T.C.
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI
TÜRKİYE CUMHURİYETİ TARİHİ BİLİM DALI

TÜRK DONANMASI VE FAALİYETLERİ

(1914-1925)

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HAZIRLAYAN

Umut Cafer KARADOĞAN

DANIŞMAN

Yrd. Doç. Dr. Mustafa EKİNCİKLİ

Ankara

2007

TEZ ONAY SAYFASI

Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı T.C. İnkılap Tarihi Bilim Dalında Umut Cafer Karadoğan'a ait "Türk Donanması ve Faaliyetleri (1914-1925)" isimli yüksek lisans tezi enstitü tarafından belirlenen bilimsel kurul tarafından gereken mülakat ve tetkiklerin ardından onaylanmıştır.

(imza)
Başkan…....: Prof. Dr. E. Semih YALÇIN

(imza)
Üye……: Doç. Dr. Selma YEL

(imza)
Üye……: Yrd. Doç. Dr. Mustafa EKİNCİKLİ

(imza)
Yedek Üye….: Prof. Dr. Mehmet ŞAHİNGÖZ

(imza)
Yedek Üye….: Doç. Dr. Vahdet Keleşyılmaz

ÖNSÖZ

Denizler sahibi olduğu nimetleri her zaman insanoğluyla paylaşmasını bilmiş, üzerinde meydana gelen doğa hareketleriyle insanlığa tesir etmiş, gerektiğinde en tabii ulaşım zemini olmuş, ülkeleri, kıtaları ve toplumları birbirinden ayıran büyük su kütlelerinden çok mesafeleri ortadan kaldıran siyasal, sosyal, kültürel, ekonomik hatta askeri kaynaştırıcı bir öğe vazifesini görmüştür.

İmparatorluklar ve devletler halklarının refah seviyesini yükseltebilmenin, savunmalarını kuvvetlendirebilmenin, bulundukları bölgelere ve daha geniş coğrafyalara hükmedebilmenin yollarını denizlere hâkim olmakta görmüşlerdir. Denizlerde hâkim olmayı, dünya hâkimiyetinin kilidi olarak gören bu düşüncedeki devletler, dünya üzerinde uzun soluklu bir varoluşun da temellerini atmışlardır.

Fenikelilerin, Yunanlıların kolonicilik faaliyetleriyle, kadim Roma, Venedik ve Cenevizlilerin ticari kaygılarla geliştirdikleri denizcilik, İspanyolların, Portekizlilerin, Hollandalıların ve daha sonra da İngilizlerle, Fransızların da katılımlarıyla emperyalizmin temellerinin atılmasında kullanılmıştır. Uzun bir serüven olan denizcilik, tüm dünya milletlerine tesir ettiği gibi Türklerde de etkisini göstermiştir. Fakat takdir edilecektir ki; toplumların denizcilikle ilgilenebilmeleri şüphesiz coğrafi imkânlarla da doğru orantılıdır. Bu sebepten, Asya coğrafyasının hâkimi olan Türk toplumu ilk çağlardan Orta Çağa kadar "denizcilikle" meşgul olma imkanına sahip değildi. Türkler denizciliğe Anadolu'nun fethiyle başlamışlar ve ilk olarak ticari amaçlarla değil, askeri kaygılarla hadiseye yaklaşmışlardır. XIV. Yüzyılda Çardak'tan Bolayır'a, sallarla asker geçiren, kadırgaları karadan yürütüp, Tophaneden Haliç'e 400 parçalık donanmanın 72 parçasını indiren Türkler olmuştur.

Bu araştırmada; Sanayi İnkılâbının ardından Avrupa'da ortaya çıkan ve bloklaşmalara sebep olan siyasal, sosyal, ekonomik ve nihayetinde askeri hareketlerden etkilenen Osmanlı Devleti'nin egemen olduğu Balkanlar, Orta Doğu, Anadolu coğrafyası ve Lozan Antlaşmasına kadar uzanan süreçte konuyla ilgili olarak gelişen tüm politik, apolitik, askeri, iktisadi olaylara denizcilik faaliyeti çerçevesinde değinilmeye çalışılmıştır. Ayrıca, emperyalist güçlerin Türkiye üzerindeki amaçlarına ulaşmak adına başlattıkları faaliyetler ve dönemin devlet yönetimlerinin olaylara bakış açıları yine araştırma konusu

içerisinde değerlendirilmiştir. Bu aşamada 1914–1925 yılları olarak belirlenen zaman tahdidi, mekân olarak da Anadolu başta olmak üzere Karadeniz, Akdeniz, Balkanlar ve Boğazlar coğrafyası ile irdelenmiştir.

Dünya üzerine bir kâbus gibi çöken ve dört yıl boyunca dokuz milyon insanın ölümüne yol açan, üç büyük imparatorluğun yıkımına ve dünya jeopolitik dengelerinin değişimine sebep olan I. Dünya Savaşı, Osmanlı Devleti içinde 1918 Ekiminin otuzuncu günü bitmiştir.

Türk bahriyesi hakkında XX. Yüzyılın ilk çeyreğine ilişkin toplu bir araştırma mevcut değildir. Ancak II. Abdülhamid devri, Trablusgarp, Balkan Savaşları ve I. Dünya Savaşı'nın anlatıldığı eserlerde ve hatıratlarda Türk bahriyesinin mevcut halinden söz edilmektedir. I. Dünya Savaşı'ndaki Türk donanması söz konusu olduğunda, genelde tercih edilen ifade "etkin olamayan, yok denebilecek seviyede, birkaç gambottan oluşan bir donanma" dır. Bu araştırmada amacımız Türk bahriyesinin I. Dünya Savaşı, Milli Mücadele dönemlerinde faaliyet gösterip gösteremediği veya Osmanlı Hükümetleri'nin tercihi üzerine yabancılara (İngiliz ve Alman) ait deniz kumandanlarının "ıslah" adı altında ülkemizde yürüttükleri casusluk ve en önemlisi "göz boyama" taktiğiyle yöneticilere de hissettirmeden, Türk donanması üzerinde yaptıkları tahrifat sebebiyle mi kımıldayamaz duruma geldiğini, yoksa tüm bunlardan hariç olmak üzere tersanelerine girilmiş, gemileri zapt edilmiş olmasına rağmen güçlüklede olsa varlığını ispatlayan bir bahriyemi? Sorusunu cevaplayabilmek için önemli bir çalışma olacağı kanaatini taşımaktayım. Bu açıdan bakıldığında yaptığımız araştırmanın bilimsellik boyutu da düşünüldüğünde, denizcilik tarihinde varolan bir boşluğu dolduran önemli bir çalışma olduğu anlaşılacaktır.

Diğer taraftan gün yüzüne çıkmamış olan ve kaynakça da verilen belgeler çalışmama özgünlük kazandırmakla kalmayarak farklı bakış açıları da geliştirmiştir. Bu çerçevede çalışmamın bilim dünyasına, daha da önemlisi deniz kuvvetleri tarihine kazandıracağını düşündüğüm ayrıntılar ve değerlendirme safhası bu zamana kadar yapılmış çalışmaların takviyesi ve tamamlayıcısı niteliğini de taşımaktadır.

Konu üzerine yapılmış araştırmalar, arşiv belgeleri ve bazı askeri kaynaklarda dipnot ve kaynakça olarak çalışmanın hacmini genişleterek gösterilmiştir.

Ayrıca çalışmamda bana yardımlarını esirgemeyen Yrd. Doç. Dr. Mehmet Ali ÇAKMAK hocama ve tez danışmanım Yrd. Doç. Dr. Mustafa EKİNCİKLİ'ye teşekkürlerimi bir borç bilirim.

Umut Cafer KARADOĞAN

Ankara 2006

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ……..……..İ
İÇİNDEKİLER……İV
KISALTMALAR……....Viİİ
KAYNAK DEĞERLENDİRMESİ…….……X
GİRİŞ.....1

I. BÖLÜM
BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİNDE OSMANLI DONANMASININ DURUMU

1.1. OSMANLI DEVLETİ'NİN HAKİM OLDUĞU COĞRAFYADAKİ DENİZ STRATEJİSİ
……..……..18
1.2.SAVAŞA DOĞRU DONANMADA YAPILAN ISLAH ÇALIŞMALARI VE YABANCI UZMANLAR……..…….....20
1.2.1. Donanma-i Osmanî Muavenet-î Milliye Cemiyeti'nin Osmanlı Donanmasını Islah Etmek Hususundaki Gayretleri..……..……22
1.2.2.Osmanlı Donanması'nın Islah Edilmesi İçin İngiliz Hükümeti Tarafından Görevlendirilen Personel ve Yaptıkları Islah Çalışmaları…….…….....33
1.2.3. Osmanlı Donanması'ndaki Alman Personelinin Islah Çabaları……...38
1.3. OSMANLI BAHRİYE NEZARETİ'NDE YENİDEN YAPILANMA GAYRETLERİ VE SEYR-İ SEFAİN İDARESİ…….……..……...44
1.3.1. Bahriye Nezareti'nin Savaş Öncesinde Yapılandırılması……..……..44
1.3.2 Seyr-i Sefain Teşkilatı'nın Yapılandırılması…….....47
1.3.3.Bahriye Nezareti'nde Cemal Paşa Döneminde Donanmada Yapılan Islah Faaliyetleri……..…..…... .52
1.3.4. Askeri Lojistik Merkez Olan Üsler, Limanlar, Karakol ve Gözetleme İstasyonları, İskeleler, Fener Kuleleri……..……..57
1.3.5. Donanmanın Temel İhtiyacı Olan Kömür Madeni ve Türkiye'deki Maden Ocakları Üzerindeki Menfaat Çatışmaları…….…….. ..60
1.4. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİNDE OSMANLI DEVLETİ'NİN VE KOMŞULARININ SAHİP OLDUĞU DENİZ KUVVETLERİNİN DURUMU.....66
1.5. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİNDE DENİZDE OLUŞAN BLOKLAR ARASINDA OSMANLI DEVLETİ'NİN DURUMU…….....73

II. BÖLÜM
BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDA OSMANLI BAHRİYE NEZARETİ'NİN VE DONANMASININ FAALİYETLERİ

2.1. AMİRAL SOUCHON'UN OSMANLI DONANMA KOMUTANI OLMASI VE KARADENİZ VAKASI.....82
2.2. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI DEVAM EDERKEN OSMANLI DONANMASININ İÇİNDE BULUNDUĞU DURUM.....91
2.2.1. Osmanlı Donanmasının Boğazları Müdafaa Edebilmek Amacıyla Tesis Ettiği Mayın Hatları.....99
2.2.2. Birinci Dünya Savaşı'nın Türk Karasularındaki Deniz Üstü Ve Deniz Altı Savaşları..... 103
2.2.3. Birinci Dünya Savaşı'nda Türk Donanmasının Marmara ve Adalar Denizindeki Faaliyetleri..... 117
2.2.4. Birinci Dünya Savaşında Türk Donanmasının Karadeniz'deki Faaliyetleri.....126
2.2.5. Çanakkale Savaşlarında Türk Bahriyesi..... ...133
2.2.6. Karadeniz Boğazı'nın Bombardımanı..... ... 138
2.2.7. Birinci Dünya Savaşı'nda Türklerin Yaptığı I. ve II. Kanal Seferleri.....139
2.3. TÜRK DENİZ UÇAKCILIĞI.....144
2.4.OSMANLI DEVLETİ DONANMASI İÇİN BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞININ SONU 154

III. BÖLÜM
MİLLİ MÜCADELE YILLARINDA ANADOLU DONANMASININ DURUMU VE FAALİYETLERİ

3.1. MİLLİ MÜCADELE YILLARINDA DONANMANIN DURUMU.....162
3.1.1 Milli Mücadele de Bandırma Vapuru.....171
3.1.2.Rüsumat 4 No'lu Motorun Faaliyetleri ve Batırılması.....179
3.1.3.Yunanlıların Anadolu Nakliyatının Koordinasyon Merkezi Olan Trabzon'u Bombardımanı.....181
3.1.4.Yunanlıların Samsun Şehrini Bombardımanı.....182
3.1.5. Yunanlıların Türklerin Sevkıyat Merkezi İnebolu'yu Bombardımanı..... 184
3.1.6. 1920 ve Sonraki İki Yılda Anadolu Sahillerine Karşı Düzenlenen Sair Bombardımanlar.....186
3.1.7. Anadolu Bahriyesinin Kaçak Gemisi Alemdar'ın Milli Mücadeleye Etkis.....189
3.1.8. Şahin Vapurunun Milli Mücadeleye Katkısı.....192

3.1.9. Batum Vapurunun Milli Donanmaya Yaptığı Katkı……...194
3.1.10. Fransa'nın, İngiltere'nin, Amerika Birleşik Devletleri'nin, İtalya'nın Türk Karasularındaki Bazı Faaliyetleri……..……..196
3.2. İTİLAF DEVLETLERİ'NİN TÜRKİYE'DEKİ FAALİYETLERİNE KARŞI ALINAN ÖNLEMLER…….....200
3.2.1. Karakol ve Gözetleme İstasyonları……...…….……200
3.2.2. Milli Mücadele Yıllarında Umur-u Bahriye Müdürlüğü'nün (Bahriye Dairesi) Faaliyete Geçmesi ve Deniz Taşımacılığı Örgütleri ……201
3.2.2.1. Karadeniz Yoluyla Yapılan Taşımacılık…….....…….....202
3.2.2.2. Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı…….……..…….….205
3.2.2.3. Samsun Müfreze Komutanlığı…….....……....207
3.2.2.4. Zonguldak Merkez Liman Reisliği……..……...……...208
3.2.2.5. Ereğli Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı……..209
3.2.2.6. Fethiye İhtiyat-ı Bahriye Komutanlığı……209
3.2.2.7. Amasra Bahriye Komutanlığı……...……..210
3.2.2.8. Eğridir Bahriye Müfrezesi…….....211
3.2.2.9. İzmit Bahriye Komutanlığı…….....212
3.2.2.10. Batum, Novrosiski Kıdemli Deniz Komutanlıkları……..……..212
3.2.2.11. Ernis Tersane Komutanlığı (Van Gölündeki Müfreze)…….213
3.2.3. Anadolu'nun İstiklali İçin Faaliyet Gösteren Gizli Örgütlerin Denizden Yaptığı Katkılar ve Casusluk Faaliyetinin Önlemesi……..215
3.3. ANADOLU BAHRİYESİ'NİN MİLLİ MÜCADELE YILLARINDAKİ YAPILANMA ÇABALARI VE FAALİYETLERİ……...……...227
3.3.1. Deniz Subaylarında Grup Faaliyetleri……..……..233
3.3.2. Birinci Dünya Savaşı'ndaki Türk Esirleri ve Bu Esirlerin Geri Dönüşleri…….....234
3.3.3.Milli Mücadele Yıllarında Almanların Desteği……..……..236
3.3.4. Milli Mücadele Yıllarında Sovyet Ruslarının Desteği.……..…….239
3.3.5. Milli Mücadele Yıllarında Fransızların Desteği……..…….....249
3.3.6. Milli Mücadele Yıllarında İtalyanların Desteği…….……...251
3.3.7. Milli Mücadele Yıllarında Diğer Milletlerin Desteği……...……..256
3.4. TÜRKLERİ KURTULUŞA GÖTÜREN DENİZ İKMAL YOLLARI…….....259
3.5. TÜRKLERİ KURTULUŞA GÖTÜREN KARA İKMAL YOLLARI:…….……263

IV BÖLÜM
CUMHURİYET DÖNEMİ TÜRK DONANMASI

4.1. CUMHURİYET'İN İLANININ ARDINDAN TÜRK DONANMASI ……..…..267
4.2. TÜRK DONANMASININ YAPILANMA ÇABALARI…….....377
SONUÇ…….....282
KAYNAKÇA……288
EKLER…….....303
ÖZET…….....366
ABSTARCT……..370

KISALTMALAR

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
a.g.e.	Adı geçen eser
a.g.m.	Adı geçen makale
a.g.t.	Adı geçen tez
ATASE	Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı
B.	Belge No
BCA	Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
Bkz.	Bakınız
BMM	Büyük Millet Meclisi
BTTD	Belgelerle Türk Tarihi Dergisi
bsk.	Baskı
C.	Cilt
Çev.	Çeviren
D.	Dosya No
Dev.	Devre
F.	Fihrist No
G.	Gömlek No
haz.	Hazırlayan
İ:	İçtima
İç.Sen.	İçtima Senesi
K.	Kutu
Kls.	Klasör No
M.A.	Meclis-i Ayan
M.Meb.	Meclis-i Mebusan
M.S.	Milattan Sonra
M.Ö.	Milattan Önce
s.	Sayfa
S.	Sayı
TİH	Türk İstiklal Harbi
T.İ.T.E.	Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
Tkm.	Takım
Yay.	Yayınlayan

TTK	Türk Tarih Kurumu
Yay. Haz.	Yayına hazırlayan
vd.	ve devamı

KAYNAKLAR

I. ARŞİV VESİKALARI:

a)Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi:

i) Bakanlar Kurulu Kataloğu 1-4. ciltler (1920-1944) Ankara 1995:

Katalog, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi Daire Başkanlığı "Temel Belge Sistemine" uygun olarak klasik usulle yazıya geçirildiği gibi bilgisayar ortamına da aktarılarak tasnif edilmiş ve taşıdığı tarihin üzerinden prosedür gereği (50) yılı tamamlamış Bakanlar Kurulu kararları incelenerek araştırmacının kullanımına sunulmuştur.

Katalogda iki ayrı düzen esas alınmıştır. İlki kronolojik, ikinciside kurum adlarına göre yapılan düzenlemelerdir. Kronolojik düzende, Mondros Mütarekesi'nin imza edilmesinin ardından İstiklal Harbi'nin vukuu bulduğu zaman dilimleri belirli bir düzen içerisinde verilmiştir. Kurumlara göre hazırlanan katalogda ise, hizmetlerde bütünlük sağlamak amacıyla, farklı kurumlarda yürütülen hizmetler tek kurum adı altında birleştirilmiştir. Ayrıca katalogda, 15. cildin sonunda ayrı bir bölüm halinde indekslere de yer verilmiştir.

Katalog içerisinde yer alan konular;

- Hükümetlerin kanun teklifi
- Tüzüklerin kabulü
- İl bütçelerinin tasdiki
- Döviz işleri
- İhalelerin muteber sayılması
- Kadro ihdasları
- Birden fazla bakanlığı ilgilendiren yönetmelikler
- Maden imtiyazları, madenlerin veya hisselerin devri
- Askerlik süreleri, erken terhis ve tecil işlemleri
- Hudut hadiseleri

Bu konuların dışında, farklı iş ve hizmetlerde Bakanlar Kurulu'nda görüşülerek karara bağlanmışsa bu kataloğun içerisinde yer almıştır.

ii) Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü Kataloğu 1.cilt (1924):

Katalog, hadisenin vukuu bulduğu dönemdeki evrakın dosya planına göre her konunun kendi içerisinde kronolojik olarak sınırlandırılmasıyla teşekkül ettirilmiştir. Her cildin sonunda konu, şahıs adları, tüzel kuruluş adları ile madde ve yer adları indeksi bulunmaktadır. Muamelat Genel Müdürlüğü kataloğunda yer alan konuların başlıcaları;

- Başbakanın çeşitli kurum ve kuruluşlar ile yaptığı yazışmalar

- Başbakanın ve diğer devlet erkanının yurt içi ve yurt dışı gezileri
- İstiklal Mahkemeleri
- Eğitim, kültür faaliyetleri
- Ülkemizin harici ilişkileri ve sınır komşularımızla olan münasebetlerimizle ilgili arşiv belgelerini bu fon içerisinde bulmak mümkündür.

iii) Müşterek Kararnameler Kataloğu (1923-1944) Ankara 1995:

Yönetici tayinleri, sınır tespitleri, yer adlarında yapılacak değişiklikler, belediye kurulması, subaylığa nasp, cezaların kaldırılması, uyuşmazlık, bütçede yapılacak değişiklikler, istiklal madalyası verilmesi gibi hususlarla ilgili belgeler bu katalogda yer almaktadır.

