanmanın yenilgisi İstanbul’da endişeye neden olmuş, ancak kısa sürede iki ada geri alınmıştır. Fransa’nın yardımı etkisiz kalmış ve Kandiye Kalesi’nin fethi gecikmiştir. Sonunda, 6 Eylül 1699’da Kandiye teslim olmuş ve Girit, Osmanlı topraklarına katılmıştır.<sup>60</sup>

### 1.3.2 Girit Savaşı ve Kalyonların Hâkimiyeti

IV. Mehmet dönemi ve 25 yıl süren Girit seferleri, Osmanlı denizciliğinde önemli bir dönüm noktası olmuştur. Girit savaşı sırasında kadırgaların Venedik kalyonlarına karşı yetersizliği, gemi teknolojisinde değişim ihtiyacını gündeme

<sup>57</sup> Ziya Yılmaz, “IV. Murad”, *TDVİslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 2020, 4/282.

<sup>58</sup> Ferudun Emecen, “I. İbrâhim”, *TDVİslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 2000, 21/275-276.

<sup>59</sup> EmalTukin, “Girit”, *TDVİslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 1996, 14/87.

<sup>60</sup> Cemal Tekin, “Osmanlı İmparatorluğunda Girit İsyanları (1821 Yılına Kadar Girit İsyanları)”, *TTK Belleten*, 9(34), 1945, 163-206.

getirmiştir. Böylece Sadrazam Sofu Mehmet Paşa döneminde ilk defa, donanmanın asıl gücünü oluşturan kürekli gemilerden yelkenli gemilere geçiş yapılması önerilmiştir.<sup>61</sup>

Sofu Mehmet Paşa, Girit savaşı sırasında Venedik'in Çanakkale Boğazı'ndaki ablukasını kırma hedefiyle güçlü bir donanmanın inşası için çalışmalara başlamıştır. Venedik kalyonlarının Osmanlı kadirgalarını karşısında varlık gösterememesi üzerine, kalyon tipi gemi inşası kabul edilerek 1648'de yapımına başlanmıştır. 1649'da, Voynuk Ahmet Paşa komutasındaki filo, Çanakkale Boğazı'nda karadan yapılan top atışlarıyla Venedik donanmasını uzaklaştırmıştır. Bu filoda 3 kalyon kadirgaların yedeğinde görev yapmış ve bu muharebe sonrası zamanla kadirgaların yerini kalyonlar almıştır. 1654'te Kaptan-ı Deryâ Murat Paşa, kalyonları ön hatta kullanarak Venedik hattını geçmeyi başarmıştır. 1655'te Surnazen Mustafa Paşa komutasındaki 32 kalyon, Venedik gemilerini mağlup etmiştir. 1656'daki Kenan Paşa'nın yenilgisi ise büyük olmuştur.<sup>62</sup>

Venedik ablukasını aşmak için Osmanlı, Karadeniz'deki tersanelerde 30 kalyon inşa etmeye karar vererek donanmasında kalyona geçişin ilk adımını atmıştır. 1651'de 38 kadirga ve 6 mavna Girit'e yardım için hazırlanmış, ancak Nakşa önlerinde Venedik karşısında yenilgiye uğramış ve bazı kadirgalar kaybedilmiştir. Kalyonlar bu savaşta ikinci planda kalmış, bunun nedeni kalyon kullanacak yeterli uzman denizci olmaması ve stratejik karar verme konusunda ihtilaflar olmuştur.<sup>63</sup> Bozcada ve Limni adalarının kaybı ile Venediklilere karşı alınan yenilgiler sonucu, kalyon inşasından bir süre vazgeçilerek kadirga yapımına başlandı. Ancak kalyon inşası tamamen durdurulmamış, 1661'de Fazıl Ahnet Paşa'nun Merzifonlu Kara Mustafa Paşa'yı Kaptan-ı Deryâ tayin etmesiyle kalyon üretimi durdurulmuştur.<sup>64</sup> Nihayetinde, 1682 yılında Merzifonlu Kara Mustafa Paşa'nın sadrazamlığı döneminde kalyon inşasına yeniden başlanıldı. Bozuklu Mustafa Paşa'ya 10 kalyon

<sup>61</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz (Deniz Politikaları, Teşkilat, Gemiler)*, (İstanbul: Küre Yayınları, 2007), 41.

<sup>62</sup> İdris Bostan, Kadirga'dan Kalyon'a XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisi'nin Değişimi, *Osmanlı Araştırmaları*, 24(24), 2004, 71-72.

<sup>63</sup> Bostan, *Kadirga'dan Kalyon'a XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisi'nin Değişimi*, 73-78.

<sup>64</sup> Ersin Gülsoy, *Girit Seferi ve Sonrasındaki Politik Gelişmeler, Türk Denizcilik Tarihi (Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar)*, (Ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran), İstanbul: Deniz Basımevi Yayınları, ts.), 1, 261.

inşa edilmesi emri verilmiş ve 1685'te bu kalyonlar ile birlikte 65 kadirga denize çıkmaya hazır hale gelmiştir. 1692'de Mehmet Ağa'nın marifetleriyle yeni kalyonlar inşası devam etmiştir.<sup>65</sup>

1682 yılı, kalyon inşasına geçiş dönemi olarak dikkat çekerken, bu süreç Osmanlı-Kutsal İttifak savaşlarına denk gelmiştir. 1683 yılında Almanya ve Lehistan ile mücadele sürerken, 1684'te Venedik'in ittifaka katılmasıyla savaş, üçüncü bir cepheye daha taşınmıştır. Yeni inşa edilen donanma, Mora kuşatmasına yeterince destek sağlayamamıştır. Osmanlı donanması, İttifak donanmalarına karşı kıyı savunması ve kadirgalarla takviye sağlamakla sınırlı kalmıştır. Savaş, Osmanlı Devleti'nin aleyhinde gelişmiş ve stratejik adalar kaybedilmiştir. 18 Şubat 1695'te Koyunadaları zaferi elde edilse de Zeytinburnu yenilgisi bu başarıyı gölgeledi. II. Mustafa döneminde Karlofça Antlaşması ile savaş sona erdi ve kalyonlar lojistikte ve askeri anlamda önemli rol oynadı.<sup>66</sup>

Yaşanan yenilgiler sonrası, Osmanlı Devleti 1699 Karlofça ve 1700 İstanbul Antlaşmalarını imzalamak zorunda kalmıştır. Antlaşmalar sonucunda; Macaristan, Podolya, Ukrayna, Dalmaçya kıyıları, Mora ve Azak'ı kaybedilmiştir. Barış döneminde Osmanlı Devleti, kaybettiği toprakları geri almak için askeri, siyasi, idari ve iktisadi alanlarına paralel olarak, donanmanın ıslah ve güçlendirilmesine odaklanmıştır.<sup>67</sup> Ancak Osmanlı Devleti, XVII. yüzyılın sonlarına doğru denizcilik teknolojisindeki değişimlere ayak uydurmakta geç kalmıştı. Kaptan-ı Deryâ Mezemorta Hüseyin Paşa, bu sorunu çözmek amacıyla konuyla ilgili bir kanunname hazırladı. Hazırlanan kanunname ile denizcilik işlerine, bu alanda uzmanlaşmış kişilerin atanması benimsendi. Ayrıca, terfi sistemleri ve organizasyonu belirli bir düzene kavuşturularak Osmanlı donanmasının kalyon sayısı 40 olarak belirlendi. 1701'de Hüseyin Paşa'nın ölümünden sonra Bahriye Kanunnamesi kabul edildi ve bu ıslahat, Osmanlı donanmasına modern devlet aşamasında yeni bir ivme kazandırdı.<sup>68</sup>

<sup>65</sup>İdris Bostan, *XVII. Yüzyılda Gemi Teknolojisinde Değişim, Türk Denizcilik Tarihi (Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar)*, (Ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran), İstanbul: Deniz Basımevi Yayınları, ts.), 1, 276-277.

<sup>66</sup>İsmail Hami Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, (Ankara: Türkiye Yayınevi, 1972), 3, 450-485.

<sup>67</sup>Abdülkadir Özcan, "Karlofça", *TDVİslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 2001, 24/506-507.

<sup>68</sup>İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, (Ankara: TTK Yayınları, 2020), 523-527.

Bu başarıların temelindeMezemorta Hüseyin Paşa'nın köklü ıslahatları yatmaktaydı. Bu ıslahatlar, Osmanlı donanmasının 1770 “Çeşme Faciasına” kadar olan süreçte denizlerdeki gücünü korumuştur. Ancak bu facia, donanmayı zayıflatmış ve modernizasyon ihtiyacını yeniden gündeme getirmiştir. Bu bağlamda modernizasyon için 1776'da “Mühendishane-i Bahri Hümayun” kurulmuş, Fransa'dan uzmanlar getirilerek Avrupa tarzı eğitim benimsenmiştir. Bu reformlar, denizcilik yanında topçuluk ve humbaracılıkta da uzman personel yetiştirilmesini sağlamıştır.<sup>69</sup>

Donanmada yapılan ıslahat ve reform çabalarına rağmen1782-1792 savaşı öncesinde Osmanlı donanması, Rus donanmasına kıyasla zayıf durumdaydı. XVII. yüzyılda güçlü bir konumda olan Osmanlı Devleti, teknolojik gelişmelere geç uyum sağlamış, uzman personel eksikliği ve idari sorunlarla karşılaşmıştır. III. Selim dönemindeki modernleşme çabalarına rağmen, gemi kalitesi, personel eğitimi ve organizasyon eksiklikleri devam etmiştir. I. Petro reformlarıyla güçlenen Rus donanması ise modern gemileri ve iyi eğitilmiş personeliyle Avrupa'nın önde gelen deniz güçlerinden biri olmuştur. Bu durum, savaşın sonucu etkileyerek Osmanlı için stratejik bir dezavantaj yaratmıştır.<sup>70</sup>

XIX. yüzyılda denizcilik teknolojisinin modernizasyonuna ilk adımlar III. Selim döneminde atılmaya başlanmış ve bu konuya oldukça önem vermiştir. Donanmanın modernizasyonunda Fransız, İngiliz ve İsveçli uzmanlar önemli rol oynamıştır. Çeşme faciası sonrası, 1793-1799 yıllarında Fransız heyeti başkanlığında 9 kalyon, 8 firkateyn ve 6 korvet inşa edilmiştir. İsveçli uzmanlar, kuru havuz sistemleriyle gemilerin ömrünü 40-45 yıla kadar çıkarmıştır. İngiltere'den alınan 2 firkateyn incelenmiş, ancak İngiliz mühendis Danel yetersiz bulunarak ülkesine geri gönderilmiştir. Osmanlı mühendisleri, batı tekniklerini öğrenerek önemli ölçüde tecrübe kazanmıştır. Modernizasyon sürerken 1798'de Fransızların Mısır'ı işgali diplomatik ilişkileri bozmuş, Fransız heyetinin çoğu ülkesine dönmüştür. Buna

<sup>69</sup> Kemal Beydilli, *İstanbul'da Deniz ve Kara Mühendishanelerin Kuruluşu (1775-1839)*, *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, (ed. Çoşkun Yılmaz), (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediye A.Ş Yayınları, 2015), 9, 322-323.

<sup>70</sup> Enver Ziya Karal, “Osmanlı Tarihine Dair Vesikalar”, *TTK Belleten*, 4(14-15), 1994, 178-180; Akdes Nimet Kurat, *Rusya Tarihi (Başlangıçtan 1917'ye Kadar)*, (Ankara: TTK Yayınları, 1993), 326.

rağmen Osmanlı mühendisleri, öğrendikleri tekniklerle gemi inşasına devam etmiştir.<sup>71</sup>

İsveçli mühendislerin inşa ettiği kuru havuz sistemleri büyük önem taşımıştır. Tersane-i Amire de gemilerin inşa, bakım ve onarım işlemleri göz denilen üstü kapalı hangarlarda gerçekleştirilir ve burada işlemleri biten gemiler kızaklardan denize indirilmekteydi. Geleneksel yöntemlerle gemilerin inşa ve denize indirilmesi zahmetli, maliyetli ve riskliydi. Kuru havuzlarla bu sorunlar giderilmiş, gemilerin ömrü 15 yıldan 40-45 yıla kadar uzatılmıştır. İsveçli mühendis A.E Rhode'nin planıyla 1797'de inşasına başlanan ilk kuru havuz 1800'de tamamlanmıştır. III. Selimin başlattığı modernizasyon, II. Mahmut döneminde de sürmüştür, artan iş yükü nedeniyle 1822'de ikinci bir kuru havuz inşa edilmiş ve 1826'da tamamlanmıştır.<sup>72</sup>

III. Selim'in reformları, Osmanlı Devleti'nin askeri ve idari yapısını modernize etmeye yönelik büyük bir çabayı temsil etmektedir. Donanma ve tersanelerin inşasıyla sınırlı kalmayan reformlar, Nizam-ı Cedid kapsamında tüm devlet kurumlarını kapsayacak düzenlemeleri içeriyordu. Eğitimli personel ihtiyacını karşılamak için 1804'te Tersane Eminliği yerine Umûr-ı Bahriye Nezâreti (Deniz Bakanlığı) kuruldu. 1805'te ise Bahriye Kanunnamesi çıkarılarak Mühendishane-i Bahri Hümayun'da düzenlemeler yapıldı ve Avrupalı uzmanların görüşleri dikkate alındı. Bu kanunlarla Batılı tarzda eğitim uygulanarak deniz personelinin eğitimi ve disiplini geliştirildi. III. Selim döneminde başlayan reformlar eğitime önemde verse de “Kabakçı İsyanı” ve “Alemdar Vakası” bu süreci aksatmıştır.<sup>73</sup> III. Selim döneminde başlayan modernizasyon, Osmanlı donanmasında önemli değişimlerin temelini atmıştır. Ancak II. Mahmut'un saltanatının ilk yıllarında devletin iç meselelerine öncelik verilmesi nedeniyle bu süreç kesintiye uğramıştır. İç sorunların

<sup>71</sup> İdris Bostan, Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü (1785-1819), *Tarih Dergisi*, 35, 2011, 177-186.

<sup>72</sup> Ali Karahan, “Osmanlı Denizcilik Teknolojisinin Modernizasyonuna Yönelik Atılan Bir Adım: II. Mahmud Döneminde Tersane-i Amire'de “Havz-ı Cedid” İnşası”, *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 7(1), 2022, 147-165.

<sup>73</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1985), 83-84; Ali İhsan Gencer, “İstanbul Tersanesinde Açılmış İlk Tıp Mektebi”, *Tarih Dergisi*, 31, 2011, 302.

çözümünden sonra, III. Selim'in yarım bıraktığı modernizasyon süreci tekrar gündeme alınarak donanma ve personelin eğitimi konularında adımlar atılmıştır.<sup>74</sup>

II. Mahmut dönemi, devletin için de bulunduğu iç ve dış dinamiklerden kaynaklık sebeplerden donanma istenilen seviyeye ulaşamamıştır. II. Mahmut'un iktidarının ilk yılları, 1806-1812 Rus Savaşı ve iç isyanlar nedeniyle reformların uygulanmasını sekteye uğraştırmıştır. XIX. yüzyılın başlarında modern gemiler ve tersaneler inşa edilmesine rağmen, donanma personelinin yetiştirilmesinde ciddi eksiklikler yaşandı. Dünya'da denizcilik teknolojisine uygun uzman personel ve teknik bilgi yetersizliğine rağmen, yeni gemilerin inşasına devam edilmiştir.<sup>75</sup>

1828-1829 Osmanlı-Rus Harbi öncesinde yaşanan "Navarin Baskını", Osmanlı donanması için büyük bir felaketti. 20 Ekim 1827'de İngiliz, Fransız ve Rus donanmaları, Rum isyanına müdahale etmek için Navarin'de bulunan Osmanlı ve Mısır donanmalarına baskın düzenledi. Cengeloğlu Tahir Paşa ve Muharrem Bey komutasındaki filo, 57 gemi kaybetti ve yaklaşık 8000 asker şehit oldu. Bu baskın, hem deneyimli personelin kaybına hem de büyük emeklerle inşa edilen donanmanın yok olmasına neden oldu. Navarin Baskını, Osmanlı donanmasında ciddi bir gemi ve personel açığı oluşturdu. Bu durum, modernizasyon ve denizcilik reformlarını daha da zorunlu hale getirdi. Ancak Osmanlı Devleti, bu büyük kayıplara rağmen donanmayı yeniden inşa etmek çabalarını sürdürdü. Bu felaket, Türk askeri denizcilik tarihinde önemli bir dönüm noktası olarak kaydedilmiştir.<sup>76</sup>

#### **1.4 Buharlı Gemi Teknolojisine Geçiş**

Bu tarihlerde Osmanlı donanması, Navarin felaketini yaşarken Avrupa'da Sanayi Devrimi'nin etkisiyle denizcilik teknolojisinde buhar gücüyle çalışan gemilerin dönemi başlamıştır. 1787 yılında başlayan buharlı makinelerin gemilere uygulanması çalışmaları, XIX. yüzyılın başlarında başarıya ulaşmış ve geleneksel yelkenli gemilerin yerini buharlı gemiler almaya başlamıştır. Bu gemiler, daha güçlü ve hızlı olmanın yanı sıra, rüzgâra bağımlı olmadan hareket edebilme avantajına

<sup>74</sup> Mustafa Şanal ve Timur Demir, Heybeliada Bahriye Mektebi ve Türk Eğitim Tarihindeki Yeri, *TTK Belleten*, 76, 2012, 169-170.

<sup>75</sup> Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, 107-112.

<sup>76</sup> İsmail Hami Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, (İstanbul: Türkiye Basımevi, 1972), 4, 112.

sahipti. Sahip olduğu üstün özelliklerle Avrupa’da yelkenli gemilerin yerini alan buharlı gemiler, denizcilikte yeni bir dönemin başlangıcını oluşturmuştur. Sivil denizcilikte buharlı gemilerle yapılan taşımacılık, demir yollarıyla entegre edilerek Batılı devletlerin ticaret hacmini büyük ölçüde artırmıştır. Bu teknolojinin ilk aşamada sivil denizcilikte, ardından harp gemilerinde kullanılması, denizcilik tarihinde devrim niteliğinde bir gelişme olmuştur. Avrupa devletleri, buhar gücüne sahip ticaret ve savaş gemileriyle denizlerdeki etkilerini önemli ölçüde artırmış; İngiltere, Fransa ve diğer Batılı ülkeler, bu teknoloji sayesinde denizlerdeki hâkimiyetlerini güçlendirmiştir.<sup>77</sup>

#### 1.4.1 II. Mahmut Dönemi Buhar Teknolojisinin Entegrasyonu

Değişen küresel dinamikler ve ticaret yollarının önem kazanmasıyla birlikte deniz taşımacılığı stratejik bir unsur haline gelmiştir. Yaklaşık 8000 kilometrelik sahil şeridine ve stratejik öneme sahip birçok limana sahip olan Osmanlı Devleti, bu küresel değişimden doğrudan etkilenmiştir. Ancak limanların çoğunun Fenerli Rumlarca işletilmesi, yerli Türk tebaanın denizcilikte etkinliğini artırma ihtiyacını doğurmuştur. II. Mahmut, 1826’dan itibaren bağımlılığı azaltmak için ticaret filosu kurma çalışmalarına hız vermiş, Türk tüccar ve denizcileri teşvik ederek hem ekonomik gücü artırmayı hem de bağımsız bir denizcilik yapısı oluşturmayı hedeflemiştir.<sup>78</sup>

Bu süreçte, Avrupa’daki denizcilik teknolojilerinde yaşanan ilerlemeler, Osmanlı Devleti’nin dikkatini çekmiş ve bu yeniliklere ayak uydurma çabaları ön plana çıkmıştır. II. Mahmut dönemi, sınırlı imkânlarla ve dönemin zorluklarına rağmen teknolojik gelişmelerin benimsenmesi açısından önemli bir dönem olmuştur. 1828’de İngiliz yapımı buharlı vapur “H.M.S Swift”, İzmir üzerinden İstanbul’a ulaşarak Osmanlı’yı bu teknolojiyle tanıştırmıştır. Buharlı gücüyle limana girişi, halk ve yetkililerce hayranlıkla karşılanmıştır. Daha sonra tüccarlar tarafından satın alınarak II. Mahmut’a hediye edilmiştir. Öncelikle padişahın yatı olarak kullanılan gemi, daha sonra donanmaya katılarak 1828 Osmanlı-Rus Harbi’nde stratejik

<sup>77</sup> İlber Ortaylı, *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*, (İstanbul: Alkım Yayınevi, 2005), 219; Ali İhsan Gencer, *Bahriye’de Yapılan Islâhat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti’nin Kuruluşu (1789-1867)*, 116.

<sup>78</sup> Alan Palmer, *Osmanlı İmparatorluğu Son Üçyüz Yıl ‘Bir Çöküşün Yeni Tarihi*, (Çev: Belkıs Çorakçı Dışbudak), (İstanbul: Yeni Yüzyıl Yayınları, 1992), 153-154.

görevler üstlenmiştir. “Sürat” adı verilen gemi, halk arasında “Buğu” olarak anılmıştır. Bu teknolojiiden etkilenen II. Mahmut, 1829’da başka bir İngiliz vapuru olan “H.M.S Hilton Joliffe” satın alarak “Sagır” ismi verilmiştir.<sup>79</sup>

Osmanlı donanması, Çeşme Faciası’ndan Navarin Baskını’na kadar geçen süreçte, büyük kayıplar vererek hem donanmasını hem de deneyimli personelinin yitirmiştir. Bu durum, Osmanlı’nın denizcilik gücünü yeniden ele alması ve modernizasyon ihtiyacını açık bir şekilde ortaya koymuştur. Özellikle Navarin Baskını, Osmanlı Devleti’nin buharlı gemi teknolojisine geçiş ve yeni bir donanma inşa gerekliliğini netleştirmiştir. Bu dönemde, II. Mahmut modernizasyon çabalarını hızlandırmış, ancak Batılı devletlerden beklenen teknik destek ve iş birliği sağlanamamıştır. Bunun sonucunda Osmanlı Devleti, alternatif arayışlar içerisine girmiş ve dikkatlerini Amerika Birleşik Devletleri’ne çevirmiştir. Amerika’nın gemi yapımındaki ilerlemeleri ve buharlı gemi teknolojisindeki başarıları, Osmanlı Devleti’nin ilgisini çekmiş ve bu kapsamda diplomatik adımlar atılmıştır. Bu doğrultuda, 7 Mayıs 1830 tarihinde Osmanlı Devleti ile Amerika Birleşik Devletleri arasında Ticaret ve Seyr-i Sefâin Muahedesi imzalanmıştır. Anlaşmanın gizli maddelerinden biri, Osmanlı Devleti’nin Amerikan tersanelerinden savaş gemisi sipariş etmesini öngörüyordu; ancak bu madde, Amerika Senatosu tarafından reddedilmiştir. Bunun yerine Amerika, Osmanlı’ya iki savaş gemisi satmayı ve gemi inşa mühendisleri göndermeyi teklif ederek sorunu çözmeye çalışmıştır.<sup>80</sup>

Nihayetinde Apustos 1831’de gemi inşa mühendisi Henry Eckford, “United State” adlı savaş gemisiyle İstanbul’a gelmiştir. Beğenilen gemi satın alınmış, Eckford ise Osmanlı hizmetine girmiştir. Osmanlı tersanelerinde Amerikan modelleriyle yeni gemiler inşa edilirken, Eckford II. Mahmut’a özel bir kotra yapmıştır. Ancak 70 toplu bir fırkateynin inşasını tamamlayamadan 12 Kasım 1832’de tifodan ölmüştür. Yerine Amerikalı mühendis Forster Rhodes geçmiş, Aynalıkavak Tersanesi’nde 1840 yılına kadar hizmet vermiştir. Bu dönemde Adliye,

---

<sup>79</sup> Davut Hut, *Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehir Yolu Ulaşımı, Osmanlıda Ulaşım (Kara, Deniz, Raylı)*, (Ed. Vahdettin Engin ve Ahmet Uçar), (İstanbul: Çamlıca Yayınları, 2011), 71-72; Elif Süreyya Genç, *Osmanlı Devleti’nde Yenileşme ve Buhar Makineleri*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), (İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyoloji Anabilim Dalı, 2005), 122-123.

<sup>80</sup> Ali İhsan Gencer, *XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Denizciliği ve Amerika*, (İstanbul: Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları, 1986), 34-38.

Eser-i Hayr, Mesir-i Ferah, Nusretiye ve Tair-i Bahri isimli gemiler inşa edilmiş, tersane hastanesi yapılmıştır. Rhodes'in ardından gelen Rihs kısa süre hizmet vermiştir.<sup>81</sup>

Atılan adımlar sonucunda mali, siyasi ve idari zorluklara rağmen Navarin Faciası'nın kayıpları telafi edilmiş ve Osmanlı donanması yeniden toparlanabilmiştir. Osmanlı Devleti, denizlerde yaşadığı felaketlere rağmen denizciliğe olan ilgisini sürdürmüş, modern gemi ve tersane inşaatlarına devam ederek her seferinde daha güçlü donanmalar oluşturmaya başarmıştır. Osmanlı Devleti, Amerika ile kurulan ilişkiler sayesinde buharlı gemi teknolojisini yakından takip etmiş ve Osmanlı mühendisleri ile teknisyenlerinin bu bilgi ve teknolojiyi öğrenmesini sağlamıştır. Amerikalı mühendislerin modern denizciliğe geçişteki katkılarına rağmen, Osmanlı Devleti çağdaş teknolojiyi yakalama çabasını sürdürmüş ve üretime önem vermiştir. Ancak buharlı gemi imalatında yerel imkânların yetersiz kalması, makine aksamalarının Avrupa'dan ithal edilmesine neden olmuş, bu durum da dış ticaret açığına ve Avrupa'ya bağımlılığın artmasına yol açmıştır.<sup>82</sup>

Sonuç olarak, II. Mahmut dönemi, Osmanlı donanmasında modernleşme ve yeniden yapılan adına önemli adımların atıldığı bir süreç olmuştur. Buharlı gemi teknolojisine geçiş, denizcilik altyapısının güçlendirilmesi ve ticaret filolarının geliştirilmesi bu dönemin öne çıkan reformlarından olmuştur. Ancak bu girişimler, gerek Avrupa'dan beklenen desteğin alınamaması gerekse maddi ve teknik imkânların yetersizliği nedeniyle istenilen sonuçları verememiştir. Denizci personel ve mühendis yetiştirilmesindeki yetersizlikler, modernleşme çabalarını sekteye uğratmıştır. 1821'deki büyük yangın, Mühendishane-i Bahri Hümayun'da eğitimi aksatarak nitelikli personel yetiştirilmesini zorlaştırdı. 1830'da okul Heybeliada'ya taşındı, ancak sorunlar devam etmiştir. 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında personel eksikliği donanmayı olumsuz etkilemiştir. Yapı malzemelerinin kalitesinde artış gözlemlenirken, personel kalitesinde aynı oranda bir iyileşme sağlanamamıştır. Sorunu çözmek için Koca Hüseyin Paşa, 1830'da Avrupa'ya öğrenci göndermiştir. Fransa ve İngiltere'de eğitim alan bahriyeliler, 1843 askeri reformlarında görev almak

<sup>81</sup> Çağrı Erhan, "1830 Osmanlı-Amerikan Antlaşmasının Gizli Maddesi ve Sonuçları", *TTK Belleten*, 62(243), 1998, 461-465.

<sup>82</sup> Kemal Arı, *Yelkenliden Buharlıya Geçiş, Türk Denizcilik Tarihi, 2, ed. Zeki Arıkan ve Lütüfı Sancar*, (İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 2009), 132-135.

için geri çağırılmıştır. 1846’da yurt dışı eğitimleri yeniden başlamış ve İngiltere’de eğitim programları modernleşme sürecine katkı sağlamıştır.<sup>83</sup>

#### 1.4.2 I. Abdülmecit Dönemi Buharlı Teknolojisinin Etkileri

Sultan Abdülmecit’in tahta geçmesiyle yeni bir reform dönemi olan “Tanzimat Fermanı” ile yenileşme süreci devam etmiştir. Tanzimat döneminde Osmanlı Devleti ile İngiltere arasındaki diplomatik ilişkiler güçlenmiş ve İngilizler, batı teknolojisinin aktarımında öncü olmuştur. Mehmet Ali Paşa’yı desteleyen Fransa, Rusya’nın baskısı ve Boğazlar sorunu Osmanlı Devletini zor durumda bırakırken, İngiltere Osmanlı’nın toprak bütünlüğünü koruma politikasını benimsemiştir. Dönemin şartları her iki ülkeyi birbirine yakınlaştırırken ve modernizasyon süreci İngiliz uzmanlar aracılığıyla devam ettirilmiştir.<sup>84</sup>I. Abdülmecit tahta geçtiğinde Bahriye’de karşılaştığı ilk sorun, Kaptan-ı Deryâ Ahmed Fevzi Paşa’nın, iç siyasi çekişmelerin etkisiyle donanmayı Mısır’a kaçırarak Mısır Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa’ya teslim etmesi olmuştur. Diplomatik yollarla yeniden 1848’de İstanbul’a getirilen gemilerin bakım ve onarımı yapıldı. Bir kısım gemiye ise buhar makinesi monte edilmiştir.<sup>85</sup>

Tanzimat döneminde, Osmanlı Devleti’nin geleceğini güvence altına almak için kapsamlı reformlar yapılmış ve donanmanın güçlendirilmesi öncelikli hedeflerden biri olmuştur. İngiliz desteğiyle yürütülen reformlar kapsamında, 1839’da Binbaşı Sir Baldwin Wake Walker (Yaver Paşa) göreve getirildi. Walker, donanmanın yeniden yapılandırılması için önemli raporlar sundu ve 1845’te Dâimi Bahriye Meclisi’nin kurulmasına katkı sağladı. Bahriye Mektebi’nde harita eğitimi geliştirildi, eğitim materyalleri temin edildi ve hoca sayısının artırılması önerildi. 1848’de ilk kez Osmanlı subayları tarafından çizilen haritalar kullanıldı. Ayrıca, denizcilik eğitiminde İngilizce zorunlu ders haline getirilirken Fransızca seçmeliye dönüştü. İngiliz öğretmenler atanarak İngilizce denizcilik kitapları müfredata alındı. Bu reformlar, donanmanın hem teknik altyapısını güçlendirdi hem de personelin

<sup>83</sup> Mustafa Gençoğlu, “Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 34(58), 2015, 609-611.

<sup>84</sup> Cevdet Küçük, “I. Abdülmecid”, *TDV, İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 1988, 259-262.

<sup>85</sup> Fatih Erbaş, *Doğu Akdeniz’de Güç Mücadelesi: 19. Yüzyılda Donanmalar*, (İstanbul: Türkiye İş Bankası, 2019), 140; Besim Özcan, *Sinop Deniz Felaketi*, (İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 2008), 42.

uluslararası denizcilik normlarına uygun yetişmesine olanak tanıdı. Ancak, reform süreci sırasında yansıma komuta kademesindeki anlaşmazlıklar nedeniyle Walker, 1845'te görevinden ayrılmıştır.<sup>86</sup>

Eğitim kurumlarındaki modernizasyon çalışmalarının yanı sıra, Türk Deniz Ticareti'nde de İngilizlerin önemli bir etkisi olmuştur. Buharlı makinelerin Osmanlı denizciliğinde yeni bir teknoloji olarak yer bulmasıyla, İngiliz çarkçı ve makinistler bu gemilerin yönetiminde kilit roller üstlenmiştir. Buharlı gemilerin idaresi için Ford adında bir İngiliz uzman görevlendirilmiştir ve bu alanda Türk denizcilerine rehberlik etmiştir.<sup>87</sup> I. Abdülmecit dönemi donanmanın modernizasyonu için sadece İngiltere ile sınırlı kalmamıştır; Fransa ve Amerika'dan uzman ve subaylar getirilmiştir. Pangaltı'da inşa edilen Harbiye Mektebi için uzman subay ihtiyacını karşılamak amacıyla Fransa'dan uzmanlar görevlendirilmiştir. Ayrıca, Amerikan büyükelçisi, Amerika'ya dönecek baş tercümanı ile birlikte bir mühendis veya mimarın da Amerika'ya gitmesini önermiştir. Padişahın onayıyla, Bahriye Mektebi'nden Binbaşı Emin Bey Amerika'da incelemelerde bulunak üzere görevlendirilmiştir. Bu adımla, Amerikan bilgi ve teknolojisinin Osmanlı'ya aktarılması sağlanırken, aynı zamanda Amerika ile diplomatik ilişkiler gelişmiştir. 1850'de ise İngiltere'den iki vapur için gelen makineler ve mühendislerle Osmanlı donanmasında önemli bir teknik destek sağlanmıştır.<sup>88</sup>

1847'de Londra'ya gönderilen Osmanlı subayları, İngilizce ve mesleki alanlarında eğitim aldıktan sonra tersanelerde staj yapmayı planlamışlardır. Ancak İngiliz tersanelerine yabancı öğrenci kabul edilmemesi gibi sorunlar Lord Palmerston'un müdahalesiyle çözülmüştür. Yine de uzmanların eğitim vermekten kaçınması nedeniyle öğrenciler özel tersanelere yönlendirilmiştir. 1851'de 19 öğrenci çeşitli teknik eğitimlerini tamamlayarak yurda dönmüştür. Hacı Vesim Paşa, İngiltere'de aldığı eğitimin ardından donanmada görev yapmıştır. 1856'da yeni

---

<sup>86</sup> Gençoğlu, *Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı*, 611-612.

<sup>87</sup> Celalettin Yavuz, *Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar*, (İstanbul: Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, 2001), 63-65.

<sup>88</sup> Ahmet Deniz, *Ticaret Tarihinde Yelkenli Gemilerden Buharlı Gemilere Geçişte Ticari Faaliyetler ve Modernleşme Çalışmaları*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), (İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010), 146-147.

öğrenciler Londra'ya gönderilmiş ve bu süreçte çağdaş bilgi Osmanlı'ya taşınarak yerli uzman yetiştirilmesi hedeflenmiştir.<sup>89</sup>

Osmanlı Devleti, Walker'den tam beş sene sonra 1853'te İngiltere'den danışman olarak Sir Adolphus Slade'i görevlendirmiştir. "Müşavir Paşa" adıyla uzun yıllar hizmet veren Slade, Osmanlı deniz gücünü inceleyerek detaylı rapor hazırlamıştır. 18 Nisan 1853'de İngiliz Elçisi Lord Straford'a sunduğu bu raporda; liman, ikmal ve hastanelerin Avrupa standartlarında olduğunu, ancak donanma gemilerinin yenilenmesi gerektiğini vurgulamış, bu sorunun mali zorluklar nedeniyle çözülemediğini belirtmiştir.<sup>90</sup> Slade, Osmanlı donanmasında personel eksikliklerine dikkat çekmiş ve Bahriye Mektebi ile Askeri Okulu yetersiz bularak askeri değer taşımadıklarını belirtmiştir. Rusların eğitime verdiği öneme vurgu yapan Slade, Avrupa'ya gönderilen öğrencilerin yeterli bilgi edinmeden geri döndüğünü ifade etmiştir. 1854'te Bahriye Mektebi'nin iyileştirilmesi ve subay terfileri için hazırlanan raporda, subay seçiminde liyakati esas alan bir sistem önerilmiş ve müfredat eksiklikleri giderilmiştir.<sup>91</sup> Kırım Harbinde "HMS Harbinger" gemisiyle Osmanlı donanmasını yöneten Slade, Müttefik donanmasıyla irtibatı başarıyla sağlamış ve savaş deneyimlerini objektif şekilde kaleme almıştır. 1858'de Ferik Paşa olmuş, 1859'da İstanbul Liman Reisliğine atanmıştır. Ancak 1866'da sağlık sorunları nedeniyle görevinden ayrılmıştır.<sup>92</sup>

Görüldüğü üzere donanma ihtiyacı olan teknik personel açığının kapatılması için Bahriye Mektebi'nin ıslahı ve yurtdışı eğitimlerine büyük önem vermiştir. Ancak bu çabalardan yetersiz kalmış ve istenilen sonuç alınamamıştır. Yetiştirilen personel ve büyük emeklerle kurulan donanmanın 1853'te Sinop'ta demirli halde bulunduğu sırada Ruslar tarafından yakılması Osmanlı Deniz gücüne tekrardan vurulan büyük bir darbe olmuştur. Bu durum, donanmanın güçlendirilmesi ve yetişen personel açığının kapatılması konusunda daha fazla çaba ve planlamanın gerektiğini

<sup>89</sup> Gençoğlu, *Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı*, 613-614.

<sup>90</sup> Besim Özcan, "İngiliz Amiral Sir Adolphus Slade'in Türkiye İzlenimleri", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 5(10), 2011, 42-43.

<sup>91</sup> Candan Badem, "Amiral Adolphus Slade'in Osmanlı Donanmasındaki Hizmetleri ve Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Gözlemleri", *Türkiyat Mecmuası*, 21(1), 2011, 124-133.

<sup>92</sup> Gençoğlu, *Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı*, 613; Fahri Çoker, *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, (Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 1994), 167; Gökhan Ak, "Osmanlı Türk Denizcilik Tarihi'nde Reform Çabaları ve 'Müşavir Paşa' Adolphus Slade", *Amme İdaresi Dergisi*, 49(4), ts., 129.

açıkça ortaya koymuştur.<sup>93</sup> Sinop Baskını sonrası İstanbul ve Boğazlar savunmasız kalmış, İngiltere öncülüğündeki Avrupalı devletler, çıkarları doğrultusunda 1853-1856 Kırım Savaşı'na katılmıştır. Savaş, Rusya'nın genişleme politikalarına karşı Osmanlı toprak bütünlüğünü koruma amacı taşımış ve ittifakın desteği zaferle sonuçlanarak Rusya'nın Karadeniz'deki gücü sınırlandırılmıştır.<sup>94</sup>

### 1.5 Zırhlıların Hâkimiyeti ve Kırım Harbi

Kırım Harbi dünya askeri tarihi açısından bir dönüm noktası olmuştur. Donanma gemilerinde sadece buhar makinelerin bulunması yetersiz görülmüştür. Gemilerin gövdeleri ahşaptan oluştuğu için ateşli silahlar karşısında büyük zarar görmüştür; bu tarihten itibaren devletler, gemilerin gövdelerini zırhla kaplanması fikrini benimsemişlerdir. Böylece bu modernizasyon şekliyle dünya denizcilik tarihinde zırhlı gemiler meydana gelmiştir. Bu teknolojik gelişme, denizcilik tarihinde önemli bir dönem noktası olmuş ve gemi tasarımlarında büyük bir değişim başlatılmıştır.<sup>95</sup>

Dünya denizciliğinde ilk olarak gemileri tuzlu suların etkilerinden koruma ve daha dayanıklı hale getirebilmek için gemilerin gövdeleri bakır ile kaplanmıştır. Bu uygulamayla gemilerin ömürleri uzadığı gibi seyir hızında artış gözlemlenmiştir.<sup>96</sup> Gemileri sadece denizlerin olumsuz etkilerinden korunabildi ancak ilerleyen ateşli silah teknolojisine karşı alınabilinecek yeni yöntemler düşünülmüştür. İngiltere'de 1845-1850 yılları yapılan araştırmalar sonucunda demir levhaların top mermilerine karşı dayanıklılığı güven vermemesi üzerine demir levhalardan bir süre vazgeçilmiştir.<sup>97</sup>

Gövdeleri demirle kaplı buharlı gemi inşa etme fikri ilk olarak 1805'te İngiltere'de ortaya çıkmıştır. Liverpool'da ManbyLaird, Manchester'da Fairbairn adlı mühendisler tahta gövdeli buharlı gemileri demir sac ile kaplayan ilk kişilerdir.

<sup>93</sup> Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, (Ankara: TTK Yayınları, 2011), 5, 235.

<sup>94</sup> Besim Özcan, "Bir Baskının Anatomisi: Sinop Faciası", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 1(2), 2007, 16-18.

<sup>95</sup> Beyza Şeyhoğlu, *Tanzimat Dönemin'nde Bahriye Alanında Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Meclisi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), (İstanbul: Hacettepe Üniversitesi/ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2015), 20.

<sup>96</sup> Tuncay Zorlu, *Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, (İstanbul: Timaş Yayınları, 2014), 71.

<sup>97</sup> Fikret Gövül, *Savaş Gemilerinin Tarihçesi ve Bunların Terakkisine Yardım Eden Teknik ve Taktik Sebepler*, (İstanbul: Deniz Basımevi, 1948), 3.

Fairbairn ilk gemiyi 1833 ve 1834'te toplam 2 adet olmak üzere denize indirmiştir. Demir zırh ile kaplı gemilerin kullanımı 1836 yılından sonra hızla artmaya başlamıştır. 1840 yılında "The Great Britain" adlı gemiye çark yerine pervane monte edilmesiyle, dünyanın ilk modern gemisini unvanını almıştır. Sivil denizcilikteki bu gelişmelerden on beş sene sonra savaş gemilerine uygulanmıştır. 1854'te Bordası zırhla kaplı buharlı dünyanın ilk modern savaş gemisi "Devastation" Fransız donanmasında hizmete girmiştir.<sup>98</sup> Bu yüzyılın sonunda dretnotlar, destroyerler, torpidobotlar ve denizaltıların ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır.<sup>99</sup>

Demir levha ile kaplı gemilerin savaş alanında ilk defa Kırım Harbi esnasında istifade edilmiştir. 30 Kasım 1853'te Sinop'ta Osmanlı donanmasına karşı Rus taarruzunda, ahşap savaş gemilerinin infilak eden top mermilerine karşı zayıf olması sebebiyle gelişen top teknolojisine karşı mukavemeti arttırmanın yolları aranmıştır.<sup>100</sup> Fransa'nın, demir levha kaplı savaş gemisi "Devastation" üretimi ile başlayan zırhlı inşa süreci envantere dört geminin daha eklenmesiyle devam etmiştir. Rus İstihkâmına yapılan harekâtta bu zırhlılar açılan ateşi üzerlerine kasten çekmiş, ancak büyük bir hasarın meydana gelmediği gözlemlenmiştir. Bu deneyimler sonucunda, zırhlı gemilerin önemi ve gerekliliği daha da belirgin hale gelmiş ve ilerleyen yıllarda zırhlı gemilerin gelişimi hız kazanmıştır. Bu bağlamda, Kırım Savaşı zırhlı gemilerin gelişimi üzerinde önemli bir etkiye sahiptir.<sup>101</sup>

Tanzimat döneminde modern bir donanma inşa sürecinde İngiliz etkisi ve endüstrisine bağımlılık artmıştır. Osmanlı Devleti, buhar teknolojisinden faydalanarak 18 vapura sahip olmuş ancak bu gemiler başlangıçta sivil kullanım ve lojistik için kullanılmıştır. Donanmanın güçlenmesi adına yelkenlilere buhar makineleri eklenmiş ve tersaneler yabancı uzmanların desteğiyle buharlı gemi üretebilecek seviyeye ulaşmıştır. Ancak makinelerin ithali ve personel temini mali sorunlara yol açmıştır. Ermeni tüccarların sağladığı makineler devlet için zarara

<sup>98</sup> Engin Kırılı, "Osmanlı Mülkünde İnşa Olunan İlk Zırhlı Vapur", *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 46, 2019, 237-238.

<sup>99</sup> Behice Algül, *Sultan Abdülaziz Dönemi Osmanlı Donanmasında Modernleşme*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), (Kütahya: Dumlupınar Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019), 131.

<sup>100</sup> Gövül, *Savaş Gemilerinin Tarihçesi ve Bunların Terakkisine Yardım Eden Teknik ve Taktik Sebepler*, 3-4.

<sup>101</sup> H.W. Wilson, *Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri '1850-1914'*, (Çev. Lütfi Çekiç), (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2007), 21-22; Emir Yener, "Osmanlı Donanmasında Buhar ve Zırhlı Devrimi 1830-1876", *Toplumsal Tarih*, 198, 2010, 58.

neden olurken, Osmanlı Devleti İngiltere'ye bağımlı hale gelmiştir. Eğitim çabalarına rağmen teknik personel eksikliği ve Sinop Baskını'ndaki kayıplar modernizasyon sürecini olumsuz etkilemiştir.<sup>102</sup> Sultan Abdülmecit, döneminin sonları doğru yelkenli gemilerin en güçlü örneklerinden olan kalyon, fırkateyn ve korvet gibi gemilere buhar makineleri monte edilerek modernize edilmiştir. 1860 yılı itibarıyla, yaşanan kayıplara ve mali zorluklara rağmen, toplamda 89 adet savaş gemisini halefi I. Abdülaziz'e miras bırakmayı başarmıştır.<sup>103</sup>

### 1.5.1 I. Abdülaziz Dönemi Zırhlılarla Donanmanın Güçlendirilmesi

Sultan Abdülaziz denizciliğe büyük ehemmiyet vermiş ve Avrupa'daki gelişmeleri yakından takip etmiştir. Bu dönem Fransızların inşa ettiği 'La Gloire' ve ardından İngilizlerin 'Warrior' gemileri, gelecekteki zırhlıların temelini olmuştur.<sup>104</sup> Sultan Abdülaziz ise Osmanlı donanmasını buharlı ve zırhlı gemilere sahip modern bir seviyeye ulaştırmak istemiştir. Londra Sefiri Muzurus Paşa aracılığıyla zırhlı gemiler hakkında bilgi talep ederek, hem teknolojiye olan ilgisini hem de kişisel merakını ortaya koymuştur. Veliahtken denizciliğe ilgi duyan Abdülaziz, Sinop Baskını'nda ahşap gemilerin zayıflığını gözlemlemiş ve Hacı Ahmed Vesim Paşa gibi deneyimli denizcilerle yakın ilişkileri sayesinde bu alana olan ilgisini pekiştirmiştir.<sup>105</sup>

Sultan Abdülaziz tahta çıktığında Osmanlı Devleti, mali buhran ve iç isyanlarla zor durumdaydı. Avrupa devletleri, iç karışıklıkları bahane ederek müdahalelerini artırmış, Rusya ise Panslavizm politikasıyla Osmanlı'yı parçalama hedefini sürdürmüştür. Batılı devletler, Rusya'nın güçlenmesini engellemek için görünüşte Osmanlı'ya destek verse de, kendi çıkarları doğrultusunda hareket ederek Osmanlı Devletini parçalama konusunda sınır tanımamıştır.<sup>106</sup> Sultan Abdülaziz, Osmanlı Devleti'nin bütünlüğünü koruma amacıyla, abisi Abdülmecit'ten devraldığı reform hareketlerini kararlılıkla sürdürmüştür. Saltanatının ilk yıllarında devletin bütün kurumlarının modernleşmesi için kapsamlı projeler başlatmıştır. Bu

<sup>102</sup> Gençoğlu, *Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı*, 614-615.

<sup>103</sup> Ali Fuat Örenç, *Deniz Kuvvetleri Deniz Harp Sanayii*, *Osmanlı Askeri Tarihi 'Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri (1792-1918)*, (Ed. Gültekin Yıldız), (İstanbul: Timaş Yayınları, 2022), 205.

<sup>104</sup> Evren Mercan, *93 Harbinde Deniz Harekâtı*, (İstanbul: Selenge Yayınları, 2020), 17.

<sup>105</sup> İbrahim Ege Akşahin, "Sultan Abdülaziz Devrinde Tersâne-i Âmire'de Zırhlı Gemi İnşa Projeleri", *Kadim*, 4, 2022, 58.

<sup>106</sup> Cevdet Küçük, "Abdülaziz", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, 1988, 1/179-180.

projelerden en çok ehemmiyet verdiği ise güçlü bir donanma oluşturmaktı. Güçlü bir ordu ve donanmanın, Osmanlı üzerindeki dış baskıları azaltmasına çözüm olabileceği düşünülmüştür. Böylece güçlü bir ordu ve donanmanın inşası için çalışmalara başlanmıştır.<sup>107</sup>

Bu noktada Sultan Abdülaziz, donanmanın modernleşmesi için büyük bir projeyi hayata geçirmiştir. Ahşap ve yelkenli gemilerin üretimini sınırlandırmış, bir kısmına buharlı motor eklemiştir. Ancak önceliği, donanmaya zırhlı gemiler kazandırmak olmuştur. 1864'ten itibaren zırhlı gemilerin satın alımına öncelik verilmiş, özellikle 1866 Girit İsyanı'ndaki donanmanın düşük performansı ve Sultan Abdülaziz'in 1867'de Avrupa seyahati sırasında gördüğü modern zırhlı gemilerden etkilenmesiyle bu süreç hızlanmıştır. Ahşap gemilere buharlı motor ekleme projeleri durdurulmuş, zırhlıları ithal edilmeye başlanmıştır. Böylece, Osmanlı Devleti Avrupalı sanayi firmaları için önemli bir Pazar haline gelmiştir. Zırhlılar, çeşitli Avrupa'daki firmalardan satın alınmış, montaj ve yerli üretim denemeleriyle birlikte ciddi mali harcamalar yapılmıştır.<sup>108</sup>

1870'lere gelindiğinde Osmanlı donanması; 21 Zırhlı, 5 buharlı firkateyn, 12 buharlı korvet, 5 topçeker, 26 taşıt gemisi olmak üzere 185 parça gemiden oluşuyordu. Bu gemilerde 28.500 personel görevlendirilmiştir. Sultan Abdülaziz'in saltanatının son yollarında 16 zırhlı olmak üzere 116 adet harp gemisi ve 5.000'den fazla askeri personel faaliyet göstermekteydi.<sup>109</sup> Sultan Abdülaziz dönemi donanma gereken değeri görerek İngiltere ve Fransa'dan sonra dünyanın üçüncü, Akdeniz'in ise ikinci büyük donanması olacak seviyeye ulaşmıştır.<sup>110</sup> Bu görünürde büyük bir başarıydı ancak gemilerin satın alınmasıyla yeni sorunlar doğmuştur. Sürekli gelişen teknoloji ve bu teknolojilere ayak uydurmanın gerekliliği, bakım ve onarım maliyetlerini artırmış, bu durum ülke ekonomisini olumsuz yönde etkilemiştir. Osmanlı donanması envanterindeki gemi sayısı her ne kadar artış göstersedeyse, nitelik

---

<sup>107</sup> Erik Jan Zürcher, *Modernleşen Türkiye'nin Tarihi*, (Çev. Yasemin Saner), (İstanbul: İletişim Yayınları, 2014), 92-94; Ziya Nur Aksun, *Osmanlı Tarihi 'Osmanlı Devleti'nin Tahlili, Tenkidli Siyasî Tarihi'*, 4, (İstanbul: Ötüken Neşriyat, 1994), 4, 152.

<sup>108</sup> Abdulkerim Buğrahan Bulut, *Sultan Abdülaziz'in Avrupa Seyahati ve Osmanlı Modernleşmesi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), (Kocaeli: Kocaeli Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019), 87-88; Örenç, *Deniz Kuvvetleri Deniz Harp Sanayii*, 206-207.

<sup>109</sup> Joseph VonHammer, *Büyük Osmanlı Tarihi*, (İstanbul: Bilgi Yayınları, 2011), 17, 442.

<sup>110</sup> Yavuz, *Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar*, 83.

bakımından istenilen seviyeye ulaşamamıştır. Bunun temel sebebi ise donanmada görev alacak yeterli sayıda donanımlı subay ve teknik personelin bulunmamasıydı.<sup>111</sup>

Bu dönem Tersane-i Amire'nin de en hareketli olduğu dönem olup, tersaneler ve havuzlar yenilenmiştir. İzmit ve Gemlikteki tersaneler ıslah edilerek burada gemi inşasının temelleri atılmıştır. Amerikalıların gemi inşa ettiği Aynalıkavak tersanesi 1862'de büyütülerek zırhlı inşasına uygun hale getirilmiştir. Yüzer zırhlı duba inşa edilerek uskurlu ve zırhlı gemilerin yapımı kolaylaşmıştır.<sup>112</sup> III. Selim döneminde Haliç'teki Kasım Paşa deresinin Azapkapı mevkiinde inşası Mayıs 1800'de tamamlanan havuz Sultan Abdülaziz dönemi boyu 1875 yılında uzatılmıştır.<sup>113</sup> I. Abdülmecit Dönemi, Azap Kapı'da inşasına başlanan havuz mali problemler nedeniyle tamamlanamamıştır. İnşası yarım kalan havuzun Abdülaziz Dönemi 1870'te tamamlanmıştır; böylece toplam havuz sayısı üçe yükselmiştir. Bu havuzların inşasında yerli mühendislerin büyük faydası olmuştur.<sup>114</sup>

Osmanlı donanması'nın eksikliklerinin ortaya çıkması açısından Girit Ayaklanması tarihi bir öneme sahiptir. İsyan sırasında Girit ablukaya alınmış ancak Yunan Krallığı'ndan denizlerden sağladığı lojistik destek engellenememiştir. Bu durum Sultan Abdülaziz'i donanmaya yapılan yatırımları hızlandırmaya yöneltmiş, ancak bu durum ek masraflara ve mali krize neden olmuştur. Ordu ve donanmanın güçlendirilmesi için yapılan borçlanmaların faizleri dahi ödenememiştir.<sup>115</sup> Ayrıca sürekli gelişen askeri teknolojiyi takip etme çabası, savaş gemileri, uzman personel ve gerekli parçaların temini için yüksek maliyetli harcamalar yapılmıştır. Bu durum, maliyeye taşımayacağı bir yük getirmiştir. Askeri modernizasyonun yanı sıra diğer alanlarda da yenileşme çabaları mali kaynak ihtiyacını artırmıştır. Sonuç olarak

<sup>111</sup> İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, (İstanbul: Kaynak Yayınları, 1983), 84.

<sup>112</sup> Örenç, *Deniz Kuvvetleri Deniz Harp Sanayii*, 210.

<sup>113</sup> İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2007), 211-212; Şakir Batmaz, *II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi) (Kayseri: Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, 2002), 132.

<sup>114</sup> Tuncay Zorlu, "Osmanlı İstanbul'unda Deniz Teknolojisi (XVIII-XIX. Yüzyıllar)", *Büyük İstanbul Tarihi, Bilim ve Teknoloji*, 9, 2009, 350.

<sup>115</sup> Mufassal Osmanlı Tarihi, 4, Ankara: TTK Yayınları, 2011, 4, 3167-3168; Hasan Ali Cengiz, *Girit İsyanları (1866-1908)*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), (Edirne: Trakya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1999), 28-29.

kaynakların verimli kullanılmaması ve dış borçlar, devleti ekonomik krizin eşiğine sürüklemiştir.<sup>116</sup>

Mali problemlere ve verilen emeklere rağmen oluşturulan donanmanın istenilen performansı sergileyememesinde çeşitli nedenler etkili olmuştur. Bunlar; zayıf bütçe koşulları, sık değişen bahriye nazırları, stratejik hedeflerin belirsizliği, personel eğitimindeki eksiklikler, tersane imkânlarının yetersizliği ve yabancı firmalara verilen gemi siparişlerinde yaşanan aksaklıklardır. Ayrıca, politik kaygılarla birden fazla devlete gemi sipariş edilmesinin ilerleyen dönemlerde bakım, mühimmat ve yedek parça tedarikinde sıkıntılara yol açmıştır.<sup>117</sup>

İngiltere, Fransa ve İtalya'dan zırhlı gemiler satın alınmış, gemilerin teknik personeli ise çoğunlukla İngilizlerden oluşmuştur. 1873'te Tersane'de görevli Mr. Sanks'ın ayrılmasıyla yerine John Fenwick atanmıştır. 1872'de maaşlarını alamadığını iddia eden İngiliz personelin büyük bölümü görevlerini bırakarak ülkelerine dönmüş, bu da 200 kişilik personel sayısının 1873'te 10'a kadar düşmesine yol açmıştır. Aynı dönemde, maaşlarını alamayan tersane çalışanları Saray'a yürüyerek haklarını talep etmiştir. Maaş ödeme sorunları, ilerleyen yıllarda da tersane çalışanlarının sıkça gündeme getirdiği bir konu olmuştur.<sup>118</sup>

1874 yılına gelindiğinde donanma modern bir yapıya kavuş olsa da, kara ordusuna kıyasla iç ve dış siyasette daha zayıf bir konumdaydı. Bu durum, Osmanlı Devleti'nin askeri ve siyasi yapısının karmaşıklığından değil, donanmayı kara ordusundaki Hüseyin Avni Paşa gibi örgütleyecek yetenekli bir liderin eksikliğinden kaynaklanmaktaydı.<sup>119</sup> Adolphus Slade'in ardından Osmanlı donanmasında Augustus Charles Hobart görevlendirilmiştir. İngiliz ve Amerikan donanmalarında tecrübeli bir kaptan olan Hobart Girit İsyanlarında Rumlara hizmet etmeyi planlarken, ağabeyinin yönlendirmesiyle Osmanlı hizmetine alınmıştır. Osmanlı'da önemli görevler üstlenerek Müşavirlik makamına yükselen ilk yabancı uzman olmuştur. Donanmadaki eksiklikleri tespit ederek çözüm önerileri sunmuş ve İngiliz

<sup>116</sup> Bulut, *Sultan Abdülaziz'in Avrupa Seyahati ve Osmanlı Modernleşmesi*, 88-90.

<sup>117</sup> Emin Yakıtal, *Abdülaziz Donanmasına Dair Bir İnceleme*, VIII. Türk Tarih Kongresi (Bildiriler), Ankara: TTK Yayınları, 1981, 2, 1333-1358; Yavuz, *Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar*, 83.

<sup>118</sup> Gençoğlu, *Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı*, 616.

<sup>119</sup> Mehmet Beşirli, "Sultan Abdülaziz'den Birinci Dünya Savaşı'na Osmanlı Donanması", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 11(25), 2004, 249.

donanmasındaki yeniliklerin Osmanlı donanmasına uygulanması için çalışmıştır. Ancak, Hobart Paşa donanmadaki disiplin ve düzeni sağlamada yetersiz kalmıştır.<sup>120</sup>

Bahriye’de uzun yıllar görev yapan bir diğer önemli isim İngiliz Subay Sir Henry Felix Woods’dur. İngiliz donanmasından Osmanlı hizmetine alınan Woods, II. Abdülhamit’in tahttan indirilişine kadar görev yapmış, Ferik rütbesine yükselmiş ve Fahri Yaver unvanına almıştır. Mekteb-i Bahriye’de dört yıl ders vermiş, Hüdavendigâr firkateyninde seyir hocalığı yapmıştır. Süleyman Nutki Bey’in hatıratlarına göre, Said Paşa’nın Mekteb-i Bahriye’ye atanmasıyla başarısız öğrenciler okuldan çıkarılmış, eğitim düzenlemeleri yapılmıştır. Woods, Hüdevandigar firkateyninin eskimesi üzerine, Sultan Abdülmecit’e Amerika tarafından hediye edilen “Muhbir-i Sürur” adlı firkateyne atanmıştır. 1874’te öğrencileriyle birlikte Hindistan’a bir seyir yolculuğuna çıkmış, bu yolculuk 1875’te Suda Limanı’nda sonlanmıştır. Bu süreçte öğrencilere teorik bilgilerini pratikte uygulama fırsatı sunmuştur.<sup>121</sup>

Sultan Abdülaziz, donanmanın modernleşmesi için eğitimin önemini vurgulamış ve Bahriye Mektebi’nde müfredatı güncelleyerek gemi makineleri mühendisliği için 1863’te “buhar sınıfı” açtırmıştır. Eğitim ihtiyaçları İngiltere’den temin edilmiş, uygulama eksikliği olan öğrenciler için staj imkânları sağlanmış ve yabancı uzmanlar ders vermiştir. Ayrıca, Heybeliada’da Ticaret-i Bahriye Kaptan Mektebi açılmıştır. Woods Paşa, teorik dersler vererek öğrencilerin İngiltere’de torpido eğitimi almasını sağlamıştır.<sup>122</sup> Sanayi Devrimi’nin getirdiği hızlı teknolojik gelişmelere uyum sağlamak amacıyla Sanayi Alayları’nı kurmuştur. Bu alaylarla teknik personel yetiştirilmesi, ucuz iş gücü oluşturulması ve sosyal sorunların çözülmesi hedeflenmiştir. Abdülaziz döneminin sonunda bu alayların sayısı artmış, ancak eğitim ihtiyaçlarının istenen seviyeye ulaşması tam olarak sağlanamamıştır.<sup>123</sup>

<sup>120</sup> Selman Soydemir, *Osmanlı Donanmasında Yabancı Müşavirlerin Etkisi (18 ve 19. Yüzyıllar)*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), (İstanbul: İstanbul Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007), 67-91; Roderic Hollet Davidson, *Osmanlı İmparatorluğunda Reform ‘1856-1876’*, (Çev. Osman Akınhay), (İstanbul: Papirüs Yayınevi, 1997), 2, 33-34.

<sup>121</sup> Soydemir, *Osmanlı Donanmasında Yabancı Müşavirlerin Etkisi (18 ve 19. Yüzyıllar)*, 95-100.

<sup>122</sup> Nesrin Sancak, *Birinci Dünya Savaşı’nda Osmanlı Donanması ile Alman Donanması Arasındaki İlişkiler*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), (İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2016), 13; Gençoğlu, *Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı*, 617.

<sup>123</sup> Funda Songur, *Abdülaziz Dönemi Osmanlı Donanması*, (Ed. Erdal Hamarta), *INES, II. International Academic Research Congress*, Antalya, 2017, 1635-1636.

Osmanlı donanması'nın modernleşmesi sadece gemi alım ve inşasıyla sınırlı kalmamış, teşkilat yapısında da düzenlemeler yapılmıştır. 1867'de Bahriye Nezareti kurulmuş, Kaptanpaşalık makamının yetkileri askeri alanla sınırlandırılmıştır. İdari ve mali işler Bahriye Nezareti'ne devredilmiştir. Kaptanpaşalık bir süreliğine kaldırılmaya çalışılsa da Ahmed Vesim Paşa döneminde tekrar kullanılmaya başlanmış, 8 Ocak 1880'de ise "Bahriye Nazırı" unvanı kalıcı hale gelmiştir.<sup>124</sup> Donanmaya dair idari ve asker işlerin belirli bir düzende yürütülebilmesi için Kumanda ve İdare Meclisleri kurulmuştur. 1873'te Bahriye Meclisi Nizamnamesi yeniden düzenlenerek Levazımat Dairesinin yanında İmalat Dairesi açılmıştır.<sup>125</sup>

Dönemin kara ve denizlerdeki teknolojik yeniliklerini iyi bir şekilde Osmanlı Devleti'nde uygulamayı başarmıştır. İngiltere'den birçok teknolojik ekipman satın alınmıştır. Bunlar; gemi toplarına namlu yapımı için torna makineleri, çelik halatlar, makineli sandal-stimbot, yön bulmak için haritalar ve ispirotlu pusulalar, portolonlar, oktant, sekstan ve paraketelerdir. Bu ekipmanlar ile gemi seyrini kolay hale getirilmesi sağlanmıştır. Bu dönem şifreli haberleşme usulü ve jurnal defterleri tutulmaya başlanmıştır. Çekmeli su dubaları yerine dört su gemisi inşa edilmiştir. Askeri sanayi alanında ithalatın önüne geçebilmek için yerli kömür ve demir madenleri çıkarılıp işlenmesi sağlanmıştır. Dönemin kara ve denizlerdeki teknolojik yeniliklerini iyi bir şekilde Osmanlı Devleti'nde uygulamayı başarırken, yeni silah sistemleri ile donatılmış hale getirilmiştir.<sup>126</sup>

Sultan Abdülaziz dönemi yeni bir donanma kurulması ve tersanelerin yenilenmesiyle, Türk Denizcilik tarihinde büyük bir atılım oldu. İngiltere, Fransa ve Amerika gibi denizcilikte ileri olan batılı ülkelerden satın alınan zırhlılar ile Osmanlı donanması modern bir hüviyete sahip oldu. Ancak atılan bütün adımlar sistemli bir düzen içinde yapılmadığı için beraberinde birçok problemi getirdi. Farklı modellerden ve ülkelerden satın alınan zırhlı gemilerin parçaları konusunda uyumsuzluk yaşıyordu. Her gemi teknolojisi birbirinden bağımsız olduğu için yedek parçaları birbirine uyumlu olmayıp, kullanım teknikleri farklıydı. Gemi

<sup>124</sup> Ali İhsan Gencer, "Bahriye Nezâreti", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, 1991, 14/511-512.

<sup>125</sup> Sancak, *Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Donanması ile Alman Donanması Arasındaki İlişkiler*, 13.

<sup>126</sup> Tuncay Zorlu, *Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu ve Abdülaziz Döneminde Osmanlı Denizciliği, Türk Denizcilik Tarihi*, (Ed. Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar), (İstanbul: Deniz Basımevi, 2009), 2, 147-157.

tekniklerinin birbirinden farklı olması, personelin gemileri etkili bir şekilde işletmesini zorlaştırdı. Her ne kadar bahriye mektebine gereken önem verilse de teknik personel problemi çözülemedi. Bu çerçevede zırhlı gemilerin verimli bir şekilde kullanılamadı.<sup>127</sup> Sonuç olarak görünürde ordu ve donanma büyük bir kuvvet hale gelerek dünyanın sayılı askeri kuvveti haline getirilmiştir. Bu tablonun politik yansıması olarak; İngiliz ve Fransızlar, Osmanlı donanmasından, Rusya ise ordunun gücünden çekinerek kaygılarını her defasında ifade etmekten kaçınmamıştır.<sup>128</sup>

Osmanlı Devleti'nin derinleşen mali, askeri ve siyasi krizi, muhalefet hareketlerini doğurdu. Padişahın mutlakıyetçi tutumuna karşı çıkan “Genç Osmanlılar” hareketi, Batı tarzında bir meşrutî yönetim ve anayasal düzenin gerekliliğini savundu. Osmanlı milleti anlayışıyla azınlık isyanlarının önlenileceğini düşünülmüştür. Sultan Abdülaziz bu harekete tepki göstererek kovuşturma başlattı; bazı üyeler sürgüne gönderildi, tutuklandı ya da Avrupa'ya kaçtı. Ayrıca, Mütercim Rüştü Paşa, Mithat Paşa ve Hüseyin Avni Paşa gibi önemli devlet adamları da Sultan Abdülaziz'i devirmenin yollarını aradı.<sup>129</sup>

Sultan Abdülaziz'e doğrudan bir müdahale mümkün olmayınca, dolambaçlı bir planla bir cunta kuruldu. Süleymaniye, Fatih ve Beyazıt medreselerindeki talebeler kışkırtılarak sokaklara döküldü ve devlet adamlarını istifaya zorladılar. Tepkiler doğrudan Padişah'a yönelik olmasa da, kötü yönetimin sebebi olarak Mahmut Nedim Paşa gibi devlet adamları gösterildi. Mahmut Nedim Paşa'nın Rusya yanlısı politikaları nedeniyle halk arasında “Nedimof” lakabı alması da eleştirileri artırdı. Halkın baskısı sonucu Sultan Abdülaziz geri adım atarak Mithat Paşa ve ekibinin devletin üst kademelerine yerleşmesine olanak tanıdı. Ardından Mahmut Nedim Paşa görevden alındı, yerine darbe liderleri kritik makamlara getirildi. Mütercim Rüştü Paşa Sadrazam, Mithat Paşa Devlet Bakanı, Hüseyin Avni Paşa Serasker ve Hayrullah Efendi Şeyhülislâm olarak atanmıştır. Bu düzenlemelerin

---

<sup>127</sup> Nejat Gülen, *Şanlı Bahriye 'Türk Bahriyesinin İkiyüz Yıllık Tarihçesi 1773-1973*, İstanbul: Kastaş Yayınları, 2001, 100.

<sup>128</sup> İsmet Bozdağ, *Sultan Abdülhamid'in Hatıra Defteri*, (İstanbul: Pınar Yayınları, 1985), 67.

<sup>129</sup> Abdülnasır Yener, “Sultan Abdülaziz'in Tahttan İndirilişi ve Darbeyle Gelen Meşrutîyet”, *Şehir ve İrfan Araştırmaları Dergisi*, 2, 2016, 102-107.

ardından darbe planı hayata geçirildi ve 30 Mayıs 1876'da asker ve donanma Dolmabahçe Sarayı'nı kuşatarak V. Murat'ın tahta geçişini sağladı.<sup>130</sup>

### 1.6. II. Abdülhamit Dönemi Donanma Politikası

V. Murat'ın tahta geçtiği dönemde Balkanlar'daki isyanlar hızla büyümekteydi. Panslavizm politikası doğrultusunda Çarlık Rusya'sı başta olmak üzere Avrupalı devletler, Balkanları Osmanlı'dan koparmayı hedefledi. 1875'te Bosna-Hersek isyanı sırasında Rusya, Avusturya ve Almanya, isyancılar lehine reformlar yapılmasını talep etti. İngiltere ise Rusya'nın Balkanlardaki etkisini sınırlamak amacıyla bu reformları destekledi. Ancak Osmanlı Devleti, Batılı devletlerin baskılarıyla reformları tam anlamıyla yerine getiremedi, çünkü bu reformlar bölgeyi yabancı devletlerin etkisine maruz bırakmaktaydı. Bu gelişmelerin ardından Genç Osmanlılar, anayasa taleplerini artırırken, V. Murat'ın sağlık sorunları nedeniyle devleti yönetmesi giderek zorlaştı. Mithat Paşa, V. Murat'ın yerine Şehzade Abdülhamit'i tahta çıkarmayı planladı ve Abdülhamid'in meşrutiyet ilan etmesini şart koştu. Abdülhamit bu teklifi kabul ederek 1876'da tahta geçti. Meşrutiyetin ilanı ile Genç Osmanlılar amaçlarına ulaşırken, bu adımın siyasi krize çözüm olması umuluyordu.<sup>131</sup>

Bu kargaşadan cesaret alan Bulgarlar 1876'da isyan etmiş, isyan bastırılrsa da Avrupa kamuoyu Bulgarların lehine tavır almıştır. Bismarck'ın Balkanların Rusya ve Avusturya arasında paylaşılması önerisi, İngiltere'nin Osmanlı toprak bütünlüğünü koruma politikası nedeniyle reddedilmiştir. Bu süreçte Rusya'ya güvenen Sırbistan ve Karadağ, Osmanlı'ya savaş açmış, ancak kısa sürede mağlup olmuşlardır. Balkan sorunlarını çözmek için 23 Aralık 1876'da düzenlenen Tersane Konferansı'nda Osmanlı'dan önemli tavizler istenmiş, ancak bu talepler kesin olarak reddedilmiştir.<sup>132</sup> Londra'daki ikinci konferansta Osmanlı, Avrupalı devletlerin taleplerini reddedince uzlaşma sağlanamamış ve Balkanlardaki sorunlar gerekçe gösterilerek Rusya savaş ilan etmiştir. Savaşın sonucunda Osmanlı yenilgiye

<sup>130</sup>Yener, *Sultan Abdülaziz'in Tahttan İndirilişi ve Darbeyle Gelen Meşrutiyet*, 107-110; Yavuz, *Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar*, 89.

<sup>131</sup> Hamit Bozarslan, *Türkiye Tarihi 'İmparatorluktan Günümüze'*, (İstanbul: İletişim Yayınevi, 2018), 149-156.

<sup>132</sup> Bayram Kodaman, *II. Abdülhamit Hakkında Bazı Düşünceler*, (Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 1999), 275-285.

uğramış, Rus orduları Yeşilköy'e kadar ilerlemiş ve İstanbul tehdit altına girmiştir. Sonuç olarak, Osmanlı Ayestefanos Antlaşması'nı imzalamış ancak Avrupalı devletlerin anlaşmazlığı nedeniyle bu antlaşma Berlin Antlaşması ile yenilenmiştir.<sup>133</sup>

1853 Kırım savaşı sonrası Fransa'dan alınan borçlar, reform girişimleri ve donanma için yapılan plansız yatırımlar, Osmanlı Devleti'nin mali yapısını zorlamıştır. 93 Harbi'nde Rusya'ya ödenen savaş tazminatı da bu durumu daha da kötüleştirmiştir. Bu gelişmeler, Osmanlı maliyesinin ciddi bir krizle karşı karşıya gelmesine yol açmıştır. Sultan Abdülhamit tahta çıktığında, devletin gelirlerinin %80'i borç ödemeleri için kullanılmıştır. Bu mali durum, 20 Aralık 1881'de ilan edilen "Muharrem Kararnamesi" ile resmi olarak devletin iflası duyurulmuştur. Ardından, alacaklı devletler "Duyunu-ı Umumiyye-i Osmaniye İdare Meclisi"ni kurarak, Osmanlı'nın gelir kaynaklarını belirleyip, bu gelirlerin borçlara karşılık kullanılmasını sağlamıştır. Bu sistem, devletin mali durumunu bir nebze rahatlatmış ve borçların düzenli bir şekilde ödenmesini mümkün kılmıştır.<sup>134</sup>

II. Abdülhamit tahta çıktığında, böyle bir manzara mevcuttu. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda inşa edilen donanma, beklenen etkiyi gösterememiş ve bu da devleti ağır bir borç yükümlülüğü ile karşı karşıya bırakmıştır.<sup>135</sup> Sultan Abdülaziz dönemi, Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü ve güvenliği için plansız adımlar atılmış, bunun sonucunda ağır borçlar ve yükümlülükler altında kara ve deniz kuvvetleri oluşturulmuştur. Bu durum, yönetime yeni gelen II. Abdülhamit'in yönetiminde daha dikkatli ve stratejik bir yaklaşımında bulunmasının bilincinde olmuştur. Bu sebepten dolayı II. Abdülhamit'in politikaları sonucunda donanmayı çürüttüğüne veya ihmal ettiğine dair birçok eleştirileri mevcuttur.<sup>136</sup>

Abdülaziz Dönemi'nde inşa edilen zırhlı donanmanın, II. Abdülhamit döneminde Haliç'te çürümeye terk edilmesine dair ithamların sebebini sadece

<sup>133</sup> Engin Akarlı, *II. Abdülhamid: Hayatı ve İktidarı*, "Osmanlı: Siyaset", (Ed. Hasan Celal Güzel ve Güler Eren), (Ankara: Yeni Türkiye Yayınları), 2, 2013, 254-257; Mithat Aydın, "Osmanlı-İngiliz İlişkilerinde İstanbul Konferansı '1876'nın Yeri'", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 25(39), 2006, 102-113.

<sup>134</sup> Naim Ürkmez, *II. Abdülhamid'in Modernleşme Anlayışı*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), (Erzurum: Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü), 2006, 86-89.

<sup>135</sup> Batmaz, *II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması*, 29-38.

<sup>136</sup> Afif Büyüktuğrul, "Osmanlı Devleti'nin Yapmayı Tasarladığı Son Donanma", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 2, 1968, 67-68.

padişahın şahsi kaygıları ve duygusal kararlarıyla açıklanması dar bir bakış açısidir. Genel tabloya baktığımızda dönemin siyasi, ekonomik ve stratejik faktörlerini göz ardı edilmemelidir. II. Abdülhamit dönemi Osmanlı Devleti'nin çeşitli sorunlarla karşı karşıya kaldığı olduğu bir dönem olup, donanmanın ihmal edilmesi sorunların sadece bir yanması olarak değerlendirilmelidir. Bu doğrultuda donanmanın neden bu hale geldiğine dair sebepleri ele alınacaktır.<sup>137</sup>

Bu konuda en temel eleştirilerden biri, II. Abdülhamit'in donanmaya karşı korkuları ve kaygılar olduğuna dair görüşlerdir. Sultan Abdülhamit, amcası Sultan Abdülaziz'in tahttan indirilmesinde donanmanın rolüne tanık olduğu için bu konuda temkinli bir yaklaşım sergilemiştir. Bu kaygıları nedeniyle deniz kıyısındaki Dolmabahçe Sarayı'ndan ayrılarak, stratejik açıdan daha güvenli görülen ve yüksek bir konumda bulunan Yıldız Sarayı'na geçtiği ifade edilmektedir. Ayrıca, sarayın çevresini yüksek duvarlarla çevirerek ve yoğun güvenlik önlemleri alarak devleti yönetmesi, bu endişelerin bir yansıması olarak değerlendirilmiştir.<sup>138</sup>

İkinci bir sebep olarak, Avrupalı devletlerle sağlıklı diplomatik ilişkiler kurma amacı öne çıkmıştır. Donanmanın savaş sırasında yeterince fayda sağlayamaması, teknik personelinin çoğunlukla İngilizlerden oluşması ve Avrupalı devletlerin Osmanlı donanmasından rahatsızlık duyması, dış politikada olumsuz bir etken olarak değerlendirilmiştir. Bu nedenle, harp döneminde boğazları korumak ve Batum'daki Ahmet Paşa'nın filosuna destek sağlamakla sınırlı kalan donanmanın, etkisiz olduğu düşünülerek pasif durumda tutulduğu belirtilmiştir. Böylece Avrupalı devletler ve Çarlık Rusya'sı memnun edilmiştir. Ayrıca, donanmanın yeniden Navarin'deki gibi bir baskınla yol edilme endişesi de bu tutumda etkili olmuştur. Bu süreçte askeri yatırımlar donanma yerine ordunun modernizasyonuna yönlendirilmiştir.<sup>139</sup>

---

<sup>137</sup> Levent Düzcü, *Osmanlı Deniz Kuvvetleri '1890-1918'*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), (Kırıkkale: Kırıkkale Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004), 122.