Bu katalog, yöneticilerin biyografilerinin, kurumların geçmişlerinin hazırlanmasında, yer adlarında yapılan değişikliklerin tespitinde, bütçe değişikliklerinin incelenmesinde yapılacak ilmi araştırmalarda kullanılacak orijinal belgelere ulaşmak için, araştırmacının hizmetine sunulmuş, birinci elden kaynaktır.

b) Askeri Tarih Araştırmaları ve Stratejik Etütler Başkanlığı:

II. Yayınlanmış Belgeler:

a) Bahriye Nazırı ve 4. Ordu Komutanı Cemal Paşa "Hatırat"

Bu hatırat, Cemal Paşa'nın 10-23 Ocak 1913 tarihinde devlet siyasetinde görev almasıyla başlamıştır. Cemal Paşa'nın hatıratının içeriğinde; kendisinin İstanbul Muhafızlığıyla başlayan devlet hayatının Bahriye Nazırlığı ve 4. Ordu Kumandanlığına uzanan süreçte başından geçen olaylar, Osmanlı Devleti'nin yaşadığı sorunlar, savaşlar, anlaşmalar ve anlaşmazlıklara Cemal Paşa'nın gözüyle bakılmıştır. Osmanlı Devleti'nin I.Dünya Savaşı öncesi kurmuş olduğu hükümetler, kabine üyelerinin birbirleriyle ilişkileri, Osmanlı Devlet siyasetinin işleyiş tarzı, dış siyasi dalgalanmalardaki konumları ve hadiselerin gelişimine bakış açıları, Osmanlı azınlıklarının isyan hareketleri ve yapılan bazı anlaşmalar, I. Dünya Savaşı'na girilmesi ve bu esnada gelişen olaylar, Dördüncü Ordu komutanlığına tayin olması, Arapların ihanetleri, Arap coğrafyasında Osmanlı ordusunun verdiği mücadeleler anlatılmıştır. Cemal Paşa'nın hatıralarından konumuz gereği, yalnızca I. Dünya Savaşına giriş sebebimiz, Almanların yanında yer almamızın esas nedeni, Goeben ve Breslau hadiseleri, Osmanlı kara sularında vukuu bulan bazı olayların değerlendirilmesi açısından istifade edilmiştir.

b) Milli Mücadele (1919-1922) II Belgeler, Kazım Özalp, Ankara 1919-1922

Kazım Özalp'a ait olan ve hatırat niteliği taşıyan bu eser, İzmir'in işgal tarihi olan 15 Mayıs 1919 yılından başlayarak, Milli Mücadele'nin hemen hemen tüm safhalarının yer aldığı gerek resmi gerekse özel belgeleri içermektedir. "Milli Mücadele Hatıratı" olarak oğlu Teoman Özalp tarafından yayına hazırlanan eserde; Milli Mücadele'nin ilk yıllarından itibaren Büyük

Millet Meclisi'nin toplanmasından, "Ertuğrul Grubu'nun" teşekkülüne kadar olan iki bölümlük safhadaki belge sayısı 118 dir. Milli Mücadele boyunca 3,5 yılı kapsayan ve yine bu dönem içerisinde düşmanla olan çarpışmalardan, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin açılmasına, İstanbul Hükümeti'nin istifasına (4 Kasım 1922) ve son olarak Aralık 1922 tarihine kadar vukuu bulan hadiselerden gördüğü, işittiği, bizzat yaşamış olduklarını belgelere dayanarak anlatmıştır.

c) Atatürk'ün Kurtuluş Savaşı Yazışmaları I,II Derleyen: Mustafa Onar Ankara 1985

Mustafa Onar tarafından derlenen eserin muhteviyatında; şifreli ve şifresiz verilen telgraflar hiçbir yorum yapılmaksızın okuyucuya olduğu gibi aktarılmıştır. Bu telgraflarda 30.10.1918 yılından 11.10.1922 yılına kadar Mustafa Kemal Paşa'nın devletin içerisinde bulunduğu durumdan kurtulabilmesi için hangi önlemlerin alınması gerektiği üzerinde padişah ve devletin diğer ileri gelenleriyle fikir teatisinde bulunduğu, görüşlerini sunduğu görülmektedir. 9. Ordu Müfettişi olarak başladığı Samsun'daki görevinin ardından halkla birlikte hareket etmeye başladığı, halktan aldığı tepkiler sonucunda da milli mücadelenin yöntemini, amacını tespit ettiği ve bunun için gerekli girişimleri başlattığı anlaşılmaktadır. Eser, İstiklal Harbi boyunca devlet erkanıyla, Osmanlı Devleti'nde bulunan yabancı misyon şefleriyle, yurt dışındaki cumhurbaşkanları, dışişleri bakanları, üst düzey ordu komutanlarıyla ve mülki erkanla yaptığı telgraf görüşmelerini içermektedir.

d) Müneccimbaşı Tarihi (Sahaifü'l-Ahbar) I, II Transkripsiyon: İsmail Erünsal

Sahaifü'l-Ahbar 1673 (H:1083) yılına kadar vukuu bulan hadiseleri konu almış bir dünya tarihi kitabı olup, Müneccimbaşı tarafından kaynaklar kısmının ardından zaman, tarih ilimi ve tarihçi de bulunması gereken özelliklerden söz etttikten sonra bir mukaddime yaparak insanlığın varoluşundan itibaren geçirdiği evreleri, peygamberler tarihini, Hz. Peygamber ve Dört Halife dönemini aydınlatarak, İslamiyetten önce kurulan devletlerle, İslamın kabulünün ardından teşekkül eden devletler hakkında ayrıntıya girmeden gerekli bilgileri vermiş ve Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan, yükselme döneminin sonuna kadar tavaif-i mülük ve bu yerlerin yöneticileri hakkında öz bilgileri okuyucuya sunmuştur. Araştırmamızda eserin Osmanlılara ait iki ciltlik bölümünden istifade edilmiştir.

e) Kitab-ı Bahriye (Denizcilik Kitabı) Piri Reis, Yayına hazırlayan: Yavuz Senemoğlu

Piri Reis'in bu kitabının muhteviyatında, XVI. Yüzyıldaki Osmanlı bahriyesinin denizlerde göstermiş olduğu faaliyetler sonucunda sahibi olduğu iklimlerdeki denizlere ait bilgiler, limanlar, bu kara parçalarının jeolojik ve coğrafi özellikleri üzerinde durulurken, gemicilik

sanatı hakkında aydınlatıcı bilgiler verilmiş ve bu yerlerin yer küre üzerindeki görünümleriyle ilgili olarak ayrıntılı fiziki haritalarda çizilmiştir ki; Piri Reisi'nde ifade ettiği gibi Çin ve Hint denizleriyle ilgili verdiği bilgilerin, çizdiği haritaların bir benzeri bu hususlarla alakalı olan Batılılarda dahi mevcut değildir.* (kitab-ı bahriye piri reis s:28) Piri Reis eserinde üslup olarak zaman zaman nesre de yer vermiştir. Eserden, Osmanlı Devleti'nin denizlerde feth ettiği yerlerin coğrafi konumlarının ve stratejik ehemmiyetlerinin tespit edilmesinde yararlanılmıştır.

III) Tetkik Eserler:

Araştırmamıza alt yapı oluşturması açısından bundan evvel üzerinde çalışmalar yapılmış olan Yüksek Lisans ve Doktora tezleri taranarak bazılarından dipnotlarımızda belirtmek kaydıyla istifade edildiği gibi Balkanlar ve Trablusgarp Muharebeleriyle ilgili olarak Cemil Conk'un Balkan Harbi Hatıraları, Abdürrahim Dede'nin Balkanlarda Türk İstiklal Hareketleri, İlyas Demirsoy'un Muhtelif Harplerdeki Sahil Çıkarmaları, Mithat Işın'ın Balkan Harbi Deniz Cephesi ile Milli Mücadele dönemine ait İstiklal Harbi Deniz Cephesi adlı eseri, yine Milli Mücadele dönemiyle ilgili Afif Büyüktuğrul'un Osmanlı Deniz Harp Tarihi V ile yine aynı müellife ait olan Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, Yusuf Hikmet Bayur'un Türk İnkilap Tarihi isimli beş ciltlik araştırması, Zeki Saruhan'ın Kurtuluş Savaşı Günlüğü I-IV, İsmail Hakkı Uzunçarşılı'nın dört cilt ve altı kitaptan oluşan, Osmanlı Tarihi ile Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, Selahattin Özçelik'in Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti, Mustafa Onar'ın Atatürk'ün Kurtuluş Savaşı Yazışmaları I-II, Bilal Şimşir'in Lozan Telgrafları I-II, Fethi Tevetoğlu'nun Milli Mücadele Yıllarındaki Kuruluşlar, Yahya Akyüz'ün Türk Kurtuluş Savaşı ve Fransız Kamuoyu, Salahi Sonyel'in Kurtuluş Savaşı Günlerinde İngiliz İstihbarat Servisi'nin Türkiye'deki Eylemleri, Bige Yavuz'un Türk-Fransız İlişkileri, İzzet Öztoprak'ın Türk ve Batı Kamuoyunda Milli Mücadele, Cemil Koçak'ın Türk-Alman İlişkileri (1923-1939), İsmail Hakkı Uzunçarşılı'nın Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, Gıacomo Caretto'nun Akdeniz'de Türkler, İdris Bostan'ın Osmanlı Bahriye Teşkilatı XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire, Türkler Ansiklopedisi I-XX, I. Dünya Savaşı Ansiklopedisi I-II, Yurt Ansiklopedisi'nin Tokat, Trabzon ve Zonguldak ile ilgili olan bölümleri… konun incelenmesinde önemli bir yer teşkil etmektedir.

GİRİŞ

Trablusgarp Savaşı öncesinde Osmanlı Devleti bir taraftan Balkan ülkelerindeki Fransız İhtilali'nin anarşist tavırlarıyla boğuşurken, diğer taraftan da kendisine menfaatleri doğrultusunda yakınlık gösteren yegâne Avrupa ülkesi olan Almanya vasıtasıyla mali durumunu düzeltmeye çalışıyordu. Osmanlı Devleti, Balkan Devletleriyle girişebileceği herhangi bir savaş durumuna karşın, hem kara ordusunu hem de donanmasını kuvvetlendirme girişimin de bulunmuş, bu amaçla İngiliz tersanelerinde yapımı devam eden Brezilya Hükümetine ait iki yeni zırhlıyı almaya karar vermişti[1].

1911 yılının Mart ayından itibaren Arnavutluk'ta baş gösteren isyan kısa sürede Karadağ'a sıçramış, Makedonya'daki gizli örgütler aralarında Osmanlı Devleti'ne karşı olmak üzere işbirliğine gitme kararını almışlardı[2]. Böyle bir durumda, Balkanlar'daki çalkantılardan faydalanan, İngilizlerin 1881 yılında Mısır'ı almalarından esinlenen, 1856 yılında devletleşme sürecine giren İtalyanların, sömürge ve pazar arayışında iştahlarının kabarmasından ve 23 Eylül 1911'de de Agadir Limanından Almanların, Fransızlarla yaptıkları antlaşma uyarınca gemilerini çekmelerinden yaralanarak 28 Eylül 1911'de ültimatom[3] ile Bingazi, Trablusgarp ve havalisindeki İtalyanların can güvenliğinin tehlike de olduğu hatta bazı ailelerin bölgeyi terke hazırlandıkları yönündeki savlarını ileri sürerek, Osmanlı Devleti'nin bu tehditkâr tutumunun devamı ve kaos halinin sürmesi neticesinde İtalyanların bölgeye birliklerini sevk edebileceklerini uluslar arası kamuoyuna duyurmuşlardı[4]. Tüm bunların yanında İtalyanların Trablusgarp'a yaptığı yatırımlar (okulları, bankaları, limanları, iktisadi kuruluşları…), burayı onlar için vazgeçilmez bir yer durumuna da getirmişti[5]. İtalya, 1887'de İngiltere ile 1891'de Almanya ile 1900 ve 1902'de Fransa ile yine 1902'de Avusturya ile ve son olarak ta Rusya ile yapmış olduğu gizli anlaşmalarla Trablusgarp üzerindeki isteklerini büyük devletlere de kabul ettirmişti[6]. Osmanlı Devleti bu dönemde İmam Yahya'nın Yemen'de başlattığı isyanı ve Asir'de Seyit İdris tarafından çıkarılan ayaklanmayı bastırabilmek için Trablus'taki tümeninin 12 bin kişilik bölümünü

---

[1] Mehmet Beşirli; **"Birinci Dünya Savaşı Öncesi Büyük Güçlerin Osmanlı Stratejileri, İttihatçıların ve Alman Nüfuzunun Tanınması"**', *Türkler Ansiklopedisi*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2001, C.13, s.326, Yusuf Hikmet Bayur; ***Türk İnkılâp Tarihi***, Ankara, 1991, C.II, ksm. I, s.61

[2] Beşirli; **a.g.m**., s.327

[3] Bir devletin başka bir devlete yaptığı son ve kesin önermedir ki bunun kabul edilmemesi savaşa yol açar.

[4] Bayur; **a.g.e**. *,* s.97

[5] **a.g.e**. , s.78

[6] **a.g.e**., s.70

silahlarıyla birlikte Cidde'ye göndermek zorunda kalmış, Balkan Savaşı'nın kapıda olması sebebiyle de bu nakliyatı yerine getirebilmek için Rusya'dan büyük paralar karşılığında gemiler kiralanmıştır[7]. Bu durum Osmanlı'nın denizlerdeki zaafiyetinin bir göstergesi olup, 29 Eylül 1911 tarihinde Trablusgarp'a saldırmalarında onları cesaretlendiren önemli bir etken olmuştur[8]. Trablus vali ve kumandanı olan Müşir İbrahim Paşa'nın elinde ise; Kuloğulları'nın ihtiyaç halinde kullanmaları amacıyla birkaç bini geçmeyen hafif silahlar bırakılmış, fakat bunlarda yenileriyle değiştirilmek için vapurla (Derne*) İstanbul'a gönderildiyse de yenisi getirilmemiştir[9]. Türklerin aksine, İtalyanlar bu savaşa uzun zamandan beri hazırlanmakta ve dünyanın en kudretli donanmalarından birini de ellerinde bulundurmaktaydılar. Tüm bunların bilinmesine rağmen, Osmanlı Devleti'nin ise bu bölgedeki askeri kuvveti 2000'den fazla değildi[10]. Osmanlı Devleti'nin İtalyanlara karşı Trablusgarp ve Bingazi'deki yerel direnişçilere etkili olarak destek verememesinin sebebi donanmasının yetersizliydi[11].

Trablusgarp Savaşı başlayınca, Osmanlı Devleti, Balkan Devletleri'nin saldırabileceği veya Rumeli'de ayaklanmalar çıkabileceğini tasavvur ederek donanmasının bu bölgede kalmasını tercih etmişti. Türk-İtalyan deniz kuvvetleri arasındaki fark tüm dünya tarafından biliniyordu. Türk gemilerinin yapım tarihleri İtalyanlarınkine göre eski ve süratleri de düşüktü[12]. Trablusgarp Savaşı'ndan evvel Osmanlı donanması, Beyrut'a kadar giderek siyasi maksatlı birkaç manevra yapmış, hükümdarı Selanik'e götürmüş, tüm bunların ardından Güney Anadolu sahilleri ve Rodos Adası çevresinde dolaşmıştı. Ancak Osmanlı devlet yönetimi donanmayı ayakta tutmaya yarayacak her türlü tedbiri yinede ihmal edilmişti[13]. Bu elbette İtalyanlar için bulunmaz bir fırsattı. Çünkü Akdeniz özgür dünya için, askeri ve iktisadi değeri oldukça yüksek bir bölgeydi. Sahip olduğu zengin petrol yatakları ile Avrupa'nın enerji ihtiyacını karşıladığı gibi Doğu-Batı arasındaki deniz ulaşım yollarının da kesişim

---

[7] Jaquies Thobie; **"I. Dünya Savaşı Öncesinde Osmanlı İmparatorluğu'nun Gücü"**, *Türkler Ansiklopedisi*, yeni Türkiye Yayınları, C. 13, Ankara 2002, s. 366

[8] Cihat Akçakayalıoğlu; ***Atatürk, Komutan, İnkılâpçı ve Devlet Adamı Yönleriyle***, Ankara 1998, s.15, Afif Büyüktuğrul; **"Osmanlı Devleti'nin Yapmayı Tasarladığı Son Donanma"**, *Belleten 11*, Ankara 1968, C.I, s.67; Hale Şıvgın; **"Trablusgarp Savaşı"**, *Türkler Ansiklopedisi*, Ankara 2001, C. 13, s. 276

[*] Derne, 1879 yılında İngiltere'nin Newcastel şehrinde Palmers Co. Ltd. tezgahlarında yolcu ve yük gemisi olarak inşa edilmiştir. 1774 gros, 1121 net tonluk olan gemi 10,6 m., iki silindirli buhar makinesi mevcuttu. İlk önce R.F. Mattheus olarak faaliyet göstermiş, satın alınınca ismi "Derne" olarak değiştirilmiştir. Eser Tutel; ***Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*****,** İstanbul 2003, s.147

[9] Şıvgın; **a.g.m**. s. 280

[10] Hale Şıvgın; ***Trablusgarp Savaşı ve 1911-1912 Türk-İtalyan İlişkileri***, Ankara 1989, s. 59; İlyas Demirsoy; ***Muhtelif Harplerdeki Sahil Çıkarmaları***, İstanbul 1942, s.11

[11] Thobie; **a.g.m**., s.366

[12] Şıvgın; ***Trablusgarp Savaşı*** *...,* s.60

[13] Afif Büyüktuğrul; **"Trablusgarp Savaşında Osmanlı Donanması"**, *Silahlı Kuvvetler Dergisi*, S. 213, 1965, s. 61

noktasıydı[14]. Bunun dışında sıcak denizlere inmeyi kendisine hedef edinen Rusların, sahip olmayı amaçladığı yegâne yerdi.

İşte böylesine önemli bir bölgenin kilit topraklarından birisi olan Trablusgarp'ın İtalyanlar tarafından işgal edilmek istenmesine karşın Osmanlı Devleti'nin verdiği cevabi yazıda endişelerinin yersiz olduğu, devletin tüm kurumlarıyla işbaşında bulunduğu, gereken önlemler her ne ise derhal ve süratle alınacağı bildirilmesine rağmen İtalyanların bölge için niyetlerinin iyiden iyiye gün yüzüne çıkmasıyla, Osmanlı Devleti bölgeye İngiltere'den dönen Hamidiye Kruvazörünü gönderme kararını almıştı[15].

Bu gelişme üzerine Hamidiye kruvazörü 31 Temmuz 1911 günü Trablusgarp'ı ziyaret etmişti. Yirmi seneden beri hiçbir Osmanlı savaş gemisi görmeyen Trablus halkı büyük bir heyecanla limana Hamidiye'yi karşılamaya gelmiş, kruvazörün bandosunun askeri garnizonun bahçesinde halka konserler vermişti. Hamidiye kruvazörünü gören Trablus halkı Osmanlı filosunu bölgede görmek istediklerini belirten telgrafları da İstanbul'a Bab-ı Ali'ye göndermişlerdi. Hamidiye'nin bu ziyareti İtalyan basınındaysa İtalyan halklarına karşı işlenmiş bir tecavüz olarak değerlendirildi[16].

Şubat ve Haziran 1911'de Roma'daki Osmanlı Büyükelçisi İstanbul'a gönderdiği mesajda, İtalyanların bir saldırı planladıkları haberini verince Sadrazam Hakkı ve Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşalar uluslar arası kamuoyuna suskun kalarak gereken gizlilik tedbirlerini almaksızın Hamidiye'yi herkesin gözü önünde yükleyerek hareket etmesini temin etmişlerdi. Bu arada Kayseri ve Üsküdar[17] vapurlarına da cephane ve silah yüklenmişti. Mezkur gemiler rotalarını İtalyanlardan gizlemeyi de başarabilmişlerdi. Kayseri vapuru 27 Eylül'de içerisinde 1.500 asker olduğu halde İzmir Limanından hareket ederek Beyrut Limanına ulaşmış ve hemen ardından Trablusgarp Savaşı'nın olacağı günlerde Yemen'de çıkan isyanı bastırmak maksatlı bölgeye sevk edilen gemilerin başında bu bölgede bir hastane olmadığı için hastane vapuru olarak kullanılırken, İtalyanlar tarafından Kızıldeniz'de yakalandı[18].

---

[14] Cengiz Kürşat; **"Akdeniz Üzerinde Çıkar Mücadelesi ve Türkiye"**, *Deniz Kuvvetleri Dergisi,* C.76*,* 1970, s.12
[15] İsrafil Kurtcephe, ***Türk-İtalyan İlişkileri****,* Ankara 1995, s.53
[16] **a.g.e**., s.34
[17] Üsküdar vapuru Çanakkale Savaşı'nda cepheye asker taşıma da kullanılmış, bir süre sonra da hastane gemisi olarak hizmet verdikten sonra Çanakkale de batmıştır.
[18] Afif Büyüktuğrul, ***Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması***, C.IV, İstanbul 1984, s.99-100

Derne vapuru ise, Eylül ayının 25. günü Roma ve Varese gemilerinin Trablusgarp limanında karakol vazifesi yapmalarına karşın, Roma gemisinin kaptanı Lovatelli'nin, Derne vapuruna yapılan kamuflaj neticesinde yakın mesafeden adını "Hamitaz" olduğunu okuması ve içerisinde de Almanca konuşulması sebebiyle gemiyi Alman bandıralı olarak değerlendirmesi sayesinde İtalyanların tüm ısrarlı takiplerine rağmen vapur içerisinde 12.500 mavzer tüfeği, 600 sandık mavzer cephanesi, 500 çuval un, 500 çuval peksimet, 200 asker elbisesi olduğu halde 25 Eylül günü Trablusgarp limanına ulaştı. Bu askeri mühimmat yolda herhangi bir aramaya maruz kalınırsa diye silahlar ve cephane en alt katta istiflenirken üst kata da yiyecek maddeleri yerleştirilmişti. Vapurun yükünü boşaltması geceli gündüzlü 5 gün sürdü[19]. Getirilen silah ve cephanenin bir kısmının (2.500 tüfek, 1200 sandık cephane) Bingazi'ye gönderilmesi zarureti hâsıl oldu. Yeterli bir savunma tedbiri olmasa da Osmanlı Devleti'nin imkânının boyutlarına göre oldukça önemliydi ki, bu türlü bir tedbir hareketi bile İtalyan kamuoyunda yoğun bir tepkiyle karşılanmıştı[20].

Osmanlı Devleti'nin sahibi olduğu bu toprakları müdafaa bile etmeden İtalyanlara terk edeceği biçiminde halkın maneviyatını kıracak tarzda yapılan propagandalar silah sandıklarının limanda görülmesiyle tamamen kırıldı. Düşmanla savaşacak mühimmata sahip olan halk hızla teşkil edilecek orduya dahil olabilmek adına Trablus'a gelmeye başladı[21].

Dönem itibariyle Osmanlı donanması dediğimiz ise; 4 büyük muharebe gemisi, 8 destroyer, 14 torpido, 30 kruvazörden mürekkepti[22]. Ayrıca savaş gemilerinin telsiz-telgraf aletlerinden yoksun olmasına karşılık İtalyan savaş gemilerinin hemen hepsi bu savaş ve muhaberat aletleriyle mücehhez olduğu gibi uzak mesafelerle irtibatı temin edebilecek telsiz istasyonları da mevcuttu[23]. Derne vapurunun gelişi Trablus halkı için manevi bir destek olurken, "Osmanlı Devleti'nin bu toprakları savunmayıp, İtalyanlara terk edeceği şeklindeki İtalyan propagandasını da boşa çıkarmıştı."

---

[19] İtalyanların parayla tuttuğu insanların verdiği istihbarat bilgileri birbirinden farklılık gösteriyordu. Tüfek adedi olarak 12.000'den az olmamak şartıyla 60.000'e kadar tüfek getirildiği, mermi sayısının ise 2 milyona kadar ulaştığı iddia ediliyordu. Kurtcephe; **a.g.e**., s.54; Alan Palmer; ***Bir Çöküşün Yeni Tarihi***, İstanbul 1995, s.237; Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp****...,* C.IV, s.103

[20] Şıvgın; **a.g.m.,** s.282; Kurtcephe; **a.g.e**., s.55

[21] Kurtcephe; **a.g.e**., s.55

[22] Şıvgın; **a.g.e***.,* s. 59-60; Alan Palmer, **a.g.e**., s.239, Osmanlı Donanması'nın Trablusgarp Savaşı'nda 4 zırhlı, 3 kruvazör, 8 muhrip, 4 küçük korvet, 11 torpidobot ve silahsız yatı bulunuyordu. Bkz. Mithat Işın; ***Balkan Harbi Deniz Cephesi***, İstanbul 1946, s.25

[23] Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp****...,* C.IV, s.98

Ancak 26 Eylül günü Trablus açıklarında İtalyan donanmasının gemilerinin görülmesiyle beraber savunma tedbirleri almaya çalışan halkın telaşı da arttı. Gönüllü taburları oluşturmak için Şehir İdare Meclisi toplandı. Nakliye vasıtalarının tedariki, iaşe ve silah dağıtım komisyonlarının teşkili, İtalyan askerlerinin şehre çıkmaları durumunda nasıl hareket edilmesi gerektiği tartışıldı. Osmanlı donanması Trablus önünde İtalyan donanmasıyla karşılaşırsa sancakla selamlayacak, top atışı olursa top ile selamlayacaktı. İtalyan tarafından karaya asker çıkarılmasına şiddetle karşı konulacak olmasına rağmen istihkâmlar direnişe devam edecekler, her şeye rağmen karşı koymak imkânsız duruma gelirse bölgenin içlerine çekilerek çete muharebelerine başlanacak, Tunus üzerinden İstanbul ile muhaberat sağlanacak ve yine İstanbul üzerinden erzak teminin yanı sıra askeri harcamalar için her üç ayda bir gönderilen havaleden başka 50.000 lira daha gönderilmesi temin edilecekti. 27 Eylül'de Harbiye Nezareti'nden kıyı savunması için 30.000 m. dikenli tel ve 50.000 ahşap kazık gönderilmesi talep edilmişti. 28 Eylül'de ise İtalyanlar sahil ablukasını başlatmışlardı[24].

Donanma Sakız Adası önündeyken İtalyanların savaş ilan ettiği haberi ulaşınca 1 Ekim tarihinde derhal donanma Çanakkale'den içeri girdi. Halbuki, İtalyan Amiral Aubry, Türklerin Trablus ve Bingazi'ye girmesi ihtimali üzerinde duruyordu. Ama Türk filosu doğrudan Çanakkale'ye çekilmiş, İtalyanların yapacağı harekâtı bir satranç hamlesini bekler gibi dikkatle takip etmeye başlamıştı. İtalyan donanma kumandanı, İtalya ile bölge arasındaki mesafenin fazla olması sebebiyle çekilmeden üç gün sonra bilgi sahibi olunca İtalyan kamuoyunda donanmalarına karşı bir güvensizlik ortamı oluştu[25]. Savaş tam anlamıyla başlamadan evvel Amiral Aubry Adriyatik Denizi'nde Türklerin, İtalya sahillerine saldırmak istediklerini sanarak Preveze'den hareket eden Osmanlı donanmasına ateş açtı. Bu gelişmeye karşılık Osmanlı Devleti'nin bu dönemdeki padişahı Sultan Reşad, İtalya'ya sert bir nota vererek, "uluslar arası kuralları ihlal ettiklerini" ifade etti[26].

Osmanlı Bahriye Nezareti, İtalya ile bir savaş durumu söz konusu olursa tarafsız bir devletin, mesela; Yunanistan'ın limanlarına demirlemeyi dahi düşünmüştü. İtalyan ise savaş başlar başlamaz muhripleri vasıtasıyla savaşın hemen ikinci günü

---

[24] Kurtcephe; **a.g.e**., s.55-56; Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp***…, C.IV, s.103
[25] Şıvgın; **a.g.e**., s. 62-63
[26] **a.g.e**., s.64; Bayur; **a.g.e**., s.55-56; Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp***…, C.IV, s.103
[26] Şıvgın; **a.g.e**., s. 62-63
[26] **a.g.e**., s.64; Bayur; ***a.g.e***., s.104

Reşadiye'deki (Datça) torpidobotların peşine düşmüştüler. Fakat bu limanlardaki Alpagot ve Hamidiye torpidolarıyla Trablusgarp silahlı yatı kendilerini karaya oturtarak İtalyan gemilerine toplarıyla mukabele etmişlerdi. Torpidolar burada kendi kendilerini havaya uçurdukları için İtalyanlara yalnız Trablusgarp silahlı yatını çekip "Taraton Deniz Üssüne" götürmek kalmıştı[27].

Savaşın çıkmasıyla birlikte donanma anlaşılacağı üzere Çanakkale'nin savunmasını temin etmek görevini üstlenmiş ve Çanakkale Müstahkem Mevkii Kumandanlığı'nın emrine girmişti. Müstahkem Mevkii Kumandanlığı gemilerin ne eğitime çıkmasına ne de parça parça İstanbul'a giderek tamir görmesine müsaade etmemişti[28]. Boğaz tahkimatının devamlı surette yenilenmemesi sebebiyle donanma Çanakkale'de bağlı kalmıştı[29]. Kara savaşları neticesinde Trablusgarp ve Bingazi'ye ulaşamayan İtalya, harbi Beyrut'a, Çanakkale'ye, Anadolu kıyı şeridine ve Kızıldeniz'e taşımakta bir sakınca görmemişti. İtalyanlar savaş uzadıkça Türkleri yenemeyeceklerini anlamış ve yıldırma, yıpratma harekatına ilk olarak Şubat ayı başında Beyrut bombardımanı ile başlamışlardır. Bu ilk hamlelerinde 15 kişinin ölümüne, 100 kişinin yaralanmasına sebebiyet vermişlerdir[30].

Trablusgarp Harbi sırasında ufak çaplı liman ve sahil şeridinde bazı muharebeler de olmuştu. İtalyanlar karaya ilk etapta 35.000 asker, 6.000 at, ağır ve sahra tipi olmak üzere 103 top, 800 kamyon ve 4 uçak çıkarmışlar, asker sayısını daha sonra 80.000'e kadar yükseltmişlerdi[31].

2 Ekim'de Hüdeyde önlerinde savaştan habersiz bir motor gambot tahrip etmiş, 6 Aralık 1911'de Haliç gambotu Akabe limanında batırırken, 7 Ocak 1912'de, Ordu, Refahiye, Ayıntab, Bafra, Kastamonu ve Muha gambotlarının Konfuda önlerinde çarpışmaya girmesiyle başlayan deniz muharebesi neticesinde İtalyanlar Şıpka yatını ele geçirmeyi başarmışlardır. Bu sırada Kızıldeniz'de vazifeli olan Peyk-i Şevket, Malatya, Taşköprü, Yozgat gambotları ve Beyrut yatı Mısır hükümeti'ne iltica ederek savaş dışı kalmıştır. 24 Şubat 1912 tarihinde Ankara topçekeri ve Avnullah torpidosuyla yanı sıra Beyrut şehir ve limanı da İtalyanların taarruzuna uğramış ve

[27] Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp***...,C.IV, s.116
[28] Büyüktuğrul; **"Trablusgarp Savaşında…"**, s. 61
[29] Afif Büyüktuğrul, **"Türk Boğazlarının Tahkimat Tarihi ve Savunma Prensipleri"**, *Deniz Kuvvetleri Dergisi,* C. 75, S. 465, Ankara 1969, s.36
[30] Şıvgın; **a.g.m.**, s.286
[31] Bayur; **a.g.e**., s.100

tahrip edilmiştir. Ayrıca İhsaniye gambotu Sisam çevresinde seyrederken İtalyan filosunun saldırısına maruz kalınca (Mayıs 1912) teslim olmamak için kendini batırmıştır[32].

İtalyanlar savaşın başlamasıyla birlikte Türklerin denizlerde göstermelik birkaç manevra yapacaklarını düşünürken, kendilerinin Trablus'a, Bingazi'ye ikmal ve malzeme sevkıyatının yapıldığı en kritik zamanlarda dahi Osmanlı'nın herhangi bir müdahalesiyle karşılaşmamaları sonucunda ilerleyen dönemlerde şu yorumu yapacaklardır. "Türklerin gemilerini limanlarda tutarak, düşmanlarını denizlerde böyle serbest bırakacaklarını ve deniz hâkimiyetini savaşmaksızın teslim edeceklerini bilseydik, daha farklı planlar yapardık[33]." İtalyanlar bu savaş için deniz güçlerinin tamamını seferber ederken, 4 Ekim'de Trablus şehrini bombalamışlar, 5 Ekim'de kıyıya asker çıkarmışlar, 6 Ekim'de ise şehrin tamamını ele geçirmişlerdir. Bu işgalin dışında 4 Ekim'de Tobruk, 13 Ekim'de Derne, 18 Ekim'de Hums, 20 Ekim'de Bingazi şehirleri İtalyanlara teslim olmuştur[34].

Trablusgarp harekâtı esnasında İtalyanlar havacılık tarihinde de bir ilke imza atarak münferit keşif uçuşları gerçekleştirmiş,[35] ayrıca savaş süresince yalnız Trablusgarp ile değil, Adriyatik Deniziyle de ilgilenmişlerdir. Tabiidir ki, ilgilenmek İtalyanların Trablusgarp Savaşı sırasında Adriyatik'te başarılı olmalarına yetmemişti. Çünkü mezkur savaşta, mücadelenin Balkanlara sirayet etmesini istemeyen Avusturya'nın devamlı surette İtalyanları tehdit etmesi onları tedirgin etmiş ancak, Adalar Denizinde, Kızıldeniz'de, Akdeniz'de ve Adriyatik'te gemi dolaştırmalarına mani olamamış, hatta Trablugarp'daki başarısızlıklarını Osmanlı'nın diğer sahillerine yaptıkları saldırılarla örtmeye çabalamalarına sebep olmuştur. Bu suretle, İtalyanların 18–19 Nisan 1912'de Çanakkale Boğazına baskın tarzında düzenledikleri seferler sonucunda Amiral Leone Viale on iki savaş gemisinden kurulu filosuyla, Çanakkale'ye girmeye cesaret etmişse de Osmanlı topçusunun başarılı atışları sonucunda çekilmek zorunda kalmış ve öfkesini Ege sahillerine yönlendirmişti[36]. Bu gelişme üzerine de Osmanlı Devleti, çareyi Çanakkale Boğazını mayınlamakta bulmuş, alınan bu tedbir

---

[32] Osman Öndeş; **"Avnullah Korveti'nin Batışı"**, *Hayat Tarih Mecmuası*, S.11, C. 2, sıra: 47, 1968, s.55; Işın; **a.g.e**.,s.27

[33] Şıvgın; **a.g.e**., s.62

[34] Bayur; **a.g.e**., s.103; Şıvgın; **a.g.e.**, s.65; Demirsoy; **a.g.e**., Tobruk'un işgalini 1 Ekim, Trablus'un işgalini 11 Ekim, Bingazi'nin işgalini 19 Ekim 1911 olarak vermektedir.

[35] Ayrıntılı bilgi için bkz. Demirsoy; **a.g.e**., s.12

[36] Alan Parker; ***Bir Çöküşün Yeni Tarihi,*** İstanbul 1995, s.238

Karadeniz'e sahili olan ve savaşla ilişkisi olmayan diğer ülkelerin ekonomisini de olumsuz yönde etkilemişti. Osmanlı yönetiminin Balkanlar ve Doğu Akdeniz'deki otoritesi de bu gelişmelerle son buldu[37].

Adalar Denizi ve Akdeniz ablukası sebebiyle savaş müddetince Osmanlı takviyeleri Trablus'a ulaşamamıştı. Çanakkale Boğazı'ndan umduğunu bulamayan İtalyan donanması, 23 Nisanla 17 Mayıs 1912 tarihleri arasında Rodos'u ve On bir Adayı işgal etti. Bu gelişme Anadolu kıyılarından az da olsa Trablus'a yapılan deniz sevkıyatlarının tamamen önüne geçilmesine de sebebiyet verdi[38]. Tüm bu yaşananlara İngiltere Hükümeti itiraz ettiyse de durum hiçbir zaman derin bir mahiyet kazanmadı[39].

Olaylar sürerken Osmanlı Devleti'nin gemilerinin daha harbin başında saf dışı bırakılmasıyla beraber Trablusgarp'ın savunması yetenekli, yurtsever birkaç subaya kalmıştı. Bölgeye gelen subaylar her türlü sorunlarını da kendileri çözmüştü. Türklerin savaşın başlamasıyla birlikte ellerindeki mühimmat ve personel imkânları sınırlıydı. Öyle ki; ellerine geçen silah ve cephanenin büyük bir bölümü İtalyanlara baskın tarzında yapılan taarruzlar sonucunda veya İtalyanların kaçarlarken bıraktıkları silahlardan oluşuyordu. İtalyanlar sayı, silah ve cephane açısından değerlendirildiğinde Türklerden fersah fersah ilerdeydi. Ama bu duruma rağmen İtalyan ordusu kıyılarda berkitilmiş yerlerde tel örgülerin ardında kalmışlardı. Bu arada subaylara Mısır halkı destek vermeyi ihmal etmiyordu[40]. Giritli Türk ve İslam ahalisi Donanma Cemiyeti vasıtasıyla bölgeye gönüllü mücahit sevk ederken yine onlar devreye girmişti. İskenderiye "Sevkıyat-ı Osmaniye Komisyonu" Reisi ve Tobruk Fahri Zabiti Ahmet Celaleddin Efendi ile Kandiye Şubesi İdare Heyeti reisi Cicicaki Hüseyin Salih Efendi 1 Şubat 1912'de 22, 3 Şubat 1912'de 13 mücahidi, masraflarını kendileri karşılamak suretiyle Trablusgarp'a sevkleri için İskenderiye'ye göndermişlerdi[41].

Devlet sürmekte olan savaşa gerekli olan erzak ve mühimmatı da Tunus-Mısır yoluyla ulaştırıyor ve maliyeti yaklaşık 180–200 bin lira tutuyordu[42]. İstanbul Hükümeti

---

[37] Şıvgın; a.g.m., s.274-288; Şıvgın; **a.g.e**. s.64-65; H.W.Wilson; ***Zırhlı Devrinden Büyük Harbe Kadar Deniz Muharebeleri***, Çev. Lütfi Çekiç, İstanbul, 1937, s.276- 277; Büyüktuğrul; **"Trablusgarp Savaşında…"**, s.61
[38] Bayur; **a.g.e**., s.127
[39] Kürşat; **a.g.m**., s.11
[40] Şıvgın; **a.g.m**., s.283-284; Bayur; **a.g.e**., s.101
[41] Selahittin Özçelik; ***Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti,*** Ankara 2001, s.117
[42] Şıvgın; **a.g.m**., s.287

donanmanın kullanamamasının bedelini savaşın bir yıla yakın bir zaman sürmesine mani olamayarak ödemişti. Bu Osmanlı maliyesi içinde bir külfet oluşturmaktaydı. Donanmanın önemi bir defa daha gün yüzüne çıkıyordu, fakat Osmanlı bürokrasisi yine zaaf noktalarının varlığını acı tecrübelerle öğreniyordu. Donanmanın zayıflığı bu dönemde Balkan devletlerine de cesaret vermiş ve söylemlerini daha gür bir sesle ifade etmeye başlamışlardı. Balkanlardaki mevcut hareketlilik Osmanlı yönetimini tedirgin edince, başkente yakın yerlerle ilgilenmek maksadıyla yönetim İtalyanların teklifine olumlu yanıt vererek, Ouchy (Lozan) Antlaşmasını (18 Ekim 1912) imzalamış, Sultan dinsel statüsü devam etmesi şartıyla Kuzey Afrika'daki son Osmanlı toprağı olan Trablusgarp'ı İtalyanlara bırakmış, On iki adayı ise; bu dönemde yaşanmaya başlayan Balkan Savaşları ve donanmasının zayıflığı sebebiyle mülkiyeti Osmanlılar da kalmak şartıyla himayesini yine İtalyanlara devretmiştir.