<sup>138</sup> Vahdettin Engin, *Asayiş: Sultan II. Abdülhamit'in İç Güvenlik Politikası*, (İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2013), 13-14.

<sup>139</sup> Bozdağ, *Sultan Abdülhamid'in Hatıra Defteri*, 70-72; Erhan Afyoncu, *Sorularla Osmanlı İmparatorluğu*, (İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2011), 246; Afif Büyüktuğrul, "Sultan II. Abdülhamid Donanmamızı Neden Bağlamıştı", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 12, 1968, 72-78; Yücel Öcal, *Kürek ve Yelken Döneminden Günümüze Türk Bahriyesi*, (İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2008), 142-143.

Üçüncü ve yapılan en önemli eleştirilerden biri ise ekonomik nedenlerdir. XIX. yüzyılın sonlarına doğru denizcilik alanındaki gelişmeler ve yeni teknoloji ürünü olan zırhlı gemilerin yaygınlaşması, gemi inşa ve bakım maliyetlerini önemli ölçüde arttırmıştır. Bu durum, kıyıya sınırı olan ülkelerin ekonomilerini zorlamıştır. Güçlü bir ekonomi ve yeterli teknik altyapıdan yoksun olan Osmanlı Devleti, buna rağmen Avrupa'dan teknik ve mali destek alarak donanmasını güçlendirmeye çalışmıştır. Ancak bu çabalar, mali zorluklar nedeniyle sınırlı kalmıştır.<sup>140</sup>

İngiltere, Fransa ve Almanya gibi sanayisi gelişmiş ve ekonomik olarak güçlü devletler donanmalarına büyük bütçeler ayırabilirken, Osmanlı Devleti'nin böyle bir imkânı yoktu. Sultan Abdülaziz döneminde, maliye zorlanarak ve borçlanma pahasına donanma güçlendirilmiş olsa da, 93 Harbi sonrası ağır borç yükü ve savaş tazminatları Osmanlı ekonomisini iyice zayıflatmıştır. Bu nedenle, donanmanın bakım ve masraflarını karşılayacak kaynak bulunamamıştır. Mali imkânsızlıklar nedeniyle donanma, Haliç'te bekletilerek kullanım dışı bırakılmıştır.<sup>141</sup>

Sultan II. Abdülhamit, amcası Abdülaziz'in tahttan indirilmesinden duyduğu kaygılardan donanmayı denetim altında tuttuğu genel kanıdır. Ancak bu durum, dönemin iç ve dış dinamikleriyle değerlendirildiğinde, borç içindeki Osmanlı'nın yeni masrafları karşılayamayacak durumda olması ve mevcut donanmanın bakım maliyetlerinin yüksekliği gibi sebeplere dayanmaktadır. Ayrıca 93 Harbi'nde Rusya'nın torpil mayınlarla Osmanlı donanmasına karşı üstünlük sağlaması, yeni stratejiler geliştirilmesine yol açmıştır. Yeni strateji doğrultusunda, Fransız tarzı kıyı savunmasına dayalı bir yaklaşım benimsenmiş ve bu doğrultuda büyük zırhlı gemiler yerine maliyet açısından daha ucuz, hafif ve etkili torpidobot türü gemilere yönelmiştir. Bu strateji, Rus Harbi sırasında zırhlıların beklenen faydayı sağlamadığı düşüncesiyle desteklenmiştir. Bu nedenle büyük maliyetlere sahip olan donanma yerine, belirli bir süre boyunca kıyı savunmasına daha fazla

---

<sup>140</sup> Nejat Tarakçı, *Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi*, (İstanbul: Deniz Basımevi Yayınları, 2005), 276-277.

<sup>141</sup> Öztuna, *Büyük Türkiye Tarihi*, 240; Seyfullah Arpacı, *Sultan II. Abdülhamid*, (İstanbul: Işık Yayınları, 2005), 36.

odaklanılmıştır. Askeri yatırımlar büyük ölçüde orduya yönelmiş ve Çanakkale Boğazı savunması, Krupp marka topraklarla güçlendirilmiştir.<sup>142</sup>

Sadece reformlar askeri alanda değil eğitim, sanayi, ulaşım ve idari birçok alanda yatırımlar yapılmıştır. Denizcilik alanına yapılacak olan yatırımlar tamamen kesilmemiş kısıtlı da olsa İstanbul Tersanesi ve Ansoldo Şirketi ile modernizasyon edilen gemiler mevcuttur. 1882 Mısır'ın İngilizler tarafından işgal edilmesi ile yeni savaş gemilerinin alınması zorunlu olduğu için Amerika'dan 2 torpidobot ve bir istimbota satın alınmıştır. Bu uygulamaların yeterli olmadığı 1897 Yunan Harbi'nde ortaya çıkacaktır.<sup>143</sup>

1897 Osmanlı-Yunan Harbi sırasında, gövde gösterisi amacıyla 18 Mart 1897'de bir filo oluşturularak Haliç'ten Çanakkale'ye doğru pruva hattı halinde yola çıkılması planlanmıştır. Ancak, bu süreç donanmanın içler acısı durumunu gözler önüne sermiştir. Hamidiye Zırhlısı'nın makine dairesi su almış, Yeşilköy Feneri açıklarında toplanması planlanan gemiler ise yağış ve sis nedeniyle rotalarını kaybetmiştir. Hizber adlı zırhlı duba ise rotadan çıkarak kaybolmuş ve iki gün sonra İmralı Adası'nda karaya oturduğu bildirilmiştir. Bu olayların ardından, donanma komutanlarının oluşturduğu komisyonun hazırladığı rapor, Bahriye Nezareti'ne sunulmuştur. Raporda, savaş gemilerinin hazırlıksız olduğu, personelin eğitimsiz bulunduğu ve donanmanın düşman karşısında etkili olamayacağı belirtilmiştir. Ayrıca, donanmanın yenilenmesi ve yeni gemiler alınması gerektiği vurgulanmıştır.<sup>144</sup>

Kıyı savunmasına yönelik tercih edilen strateji ve bütçe problemi nedeniyle, 1899 yılı istatistiklerine göre Osmanlı donanması, dünya sıralamasında 9. sıraya kadar düşüş yaşamıştır. 1878 Berlin Kongresi sırasında Prusya haricinde diğer Avrupalı devletlerin Osmanlı topraklarını paylaşmaya yönelik tavrı Osmanlı-Prusya yakınlaşmasına vesile olmuştur. Orduda Alman subaylar yerini aldığı gibi donanmada da yerlerini almaya başladığı bir dönem başlamıştır. Osmanlı Devleti'nin

<sup>142</sup>Ürkmez, II. Abdülhamid'in Modernleşme Anlayışı, 118-119; Batmaz, II. Abdülhamid Devri Osmanlı Bahriyesi, Türk Denizcilik Tarihi, 159-167.

<sup>143</sup>Gençoğlu, Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı, 618; Beşirli, Sultan Abdülaziz'den Birinci Dünya Savaşı'na Osmanlı Donanması, 251.

<sup>144</sup>Metin Hülagu, "Sultan II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması Hakkında Bir Değerlendirme: 1897 Osmanlı-Yunan Savaş Örneği", Türkler Ansiklopedisi, Ankara, 13/2002, 838-839.

talebi üzerine 1884 yılında Binbaşı Starke ve Klau Von Hofe ile birlikte Bahriye’de iki Alman danışman bulunması kararlaştırılmıştır. Bu adım denizci olmayan bir devletten subay getirilmesi bir zafiyet olarak görülmüştür. Ancak stratejik olarak denizcilik alanında tek bir devlete yani İngiltere’ye bağlı kalınmaması adına atılan bir adım olarak değerlendirilebilir. Bahriyedeki yabancı uzmanlar sadece İngiliz ve Alman subaylarla sınırlı değildir. Amerika’dan Ransford D. Bucknam Kaymakam rütbesiyle donanmada müfettişlik ve II. Abdülhamid’in yaveri görevinde bulunmuştur. Dönemin Dünya denizciliğindeki gelişmelerini takip ederek rapor halinde Padişaha sunulmuştur.<sup>145</sup>

Sultan II. Abdülhamit, Şûray-ı Bahriye’nin raporları doğrultusunda, Sultan Abdülaziz döneminden kalan gemilerin bakım ve masraflarının yeni gemi alımı kadar maliyetli olduğunu tespit etmiştir. Saltanatının ilk yıllarında mali sıkıntılar nedeniyle donanmaya yeterli yatırım yapılamamış, 1880’lerde kısıtlı bütçeyle torpidobot alımları ve modernizasyon çalışmaları da beklenen verimi sağlayamamıştır. 1890’larda Osmanlı Devleti, hem kara hem de deniz kuvvetlerini modernize edemeyeceği için Abdülhamit, orduya öncelik vererek donanmayı Haliç’te bekletmiştir. 1897 Osmanlı-Yunan Harbi, donanmanın yetersizliği görülmüş ve bu durum, 1900’lü yıllarda kruvazör alımı ve gemi inşasına ağırlık verilmiştir.<sup>146</sup>

Bu bağlamda 1903 yılında Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri hizmete alınırken, tersanede inşa edilmesi planlanan diğer zırhlılar mali imkânsızlar nedeniyle iptal edilmiştir. Zırhlılara kıyasla daha uygun maliyetli olan torpidobot alımları ise sürdürülmüştür. 1886’da II. Abdülhamit’in emriyle Amerika’dan iki denizaltı satın alınmıştır. 1906 yılında İngiltere’de, dönemin en son teknolojisiyle ilk dretnot inşa edilmiş ve dünya genelinde yoğun ilgi görmüştür. II. Abdülhamit, donanmada bu gemilere yer vermek istemiş ancak saltanat süresi bu arzuyu gerçekleştirmeye yetmemiştir. Yeni ve modernize edilen gemilerle birlikte uzman personel yetiştirilmesi için İngiltere’ye öğrenciler gönderilmiş, Alman Amerikan ve

---

<sup>145</sup>Gençoğlu, *Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı*, 619-620.

<sup>146</sup>Örenç, *Deniz Kuvvetleri Deniz Harp Sanayii*, 213-220; Mercan, *Sultan II. Abdülhamid Dönemi Denizcilik Stratejileri Çerçevesinde Gemi Tedarik ve İnşa Faaliyetleri*, 64-74.

İngiliz uzmanlar donanmaya dâhil edilmiştir. Bu sayede donanmada personel sayısı 19.180'e ulaşmıştır.<sup>147</sup>



---

<sup>147</sup> Vahdettin Engin, *Bir Devrin Son Sultanı II. Abdülhamid*, (İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2021), 102-107; Deniz Aytan, “Osmanlı’nın Son Devrinde Türk Denizaltıcılığı (1886-1923)”, *Harp Tarihi Dergisi*, 8, 2023, 106-107; Batmaz, *II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması*, 290.

## 2. II. MEŞRUTİYET DÖNEMİNDE OSMANLI BAHRİYESİ

### 2.1 II. Meşrutiyet Dönemi Osmanlı Bahriyesinin Durumu

Sultan II. Abdülhamit'in, saltanatının son yılları çalkantılıydı. II. Meşrutiyetin ilanıyla Sultan II. Abdülhamit yeni bir rejimin başlatıcısı olmuştur. Bu yeni rejim ile birlikte yönetim hiyerarşisi Sultan, Ayan Meclisi ve Mebusan Meclisinden oluşmuştur. Meşruti Monarşi ismiyle tesmiye edilen bu yeni rejim 93 harbi bahanesiyle fiilen ortadan kaldırılmış fakat resmi olarak sürdürülmüştür. Resmiyetteki varlığını yeniden eyleme geçirmek maksadıyla çeşitli muhalif hareketler ortaya çıkmıştır. Meskur muhalefet II. Abdülhamit Saltanatının son yıllarında iktidarı tehdit edecek bir konuma yükselmiştir. Osmanlı Devletindeki bu siyasi kriz çok uluslu bir toplum yapısının talepleriyle birleşince II. Meşrutiyetin ilanına giden süreç başlamıştır. Bu sürecin başarıyla sonuçlanmasına ekonomik kriz ve İngiltere'yle Çarlık Rusya arasında yapılan görüşmeler neden olmuştur.<sup>148</sup> Osmanlı Devleti'nde bir grup, böyle bir tablonun tavsiyesi için meşruti monarşinin yeniden ilanının hayırlı olacağı görüşünde olduğunu beyan etmiştir. Bu sistem çok uluslu sistemi bir arada tutacağını ve peyderpey toprak kayıplarının duracağını ümit edilmiştir. Temmuz 1908 tarihinde II. Meşrutiyetin ilanı bu ümit gerçekleştirilmiştir. Ancak Saltanat yanlısı birtakım kişiler ile meşrutiyet yanlısı kişiler yeni rejime karşı siyasi bir hazımsızlık içinde isyan hareketi kanlı çatışmalara dönüşmüştür. "31 Mart Ayaklanması" olarak bilinen bu olayda Osmanlı donanması Harekât ordusunun safında yer alarak kanlı çatışmaların son bulmasına vesile olmuştur.<sup>149</sup> Donanma envanterindeki; Asar-ı Tevfik ve Mesudiye Zırhlıları, Hamidiye ve Peyk-i Şevket kruvazörleri, Samsun ve Taşöz torpidobotları Harekât ordusuna destek veren gemilerdir.<sup>150</sup>

İsyan Hareketleri İstanbul'da hızla yayılıp, kışkırtılmış gruplardan tarafından kanlı çatışmalara sahne olmuştur. Yaşanmakta olan bu üzücü hadiseler donanmaya da sıçramıştır. İsyancılar, savaş gemilerinin etrafını sarak Bahriye personelini kendi

<sup>148</sup> Tarık Zafer Tunaya, *Türkiye'de Siyasal Partiler: II. Meşrutiyet Dönemi 1908-1918*, (İstanbul: Hürriyet Vakfı Yayınları, 1988), 1, 19-23.

<sup>149</sup> Murat Güney, II. *Dünya Savaşı Sonrası Türk Dış Politikasının Türk Donanması'na Etkisi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), (İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, 2020), 47.

<sup>150</sup> Örenç, *Deniz Kuvvetleri Deniz Harp Sanayii*, 220.

saflarına katmayı hedeflemiş ve bu şekilde güçlerini artırma çabasına girmişlerdir.<sup>151</sup> Olayların öncesinde, 23 Nisan'da Tersâne-yi Âmire'den sorumlu Rüstem Bey, Yeşilköy'e gelerek donanmanın komitenin emrinde olduğunu bildirmiştir. Ancak donanmanın Yeşilköy'e intikali gerçekleşmeden önce, Yüzbaşı Sami Bey ve beraberindeki birkaç kişi, durumu netleştirmek ve gerekli koordinasyonu sağlamak amacıyla Yeşilköy'e giderek Talat Bey ile görüşme gerçekleştirmiştir. Mahmut Şevket Paşay ile telgraf aracılığıyla iletişim kurarak onaylarını alınmıştır. Bu şekilde kara ve deniz kuvvetlerinin ortak hareket etmeleri sağlanmıştır. İstanbul'a giden yolda askeri anlamdaki engeller kalkmıştır.<sup>152</sup>

Olayların ikinci gününde Asâr-ı Tevfik zırhlısı Kumandanı ve Bahriye Silahendaz Taburu Kumandanı Binbaşı Ali Kabulî Bey, Sultan II. Abdülhamit'i tahtan indirme gayesinde olan Prens Sabahattin'in Bahriye zabitleriyle yaptığı toplantıya katılmıştır. Toplantıda, isyanın Meşrutiyet aleyhine seyrettiği takdirde, Yıldız Sarayı'nın topa tutulması tehdidiyle Padişahın tahtan indirilmesi kararı alınmış ve bu karar, toplantıya katılanlar tarafından genel bir kabul görmüştür. Ali Bey, isyanın seyrine göre mürettebatının olaylara karışmasını engellemiştir. Ancak *"Padişah millete kaimdir, milleti mahvetmek isteyen kim olursa olsun bu toprakları onu kahretmek boynumuzun borcudur."* Bu sözleri çarpıtılarak Yıldız Sarayını topa tutacağına dair dedikoduları yayılması onun sonunu getirmiştir. Yıldız Sarayına kadar sürüklenen Ali Kabulî Bey, II. Abdülhamit'in gözleri önünde şehit edilmiştir.<sup>153</sup>

Mahmut Şevket Paşa Komutasındaki Harekât ordusu, Selanik'ten İstanbul'a ulaşarak isyanı bastırmıştır. İstanbul'un bu kadar hızlı bir şekilde hâkimiyet altına alınmasını kolaylaştıran temel sebepler; sivil ve askeri erkânın orduya destek vermesi, donanmanın Harekât ordusuna desteği ve son olarak II. Abdülhamit'in bu orduya karşı silah kullanılmaması konusundaki emirleri olmuştur. Sonuç olarak Sultan II. Abdülhamit tahttan indirilmiş ve yerine V. Mehmet Reşat getirilmiştir.<sup>154</sup>

<sup>151</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, 47.

<sup>152</sup> Necmettin Alkan, *Selanik İstanbul'a Karşı: 31 Mart Vak'ası ve II. Abdülhamid'in Tahttan İndirilmesi*, (İstanbul: Timaş Yayınları, 2011), 231.

<sup>153</sup> Sıddık Yıldız, "31 Mart İsyanında Bir Olay İncelemesi: Asâr-ı Tevfik Zırhlısı Komutanı Ali Kabulî Bey'in Öldürülmesi", *Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi (UTAD)*, 1(1), 2017, 73-81.

<sup>154</sup> Alkan, *Selanik İstanbul'a Karşı: 31 Mart Vak'ası ve II. Abdülhamid'in Tahttan İndirilmesi*, 234-239.

Yaşanılan olaylardan sonra II. Abdülhamit'in donanma bağlamında izlerinin silinmesi adına Abdülhamit ve Abdülaziz adlı kruvazörlerin isimleri Hamidiye ve Mecidiye olarak değiştirilmiştir.<sup>155</sup>

### 2.1.1 II. Abdülhamit Döneminden Miras Alınan Donanma

II. Meşrutiyet'in ilanıyla birlikte Osmanlı Devleti'nin deniz gücü yeniden gündeme gelmiştir. Özellikle Yunanistan, Rusya ve Balkan Devletleri gibi yayılmacı politikalar izleyen deniz sınır komşularının tehditkâr tutumları ve silahlanma yarışı, yeni hükümeti donanmaya yatırım yapılması konusunda harekete geçirmiştir.<sup>156</sup>

Sultan II. Abdülhamit'in ve II. Meşrutiyet'in ilanı arasındaki süreçte; Alman ordularının kara muharebelerindeki yeteneklerinden, İngilizlerin denizcilik alanındaki sistem ve düzenlemelerinden, Fransa'nın ise jandarma kuvvetlerinin tecrübelerinden yararlanmak adına yabancı uzmanlar çağırılmıştır. Üç farklı devletten askeri kuvvetlerin ihtiyacı olan ıslah, eğitim ve organizasyon girişimleri askeri bir düşünceden ziyade siyasi kaygılardan oluşmuştur. Adı geçen devletler ile iyi ilişkiler kurabilmek adına böyle bir yol izlenerek bu konuda başarılı olunacağına dair inanç mevcuttur. Her durumda askeri alanı siyasette bir denge unsuru olarak kullanılmak istenmiş hem ordunun hem dış ilişkilerdeki menfaat düşünülmüştür.<sup>157</sup> II. Meşrutiyetin ilanından önce Sultan II. Abdülhamit döneminde olduğu gibi İngilizlerin desteğini ve iyi ilişkiler kurmak amacıyla İngiliz subayların görev alması istenmiştir. Bu talep doğrultusunda donanmanın bir reform programı kapsamında; kıyı sahil güvenliği, adaların savunması ve personelin eğitimi sağlanmıştır.<sup>158</sup>

Sultan V. Mehmet Reşat tahta geçtiği zaman seleflerinden iktisadi, mali, sosyal ve güvenlik alanında birçok sorunda miras kalmıştır. Osmanlı Devleti'nin denizlerdeki rakibi olan; Yunanistan ve Rusya'nın ilerleyişine engel olmak ve diğer büyük güçlerin sürekli olarak müdahalelerini kontrol altına alınabilmesi için güçlü

<sup>155</sup> Ferdi Uyaniker, *Türk Donanmasında Mecidiye Kruvazörü*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), (İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2009), 105.

<sup>156</sup> Serhat Güvenç, *Osmanlıların Dretnot Düşleri 'Birinci Dünya Savaşı'na Giden Yolda*, (İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2011), 39-40.

<sup>157</sup> Kara Kuvvetleri Komutanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetleri, Tarihi(1908-1920)*, 473-474.

<sup>158</sup> Mehmet Yüksel, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Donanma Politikası*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi), (İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2015), 142.

bir donanmaya ihtiyaç vardır. II. Meşrutiyetin ilanı sonrası donanmanın durumuna bakıldığında bahriye personeli yetersiz ve materyal olarak çeşitliliği oldukça fazladır. Donanmanın güçlendirilmesi için yapılacak olan çalışmaları Sultan Mehmet Reşat ve Hükümet yetkilileri yakından takip etmiş ve donanmanın ıslahı için İngiliz subayların görevlendirilmesinden yana olmuşlardır.<sup>159</sup>

II. Meşrutiyetin ilanından sonra askeri heyet donanmanın durumuna baktığında çoğu yetersiz ve modası geçen gemilerden oluşmaktaydı. Dönemin Avrupalı devletlerinin donanmalarına bakıldığında gemi teknolojilerinin sıkça yenileyip eski gemilerini ise kamu hizmetine tahsis ettikleri ya da hurdaya çıkardıkları anlaşılmaktadır. Eski bir donanmanın güncel donanmalar karşısında varlık göstermesi söz konusu değildi. Ayrıca çoğunun Sultan Abdülaziz döneminde her birinin farklı Avrupalı devletlerin tersanelerinde inşa edildiği için aralarında benzerlik farkları bulunmaktaydı; birbirinden farklı yani çok çeşitli bir filoyla sağlıklı manevralar yapılması son derece zordu. Modası geçmiş gemilerin modernizasyonu ve gemilerin gerekli donanım parçalarının temini ise masraflı bir girişimdi. II. Meşrutiyet öncesi, İngiliz uzman heyetinin ıslahatlarından önce bu durumun analizini yapan Amiral Woods çözümü dretnot tipi gemilerin alım sürecinin ivedilikle yürütülmesini destekledi ancak mali sıkıntılar buna engel oldu.<sup>160</sup>

II. Meşrutiyetin ilanı sonrası donanma özetle; harekât kabiliyeti düşük, herhangi bir harp ihtimaline karşı hazırlıksız, bahriye personeli ise tecrübesiz ve gerekli eğitimden yoksun durumdaydı.<sup>161</sup> Yeni yol haritasını belirlemek için süratle yeni bir danışma heyetinin bir araya gelmesi zaruri hale gelmiştir. 25 Ağustos 1908'de Ferik Mehmet Paşa başkanlığında Bahriye Şûrası (Şûra-yı Bahriye) toplanmıştır. Heyet yapılan toplantıda donanmanın yeniden düzenlenmesini ve bahriye personelinin modern talim ve eğitimi için İngiliz uzmanlar tercih edilmiştir. Bu doğrultuda donanmanın ıslahı için tecrübeli amiraller ve subayların gönderilmesi

<sup>159</sup> Evren Mercan, *Sultan Reşad'ın Donanmasına İngiliz Islah Heyeti Penceresinden Bir Bakış, Sultan V. Mehmet Reşat ve Dönemi*, (İstanbul: Seçil Ofset Yayınevi, 2018), 590.

<sup>160</sup> Sir Henry F. Woods, *Türkiye Anıları: Osmanlı Bahriyesinde 40 Yıl 1869-1909*, (Çev. Fahri Çoker). (İstanbul: Milliyet Yayınları, 1976), 319-320.

<sup>161</sup> Ferhat Dinler, *Türk Donanma Tarihi '1923-1938'*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), (Malatya: İnönü Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2009), 11.

talep edilmiştir.<sup>162</sup> Hariciye Nezareti aracılığıyla, bu talep İngiliz Hükümeti'ne bildirilmiş ve İngilizler de bu konuyla ilgili olumlu geri dönüş alınmıştır.<sup>163</sup>

İngiliz Hükümetinin konuyla ilgili onay vermesinin temel sebebi siyasi kaygılarıdır. Osmanlı ordusu Alman etkisindeydi ve İngilizler orduda olduğu gibi donanmada da etkisini kaybetme niyetinde değildir. Bu sebepten dolayı İngiliz Hükümet'i donanmanın yeniden ıslah edilmesi için askeri uzmanlar gönderilmesine razı olmuştur. Sırasıyla 1909'da Amiral Sir Douglas Gamble, 1910'da Amiral Williams ve 1912'de Amiral Limpus'un başkanlıklarındaki heyetin temel amacı Osmanlı donanmasının; yeniden düzenlemesi, modernizasyonu, ıslahı ve Alman nüfuzunu kırmak olmuştur.<sup>164</sup>

Amiral Gamble göreve gelmeden önce donanmanın genel durumu hakkında incelemeler yapılmıştır. Yapılan incelemeler sonucunda; 6 Ocak 1909 tarihinde Bahriye Şûrası'nın Bab-ı Ali'ye sunduğu rapor II. Abdülhamit Dönemi devralınan donanmanın durumunu özetleyen nitelikte olmuştur. Bahriye alanındaki birçok soruna değinilmiş ve bazı konularda çözüm önerilerinde bulunmuştur. Bir ıslahat programının başlatılması için birçok neden bu raporda sıralanmıştır. Bahriye Şûrası, Bab-ı Ali'ye sunduğu bu raporda ıslahat programının başladığı bildirilmiştir.<sup>165</sup> II. Abdülhamit Döneminin saltanatının son yıllarında siparişi verilen ve mevcut gemilerin toplamında devralınan donanma şu şekildedir:<sup>166</sup>

**Tablo 2.1.II.** Abdülhamid'in saltanatının son yıllarında siparişi verilen ve mevcut gemilerin toplamı

|                          |                                                                 |
|--------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| <b>Muharebe Gemileri</b> | Abdülkadir                                                      |
| <b>Zırhlılar</b>         | Asar-ı Tevfik, Avnillah, Mesudiye, Hamidiye, Asar-ı Şevket      |
| <b>Zırhlı Fırkateyn</b>  | Osmaniye, Aziziye, Orhaniye, Mahmudiye, Fatih, Fettah, İclaliye |
| <b>Zırhlı Korvetler</b>  | Feth-i Bülend, Muin-i Zafer, Mukaddeme-i Hayır,                 |
| <b>Kruvazörler</b>       | Hamidiye, Mecidiye                                              |

<sup>162</sup> Yüksel, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Donanma Politikası*, 141.

<sup>163</sup> Dilara Dal, "Stratejik İş Birliği ve Askerî Danışmanlık Kapsamında Osmanlı Donanmasında Amiral Limpus Misyonu (1921-1914)", *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 17(38), 2021, 444.

<sup>164</sup> Necmettin Olgaç, *Türk Deniz Tarihi Özeti*, (İstanbul: T.C Deniz Basımevi, 1952), 79.

<sup>165</sup> Sabahattin Özel ve Önder Kocatürk, "II. Meşrutiyet'ten I.Dünya Savaşına Kadar Osmanlı Bahriyesine Dair Notlar", *Tarih Dergisi*, 46, 2012, 141.

<sup>166</sup> Ahmet Güleriyüz ve Bernard Langensiepen, *Osmanlı Donanması '1828-1923'*, (İstanbul: Denizler Kitapevi, 2007), 76-157; Batmaz, *II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması*, 184-204.

|                             |                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Muhripler</b>            | Basra, Taşoz, Samsun, Yarhisar                                                                                                                                                   |
| <b>Torpedo Kruvazörleri</b> | Berk-i Satvet, Peyk-i Şevket                                                                                                                                                     |
| <b>Torpidobotları</b>       | Berk-i Efşan, Hamidiye, Abdül Mecid (Yunus), Ejder, Akhisar, Alpagot, Antalya, Urfa, Ankara, Tokat, Draç, Kütahya, Musul, Demirhisar, Sultanhisar, Sivrihisar, Hamidabad         |
| <b>Torpedo Gambotlar</b>    | Pelenge-i Derya                                                                                                                                                                  |
| <b>Gambotları</b>           | Antep, Bafra, Malatya, Ordu, Taşköprü, Nevşehir, Saheddin, Rodos, Şat, Barika-i Zafer, Seyyar, Nasr-ü Hüda, Kastamonu, Yozgat, Marmaris, Gökçedağ, Refahiye, Seddülbahir, Bafra, |
| <b>Korvetler</b>            | Heybetnüma, Zuhaf ve Kilid Bahir                                                                                                                                                 |
| <b>Uskurlu Korvetler</b>    | Mansure ve Muzaffer                                                                                                                                                              |
| <b>Uskurlu Fırkateynler</b> | Hüdavendigar ve Mehmet Selim                                                                                                                                                     |
| <b>Denizaltılar</b>         | Abdülhamit ve Abdülmecit                                                                                                                                                         |
| <b>Silahlı Vapurlar</b>     | Nedim, Sarıyer, Kıyoçra, Haliç, Trabzon ve Gör                                                                                                                                   |
| <b>Monitör Gemileri</b>     | Hifz-ur Rahman                                                                                                                                                                   |
| <b>Nehir Monitörleri</b>    | Feth'ül İslam, Semendire (Memduhiye) ve Hizber                                                                                                                                   |
| <b>Yatlar</b>               | Sultaniye, Süreyya, İzzeddin, Talia, Fuad, İsmail, Kandiya, Resmo, Hanya, İhsaniye, Şerifiye(Beylerbeyi), Şerifiye, Söğütlü, Trablus, Şipka ve Beyrut                            |
| <b>Nakliye Gemileri</b>     | Tir-i Müjgan, Bezm-i Âlem, Esrar-ı Cedid, Şam, Kosova, Mithat Paşa, Babil, Kılıç Ali                                                                                             |

Rapora göre donanmanın bakımsız ve çürümeye yüz tuttuğunun açıkça görüldüğü, envantere yeni katılan gemilerin bile gerekli teçhizat, gereçleri arızalı olduğu için bakıma ihtiyaçları vardı ve harekete hazır durumda değildi. En son Ansaldo fabrikasında bakım ve onarımı yapılan üç adet zırhlı korvetin ise temel

ihtiyaçlarından yoksundur. Bu gemiler birkaç hafta önce Galata ve Unkapanı köprü önlerinden çıkarılarak deneme seyri yapılması planlanmış ancak pruvalarındaki (gemilerin n kısmı) makinelerinin arızalı olması sebebiyle, onarılması gerektiği için vazgeçilmiştir. Diğer gemilere nazaran yeni olan Hamidiye, Mecidiye kruvazörleri ve Mesudiye, Asar-ı Tefik zırhlıları bakımlarının yeni yapılmasına karşın gerekli temel ihtiyaçları eksiktir. Envanterdeki bütün gemilerin denizin tuzlu suyun etkisinden dolayı, boya ları kabarık ve yosun tutmuş bir vaziyettedir. Kullanılabilir durumdakigemilerin yeniden faal hale getirilmesi ve donanmanın genel görünümünü iyileştirmek amacıyla bakım ve boya çalışmalarına ihtiyaç duyulmaktadır. Gözlem gemilerine konuşlandırılan torpido kovanları eleştirilmiş, gereksiz bulunarak çıkarılması emri verilmiştir. Gözlem gemileri ve torpidobotlarının i planı personel sayısına göre ayarlanmadığı için yeni veya ilave kamaralar eklenmesini gerekli grlmştir. Yüzer havuzlar, işlevini neredeyse yitirme durumundadır. Bahriye zabitlerinin giyim ödenekleri verilemediği gibi personelinde yazlık üniformalarının yarısından fazlasını karşılanamamıştır. Erzak tesliminde gecikmeler yaşanmış, teslim edilen temel ihtiyaç malzemeleri uygun kalitede olmadığı için kullanımları uygun değildir. Bahriye'ye ait kurum binaları, okullar ve ark ameliyat mektebi öğrencilerine ait alanların durumu bakımsız haldeydi. Bu rapor II. Meşrutiyet yöneticilerinin devraldığı donanmanın ne durumda olduğunun kanıtıdır.<sup>167</sup>

### **2.1.2Donanmada Yeniden Yapılan Süreci**

Donanma yeniden düzenlenebilmesi için belirli miktarda btye ihtiyaç vardı. Dönemin Bahriye Dairesi'ne ayrılan btye baktığımızda, meşrutiyetin ilan edildiği tarih olan 23 Temmuz 1908 günü bulunan miktar 209.285 kuruştur. Bu miktar 31 Aralık 1908'de yükseltilerek 33.271.308 lira ayrılmıştır. Bt Maliye Nezareti ve Bahriye deneğinden alınacak paradan düşülerek hesaplanmıştır. Levazım Dairesi ek denek olarak personelin üniformaları ve gemiler için gerekli parçalar gerekçe gösterilerek btden istenilen 2.065.000 lira temin edilmiştir. 24 Aralık 1908'de mevcut bakiye 949.092 kuruştur. Bahriye Dairesine ayrılan bt

---

<sup>167</sup>zel ve Kocatürk, *II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşına Kadar Osmanlı Bahriyesine Dair Notlar*, 219.

doğrultusunda personelin, subayların ve gemilerin gerekli ihtiyaçları karşılanması planlanmıştır. Harcamaların dağılımları şu şekildedir:<sup>168</sup>

**Tablo 2.2.**Harcama dağılımı

|                                         |                   |
|-----------------------------------------|-------------------|
| Erzak                                   | 11.682.143        |
| Üniformalar                             | 917.40            |
| Üniformalar Ek ve Gemilere Parça Temini | 2.065.000         |
| Kömür, Kereste, Mühimmat, İlaç          | 2.025.824         |
| İşçi Ücretleri                          | 1.780.224         |
| Personel Maaşları                       | 14.115.269        |
| <b>Toplam</b>                           | <b>32.531.500</b> |

Bahriye Nezareti'nin gerekli ihtiyaçları karşılandıktan sonra, donanmanın yeniden faaliyet göstermesi için gerekli hazırlıklar tamamlanmıştı. Bu süreçte, uzun bir aranın ardından donanma yeniden talim ve eğitim seferlerine çıkmıştır. Havuzlarda bakım ve onarım çalışmaları tamamlanan gemiler yeniden yüzer hale getirilmiş, seyir ve talim için görevlendirilmişlerdir. Yapılan talimlerin ardından, durumları iyi olan ve tam çalışır durumda bulunan seçili gemiler, stratejik ihtiyaçlar doğrultusunda farklı bölgelere dağıtılmıştır. Bu kapsamda, donanmanın etkinliğini artırmak amacıyla belirlenen gemiler şu şekildedir:<sup>169</sup>

**Tablo 2.3.**Durumu iyi olup çalışır vaziyetteki gemiler

|                             |                                                                                   |
|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Zırhlılar</b>            | Asar-ı Tevfik ve Mesudiye                                                         |
| <b>Zırhlı Korvetler</b>     | Avnillahve Feth-i Bülend                                                          |
| <b>Kruvazörler</b>          | Hamidiye ve Mecidiye                                                              |
| <b>Muhripler</b>            | Taşoz ve Samsun                                                                   |
| <b>Torpedo Kruvazörleri</b> | Berk-i Satvet ve Peyk-i Şevket                                                    |
| <b>Torpidobotları</b>       | Ankara, Antalya, Akhisar, Hamidabad, Demirhisar, Sivrihisar, Sultanhisar ve Musul |
| <b>Gambotları</b>           | Antep, Bafra, Malatya, Ordu, Taşköprü ve Nevşehir                                 |

<sup>168</sup>Özel ve Kocatürk, *II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşı'na Kadar Osmanlı Bahriyesine Dair Notlar*, 220.

<sup>169</sup>Özel ve Kocatürk, *II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşı'na Kadar Osmanlı Bahriyesine Dair Notlar*, 220-221.

Mecidiye, Berk-i Satvet, Taşoz, Antalya, Ankara, Antep'ten oluşan filo İzmir'e gönderilirken Mesudiye, Hamidiye, Peyk-i Şevket ve altı adet torpidobottan oluşan ikinci filo Marmara açıklarında iki kez talimde bulunmuştur. Talimlerini tamamlayan Hamidiye kruvazörü, Peyk-i Şevket torpido kruvazörü ve Samsun muhribi ikinci filodan ayrılarak İzmir istikameti doğru giden birinci filoya katılmak için yola çıkmıştır. Nevşehir ve Taşköprü gambotları Kızıldeniz'e, Asar-ı Tevfik zırhlısı ise eğitim gemisi seçilerek İzmit'e yönlendirilmiştir. Bakımları yapıp ve harekete hazır halde bulunan Muin-i Zafer korveti Haliç'te hazır bir şekilde konuşlandırılmıştır. Basra'ya yönlendirilmesi düşünülen Zuhaf korveti ve Preveze'ye Barika-i Zafer gambotu yeniden hareketleri için hazırlıkları devam etmiştir. Aynı şekilde Barika-i Zafer, Kütah, Gökçedağ gambotları ve Zuhaf korveti bakımları yapıp harekete hazır hale getirilmiştir. Preveze'ye gönderilmesi planlanmıştı. Nakliyat için ayrılan; Tir-i Müjgan, Bezm-i Âlem, Şam ve Halep vapurları nakliyat ve lojistik hizmetleri için harekete hazırlanmıştır. Çağının gerisinde kalan yedi gemi hizmet dışına çıkarılmış ve İstanbul'da limanlara çekilmiştir. Subayların ödenmesi gereken erzak bedeli ve askerlerin kışlık kıyafetleri karşılanmıştır. Bahriye ait harap durumdaki binalar, tadilat ve onarım çalışmaları sonucundadaha iyi bir görünüme kavuşturulmuştur.<sup>170</sup>

Onlarca geminin yeniden harekete hazır hale getirilmesi için iyi bir bakım ve onarımdan geçirilmiştir. Bu konuda havuzlar büyük bir öneme sahiptir. Bu sistem ile gemiler havuzlara çekilerek su seviyesi düşürülüp hem alt kısmında hem üst kısımda rahatlıkla bakım ve tamiratı işlemleri tamamlanmıştır. İşlemi tamamlanan gemiler havuz içerisindeki kapakların açılması ile deniz suyu doldurularak göreve hazır hale getirilmiştir. II. Meşrutiyet dönemi Osmanlı Devleti'nde bu havuzlardan üç adet bulunurken, küçük tonajlı gemiler içinde yüzer havuz kurulmuştur.<sup>171</sup>

Bu havuzların sık kullanımından dolayı sızıntı problemi ve küçük gemilerin boşaltılma işlemi uzun, zahmetli bir süreçten geçmiştir. Havuzların üzerindeki yükün alınması için II. Abdülhamit'in talimatı ile dönemin Bahriye Nazırı Bozcaadalı

<sup>170</sup>Özel ve Kocatürk, *II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşı'na Kadar Osmanlı Bahriyesine Dair Notlar*, 221.

<sup>171</sup>Veli Akçaoğlu ve Sunay Akçaoğlu, *Kuru Havuzlar*, (Ed. Yalçın Arısoy), 6. *Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu*, İzmir, TTMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yayınevi, 2007, 219-226.

Hasan Paşa tarafından bir yüzer havuz parçalar halinde Avrupa'dan getirilip tersanedeki monte edilmiştir. Bu sayede 150 Tona kadar hafif tonajlı gemilerin bakım, tamir ve onarımları burada yapılabilmektedir.<sup>172</sup> Bu havuzlar zaman içinde çağının gerisinde kalmalarına ve masraflı olmasına rağmen birçok ticari geminin uzun süren saatler sonunda bakımları yapılmıştır. Bu havuzların yıllık ortalama hâsılatı asgari 3.000.000 kuruşu bulmuştur. Bahriye Nezareti Müsteşarı Vasıf Bey sonradan inşa edilen bir yüzer havuz diğer sabit üç sabit havuzdan daha iyi iş çıkardığını ifade etmektedir.<sup>173</sup>

### 2.1.3 Amiral Gamble Dönemi Islahat Çalışmaları

Bahriye Nezâret'i donanmanın durumunu iyileştirme çalışmaları çerçevesinde, bahriyeli personelin eğitimi ve ıslahı için İngiliz donanmasından deneyimli bir amiral getirme kararı alınmıştır.<sup>174</sup> İngiliz Hükümeti ile mutabakata varılması sonucunda 18 Eylül 1908'de Amiral Sir Douglas Gamble göreve atanmıştır. Gamble 2 Şubat 1909'da beraberindeki beş kişilik heyet ile birlikte İstanbul'a gelmiştir. Görev süresi iki yıl olarak belirlenen Amiral Gamble, yıllık 3.000 İngiliz Sterlin karşılığında anlaşma imzalamış ve Osmanlı donanmasında 2 Şubat 1908 - 25 Ocak 1910 tarihleri arasında komuta yetkisine sahip olarak görev yapmıştır. Gambel'in yanına iyi derecede İngilizce lisanına sahip olan Vasıf ve Rauf Beyler görevlendirilmiştir. Gamble, görev süresince donanmanın; etkinliğinin artırılmasına, modernizasyonu, disiplinin geliştirilmesi, eğitimlerin düzenlenmesi ve çeşitli teknik iyileştirmelerin yapılmasına katkı sağlamıştır.<sup>175</sup>

Amiral Gamble'den önceki danışmanların kadroları genellikle emekli ya da yedekte bulunan tecrübeli subaylardan oluşurken, Amiral Gambel bu geleneği değiştirerek ekibini İngiliz donanmasında aktif olarak görev yapan muvazzaf subaylardan oluşturmuştur. Bu tercih, donanmanın daha dinamik, güncel bilgi ve deneyim aktarımı sağlayan önemli bir adım olmuştur. Gamble'nin beraberinde gelen beş kişi; Seyir Uzmanı Foot, Makine Uzmanı Cross Dale, Topçu Uzmanı Tottenham,

<sup>172</sup> Mercan, *Sultan II. Abdülhamid Dönemi Denizcilik Stratejileri Çerçevesinde Gemi Tedarik ve İnşa Faaliyetleri*, 157-158.

<sup>173</sup> Özel ve Kocatürk, *II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşı'na Kadar Osmanlı Bahriyesine Dair Notlar*, 221.

<sup>174</sup> Yüksel, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Donanma Politikası*, 142.

<sup>175</sup> Mustafa Hergüner, *Balkan Savaşlarında Donanma Kurmay Başkanı Vasıf Temel "1891-1958", On Dördüncü Askeri Tarih Kongresi Sunulmayan Bildiriler*, (Ankara: Genelkurmay Basımevi, 2014), 44.

Torpedo Uzmanı Gouin ve Kâtip Darmen'dır. Bu kadrodan, Osmanlı Bahriye'sini iyi bir seyir, talim ve makine eğitimlerinden geçmiştir.<sup>176</sup>

Amiral Gamble'in önem verdiği diğer bir mesele personel sorunu olmuştur; o dönem için personelin eğitim, talim ve tecrübe konusunda ciddi eksiklikleri bulunmaktaydı. Gamble yaşlı ve ihtiyaç fazlası personelin kadro dışı bırakılarak yerlerine İngiliz subayların getirilmesini önermiş ancak bu teklif kabul görmemiştir.<sup>177</sup> Lakin yaşlı ve ihtiyaç fazlası subaylarının sayısının azaltılması teklifi Osmanlı Hükümetinin sıkıntıda olan maliyesi için ek gelir kaynağı olarak görülmüş ve onaylanmıştır. Sonuç olarak Mart 1909'da 5000 bahriyeli personel tasfiye edilmiştir.<sup>178</sup> Bu uygulama donanmada hem personel sayısının azalmasına hem de yetişmiş tecrübeli personelin tasfiyesine yol açmıştır. Bu durum yaklaşan savaşlar öncesinde olumsuz sonuçlar doğurmuştur.<sup>179</sup>

Dönemin bahriyeli erlerin sayısı 6000, subayların ise 5600'dür; asker sayısı ile subaylar arasında sayıların bu denli dengesizlik göze çarpmaktadır. Bunun sebebi çavuş ve gediklilerden subay yapılmasından kaynaklıdır. Gedikliler yeni gelen personelin eğitim ve oryantasyonlarını sağlayamamıştır. Son defaya mahsus sayısı 500-600'e kadar ulaşan gedikliye subaylık verilirken, dört yılda bir maaşlarına zam yapılma kaidesi bulunmaktaydı. Dönemin siyasi ortamı askeriye Alaylı ve Mektepli olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Askeri okullarda eğitim almayanlara alaylı lakabı ile seslenilmiştir; bu kişiler askerlik hizmetlerinde başarılı hizmetler verdiği takdirde çavuşluk gibi alt rütbelere kıdem olarak subaylığa kadar liyakatle yükselebilmişlerdir. Bu şekilde rütbe alan kişiler bulundukları birliklerin içindeki deneyimli ve başarılı personellerdi ancak iradeyle rütbe almayı hak etmediği halde birçok kişinin kayırılması askeri birimlerdeki kalitesine zarar vermiştir. Özellikle kamu kurumlarında görevli birçok kapı çavuşu subaylığa kadar yükselebilmektedir.<sup>180</sup>

<sup>176</sup> Yaşar Bedirhan ve Figen Atabey, Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Danışmanlar (1808-1918), *TurkishStudies*, 8(5), 2013, 133-134.

<sup>177</sup> Mercan, *Sultan Reşad'ın Donanmasına İngiliz Islah Heyeti Penceresinden Bir Bakış, Sultan V. Mehmet Reşat ve Dönemi*, 601.

<sup>178</sup> Güleriyüz ve Langensiepen, *Osmanlı Donanması '1828-1923'*, 23.

<sup>179</sup> Yüksel, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Donanma Politikası*, 143.

<sup>180</sup> Özel ve Kocatürk, *II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşına Kadar Osmanlı Bahriyesine Dair Notlar*, 221.

Yapılan düzenlemeler sonrası, ordu içinde alaylıların yerini mektepli genç subayların getirilmesi ile İttihat ve Terakki'nin ordudaki üzerindeki otoritesini arttırmıştır.<sup>181</sup> Alaylıların ordudan tasfiyesi için II. Meşrutiyet döneminde toplamda üç kanun düzenlenmiştir. İlki 2 Temmuz 1909'da "*Tahdid-i Sinn Kanunu*", ikincisi 7 Ağustos 1909'da "*Tasfiye-i Rütbe-i Askeriye Kanunu*"dur. Üçüncüsü ise "*Askeri Tekaid ve İstifa Kanunu'dur*".<sup>182</sup> Askeriye Kanunu ile Osmanlı ordusundaki alaylı ve mektepli subayların rütbeleri yeniden düzenlenerek, alaylıların erlikten paşalığa kadar yükselmeleri engellenmiştir. Hizmette yirmi yılına dolduranlar ise emekli ayrıldı ancak bu düzenlemeler alaylılar arasında hoşnut olmuştur. Alaylılar mekteplilerin mevkilerinde gözü olduğu ve kendilerine rakip olarak görmüştür. Bu durum ordu içinde kutuplaşmalara ve gerilimlere sebebiyet vermiştir.<sup>183</sup>

Personeller ile ilgili düzenlemeler devam ederken diğer taraftan ıslahat programı devam etmiştir; 3 Haziran 1909 tarihli Meclisi Ayan kararnamesinde ise uzun sahil şeridine sahip olan devletin bir an önce donanmasına özen göstermesi gerekliliği belirtilmiş ve bu konuda gerekli çalışmaların ivedilikle yapılması istenmiştir.<sup>184</sup> Bunun üzerine 7 Temmuz 1909 tarihli Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi tarafından, Amiral Gamble'ın talebi üzerine donanmanın ıslahı için bütçeye 334.000 lira tahsis edilmiştir. Bu ödenek, donanmanın modernizasyonu ve eksikliklerin giderilmesi amacıyla çeşitli harcamalara ayrılmıştır. Harcama kalemleri şu şekilde dağıtıldı:<sup>185</sup>

**Tablo 2.4.**Harcama kalemleri

| Harcama Yapılan Alan                         | Miktar  |
|----------------------------------------------|---------|
| Tersane ıslahı                               | 130.000 |
| Savaş gemileri ve tersaneye malzeme tedariki | 100.000 |
| Donanmanın yedek cephanesine                 | 90.000  |

<sup>181</sup> Erhan Afyoncu, Uğur Demir, Ahmet Önal, *Osmanlı İmparatorluğunda Askeri İsyanlar ve Darbeler*, (İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2016), 340.

<sup>182</sup> Necdet Öz, *Yenileşme Dönemi Osmanlı Ordusunda Talimnameler: (1826-1914)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), (İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2021), 295-206.

<sup>183</sup> Suat Zeyrek, II. Meşrutiyet Sürecinde Osmanlı Devleti'nde Ordu-Siyaset İlişkisi Üzerine Genel Bir Bakış, *Studies Of The Ottoman Domain*, 4(6), 2014, 51.

<sup>184</sup> Özel ve Kocatürk, *II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşına Kadar Osmanlı Bahriyesine Dair Notlar*, 222-223.

<sup>185</sup> Yüksel, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Donanma Politikası*, 146.

|                                 |       |
|---------------------------------|-------|
| Bahriye mektebi tamir ve ıslahı | 8.000 |
| Kışlaların tamir ve bakımı      | 5.000 |
| Torpedo mektebinin kurulması    | 1.000 |

Gamble, bahriye personelini Mayıs 1909'da Ege ve Marmara açıklarında sıkı bir eğitimden geçirmiştir. 28 Haziran 1909'da seyir ve atış talimlerine başlanmıştır.<sup>186</sup> Meşrutiyetin 1. Yılı'nı kutlamak adına hazırlıklar yapılarak, Adalar Denizi'nden Girit'e açılması planlanmıştır.<sup>187</sup> Sultan V. Mehmet Reşat 4 Temmuz 1909'da donanmanın resmigeçidini seyretmek için Mesudiye zırhlısına geçmiştir. Sultan Reşat geçide beyaz amiral üniforması giyerek katılmıştır.<sup>188</sup> Donanma, başarılı bir şekilde resmigeçidi tamamladıktan sonra İstanbul'dan hareket ederek Girit Adası açıklarında tatbikat gerçekleştirmiş ve bu esnada gövde gösterisinde bulunmuştur.<sup>189</sup> 21 Temmuz'da Ege ve Akdeniz'deki tatbikat üç buçuk ay sürmüştür. Donanmanın durumundan oldukça memnun olan Sultan Mehmet Reşat başarısından dolayı Amiral Gamble'ye Mecidiye Nişanı taltif etmiştir.<sup>190</sup>

Amiral Gamble, donanmanın modernizasyonu, tersanelerin yeniden düzenlenmesi, personelin eğitimi, talimatname yayımlama gibi tam yetkiler verilmiştir. Bu kapsamlı yetkiler doğrultusunda, donanmanın programı hazırlanmış ve İngiltere donanma düzenlemeleri örnek alınarak bir yol haritası çizilmiştir.<sup>191</sup> Amiral Gamble ilk olarak heyeti ile birlikte donanmadaki mevcut bütün gemileri kontrol etmiş ve bunun sonucunda altmış kadar gemiyi hizmet dışına alarak hurdaya çıkarmıştır. Geriye kalan gemilerden iki filo ve bir filotilla oluşturulmuştur. Mesudiye, Asar-ı Tevfik, Feth-i Bülend, Avnillah, Muin-i Zafer gemileri onarılarak

<sup>186</sup> Mercan, *Sultan Reşad'ın Donanmasına İngiliz Islah Heyeti Penceresinden Bir Bakış, Sultan V. Mehmet Reşat ve Dönemi*, 603-604.

<sup>187</sup> Hergüner, *Balkan Savaşlarında Donanma Kurmay Başkanı Vasıf Temel "1891-1958"*, 44.

<sup>188</sup> Orhan Murat Çolak, *Sultan Reşad'ın Basında Çıkan Fotoğrafları ve Fotoğrafçıları*, Ed. Fahrettin Gün, *Sultan V. Mehmet Reşat ve Dönemi Fotoğraf Albümü*, (Ankara: TBMM Saraylar Basımevi, 2017), 26.

<sup>189</sup> Hergüner, *Balkan Savaşlarında Donanma Kurmay Başkanı Vasıf Temel "1891-1958"*, 45.

<sup>190</sup> Mercan, *Sultan Reşad'ın Donanmasına İngiliz Islah Heyeti Penceresinden Bir Bakış, Sultan V. Mehmet Reşat ve Dönemi*, 604.

<sup>191</sup> Gençoğlu, *Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı*, 52

yeniden faal hale getirilmiştir. Yeniden düzenlenen donanma şu şekilde taksim edilmiştir.<sup>192</sup>

**Tablo 2.5.**Amiral Gamble döneminde yeni kurulan filo

| <b>I. FİLO</b>                 |                                                                                                                                           |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Zırhlılar</b>               | Mesudiye                                                                                                                                  |
| <b>Kruvazörler</b>             | Hamidiye, Mecidiye                                                                                                                        |
| <b>Torpedo Kruvazörler</b>     | Berk-i Satvet, Peyk-i Şevket                                                                                                              |
| <b>II. FİLO</b>                |                                                                                                                                           |
| <b>Zırhlılar</b>               | Asar-ı Tevfik                                                                                                                             |
| <b>Zırhlı Korvetler</b>        | Avnillah, Feth-i Bülend, Muin-i Zafer                                                                                                     |
| <b>Zırhlı Fırkateynler</b>     | İclaliye                                                                                                                                  |
| <b>FİLOTİLLA</b>               |                                                                                                                                           |
| <b>Torpidobotlar</b>           | Ankara, Antalya, Akhisar, Alpagot, Berk-i Efşan, Demirhisar, Hamidabad, Hamidiye, Kütahya, Musul, Sivrihisar, Sultanhisar, Tokat ve Yunus |
| <b>Muhripler</b>               | Basra, Samsun, Taşoz, Yarhisar                                                                                                            |
| <b>Fabrika Gemisi (Onarım)</b> | Tir-i Müjgan                                                                                                                              |
| <b>Amiral Yataı</b>            | İhsaniye                                                                                                                                  |

Tabloda belirttiğimiz bazı korvet ve Draç sınıfı torpidobotlardan bazıları ile Yunus, Berk-i Efşan torpidobotları, bazı gambot, motor gambot ve silahlı yatlar sahil güvenliği için çeşitli bölgelere dağıtılmıştır. Amiral Gambel'den sonra yerini alan Amiral Williams tarafından 1910 yılının Mayıs ayı sonundaki teklifi üzerine, 1911-1912 Osmanlı-İtalyan Harbinden önce İzmir, Kızıldeniz, Basra, Selanik, Preveze, Trablusgarp Komodorluklarının emrine verilmiştir. Bir kısım Merkez Liman reislikleri (Beyrut Merkez Liman Reisliği) bölgelerinde karakol gemisi olarak görevlendirilmiştir.<sup>193</sup> Geriye kalan gemiler, muhtelif yerlere görevlendirilmiştir. Bu

<sup>192</sup> Yıldız ve Atabey, *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Danışmanlar (1808-1918)*, 134.

<sup>193</sup> Kara Kuvvetleri Komutanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (1908-1920)*, 291.

listenin dışında kalan gemiler ise hizmet dışına çıkarılıp hurdaya verilmiştir. Donanmadaki yeni dağılım şu şekildedir:<sup>194</sup>

**Tablo 2.6.**Filonun görev dağılımı

| Görev Yeri              | Gemi İsmi                                                                                                  |
|-------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Selanik Komodorluğu     | Necm-İ Şevket Zırhlısı, İzzettin, Timsah ve Yunus Gemileri                                                 |
| İzmir Komodorluğu       | Muin-İ Zafer Zırhlı Korveti                                                                                |
| Preveze Komodorluğu     | Feth-İ Bülend Zırhlı Korveti ve Fuat Gemisi                                                                |
| Kızıl Deniz Komodorluğu | Hamidiye, Alpagot, Tokat ve Antalya Torpidobotları                                                         |
| Kızıl Deniz             | Ziver-İ Derya ve Sakız Gemileri                                                                            |
| Basra                   | Alos                                                                                                       |
| Bingazi                 | Şems ve Şat Gemileri                                                                                       |
| Sisam Adası             | Ejder, Ordu, Bafra, Ayıntap, Malatya, Gökçedağ, Refahiye, Kastamonu, Haliç Gemileri, İhsaniye Silahlı Yata |
| Ayvalık                 | İhsaniye Silahlı Yata ve Trabzon Vapuru                                                                    |
| Haliç                   | İclaliye Zırhlısı (Yedek)                                                                                  |

Her ne kadar tamirata yapılsa da Mesudiye, Muin-i Zafer, Avnillah, Feth-i Bülend, Asar-ı Tevfik gemilerinde mevcut arızalar bulunmaktadır. Belirli bir süre sonra bu arızalar giderilip tekrardan donanmaya dâhil olmuştur. Devletin kısıtlı bütçesiyle yeni gemilerin satın alınmasına mâni olmuştur. Elde bulunan gemiler imkânlar ve bütçenin el verdiği kadarıyla kimi gemi modernize edilirken kimisi ise yeniden yüzer hale getirilmiştir. Ancak bu yatırımlar yeterli olmayıp donanmanın güçlendirilmesi için yeni gemilerin alınması gerektirmiştir. Bu noktada mali kaynağın halktan karşılanması yoluna gidilmiştir. Osmanlı tebaasından toplanacak yardımları “Donanma Cemiyeti” organize etme amaçlı kurulmuştur. Bu cemiyetin sağladığı büyük katkılarsayesinde donanmaya yeni gemiler kazandırılmışve donanmanın gücü önemli ölçüde artırılmıştır. Turgut Reis ve Barbaros Hayrettin

<sup>194</sup>Yıldız ve Atabey, *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Danışmanlar (1808-1918)*, 134.

zırhlıları ise toplanacak olan yardımlarla donanmaya katılacak olan yeni gemiler arasındadır.<sup>195</sup>

## 2.2 Barbaros Hayrettin ve Turgut Reis Zırhlılarının Satın Alınma Süreci

Osmanlı Devleti'nin Adalar Denizi ve Girit haricinde kıyılarının uzunluğu; Adriyatik'de 348, Akdeniz'de 714, Marmara Denizinde 542 ve Kızıldeniz'de 1833 mil olmak üzere toplam 8567 mil alanı kapsamaktadır.<sup>196</sup> Donanma politikasını belirleyecek en önemli unsurlardan biriside bu kadar geniş bir alana sahip alanı, Rusya ve Yunanistan'ın tehditkâr tutumlarına karşı gerekli önlemlerin alınmasıdır. XVIII. yüzyılın başından itibaren I. Petro dönemi Çarlık Rusya'sı sıcak denizlere inme politikası doğrultusunda Boğazlara ve Karadeniz'e hâkim olma düşüncesi tarihsel süreç içerisinde her zaman engellere takılmış ve gerçekleştirememiştir. Osmanlı Devleti diğer önemli tehdidi ise Yunanistan oluşturmaktadır. Doğu Akdeniz'deki adalarda, Rum ahaliyi isyana teşvik ederek bu adaları Yunanistan'a bağlama çabaları dikkat çekmektedir. Bu iki devletin Boğazlar, Karadeniz ve Adalar Denizi'ndeki faaliyetlerini önlemek amacıyla yeni bir donanmanın kurulması önem arz etmiştir.<sup>197</sup>

Böyle bir tablo karşısında Amiral Gamble ve heyeti ilk olarak devletin jeostratejik konumunun sorunlarını gözlemleyip tespitlerde bulunmuştur. Uzun sahil şeridine sahip olan Osmanlı Devleti'nin deniz kuvvetinin bu denli zayıf olmasını hoş karşılamamıştır. Hedef olarak donanmanın Avrupa'daki büyük devletlere nazaran daha zayıf durumdaki Yunanistan'a karşı üstün olunması gerektiği düşüncesinde olmuştur. Yunanistan donanmasına ağırlık verdiği ve Osmanlı Devleti toprakları üzerinde büyüme emelleri olduğu için Ege ve Akdeniz'deki asıl tehdit olarak değerlendirilmiştir. Gamble, güçlü bir donanmanın kurulabilmesi için 8 veya bu süreden daha az bir zamana ihtiyacı vardı. Yeni gemilerin alınması için ivedilikle

<sup>195</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 233.

<sup>196</sup>Yüksel, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Donanma Politikası*, 145-146.

<sup>197</sup> Büşra Karataşer, "İkinci Meşrutiyet Dönemi Osmanlı Donanma Politikası: Milli Donanmayı Kurma Çabaları", *VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu*, Marmara Üniversitesi, İstanbul, 2016, 142.

hareket edilmesi önerdi; çünkü yeni bir geminin inşası uzun zaman aldığından dolayı hali hazırda inşası tamamlanmış gemilerin alınmasını daha kolaydı.<sup>198</sup>

Osmanlı donanmasında düzenlemelerin devam ettiği sırada Yunan donanması Ekim 1909 Salamis’de meydana gelen isyan sonrası yeni bir döneme girmiştir. İsyan katılan genç subaylar donanmanın ve subay kadrolarının gençleştirilmesini talep etmiştir. İsyan sonrası konu Yunan Meclisine taşınmış ve Maliye Bakanlığı donanma için ek ödenek verilmesini onaylanmıştır. Bu doğrultuda Yunanistan’ın, İtalyan Orlando Şirketinde inşa edilen 10.120 tonluk yeni bir zırhlı kruvazör alımı için talepte bulunmuştur. Maliyeti 23.678.768 frank olan zırhlı kruvazörün dörtte bir ücreti, Yunanlı Tüccar Yorgo Averof tarafından karşılanmış ve başına hitaben geminin ismi ‘Averof’ olarak belirlenmiştir. Böylece zırhlı kruvazör Yunan donanması’nın envanterine katılmıştır. Averof, dönemin en önemli modern gemilerinden biri olarak, Yunan deniz gücünü artırmada önemli bir rol oynamıştır.<sup>199</sup>

Bu durum karşısında doğal olarak Osmanlı Hükümeti tarafından hoş karşılanmamış ve Yunanistan’ın modern, güçlü bir zırhlıya sahip olması bölgedeki deniz üstünlüğü yarışında dengeleri değiştirmiştir. Osmanlı Devleti, Averoff zırhlısının Yunan Bahriyesine katıldığını teyit ettikten sonra, stratejik öneme sahip olan Boğazlar, Adalar Denizi ve Akdeniz sahillerinin güvenliği için ciddi bir tehdit oluşturmuştur. Bu gelişme, Osmanlı’nın denizcilik stratejilerinde önemli bir dönüm noktası olmuştur. Osmanlı Devleti, bu tehdidi bertaraf etme ve denizlerdeki varlığını güçlendirmesi adına, Yunan Bahriyesindeki gelişmeleri yakından izlemeye başlamıştır. Bu süreçte Osmanlı donanmasının mevcut kapasitesi, Yunanistan’ın bu stratejik hamlesi karşısında yetersiz kalırken modernizasyon konusundaki eksikliklerini de daha belirgin hale getirmiştir. Osmanlı karasularının güvenliği açısından önemli riskler oluşturan bu güç dengesi değişikliği, Osmanlı’yı acil önlemler almaya ve donanmayı modernize edecek yeni stratejiler geliştirmeye zorlamıştır. Bu konu Osmanlı Hükümetinde olduğu gibi basında da geniş yer tutarak konuyla ilgili tavsiyelerde ve uyarılarda bulundu. Kamuoyunun ilgisi ve merakını gören yetkililer, başta meclis olmak üzere devletin bir kurum ve komisyonu harekete

---

<sup>198</sup>Mercan, *Sultan Reşad’ın Donanmasına İngiliz Islah Heyeti Penceresinden Bir Bakış*, Sultan V. Mehmet Reşat ve Dönemi, 597.

<sup>199</sup>Güvenç, *Osmanlıların Dretnot Düşleri ‘Birinci Dünya Savaşı’na Giden Yolda*, 39-42.

geçmiştir. 28 Haziran 1909 tarihinde Meclis-i Vükelâ'da gerçekleşen toplantıda ivedilikle hali hazırda yeni gemilerin alınması fikri kabul edilmiştir. Bundan dolayı satışa hazır gemilerin bulunduğunu öğrenmek amacıyla Avrupalı Devletlerin elçilikler aracılığıyla harekete geçilmiştir.<sup>200</sup>

Yunanistan'ın Averof hamlesine karşı ilk adım olarak donanmasının yeniden güçlendirilmesi adına 5 Aralık 1909'da zırhlı Hamidiye, Mecidiye ve Mesudiye kruvazörlerinin için gerekli olan cephanenin satın alınması kararı alınmıştır.<sup>201</sup> Cephanelerin alınmasından sonra 16 Aralık günü İtalyan Ansaldo firmasında inşası devam etmekte kruvazörün bazı aksamlarındaki tadilat için gerekli meblağ Bahriye Dairesinden talep edilmiştir.<sup>202</sup>

Amiral Gamble'in planına göre; 2 muharebe, 3 kruvazör ve 10 muhripte oluşan bir program ile donanmanın güçlenecekti; bu gemilerin ortalama maliyeti 15.000.000 liradır. Gamble muharebe gemileri ihtiyaç duymuş ancak asıl gayesi 1905 yılından itibaren önemini yitiren, İngiltere'nin eski tip pre-dretnotlarını (ön dretnot) satma gayesi taşımıştır. 15 Temmuz 1909'da yeni gemilerin için gerekli olan bütçe hükümete bildirilmiştir. 1 Ağustos tarihli muhtıradan Gamble, İngiliz Hükümeti ile yapmış olduğu görüşmede adedi 60.000 İngiliz lirasından 2 adet geminin satışta olduğunu bildirilmiştir. Amiral Gamble İngiltere'den satın alınacak gemilerin donanma için faydalı olacağı görüşündeydi; 10.000 tonluk muharebe gemileri konusunda ısrarcı olmuş ancak bu görüş kabul edilmemiştir. Çünkü Osmanlı Askeri Şûrası, dretnot (muharebe gemileri) tipi gemilerin satın alınmasından yana olmuştur. Gamble'in gayesi, 10.000 tonluk zırhlılarla İngiltere'ye tehdit oluşturmamayan bir deniz gücü kurulması ve ellerinde kalan eski gemilerin, makul fiyatlarla elden çıkarılması planlanmıştır. Bu konuda Bahriye Nezareti ve Gamble'in uzlaşamamasının sonucunda Şubat 1910'da istifasını vermiştir. İstifası kabul edilen Gamble'in yerine Amiral H.P. Williams getirilmiştir.<sup>203</sup> Osmanlı Devleti büyük tonajlı gemilerin satın alınmasında ısrar ederken, Amiral Williams selefi gibi kıyı savunmasına yönelik küçük tonajlı gemiler konusunda ısrarcı olmuştur. Bu fikir ayrılığı Osmanlı

<sup>200</sup> Salih Kış, "Ege Denizi'nde Hâkimiyet Mücadelesi: Kurfürst Friedrich Wilhelm ve Weissenburg Zırhlıları Alımı Süreci (1910)", *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Cumhuriyet'in 100. Yılı Özel Sayısı, 59, 2023, 518-519.

<sup>201</sup> BOA, MV. 134/76, 5 Aralık 1909, Lefl.

<sup>202</sup> BOA, MV. 135/9, 16 Aralık 1909, Lefl.

<sup>203</sup> Yüksel, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Donanma Politikası*, 146-147.

donanmasında Almanya'nın nüfuzunu arttırmasına ve Amiral Williams'ın İngiliz Hükümetince sorumlu tutulmasına neden olmuştur.<sup>204</sup>

Osmanlı Hükümeti denizlerdeki kıyı savunmasına yönelik kurulacak donanmanın devletin çıkarları ile uyuşmadığı fark edilmiştir; Yunan ve Rus donanmalarına karşı dengeleri Osmanlı Devleti lehine çevirecek güçte gemilere yani drenotlara ihtiyaç duyulmuştur. Dönemin devasa harp gemileri olan drenotlar ile Adalar Denizi ve Karadeniz'de hâkimiyetin yeniden tesis edilmesi düşüncesi vardır. Ancak Sultan Abdülaziz dönemi kurulan donanmanın oluşturduğu mali problemler yeni gemilerin alınması konusunda kaygılara sebep olmuştur. Bu noktada satın alınacak yeni gemilerin mali kaynağı 19 Temmuz 1909'da "*Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti'nin*" kuruluşu ile sağlanmıştır. Daha sonra bu cemiyet Osmanlı Donanma Cemiyeti adını almıştır. Donanmanın gücünü arttırılması adına halktan toplanan yardımları organize edilerek yeni gemilerin envantere katılmasını sağlamıştır. Cemiyetin faaliyetleri, donanmanın modernizasyonu ve genişletilmesi konusunda hayati bir adım olmuştur.<sup>205</sup>

Osmanlı Devleti'nin, İngiltere'den talep ettiği Swiftsure ve Triumph adlı drenotları kabul görmeyerek daha küçük tonajda muharebe gemileri önermiştir. İngiltere bu hareketinden dolayı Osmanlı Devleti ile Almanya arasındaki ilişkilerinin önünü açmasına sebep olmuştur. Bu basit bir silah pazarlığı olarak gözüксе de ileriki süreçte, dış politikada stratejik değişikliklere sebebiyet verecektir.<sup>206</sup> Osmanlı Hükümeti, yeni nesil gemiler bulmaya çalışmış ancak İngiliz ve Fransızlar Hükümetlerinden olumsuz yanıtlar almıştır. Bunun üzerine Osmanlı Devleti pazarlık konusunda Almanya'ya yönelmiştir.<sup>207</sup>

Alman Askeri Ateşesi Von Strempel'e göre Bahriye Nazırı, Halil Paşa İngiliz Armstrong firmasıyla on yıl içerisinde 93.000.000 mark bir meblağ ile yeni bir donanmanın kurulmasına dair plan oluşturmuştur. İngiltere'den ilk etapta iki zırhlı ve bir destroyer satın alınması planlanlamıştır ancak bir türlü mutabakata

<sup>204</sup>Yüksel, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Donanma Politikası*, 155-156.

<sup>205</sup> Selahattin Özçelik, *Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, (Ankara: TTK Basımevi, 200), 11-14.

<sup>206</sup>Mercan, *Sultan Reşad'ın Donanmasına İngiliz Islah Heyeti Penceresinden Bir Bakış, Sultan V. Mehmet Reşat ve Dönemi*, 614.

<sup>207</sup> Necmi Odabaşı, Yunan Zırhlısı Averof'un Osmanlı Donanması ve Ekonomisi Üzerindeki Etkileri, *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 16(29), 2015, 215.

varılamamıştır. Halil Paşa müzayedeye Almanya'yı da dâhil ederek, oluşacak rekabet ortamında en uygun teklifi veren ülkeden gemi siparişi verilmesini planlamıştır. Ancak bu siparişlerin gerçekleştirilmesinde siyasi etkilerin belirleyici olduğu ve özellikle uluslararası diplomasi sahnesinde hangi devletin gücü baskın çıkarsa o taraf avantaj sağlamıştır. Osmanlı Hükümeti büyük tonajlı zırhlı arayışına girerek ilk etapta bir destroyer satın alınmasını planlamış fakat devletin maliyesi buna elvermemiştir; Nisan 1910'da Osman Nizami Paşa'nın Almanya'dan ilettiği telgrafta Alman Hükümetinin eski bir destroyer satabileceğini haberini ulaştırınca Meclis-i Vükelâ'da tartışmalara neden olmuştur. Meclisin ve Bahriye Nazırının itirazlarına rağmen Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa gemilerin uygun bir fiyat dâhilinde sipariş edilmesi adına karar çıkarılmıştır. Bu kararın ardından İngiliz basını, durumu sert bir dille eleştirilmiştir. İngilizlerin temel endişesi savaş gemilerinin İngiliz Şirketleri tarafından satın alınması ve İngiliz nüfuzunun Alman Hükümetine devredilmemesi yönünde olmuştur. Çünkü Alman Hükümeti, Osmanlı ordusunda güçlü bir nüfuza sahipken, İngiltere'nin donanmadaki nüfuzunu da kaybetme endişesi bulunmaktaydı. Alman Hükümetinin bu tablodaki temel amacı Osmanlı donanmasındaki İngiliz nüfuzunu kırılması adına her türlü diplomatik yollara başvurmuştur. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin gemi arayışında ilk önce İngiltere ve diğer rakip firmalara yönelmesini endişeyle karşılamıştır. Böyle bir rekabet ortamında İngiliz tarafından yapılan sert eleştiriler, kaygılarının ne denli büyüklükte olduğunun göstergesidir.<sup>208</sup>

Von Strempel, Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa ile yaptığı gizli görüşmede, Türk bahriyelilerin Alman Schichau Tersanesi'nden torpidobotlarına memnun olduğunu ve Alman torpido muhriplerinin İngiltere'yle rekabet edebilecek seviyede olduğunu belirtmiştir. Halil Paşa'nın İngiltere ile ileriye dönük projesi olduğu için Almanya'dan gemi alınmasını onaylamamış; ancak Meclis-i Vükelâ, siparişleri Almanlara verilmesi konusunda kararlı davranmıştır. Bu sırada Mayıs 1910'da Türk donanmasına alınması planlanan gemilerin Alman veya İngiliz firmalarına sipariş edilmesi konusunda görüşmeler devam etmiştir. Osmanlı Devleti'nin Viyana Sefiri Reşid Paşa ile Almanya'nın Viyana Büyükelçisi VonTschirschky arasında yapılan görüşmede Türk donanması ve ordusunun durumu

---

<sup>208</sup>Beşirli, *Sultan Abdülaziz'den Birinci Dünya Savaşı'na Osmanlı Donanması*, 262-263.

hakkında olumlu konuşmalar geçmiştir. Reşid Paşa, Osmanlı Devleti'nin Alman tersanelerinden gemi siparişi vermek istediğini ve İngiltere'ye sipariş vermenin uygun olmadığını belirtmiştir.<sup>209</sup>

Elçilikler vasıtasıyla yeni gemilerin arayışı sürerken Alman Hükümeti elinde satışa hazır gemilerin bulunduğu<sup>210</sup> ve Brandenburg sınıfı 10.600 tonluk dört adet zırhlının, silah ve cephaneleri ile birlikte 20.000.000 marka satabileceğini bildirmiştir.<sup>211</sup> Bu dört gemiden iki tanesi 16, diğer ikisi ise 17 senelik olup yeni gemiler değillerdi; bu gemiler bütün bakım ve aksamaları baştan aşağıya yenilenerek modernize edilmiştir. Her birinde 6 adet 28 cm çığında top ve daha küçük ebatta çeşitli topları bulunmaktaydı. Zırhları ise dönemin teknolojisini yansıtan, kompozit usulüne göre üretilen levhalardan oluşmaktaydı.<sup>212</sup> Yapılan incelemeler sonrasında Almanya Hükümet'i tarafından satışa sunulan dört zırhlıdan iki tanesinin alımı için 3 Ağustos 1910 tarihinde onay verilmiştir. Bu iki gemi diğer iki gemiye nazaran daha genç ve 16 senelik gemilerdi.<sup>213</sup> Hariciye Nezareti tarafından “Weissenburg” ve “Kurfürst Friedrich” adlı zırhlıların satın alınmasını onaylanmıştır.<sup>214</sup>

Satılan alınan bu gemilerden Weissenburg, “Turgut Reis” ismini alırken Kurfürst Friedrich ise “Barbaros Hayrettin” namlarıyla isimlendirilmiştir.<sup>215</sup> Gemilere milli kahramanların veya milli hisleri uyandıracak isimler verilmiştir. Bu sadece iki zırhlı ile sınırlı olmayıp Almanya'dan beraberinde satın alınacak torpido muhripler benzer şekilde isimlendirilmiştir.<sup>216</sup>

Turgut Reis ve Barbaros Hayrettin zırhlılarının teslimi için bir Alman subayınların komutasındaki mürettebatla birlikte yola çıkarak Çanakkale, İstanbul veya uygun görülen başka bir limanda devir-teslim edilmesi planlanmıştır.<sup>217</sup> Böylece yapılacak nakil için oluşan tutar 250.000 mark peşin olarak talep

<sup>209</sup> Beşirli, *Sultan Abdülaziz'den Birinci Dünya Savaşı'na Osmanlı Donanması*, 264.

<sup>210</sup> BOA, HR. İD, 937/75, Lef 1, 1 Ağustos 1910.

<sup>211</sup> Kış, *Ege Denizi'nde Hâkimiyet Mücadelesi: Kurfürst Friedrich Wilhelm ve Weissenburg Zırhlıları Alımı Süreci (1910)*, 520-521.

<sup>212</sup> BOA, BEO, 3788/284066, 5 Ağustos 1910, Lef 1

<sup>213</sup> BOA, İ.BH, 9/57, 3 Ağustos 1910, Lef 2.

<sup>214</sup> BOA, HR. İD, 937/70, 21 Temmuz 1910, Lef 1; BOA, HR.İD, 937/72, 28 Temmuz 1910, Lef 1; BOA, HR.İD 937/83, 27 Ağustos 1910, Lef 1.

<sup>215</sup> BOA, İ.BH. 9/58, 15 Ağustos 1910, Lef 2; BOA, BEO, 3793/284440, 15 Ağustos 1910, Lef 1.

<sup>216</sup> Özçelik, *Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, 151-152.

<sup>217</sup> BOA, BEO, 3788/284067, 5 Ağustos 1910, Lef 1.

edilmiştir.<sup>218</sup> Osmanlı donanmasına toplamda 18.250.00 mark karşılığında zırhlıların satış sözleşmesi, gemilerin tesliminden sonra ödeme yapılması şartı konulmuştur. Ön ödeme için Deutsche Bank'ın Galata'daki şubesi aracılığıyla 1.250.000 Markın verilmesi istenmiştir.<sup>219</sup> Ödeme planının tertiplendiği sıralarda Barbaros ve Turgut Reis zırhlıları, Alman Amiral Koch komutasındaki mürettebatı ile birlikte 14 Ağustos 1910'da Wilhelm Hafen Limanı'ndan hareket etmesi planlanmıştır. Planlanan rotaya göre ilk Cezayir Limanı'na uğranarak buradan tekrar hareketle 29 Ağustos'ta Çanakkale'ye ulaşılması öngörülmüştür. Barbaros ve Turgut Reis zırhlıları Alman Amiral Koch komutasındaki Alman mürettebatı ile birlikte 14 Ağustos 1910 tarihinde Wilhelm-Hafen Limanı'ndan hareket ederek, Cezayir üzerinden Çanakkale'ye 29 Ağustos'ta ulaşılması planlanmıştır.<sup>220</sup> Ancak Osmanlı Hükümeti, Alman mürettebatı idaresinde gelecek olan zırhlıların Türk subay ve personelinin eşliğinde ülkeye getirilmesini talep etmiştir. Bu talep Alman Hükümeti tarafından kabul edilmesi sonrası 10 Ağustos 1910 tarihinde İstanbul'dan 26 subay ve 38 personel oluşan heyet bir heyetle Almanya'ya doğru trenle yola çıkmıştır. Heyetteki üst düzey subay kadrosu şu şekildeydi:

**Tablo 2.7.**Heyetteki üst düzey subay kadrosu

| Görevi            | İsim ve Rütbesi                                   |
|-------------------|---------------------------------------------------|
| Birinci Kaptanlık | Kaymakam Vasıf Bey ve Binbaşı Vasıf Bey           |
| İkinci Kaptanlık  | Kolağası Arif ve Kolağası Nazif Bey;              |
| Hesap memurluğu   | Yüzbaşı Namık Efendi ve Yüzbaşı Selahattin Efendi |
| Birinci Çarkçılar | Kolağası Rauf Bey ve Kolağası Halit Efendi        |

Böylesine kalabalık bir heyetin gönderilmesinde ki ısrar edilmesindeki temel amaç, seyir sırasında gemileri tanıma, geminin durumunu kontrol etme ve gerekli eğitimlerin sağlanmasıydı; Almanya'ya varan heyet 15-16 Ağustos 1910'da buradan yola çıkarak, Cezayir Limanı'na ulaşmıştır. Burada gemiler halkın ziyaretine

<sup>218</sup> BOA, İ.BH, 9/57, 2 Ağustos 1910, lef 1.

<sup>219</sup> BOA, HR.İD, 937/81, 24 Ağustos 1910, Lef 1 ve 3.

<sup>220</sup> BOA, HR.İD 937/80, 1 Ağustos 1910, Lef 2.

açılmıştır.<sup>221</sup> Le Matin gazetesine göre 14 Ağustos 1910'da zırhlılar Wilhelmshavenlimanından ayrılmıştır. Buradan Cezayir Limanına ulaşılmış ve bölgenin ileri gelenleri gemiyi ziyaret ederek gemi personeliyle birlikte namaz kılınmıştır.<sup>222</sup>

Buradan hareketle Çanakkale rotasına doğru yol alındı. Gemilerin Boğaza girmeden önce izin alabilmesi telgraf istasyonu aranmıştır.<sup>223</sup> İlaveten Adalar Denizi'nde zırhlıları selamlamak üzere oraya gidecek olan Almanya Sefareti maiyetindeki vapurun boğazlardan geçişi için izin istenmiştir.<sup>224</sup> Zırhlıların tesliminin ne zaman yapılacağı ve İstanbul'a ne zaman varılacağı konusunda bilgi almak için Kale-i Sultaniye (Çanakkale) Mutasarrıflığından bilgi istenmiştir.<sup>225</sup>

Zırhlıların karşılanması için gerekli merasim hazırlıkları ve güvenlik önlemleri alınmıştır. Donanma Cemiyetine ait vapur ve Şirket-i Hayriye'den 62 ve 63 numaralı vapurları 1 Eylül 1910'da tarihinde İstanbul'dan yola çıkmıştı; İstanbul'a ulaşacak gemiler için Dâhiliye Nezaretinden yeterli miktarda polis tahsis edilmesi talep edilmiştir.<sup>226</sup> Zırhlılar, Gayret-i Vataniye ve Numune-i Hamiyet torpido muhripleri ile birlikte aynı gün içerisinde Çanakkale'ye ulaşılmıştır; Çanakkale'de iki torpidoya yapılması planlanan karşılama merasiminin Barbaros Hayrettin ve Turgut Reis zırhlılarına da yapılmasını uygun görülmüştür.<sup>227</sup>

Zırhlıları teslim almak için Tir-i Müjgan torpidosu görevlendirilirken, Hamidiye kruvazörü ise zırhlıları karşılaması planlanmıştır.<sup>228</sup> Nihayetinde 28 Ağustos 1910 tarihinde gemiler Çanakkale'ye giriş yapmıştır.<sup>229</sup> 2 Eylül 1910 tarihinde İstanbul'a ulaşan zırhlılar Alman Amiral Koch ile Donanma Cemiyetini temsilen Ramiz Bey arasında devir-teslim protokolü yapılmıştır. Böylece Turgut Reis ve Barbaros Hayrettin zırhlıları Osmanlı donanmasına resmen katılmıştır.<sup>230</sup>

<sup>221</sup> Özçelik, *Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, 156-157.

<sup>222</sup> Tanin, 29 Temmuz 1326 (11 Ağustos 1910).

<sup>223</sup> BOA, HR. İD, 937/79, 6 Ağustos 1910, Lef 1.

<sup>224</sup> BOA, İ. HR 423/32, 18 Ağustos 1910, Lef 1-4.

<sup>225</sup> BOA, DH. MUİ, 126/16, 31 Ağustos 1910, Lef 1.

<sup>226</sup> BOA, DH. EUM. THR, 105/39, 2 Eylül 1910, Lef 1-2.

<sup>227</sup> Tanin, 26 Ağustos 1910 (13 Ağustos 1326).

<sup>228</sup> Tanin, 28 Ağustos 1910 (15 Ağustos 1326).

<sup>229</sup> Tanin, 29 Ağustos 1910 (16 Ağustos 1326).

<sup>230</sup> Özçelik, *Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, 158.

Alman Hükümetinin, zırhlıların satış sürecinde göstermiş olduğu yardım ve desteklerinden dolayı Osmanlı Hükümeti, Berlin Sefareti aracılığıyla teşekkürlerini iletilmiştir.<sup>231</sup> Almanya'dan zırhlıları getiren Kunter Amiral Koch'a birinci rütbeden Mecidiye Nişanı ve beraberindeki subaylara nişanlar taltif edilmiştir.<sup>232</sup> Sultan Mehmet Reşat bu iki zırhlının satın alınmasına büyük önem vermiştir. Zırhlıların donanmayı güçlendirilmesi için önemli bir adımdır. Ayrıca Alman Hükümeti ile böylesine bir yakınlık duyulmasında ve diplomatik ilişkilerin gelişmesi açısından memnuniyet duymuştur. Sultan Mehmet Reşat, gemilerin devir-teslimine önem verdiğini gösterilmesi adına Alman Heyetini Bahriye üniformasıyla karşılayarak uğurlamıştır. Gemilerin tesliminden yedi sene sonra 15 Ekim 1917'de kendisini ziyaret eden Kayser ile görüşen Sultan Reşat, kritik bir zamanda alanın Turgut Reis ve Barbaros Hayrettin zırhlıları için teşekkürlerini ve memnuniyetini yeniden iletmıştır.<sup>233</sup>

### 2.2.1 Turgut Reis Zırhlısının Teknik Özellikleri

Alman Hükümeti, donanma politikasını değiştirerek eski ve hafif zırhlı gemilerden vazgeçerek yerlerine yüksek tonajlı yeni nesil gemilerin inşa edilmesini planlamıştır. Bu doğrultuda II. Wilhelm ilk olarak 5 Temmuz 1888'de, Amiralliğe Prusya'nın ilk deniz subayı olan Koramiral Alexander Graf VonMonts'u atadı. Monts güçlü bir donanma kurmak için yeni tasarımlar üzerinde çalışmalara başladı. Böylece 1888-1889 yapılan tetkikler sonucunda Brandenburg sınıfı dört muharebe gemisinin 1889 kışında inşasına başlanması için Alman Hükümeti onay verdi. Bu gemilerin ilk tasarımında 10.000 tonluk zırha sahip olup hızı en iyi 16 ila 10 knot'ta 4.500 deniz mili seyir menzile sahip olması planlanmıştı. Silah sistemleri ise; ana bataryası 6 adet 28cm'lik top, 8 adet 10.5cm ve 8,8 cm'lik top ve 6 adet 45cm'lik torpido kovanından sahip olup bu silah sistemleri Krupp Firması tarafından üretildi.<sup>234</sup>

<sup>231</sup> Kış, *Ege Denizi'nde Hâkimiyet Mücadelesi: Kurfürst Friedrich Wilhelm ve Weissenburg Zırhlıları Alımı Süreci*, 523-524.

<sup>232</sup> BAO, BEO, 3801/285012, 1 Eylül 1910, Lef 1.

<sup>233</sup> Naci Yorulmaz, *Büyük Savaşın Kara Kutusu: II. Abdülhamid'den I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Silah Pazarının Perde Arkası*, (İstanbul: Kronik Kitap Yayınevi, 2018), 358.

<sup>234</sup> Holger Herwig, *Luxury Fleet 'The Imperial German Navy 1888-1918'*, (Newyork: Humanity Books, 1980), 45.

Turgut Reis zırhlısı Alman donanmasında Brandenburg sınıfı dört ön-dretnot zırhlısından Weissenburg (SMS Weißenburg) ismindeki üçüncü gemiydi. Diğer birlikte inşa olduğu gemiler ise; Brandenburg, Wörth, Weissenburg ve Kurfürst Friedrich Wilhelm'dir. Bu gemilerin inşaları 1890'da başlanıp 1894 yılında tamamlanarak Okyanus ötesi görevlerde kullanılabilmesi için tasarlanmıştır. 1890 AG Vulcan firmasının Stettin tersanesinde inşası başlamış 1891'de denize indirilmiştir. 1894'de ise inşa süreci tamamlanmıştır. Brandenburg sınıfı gemilerde ana silahlarında iki farklı uzunlukta topa sahip olması nedeniyle kendi döneminin ön dretnot tipi gemilerde alışılmadık bir durumdu. Baş ve pupa top kuleleri 40 kalibre iken, orta taret 35 kalibrelik topa sahipti. Bu özellikler iyi bir atış gücü ve muhafaza sağlamaktaydı. Ayrıca nikel-çelik zırhla kaplı olması karşı ateş gücüne karşı büyük koruma sağlıyordu. Bu özelliklerinden dolayı İngiliz donanması tarafından bu zırhlılara "Whaler" yani "Balina Avcıları" adıyla anılmaktaydı.<sup>235</sup>

Konumuzun ana şeması Weissenburg zırhlısı olduğu için bu geminin üretimi hakkında detay bilgiler vermekte faydalı olacaktır. Weissenburg diğer sınıfındaki gemiler gibi Almanya'nın Stettin şehrindeki AG Vulcan firmasının tersanelerinde 1890 yılında; "C" adı altında "199" no'lu inşa numarasıyla kızağa konuldu.<sup>236</sup> 30 Haziran 1891'de denize indirilen Weissenburg, sınıfında denize indirilen üçüncü gemi olma özelliğini taşımaktadır. Kardeş gemisi Brandenburg ile birlikte 29 Nisan 1894'te Alman donanmasına katıldı.<sup>237</sup> Her bir Brandenburg sınıfı muharebe gemisi Alman Hükümetine 15.832.000 Marka mal olmuştur.<sup>238</sup>

Brandenburg sınıfıyla birlikte Alman denizci mühendisleri ilk kez standart modellerden uzaklaşarak 'Açık Deniz Filosu' konseptinin temellerini atılmıştır. Werth ve Brandenburg, 1877'de tanıtılan ve ahşap katmanlarla dönüşümlü olarak çelik kaplı dövme demir plakalardan ve iki kat sacdan oluşan bir iç kaplamadan oluşan 'bileşik' plakalar olarak adlandırılan plakalar ile korunuyordu. Ancak

---

<sup>235</sup> Peter Hore, *The Ironclads 'An Illustrated History Of Battleships From 1860 Through ToThe First World War'*, (Londra: Anness Publishing, 2012), 66.

<sup>236</sup> Hans Jürgen Hansen, *Die Schiffe Der Deutschen Flotten '1848-1945'*, (Augsburg: Berchtermunz Verlag, 1998), 89-90; Erich Gröner, *German Warships '1815-1945'*, Volume: 1, (Annapolis: Naval Institute Press, 1990), 13.

<sup>237</sup> Robert Gardiner, *Al lThe World's Fighting Ships '1860-1905'*, (New York: May Flower Books, 1979), 248.

<sup>238</sup> Herwig, *Luxury Fleet 'The Impreial German Navy 1888-1918'*, 25.

Weissenburg ve Kurfürst Friedrich Wilhelm’de durum tamamen farklı olup, üst katmanları karbonla zenginleştirilmiş özel İngiliz Harvey nikel-çelik alaşımlı plakalar takıldı. Bu gemiler Kaiser sınıfı gibi ilk olarak 1870’ler de ortaya çıkan Fransız kuşak zırh sistemini ile korurken, Wittelsbach sınıfı daha sonra 1900’lar da ‘kale kuşak zırhı’ sistemi benimsendi. İlk olarak 1890’da Fransız kruvazörleri olan “Dupuy de Leme” denen bu sistem 1891-1892 yıllarında İngiliz tarafından ‘kale kemer zırhı’ olarak geliştirildi. Bu zırh sisteminin koruma alanı üst güvertenin yanı sıra baş ve pupa tarafına kadar uzanıyordu. Daha hafif nikel-çelik plakalar, geminin ağırlığını önemli ölçüde artırmadan zırh korumasının bu şekilde genişletilmesine imkân sağlıyordu. Yeni plakalar İngiltere’de Harbey, Almanya’da Krupp ve Amerika’da Simpson firmaları tarafından geliştirildi. Alman Hükümeti Brandenburg sınıfı muharebe gemilerinin 400mm olan zırh kuşaklarını 225mm’ye kademeli olarak düşürülmesine karar verdi. Krupp mühendisleri daha sonra karbürlenmiş nikel çeliğe krom ve manganez eklediler ve plakaların karbonla dolu yüzeyini yalnızca kile gömülüyken ısıtılarak planların sertliğini ve sırtlarının elastikiyetini arttırmayı başardılar. Bu yöntem Krupp çimento zırhı olarak tüm üretici firmalar tarafından benimsendi.<sup>239</sup>

Hizmete girişinin ardından yeni nesil gemiler Alman I. Filosuna atanmıştır. Weissenburg’un katıldığı ilk büyük operasyonu Çin’de meydana gelen “Boxer Ayaklanması’na” olmuştur.<sup>240</sup> Okyanuslar için tasarlanan bu 4 geminin beraberinde 6 kruvazör, 3 torpido bot, 10 ikmal gemisi, 6 deniz piyade alayı Mareşal Alfred VonWaldersee komutasında bulunmuştur. Filo Jiaozhou Körfezinden, bölgeye yaptığı müdahaleler ile ayaklanmalar başarıyla bastırmış ancak operasyon Alman Hükümetine oldukça pahalıya mal olmuştur.<sup>241</sup> Çin’deki görevinden dönen Weissenburg, 1902 yılında KaiserlicheWerft tersanesinde yeniden modernize edildi.<sup>242</sup>

Alman Hükümetince, 1898 Kanuna göre modası geçmiş gemilerin yerlerine yeni nesil gemilerin belirli bir yılsonunda inşası için çalışmalara başlanması

<sup>239</sup>Herwig, *Luxury Fleet ‘The Imperial German Navy 1888-1918’*, 25.

<sup>240</sup>Hore, *TheIronclads ‘An Illustrated History Of Battleships From 1860 Through To The First World War’*, 66.

<sup>241</sup>Herwig, *Luxury Fleet ‘The Imperial German Navy 1888-1918’*, 106-107.

<sup>242</sup>Gröner, *German Warships ‘1815-1945’*, 13.

planlandı. Bu doğrultuda 13.200 tonluk Braunschweig sınıfı beş zırhlının inşası 1901 yılında başlamıştır. Amiral Tirpitz'in planına göre donanmada yeniden inşa edilecek ve Brandenburg sınıfı gemilerin top sistemleri güncellenecekti.<sup>243</sup> 1898 Donanma Kanuna göre, 1903 yılına kadar 19 gemiden oluşan bir savaş filosu oluşturulması ve 10 gemi inşasına ivedilikle başlanması gerekiyordu. Kanuna göre hizmette bulunan Wittelsbach ve Braunschweig sınıflarından yeni gemiler eklenecekti.<sup>244</sup> Yeni gemiler için mali kaynak oluşturulması için muharebe gemisi arayışında olan Osmanlı Hükümetine Brandenburg sınıfı iki zırhlı satılmadan önce gerekli modernizasyon ve kontrollerden geçerek Osmanlı Devleti'nde satılacaktı. Böylece bundan sonraki süreçte Osmanlı Devletindeki hizmetleri ile anılacaktı.<sup>245</sup> Sonuç olarak 1910 tarihinde Osmanlı donanmasına belirtilen teknik özellikler çerçevesinde katılmıştır.<sup>246</sup>

Tip: Muharebe Gemisi

Yapımcı: AG Vulcan

Deplasman: 10,013 t normal.

Boyut: Loa 115.7m, Lpp 133.9, B 19.5 m, D 7.6m

Tekne: Çelik

Makine: Buharlı, 2 Şaftlı

Ana Makine: 2 üçlü genleşmeli 3 eyl, 10,110ihp

Kazan: 12 Silindirik Kazan

Hız: 10kts

Yakıt: 1050t kömür (800 Ton kömür kapasitesi)

---

<sup>243</sup>Lawrance Sondhaus, *Naval Warfare '1815-1914'*, (New York: Taylor & Francis Published, 2001), 180.

<sup>244</sup> John Fidler, *Battleships of the World: Struggle For Naval Supremacy '1820-1945'*, (South Yorkshire: Pen&Sword Maritime Publisher, 2016), 33.

<sup>245</sup>Randal Grey, *Conway's All The World's Fighting Ships '1906-1922'*, (London: Conway Maritime Press, 1985), 141; Naci Yorulmaz, *Büyük Savaşın Kara Kutusu: II. Abdülhamid'den I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Silah Pazarının Perde Arkası*, 356-357.

<sup>246</sup> Ahmet Gülyüz ve Bernard Langensiepen, *Osmanlı Donanması '1828-1923'*, 96; Fred Thomas Jane, *All The World's Fighting Ships*, (London: Little& Brown and Co. Ltd, 1898) 61.

Tonaj: 10.040 ton

Mürettebat: 600

**Silah Donanımı:**<sup>247</sup>

4 Adet 280 mm K L/40 top 4

2 Adet 280 mm K L/35 top

6 Adet 105 mm K L/35 QF top

8 Adet 88 mm K L/30 QF top

12 Adet MG silah

4 Adet TT

8 Adet 10.5 cm SK L/35

8 Adet 8.8 cm SK L/30

**2.2.2Zırhlıların Ödeme Planı**

Turgut Reis ve Barbaros Hayrettin zırhlıları Çanakkale'ye ulaşmadan önce bir satış sözleşmesi mutabakata varılmıştır ve dört maddelik sözleşmenin dördüncü maddesinde ödeme planlarının nasıl yapılacağına dair bilgi verilmiştir. Yapılan sözleşmeye göre toplam 18.250.000 marka olarak belirlenen fiyatın ilk taksit 1.250.000 mark olarak belirlenmiştir. Osmanlı Devleti, 1 Nisan 1911'de kalan borcu taahhüt ederek, geriye kalan miktarı ise devletin faizsiz hazine senetleri ile ödemesi planlanmıştır.<sup>248</sup>

Devletin maliyesi borca kefil olup, ödeme Donanma Cemiyetinin toplamış olduğu yardım ve bağışlarla karşılanması için çalışmalara başlanmıştır. 1 Nisan 1911'de onaylanan borcundan geriye kalan 17.000.000 mark bedeli Donanma Cemiyeti ödemeyi onaylamıştır. Ancak cemiyetin kasasında 3.409.520 Mark bakiye mevcuttu. Bu meblağın verilmesi halinde 13.590.480 mark geriye kalmaktaydı; bu

<sup>247</sup>Peter Hore, (2012). *The Ironclads 'An Illustrated History Of Battleships From 1860 Through ToThe First World War'*, (Londra: Anness Publishing, 2012), 66.

<sup>248</sup> BOA, HR. İD, 937/81, 24 Ağustos 1910, Lef 4.

paranın Osmanlı lirası karşılığı 733.431.019 kuruşa denk geldiği bildirilmiştir. Bu miktara %5 faiz ve %1 komisyon tutarı eklenerek güncel tutar 769.291.20 kuruşa yükselmiştir. Ödeme planı aylık 40.000 lira 20 taksitde bölünerek son ödemenin 9291.020 kuruş olacak şekilde planlanmıştır. Cemiyetin borcu ödeyemediği bir durumda ise Osmanlı Maliyesi sorumluluğu üstlenmiştir.<sup>249</sup>

Cemiyetin, mali durumu elvermediği için borcunu toplu olarak ödeyememiş ve bu sebepten dolayı taksitlendirme yoluna gidilmiştir. Deutsch Bank ile yapılan anlaşma gereği, borcun 20 taksitte ödeneceği kararlaştırılmıştır. Cemiyet, her ayın sonunda ödenmesi gereken taksit tutarını hesabından bulundurmayı taahhüt etti, böylece borcun düzenli bir şekilde ödenmesini hedeflenmiştir. Bu ödeme planı, Cemiyet'in mali yükümlülüklerini yerine getirebilmesi için sürdürülebilir bir çözüm oluşturmuştur. Ödemeler karşılığında, 20 bonoyu imzalayarak anlaşmalı bankaya verilecekti; öte yandan Maliye Nezareti, borca kefil olduğunu belirterek Cemiyetin ödemelerini garanti altına almış oldu. Taksitlerin ödememesi durumunda hazinenin 10 yılda hazırlayacağı 5.000.000 liralık Bahriye fevkalade bütçesinden ödeme yapılacağı bankaya teminat olarak sunulmuştur. Ancak, borcun taksitlendirilmesine dair teminatın yürürlüğe girebilmesi için Meclis-i Vükelâ'dan onay alınması gerekmiştir. Bu onayın verilmesiyle birlikte Maliye, Bahriye Nezaretleri ve Divan-ı Muhasebat'ın ödeme planı konusunda bilgilendirilmesi öngörülmüştür. Bahriye fevkalade bütçesinin Bahriye Nezareti'nde yetkisinde olup, hesabın vizesi Divan-ı Muhasebat'ın yetkisinde olmuştur. Divan-ı Muhasebat'ın bütçeyi onaylayabilmesi için kendilerine gönderilmesi talep etmiştir. Bahriye Nezareti ise 5.000.000 liralık fevkalade bütçesine ait evrakları 16 Mayıs 1911 tarihinde Divan-ı Muhasebat'a göndererek bütçeyi onaylamıştır. Bu adımla birlikte, borcun ödenememesi durumunda Osmanlı Maliyesi'nin devreye girerek ödeme sorumluluğunu üstlenmesi kesinleşmiştir. Böylece, borçların teminatı için maliye desteği sağlanarak Bahriye Nezareti'nin finansal yükümlülükleri güvence altına alınmıştır.<sup>250</sup>

Donanma Cemiyeti, 4 muhrip ve 5 nakliye gemisinin ödemelerin tamamen sağlanabilmiş ancak Turgut Reis ve Barbaros Hayrettin zırhlılarının ödemeleri

<sup>249</sup> BOA, BEO, 3881/291013, 3 Nisan 1911, Lef 2-4.

<sup>250</sup> Özel ve Kocatürk, *II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşına Kadar Osmanlı Bahriyesine Dair Notlar*, 229.

konusunda problemler yaşanmıştır. Çünkü halktan toplanan yardımların azalmasıyla cemiyetin bütçesi zora düşmüştür. Cemiyet zırhlıların ödeneklerini karşılamayacak duruma gelmiş ve cemiyetin bütçesindeki 271.529.35 kuruş 20 para Maliye Nezaretinin kefaletiyle Deutsch Bank'a borçlanarak verilmiştir. 83.000.000 kuruş borç ödenerek 13 Ağustos'ta yapılan son ödeme ile 13.963.449 kuruş borç kalmıştır. Osmanlı Hükümeti, durumu takip ederek zırhlıların borcunun zamanında ödenmesine önem vermiştir.<sup>251</sup>

Bunca zorluğa rağmen Donanma Cemiyeti borcun 16 aylık taksitini ödeyebilmiş ancak 17 ayın taksiti Ekim 1912 yılı ödemesinde sorun yaşanmasından dolayı Maliye Nezareti gerekli olan 40.000 kuruştan eksik kalan meblağı Osmanlı bankalarından alınan borç vasıtası ile ödenmiştir. 18 ayın taksiti Kasım 1912 ödemesi için Donanma Cemiyeti 10.000 kuruş geriye kalan meblağı Maliye Nezareti aracılığıyla ödenmiştir. Maliye nezaretinin yardımlarıyla taksitler ödenilmiş ve 18 ayın ödemesiyle birlikte geriye 79291 lira 20 kuruş borç kalmıştır.<sup>252</sup>

Donanma Cemiyeti 20 bono ve aylık 40.000 lira olan ödeme yapılması yeni koşullarda mümkün olmamıştır. Hem cemiyetin gelirleri düşmüş hem de Balkan Savaşlarının başlamasıyla ücretin hazineye karşılanması da güç bir hal almıştır. Bu nokta Maliye Nezareti konuyu 23 Ekim 1912'de hazırlanan tezkere ile 6 Kasım'da Meclis-i Vükelâ'ya iletmiştir. Alınan karar sonrası Maliye Nezareti yeniden kalan borca kefil olmak zorunda kalmıştır. Deutsche Bank ile anlaşmaya varılarak Donanma Cemiyetinin ödemeleri ufak meblağlar şeklinde taksitlenerek, tanzim edilmiştir. Geri kalan son 3 bono iptal edilerek 79291 lira 20 kuruş %7 faiz ve %50 komisyon eklenmesi şartıyla 81524 lira 24 kuruşa ulaşmıştır. Bu meblağın 9 ay ve 9 bono şeklinde ödemesi konusunda mutabakata varılmıştır.<sup>253</sup> Donanma Cemiyeti, Deutsche Bank'a Kasım 1912 yılından başlayan ödemeleri aylık 10.000 liradan

---

<sup>251</sup> Kış, *Ege Denizi'nde Hâkimiyet Mücadelesi: Kurfürst Friedrich Wilhelm ve Weissenburg Zırhlıları Alımı Süreci*, 526-527.

<sup>252</sup> Kış, *Ege Denizi'nde Hâkimiyet Mücadelesi: Kurfürst Friedrich Wilhelm ve Weissenburg Zırhlıları Alımı Süreci*, 526-527.

<sup>253</sup> BOA, MV, 170/92, 6 Kasım 1912, Lef 2; BOA, BEO, 4117/308764, 27 Kasım 1912, lef 2; Özçelik, Özçelik, *Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, 156.

toplamda 80.000 ve kalan son taksit 1524 lira 24 kuruş Temmuz 1913’de tahsil edilerek ödemeler tamamlanmıştır.<sup>254</sup>

### 2.2.3Zırhlıların Satın Alınması Sonrası Tepkiler

Yunan donanmasının Averof hamlesi sonrası değişen güç dengesine bir tepki olarak Osmanlı Hükümeti hızlı şekilde Barbaros Hayrettin ve Turgut Reis zırhlılarını satın alınmasıyla birlikte doğal olarak tepkileri ve yorumları beraberinde getirmiştir. Özellikle basın ve resmi yazışmalarda farklı görüş ve tartışmaları ifade edilmiştir.

Osmanlı basını gemilerin donanmaya güç kazandıracağını düşünürken Avrupa basını ise garazkarane yazılar yazmıştır. Yabancı basına göre gemilerin eski olduğu ve toplanan paraların ziyan olduğuna dair olmuştur.<sup>255</sup> Bu konu daha çok İngiliz ve Fransız basınının sert eleştirilerinin hedefi olmuştur. Turquie, Stamboul, Levand ve Herald gazetelerin de eleştirilerin temel konusu; eski iki gemiye yüksek meblağların ödenerek Türklerin kandırıldığına dair yazılar kaleme alınmıştır.<sup>256</sup> The New York Times’ın bir haberine göre, Alman Hükümeti’nin yeni nesil dretnot inşa projelerine mali kaynak sağlama çabaları kapsamında, eski gemilerini satışa çıkarma yoluna başvurduğunu belirtmiştir. The London Times’ın Rus gazetesi “Novoe Vremya” adlı gazeteden yaptığı alıntıda, Osmanlı Hükümeti’nin bu eski gemiyi satın alarak yüksek bir meblağ olan 18.000.000 mark ile Alman dretnot programına destek olduğunu dile getirmiştir. L’Egypte gazetesine göre bu satışın Almanlar için iyi bir pazarlık olduğunu yazmıştır.<sup>257</sup> Avrupa basınında olduğu gibi yerli basında da buna benzer eleştiriler mevcuttur. “Karagöz” adlı mizah dergisinde; gemilerin yaşının büyük ve eski olduklarını ayrıca Almanların Osmanlı pazarında olma arzusunun olduğunu karikatür çizimleriyle beraber değinmiştir.<sup>258</sup>

Sert eleştirilerin temelin de Avrupalı büyük güçlerin kaygıları yatmaktaydı. Zırhlıların satın alınması ile Almanya’nın Osmanlı Devleti üzerinde güç ve nüfuzu elde edeceğini düşünülmüştür. Bu yolda zırhlıların satılmasıyla ilk adım olarak

---

<sup>254</sup>Kış, *Ege Denizi’nde Hâkimiyet Mücadelesi: Kurfürst Friedrich Wilhelm ve Weissenburg Zırhlıları Alımı Süreci*,527.

<sup>255</sup> BOA, A.MTZ (5), 20/73, 18 Ağustos 1910, Lef 1.

<sup>256</sup>Beşirli, *Sultan Abdülaziz’den Birinci Dünya Savaşı’na Osmanlı Donanması*, 266.

<sup>257</sup>Yorulmaz, *Büyük Savaşın Kara Kutusu: II. Abdülhamid’den I. Dünya Savaşı’na Osmanlı Silah Pazarının Perde Arkası*, 356-357.

<sup>258</sup> Karagöz, 17 Ağustos 1910

atılmıştı. Alman maslahatgüzarı Miquel'in raporuna göre; bu satış Avrupalı devletleri öfkelenmiştir. Kıskançlık duygusu içerisinde gemilere karşı bir karalama kampanyası başlatarak Osmanlı Devleti'ni üzerinde olumsuz etki bırakmaya çalıştıklarını ifade etmiştir. Bu durum karşısında İngiltere, Osmanlı donanmasındaki pazar payını ve konumunu korumaya odaklanırken Rusya ise Osmanlı donanmasının gücünü arttırmasıyla kendisine tehdit görerek bu satışlara karşı çıkmıştır.<sup>259</sup>

Rus Hükümeti bu konudaki rahatsızlığını İngiliz Hükümetine dile getirmiş ve Rus basınında ise sert bir dille eleştirilmiştir. Osmanlı Devleti'nin, Turgut Reis ve Barbaros Hayrettin zırhlılarının satın alınması ve beraberinde donanmasına yatırımlar yapmasıyla Rusya'yı kaygılandırmıştır. Çünkü Rusya, 1905 yılında Japonlar ile yapılan deniz muharebelerinin sonucunda güç kaybı yaşarken, Osmanlı Devleti'nin askeri yatırımlarına hız vermesi doğal olarak güç dengelerini Osmanlı Devleti aleyhine kazanımları olmuştur; Rus basınına göre Osmanlı Devleti'nin yapmış olduğu askeri yatırımlar ile Rusya'nın Karadeniz'deki donanmasının gücünü kaybettiğini ifade etmiştir. Rus Hükümeti'nin kaygısı ise Osmanlı Devleti'nin kurmuş olduğu donanma üstünlük sağlayarak Kafkaslardaki halkları devrime yöneltileceği dair endişeleri vardı. Bunun sonucunda Rus Hükümeti harekte geçerek bütçesinden, donanmasının yeniden inşası için 50 ila 60 milyon pound sterlin ayırmıştır. Rusya Hükümeti rahatsızlığını İngiliz hükümetine dile getirmiş ve İngiliz hükümeti ise Rus Hükümetini konuyla ilgi yatıştırmaya çalışmıştır. İngilizlere göre Osmanlı donanması, Rusya'ya karşı tehdit oluşturan güçte değildi. Osmanlı Devleti'nin amacı Yunanistan'a karşı güçlü bir donanma kurup, Rusya ile dost geçinmeye yönelik olmuştur. İngiliz Dışişleri bakanı Nicolson'a göre Osmanlı donanmasının savaştaki gücünün olmadığı, yeni gemiler satın alsa bile personelden yoksun olduğunu dile getirmiştir. Ayrıca Rus Hükümeti İngiliz uzmanların Osmanlı Devleti'ne yapmış olduğu yardımlardan rahatsızlık duyuyordu. Ancak bu konu belirli bir süre sonra unutulmuştur.<sup>260</sup>

<sup>259</sup>Yorulmaz, *Büyük Savaşın Kara Kutusu: II. Abdülhamid'den I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Silah Pazarının Perde Arkası*, 358.

<sup>260</sup> Sermet Gökdeniz, *Rus-Japon Harbi*, (İstanbul: Askeri Deniz Matbaası, 1944), 141; Özel ve Kocatürk, *II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşına Kadar Osmanlı Bahriyesine Dair Notlar*, 232-233.

Hariciye Nazırı Rıfat Paşa'nın dediği gibi bundan sonra hatırlanacak olan kesilmeye başlayan eleştiriler değil, Almanya'nın yardımları ve Osmanlı Devleti'nin başarılarıdır. Alman maslahatgüzarı Miquel, Osmanlı Devleti'ne dışarıdan gelen baskıların farkındaydı ve konuyu yakından takip ederek, Alman Hükümetini bilgilendirmiştir.<sup>261</sup>

Zırhlıların satın alınmasından birkaç ay sonra Bahriye Nazırlığına Mahmud Muhtar Paşa getirilmiş ve donanmanın güçlendirilmesi için bahriye subaylarının Avrupa'da eğitilmesinin gerekliliği zorunlu görmüştür. Zırhlıların teslimi sonrası Mahmud Muhtar Paşa, VonStempel ile gemiler hakkında değerlendirme yapmıştır. Yapılan görüşmede Barbaros Hayreddin zırhlısı top atış sistemlerinin yenilenmesi gerekli olduğu görülmüştür. Bahriye Nazırı gemilerin yenileme işlemlerinin ücretsiz olarak yapılabileceğini düşünmüş ancak Alman Hükümeti gerekli kontrollerin yapıldığını ve devir-teslim işlerinin bittiğini iletmıştır. Her şeye rağmen topların daha iyi bir duruma getirilebilmesi için 8.000 yeni top borusu siparişi verilmiştir. VonStempel'in ifadelerine göre gemilerin top atış seviyeleri asgari düzeyde olup, tamir ve modernizasyona ihtiyaçlarının olduğu ortaya çıkmıştır. Ayrıca görüşmelerde VonStempel'in Osmanlı Devleti'nin donanmasını tamamen İngiliz etkisinden temizleme niyetinin olduğu sezilmiştir. Sonuç olarak gemiler satın alınırken gemilerin donanım ve aksamı Osmanlı yetkililerince sağlıklı bir şekilde kontrol edilmediği gerçeği ortaya çıkarmıştır.<sup>262</sup>

### 2.3Dretnot Tedariğinin Başlama Süreci

Averoff ile başlayan silahlanma yarışına karşılık olarak ivedilikle iki yeni gemi satın alınmak istenmiş ancak uluslararası denizcilik pazarında hali hazırda inşası tamamlanmış gemi bulunamamıştır. Yeni sistem dretnotların inşasını beklemek yerine eski iki zırhlının satın alınması tercih edilmiştir. Zor politik ve mali şartlar altında, Donanma Cemiyetinin toplamış oldukları yardımlarla birlikte Barbaros Hayrettin ve Turgut Reis Zırhlıları satın alınmıştır. Kurmay Heyeti adı geçen iki zırhlının Averoff karşısında varlık gösteremeyeceğini, bu zırhlılara verilen meblağ ile Averoff tipi veya ondan daha iyi durumdaki gemilerden iki tane

<sup>261</sup>Yorulmaz, *Büyük Savaşın Kara Kutusu: II. Abdülhamid'den I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Silah Pazarının Perde Arkası*, 359.

<sup>262</sup>Beşirli, *Sultan Abdülaziz'den Birinci Dünya Savaşı'na Osmanlı Donanması*, 266-267.

alınabileceğini Osmanlı Hükümetine bildirmiştir.<sup>263</sup> Gemilerin eski olduğuna dair yorumlar gerçeği yansıtmıştır. Dünya askeri tarihi açısından baktığımızda ön-dretnot tipi bir zırhlılar 1890 yıllarında oluşumunu tamamlamış ve denize kıyısı olan ülkelerin ana muharebe gemisi olarak yerini almıştır. 10 Ağustos 1904 Sarı Deniz ve 27-28 Mayıs Tsushima muharebelerinde ön-dretnotların batırılmasıyla bu dönemden itibaren önemlerini yitirerek dretnot tipi gemiler önem kazanmıştır.<sup>264</sup>

İngiltere'nin 1905'te 35cm devasa toplarıyla "HMS Dreadnought" isimli zırhlıyı suya indirmesiyle dünya denizcilik stratejisinde filoların ana muharebe gemisi olarak dretnotlar yerlerini almıştır. Birçok denize kıyısı olan devlet bu zırhlıları alabilmenin hayalini kurmuştur. Osmanlı Devlet'i de bu gemilerden alabilmek için silahlanma yarışa dâhil olmuştur. Çünkü bu yeni tip muharebe gemisinin yıldızının parlamasıyla birlikte Barbaros ve Turgut Reis zırhlıları önemini yitirmiştir. Barbaros ve Turgut Reis zırhlıları da birer ön-dretnot tipi zırhlı savaş gemileri olup, dünya denizciliğinde önemini yitiren eski gemilerin satın alınması elbette beraberinde birçok yorumu getirmesi doğaldır.<sup>265</sup>

Gemiler olumlu ve olumsuz yorumlara rağmen Balkan Savaşlarında gösterdikleri başarılı performans sağlamıştır. Böylece Balkan Savaşları vesilesiyle verilen meblağların boşa gitmediği ve doğru bir yatırım olduğunu kanıtlamıştır. İleriki zamanlarda Barbaros Hayrettin zırhlısı I. Dünya Savaşı sırasında aldığı torpido darbesi ile batarken Turgut Reis zırhlısı varlığını sürdürmüştür. Cumhuriyet döneminde genç bahriyeli subaylarının yetişmesine vesile olmuştur. En sonda yeni nesil gemilerin alınmasıyla İtalyan hurda firmasına satılarak ömrünü tamamlamıştır.<sup>266</sup>

Almanya'dan satın alınan gemiler iki tane zırhlıdan ibaret değildir; iki zırhlının alımından önce donanmayı güçlendirmek adına her biri 1910'da inşaları tamamlanan; Muavenet-i Milliye, Yedigâr-i Millet, Nümune-i Hamiyet, Gayret-i Vataniye adları verilen destroyer (torpido muhribi) ve İngiltere'den ise Mithat Paşa,

<sup>263</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 258.

<sup>264</sup>LawranceSoundhous, *Deniz Gücü ve Deniz Savaşları, Drenot, Tank ve Uçak Modern Çağda Savaş Sanatı (1815-2000)*, (çev. Yavuz Alagon), (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2003), 195-197.

<sup>265</sup> Uyar, *Dünya Askeri Tarihi*, 231.

<sup>266</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 258-259.

Reşit Paşa ve Giresun vapurları alınmıştır. Envantere yeni katılan gemiler şu şekilde şekildedir.<sup>267</sup>

**Tablo 2.8.**Almanya’dan satın alınan gemiler

|                  |                                                                           |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| Zırhlı Muhrip    | Turgut Reis ve Barbaros Hayrettin                                         |
| Torpedo Muhrip   | Muavenet-i Milliye, Yedigâr-ı Millet, Nümune-i Hamiyet, Gayret-i Vatanîye |
| Nakliye Gemileri | Mithat Paşa, Reşit Paşa, Giresun                                          |

Turgut Reis ve Barbaros Hayrettin zırhlılarından bağımsız olarak adı geçen torpedo muhripler için beraberinde Schwartzkopf firmasından 20 adet torpil ve Krupp marka 8 adet top satın alınarak, toplamda 39.821.936 kuruş 10 paralık büyük bir meblağ harcanmıştır. Dört torpedo muhribi için bu kadar yüksek meblağ verilmesinin altında yatan sebep ise Yunan Hükümeti’nin hızla silahlanıp, donanmasını güçlendirmesinden kaynaklıydı; yani bu torpedo muhripleri Yunanistan’ın tutumundan kaynaklı ivedilikle hareket edilmiştir.<sup>268</sup>

Yapılan yatırımlar sonucu, Osmanlı donanması eski ve yeni unsurları bir araya getirerek öncekinde daha güçlü bir yapıya kavuşturulmuştur. Böylece donanma yeni gemilerin katılmasıyla yeniden kuruluşu tabi olmuştur. Yeni kurulan donanma şu şekildedir:

**Tablo 2.9.**Tamiratı tamamlanan ve donanmaya yeni katılan gemiler

| <b>Tamiratı Tamamlanan ve Donanmaya Yeni Katılan Gemiler</b> |                                                                |
|--------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| <b>Zırhlı Filosu</b>                                         | Barbaros Hayrettin<br>Turgut Reis<br>Mesudiye<br>Asar-ı Tevfik |
| <b>Kruvazör Filosu</b>                                       | Hamidiye Kruvazörü                                             |

<sup>267</sup>Güleryüz ve Langensiepen, *Osmanlı Donanması ‘1828-1923’*, 25.

<sup>268</sup>Özçelik, *Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, 152-154.

|                  |                                                                                                                      |
|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                  | Mecidiye Kruvazörü                                                                                                   |
| <b>Filotilla</b> | Muavenet Sınıfı 4 Muhrip<br>Samsun Sınıfı 4 Muhrip<br>Sultanhisar Sınıfı 4 Torpidobot<br>Akhisar sınıfı 7 Torpidobot |

Bu sentez ile donanma, dönemin gereksinimlerine tam anlamıyla uygun olmasa da mevcut koşullar altında geliştirilmiş ve güçlendirilmiş bir deniz kuvveti olarak varlığını sürdürmeye çalışmıştır. Özellikle donanmada yapılan bu düzenlemeler, Osmanlı Devleti'nin denizcilik alanında ayakta kalma çabalarını yansıtırken, yeniliklerin tam anlamıyla karşılanamaması stratejik zorlukları da beraberinde getirmiştir.<sup>269</sup>

Dünya denizciliğinde, XX. Yüzyılın başlarında dretnotların donanmalarda ana muharebe gemisi olarak önem kazanmasıyla, Osmanlı Hükümeti de diğer denizci devletler gibi bu modern gemilere sahip olmak istemiştir. Ayrıca Barbaros Hayrettin ve Turgut Reis zırhlılarının Averoff'a karşı denge sağlasa da yetersiz olduğu düşünülmüştür. Böylece yeni dretnotların alınabilmesi için çalışmalara başlanmıştır.<sup>270</sup>

Bahriye Nazırı Cemal Paşa bu konu üzerinde titizlikle durmuştur. Amiral Limpus ile görüşerek donanmanın durumu hakkında rapor istemiştir. Cemal Paşa yaptığı değerlendirmeye göre donanmanın bürokratik adımlar sonucunda hantallaştığına hükmederek 1927'ye kadar varlığını sürdürecektir olan Bahriye Nizamnamesi kaleme almıştır; Nizamname'ye göre yeni gemilerin satın alınması için bir an önce çalışmalara başlanması istenmiştir. Yeni nesil zırhlıların satın

<sup>269</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 233.

<sup>270</sup> Rasim Ünlü, *Tarihimizde Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel Dretnotları*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), (İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007), 15-18.

alınabilmesi için Armstrong ve Vickers şirketleriyle görüşülmüş ve bu görüşmeler olumlu sonuçlanmıştır.<sup>271</sup>

Akabinde, Donanma Cemiyeti halkın topladığı bağışlar ve maliyenin desteğiyle, peşin ödeme yaparak üç modern zırhlının siparişini verilmiştir. 1911’ “Sultan Osman” Armstrong Firmasına, “Reşadiye” ve “Fatih” ise Vickers Firmasına sipariş verilmiştir. Sultan Osman ve Reşadiye’nin ücretleri ödenmiş ve teslim alınması bütün hazırlıklar yapıldı. “Fatih”in ise ilk iki taksiti ödenmiş ve halen inşa devam etmiştir; ancak I. Dünya Savaşı’nın başlamasına yakın İngiltere Hükümeti, Osmanlı Devleti’ne gemileri teslim etmemek için oyalama stratejisini uygulamaya başlamıştır. Savaşın başlamasını gerekçe göstererek gemilere resmen el koymuştur. Bu durum, Osmanlı kamuoyunda büyük bir hayal kırıklığı ve öfke yaratırken, halkın moraline de ciddi bir darbe vurmuştur. Halktan büyük fedakârlıklarla toplanan bağışlarla finanse edilen bu gemilerin teslim edilmemesiyle Osmanlı’nın denizlerdeki gücüne büyük bir darbe vurulmuştur. Bunun sonucunda ise İngiltere’ye karşı duyulan güvensizlik derinleşirken, Alman Hükümetiyle yakınlaşması daha belirgin hale gelmiştir. Daha sonraki süreçte Alman Hükümeti, Osmanlı Devleti’nin askeri eksikliklerini gidermede destek sunarak bu yakınlaşmayı fırsata çevirdi ve iki ülke arasında askeri iş birliği hız kazanmıştır. Böyle bir tabloda Osmanlı Hükümeti’nin I. Dünya Savaşı’nda Almanya’nın yanında katılmasına giden süreci hızlandırmıştır.<sup>272</sup>

İngiliz Hükümeti’nin Osmanlı zırhlılarını müsadere etmesinden sonraki süreçte, Bahriye’de görevli İngiliz Subayların faaliyetleri de fiilen sona ermiş oldu; Dünya savaşı başlamadan önce donanmada son İngiliz Müşaviri Amiral Arthur Henry Limpus görevini üstlenmiştir. Almanya’nın 4 Kasım 1914’de Akdeniz’e gönderdiği filo savaşın başlamasıyla harekete geçmiştir. İngiliz ve Fransız donanmalarının takibinden kaçan iki zırhlı Çanakkale’ye sığınmıştır. Bu sırada Osmanlı Devleti Alman Hükümetiyle gizli ittifak antlaşması imzalamıştır. “Goben” zırhlısı “Yavuz” ve “Breslau” ise “Midilli” isimlerini alarak donanma envanterine dâhil edilmiştir. Eski ve yeni Alman zırhlılarından kurulu karma donanmanın 1914’te

<sup>271</sup> Cemal Paşa, *Anılarım:1913-1922*, (Haz. Fahri Parin), (İstanbul: Paraf Yayınları, 2010), 116-118; Örenç, *Deniz Kuvvetleri Deniz Harp Sanayii*,223; Yüksel, *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Donanma Politikası*, 145.

<sup>272</sup>Güvenç, *Osmanlıların Dretnot Düşleri ‘Birinci Dünya Savaşı’na Giden Yolda*,70-78.

Karadeniz’e çıkararak Rus limanlarını bombalamasıyla Osmanlı Devleti resmen savaşa dâhil olmuştur. Bu olayın ardından Amiral Limpus istifasını vererek ülkesine dönerken onun yerine Alman Amiral Souchon göreve gelmiştir. Böylece Osmanlı donanması üzerindeki İngiliz etkisi resmen sona ererek yerini Alman nüfuzuna bırakmıştır.<sup>273</sup>

Görüldüğü üzere, Osmanlı Hükümeti donanmanın ıslahı ve modernizasyonu için elinden gelen tüm gayreti göstermiştir. Yeni nesil zırhlıların satın alınması amacıyla büyük bağış kampanyaları düzenlenmiş, halkın desteği ve devletin katkısıyla gerekli fonların sağlanması için yoğun çalışmalar yapılmıştır. Ancak bu istikrarlı çabalara önce Trablusgarp ve Balkan Savaşları, ardından I. Dünya Savaşı’nın patlak vermesiyle ara verilmek zorunda kalınmıştır. Bu ardı ardına gelen savaşlar, donanmanın modernizasyon sürecini sekteye uğratarak Osmanlı’nın denizlerdeki gücünü yeniden yapılandırma hedefini zorlaştırmıştır.<sup>274</sup>

#### **2.4 Türk-İtalyan Harbinde Turgut Reis Zırhlısı**

Avrupa’da, Sanayi Devrimi’yle birlikte endüstriyi besleyen temel unsurları çeşitli hammaddeler oluşturmaktaydı; Avrupalı Devletler bu ihtiyacı karşılayabilmek için sömürge arayışlarını hızlandırmıştır. İtalya Krallığı 1870 yılında siyasi birliği geç bir tarihte tamamlamış ve hızlıca sömürge arayışına girişmiştir. Coğrafi bakımdan güneyinde bulunan Afrika toprakları sömürüye dâhil olmak istemiş ancak coğrafya Fransa ve İngiltere tarafından paylaşılmıştır. Sırasıyla; 1881’de Fransa’nın Tunus’u ve 1882’de İngiltere’nin Mısır’ı işgal etmesiyle birlikte haritada Osmanlı Devleti’ne bağlı Trablusgarp Eyaleti tek başına kalarak kara sınırı kesilmiştir. İtalya Krallığı, Osmanlı Devleti’nin Kuzey Afrika’da geriye kalan son toprak parçasıyla yakından ilgilenmiş ve kendi coğrafyasına yakın bu bölgeyi sömürgesi haline getirmek istemiştir.<sup>275</sup>

İtalyan Krallığı gelişmekte olan Osmanlı donanmasından çekindiği için bu işin bir an önce ivedilikle bitirilmesini arzu etmiştir. Donanmanın bu durumdayken İbrahim Hakkı Paşa hükümetinin Yemendeki isyanların bastırılması için Trablusgarp

<sup>273</sup>Mercan, *Sultan Reşad’ın Donanmasına İngiliz Islah Heyeti Penceresinden Bir Bakış*, Sultan V. Mehmet Reşat ve Dönemi, 631; Örenç, *Deniz Kuvvetleri Deniz Harp Sanayii*, 225-226.

<sup>274</sup>Korkmaz, *Çaka Bey’den Cumhuriyet’e Türk Denizcilik Tarihi*, 171-172.

<sup>275</sup>Afif Büyüktuğrul, *Türk-İtalyan Harp Tarihi*, (İstanbul: Askeri Deniz Matbaası, 1944), 1, 10-11.

ve Bingazi'deki birlikleri Yemen'e yönlendirmesi bölgeyi ordudan da mahrum etmesine sebebiyet vermiştir. İtalya'ya karşı donanmanın güçsüz durumda olması ve ordunun farklı bölgelere yönlendirilmesindeki stratejik hatalar bölgenin kaybına neden olmuştur.<sup>276</sup>

İtalya, bölgede amaçlarına ulaşma bilmek için ilk olarak büyük Avrupalı devletler ile kendisine hareket serbestliği tanıyan gizli anlaşmalar yapmıştır. Bu dönem İngiltere ve Fransa arasında, Afrika'daki sömürgelerin paylaşımı yüzünden çıkan Faşoda Buhranı sonucunda paylaşımlar yapılmış ve böylece Trablusgarp da kâğıt üzerinde İtalya'ya bırakılmıştır. İtalya, bu politikalarını desteklemek için sırasıyla 1887'de İngiltere ve Avusturya, 1891'de Almanya, 1900 ve 1902'de Fransa, 1902'de Avusturya ve son olarak 1909'da Rusya ile gizli anlaşmalar yaparak Trablusgarp üzerindeki emellerini bu devletlere kabul ettirmiştir. Bu diplomatik girişimler sonucunda, İtalya işgali için gerekli olan alt yapıyı hazırlamıştır.<sup>277</sup>

İtalya uzun süredir hazırlıklarını yaptığı savaşı başlatmak için uygun zamanın geldiğine inanarak, Osmanlı Devleti'ne 28 Eylül 1911'de bir nota iletilmiştir. Bu nota beraberinde Bahriye Nazırı Mahmut Muhtar Paşa istifasını vererek Sait Paşa'nın hükümet kurmasına karar verilmiştir. Osmanlı Hükümeti İtalya'nın notasına aynı şekilde nota vermiştir. Osmanlı Hükümeti isteklerinde samimi, barıştan ve diplomasiden yana tavrı sergilemiş ancak İtalyanlar Trablusgarp ve Srenayk'i işgal etmekte kararlı olmuştur. Osmanlı Hükümeti'nin tutumunu diploması yoluyla oyalandıklarına dair yorumlar yapılmış ve çok geçmeden 29 Eylül 1911'de saat 14.30'da Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmiştir.<sup>278</sup>

İtalyan hükümetinin vermiş olduğu nota ile iki devlet arasında savaş resmi olarak başlamış oldu; İtalya'nın harp ilanından önce 28 Eylül günü nota öncesinde Osmanlı Devleti'ne ait kurulu filo Beyrut Limanı'nda konuşlandırılmıştı. Bu filoda; Barbaros Hayrettin ve Turgut Reis zırhlısı, Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri, Muaveneti Milliye, Yedigâr-ı Millet, Gayret-i Vataniye, Nümune-i Hamiyet, Samsun, Basra Taşoz, Yarhisar muhripleri ve bir fabrika gemisi olan Tır-i Müjgân'dan oluşmaktaydı; bu filonun komutası Albay Tahir'de bulunup Akdeniz'de

<sup>276</sup> Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, (İstanbul: Deniz Basımevi, ts.), 4, 10-14.

<sup>277</sup> Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılâp Tarihi*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1991), 2, 70.

<sup>278</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 10-14.

talim ve manevralar düzenlenmiştir. Güney Anadolu sahil kıyıları ve Rodos üzerinden Adalar Denizi'ne girilmiştir. 1 Ekim'de Sakız Adası'na varılması planlanmıştır; filo seyrine devam ettiği sırada İzmir Komodorluğu'ndan hareket eden İhsaniye yatı, son hızla filonun yanına ulaşmıştır. İhsaniye yatının ivediliğinden anlaşılacağı üzere önemli bir mesaj veya emir taşıdığı tahmin edilmiştir. Amiral gemisi olan Barbaros Hayrettin zırhlısında bulunan Albay Tahir Bey'e harp ilan edildiği haberi verilmiş ve muharebeye hazır olunması konusunda uyarılmıştır. Kısa süre sonra İhsaniye yatı filonun yanından ayrılmıştır. Albay Tahir Bey donanmaya muharebeye hazır olunmasına dair işaret vermiştir. Filodaki diğer gemiler talim halinde olduğu savaş ilanından habersizdi; bu nedendendir ki verilen emrin talimin bir parçası olduğu zannedildi. Bu emir doğrultusunda, Yedigâr-ı Millet muhribine İtalya'nın Osmanlı Devleti'ne harp ilan ettiği bildirilmiş ve acilen 15 mil hızla Çanakkale'ye intikal etmesi talimatı ile yola çıkmıştır. İtalya'nın harp ilan ettiği bilgisi tüm filoya iletilindiğinde, durumun ciddiyeti donanma içerisinde teyakkuza geçilmesine neden olmuştur. Bu gelişme, hem acilen yapılması gereken stratejik hareketliliğin önemini hem de filonun güvenlik önlemlerini üst düzeye çıkarma gerekliliğini ortaya koydu. Çanakkale Boğazına ise 108 mil mesafe bulunmaktaydı; saat 06.12'de Çanakkale'ye tam hız yol alırken Basra muhribi ise Sakız Boğazından geçerek Sığır yolu gözetleme görevinde bulunmuştur. Eğer olası bir hareketlilikle karşılaşılması durumunda Midilli Adası'nın iç tarafından Çanakkale Boğazına doğru giden filoya bildirilmesi emri verilmiştir. Saat 06.45'de filonun hızı 15-12 mil hızla seyrederken daha sonra saat 12.25'de bu hız arttırılmıştır. Saat 14.30'da Basra muhribi gözetleme görevini tamamlayarak filoya yeniden dâhil olmuştur. Basra muhribinin raporuna göre 2 Avusturya ticaret gemisinden başka gemiye rastlanmamıştır. Filodaki diğer gemiler Bozcaada önlerinde yer almıştır ve filotillanın Sığın Fenerinin önlerinde kaybolmuştur. Filo tamamıyla saat 15.40'da Çanakkale boğazına giriş yapmış ve hız 12 mil olarak ayarlanmıştır. Filo, saat 16.55'te Nağra önünde demirlemiştir. Filonun hızına yetişemeyen Tir-i Müjgan fabrika gemisi, filodan ayrı düşerek 18.40'da Nağra'ya ulaşabilmiştir. Boğaz'ın önüne Taşoz ve Yarhisar muhripleri karakol görevi yaparken, diğer gemiler savunma durumuna geçmiştir.<sup>279</sup>

---

<sup>279</sup>Kara Kuvvetleri Komutanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi*, 44.

Turgut Reis zırhlısının da içinde bulunduğu filonun İtalyan saldırısından kurtulması, Türk askeri tarihi bakımından büyük bir şans olarak değerlendirilebilir. İtalya'nın temel amacı Trablusgarp'ı işgal etme niyeti gütmüştür. Beyrut'taki İtalyan Konsolosluğu aracılığıyla, Türk filosunun adı geçen limandan ayrıldığı bilgisi İtalyan hükümeti'ne iletilmiştir. Bu harekettten bir gün önce, donanma muhasebe müdürlüğü tarafından Sakız Mutasarrıfı'na gönderilen bir telgrafta, filonun erzak temini amacıyla 1 Ekim'de Sakız'a geleceği bildirilmiştir. Bu bilgilerden anlaşılabacağı üzere, İtalya'nın Türk donanmasının konumu hakkında bilgi sahibi olduğu ve olası bir saldırı için stratejik planlama yapabilecek zamana sahip olduğu açıktır. İtalya'nın saldırıda bulunmasının iki sebebi vardı; bu sebepler, Osmanlı donanmasının zayıf durumunu göz önünde bulundurarak saldırıya gerek duymamış ya da buna cesaret edememe düşüncesidir. Türk yetkilileri, haberi zamanında bildirmemesi durumunda iki devletin donanmalarının karşılaşmaları halinde olumsuz sonuçlar doğurabilirdi; sonuç olarak zamanında harp ilan haberi verilmiş ve İtalya donanmasının tutumundan kaynaklı Türk filosu herhangi bir hadise yaşamadan güvenle Çanakkale Boğazına başarıyla giriş yapabilmıştır.<sup>280</sup>

Harbiye Nezareti, Çanakkale Boğazının savunmasını yeterli bulmadığı için, İtalyanların boğazlara olası bir saldırı ihtimaline karşı 4 Ekim 1911'de Nara'da savunma amaçlı konumlandırılmıştır. Harbiye Nezareti donanmadaki birçok geminin Çanakkale'de bulunmasını istemiştir. Ancak tamire muhtaç gemilerin varlığı sebebiyle Bahriye Nezareti bu isteği sağlıklı bulmamıştır. Bahriye Nazırı, Hurşit Paşa emri ile donanmadaki büyük tonajlı gemileri Çanakkale'ye gönderilmesi ve bunların onarımı için 50 işçi görevlendirilmiştir. Arızası bulunan küçük tonajlı gemiler ise İstanbul'a gönderilerek yeniden bakımdan geçmiştir. Böylece Nara'da bulunan filoya destek sağlanırken, arızası bulunanlar gemiler ise tamir sürecine girmiştir. Turgut Reis zırhlısı savaş boyunca Binbaşı Arif Bey komutasında, Çanakkale boğazının gerisinde beraberinde bulunduğu filo ile birlikte savunmada kalmıştır.<sup>281</sup>

Donanmanın Çanakkale Boğazında konumlu bulunduğu bu zaman zarfı diliminde çeşitli talimler yapılmıştır; Çanakkale Ordu Komutanı Ali Rıza Paşa, 16

<sup>280</sup>Kara Kuvvetleri Komutanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi*, 44-45.

<sup>281</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 19-31.

Temmuz'da 6 torpidonun tecrübe kazanmasıyla talim yapılması emrini vermiştir. Bu kapsamda, Filotilla Komodoru Hakkı Bey ise atış talimlerine Turgut Reis, Barbaros Hayrettin, Mesudiye zırhlıları ve Mecidiye kruvazörünü dâhil etmiştir. Adı geçen gemilerin operasyonel kapasitesini artırılması ve gemi mürettebatının harp hazırlığını güçlendirmek amacıyla atış talimlerine yoğunlaştırılmıştır. Kabatepe'ye yapılacak olası bir düşman amfibi harekâtına karşı; Maydosve Kilya iskelelerinden aşırma atış talimi düzenlenmiştir. İki gün sürecek olan talim planına göre; ilk gün Turgut Reis zırhlısı Kilya'dan, Mesudiye kruvazörü de Kilya'dan atış yapmıştır. İkinci gün Barbaros Hayrettin zırhlısı Maydos'dan, Mecidiye kruvazörü de Kilya'dan atış yapmıştır. Talimlerde Turgut Reis ve Barbaros Hayrettin zırhlıları toplamda 12 mermi, Mesudiye zırhlısı 20, Mecidiye kruvazörü ise 16 mermi ateşlemesi planlanmıştır. İlgili işaret istasyonlarından alınan bilgilerle birliklere detaylar iletilmiştir. İkinci Kolordu Komutanlığı, Kilya ve Maydos iskeleleri ve Eceabat'ta kadar olan bölgede olası bir kazanın yaşanmaması için gerekli önlemleri almıştır. Donanmanın kullanıma hazır durumdaki toplarla atış yapması gerektiğini belirtmiştir.<sup>282</sup>

Bu talimlerden 2 gün sonra 18 Temmuz'u 19 bağlayan gecede İtalyan torpidobotlarının boğaza sızma girişimi olmuştur. Barbaros, Turgut Mesudiye ve Asar-ı Tevfik zırhlıları ile Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri Çanakkale önlerinde konuşlanmıştır. Bu gemilerin beraberinde 18 Temmuz günü olarak iki muhrip geceleri boğaz dışına çıkarak devriye görevinde bulunmuştur. Bu gemiler de telsiz bulunmadığı için Seddülbahir istasyonunu kullanmaktaydılar. Gözetlemeler gece vakti yapıldığı için Seddülbahir ve Kumkale'de bulunan ışıldaklar iyi bir gözetleme sağlamıştır. 12.05'de boğazda bir hareketlilik fark edilmiştir; yapılan uyarılar sonuç vermeyince 10 dakika sonra Albay Millo komutasında bulunan beş torpidobotun boğaza giriş yaptığı fark edilmiştir. Boğazda konuşlu filotilla 22 mil hızla boğaz önüne gelerek Seddülbahir ve Kumkale'yi topa tutmuştur. Baykuştepe ışıldakları gemileri fark ederek karadan destek olmuştur. İtalyan torpidobotları yoğun ateş gücüne dayanamayıp Soğanlı önlerine geri çekilmiştir. Üçüncü defa Seddülbahir ışıldağına yakalana torpidobotları Kütahya torpidobotu karşılık vermiş ancak topları

<sup>282</sup> Enes Seyhan, *Trablusgarp Harbi Sırasında Çanakkale Boğazı Savunması*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), (Çanakkale: Çanakkale 18 Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Üniversitesi, Çanakkale, 2023), 105.

ve torpidoları etkili olamamıştır. Sonuç olarak düşman torpidobotları mayınlara çarpmadan boğazdan çıkmayı başarmıştır. Savunma planına göre filo boğazdan içeri girmeye çalışan İtalyan gemilerini boğazın her iki kısmından elips şeklinde borda ateşi ile karşılanması planlanmıştır. Ancak boğazın her iki yakasında bulunan ısıldaklarının menzillerinin yeterli olmaması sebebiyle aradaki karanlık boşluktan yararlanarak boğazdan içeri girebilmişlerdir. Bu durumu 3 Ağustos günü inceleyen Bahriye Nezareti boğaz trafiği aksatılmadan gerekli tedbirlerini almıştır.<sup>283</sup>

İtalya güçlü donanmasına güvenerek Çanakkale boğazını rahatlıkla geçebileceğini düşünmüş ancak Osmanlı donanması buna izin vermemiştir. Yapılan son taarruzun başarısız olması sonrası barış görüşmeleri 13 Temmuz 1912’de Lozan’da başlamıştır. Lozan’daki görüşmelerde Osmanlı Devleti’ni temsil eden Sait Halim Paşa, adaların İtalya verilmesi konusundaki tartışmalarda sert bir tutum sergileyerek bu karara karşı direnmiştir. Ancak, bu süreçte yaşanan hükümet değişikliği, Lozan’daki temsilcinin de değiştirilmesini zorunlu hale getirmiştir. Yeni temsilcinin atanmasıyla müzakerelerde farklı yaklaşım benimsemiş, bu da adalar meselesindeki tutumu ve süreci doğrudan etkilemiştir.<sup>284</sup>

20 Eylül 1912’de Lozan’daki barış görüşmeleri sonuç vermemesi üzerine Anadolu kıyılarında gösteri hareketleri başlamıştır. 23 Eylül’de Sisam’da Osmanlı Devleti aleyhine meydana gelen ayaklanma haberi üzerine, Türk filosuna kontrol görevi verilmiştir. Bahriye Nezareti 27 Eylül’de adaya çıkmayı başarmış ancak İngiliz ve Fransız gemileri yaptıkları amfibi harekatlarıyla bu durumu engellemiştir. Bu sırada Osmanlı Devleti ile Balkan devletleri arasındaki ilişkileri gerilmiştir. Filo Sisam’da bir istimbote ele geçirmiş ve daha sonra Bodrum’a giderek limanda konuşlanmıştır.<sup>285</sup>

2 Ekim’de 1912 Balkanlarda siyasi gerginliğin iyice arttığı ve donanmanın son derece dikkatli olması gerektiği bütün filoya bildirilmiştir.<sup>286</sup> Lozan görüşmelerinde sonuç alınamadığı için 13 Ağustos 1912’de barış görüşmeleri yeniden başlamıştır. Bu görüşme sırasında Karadağ’ın Osmanlı Devleti’ne savaş ilan

<sup>283</sup> Kara Kuvvetleri Komutanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi*, 114-115.

<sup>284</sup> Çetinkaya Apatay, *Ege’de Olup Bitenler*, (Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2006), 240.

<sup>285</sup> T.S.K. Tarihi (1911-1912 Osmanlı İtalyan Harbi Deniz Harekâtı), 117.

<sup>286</sup> Necdet Sakaoğlu, “Şehit Yusuf’un İtalyan ve Balkan Savaşlarına Ait Hatıra Defteri”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 81(491), 1975, 47-48.

etmesi, barış sürecini önemli ölçüde zorlamış ve diplomatik müzakereleri olumsuz etkilemiştir. Sonuç olarak tarihe ‘Uşi Antlaşması’ adıyla geçen bu antlaşmanın imzalanmasıyla; Osmanlı Devleti Trablusgarp Eyaleti’ni İtalya’ya bırakmıştır. Ancak anlaşma uyarınca, İtalya işgal ettiği Ege Adalarından çekilmeyi kabul etmiştir.<sup>287</sup>



---

<sup>287</sup> Apatay, *Ege’de Olup Bitenler*, 240.

### 3. BALKAN SAVAŞLARINDA TURGUT REİS ZIRHLISI

#### 3.1 I. Balkan Harbi Öncesi Donanmanın Hazırlığı

İtalya ile yapılan barışın ardından Balkan Savaşlarının başlamasıyla birlikte Ege denizi yeniden trafiğe kapanmıştır. Seferberliğin ilan edilmesinden yalnızca 16 gün sonra Balkan Savaşlarının başlaması, Osmanlı Devleti için ciddi bir zorluk oluşturmıştır. İtalyanlar ile yapılan harbin yorgunluğu henüz atlatılamamışken, yeni bir savaş için gerekli hazırlıkları tamamlamak oldukça zorlu bir süreç olmuştur. Bu durum, devletin hem askeri hem de ekonomik anlamda yorgun olduğunu göstermiş ve ordunun savaşa hazırlıksız bir şekilde girme zorunluluğunu ortaya koymuştur.<sup>288</sup>

Balkan müttefik devletleri Osmanlı Devleti'ne karşı sefer hazırlıklarını sürdürdüğü zamanda Osmanlı donanması İtalyan harbinin başından beri Çanakkale Boğazında hazır halde beklemekteydi; Balkan Devletleri savaş hazırlıklarını sürdürdüğü esnada 30 Eylül 1912'de Çanakkale'nin Nara mevkiinde bulunan donanma şu şekildedir:<sup>289</sup>

**Tablo 3.10.**30 Eylül 1912'de Çanakkale'nin Nara mevkiinde bulunan donanma

|                                 |                                                        |
|---------------------------------|--------------------------------------------------------|
| <b>Zırhlı Muharebe Gemileri</b> | Barbaros, Turgut Reis, Asar-ı Tevfik ve Mesudiye       |
| <b>Kruvazörler</b>              | Hamidiye ve Mecidiye                                   |
| <b>Muhripler</b>                | Muavenet-i Milliye Yedigâr-ı Millet, Basra ve Taşoz    |
| <b>Torpidobotlar</b>            | Akhisar, Kütahya, Sivrihisar, Sultanhisar ve Hamidabad |
| <b>Onarım Gemisi</b>            | Tir-i Müjgan                                           |

Görevlendirmeler çerçevesindeyse Donanmanın Komutanlığını “Albay Tahir”, Komodor “Ramiz Bey”, Torpido Filosu Komodorluğuna “Hakkı Bey” atanmıştır.<sup>290</sup> Turgut Reis zırhlısının komutanlığın görevi ise Yarbay Kasımpaşalı İsmail Bey'e ve yardımcı komutan olarak Yarbay Kasımpaşalı Arif Ahmet Bey'e verilmiştir.<sup>291</sup>

<sup>288</sup> İbrahim Artuç, *Balkan Savaşları*, (İstanbul: Kastaş Yayıncılık, 1988), 108-109.

<sup>289</sup> Nizamettin Akkerman, *Balkan Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri*, (İstanbul: Deniz Basımevi, 1981), 40-42.

<sup>290</sup> Akkerman, *Balkan Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri*, 41.

<sup>291</sup> Mithat Işın, *Balkan Harbi Deniz Cephesi '1912-1913'*, (İstanbul: Deniz Basımevi, 1946), 419.

Bu atamalar, Osmanlı donanmasının muhtelif unsurlarında deneyimli subaylar görevlendirilerek deniz gücünün etkin bir şekilde yönetilmesine katkı sağlamayı amaçlamıştır.

### **3.2 Balkan Harbinde Turgut Reis Zırhlısının Görevleri**

#### **3.2.1 Veliaht Yusuf İzzetin Efendiye Refakat Görevi**

Barbaros zırhlısında görevde bulunan Albay Tahir Bey, 6 Ekim 1912'de Başkomutanlık Vekâleti'nin verdiği emir doğrultusunda forsunu ve karargâhını Mesudiye zırhlısına taşıması talimatını almıştır. Ayrıca Barbaros Hayrettin ve Turgut Reis zırhlılarının, Karadeniz'de bulunan gemilere destek vermesi amacıyla Büyükdere'ye gönderilmesini emredilmiştir. Bu emir üzerine Albay Tahir Bey her iki zırhlıyla birlikte Çanakkale'nin Nara mevkiinden hareket ederek Büyükdere'ye ulaşmıştır. Tahir Bey emrindeki bu iki büyük kuvvetin verilen kararla elinden alınmasını kabul etmiştir. Bahriye Nezareti aracılığıyla Başkomutanlık Vekâletine durumu bildirmesi sonucunda 6 Ekim'de verilen karar düzeltilerek Barbaros zırhlısına forsunu yeniden toka ettirmiş ve Karadeniz'de bulunan filonun komutasını üzerine almıştır.<sup>292</sup>

Osmanlı donanması Trablusgarp Harbinden yorgun çıktığı için gemiler, bakım ve onarıma ihtiyaç duymuştur. Birçok gemide olduğu gibi Turgut Reis zırhlısının da bu bakıma alınması gerekmiştir. Albay Tahir 11 Ekim 1912'de dört kişilik muayene heyeti kurarak Barbaros ve Turgut Reis zırhlılarıyla birlikte Büyükdere'ye giderek buradan 13 Ekim 1912'de Karadeniz'e çıkmıştır.<sup>293</sup>

13 Ekim 1912'de Başkomutanlığın emri üzerine, Veliahtı Yusuf İzzetin Efendi Avrupa seyahatini tamamlamış, Romanya vapuru ile Köstence Limanı'ndan İstanbul'a doğru rota belirlenmiştir. Donanma Komutanlığı Turgut Reis ve Barbaros zırhlılarının beraberinde Yedigâr-ı Millet ve Basra muhripleriyle Köstence Limanı önlerine giderek, Veliahtı getirecek olan Romanya vapuruna eşlik edilmesi görevi verilmiştir. Verilen bu karar doğrultusunda, donanmanın mevcut durumu göz önüne alındığında, Bahriye Nezaretinin bu yöndeki kararı yanlış bir tercih olmuştur. Her iki

<sup>292</sup> T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 67-68.