Balkan Savaş'ına girdiğinde 11.000 mil kıyı şeridine[43] sahip olan Osmanlı Devleti'nin donanması bu sahil şeridini korumak için yeteri kadar hazır değildi. XIX. yüzyıl içerisinde Osmanlı Devleti Avrupa tarzında kudretli bir kara ve deniz ordusuna sahip olabilmek adına bazı hatalar yapmıştı. Bu hatalardan ilki yabancı kumandanlara orduyu teslim etmekti. Zira Balkan Savaşı da, II. Meşrutiyettin ardından dış politikada yapılan bariz hatalar sebebiyle yaşanmıştı[44]. II. Meşrutiyet döneminde, kara kuvvetlerini Almanlar idare ederken, bahriyeyi İngiliz kumandanlar, (Sir Baldwin Wake-Walker, Sir Adolpus Slade, Amiral Hobard Hampden, Sir Henry Felix Woods, Amiral Dougles Gamble, Amiral Hugh Pigot Williams, Amiral Arthur Limpoos) yönetiyorlardı[45]. Balkan Savaşı'ndan evvel Amiral Arthur Limpoos, 20 Nisan 1912'de Osmanlı Bahriyesi'nde görevine başlamış, fakat Alman Amiral Souchon'un Bahriye'de bir oldubittiyle görevi devralması sonucunda Eylül 1914'de donanmadan ayrılmıştı[46].

Amiral Limpoos, Balkan Savaşı sırasında donanmanın durumu ve Akdeniz'de karşılaşılabilecek herhangi bir düşman taarruzu karşısında ne yapabileceği hakkında 15 Ocak 1913'de Sadrazam Kamil Paşa'ya yazdığı mektupta, "*Osmanlı Donanmasının Yunan Donanmasıyla başarılı bir muharebeye hazır olduğunu söylemişti*[47]." Bu ifade

---

[43] Afif Büyüktuğrul; **"II. Meşrutiyet Döneminde Osmanlı Donanmasında Düzenleme Çabaları"**, *Belgelerle Türk Tarihi*, S.5, 1968,
[44] Ahmet Halaçoğlu; **"Balkan Savaşları (1912-1913)"**, *Türkler Ansiklopedisi*, C. 13, Ankara 2001, s.297
[45] Fahri Çoker; ***Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler***, Ankara 1994
[46] Hilmi Bayur; **"Balkan Savaşı'nda Türk Filosunun Durumu"**, *Belleten*, C. 42, S.165, 1978; Çoker; **a.g.e**., s.177
[47] Bayur; **"Balkan Savaşı'nda…"**., s.95

de Yunanistan ile girişilecek bir savaş durumunda donanma ile ilgili kaygıların olduğu görülmektedir. Hâlbuki Bulgarlar çıkabilecek bir savaşa 1909 tarihinden itibaren hazırlanıyorlardı. Bu hazırlıkları esnasında Ruslardan aldıkları cesaretle zaman zaman tehditler savurmayı da ihmal etmiyorlardı. Bulgar cüretkârlığına karşın Rum kurnazlığı gösteren Yunanlılar ise, Padişah II. Abdülhamid'e kendilerine Osmanlı Devleti'nin önemli stratejik mevkilerinde birer konsolosluk açmalarına müsaade verirlerse, Bulgarlara karşı Osmanlı Devleti'nin yanında yer alabileceklerini belirtiyorlardı[48]. Balkan Devletleri, Osmanlı Devleti ile bir savaşa girmeden evvel sorumluluklarını istisnasız mükemmel derece de yerine getirirken, Osmanlı üst düzey yönetimi ve bürokratları Avrupalılar ile toprak bütünlüğünün korunması pazarlığını yapmaktaydı.

Ayrıca Türk donanması boğaza sıkışmış bir halde yıpranırken İtalyanlar ve İngilizler sayesinde Yunanlılar donanmalarını Adalar Denizinde rahatça dolaştırabiliyorlardı. Bu sırada Yunanlılar, milyonerleri Giorgios Averoff vasıtasıyla İtalyanlara modern bir gemi olan ve daha sonra Averoff ismini verecekleri bir zırhlı ısmarlayınca, buna mukabil Osmanlı halkının ve tüm servetini bu işe adayan Şefik Bey'in önderliğinde "Donanma-yi Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti'nin" girişimiyle, 1910 yılında 1891 yılı yapımı olan iki Alman zırhlısı Barbaros Hayrettin Paşa, Turgut Reis ve 1912'de donanmaya katılan 4 yeni muhrip alınmıştı[49]. Bu gemiler alınmadan evvel Meclis-i Mebusan'da uzun süren tartışmaları olmuş ve dönemin Hariciye Nazırı Gabriel Noradinkyan "Yunanlıların blöf yaptığını, savaş açmaya da muktedir olmadıklarını" söyleyecek kadar vurdumduymaz davranmıştı[50].

Osmanlı Devletinde bu gelişmeler olurken 1908 yılında Rusların, Reval (Estonya) Görüşmeleri sonucunda İngilizler tarafından Balkan politikalarında serbest bırakılmasıyla beraber faaliyete geçtikleri görülmektedir. Rusların Panslavizm siyasetleri de bu dönemde ilk meyvesini vermiş, Sırbistan ile Bulgaristan arasında 13 Mart 1912 yılında bir "Dostluk ve İttifak Antlaşması" imzalanmıştı[51]. Bu antlaşmanın akabinde 29 Mayıs 1912'de Bulgaristan ile Yunanistan arasında Sofya'da bir "İttifak Antlaşması" daha gerçekleştirildi. Bu ittifakın son mensubu olan Karadağ'ın ittifaka 6 Ekim 1912'de katılmasıyla, Osmanlı Devleti'ne karşı Balkan Devletleri'nin işbirliği

---

[48] Halaçoğlu; **a.g.m**., s.297
[49] Afif Büyüktuğrul; **"Osmanlı-Yunan Silahlanma Yarışı"**, *Belleten*, C.39, S.156,1975, s.737, İbrahim Artuç; ***Balkan Savaşları,*** İstanbul 1988, s.282
[50] Büyüktuğrul; **"Osmanlı-Yunan Silahlanma…"**, s.736
[51] Halaçoğlu; **a.g.m.,** s.297

süreci tamamlanmış oldu[52]. İşbirliği sözleşmelerinin ardından 8 Ekim'de Karadağ, Arnavutluk'a ve Yenipazar'a girmek suretiyle Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmesiyle[53] birlikte karadan doğu ordusu Bulgarlara karşı Filibe'ye, Kırıkkilise'ye (Kırklareli) hücum etmiş, fakat muharebeyi kaybederek Lüleburgaz'a kadar çekilmişti. 28 Ekim 1912'de yapılan ikinci taarruzda kaybedilince ordu Çatalca hattına kadar çekilmek zorunda kalmıştı. Bu arada Sırplar eski başkentleri Üsküp'e girmiş, Kosova, Manastır, Ohri şehirlerini işgal etmiş, Yunanlılar ise, karadan Selanik'i ve limanını ele geçirince, Selanik'te sürgün olan II. Abdülhamid de, şehri Almanların SMS Lorelei gemisiyle terk etmek için yola koyulmuştu[54].

Osmanlı Devleti, Balkan Savaşı'na, büyük imkânsızlıklar içerisinde girmiştir. Devletin başkumandanı görünüşte padişah olmasına rağmen tüm sorumluluk Harbiye Nazırı Nazım Paşa'nın üstündedir[55]. Buna mukabil ordunun ulaşım, ikmal yolları oldukça kötüdür[56]. Savaşın başlamasının ardından kısa bir süre geçmesine rağmen Yunan donanması Adalar Denizine hâkim olunca Osmanlı Devleti'nin İzmir-Selanik Seferberlik Yolu[57] kesintiye uğramıştır. Bir diğer yol olan Karadeniz Yolu, ticaret gemilerinin azlığı sebebiyle kifayetsiz kalmış, Almanya'nın sanayi merkezlerinden alınan silahlar Almanya-Avusturya-Tuna Nehri-Köstence-İstanbul güzergâhı gibi uzun ve meşakkatli bir yolu takip ederek yerine ulaşabilmiştir[58]. Bu durum elbette ordunun harp gücünü de sekteye uğramıştır.

Osmanlı donanması savaşa katılırken, beş yıl boyunca herhangi bir onarım görmemiş olmasının zafiyeti içindedir. Bahriye'nin, Karadeniz ve Adalar Denizinde harekât yapacak kadar kuvvetli olmaması bu kuvvetten imkânlar ölçüsünde yararlanmayı zorunlu kılmıştır. Türk donanması muharebe sırasında Çanakkale Boğazı'nda olacak, Karadeniz'de Bulgarların ulaşımını kesecek, Romanya-Osmanlı deniz ulaşımının düzenli yapılmasını temin edecek, Yunanlılar karşısında savunmada kalacak, Bulgarlara taarruz edecek, Marmara Denizi'nin kuzey il ve ilçelerini savunacak ve onarımını da zaman içinde yapacaktır[59].

---

[52] Halaçoğlu; **a.g.m.**, s.297; Parker; **a.g.e**., s. 240
[53] Parker; **a.g.e**., s. 240
[54] Halaçoğlu; **a.g.m**., s.299; Parker; **a.g.e**., s.240
[55] Yusuf Hikmet Bayur; ***Türk İnkılabı Tarihi***, C.II, Ksm. II, Ankara 1991, s.10
[56] Halaçoğlu; **a.g.m.**, s.299
[57] I. Balkan Savaşı sırasında Osmanlı ordularına lojistik destek sağlamak amacıyla oluşturulan güzergah
[58] Afif Büyüktuğrul; **"Balkan Savaşları'nda (1912-1913) Osmanlı Donanması"**, *Silahlı Kuvvetler Dergisi*, S.213, Ankara 1965, s. 60-61
[59] **a.g.m**., s.61; Artuç; **a.g.e**., s.283

Balkan Savaşı'na müdahil olurken Osmanlı donanmasının yekûn gemileri, 4 zırhlı, 4 kruvazör, 8 muhrip, 10 torpidobot, 5 korvet, 9 gambottan mürekkepti[60]. Yalnız Bulgarların Balkanlarda ufak bir kuvveti bulunurken, Osmanlı donanmasını Adalar Denizi ve Akdeniz'de zorlayabilecek tek kuvvet olarak Yunanlılar görünüyordu. Çünkü Sırpların ve Karadağlıların bu tarihlerde denizlere kıyısı bulunmuyordu[61]. Bulgar donanması 6 torpidobot ve bir gambottan teşekkül eden zayıf bir kuvvetti. Yunanlıların ise, 4 zırhlı, 14 muhrip, 9 eski torpidobot, 1 denizaltısı mevcuttu[62]. Osmanlı donanmasının[63] muhteviyat bakımından düşman donanmalarından kat kat üstün görünmesine rağmen daha yavaş, eski ve zayıf olduğu rahatlıkla söylenebilir. Savaş sırasında Osmanlı donanması sadece kendi gemilerini kullanmamış, Seyr-i Sefain işletmelerine bağlı olan 17 vapurda[64] muharebede görevlendirilmiştir. Bu vapurlar, Şarköy, Tekirdağ, Ayastefanos, Çanakkale, Gelibolu, Karamürsel iskeleleri arasında askeri nakliyatta vazife üstlendikleri gibi Anadolu iskelesinden Rumeli yakasına büyük ölçüde askerde ihraç etmişlerdir[65].

Balkan Savaşı sonunda Osmanlının korktuğu olmuş, Doğu ve Batı Ordusu muharebeyi kaybetmiştir. Güney Arnavutlukta kurtarılmayı bekleyen Batı Ordusu tam anlamıyla dağılmış, idare, iskân ve iaşe dengeleri bozulmuştur. Askerler, yemek ve barınma için köylerde tahribat yapmaya başlamışlardır.[66] Lüleburgaz önlerinden çekilirken de ardlarında pek çok muhacir bırakmışlardır. Bu muhacirlerin bir kısmı 11 Kasım 1912'de On Temmuz ve Gelibolu vapurları Bahriye Nazırlığı'nın emriyle kısa süreli bir şaşkınlığın ardından İstanbul'a taşımaya başlanmıştır. Dramatik sahnelere

---

[60] Büyüktuğrul,; **"Osmanlı-Yunan Silahlanma…"**, s.764-765; Osmanlı Donanmasının mevcut gemileri 4 eski zırhlı, 2 yeni kruvazör 2 torpido kruvazörü, 8 muhrip, 12 torpidobot" olarak göstermiştir. Bkz. Artuç; **a.g.e**. s.283; eserinde Osmanlı Donanmasının 3 kruvazör, 8 destroyer, 14 torpidobot, birkaç savaş gemisinden ibaret olduğunu belirtmiştir. Parker; **a.g.e**., s. 239

[61] Artuç; **a.g.e**., s.283,

[62] Büyüktuğrul; **"Osmanlı-Yunan Silahlanma…"**, s.764-765; Yunan Donanması, 4 zırhlı, üçü eski, 12 yeni muhrip, 2 denizaltıdan meydana geliyordu. Bkz. Artuç; **a.g.e**., s. 283

[63] Balkan Savaşı sırasında Osmanlı Donanması envanterindeki mevcut gemiler: Barbaros Hayrettin, Turgut Reis, Mesudiye, Asar-ı Tevfik zırhlıları, Hamidiye, Mecidiye, Berk-i Satvet, peyk-i Şevket (Balkan Savaşı sırasında Süveyş Kanalı'nda görev icra ediyordu.) kruvazörleri, Muavenet-i Milliye, Yadigar-ı Millet, Numune-i Hamiyet, Gayret-i Vataniye, Samsun, Bafra, Taşoz, Yarhisar muhripleri, Demirhisar, Sultanhisar, Sivrihisar, Hamidabat, Akhisar, Draç, Musul, Kütahya, Berkefşan, Yunus torpidobotları, Avnillah, Fethi-Bülend, Muini-Zafer, İclaliye, Nemci-Şevket korvetleri ile Zuhal, Peleng-i Derya, Marmaris, Malatya, Yozgat, Nurulbahir, Trabzon, İşkodra, Muhu dönemin savaş gemileriydi.

[64] Seyr-i Sefain idaresine ait 26,33, 37, 38,40,41,42,46,60,61,62,64,67,68,69,70 numaralı vapurlar Balkan savaşı sırasında askeri görev üstlenmişlerdir. Bkz. *İstanbul Ansiklopedisi*, **"Boğaziçi Vapuru"**, C.IV, İstanbul 1963, s. 2902

[65] **a.g.m**., C.IV, İstanbul 1963, , s. 2902

[66] Artuç; **a.g.e**., s.283

tanık olan bu vapurlarda yiyecek ekmek ve içecek su dahi bulunmuyordu[67]. Denizlerde ise; Yunanlılar bir taraftan Türk gemilerine taciz atışları yapıyor, diğer taraftan da savaş planına uygun olarak, Adalar Denizi'ndeki stratejik adalardan olan Bozcaada (20 Ekim), Limni (27 Ekim), Gökçeada, Semendirek, Taşoz (1 Kasım), Midilli (22 Aralık) ve Sakız adalarını (3 Ocak 1913) işgal ediyordu. Fakat, İtalyanlarla karşı karşıya gelmemek için Sisam'a çıkmayarak, Çanakkale'yi abluka altına almakla yetinmişlerdi[68]. Yunan donanması, Adalar Denizi'nde bu denli rahat hareket edebiliyorken; "Osmanlı donanması neredeydi?" Sorusunu veya problemini çözmek gerekiyor.

Bu savaşın deniz muharebeleri Türk donanmasının Karadeniz'de Bulgar kıyılarını (Varna, Burgaz) topa tutmasıyla başlamıştır. Taarruz sırasında ilk Osmanlı kaybı ise; Varna önünde bulunan gemilerden Hamidiye'nin 20 Kasım'da Binbaşı Dimitur Dobrev komutasında dört torpidobottan mürekkep Bulgar filotillası tarafından torpille yaralanmak suretiyle savaş dışı bırakılmasıyla oluşmuştur. Bunun ardından kruvazör Haliç'te onarıma çekilmiştir[69]. Trakya'daki savaşın umulmadık bir şekilde yenilgiyle sonuçlanması donanmanın kara ordusunu da desteklemesi sorumluluğunu beraberinde getirmiştir. Doğu Ordusu'nun Çatalca'ya (Kalikratya) kadar çekilmesi üzerine burada oluşturulan savunma hattı donanma gemileri tarafından savunularak, Bulgarların orduya fazla zayiat verdirmesinin önüne geçilmeye çalışılmış, bu amaçla 13 Kasım sabahı Çatalca savunma hattının güney kanadından Mesudiye taarruza geçerken, aynı gün öğleye doğru Bigados (Kumburgaz) kıyısında karakol görevini yapan Hamidiye'de, bir Bulgar taburunu bertaraf etmiştir[70]. 17 Kasım akşamı karşı taarruza geçen Bulgarlara, Osmanlı kara ve deniz unsurları aynı anda ateşle karşılık vermişlerdir[71]. Osmanlı Devleti, kara unsurlarının yenilmesi üzerine 3 Aralık 1912 tarihinde Sırp, Bulgar ve Karadağlılarla antlaşma masasına oturulurken Yunanlılar buna yanaşmamış ve Osmanlı-Yunan Savaşı kaldığı yerden devam etmiştir.

Adalar Denizi'nde Yunanların oluşturduğu ablukayı kırmak için 12 Aralık da üç kol halinde Boğazdan çıkan donanma, 16 Aralık da Yunan filosuyla karşılaşmış ve

---

[67] Osman Nuri; **"Balkan Savaşı Anıları *(1912-1913")*,** çev. Hüseyin Kabasakal, *Askeri Tarih Bülteni*, S.43, Ankara1997, s.149

[68] Richard C. Hall; ***Balkan Savaşları***, Çev. Tanju Akad, İstanbul 2003, s.86; İhsan Ilgar; **"Ege Denizi'ndeki Adaları Nasıl Kaybettik?"**, *Hayat Tarih Mecmuası*, Sıra No: 113, C.1, S. 5, 1972,

[69] Artuç; **a.g.e.**, s.284

[70] Osman Nuri; **a.g.m**., s.151-152

[71] Kara ve denizcilerin yaptığı bu ortak Çatalca Savunma Harekatı'nın bir benzeri I. Dünya Savaşı sırasında Çanakkale'de de yapılmıştır.

Saat 9[40]da "*İmroz Savaşı*" olarak bilinen muharebe Türk ateşiyle başlamıştır[72]. Savaşta Yunan filosunu Amiral Kondiriyotis, Türk filosunu ise; Komodor[73] Ramiz Bey komuta etmiştir. İmroz Savaşı'nın neticesinde Osmanlı Amiral gemisi Barbaros (8-9 mermi), Asar-ı Tevfik (3 mermi), Turgut Reis (2 mermi) ve Yunan Averoff (5-8 mermi), Specya (3-4 mermi), Hydra (1 mermi) savaşta yara alınca güçler sonuç alamadan üslerine geri dönmüşlerdir[74]. 2 Ocak da Mecidiye, Berk-i Satvet, Hamidiye ve 6 muhrip Boğazdan ikinci defa çıkış yapmış, 7 Ocak da Yunan muhripleriyle karşılaşılmış, fakat fark edildiğini anlayan Yunanlılar geri çekilince Türklerde Nara'ya dönmüştür. 11 Ocak da üçüncü kez Kütahya, Tirimüjgan, Asar-ı Tevfik Boğazı aşarak Muarız (Saroz) önünde Yunan muhripleriyle karşılaştılarsa da Yunanlıların geri çekilmesiyle hamleleri boşa çıkmıştır[75]. 13 Ocak da kar muhalefeti sebebiyle sefer yapılmazken, 14 Ocak 1913'de Hamidiye Çanakkale Boğazı'ndan çıkarak Adalar Denizine açılmıştır[76]. Plan dâhilinde Adalar Denizi'ndeki Yunan savaş gemilerini özellikle de Averoff'u üzerine çekmeyi hedefliyordu. Böylece kıyı şeridinden uzaklaştırdığı zırhlıyla ablukayı yarmış olacaktı, ama başarılı olamadı. Yunan Amirali Kondiriyotis Hamidiye'nin peşinden üç muhrip gönderdi. Türk kruvazörü, Adalar Denizi'nden güneye doğru hareket ederken Şira Limanını bombaladı, limandaki "*Makedonya*" isimli Yunan kruvazörünü yara aldı. Ardından Beyrut üzerinden Port Sait'e gelip kömür aldı. Akdeniz ve Suriye kıyılarında Yunan donanmasını peşinden koşturduktan sonra İskenderun'a gelerek Batı Ordusuna verilmek üzere 50 ton cephane, 10 bin altın aldı. Korfu Adası çevresinde Yunan filosuyla karşılaşınca Batı Ordusuna ait cephane ve altınları bırakamadı. Bu girişimin ardından "*Leros*" isimli bir yük gemisini batırdıktan sonra tüm dünya da duyulacak olan Siklad Adalarının Şira (Syra) Limanında 6 Yunan gemisini topa tutmuştu ki, bu gemiler İşkodra kuşatmasına katılacak Sırp askerleriyle doluydu. Hamidiye, 10 bin mil yolun sonunda bütün tehlikeyi göze alarak 7 ay 24 gün sonra 5 Eylül 1913'de Çanakkale'den giriş yapmıştır[77].