<sup>293</sup> İşin, *Balkan Harbi Deniz Cephesi '1912-1913'*, 35-36.

zırhlının bakım ve onarım ihtiyacı olduğu gibi Çanakkale’de savunma amaçlı bulunan filonun gücünü de zayıflatmıştır. Ayrıca emrin verildiği gün Bahriye Nezareti; İzmir Komodorluğu, Sakız Mutasarrıflığı ve 6. Redif Müfettişliği’nden alınan telgrafa göre 19 İtalyan savaş gemisinin İzmir körfezine doğru yaklaşmakta olduğunu, Barbaros ve Turgut Reis zırhlılarının Çanakkale’ye yeniden dönmesi gerektiğini teklif etmiştir. Ancak bu teklif görmezden gelinip 13 Ekim günü akşamüzeri Turgut Reis ve beraberindeki gemiler Köstence’ye 40 mil uzaklık kala Romanya vapuru ile karşılaşmıştır. Emniyeti sağlamak maksadıyla Bulgaristan’ın Varna Limanı’nın önüne yollanmıştır. Donanma Komutan Vekili, veliahtın vapurda bulunup bulunmadığını doğrulamak için takibe başlamıştır. Ancak Veliaht vapurun kalkış zamanına yetişemediği için binememiş ve vapurda bulunan yolcular Osmanlı gemilerinin onları izlemesini endişeyle karşılamıştır. Bir saat sonra Bahriye Nezareti Barbaros’a telsiz ile veliahtın vapurda olmadığı bildirilmiştir. Bunun üzerine gemiler 14 Ekim akşamı boğaza geri dönmüştür. 15 Ekim akşamı donanmanın yeniden Köstence’ye hareket ederek veliahtı karşılamasını emri verilmiştir. Donanma bir hayli yol alsa da herhangi bir vasıtaya rastlanmamıştır. Rota üzerinde rastlanılan arızalı bir ticaret gemisi muayene edildikten sonra 16 Ekim akşamı İstanbul’a geri dönmüştür. Balkan Harbi arifesinde Bulgar filosuna karşı Romanya vapurunu himaye edilmesi için donanmanın iki sefer denize açılması donanmanın kömürsüz stoklarını tüketerek, stratejik bir hata olarak kabul edilmiştir.<sup>294</sup>

Bahriye Nezareti, kömür yetersizliği sebebiyle Varna ve Burgaz Limanlarının bombardıman emrini derhal yerine getirememiştir. Donanma Komutan Vekili kömür alım ve nakil sürecinden faydalanarak Barbaros zırhlısında Harp Meclisi’ni toplamış ve yapılan toplantıda Bahriye Nezareti’ni harp harekât planı hakkında bilgilendirilmiştir. Plana göre:<sup>295</sup>

- a. Bulgarların, Osmanlı Devleti’nin kıyılarına olası bir amfibi harekâtı ve taarruzuna aman vermemek için düşmanın en yakın limanı ile kendi kıyılarımız arasında gözetleme faaliyetlerinde bulunma.

<sup>294</sup> T.S.K Tarihi (*Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı*), 68; Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 160-161.

<sup>295</sup> Gökhan Atmaca, *Türk Deniz Harp Tarihinde Barbaros Zırhlısının Rolü*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), (İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2012), 60.

- b. Düşman gemilerinin bulunduğu mevkiileri gözetlenmesi ve daha sonra; konumları belirlenerek bu hedefleri etkili bir şekilde tahrip etme.
- c. Düşman sahillerinde asker çıkarılması ve gövde gösterinde bulunulma.
- d. Karadeniz’de yapılacak olan nakliyatı himaye etme.

Harekât kararlarının belirlendiği sırada Bahriye Nezaretinin kayıtlarına göre Turgut Reis zırhlısı ise Haydar Paşa Limanı’nda harp öncesi diğer gemilerle birlikte son hazırlıklarını yapmıştır.<sup>296</sup>

### 3.2.2 Donanmanın Muharebe Öncesi Harp Hazırlıkları

21 Ekim’de tekrar Büyükdere’ye dönüldüğü zaman ivedilikle Akdeniz Boğazı’na hareket emri vermiştir. Barbaros ve Turgut Reis zırhlılarının diğer gemilere nazaran durumlarının iyi olması sebebiyle havuzlanmalarına ilk önce gerekli görmemiş ancak bu karar daha sonra değiştirilerek 22 Ekim’de Barbaros Hayrettin zırhlısı ve bundan 8 gün sonra 30 Ekim 1912 günü Turgut Reis zırhlısı havuza alınmıştır. Durumun aciliyeti nedeniyle ivedilikle hareket edildiğinden sadece nişangâh lambaları ve mermi kepçeleri gemilere eklenirken diğer önemli aksamaların kontrolü ve bakım işlemleri yapılamamıştır. Beraberinde ki diğer iki zırhlının Mesudiye ve Asar-ı Tevfik’in durumları daha kötü haldeydi; 20 Ekim’de 1912’de Haliç’e getirilen iki gemi 21 Ekim’de havuza alınmış ve top kundaklarındaki arızalar düzeltilmiştir. Bu iki zırhlıda Barbaros ve Turgut Reis zırhlıları gibi iyi bir bakımdan geçmeden 3 Kasım 1912’de Tekirdağ’a görevlendirilmek üzere göreve dâhil olmuştur. Hamidiye ve Mecidiye ise Bulgar kıyılarını gözetleme ve nakliyatın güvenliği için Karadeniz’e gönderilmiştir. Muhriplerden; Basra, Samsun, Gayret-i Vataniye, Yarhisar ve torpidobotlardan; Kütahya, Musul, Akhisar tersanede bulunmalarına rağmen hiçbirisinin onarımı tamamlanamadan göreve dâhil olmuştur. Samsun, ikinci derece görevlere verilirken Yarhisar, Gayret-i Vataniye ve Muavenet-i Milliye düşük hızları sebebiyle bulundukları filoyu yavaşlatmıştır. Donanmada sadece Berk-i Satvet iyi bir bakım görebilmiştir. Bu eksik bakım ve onarımlar savaş sürecinde sık tekrar eden arızalara sebebiyet verdiğinden olumsuz etkileri hissedilmiştir.<sup>297</sup>

<sup>296</sup> T.S.K Tarihi (Balkan Harbinde Deniz Harekâtı), 71.

<sup>297</sup> Işın, Balkan Harbi Deniz Cephesi ‘1912-1913’, 35-38.

Barbaros ve Turgut Reis zırhlarının ana bataryaları işlevleri bitecek hale gelmiştir. Gemilerde bulunan 28'lik toplar BoxerAyaklamaları sırasında ömürlerini tamamlamış ve bu şekilde satılmıştır. İngiliz uzmanların hizmet ettiği dönemde deneme atışları yapılmadığından toplardaki sorun savaş esnasında görülmüştür. Bahriye Nezareti yeni gemiler alınana kadar bu gemilerle savaşı idare etme düşüncesinde olduğu için Balkan Harbi esnasında toplarla ilgili problemlerle karşı karşıya kalmıştır. Bu durum sadece Barbaros ve Turgut Reis zırhlıları için geçerli değildir. Diğer gemilerde de top ve makine sorunları yaşanmıştır. Ayrıca mayın, top ve torpido mermileri kısıtlıydı; bu eksikliklerinin yaşamasının temel sebebi ise Bahriye Nezareti gerekli stok sayısını ve gerekli ihtiyaçları hesaplamamıştır. Acil ihtiyaçlara göre hareket edildiği için alınan tedbirler yeterli gelmemiştir. Genel olarak bu eksiklikler kara ve deniz kuvvetleri arasındaki koordinasyon bozukluğuna neden olmuştur.<sup>298</sup>

Toplardaki problemlere bir çözüm yolu olarak torpidoların güçlendirilmesi düşünülmüştür. 18 Şubat 1911'de Almanya'nın Schwarzkopf firmasıyla yapılan görüşmeler sonucunda; 2 adet hava makinesi, 18 adet torpido ve 1000 adet hartuç alınmasına karar verilmiştir. 25 Eylül 1912 tarihinde malzemelerin kara yoluyla nakli daha ucuza geleceği için Avusturya-Macaristan ve Sırbistan Hükümetlerinin girişimde bulunulması istenmiş ancak Sırbistan Hükümeti malzemelerin geçişine izin vermemiştir. Bunun üzerine Bahriye Nezareti 4 Ekim 1912'de Romanya'dan geçiş izni talep etmiştir. Romanya Hükümeti geçiş iznini vermiş ve malzemelerin Karadeniz üzerinden Osmanlı Devleti'nin mesuliyetinde yola çıkmıştır.<sup>299</sup> Savaş boyunca Almanya-Köstence Limanı ve Boğazlar üzerindeki güzergâh büyük önem arz etmiştir.<sup>300</sup>

### 3.2.3 Varnada Stratejik Hedeflerin Bombardmanı

16 Ekim günü Turgut Reis zırhlısı aldığı emir üzerine Karadeniz'den 8 mil süratle hareket ederek aynı gün 03.00'da Büyükdere Limanı'na vardı.<sup>301</sup> Bu limanda,

<sup>298</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 136-137.

<sup>299</sup>Atmaca, *Türk Deniz Harp Tarihinde Barbaros Zırhlısının Rolü*, 61.

<sup>300</sup>Umur Tuncer, *Balkan Harbinde Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), (İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1991), 146.

<sup>301</sup>DMA, Gemiler Bölümü: Turgut Reis Zırhlısı Seyir Jurnalı, 4363/70 (16 Ekim 1912).

Barbaros ve Turgut Reis zırhlılarının beraberinde; Muavenet-i Milliye, Yedigâr-ı Millet, Numune-i Hamiyet, Samsun, Basra, Taşoz, Musul, Sivrihisar, Sultanhisar, Akhisar, Nevşehir ve Zuhaf gemileri Donanma Komutan Vekili Albay Tahir Bey komutasında hazırda bekletilmiştir. Albay Tahir Bey'in hazırlamış olduğu saldırı planının kabul görmemesinin ardından Başkomutanlık Vekâleti Bahriye Nazırlığı'ndan gelen yeni emri uygulamak üzere filoyu yeniden organize etmiştir. Bu yeni emir doğrultusunda, donanmanın görevi; Varna-Burgaz deniz hattını ablukaya almak, Bulgar savaş gemilerinin tahribi ve adı geçen bölgedeki stratejik noktaların bombardıman edilmesi planlanmıştır. Barbaros ve Turgut Reis zırhlıları, filonun ağır silah gücünü temsil ediyordu ve ablukanın ana hattını oluşturacaklardı; beraberindeki torpidobotlar ise en stratejik pozisyonlarda konuşlandırıldı.<sup>302</sup>

17 Ekim 1912 verilen emirle Barbaros ve Turgut Reis zırhlılarının beraberinde Taşoz ve Muavenet-i Milliye muhripleriyle buradan Karadeniz Boğazı'na hareket edilmiştir. Plana göre zırhlılar bombardımanı gerçekleştirirken muhripler ise olası torpido saldırılarına karşı zırhlıları savunması planlanmıştır. Ancak harekettten belirli bir süre sonra çıkan fırtına sonrası muhripler şiddetli poyraza dayanamamış ve Albay Tahir Bey'in emri ile muhripler İstanbul'a geri gönderilmiştir. Böylece Bulgaristan açıklarında iki zırhlı yalnız kalarak torpido saldırılarına karşı savunmasız kalmıştır. Şark Ordusu Komutanlığı, Burgaz'da Görne Gölü üzerinde bulunan önemli bir köprünün vurulmasını istemiştir. Ancak Albay Tahir Bey'in raporuna göre; Bulgar sahillerinde mayın riskinin olduğu ve emrinde mayın tarama gemisi bulunmadığından, görevi iptal ederek Şark Ordusu Komutanlığına konuyla ilgili bilgi verilmiştir. Fırtınanın dinmesi sonrası 18 Ekim saat 12.00'da Barbaros ve Turgut Reis zırhlıları İğneada açıklarına yanaşmıştır. Havanın sakinleşmesi sonrası İstanbul'a gönderilen Muavenet-i Milliye ve Taşoz muhripleri yeniden saat 14.00'da iki zırhlıya katılmıştır.<sup>303</sup>

Filo İğneada'dan Varna'ya doğru seyir rotası Bulgar kıyılarına yakın olduğu için kıyıdakiler Bulgar gözcüler tarafından kolay tespit edilerek Varna'da bulunan

<sup>302</sup>Işın, *Balkan Harbi Deniz Cephesi '1912-1913'*, 74; Bülent Donbaloğlu, *Balkan Harbinden Kurtuluş Savaşına Türk Deniz Stratejisi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), (Kocaeli: Gebze Teknik Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007), 67-68.

<sup>303</sup>Atmaca, *Türk Deniz Harp Tarihinde Barbaros Zırhlısının Rolü*, 61-62; Işın, *Balkan Harbi Deniz Cephesi '1912-1913'*, 78; DMA, *Gemiler Bölümü: Turgut Reis Zırhlısı Jurnalı*, 4363/71 (18 Ekim 1912).

istasyonlar, İstihkâm Komutanlığına Türk filosunun görüldüğünü haber ederek baskın yapma ihtimali kalmamıştır. Filo 19 Ekim saat 03.00'da Varna'nın güneyindeki Galata Burnu açıklarına yanaşarak bombardıman için havanın aydınlanmasını beklemiştir. Ancak sabahın ilk ışıkların iki adet Bulgar torpidobotu tespit edilmesi üzerine Albay Tahir Bey derhal Taşoz ve Muavenet-i Milliye muhriplerine taarruz emri verilmiştir. Torpidobotları yaklaştığını gören Bulgar torpidobotları geri çekilip, Varna Limanı'na geri dönerken Turgut Reis ve Barbaros Hayrettin zırhlıları Varna İstihkâmlarına 7.30'da başlayan bombardımanı 8.00'da bitirmiştir. Turgut Reis zırhlısı 28cm topundan 12 adet 8,8 cm topundan 3 adet atış yaparken Barbaros zırhlısı 28cm topundan 10 adet atış gerçekleştirmiştir.<sup>304</sup>

Liman girişinin mayın dökülme ihtimaline karşı Bulgar kıyı savunma hattına yaklaşamamıştır. Bu durum gemilerin uzaktan yaptığı atışlarla tahribatın tesirini zayıflatmıştır. Daha kuvvetli bir tahribat için saat 10.00'da Turgut Reis zırhlısı ileri hatta gönderilmiştir. Ancak denizde renkli şamandıralar görülmesi üzerine bunların mayın olabilme kaygısına sebep olmuş ve zırhlı riske atılmadan Albay Tahir Bey gemiye geri çekilme emrini vermiştir. Saat 11.00'de Turgut Reis yeniden Barbaros'a katılmış; filo daha sonra Varna-Kaliakra arasında devriye ve gözetleme görevinde bulunmuştur. Albay Tahir Bey gemilerin kömür ikmali için dönüşümlü olarak İstanbul'a göndermeyi planlamış; ancak Bahriye Nezareti bu teklife cevapsız kalmasına karşı 20 Ekim sabahı sadece Muavenet-i Milliye muhribi İstanbul'a gönderilirken 05.52'de Hamidiye'nin el koyduğu Çar Ferdinand adlı silahlı yat ile birlikte filoya katılmıştır. Bu yat kömür ikmali için İstanbul'a gidecek olan Turgut Reis zırhlısının yedeğine verilerek İstanbul'a hareket edilmiştir. Varna önlerinde Albay Tahir Bey'in komutasında geriye sadece Barbaros zırhlısı, Hamidiye kruvazörü ve Taşoz muhribi kalmıştır.<sup>305</sup>

Bu olayların yaşandığı sırada Ege Denzinde Yunan Hükümeti adaları işgale başlamıştır. Başkumandanlık Vekâleti Karadeniz'de bulunan filonun bir an önce Bulgar sahillerinde toplanıp, istihkâmları tahrip edildikten sonra İstanbul'da toplanılmasına karar vermiştir. Hamidiye kruvazörüne telsizle haber verilmesinin

<sup>304</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 163-164.

<sup>305</sup>T.S.K Tarihi (Balkan Harbinde Deniz Cephesi), 76-77; Işın, *Balkan Harbi Deniz Cephesi '1912-1913'*, 79; Ali Haydar Emir Alpagot, *Balkan Harbinde Türk Filosu*, (İstanbul: Deniz Matbaası, 1932), 71-72.

ardından 18 Ekim’de Varna önüne gitmiş ancak Mecidiye kruvazörü telsizden yoksundu. Mecidiye kruvazörü çevre limanlara telgraf çekerek konuyla ilgili bilgiyi 19 Ekim’de alarak Varna’ya doğru hareket etmiştir.<sup>306</sup>

19 Ekim’de Bahriye Nezareti ve Donanma Vekâleti zırhlıların bakıma ihtiyaçlarının olduğunu yeniden Başkomutanlık Vekâletine bildirmiştir. Bunun üzerine bölgeye Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri ile Yadigâr-ı Millet, Basra ve Taşoz muhriplerine bırakılmıştır. 21 Ekim’de Asar-ı Tevfik ve Mesudiye zırhlıları limanda bakımdayken 07.30’da Turgut Reis ve Barbaros zırhlılarına Büyükdere önlerine demirlemiştir.<sup>307</sup> Aynı gün Barbaros zırhlısı ve Muavenet-i Milliye muhribi Haliç’e gelmiştir. Bu sırada Filotilla Komodorluğuna, Kaymakam Hakkı Eşref Bey getirilerek 22 Ekim’de Numune-i Hamiyet muhribine geçmiştir. Barbaros zırhlısı 26 Ekim’de bakıma alınırken Albay Tahir Bey ise 29 Ekim’e kadar Haliç’te kalmış ve daha sonra buradan Büyükdere’ye geçmiştir.<sup>308</sup>

#### 3.2.4 Bulgar Kıyılarına Gösteri Harekâtı ve Turgut Reis Zırhlısı

23 Ekim günü Başkomutanlık Vekâleti Bulgar Başkomutanlığının dikkatini başka tarafa çekerek ana cephedeki düşman kuvvetlerinin sayısını amaçlayan bir plan ortaya koymuştur. Plan doğrultusunda, donanma ve bir takım ticaret gemisinden oluşan bir filotilla ile Bulgar kıyılarında kapsamlı bir amfibi harekât düzenlenerek stratejik bir gövde gösterisi gerçekleştirilmesi öngörülmüştür. Ancak Başkomutanlık Vekâleti, Donanma Komutan Vekiline gösteri yapılacak bölgeyi ve zamanı belirlememiştir. Bu emrin sadece; Turgut Reis zırhlısı, Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri, Basra muhribi ve Musul torpidobotlarını tarafından yerine getirilmesi istenmiştir. Donanma Komutanlığı da harekâtı yapmadan önce Başkomutanlık Vekâleti operasyon detaylarını sağlıklı bir şekilde öğrenmeden gösteri teşebbüsü maksadından uzaklaşarak Süzebolu ve Burgaz’ı bombardıman etme kararı almıştır. Ayrıca amfibi harekâtını yapacak ticaret gemilerinin çoğu muhtelif bölgelerde asker nakliyatı ile meşguldü ve filoya ticaret gemileri tahsis edilmemişti. Filoda sadece müsadere edilmiş eski bir ticaret gemisi bulunmaktaydı. Donanma Komutan Vekili,

<sup>306</sup>Uyanıker, *Türk Donanmasında Mecidiye Kruvazörü*, 151.

<sup>307</sup> DMA, Turgut Reis Zırhlısı Seyir Jurnalı, 4363/73, (19 Ekim 1912); Murat Akbaş, *Balkan Savaşlarında Deniz Cephesi (1912-1913)*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), (Çanakkale: Onsekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, 2018), 73.

<sup>308</sup>Atmaca, *Türk Deniz Harp Tarihinde Barbaros Zırhlısının Rolü*, 64.

Bulgar kıyılarına yapılacak olan gösteri görevi Barbaros zırhlısı Haliç'te bakımda bulunduğu için Turgut Reis zırhlısı komutanı Yarbay Kasım Paşalı İsmail Ahmet Bey'e verilmiştir. Yarbay İsmail Bey'in emrine göre Hamidiye ve Mecidiye, Süzebolu önünde buluşarak buradan hareketle Burgaz Limanları'nı bombardıman etmesi planlanmıştır. Başkomutanlığın gösteri harekâtı isteği Yarbay İsmail Bey'e bildirilmeyip plan tamamen bombardıman üzerine tasarlanmıştır.<sup>309</sup>

Turgut Reis zırhlısı yanına Basra muhribi, Musul torpidobotu ve eski bir ticaret gemisi olarak 23 Ekim Akşamı boğazdan ayrılmıştır. Ancak şiddetli fırtına sebebiyle Musul torpidobotu İstanbul'a geri dönerken ticaret gemisinin düşük hızı filoya ayak bağı olmuştur. 24 Ekim saat 10.00'da Süzebolu önünde Turgut Reis, Hamidiye kruvazörü ve beraberindeki gemileri buluşarak hareket planı hakkında karar verilmiştir. Plana göre;<sup>310</sup>

1. Süzebolu, Burgaz ve Varna Belediye Reisleriyle müsadere edilecek
2. Osmanlı ticaret gemilerinin iadeleri talep edilecek
3. Bulgar askeri birimleri keşfedilip daha sonra imha edilecek.

Harekât 12.51'de başlayarak Basra muhribi parlemanter bayrağı çekerek kıyıya doğru ilerlerken Turgut Reis zırhlısı ve Hamidiye kruvazörü gözlem görevinde bulunmuştur; ancak Basra muhribi sahile yanaşamaması sebebiyle Hamidiye kruvazörü ultimatomu sahile yanaşarak ulaştırmak istenmiştir. Bu istek Yarbay İsmail Bey tarafından kabul edilerek kruvazör 15.00'da sahile yanaşarak istimbotunu sahile indirmiş ve sahilde bulunan Basra muhribinin desteğiyle ulaştırılmıştır. İstimbot 16.50'ye kadar cevap bekledi ancak cevap alamayınca kruvazöre geri dönmüştür. Bu esnada sahilde zaman kazanılarak iyi bir gözlem yapılmıştır. Gözlem sonucunda sivil yerleşim yerlerindeki Bulgar askeri grupları tespit edilmiş ve sokak başlarına topların yerleştirildiği görülmüştür; ancak Yarbay İsmail Bey Süzebolu'ya bombardıman yapılmasından vazgeçmiştir.<sup>311</sup> Bunun sebebi Başkomutanlığın düşmanın ateş açmadıkça donanmanın da karşılık verilmemesi

<sup>309</sup>İşin, *Balkan Harbi Deniz Cephesi '1912-1913'*, 87.

<sup>310</sup> Ahmet Cemaleddin Saraçoğlu, *Gazi Hamidiye'nin Şanlı Maceraları: Rauf Orbay ve Hamidiye, Haz. İsmail Dervişoğlu*, (İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2006) 35; T.S.K Tarihi (Balkan Harbinde Deniz Cephesi), 94; Donbaloğlu, *Balkan Harbinden Kurtuluş Savaşına Türk Deniz Stratejisi*, 71.

<sup>311</sup> Balkan Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, (İstanbul: Deniz Basımevi, 1981), 48-50; İşin, *Balkan Harbi Deniz Cephesi '1912-1913'*, 88-90.

emriydi; ayrıca Yarbey İsmail Bey sivillere zarar gelmemesi konusunda da hassasiyet göstererek bu durumu Başkomutanlığa bildirmemiştir.<sup>312</sup>

Basra muhribi, 25 Ekim saat 09.00'da Galata Burnu istikametinden Mecidiye kruvazörü ile buluşarak gerçekleştirilecek olan göstermelik amfibi harekâtına, görevlendirildiğini bildirmiştir. Mecidiye kruvazörü ve Basra muhribi Süzebolu'ya doğru hareket ederek öğlen vakitlerinde buraya ulaşmış ve Turgut Reis zırhlısının yanına demirlemiştir. Burada Mecidiye kruvazöründen saat 14.50'de 30 adet 8,8'lik topaların cephanesi ve 2 sandık tupa Turgut Reis zırhlısına teslim edilmiştir. Cephanesi teslimi tamamlanmasıyla harekât planının detaylarını öğrenen Mecidiye kruvazörü Varna'ya doğru yol alarak 15 mil açığında konuşlanmıştır.<sup>313</sup>

25 Ekim'de günün kararıyla birlikte Hamidiye'nin kömüre ihtiyacı olduğu bildirilmiştir. Albay İsmail Bey hazırladığı yeni plan doğrultusunda, Hamidiye'nin kömür ihtiyacını karşılamak üzere İstanbul'a gönderilmiştir. Planın bir diğer adımı olarak, diğer gemilerle birlikte Varna önünde Mecidiye kruvazörünün beklemesi kararlaştırılmıştır. Bu düzenlemenin ardından, harekâtın bu filo ile yürütülmesi planlanmıştır.<sup>314</sup> Gece yarısında Turgut Reis zırhlısı ve Basra muhribi Varna önlerine gelerek geceyi burada geçirmiştir. 26 Ekim'de Turgut Reis zırhlısı ve Mecidiye kruvazörü Varna İstihkâmlarına bombardıman yapılması planı. Turgut Reis zırhlısı personeli 08.02'de topların başına alındı, ancak hava puslu ve görüş mesafesi oldukça düşük olması sebebiyle bombardımandan vazgeçilmiştir. 08.07'de Poyraz yönüne 8 mil süratle gidilerek burada havanın açılması beklenilmiştir. Varna açıklarında devriye ve gözetlemeler faaliyetleri devam ederken, akşamüzeri havanın açılmasıyla birlikte kömür stokları da azalmıştır. Bunun üzerine vakit kaybetmeden Mecidiye ve Basra torpidobotu ikmal için İstanbul'a dönmüştür.<sup>315</sup>

Bu sırada Hamidiye kruvazörü 27 Ekim'de ikmal işlemlerini tamamladıktan sonra yeniden Turgut Reis zırhlısına katılmış; ancak bu sefer de Turgut Reis zırhlısının kömürü hızlı bir şekilde azaldığı için geri dönmek zorunda kalmıştır.

<sup>312</sup>Donbaloğlu, *Balkan Harbinden Kurtuluş Savaşına Türk Deniz Stratejisi*, 71.

<sup>313</sup>DMA, *Turgut Reis Zırhlısı Seyir Jurnalı*, 4363/74, (25 Ekim 1912); Akkerman, *Balkan Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri*, 51.

<sup>314</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 184-185.

<sup>315</sup> DMA, *Turgut Reis Zırhlısı Seyir Jurnalı*, 4363/74, (25 Ekim 1912); Akkerman, *Balkan Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri*, 51.

Böylece harekât sahasında Hamidiye kruvazörü tek başına kalmıştır. Donanma Komutanlığı muhriplerle takviye etmek istemiş ancak havanın fırtınalı olması sebebiyle bu düşünce yerine getirilememiştir. Çünkü muhriplerin fırtınalı havalara dayanaklı yapıları bulanmayıp çoğunlukla boğaza yeniden geri gönderilmiştir. Hamidiye kruvazörü 28 ve 29 Ekim tarihleri arasında Varna çevresinde gözetleme görevinde bulunarak birkaç ticaret gemisini muayene etmiştir. 29 Ekim’de Turgut Reis zırhlısı 13.40’da limana giriş yaparken kömürünü tükenen Hamidiye kruvazörü ve Basra muhribi ertesi gün İstanbul’a geri dönmüştür. Varna Limanı’nın boş kalması üzerine gözetleme görevini üstlenmek için Mecidiye kruvazörü bölgeye gönderilmesi talimatı verilmiştir. Böylece Turgut Reis zırhlısının başlattığı gösteri harekâtın görevini Mecidiye kruvazörü devretmiştir.<sup>316</sup>

Sonuç olarak Başkomutanlık Vekâleti yapılan bu gösteri harekâtı başarısız olmuştur. Bulgarlar ne bu harekâta kanmış nede üzerlerine belirli bir düşman birliğini üzerlerine çekebilmiştir. Bakım ve onarıma ihtiyacı olan donanmanın İstanbul-Varna arası git-gel yaparak gemileri oldukça yıpratmıştır.<sup>317</sup>

### **3.2.5 Donanmanın Midye Limanına Lojistik Desteği ve Turgut Reis Zırhlısı**

Kırklareli Muharebesi’nin Osmanlı Devleti’nin kaybı ile sonuçlanmasının ardından Osmanlı ordusu Lüleburgaz-Pınarhisar hattına çekilmiştir. Bu doğrultuda, ordunun yeni birliklerle takviye edilmesi gerekmiştir. Başkomutanlık Vekâleti ise derhal Karadeniz yoluyla getirilen asker ve malzemelerle cephenin desteklenmesini emretmiştir. Bu sırada nakliye görevinde bulunan; Bezm-i Âlem, Reşit Paşa, Marmara ve Akdeniz vapurlarının korunması ve malzemelerin Midye’ye çıkarılma görevi donanmaya verilmiştir. Görev alacak gemileri Başkomutanlık Vekâletince; Mecidiye kruvazörü ve Yarhisar muhripleri belirlenmiştir. Komuta’yı Mecidiye kruvazöründen Binbaşı Küçükmustafapaşalı Mustafa Adil Bey idare etmiştir. Bu filotilla 29 Ekim günü Midye Limanı’na gelerek Marmara vapurunu karşılanmıştır. Mustafa Adil Bey karakol görevi için Yarhisar muhribini liman ağzına göndermiş ve vapurlar yüklerini buraya indirmeye başlamıştır. 1 Kasım’da Bezm-i Âlem ve

<sup>316</sup>Uyaniker, *Türk Donanmasında Mecidiye Kruvazörü*, 157-158.

<sup>317</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 184-185.

Akdeniz vapurları Midye'ye ulaştığından Mecidiye ve Yarhisar görevlerini Barbaros ve Numune-i Hamiyet'e devretmiştir. Bu sırada Bezm-i Âlem ve Akdeniz vapurları yüklerini boşaltırken 2 Kasım'da Bezm-i Âlem görevini tamamlayıp İstanbul'a geri dönmüştür. 3 Kasım'da Reşit Paşa vapuru Midye ulaşarak yükünü boşaltmaya başlamıştır. Refakat görevindeki gemilerin kömürleri tükenince ikmal için İstanbul'a dönmüş ve nakliye gemileri burada savunmasız kalmıştır.<sup>318</sup>

Osmanlı ordularının savaş planına göre, olası bir çekilme durumunda uygulanacaklar stratejiler belirlenmiştir. Osmanlı ordusunun, savaş sahasında bozgun halinde geri çekilmesiyle birlikte ordunun yeni ihtiyaçları ortaya çıkmıştır. Bu ihtiyaç kara-deniz kuvvetlerinin iş birliğiydi. Donanmanın sağladığı lojistik destek sonrası ordunun, Lüleburgaz-Pınarhisar muharebesinin kaybı sonrası çekilme hatlarının kanatlardan korunması talebi olmuştur. Başkomutanlık Vekâleti derhal donanmanın Silivri ve Marmara Ereğlisi önlerinde çekilmekte olan ordunun sol kanattan koruma altına almasını emrini vermiştir. Ancak ortak bir operasyon için müşterek herhangi bir plan hazırlanmamıştır. 3 Kasım'da Donanma Vekâleti; Barbaros, Yarhisar ve Demirhisarı Silivri'ye, Asar-ı Tevfik Tekirdağ'a, Numune-i Hamiyet Midye'ye görevlendirilmiştir.<sup>319</sup>

Barbaros zırhlısı, Silivri'ye 3 Kasım'da saat 00.30'da ulaştığında zırhlının ikinci kaptanı Yüzbaşı Cevat Bey ve 30 kişiden oluşan deniz piyadesi sahile çıkmıştır. Geri çekilme esnasında sayıları 5.000 kadar olan firar etmiş asker kendilerini Anadolu'ya taşımak için gemi talebinde bulunarak, taşkınlık çıkarmışlardır. Bu birlikleri ve göçmen kitlelerini düzene sokabilmek için taret komutanı Yüzbaşı Osman Ziya Bey emrindeki kırk deniz piyadesi gönderilmiştir. 6 Kasım'da havuzdaki bakımları yeni tamamlanmış Hamidiye kruvazörü, Barbaros zırhlısına katılmıştır. 11 Kasım'a Bulgarların Silivri'ye büyük taarruzu sonrası bölgede görevleri memurlar ve deniz piyadeleri gemiye alınarak Büyükçekmece'ye dönülmüştür.<sup>320</sup>

Bütün bu gelişmelerin yaşandığı sırada, 4 Kasım'da Turgut Reis zırhlısı, Çanakkale'den hareket ederek Çatalca hattının sağ cenahında bulunan Karaburun-

<sup>318</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 185-186.

<sup>319</sup>Işın, *Balkan Harbi Deniz Cephesi '1912-1913'*, 93-94; T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 101.

<sup>320</sup>Atmaca, *Türk Deniz Harp Tarihinde Barbaros Zırhlısının Rolü*, 66-68.

Terkos mıntıkasında görev yapması üzere konuşlandırılmıştır.<sup>321</sup> Turgut Reis zırhlısı ertesı gün Haliç'ten hareketle ederek saat 11.15'te Karaburun Fenerine bordalanmıştır. 6 Kasım saat 03.55'de boğaz fenerlerine bordalanarak buradan 6.10'da rotasını batıya doğru çevirerek buradan hareket etti; seyir esnasında gemi personeli tarafından üç bacalı bir kruvazör tespit edilmiş ancak kimliği belirlenememiştir.<sup>322</sup> 7 Kasım'da Asar-ı Tevfik zırhlısı Tekirdağ'daki gözlem görevi sakın devam ederken tepelerde düşmanın tespit edilmesi üzerine harekete geçmiştir. Düşmanın öncü kuvveti olduğu tespit edilerek top atışı yapılarak dağıtılmış ancak Bulgar ordusutaarruza geçerek şehrin teslim edilmesini istenmiştir. Bu sırada zırhlının kömürü tükenmek üzereydi ve durumu Donanma Vekâletine bildirmiştir. Bunun üzerine Donanma Vekâleti bölgeye Hamidiye ve Mesudiye kruvazörlerini gönderirken Bahriye Nezareti ise Bezm-i Âlem vapuru ve 200 kişilik birliği destek için göndermiştir. Asar-ı Tevfik zırhlısı ise kömür ikmali için 8 Kasım sabahı İstanbul'a hareket etmiştir. Filonun mevcut konumlarında ki dağılımı şu şekildeydi:<sup>323</sup>

**Tablo 3.11.8** Kasım 1912'de filonun dağılımı

| KONUM           | GEMİLER                                                                       |
|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| Büyükdere Mevki | Barbaros ve Asar-ı Tevfik Zırhlıları                                          |
| Varna yolunda   | Turgut Zırhlısı ve Berk-i Efşan                                               |
| Silivri         | Hamidiye Kruvazörü, Yarhisar Muhribi, Sivrihisar ve Demirhisar Torpidobotları |
| Tekirdağ        | Mesudiye Zırhlısı ve Nurul Bahir Gambotu                                      |
| Ereğli          | Nevşehir Gambotu                                                              |
| Onarımda        | Mecidiye Kruvazörü ve Berk-i Satvet Torpidobotu                               |

Turgut Reis'in Karaburun'dan Varna'ya müteveccihen devam etmiştir. 8 Kasım'da Varna yolu istikametinde 12.30'da denizdeki bir cesede rastlanarak kimliği tespit edilmesi için motorlar durdurulmuştur. Tekrardan 6 mil süratle hareket edilirken Berk-i Efşan torpidosuna rastlanmış ve 17.55'de Turgut Reis'e iltihak

<sup>321</sup> DMA, *Gemiler Bölümü, Turgut Reis Zırhlısı Seyir Jurnalı (1910-1914)*, 4363/139, (4 Kasım 1912).

<sup>322</sup> DMA, *Gemiler Bölümü, Turgut Reis Zırhlısı Seyir Jurnalı (1910-1914)*, 4363/77, (5 Kasım 1912).

<sup>323</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 199-200;

etmiştir.<sup>324</sup> 9 Kasım'da saat 12.10'da Varna önlerine demirlendi; ancak 14.30'da tekrardan poyraz yönünde Büyükçekme'ye doğru 6 mil süratle seyredildi. Ertesi gün Berk-i Efşanİstanbul'a gönderilirken Turgut Reis seyrine devam etti.<sup>325</sup>

10 Kasım'da Tekirdağ civarında Mesudiye zırhlısının açtığı ateş sonrası bir Bulgar topçu bataryası imha edilmiştir. Gün içerisinde limana İtalyan "Coadit" kruvazörü gelerek, şehirde konsoloslukta bulunanları alarak ayrılmıştır. Şehri savunmakta olan askerlerin isteği üzerine cephanelerinin bitmek üzere olduğunu 3. Kolordu Komutanına iletmesi için Mesudiye zırhlısı aracılığıyla Donanma Komutan Vekiline bildirmiştir; cevap olarak mesajın iletildiği ancak destek gelene kadar gemide bulunan hafif silahların sahile çıkarılarak şehri savunan askerlere dağıtılması emri verilmiştir. Donanma Komutan Vekili ordunun kanatlardan desteklenmesi için verilen emrin uygulanması sırasında yaptığı durum değerlendirmesini Başkomutanlık Vekâletine iletmiştir. Raporunda, çekilmekte olan ordunun geride artçı bırakması gerektiğini ve bu artçıların düşmanla temas halinde kalarak hareket tarzını ve kuvvet büyüklüğünü tespit etmeye çalışması gerektiği vurgulanmıştır. Ancak mevcut duruma bakıldığında ordunun bu hususa yeterince dikkat etmediğini ifa edilmiştir. Ayrıca, düşman tehdidi altındaki her kasaba ve şehrin önüne gemi görevlendirilmesinin mümkün olmadığı ifade edilmiştir. Ordunun geri çekilmek zorunda kaldığı Tekirdağ, Silivri ve Marmara Ereğlisi'nde bulunan hükümet yetkilileri ile halkın tahliyesini sağlamak üzere nakliye gemilerinin bölgeye sevk edilmesi talep edilmiştir. Başkomutanlık Vekâleti ise 11 Kasım'da kara harekâtının tüm gerekliliklerinin yerine getirildiğini ve bu konuda Donanma Komutan Vekilinin görüşüne ihtiyaç duymadığını belirten nezaket kurallarına aykırı bir yanıt vermekle yetinmiştir.<sup>326</sup>

Bulgar ordularının iki koldan Tekirdağ ve Silivri istikametine 11 Kasım 1912'de yaptığı saldırılar, ayrıca Çatalca Cephesi'ndeki şiddetli taarruzları olmak üzere donanma gemilerinin Büyükçekmece önlerinde toplanmasını gerektirmiştir. Tekirdağ sırtlarında ve Silivri'de toplanan Bulgarlar, denizden yapılan top atışları ile dağıtılmıştır. Bu koşullar altında, Donanma Komutan Vekili donanmayla Ege'ye

<sup>324</sup>DMA, *Gemiler Bölümü, Turgut Reis Zırhlısı Seyir Jurnalı (1910-1914)*, 4363/78, (8 Kasım 1912).

<sup>325</sup>DMA, *Gemiler Bölümü, Turgut Reis Zırhlısı Seyir Jurnalı (1910-1914)*, 4363/79, (9 Kasım 1912).

<sup>326</sup>Akbaş, *Balkan Savaşlarında Deniz Cephesi (1912-1913)*, 77-78.

yapılacak deniz seferini erteleyerek Büyükçekmece’de bir araya gelme kararı alınmıştır. Bu sırada, Başkomutanlık başka bir talimatla Terkoz su bentlerinin korunmasını, İstanbul’un su temininde kesintiye yol açılmaması ve bölgedeki sanayi tesislerinin güvenliğinin sağlanması amacıyla donanma komutanlığına yeni bir görev vermiştir. Böylece, Turgut Reis zırhlısının Terkoz’a gönderilmesiyle bu kritik noktaların korunması sağlanmış ve Bulgarların taarruzları denizden açılan top atışlarıyla durdurulmuştur.<sup>327</sup>

Aynı gün Turgut Reis saat 01.20’de Karaburun fenerine bordalamıştır; Hamidiye kruvazörü Büyükçekmece’den Silivriye doğru kıyı keşfi yaptığı bir esnada Bigados (Selim Paşa) dolaylarında toplanmakta olan düşman kuvvetlerini top atışıyla dağıtmıştır. Hamidiye’ye takviye için Mecidiye kruvazörü de bu bölgeye gönderilmiştir. Bu sırada Köstence’den, silah ve cephane getirmekte olan gemileri koruma görevi devam etmiştir. 12 Kasım’da 11.05’de Kılıçburnu önüne konuşlanan Turgut Reis zırhlısı 13.45’de düşman keşif kollarını tespit ederek gemi personeli top başına alınmıştır. 14.05’de bir adet 6,5’lik bir adet 2.10’luk mermiler endakt edilmiştir.<sup>328</sup> 13 Kasım’da Berk-i Satvet torpido kruvazörü Güzelhisar ve Kızılırmak gemilerine refakat için görevlendirildi; ancak Karadeniz’de sert fırtınaya dayanamayarak, Terkos Gölü önlerinde bulunan Turgut Reis zırhlısının yanına 08.15’de demirlemiştir.<sup>329</sup> İlerleyen düşman birliklerinin Terkos’a yaklaşması sebebiyle buraya kuvvet bırakma ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Turgut Reis zırhlısı bölgeye gönderilerek kara muharebelerine büyük destek sağlamıştır. Aynı gün Başkomutanlık Vekili sert bir ihtarda bulunarak donanmanın Akdeniz’e çıkma emrini vermiştir.<sup>330</sup>

14 Kasım’da Başkomutanlık Vekâletine; sağ kanadın düşmanla temas sağladığı ancak donanmanın desteği olmadan harekâtın başarıya ulaşmasının zor olduğu, sol kanadın bazı birliklerini donanmanın desteğine güvenerek başka cepheye gönderdiği ve dolayısıyla uzun menzilli toplara sahip bir geminin harekât alanında bulundurulmasının gerekliliği rapor edilmiştir. Bu rapor sonucunda Baş Komutanlık

<sup>327</sup> Donbaloğlu, *Balkan Harbinden Kurtuluş Savaşına Türk Deniz Stratejisi*, 78.

<sup>328</sup> DMA, *Gemiler Bölümü: Turgut Reis Zırhlısı Seyir Jurnalı*, 4363/80, (12 Kasım 1912); Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 206.

<sup>329</sup> DMA, *Gemiler Bölümü: Turgut Reis Zırhlısı Seyir Jurnalı*, 4363/81, (14 Kasım 1912); Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 207.

<sup>330</sup> T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 111.

Vekâleti tarafından donanma ikiye ayrılmıştır. Donanma Komutan Vekili emri altında Barbaros, Asar-ı Tevfik ve yedi muhrip sol tarafta, Donanma Komutan Vekili Yardımcısı emri altında ise Turgut Reis, Mesudiye ve Mecidiye sağ tarafta görevlendirilmiştir.<sup>331</sup> Saat 14.45’de Mesudiye ve Mecidiyenin de Turgut Reis’e katılmasıyla, pruva tarafında ki 28 cm toplardan dört adet Celep, bir mermi ise Tarfa köyüne endakt edilmiştir; daha sonra buradan hareketle Terkos gölü civarında ki mandıraya 52 adet 10,5’lik ve bir adet şarapnel kullanarak geniş bir sahayı bombardımana tutmuştur.<sup>332</sup>

15 Kasım sabahı, Terkos önlerinde harekât için hazır bekleyen Turgut Reis zırhlısının yanına Mesudiye zırhlısı yanaşmıştır; Mesudiye zırhlısında fırın bulunmadığı için mürettebat uzun zamandır ekmek sıkıntısı başlamıştır. Limanlara uğrayamayan ve ihtiyaçlarını karşılamayan Mesudiye zırhlısında, gemi personeli peksimetleri kurtlardan ayrılıp ezdikten sonra yeniden pişirmek zorunda kalmıştır. Bu durum karşısında Turgut Reis zırhlısının fırınında pişirilmiş birkaç ekmek Mesudiye zırhlısına teslim edilmiştir.<sup>333</sup> Daha sonra Turgut Reis ve Mesudiye zırhlıları, karadaki gözcülerin belirlediği hedef bilgileri doğrultusunda Bulgar mevzilerini tespit ederek yoğun bir bombardımana başlamıştır. Denizden sağlanan ateş desteği ile Osmanlı ordusu ilerlemiş, Mandıra köyü civarındaki mevzilerin ele geçirilmesi üzerine Turgut Reis zırhlısı sancak 10,5’lik toplarından 52 adet mermiyi Mandıra köyüne endakt etmiştir. Lazari köyüne ise dost ve düşman askerleri iyi bir şekilde ayırt edilemediği için risk alınmamış ve bu bölgeye atış yapılamamıştır. Barbaros atışlarına ara vermeden devam ederken, kara muharebelerinin takibi ve donanmanın arızalarını denetlemek üzere Bahriye Nazırı Salih Paşa’yı bölgeye gelmiştir. Hamidiye kruvazörü daha sonra bulunarak Silivri, Papazlı ve Marmara Ereğlisi arasında gözlem ve bombardıman harekâtını yürüttükten sonra Büyükçekme’ye akşam saatlerinde geri dönmüştür. 16 Kasım’da Başkomutanlık Vekâleti Mesudiye’yi Büyükçekmece’ye geri çağırmıştır. Turgut Reis zırhlısı, Mecidiye kruvazörünün ise kömür ikmali için İstanbul’a dönmesiyle sağ kanatta yalnız kalmıştır. Turgut Reis zırhlısı, düşman kuvvetlerin mevzilendiği Tarfa’yı

<sup>331</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 207.

<sup>332</sup> DMA, *Gemiler Bölümü: Turgut Reis Zırhlısı Jurnalı*, 4363/81, (14 Kasım 1912).

<sup>333</sup> Zeynep Kerman, *Yüzbaşı Osman Nuri: Balkan Harbi Hatıratı*, (İstanbul: Dergah Yayınları, 2019), 32-34.

öğlen öncesi, Celep Köyü'nü ise öğle sonrası bombardımana tutarak 4 mermi kullanmıştır. Daha sonra karaya asker ve vasıta çıkararak Darboğazın ilerisinde bulunan Osmanlı Köyü civarında düşmanın temizlenmesi için ilerleyen birliklere destek sağlanmıştır. Burada kıyıda da bulunan müfreze 7 adet gaz tenekesi teslim edilmiştir. Bu sırada Harbiye ve Bahriye Nezaretleri, sağ cenahın komutanı Tevfik Bey'in imzasıyla "*Sağ cenah himaye edilmezse, felaket muhakkaktır*" şeklinde bir telgraf almıştır; bu telgraf üzerine Bahriye Nezareti Mesudiye zırhlısını tekrar Turgut Reis'in yanına sevk etmiştir. Harbiye Nezareti, Karadeniz'de bulunan eski gemilerde işe yarar 10,5 cm iki topun bulunduğu dair haberiyle birlikte Karadeniz'e diğer gemilerinde takviye edilmesini istemiştir. Ancak Başkomutanlık Vekâleti bu kararı yetkilerine müdahale olarak görmüş, Mesudiye'nin Bahriye Nezareti tarafından Terkos'a gönderilmesini protesto etmiştir ve gemiyi sol yana vazifelendirmiştir.<sup>334</sup>

17 Kasım'da donanma kanat komutanlarının istekleri doğrultusunda hareket edilerek mücadelenin sonucunu belirleyecek adımlar atılmıştır. Donanma bu muharebede Başkomutanlık Vekâletinin emirlerine göre değil, sağ ve sol Kolordu Komutanlarının verdiği bilgiler dâhilinde planlı bir şekilde hareket edilmesi öngörmüştür.<sup>335</sup> Saat 10.30 gelen emir sonrası muharebeye katılan Turgut Reis zırhlısı, Celepköyü sahillerine 8,8 cm'lik toplarından 17 adet atış yaptıktan sonra buradan Ormanlıköyü'ne gelerek 10,5 cm'lik topuyla 6 mermi atarak burada konuşlanmıştır.<sup>336</sup> Bu atışlar düzensiz ve isabetsiz olmuş ancak bir saat sonra yeniden başlattığı atışlar, Bulgar batarya ve metrislerine isabet etmiştir. Mesudiye zırhlısı ise tepelerden gemilere ateş açan Bulgar bataryalarına susturulmuştur.<sup>337</sup> Akhisar torpidobotu ise keşif ve sağ kanatla irtibat için kullanılmıştır. Sol kanattaki sessizlik saat 15.00'da başlayan makineli tüfek atışları ile bozulmuş ve atışlar belirli aralıklarla saat 16.30'a kadar sürmüştür. I. Kolordu Komutanı Ömer Yaver Paşa, Kolordusunun bütün cephesiyle savaşa dâhil olarak Çatalca-Papaburgaz arasındaki sahanın sırtlarında düşman bulunduğunu ve donanmaya bildirilerek atış altına alınmasını istedi. Donanma Komutan Vekilinin raporuna göre 15 km<sup>2</sup> alan atış altına

<sup>334</sup> DMA, *Gemiler Bölümü: Turgut Reis Zırhlısı Jurnalı*, 4363/82, (15 Kasım 1912); T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 113-115; Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 208.

<sup>335</sup> T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 114.

<sup>336</sup> DMA, *Gemiler Bölümü: Turgut Reis Zırhlısı Jurnalı*, 4363/83, (17 Kasım 1912)

<sup>337</sup> Ozan Tuna, "Çatalca Savaşında Türk Donanmasının Desteği", *Studies Of The Ottoman Domain*, 6(10), 2016, 42.

alınarak iki Bulgar bataryası tahrip edilirken, Papazköyü'nde yangın çıkmıştır. Ömer Yaver Paşa donanmanın yapmış olduğu bu atışların düşmana büyük bir psikolojik tesirinin olduğunu değerlendirilmiştir.<sup>338</sup>

18 Kasım saat 13.45'de Vardiya Kaptanı Lutfi Bey'in emriyle geminin pupa kısmından torpido saldırısı şüphesine düşmüş ve ardından hemen projektörlerle çevreyi kontrol ettirmiştir. Yapılan tarama sonrası herhangi bir vasıtaya rastlanılmamıştır; sağ yanda Turgut Reis zırhlısı, Kolordu'dan bir irtibat subayını yanına alarak, onun verdiği talimat üzerine kıyı boyu ilerleyerek Denizli Müfrezesi'nin ilerlemesine destek olunması istenmiştir. 20.40'da Terkos önlerine gelerek taarruza başlamıştır. Daha sonra buradan 00.30'da hareket ederek Celepköyü'nde düşman unsurlar tespit edilmiştir. Turgut Reis zırhlısını gören düşman müfrezesi ateş açmış ancak hemen top atışlarıyla karşılık verilmesiyle müfreze susturulmuştur. Bu atışlarda düşmana toplamda 5 şarapnel, altı adet baş 8,8'lik toplardan 35 adet, sancak 18,5'likten 19 adet dahi iskele ile endakt edilmiştir. Turgut Reis zırhlısı 06.30 buradan hareket ederek Karaburun Fenerine ulaşarak burada bordalanmıştır.<sup>339</sup>Turgut Reis zırhlısı vuku bulan bu muharebelerde toplam; baş taret 6 adet, baş ve pupa taret 8,8'lik mermiden 217 adet, iskele tarafındaki 10,5'lik topundan 12 adet ile pupa tarafındaki taretiyle 1 adet mermi kullanılmıştır. Seyir esnasında sayımını tamamlayan zırhlı 11.00'da boğaza ulaşmıştır.<sup>340</sup>

Bulgar hücumları artık zayıflamış donanma sağ kanattan desteğe devam ederken sol kanat ise havanın sisli olması sebebiyle harekâta devam edememiştir. Bulgar hücumları böylece Çatalca hattında kırılması üzerine Sultan V. Mehmet Reşat ordu ve donanmayı bir telgraf ile kutlamıştır. Bozgun ile birlikte Çatalca hattına çekilen ordunun olumlu psikolojik tesiri İstanbul'da hissedilmiştir. Tehlike altındaki İstanbul'un ordu ve donanma ortaklığında ki mücadelenin başarıyla sonuçlanmasında Sultan V. Mehmet Reşat oldukça memnun kalmıştır. Donanmanın daha önce kara kuvvetleri ile ortak bir harekât tecrübesi olmamasına rağmen Çatalca Muharebesi esnasında büyük fayda sağlaması birçok komutan tarafından da takdir edilmiştir. 3. Kolordu Komutanı Mahmut Muhtar Paşa 24 Kasım 1912'de Baş Komutanlık

<sup>338</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 209.

<sup>339</sup>DMA, *Turgut Reis Zırhlısı Jurnalı*, 4363/83, (18 Kasım 1912).

<sup>340</sup>DMA, *Turgut Reis Zırhlısı Jurnalı*, 4363/84, (19 Kasım 1912).

Vekâletine gönderdiği raporunda ortak harekâtın başarısının iki tarafında birlikte hareketinden kaynaklı olduğunu ancak deniz ve karada bulunan irtibat personelinin bu konuda hayati önem taşımasına rağmen görevlerini layıkıyla yerine getirmediğini belirtmiştir.<sup>341</sup>

### **3.2.6 Hamidiye Kruvazörünün Vurulması ve Turgut Reis Zırhlısının Kurtarma Harekâtı**

Hamidiye Kruvazörü 19 Kasım'da Donanma Komutan Vekili yardımcısı emrinde Asarı-ı Tevfik zırhlısı ile birlikte Bolayır'a doğru seyir halindeyken 21.45 alınan emir sonrası filodan ayrılarak 03.00'da Büyükçekmece'ye demirlemiştir. Hamidiye Kruvazöründe bu tür bir hareketlilik yaşandığı esnada Turgut Reis zırhlısı Bolayır'da bulunmaktaydı,<sup>342</sup> daha sonra Donanma Vekili Albay Tahir'in emrine göre; cephane ve hayvan yüklü olan gemilerin Bulgar torpidobotları tarafından aranılması muhtemel olduğunu bildirerek Varna'yı gözetleme ve olası düşman vasıtalarının batırılması için Hamidiye, Basra ve Yarhisar'a görevlendirilmiştir.<sup>343</sup>

Hamidiye aldığı emirle 04.15'te hareket ederek Yeşilköy önünde demirlemiştir. Buradan 07.13'de hareket eden gemi, 08.27'de İstanbul Boğazı'ndan geçerek Karadeniz'e ulaşmış ve Yarhisar muhribiyle buluşmuştur. Ardından, saat 09.00'da Karadeniz'e doğru seyrine devam etmiştir. Berk-i Efşan torpidobotu ise makine arızası sebebi burada bırakılsa da arızasını giderip 13.00'da filoya yetişebilmiştir. Filo 16.50'de durdurularak komuta kademesi hareket planı ile ilgili toplantı yapıldı. Toplantı sonrası verilen emre göre; Bulgar ticaret gemilerinin himayesi sağlanırken, torpidobotların batırılması planlanmıştır. Bu maksatla harekât planına göre; Berk-i Efşan torpidobotu Varna'nın 8 mil kuzeyinde bulunan Çingenekayaları Burnunda, Yarhisar muhribi Varna'nın 8 mil güneyinde bulunan Kamçık (Gemşi) Nehri ağzında mevkinde bulunurken, Hamidiye ise Varna Limanı'nın ağzında destek verilmesi planlanmıştır. Berk-i Efşan ve Yarhisar gözetleme ve taarruz faaliyetlerinde bulunarak torpidobotları batırma görevi verilmiştir. Hamidiye Kruvazörü, Berk-i Efşan ve Yarhisar düşmanla olası bir temas

<sup>341</sup> Akbaş, *Balkan Savaşlarında Deniz Cephesi (1912-1913)*, 81; T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 115.

<sup>342</sup> T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 117.

<sup>343</sup> T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 214.

sonrası kırmızı işaret fişeği atarak diğer gemilere haber verecekti; harekât sonrası ise gemiler 21 Kasım sabah 08.00'da Balçıkönü mevkiine, Yarhisar muhribi ise görev yerine 21.30'da Berk-i Efşan torpidobotu 00.00'da görev yerine ulaşmıştır.<sup>344</sup>

20 Kasım sabahı saat 10.07'de Turgut Reis zırhlısı, Hamidiye kruvazörü refakatindeki Yarhisar ve Berk-i Efşan Karadeniz'e doğru seyir halindeyken Karaburun mevkiinde karşılaştı. Turgut Reis süvarisi İsmail Bey ve Hamidiye kruvazörü süvarisi Rauf Bey burada kısa bir süre görüştüktan sonra Hamidiye kruvazörü Karadeniz'e doğru seyrine devam etmiştir.<sup>345</sup> Aynı günün akşamı, saat 00.00'da Akdeniz ve Mithat Paşa vapurlarının askeri nakliyatının Köstence'ye ulaştığı haberi, Varna Müstahkem Mevkii Komutanı Yarbey Lodorof'a iletilmiştir. Bu bilgi üzerine, Köstence-İstanbul hattında düşman gemileriyle karşılaşılması ve imha edilmesi ihtimalleri değerlendirilmiştir; bu düşünce doğrultusunda, torpidobotlar Varna Limanı ağzına sevk edilerek olası bir çatışmaya karşı önlem alınmıştır. Bulgar Karadeniz Filosu'nda Asteğmen Kopef komutasında Draçki, Teğmen Tedof komutasında Simeli, Teğmen Sarafimof komutasında Sitroki ve Teğmen Aliyef komutasında Letyaşti torpidobotları görevlendirilmiştir. Her bir torpidobot, farklı subayların liderliğinde hareket ederek Bulgar donanmasının operasyonel gücünü ve denizlerdeki varlığını temsil etmekteydi.<sup>346</sup>

Hamidiye, 21 Kasım 00.00'da Varna önlerine ulaştığında Bulgar torpidobotları liman ağzında konuşlanmıştı; saat 00.40'da vardiya personeli tarafından 15 mil açıklıkta karartılar görüldüğünü rapor etmesi sonucunda bir adet kırmızı işaret fişeği ateşlenmiştir. Hamidiye kruvazörünün teşhisi için yanına yaklaşan torpidobotları düşman olduğunu fark etmesi üzerine süratlerini artırmıştır. İşarete cevap alamayan Hamidiye üzerine hızla gelen gemileri düşman olduğunu kanısına vararak olası bir torpido saldırısına karşı önlem olarak pruvasını hareketliliğin olduğu yere çevirmiştir. Daha sonra karşılıklı top atışları başlanmış ancak Hamidiye yerini belli etmemek için ısıldak kullanmaması, atışlarını olumsuz etkilemiştir.<sup>347</sup>

<sup>344</sup>Alpagot, *Balkan Harbinde Türk Filosu*, 115-117.

<sup>345</sup>Saraçoğlu, *Gazi Hamidiye'nin Şanlı Maceraları: Rauf Orbay ve Hamidiye*, Haz. İsmail Dervişoğlu, 41.

<sup>346</sup>İşin, *Balkan Harbi Deniz Cephesi '1912-1913'*, 111.

<sup>347</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 214.

Torpidobotlar Hamidiye'yi fark ettikleri gibi iki kanada ayrılarak, kısıpaca alınmak istenmiştir. Sancak tarafındabulunan Letyaştı torpido saldırısında bulunsada Hamidiye iskele alabanda manevrası ile kurtulmayı başarmış ancak Draçki'ye açık hedef haline gelmiştir. Kendisine borda göstermek üzere olduğunu fark eden Draçki'nin ateşlediğı torpido ile Hamidiye sancak baş omuzluğuna isabet ettirmiştir. Hamidiye'nin vurulmasıyla LetyaştıKilvator iskelesine sığınırken Draçki, Simeli ve Sitroki ise Hamidiye'den uzaklaşmıştır. Bu üç torpidobot Berk-i Efşan ile karşılaşarak şiddetli çarpışmalar yaşanmış ancak bir sonuç alınamamıştır. Yarbay Lodogorof destek için Nadejda Komutanı Yüzbaşı Daskalof'dan limandan çıkma emrini vermiştir. Bu emir gece karanlığında mayınlı sahadan geçilmesi riskli bularak uygulanamamıştır. 02.00 da ikinci çarpışmanın bitmesiyle de torpidobotlar tamamen ortadan kaybolmuştur. Hamidiye komutanı Rauf Bey saat 02.00'da Berk-i Satvet torpido kruvazörü Varna'ya doğru yönelerek yaralı haldeki Bulgar torpidobotlarını tespit ederek imhasını bildirmiştir. Berk-i Satvet 10 mil boyunca bu yönden devam ederken 03.00'da Berk-i Efşanla buluşarak Kalegra Burnu'nun 3 mil doğusuna kadar eşlik ettikten sonra 09.00'da rotasını Köstence'ye çevirmiştir. Yaralı haldeki Hamidiye ise 02.30'da kritik bir karar alarak baş ambarı, baş cephaneliğı ve kömürlüğü su alması sonucu kullanılmaz hale gelmiştir. Kazan dairesine sızan sularda geminin seyir hızını düşürmüştür. Yüzbaşı Rauf Bey risk almayarak rotasını İstanbul'a çevirmiştir.<sup>348</sup>

Başkomutanlık Vekili, Hamidiyenin yaralı olduğunu 21 Kasım sabahı Karaburun İşaret istasyonuna vermiş olduğu telgraf ile anlamıştır. Telgrafta *"Buradan geçen Hamidiye'de bir kaza olması münasebetiyle, yardım için Turgut Reis hareket edecektir."* denilmekteydi; bu telgraf sonrası Donanma Vekiline gerekenin yapılması ve önlemlerin alınması için emir verilmiştir. Bahriye Nezareti ise Berk-i Satvet'in Köstence önlerinde yalnız kalmasından endişe duydu ve takviyesi için Başkomutanlık Vekâletine bildirilmiştir. Başkomutanlık Vekâleti ise iki muhribin Karadeniz'e gönderilerek Bulgar torpidobotlarının imhası ve askeri nakliyatın sağlanmasını emrini vermiştir.<sup>349</sup>

<sup>348</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 214-215.

<sup>349</sup> T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 121.

Büyükdere’de bulunan Mecidiye kruvazörü Hamidiyenin yardım çağrısını alarak İntibah vapuruyla birlikte yardım hazırlıklarına başlanmıştır. 21 Kasım 08.00’da Karaburun’da bulunan Turgut Reis 08.30’da Hamidiye’ye yardım etmek üzere hareket etmiştir. 11.30’da Turgut Reis ile karşılaşarak Hamidiye’nin bordasını seyre başladı. Hamidiye’ye ilk yardıma yetişen Turgut Reis zırhlısının İkinci Süvarisi Kaptanı Osman Bey ve Mühendis İsmail Efendi olmuştur. Gemideki suyun boşaltılması amacıyla Turgut Reis zırhlısından personel, kovalar ve mastalyalar toplanılmıştır. Geminin batmasına ihtimaline karşı önlem amaçlı bir işkampavya (büyük sandal) alınarak Hamidiye’nin arkasına bağlanarak yedeğe alınmıştır. Saat 15.45’te Mecidiye ve İntibah vapuru da yardım için ulaşmıştır. Saatler ilerleyip havanın bozulmaya başlamasıyla, Hamidiye’nin batma riski artmıştır. 18.20’de Frans römorkörü ve Zuhaf korveti’de yardıma katılmıştır. 19.45’te Boğaz fenerleri bordalanınca kfile durmak zorunda kalmıştır. Hamidiye burada pruva kısmından Fransromörküne, pupadan ise İntibah vapuruna bağlanarak 20.30’da yeniden seyre devam etmiştir. Mecidiye, Zuhaf ve Turgut Reis’e gerek kalmadığı için Mecidiye ve ZuhafBüyükdereye Turgut Reis ise Karaburun’a dönmüştür. 00.30’da Hamidiye bakıma alınması suretiyle Azapkapısı havuzuna ulaşmıştır.<sup>350</sup>

### 3.2.7 Bırakışma Dönemi

Baş Komutanlık Vekâleti, 21 Kasım gecesi donanmaya iki müfreze oluşturma talimatı vererek; müfrezelerden biri Varna’yı gözetleme görevini üstlenirken, diğeri Köstence’ye yönlendirilmiştir. 22 Kasım’da Gayret-i Vataniye Köstence’ye, Muavenet-i Milliye ise Varna’ya gönderilmiştir. Ancak, kötü hava koşulları sebebiyle her iki gemi geri dönmek zorunda kalmıştır. 22 Kasım günü sabah saatlerinde Turgut Reis Karaburun’a gelip sağ cenahta görevine yeniden başlamıştır. 23 Kasım günü kömürünün bittiğini rapor etmesiyle Mesudiye zırhlısı saat 16.00’da Büyükçekmece’den hareketle Boğaz’ı geçti ve Büyüklimanda kendisine Musul torpidobotu katılarak Karadeniz’e açılmıştır. Ancak olumsuz hava koşulları sebebiyle Musul torpidobotu geri dönmek zorunda kalmıştır. Mesudiye öğleden sonra Karaburun’a gelmesiyle görevi devralmış ve Turgut Reis buradan Büyükdere’ye

<sup>350</sup>Saraçoğlu, *Gazi Hamidiye’nin Şanlı Maceraları: Rauf Orbay ve Hamidiye*, Haz. İsmail Dervişoğlu, 46-47; Alpagot, *Balkan Harbinde Türk Filosu*, 120-121; T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 121-122.

dönmüştür. Zuhaf korveti keşif müfrezisi kurarak gece Kumburgaz'a hareket etti ancak hava şartlarına dayanamayıp bocalamıştır. 24 Kasım günü torpidobot ve muhriplere göre tonajı yüksek olan Mesudiye'de hava muhalefetine dayanamayıp Büyükdere Limanı'na dönmek zorunda kalmıştır. Genel olarak Karadeniz'de sukunet hâkimdi ancak birönceki gün denizde bocalayan Zuhaf korveti yoluna devam ederek Kumburgaz'da karaya keşif müfrezesi çıkararak top atışıyla desteklemiştir. Keşif görevi bittikten sonra Zuhaf korveti öğleden sonra Büyükçekmece'ye gelmiştir. Burada karaya çıkarılan keşif müfrezesine Bulgarlar tarafından ateş açılması sonrası Zuhaf korveti karşılık verdiği gibi Barbaros zırhlısı eşlik etmiştir.<sup>351</sup>

25 Kasım'da, donanmaya ateşkes görüşmeleri çerçevesinde düşman saldırı olmadığı sürece ateş açılmaması yönünde uyarı yapılmıştır. Ateşkes görüşmeleri, karaya ateş açma yasağını gündeme getirirse de bu durum donanma gemilerinin denizlerdeki faaliyetlerini engelleyememiştir. Marmara Denizi'nde çetelerle ve savaş kaçaklarıyla mücadelenin yanı sıra, Karadeniz'de gözetleme ve askeri taşımacılık görevleri devam etmiştir. Donanmanın ana kuvvetinin Çanakkale'ye gitmek üzere ayrılmasıyla birlikte, bu görevleri yerine getirecek teknik olarak zayıf kalmış gemiler geride bırakılmıştır. Özellikle Karadeniz Müfrezesi'ne tahsis edilen gemiler, bu mevsimde uzun mesafeli seferler için uygun değildi.<sup>352</sup> 27 Kasım'da yüklemesi biten gemiler Gayret-i Vataniye ve Muavenet-i Milliye muhripleri ile karşılaşmıştır. Varna önlerine gemileri karşılaması için Turgut Reis'de görevlendirilmiştir. Varna'da Mecidiye'nin bulunmasına rağmen Turgut Reis'i görevlendirmesi sıkı tedbirlerin göstergesidir; Mecidiye, Turgut Reis ve beraberinde ki konvoy güvenle 28 Kasım günü İstanbul'a ulaşmıştır.<sup>353</sup>

3 Aralık'ta Bulgarlar ile görüşmeleri başlamasıyla, deniz kuvvetleri tüm gücüyle Ege'de deniz harekâtı için Çanakkale'de toplanmaya başlamıştır.<sup>354</sup> Bezm-i Âlem, Berk-i Efşân ve Berk-i Satvet, 3 Aralık 1912'de Albay Sermet Bey komutasında Büyükçekmece'den hareket etmiştir. Akdeniz, Zahir ve Karadeniz vapurlarına refakat görevi verilmiştir.<sup>355</sup>

<sup>351</sup>Alpagot, *Balkan Harbinde Türk Filosu*, 121-123.

<sup>352</sup>T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 125-130.

<sup>353</sup>İşin, *Balkan Harbi Deniz Cephesi '1912-1913'*, 120-121.

<sup>354</sup>Tuncer, *Balkan Harbinde Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu*, 233.

<sup>355</sup>İşin, *Balkan Harbi Deniz Cephesi '1912-1913'*, 121.

9 Aralık'ta Köstence'ye ulaşan gemiler, yükleme tamamlanmadığı için bir gün liman dışında bekledikten sonra 12 Aralık'ta boğaza dönmüştür. 13 Aralık'ta Berk-i Efşan, Marmara vapuruna eşlik etmek için hareket etmiş ve Köstence'den son nakliyat gerçekleştirilmiştir. Başkomutanlık Vekâleti, 10 Aralık'ta Marmara Müfrezesi Komodoru'na, Gelibolu'dan alacağı askerleri Arköy'e çıkarıp çeteleri dağıtmasını ve Marmara kıyılarında ki her türlü naklin engellenmesini emretmiştir. Bu görev, Albay Tekirdağlı Kadri Bey'in komutasındaki Zuhaf korvetiyle yerine getirilmesi kararı alınmıştır. Zuhaf korveti, 11 Aralık 1912'de Gelibolu'dan aldığı 250 kişilik birliği Arköy'e çıkarmıştır. Çatışmalar nedeniyle cepheye destek olarak onarımdan çıkan Nurul Bahir gönderildi. Marmara Müfrezesi Komodoru emrindeki Nevşehir kaçakçılığı önlemek için aramaya çıkmıştır. 21 Aralık'ta dokuz yelkenli ile Büyükçekmece'ye ulaştı. 24 Aralık'ta Arköy önlerine Rus istasyonier gemisi "Donets" gelmiştir. Rus Askeri Ataşesi, Zuhaf'ın komutanını ziyaret ederek yoksul halka yardım amacıyla karaya çıkmıştır. 2 Ocak 1913'te Başkomutanlık Vekâleti, Bulgarsitan'ın Tuna yolu ile Rusya'dan destek alacağı bilgisi üzerine Karadeniz Müfrezesi Komodoru'na gözlem görevi verilmiştir. Ancak Komodor, elindeki gemilerin göreve uygun olmadığını bildirmiştir. Bunun üzerine Bahriye Nezareti, Hasan Sermet Bey'den bizzat komuta etmesini istenmiştir. 30 Ocak'ta Sermet Bey'in istifası sonrası Albay Tekirdağlı Aziz Bey Vekil olarak atanmıştır. Bezm-i Âlem 1 Şubat'ta Kızılırmak vapurunu almak için Köstence'ye gitti ancak yükleme tamamlanmayınca 3 Şubat'ta geri dönmüştür. 4 Şubat'ta savaşın ikinci evresi başladığında Karadeniz Müfrezesi, takviye edilmiş ve Albay Yenibahçeli Sıtkı Bey Komodorluk görevine atanmıştır. Sancak gemisi olarak da Asar-ı Tevfik zırhlısı seçilmiştir. Bu sırada 4 Şubat 1913'te Albay Tahir Bey, Donanma Komutan Vekilliğini görevini devralmıştır. Gemilerin topları hakkında hazırladığı rapor, Başkomutanlık Vekili tarafından kabul görmemesi üzerine kontroller yabancı uzmanlar yapılmıştır. Yapılan kontroller sonucunda topların sağlam olduğu belirlenmiştir.<sup>356</sup>

4 Şubat 1913'te savaşın ikinci evresi başlayarak durumun tekrar lehine çevrilmesi için harekete geçildi. Mürefte önlerinde Zuhaf, 3.000 kadar Bulgar kuvvetine karşı ateş açmış, ancak 12.00'da Mürefte'yi terk etmek zorunda kalmıştır.

<sup>356</sup> Akbaş, *Balkan Savaşlarında Deniz Cephesi (1912-1913)*, 86-88.

Akşam saatlerinde Bulgarlar Mürefte'ye girmiştir. Sabah saatlerinde Mesudiye filoya katılarak 9.30'da ateşe başlamasıyla 14.30'da Zuhaf Korveti bu atışlara destek vermiştir. Bulgarların, Berk-i Satvet ve Nur'ul Bahir'in ateşiyle ilerlemeleri durdurulmuş ancak Bulgar kuvvetleri ne kadar ağır kayıp verselerde 5 Şubat 18.30'da Çarköy'e girmeyi başarmıştır.<sup>357</sup>

Başkomutanlık Vekâleti, Balkan savaşlarının ikinci evresi kapsamında 6 Şubat 1913'de Podima'ya amfibi harekâtı planı hazırlanmıştır; bu operasyonla düşmanın dikkatinin dağıtılarak İstanbul'a yakın bölgelerdeki etkisini kırmak ve savaşın seyrini değiştirebilecek bir avantaj elde etmek istenmiştir. Yüzbaşı Aslan Bey komutasındaki seçili birlikler Berk-i Efşan ve Draçla yola çıkılarak 6 Şubat günü yola çıkarak, 23.00'da Podima önlerine gelinmiştir. 7 Şubat sabahı birlikler karaya çıktığında Bulgar direnişiyle karşılaşmıştır. Podima'yı Sabah saat 07.00'da ele geçirilsede kalabalık Bulgar güçlerine mukavemet edilemeyerek geri geçilmek zorunda kalınmıştır. Amfibi harekâtı sonrası gemiler Podima önlerinden ayrılmak zorunda kalmışlardır. Savaş sürerken, Osmanlı Erkan-ı Harbiyesi, düşmana sürpriz etkisi yaratacak planlar geliştirilmiştir; bunlardan en önemlisi Çarköy'e amfibi harekâtı planıydı. 10. Kolordu tarafından yapılacak ve Mürettep Kolordu'nun Bolayır hattına saldırısıyla desteklenip, donanma tarafından korunacaktı. Planın hazırlığında bizzat Enver Bey görev almıştır. 7 Şubat 1913 akşamı Başkomutanlık, Donanma Komutanlığı'na 10. Kolordu'nun 8 Şubat sabahı Çarköy ve İnceburun arasına amfibi harekâtı yapacağını ve donanmanın bu harekâta destek vereceğini bildirildi.<sup>358</sup>

Plan gereği 9 Şubat'ta Mürettep Kolordu ve 10. Kolordu aynı anda hareket edildi. Donanma Komutan Vekili'nin komutasında; Turgut Reis, Barbaros, Mecidiye, Yarhisar ve Demirhisar görevlendirilmiştir. Filo 8 Şubat sabahı 05.10'da Çarköy önlerine ulaşmıştır. Ancak harekâtın yapılacağı bölgede yalnızca 10. Kolordu karargâhını taşıyan Nilüfer vapurundan başka gemiye rastlanmamıştır. Saat 10.00'da amfibi birliklerini taşıyan gemiler belirdiğinde, 10. Kolordu komutanı ve karargâhı Barbaros'a geçmiştir. Karaya Barbaros 80, Turgut Reis zırhlılarından 40 toplamda 120 bahriyeli çıkarılmış ve kıyı başını tutmakla görevlendirilmiştir. Amfibi harekâtı elverişsiz şartlarda devam etmiştir; fakat Mürettep Kolordu'nun taarruzu planlı saatte

<sup>357</sup> T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 201-203.