Hamidiye'nin Yunan donanmasını oyalamasından faydalanan Türk donanmasına ait 3 zırhlı, 1 kruvazör, 1 torpido kruvazörü, 6 muhrip 18 Ocak 1913'de Ege'ye çıktı[78].

---

[72] Artuç; **a.g.e**., s.285; Hall; **a.g.e**., s.86; Bayur; **"Balkan Savaşı'nda…"**, s.98-99; Osman Nuri; **a.g.m**., s.157; Rasim Örnek; ***Deniz Harp Tarihi,*** İstanbul 1966, s.52-53

[73] Komodor; Amiral yetkileriyle donatılmış deniz subayı

[74] Osman Nuri, **a.g.m**., s.157; Bayur; **"Balkan Savaşı'nda…"**, s.98-99; Bu Yunan zaferidir. Çünkü Osmanlı Donanmasının amacı Yunan ablukasını kırmaktır, ama başarılı olamamıştır. Bk z.. Hall,;**a.g.e**., s. 86

[75] Osman Nuri; **a.g.m**.,s.162-164

[76] Bayur; **"Balkan Savaşı'nda…"**, s.102; Artuç; **a.g.e**., s.287

[77] Hall; **a.g.e**., s.88; Artuç; **a.g.e**., s.288

[78] Artuç; **a.g.e**., s.287; Osman Nuri; **a.g.m**., s.163; Örnek; **a.g.e**., s.53-55

Filo önce Bozcaada'yı işgal edecek ardından Limni'nin Mondros limanındaki deniz tesislerine taarruz edecek, düşman filosunu abluka altına alacak ve tahrip ettikten sonra Midilli ve Sakız adalarına hücumda bulunacaktı[79]. Denizcilik tarihinde "*Mondros Savaşı*" olarak bilinen bu muhabere 11[30]'da başlamış ve Türk donanması Barbaros'un (30 mermi), Turgut Reis'in (10 mermi) yara almasıyla savaştan çekilmiştir. 31 Ocak 1913'de Bulgarlar ateşkesi bozmuş, Bolayır doğrultusunda taarruza geçmişlerdi. Bu gelişme üzerine Türk Harbiye Nezareti emriyle, 7–8 Şubatta, Edirne'yi kurtarmak, Bulgarları çekilmeye zorlamak için Bolayır cephesinden yapılacak karşı taarruzla İstanbul, İzmit, Bandırma da bulunan 10. Kolordu vasıtasıyla Şarköy mevkiine bir çıkarma harekâtı tertip edilmesine karar verildi. Bu maksatla Ahmed İzzet Paşa çıkarma yapacak kolordunun emrine aralarında oldukça fazla sayıda armatör gemisinin de yer aldığı ticari gemi filosu tahsis etmişti. Gülcemal, Akdeniz, Karadeniz, Mithat Paşa, Marmara, Mahmut Şevket Paşa, Seyyar, Despine, Bahr-i Cedid, Millet, Kebric, Necat, Güzel İzmir, Zahir, İskalamağa, Trikupis, Heybeliada, Difni, Başlangıç, Hilal ve Şirket-i Hayriye'den 12 adet şehir hatları vapuruyla askerler için indirme-bindirme talimleri düzenlenmeye başladı. Fakat kolordunun tümenleri Erzincan ve Elazığ'dan geldikleri için denizi ve vapuru ilk defa görüyorlardı. Hazırlıkların tamamlandığına kanaat getiren Harbiye Nezareti, 8 Şubat 1913 saat 05 ^{00} de çıkarma mevkiinin 15 mil açığında beklenilmesi emrini verdi. Bu emre riayet eden yalnız Nilüfer vapuru oldu. İlerleyen saatler de Yarhisar torpidobotu da buluşma mevkiine gelince, kendisine tehir edilen harekâtın mürettebatını Karabiga limanına sevki görevi verildi. Harekâtın tehiri kararı Bolayır cephesi kumandanlığına bildirildiyse de haberin geç ulaşması sebebiyle taarruz emredilen zamanda karadan başladı. 10. Kolordu komutanı da Bolayır'daki kuvvetlerin yenilmesine mani olabilmek için saat 10 ^{00} dan itibaren Şarköy'ün 2 km. batısındaki düzlük araziye çıkarma harekâtının mevcut kuvvetlerle yapılmasını sağladı. Harekâta daha sonra Barbaros ve Mecidiye zırhlıları da 80 ve 40 erle katılmıştı[80]. Çıkarmanın başlamasıyla birlikte Nur'ül-bahir ve Zuhal gambotları Şarköy önünde Bulgar mevzilerini bombalamaya başlarken, Berk-i Satvet kıyıdaki Bulgar askerlerine taarruz ediyordu[81]. Donanmanın tüm koordinasyonsuzluğuna rağmen başardığı çıkarma harekâtı sonunda Şarköy sabah saatlerinde Bulgarlardan alınmışsa da Harbiye Nezareti'nin emriyle askerlerin derhal gemilere bindirilip Gelibolu'ya hareket ettirilmesi emri verilmiştir. Bu gelişme üzerine

[79] Bayur; **"Balkan Savaşı'nda…"**, s.101
[80] Demirsoy; **a.g.e.**, s.14-17; Tutel; **a.g.e.**, s.134-135
[81] Osman Nuri; **a.g.m.**, s.168

10. Kolordu 23[45] de çıkarmayı durdurarak geri çekilmeye başlamıştır[82]. Şarköy çıkarmasının ardından 22 Şubat 1913'den, 11 Nisan'a kadar Türk filosuna bağlı gemiler yalnızca keşif amaçlı Boğazdan dışarı çıkmışlardır[83]. Denizlerde yaşanan bu gelişmelerin yanı sıra 6 Şubatta bir Yunan taarruz uçağı Osmanlı filosu üzerine saldırmış, fakat hedefini bulamamıştır[84]. Balkan Savaşlarında Hint-Pakistan yarımadası Müslümanları Osmanlı Devleti'ne ve Halifeye yardımda bulunmak için 1912 I. Balkan Savaşı döneminde Dr. Muhtar Ahmet Ensari'nin başkanlığında Türk yaralılara bakmak, tedavilerini veya ameliyatlarını gerçekleştirmek maksadıyla doktorlar ve hastabakıcılardan mürekkep, ilaç ve sağlık malzemelerinden mücehhez bir Kızılay heyeti göndererek Türklere destek olmuşlardır[85].

Yunanlıların denizlerde bu denli başarılı olması Osmanlı Harbiye Nezaretince İngiliz Amiral Markkar'a bağlanmıştır[86]. Yunan Donanması, Osmanlı'nın Asya'dan, Batı Balkanlara asker sevkıyatını önledikleri gibi Osmanlıların ellerindeki Adalar Denizini de işgal etmiştir. Yunanlıların, Adalar Denizinde Türklere karşı kurmuş olduğu üstünlük, Türklerin denizlerde ne denli zayıf ve acz içinde olduğunu bir defa daha anlamasını sağlamıştır. Bu gelişmenin akabinde I. Dünya Savaşı'na girmeden evvel Osmanlı Bahriye Nezareti ve Donanma-yi Muavenet-i Bahriye Cemiyeti[87] mensuplarınca güçlü zırhlılar alınmaya çalışılmış ve bu amaç doğrultusunda İngiltere'ye iki sipariş verilmiştir. Bu gemiler Birinci Dünya Savaşı bahane edilerek İngilizler tarafından, uluslar arası antlaşmalar sebep gösterilerek teslim edilmeyecektir.

Sonuç itibariyle Balkan Savaşlarında Osmanlı donanmasının gerçekleştirdiği faaliyetler şu şekilde özetlenebilir;

* Marmara ve Karadeniz'den gerçekleştirilen topçu ateşleriyle Çatalca Savaşlarının kazanılmasında etkili olmuştur.
* Çatalca Savaşlarının kazanılması İstanbul'un müdafaasında da ön plana çıkan bir stratejik uygulama olmuştur.
* Lüleburgaz Savaşı'nın ardından ordunun çekilirken kıyılardan herhangi

[82] Demirsoy; **a.g.e**., s.16-17
[83] Osman Nuri; **a.g.m**., s.172
[84] Bu saldırı uçakla gemilere yapılan ilk taarruz olmuştur. Bkz. Hall, **a.g.e**., s.86
[85] Zafer Hasan Aybek; **" I. Cihan Harbi'ndeki Temaslar"**, *Hayat Tarih Mecmuası*, C. II, S.10, 1969, s.22-23
[86] Bayur; **"Balkan Savaşı'nda…"**, s.103
[87] 19 Temmuz 1909 (6 Temmuz 1325) yılında 28 kurucu üye ile birlikte kuruluşu tamamlanan Osmanlı Devleti'nin büyük devletler arasındaki hak ettiği yeri almasını, siyasi ve ticari menfaatlerini temin maksadıyla bir deniz kuvveti meydana getirmeyi amaç edinmiş bir cemiyettir. Bkz. Özçelik; **a.g.e**., s.11-15

bir taarruza uğramasını da Osmanlı donanması yaptığı müdafaa ile önlemiştir.

* Köstence-Boğaz-Zonguldak hattının lojistik olarak akışını sağlamıştır.
* Savaş kaybedilse ve harekat başarısızda olsa Şarköy çıkarmasının yapılmasını sağlamıştır.
* Marmara ve Karadeniz'de kaçak nakliyatının önüne geçmiştir.

I. BÖLÜM

BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİNDE OSMANLI DONANMASININ DURUMU

1.1. OSMANLI DEVLETİ'NİN HAKİM OLDUĞU COĞRAFYADAKİ DENİZ STRATEJİSİ

Osmanlı Devleti kuruluş yıllarında Anadolu'da kıyı hakim beyliklerinin dışında, denizlere ulaşabilen tek kara beyliğiydi. Bu sebeple, Anadolu'da kurulan diğer beyliklerde olduğu gibi Osmanlı denizciliğinin temel yapı taşları arasında ilk sırada Türkiye Selçuklu Devleti'nin denizcilik geleneği sayılabilir. Bunu Aydın, Menteş, Karesioğulları beyliklerinin denizcilik anlayışları izler[1]. Ancak bu tesirli yaklaşımlar bile Osmanlı Devleti yöneticilerindeki güçlü "kara devleti" anlayışını yıkamamıştır. Osmanlı Devleti'nin beylik döneminde denizlere ulaşmasını zorunlu kılan gelişmelerin başında, Bizans üzerine yaptığı fetih hareketleri ile bölgeyi hem askerî, hem de ticarî anlamda hâkimiyetleri altında tutan Venedik ile Ceneviz'in zaman zaman Anadolu coğrafyasına çıkar amaçlı yaptıkları taarruzlara karşı koyabilme isteği takip eder. XV. yüzyılda devlet en güçlü dönemlerini yaşarken bile, Osmanlı yöneticileri bir kara devleti oldukları düşüncesinden sıyrılamadıkları için donanmayı sınırlarda bulunan akıncı birlikleri gibi kullanmayı tercih etmişlerdir.

Tüm bu yanlış tercihlere rağmen XVI. yüzyılın başından XVII. yüzyılın sonuna kadar Karadeniz ve Akdeniz'in 4/3'ü bir "Türk Denizi" hüvîyetindedir. Ancak XVII. yüzyılın sonu ile XVIII. yüzyılın ilk çeyreğinde başlayan yelkenli dönemi ile Akdeniz hâkimiyeti Venediklilerin eline geçmiş, Girit'in muhasarası ve fethi tam 24 yıl sürmüştür. Bu yüzyılda Osmanlı Devleti, dış politikada önemli bir gelişmeyle karşı karşıya kalmıştır. İngilizler, İspanyolların donanmasını yok ederek Akdeniz'in egemenliğini ele geçirmiş, Rusların Karadeniz'e inme projelerine cesaret vermiştir. XV. yüzyılın sonları, XVI. yüzyılın başlarında bulunan Hint deniz yolu sayesinde Atlas Okyanusu limanları önem kazanırken, Osmanlı Devleti'nin mâliyesi ve denizciliği bu gelişmelerden olumsuz etkilenmiştir[2]. Ancak Rusların bu dönemde başlayan Akdeniz'e inme projesine her ne suretle olursa olsun, imkân verilmemesi de askerî ve siyasî anlamda oldukça önemli bir gelişme kabul edilebilir. Yaşanan tüm gelişmelere rağmen, XVIII. yüzyılda Çarlık

[1] Aydın Taneri; ***Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri,*** Ankara 1981, s.53
[2] İsmail Hakkı Uzunçarşılı; ***Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı***, Ankara 1988, s. 408-409

Rusyası, bu türden tasarılar hazırlayıp uygulamaya koyarken, Osmanlı Devleti'nin hâli hazırda bir deniz stratejisinin olmaması da dikkat çekicidir.

Şöyle ki; Osmanlı donanması hakim olduğu deniz coğrafyasındaki savaşlara çoğu zaman hazırlıksız girmiş ya da girmek zorunda kalmıştır. Deniz aşırı toprakların müdafaasında, kıyılara yığınaklar yapılmak suretiyle kıyı korumacılığına gidilmiş, denizlerdeki önemli geçiş noktalarının güvenliğini sağlama yoluna gidilmemiştir. Garp Ocakları filoları ile Akdeniz'de ve Adalar Denizi'nde gerçekleştirilen başarılı harekâtlardan sonra bu filolar, harekât alanlarında tutulmayarak tekrar bölgelerine gönderilmiştir. Bu yolla Avrupalı devletlerin iştahını kabartan bir ülke hâline gelen Osmanlı, yaşadığı olumsuz şartlar karşısında siyasî, iktisadî otoritesini de yitirmiştir. Fakat, aynı dönemde askerî, siyasî güçlerini kaybettiğini anlayan Osmanlı yöneticileri "batılılaşma" adı altında ordularını modernize etmeye başlamış, bu girişimde az da olsa başarılı olmuşlardır.

Osmanlı Devleti'nde denizcilikte köklü reformlar III. Mustafa döneminde, Kaptan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın önerisiyle, Deniz Harp Okulu'nun temellerinin atılmasıyla başlamıştır. Ayrıca denizcilikte önemli bir ıslahat da; varolan "Tersane Emirliği'nin" ilga edilerek yerine "Umur-u Bahriye Nezaretinin" kurulmasıdır. Sonrasında bunu Avrupa'nın denizci devletlerinden örnek alınarak 1855 yılında kurulan Bahriye Meclisi takip etmiştir[3]. Ancak donanmaya ilmî sahada gösterilen ihtimam teknik sahada gösterilmeyince kantarın topuzu yine kaçırılmış ve Avrupa'da yelkenden buharlı gemilere geçilirken, el sanatları geleneğinden kopamayan Osmanlı donanması makine çağına zamanında geçememiştir.

Ayrıca kapitülasyonlar da Türk denizciliğini vurmuş, padişah I. Mahmut'un saltanatı sırasında imtiyazların sürekli hâle getirilmesiyle, ülkenin ekonomisi gayr-i Müslimlerin ve yabancıların eline geçmiş, böylece 1856 Kırım Savaşı ile beraber Osmanlı mâliyesi ilk kez borçlanmaya gitmiştir[4]. Devletin, aldığı borçlara karşılık gelir ve vergi kaynaklarını teminat olarak göstermesine rağmen teminatların alınan borçları karşılayamaması sebebiyle kredi açan ülkeler, devletin ekonomisini doğrudan denetleyebilmek için uluslararası bir iktisadî örgütün kurulması çalışmalarını başlatmışlar

[3] Fahri Çoker; ***Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler***, Ankara 1994, s.167,
[4] Ayrıntılı bilgi için bkz.Enver Ziya Karal; ***Osmanlı Tarihi*** ,C.V, Ankara 1983

ve 1881 yılında Duyun-u Umumiyye'yi faâliyete geçirmişlerdir[5]. XX. yüzyılda ülke "Büyük Devletler" in yarı sömürgesi konumuna gelmiş, bu durumdan özellikle en fazla ordu etkilenmişse de, ıslahatların önü kesilmek istenmediğinden donanmanın iyileşmesi ve süratlenmesi için de yabancı sermayeye ihtiyaç duyulmuştur[6]. Böylece Marmara kıyıları başta olmak üzere, Osmanlı egemenliğindeki bir çok denizde yabancı bandıralı gemiler dolaşmaya başlamıştır[7].

Yaşanan olumsuzluklara rağmen, Sultan Abdülaziz dönemi Türk denizciliği için bir milat olmuştur. Sultan Abdülaziz'in hükümranlığının sonlarına doğru Osmanlı Donanması 30 zırhlı, 74 ahşap gemi, 2 denizaltı olmak üzere 106 parça güçle dünyanın en önemli deniz kuvvetleri arasında yer almıştır. Hatta, 1827 yılında ilk buharlı gemi, Türk kıyılarında seferine başlamıştır[8]. Ama bu donanma öz Türk sermayesiyle değil, dışarıdan alınan borçla oluşturulmuştur[9]. Kurulan donanma Sultan Abdülaziz'in tahttan indirilmesine sebep olunca, yerine geçen II. Abdülhamid de aynı akıbete uğramaktan çekindiği için gemileri 33 yıl Haliç'te demirli tutmuş, bu gelişmede donanmanın sonunu hazırlamıştır[10]. Ancak modern anlamda Türk donanmasının temellerinin atılmasında II. Abdülhamid'in uygulamaya koymuş olduğu eğitim programı etkili olmuş ve donanma 1900'lü yıllara büyük bir onarım listesiyle girmiştir.

Bu sayede de Birinci Dünya Savaşı öncesi, Osmanlı Devleti, 1.700.000 km^2 coğrafî hâkimiyet alanı ve 23,5 milyon nüfusa sahip, Arap yarımadasından, Doğu Trakya bölgesine kadar uzanan bir "deniz devleti" görünümünde kalmayı başarabilmiştir[11]. Elbette ki, bunda denizlerde değil, karada da sağladığı başarının katkısı büyüktür.

1.2. SAVAŞA DOĞRU DONANMADA YAPILAN ISLAH ÇALIŞMALARI VE YABANCI UZMANLAR

Tanzimat sonrası, devlet idaresinin her alanında baş gösteren yeni düzenlemelerde, yabancı uzmanlardan yararlanmak bir çözüm olarak düşünülmüştür. Orduda düşünülen ıslahat çerçevesinde, personelin teorik ve pratik olarak en iyi şekilde

---

[5] Şefik Erdem; ***Avrupa'da Yüzbin Türk***, İstanbul 1992, s.54
[6] Thobie; **"I. Dünya Savaşı Öncesinde Osmanlı Osmanlı İmparatorluğu'nun Gücü"**, *Türkler Ansiklopedisi*, yeni Türkiye Yayınları, C. 13, Ankara 2002, s. 3
[7] Alptekin Müderrisoğlu; ***Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları,*** Ankara 1990, s.90
[8] İsmail Kayabalı-Cemander Aslanoğlu; **"Türk Deniz Kuvvetleri",** *Türk Kültürü*, S.117, C.10, Ankara 1972, s.705
[9] Selahattin Özçelik; ***Donanma-yi Osmani Muavenet-î Millîye Cemiyeti,*** Ankara 2001, s. 6
[10] **a.g.e**., s. 7
[11] Erdem; **a.g.e**., s.53

yetiştirilmesi ilkesi öncelikli hedef olmuştur. İlk olarak Osmanlı Deniz Kuvvetleri'nde başlatılan "ıslah" hareketleri çerçevesinde donanma İngiliz, Jandarma Kuvvetleri Fransız, Kara Kuvvetleri ise Alman uzmanlara emanet edilmiştir[12]. Çünkü Akdeniz, Kızıldeniz, Boğazlar ve Karadeniz savunulmayı bekliyordu. Rusya'nın ve Yunanistan'ın Osmanlı toprak bütünlüğüne yönelik menfî teşebbüsleri sonunda, sayısının yükselmesiyle, devletin donanmaya olan ihtiyacı daha da artmıştır.