<sup>358</sup> Akbaş, *Balkan Savaşlarında Deniz Cephesi (1912-1913)*, 88-89.

başlamasına rağmen, amfibi birlikleri geciktiği için düşman birlikleriyle karşılaşmıştır. Ağır kayıplar veren Mürettep Kolordu, 8 Şubat akşamı geri çekilmeye başlamıştır. 9 Şubat'ta 10. Kolordu Kurmay Başkanı Enver Bey, Mürettep Kolordu Karargâhı'na giderek taarruzun yenilenmesini istemiştir. Ancak Başkomutanlık, 10. Kolordu'ya geri çekilme emri vermiştir. 10 Şubat sabahı donanma, çekilme harekâtını desteklemek için kıyılara ateş açmıştır. Karadaki kuvvetler, donanmanın desteğiyle 11 Şubat saat 04.00'da tamamen geri çekilmiştir. Donanma, 10 Şubat saat 06.30'da bölgeden ayrılarak 12.30'da Gelibolu'ya demirlemiştir. 13 Şubat'ta Nara Burnu'na ulaşan donanma, Mondros Deniz Muharebesi'nin yaralarını tam olarak saramamış olsa da ortak harekâta görevini başarıyla yerine getirmiştir.<sup>359</sup>

### 3.2.8 Asar-ı Tevfik Zırhlısının Batması ve Erdek'te Düzenlenen Talimler

9 Şubat günü destek için Binbaşı İsmail Bey komutasında ki Asar-ı Tevfik zırhlısı saat 08.00'da sağ kanat komutanı kıyıya yakın mesafeden seyretmesi emredilmişti. Kıyıya yakın mesafede seyir halinde olan zırhlı saat 12.45'de bir kayaya çarpması sonucu su almaya başlamıştır. Gemide bulunan değerli ve kullanabilecek birçok malzeme ve araç gereç bir yandan taşınırken diğer bir yandan su alan gemiye müdahale edilmiştir; 10 Şubat'ta Basra ve Taşoz muhripleri Asar-ı Tevfik'in yanına gelerek olası bir Bulgar saldırılarından korumak için emniyete alınmıştır. Akşam saatlerinde kurtarma ekibi gelse de bir süre sonra yapılan müdahale yetersiz kalarak 13 Şubat günü gemi batmıştır. Yaşanılan talihsizliklere rağmen donanma Bulgar sahillerini gözetleme görevini sürdürmüştür. Savaş süresince donanma orduya büyük destek sağlayarak güvenle ilerlemesine vesile olmuştur. Başkomutanlık Vekâleti 14 Nisan 1913'de Bulgarların kıyılara saldırıları olmadığı müddetçe donanmanın saldırmaması emrini yenilemiştir. Daha sonra donanma Çanakkale'ye 16 Nisan'da dönerek 27 Eylül tarihine kadar burada kaldıktan sonra Erdek açıklarında 3 gün talim yapmıştır. Donanma 30 Eylül'de İstanbul'a dönerek birçok gemi 4 Ekim 1913 günü uzun bir aradan sonra bakım ve onarımdan geçmiştir.<sup>360</sup>

<sup>359</sup>İşin, *Balkan Harbi Deniz Cephesi '1912-1913'*, 350-355.

<sup>360</sup>Akbaş, *Balkan Savaşlarında Deniz Cephesi (1912-1913)*, 90-91.

### 3.2.9 İmroz Deniz Muharebesi

Savaşın başlamasında itibaren iki aylık bir süre geçmesine rağmen Osmanlı donanmasının hâlâ Adalar Denizi'ne açılmaması, Yunan donanmasının bu bölgede etkinliğini artırarak üstünlüğünü sürdürmüştür. Kara muharebelerinden alınan yenilgiler ve geri çekilişin beraberinde Ege Adaları'nın kaybıyla birleşmiş, İstanbul'daki siyasi hava iyice gerilmiştir. Bu durum karşısında hükümet, artan kamuoyunun baskısını hafifletmek ve halkın güvenini yeniden kazanmak amacıyla, donanmanın denizi açılarak Yunan donanmasını bulup yok etmesinin etkili bir çözüm olabileceğini değerlendirmiştir. Bu görüş daha sonra Bahriye Nazırı Salih Paşa, hükümetin geleceği için donanmanın mutlaka Adalar Denizi'ne çıkararak deniz harekâtında bulunması gerektiğini mesajında açıkça ifade etmiştir.<sup>361</sup>

Türk tarafı, Çanakkale'nin coğrafi avantajlarından ve boğazdaki üs konumlarının stratejik öneminden faydalanırken, Yunan tarafı ise Limni Adası'nı ileri üs olarak kullanmış ve Bozacaada'yı muhripleri için bir üs bölgesi haline getirerek bölgedeki deniz operasyonlarında önemli bir avantaj elde etmiştir. Yunan donanmasının muhtemel planı, Osmanlı donanmasını tamamen imha ederek Adalar Denizi'ndeki hâkimiyetini garantilemektir. Buna karşılık, Osmanlı donanmasının amacı ise Bozacaada'yı yineden ele geçirerek Yunan donanmasına mümkün olduğunca zarar vermek olarak belirlenmişti. Ancak bu planın uygulanması, Osmanlı donanması için kolay olmayacaktı. Yunan donanmasının elinde bulunan Averoff kruvazörü; hızı, sürati ve yüksek atış kabiliyetiyle öne çıkmaktaydı; bu gemi, Yunan tarafında savaşma azmini arttırırken, Türk komuta kademesinde endişelere yol açmaktaydı. Osmanlı donanmasının gerek gemilerinin teknik özellikleri gerekse Yunan tarafının stratejik üstünlükleri nedeniyle zorlu bir mücadeleyle karşı karşıya olduğu açıktır.<sup>362</sup>

10 Aralık'ta Turgut Reis ile Barbaros, Karabiga mevkiinde atış talimleri yaparak savaş hazırlıklarını sürdürmüştür. Turgut Reis, Barbaros, Mesudiye ve Âsar-ı Tevfik zırhlı filonun bir parçasıdır.<sup>363</sup> 14 Aralık'ta Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri, Yedigâr-ı Millet, Taşoz ve Basra muhripleri ile birlikte Varna ile Boğaz arasındaki bölgeyi tarassut görevi için bırakıldı. Barbaros ve Turgut Reis zırhlıları ise

<sup>361</sup> Akbaş, *Balkan Savaşlarında Deniz Cephesi (1912-1913)*, 106.

<sup>362</sup> Tuncer, *Balkan Harbinde Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu*, 234-235.

<sup>363</sup> Akkerman, *Balkan Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri*, 59.

Büyükdere'ye ulaşmıştır. Osmanlı donanmasında yer alan gemilerin mevcut durumları, uzun süreli harekâtlarda etkin görev yapmalarına engel teşkil etmekteydi; bu gemilerin, özellikle zırh ve yapısal durumlarının iyileştirilmesi için kapsamlı bakımlara ihtiyaç duymuştur. Bu bağlamda, gemilerin havuzlanarak bakım ve onarımdan geçirilmesi gerektiği bildirilmiş ve ardından ilgili birimler arasında yazışmalar başlamıştır.<sup>364</sup>

Gemilerin bakıma muhtaç olduğuna dair gelen raporlar, donanma yetkilileri tarafından yeterince dikkate alınmamıştır. Buna rağmen, Donanma Vekili Albay Ramiz Bey, üst kademelerden gelen emirler doğrultusunda hareket ederek bir durum değerlendirmesi yapılmasını sağlamıştır. Bu kapsamda, Amiral gemisi Barbaros zırhlısında, Donanma Komuta Heyeti'nin katılımıyla bir Harp Meclisi toplanmıştır. Toplantıda, mevcut koşullar ve donanmanın harekât kabiliyeti masaya yatırılmıştır. Harp Meclisi, mevcut koşulları göz önünde bulundurarak ileriye dönük stratejik değerlendirmelerde bulunmuştur. Ancak gemilerin yetersiz bakım durumunun, olası operasyonel etkileri ve uzun vadeli sonuçları konusunda somut bir çözüm üretilmesi zor görülmüştür. Bu durum, harekâtın mevcut koşullarda sürdürülebileceği tartışma konusu haline gelmiştir. Mukayesede, Yunan tarafının silah, sürat ve ateş gücü ön planda olmuştur; şartların savaş elverişli olmamasına rağmen, politik baskılar Osmanlı donanmasını harekâta zorlamıştır. Meclis, Boğaz'ın stratejik avantajını kullanmayı hedefleyen bir hareket planı hazırlamıştır. Bu plana göre, Çanakkale Boğazı, İmroz ve Bozcaada üçgeninde karadan sağlanacak topçu desteğiyle sahillerin güvence altına alınması öngörüldü. Müstahkem Mevkii bataryalarının desteğiyle savunma güçlendirilerek Yunan donanmasının ilerleyişinin önüne geçilmesi hedeflenmiştir.<sup>365</sup> Harp Meclisinin verdiği karara göre donanma tablodaki gibi düzenlenmiştir.<sup>366</sup>

**Tablo 3.12.** Harp Meclisinin verdiği karara göre donanmanın dağılımı

| KUVVET<br>SINIFLANDIRILMASI | KOMUTANLAR | GEMİLER |
|-----------------------------|------------|---------|
|-----------------------------|------------|---------|

<sup>364</sup> ATESE, BLH,297/5, Lef 2-4. (14.12.1912).

<sup>365</sup> Akbaş, *Balkan Savaşlarında Deniz Cephesi (1912-1913)*,106-107.

<sup>366</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*,245.

|                     |                        |                                                                                                                                                                                    |
|---------------------|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ana Kuvvet          | Albay Ramiz Bey        | <b>Zırhlılar:</b> Barbaros, Turgut, Asar-ı Tevfik, Mesudiye<br><b>Torpidobotlar:</b> Demirhisar, Sultanhisar, Sivrihisar, Hamidabat                                                |
| 1. Muhrip Filotilla | Yüzbaşı Rauf Bey       | <b>Torpedo Kruvazörü:</b> Berk-i Satvet (Karadeniz’de bulunduğu için İmroz Deniz Muharebesine yetişemedi)<br><b>Muhripler:</b> Muavenet-i Milliye, Yedigâr-ı Millet, Taşoz, Basra. |
| 2. Muhrip Filotilla | Yarbay Hakkı Eşref Bey | <b>Muhripler:</b> Gayret-i Vataniye, Yarhisar, Numune-i Hamiyet<br><b>Kruvazörler:</b> Mecidiye                                                                                    |
| 3. Muhrip Filotilla | Müstakil Komuta        | <b>Muhripler:</b> Samsun<br><b>Torpidobot:</b> Akhisar<br><b>Mayın Gemisi:</b> İntibah<br><b>Tamir Gemisi:</b> Tır-i Müjgan<br><b>Hastane Gemisi:</b> Reşit Paşa                   |

Oluşturulan harekât düzene göre, Osmanlı donanmasının unsurları şu şekilde konumlandırıldı: 1. Muhrip filotilla, Saroz Körfezi ile İmroz Adası arasında keşif ve gözetleme görevini üstlenirken; 2. Muhrip Filotilla Beşige Koyu ile Bozcada arasında aynı göreve getirilmiştir. Düşmanla olası bir temas durumunda, keşif unsurları hızlı manevralarla geri çekilerek düşmanı Turgut Reis ve diğer zırhlıların yer aldığı ana kuvvetin önüne yönlendirilmiştir. Ana kuvvet, düşman unsurlarını vurucu güç olarak karşılayacak ve muharebede belirleyici rol üstlenmiştir. Bu düzenlemeyle, düşmanın zayıf noktalarının tespit edilip vurulması ve Boğaz çevresindeki savunmanın güçlendirilmesi hedeflenmiştir.<sup>367</sup>

Ana kuvvette diğer iki zırhlısı; Mesudiye ve Asar-ı Tevfik eski ve süratleri oldukça düşük olmasına rağmen muharebenin dört zırhlı ile yapılması kararlaştırılmıştır. Ayrıca Yunan donanmasının üstünlüğündeki farkı kapatmak için Osmanlı filosunun takviye edilmesi planlanmıştır. Başkomutanlık Vekâleti’ne

<sup>367</sup>İşin, *Balkan Harbi Deniz Cephesi ‘1912-1913’*, 208.

çekilen telgrafta Berk-i Satvet torpido kruvazörü Donanma Komutanlığı emrine verilmesi istendi. Hazırlıkların sürdüğü 14 Aralık'da ise Yunanlılar ile ilk temas gerçekleştirmiştir. Sultanhisar torpidobotu Seddülbahir'e doğru seyrederken üç Yunan torpidobotu tarafından beş atış düzenlenmiştir. Bu haber ivedilikle boğazdaki istihkâmlar tarafından donanmaya bildirilince Mecidiye kruvazörü Boğaz'ın dışına çıkarak Numune-i Hamiyet muhribinin de katılması istendi. Mecidiye İmroz Adası'na doğru seyir ederken beş Yunan muhribinin Bozcada tarafından geldiklerini tespit etmiş ve doğru üzerlerine doğru ilerlemiştir. Bir süre sonra sayıları sekiz olan muhriplerle Mecidiye arasında çıkan çatışmadan 10 dakika sonra muhriplerin geri çekilmesiyle Mecidiye Nara'ya dönmüştür. 15 Aralık gecesinde Rauf Bey ise emrindeki müstakil filotilla ile boğaz ağzına gelerek sabah vakitlerinde geri dönmüştür. Aynı gün Barbaros'da Harp Meclisi yeniden toplanmış ve boğazın gerisinde savunmada kalmak yerine Yunan donanmasını arayıp, tespit ettikten sonra hücum edilmesi kararı alınmıştır.<sup>368</sup>

Yunan donanması, 14 Aralık 15'e bağlayan geceyi İmroz Adası'nın kuzeyinde geçirdikten sonra 15 Aralık sabahı Osmanlı donanmasını boğaz girişinde aramaya çıkmıştır. Herhangi bir gemiye rastlanmadığı için tekrar İmroz Adası'nın kuzeyine dönülerek geceyi burada geçirmiştir. 15 Aralık gecesi Çarkçı Mülazımı Edirneli Mustafa Efendi'nin nezaretinde Giresun vapuruyla getirilen; 1000 adet hartuç, 18 adet torpido ve 2 adet hava makinesi Tır-i Müjgan'a taşınarak buradan Turgut Reis ve Barbaros zırhlılarına eşit bir şekilde dağıtılmıştır. Bu mühimmat muharebe için büyük öneme sahiptir.<sup>369</sup> 16 Aralık günü ise Osmanlı donanması Yunan donanmasını arama kararı almıştır. Eğer gemiler bulunamaz ise ikmalin Bozcada'da yapılması planlanmıştır. Donanma Komutan Vekili harekâtın gizliliğini sağlamak adına karaya asker çıkarılmamıştır. Ancak Yunan donanmasının, Osmanlı donanmasının hareketlerini bu kadar isabetli tahmin etmesi oldukça dikkat çekici bir detaydı.<sup>370</sup>

16 Aralık sabah 06.00'da Yunan donanması ana kuvvette; 4 zırhlı (Averof, Hdyra, Spezya, Psara) ve 4 Muhrip (Aetos, Yeraks, Leon ve Panter), Karakol

<sup>368</sup> Akkerman, *Balkan Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri*, 59-60.

<sup>369</sup> Atmaca, *Türk Deniz Harp Tarihinde Barbaros Zırhlısının Rolü*, 77.

<sup>370</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 242.

grubunda; 3 muhrip (Aspis, Doksa ve Velos) ve ek olarak Bozcada'da ikmal yapan 6 muhrip oluşan filotilla halinde teşkilatlanmıştır. Ana kuvvetteki zırhlılar Averof'un bayraktarlığında İmroz Adası'nın kuzeyinde 7 mil süratle, iki kol halinde güney mevkiine intikal etmiştir. Aspis, Doxa ve Velos muhripleri boğaz önünde bulunurken, 2 Neagenea sınıfı ve 4 Thyella sınıfı muhripler ikmallerini tamamlamış halde Bozcaada'dan kuzey doğru seyretmiş; bu altı muhribi ise Bozcada'da Delphine denizaltısı beklemiştir.<sup>371</sup>

Osmanlı donanması 16 Aralık sabah 06.30'dan itibaren verilen emirle Nara'dan hareket etmiştir. Makine arızası sebebiyle Basra muhribi 1. Muhrip Filotillasından alınarak 3. Muhrip filotillasına görevlendirilmiştir. 07.00'da Mecidiye filotillayı takip etmiştir. Sırasıyla Kumandan gemisi Barbaros, Turgut Reis, Mesudiye ve Asar-ı Tevfik zırhlılarından oluşan ana kuvvet 07.07'de Nara'da demir alarak 07.37'de 8 mil süratle boğazın çıkışına doğru ilerlemeye başlamıştır. Ancak Yedigâr-ı Millet boğaz önüne geldiğinde Yunan donanmasının ana kuvvetini gördükten sonra Donanma Komutan Vekili'ne durumu bildirmiştir. Donanma Komutan Vekiline, Yunan donanmasının görüldüğüne dair raporlar bunlarla sınırlı değildi. Müstahkem Mevkii Komutanı Zığındere'de; 4 zırhlı ve 5 muhrip, Bozcada önlerinde ise 5 muhrip ve 1 denizaltı görüldüğüne dair raporu Donanma Komutan Vekiline bildirmiştir.<sup>372</sup> Ayrıca Turgut Reis zırhlısı'da 4 adet Yunan torpidobotu gördüğüne dair rapor iletilmiştir.<sup>373</sup> Yunan donanmasının görüldüğüne dair gelen yoğun raporlar üzerine 08.45'de muharebeye hazır ol emri verilmiştir. 1. Muhrip Filotillasının boğazdan çıkış yaparak elde ettiği keşif raporuna göre düşman kuvvetlerinin T manevrası şeklinde manevra yapacağını Yüzbaşı Rauf Bey'e bildirmiştir. Bu haberi getirmek üzere geri dönen Rauf Bey, Yedigâr-ı Millet muhribinin arıza yapmasıyla Nara'ya gönderilirken filotillasında iki muhrip kalmıştır.<sup>374</sup>

Saat 09.00'da donanma boğaz'dan çıkarak süratini arttırdı. Saat 09.30'da Mecidiye kruvazörü filonun gerisinde bulunarak Yunan torpidobotlarının

<sup>371</sup>T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 140-141.

<sup>372</sup>Kerman, *Yüzbaşı Osman Nuri: Balkan Harbi Hatıratı*, 45-46; Atmaca, *Türk Deniz Harp Tarihinde Barbaros Zırhlısının Rolü*, 80; Akbaş, *Balkan Savaşlarında Deniz Cephesi (1912-1913)*, 108.

<sup>373</sup>DMA, Gemiler Bölümü: *Turgut Reis Seyir Jurnalı*, 4363/85, (16 Aralık 1912).

<sup>374</sup>İşin, *Balkan Harbi Deniz Cephesi '1912-1913'*, 209.

saldırılarına müdahale emri verilmiştir. Donanma Hellas Fenerinden üç-dört mil ileride sancağa dönerek İmroz Adası'na doğru ilerlemiştir. Donanmanın boğazdan çıktığını gören Yunan donanması iskeleye doğru dönüş alarak paralel bir şekilde ilerlemeye başlamıştır. İki filo pruva hattında burun buruna doğru denk gelecek şekilde ilerlemiştir. Her iki donanmanın ana kuvveti karşı karşıya gelecek konumda olmuştur. Savaş hattında Barbaros, Turgut, Mesudiye ve Asar-ı Tevfik zırhlıları bulunurken karşı tarafta Averoff, Hydra, Spetsai ve Psra zırhlıları konumlandırılmıştır. Averoff dört muhripten oluşan bir torpido tümeni korurken, altı muhrip oluşan bir filotilla ise menzil dışında Osmanlı donanmasındaki zırhlıları izleyerek koruma görevinde bulunmuştur.<sup>375</sup> Düşman zırhlıları gün doğumuna doğru pruva nizamında seyrederken geri kalan diğer gemiler Tavşan Adaları'na gizlendiği fark edilmiştir.<sup>376</sup>

Yunan donanması ilk olarak boğaz önünde karakol görevinde bulunan Velos muhribi 6 mil öteden, Hellas Burnu önlerinde 09.15'te boğazdan çıkış yapmakta olan Osmanlı donanmasını raporlanmıştır. Osmanlı donanması rüzgârı ve güneşi arkasına alarak yapılacak atışlar ile namludan çıkan dumanların hemen dağılması sağlanırken Yunan ana kuvvetinin güneşin sağlıklı nişan almasına engel olması planlanmıştır. Ancak Donanma Komutan Vekili, Yunan filosunun Osmanlı donanmasını gördükleri halde güneye doğru çekilmesini denizaltı sahasına çekilmesine dair bir plan olduğunu değerlendirilmiştir. Osmanlı donanması 09.15'de 9 mil süratle seyrederek 3-4 mil kadar boğazdan çıkmıştır. 09.27'de sancak tarafına dönerek 09.35'te 300 rotasına doğruca yol aldı. 09.39'da kuzeye dönülerek zırhlı ana kuvvet; Turgut Reis, Barbaros, Mesudiye ve Asar-ı Tevfik muharebe düzeni almıştır. 1. Muhrip Filotilla ise ana kuvvetin sancak baş omuzluğunda, 2. Muhrip Filotilla iskele arka omuzluğunda ateşe hattına düşürülmemesi adına doğruca seyre devam etmiştir.<sup>377</sup>

İmroza doğru yönelen donanmanın esas amacı Yunan donanmasının büyük gücü olan Averoff zırhlısını zarara uğratmaktır. Ancak Averoff muhriplerle çevrelendiği için iyi bir şekilde muhafaza edilmiştir. Bu sebepten dolayı donanmanın bütün ateş gücü Averoff'a odaklanılmıştır. Her iki donanma kuzeye doğru

<sup>375</sup>Akkerman, *Balkan Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri*, 61.

<sup>376</sup>Kerman, *Yüzbaşı Osman Nuri: Balkan Harbi Hatıratı*, 46.

<sup>377</sup>Akbaş, *Balkan Savaşlarında Deniz Cephesi (1912-1913)*, 109.

seyrederken iki tarafında mesafesi iyice daralmıştır; atışa daha elverişli durumda olan Osmanlı donanması verilen işaretle Barbaros ve Turgut Reis zırhlıları doğrudan Averoff zırhlısını hedef alarak saat 09.40'da 11.000 metre mesafeden atış açarak muharebeyi başlatmıştır. Yunan tarafı ise Barbaros'u doğrudan hedef almıştı. Turgut Reis ve Barbaros zırhlılarının atışları Averoff'un üzerinde kümelenmiştir. İki zırhlı uyumlu bir atış sağladığı esnada Mesudiye ve Asar-ı Tevfik zırhlılarının dâhil olmasıyla zırhlıların görüşü güçleşmiştir. Suyu düşen top mermilerinin hangi zırhlıya ait olduğuna dair yaşanan kargaşa atışların başarı oranını düşürmüştür. Tam bu noktada Mesudiye zırhlısı Averof'a ilk isabetli atışı 23,4 cm'lik mermisiyle sağlamıştı. Daha sonra bu atıştan sonra 28 cm'lik mermi bunu izlemiştir.<sup>378</sup>

Yunan donanması 15 dakika ateşe karşılık verdikten sonra Averoff 20 mil süratle tek başına Osmanlı donanmasının üzerine hücum çıkıştır. Gözcülerin raporuna göre Averoff baş ve baş omuzluk topları Yunan bahriyelileri tarafından kullanılmadığı yönündeydi; bu manevra esnasında Barbaros, Averof'tan atılan 19 cm'lik mermi ile vurulmuştur. Çıkan yangın söndürülürken bir kişi şehit olmuştur. Saat 10.15 Barbaros, Averof'un iskele baş omuzluğu yönünde 3000 metre mesafesi bulunurken diğer üç Yunan zırhlısı ise iskele bordasından 7000 metre mesafeden kısıpaca alınmıştır. Muharebe alanında hem T manevrasından hem de Averoff'un atmış olduğu torpidodan kurtulması için donanmaya 180 derece dönüş alınması için emir verilmiştir. Averof ise manevra alarak iskele topları ile bir müddet atışa devam etmiştir.<sup>379</sup>

Saat 10.45'e kadar ateş devam etmiştir; saat 13.00'da Yunan donanması muharebe alanından batıya doğru uzaklaşmaya başlayınca Osmanlı donanması boğaza dönmüştür. Mayın hatlarından dikkatli bir şekilde geçilmesinin ardından, çeşitli rotalar kullanılarak saat 13.52'de Nara Limanı'na ulaşılmıştır.<sup>380</sup> Averoff ise Osmanlı donanmasını takibi bırakarak Mondros Limanı'na doğru yol aldı. Daha sonra diğer zırhlılar birleşerek bölgeden uzaklaşmıştır. Muharebenin sonuna yetişen Berk-i Satvet torpido kruvazörü ise Karadeniz'den Nara'ya gelerek boğaz ağzında gözetleme görevi ve 1. Muhrip Filotillası'yla Karanlık Limana eşlik etmiştir. 1.

<sup>378</sup>Tuncer, *Balkan Harbinde Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu*, 245; Akbaş, *Balkan Savaşlarında Deniz Cephesi (1912-1913)*, 109-110.

<sup>379</sup>Akbaş, *Balkan Savaşlarında Deniz Cephesi (1912-1913)*, 110-111.

<sup>380</sup>Atmaca, *Türk Deniz Harp Tarihinde Barbaros Zırhlısının Rolü*, 81.

Muhrip Filotillası ise saat 12.20’de gemi dumanı teşhis etmesiyle boğazdan çıktıysa da 15.50’de Tavşan Adası’nda üslenen Yunan donanmasının yoğun ateşine dayanamayarak yeniden Nara’ya dönerek 17.50’de demirlemiştir.<sup>381</sup>

### 3.2.10 İmroz Deniz Muharebesi Sonrası Keşif Harekâtları (22 Aralık 1912)

İmroz Muharebesi sonrası 19 Aralık 1912 akşamı donanma erkânı yeniden toplantı yapmıştır; toplantı sonrası filonun yeniden teşkilatlandırma kararı alınmıştır. Yeni plana göre teşkilatlara şu şekilde düzenlendi:<sup>382</sup>

| KUVVET<br>SINIFLANDIRILMASI | KOMUTANLAR             | GEMİLER                                                                                                                                                              |
|-----------------------------|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ana Kuvvet                  | Albay Ramiz Bey        | <b>Zırhlılar:</b> Barbaros, Turgut ve Mesudiye<br><b>Torpidobotlar:</b> Demirhisar, Sultanhisar, Sivrihisar, Hamidabat<br><b>Hastane Gemisi:</b> Reşit Paşa          |
| Müstakil Filotilla          | Yüzbaşı Rauf Bey       | <b>Kruvazörler:</b> Mecidiye<br><b>Muhripler:</b> Muavenet-i Milliye, Gayret-i Vataniye ve Numune-i Hamiyet                                                          |
| 2. Muhrip Filotilla         | Yarbay Hakkı Eşref Bey | <b>Torpedo Kruvazörü:</b> Berk-i Satvet<br><b>Muhripler:</b> Taşoz, Samsun ve Basra                                                                                  |
| 3. Muhrip Filotilla         | Binbaşı İsmail Bey     | <b>Zırhlı:</b> Asar-ı Tevfik<br><b>Muhripler:</b> Samsun (2 ve 3 Muhrip Filotillalara Yardımcı)<br><b>Mayın Gemisi:</b> İntibah<br><b>Tamir Gemisi:</b> Tir-i Müjgan |

**Tablo 6.13.** Yeni plana göre teşkilatlanma düzeni

Donanma Komutan Vekili Albay Ramiz Bey keşif harekâtı yaparak muharebe sonrası Yunan donanmasının durumu hakkında bilgi alınmasını istemiştir; bu görev Müstakil Filotillaya verilirken 2. Muhrip Filotilla’dan Berk-i Satvet torpedo kruvazörü keşif harekâtına destek verilmesi planlanmıştır. Diğer taraftan keşif

<sup>381</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 233.

<sup>382</sup> T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 154.

harekâtları yürütülürken ana kuvvette bulunan; Turgut Reis ve Barbaros zırhlısı ile 2. Muhrip Filotilla, Çanakkale Boğazında demirli halde beklemiştir. Ancak Barbaros Hayrettin zırhlısı Marmara Denizinde eğitime gönderileceği için bu harekât Turgut Reis zırhlısı komutasında Mesudiye ve Asar-ı Tevfik zırhlılarının eşliğinde destek görevine dâhil edilmesi planlanmıştır. 22 Aralık 1912 saat 07.00'da Müstakil Filotilla, Çanakkale Boğazı'ndan hareket etmiştir. Komodor Forsunu taşıyan Muavenet-i Milliye muhribi önde olmak üzere arka sırası da diğer muhripler, Mecidiye kruvazörü ve Berk-i Satvet torpido kruvazörü seyir halindeydi; saatler 08.08'de Hellas Burnu'na bordalandı ve buradan sürat 12 mil'e arttırılarak batıya doğru seyredilmiştir. 08.25'de Tavşan Adası civarında iki Yunan muhribine rastlanılmasıyla Rauf Bey emrindeki Müstakil Filotilladan, Mecidiye ve Berk-i Satvet'i bu iki muhribin üzerlerine yollamıştır. Fakat Yunan muhripleri üzerine gelen gemileri gördüğü gibi bölgeden uzaklaşmıştır. Burada temas sağlanamayan iki muhrip gece boğaz önünde karakol görevi yürüten Niki ve Dokas muhripleri; bu muhriplerin verdiği raporda 8 muhripten oluşan Osmanlı filosu Mondros Liman'ında çıkış yapmıştır. Bunun üzerine Bozcada'da bulunan Yunan Komodoru düşman filosunun Bozcada'ya harekât yapacağını değerlendirerek, 4 zırhlı ve 2 muhripten oluşan filosunu harekete hazır durumda bekletmiştir. Konuyla ilgili bilgilendirmeyi Mondros Limanı'nda bulunan Yunan Donanma Komutanına bildirmiştir. Kendisinin verdiği karara göre; bütün filotilla denize açılarak Osmanlı ana kuvvetini üzerine çekerek temas sağlanması, Tavşan ve Bozcaada arasında denizaltısını bekletilmesi ve Bozcada'da kömür ikmallerinin emniyeti için Mondros Limanı'na dönülmesi olmuştur.<sup>383</sup>

Müstakil Filotilla saat 08.40 ve 09.50'de Romanya bandıralı iki ticaret gemisini muayene ettikten sonra düşmanın Bozcada civarında olduğunu öğrenerek rotasını bu yöne doğru çevirmiştir. Saat 09.55'te Lodos (225<sup>0</sup>) istikametinde Yunan muhripleri görülünce, Mecidiye ve Berk-i Satvet saldırıya gönderilmiştir. İlk ateş Mecidiye kruvazörü tarafından 8.000 metrelik mesafeden açılmıştır. 15 dakikalık kısa bir çatışmanın ardından Yunan muhripleri geri çekilmiştir. Bu esnada Yunan denizaltısı Deplhin'de telsiz bulunmadığı için Yunan Komodoru filodan bir muhribi bilgilendirmek üzere göndermişti, Mecidiye ve Berk-i Satvet bir kola, diğer

---

<sup>383</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 251-252.

muhripler bir kola ayrılarak iki hat halinde güneye doğru seyrederken 10.40'da Aspismuhribine rastlamıştır. Aspis Osmanlı filotillasından kaçmak için sık sulara girerek kaçmayı başarmıştır. Müstakil Filotilla Bozcada'yı bombardımana başladığı zaman Delphin denizaltısı Mecidiye kruvazörünü 500 metreden tespit etti. Ancak yapmış olduğu torpido hücumu başarısız olmuştur. Delphi'nin peşine düşülüp aranılrsa da herhangi bir ize rastlanılmamıştır. Filotilla 11.45'te Yunan donanmasının Bozcada'ya girişini kolaylaştıran Gadaro Adası'ndaki fener kulesini 10 dakika boyunca bombardımana tutmuştur. 40 dakika sonra 12.25'te topların yönü Bozcada'ya çevrilerek bir kez daha bombalanmıştır. Yunan muhripleri bölgeye ulaşınca yeniden kısa bir süreli çatışma yaşanması sonucunda; Mecidiye kruvazörü 10,5 cm'lik bir mermi isabeti alırken onun yapmış olduğu atışla da Panter muhribine hasar verilmiştir. Bu atış sonucunda Yunan muhripleri geri çekilmiştir. Müstakil Filotilla Nara'ya geri dönerek saat 14.20'de limana ulaşmıştır. Keşif harekâtında yaşanan çarpışmalar sonucunda toplam 140 top mermisi kullanılmıştır. 23 Aralık günü Müstahkem Mevkii gözcülerin bölgede yaptığı gözlemlere göre Yunan muhriplerinin en son Delphin denizaltısının görüldüğü mevkiine gelerek keşifte bulunduğunu raporlamıştır; yapılan değerlendirmelerde denizaltının batmış olabileceğinin üstünde durulmuştur.<sup>384</sup>

Başkomutanlık Vekâleti Donanmanın yeniden Adalar Denizi'ne çıkması için baskısını arttırmıştır. Donanma Komutan Vekili ise zaten yorgun haldeki gemilerin üstüne İmroz Deniz Muharebesi sonrası alınan hasarlar eklenince onarım ve bakım zorunluluğu raporunda iletmiştir. 25 Aralık günü Donanma Komutan Vekili bu anlaşmazlığın çözümü için bizzat İstanbul'a görüşmek üzere yola çıkmıştır. İstanbul'da Başkomutan Vekili ile iki gün süren görüşmelerde adaların esaretten kurtarmanın yolunun asker sevk edilmesinden geçtiğini, bunun ise Adalar Denizi'nde hâkimiyet kurmakla mümkün olduğu kararına varılmıştır. Yeniden hareket tasarısına göre, 13 Ocak 1913 tarihine kadar donanmadaki bütün gemilerin onarımlarının tamamlanmasının ardından 14 Ocak'ta yeniden taarruzlara başlamıştır. Bozcada ve Mondros Limanları'na operasyon düzenlenerek burada üs kurmuş olan Yunan donanması ve tesisleri imha edilecek veya abluka altına alınarak harekât sahasının Midilli ve Sakız Adaları sularına kadar sahanın genişletilmesi kararı alınmıştır.

---

<sup>384</sup> T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 154-156.

Hamidiye kruvazörü ve Numune-i Hamiyet muhriplerinin onarımlarının tamamlanmasının ardından filotilla'nın yeniden teşkilatlanmasına gidilmiştir.<sup>385</sup>

| KUVVET<br>SINIFLANDIRILMASI | KOMUTANLAR       | GEMİLER                                                                                                                                              |
|-----------------------------|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ana Kuvvet                  | Albay Ramiz Bey  | <b>Zırhlılar:</b> Barbaros, Turgut, Asar-ı Tevfik ve Mesudiye<br><b>Kruvazörler:</b> Hamidiye ve Mecidiye<br><b>Torpedo Kruvazörü:</b> Berk-i Satvet |
| 1. Muhrip Filotilla         | Yarbay Rıfat Bey | <b>Muhripler:</b> Muavenet-i Milliye, Gayret-i Vataniye ve Numune-i Hamiyet                                                                          |
| 2. Muhrip Filotilla         |                  | <b>Muhripler:</b> Taşoz, Yarhisar ve Basra                                                                                                           |
| 3. Muhrip Filotilla         |                  | <b>Muhripler:</b> Samsun<br><b>Torpidobotlar:</b> Akhisar, Demirhisar, Hamidabat, Sultanhisar ve Sivrihisar                                          |

**Tablo 3.14.**Donanmanın Harekât öncesi yeniden teşkilatlanması

### 3.2.11 Bozcada Harekâtı (4 Ocak 1913)

İstanbul'da ki toplantının ardından 2 Ocak 1913'de Sakız Adası'nın kurtarılmasının donanmanın acilen yapacağı harekâta bağlı olduğunu bildirilmiştir; bunun üzerine Donanma Komutan Vekili 4 Ocak 1913'te bir harekât planı oluşturulmuştur. Plan gereği, kruvazör ve muhripler Bozcada'da, diğer muhripler ise boğazda karakol görevi verilmiştir. Plana göre; Bozcada'ya asker çıkarılması, Turgut Reis'in de bulunduğu zırhlılar boğaz ağzında destek sağlaması ve Asar-ı Tevfik ve 3. Muhrip Filotillası emniyeti sağlamasına karar verilmiştir. Ancak Karanlık Liman'da askerlerin bindirilmesi için Plevne vapuru ulaşmış ancak askerlerin gecikmesi nedeniyle harekât tam olarak gerçekleşmemiştir. Hamidiye, Mecidiye ve Berk-i Satvet saat 06.00'da hareket ederek Hellas Burnu'nu geçerek 20 mil süratle batıya seyre başlamıştır. Yarbay Hakkı Bey komutasındaki 1. ve 2. Muhrip Filotillalar ise 07.00'da boğazdan çıkarak Karanlık Limana ulaşmıştır. Bu sırada Yunan ana kuvveti Mondros Limanı'nda, iki muhripleri ise Bozcada önlerinde bulunurken değişim için

<sup>385</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 256-257.

gelen 3 muhrip toplamda 5 muhrip, Osmanlı kruvazörleri tarafından 07.40'da görülmüştür.<sup>386</sup>

Hamidiye kruvazörü Komutanı Rauf Bey, durumu hem Donanma Komutan Vekiline bildirirken hem atışlara başlamıştır. Fakat Albay Ramiz Bey verilen işarete yanıt vermemiştir. 1. ve 2. Muhrip Filotillaları hemen geri dönerek Hamidiye'ye destek olmuşlardır. Yunan muhripleri 08.20'ye kadar uzaklaşarak ufukta kaybolmuşlardır. Düşmanın kaçmasıyla birlikte Rauf Bey'in emriyle Bozcada Harekâtı başlamıştır. Tavşan Adası'nın batısında 1 Muhrip Filotilla, doğusuna ise 2. Muhrip Filotilla mevzilenmiştir. Kuzeyi ise Mecidiye kruvazörü ve Berk-i Satvet torpido kruvazörü, güney kesimini de Hamidiye kruvazörü emniyeti sağlamıştır. Bozcada'da bulunan Yunan muhripleri Mecidiye ve Berk-i Satvet'i görünce geri dönerek adanın güney yönüne doğru uzaklaşmıştır. Hamidiye uzaklaşan muhripleri gördüyse de mesafeden dolayı müdahale etmemiştir. Kara birliklerinin vapura bindirilemediği için amfibi harekâtı yapılamamıştır. Bunun üzerine Rauf Bey bütün filotillaya 09.40'da Nara Limanı'na geri dönüş emrini vermiştir. Bu sırada Çanakkale'de Turgut Reis zırhlısının da bulunduğu ana kuvvet burada konuşlanıyordu; ana kuvvetten 07.18 de hareket ederek boğazın önüne gelerek dönmek olan filotilla ile birleşmiş ve buradan boğazın dışına çıkılarak batı yönüne doğru seyretmiştir. Bu yönde 10.55'de Yunan filosuna rastlanılsada 11.03 rotalarını çevirerek hızla uzaklaşmışlardır.<sup>387</sup>

10.52'de pruva hattında Barbaros, Turgut Reis ve Mesudiye zırhlıları, Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri ana kuvvet hattını oluşturarak pruva hattında batıya doğru seyre devam etmiştir. Asar-ı Tevfik zırhlısı saat 10.40'da 3. Muhrip Filotilla'ya destek için gönderilmiştir. Berk-i Satvet ise ana kuvvetin arkasında seyretmiştir. Ana kuvvet 11.30'da Tavşan Adası mevkiinde 11 Yunan muhribi tespit etmiştir. Taarruz görevi Hamidiye ve Mecidiye kruvazörlerine verilmiştir. Kruvazörler ve muhripler arasında çatışma sürerken Berk-i Satvet torpido kruvazörü desteğe yollanmıştır. Çatışma 11.35'den 12.30'a kadar devam etmiştir. Yunan muhripleri ateş gücüne dayanamayarak geri çekilip, gözden kaybolmuşlardır. Yunan Filosunun seyir hızı oldukça yüksek olması sebebiyle Osmanlı donanması rotasını

<sup>386</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 258-259.

<sup>387</sup>Akbaş, *Balkan Savaşlarında Deniz Cephesi (1912-1913)*, 117.

yeniden Nara Limanı'na çevirerek burada saat 15.27'de demir almıştır. Kara birliklerinin Plevne vapuruna bindirilememesi sebebiyle Bozcada amfibi harekâtı sonuçsuz kalmıştır.<sup>388</sup>

4 Ocak Bozcada harekâtının başarısızlığının ardından Turgut Reis zırhlısına 7 Ocak'ta kömür yüklü Markilya vapuru yaşanarak gerekli olan kömür ihtiyacını karşılamıştır.<sup>389</sup> 5 Ocak 1913 tarihinde Başkomutanlık Vekâleti, Yunan nakliye gemilerinin Midilli ve Sakız adaları arasında rahatça dolaşmasından rahatsızlık duyduğunu belirterek bu hattın kesilmesi için Sakız Adası'na yardım gönderilmesini istemiştir. Ancak Donanma Komutan Vekili Albay Ramiz Bey, önce deniz hâkimiyetinin sağlanması gerektiğini vurgulayarak mevcut donanma ile bir harekâtın mümkün olmadığını bildirmiştir. 9 Ocak 1913'te Bahriye Nezareti'nde yapılan toplantıda, yalnızca gündüz saatlerinde boğazdan çıkılması ve Yunan donanmasıyla karşılaşıldığında muharebe edilmesi kararı alınmıştır.<sup>390</sup>

### 3.2.12 Keşif Muharebeleri

Donanmanın durumu üzerine görüşmeler sürerken, 10 Ocak 1913 günü Beşige Limanı topa tutulmuş ve bu esnada Doxa muhribi gözetleme istasyonunu tahrip etme bahanesiyle gayr-ı askeri noktaları da hedef alarak bombardıman gerçekleştirmiştir. Bu saldırı, sivil bölgelere yönelik zararları nedeniyle tepkiye yol açmıştır. Durumun ehemmiyeti, Çimenlik Kalesi'ndeki gözetleme istasyonundan derhal Donanma Komutan Vekiline bildirilmiş ve gerekli önlemlerin alınması için girişimlerde bulunulmuştur. Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri, Berk-i Satvet torpido kruvazörü, Muavenet-i Milliye, Gayret-i Vatanîye ve Numune-i Hamiyet muhriplerinden oluşan bir filo boğazdan çıkarak Beşige'ye kadar gittiyse de Yunan gemilerine rastlanmamıştır. Bunun üzerine Osmanlı donanması bütün ana kuvvetiyle tekrar denize açılarak, Yunan donanmasının üs olarak kullandığı Limni Adası ve Mondros Limanı'nı bombardımana tutma kararı alınmıştır. 13.45'de Hamidiye emrinde bulunan kruvazörler Bozcada mevkiinde keşif yapılmasını ve düşman ile karşılaşılmasını durumunda taarruz emri verilmiştir. 14.00'da Hamidiye önderliğinde kruvazörler hareket ederek onları 14.15'de 1. ve 2. Muhrip Filotillalar takip etmiştir.

<sup>388</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 260-161.

<sup>389</sup> Alpagot, *Balkan Harbinde Türk Filosu*, 280.

<sup>390</sup> T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 165.

Bozcada mevkiinde ufukta bir muhrip görölse de menzil dışında bulunduğu için müdahale edilmemiştir. Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri İmroz Adası mevkisinin kontrolü için kuzeye seyretmişlerdir. Burada karakol görevinde bulunan iki muhribe rastlanılmış ve Albay Ramiz Bey'in emri gereği tek bir mermi atılmıştır. Yunan muhripleri Limni Adası sahasından uzaklaşarak kaybolmuştur. Osmanlı Filosu Beşige mevkiinde keşif ve arama görevi yürütse de herhangi bir temas sağlanamaması üzere gece karanlığına kalmadan 16.45'de Nara Limanı'na demirlemiştir.<sup>391</sup>

Başkomutanlık Vekâletinin emri üzerine donanma Mondros'u bombardıman etme ve denizde bulunan düşman donanmasını imha edilmesi istenmiştir. Ertesi gün Donanma Komutan Vekili bu emir çerçevesinde hareket ederek donanmada bulunan bütün gemileri bu operasyonda bulunmasını istemiştir. Ancak sık tekrarlayan makine arızası sebebiyle Numune-i Hamiyet muhribi Çanakkale'de bırakılmıştır. Harekâta 3 zırhlı, 2 kruvazör, 1 torpido kruvazörü ve 6 muhrip katılarak ana kuvveti oluşturmuştur. Bu kuvvet hem Mondros Limanını bombardıman etmesini hem de Yunan donanması ile çarpışması kararlaştırılmıştır. Çanakkale Boğazı'nda ise 1 zırhlı, 1 mayın gemisi ve 4 torpidobot emniyeti sağlamıştır. Saat 08.25'de Çanakkale Boğazı'nda donanma toplu olarak yola çıkmıştır. 3. Muhrip Filotilla ise boğazın açığında emniyet görevi verilirken, ana kuvvet 12 mil hızla pruva hattında seyrine devam etmiştir. Zırhlılar; Barbaros, Turgut Reis ve Asar-ı Tevfik şeklinde sıralanmıştır.<sup>392</sup>

Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri ana kuvvetin 4 mil önünde ilerlerken, 2. Muhrip filotilla sancak, Berk-i Satvet Torpido kruvazörü ile 1. Muhrip Filotillası iskele başomuzluğunda yer almıştır. 3. Muhrip Filotillası gözetleme sahasına vardığında, Donanma Komutan Vekili, Asar-ı Tevfik zırhlısını geri emniyet için görevlendirmiştir. Bu sırada Yunan donanması Mondros'ta, muhripleri ise Bozcada ve İmroz Adası civarında konumlandırılmıştır. Saat 08.33'te Hamidiye iki Yunan muhribi ile karşılaşmıştır. Hamidiye Komutanı Rauf Bey, Osmanlı ana kuvvetini iki Yunan muhribine yerlerini belli etmemek için hızla manevra yaparak Mecidiye ile

<sup>391</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 263; Işın, *Balkan Harbi Deniz Cephesi '1912-1913'*, 186-206

<sup>392</sup>T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 167-168.

birlikte düşman üzerine atılmıştır. Yunan muhripleri ise hızını arttırarak batıya dönmüştür. Her iki tarafta komutanlarına keşif sinyali vermiştir. Donanma Komutan Vekili, kararında bir değişikliğe gitmezken, Yunan Donanma Komutanı hemen Mondros'tan ana kuvvetle hareket etme kararı almıştır. Bozacaada'daki Yunan Komodoru da aynı şekilde hareket etmiştir. Donanma Komutan Vekili, düşmanın Mondros'ta olduğunu bildiğinden, ek bir keşif harekâtı yapmayı uygun görmemiştir.<sup>393</sup>

Donanma Komutan Vekili, İmroz Adası'nın güneyinde Yunan donanmasına dair ilk keşif bilgisini Tir-i Müjgan tamir gemisinden almıştır. 09.50'de düşman donanmasının İmroz Adası'nın güney burnu istikametinde görüldüğü ihtiyat filosu tarafından rapor edilmiştir. Hiç tereddüt etmeden bu bilgiyle harekete geçildi. Donanma gemilerine 10.05'de muharebeye hazır ol emri verilerek rota değiştirilmiştir. Zırhlılar ve kruvazörler pruva hattında saat 10.10 hareket ederek 72 derece rotasında seyretmişlerdir. 11.30'da Asar-ı Tevfik ve 3. Muhrip Filotilla bulunduğu gözetleme sahasına ulaşmış ve düşmanın İmroz'un kuzeyinde olduğu bilgisi üzerine dört kolona ayrılarak kuzeye doğru yönelmiştir. Turgut Reis zırhlısı ise boğaza geri dönerek saat 03.00'da ulaşmıştır. Bu sırada İmroz'un kuzeyine ulaşan Asar-ı Tevfik 3 Yunan muhripleri ile kısa süreli çarpışmıştır. Asar-ı Tevfik muhripleri püskürtmeyi başarmış ancak Yunan muhripleri bir süre sonra geri dönerek yeniden karşısına çıkmıştır. Asar-ı Tevfik yeniden ateşe başlaması üzerine Donanma Komutan Vekili, kuzeye doğru ilerlemeye devam etmiş ve destek için kruvazörlerin yeterli olacağını düşünerek bölgeye yönlendirmiştir. Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri farklı yönlerle dağılarak ikiye ayrılmıştır; Hamidiye Bozcaada'nın batı burnuna, Mecidiye ise Tavşan Ada'sı istikametine doğru seyretmiştir. Hamidiye istikametinde karşılaştığı iki Yunan muhribi ile kısa süreli çarpışmıştır. Rauf Bey'in verdiği keşif işareti ile donanma saat 12.50'de rotasını güneye doğru çevirmiştir. 13.50'de yeni rota 261 olarak belirlendi. 14.15'e kadar bu yönde seyrettikten sonra

---

<sup>393</sup> T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 168.

düşman unsuruna rastlanmamış ve havanın kararmasıyla donanma toparlanarak 16.30'da Nara Limanı'na demirlemiştir.<sup>394</sup>

Keşif muharebeleri sonrası Başkomutanlık Vekâleti, Donanma Vekâletinin göndermiş olduğu harekât raporlarının sonuçlarından tatmin olmadığı için raporu Bahriye Nezareti Askeri Meclisi'ne sevk etmiştir. Burada alınan cevapta Mondros istikametine gitmek için emir alan donanmanın kuzey yönüne gitmesi gerekirken güney yönüne inerek düşman kuvvetlerini araması gerektiğini belirtmiştir. Başkomutan Vekili aldığı cevabı Donanma Komutan Vekiline aktarması üzerine heyeti bölgede incelemek yapması için Çanakkale'ye davet etmiştir. Bu ikili arasında geçen diyaloglar Albay Ramiz Bey'in muhareben kaçındığına dair kanaat hâsıl etmiştir. Bunun üzerine 15 Ocak 1913 tarihinde Albay Ramiz Bey'in görevinden alınarak yerine Bahriye Nazır Vekili Amiral Rüstem'in tayini teklif edilmiştir.<sup>395</sup>

### 3.2.13 Mondros Deniz Muharebesi

Rauf Bey komutasında ki Hamidiye kruvazörü'nüngerçekleştireceği "Akın Harekâtı" için, öncelikle Adalar Denizi'ne hareket edilmeden önce Barbaros zırhlısında Harp Meclisi toplanmıştır. Toplantıda mevcut durum değerlendirilmiş, harekâtın stratejik detayları üzerine görüşülmüştür. Toplantı sonucunda hazırlanan plana göre, Averoff'un yapılacakharekâta kanarak güneye inmesi durumunda, Bozcaada'ya amfibi harekâtı yapılması kararlaştırılmıştır. Bunun üzerine Kepez Koyu'nda, Plevne vapuru harekâta hazırlanarak buradan hareket etmiş ve birliklerin taşınmasını sağlamıştır. Başkomutanlık Vekâleti, Rauf Bey'den Yunan ana kuvvetinin güneye doğru çekildiğine dair bilgi aldıktan sonra; 18 Ocak 1913 günü erken saatlerde Donanma Komutan Vekili'nederhal harekete geçme emrini iletmiştir. Emirde; Yunan donanması ile muharebe yapılmasını, işgal altındaki adaların kurtarılmasını öncelikli hedefler olarak belirlemiştir. Bu emir, Adalar Denizi'ndeki gelişmelerin Osmanlı Devleti lehine şekilleniyor gibi bir izlenim oluşturduğunu görülmektedir. Ancak esasta bu durumun dikkatle mütalaa edildiğini göstermiştir. Buna rağmen, hazırlanan plan beklendiği gibi sonuçlanmamıştır.Çünkü Amiral

<sup>394</sup>DMA, *Turgut Reis Zırhlısı Seyir Jurnalı*, 833/90, (11 Ocak 1913); Ahmet Küçükoğlu, *Türk Donanmasında Hamidiye Zırhlısı*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), (İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2003), 87-88.

<sup>395</sup>T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 170-171.

Konduriotis, Hamidiye'nin harekâtına kanmamış ve buna karşılık vermek için elinde bulunan bütün donanmayı Limni Adası'nda harekete hazır halde bekletmiştir. İki tarafta olası bir muharebede kesin sonuç almak için kararlıydı ve stratejik adımlarını dikkatle atmıştır. Her iki tarafın kararlılığı tarihe ismi "Mondros Muharebesi" olarak geçen çarpışmaya sebep olmuştur.<sup>396</sup>

Osmanlı donanması Mondros Deniz Muharebesine; 3 zırhlı (Barbaros, Turgut ve Mesudiye), 1 Kruvazörü (Mecidiye), 1 torpido kruvazörü (Berk-i Satvet) ve 6 muhriple (Muavenet-i Milliye, Numune-i Hamiyet, Gayret-i Vatanîye, Basra, Yarhisar ve Taşoz) katıldı. Yunan tarafında ise; 1 zırhlı kruvazör (Averoff), 3 zırhlı (Hydre, Psara, Spetsai) ve 9 muhrip ile katılmıştır. Yunan tarafı elinde bulunan 4 adet Tyella sınıfı muhribi Hamidiye'yi takip etmeleri için Adalar Denizi'ne açılmıştır. 2 muhripleri ise bakımda olduğu için muharebeye yetişememiştir. Osmanlı donanması 1 zırhlı, 1 muhrip ve 5 torpidobottan oluşan filotillasını boğaz önüne sevk ederek burada geri emniyeti sağlamıştır. Albay Ramiz Bey'in Mondros Limanı'na yapılması planlanan harekât, vakit kaybetmeden sabahın erken vakitlerinde gerçekleşmiştir. Harekâta donanmanın seyir düzeni şu şekilde planlanmıştır: Zırhlılar pruva düzeninde ilerlerken Mecidiye bu zırhlıların 4 mil süratle önünde, Berk-i Satvet'te 2 mil gerisinde konumlanmıştır. Diğer 6 muhrip ise Barbaros zırhlısının sancak iskele baş omuzluklarında yerlerini alarak emniyet görevi verilmiştir. Muhripler iki grup halinde olup; ilk grup Muavenet-i Milliye tipi muhripler başomuzlukta, diğer grup Taşoz tipi muhripler ise iskele başomuzlukta mevki almıştır. Donanma sabahın erken saatlerinde Çanakkale Boğazı'ndan hareketle Mondros Limanı'na giderek burayı bombardıman ederek, tekrardan erken saatlerde Nara Limanı'na geri dönmüştür. Osmanlı donanması, seyir halindeyken Yunan donanması ile temas kurduğunda, Mecidiye zırhlıların arkasına geçerek koruma pozisyonu almıştır. Berk-i Satvet ve muhripler, muharebede hattında aktif rol alarak zırhlılara atış desteği sağlamıştır.<sup>397</sup>

18 Ocak 1913 tarihinde saat 06.30'da seyir düzeni planlanmış ve Nara'dan Limanı'ndan vira demir edilerek, 07.00'da harekete geçilmiştir. Donanma saat 08.20 Hellas Burnu Feneri'ne bordaladıktan sonra Adalar Denizi'ne çıkmıştır. 08.50'de ana

<sup>396</sup>T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı),173.

<sup>397</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 271-272.

kuvvetin önünde ilerlemekte olan Mecidiye kruvazörü, yaklaşık 5 mil mesafede seyrettiği esnada boğaz önünde devriye görevinde bulunan Aspis ve Leon muhriplerini tespit etmiştir. Aynı şekilde Yunan muhripleri de Osmanlı donanmasını tespit ederek 09.10'da Mondros Limanı'nda bulunan donanma komutanına Amiral Kondoriyotis'e raporu iletmıştır. Amiral, Osmanlı donanmasına limanda demirli halde yakalanmamak için üç hat halinde limandan çıkma emrini vermiştir. Amiral Kondoriyotis seyir nizamını şu şekilde almıştır; batı hattında Dokas, Velos ve Niki muhripleri, orta hatta Hydra, Psara ve Spezya zırhlıları, doğuda ise Averoff zırhlı kruvazörü, Aetos ve Yeraks yer almıştır.<sup>398</sup>

Her iki donanma saat 10.43'de birbirlerine 15.000 metre yaklaşmıştır. Taraflar karışıklı olarak muharebe düzeni alırken, muhripler ateş-altı tarafında toplanmıştır. Bundan iki dakika sonra Yunan donanması seyir hızını arttırarak Osmanlı donanmasına yaklaşma amacıyla 128 derece rotasına dönmüştür. Burada ki temel amaç Osmanlı donanmasını "T" düzenine alarak rahatlıkla ateş alanına alınması arzulanmıştır. Yunan donanmasının stratejisini fark eden Osmanlı donanması saat 10.55'de rotasını 174'e döndürmüştür. İki tarafın filoları bu rotalar üzerinde 11.20'ye kadar seyretmiştir. Osmanlı donanması 174 rotasında 12 mil süratle seyrederken Yunan donanması onun 292 derece istikametinde seyir halindeydi; daha sonra, Yunan donanması daha sonra 128 derece rotasında 12 mil hızla seyretmiştir. Osmanlı donanması bu hamlelere karşı daha iyi bir mevki almak maksadıyla 11.20'de rotasını 10 derece daha sancak tarafına kaydırmıştır. Bu hamle Yunan tarafında Osmanlı donanmasının kendilerini "T" düzeninin içine düşürmeye çalıştığı fikrini uyandırmıştır. Yunan donanması önlem olarak 175 rotasına döndü ve süratini 14 mile çıkardı ancak üç zırhlısı eski olduğu için Averoff'a ayak uydurmakta zorlanmıştır. İki taraf birbirine o kadar yaklaşmışlardı ki; Averoff, Barbaros zırhlısını bordalığında Spezya Mesudiye'nin, Hydra ise Mecidiye'nin hizasına denk geldi. Psara zırhlısı ise geride kalmıştır. Osmanlı donanmanın atış planına göre tüm ateş gücü Averoff'un üzerine yoğunlaşmıştır. Yunan tarafında ise Averoff ve Spezya'nın ateş gücü Barbaros, Hydra ve Psara zırhlıları Turgut Reis üzerinde yoğunlaştırmıştır. Tarafların bazı gemilerinde ki ateş gücünü kullanılması tercih edilmemiştir. Bunun

---

<sup>398</sup> Akbaş, *Balkan Savaşlarında Deniz Cephesi (1912-1913)*, 121.

temel sebebi ateş güçlerinin zayıf oluşundan kaynaklıydı; saat 11.35’de mesafe 8800 yarda gerilerek iki taraf birbirine çok yaklaşmıştır.<sup>399</sup>

Mesafenin azalmasıyla 11.50’de Barbaros ateşe başlamıştır.<sup>400</sup>Mecidiye’nin atış mesafesi 9.500 metreydi; ilk atışları kısa düşmüş ve ikinci atışlar yapılırken Yunan zırhlıları karşı ateşe başlamıştır. İmroz Muharebesinde yaşanan ders çıkarılmayarak bütün atışlar Averoff’a yoğunlaşmıştır. Böylece top mermilerinin düştüğü yerlerin değerlendirmesi yapılamamıştır. Durumun farkında olan Mecidiye Komutanı, Donanma Komutan Vekilinden izin alarak sancak bordasında bulunan Psara zırhlısını ateşe tutmuştur. Averoff mesafeyi kısaltmak için rotasını 10<sup>0</sup> daha iskeleye alarak karşılıklı atışlar 12.06’ya kadar devam etmiştir.<sup>401</sup>

Saat 12.05’de Donanma Komutan Vekili tarafından zırhlılara iskeleden 180<sup>0</sup> dönüş işareti verilmiştir. Saat 12.10’da pruva nizamında ilerleyen; Turgut Reis, Mesudiye ve Barbaros zırhlıları dönüş manevrası aldığı esnada Barbaros’un orta taretine mermi isabet etmiştir. Taret mazgalını delerek içeri giren top mermisinin sol topu tahrip etmiş ve görev başındaki bütün personeli şehit etmiştir. Barbaros zırhlısında çıkan yangın personelin çabasıyla müdahale edilerek söndürülmüştür. Donanma Komutan Vekili, 12.15 poyraza doğru manevra alınarak 14 mil hızla muharebeden uzaklaşmaya çalışmıştır. Durumu fark eden Yunan donanması Osmanlı donanmasını takip etmeye karar vermiş ancak verilen emrin yerine geç ulaşması sebebiyle arada ki mesafe 9000 metre kadar açılmıştır. Averoff durumu toparlamak için süratini 20 mile çıkarmış ancak diğer zırhlılar onun hızına ayak uyduramadığı için hızını 15 mile düşürmüştür. Averoff komutanı 1 mil sürat farkıyla Osmanlı donanması üzerinde etkili olamayacağı düşüncesiyle kararını tekrar değiştirmiştir. Yeni plana göre Averof tam hız Osmanlı donanmasını takip edecek ve eski zırhlılar arkadan Averof’a destek olacaktı. Eski Yunan zırhlıları Osmanlı donanmasını muharebe hattının dümen suyunda toplanmaları emri verilmiş ancak zırhlılar bu emri görememiştir. Amiral Konduriotis, savaşın bundan sonraki safhasını

<sup>399</sup>T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 176-177.

<sup>400</sup>DMA, Gemiler, *Barbaros Seyir Jurnalı*, 3440/104, (18 Ocak 1913).

<sup>401</sup>İşin, *Balkan Harbi Deniz Cephesi ‘1912-1913’*, 271.

Averoff ile sürdürmüştür; Donanma Komutan Vekili, önlem olarak saat 12.28'de poyraz istikametinde makûs biçimde pruva hattı düzeni almıştır.<sup>402</sup>

Saat 12.28'de makûs pruva hattı; Mecidiye, Mesudiye, Turgut ve Barbaros zırhlıları 45 derecelik rotada 14 mil süratle seyretmiştir. Averoff Osmanlı zırhlı kuvvetinin 165<sup>0</sup> istikametinde ve 11.000 metre mesafe uzağındaydı; diğer üç Yunan zırhlısı ise 12.000 metre ana kuvvetin güneyinde bulunup 12 mil süratle takipte kalmıştır. Saat 12.38'de yaralı haldeki Barbaros zırhlısı, Turgut Reis zırhlısıyla muharebe alanında yerlerinin değiştirilmesi kararı alınarak 12.45'te Mevzii 7 işareti çekilmiştir. Bu emrin verilmesinin temel sebebi; Yunan zırhlılarının ateş gücünü Barbaros zırhlısının üzerinden birleştirmesinden kaynaklı olmuştur. Akabinde, Barbaros zırhlısından emir verilmiştir; ancak savlolar hasar aldığından kullanılamadı. Bunun üzerine, flamalar gemi bacaları üzerindeki serenlere çekilmiştir. Turgut Reis'de bulunan personeller bu işareti görememiştir. Bu esnada Barbaros zırhlısı dört mermi daha isabet almıştır. Bu mermilerden bir tanesi Averoff'tan ateşlenerek geminin pupa tarafına isabet etmiştir. Donanma Komutanı Albay Ramiz Bey 12.53'de üçüncü kez Mevzii 5 işaretini çekmiştir. Resmi raporlara göre Turgut Reis zırhlısına verilen emir Barbaros'un sancak pupaomuzluğuna geçin yönünde olmuştur. Muharebe alanının stresinden kaynaklı Turgut Reis zırhlısı işareti üçüncü kez yapılan uyarı sonrası işareti görmüş ve bunun üzerine Barbaros zırhlısının dümen suyuna geçmiştir. Mecidiye kruvazörü ve Mesudiye zırhlısı ise 14 mil hızla gemilerin ilerisine geçmiştir.<sup>403</sup>

Barbaros zırhlısı aldığı hasarlardan kaynaklı hızını 12 mile düşürmesiyle Turgut Reis zırhlısı, Barbarosa uymak zorunda kalmış ve aynı süratta seyretmiştir. Turgut Reis ve Barbaros zırhlıları pruva hattı içerisinde ki stratejilerini değiştirmek için manevra almaya başlamıştır. Hızlarını düşürmeyen filotilla ise zırhlılarla olan farkı aşmış ufukta dumanları görülmüştür. Bu esnada Yunan Donanma Komutanı, Osmanlı zırhlılarının manevra sırasında Turgut Reis'in hareketten düştüğünü fark etmiş ve atış yoğunluğunu Barbaros'un üzerinden alarak Turgut Reis'in üzerine doğru yönlendirilmesi emrini vermiştir. Averof, Turgut Reis zırhlısına yetişebilmek

<sup>402</sup>T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 179.

<sup>403</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 275-276; Işın, *Balkan Harbi Deniz Cephesi '1912-1913'*, 274

için rotasını kuzeye çevirip iyice yaklaştırmıştır.<sup>404</sup> Barbaros zırhlısı Averoff'a karşı pupa tarafında ki toplarını kullanabilmesi için Turgut Reis'i 13.47'de sancak pupa omuzluğuna geçirmiştir. Önde Mesudiye, sol tarafta Barbaros, sağ arka tarafta Turgut Reis olmak üzere Averoff ateş hattına alınmıştır. Averoff Mesudiye ve Barbaros'un atışları sonrasında saat 13.52'de Turgut Reis'in sancak tarafına geçerek atış bulunsu da kurtulmuştur. Bu sırada Barbaros, Mesudiye'ye "*sancak kemerimin dört kerte ilerisine mevzi alınız.*" Talimatını vermiş ancak Mesudiye manevra sırasında bir hayli zaman harcamıştır. Barbaros zırhlısı ise halen Turgut Reis'in sol tarafında mevzide bulunduğu için ateş edememiştir. Averoff ise yüksek süratine güvenerek Turgut Reis'e sağ taraftan sokularak iki başarılı isabet sağlamıştır. İlk mermi, üst zırh kısmından küpeşteyi delip birinci bölmede patlamış ve yalnızca önemsiz bir hasara neden olmuştur. İçeri giren humbaralar, zırh kuşağının üst kısmından girerek 4. bölmenin hizasından bordayı delmiştir. Diğer humbaralar ise; 5. bölmeye kadar ulaşip ihtiyat kömürlük ve dört kamarada tahribata yol açmıştır. Zırh güvertesinde de oyulma meydana gelmiş ve ana kemer eğilmiştir. Geminin 7. Bölmesine isabet eden başka bir mermi, hastane ve subay salonunda hasar oluşturmuş ayrıca ikinci 10,5'lik topu devre dışı kalmıştır. Bir başka humbara, birinci 10,5'lik topuda işlevsiz hale gelmiştir. 9. Bölmedeki zırh kuşağına çarpan mermi ise levhada çökme oluşturmuş ancak zırhı delememiştir.<sup>405</sup>

Alınan isabetlere rağmen geminin performansına tesiri olmamıştır. Turgut Reis zırhlısı, Averoff'a saat 14.07'de 28 mm'lik top mermisini isabet ettirmeyi başarmıştır. Geminin hastane ve subay kamaraları tahrip olurken, merminin tesiriyle pruva kısmında yangın çıkmıştır. Averoff'da bulunan bütün personel yangını söndürebilmesi için geminin baş tarafında toplanmıştır. Averoff aldığı yaradan sonra Bozcada'ya yaklaşarak, Osmanlı pruva hattının tekrar sol tarafına geçmiştir. Osmanlı donanması ise saat 14.30'da rotasını Nara Limanı'na çevirmiştir. Averoff ise Çanakkale Müstahkem Mevkiinin ateş menziline girmemek için top atışlarını ve süratini keserek takibi bırakmıştır. Daha sonra diğer zırhlılar ile birleşmiş ve buradan Mondros'a geri dönmüşlerdir.<sup>406</sup> Saat 14.50'de Osmanlı donanması ateşi kesmiştir. Ancak Turgut Reis zırhlısı Averoff ile karşılıklı atışlarına saat 15.00'a kadar devam

<sup>404</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 276.

<sup>405</sup>Alpagot, *Balkan Harbinde Türk Filosu*, 304.

<sup>406</sup>T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 181.

ettirmiştir. Bu atışlar yorgun atışlarda olduğu için pek bir tesiri olmamıştır. Pruva nizamında ilerleyen Osmanlı donanmasının başına yeniden Barbaros zırhlısı geçmiştir. Boğaza 15.51’de yaklaşılmaya filonun sürati 8 mile indirilmiş ve Nara Limanı’na dönüş emri donanmaya bildirilmiştir. Donanma saat 17.42’de Nara Limanı’na güvenle ulaşmıştır.<sup>407</sup>

Şiddetli çarpışmaların yaşandığı bu muharebede Turgut Reis zırhlısı diğer gemilere nazaran daha fazla top mermisi kullanmıştır. Muharebede kullanılan mermi sayıları şu şekildeydi:<sup>408</sup>

**Tablo 3.15.**Muharebede kullanılan mermi sayıları

| Geminin Adı          | 28’lik | 23.4’lük | 15’lik | 12’lik | 10.5’lik | 8.8’lik |
|----------------------|--------|----------|--------|--------|----------|---------|
| Turgut Reis Zırhlısı | 201    |          |        |        | 258      |         |
| Barbaros Zırhlısı    | 182    |          |        |        | 51       | 53      |
| Mesudiye             |        | 86       | 143    |        |          |         |
| Mecidiye             |        |          | 101    | 40     |          |         |
| Berk-i Satvet        |        |          |        |        | 21       |         |

Turgut Reis zırhlısı bu muharebede tabloda görüldüğü gibi 28’lik ve 10,5’lik mermilerden toplamda 495 adet kullanmıştır. Gemilerde en çok top mermisini Turgut Reis zırhlısı tarafından sarf edilmiştir. Diğer gemilerin de kullandığı mermi sayısını hesapladığımız zaman toplamda 1.136 adet kullanılmıştır.<sup>409</sup> Turgut Reis zırhlısı, aldığı 15 isabetteki kayıplarla ciddi zarar görmüştür. Bu kayıplarda; 9 bahriyeli şehit düşerken, 2 subay ve 47 bahriyeli yaralanmıştır.<sup>410</sup> Yaralılar Nara Limanı’na döner dönmez Reşit Paşa hastane gemisine tahliye edilerek, İstanbul’a gönderilmiştir. Şehitler ise 19 Ocak 1913 günü Nara’ya defnedilmiştir.<sup>411</sup>

Donanma Komutan Vekili, muharebe sonrası Baş Komutanlık Vekâletine gönderdiği raporda, donanmanın durumunu ve ihtiyaçlarını bildirdiğini, ancak harekât emrine bir asker olarak uyduğunu belirtmiştir. Harekât sonucunda şehitler

<sup>407</sup>Kerman, *Yüzbaşı Osman Nuri: Balkan Harbi Hatıratı*, 70; Akbaş, *Balkan Savaşlarında Deniz Cephesi (1912-1913)*, 122-124.

<sup>408</sup>T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 182.

<sup>409</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 277.

<sup>410</sup>Alpagot, *Balkan Harbinde Türk Filosu*, 306-307.

<sup>411</sup>Işın, *Balkan Harbi Deniz Cephesi ‘1912-1913’*, 291.

verildiğini ve Barbaros ile Turgut Reis zırhlılarında büyük hasar oluştuğunu, muharebenin sonuçlarından sorumlu olanların hesap vermesi gerektiğini raporunda belirtmiştir. Başkomutan ise, 19 Ocak 1913 tarihli cevabında ilk önce donanma personelinin cesaret ve fedakârlıkları için tebrik etmiştir. Daha sonra şehit sayısının askerlik doğası gereği normal olduğunu, donanmadaki hasarın da doğal karşılanması gerektiğini belirtmiştir. Ayrıca, her denizcinin vatan sularını savunmak ve sancağını onurla korumakla görevli olduğunu vurgulamıştır. Bu raporların ardından Başkomutan Vekili, Albay Ramiz Bey'in Donanma Komutan Vekilliğini sürdüremeyeceğine karar vermiştir. 23 Ocak 1913'de Sadarete yazdığı yazıyla Albay Ramiz Bey'in görevden alınmasını ve yerine Albay Sermet Bey'in atanmasını talep etmiştir. Ancak aynı gün gerçekleşen hükümet darbesi bu kararı ertelemiştir. Donanma Komutan Vekili, 24 Ocak 1913'de Başkomutanlığa gönderdiği yeni raporda, Yunan donanmasının üstünlüğü Sadaretteki değerlendirmelerde kabul edildiğini belirtmiş ve gemilerin durumunu hakkında detaylıca bilgi vererek bundan sonraki süreçte donanmanın sadece orduya destek verebileceğini ifade etmiştir. Rapor İstanbul'a ulaşınca Ahmet İzzet Paşa, Albay Ramiz Bey'i korkaklık ve kötü yönetimle suçlayarak, düşman karşısında yenilmek yerine, şehitlerin sorumluluğunu başkalarının üzerine devretmeye çalıştığını belirtmiştir.<sup>412</sup>

Yeni Donanma Komutan Vekilinin kimin olacağına dair tartışmalar halen sürmekteydi; Başkomutanlık Vekâleti, Donanma Komutan Vekili Albay Ramiz Bey'i 27 Ocak 1913 günü İstanbul'a çağırmıştır. Görevi muharebede büyük yararlıklar gösteren Turgut Reis Komutanı Yarbey Kasımpaşalı İsmail Ahmet Bey'e devretmesini istemiştir. Ancak İsmail Ahmet Bey donanmadaki gemilerin onarımlarının baştan savma yapıldığını belirterek bu görevi kabul etmemiştir. Bunun üzerine Albay Tahir Bey, Donanma Komutan Vekili görevine ikinci defa atanarak 4 Şubat 1913 günü saat 7.30'da Kütahya torpidobotu ile Çanakkale'ye gelerek görevine başlamıştır. Albay Ramiz Bey ise aynı torpidobot ile 10.30'da İstanbul'a hareket etmiştir.<sup>413</sup>

Osmanlı Donanması harbin sonunda Adalar Denizi'ni Yunan donanmasından temizleyememiş ve adaları kurtarma stratejisi hedefine ulaşamamıştır. Muharebeden

---

<sup>412</sup> Akbaş, *Balkan Savaşlarında Deniz Cephesi (1912-1913)*, 124-125.

<sup>413</sup> Işın, *Balkan Harbi Deniz Cephesi '1912-1913'*, 293.

sonuç alınamamasının birçok sebebi vardır; bunlardan en önemlisi isabet yüzdesi İmroz Deniz Muharebesi'nin altında kalmasıdır. Atılan onca mermiden sadece Turgut Reis zırhlısından atılan mermiyle Averoff'a ciddi hasar verilmiştir. Yunan tarafında zırhlı kruvazör Averoff ise daha muharebenin başında sağladığı isabetli atışlarla Osmanlı donanmasının pruva nizamını bozmayı başarırken, büyük kayıplar vermiştir. Ayrıca Osmanlı donanmasının bütün ateş gücünün Averoff'da birleşmesi İmroz'da olduğu gibi bu muharebede de denize düşen mermilerin takibinin karışmasına neden olmuştur. Buradan anlaşılıyor ki İmroz Deniz Muharebesi'nden ders çıkarılmamış ayrıca Adalar Denizi'ndeki muharebelerde, modernizasyon sürecindeki Yunan donanması'nın üstün atış isabeti ve performansının temel nedenleri Osmanlı tarafından sorgulanmaya başlanmıştır. Bu bağlamda, önemli bir gerçek 15 Ekim 1928 tarihli İngiliz "Times" gazetesinde yer alan bir haberle gün yüzüne çıkmıştır. İngiliz Amiral "Makker", Yunan donanmasının başarılı operasyonlarında, İngiliz topçu ve nişancılarının Yunan kuvvetleriyle birlikte hareket ettiğini itiraf etmiştir. Daha da dikkat çekici olan, bu açıklamanın ardından Yunan Hükümeti'nin iddiaları yalanlamamasıydı; bu durum, Osmanlı donanmasının yalnızca Yunan kuvvetleriyle değil, geçmişte Çeşme ve Navarin felaketlerinde olduğu gibi, İngilizlerin perde arkasındaki desteğiyle de karşı karşıya kaldığını bir kez daha gözler önüne sermiştir. İngilizlerin bu desteğinin ardındaki sebep ise Osmanlı donanmasının güçlenip, Ege ve Akdeniz'de bir tehdit unsuru haline gelmesini engellemektir. Bu olay, tarihteki hukuk dışı müdahalelere dair önemli bir belge niteliği taşımakta olup, Türk-Yunan mücadelesinin arkasındaki büyük güç dinamiklerini net bir şekilde ortaya koymaktadır.<sup>414</sup>

### **3.3 II. Balkan Savaşları**

#### **3.3.1 Şarköy Amfibi Harekâtı**

Adalar Denizi'ndeki muharebelerin ardından, Bahriye Nezareti Osmanlı donanmasının durumunu değerlendirmek amacıyla bir heyet görevlendirmiştir. Bu heyet, donanmada görev yapan her bir gemiyi ayrıntılı bir şekilde incelemiş ve elde ettikleri bulguları Bahriye Nezareti aracılığıyla Başkomutanlık Vekâleti'ne raporlamıştır; raporda, Turgut Reis, Barbaros, Mesudiye ve Asar-ı Tevfik

<sup>414</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 277-278.

zırhlılarının mevcut durumlarının herhangi bir muharebeye katılmaya uygun olmadığı ifade edilmiştir. Ayrıca, bu gemilerin ciddi bir bakım sürecinden geçseler dahi harbe katkı sağlayamayacak durumda oldukları vurgulanmıştır. Zırhlılar bu haldeyken Bulgarlar ile çatışmaların yeniden başlaması sebebiyle, Karadeniz ve Marmara Denizi'ndeki donanma gemilerinin orduyu destekleme gereksinimi tekrar ortaya çıkmıştır. Barbaros ve Turgut Reis'e göre durumları daha iyi olan Mesudiye ve Asar-ı Tevfik zırhlıları Marmara ve Karadeniz'de görevlendirilmiştir.<sup>415</sup>

Bu süre zarfında Barbaros ve Turgut Reis zırhlıları ise tamir sürecine alınmıştır. Ancak her iki zırhlıdaki hasarın onarımı, işçilerin sayısının yetersizliği nedeniyle uzun zaman almıştır. Hasarın boyutunu ve onarım süresini belirlemek için mühendis, usta ve işçiler talep edilmişti. Ancak Karargâh, 3 Şubat'ta gemilerin aldığı hasarı gizlemek için boğaz önünde kısa bir gösteri harekâtı yapılması ve gemilerdeki hasara dair raporun iletilmesi emrini vermişti. İstanbul'dan hareketle Reşit Paşa vapuruyla 2 mühendis ve 23 işçi Çanakkale'ye gelerek Barbaros ile Turgut Reis zırhlılarına dağıtılmıştır. 4 Şubat'ta donanmanın çıkış emrini yerine getirmek için gemilerin hazırlıkları başlamıştır. Zırhlıların dışarıdan görülen yara izleri baca ve direk izleri kapatılmasıyla hasar giderilmeye çalışılmıştır. Zırhlıların, deniz suyunun girişini engelleyecek şekilde onarımları tamamlandıktan sonra harekete hazır bir hale getirilmiştir. 5 Şubat'ta uzman heyet Turgut Reis ve Barbaros zırhlılarının silah ve aksamını kontrol ettikten sonra 9 Şubat günü konuyla ilgili rapor vermiştir. Rapora göre zırhlıların esaslı tamir için 6 ay gerekirken askeri harekâtlara katılabilmeleri için 15 günlük bir süreç gerektiği belirtilmiştir.<sup>416</sup>

Anlaşılabacağı üzere donanma bir an önce hazırlanılması istenmiştir; çünkü 31 Ocak 1913 günü Bulgarlarla yapılan barış görüşmeleri sonuç vermeyince savaş riski tekrar gündeme gelmiştir. Bunun içindir ki donanmanın biran evvel hazırlanması gerekmiştir. Başkomutanlık 3 Şubat günü harekâta 19.00'da başlanılacağına dair nota vermiştir. Çatalca cephesinde Osmanlı ordusunda 6. Kolordu, Ağır Topçu Taburu ve Müstakil Süvari Tugayı bulunmuştur. Sancaktepe'de bir ihtiyat kuvveti, Selimiye'de ise bir Aşiret Tümeni konumlandırılmıştır. Ayrıca Marmara Denizi'nin Anadolu kıyılarında 10. Kolordu Komutanı General Hurşit ve Yarbey Enver Bey'in Kurmay

<sup>415</sup> T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 184-185.

<sup>416</sup> Alpagot, *Balkan Harbinde Türk Filosu*, 314-316.

Başkanı görevlendirilmiştir. Gelibolu'dan İzmir'e kadar uzanan bölgede 6. Tümen Fahri Paşa'nın komutasında verilmiştir. Bulgar ordusu ise dört kol halinde Osmanlı ordusunun karşısındaydı; Bulgarlar 1. ve 3. Ordular Çatalca cephesinde, 2. ordu Edirne'yi kuşatmış, 4. Ordu ise Marmara'nın kuzey kıyılarını ve Bolayır'ı işgal etmiştir. Karadaki hazırlıklar bu şekildeyken, donanmanın dağılımı ise şu şekildeydi:<sup>417</sup>

**Tablo 3.16.II. Balkan Muharebesi öncesi donanmanın durumu**

| KONUM                   | GEMİLER                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ÇANAKKALE</b>        | <p><b>Zırhlılar:</b> Barbaros, Turgut Reis, Mesudiye ve Asar-ı Tevfik</p> <p><b>Kruvazör:</b> Mecidiye</p> <p><b>Torpedo Kruvazörü:</b> Berk-i Satvet</p> <p><b>Muhripler:</b> Muavenet-i Milliye, Gayret-i Vataniye, Yedigâr-ı Millet, Numune-i Hamiyet, Basra, Taşoz, Samsun ve Yarhisar</p> <p><b>Torpidobot:</b> Demirhisar, Sultanhisar, Sivrihisar ve Hamidabad</p> <p><b>Mayın Gemisi:</b> İntibah</p> <p><b>Hastane Gemisi:</b> Reşit Paşa</p> <p><b>Onarım Gemisi:</b> Tır-i Müjgan</p> |
| <b>MARMARA</b>          | <p><b>Korver:</b> İclaliye ve Necm-i Şevket</p> <p><b>Gambot:</b> Nevşehir, Zuhaf ve Nurulbahir</p> <p><b>Torpidobot:</b> Musul</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>KARADENİZ BOĞAZI</b> | <p><b>Torpidobot:</b> Berk-i Efşan ve Draç</p> <p><b>Silahlı Yat:</b> Bezm-i Âlem</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

Hora'dan Büyükçekmece'ye kadar olan tüm kıyılar Bulgarların kontrolündeydi. Sadece Mürefte ve Şarköy Osmanlı Devleti'nin kontrolündeydi; Başkomutanlık Vekâleti, Şarköy'ün stratejik öneminden dolayı bölgeyle yakından ilgilenmiştir. Daha sonra buraya amfibi harekâtı yapılmasına dair karar alınmıştır.

<sup>417</sup>Tuncer, *Balkan Harbinde Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu*, 287-288.

Ancak yeni iktidara gelen İttihat ve Terakki Hükümeti, halkı Edirne'nin ve adaların hızla geri alınacağına dair vaatleri kamuoyunda oldukça heyecan yaratmıştır. Bu yüzden harekât tarihi öne çekilmiş ve hazırlıksız bir operasyon planlanmıştır. Başkomutanlık Vekili General Ahmet İzzet Paşa, eksik hazırlıklar ve kötü hava koşulları nedeniyle operasyona karşı çıkmıştır. Ancak yeni Hükümetin ısrarı üzerine Şarköy'e amfibi harekâtı ve Bolayır'dan taarruz kararı alınmıştır.<sup>418</sup>

Donanmanın amfibi harekâtlarındaki etkinliği, gemilerin içinde bulunduğu kötü durum nedeniyle endişelere yol açmıştır. Ahmet İzzet Paşa, Donanma Komutanlığı Vekâleti'nden gelen raporda, donanmanın harbe hazır olmadığını raporda öğrenmiştir. Raporda; Barbaros zırhlısının yalnızca bir topu işlevini yitirmiş halde isabetsiz atışlar yapabildiği, su bölmelerinin kalmadığını, zırh levhalarının hasar gördüğüne itfaiye araçları yok olmuştur. Turgut Reis zırhlısı da büyük hasar görmüş, silahları dağıtılmış ve savaşılamaz duruma gelmiştir. Mesudiye'nin büyük topları yıprandığı için sadece küçük toplar kullanılabilir haldeydi; Hamidiye ise yanlış program nedeniyle donanmadan ayrılmıştı. Muhriplerin bir kısmı tamirde ya da tamamen hareketsiz olarak muhtelif limanlarademiylemiştir. Sadece birkaç torpido ve gemi amfibi operasyonuna hazır durumdaydı. Bu şartlarda donanmanın etkisi şüpheliydi ve sadece Marmara Denizi'nde destek sağlayabileceği ifade edilmiştir. Ancak tüm eksikliklerine rağmen kara harekâtını koruma görevi yine de donanmaya verilmiştir. 6 Şubat'ta Mecidiye kruvazörü ile Demirhisar, Yarhisar, Sultanhisar torpidolarından oluşturulan kuvvetle saat 05.10'da Nara'dan hareket edilmiş ve sabah saatlerinde Şarköy önlerine demirlenmiştir. Burada Nilüfer gemisinden başka bir vasıtaya rastlanmamıştır. Donanma kıyıya yaklaşmayıp, açıkta beklemeye başlamıştır. Bu sırada Barbaros'a geçen 10. Kolordu Komutanı, amfibi operasyonun uygulanış biçimini ve donanmanın sağlayacağı koruma hakkında Donanma Komutanıyla kısa bir görüşme gerçekleştirmiştir. Bu görüşmenin ardından Barbaros ve Turgut Reis zırhlıları, Mecidiye kruvazörü ve Berk-i Satvet torpido kruvazöründen oluşan filo düşük hızda ilerleyerek Şarköy'e doğru harekete geçmiştir. Saat 09.30'da Şarköy'e ulaşılmış vesahile yaklaşık 1.000 metre açıkta demirlenmiştir. Diğer üç torpido, gemilerin tanzimi ve amfibi işleri gibi görevlere tahsis edilmiştir. Buraya yapılacak olan kara harekâtını koruma görevi donanmaya

---

<sup>418</sup> T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 203-204.

verilmiştir. Mecidiye kruvazörü, Bulgar mevzilerini bombalaya başlamıştır. Bir gün önce Mesudiye zırhlısı, Nurulbahir ve Zuhaf gambotları ile Berk-i Satvet torpido kruvazörü Şarköy önlerine konuşlanarak Bulgar kıtalarına ateş açmıştır. Zuhaf gambotu aynı gün Mürefte şehrini de iki saat boyunca bombardımana tutmuştur. Ertesi gün Mesudiye zırhlısı, Bolayır kıyılarını tarayarak Bulgar süvarilerini ve çiftlikleri topa tutmuştur. Mecidiye kruvazörü, birkaç torpidoyla sabah saatlerinde Şarköy'e ulaşmıştı. Barbaros, Turgut Reis ve diğer gemiler kıyıya yaklaşıp Şarköy önlerine demirlemiştir.<sup>419</sup>

8 Şubat'ta yeniden bir amfibi harekâtı yapılması planlanmıştır; ancak harekât planı üzerinde ordu ve donanma sağlıklı bir değerlendirme yapılamamıştır. Donanma denizden Bulgar kuvvetlerini yıpratırken amfibi birlikler sahile çıkarak taarruza geçmiştir. Nilüfer vapuru ile 10. Kolordu Komutanı ve beraberindeki heyet saat 03.00'da İstanbul'dan Şarköy'e getirilmiştir. 10. Kolordu Komutanı taarruzu İzmit-Bandırma tarafından gelecek vapurların Karabiga'da toplanılması gerektiğini düşünmüş ve taarruzu bir gün ertelenmesini istemiştir. Ancak Gelibolu'daki amfibi birliklerinin 07.00'da taarruza çıktıkları öğrenilmiştir. Bu sırada 08.30 donanma Şarköy'e ulaşmıştır.<sup>420</sup>

Şarköy amfibi harekâtına, Barbaros zırhlısının İkinci Kaptanı 1. Sınıf Yüzbaşı Cevad Bey harekât komutanı olarak görevlendirilmiştir. Amfibi harekâtına destek olmak için Barbaros ve Turgut Reis zırhlılarından 80, Mecidiye Kruvazöründen 40 bahriyeli hazırlanmıştır. Donanmadan ayarlanan filikalar ve istimbotlar ile bahriyeliler naklettiği sırada, onları torpidobotlar muhafaza etmesi planlanmıştır. Ancak elde bu kadar birliği karaya nakledecek vasıtalar mevcuttu değildi. Bu eksiklikten dolayı karaya ancak bir bölük çıkarılabildi. Dalgalı deniz, mavnalar ve sığ kıyılar karaya ulaşılama engel olmuştur. Filikalar suya oturduğundan, kara erleri yalnızca deniz erlerinin sırtında taşınarak karaya çıkabilmişti; bu güç şartlar altında 15.30'a kadar sadece bir piyade taburu ve bir makineli tüfek bölüğü karaya çıkabilmişti. Dalgaların şiddetini arttırması, ek bir piyade bölüğünün karaya çıkmasını imkânsız hale getirmiştir.<sup>421</sup>

<sup>419</sup>Atmaca, *Türk Deniz Harp Tarihinde Barbaros Zırhlısının Rolü*, 96-98.

<sup>420</sup>Tuncer, *Balkan Harbinde Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu*, 291-292.

<sup>421</sup>İşin, *Balkan Harbi Deniz Cephesi '1912-1913'*, 350-351.

Dalgaların büyümesi nedeniyle bir piyade bölüğü, bir saatte ticaret gemisinden araçlara bindirilip karaya ulaştırılabilmıştır. Saat 16.30'da 31. Tümeni nakliye gemileri ile destek kuvvet olarak bölgeye nakledilmiştir. Kolordu komutanı, amfibi operasyonunun gece de devam etmesini kararlaştırmıştır. Ancak Gelibolu'daki Kolordu Komutanı, yüzde kırk altılık zayıyla başarısız olunca, Başkomutan Vekili amfibi harekâtını durdurup 10. Kolordunun Bolayır cephesine gönderilmesini emretmiştir. Sonuç olarak, 10 Şubat günü saat 01.30'da karaya çıkan birliklerin yeniden gemilere alınma süreci başlamıştır. Bu sırada Bulgarlarda Şarköy'ü takviye birliklerle kuvvetlendirmiştir. Fakat bu kuvvetin hemen taarruza geçmemesi büyük şans olmuştur. Birlikler gemilere hızlı bir şekilde bindirildiği sırada Bulgar topçuları atışlara başlamıştır. Donanma ise hemen karşı ateş açarak Bulgar topçularını susturmuştur. Nakil işleminin tamamlanmasının ardından 12.30'da Şarköy'den hareketle Çanakkale'ye dönmüştür. Bu amfibi harekâtı sırasında Turgut Reis zırhlısından; 10,5'lik mermiden 225, 8,8'lik mermiden 202 adet olmak üzere toplamda 427 adet top mermisi endah edilmiştir.<sup>422</sup>

### **3.3.2 Bolayır Müdafaası, Destek Atışları ve Keşif Muharebeleri**

Mütareke sonrası Çatalca Cephesi'nde çatışmaların başlamasıyla birlikte, donanmanın orduya ateş desteği sağlama görevi verilmiştir. Hazırlanan plana göre:

- a. Karadeniz Filo Komutanı, Darboğaz'daki Aydın Tümeni Komutanına destek verecek, aynı zamanda nakliyatın güvenliğini sağlayacak ve Bulgar kıyılarını gözetim altına tutacaktı.
- b. Marmara Filo Komutanı, Büyükçekmece'deki kanat komutanını destekleyecek, savaş kaçaklarını engelleme ve ordunun yan cephelerini koruma görevlerini yerine getirecekti.

Ancak, donanmanın önemli bir kısmının Adalar Denizi'nde bulunması ve Marmara ile Karadeniz'de yalnızca kısıtlı sayıdaki geminin görev yapabilmesi, harekâtın etkinliğini oldukça sınırlanmıştır. Yetersiz filo kapasitesi nedeniyle, donanmanın çatışmalarda etkili bir rol üstlenmesi güçleşmiştir. Bu durum, Osmanlı kara kuvvetlerinin doğrudan deniz desteğine olan ihtiyacını artırırken, deniz gücünün bu desteği sağlayacak yeterlilikten yoksun olması ciddi bir avantaj oluşturmuştur.

---

<sup>422</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 321.

Donanmanın bu durumu görmezden gelinerek bir an önce harekete geçilmiştir. Bolayır önlerinde Mesudiye ve Berk-i Satvet cepheleri desteklemişlerdir. 15 Şubat'ta Berk-i Satvet Nara'ya giderken onun yerini Zuhaf gambotu almıştır. 16 Şubat'ta bakımlarını için Mesudiye zırhlısı Çanakkale'ye gönderilerek yerini Turgut Reis zırhlısı devralmıştır. Turgut Reis zırhlısı ise 21 Şubat'ta Doğanaslan ile İnceburun arasında ki seyir halindeyken düşman birliklerini tespit ederek üzerlerine ateş açmıştır. Bulgarlar Turgut Reis'in yeknesak hareketini gözlemleyerek Doğanaslan'a batarya getirilmiştir. Bu batarya ile 6 Mart'ta Doğanaslan Feneri dolaylarında Halep vapurundan kömür almakta olan Turgut Reis zırhlısına ateş açılmıştı. Mermilerden bir tanesi Halep vapurunun baş tarafına düşmüştür. Zırhlı hemen bordasından avara ederek bataryaların menzile dışına çıkmıştır. Açılan ateş sonucunda Turgut Reis zırhlısının bordasına iki mermi isabet etmiş ancak can kaybı neden olmamıştır. Turgut Reis bataryalardan açılan ateşe karşılık vermeyerek Bolayır'a gitmiştir. Aynı Bulgar bataryası 7 Mart'ta Turgut Reis'in konuşlandığı Doğanaslan Fenerine ateş açarak karşılık vermiştir.<sup>423</sup>

27 Mart günü Turgut Reis ve Barbaros zırhlıları, Berk-i Satvet torpido kruvazörü, Demirhisar ve Yarhisar torpidobotlarından oluşan kuvvetle Çöplüce mevkiine gelerek buradan 14.30'da Kumburgaz'a destek atışları yapılmıştır. Başkomutanlık Vekâleti, Bulgarların dikkatini cepheden başka bir yöne çekmek için donanmaya gösteri harekâtı yapmasını planlamıştır. Donanma Komutanlığı, Berk-i Satvet torpido kruvazörünü, bölgedeki operasyonlarda kullanmak üzere cepheye bırakmayı kararlaştırmıştır. Berk-i Satvetin temel görevi, düşman üzerindeki baskının artırılması ve orduya ateş desteği sağlamasıydı. Ayrıca, donanma Tekirdağ'ı bombardıman ederek düşmanın savunma düzenini bozmayı hedeflemiştir. Bombardıman sonrasında, düşmanın fark edemeyeceği bir bölgeye çekilmesi; daha sonra burada gizlenerek eski operasyon düzenine geri dönülmesi planlanmıştır. Bu strateji, sınırlı kaynak ve kapasiteyle sürpriz etkisi yaratmayı ve düşmanın manevra kabiliyetini kısıtlamayı amaçlamıştır. Ancak bu plana gerek kalmamıştır; çünkü Turgut Reis ve Barbaros zırhlılarının 28'lik ve 10,5'lik toplarıyla yaptıkları etkili atışlar Bulgar ordusu üzerinde büyük tesir bırakmıştır. Donanma Komutanlığı, daha sonra Çanakkale'ye Mesudiye zırhlısı ise Bolayır'a gönderilmiştir. Böylece Çatalca

---

<sup>423</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 327.

Cephesi'nde sadece Marmara Denizi Müfrezesi ve Berk-i Satvet torpido kruvazörü kalmıştır. 28 Mart günü Berk-i Efşan torpidobotu ve Samsun muhribi Karadeniz'i, Berk-i Satvet torpido kruvazörü ve Zuhaf gambotu ise Kumburgaz'da destek atışlarına devam etmiştir. 29 Mart'ta cephenin sol yanında meydana gelen çarpışmaların yeniden şiddetlenmesiyle, Başkomutanlık Vekâleti, donanmanın destek olması için tekrar çağrıda bulunmuştur. Aynı gün Turgut Reis ve Barbaros zırhlıları emir üzerine, Çanakkale'den Çöplüce'ye doğru hareket etmişlerdir. Bu sırada Karadeniz'de Berk-i Efşan ve Taşoz, Midye sahillerine kadar gözetleme görevinde bulunmuştur. Bu iki gemi kaçak nakliyatların engellemek için Rus ticaret gemilerini aramış ancak kereste yüklü Romen vapurundan başka vasıtaya rastlanmamıştır.<sup>424</sup>

8 Nisan'da Turgut Reis, Bolayır Müdafaasına karadan yaptığı atışlarla destek olmuştur; 9 Nisan'da Bulgarların beklenmekte olan kara taarruzu başlanmıştır. Lahna Köyü ve Kumburgaz hattında ilerleyen Bulgar kuvvetleri Kumburgaz'ı ele geçirilmiştir. Barbaros, Berk-i Satvet ve Demirhisar'dan oluşan gemiler Büyükçekmece Limanına demirlemiş ve aldıkları emirle Çöplüce'ye hareket etmiştir. Turgut Reis zırhlısı 10.30'da Bolayır'dan gelerek Donanma Komutan Vekiline iltihak etmiştir. Barbaros ve Turgut Reis zırhlıları Kumburgaz önüne gelerek 28'lik ve 10,5'lik toplarla atışlara başlamıştır. Ancak Bulgar kuvvetleri bölgenin stratejik avantajlarından istifade ederek iyi bir savunma yapmaları karşısında sonuç alınamamıştır. Komuta Heyetinin aldığı karara göre ertesi gün Tekirdağ kıyıları bombalanarak gece Küçükçekmece önlerinde geçirilmesi planlanmıştır. Taşoz, Nur-ül Bahir ve Berk-i Efşan ertesi gün Büyükdere'ye gelmiştir. Turgut Reis zırhlısının Büyükçekmece'ye gelmesiyle Mesudiye zırhlısı Bolayır hattının sağ kanadına geçmiştir. Kumburgaz'a yapılan atışlar sonuç verip bölgeye ordunun taarruzu sonucunda kurtarılmıştır. Ancak bu sefer Yunan muhriplerinin Ege karasularında görülmesi sebebiyle Barbaros ve Turgut Reis zırhlılarının bulunduğu filo Akdeniz'e 00.00'da hareket etmiştir.<sup>425</sup>

11 Nisan'da Mecidiye kruvazörü, Muavenet-i Milliye ve Yedigâr-ı Millet muhriplerinin katıldığı huruç harekâtına zırhlılar dâhil olmamıştır. Barbaros

<sup>424</sup> T.S.K Tarihi (Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekâtı), 218.

<sup>425</sup> Alpagot, *Balkan Harbinde Türk Filosu*, 388-389.

zırhlısının komutasında Averoff'a karşı keşif harekâtını uzaktan yönetmeyi tercih etmiştir. Doğal olarak Turgut Reis zırhlısı da harekâtı uzaktan takip etmiştir. Bu sırada barış görüşmelerinin başlamasını fırsat bilen filo, tecrübe kazanmak için Karabiga-Erdek arasında talim ve manevralar gerçekleştirmiştir. Balkan devletlerinin güçten düşmesi sonrası savaşın seyri değişmeye başlamıştır. Osmanlı ve Romanya orduları Bulgar üzerine taarruzunu şiddetlendirmiş ve donanma ise 8 Temmuz'da Nara'ya dönmüştür; 10 Ağustos'ta Bükreş barış görüşmeleri sonuç vermiştir. 27 Eylül günü ise Turgut Reis zırhlısı ve Mecidiye kruvazörü Erdek'e gelmiştir. Talim ve manevralardan sonra 30 Eylül'de Haydarpaşa'ya demirlenmiştir. 4 Ekim günü ise bütün donanma tamir ve bakımdan geçmiştir. 23 Ağustos günü Binbaşı Süleyman Remzi Bey İstanbul'a görevlendirilirken, onun yerine Turgut Reis zırhlısı komutanı Kaymakam İsmail Bey atanmıştır.<sup>426</sup>

Sükûnet sonrası Bahriye Nezareti 29 Ekim 1913 tarihinde Sadaret Makamı'na gönderdiği bir yazıyla, Turgut Reis ve Barbaros zırhlıları dışında kalan tüm gemilerin bakım ve tamirâtı için gerekli malzemelerin satın alınması amacıyla 3.647.195 kuruşun bahriye bütçesine tahsis edilmesini talep etmiştir. Bu bütçe, talebi ile üst üste iki muharebe gören donanmanın yeniden savaş koşullarına uygun bir şekilde güçlendirilmesi ve teknik eksiliklerinin giderilmesi planlanmıştır. Maliye Nezareti, Bahriye Nezaretine verilmesi istenen bütçeyi uygun görmemiştir. Ancak donanmanın bir an önce tamiri gerekli olduğu gerekçesiyle 26 Kasım 1913'de bu öneri Bahriye Muhasebe Müdüriyetince yasa tasarısı hazırlanmış ve 27 Ekim'de Meclisi Mahsus'ta geçici olarak kabul edilmiştir.<sup>427</sup>

---

<sup>426</sup>Atmaca, *Türk Deniz Harp Tarihinde Barbaros Zırhlısının Rolü*, 100-101.

<sup>427</sup>Özel ve Kocatürk, *II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşına Kadar Osmanlı Bahriyesine Dair Notlar*, 244-245;

## 4. I. DÜNYA SAVAŞINDAN CUMHURİYET DÖNEMİNE KADAR OLAN SÜREÇTE TURGUT REİS ZIRHLISI

### 4.1 Dünya Savaşı ve Karadeniz Baskını Öncesi Avrupa'daki Genel Durum

I. Dünya Savaşı, sanayileşme sürecini tamamlayan devletler tarafından, dünya üzerindeki ekonomik ve siyasi hâkimiyeti ele geçirmek amacıyla yürütülen bir güç mücadelesinin ürünü olarak ortaya çıkmıştır. Bu mücadelede, askeri müdahaleler ile belirleyici bir araç olarak kullanılmıştır. Almanya'nın, 1879 yılında Avusturya-Macaristan ile imzaladığı "İkili İttifak", 1882 yılında İtalya'nın katılımıyla "Üçlü İttifak" haline dönüşmüştür. Söz konusu ittifak, üye devletlerin nüfuz alanlarını ve sömürgelerini genişletme çabaları doğrultusunda hareket etmiş; ancak bu girişimler, İngiltere, Fransa ve Rusya'nın muhalefetiyle karşılaşmıştır. Bu gelişmelerin karşı cephesinde, 1893 yılında Fransa ile Rusya arasında bir ittifak anlaşması yapılmış, ardından 1904 yılında Fransa ile İngiltere arasında bir antlaşma imzalanmıştır. Nihayet, 1907 yılında İngiltere ile Rusya arasında bir mutabakat sağlanmış ve böylece İngiltere, Fransa ve Rusya'nın oluşturduğu "Üçlü İtilaf" ortaya çıkmıştır. Bu iki grup arasında yoğun bir silahlanma yarışı başlamış ve geniş çaplı bir savaşın zemini hazırlanmıştır. Bu noktada, savaşın patlak vermesi için yalnızca bir kıvılcım beklenmekteydi; bu kıvılcım, 28 Haziran 1914'te Avusturya-Macaristan veliahtı Franz Ferdinand ve eşinin Saraybosna'da bir Sırp milliyetçisi tarafından düzenlenen suikast sonucu öldürülmesiyle ateşlenmiştir. Bu olay, İttifak ve İtilaf devletlerini zincirleme bir şekilde savaş ilanlarına yöneltmiştir. Avusturya-Macaristan'ın 28 Temmuz 1914'te Sırbistan'a savaş açmasının ardından, Almanya 1 Ağustos'ta Rusya'ya, 3 Ağustos'ta Fransa'ya ve 4 Ağustos'ta Belçika'ya savaş ilan etmiştir. Bunun üzerine İngiltere de 4 Ağustos 1914'te Almanya'ya savaş ilan ederek çatışmalara dâhil olmuştur. Böylece, tarihe "I. Dünya Savaşı" olarak geçen küresel mücadele resmen başlamıştır.<sup>428</sup>

Osmanlı Devleti, I. Dünya Savaşı öncesinde Trablusgarp ve Balkan Savaşları'ndan ağır yenilgiler ve ciddi toprak kayıplarıyla çıkmış, bu durum devletin

<sup>428</sup> Ercüment Kuran, "I. Dünya Savaşı" *TDVİslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 1992, 11/196.

uluslararası arenada yalnızlaşmasına neden olmuştur. Hem bu siyasi yalnızlığı sona erdirmek hem de tarafsız kalmanın mümkün olamayacağına dair bir kanaate varan Osmanlı Devleti, ilk olarak İtilaf Devletleri ile bir ittifak arayışına girmiştir. Ancak, Osmanlı Devleti'nin çeşitli ayrıcalık teklifleri ve ekonomik çıkar vaatlerine rağmen, İngiltere ve Fransa bu ittifak tekliflerini kabul etmemiştir. Benzer şekilde, Rusya'da Osmanlı'nın tekliflerini reddetmiştir. İtilaf Devletleri, Osmanlı Devleti'nin tarafsız kalmasını tercih etmekle birlikte, bu tarafsızlığın sağlanması için Osmanlı'nın talep ettiği tavizleri vermekten kaçınmışlardır. Osmanlı Devleti'nin İtilaf grubuna dâhil edilmemesinin temel nedeni, müttefik bir güçten ziyade, yaklaşmakta olan savaşta paylaşılması gereken bir "ödül" olarak değerlendirilmesidir. Özellikle İngiltere ve Fransa, Osmanlı Devleti'ni bir müttefik olmaktan ziyade bir yük olarak görmüş, bu ittifakın Rusya'yı rahatsız edeceğini de göz önünde bulundurmuşlardır. Bu durum karşısında, politik yalnızlıktan kurtulmak isteyen Osmanlı Devleti ile Almanya arasında bir yakınlaşma başlamıştır. Osmanlı liderleri, tarafsız kalmanın devletin varlığını sürdürememesiyle eşdeğer olacağını değerlendirerek Almanya ile ittifak kurma fikrine sıcak yaklaşmıştır. Almanya ise İtilaf Devletleri'nin kendisi etrafında oluşturduğu kuşatmayı kırmak amacıyla Osmanlı Devleti ile bir anlaşma yapmayı stratejik bir hamle olarak görmüştür. Bu karşılıklı çıkarlar doğrultusunda iki devlet arasında ittifak süreci hız kazanmıştır.<sup>429</sup>

I. Dünya Savaşı öncesinde, Osmanlı Devleti özellikle İngiltere ve Fransa ile bir ittifak kurma girişimlerinde bulunmuş, ancak bu çabalar sonuçsuz kalmıştır. Bu başarısız girişimlerin ardından Osmanlı Devleti, Almanya ile ittifak arayışına yönelmiştir.<sup>430</sup> 2 Ağustos 1914 tarihinde Almanya ile imzalanan gizli “Osmanlı-Alman İttifakı” anlaşmasıyla Osmanlı Devleti, savaş sırasında İttifak Devletleri'nin yanında yer almayı taahhüt etmiştir. Anlaşma kapsamında, Alman askeri heyetinin Osmanlı Silahlı Kuvvetleri'nin genel komuta ve sevk-idare sorumluluğunu üstlenmesi kararlaştırılmıştır. Bu anlaşmayı takiben, 19 Ağustos 1914 tarihinde Sofya'da Osmanlı Devleti adına Talat Bey ile Bulgaristan Başbakanı Radoslovof arasında “Osmanlı-Bulgar İttifak ve Dostluk Antlaşması” imzalanmıştır. Bu antlaşma, savaşın sonuna kadar geçerliliğini koruyacak şekilde düzenlenmiş ve iki

<sup>429</sup>Cemal Avcı ve Âdem Kara, *Bağımsızlığa Giden Yol 'Türk İnkılâbının Tarihi*, (İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2007), 97-98.

<sup>430</sup>Wilson, *Büyük Harpte Deniz Muharebeleri*, 250.

devletin çıkarlarını güvence altına almayı hedeflemiştir. Bu diplomatik adımlar, Osmanlı Devleti'nin savaş sürecindeki stratejik konumunu belirleyen ve uluslararası ilişkilerdeki yönelimini somutlaştıran önemli gelişmelerden biri olarak tarihe geçmiştir.<sup>431</sup>

Osmanlı Devleti, Almanya ile yapılan ittifak anlaşmasının ardından hem iç hem de dış güvenliği sağlamak amacıyla hızlı ve kapsamlı önlemler almaya başlamıştır. Bu doğrultuda, Meclis-i Mebusan 5 yıllık bir tatile çıkarılarak kapatılmış ve hükümet, savaş süresince karar alma yetkisini doğrudan kendi elinde toplamıştır. Aynı gün, ülke genelinde seferberlik ve sıkıyönetim ilan edilmiş; bu önlemlerle yönetimin esnekliği ve kontrolü artırılmıştır. 4 Ağustos 1914'te Osmanlı Hükümeti tarafsızlığını diğer devletlere resmi olarak bildirmiş, 7 Ağustos itibarıyla ise Başkomutanlık Vekâleti tarafından basın, telgraf ve haberleşme faaliyetlerinin sansüre tabi tutulacağı duyurulmuştur. Bu politikalar, savaş atmosferine uyum sağlamak ve iç düzeni koruyarak stratejik gereksinimlere uygun bir yönetim yapısı oluşturmak amacı taşımıştır. Bu dönemde Osmanlı Devleti'nin İngiltere ile yaşadığı zırhlı krizi, savaş hazırlıkları açısından kritik bir olay olarak öne çıkmıştır.<sup>432</sup>

İngiltere, Osmanlı Devleti'nin Almanya ile ittifak kurduğunu öğrenmesinin ardından, Osmanlı'nın sipariş ettiği Sultan Osman ve Reşadiye zırhlılarına el koyduğunu ilan etmiştir. Zırhlılardan biri olan Sultan Osman'ı teslim almak için Londra'da bulunan Rauf Bey, yaklaşık üç ay süren hazırlıkların ardından teslim sürecini tamamlamak üzereydi. Gemiye teslim almak üzere hazırlanan bin kişilik Osmanlı mürettebatı Reşit Paşa vapuruyla İngiltere'ye ulaşmış ve geminin son taksiti olan 700.000 lira ödenmiştir. 2 Ağustos 1914'te, İngiltere ile teslim anlaşması sağlanmış ve teslim işlemleri hızlandırılarak bazı testlerden dahi vazgeçilmiştir. Ancak teslim törenine yarım saat kala İngiltere, Sultan Osman zırhlısına el koyduğunu açıklamıştır.<sup>433</sup>

---

<sup>431</sup> Esra Sarıkoyuncu Değerli, *Mustafa Kemal Atatürk'ün Sofya Askeri Ataşeliğinden Ölümüne Kadar Türk-Bulgar İlişkileri (1913-1938)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), (Ankara: Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2005), 29.

<sup>432</sup> Sevgi Çetinkaya, *Osmanlı Devletinin I. Dünya Savaşına Girişi*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), (İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1995), 39-41.

<sup>433</sup> Rasim Ünlü, *Tarihimizde Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel Dretnotları*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), (İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007), 59-60.

Bu gelişme, Osmanlı kamuoyunda büyük bir tepkiye yol açmış ve İngiltere'ye duyulan güvenin ciddi şekilde sarsılmasına neden olmuştur. Her iki geminin son taksitleri ödenmiş olmasına rağmen, tarafsız bir ülkenin sipariş edilen gemilere el koyması, Osmanlı kamuoyunda büyük bir öfke dalgasına neden oldu. İngiltere'nin bu hamlesi, Osmanlı tebaasında derin bir hayal kırıklığı ve tepki doğururken, Donanma Cemiyeti de bu olayı sert bir açıklamayla kınadı. İngiltere'ye duyulan güvenin ciddi bir şekilde sarsılması, Osmanlı Devleti'ni ittifak arayışlarında Almanya'ya daha fazla yakınlaştırdı ve bu durum, savaşın seyrinde önemli bir dönüm noktası teşkil etti.<sup>434</sup>

İngiltere'nin bu tutumu, Osmanlı Devleti'nin Almanya ile olan ilişkilerini daha da pekiştirmiştir. Almanya ile yapılan ittifak anlaşmasının ardından, Osmanlı Devleti hızla iç ve dış güvenliği sağlamak adına adımlar atmaya başlamıştır. Meclis-i Mebusan alınan kararla 5 yıllık bir tatile çıkarılarak kapatılmıştır. Böylece hükümet, savaş süresince kararları doğrudan yönetme imkânı bulmuştur. Aynı gün, ülke genelinde seferberlik ve sıkıyönetim ilan edildi. 4 Ağustos'ta Osmanlı hükümeti tarafsızlık durumunu diğer devletlere resmi olarak bildirirken, 7 Ağustos'tan itibaren basın, telgraf ve haberleşme sansüre tabi tutulacağını Başkomutanlık Vekâleti duyurmuştur. Bu önlemlerle Osmanlı Devleti, savaş atmosferine uyum sağlayarak hem iç düzeni korumayı hem de savaşın stratejik gereksinimlerine uygun bir yönetim yapısı oluşturmayı hedeflenmiştir.<sup>435</sup>

## 4.2 Donanmanın Harbe Hazırlık Süreci

2 Ağustos 1914 itibarıyla Osmanlı donanmasında önemli bir hareketlilik yaşanmıştır. Bu tarihte, Barbaros ve Turgut Reis zırhlıları ile Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri, Peyk-i Şevket torpido kruvazörü ve Tir-i Müjgan fabrika gemisi, Mesudiye tersanede onarım sürecindeydi. Aktif durumda olan gemiler arasında Mesudiye zırhlısı (komuta gemisi), Berk-i Satvet torpido kruvazörü, Yedigâr-ı Millet, Taşoz sınıfına ait dört muhrip, Kütahya ve Sultan Hisar sınıfına ait dörder torpidobot bulunmaktaydı. Bu gemiler Marmara Denizi'nde eğitim faaliyetlerine devam etmekteydi; Donanma Komutanlığı'na, mevcut siyasi gerilim nedeniyle

<sup>434</sup> Metin Ayıışı, "Yeni Belgelerle Reşadiye ve Sultan Osman Zırhlılarının Müsaderesi Olayı: Gaspçı Devlet İngiltere", *Tarih ve Medeniyet Dergisi*, 8, 1994, 42-47.

<sup>435</sup> Tuncay Ögün, *100 Soruda Sarıkamış Harekâtı*, (İstanbul: Rumuz Yayınevi, 2019), 24-25.

Çanakkale Boğazı'ndan çıkılmaması talimatı verilmiştir. Bu kapsamda, Karadeniz, Adalar, Doğu Akdeniz ve Kızıldeniz bölgelerinde bulunan torpidobot ve gambotların İstanbul'a geri dönmesi emri iletilmiştir. Aynı gün, Başkomutanlık Vekâleti, Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı'na, Alman ve Avusturya savaş gemilerinin Çanakkale Boğazı'ndan geçişine izin verilmesi yönünde talimat göndermiştir.<sup>436</sup>

Bu gelişmeler, Osmanlı Devleti'nin İttifak Devletleri ile askeri iş birliğini güçlendirme çabalarının somut bir göstergesi olmuştur. Aynı zamanda, Osmanlı donanmasının savaş hazırlıkları kapsamında yürütülen stratejik düzenlemeleri yansıtmaktadır.<sup>437</sup> Osmanlı-Alman Gizli Antlaşması'nın imzalanmasından bir hafta sonra, I.Dünya Savaşı'nın kaderini etkileyen ve savaşın seyrinde önemli bir dönüm noktası olan bir olay gerçekleşmiştir. Alman Akdeniz Tümeni'ne bağlı Goeben muharebe kruvazörü ve Breslau hafif kruvazörü, İngiliz donanmasından kaçarak Çanakkale Boğaz'ı önlerine gelmiştir. Bu gemilerin Osmanlı karasularına sığınmasında Harbiye Nazırı Enver Paşa belirleyici bir rol oynamıştır. Enver Paşa'nın izniyle gemiler boğazdan geçerek Osmanlı karasularına giriş yapmıştır. Enver Paşa'nın bu stratejik hamlesinin temel amacı, Almanya'ya ait bu iki modern ve güçlü savaş gemisinin Osmanlı başkentinde konuşlandırılmasını sağlayarak, Karadeniz'de modern savaş gemilerine sahip olmayan Rusya'ya karşı deniz üstünlüğü elde etmektir. Bu durum, Osmanlı'nın savaş stratejisinde kritik bir avantaj sağlayabilecekti; Goeben ve Breslau, Akdeniz'de seyir halindeyken Enver Paşa ile Alman Hükümet yetkilileri arasında yapılan görüşmeler sonucunda Çanakkale Boğazı'na yönlendirilmiştir.<sup>438</sup>

Bu hamle, Osmanlı Devleti'nin savaş sürecinde Almanya ile ittifakını daha da pekiştirmiş ve savaşın gidişatında önemli bir rol oynamıştır. Gizli Antlaşmanın imzalanmasında bir hafta sonra I.Dünya Savaşı'nın kaderini değiştiren ve savaşın seyrinde önemli etkisi olan bir olay meydana gelmiştir. Alman Akdeniz Tümeni'ni teşkil eden Goeben muharebe dretnotu ile Breslau hafif kruvazörü, İngiliz

<sup>436</sup>Mübahat Kütükoğlu, *I.Dünya Savaşı Arifesinde İngiliz Hükümetinin El Koyduğu Gemiler ve Türk Kamuoyu "Ekrem Hakkı Ayverdi Hatıra Kitabı"*, (İstanbul: Fetih Cemiyeti Yayınevi, 1995), 207.

<sup>437</sup>Küçüköğlu, *Türk Donanmasında Hamidiye Zırhlısı*, 115-116.

<sup>438</sup>Salih Kış, "Birinci Dünya Savaşı'nın Seyrini Değiştiren Goeben ve Breslau Gerçeği", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı*, 15 (22), 2017, 116.

donanmasının kaçarak Çanakkale Boğazı önlerine gelmiştir. Bu gemilerin Osmanlı karasularına gelmesinden Harbiye Nazırı Enver Paşa'nın büyük bir etkisi vardır. Gemiler, Osmanlı Harbiye Nazırı Enver Paşa'nın izniyle boğazdan geçerek Osmanlı karasularına giriş yapmıştır. Enver Paşa'nın planı, Almanya'ya ait iki modern ve güçlü savaş gemisinin Osmanlı başkentinde konuşlandırılmasının gerçekleştirilmesi durumunda Karadeniz'de hiç dretnotu ve modern kruvazörü bulunmayan Rusya'ya karşı denizde bir üstünlük sağlanacaktı. Akdeniz'de seyir halinde olan gemiler Enver Paşa ile Alman Hükümet yetkilileri arasında yapılan görüşmelerden sonra zırhlılar rotasını Çanakkale Boğazı'na çevirmiştir.<sup>439</sup>

13 Ağustos 1914'te Goeben ve Breslau zırhlıları, Erdek'teki kömür ikmallerini tamamladıktan sonra Tuzla'ya ulaşmıştır. Osmanlı Devleti, Almanya'nın itirazlarına rağmen bu gemilerin 80 milyon mark karşılığında tek taraflı olarak satın alındığını duyurmuştur. Bu hamle, Osmanlı kamuoyunda büyük bir heyecan yaratmış ve geniş bir destek görmüştür. Almanya Büyükelçisi Wangenheim, ülkesinin çıkarlarına zarar vermemek adına bu durumu kabul etmek zorunda kalmıştır. 16 Ağustos 1914'te düzenlenen resmi bir törenle, Bahriye Nazırı Cemal Paşa, bu zırhlıların Osmanlı donanmasına katıldığını açıklamış ve gemilere Osmanlı sancağı çekilmiştir. Bu kapsamda, Goeben muharebe gemisine “Yavuz”, Breslau kruvazörüne ise “Midilli” adı verilmiştir. Böylece, bu iki modern savaş gemisi resmen Osmanlı filosuna dâhil edilmiştir. Bu gelişme, Osmanlı donanmasının gücünü artırmış ve Karadeniz'deki stratejik dengeleri değiştirme potansiyeli taşımıştır.<sup>440</sup>

Amiral Wilhelm Souchon'un Osmanlı donanmasında göreve getirilmesi ve Goeben ile Breslau savaş gemilerinin satın alınmasının ardından, bu gemiler savaşın sonuna kadar Alman personel tarafından idare edilmiştir. Söz konusu gemiler, Osmanlı tarihinde büyük bir öneme sahiptir; zira bu iki gemi, Osmanlı Devleti'nin resmen savaşa girmesine neden olan “Karadeniz Baskını” operasyonunu gerçekleştirmiştir. Bu süreçte, 11 Ağustos 1914'te General ve Korkova adlı iki Alman vapuru da Osmanlı donanmasına katılmıştır. 18 Ağustos 1914'te, Donanma

<sup>439</sup> Mithat Atabay, “Osmanlı İmparatorluğu Hizmetinde Breslau(Midilli) Kruvazörü”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı*, 18(13), 2015, 119.

<sup>440</sup> Amiral Lorey, *Türk Sularında Deniz Hareketleri*, (Çev: Tekirdağlı Hasan Sami), (İstanbul: Deniz Basımevi, 1936), 39-42

Komutanı Yarbay Arif Bahriye Nezareti tarafından Amiral Souchon'un emrine verilmiştir. Amiral Souchon, bir gün önce Osmanlı donanmasında bulunan gemilerin teftişini gerçekleştirmiş ve Yavuz'un komutanı olarak Osmanlı donanmasına resmen katılmıştır. Amiral, Osmanlı geleneklerine uyum sağlamak adına şapka yerine fes giymiş ve böylece Türk donanmasının bir amirali olmuştur. Ayrıca, Alman mürettebata Osmanlı donanmasının üniformaları giydirilmiştir. Bu gelişmeler, Osmanlı donanmasının modernizasyonunda ve I. Dünya Savaşı'ndaki stratejik hamlelerinde önemli bir dönüm noktasını temsil etmektedir.<sup>441</sup>

#### 4.2.1 Amiral Souchon Donanma Komutanlığına Atanması ve Faaliyetleri

9 Eylül 1914 tarihinde, Bahriye Nezareti, Amiral Souchon'u I. Donanma Komutanlığı'na atamıştır. Bu atama ile birlikte, o döneme kadar I. Donanma Komutanlığı görevini yürüten Yarbay Arif, Donanma II. Komutanlığı'na atanmıştır.<sup>442</sup> Ayrıca, Turgut Reis zırhlısının komutası, Binbaşı Ali Rıza Bey ve Alman danışman Önyüzbaşı Rosentreter'e verilmiştir. Bu düzenlemelerle birlikte, Osmanlı donanmasındaki tüm gemilere, Türk Amirallerin yanında Alman danışmanların görevlendirilmesi sağlanmıştır. Bu stratejik yapılandırma, Osmanlı donanmasının savaş hazırlıkları ve yönetimindeki Alman etkisini güçlendirmiştir.<sup>443</sup>

Amiral Wilhelm Souchon'un I. Donanma Komutanlığı'na atanmasının ardından, Osmanlı donanmasında hızlı bir şekilde çeşitli talimler ve iyileştirmeler gerçekleştirilmiştir.<sup>444</sup> Göreve gelir gelmez, Souchon donanma gemilerinde kapsamlı bir teftiş yapmış ve gereksiz gördüğü bahriye personelinin görevden alınmasını sağlamıştır. Amiral Souchon, Osmanlı bahriye personelini disiplinsiz bulmuş ve bu durumu düzeltmek amacıyla gemilere yardımcı olarak Alman personel yerleştirmiştir. Görünüşte bu subayların görevi eğitim amirliği olarak tanımlansa da gemilerde Türk komutanların bulunmaması nedeniyle fiilen onların görevlerini üstlenmişlerdir. Bu adımlar, Amiral Souchon'un Osmanlı donanmasını hızlı bir

<sup>441</sup>Lan Lyster, *Osmanlılar Arasında: I.Dünya Savaşı Türkiye'sinde Günlükler*, (Çev: Kutlu Akalın), (İstanbul: Doğan Kitap Yayınevi, 2013), 17.

<sup>442</sup> Ozan Tuna, *Amiral Souchon'un Donanma Komutanı Olması ve Rus Limanlarının Bombalanması* (29 Ekim 1914), *Osmanlı Tarih Uygulamaları ve Araştırma Merkezi*, 36, 2014, 203.

<sup>443</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 393.

<sup>444</sup> Doğan Hacipoğlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nun I.Dünya Savaşı'na Girişi* (29 Ekim 1914), (İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınevi, 2000), 104.

şekilde savaşa hazırlama yönündeki stratejik hamlelerinin bir parçasını oluşturmuştur. Souchon, ilk günden itibaren donanmanın etkinliğini artırmayı ve modern savaş gerekliliklerine uygun hale getirmeyi hedeflemiştir.<sup>445</sup>

2 Ağustos 1914'te seferberlik ilan edilmesinden itibaren Osmanlı donanmasında önemli yapısal değişiklikler gerçekleştirilmiştir. Mesudiye zırhlısı, Donanma Komutanlığı gemisi olarak atanırken, Berk-i Satvet torpido kruvazörü, Komodor Gemisi olarak görevlendirilmiştir. Donanma, iki muhrip ve iki torpidobot fırkası şeklinde organize edilmiştir. Barbaros Hayreddin ve Turgut Reis zırhlıları, Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri ile Peyk-i Şevket torpido kruvazörü, ancak 1914 yılı Eylül ayı başında donanmaya katılabilmıştır.<sup>446</sup> Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri iyi durumda bulunurken, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet torpido kruvazörleri muharebe filosunda etkin şekilde kullanılmaktaydı; on torpidobot, iyi durumda ve yüksek süratle sahip oldukları için keşif ve emniyet görevlerinde kullanılmıştır. Ayrıca, on yedi gambot kıyı koruma hizmetlerini yürütmüştür. Osmanlı donanması, Amiral Limpus'un komutasından bu yana dörder gemilik iki muhrip ve iki torpido tümeninden oluşmaktaydı; ancak, Yavuz ve Midilli savaş gemilerinin katılımıyla donanmanın stratejik dengesi değişmiştir. Bu iki modern savaş gemisi, tonaj açısından İngiltere'den alınamayan zırhlılara eşdeğerdi. Özellikle Yavuz, 28 mil süratıyla büyük bir umut ve beklenti kaynağı olmuştur. Bu gelişmeler, Osmanlı donanmasının modernizasyonunda ve savaş hazırlıklarında önemli bir dönüm noktasını temsil etmiştir.<sup>447</sup>

Haziran 1914 sonlarında, Avrupa'da siyasi gerilimin arttığı bir dönemde, Osmanlı donanmasının büyük gemileri olan Barbaros ve Turgut Reis zırhlıları ile Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri, Haliç'te onarım altında bulunuyordu; muhrip ve torpidobot filotillaları, İzmit ve Erdek Limanları'nda eğitim ve talim faaliyetleri yürütmüştür. Ancak, Amiral Wilhelm Souchon'un değerlendirmesine göre bu gemilerden yalnızca Yavuz ve Midilli aktif olarak görev yapmaya uygun durumdaydı; donanmanın geri kalanı, ihtiyat kuvveti olarak kabul edilmiş ve bu

<sup>445</sup>Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi: Osmanlı İmparatorluğunun Siyasi ve Askeri Hazırlıkları ve Harbe Girişi*, (Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1970), 1, 52.

<sup>446</sup>Kara Kuvvetleri Komutanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetleri, Tarihi, (1908-1920)*, (Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1972), 3, 477-478.

<sup>447</sup>Genel Kurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik)*, (Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1985), 10, 97.

gemilere yönelik eğitim ve talim süreci başlatılmıştı. Yeterlilikleri artırılan bu gemiler, savaş sürecinde zamanla faal filoya dâhil edilmiştir. Amiral Souchon'un düzenlemeleriyle, Osmanlı donanmasının temel yapısı şu şekilde oluşturulmuştur<sup>448</sup>:

**Tablo 17. 9 Eylül 1914 sonrası düzenlenen donanmanın durumu**

| <b>9 Eylül 1914 Sonrası Düzenlenen Donanmanın Durumu</b>    |                                                                                                                                     |                                                          |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| <b>1.Fırka</b>                                              | Yavuz Muharebe Kruvazörü<br>Barbaros Hayrettin Muharebe Gemisi<br>Turgut Reis Muharebe Gemisi<br>Mesudiye Muharebe Gemisi           |                                                          |
| <b>2.Fırka</b>                                              | Midilli Kruvazörü<br>Hamidiye Kruvazörü<br>Mecidiye Kruvazörü<br>Berk-i Satvet Torpido Kruvazörü<br>Peyk-i Şevket Torpido Kruvazörü |                                                          |
| <b>3.Fırka</b><br>(Muhariplerden 2<br>Takım<br>Kurulmuştur) | <b>I.Takım</b><br>Yadigâr-ı Millet<br>Gayret-i Vataniye<br>Muavenet-i Milliye<br>Numune-i Hamiyet                                   | <b>II. Takım</b><br>Taşoz<br>Yarhisar<br>Samsun<br>Basra |
| <b>Yardımcı<br/>Gemiler</b>                                 | Mayın Dökücü: Nilüfer<br>Onarım Gemisi: Tir-i Müjgan<br>Torpido Botlar                                                              |                                                          |

Donanmaya yeni unsurların katılımıyla, faal bir filo oluşturulmuş ve Osmanlı donanmasının etkinliği artırılmıştır. Souchon'un liderliğinde yapılan bu düzenlemeler, donanmanın modern bir savaş gücüne dönüşmesini amaçlamış ve savaş hazırlıkları bağlamında kritik bir rol üstlenmiştir.<sup>449</sup>

Yeniden kurulan donanma ile tarihin seyrini değiştirecek olan Karadeniz Baskın'ı bu donanma ile yapılacaktı. Amiral Souchon göreve geldiği günden itibaren donanmanın eğitime önem vermiş ve talimler yaptırmaya gayret göstermiştir. 29 Ağustos'ta ilk olarak Tuzla'dan Marmara'ya açılmıştır. Filoya manevralar yaptırarak

<sup>448</sup> T.S.K Tarihi (Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Deniz Harekâtı), 53-54.

<sup>449</sup> Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, (1908-1920)*, 478.

akşam vakitlerinde Büyükçekmece'ye demirlemiştir. 5-6 Eylül günlerinde torpidodan kaçma ve gece manevralarını düzenleyen Souchon, 12 Eylül'de büyük tonajlı gemilerle kontrollü atış, küçük tonajlı gemilerle de mayın tarama talimleri yaptırmıştır. Böylece, donanma ilk defa sıkı bir eğitim programından geçmiştir.<sup>450</sup>

Amiral Souchon Karadeniz'de Ruslara karşı deniz üstünlüğü sağlama konusundaki durumu belirsizliğini korumaktaydı. Bu konuda Amiral Souchon'un verdiği 10 Eylül 1914 tarihli rapor yayımlamıştır. Söz konusu raporda, Amiral Souchon, Karadeniz'de, kesin bir deniz üstünlüğü elde edemeyeceğini ve Odesa'ya planlanan askeri amfibi operasyonunun zorluklarını belirtmiştir. Bu rapordan anlaşılıyor ki yapılacak olan harekâtın taslakları oluşturulmaya başlanmıştır.<sup>451</sup>

16 Eylül 1914 tarihinde, İngiliz Bahriye Heyeti Başkanı Amiral Limpus'un Osmanlı topraklarını terk etmesiyle, Amiral Wilhelm Souchon, resmi olarak Osmanlı donanması I. Komutanlığı'na atanmıştır. Bu gelişme, İngilizlerin Osmanlı donanması üzerindeki etkisinin tamamen sona erdiğini simgelemiştir. Amiral Souchon, Osmanlı Hükûmetine sunduğu ilk raporunda, hazırlıkların tamamlanmasının ardından Karadeniz'e açılma niyetinde olduğunu ifade etmiştir. Raporda, Yavuz ve Midillidâhil olmak üzere altı torpido ve gemi grubundan oluşan Osmanlı filosunun, 13 Eylül 1914 itibarıyla Rus filosunu arayarak temas kurabilecek bir duruma geleceğini belirtmiştir. Souchon, raporunun devamında, deniz ulaşımının güvence altına alınabilmesi için Rus donanmasının ya tamamen imha edilmesi ya da üslerinde etkisiz hale getirilmesi gerektiğini vurgulamıştır. Ancak, Rus filosunun kesin sonuç verecek bir muharebeye girmesinin olası görülmediğini ifade etmiştir. Bu durumun yanı sıra, Osmanlı donanmasının Rus filosunu limanlarında ablukaya almasının da oldukça zor olacağını dile getirmiştir. Amiral ayrıca Odesa önlerinde yapılacak bir amfibi harekâtının, Rus torpido ve uçakların gözetimi altında gerçekleşme ihtimaline dikkat çekmiştir. Bu açıklamalar, Souchon'un stratejik değerlendirmelerinin ve Osmanlı donanmasının Karadeniz'deki potansiyel operasyonlarına ilişkin ilk planlamalarının önemli bir göstergesidir.<sup>452</sup>

<sup>450</sup> Ali Haydar Emir Alpagut, *Büyük Harbin Türk Deniz Cephesi*, (İstanbul: Deniz Matbaası, 1937), 45-46.

<sup>451</sup> Ali İhsan Sabis, *Harp Hatıralarım (I.Cihan Harbi)*, (İstanbul: Nehir Yayınları, 1990), 2, 48.

<sup>452</sup> Sancak, *Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Donanması ile Alman Donanması Arasındaki İlişkiler*, 44.

Amiral Wilhelm Souchon'un sunduğu raporda, temel amacının Osmanlı Devleti'ni savaşa girmeye zorladığını ortaya koymaktadır. Ancak Osmanlı Hükümeti, mali durumun bir savaşı sürdürebilecek düzeyde olmadığını belirterek bu baskılara karşı direnmiş ve zaman kazanmaya çalışmıştır. Souchon, Osmanlı Devleti'ni savaşa dâhil etmek için çabalarını giderek artırmıştır.<sup>453</sup> Bu doğrultuda, 18 Ağustos 1914 tarihinde Çanakkale Boğazı'ndan çıkmak üzere olan bir Fransız ticaret gemisinin telsizine hukuksuz bir şekilde el koymuştur. Bu olay, ülkede bulunan yabancı elçiliklerin yoğun protestolarına yol açmış ve sonucunda, Fransız ticaret gemisinin telsizi iade edilmek zorunda kalmıştır.<sup>454</sup>

Sadrazam Sait Halim Paşa, Osmanlı donanmasının toplu halde Karadeniz'e çıkmasına karşı bir tutum sergilemiştir. Bahriye Nazırı Cemal Paşa ise, donanmanın Karadeniz'e açılmasının Osmanlı hükümetinin bireysel bir girişimi olarak algılanmaması için bu tür bir kararın Kabine Heyeti tarafından alınmasında ısrarcı olmuştur. Buna karşın, Amiral Wilhelm Souchon, donanmanın toplu eğitim yapması ve manevra kabiliyetini artırabilmesi amacıyla gemilerin Karadeniz'e çıkmasında ısrarcı olmuş ve bu görüş Enver Paşa tarafından da desteklenmiştir. Sonuç olarak, Amiral Souchon komutasındaki filo, 18 Ekim 1914'te izinsiz bir şekilde Karadeniz'e açılmış, ancak kısa süre sonra geri dönmesi yönünde emir verilmiştir. Sait Halim Paşa'nın bu hamleye karşı sıcak bakmamasının temel nedeni, Amiral Limpus döneminde de gündeme gelen Karadeniz'de talim yapılması meselesinin, Rusya tarafından Yavuz zırhlısının Karadeniz'e çıkışını savaş sebebi olarak değerlendirebileceği endişesine dayanıyordu. Sait Halim Paşa, bu tür bir hareketin bir diplomatik krize yol açmasından kaçınmayı hedeflemiştir. Amiral Souchon, 21 Ekim 1914'te yeniden Karadeniz'e çıkmak için izin talebinde bulunmuş, ancak Sadrazam Sait Halim Paşa ve Bahriye Nazırı Cemal Paşa, Souchon'un Rusya ile savaş çıkarmayı amaçladığına inanarak bu talebi engellemeye çalışmıştır. Bu olay, Osmanlı hükümeti içinde savaş politikaları konusunda yaşanan derin görüş ayrılıklarını yansıtmaktadır.<sup>455</sup>

<sup>453</sup>Hacıpoğlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nun I.Dünya Savaşı'na Girişi (29 Ekim 1914)*, 109.

<sup>454</sup>Veli Yılmaz, *I.Dünya Harbinde Türk-Alman İttifakı ve Askeri Yardımlar*, (İstanbul: Cem Ofset Yayınevi, 1993), 45.

<sup>455</sup>Tuna, *Amiral Souchon'un Donanma Komutanı Olması ve Rus Limanlarının Bombalanması (29 Ekim 1914)*, 207-209.

Amiral Wilhelm Souchon, göreve başladığı andan itibaren Karadeniz’de tatbikatlar düzenleme konusunda Osmanlı yetkililerine sürekli baskı yapmıştır. Bu doğrultuda, 27 Ekim 1914 tarihinde, Karadeniz’e açılma fırsatını yakalamıştır. Marmara Denizi’nde tatbikatlarını sürdüren Souchon, daha geniş bir manevra alanı elde etmek amacıyla Enver Paşa ve Cemal Paşa’dan Karadeniz’e çıkış izni talep etmiştir. Enver Paşa, bu talebe bir süre yanıt vermemişse de Ekim ayının sonlarına doğru Amiral Souchon’a izin verilmiştir. 27 Ekim 1914 tarihinde Karadeniz’e çıkan Amiral Souchon komutasındaki Yavuz ve Midilli dâhil 11 parçadan oluşan Osmanlı donanması, 29 Ekim’i 30 Ekim’e bağlayan gece Odessa, Sivastopol ve Novorossiysk Limanlarını bombalamıştır. Bu saldırılar sırasında 15 askeri nakliye gemisi batırılmıştır. Enver Paşa, saldırının ardından Amiral Souchon’dan, Osmanlı savaş gemilerinin Rus saldırısına uğradığını ve kendilerini savunmak zorunda kaldıklarını açıklamasını istemiştir. Ancak Amiral Souchon, bu talebi yerine getirmemiştir, zira amacı Osmanlı Devleti’ni olabildiğince erken bir sürede savaşa dâhil etmektir; bu gelişmeler üzerine, Rusya, Osmanlı hükûmetine protesto notası vermiştir. İngiltere ise, Osmanlı Devleti’nden Alman Askeri Heyeti’nin ülkeyi terk etmesini ve Yavuz ile Midilli gemilerindeki Alman personelin görevden alınmasını içeren bir kesin uyarı iletmiştir. Enver Paşa, Rusya’ya özür içeren bir mektup göndermiş, ancak mektuba Rusya’nın bu saldırıyı kışkırttığını belirten bir ifade eklemiştir. Rusya Çarlığı, bu suçlamayı reddederek, 2 Kasım 1914 tarihinde Osmanlı Devleti’ne savaş ilan etmiştir. Bu gelişme, Osmanlı’nın I. Dünya Savaşı’na resmen dâhil olmasına yol açmıştır.<sup>456</sup>

Karadeniz’de gerçekleştirilen bu taarruz, Enver Paşa’nın 25 Ekim 1914 tarihinde Amiral Souchon’a verdiği yazılı emre dayanmaktaydı. Bu emir, Bakanlar Kurulu’nun aynı tarihli kararına aykırı olmasına rağmen uygulanmıştır. Söz konusu emirde şu ifadeler yer almıştır:

*“Bütün filo Karadeniz’de manevra yapmalıdır. Vaziyeti uygun bulduğunuz anda, Rus filosuna hücum ediniz. Çarpışmaya başlamadan evvel, bu sabah size verdiğim gizli emri açınız.”* Gizli emirde ise *“Türk filosu Karadeniz’de zorla*

---

<sup>456</sup> T.S.K Tarihi ‘Birinci Dünya Harbinde Deniz Harekâtı’, (1976), 8, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 57-69.

*üstünlük sağlamalıdır. Rus filosunu arayınız. Nerede bulursanız, harp ilan etmeksizin hücum ediniz.*<sup>457</sup>

Bu emir doğrultusunda, Osmanlı donanması Karadeniz’de Rus istihkâmlarını ve limanlarını bombalamıştır. Saldırının ardından Rusya, askeri tepkisini gecikmeden göstermiş ve 1 Kasım 1914’te Kafkasya üzerinden Osmanlı topraklarına taarruz düzenlemiştir. Aynı gün, İngiliz donanması İzmir ve Akabe Limanlarını bombalamıştır. Bununla birlikte, 3 Kasım’da iki İngiliz ve iki Fransız savaş gemisi, Çanakkale Boğazı’ndaki Osmanlı istihkâmlarını hedef almıştır.<sup>458</sup>

### **4.3 Turgut Reis Zırhlısının I. Dünya Savaşındaki Faaliyetleri**

#### **4.3.1 Turgut Reis Zırhlısı ve Geçit Töreni**

14 Eylül 1914’te Amiral Souchon, siyasi itibarın kazanılması için donanmanın Sultan V. Mehmet Reşat’ın önünde geçit töreni yapılmasını ve 15 Eylül’de ise Karadeniz’e çıkma istediğini Bahriye Nezaretine bildirmiştir. Bunun üzerine; 17 Eylül’de Yavuz, Midilli, Barbaros ve Turgut Reis zırhlılarının beraberinde dört muhribin katılacağı gemiler belirlenerek 21 pare top atışıyla geçit töreni tamamlanmış ve talim için aynı günün akşamı Haydarpaşa önüne demirlemiştir.<sup>459</sup> Ertesi günü Souchon Karadeniz’e çıkmak için Sadrazamı ziyaret etmiştir. Ziyaret sonuç vererek gemilerin teker teker olmak üzere boğazdan çıkmalarına izin verilmiştir. İlk çıkış 21 Eylül günü Yavuz, Basra ve Taşoz yapmıştır. 27 Eylül 1914 tarihinde; Turgut Reis, Midilli ve Berk-i Satvet gemilerinin Çanakkale Boğazı’ndan çıkışı izlenmiştir. Bunu takiben, 28 Eylül günü Midilli, Berk-i Satvet, altı muhrip ve bir gambot boğazdan çıkmıştır. 30 Eylül’de ise Barbaros ve Turgut Reis zırhlılarının hareketleri gözlenmiştir. Ancak, 26 Eylül’de Çanakkale Boğazı dışında keşif ve gözetleme görevi yapan Akhisar torpidobotuna, bir İngiliz muhribi tarafından boğazın dışına çıkılmaması ve çıkılması durumunda ateş açılacağı

<sup>457</sup> İbrahim Sarı, *Çanakkale Destanı*, (Antalya: Nokta E-Kitap Yayınevi, 2016), 43.

<sup>458</sup> İbrahim Artuç, *1915 Çanakkale Savaşı*, (İstanbul: Kastaş Yayınevi, 2004), 30-32.

<sup>459</sup> DMA, *Turgut Reis Zırhlısı Seyir Jurnalı*, 4363/57, 17 Eylül 1914.

yönünde bir ultimatom verilmiştir. Bu gelişme üzerine Çanakkale Boğazı tekrar kapatılmıştır.<sup>460</sup>

#### 4.3.2 Karadeniz Harekâtında Turgut Reis Zırhlısının Görevi

Turgut Reis ve Barbaros zırhlıları, Donanma II. Komutanlığı'nın emrine verilmiştir. Bu gemiler, Rus Limanlarına yapılacak harekât sırasında Karadeniz Boğazı'nda görev alacak, ardından 1915 yılının Şubat-Ağustos aylarında Çanakkale Cephesi'ne destek sağlamakla görevlendirilecekti.<sup>461</sup> Hafif tonajlı torpidobotlar ve gambotlar ise Boğazlar Genel Komutanlığı bünyesinde Sahil İstihkâm ve Torpil Kıtaaatı Müfettişliği'nin emrine tahsis edilerek karakol görevleri yürütecekti; Turgut Reis zırhlısı, I. Dünya Savaşı'na kadar geçen süreçte 25 yaşını doldurmuş ve modern zırhlılar karşısında teknolojik bağlamda geri kalmıştı. Geminin düşük seyir sürati, Yavuz ve Midilli zırhlılarının hızına ayak uydurmasını oldukça zorlaştırmıştır.<sup>462</sup> Amiral Wilhelm Souchon'un stratejisi, Turgut Reis ve Barbaros zırhlılarını boğaz savunmasında bırakarak, daha modern ve hızlı gemilerden oluşan bir filoyla Karadeniz'de baskın gerçekleştirmek üzerine kuruluydu; bu yaklaşım, Osmanlı donanmasının sınırlı kaynaklarını en verimli şekilde kullanmayı hedeflemiştir.<sup>463</sup>

Amiral Wilhelm Souchon, Osmanlı'da kapitülasyonların kaldırıldığı 1 Ekim 1914 tarihinde, donanma personelinin deniz tecrübesinin yetersiz olduğunu öne sürerek donanmanın Karadeniz'e çıkması gerektiğini bildirmiştir. Bu öneri, 6 Ekim'de Genelkurmay tarafından kabul edilmiş, ancak eğitimin plan ve programının önceden bildirilmesi talep edilmiştir. Bu süreçte Souchon, cevabı beklerken küçük tonajlı harp gemileriyle Karadeniz'de eğitimlerini sürdürmüştür. Uyarılara rağmen Çanakkale Boğazı'ndan izinsiz geçiş yapmıştır. 7 Ekim 1914'te Çanakkale'de düzenlediği talimlerde, donanmanın olası bir muharebeye hazır olduğunu göstermek amacıyla bir dizi tatbikat gerçekleştirmiştir. Ancak, donanmanın Karadeniz'e nasıl ve ne şekilde çıkacağına dair tartışmalar devam etmekteydi. 10 Ekim'de, Başkomutanlık Vekâleti, donanmanın Karadeniz'e filo halinde çıkmasını engellemiş, bunun yerine gemilerin sırayla çıkabileceği önerisini sunmuştur. Buna rağmen, 12 Ekim'de filo

<sup>460</sup> T.S.K., *Tarihi (I. Dünya Harbinde Türk Deniz Harekâtı)*, (Ankara: Genel Kurmay Yayınları, 1986), 2, 55-56.

<sup>461</sup> T.S.K., *Tarihi (I. Dünya Harbinde Türk Deniz Harekâtı)*, 53.

<sup>462</sup> T.C Milli Müdafaa Vekâleti, *1915'de Çanakkale'de Türk*, (Ankara: Deniz Basımevi, 1957), 31.

<sup>463</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 401.

halinde boğazdan çıkış yapılmaya başlamıştır. 15 Ekim’de telsizlere geri dönüş emri verilmiş ve bu doğrultuda, Turgut Reis ve Barbaros zırhlıları ile dört torpidobot boğaza geri dönmüştür. Ancak, diğer 11 gemi boğazda kalmıştır. Souchon’un nihai amacı, Osmanlı Devleti’ni mümkün olan en kısa sürede savaşa sokmaktır;<sup>464</sup> bu doğrultuda, 18 Ekim’de emirlerin dışına çıkarak tekrar Karadeniz’e çıkmayı denemiş, ancak geri dönme emrine uyararak, İstanbul’a geri dönmek zorunda kalmıştır. Bu olaylar, Amiral Souchon’un Osmanlı donanmasını savaşa hazırlamak ve devletin çatışmalara katılımını hızlandırmak konusundaki ısrarını açıkça ortaya koymaktadır.<sup>465</sup>

24 Ekim 1914 tarihinde Bahriye Nezareti, donanmanın Amiral Wilhelm Souchon’un vereceği emirlere uyması gerektiğine dair bir talimat yayınlamıştır. Souchon, 26 Ekim’de donanmayı eğitim amacıyla Karadeniz’e çıkaracağını bildirmiştir. Ancak bu hareketin asıl amacı, Rus Limanlarını tahrip etmek, deniz vasıtalarını yok etmek ve Karadeniz’de üstünlük sağlamaktır; 27 Ekim’de Karadeniz’e açılan Osmanlı donanması; Sivastopol, Odessa, Kefe ve Novorossiysk Limanlarını başarıyla bombalamıştır. 31 Ekim’de donanma Çanakkale Boğazı’na geri dönerken, Turgut Reis ve Barbaros zırhlıları, Burak Reis gambotu ve iki torpidobot, Rusların mayınlama girişimlerini önlemek ve olası harp gemisi hareketlerine karşı savunma yapmak üzere 27-31 Ekim tarihleri arasında Çanakkale Boğazı ağzına konuşlandırılmıştır. Bu gemiler, Alman Danışman Albay VonKühlvetter’in komutası altında hareket etmiştir.<sup>466</sup> Karadeniz baskını sırasında, Osmanlı donanması Prut mayın gemisini batırarak, gemideki üç subay ve 72 kişilik mürettebatı esir almıştır.<sup>467</sup> Bu esirler, 30 Ekim’de Turgut Reis zırhlısına nakledilerek İstanbul’a taşınmıştır. Bu operasyonlar, Osmanlı donanmasının Karadeniz’deki stratejik hedeflere yönelik ilk başarılı girişimlerinden biri olmuştur.<sup>468</sup>

13 Aralık 1914’te, yüzer batarya olarak kullanılmak istenen Mesudiye zırhlısının batması, bu öneriye olan ilgiyi azaltmış ve diğer zırhlılar İstanbul’da

<sup>464</sup> T.S.K., *Tarihi (I. Dünya Harbinde Türk Deniz Harekâtı)*, 56-64; DMA, *Turgut Reis Zırhlısı Seyir Defteri*, 4363/139, 15 Ekim 1914.

<sup>465</sup> DMA, *Turgut Reis Zırhlısı Seyir Defteri*, 4361/6, 19 Ekim 1914; Tuna, *Amiral Souchon’un Donanma Komutanı Olması ve Rus Limanlarının Bombalanması (29 Ekim 1914)*, 208-209.

<sup>466</sup> T.S.K., *Tarihi (I. Dünya Harbinde Türk Deniz Harekâtı)*, 57-64.

<sup>467</sup> Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 395.

<sup>468</sup> DMA, *Turgut Reis Zırhlısı Seyir Jurnalı*, 4361/13, 30 Ekim 1914.

konuslandırılmıştır. Bu süreçte, Enver Paşa, Amiral Usedom ve Kurmay Başkanı Bronsart VonSchelldorf, Çanakkale’de bir araya gelerek Turgut Reis ve Barbaros zırhlılarının akıbeti hakkında görüşmeler gerçekleştirmiştir.<sup>469</sup> Yapılan istişareler sonucunda, Turgut Reis ve Barbaros zırhlıları, Çanakkale Boğazı savunmasının güçlendirilmesi amacıyla kritik destek görevlerine tahsis edilmiştir. Bu karar, Osmanlı donanmasının stratejik kaynaklarını Boğaz savunmasını desteklemek için verimli bir şekilde kullanmayı amaçlamıştır. Bu planlama doğrultusunda, gemilerin görev dağılımı şu şekilde belirlenmiştir:

1. Boğazı geçecek olan düşman gemilerini mayın hatlarının arkasından, son savunma hattı olarak karşılamak.
2. Çanakkale aşırma atışlara karşılık vermek.
3. Düşmanın amfibi harekâtıdüzenledeği alanları bombardıman etmek.

Turgut Reis ve Barbaros zırhlıları, Sahil İstihkâm ve Mayın Müfettişi Amiral VonUsedom ve beraberindeki heyet eşliğinde, Peleng-i Derya gambotu refakatinde 14 Aralık 1914 tarihinde İstanbul’dan hareket etmiş ve aynı günün akşam saatlerinde Kilya Limanına ulaşmıştır. Bu zırhlılar, gerektiğinde Çanakkale Boğazı savunmasına katılmak üzere, 15-19 Aralık tarihleri arasında emre hazır bir şekilde beklemiştir. Daha sonra, 20 Aralık’ta İstanbul’a geri dönmüşlerdir. 16 Şubat 1915’e kadar, Haliç’te gemilerin onarımları tamamlanmış, bu süreçte Marmara Denizi’nde ikmal ve eğitim atışları devam etmiştir. Belirtilen süre boyunca, II. Komutanı Albay Arif Bey’in komutası altında bulunan Turgut Reis ve Barbaros zırhlıları, Çanakkale savunmasına destek sağlamak amacıyla 17 Şubat 1915 tarihinde Nara’nın kuzeyine konuşlandırılmıştır. Bu hareketler, Osmanlı donanmasının Çanakkale Boğazı’ndaki savunma gücünü desteklemek için stratejik hazırlıklarını ve görev dağılımını ortaya koymuştur.<sup>470</sup>

<sup>469</sup> Yusuf Ziya Altıntaş, *Çanakkale Cephesinde Alman Bahriyeliler*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), (İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2022), 410.

<sup>470</sup> T.S.K., *Tarihi (I. Dünya Harbinde Türk Deniz Harekâtı)*, 260-261.