1908 yılına gelindiğinde, envanterde görülen 15 zırhlı, 11 kruvazör, 40 torpidobot, 7 gambot, 52 vapur ve 2 denizaltıdan yalnızca 4 zırhlı, 2 kruvazör, 18 torpidobot, 2 taşıt gemisi kullanıma hazır bulunuyordu[13]. Bu filonun durumu 1909'da Karadeniz'de yapılan manevra ve 3 Temmuz'da V. Mehmet Reşat için düzenlenen törende tüm çıplaklığıyla ortaya çıkmıştı. Ancak, 1909 yılında Osmanlı Bahriye Nezareti önemli bir projeyi Mebusan Meclisi'ne sundu. Projeye göre; ilk etapta Deniz Kuvvetleri için on yılda program dahilinde harcanması amacıyla 1 Şubat 1325 (1909) te beş milyon lira ayrılmıştı[14]. Proje, Deniz Kuvvetlerinin yanında nakliye filosunu da güçlendirmeyi istiyordu. Çünkü, kabotaj hakkı olmayan Osmanlı gemilerinin yabancı devletlerin deniz taşıtlarıyla rekabet edebilmesi mümkün değildi. Seyr-ü Sefain Teşkilât'nın imkânları kısıtlıydı. Kıyı nakliyatının büyük kısmı yabancı vapurlarla yapılıyordu[15]. Seferberlikte devletin askerî nakliyatı gerçekleştirebilecek filosu yoktu[16]. Bu maksatla askerî nakliyatı temin edebilmek için, Harbiye Nezareti'ne Meclis-i Mebusan 1326 (1910) yılında 15.613.714 kuruş bütçe ayrılmıştı[17]. Yalnız bu bütçenin 150 bin lirası nakliyat-ı askerîyede kullanılacaktı[18]. Fakat bunun uygulanabilirliğinin az olduğu fark edilince, hedef küçültme yöntemiyle neticeye varılmak istenmişti[19].

---

[12] Çoker; **a.g.e**., , s.166
[13] **a.g.e**., s. 170
[14] **Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi**, **C:2, İ: 40, Dev.: 1, İç. Sen.:2**, **(8 Şubat 1325)**, s. 288
[15] Mahmut Şevket Paşa, 8 Aralık 1326 (1910) da Meclis-i Ayan'da yaptığı konuşmasında Karadeniz ve Akdeniz'de seyredecek yalnız bir gemimiz olduğunu,günlük askerî nakliyatın dahi yapılamadığını, İzmir'den Beyrut'a bir asker nakliyatı için bir yabancı gemi şirketine başvurulduğunu ve bu nakliyat için Harbiye Nezaretinden 4 bin lira istendiğini beyan etmiştir. Bkz. **Meclis-i Ayan Zabıt Ceridesi, C.1, Devre:1**, s.555; Erdem; **a.g.e**., s.57,
[16] Ayrıntılı bilgi için bakınız Afif Büyüktuğrul; **"Osmanlı-Yunan Silâhlanma Yarışı"**, *Belleten Dergisi*, S.156, Ankara 1975
[17] **M.A.Zabıt eridesi, C: 2, İ:16, Dev.: 1, İç.Sen: 2, (8 Kanun-i evvel 1326),** s. 554
[18] Mahmut Şevket Paşa, Bahriye Nezaretinin elinde dört gemi (Bezm-i Alem, Eser-i Cedid, Hâlep, Şam) olduğunu söyleyerek en geç Mart ayına kadar 7-8 gemi almak istediğini beyan etmiştir. Bkz. **M.A. Zabıt Ceridesi, C:2, İ:16, Dev.: 1, İç. Sen.:2 (8 Kanun-i evvel 1326)**, s.554
[19] İlk aşamada İki zırhlı, 1 kruvazör, 10 hücumbot alması tasarlanmışken mali kaynakların yetersizliği sebebiyle 1 zırhlı, 1 kruvazör almaya karar verilmiştir. Bkz. Büyüktuğrul; **"Osmanlı-Yunan…"**,s.156

Aynı zamanda, ülke savunması itibariyle bu kadar kıymete haiz olan bahriye, Osmanlı'nın son dönemlerinde yöneticilerinin ilgi odağıydı. Ancak bu dönem içerisinde, iktisadîyatın el verdiği ölçüde değişim veya yenileşme politikası takip edilebiliyordu.

1.2.1. Donanma-i Osmanî Muavenet-î Millîye Cemiyeti'nin Osmanlı Donanmasını Islah Etmek Hususundaki Gayretleri

Osmanlı Devleti'nin büyük devletler arasındaki yerini muhafaza edebilmesi amacıyla, kendi gücünü gösterir bir kuva-yi bahriye vücuda getirmesi şarttı. Bunun için, II. Meşrutiyet dönemine kadar beklenilmesi gerekmiştir. Meşrutiyet'in tekrar ilânının ardından Osmanlı'nın büyük ve kuvvetli bir donanma kurmaya karar vermesi için kamuoyunda başlatılan mücadeleler, 16 Ağustos 1909 günü "Cemiyetler Kanunu"nun 21 Ağustos'ta Anayasa'nın 120. maddesine dahil edilmesiyle ilk semeresini vermiş ve 28 kişiyle birlikte 19 Temmuz 1909'da gayr-i resmî kuruluşunu tamamlayan Donanma-i Osmanî Muavenet-î Millîye Cemiyeti, 1910 yılından itibaren aktif görevler üstlenmeye başlamıştır. Cemiyet, dönemin hükûmeti tarafından da benimsenen nizamnamesinde asli görevini "devletin umumi menfaatleri ve ticarî münasebetlerini temin için bir deniz kuvveti meydana getirmek, bunu yapabilmek içinde her türlü meşru tedbire ve vasıtaya başvurmak" olarak belirlemişti. Cemiyet bu amacına ulaşabilmek için de, Bahriye Nezaretiyle birlikte çalışıyordu. Bir başka ifadeyle ticarî amaç gözetilirken, deniz taşıma ve savaş unsurları arasında bir birlikteliğin sağlanmasına doğru gidilmiş ve Bahriye Nezareti ile organik bir bağ kurulmuştur. Zira, seferberlik dönemlerinde nakliye vasıtalarının kullanılabilirliği esası gözden kaçmamalıdır. Özellikle savaş gemilerinin alımında, Bahriye Nezaretinin fen heyetince incelenmesi ön koşuldu. Cemiyetin fen heyetiyle, bahriyenin fen heyetlerinin ortaklaşa verecekleri rapor üzerine satın alma işlemi gerçekleşebiliyordu. Tüm bunlardan da anlaşılacağı üzere gemiler; "Bahriye Programı"nda gösterilen ve devletin eksiğini kapatacak olan gemilerdi. Cemiyet ilk aşamada torpido muhripler, ardından nakliye ve son olarak zırhlı gemiler almayı hedefleyerek, Osmanlı nakliye filosunu ve donanmasını kuvvetlendirmeyi kendisine amaç edinmişti. 1326 (1910) tarihinde bu konuda cemiyetin umum kongresine sunulan rapor aynen benimsendi[20].

[20] Özçelik; **a.g.e**., s.149

Yukarıda ifade edildiği gibi cemiyet satın alma işlemlerini belirli bir sıraya koysa da, hangi gemilerin alınacağı Cemiyet İdarî Heyeti'yle, umum kongre arasında devamlı bir tartışma konusu oluşturmaktaydı ve cemiyet şu sorulara cevap arıyordu:

a) Muavenet-î Millîye harp gemileri almakla mı kifayet etsin?

b) Cemiyet sahip olduğu bu ticarî gücü kullanarak, nakliye gemileri alsın ve kendi bünyesinde kurulacak posta, yolcu, yük, maden tuzu nakliyatı müessesesi kurarak, işleri ehil kişilere bırakıp, menfaatleri doğrultusunda mı çalıştırsın?

Cemiyetin idarî kısmı ikinci fikri desteklerken, üyeler arasında kopukluklar olmuştu. Her şeye rağmen, gemilerin satın alınması ve hangi amaca hizmet edeceğini yine de Harbiye ve Bahriye Nezaretleri belirleyecekti[21].

Bunun bir örneği, Merkez İdare azalarından ve Erkân-ı Harbiye Yüzbaşılarından Ali Şükrü Bey ile Tüccar Manizade Hacı İbrahim Efendi öncülüğünde İngiltere'ye giden heyetin aldığı beş nakliye vapurunda yaşanmıştı. Osmanlı deniz ticaretinin yabancı ellerde olmasının, Osmanlı deniz nakliyatını olumsuz yönde etkilediğini düşünen cemiyet yönetimi, hac mevsiminde cemiyet menfaatine seyr ü sefer etmek ve bir müddet işlettikten sonra hükûmete devredilmek üzere iki gemi alınmasına karar vermiş; ama 1911 yılında toplanan kongrede "nakliyat-ı askerîyenin" temini içinde alınabildiği kadar nakliye gemisinin Osmanlı Bahriyesine kazandırılması Hükûmet tarafından talep edilmişti. İngiltere'den satın alınan bu vapurların ilk olarak Donanma Cemiyeti'ne bağlı özel bir idare tarafından işletilmesi düşünülmüş; fakat Bahriye Nezareti gemilerin tamamına talip olunca, nezarete terkinin daha uygun olacağı Harbiye Nazırı'nın da hazır bulunduğu bir toplantıda oy birliğiyle kabul edilmişti[22]. Cemiyet malî durumunu sarsmadan beş nakliye gemisinin daha satın alınmasına, bu gemilerin ilk aşamada askerî nakliye gemisi olarak kullanılmasına, ihtiyaç duyulmadığı zamanlarda da kârı cemiyete ait olmak üzere şehirler arası seferler düzenlenmesine -hükûmet tarafından da onaylanarak- 4 Mayıs 1911 (21 Nisan 1327)'de karar verdi. Bu kararı müteakip satın alınan ve İstanbul'a getirilen ilk iki gemiye "Mithat Paşa" ve "Reşit Paşa", üçüncüsüne de Giresun halkının destekleriyle satın alınmış olması sebebiyle "Giresun" isminin verilmesi uygun görülmüştü. Cemiyetin 32 bin İngiliz lirasına mal ettiği bu vapurların, bir süre sonra Harbiye Nezaretinin ihtiyacı doğrultusunda "hastane gemisi" olarak kullanılmasına

[21] **a.g.e**.,s.149-151

[22] Bahriye Nezaretine bırakılmasına karar verilen gemilerin adları: Mithat Paşa, Reşit Paşa, Kemal Reis, Piri Reis, Giresun'dur. Kemal ve Piri Reis'in satın alınma bedelleri 16.000 İngiliz lirası olup, yapılan diğer masraflarla (25.000) beraber değeri 44.000 İngiliz lirasını bulmaktadır.

karar verilmiş ve 22 Ağustos 1910 yılında bu konudaki talep, Donanma Cemiyeti'ne iletilmişti[23].

Donanmayı ıslah maksadıyla, Dougles Gamble Paşa tarafından verilen rapor doğrultusunda cemiyet, kuruluşundan 4-5 ay sonra ilk icraatını gerçekleştirerek Almanya'ya bir torpido sipariş etmiş ve ilk taksiti 20 gün içerisinde ödeyebilmek için Tanin gazetesi aracılığıyla Osmanlı halkından 150 bin lira yardım istemiş, bu isteğe halk da yoğun katılımla destek verince yaptırılması tasarlanan muhribe "Yadigâr-ı Millet" adının verilmesi kararlaştırılmıştı[24]. Böylece muhribin ilk taksiti olan 197.475 bin lira 16 kuruş, 18 Nisan 1910 yılında Alman "Schichau Fabrikası'na" ödenerek geminin kızağa alınması sağlanmıştı. Aynı dönem içerisinde Bahriye Nazırı Halil Paşa, meclise iki adet dretnot, bir kruvazör, dört açık deniz torpidosu alınmasını içeren bir de proje sunmuş, bu projeyle açık deniz torpidolarının yapımı için ödeme takvimini de yarısı peşin, diğer yarısı dört ayrı taksitte verilmesi ilkesini şart koşmuştu. Açık deniz torpido muhriplerine bu denli yüksek meblağın ödenmesinin sebebiyse, dünya savaşı rüzgarının esmeye başlamış olması ve gemilerin bir an evvel donanmaya katılımını sağlamaktı.

Bu gemiler için Schwartzkopf Fabrikası'na 20 adet torpil, Krupp Fabrikası'na 8 adet top ısmarlanmış ve bedellerine mahsuben 1.798.405 kuruş 10 para verilmişti. Proje, bundan evvel Almanya ve İtalya'daki siparişlerle birleştirilebilirse, Türk donanması, bölgesinin en önemli kuvveti hâline gelmiş olacaktı. Yadigâr-ı Millet ve Muavenet-î Millîye muhripleri, 9 Temmuz 1910 (26 Haziran 1326)'da Kolağası Rauf Bey'in komutasında yola çıkmış, 15 Ağustos 1910 günü İstanbul'a ulaşmıştır. Buna mukabil, Numune-î Hamiyet, Gayret-î Vataniye muhripleri de 27 Ağustos 1910 tarihinde İstanbul'a getirilmiştir[25].

Donanma-i Osmanî Muavenet-î Millîye Cemiyeti, Almanya'dan dört muhribin ardından iki zırhlı daha almak amacıyla aynı tarihlerde harekete geçmiş, 6 Ağustos 1910

---

[23] Reşit Paşa ve Mithat Paşa vapurlarının Bristol Limanından İstanbul'a gelebilmesi için kömür, makine, güverte levazımı, havuz,boya, sigorta ve diğer masrafları dahil 67.723.2 lira verilmiştir. Giresun "Jerome" vapuruyla birlikte geriye kalan Kemal ve Piri Reisi'nde işlemleri tamamlandığı hâlde Trablusgarp Savaşı bahanesi ve Graysons şirketi ile cemiyet müesseseleri arasında meydana gelen hukukî pürüz sebebiyle gemiler uzun süre Liverpool Limanında bağlı kalmışlar, savaşın uzun süreceği ve bundan cemiyetin maddi kayba uğrayacağı belirtilerek, iyi bir fiyata satılmışlardır.. Bkz. Özçelik; **a.g.e**.,s.159-166

[24] **a.g.e**.,s.152

[25] Bu durumda gemilerin teçhizat ve nakliyesine toplam 39.774 lira 54 kuruş 18 para verilmiştir. Özçelik; **a.g.e**., s.152-154, Bu torpidolardan Muavenet-î Millîye, I. Dünya Savaşı'nda karada savaşan İttifak kuvvetlerine açıktan destek atışı yaparak önemli yararlılıklar sağlamıştır.

(24 Temmuz 1326) tarihinde, 18 milyon mark karşılığında 17 yaşında Kurfürst Frederich Wilhelm (Barbaros Hayrettin Paşa) ve Weisenburg (Turgut Reis)'u alarak bunlara iki büyük Türk denizcisinin isimlerinin verilmek istendiğini İrade-i Seniyye'ye bildirmiştir. Bu zırhlılar için Osmanlı Devleti'nin Mâliye Nezaretinin kefaletinde 83.083.449 kuruş 20 paralık 20 adet senet yapılarak Deutche Bank'a borçlanılmış, bunun 56.160 milyonu 13 Haziran 1912'de, 12 milyon lirası 13 Temmuz-13 Ağustos 1912'de ödenirken, faiziyle birlikte 14 milyon lira borcu kalmıştır. Cemiyet, 1912 Temmuz'una kadar bankaya 78.160 milyon lira öderken, geriye kalan paranın verilmesinde güçlük yaşanınca bir defa daha 18 aylık bir ödeme çizelgesi hazırlanmıştır. Gemiler, 15-16 Ağustos 1910 (2-3 Ağustos 1326) tarihinde, Türk Hükûmeti'nin gönderdiği zabitler ve mürettebat olduğu hâlde Alman amiral komutasında yola çıkmıştır. Zırhlıların Çanakkale'ye girişleri 28 Ağustos 1910'dur[26]. Bu iki eski Alman gemisi alınmadan evvel, Averoff zırhlısını üreten fabrika yönetimi bu gemiyi Türklere satmayı istemiş; fakat genç Türk zabitler tecrübesizliklerinin kurbanı olarak bunu fabrika yönetiminin "müşteri kızıştırma politikası" olduğunu düşünmüş ve gemide bazı kusurlar da bulunduğunu iddia ederek hükûmeti zırhlıyı satın almaktan vazgeçirmişlerdir. Sonunda Yunanlıların olan zırhlı, Balkan Savaşı sırasında denizlerde Türklerin üzerine ölüm yağdırmıştır[27].

Dünyada büyük devletler hızla sanayileşme sürecini yaşarlarken, diğer yandan da bloklaşma ve silâhlanma yarışı devam ediyordu. Tüm bu olup bitenleri geriden takip eden Osmanlı Devleti ise; bulunduğu coğrafî konum itibariyle silâhlanma da geri kalmayı istemediğinden dünyada gelişmekte olan silâh sanayisini yakından takip ediyordu. Osmanlı'nın bu takibi, dönemin yüksek teknolojiye sahip olan "büyük devletleri"nin iştahını kabartıyordu. Birbirleriyle devamlı sınır savaşları yapan Güney Amerika ülkeleri, İngiltere, Fransa ve İtalya'nın en iyi müşteri portföyünü oluşturmaktaydı. Bunu bilen "silâh satan ülkeler" devamlı teknolojilerini yeniliyor ve bunları tüm dünyaya pazarlıyordu. İşte hemen hemen aynı dönemlerde, İngiliz Amstrong Firması'nın geliştirdiği ve Wikers tezgâhlarında ürettiği 23.000-27.000 ton ağırlığındaki, yeni teknoloji zırhlıya Brezilya Hükûmeti talip olmuştu[28]. Ama bir süre sonra Brezilya Hükûmeti, Şili ve Arjantin Hükûmetleriyle aralarında yaptıkları silâhsızlanma mutabakatı neticesinde "Rio de

---

[26] **a.g.e**., s.156-158

[27] Ayrıntılı bilgi için bkz. Umur Tuncer; ***Balkan Harbi'nin Deniz Savaşları ve Osmanlı Donanmasının Durumu***, (yayınlanmamış doktora tezi) İstanbul 1992

[28] İnam Erberk; ***Rauf Bey***, İstanbul 1965, s.65; Afif Büyüktuğrul; **"Osmanlı-Yunan…"**, *Belleten*, Ankara 1975, S.156, s.743; Özçelik, **a.g.e**., s.168

Janeiro" adını verdikleri zırhlıyı almaktan vazgeçtiler[29]. Yunan Hükûmeti ise; bu boşluktan istifade ederek Şili Hükûmeti'nin yaptırmakta olduğu iki dretnotu almak isteyince, İstanbul Hükûmeti devreye girerek üç zırhlıyı almak için İngiliz Hükûmetiyle yeni bir pazarlığa oturup, siparişlere 6 dretnot, 20 torpido muhribi, 6 denizaltı daha ekleyerek, hem Yunanlılara karşı askerî bir üstünlük sağlamak hem de Osmanlı halkının manevîyatını yükseltmek için 4 Nisan 1911'deki aynı toplantıda iki dretnotun siparişlerini vermişti[30].