### 4.3.3 İtilaf Donanmasının Çanakkale Boğazına Konuşlanması ve Alınan Tedbirler

Turgut Reis ve Barbaros zırhlıları, 17 Şubat 1915'te görev yerlerine ulaştıklarında, iki düşman uçağı Seddülbahir ve Kumkale bölgelerini bombalamış, ancak herhangi bir can veya mal kaybına neden olmamıştır. 19 Şubat 1915'te, İtilaf Devletleri'nin büyük donanması Çanakkale Boğazı önlerine demirlemiştir. Düşmanın Boğaz'ı geçerek Marmara Denizi'ne girmesi durumunda Osmanlı donanması tarafından bir dizi tedbir alınmıştır. Bu kapsamda:

1. Turgut Reis ve Barbaros zırhlıları, düşmanın Boğaz'ı geçmesi durumunda mayın hattının gerisinde konumlanarak ateş açmakla görevlendirilmiştir.
2. Yavuz ve hafif tonajlı gemiler, İstanbul Boğazı'nın savunmasında kalacaktır.
3. Mayın gemileri, Sarayburnu ile Kız Kulesi arasında mayın hattı kuracaktır.
4. Tüm gemiler, kıyı topçuları tarafından korunacaktır.

Barbaros ve Turgut Reis zırhlılarının, sıkı koyluklarda konuşlanarak düşmana karşı son mermisine kadar atış yapmaları planlanmıştır. Batma tehlikesi bulunsa bile, bu gemilerin enkazlarının dahi düşman üzerinde güçlü bir baskı unsuru yaratması amaçlanmıştır. Bu strateji, Osmanlı savunmasının boğaz geçişlerini engelleme konusundaki kararlılığını ortaya koymaktaydı.<sup>471</sup>

### 4.4.4 Turgut Reis Zırhlısının Boğaz Tahkimatlarına Desteği

Çanakkale Boğazı'ndaki bataryalar, 25-30 yıllık eski toplara sahip olduğundan, savunmanın güçlendirilmesi için harp gemilerindeki topların kullanılmasına ihtiyaç duyulmuştur. 18 Mart 1915 Çanakkale Boğazı Muharebeleri'nin ardından, yeni atanan Müstahkem Mevkii Komutanı Albay Cevat Bey, kıyı istihkâmlarını güçlendirmek amacıyla harp gemilerindeki topların çıkarılarak yeni tahkimatların kurulmasını talep etmiştir. Savaş başlamadan önce, boğazın en dar noktası olan Kilitbahir'e torpido kovanları yerleştirilerek savunma güçlendirilmişti. Ayrıca, Balkan Savaşları sırasında Bulgarlardan ele geçirilen toplar, Anadolu ve Rumeli yakalarına gizlice yerleştirilmiştir. Ancak, 29 Ekim 1914 Karadeniz Baskını ve 3 Kasım 1914'te İtilaf donanmasının boğaz girişini

---

<sup>471</sup>Altıntaş, *Çanakkale Cephesinde Alman Bahriyeliler*,412.

bombalaması sonrası bu önlemlerin yetersiz olduğu anlaşılmıştır. Savaşın başlangıcından itibaren, 29 Ekim 1914'ten Mart 1915'e kadar, çeşitli gemilerden çıkarılan toplarla kıyılarda 6 yeni batarya oluşturulmuştur. Bu toplar, muharebe sırasında subay ve erlerin üstün çabalarıyla büyük başarılar göstermiştir. Gemilerden tahkimatlara taşınan toplar, geldikleri gemilerin isimleri verilmiştir. Örneğin, Ocak 1915'te Mesudiye zırhlısından çıkarılan üç adet 15 cm'lik topun Baykuş Tepe'ye yerleştirilmesiyle bu mevki "Mesudiye Bataryası" adını almıştır. Aynı şekilde, Muin-i Zafer Korveti'nden dört adet 7,5 cm'lik ve Berk-i Satvet torpido kruvazöründen dört adet 5,7 cm'lik top çıkarılmıştır. Bu çalışmalar devam ederken, Turgut Reis zırhlısından çıkarılan dört adet 8,8 cm'lik top, 26 Mart 1915'te Soğandere Mevkii'ne taşınmış ve burası "Turgut Reis Bataryası" olarak adlandırılmıştır. Bu batarya, Deniz Teğmeni İhsan Bey'in komutasına verilmiştir. Turgut Reis'in kardeş gemisi olan Barbaros zırhlısından çıkarılan üç adet 10,5 cm'lik top, aynı mevkiinin sol cenahına yerleştirilerek savunmayı takviye etmiştir. Albay Cevat Bey'in liderliğinde yürütülen bu çalışmalar, Çanakkale Boğazı savunmasında büyük katkı sağlamış ve İtilaf donanmalarının Boğaz'ın dar alanlarına dahi yaklaşmasını engellemiştir. İngilizler, bu bataryaları tahrip etmek için çeşitli yollar aramış olsa da bu girişimler sonuçsuz kalmış ve İtilaf güçleri büyük bir yenilgiye uğramıştır.<sup>472</sup>

Boğazın donanmayla geçilemeyeceğini anlayan İtilaf Devletleri, amfibi harekâta hazırlanmaya başlamış ve Osmanlı tarafı, savunma tedbirlerini artırmıştır. Saz Limanı'ndan Edremit Körfezi'ndeki Akçay İskelesi'ne kadar olan Müstahkem Mevki bölgesinde, gözetleme ve savunma önlemleri alınmıştır. Rumeli Yakasına, 9. Tümen, Bursa Jandarma Taburu ve 9. Sahra Topçu Alayı sevk edilirken, Anadolu Yakasına 11. Tümen, Çanakkale ve Beyoğlu Jandarma Alayları ile diğer muhtelif birlikler yerleştirilmiştir. 19. Tümen, Maydos'ta yedek kuvvet olarak beklemekteydi. 126. Alay, Müstahkem Mevki Komutanlığı emrinde Çanakkale-Karantina bölgeleri arasında konuşlandırılmıştır. Çanakkale'ye asker ve mühimmat nakliyatı, Şirket-i Hayriye'den temin edilen üç vapur ve diğer araçlarla sağlanmıştır. 25 Mart 1915'te, Mareşal Liman Von Sanders, kurulacak olan 5. Ordu'nun komutasını devralmış ve beraberindeki subay kadrosuyla Plevne Vapuru ile Çanakkale'ye gelerek Gelibolu'da karargâhını kurmuştur. Aynı gün, Sivrihisar torpidobotu, Tengir-Domuzdere hattı

<sup>472</sup> Figen Atabey, *Çanakkale Muharebelerinde Deniz Cephesi*, (Ankara: TTK Yayınları, 2014), 67-69.

arasına dokuz mayınlık bir hat döşemiştir. 30 Mart'ta, Tengir önüne ikinci bir 10 mayınlık hat daha kurulmuştur. 1 Nisan'da, keşif uçakları tarafından Teke Burnu ve girişte bekleyen Turgut Reis ve Barbaros zırhlılarına düzenlenen bombardıman saldırısı başarısız olmuştur. 2 Nisan'da, Tengir-Domuzdere mayın hatlarının korunması amacıyla, Sivrihisar torpidobotunun desteğiyle Domuzdere sırtlarına bir dağ bataryası yerleştirilmiştir. 5 Nisan'da, Kilya Limanı'nda bekleyen Turgut Reis ve Barbaros zırhlıları, bölgede yapacakları dolaylı atışlarla destek sağlamak üzere görevlendirilmiştir. Bu atışların doğruluğunu artırmak için, Yarımada üzerinde gözetleme yerleri ve bağlantıları kurulmaya başlanmıştır. 6 Nisan'da, İstanbul'dan getirilen 150 mm ağır bir top, İntepe'ye yerleştirilmiştir. 7 Nisan'da, Soğanlıdere bataryalarının güçlendirilmesi için, Müstahkem Mevki Komutanlığı, Turgut Reis, Barbaros zırhlıları ve Hamidiye kruvazörü'nden topların tahsis edilmesini talep etmiştir. Alınan karar uyarınca, Barbaros ve Turgut Reis zırhlılarından ikişer adet olmak üzere toplam 4 adet 105 mm'lik ve 4 adet 280 mm'lik topun yanı sıra, Barbaros'dan ek olarak 105 mm'lik toplar, Hamidiye kruvazörü'nden ise 4 adet 120 mm'lik top, 11 Nisan'da Soğanlıdere'ye nakledilmiştir. 12 Nisan'da, Turgut Reis, kalan toplarıyla Soğanlıdere'nin Yarımada'nın batısında tespit edilen iki düşman gemisine karşı 5 dolaylı atış gerçekleştirmiştir. 13 Nisan'da, şiddetli yağmur nedeniyle istihkâmlarda hasar meydana gelmiştir. Bu süreç, Osmanlı savunmasının, İtilaf kuvvetlerinin ilerleyişini engellemek için kara ve deniz unsurlarını etkin bir şekilde seferber ettiğini göstermektedir.<sup>473</sup>

#### 4.4.5 E-15 Denizaltısının Ele Geçirilmesi

17 Nisan 1915'te, İngiliz donanmasına ait E-15 tipi denizaltı, İstanbul-Çanakkale deniz bağlantısını kesmek amacıyla Çanakkale Boğazı'ndan Marmara Denizi'ne geçiş yapmaya çalıştı. 02.00'da Boğaz'a giren denizaltı, ışıldaklar tarafından fark edildi ve tekrar denize dalarak seyrine devam etmiştir. Ancak sabah 06.00'da, Kepez önlerinde akıntıya kapılarak dibe vurmuştur. Kurtulma manevrası sırasında kulesi su yüzeyine çıkınca, kıyı bataryaları tarafından ateş altına alındı ve vuruldu. Aldığı hasar sonucu, geminin kaptanı ve altı mürettebatı hayatını kaybetmiştir. İstihbarat Subayı Yüzbaşı Palmer, iki subay ve 21 bahriyeli ise esir

<sup>473</sup> T.S.K.Tarihi (*I. Dünya Harbinde Türk Deniz Harekâtı*), 194-195.

alınmıştır. Denizaltı, Kepez Feneri'ne 1.000 metre mesafede, torpido kovanları su üstünde kısmen görünür halde bulunuyordu; hasar kule kısmında olduğu için tamir edilmesi mümkündü. Denizaltının ele geçirilmesi için, Ağır Topçu 2. Tugay Komutanlığı, Liman Reisliği ve Turgut Reis zırhlısının emrindeki San'a römorkörü görevlendirilmiştir. Ancak, düşman kuvvetleri denizaltının Osmanlı donanmasının eline geçmesini engellemek amacıyla hava saldırıları düzenlemiştir. Atılan üç bomba isabet sağlayamamıştır. BT-6 denizaltısı, E-15'i batırmak amacıyla bir torpido ateşledi ancak bu girişim de başarısız olmuştur. Barbaros zırhlısının açtığı ateş sonrası, BT-6 denizaltısı bölgeden kaçmak zorunda kalmıştır. Aynı gece saat 23.00'te, E-15'in imhası için görevlendirilen muhripler de sonuç alamamıştır. İngilizlerin denizaltıyı batırma girişimleri, Osmanlı kıyı savunmaları ve donanmasının dikkati sayesinde sonuçsuz kalmaya devam etmiştir; ancak, 18 Nisan'ı 19 Nisan'a bağlayan gece, Majestic istimbotuna ait iki torpidonun isabet etmesiyle, E-15 denizaltısı batırılmıştır. Bu gelişme, denizaltının kurtarılmasını tamamen olanaksız hale getirmiştir. Denizaltının batırılmasından önce, 10 adet torpido ve bazı parçalar ele geçirilmiştir. Bu olay, Osmanlı donanması ve savunmasının İtilaf kuvvetlerine karşı stratejik başarılarından biri olarak kaydedilmiştir.<sup>474</sup>

#### **4.4.6 Arıburnu Amfibi Harekâtı ve Endirekt Atışlar**

Anzak birliklerine, Arıburnu'na çıkma görevi verilmiş ve Türk birliklerinin kuzey ve güneydeki kuvvetleriyle bağlantısını kesmek amacıyla Kabatepe'ye bir amfibi harekâtı yapılması planlanmıştır. Anzak birlikleri, bu bölgeden Maltepe ve Eceabat'a doğru doğu yönünde ilerleyecektir. İlk olarak, kıyıya 3. Avustralya Piyade Tugayı, İstihkâm Bölüğü ve 3. Sahra Hastanesi Bölüğü'nün yarısından oluşan bir kuvvet çıkarılacaktır. Bu kuvvet, Kabatepe-Arıburnu arasında bir cephe hattı oluşturulmuştur. Toplam 4000 kişilik kuvvetin, üç aşamada karaya çıkarılması planlanmıştır:

1. Birinci aşamada, 1500 asker, üç muharebe gemisiyle kıyıya 2 mil mesafeden taşınacak ve 12 yedek filika ile karaya sevk edilecekti.
2. İkinci ve üçüncü aşamalarda, her biri 1250 kişiden oluşan gruplar, kıyıya 100 metre mesafeye kadar yaklaşan yedi muhrip tarafından çıkarılacaktı.

<sup>474</sup> T.S.K Tarihi (I. Dünya Harbinde Türk Deniz Harekâtı), 196.

3. İlk harekât tamamlandıktan sonra kıyıdaki durum uygunsa, I. Avustralya Tümeni hemen ardından çıkarılacaktı.

Ayrıca, Avustralya ve Hint Tugaylarını taşıyan sekiz gemi, sabah saat 05.00'te kıyıya yaklaşacak ve kuvvetlerin saat 09.00'da çıkarılması hedeflenmiştir. 24 Nisan sabahı, 500 kişilik ilk birlikler Quin, Prince of Wales ve London muharebe gemilerinde toplanmış ve bu gemilere muhripler eşlik etmiştir. Filolar, Triumph, Majestic ve Bacchante kruvazörleriyle birlikte geç saatlerde Kabatepe'nin batısında buluşmak üzere hareket etmiştir. Kalan kuvvetler ise İmroz'dan yedi muhrip ile taşınmıştır. Amiral Sörsby komutasındaki filo, 25 Nisan sabahının erken saatlerinde buluşma yerine ulaşmış ve hazırlıklarını tamamladıktan sonra, gece karanlığında amfibi harekâtı başlamıştır. Ancak, kuvvetli akıntı nedeniyle Kabatepe sahillerine yapılması planlanan operasyon noktası sapmış ve birlikler kuzeye yönlendirilerek Arıburnu-Balıkçı Kulüpleri arasında 1000 metre uzunluğundaki kıyılara çıkarılmıştır. Kıyıya çıkan birlikler, kısa bir süre ateşe maruz kalmalarına rağmen yarların tepesine ulaşmayı başarmıştır. Amiral de Robek ve General Hamilton, Queen Elizabeth gemisinden birliklerin tutunduğunu gözlemledikten sonra Seddülbahir'e doğru hareket etmiştir. Saat 05.30'da ilk amfibi harekâtı tamamen sonlanmış ve muhripler kalan birlikleri taşımak üzere geri dönmüştür. Çıkarma planı bu noktaya kadar başarıyla ilerlemiştir. Ancak, Türk bataryalarının yoğun ateşi altında Amiral Sörsby, taşıt gemilerini geri çekme emri vermek zorunda kalmıştır. Bu emre rağmen, kıyıya çıkmayı başaran 7. Avustralya Taburu, stratejik bir siper ele geçirmiştir. Saat 07.00'da kıyıya 4000 asker daha çıkarılmış ve toplam kuvvet 8000 kişiye ulaşmıştı. Bu kuvvet, saat 08.30'da yaklaşık iki kilometre içeriye ilerlemişti. Ancak, amfibi harekâtı sürecindeki bu gelişmeler, ilerleyen aşamalarda karşılaşılan Türk direnişi ile farklı bir boyut kazanmıştır.<sup>475</sup>

Karaya çıkan Anzak birliklerine destek sağlamak amacıyla filikalara bindirilen askerler, taşıt gemileri arasında yoğun bir bombardmana maruz kalmışlardır. Bu atışlar, Eceabat önünden amfibi harekâtını düzenlediği bölgeye dolaylı atışlar yapan Turgut Reis zırhlısından gelmiştir. Osmanlı topçusunun etkili atışları sonucunda düşman birlikleri taşıt gemilerini geri çekmek zorunda kalmıştır. Harp gemileri ise, Turgut Reis'in ateşinden kaçmak için manevralar yapmıştır. Bu

---

<sup>475</sup>T.S.K Tarihi (I. Dünya Harbinde Türk Deniz Harekâtı), 204-205.

süreçte, Triumph savaş gemisi, Turgut Reis'e karşılık vererek İngiliz birliklerine geçici bir rahatlama sağlamıştır. Ancak, saat 09.30'da amfibi birliklerinin yeniden karaya çıkmaya başlaması üzerine, Turgut Reis dolaylı atışlarına devam etmiş ve bu durum, amfibi harekâtı sürecinin bir saat gecikmesine yol açmıştır. Bu gecikme, Türk birliklerine cepheye destek için kritik bir zaman kazandırmıştır. Saat 14.00'te, Avustralya Tümeni'nden üç tugay ve iki batarya, amfibi harekâtının yapıldığı bölgeye ulaşmayı başarmıştır. Ancak, bu kuvvetler, Conkbayırı'ndaki Osmanlı bataryalarının şiddetli ateşiyle ağır kayıplar vererek geri çekilmek zorunda kalmışlardır. Bu olay, Osmanlı savunmasının amfibi kuvvetlerine karşı etkili bir direnç gösterdiği önemli bir an olarak kayda geçmiştir.<sup>476</sup>

27 Nisan 1915'te, Turgut Reis zırhlısı, Eceabat'tan Arıburnu'na harp ve taşıt gemilerine dolaylı atışlarına devam etmiştir. Barbaros zırhlısının da bu atışlara katılmasıyla, İngiliz nakliyatı büyük ölçüde aksatılmış ve Türk birliklerine destek kuvvetlerin yetişmesi için önemli bir zaman kazanılmıştır. Bu durum üzerine, Doris gemisinden kalkan uçaklar, Turgut Reis ve Barbaros zırhlılarını tespit etmiş ve bu bilgiyi iletmıştır. Ardından, Queen Elizabeth muharebe gemisi, her iki zırhlıyı yoğun bir top atışına tutmuştur. Bu atışlardan biri, Turgut Reis'i torpido saldırılarından korumak üzere görevli olan Üsküdar vapuruna isabet ederek vapurun batmasına neden olmuştur. Queen Elizabeth muharebe gemisinin üstün top menzili nedeniyle, Turgut Reis ve Barbaros zırhlıları bölgeden uzaklaşmak zorunda kalmıştır.<sup>477</sup> Aynı gün, Turgut Reis zırhlısı İstanbul'a geri dönerken, Barbaros zırhlısı yalnız kalmıştır. Turgut Reis, bu operasyon sırasında toplam 21 mermi sarf etmiştir. Bu olay, Osmanlı donanmasının İtilaf kuvvetlerine karşı direnç gösterdiği kritik bir dönemeç olmuştur.<sup>478</sup>

6 Mayıs 1915'te, Barbaros zırhlısı İstanbul'a dönmüş ve yerine 7 Mayıs'ta zikzak seyirle Çanakkale'ye gelen Turgut Reis zırhlısı geçmiştir. Akşam saatlerinde Musabankı'na demir atan Turgut Reis, 8 Mayıs'ta Boğalı önlerine geçerek buradan Arıburnu sahillerine dolaylı atışlar yapmış ve 30 dakika süren bombardıman sırasında 9 mermi harcamıştır. Ardından tekrar Musabankı'na demirlemiştir. 9

<sup>476</sup> T.S.K Tarihi (I. Dünya Harbinde Türk Deniz Harekâtı), 204-206.

<sup>477</sup> T.S.K Tarihi (I. Dünya Harbinde Türk Deniz Harekâtı), 215-216.

<sup>478</sup> Saim Besbelli, I. Dünya Harbi'nde Türk Harbi 'Deniz Harekâtı', (Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1976), 8, 263-264.

Mayıs'ta, Turgut Reis yeniden Boğalı önlerinden atış yapmış, 8 ve 10 Mayıs'ta 6 mermi kullanırken düşmanın karşı ateşiyle karşılaşmıştır. 11 Mayıs'ta, aynı yerden 7 mermi attıktan sonra Nara-Musabankı istikametinde seyretmiştir. 14 Mayıs'ta, zikzak seyirle akşam saatlerinde İstanbul'a hareket etmiştir. 15 Mayıs'ta, Çanakkale'ye dönen Barbaros zırhlısı, 18 Mayıs'a kadar atışlarına devam etmiş, 19 Mayıs'ta İstanbul'a dönmüştür. Aynı gün, Çanakkale'ye gelen Turgut Reis zırhlısı, Kilya önlerinden Arıburnu'na dolaylı atışlarla buradaki birlikleri desteklemiş ve bu süreçte 62 mermi sarf etmiştir. 20 Mayıs'ta, Turgut Reis Musabankı'na geçerek burada kalmış, 21 Mayıs'ta 5, 23 Mayıs'ta ise 30 mermiyle Kilya önlerinden atış yapmıştır. 24 Mayıs'ta, Musabankı'ndan hareket ederek İstanbul'a dönmüştür. Turgut Reis'in dönmesiyle, 26 Mayıs'ta Barbaros zırhlısı görevi devralmış, ancak Temmuz'un başına kadar her iki zırhlının harekâtına dair bir kayıt bulunmamaktadır. 5 Temmuz'da, Turgut Reis, Kilya önünden atış yaptığı esnada baş taret sol topunun namlusunun parçalanması sonucu 4 bahriyeli şehit olmuş, 29 kişi yaralanmıştır. Zırhlı, aynı gün içerisinde İstanbul'a dönerek bakıma alınmıştır. 8 Temmuz 1915'te, Turgut Reis'in komutası Mehmet Niyazi Bey'e devredilmiştir.<sup>479</sup> Bu süreç, Osmanlı donanmasının Çanakkale'deki kara harekâtına destek sağlamak için yoğun çaba gösterdiği önemli bir dönem olarak kayda geçmiştir.<sup>480</sup>

#### 4.4.7 E-11 Denizaltısının Faaliyetleri ve Barbaros Zırhlısının Kaydedilişi

Kara muharebeleri devam ederken, İntepe ve Tengir bataryaları, düşman gemilerine ateş açarak Türk birliklerini desteklemeye devam etmiştir. Denizaltı tehdidi nedeniyle düşman gemileri sürekli hareket halinde bulunmuş ve muhripler tarafından korunmuştur. Aynı zamanda, Barbaros zırhlısı tarafından gerçekleştirilen kısa süreli dolaylı top atışları da düşman kuvvetlerine karşı etkili olmuştur. Düşman kuvvetleri ise hava faaliyetlerini sürdürerek keşif ve bombardıman operasyonlarına devam etmiştir. 19 Mayıs 1915'te, sabahın erken saatlerinde Arıburnu cephesinde başlayan Türk taarruzları, Turgut Reis ve Barbaros zırhlılarının dolaylı atışlarıyla desteklenmiştir. Bu atışların yanı sıra, iki Türk uçağı da düşman tesislerine karşı bombardıman düzenlemiştir. Ancak düşman tarafında Kanapos, Triumph ve Vengeance zırhlıları, Bacchante kruvazörü ve dört muhrip tarafından yapılan koruma

<sup>479</sup> T.S.K Tarihi (I. Dünya Harbinde Türk Deniz Harekâtı), 262.

<sup>480</sup> Atmaca, *Türk Deniz Harp Tarihinde Barbaros Zırhlısının Rolü*, 136.

atışları, iki tarafın siperlerinin yakınlığı nedeniyle etkili olamamıştır. Aynı şekilde, Türk taarruzları da sınırlı bir ilerleme gösterebilmiştir. Aynı gün, Rumeli Mecidiyesi ve Nara-Boğalı arasında bir İngiliz denizaltısı tespit edilmiş, ancak etkili bir müdahale gerçekleştirilememiştir. Bu denizaltı, E-11 tipi İngiliz denizaltısı, Marmara Denizi'ne girmeyi başarmış ve daha sonra Barbaros zırhlısının batmasına yol açacak operasyonları gerçekleştirmiştir. Bu gelişme, Barbaros zırhlısı için sonun başlangıcı olmuştur. Aynı dönemde Marmara'da bulunan E-14 denizaltısı ise Boğaz'dan çıkıp üssüne geri dönmüştür. 20-23 Mayıs tarihleri arasında, Fransız birliklerinin Seddülbahir'e, İngiliz birliklerinin ise Sığındere'ye yönelik taarruzları sürmüştür. Bu süreçte, İntepe ve Tengir İstihkâmları, düşman birliklerine etkili ateş desteği sağlamıştır. Ayrıca, Turgut Reis zırhlısının 21 ve 23 Mayıs'ta gerçekleştirdiği dolaylı atışlar, düşman üzerinde ciddi bir baskı oluşturmuştur. Bu atışlar, Türk savunmasının kara ve deniz unsurlarını etkin bir şekilde koordine ettiğini göstermiştir.<sup>481</sup>

E-11 tipi İngiliz denizaltısı, Marmara Denizi'ne girdikten sonra bir yelkenliyi zapt etmiş ve 23 Mayıs 1915'te, saat 05.30'da, Bakırköy önlerinde bulunan Pelenge-i Derya gambotunu batırmıştır. 24 Mayıs'ta, Tekirdağ önlerine ulaşan denizaltı, Nara Vapuru'nu batırmış ve iskelede bulunan Şirket-i Hayriye'ye ait 62 No.lu vapuru tahrip etmiştir. 25 Mayıs'ta, İstanbul Limanına girerek taşıt gemilerine torpido saldırıları düzenlemiştir. İstanbul Limanına girişi, her ne kadar bir cesaret göstergesi gibi görünse de aslında E-11 denizaltısının ana görevinin bir parçasıydı. Plan gereği, denizaltının temel amacı, deniz yoluyla cepheye yapılan lojistik nakliyatı kesmektir. E-11'in yarattığı tehdit nedeniyle, 1. Tümen'in deniz yoluyla taşınması riske atılmayarak karadan gönderilmesine karar verilmiştir. Faaliyetlerini sürdüren E-11, 28 Mayıs'ta Bandırma, 31 Mayıs'ta Madlen Rikmers ve 2 Haziran'da Tecelli vapuru'nu batırmıştır. 8 Haziran'da, Barbaros ve Turgut Reis zırhlılarına torpido saldırısı düzenlemiş, ancak zırhlılara eşlik eden ve koruma görevi gören Ceyhun vapuru'nu batırmıştır. 7 Ağustos 1915'te, Barbaros zırhlısı, cepheye dolaylı atışlar yapmak üzere Sivrihisar torpidobotunun eşliğinde saat 19.00'da limandan ayrılarak Çanakkale'ye doğru hareket etmiştir. Ancak, 8 Ağustos saat 05.00'te, aldığı torpido isabetiyle zırhlı su almaya başlamıştır. Yapılan manevralar ve alınan önlemler, gemiyi kurtarmaya yetmemiştir. Sivrihisar torpidobotunun yetersiz hızı nedeniyle

<sup>481</sup> T.S.K Tarihi (I. Dünya Harbinde Türk Deniz Harekâtı), 228.

koruma görevini tam anlamıyla yerine getirememesi de bu sonucu etkilemiştir. Barbaros zırhlısının batması sonucunda; 19 subay, 11 gedikli adayı ve 226 gedikli ile bahriyeli şehit olmuştur. Turgut Reis zırhlısı, kardeş gemisi Barbaros'un batmasının ardından, Osmanlı denizcilik tarihinde adı tek başına anılacak bir gemi olarak kalmıştır.<sup>482</sup>

#### 4.4.8 İmroz Deniz Muharebesi ve Yavuz'u Kurtarma Operasyonu

Amiral Wilhelm Souchon'un Osmanlı Devleti'ndeki parlak ve başarılı hizmetlerinin ardından, halefi Amiral Hubert von Rebeur-Paschwitz onun gölgesinde kalmış ve kendisini gösterebileceği bir alan bulmakta zorlanmıştır. Souchon'un liderliğinde gerçekleşen etkileyici harekâtlardan sonra, Paschwitz, İstanbul Boğazı'nda hareketsiz kalan Yavuz zırhlısı ve Midilli kruvazörü ile bir şeyler yapma gayretine girmiştir. Savaşın sonlarına doğru, Osmanlı Devleti'nin deniz harekât alanı olarak geriye yalnızca Adalar Denizi kalmıştır; çünkü Rusya'nın savaştan çekilmesi, Karadeniz'deki operasyonel imkânları ortadan kaldırmıştır. Bu durum, Paschwitz'i bir harekât planlamaya sevk etmiştir. Paschwitz'in planına göre, Osmanlı donanması Ege Denizi'ne açılarak, İtilaf kuvvetlerinin İmroz ve Limni adalarında bulunan üslerini bombalanması ve limanlarda bulunan düşman gemilerini imha edilmesi planlanmıştır. Bu harekât, İtilaf kuvvetlerinin Çanakkale'deki hezimetinin ardından İmroz Adası'nı bir ileri üs olarak kullanması nedeniyle stratejik bir önem taşımaktaydı. Paschwitz, bu harekât ile kendisini kanıtlama ve Osmanlı donanmasını harekete geçirme fırsatı bulmayı hedeflemiştir. Paschwitz, daha sonra Enver ve Cemal Paşalarla görüşerek harekâtın amacını şu şekilde sıralamıştır;

1. Yorgun haldeki İtilaf donanmasına baskın tarzında bir harekât yapılarak düşmana Çanakkale'den sonra yeni bir hezimetin daha eklenmesi
2. Filistin'de bulunan düşman kuvvetlerinin ile baskın sonucunda; Çanakkale Boğazına takviye ihtiyacı duyarak, Filistin'deki deniz ablukasını hafifletmelerini sağlamak.
3. Yeniden boğaz önüne gelecek olan gemileri Alman denizaltıları ile imha edilmesi.

---

<sup>482</sup> Atmaca, *Türk Deniz Harp Tarihinde Barbaros Zırhlısının Rolü*, 134-141.

4. Kudüs'ün kaybedilmesi sonucunda, halkın bozulan moralini yeniden toparlanma.

Bu harekât planı üzerinde durulurken, Cemal Paşa'nın en çok merak ettiği konu, İngilizlerin Çanakkale Boğazı'nı deniz mayınlarıyla abluka altına almış olmasıydı; Cemal Paşa, Yavuz zırhlısı ve Midilli kruvazörünün bu mayın hatlarından nasıl sıyrılacağını sorgulamıştır. Amiral Paschwitz, Yavuz ve Midilli'nin mayınlara karşı dayanıklılığı konusunda Cemal Paşa'yı ikna etmeyi başarmış ve böylece harekât Cemal Paşa ile Enver Paşa tarafından onaylanmıştır. Planın bir diğer önemli unsuru ise, harekât sırasında düşman muhriplerine karşı UC-28 denizaltısının devreye girmesiydi; bu denizaltı, Mondros Limanını mayınlayarak limandan çıkmaya çalışan gemileri torpidolarla batırmayı hedeflemiştir. Böylece operasyon, düşman donanmasına ciddi zararlar vermeyi amaçlayan çok yönlü bir stratejiyle tasarlanmıştır.<sup>483</sup>

Amiral Paschwitz, harekâtı başlatarak görev grubunu şu gemilerden oluşturmuştu: Yavuz, Midilli, Muavenet-i Milliye, Numune-i Hamiyet, Basra ve Samsun. Ayrıca, Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı hava desteği sağlaması planlandı. 20 Ocak 1918, saat 05.30'da, gemiler Çanakkale Boğazı'ndan çıkış yaparak harekâta başlamıştır. Harekât öncesinde, Liman Von Sanders, Enez sahilinde karaya oturan bir İngiliz teknesinden ele geçirilen haritayı Amiral Paschwitz'e teslim etmiştir. Haritada yer alan çizgiler, İngilizlerin mayın hatları olarak değerlendirilmiştir. Ancak bu çizgilerin aslında sığ su bölgelerini işaret ettiği, harekâtın başlamasından 15 dakika sonra Yavuz'un bir mayına çarpmasıyla anlaşılmıştır. Aldığı hasara rağmen Yavuz, harekâta devam etmiştir. 07.00'de, Midilli, Kuzu Limanına taarruz etmek için Yavuz'dan ayrılmıştı. Yavuz, Kefalo Limanını tahrip ederken, Midilli ise M-28 ve Lord Raglan muhriplerini batırmıştır. İngiliz muhripleri Lisat ve Tigris, yalnızca durumu izlemekle yetinmiştir. Amiral Paschwitz, rotasını Mondros Limanı'nda pusuya yatmış olan UB-23 Alman denizaltısına çevirmişti. Ancak bu sırada iki İngiliz muhribi ve bir savaş uçağı, Yavuz ve Midilli'yi takip etmiştir; Amiral, Midilli'nin hava savunma silahlarının olmaması nedeniyle, geminin güvenliği için Yavuz'un pruva mevkiinde yola devam

---

<sup>483</sup> İskender Tunaboğlu, "Midillinin Sonunu Hazırlayan İmroz Harekâtı", *Studies of The Ottoman Domain*, 3(4), 2013, 39-41.

etmesi talimatını vermiştir. Midilli, hızını artırarak Yavuz'un pruvasına geçtiği sırada bir mayına çarpmıştır. Patlama sonucunda, sancak pervanesi kopmuş ve dümen yelpazesi tahrip olmuştur. Kontrolü kaybeden Midilli, sürüklenerek mayın tarlasının içine girmiştir. Yavuz, Midilli'yi yedeğe almaya çalışırken, saat 08.55'te bir mayına daha çarpmıştır. Beş dakika sonra, Midilli tornistan manevrası yaptığı sırada iki mayına daha çarpmış ve ağır hasar almıştır. Arka kazan dairesi ve iskele motorları ciddi şekilde tahrip olmuş, gemi yan yatmaya başlamıştır. Midilli, sürüklenmeye devam ederken saat 09.55'te beşinci bir mayına çarparak batmıştır. Olay yerine gelen İngiliz muhripleri, gemi personelinin alarak mayın sahasından uzaklaşmıştır. Muavenet-i Milliye, Numune-i Hamiyet, Samsun ve Basra muhripleri, yardım için bölgeye gelmiştir. Ancak İngiliz muhriplerinin atışları sonucunda Basra muhribi hasar alarak bölgeden uzaklaşmak zorunda kalmıştır. Yavuz, rotasını Çanakkale Boğazı'na çevirerek saat 10.30'da Seddülbahir'i geçmiş, ancak 12.30'da Nara Burnu kıyısında karaya oturmuştur. Bu olay, Osmanlı donanması için büyük bir kayıp ve Ege harekâtında önemli bir dönüm noktası olmuştur.<sup>484</sup>

Nağra Topuğu'nun sığ sularında karaya oturan Yavuz zırhlısı, açık hedef haline gelmiş ve altı gün süren kurtarma çalışmaları boyunca savaş uçaklarının gerçekleştirdiği 270 sorti saldırısına maruz kalmış, ancak bu saldırılar sonuçsuz kalmıştır. Yavuz'u kurtarmak için Turgut Reis zırhlısı, İntibah ve Alemdar römorkörleri, Giresun ve Kerkyra nakliye gemileri görevlendirilmiştir. Geminin güvenliğini sağlamak amacıyla, Samsun ve Muavenet-i Hamiyet muhripleri Yavuz'un çevresinde, Numune-i Hamiyet, Taşoz ve Akhisar gambotları ise Boğaz girişinde konuşlanmıştır. 23 Ocak'ta, tedbirleri artırmak amacıyla geminin çevresine bir torpido ağı kurulmuştur. Kurtarma çalışmaları için bu alanda deneyimli İrmingard Kaptanı Schenk, Nara'ya çağırılmıştır. Kurtarma planına göre, Turgut Reis zırhlısı, Yavuz'u bordalayararak geminin baştankara olduğu kum topağını, pervanelerinin gücüyle dağıtarak kurtaracaktır. Planın uygulanmasıyla, 24 saat süren yoğun çalışmalar sonucunda Yavuz'un altındaki kum topakları Turgut Reis'in yardımlarıyla dağıtılmıştır. 26 Ocak 1918, saat 07.45'te, Yavuz kurtarılmış ve makinelerini tekrar çalıştırarak tam yol tornistan yapmıştır. Yavuz zırhlısı, aldığı üç mayın yarasına rağmen, 20 mil hızla seyre devam etmiş ve Turgut Reis zırhlısı da ona eşlik etmiştir.

<sup>484</sup>Güteryüz ve Langensiepen, *Osmanlı Donanması '1828-1923'*, 43.

Her iki gemi, 17.40'ta Dolmabahçe önlerine demirlemiştir. Bu operasyon, Turgut Reis zırhlısının I. Dünya Savaşı'ndaki son görevi olmuştur. Turgut Reis, bu görevini başarıyla tamamladıktan sonra Şubat 1918'e kadar Haliç'te bağlı kalmıştır. Bu olay, Osmanlı Donanması'nın, savaşın sonlarına doğru sergilediği azim ve dayanıklılığın önemli bir örneğidir.<sup>485</sup>

#### 4.5 Cumhuriyet Dönemi Turgut Reis Zırhlısı

Osmanlı Devleti için, Kafkasya Cephesi'nde Enver Paşa komutasındaki birliklerden olumlu haberler gelirken, diğer cephelerde savaşın gidişatı giderek kötüleşmekteydi;<sup>486</sup> Eylül 1918'de, İtilaf Devletleri'nin beklentileri doğrultusunda ilerlemeyen savaş nedeniyle, Bulgaristan, 29 Eylül 1918'de ağır şartlar altında bir ateşkes imzalayarak savaştan çekilmek zorunda kalmıştır. Bulgaristan'ın savaştan çekilmesiyle birlikte, Osmanlı Devleti'nin müttefikleriyle kara bağlantısı tamamen kesilmiş ve Trakya ile İstanbul, kara yoluyla düşman saldırılarına açık hale gelmiştir. Bu kritik durumda, Osmanlı Hükümeti, İspanya aracılığıyla İtilaf Devletleri'ne barış teklifi sunmuş, ancak bir sonuç alınamamıştır. 12 Ekim 1918'de yapılan ikinci barış başvurusuna da bir yanıt alınamamıştır. Ülkenin içinde bulunduğu bu ağır siyasi ve askeri tablo nedeniyle, Osmanlı Meclisi, Talat Paşa hükümetine güvensizlik oyu vermiş ve 14 Ekim 1918'de, Ahmet İzzet Paşa başkanlığında yeni bir hükümet kurulmuştur. Bu gelişme, Osmanlı Devleti'nin savaşın sonlarına doğru yaşadığı ciddi siyasi istikrarsızlığın bir göstergesi olmuştur.<sup>487</sup>

Ahmet İzzet Paşa ve yeni hükümete göre, mütarekenin imzalanması artık kaçınılmaz olmuştur. Hükümet, I. Dünya Savaşı'nın yarattığı felaketten en az zararla çıkmak amacıyla mütarekenin bir an önce imzalanmasını hedeflenmiştir.<sup>488</sup> Bu doğrultuda, Sadrazam İzzet Paşa, Büyüka'da esir tutulan İngiliz General Townshend aracılığıyla mütareke yapılmasını teklif etmiştir. General Townshend, görüşmeleri yürütmek üzere Amiral Carlthorpe ile temas kurmak amacıyla

<sup>485</sup>Gülyüz ve Langensiepen, *Osmanlı Donanması '1828-1923'*, 43-44.

<sup>486</sup>Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1995*, (İstanbul: Alkım Yayınları, 2004), 78.

<sup>487</sup>Cemil Öztürk, *Mondros Mütarekesi*, (İstanbul: TDV Yayınları, 2005), 30, 272.

<sup>488</sup>Metin Ayışığı, *Mareşal Ahmet İzzet Paşa (Askeri ve Siyasi Hayatı)*, (Ankara: TTK Yayınları, 1997), 161.

görevlendirilmiştir.<sup>489</sup>Bu adım, Osmanlı Hükümeti'nin savaşı sona erdirmeye yönündeki çabalarının bir parçası olarak değerlendirilmiştir.<sup>490</sup>

Görüşmeler sonucunda, İngiliz Hükümeti, silah bırakışmasına razı olmuştur. 25 Ekim 1918'de, Bahriye Nazırı Rauf Bey, Kurmay Albay Sadullah Bey ve Dışişleri Danışmanı Reşat Hikmet Bey'den oluşan Osmanlı heyeti, Limni Adası'ndaki Mondros Limanına ulaşmıştır. İtilaf Devletleri adına görüşmeleri, Amiral Arthur Calthorpe yürütmüştür.<sup>491</sup> Görüşmeler, 26 Ekim 1918'de Agamemnon zırhlısında başlamış ve 30 Ekim 1918'de, Mondros Ateşkes Antlaşması'nın imzalanmasıyla sonuçlanmıştır. Bu antlaşmayla Osmanlı Devleti, I. Dünya Savaşı'ndan çekilmiş ve savaşın sona erme süreci başlamıştır. Mütarekeden sadece 10 gün sonra, İtilaf Devletleri'ne ait 55 parçalık filo, 13 Kasım 1918'de Dolmabahçe önlerine demirlemiştir.<sup>492</sup> Bu durum, Osmanlı Devleti'nin fiilen işgal sürecine girmesinin bir göstergesi olmuştur.<sup>493</sup>

Mondros Ateşkes antlaşmasının 25 maddesinden 11 tanesi denizciliği ve donanmayı ilgilendirmekteydi; bu maddelerde ise donanmanın tamamen teslimine ve ufak tonajlı gemilerin sahil güvenliğini sağlamasına yönelik olmuştur.<sup>494</sup> Bu çerçevede İtilaf Donanması Komutanı 8 Kasım günü Bahriye Nazırlığına verdiği ilk emirle Osmanlı donanmasını feshederek, kendi kumandası altına almıştır. Dolmabahçe'ye varmadan bir gün önceden gönderdikleri muhtıra gereği Bahriye Nezareti tarafından şu emirlerin uygulanmasını istemiştir:<sup>495</sup>

1. Gemilerdeki top malzemeleri sandıklara gemilerin isimlerini belirtecek şekilde depolara teslim edilmesi,
2. Yavuz Muharebe Kruvazörü, Turgut Reis Zırhlısı, Hamidiye ve Mecidiye Kruvazörleri ile bütün muhriplerin torpido ve nişangâhları çıkarılması,

<sup>489</sup> Fahri Belen, *20. Yüzyılda Osmanlı Devleti*, (İstanbul: Remzi Kitapevi, 1973), 377.

<sup>490</sup> Hasan Rıza Soyak, *Atatürk'ten Hatıralar*, (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2010), 83-84.

<sup>491</sup> A.M. Şamsutdinov, *Mondros'tan Lozan'a Türkiye Ulusal Kurtuluş Savaşı Tarihi '1918-1923'*, (Çev: Atıol Behramoğlu), (İstanbul: Doğan Kitap Evi, 1999), 26.

<sup>492</sup> Şemsettin Bargut, *Birinci Dünya Harbi'nde ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk Deniz Harekâtı*, (Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, 2000), 86.

<sup>493</sup> T.S.K Tarihi (*Türk İstiklal Harbi 'Mondros Mütarekesi ve Tatbikatı'*), Ankara: Genel Kurmay Basımevi, 1962), 60.

<sup>494</sup> Bargut, *Birinci Dünya Harbi'nde ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk Deniz Harekâtı*, 88-90.

<sup>495</sup> Yüksel, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Donanma Politikası*, 246-247.

3. Torpidobotların, torpidoları ve şalopaları ve büyük topların nişangâhlarının karaya çıkarılması,
4. Sahil güvenliği için kullanımda olan gemilerin haricinde diğer savaş gemilerinin telsiz, telefon ve antenlerinin sökülmesi.

20 Kasım 1918 tarihli muhtıradan top kamaları ile irtifa ve dirisa nişangâhlarının depolara teslimi istenmiştir; gemilerde mühimmat, torpil ve mayınlar henüz çıkarılmadıysa bunların depolara teslim edilmesi yeniden tekrar edilmiştir. Sadece Yavuz ve Turgut Reis zırhlılarının mermilerinin tapalarının çıkarılması emredilmiştir. Amiral Calthorpe, Osmanlı donanmasının Haliç'te bağlı kalmasını istemişti. Amiral Arif komutasındaki donanma gemileri Haliç'te Divanhane ile Hasköy arasına kıçtanka bir şekilde sıralanmıştır.<sup>496</sup>

**Tablo 4.18.** Haliç'te demirlenen gemiler

| HALİÇE DEMİRLİNER GEMİLER   |                                                                                              |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Zırhlılar</b>            | Turgut Reis Zırhlısı                                                                         |
| <b>Kruvazörler</b>          | Hamidiye ve Mecidiye                                                                         |
| <b>Torpedo Kruvazörleri</b> | Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet                                                               |
| <b>Muhripler</b>            | Taşoz, Samsun, Basra, Muavenet-i Milliye ve Numune-i Hamiyet                                 |
| <b>Torpidobot</b>           | Berk-i Efşan                                                                                 |
| <b>Torpidolar</b>           | Akhisar, Draç, Yunus, Musul, Sultanhisar ve Sivrihisar                                       |
| <b>Gambotlar</b>            | Aydın Reis, Burak Reis, İsa Reis, Kemal Reis, Hızır Reis, Barika-î Zafer, Malatya ve Preveze |
| <b>Denizaltılar</b>         | Müstecip Onbaşı                                                                              |
| <b>Korvetler</b>            | Muini Zefer, Necmi Şevket ve İclaliye                                                        |

Arif Bey, amiral forsunu Turgut Reis zırhlısına çekmiş ve bu gemi, mütareke döneminde donanmanın sancak gemisi olmuştur. Ancak, Turgut Reis zırhlısı, 7 yıl süren aralıksız savaşlar nedeniyle ciddi şekilde yıpranmış ve savaş kapasitesini yitirmişti. Eski bir zırhlı olmasına rağmen, katıldığı üç büyük savaşta önemli görevler üstlenmiştir. Faal hale gelebilmesi için Millî Mücadele'nin sona ermesini ve

<sup>496</sup>Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 23; T.S.K Tarihi (*Türk İstiklal Harbi: Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*), 11-13.

Cumhuriyet Dönemi’ni beklemesi gerekmiştir. Cumhuriyet’in ilanıyla birlikte, Osmanlı Devleti’nin büyük savaşların yorgunluğunu taşıyan ve demode hale gelmiş gemileri, Türkiye Cumhuriyeti’ne miras kalmıştır. Bu donanma, “Cumhuriyet Donanması” olarak anılmaya başlanmıştır. Yavuz muharebe kruvazörü haricindeki gemiler ise, adeta harap durumdaydı; Millî Mücadele’nin kazanılmasının ardından, Türk Deniz Kuvvetleri’nin yeniden inşası için çalışmalara başlanmıştır. Ancak, bu süreçte en büyük zorluk, gemilerin onarımları sırasında yaşanmıştır. Haliç Tersanesi’nin yetersizliği nedeniyle, hasarlı ve arızalı gemilerin bakım ve onarımları büyük güçlüklerle tamamlanmıştır. Onarımı mümkün olmayan gemiler ise tespit edilerek hizmet dışına alınmıştır. Bu süreç, Türkiye Cumhuriyeti’nin modern bir donanma oluşturma çabalarının ilk adımlarını oluşturmuş ve Türk Deniz Kuvvetleri’nin yeniden inşasında önemli bir dönüm noktası olmuştur.<sup>497</sup>

Bahriye Dairesi, donanmada bulunan gemilerle ilgili olarak şu kararı almıştır: Yavuz ve Turgut Reis en kısa zamanda onarılacak, eski gemiler ise hizmet dışına çıkarılacaktır. Daha sonra Turgut Reis zırhlısı, kapsamlı bir onarım sürecinden geçirilerek yeniden faal hale getirilmiş ve Donanma Komutanlığı’nın emrine tahsis edilmiştir.<sup>498</sup> Cumhuriyet Donanması’nın ilk topçu atışları, 5 Mayıs 1924’te Erdek açıklarında gerçekleştirilmiştir.<sup>499</sup> Bu atışlara Turgut Reis, Yavuz, Hamidiye, Mecidiye ve Peyk-i Şevket gemileri katılmıştır. Donanma Komutanı Ahmet Saffet Bey, genç nesillere moral aşlamak amacıyla bu topçu atışlarının fiilen gerçekleştirilmesine karar vermiştir. Topçu personeli Turgut Reis zırhlısında toplanmış ve aynı gün, Cumhuriyet döneminin ilk deneme atışları yapılmıştır.<sup>500</sup> “Celebration” atışları, yani merminin nişangâh ile belirlenen mesafeye ulaşip ulaşmadığını test eden bu denemeler, olumlu sonuçlar vermiştir. Bu atışlar, Türk denizcilerinin moralini yükseltmiş ve ileride kurulacak güçlü bir donanmanın

---

<sup>497</sup> Uğur Öztürk, *Osmanlı Modernleşmesinden II. Dünya Savaşına: Cumhuriyet Donanması ve Gölçük Tersanesi’nin Kurulması*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), (Kocaeli: Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2017), 74-75.

<sup>498</sup> Dinler, *Türk Donanma Tarihi 1923-1938*, 11.

<sup>499</sup> Figen Atabey, *Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri*, (Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Karargâh Basımevi, 2002), 17-18.

<sup>500</sup> Donanma Komutanlığı, *Donanma Komutanlığı Tarihçesi*, (Gölcük: Donanma Komutanlığı Basımevi, 1995), 157.

temelini oluşturacak önemli bir adım olarak kaydedilmiştir. Turgut Reis, Cumhuriyet Donanması'nın bu kritik dönemdeki ilk başarılarına öncülük etmiştir.<sup>501</sup>

Cumhuriyetin ilanından sonra Turgut Reis zırhlısı yeniden Haliç'e dönmüş ve burada bakıma alınmıştır. Ancak mali yetersizlik nedeniyle, geminin bakımları hurdaya ayrılmış gemilerden sökülen parçalarla tamamlanmaya çalışılmıştır.<sup>502</sup> Daha sonra zırhlı buradan 12 Haziran 1924'te ayrılarak Gölcük Tersanesi'ne getirilmiştir. Böylelikle yeni kurulan tersanenin, onarım çalışmaları için gelen ilk gemisi Turgut Reis zırhlısı olmuştur.<sup>503</sup>

31 Aralık 1924 tarihinde Bahriye Bakanlığının kurulmasıyla donanmadaki gelişmeler daha sistematik bir hal alacaktı; gemilerin sırayla faal hale getirilmesi için atış eğitimleri yapılmıştır. Bu tarihlerden donanmanın sağlıklı bir şekilde faal hale geldiği hissedilmiştir. Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'ün Hamidiye kruvazörü ile çıktığı Karadeniz gezisinden sonra alınan kararlar şu şekildedir:<sup>504</sup>

1. Bahriye Bakanlığının kurulması,
2. Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri ile Peyk-i Berk torpido kruvazörleri ve diğer muhriplerden kurulu eğitim donanmasının kurulması,
3. Turgut Reis zırhlısının okul gemisi yapılması,
4. Donanma subay ve erlerinin eğitimi için Alman uzmanların getirilmesi.

Bu plandan iki yıl sonra, 1926-1927 eğitim-öğretim yılında, Turgut Reis zırhlısının hazır hale getirilmesi için çalışmalara başlanmıştır. Ancak, gemiye hem güverte hem de makine sınıfı öğrencilerinin bir arada taşınmasının zorlukları nedeniyle, yalnızca makine sınıfı öğrencileri gemiye nakledilmiştir. Donanma Komutanlığı'nın zırhlıda yaptığı denetimler sonucunda, geminin eksiklikleri ve yetersizlikleri tespit edilmiş, bu nedenle beklenen başarı elde edilememiştir. Geminin herhangi bir operasyonu kaldıracak durumda olmadığına karar verilerek, 1927-1928 eğitim-öğretim yılında zırhlının tamamen Gedikli Okulu'na tahsis edilmesine karar verilmiştir. Gemi personeli ise muhtelif diğer gemilere atanmıştır. Personelinden

<sup>501</sup> Dinler, *Türk Donanma Tarihi 1923-1938*, 41.

<sup>502</sup> İskender Tunaboğlu, *Deniz Kuvvetlerinde Sistem Değişikliği*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), (İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008), 27.

<sup>503</sup> Yavuz Ulugün, *Kocaeli ve Çevresi: Denizcilik Tarihi*, (İzmit: İzmit Rotary Kulübü Kültür Yayınları, 2009), 86.

<sup>504</sup> Afif Büyüktuğrul, "Türkiye Cumhuriyeti Donanmasının Ellinci Yılı", *Belleten*, 37(148), 1973, 506-507.

arındırılan zırhlının, Haddehane binasında bulunan güverte sınıfı öğrencilerinin nakli için kullanılmasına karar verilmiştir. Daha sonra, Turgut Reis zırhlısının eğitim-öğretim faaliyetlerini Gölcük'te sürdürmesi uygun görülmüştür. Zırhlı, son kez Haliç'ten çıkarılarak Gölcük'e getirilmiş ve burada kıçtankara bağlanmıştır. Bu karar, Turgut Reis'in operasyonel bir gemiden eğitim amacıyla kullanılan bir platforma dönüşümünün tamamlanmasını simgelemektedir.<sup>505</sup>

Müdafaa-yı Milliye Vekâleti, 11 Mayıs 1928 tarihinde Maliye bakanlığına zırhlının satılması önerisinde bulunmuş ancak bu öneri kabul görmemiştir.<sup>506</sup> Bu görüşün kabul edilmemesinin temel nedeni, donanmadaki mevcut imkânsızlıklar ve yetersizliklerdi. Başta Yavuz zırhlısı olmak üzere birçok gemi tamirat sürecinde olduğu için, Turgut Reis zırhlısına gereğinden fazla sorumluluklar yüklenmiştir. Yavuz zırhlısı tamir olana kadar Turgut Reis, bu süreçte birden fazla görev üstlenmek zorunda kalmıştır. Bu görevler; Donanma Komutanlığı Sancak Gemisi, Okul Gemisi ve Yavuz'un muharebe kruvazörünün yatak gemisi görevlerini aynı anda yürütmüştür. Bu durum, zırhlının hem Donanma Komutanlığına hem de Okullar Müfettişliğine bağlı bir işlev üstlenmesine neden olmuştur. Bu yoğun görev dağılımı, geminin önemini artırırken, aynı zamanda donanmadaki zorlukların bir göstergesi olmuştur.<sup>507</sup>

Daha sonra zırhlının yaşlı olması sebebiyle daha fazla verim alınamayacağı düşünülmüştü. Zırhlının, geriye kalan son iki topu 1930 yılında sökülerek önce Kocaeli Müstahkem mevkiine, buradan ise Çanakkale Müstahkem Mevkiine nakledilmiştir. Zırhlı tamamen silahsız bir vaziyette Gölcük tersanesine nakledilerek burada bağlı kalmıştır. Buradaki fabrika işçileri tarafından bir süreliğine yatakhane olarak kullanılmıştır. Zırhlı'nın 1938'de ekipmanları tamamen sökülerek atıl hale getirildi. Daha sonra Turgut Reis zırhlısından geriye kalan kısımları, 1957 yılında

<sup>505</sup> Uyanıker, *Türk Donanmasında Mecidiye Kruvazörü*, 505.

<sup>506</sup> BCA, *Muamelat Genel Müdürlüğü*, 118/19, (11.06.1928) Lef-3.

<sup>507</sup> Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, (İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 1967), 42; Engin Uzun, *Atatürk Dönemi Türk Bahriyesi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), (İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâpları Tarihi Enstitüsü, 2004), 54-55.

birİtalyan firmasına satılmış ve gemi tamamen sökülölerek parçaları hurda olarak değeriendirilmiştir.<sup>508</sup>



---

<sup>508</sup> Rahmi Akbaş, *Osmanlı'nın Son Döneminden Cumhuriyet'e Türk Donanması ve Refah Faciası*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), (Kütahya: Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2011) 99; Robert Gardiner and Randal Gray, *Conway's All The World's Fighting Ships: 1906-1922*, (Annapolis: Naval Institute Press, 1984), 390-391.

## SONUÇ

Tarih boyunca toplumlar, teknolojik seviyelerini sürekli olarak geliştirerek ilerlemiş ve bu gelişmelerin etkilerini farklı alanlarda hissettirmiştir. Denizcilik alanındaki teknolojik gelişmeler, başlangıçta ticaret ve lojistik ihtiyaçları karşılarken, kısa sürede askeri stratejilerde kritik bir yer edindi. Gemi yapımındaki yenilikler, deniz gücünü artırarak savaş stratejilerini dönüştürdü. İlk savaş gemileri olan kadırgalar, Akdeniz’de üstünlük sağlarken, XVI. yüzyılda rüzgâr enerjisiyle hareket eden daha büyük ve güçlü kalyonlar bu rolü devraldı. Top teknolojisinin gelişmesiyle gemilere demir levhaların eklenmesi, deniz savaşlarında yeni dönemin başlangıcı oldu. Sanayi Devrimi’yle buhar gücü gemilere uygulanarak savaş gemilerine hız, dayanıklılık ve ağır silah taşıma kapasitesi kazandırıldı. Buhar makineleri, gemileri rüzgârdan bağımsız kılarken, zırhlı gemiler daha kalın demir levhalarla donatıldı. Gelişen top ve torpido teknolojisi, zırh kalınlığı ve gemi ağırlığını artırarak daha güçlü motorlara olan ihtiyacı doğurdu. Böylece, deniz savaşlarının stratejik yapısı değişti. Modern savaş gemilerinde zırh, hız ve manevra kabiliyeti arasındaki denge gerekliliği, 1890’larda “Ön Dretnot” gemilerinin ortaya çıkmasını sağladı. Ana muharebe gemileri olarak donanmalarda yer bu gemiler, teknolojik gelişmelere ayak uyduramayarak 1905’te İngiltere’nin geliştirdiği “Dretnot” ile yer değiştirdi. Bu noktadan itibaren denize kıyı olan tüm devletler, Dretnot sahibi olma yarışına girdi.

Dünya denizciliğinde yaşanan hızlı dönüşüm, Osmanlı Devleti tarafından uzun süre yakından takip edildi. Yelkenli ve kürekli gemiler döneminde güçlü bir donanmaya sahip olan Osmanlı Devleti, denizlerdeki etkinliğini duraklama ve gerileme dönemine kadar sürdürebildi. Ancak XIX. yüzyılda, Sanayi Devrimi ile gelen buharlı gemi teknolojisi, Osmanlı denizciliği için bir dönüm noktası oldu. Buharlı gemiler, Osmanlı’nın mevcut donanmasına kıyasla ileri bir teknoloji gerektirdiğinden, bu gemiler genellikle dışarıdan satın alındı. II. Mahmut ve I. Abdülmecit dönemlerinde buharlı gemi yapımını öğrenme ve üretme çabaları, tenkil bilgi ve kaynak eksikliği nedeniyle sınırlı kaldı. Avrupa tersanelerine olan bağımlılık, Osmanlı donanmasının Batılı devletlerin gerisinde kalmasına yol açtı. I. Abdülaziz döneminde zırhlı ve buharlı savaş gemileri satın alınarak donanma güçlendirildi, ancak bu gemilerin yüksek bakım maliyetleri ve hızla değişen

teknolojiler etkilerini kısa sürede sınırladı. II. Abdülhamit, bu deneyimlerden ders çıkararak donanma politikasında daha dikkatli adımlar attı. I. Abdülaziz döneminde alınan zırhlılar, bakım maliyetlerinin yüksekliği nedeniyle Haliç'te tutuldu. Bunun yerine, düşük maliyetli torpidobotlar tercih edilerek donanma yeniden yapılandırıldı. Bu süreç, 1897 Türk-Yunan Harbi'ne kadar sürdü. Savaş, Osmanlı'nın deniz gücünün stratejik önemini yeniden fark etmesine yol açtı ve modernizasyon çalışmalarını hızlandırdı. II. Abdülhamit iktidarının sonralarına doğru kruvazör, torpidobot ve denizaltı siparişleri verildi, eski zırhlılar modernize edildi. II. Abdülhamit, mali dengeyi gözeterek donanmayı yenilemeye çalıştı. Ancak, yeni nesil dretnot gemisi alma planını gerçekleştiremeden iktidarı sona erdi.

II. Meşrutiyet'in ilanıyla birlikte donanmanın modernizasyonu yeniden gündeme geldi. II. Abdülhamit dönemindeki çabalar yetersiz kalmış, siyasi ve mali krizler donanma yatırımlarını engellemişti. Meşrutiyet sonrası hazırlanan raporlar, donanmanın hızla modernize edilmesi gerektiğini vurguladı, ancak mali kaynakların yetersizliği süreci zorlaştırdı. Bu dönemde İngiliz uzmanlar görevlendirilerek, çalışır durumdaki gemilerle donanma yeniden aktif hale getirildi. Modernizasyonun ikinci aşamasında yeni zırhlı gemilerin alınması hedeflenmiş, ancak bu alımlar için gerekli mali kaynakları bulmak Osmanlı Hükümeti için büyük bir sorun olmuştur. Yunanistan'ın Averoff zırhlı kruvazörünü satın alması, Osmanlı için stratejik bir uyarı niteliği taşıdı ve modernizasyon sürecini hızlandırdı. Yunan donanmasının bu hamlesi, Osmanlı'yı deniz gücünü artırmaya ve yeni zırhlılar için kaynak aramaya yöneltti. Mali sıkıntıları aşmak için "Donanma Cemiyeti" kurularak Osmanlı tebaasından yardımlar toplandı ve bu yardımlarla yeni zırhlı gemiler satın alındı.

Yunanistan'ın Averoff zırhlısını satın alması, Osmanlı için denizlerdeki güç dengesinin tehlikeye girmesi anlamına geliyordu. Osmanlı Devleti, bu tehlikeye karşı deniz gücünü yeniden yapılandırmak amacıyla uluslararası piyasalarda zırhlı gemi arayışına girdi. Ancak İngiltere, Fransa ve diğer büyük denizci devletler, Akdeniz'de güçlü bir Osmanlı donanmasının kendi çıkarlarına tehdit oluşturacağını düşünerek daha düşük tonajda ve eski zırhlıları önerdi. Bu durumu takip eden Alman Hükümeti devreye girerek Brandenburg sınıfı iki eski zırhlıyı Osmanlı'ya satmayı teklif etti. Satın alınan bu gemilere "Turgut Reis" ve "Barbaros Hayrettin" isimleri verilerek

Osmanlı donanmasının tarihsel kimliği ve denizcilik ruhu halk nezdinde güçlü bir sembole dönüştürüldü.

Almanya'dan iki zırhlının satın alınması, yalnızca bir askeri hamle olmanın ötesinde, Osmanlı Devleti'nin diplomatik ilişkilerini güçlendiren stratejik bir adım adımdı. Yunanistan'ın Averoff zırhlısı hamlesine karşı Osmanlı'nın deniz gücünü artırma çabaları, devletlerarası yeni anlaşmalar ve uzun vadeli ittifakların kapısını araladı. Bu süreçte İngiltere ve Almanya gibi büyük güçlerle yapılacak iş birlikleri, Osmanlı'ya askeri alanda destek sağlarken, diplomatik düzeyde de müttefik kazanma fırsatı sundu. Zırhlı alımları vesilesiyle kurulan bu ilişkiler, Osmanlı'nın denizlerdeki etkisini artırmanın yanı sıra, Batı ile siyasi bağlarını pekiştiren bir araç haline geldi.

Zırhlıların satın alınması, diplomatik ilişkileri geliştirse de Osmanlı kamuoyunda sert eleştirilere neden olmuştu. Eski iki zırhlının yüksek bedellerle alınması, bu harcamaların devleti gereksiz bir yük altına soktuğu gerekçesiyle eleştirildi. Kamuoyu, yeni nesil gemiler yerine bu eski gemilere yapılan yatırımların stratejik açıdan riskli olduğunu savunmaktaydı. Turgut Reis zırhlısı, özellikleri itibarıyla tam anlamıyla beklentileri karşılamasa da, yüksek ateş gücüyle Osmanlı donanması'nın atış kabiliyetine önemli bir katkı sağlamıştır. Pre-dreadnought sınıfı bu gemi, Barbaros Hayreddin zırhlısıyla birlikte donanmanın ana muharebe gücünün temel unsurlarından biri haline gelmiştir. Turgut Reis ve Barbaros zırhlıları, Osmanlı kamuoyundaki eleştirilere Balkan Savaşları ve I. Dünya Savaşı'nda sergiledikleri mücadelelerle yanıt vermiştir.

Turgut Reis zırhlısının ilk sınav yeri olan Trablusgarp Harbi sırasında, Osmanlı donanması Çanakkale Boğazından çıkamadığı için çatışmalara dâhil olamamıştır. Bu geri planda kalışın başlıca nedeni, İtalyan donanmasının modern gemileri ve savaş arzusu yüksek subaylarla donatılmış olmasıydı. Bu koşullarda Osmanlı donanması, riske atılmaması için aktif olarak kullanılmadı. Donanma Çanakkale'de kalarak savunma görevini üstlenmek zorunda kalmıştı. Turgut Reis zırhlısı donanmadaki diğer gemiler gibi Trablusgarp Harbi süresince Çanakkale gerisinde kalarak karakol, tarassut görevini sürdürmüş ve talimlerde bulunmuştu. Donanmanın gerçekleştirdiği talimlerin deneyimleri, Balkan Savaşları'nda olumlu yansımaları olmuştur. Trablusgarp Harbinin sonlarına doğru

Balkan Savaşlarının başlamasıyla Turgut Reis zırhlısı kendini muharebe alanında gösterecekti. Esasen savaş kara muhareberi üzerinden sürmüş ve düşman donanmaların lojistik üstünlüğü kara başarılarını desteklemiştir. Çanakkale’de konuşlu Osmanlı donanması, komuta zafiyeti ve kararsızlık nedeniyle Yunan donanmasıyla girdiği iki çatışmada üstünlük sağlayamamıştır. Muharebe sırasında donanmanın onarım ve yeni nesil gemi ihtiyacını ortaya koysada işlevsiz olduğu eleştirilerini geçersiz kılar nitelikteydi. İmroz ve Mondros Deniz Muharebeleri donanmanın savaş kabiliyetini açıkça gözler önüne sermekteydi.

Turgut Reis zırhlısı, donanmanın diğer gemileri gibi bakım ve onarımları tamamlanmadan Balkan Savaşları’na dâhil edilmiştir. Buna rağmen, Bulgar kıyılarına yönelik gerçekleştirdiği atışlar ve gösteri harekâtlarıyla önemli bir psikolojik etki yaratmış, hem orduya hem de donanmaya moral sağlamıştır. Bulgarla ateşkesin ardından zırhlı, Çanakkale’ye gönderilerek Yunan donanmasına karşı planlanan harekâta dâhil edilmiştir. Bu görevlendirme, zırhlının stratejik bir unsur olarak değerlendirildiğini ve donanmanın Adalar Denizi’ndeki üstünlüğünü sağlama çabalarına katkıda bulunma niyetini ortaya koymaktaydı. Ancak, Averoff karşısında yeterli olamayacağına dair şüpheler barındırmıştır. Averoff, teknik üstünlükleriyle dikkat çekerken, Turgut Reis’in Akdeniz şartlarına uygun tasarımı ve güçlü zırhı ona bu bölgede avantaj sağlıyordu. Barbaros Hayreddin zırhlısıyla birlikte, Akdeniz’deki güç dengelerini kısmen de olsa sağlamaktaydı. Özellikle İmroz ve Mondros Deniz Muharebelerinde gösterdikleri direnç, Osmanlı donanmasının stratejik önemini ve savaş kabiliyetini gözler önüne sermiştir. Barbaros liderliğinde başlayan saldırılar, geminin yorulmasıyla Turgut Reis’in önderliğinde devam etmiştir. Turgut Reis’in Averoff’a isabetli atışları, yapılan eleştirilere güçlü bir cevap olmuştur. Bu muharebelerden sonra Turgut Reis zırhlısı Şarköy’e amfibi ve topçu desteği sağlamıştır. Buradan Karadeniz’e geçen zırhlı Çatalca Hattında yapmış top atışlarıyla Bulgar saldırılarını geri püskürtmeyi başarmıştır.

Muharebelerin olumsuz koşullarına rağmen modernizasyon kararlılıkla sürdürülüyordu. İngiltere’den ısmarlanan dretnotlar büyük bir heyecanla beklenirken Balkan Savaşları sona ermiş, Batılı devletler ise büyük bir savaşa hazırlık yapmaktaydı. Bu süreçte Turgut Reis zırhlısının bakım ve onarımları devam etti.

Amiral Socuhon'un Donanma Komutanı olarak atanmasıyla, denizaltı ve torpido saldırılarına karşı eğitimler, top atış talimleri ve manevra eğitimlerine hız verildi. Bu çalışmalar, donanmanın modern savaş koşullarına uyum sağlamasını hedefliyordu. Ancak I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla İngiltere, Osmanlı'ya teslim edilmesi beklenen dretnotlara el koyarak modernizasyon sürecine büyük bir darbe vurdu. Osmanlı tebaasından toplanan yardımlarla alınan bu gemilerin gasp edilmesi, kamuoyunda büyük bir üzüntü yarattı. Ancak Almanya'dan satın alınan Yavuz ve Midilli, donanmayı güçlendirerek bu kaybı telafi etti.

İttifak grubunda savaşa giren Osmanlı Devleti, Turgut Reis zırhlısını stratejiksavunma ve destek görevleri için kullanmaya devam etmiştir. Amiral Souchon'un emirleri doğrultusunda Turgut Reis, Marmara Denizi'nde manevralara katılmış, ancak çağının gerisinde kalması nedeniyle taarruz görevlerinde aktif rol almamıştır. Zırhlı, boğaz savunmasını güçlendirmek ve lojistik destek sağlamak amacıyla İstanbul ile Çanakkale arasında görev yaptı. Çanakkale Muharebeleri boyunca, Barbaros zırhlısı ile dönüşümlü olarak Akbaş ve Maydos mevkilerinden Aruburnu'na endirekt atışlar gerçekleştirerek Ancak birliklerini yıpratmış ve Osmanlı ordularına zaman kazandırmıştır. Ancak Barbaros'un, E-11 Denizaltısı tarafından batırılması sonucunda Turgut Reis kardeş gemisini ve onun birlikte yüzlerce mürettebatı kaybetmiştir.

Barbaros'un batmasının ardından, Turgut Reis zırhlısı kayıtlarda adına pek raslanılmamıştır. Kaybedilme riski göze alınmayarak Haliç'e çekilen zırhlı, Mondros Mütakerisi sonrası donanmasının teslimiyle tamamen pasif hale getirildi. Yeniden aktif görev alabilmesi için Cumhuriyet dönemini beklemek zorunda kaldı. Milli Mücadele ve Cumhuriyet'in ilanı sonrası donanmanın sancak gemisi olarak hizmete alındı. Ancak, üç büyük savaş görev zırhlı oldukça yıpranmış ve eskimişti. İlk başta satılması gündeme gelse de, Yavuz Muharebe Gemisi'nin bakım sürecinde bu karar ertelendi, zira böyle bir adım denizlerde savunma açığı riski taşıyordu. Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'ün kararıyla, yeni bir misyon eklenerek eğitim gemisini dönüştürüldü. Bu dönüşüm, donanmanın eğitim kapasitesini artırmakla kalmadı; gemi, genç nesillerin denizcilik ve askeri eğitim alması için önemli bir platform haline geldi. 1927-1928 öğretim yılında, Cumhuriyet'in genç

gedikli subaylarını yetiştirmeye başladı. Ancak, teknik ve dinamik kısıtları nedeniyle gemiden daha fazla verim alınamayacağı anlaşıldı. 1930 yılında, Yavuz muharebe gemisi'nin tamirinin tamamlanmasıyla sancak gemisi görevi Yavuz'a devredildi. Turgut Reis'in tüm silah sistemleri ve topları sökülerek Çanakkale Müstahkem Mevkii'ne nakledildi. Gölcük tersanesinde bir süre bağlı kalan gemi, burada fabrika işçileri tarafından yatakhane olarak kullanıldı. 1938'de tüm ekipmanları tamamen söküldü ve 1957'de bir İtalyan firmasına hurda olarak satılarak tarihe karıştı. Böylece, tarihe mal olmuş bir zırhlı daha Türk denizcilik tarihindeki yerini almıştır. Turgut Reis zırhlısı, donanmanın diğer gemileri kadar ön planda olmasa da, kritik görevlerde üstlendiği başarılarla Akdeniz'deki stratejik dengelere katkı sağlamış ve büyük savaşlarda destekleyici bir rol üstlenmiştir. Osmanlı donanmasındaki bu "sessiz güç" denizcilik mirasında kendine kalıcı bir yer edinmiştir. Cumhuriyet donanmasına umut ışığı olan zırhlıdan günümüze bazı parçaları ulaşmıştır. Bugün Turgut Reis'in adı, modern Türk donanmasının unsurlarında gururla yaşamaya devam etmektedir.

## KAYNAKÇA

- Afyoncu, Erhan, Demir, Uğur ve Önal, Ahmet, *Osmanlı İmparatorluğunda Askeri İsyanlar ve Darbeler*, İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2016.
- Afyoncu, Erhan, *Sorularla Osmanlı İmparatorluğu*, İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2011.
- Afyoncu, Erhan, “Sokullu Mehmet Paşa”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 2019, 37/356.
- Ak, Gökhan, “Osmanlı Türk Denizcilik Tarihi’nde Reform Çabaları ve ‘Müşavir Paşa’ AdolphusSlade”, *Amme İdaresi Dergisi*, 49(4), ts., 129.
- Ak, Mahmut, “Seydi Ali Reis”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 2009, 37/23-24.
- Akalın, Durmuş, *Süveş Kanalı (Açılışı ve Osmanlı Devleti’ne Etkisi 1854-1882)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Denizli: Pamukkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2011.
- Akar, Kamil, “II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanmasında Yabancı Uzmanların Faaliyetleri”, *Anadolu Mecmuası Dergisi*, 1(1), 2022, 39-51.
- Akarlı, Engin, *II. Abdülhamid: Hayatı ve İktidarı, “Osmanlı: Siyaset”*, (Ed. Hasan Celal Güzel ve Güler Eren), Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2013, 2.
- Akbaş, Murat, *Balkan Savaşlarında Deniz Cephesi (1912-1913)*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Çanakkale: Onsekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, 2018.
- Akbaş, Rahmi, *Osmanlı’nın Son Döneminden Cumhuriyet’e Türk Donanması ve Refah Faciası*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Kütahya: Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2011.
- Akçaoğlu, Veli ve Akçaoğlu, Sunay, Kuru Havuzlar, (Ed. Yalçın Arısoy), *6. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu*, İzmir, TTMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yayınevi, 2007, 219-226.
- Akkerman, Nizamettin, *Balkan Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri*, İstanbul: Deniz Basımevi, 1981.
- Aksun, Ziya Nur, *Osmanlı Tarihi ‘Osmanlı Devleti’nin Tahlili, Tenkidli Siyasî Tarihi’*, İstanbul: Ötüken Neşriyat, 1994, 4.
- Aksun, Ziya Nur, *Osmanlı Tarihi*, İstanbul: Ötüken Neşriyat Yayınevi, 1994, 1.
- Akşahin, İbrahim Ege, “Sultan Abdülaziz Devrinde Tersâne-i Âmire’de Zırhlı Gemi İnşa Projeleri”, *Kadim*, 4, 2022, 58.
- Algül, Behice, *Sultan Abdülaziz Dönemi Osmanlı Donanmasında Modernleşme*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Kütahya: Dumlupınar Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019.
- Alkan, Necmettin, *Selanik İstanbul’a Karşı:31 Mart Vak’ası ve II. Abdülhamid’in Tahttan İndirilmesi*, İstanbul: Timaş Yayınları, 2011.

- Alpagot, Ali Haydar Emir, “Denizde Türkiye”, *Deniz Harp Akademisi Neşriyatı*, 24(1), 1937, 186.
- Alpagot, Ali Haydar Emir, *Balkan Harbinde Türk Filosu*, İstanbul: Deniz Matbaası, 1932.
- Alpagot, Ali Haydar Emir, *Büyük Harbin Türk Deniz Cephesi*, İstanbul: Deniz Matbaası, 1937.
- Altıntaş, Yusuf Ziya, *Çanakkale Cephesinde Alman Bahriyeliler*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2022.
- Apatay, Çetinkaya, *Ege’de Olup Bitenler*, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2006.
- Arı, Kemal, *Yelkenliden Buharlıya Geçiş, Türk Denizcilik Tarihi, 2, ed. Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar*, İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 2009.
- Armağan, Mustafa ve Gazi, Orhan *Osmanlı Ansiklopedisi*, İz Yayıncılık: İstanbul, 1, 1996.
- Armaoğlu, Fahir, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1995*, İstanbul: Alkım Yayınları, 2004.
- Arpacı, Seyfullah, *Sultan II. Abdülhamid*, İstanbul: Işık Yayınları, 2005.
- Artuç, İbrahim, *Balkan Savaşları*, İstanbul: Kastaş Yayıncılık, 1988.
- Artuç, İbrahim, *1915 Çanakkale Savaşı*, İstanbul: Kastaş Yayınevi, 2004.
- Atabay, Mithat, “Osmanlı İmparatorluğu Hizmetinde Breslau(Midilli) Kruvazörü”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı*, 18(13), 2015, 119.
- Atabey, Figen, *Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri*, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Karargâh Basımevi, 2002.
- Atabey, Figen, *Çanakkale Muharebelerinde Deniz Cephesi*, Ankara: TTK Yayınları, 2014.
- Atmaca, Gökhan, *Türk Deniz Harp Tarihinde Barbaros Zırhlısının Rolü*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2012.
- Avcı, Cemal ve Kara, Âdem, *Bağımsızlığa Giden Yol ‘Türk İnkılâbının Tarihi*, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2007.
- Ayışığı, Metin *Mareşal Ahmet İzzet Paşa (Askeri ve Siyasi Hayatı)*, Ankara: TTK Yayınları, 1997.
- Ayışığı, Metin, “Yeni Belgelerle Reşadiye ve Sultan Osman Zırhlılarının Müsaderesi Olayı: Gaspçı Devlet İngiltere”, *Tarih ve Medeniyet Dergisi*, 8, 1994, 42-47.
- Aytan, Deniz, “Osmanlı’nın Son Devrinde Türk Denizaltıcılığı (1886-1923)”, *Harp Tarihi Dergisi*, 8, 2023, 106-107;

- Badem, Candan. “Amiral AdolphusSlade’in Osmanlı Donanmasındaki Hizmetleri ve Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Gözlemleri”, *Türkiyat Mecmuası*, 21(1), 2011, 124-133.
- Balkan Harbinde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri, İstanbul: Deniz Basımevi, 1981.
- Ballı, Feriştat, *İnebahtı Deniz Seferi’nin Akdeniz Dünyasındaki Önemi*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004.
- BAO, BEO, 3801/285012, 1 Eylül 1910, Lef 1.
- Bargut, Şemsettin, *Birinci Dünya Harbi’nde ve Kurtuluş Savaşı’nda Türk Deniz Harekâtı*, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, 2000.
- Bartl, Peter “17. Yüzyılda ve 18. Yüzyılın İlk Yarısında Kazak Devleti ve Osmanlı İmparatorluğu”, *İlmi Araştırmalar*, 6, 2014, 304-305.
- Batmaz, Şakir, *II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi) Kayseri: Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, 2002.
- Bayur, Yusuf Hikmet, *Türk İnkılâp Tarihi*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1991, 2.
- BCA, *Muamelat Genel Müdürlüğü*, 118/19, (11.06.1928) Lef-3.
- Belen, Fahri, *20. Yüzyılda Osmanlı Devleti*, İstanbul: Remzi Kitapevi, 1973.
- Besbelli, Saim, *I.Dünya Harbi’nde Türk Harbi ‘Deniz Harekâtı’*, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1976, 8.
- Beşirli, Mehmet, “Sultan Abdülaziz’den Birinci Dünya Savaşı’na Osmanlı Donanması”, *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 11(25), 2004, 249.
- Beydilli, Kemal, *İstanbul’da Deniz ve Kara Mühendishanelerin Kuruluşu (1775-1839), Antik Çağ’dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, (ed. Çoşkun Yılmaz), İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediye A.Ş Yayınları, 2015, 9.
- Bilgin, Feridun, Kıbrıs’ın Fethi İçin Yapılan Hazırlıklar (Arşiv Belgelerine Göre), *Mukaddime*, 6(1), 2015, 86.
- BOA, A.MTZ (5), 20/73, 18 Ağustos 1910, Lef 1.
- BOA, BEO, 3788/284066, 5 Ağustos 1910, Lef 1.
- BOA, BEO, 3788/284067, 5 Ağustos 1910, Lef1.
- BOA, BEO, 3793/284440, 15 Ağustos 1910, Lef 1.
- BOA, BEO, 3881/291013, 3 Nisan 1911, Lef 2-4.
- BOA, BEO, 4117/308764, 27 Kasım 1912, Lef 2.
- BOA, DH. EUM. THR, 105/39, 2 Eylül 1910, Lef 1-2.
- BOA, DH. MUİ, 126/16, 31 Ağustos 1910, Lef 1.
- BOA, HR.İD 937/80, 1 Ağustos 1910, Lef 2.

- BOA, HR. İD 937/83, 27 Ağustos 1910, Lef 1.
- BOA, HR. İD, 937/70, 21 Temmuz 1910, Lef 1.
- BOA, HR.İD, 937/72, 28 Temmuz 1910, Lef 1.
- BOA, HR. İD, 937/75, 1 Ağustos 1910, Lef 1.
- BOA, HR. İD, 937/79, 6 Ağustos 1910, Lef 1.
- BOA, HR.İD, 937/81, 24 Ağustos 1910, Lef 1 ve 3.
- BOA, HR. İD, 937/81, 24 Ağustos 1910, Lef 4.
- BOA, İ. HR 423/32, 18 Ağustos 1910, Lef 1-4.
- BOA, İ.BH, 9/57, 2 Ağustos 1910, Lef 1.
- BOA, İ.BH, 9/57, 3 Ağustos 1910, Lef 2.
- BOA, İ.BH. 9/58, 15 Ağustos 1910, Lef 2
- BOA, MV, 170/92, 6 Kasım 1912, Lef 2.
- BOA, MV. 134/76, 5 Aralık 1909, Lef1.
- BOA, MV. 135/9, 16 Aralık 1909, Lef1.
- Bostan İdris, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2007, 110.
- Bostan, İdris “Kılıç Ali Paşa”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 2022, 25/411.
- Bostan, İdris *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı (XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire)*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1992), 1.
- Bostan, İdris *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Tersane-i Amire*, Ankara: TTK Yayınları, 1992.
- Bostan, İdris, “II. Beyazıd Döneminde Osmanlı Denizciliği”, (Ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran), *Türk Denizcilik Tarihi*, İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2009, 1, 111-120.
- Bostan, İdris, “Tersâne-i Âmire”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 2011 40/13-514.
- Bostan, İdris, “XVII. Yüzyılda Gemi Teknolojisinde Değişim: Kürekten Yelkene Geçiş”, (Ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran), *Türk Denizcilik Tarihi*, İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2009, 1, 269-279.
- Bostan, İdris, *Adriyatik’te Korsanlık Osmanlılar, Uskoklar, Venedikliler 1575-1620*, İstanbul: Timaş Yayınları, 2009.
- Bostan, İdris, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2007.
- Bostan, İdris, *İmparatorluğun Liman Kenti: İstanbul ve Deniz Ticaret Ağı, Antik Çağ’dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, (Ed. Çoşkun Yılmaz), İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediye AŞ. Yayınları, 6, 2015.
- Bostan, İdris, Kadırğa’dan Kalyon’a XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisi’nin Değişimi, *Osmanlı Araştırmaları*, 24(24), 2004, 71-72.

- Bostan, İdris, Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü (1785-1819), *Tarih Dergisi*, 35, 2011, 177-186.
- Bostan, İdris, *Osmanlılar ve Deniz (Deniz Politikaları, Teşkilat, Gemiler)*, İstanbul: Küre Yayınları, 2007.
- Bostan, İdris, “İnebahtı Deniz Savaşı”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 2000, 22/288.
- Bostan, İdris, “PîrîReis”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 2007, 34/285.
- Bostan, İdris, “Preveze Deniz Muharebesi”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 2007, 343/43-345.
- Bozarslan, Hamit, *Türkiye Tarihi ‘İmparatorluktan Günümüze’*, İstanbul: İletişim Yayınevi, 2018.
- Bozdağ, İsmet, *Sultan Abdülhamid’in Hatıra Defteri*, İstanbul: Pınar Yayınları, 1985.
- Brummett, Palmira, *Keşifler Çağında Osmanlı Deniz Gücü ve Doğu Akdeniz’de Diplomasi*, İstanbul: Timaş Yayınları, 2009.
- Bulut, Abdulkerim Buğrahan, *Sultan Abdülaziz’in Avrupa Seyahati ve Osmanlı Modernleşmesi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Kocaeli: Kocaeli Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019.
- Büyüktuğrul, Afif *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, İstanbul: T.C Deniz Basımevi, 1982, 2.
- Büyüktuğrul, Afif, “Osmanlı Devleti’nin Yapmayı Tasarladığı Son Donanma”, *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 2, 1968, 67-68.
- Büyüktuğrul, Afif, “Sultan II. Abdülhamid Donanmamızı Neden Bağlamıştı”, *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 12, 1968, 72-78.
- Büyüktuğrul, Afif, “Türkiye Cumhuriyeti Donanmasının Ellinci Yılı”, *Belleten*, 37(148), 1973, 506-507.
- Büyüktuğrul, Afif, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 1967.
- Büyüktuğrul, Afif, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, İstanbul: Deniz Basımevi, 1984, 4.
- Büyüktuğrul, Afif, *Türk-İtalyan Harp Tarihi*, İstanbul: Askeri Deniz Matbaası, 1944, 1.
- Büyüktuğrul, Afif, “Türk Denizcilerinin Atlas Okyanusundaki Harekâtı”, *TTK Belleten*, 46(181), 1982, 42-48.
- Büyüktuğrul, Afif, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, İstanbul: Deniz Basımevi, ts., 4.
- Cemal Paşa, *Anılarım: 1913-1922*, (Haz. Fahri Parin), İstanbul: Paraf Yayınları, 2010.
- Cengiz, Hasan Ali, *Girit İsyanları (1866-1908)*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Edirne: Trakya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1999.

- Çelebi, Kâtip, *Tuhfetü'l-Kibar Fî Esfari'l Bihar*, İstanbul: Tercüman Yayınları, 1980, 2.
- Çiçek, Kemal, "Kıbrıs", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 2022, 25/373.
- Çoker, Fahri, *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 1994.
- Çolak, Orhan Murat, *Sultan Reşad'ın Basında Çıkan Fotoğrafları ve Fotoğrafçıları*, Ed. Fahrettin Gün, *Sultan V. Mehmet Reşat ve Dönemi Fotoğraf Albümü*, Ankara: TBMM Saraylar Basımevi, 2017.
- Çolakoğlu, Selçuk, Uluslararası Hukukta Hazar'ın Statüsü Sorunu, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 53(1), 1998, 107.
- Dal, Dilara, "Stratejik İş Birliği ve Askerî Danışmanlık Kapsamında Osmanlı Donanmasında Amiral Limpus Misyonu (1921-1914)", *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 17(38), 2021, 444.
- Danişmend, İsmail Hami, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, Ankara: Türkiye Yayınevi, 1972, 3.
- Davidson, Roderic Hollet, *Osmanlı İmparatorluğunda Reform '1856-1876'*, (Çev. Osman Akınhay), İstanbul: Papirüs Yayınevi, 1997, 2.
- Değerli, Esra Sarıkoyuncu, *Mustafa Kemal Atatürk'ün Sofya Askeri Ataşeliğinden Ölümüne Kadar Türk-Bulgar İlişkileri (1913-1938)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara: Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, 2005.
- Deniz, Ahmet, *Ticaret Tarihinde Yelkenli Gemilerden Buharlı Gemilere Geçişte Ticari Faaliyetler ve Modernleşme Çalışmaları*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010.
- Dinler, Ferhat, *Türk Donanma Tarihi '1923-1938'*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Malatya: İnönü Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2009.
- DMA, *Turgut Reis Zırhlısı Jurnalı*, 4363/71 (18 Ekim 1912).
- DMA, *Turgut Reis Zırhlısı Jurnalı*, 4363/81, (14 Kasım 1912).
- DMA, *Turgut Reis Zırhlısı Jurnalı*, 4363/82, (15 Kasım 1912).
- DMA, *Turgut Reis Zırhlısı Jurnalı*, 4363/83, (17 Kasım 1912).
- DMA, *Turgut Reis Zırhlısı Jurnalı*, 4363/83, (18 Kasım 1912).
- DMA, *Turgut Reis Zırhlısı Jurnalı*, 4363/84, (19 Kasım 1912).
- DMA, *Turgut Reis Zırhlısı Seyir Defteri*, 4363/139, 15 Ekim 1914.
- DMA, *Turgut Reis Zırhlısı Seyir Jurnalı (1910-1914)*, 4363/78, (8 Kasım 1912).
- DMA, *Turgut Reis Zırhlısı Seyir Jurnalı (1910-1914)*, 4363/79, (9 Kasım 1912).
- DMA, *Turgut Reis Zırhlısı Seyir Jurnalı (1910-1914)*, 4363/139, (4 Kasım 1912).
- DMA, *Turgut Reis Zırhlısı Seyir Jurnalı (1910-1914)*, 4363/77, (5 Kasım 1912).
- DMA, *Turgut Reis Zırhlısı Seyir Jurnalı*, 4363/57, 17 Eylül 1914.

- DMA, *Turgut Reis Zirhlısı Seyir Jurnalı*, 4363/70 (16 Ekim 1912).
- DMA, *Turgut Reis Zirhlısı Seyir Jurnalı*, 4363/73, (19 Ekim 1912).
- DMA, *Turgut Reis Zirhlısı Seyir Jurnalı*, 4363/74, (25 Ekim 1912).
- DMA, *Turgut Reis Zirhlısı Seyir Jurnalı*, 4363/74, (25 Ekim 1912);
- DMA, *Turgut Reis Zirhlısı Seyir Jurnalı*, 4363/80, (12 Kasım 1912).
- DMA, *Turgut Reis Zirhlısı Seyir Jurnalı*, 833/90, (11 Ocak 1913)
- DMA, *Turgut Reis Zirhlısı Seyir Jurnalı*, 4363/81, (14 Kasım 1912).
- Donanma Komutanlığı, *Donanma Komutanlığı Tarihçesi*, Gölçük: Donanma Komutanlığı Basımevi, 1995.
- Donbaloğlu, Bülent, *Balkan Harbinden Kurtuluş Savaşına Türk Deniz Stratejisi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Kocaeli: Gebze Teknik Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007.
- Dökmeci, Volkan, *Venedik Kaynaklarına Göre II. Bayezid ve I. Selim Dönemlerinde Osmanlı Denizciliği ve Korsanlık, İstanbul Üniversitesi*, (Yüksek Lisans Tezi), Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2011.
- Düzcü, Levent “Osmanlıların Sanayi Çağına Adım Atışına Denizcilikten Bir Örnek: Buharlı Gemiye Geçişte Başlıca Parametreler (1828-1856)”, *HistoryStudies*, 1(5), 2013, 113-127.
- Düzcü, Levent, *Osmanlı Deniz Kuvvetleri ‘1890-1918’*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Kırıkkale: Kırıkkale Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004, 122.
- Emecen, Ferudun “I. İbrâhim”, *TDVİslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 2000, 21/275-276.
- Emecen, Ferudun “II. Osman”, *TDVİslâm Ansiklopedisi*, İstanbul: Yayınları, 2007, 3/454.
- Emecen, Ferudun Gelibolu, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 1996, 14, 1-2.
- Engin Uzun, *Atatürk Dönemi Türk Bahriyesi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâpları Tarihi Enstitüsü, 2004.
- Engin, Vahdettin, *Asayiş: Sultan II. Abdülhamit’in İç Güvenlik Politikası*, İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2013.
- Engin, Vahdettin, *Bir Devrin Son Sultanı II. Abdülhamid*, İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2021.
- Erbaş, Fatih, *Doğu Akdeniz’de Güç Mücadelesi: 19. Yüzyılda Donanmalar*, İstanbul: Türkiye İş Bankası, 2019.
- Erhan, Çağrı, “1830 Osmanlı-Amerikan Antlaşmasının Gizli Maddesi ve Sonuçları”, *TTK Belleten*, 62(243), 1998, 461-465.
- Fidler, John, *Battleships of the World: Struggle For Naval Supremacy ‘1820-1945’*, South Yorkshire: Pen&Sword Maritime Publisher, 2016.

- Gardiner, Robert and Gray, Randal, *Conway's All The World's Fighting Ships: 1906-1922*, (Annapolis: Naval Institute Press, 1984), 390-391.
- Gedik, Nusret "Gemici Dili ile Kılıç Ali Paşa Hicviyesi", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, 37, 2017, 144.
- Gencer, Ali İhsan, "Bahriye Nezâreti", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, 1991, 14/511-512.
- Gencer, Ali İhsan, "İstanbul Tersanesinde Açılmış İlk Tıp Mektebi", *Tarih Dergisi*, 31, 2011, 302.
- Gencer, Ali İhsan, *Bahriye'de Yapılan Islâhat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1985, 83-84;
- Gencer, Ali İhsan, *XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Denizciliği ve Amerika*, İstanbul: Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları, 1986.
- Genç, Elif Süreyya, *Osmanlı Devleti'nde Yenileşme ve Buhar Makineleri*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyoloji Anabilim Dalı, 2005.
- Gençoğlu, Mustafa, "Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 34(58), 2015, 609-611.
- Genel Kurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik)*, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1985, 10.
- Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi: Osmanlı İmparatorluğunun Siyasi ve Askeri Hazırlıkları ve Harbe Girişi*, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1970, 1.
- Gökdeniz, Sermet, *Rus-Japon Harbi*, İstanbul: Askeri Deniz Matbaası, 1944.
- Gövül, Fikret, *Savaş Gemilerinin Tarihçesi ve Bunların Terakkisine Yardım Eden Teknik ve Taktik Sebepler*, İstanbul: Deniz Basımevi, 1948.
- Grey, Randal, *Conway's All The World's Fighting Ships '1906-1922'*, London: Conway Maritime Press, 1985.
- Gröner, Erich, *German Warships '1815-1945'*, 1, Annapolis: Naval Institute Press, 1990.
- Gülen, Nejat *Şanlı Bahriye 'Türk Bahriyesinin İki yüz Yıllık Tarihçesi 1773-1973'*, İstanbul: Kastaş Yayınları, 2001.
- Güleryüz, Ahmet ve Langensiepen, Bernard, *Osmanlı Donanması '1828-1923'*, İstanbul: Denizler Kitapevi, 2007.
- Gülsoy, Ersin, *Girit Seferi ve Sonrasındaki Politik Gelişmeler, Türk Denizcilik Tarihi (Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar)*, Ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran, İstanbul: Deniz Basımevi Yayınları, ts., 1.
- Gündoğdu, Raşit. *The Sultans Of The Ottoman Empire*, İstanbul: Rumuz Yayınevi, 2015, 15.

- Güney, Murat, *II. Dünya Savaşı Sonrası Türk Dış Politikasının Türk Donanması'na Etkisi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, 2020.
- Gürkan, Emrah Sefa, *Sultanın Korsanları*, İstanbul: Kronik Yayınları, 2018, 261-262.
- Güvenç, Serhat, *Osmanlıların Dretnot Düşleri 'Birinci Dünya Savaşı'na Giden Yolda*, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2011.
- Hacıpoğlu, Doğan *Osmanlı İmparatorluğu'nun I.Dünya Savaşı'na Girişi (29 Ekim 1914)*, İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınevi, 2000.
- Halaçoğlu, Yusuf, *XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilâtı ve Sosyal Yapı*, TTK Basımevi: Ankara, 1991.
- Hammer, Joseph Von, *Büyük Osmanlı Tarihi*, İstanbul: Bilgi Yayınları, 2011, 17.
- Hane, Mikoso *Kısa Japonya Tarihi*, (Çev. Şükrü Alpagut), İstanbul: Say Yayınları, 2021.
- Hansen, Hans Jürgen, *Die Schiffe Der Deutschen Flotten '1848-1945'*, Augsburg: Berchtermunz Verlag, 1998.
- Hergüner, Mustafa, Balkan Savaşlarında Donanma Kurmay Başkanı Vasıf Temel "1891-1958", *On Dördüncü Askeri Tarih Kongresi Sunulmayan Bildiriler*, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 2014.
- Herwig, Holger, *Luxury Fleet 'The Imperial German Navy 1888-1918'*, Newyork: Humanity Books, 1980.
- Hore, Peter, *The Ironclads 'An Illustrated History Of Battleships From 1860 Through To The First World War'*, Londra: Anness Publishing, 2012.
- Hut, Davut, *Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehir Yolu Ulaşımı, Osmanlıda Ulaşım (Kara, Deniz, Raylı)*, (Ed. Vahdettin Engin ve Ahmet Uçar), İstanbul: Çamlıca Yayınları, 2011.
- Hülagu, Metin, "Sultan II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması Hakkında Bir Değerlendirme: 1897 Osmanlı-Yunan Savaş Örneği", *Türkler Ansiklopedisi*, Ankara, 13/2002, 838-839.
- Işık, Mustafa "Ejderhan Seferi Don-Volga Kanal Projesi", *Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 3, 2018, 134-143.
- Işın, Mithat, *Balkan Harbi Deniz Cephesi '1912-1913'*, İstanbul: Deniz Basımevi, 1946.
- İlgürel, Mücteba "I. Ahmed", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 1989, 2/31-32.
- İlgürel, Mücteba, "Osmanlı Denizciliğinin İlk Devirleri" *TTK Belleten*, 2001, 65, 243,
- İnalcık Halil ve Quataert, Donald (2000). *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1300-1600)*, (Çev: Halil Berktaş), (İstanbul: Eren Yayıncılık), 1.

- İnalcık, Halil “Osmanlı-Rus Rekabetinin Menşei ve Don-Volga Kanal Teşebbüsü (1569)”, *Belleten*, 12(46), 352-353.
- İnalcık, Halil, *İki Karanın Sultanı İki Denizin Hakanı Kâyser-İ Rûm (Fatih Sultan Mehmed Han)*, Türkiye İş Bankası Yayınları; İstanbul, 2019.
- İnalcık, Halil, *Kuruluş Dönemi Osmanlı Sultanları (1302-1481)*, İstanbul: İSAM Yayınları, 2010.
- İsmail Hami Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, İstanbul: Türkiye Basımevi, 1972, 4.
- Jane, Fred Thomas, *AllTheWorld'sFightingShips*, London: Little& Brown andCo. Ltd, 1898.
- Kabasakal, Hüseyin, *Kıbrıs'ın Fethi (1570-1571)*, Ankara: Genel Kurmay Basımevi, 1986, 112.
- Kafesoğlu, İbrahim, *Türk Milli Kültürü*, İstanbul: Ötüken Neşriyat, 2002.
- Kara Kuvvetleri Komutanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetleri, Tarihi (1908-1920)*, ts. 473-474.
- Kara Kuvvetleri Komutanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetleri, Tarihi, (1299-1452)*, İstanbul: Kara Kuvvetleri Komutanlığı Askeri Basımevi, 1964.
- Kara Kuvvetleri Komutanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetleri, Tarihi, (1908-1920)*, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1972, 3.
- Karaduman, Tuğrulhan, *II. Mehmed'in Rodos ve Otranto Seferi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Bursa: Uludağ Üniversitesi, Tarih Anabilim Dalı, 2015.
- Karahan, Ali, “Osmanlı Denizcilik Teknolojisinin Modernizasyonuna Yönelik Atılan Bir Adım: II. Mahmud Döneminde Tersane-i Amire’de “Havz-ı Cedid” İnşası”, *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 7(1), 2022, 147-165.
- Karal, Enver Ziya “Osmanlı Tarihine Dair Vesikalar”, *TTK Belleten*, 4(14-15), 1994, 178-180.
- Karal, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi*, Ankara: TTK Yayınları, 2011.
- Karataşer, Büşra, “İkinci Meşrutiyet Dönemi Osmanlı Donanma Politikası: Milli Donanmayı Kurma Çabaları”, *VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu*, Marmara Üniversitesi, İstanbul, 2016.
- Karl Wilhelm Augustus Darr, *TheOttomanNavy 1900-1918 A Study Of TheMaterialPersonnelAnd Professional Development Of TheOttomanNavyFrom 1900 Through TheItalian, Balkan And First World Wars*, (UnpublishedMaster'sThesis), Louisville: Departman Of Historty/University Of Louisville, 1992.
- Kavas, Ahmet “Mombasa”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 2020, 30/269-270.
- Kerman, Zeynep, *Yüzbaşı Osman Nuri: Balkan Harbi Hatıratı*, İstanbul: Dergâh Yayınları, 2019, 32-34.

- Kırlı, Engin, “Osmanlı Mülkünde İnşa Olunan İlk Zırhlı Vapur”, *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 46, 2019, 237-238.
- Kış, Salih, “Birinci Dünya Savaşı’nın Seyrini Değiştiren Geoben ve Breslau Gerçeği”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı*, 15 (22), 2017, 63-86.
- Kış, Salih, “Ege Denizi’nde Hâkimiyet Mücadelesi: Kurfürst Friedrich Wilhelm ve Weissenburg Zırhlıları Alımı Süreci (1910)”, *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, (Cumhuriyet’in 100. Yılı Özel Sayısı, 59), 2023, 518-519.
- Kodaman, Bayram, *II. Abdülhamit Hakkında Bazı Düşünceler*, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 1999.
- Korkmaz, Mehmet, *Çaka Bey’den Cumhuriyet’e Türk Denizcilik Tarihi*, İstanbul: Milli Savunma Üniversitesi Yayınları, 2022, 49-93.
- Kostak, Ercan, “Cumhuriyet Döneminde Türk Deniz Kuvvetleri’nde Yaşanan Gelişmeler (1923-1960)”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 48(24), 2024, 275-317.
- Köksal, Ahmet, “İttifakın Bedeli: Birinci Dünya Savaşı’nda Osmanlı Kamuoyunda Rus Karadeniz Filosu Sorunu”, *Gazi Akademik Bakış*, 14(28), 2021, 117-118.
- Kuran, Ercüment, “I. Dünya Savaşı” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 1992, 11/196.
- Kurat, Akdes Nimet, *Rusya Tarihi (Başlangıçtan 1917’ye Kadar)*, Ankara: TTK Yayınları, 1993.
- Kurumlar, Özlem, “1571 İnebahtı Deniz Savaşı’nın Etkileri: Savaş Sonrasında Venedik’in İmajı”. *Toplumsal Tarih Dergisi*, 158, 2007, 46-52.
- Küçük, Cevdet, “Abdülaziz”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, 1988, 1/179-180.
- Küçük, Cevdet, “I. Abdülmecid”, *TDV, İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 1988, 259-262.
- Küçükoğlu, Ahmet, *Türk Donanmasında Hamidiye Zırhlısı*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2003.
- Kütükoğlu, Mübahat, *I. Dünya Savaşı Arifesinde İngiliz Hükümetinin El Koyduğu Gemiler ve Türk Kamuoyu “Ekrem Hakkı Ayverdi Hatıra Kitabı*, İstanbul: Fetih Cemiyeti Yayınevi, 1995.
- Lewis, Bernard, *Tarihte Araplar*, (Çev: Hakkı Dursun Yıldız), İstanbul: Ağaç Kitapevi Yayınları, 2009.
- Lorey, Amiral, *Türk Sularında Deniz Hareketleri*, (Çev: Tekirdağlı Hasan Sami), İstanbul: Deniz Basımevi, 1936.
- Lyster, Ian, *Osmanlılar Arasında: I. Dünya Savaşı Türkiye’de Günlükler*, (Çev: Kutlu Akalın), İstanbul: Doğan Kitap Yayınevi, 2013.

- Manav, Gülizar, *Seydi Ali Reis'in Hint Okyanusu'ndaki Faaliyetleri ve Gözlemleri*, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi, Tarih Anabilim Dalı, 2020.
- Mercan, Evren “*Sultan II. Abdülhamid Dönemi Denizcilik Stratejileri Çerçevesinde Gemi Tedarik ve İnşa Faaliyetleri*”, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Sakarya: Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2015.
- Mercan, Evren, *93 Harbinde Deniz Harekâtı*, İstanbul: Selenge Yayınları, 2020.
- Mercan, Evren, *Sultan Reşad'ın Donanmasına İngiliz Islah Heyeti Penceresinden Bir Bakış, Sultan V. Mehmet Reşat ve Dönemi*, İstanbul: Seçil Ofset Yayınevi, 2018.
- Mihail, Guboğlu, *Kanuni Sultan Süleyman Boğdan Seferi ve Zaferi (1538 M.-945 H.)*, Ankara: TTK Belleten, 1986, 50.
- Miralay Ahmed Muhtar Paşa, (2018). *Bahriyede Zafer Rehberi (Rehber-i Muzafferiyat-ı Bahriyye): II. Abdülhamid Devrinde Zırhlı Gemiler ve Deniz Muharebe Doktrinleri*, (Haz. Ali Fuat Örenç), İstanbul: İş Bankası Yayınları, 2018.
- Mithat Aydın, “Osmanlı-İngiliz İlişkilerinde İstanbul Konferansı ‘1876’nın Yeri””, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 25(39), 2006, 102-113.
- Mufasssal Osmanlı Tarihi, 4, Ankara: TTK Yayınları, 2011, 4.
- Odabaşı, Necmi, Yunan Zırhlısı Averof’un Osmanlı Donanması ve Ekonomisi Üzerindeki Etkileri, *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 16(29), 2015, 215.
- Olgaç, Necmettin, *Türk Deniz Tarihi Özeti*, İstanbul: T.C Deniz Basımevi, 1952.
- Ortaylı, İlber, *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*, İstanbul: Alkım Yayınevi, 2005.
- Ortaylı, İlber, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu*, İstanbul: Kaynak Yayınları, 1983.
- Öcal, Yücel, *Kürek ve Yelken Döneminden Günümüze Türk Bahriyesi*, İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2008.
- Öğün, Tuncay, *100 Soruda Sarıkamış Harekâtı*, İstanbul: Rumuz Yayınevi, 2019.
- Önalp, Ertuğrul “Hadım Süleyman Paşa’nın 1538 Yılındaki Hindistan Seferi” *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 23(23), 2008, 195.
- Örenç, Ali Fuat, *Deniz Kuvvetleri Deniz Harp Sanayii”, Osmanlı Askeri Tarihi ‘Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri (1792-1918)*, (Ed. Gültekin Yıldız), İstanbul: Timaş Yayınları, 2022.
- Örenç, Ali Fuat, *Yakınçağda Osmanlı Bahriyesi, Hunlardan Günümüze Türk Askeri Kültürü: Tarih-Strateji-İstihbarat-Teknoloji*, (Ed. Sefa Özkaya), İstanbul: Kronik Yayınları, 2019, 412-416.
- Öz, Necdet, *Yenileşme Dönemi Osmanlı Ordusunda Talimnameler: (1826-1914)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2021.

- Özbaran, Salih, “XIV. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar (Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu)”, *Tarih Dergisi*, 25, 2011, 53-54.
- Özcan, Abdülkadir, “Karlofça”, *TDVİslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 2001, 24/506-507.
- Özcan, Besim, “İngiliz Amiralî SirAdolphusSlade’in Türkiye İzlenimleri”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 5(10), 2011, 42-43.
- Özcan, Besim, *Sinop Deniz Felaketi*, İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 2008.
- Özcan, Besim, “Bir Baskının Anatomisi: Sinop Faciası”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 1(2), 2007, 16-18.
- Özçelik, Selahattin, *Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, (Ankara: TTK Basımevi, 200), 011-14.
- Özdemir, Mehmet, Bir “Zırvata” Olayı Tunus’un İşgali, *Belleten*, 67, 2003, 119.
- Özel, Sabahattin ve Kocatürk, Önder, “II. Meşrutîyet’ten I. Dünya Savaşına Kadar Osmanlı Bahriyesine Dair Notlar”, *Tarih Dergisi*, 46, 2012, 141.
- Öztuna, Yılmaz, *Türk Tarihinden Yapraklar*, İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 1992.
- Öztürk, Cemil, *Mondros Mütarekesi*, İstanbul: TDV Yayınları, 2005, 30.
- Öztürk, Necdet, *Çadırdan Saraya 14-15 Yüzyıl Osmanlı Devlet Düzeni*, İstanbul: Yitik Hazine Yayınları, ts., 100-104.
- Öztürk, Uğur, *Osmanlı Modernleşmesinden II. Dünya Savaşına: Cumhuriyet Donanması ve Gölcük Tersanesi’nin Kurulması*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Kocaeli: Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2017.
- Paine, Lincoln, *Deniz ve Uygarlık*, (Çev: Nurettin Alhüseyini), İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2023.
- Palmer, Alan, *Osmanlı İmparatorluğu Son Üçyüz Yıl ‘Bir Çöküşün Yeni Tarihi*, (Çev: Belkıs Çorakçı Dışbudak), İstanbul: Yeni Yüzyıl Yayınları, 1992.
- Palmer, Michael A. *Denizde Komuta: On Altıncı Yüzyıldan Günümüze Donanmada Komuta ve Kontrol*, (Çev. Erkan Bebek), İstanbul: Doruk Yayımcılık, 2012.
- Pul, Ayşe “Yavuz Sultan Selim’in Güney Siyasetinin Doğu Akdeniz Ticaretine Etkisi Hakkında Bazı Düşünceler”, *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 35, 2016, 273-283.
- Sabis, Ali İhsan, *Harp Hatıralarım (I. Cihan Harbi)*, İstanbul: Nehir Yayınları, 1990, 2.
- Sakaoğlu, Necdet, “Şehit Yusuf’un İtalyan ve Balkan Savaşlarına Ait Hatıra Defteri”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 81(491), 1975, 47-48.
- Salih Özbaran, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonlarına Kadar Türk Denizciliği*, İstanbul: Deniz Basımevi, 2009, 14-29.

- Sancak, Nesrin, *Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Donanması ile Alman Donanması Arasındaki İlişkiler*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2016.
- Saraçoğlu, Ahmet Cemaleddin, *Gazi Hamidiye'nin Şanlı Maceraları: Rauf Orbay ve Hamidiye*, (Haz. İsmail Dervişoğlu), İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2006.
- Sarı, İbrahim, *Çanakkale Destanı*, Antalya: Nokta E-Kitap Yayınevi, 2016.
- Sevgi Çetinkaya, *Osmanlı Devletinin I. Dünya Savaşına Girişi*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1995.
- Seyhan, Enes, *Trablusgarp Harbi Sırasında Çanakkale Boğazı Savunması*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Çanakkale: Çanakkale 18 Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Üniversitesi, Çanakkale, 2023.
- Sondhaus, Lawrence, *Naval Warfare '1815-1914'*, New York: Taylor & Francis Published, 2001.
- Songur, Funda, Abdülaziz Dönemi Osmanlı Donanması, (Ed. Erdal Hamarta), *INES, II. International Academic Research Congress*, Antalya, 2017, 1635-1636.
- Sonnur-Özcan, Emine “Asya’dan Afrika’ya Osmanlı’nın 16. Yüzyıl Kanal Projeleri”, *TÜBİTAK Bilim ve Teknik Dergisi*, 2013, 34-35.
- Soundhous, Lawrence, *Deniz Gücü ve Deniz Savaşları, Drenot, Tank ve Uçak Modern Çağda Savaş Sanatı (1815-2000)*, (çev. Yavuz Alagon), İstanbul: Kitap Yayınevi, 2003.
- Soyak, Hasan Rıza, *Atatürk'ten Hatıralar*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2010.
- Soydemir, Selman, *Osmanlı Donanmasında Yabancı Müşavirlerin Etkisi (18 ve 19. Yüzyıllar)*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007.
- Sungur, Meryem Şahin, *Osmanlı Devleti'nde IV. Murad ve Dönemin Yenilik Hareketleri (1623-1640)*, Ankara: Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2002, 25-26.
- Şahin, Muhittin Kapan ve Aksoy Ömer Faruk, Osmanlı Endülüs İlişkileri ve Osmanlı Yardımlarının Gecikme Sebepleri, *Birey ve Toplum Sosyal Bilimler Dergisi*, 12(220), 304-306.
- Şamsutdinov, A.M., *Mondros'tan Lozan'a Türkiye Ulusal Kurtuluş Savaşı Tarihi '1918-1923'*, (Çev: Ataol Behramoğlu), İstanbul: Doğan Kitap Evi, 1999.
- Şanal, Mustafa ve Demir, Timur, Heybeliada Bahriye Mektebi ve Türk Eğitim Tarihindeki Yeri, *TTK Belleten* 76, 2012, 169-170
- Şen, Adil, *Osmanlıda Dönüm Noktası: III. Selimin Hayatı ve Islahatları*, Ankara: Fecr Yayınları, 2003.
- Şeyhoğlu, Beyza, *Tanzimat Dönemin'nde Bahriye Alanında Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Meclisi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: Hacettepe Üniversitesi/ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2015.

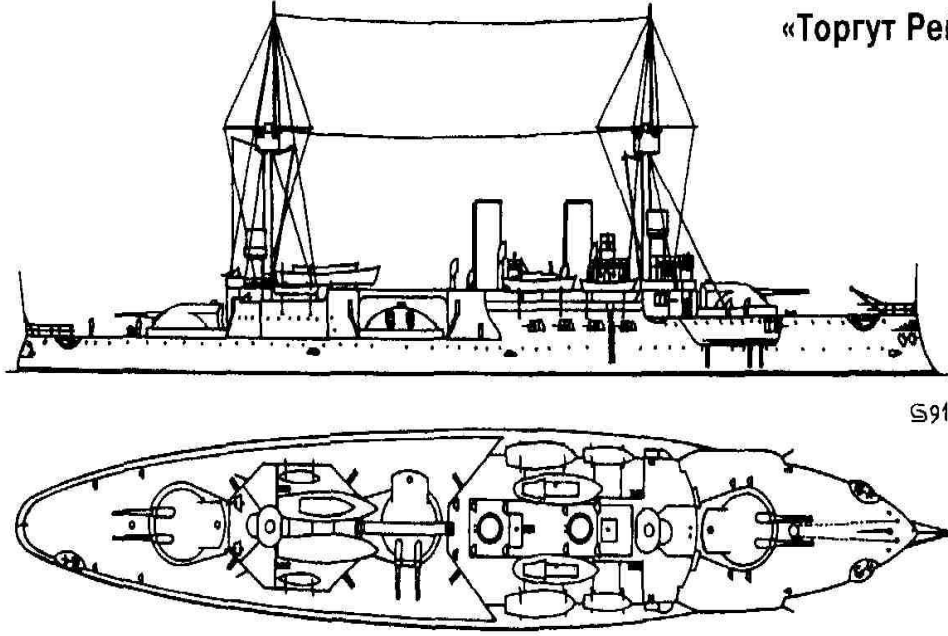
- T.C Milli Müdafaa Vekâleti, **1915’de Çanakkale’de Türk**, Ankara: Deniz Basımevi, 1957.
- Taneri, Aydın, **Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri “Kuruluş Devri”**, Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları, 1981.
- Tanin, 26 Ağustos 1910 (13 Ağustos 1326).
- Tanin, 28 Ağustos 1910 (15 Ağustos 1326).
- Tanin, 29 Ağustos 1910 (16 Ağustos 1326).
- Tanin, 29 Temmuz 1326 (11 Ağustos 1910).
- Tarakçı, Nejat, **Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi**, İstanbul: Deniz Basımevi Yayınları, 2005.
- Tekin, Cemal, “Osmanlı İmparatorluğunda Girit İsyanları (1821 Yılına Kadar Girit İsyanları)”, **TTK Belleten**, 9(34), 163-206.
- Tezel, Hayati, **Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi**, İstanbul: Deniz Basımevi, 1966.
- Tukin, Emal “Girit”, **TDV İslâm Ansiklopedisi**, İstanbul, 1996, 14/87.
- Tuna, Ozan “Çatalca Savaşında Türk Donanmasının Desteği”, **Studies Of TheOttoman Domain**, 6(10), 2016, 42.
- Tuna, Ozan, **Amiral Souchon’un Donanma Komutanı Olması ve Rus Limanlarının Bombalanması (29 Ekim 1914)**, Osmanlı Tarih Uygulamaları ve Araştırma Merkezi, 36, 2014, 203.
- Tunaboylu, İskender, “Midillinin Sonunu Hazırlayan İmroz Harekâtı”, **Studies of TheOttoman Domain**, 3(4), 2013, 39-41.
- Tunaboylu, İskender, **Deniz Kuvvetlerinde Sistem Değişikliği**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008.
- Tunaya, Tarık Zafer, **Türkiyede Siyasal Partiler: II. Meşrutiyet Dönemi 1908-1918**, İstanbul: Hürriyet Vakfı Yayınları, 1988, 1.
- Tuncer, Umur, **Balkan Harbinde Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1991, 146.
- Türk Silahlı Kuvvetleri, **TSK Tarihi**, Ankara: TSK Yayın Evi, ts.
- Uyanıker, Ferdi, **Türk Donanmasında Mecidiye Kruvazörü**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2009.
- Uyar, Mesut, **Dünya Askeri Tarihi**, İstanbul: Doğu Kütüphanesi Yayınları, 2020.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, **Büyük Osmanlı Tarihi**, İstanbul: TTK Yayınları, 1988, 5.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, **Osmanlı Devleti’nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, Ankara: TTK Yayınları, 2020.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, **Osmanlı Tarihi**, İstanbul: TTK Yayınları, 1988, 2.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, **Osmanlı Tarihi**, TTK Yayınları: İstanbul, 1988, 3.

- Ünlü, Rasim, *Tarihimizde Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel Dretnotları*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007.
- Ünlü, Rasim, *Tarihimizde Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel Dretnotları*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007.
- Ürkmez, Naim, *II. Abdülhamid'in Modernleşme Anlayışı*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Erzurum: Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2006.
- Wilson, H.W. *Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri '1850-1914'*, (Çev. Lütfi Çekiç), İstanbul: Kitap Yayınevi, 2007.
- Woods, Sir Henry F., *Türkiye Anıları: Osmanlı Bahriyesinde 40 Yıl 1869-1909*, (Çev. Fahri Çoker). İstanbul: Milliyet Yayınları, 1976.
- Yakıtıl, Emin, Abdülaziz Donanmasına Dair Bir İnceleme', *VIII. Türk Tarih Kongresi (Bildiriler)*, Ankara: TTK Yayınları, 1981, 2, 1333-1358.
- Yaşar, Bedirhan ve Atabey, Figen, Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Danışmanlar (1808-1918), *TurkishStudies*, 8(5), 2013, 133-134.
- Yavuz Ulugün, Kocaeli ve Çevresi: Denizcilik Tarihi, İzmit: İzmit Rotary Kulübü Kültür Yayınları, 2009.
- Yavuz, Celalettin, *Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar*, İstanbul: Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, 2001.
- Yener, Abdülnasır, "Sultan Abdülaziz'in Tahttan İndirilişi ve Darbeyle Gelen Meşrutiyet", *Şehir ve İrfan Araştırmaları Dergisi*, 2, 2016, 102-107.
- Yener, Emir, "Osmanlı Donanmasında Buhar ve Zırhlı Devrimi 1830-1876", *Toplumsal Tarih*, 198, 2010.
- Yıldız, Sıddık, "31 Mart İsyanında Bir Olay İncelemesi: Asâr-ı Tevfik Zırhlısı Komutanı Ali Kabuli Bey'in Öldürülmesi", *Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi(UTAD)*, 1(1), 2017, 73-81.
- Yılmaz, Veli, *I. Dünya Harbinde Türk-Alman İttifakı ve Askeri Yardımlar*, İstanbul: Cem Ofset Yayınevi, 1993.
- Yılmaz, Ziya "IV. Murad", *TDVİslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 2020, 4/282.
- Yorulmaz, Naci, *Büyük Savaşın Kara Kutusu: II. Abdülhamid'den I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Silah Pazarının Perde Arkası*, İstanbul: Kronik Kitap Yayınevi, 2018.
- Yüksel, Mehmet, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Donanma Politikası*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2015.
- Zeyrek, Suat, II. Meşrutiyet Sürecinde Osmanlı Devleti'nde Ordu-Siyaset İlişkisi Üzerine Genel Bir Bakış, *Studies Of The Ottoman Domain*, 4(6), 2014, 51.
- Zorlu, Tuncay, "Osmanlı İstanbul'unda Deniz Teknolojisi (XVIII-XIX. Yüzyıllar)", *Büyük İstanbul Tarihi*, *Bilim ve Teknoloji*, 9, 2009, 350.

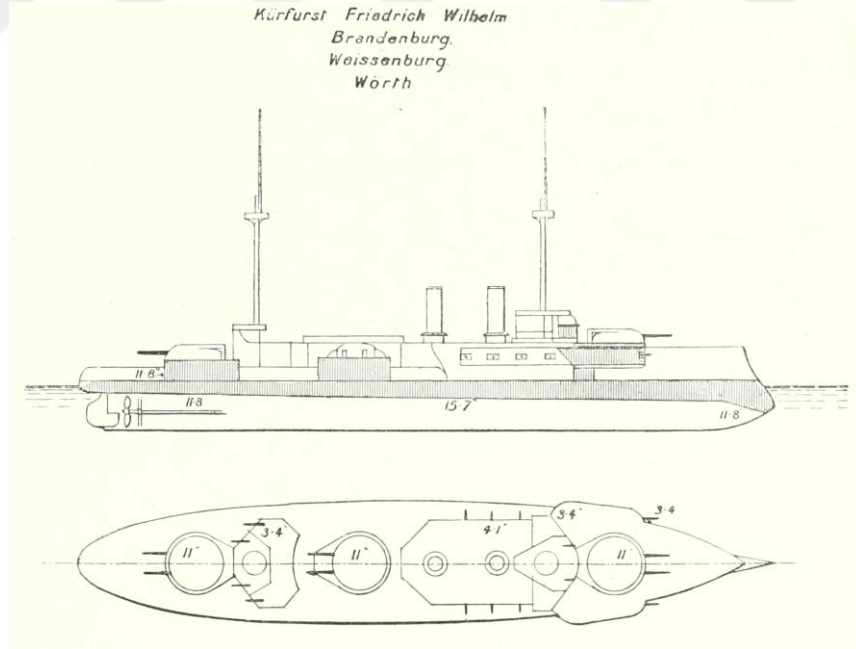
- Zorlu, Tuncay, *Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu ve Abdülaziz Döneminde Osmanlı Denizciliği, Türk Denizcilik Tarihi*, (Ed. Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar), İstanbul: Deniz Basımevi, 2009, 2.
- Zorlu, Tuncay, *Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, İstanbul: Timaş Yayınları, 2014.
- Zürcher, Erik Jan *Modernleşen Türkiye'nin Tarihi*, (Çev. Yasemin Saner), İstanbul: İletişim Yayınları, 2014.

## EKLER

«Торгут Рейс», 1914 г.

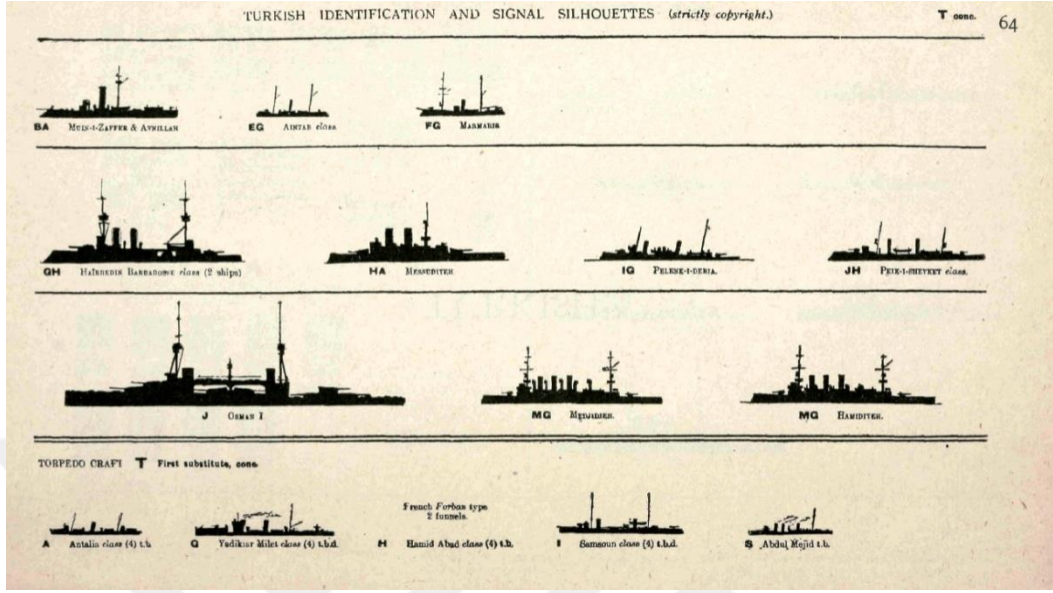


Şekil 1.Turgut Reis Zırhlısının Çizimi<sup>509</sup>

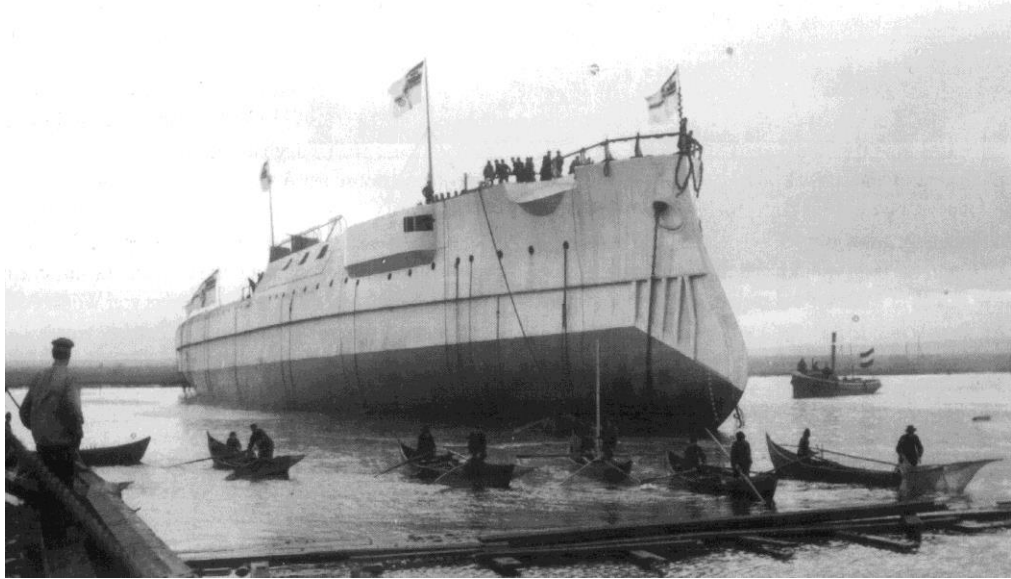


Şekil 2.Brandenburg Sınıfı Gemilerin 1902 Brassey Deniz Yıllığında ki Tasviri<sup>510</sup>

<sup>509</sup><https://naval-encyclopedia.com/ww1/germany/brandenburg-class-battleships.php>, (Erişim Tarihi: 02.10.2024, 21.42).



Şekil 3.Osmanlı Donanması için tasarlanan savaş gemilerinin silüetleri<sup>511</sup>

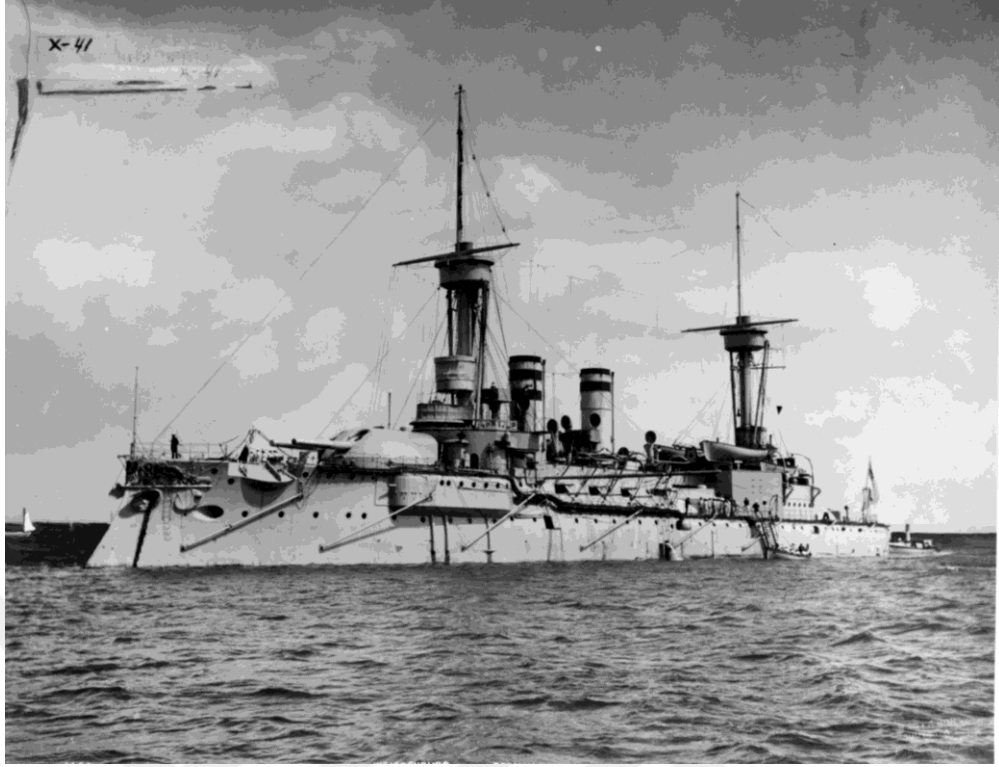


Şekil 4.14 Aralık 1891’de Weissenburg’un denize indirilmesi<sup>512</sup>

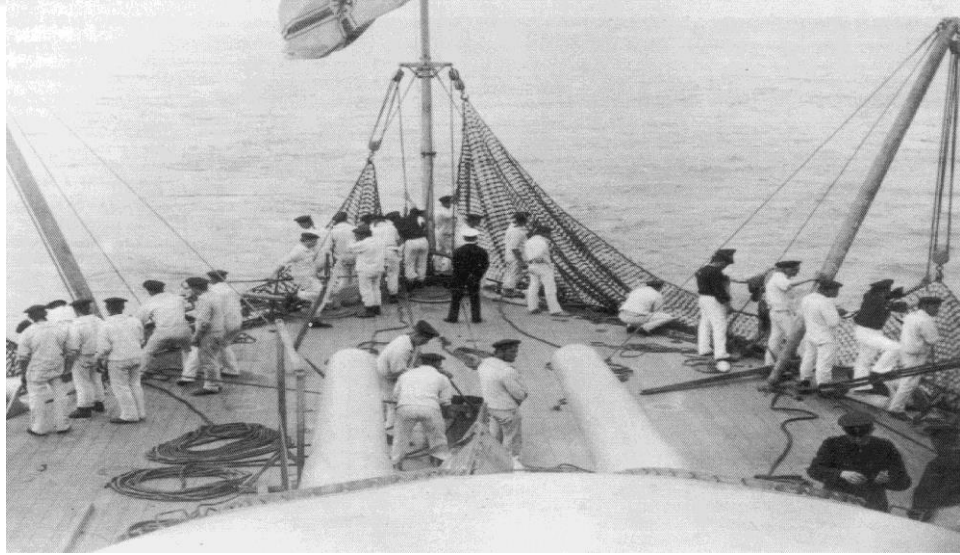
<sup>510</sup>[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6d/Brandenburg\\_Brassey%27s.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6d/Brandenburg_Brassey%27s.png) (Erişim Tarihi: 02.10.2024, 22.00).

<sup>511</sup>Frederich Thomas Jane, Warships At A Glance“Silhouettes Of TheWorld'sFightingShips”, (London: Sampson Low, Marston&Co., LTD., 1914), 64.

<sup>512</sup>[https://www.militaer-wissen.de/liner-sms-weissenburg/?lang=en#google\\_vignette](https://www.militaer-wissen.de/liner-sms-weissenburg/?lang=en#google_vignette) (Erişim Tarihi: 08.10.2024, 08.22).



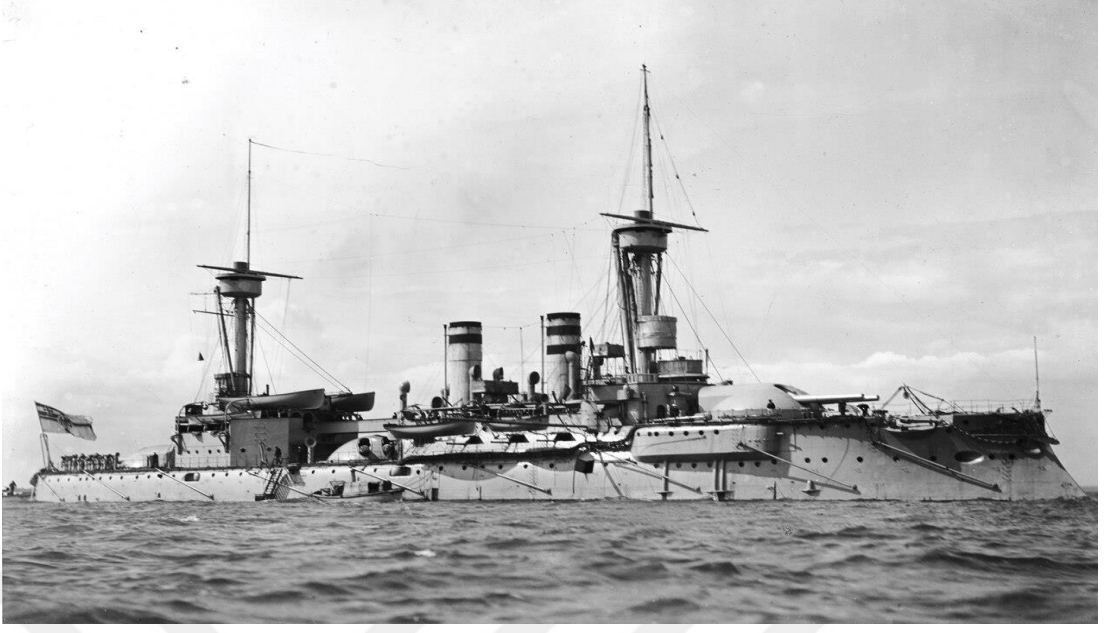
Şekil 5.1890'lı yılların sonu, İngiliz karasuların'da S.M.S Weissenburg<sup>513</sup>



Şekil 6.1897senesi S.M.SWeissenburgtorpido koruma ağlarının geri alınması<sup>514</sup>

<sup>513</sup> <https://www.history.navy.mil/our-collections/photography/numerical-list-of-images/nhhc-series/nh-series/NH-88000/NH-88653.html> (Erişim Tarihi: 02.10.2024, 21.18).

<sup>514</sup> [https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:SMS\\_Wei%C3%9Fenburg\\_Torpedonet.jpg](https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:SMS_Wei%C3%9Fenburg_Torpedonet.jpg) (Erişim Tarihi: 02.10.2024, 18.22).



Şekil 7. Kariyerinin ilk yıllarında S.M.S Weissenburg zırhlısı<sup>515</sup>

<sup>515</sup><https://www.history.navy.mil/our-collections/photography/numerical-list-of-images/nhhc-series/nh-series/NH-48000/NH-48568.html> (Erişim Tarihi: 02.10.2024, 18.53).

امور اداره و تحریریه ایچون :  
دائرة جمعیتده کی مجموعه  
هیئتته مراجعت اولمایدیر  
تلفراف ادره سی : استانبول  
دونما مجموعه سی

# دو نما

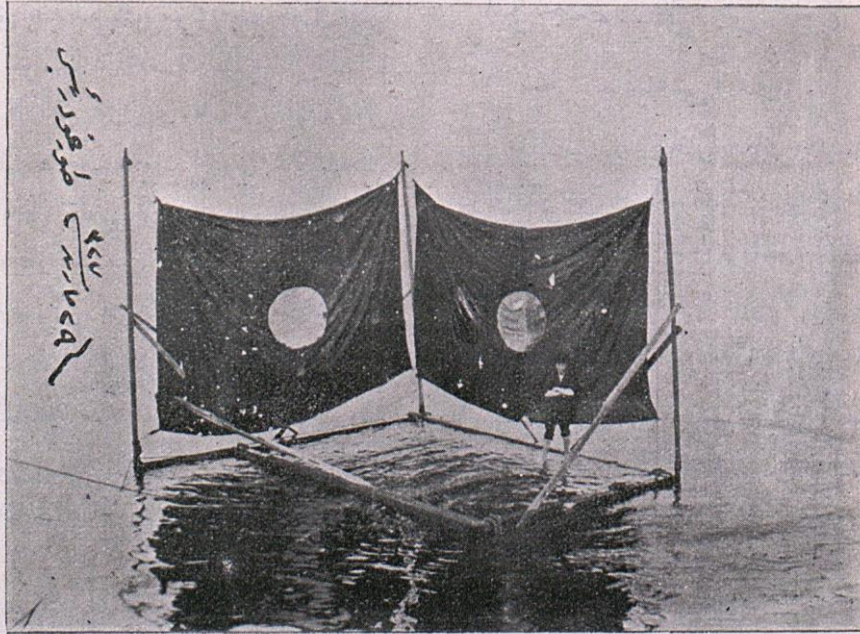
اداره خانه سی : باب عالی جاده  
سندھ دونمای عثمانی معاونت  
ملیه جمعیتی مرکز عمومیسیدر  
تلفون نومروسی : ۴۲

شمس یلک آیدہ بردفہ نشر اولنور

ربیع الاخر نیسان  
۱۳۲۷ ۱۳۲۹

مصور، اضراق، ادبی، تاریخی،  
فنی مجموعہ در .

سنه ۲ — نومرو ۱۴



بحریه طوبچیلر مژک موفقیتانندن بر صفحه

طورغود رئیس زرهلیسندھ مارت ۲۹ سنه ۳۲۷ تاریخندھ اجرا اولنان انداخت تعلیمندھ  
استعمال اولنان هدف اولوب مسافه سی ۲۰۰۰ : ۲۵۰۰ متره . سفینه سرعتی  
سکنز میل ، اصابت یوزده ۴۵ ، هدفک طولی ۴۰،۵ متر و ارتفاعی ۳ متره در .

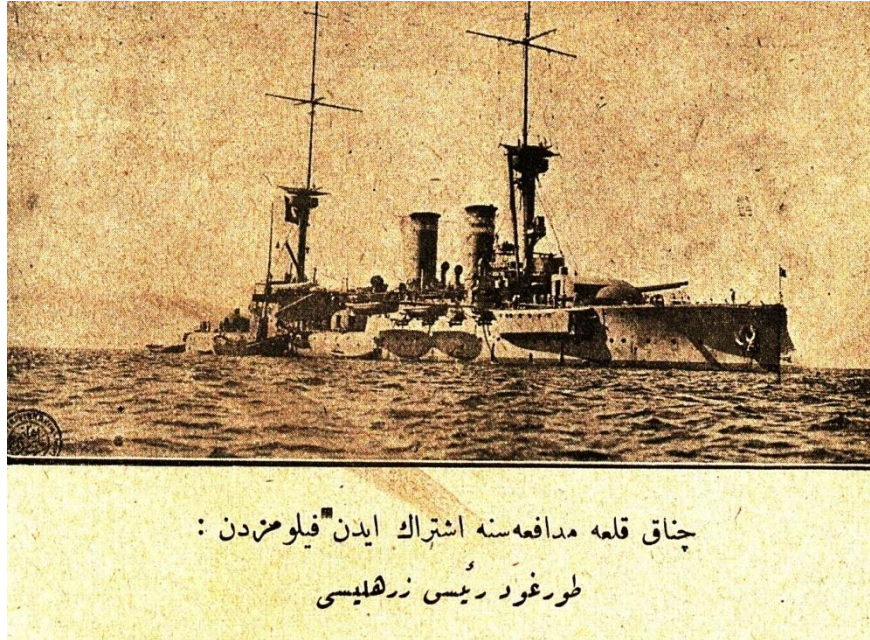
صراط مستقیم مطبعه سی

Şekil 8. Bahriye topçularımızın muvaffakiyetinden bir safha<sup>516</sup>

<sup>516</sup>Turgut Reis Zırhlısında Mart 29 sene 1327 tarihinde icra olunan taliminde istimal olunan hedef olup mesafesi 2000:2500 metre. Sefine sürati 8 mil, isabet yüzde 45, hedefin tulu 4,5 metre ve irtifası 3 metre. Ayrıntılı bilgi için bkz.:Donanma Mecmuası, nr:14, 1 Nisan 1327 (14 Nisan 1911), 1250.



Şekil 9. Turgut Reis Zırhlısının 10,5 / 8,8 santimetrelik topları nişancılarının endahattan sonra hedef ortasına alınmış fotoğrafıdır.<sup>517</sup>



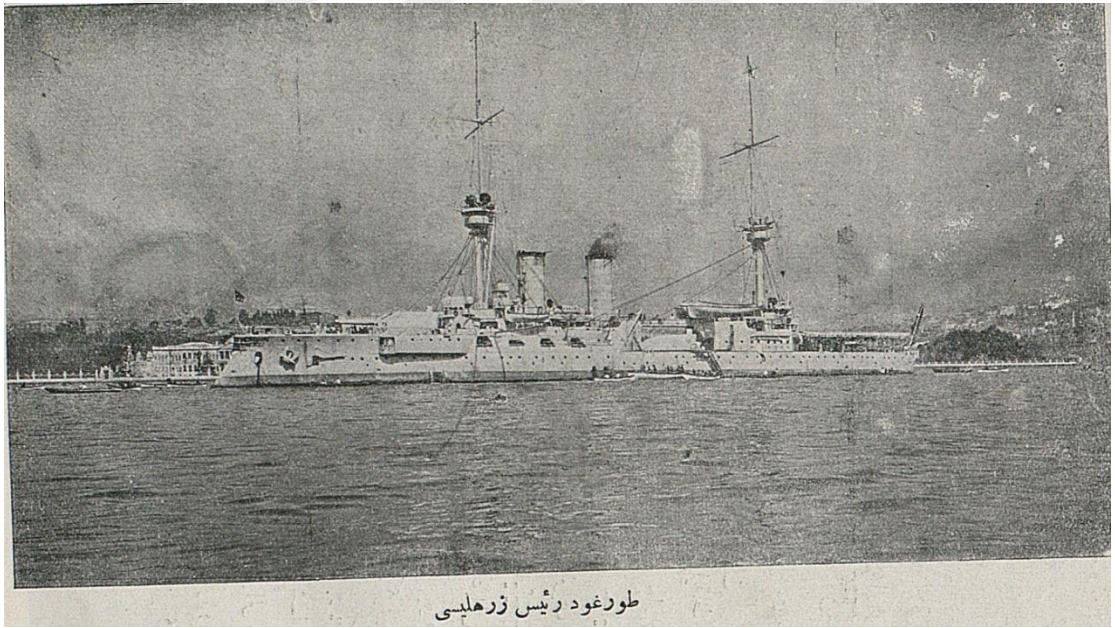
Şekil 10. 1915 senesi Gelibolu'da konuşlanmış Turgut Reis zırhlısı<sup>518</sup>

<sup>517</sup> Donanma Mecmuası, nr:14, 1 Nisan 1327 (14 Nisan 1911), 1252.

<sup>518</sup> [https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:Torgud\\_Reis\\_1915.jpg](https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:Torgud_Reis_1915.jpg) (Erişim Tarihi: 02.10.2024, 18.34).



Şekil 11.Turgut Reis Zırhlısında: Bir Hatıra<sup>519</sup>



Şekil 12.Turgut Reis Zırhlısı<sup>520</sup>

<sup>519</sup>Donanma Mecmuası, nr: 86/38, 9 Cemazeyilevvel 1333 (25 Mart 1915), 591.

<sup>520</sup>Donanma Mecmuası, nr: 7, 1 Eylül 1326(14 Eylül 1910), 591.



Şekil 13. Turgut Reis Zırhlısı<sup>521</sup>

<sup>521</sup>Donanma Mecmuası, nr: 7, 1 Eylül 1326(14 Eylül 1910), 602.



**Şekil 14.**İşgal döneminde Turgut Reis Zırhlısının Haliç’te çürümeye yüz tutmuş hali<sup>522</sup>



**Şekil 15.**Turgut Reis zırhlısının 28. cm’lik devasa topları<sup>523</sup>

<sup>522</sup> 1923-1933 Deniz Kuvvetlerimiz, (1933). Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 25.

<sup>523</sup> <https://www.tv5.com.tr/2nci-dunya-savasindan-kalma-turgut-reis-tabyasinin-son-hali-yurek-burkuyor> (Erişim Tarihi: 19.10.2024, 15.34).



|                                                                  |           |                                                                                                     |                                                  |
|------------------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Hüseyin Oğlu İsmail Bey <sup>525</sup>                           | Karinabad | 11 Temmuz 1914-28 Şubat 1915 Nehir İdaresi Müdürlüğüne Atandı.                                      | Binbaşı (Turgut Reis Zırhlısı Süvariliği)        |
| Ali Oğlu Rıza Bey <sup>526</sup>                                 | Kastamonu | 31 Aralık 1914-12 Nisan 1915 Bahriye Nezareti II. Daire Başkanlığı Muavinliği ve IV. Şube Müdürlüğü | Binbaşı (Turgut Reis Zırhlısı Süvariliği)        |
| Küçükmustafapaşalı Adil Paşanın Oğlu Muzaffer Bey <sup>527</sup> | İstanbul  | 12 Nisan 1915-8 Temmuz 1915 Barbaros Zırhlısı Süvariliğine Atandı.                                  | Binbaşı (Turgut Reis Zırhlısı Süvariliği)        |
| Cibilalili Hasan Oğlu Mehmet Nazmi Bey <sup>528</sup>            | Cibilali  | 8 Temmuz 1915-17 Mayıs 1919 Haliç Komodorluğuna Atandı.                                             | Korvet Kaptanı (Turgut Reis Zırhlısı Süvariliği) |

**Tablo 20.**1919-1921 Turgut Reis Zırhlısı personeli

| <b>1919-1921 TURGUT REİS ZIRHLISI PERSONELİ<sup>529</sup></b> |                                                 |                                           |
|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| <b>Kumanda Bölüğü</b>                                         | <b>Bölük Makine Efrâdı</b>                      | <b>Güverte Efrâdı</b>                     |
| 1. Karamürselli Ahmet Oğlu Mehmet Çavuş                       | 1. Ereğlili Hasan Oğlu OsmanBaşçavuş            | 1. Amasralı Ahmet Oğlu Mustafa Çavuş      |
| 2. Bartınlı Ahmet Oğlu Mehmet Onbaşı                          | 2. Ayvacıklı İsmail Oğlu Raşit Onbaşı           | 2. İnikli İlyas Oğlu Harun Çavuş          |
| 3. Gemlikli Ahmet Oğlu Emin Çavuş                             | 3. Dersâdetli Ömer Oğlu Alâeddin Süvari         | 3. Bandırmalı İzzet Oğlu Ali Çavuş        |
| 4. Bursalı Ahmet Oğlu Halit Makine Çırağı                     | 4. Gelibolulu Mehmet Oğlu Hüseyin Makine Çırağı | 4. Düzceli Salih Oğlu Mehmet Çavuş        |
| 5. Edirnekapılı Tefik Oğlu Aziz Gemici Çırağı                 |                                                 | 5. Ezinelı Ahmet Oğlu Mustafa Çavuş       |
|                                                               |                                                 | 6. Bartınlı Ahmet Oğlu Mehmet Onbaşı      |
|                                                               |                                                 | 7. Menemenli Ali Oğlu Şerif Onbaşı Süvari |
|                                                               |                                                 | 8. Cideli Mehmet Oğlu Hasan Onbaşı        |
|                                                               |                                                 | 9. Tirebolulu Osman Oğlu Halil Nefer      |
|                                                               |                                                 | 10. Karamürselli Mustafa Oğlu (?) Nefer   |
|                                                               |                                                 | 11. Üsküdarlı Hurşit                      |

<sup>525</sup> DTA, Künyeler Bölümü, Künye No. 102.

<sup>526</sup> DTA, Künyeler Bölümü, Künye No. 275.

<sup>527</sup> DTA, Künyeler Bölümü, Künye No. 246.

<sup>528</sup> DTA, Künyeler Bölümü, Künye No. 166.

<sup>529</sup> DMA, **Turgut Reis Zırhlısı Liman Seyir, Vukuat, Jurnal Defteri (1919-1921)**, 4371/01, (18 Kasım 1921).

|  |  |                                                                                                         |
|--|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  | Oğlu Hakkı Nefer<br>12. Kütahyalı İbrahim<br>Oğlu Ahmet Nefer<br>13. Ereğlili Halil Oğlu<br>Şaban Çavuş |
|--|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## ÖZGEÇMİŞ

### KİŞİSEL BİLGİLER

Soyadı, Adı : Furkan Kaplan  
Uyruğu : T.C.  
ORCID :

### Eğitim

| Derece        | Eğitim Birimi                                             | Mezuniyet Tarihi |
|---------------|-----------------------------------------------------------|------------------|
| Yüksek Lisans | Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi<br>Sosyal Bilimler Enstitüsü | 10.02.2025       |
| Lisans        | Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi/<br>Edebiyat Fakültesi/Tarih | 11.06.2021       |
| Önlisans      | Anadolu Üniversitesi<br>Açık Öğretim Fakültesi/Adalet     | 22.01.2024       |

### İş Deneyimi

| Yıl  | Yer                         | Görev       |
|------|-----------------------------|-------------|
| 2023 | Sea Garden Hotel/İSS Turkey | Koordinator |

Yabancı Dil : İngilizce

# ORJİNALLİK RAPORU



T.C.  
VAN YÜZÜNCÜ YIL ÜNİVERSİTESİ  
Sosyal Bilimler Enstitüsü  
Lisansüstü Tez Orjinallik Raporu



| Öğrenci Bilgileri |                                                                         |
|-------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| Adı-Soyadı        | Furkan Kaplan                                                           |
| Öğrenci No        | 21920006193                                                             |
| Anabilim Dalı     | Tarih Anabilim Dalı                                                     |
| Programı          | Yakınçağ Tarihi                                                         |
| Statüsü           | <input type="checkbox"/> Yüksek Lisans <input type="checkbox"/> Doktora |

| Tez Bilgileri  |                                                          |
|----------------|----------------------------------------------------------|
| Başlığı/Konusu | Osmanlı'dan Cumhuriyete Turgut Reis Zırhlısı (1890-1957) |

| Tez Orjinallik Raporu Bilgileri*                                        |              |
|-------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Sayfa Sayısı<br>(Kapak sayfası, Giriş, Ana bölümler ve Sonuç bölümleri) | 237          |
| İntihal Tespit Programı                                                 | Turnitin.com |
| Benzerlik Oranı (%)                                                     | %14          |
| Tarih                                                                   | 19/12/2024   |

\*Orjinallik raporu, aşağıdaki filtreler kullanılarak oluşturulmuştur:

- Kabul ve onay sayfası hariç,
- Teşekkür hariç,
- İçindekiler hariç,
- Simge ve kısaltmalar hariç,
- Gereç ve yöntemler hariç,
- Kaynakça hariç,
- Alıntılar hariç,
- Tezden çıkan yayınlar hariç,
- 7 kelimeden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç (Limit match size to 7 words)

Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Lisansüstü Tez Orjinallik Raporu Alınması ve Kullanılmasına İlişkin Yönergeyi İnceledim ve bu yönergede belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmamın herhangi bir intihal içemediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimizi ve yukarıda vermiş olduğumuz bilgilerin doğru olduğunu beyan ederiz.

Gereğini bilgilerinize arz ederim.

| Danışman   |                | Öğrenci       |
|------------|----------------|---------------|
| Adı Soyadı | Ercüment TOPUZ | Furkan KAPLAN |
| İmza       |                |               |
|            |                | Tarih         |

Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Kampüs.  
Telefon: 444 5 065, 0 432 225 10 52, 0432 225 17 01  
e-posta: yyu.sbe@yyu.edu.tr