Bir müddet sonra dönemin Bahriye Nezareti verilen siparişleri denetlemek maksadıyla, 8 Ocak 1914 tarihinde Tevfik Paşa'nın emriyle Rauf Bey'i, bin kişilik teknik personel ve Amstrong-Wickers firmasına ısmarlanan "Fatih" dretnotuna nezaret etmesi maksadıyla, Korvet kaptanı (Yarbay) Hamdi Bey ile beraber Reşit Paşa vapuruyla İngiltere'ye göndermişti[31]. Bu aynı zamanda, Osmaniye ve Reşadiye mürettebatının tatbiki eğitimi amacıyla gerçekleştirilen bir seyahatti[32]. Reşadiye mürettebatının da bu seyahatte yer almasının sebebi, Eylül 1913'te yapımı tamamlandığı hâlde Osmanlı Devleti'ne teslimi sürekli geciktirilen geminin iki ülke arasında politik sorun hâline gelmek üzere olmasıydı. Bu yüzden dönemin hükûmeti, geminin tayin edilen mürettebatını, İngiltere'ye göndermişti. Geriye kalan taksitleri ödeyebilmek için de Pierre isimli bir Fransız Bankası'ndan %12 faizle 4 milyon sterlinlik kredi temin ederek, Londra'da 8 numaralı Great George sokağında bulunan E.J. Amstrong Withwort-Wickers Şirketi'nden gemilerin teslim edilmesi talimatını almıştı[33]. Böylece İngiliz Hükûmeti'ne bir emr-i vakî yapmaya çalışılır. Reşadiye dretnotunun inşasını denetlemek için mezkur tersaneye gelen Rauf Bey, İngilizlerin gemilere el koymak için birtakım ayak oyunları sergilediğini vakit kaybetmeden başkente bildirir[34]. Cavit ve Cemal Paşalar, Osmanlı'nın gücünü simgeleyecek böyle iki geminin satın alınması için gerekli parayı (3,5 milyon lira) bulabileceklerinden şüphe dahi etmezken, Tevfik Paşa'nın emri, Sultan Osman'a bayrak çekilmeden paranın ödenmemesi yönündedir. Fakat, Rauf Bey İngilizlerin gemiye el

---

[29] Yusuf Hikmet Bayur; ***Türk İnkılap Tarihi***, C.III, ksm.I, Ankara 1990, s.7; Erberk; **a.g.e**., s.67; Büyüktuğrul; ***"Osmanlı- Yunan…"***, s.743-744

[30] "Reşadiye" ve "Fatih" ismini alacak olan bu iki geminin siparişi İstanbul Hükûmeti tarafından verilmiş olup, Muavenet-i Osmani Cemiyeti tarafından yalnız para yardımı yapılmıştır. Bkz. Özçelik; **a.g.e**., s.167

[31] Erberk; **a.g.e**., s.67,

[32] Cemal Paşa; ***Hatırat***, Yay. Haz.: Metin Martı, bsk. 5, İstanbul 1996, s.98 vd.

[33] Büyüktuğrul; ***"Osmanlı-Yunan…"***, s.743, Reşadiye'nin değeri ise, 2.275.000'dur. Özçelik; **a.g.e**., s.170; Bayur; **a.g.e**., s.71-72; Amstrong-Wikers Şirketine üçüncü bir savaş gemisi olarak ısmarlanan "Fatih'in" yanına 2 skaut, 6 muhrip, 2 denizaltı daha eklenmiş, Fransızlara da 6 muhrip ile 2 denizaltı siparişi verilmişti. Osmanlı Bahri Kuvvetleri 1916 yılının ilk aylarında bu gemilerle Avrupa'nın en önemli donanmalarından birisi olacaktı. Bkz. Haydar Alpagut; ***Büyük Harbin Türk Deniz Cephesi***, İstanbul 1937,s.2-3; Parker; **a.g.e**., s.247

[34] Bayur; **a.g.e**., s.12; Özçelik; **a.g.e**., s.169; Alpagut; **a.g.e**., s.2

koymak niyetiyle hareket ettiklerini anlayınca herhangi bir güçlükle karşılaşmamak için taksit ödeme süresinin bitimine yarım saat kala ödeme yapmakta bir sakınca görmez[35]. Aynı günlerde İngilizler, 1-2 Ağustos 1914 tarihinde yayınladıkları bir beyannameyle tüm tersanelerinde yabancı devletler için üretilen her nevi gemiye el konulacağını bildirir[36]. Bu gelişme Türklerin korktukları bir olayın başlarına gelmesinden başka bir şey değildir. Bu gelişme üzerine Tevfik Paşa, İngiliz Hariciye Nezareti ve mezkur şirkete protesto telgrafları gönderir[37]. Cemal Paşa da, aynı dönem içerisinde bu olay hakkında şu yorumu yapar: "Gemilerimizi İngilizlerin kara sularından dışarı çıkaramayacağımızı öğrendiğim gün hayatımın "en acı" günü olmuştur"[38]. İngilizler, bu yed-i gaspa karşılık üst düzeyde üzüntülerini bildirir ve zararın tazmini için gerekenin hükûmetleri aracılığıyla yapılacağını Osmanlı Hükûmeti'ne bildirirler[39].

Cemal Paşa, İngilizlerin dünyada yaşanan bloklaşmalar neticesinde yaşanması muhtemel bir savaş durumunda bu gemileri öteden beri zaptetmek niyetinde olduğu düşüncesinin kendisinde çok önceden tezahür ettiğini belirtirken, İngilizlerin uluslar arası antlaşmalar gereği bir savaş hâli mevcut olduğunda tezgâhlarındaki gemilere el koyma hakkının bulunduğunu; ancak İngiliz Hükûmeti'nin zaptetme olayını yaparken savaş hâlinde olmadığını, hatt-ı zatında seferberliğini dahi ilân etmediğini sözlerine eklemiştir. Bu durum ise Osmanlı Devleti'nin savaşa dahil olmayacak olmasına rağmen neden seferberlik ilân ettiğinin İtilâf devletleri tarafından sorgulanması sırasında durumu rahatlıkla açıklayabilmesini sağlamıştır[40].

---

[35] Erberk; **a.g.e**., s.67, Rauf Beyin (Orbay), hatıratlarından aldığı bir anekdot da "2 Ağustos 1914 tarihinde İngilizlerle geminin (Sultan Osman), teslimi ve Türk sancağının çekilmesi hususunda anlaşılmış olmasına rağmen paranın ödenmesine yarım saat kala gemilere el konulduğunu söyler.", Yusuf Hikmet Bayur'da eserinde, Osmanlı Devleti'nin adeta tuzağa düşürüldüğünü, gemiye el koymak için paranın ödenmesinin beklendiğini ifade eder. Bkz. Bayur; **a.g.e**., s.72; Rauf Bey, ***Cehennem Değirmeni*** isimli eserinde olay hakkında, "…öfkeden ölmediğime hâlâ şaşarım" sözleriyle içinde bulunduğu duruma açıklık getirmektedir. Bkz. Faruk Ayın-Erkan Göksu; **a.g.m.**, s.30

[36] Özçelik; **a.g.e**., s.170, bu karar alındığında gemileri Cebelitarık yoluyla Boğaza götürme görevini alan 400 kişilik mürettebat Tyneside'ye henüz ulaşmışlardı.Daha fazla bilg için bakınız. Alan Parker; ***Bir Çöküşün Yeni Tarihi,*** İstanbul 1995

[37] Bayur; **a.g.e**.,s.71-72

[38] Cemal Paşa; **a.g.e**., s.105

[39] Bayur; **a.g.e**., s.74, İngilizler yaptıkları açıklamaya göre, ancak Kraliyet Donanmasının adı geçen gemileri ihtiyaç fazlası olarak değerlendirmesi durumunda iadesini yapabileceklerini aksi bir hâlde ise, gemilerin zararını tazmin için 7.500.000 altın Osmanlı lirasının verileceğini taahhüt ederler; fakat bu taahhütlerini asla yerine getirmezler. İngilizlerin Bahriye Nazırlığı görevinde bulunan Winston Churcill, Enver Paşa'ya yazdığı bir mektupta el konulan gemiler için her hafta bin İngiliz lirasını geçmeyecek biçimde ödeme yapılacağını veya gemilerin iade edilebileceğini, ancak bu ödemelerin veya iadenin yapılabilmesi içinde Türklerin savaşta tarafsız kalmalarının şart olduğunu bildirir. Bkz. ***I. Dünya Savaşı Ansiklopedisi***, C. I, İstanbul 1983,s.237

[40] Bu konuyla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Cemal Paşa; ***Hatıralar (İttihat-Terakkî, Birinci Dünya Harbi, Bahriye Nazırı ve 4. Ordu Komutanı Cemal Paşa)***, Yay. Haz. Behçet Cemal, İstanbul, 1959, s. 133

Sultan Osman ve Reşadiye'nin teslim edilmeyerek, İngilizlerce müsadere edilmesinin ardından cemiyet bir başka Avrupa ülkesi olan İtalya'ya, Drama ahâlisinin katkılarıyla 110 bin Osmanlı lirası kıymetinde 800 ton ağırlığında "Drama" namıyla anılan bir torpido sipariş eder. Fakat bu torpidonun da akıbeti diğer gemilerinkinden farklı olmaz ve savaş bahane edilerek (Trablusgarp Savaşı) gemi teslim edilmez[41]. Birinci Dünya Savaşı'ndan evvel İtalya'daki Ansaldo Bahriye İnşaat Şirketi'ne sipariş edilen bu "Hamidiye" sınıfı "Drama" kruvazörü için eski hükûmet tarafından İtalyan şirketine muhtelif tarihlerde 202 bin İngiliz lirası ödendiği hâlde, geminin teslim alınamaması ve zararın Osmanlı Hükûmeti'nin istediği şekilde tazmin edilememesi sebebiyle, Cenova Asliye Mahkemesi'nde bir İtalyan dava vekili marifetiyle dava açılır; ama mahkemenin İtalyan şirketinin talebi doğrultusunda karar alarak, eski Roma elçisi Nabi Bey'in ve Fırkateyn Çarkcısı Hüseyin Sabit Bey'in de hazır bulunduğu 26 Ocak 1915'te şirket İdare Meclisi azaları Mariyo ve Piyerro'nun katılımlarıyla yapılan antlaşmadaki tersane tadilât ve diğer masrafları için 40 bin, kruvazörün inşa ve nakil masrafları içinde 162 bin İngiliz lirasının verilmesi; ancak verilecek yeni siparişin 330 bin İngiliz lirasından az olmamak şartıyla (satın alma fiyatıyla mezkur şirketten alınacak aynı malın satın alma bedeli arasındaki fiyat farkı azamî %25'i geçmemesi kaydıyla), bir sipariş verilerek ödenmesi kararını, Ankara Hükûmeti benimsemeyerek yeni bir dava açılmasını ister. Fakat bu mahkemenin de yine Türk Hükûmeti aleyhine karar alacağının anlaşılması üzerine 2.10.1340 (1924) tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla davadan ve Osmanlı Devleti'nden kaynaklanan kruvazör ile ilgili haklardan vazgeçilir[42]. İtalyanlar ise; savaşın başlamasıyla birlikte Osmanlı Devleti'ne teslim etmeyerek kullanmaya başladıkları bu kruvazörü 1936 yılına kadar "Libya" adıyla donanma envanterinde tutarlar[43].

Bu anlatılanlardan çıkarılacak en önemli netice mülga Osmanlı Devleti'nin sadece İngilizler tarafından değil, İtalyanlar tarafından da aldatıldığıdır. Birinci Dünya Savaşı bahane edilerek, tıpkı Sultan Osman ve Reşadiye dretnotlarının akıbetinde olduğu gibi Drama kruvazörünün de parası ödendiği halde teslim etmemişlerdir. Yaşanan bu gelişme üzerine dönemin TBMM Hükümetince İtalyanların ilgili mahkemelerine dava açıldıysa da beklenen netice alınamadığı için hükümet kruvazör ile ilgili tüm haklarından feragat etmiştir.

---

[41] Özçelik; **a.g.e**., s.171

[42] **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 2.10.1340/ 18-011 ek no: 54 / 7**; **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı,18/ 021/ 64 / 5; B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 18/ 021 / 64 /6**

[43] Büyüktuğrul; **"Osmanlı-Yunan…"**, s.733

Türklerde bu gelişmeler olurken Yunanlılar da gemilerin Türklere teslim edilmemesi için olanca kuvvetleriyle Amerika'daki, İngiltere'deki ve Avrupa'nın çeşitli ülkelerindeki lobilerine yüklenmekteydiler. Yunanlılar, gemilerin siparişlerinin alınmasına mani olamamışlarsa da teslim edilmelerini önleyebilmek için derhâl harekete geçmişlerdi. İlk aşamada yapımı tamamlanmak üzere olan ve Osmanlı Devleti'nin itibar meselesi yaptığı Sultan Osman zırhlısının (Osman-ı Evvel) bir denizaltı vasıtasıyla batırılmasını düşünmüşlerdi[44]. Yunanlıların gemilerin Türklere verilmesini istememesindeki sebep ise; Akdeniz'de güçlenebilecek bir Türk donanmasının Adalar Denizi meselesinin hâllinde gücünü büyük devletlere kabul ettirerek sorunun Yunanlılar aleyhine çözümlenmesine sebep olması ihtimaliydi. Osmanlı Devleti de durumun hassasiyetini göz önünde bulundurarak geminin bir an evvel teslim edilebilmesi için eğitim tatbikatlarının bir kısmını iptal ederken, tersanedeki işçi sayısının arttırılmasını sağlamış ve 29 mürettebat ile 2 mülâzımı Londra'ya göndermişti[45]. Cemal Paşa'nın ise bu denli acele etmesindeki sebep, geminin (Osman-ı Evvel) vakit kaybedilmeksizin Marmara'ya çekmek ve İtalyan Savaşından evvel ısmarlanmış olan ve yapımı geciken Reşadiye zırhlısının tamamlanması için kesin tarihi belirlemekti[46].

Sonuçta, 1911 yılında İngilizlere bir muharebe gemisi ısmarlandı. Osmanlı Devleti bunun için 194.207.217 liralık bir bahriye bütçesi önerdiyse de, Mebusan Meclisi bu teklifin 170.859.442 liralık kısmını kabul etmişti. Bu meblağ yine de geçen yılın bütçesinden 6.828.261 lira fazlaydı[47]. Paranın dışında 19 Mayıs 1327 (1911) tarihinde, ısmarlanan gemilerin taksitlerinin ödenebilmesi maksadıyla Bahriye bütçesine 5 milyon liralık bir ekleme de yapılmıştı[48]. 6 Ocak 1912 tarihinde de Meclis-i Mebusan'a konuyla ilgili bir proje sunulmuştu[49]. Söz konusu gemilerin alımı için yapılacak ödemeler altı yıla

---

[44] **a.g.m.**, s.746

[45] Mine Erol; ***Birinci Dünya Savaşı Arifesinde Amerika'nın Türkiye'ye Karşı Tutumu***, Ankara 1976, s.26-27, Erberk; **a.g.e**., s.67

[46] Cemal Paşa; **a.g.e**.,s.98-99; Özçelik; **a.g.e**., s.169

[47] **M.A.Zabıt Ceridesi, C.:IV, İ: 60, Dev.:1, İç.Sen.:3, (30 Nisan 1327)** ,s. 46

[48] **M.A.Zabıt Ceridesi, C.:IV, İ.: 74, Dev.:1, İç.Sen.:3, (19 Mayıs 1327)** , s. 447

[49] I. Dünya Savaşı öncesi 1911-1915 yılları arasında yaptırılması kararlaştırılan gemiler ve havuzları gösteren Tablo 1, Afif Büyüktuğrul'un **"Osmanlı-Yunan Silâhlanma Yarışı",** *Belleten Dergisi,* Ankara 1975 adlı eserinden alınmıştır.
Skaut: Muhriplere liderlik yapacak büyük gemi
Destroyer: Muhrip
Ana gemisi: Denizaltı personelinin yatak gemisi
Temirit gemisi: Amiral gemisi
Havuz: gemilerin her türlü bakım ve onarımının yapıldığı yer

bölünürken yaklaşık 16 milyon 210 bin liranın ödenmesi gerektiği, bunun da yılda 2 milyon 701 bin 666 lira anlamına geldiği belirtilmişti[50]. B.k.z. (Tablo 1)

SAYI	GEMİ CİNSİ	TONAJ	YAPTIRILACAĞI YIL					BEDELİ
			1327	1328	1329	1330	1331	
6	Dretnot	23000	1	2	1	1	1	2000000
4	Skaut	55000	-	2	2	-	-	350000
20	Destroyer	1000	-	4	6	5	5	135000
6	Denizaltı	500	-	2	2	1	1	80000
1	Ana gemisi							
1	Tahlisiye	1300	-	-	1	-	-	100000
	gemisi	5000	-	1	-	1	-	130000
1	Mayın		-	1	-	-	-	200000
1	dökücü		-	1	-	-	-	300000
2	Temirit		-	1	-	-	1	300000
1	gemisi		-	-	-	1	-	50000
1	Büyük havuz		-	-	1	-	-	300000
	Küçük havuz							
	Muhrip							
	havuzu							
	Okul gemisi							

Donanma Cemiyeti yalnız gemi satın almamış, ordunun ihtiyaç duyduğu her türden malzemenin alımında da yardımda bulunmuştu. Hatta, 1919 senesinde hazırladığı faâliyet raporunda "deniz uçakları ve denizaltıların" satın alınması tasarlanmış, bunun için banka hesabı açılmışsa da, daha sonra bundan vazgeçilmiştir. 3 Ocak 1916 tarihine gelindiğinde Bahriye Nezareti, sınırlar dışarısında bulunan düşman donanmasının ve denizaltılarının hareketlerini takip ederek herhangi bir taarruzu evvelden haber alabilmek için 3 adet uçak alınmasını cemiyetten talep etmişti[51].

Donanma Cemiyeti, bu ıslah çalışmalarının esas kaynağını halkın gönüllü desteğinden temin etmekteydi. Yurt içinde olduğu gibi yurt dışında yaşayan Osmanlı tebaasındaki insanlardan da donanma için destek topluyordu. Cemiyet, Arjantin'den, Cava Adalarına, Edinburg'dan Güney Afrika sahillerine kadar teşkilâtlanmış, şube açamadığı yerlerde sefaretler ve şehbenderlikler vasıtasıyla fonksiyonundan fazlasını yerine getirmeye çalışmıştır. Paris, Berlin, Girit, Kıbrıs, Mısır, İran'da şubeler açarken,

[50] Afif Büyüktuğrul; **"II. Meşrutiyet Sonrası Deniz Kuvvetlerimizin Düzenlenmesi Çabaları"**, *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, C.I, S.5, Ankara, s.62

[51] Ülkeye uçak kazandırma fikri yalnız Osmanlı sınırları içerisinde değil, dışındaki Müslüman ülkelerde de talep görmüştür. Bkz. Özçelik; **a.g.e**., s.176-177

Amerika Birleşik Devletleri'nde "İttihat-ı İslâm" ismiyle faâliyet gösteren cemiyet, bu ülkede de etkinliğini sürdürmüştür. Yurt dışından cemiyete gönderilen maddî ianeler Kasım 1913 tarihine kadar "Galata İttihat-ı Anasır Cemiyeti'ne" gelirken, cemiyetin reisi olan Victor Bey, ianelerin bu dönemden itibaren merkeze gönderilmesini istemiştir.

Muavenet-î Millîye Cemiyeti'ne en fazla yurt dışı desteğini Hint Müslümanları vermişti. Tüm İngiliz baskılarına rağmen Osmanlı ülkesine destekten çekinmemişlerdir. Bunun yanı sıra, Petersburg, Hocabey, Kerç, Bişa, Kersan gibi Rus şehirlerinde yaşayan Türk nüfus Tahran, Tebriz, Reşt, Hoy, Semmas, Urumiye, Kirmanşah'ta yaşayan Azeri Türkler ile Gürcistan Tiflis'te yaşayan İslâm ahalisi, Mısır'da, Cezayir'de, Habeşistan'da, Sudan'da, Trablusgarp ve Bingazi sahillerinde, Cibuti'de, Bulgaristan, Romanya, Yunanistan, Bosna-Hersek'teki Osmanlı reayasından maddi destek de sağlanmıştır. Ayrıca devlet kartpostal, hurda kağıt ve pul satışlarından pay ayırırken, resmî dairelerdeki çay, kahve, şerbet satışlarından Muavenet-î Millîye'ye kâr payı vermiştir[52].

Tüm bunların yanı sıra cemiyete tahttan hâl edilen sultanların da mal varlıklarından pay ayrılmıştır. Bunun ilk temsilcisi ise II. Abdülhamid olmuştur. II. Abdülhamid'in tahttan indirilmesinin ardından tahmini değeri 6.085.500 kuruş civarında olan mücevherlerine el konularak hazineye alınmasının ardından satılıncaya kadar muhafaza edilmesi için Osmanlı Bankası'na emanet bırakılmıştır[53]. Mücevherlerin Paris'te satılmasını temin edecek olan Robert Linzeler'in, %3 lük komisyonu da hesap edildikten sonra geriye kalacak olan miktarın Donanma Cemiyeti'nin kasasına girmesi uygun görülmüştür. Bahriye Cemiyeti'ne Osmanlı hanedanına mensup bireyler de önemli bağışlarda bulunmuşlardır. Bunların başında Sultan Mehmet Reşat'ın bir maaşını vermesi, II. Abdülhamit'in oğlu Abdürrahim Efendi'nin Selanik şubesi vasıtasıyla 700 Osmanlı lirası yardımda bulunması, Aralık 1913 tarihinden itibaren Veliaht Yusuf Efendi'nin 200.000, Vahdettin (VI. Mehmet Vahidettin), Selahattin, Mecit, Mehmet Selim, Seyfettin Efendilerin 60.000, Abdulkadir, Burhanettin Efendilerinse 50.000 kuruş bağışta bulunmaları buna misal gösterilebilir[54].

Ancak, her şeye rağmen Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Savaşı'nı kaybetmek üzere de olsa bahriye programının peşini bırakmayarak tüm büyük devletlerin yaptığı

---

[52] Özçelik; **a.g.e**., s. 210-217.; Erol, **a.g.e.**, s.38-39; Sarıhan; ***Kurtuluş Savaşı Günlüğü*** **I**, Ankara 1993, s.191
[53] Özçelik; **a.g.e**., s.206-208
[54] Bu tavsiyeye rağmen mücevherlerin bir kısmı Londra'da satılmıştır. Bkz. **a.g.e**., s.206-209

gibi denizlerdeki egemenliğini devam ettirebilmek amacıyla bahriyeye yatırım yapmayı sürdürmüştür. Bu maksatla 11 Haziran 1334 (1918) tarihinde Muavenet-î Millîye Cemiyeti'nin 496. toplantısında Ali Şükrü ve Hafizi Beyleri Romanya'dan savaş sırasında Osmanlı'nın kaybettiği ticaret gemilerinin yerine yenilerinin alınması vazifesi tevdii edilmiştir. Ali Şükrü Bey de "İbrail ve "Kalas" isminde iki gemiyi satın almış[55], acilen peşinat için 50 bin markın gönderilmesini talep etmiş, fakat savaş sebebiyle paranın İtibar-ı Millî Bankası'ndan Romanya'ya, Almanya üzerinden ulaşacak olması, meblağın gelişinde bazı güçlüklerin yaşanması gibi sebeplerle Romanya'daki şirket, gemileri daha yüksek bedel veren başka bir devlete satma kararını almak zorunda kalmıştır. Bunun üzerine römorkörün bir sene vadeli bono ve %5 faizle başka bir yere devri için Ali Şükrü Bey'e cemiyet 24 Aralık 1334 (1918) yılında gerekli yetkiyi vermesine rağmen, 600 tonluk İbrail'in seferberlik ilân edilen Romanya tarafından cemiyete verilmemesi tehlikesinin tekrar belirmesi üzerine; Ali Şükrü Bey tarafından İstanbul'a kaçırılması kararı alınmıştır[56].

Cemiyet yalnız gemi değil, Çanakkale Savaşları'nda kullanılan mayınlardan, torpil ve çeşitli ebatlardaki topların hatta savaşta kullanılacak kum torbalarına kadar tedarik ederek üzerine düşen vazifeyi fazlasıyla yerine getirmiştir. Bunun dışında cemiyet alınan gemilerin ihtiyacı hâlinde elektrik tesisatlarının da bakım ve onarımını yapmıştır[57]. Bunun dışında, Dar'ül-Fünun salonunda Belediye üyeleriyle yapılan toplantı sonucunda kibrit, gazete, sigara, oyun kağıtları üzerinden gelecek varidatın bir kısmının Donanma Cemiyeti'ne verilmesini karara bağlamıştır. Tüm bunların dışında, Muavenet-î Millîye Cemiyeti'nin düzenlediği, "Donanma ve Tersane Piyangoları", kibrit ve sigara kağıdı imtiyazının belli bir müddet ve şartla ihâle edilerek, en uygun teklif verene bu imtiyazın kullanım hakkının verilmesinden elde edilen gelirlerin de cemiyetin kasasına girmesi, cemiyetin faâliyetlerini hızlandıran bir diğer müspet girişimdi. Tüm bu mücadele ve çabalara karşılık Cemiyet, Mondros Mütarekesi'nin imza edilmesinin ardından (30 Ekim 1918) İttihat ve Terakkî Fırkası'na muhâlif olan siyasî ve bürokratik kuvvetlerin baskıları sonucunda kendini tasfiye etmek zorunda kalmıştır. İttihat ve Terakkî'nin iktidardan uzaklaşmasından sonra yönetimi devralan Tevfik Paşa kabinesi, cemiyeti ilga etmek yerine Bahriye Nazırlığı'na bağlamak istediyse de bu kabinenin ardından göreve gelen Damat Ferit Paşa kabinesi cemiyetin varlığına daha fazla tahammül

[55] Ali Şükrü Bey'in satın aldığı 600 ton büyüklüğünde bir gemi ve 150 tonluk bir römorkördür.
[56] Özçelik; **a.g.e**., s.172-173
[57] **a.g.e**., s.173-175

gösteremeyerek, Donanma Cemiyetini ve Müdafaa-i Millîye Cemiyeti'nin mallarına el koymak suretiyle kurumun varlığına son vermiştir. Cemiyet mensupları, durumu şiddetle protesto etseler de amaçlarına ulaşamayan yöneticiler, sadece cemiyetlerini değil, cemiyetin sahip olduğu tüm mal varlıklarını da kaybetmişlerdir[58].

Millî Mücadele döneminde ise, cemiyetin varlığı yine gündeme gelmiş ancak yeniden kurumun tesisinin mümkün olamayacağı görüşünün tam anlamıyla ağırlık kazanmasının ardından BMM, cemiyetin ilgası sonucunda sahip olduğu tüm maddiyatın ordunun ihtiyacı olan yeni tayyarelerin alınması ve yapılması hususunda tartışmaların büyümesiyle hadiseyi Dahiliye encümenine devretmiştir[59]. 22.4.1341 (1925) tarihli encümen mazbatası hakkında 5.12.1341 (1925) tarihinde yapılan oturumda Dahiliye Encümenince hazırlanan Donanma Cemiyeti'nin faâliyetlerinin sona erdirilmesine ilişkin kanunnamenin iptaliyle cemiyetin sahip olduğu hakların, taşınır-taşınmaz tüm mal varlığının, Türk Tayyare Cemiyeti'ne devredilmesiyle ilgili kanun teklifi verilmiş ve 12.12.1341 (1925) günü teklif kanunlaştırılmış, cemiyetin tüm gayri menkulleri ve serveti Türk Tayyare Cemiyetine aktarılmıştır[60].

1.2.2. Osmanlı Donanması'nın Islah Edilmesi İçin İngiliz Hükûmeti Tarafından Görevlendirilen Personel ve Yaptıkları Islah Çalışmaları

Osmanlı'nın "batılılaşma" süreciyle beraber başlayan ve her alanda baş gösteren "yeniden yapılanma" fikri orduda kendine yer bulmuş, özellikle üç kıtada egemen olan devletin bekâsının devamı için Deniz Kuvvetleri'nin ilerlemesi esas kabul edilerek, diğer hususlarda olduğu gibi bunda da yabancı uzmanlardan istifade etme fikri öne çıkmıştır.

Osmanlı Devleti Bahriye Nezareti'nde, 1839'dan 1914 yılına kadar 7 İngiliz amiral görev almıştır. Bunlardan ilki "Yaver Paşa" olarak anılan Sir Baldwin Wake-Walker'dir. Onu Sir A. Slade "Müşavir Paşa", III. Amiral Hobart-Hapten ve August Charles, Sir Henry Felix Woods, Amiral Dougles Gamble, Amiral Sir Hugh Pigot Williams ve son olarak Amiral Sir Arthur H. Limpoos takip etmiştir. Sir Walker'ın Osmanlı Bahriyesi'ne en önemli hizmeti, Bahriye Okulu'nun çağın gereği olan askerî teçhizatlarla donatılmasını sağlayarak, üst düzeyde eğitimin verildiği bir yer hâline getirilmesini sağlamasıdır. Sir

---

[58] **a.g.e**., s. 218 ve 226-228
[59] **TBMM Zabıt Ceridesi, C.:XVII, İ.:94, Devre:II, İç. Sen.:II**, s. 92-97
[60] **TBMM Zabıt Ceridesi, C.:XX, İ.: 23, Devre:II, İç. Sen.:III**, s.35-40 ve 98

Baldwin'in ardından göreve başlayan Sir Adolphus Slade, bahriyenin yönetimi, personel yetiştirilmesi ve tersanenin düzeni gibi konularda hizmet verirken; Amiral Hobart, Girit'te asayişin sağlanması ve Yunanlıların ihtilâlcilere yardımının önlenmesi hususunda hizmetleri geçmiş ve bu sebepten İngiliz Bahriye Nezaretince, ülkesine dönmediği takdirde isminin Kraliyet Donanması isim listesinden çıkarılacağı tehdidiyle karşılaşmıştır. Hobart Paşa'dan iki yıl sonra hizmete alınan Felix Woods, İstanbul Boğazı'nın Karadeniz girişine fener konulması, boğaz dışı her iki sahile kurtarma istasyonları açılması, boğaza girip, çıkacak olan gemilere verilecek hizmet karşılığı ödeyeceği resim ve harçların tarifelerinin hazırlanmakla görevli komisyonda Türkiye'yi temsilen bulunmasının yanı sıra 1877 yılındaki Osmanlı-Rus Savaşı'nda Karadeniz harekâtına katılarak Tuna Nehri'nin kıyı savunmasında da görev almıştır. Osmanlı Erkân-ı Harbiyesi tarafından görevlendirilen yabancı uzmanların belki de en kıymetlisi 3 Şubat 1909'da İstanbul'a gelerek Osmanlı Bahriye Kumandanlığı'ndaki görevine başlayan Amiral Sir Dougles Gamble'dır[61].

25 Ağustos'ta Ferik Amiral (Koramiral) Mehmet Paşa'nın başkanlığında toplanan Bahriye Şurâsı'nın aldığı kararla donanmanın yeni ve çağdaş bir düzene sokulması için İngiltere Donanması'ndan yetenekli bir subayın getirtilmesini düşünmüş ve durum Hariciye Nezareti vasıtasıyla, İngiliz Hükûmeti'ne bildirilmiş ve İngilizler de bu hususla ilgili 18 Eylül tarihinde Amiral Gamble'nin görevlendirildiğini Hariciye Nezaretine bildirmişlerdir. Amiral Gamble'nin göreve geldiğinde dağınık olan Osmanlı siyasî hayatı bir süre sonra düzene girince, Gamble da faâliyetlerine başlamıştır. Göreve geldiğinde yaptığı tetkikler neticesinde ilk olarak kuruluştan başlamak gerektiğini düşünerek Bahriye Nezareti teşkilâtı için bir proje hazırlamıştır. Ardından gemiler üzerinde yaptığı incelemeler neticesinde donanmayı yenilemeye karar vermiş ve işe yarayan gemilerden 2 filo ve bir filotilla oluşturmuştur. Elbette bu Osmanlı mâliyesine yeni bir külfet demek olsa da, amiralin isteği kabul edilmiştir. 2 zırhlı, 3 korvet, 2 kruvazör, 2 küçük torpido, 18 torpidobot, 16 bot, 6 yat ve 2 vapurdan mürekkep olan Osmanlı Donanması, ilk defa 1909'da Amiral Gamble'nin direktifiyle Marmara Denizi'ne çıkarılmış, böylece komşu ülkelere gözdağı verirken Osmanlı yöneticilerine de çalıştığını ispat etmeye çabalamıştır[62]. Amiral Gamble'nin denizlere açılma konusundaki ısrarcı tutumu neticesini

[61] Çoker; **a.g.e**., s.166

[62]Baldwin Walker'ın bu konudaki görüşleri: Osmanlı bahriyesinde vazife almadan evvel Yunan Ayaklanmasında Türklere karşı savaşarak Yunanistan Kurtuluş nişanıyla ödüllendirilmiştir. Osmanlı'ya geldikten sonra yaptığı hizmetlerin karşılığında Padişah yaverliğine kadar yükseltilmiştir. Hobart Paşa'nın İngiliz Kraliyet Donanması isim listesinden isminin silinmesinin ardından yeniden Lord Derby vasıtasıyla isim listesine kaydedilmiştir. II. Abdülhamit

vermiş, ihtiyaçları devlet tarafından karşılanan donanma Selanik'e uğrayarak Girit'e geçmiş ve komşu ülkeler bu durumdan rahatsızlıklarını basın ve enformasyon yoluyla tüm dünyaya ilân etmeye başlayınca Amiral amacına ulaştığını anlamıştır[63]. Öte yandan Amiral Gamble, donanmanın eğitimi için Kasımpaşa'daki Gazi Hasan Paşa kışlasında yeni er eğitim okulunu kurmuştur. Eylül 1910'da Kerpe seferine çıkmış, Ege'de gerçekleştirilen tatbikatın ardından Padişahın huzurunda yaptığı konuşmada, Türklerin ancak bir talim donanması kazandığını ifade etmiştir[64].

Bahriye ile ilgili yaşanan bunca gelişmeye İlâve olarak, 2 Haziran 1326 (1910) yılında Bahriye bütçesi üzerinde Mebusan Meclisi'nde yapılan bir konuşmada Muvazene-i Mâliye Encümeni Kirkor Zohrap Efendi; "… İngiltere Devleti bütçesinde en fazla sarfiyat yapan kurum bahriyedir. Bu kurum âdeta devlet içerisinde devlettir. Böyle olması sebebiyle de Bahriye Nezareti içerisinde, Mâliye Nezareti'nden maada Bahriye Mali Nazırlığı da mevcuttur. Bizde de Amiral Gamble tarafından bu maksatla Bahriye Müsteşarlığı'nın tesisine karar verilmiş ve hükûmetimizce de bu teklif kabul görmüştür…[65]." sözleriyle Amiralin bahriyeye olan bir diğer katkısından da bahsetmiştir.

Gamble'nin vazifesini tamamlamasının ardından Amiral Sir Hugh Picot Williams, 3 Mayıs 1910'da yeni görevine başlamış ve diğer tüm İngiliz uzmanlardan farklı olarak kendi çalışma arkadaşlarını (kurmaylarını) kendisi tespit etmiş, bunun yanı sıra fen müşavirliği görevini yürüttüğü hâlde donanma tatbikatlarını da yönetmiştir. Amiral Williams devrinde, yapılan bir diğer yenilik de seçilen topçu subaylarının eğitim maksatlı İngiltere'ye gönderilmesidir. 3 Mayıs 1912 yılında da, Amiral Williams'ın görevinin sona ermesiyle yerine Amiral Sir H. Limpoos getirilmiş ve Amiral de kurmaylarını -Higot Williams da olduğu gibi- kendisi tespit etmiştir[66]. Amiral, 1914 yılı başlarında bir Alman ticaret gemisinin, Kızıldeniz'den, Akdeniz'e geçmek üzereyken bilinmeyen bir mercan kayalığına çarparak batması sonucunda, Alman Hükûmeti'nin Türk Hükûmetine verdiği ağır bir nota üzerine İngiliz Kraliyet Donanması'ndan emekli Binbaşı Arsor Treskot'u

---

döneminde, 15 zırhlı, 11 kruvazör, 2 denizaltı, 40 torpidobot, 7 gambot, 52 vapurdan teşekkül etmiş olan donanmasının sadece 4 zırhlısı, 2 kruvazörü, 18 torpidobotu 2 nakliye gemisi iş görebilir durumdaydı.Bkz., Çoker; **a.g.e**., s.166 vd.

[63] **a.g.e**.,s. 309 vd.

[64] **a.g.e**., s.172

[65] **M.Meb. Zabıt Ceridesi, C.VI., İ.:114, Devre 1, İç.Sen.: 2, (2 Haziran 1326)**, s. 306

[66] Çoker; **a.g.e.,** s.166 vd.

Türkiye'ye getirerek bölgede uzun süreden sonra ilk defa mesaha (harita çıkarma) çalışmalarını başlatmıştır[67].

Amiral, dönemin usullerine göre donanmanın savaş yeteneklerinin üst düzeye çıkarılması arzusunu, dönemin askerî ve siyasî yöneticilerine rağmen hayata geçirmiştir. Bu yeniliklerin ilk göze çarpan örneği, 22 Temmuz 1914 senesinde donanmanın Amiral komutasında açık denizde tatbikata çıkarılmasıdır.

Ayrıca, reform grubunun en mühim makamlarda tam yetkiyle görevlendirilmeleri, buna rağmen en fazla ihtiyaç duyulan bir durumda yardımı esirgemeleri Türk yönetimini ve askerî makamlarını olumsuz etkiliyordu. Çünkü Reform grubu, kendilerine en fazla ihtiyaç duyulacak durumda görev yerlerini terk ederek, Türk personelini henüz eğitimini almadığı veya tecrübe kazanmadığı bir durumda yalnız bırakarak, Türkler "sevk ve idareyi" beceremiyorlar intibaını vermeye çalışıyorlardı. Elbette bu durum, Reform grubunun donanmaya verdiği dolaylı zararlardan sadece biriydi. Bunun yanı sıra ülkede kifayetli bir deniz sanayi kurulmayıp, dışarıdan alınan silâhlarla donanma vücuda getirmek, paranın yurt dışına çıkmasına neden olduğu gibi ülkenin ağır sanayisinin ve ekonomisinin gelişiminin önündeki en önemli engel olarak ortaya çıkıyordu. Hadiseyi teknik olarak değerlendirecek olursak, diğer devletlerin donanmaları karşısında zayıf kalmış, dışa bağımlı bir donanma hem devlete ek mâliyetler yüklemekte hem de teknik personelin eğitiminde güçlükler çıkartmaktaydı. Deniz Kuvvetleri'nin ıslah amaçlı da olsa, yabancılara emanet edilmesi pek çok mahsurlara sebep olmuştur. Bunların maddelenmesiyle ortaya çıkan sonuç ise;

- Devletin iç ve dış tehditlerle boğuştuğu bir dönemde ülkenin savunmasının en önemli kısmını teşkil eden donanmanın yabancı askerlerin elinde olması Türk askerî personelini tereddüde sevk etmişti.
- Türk donanmasına kapanması mümkün olmayan zararlar verdikleri sonradan anlaşılan İngiliz askerî uzmanlara stratejik görevler tevdii edilmişti.
- Birinci Dünya Savaşı evvelinde dış politikalarını Osmanlı Devleti'nin aleyhine inşa eden İngilizlerden Türk askerî gücünü geliştirmeleri beklenmişti.
- Sıcak denizlere inmeyi kendisine düstur edinmiş olan Rusların dönem itibariyle İngilizlerle ittifak içerisinde bulunuyor olması.

[67] Şakir Batmaz; **"Osmanlı Denizlerinde Mesaha Çalışmaları"**, *Türkler Ansiklopedisi*, C.14, Ankara 2002, s.917

- Osmanlı'nın Adalar Denizini savunmak zorunda olması, seferberlik sırasında yığınak nakliyatını yapacak, kara güçlerini besleyecek, güvenli ve kısa yoldan ikmâl yapmasını sağlayacak gemilerin, nakil yollarıyla ilgili savaş öncesi herhangi bir plan veya program yapılmamıştı.
- Türk Donanmasına, "eğitim" adı altında basit teorik birkaç gemi düzen hareketleriyle talimsiz Marmara ve Karadeniz'de dolaştırılarak zaman kaybettirmişti.
- İngiliz Amirallerin, muhtemel bir savaş durumunda donanma kumandanlığı yapamayacaklarını açıkça ifade etmelerine rağmen bu hususta esaslı bir girim yapılamamıştı.

İşte, Osmanlı yönetiminde de bu gerçekler fark edilmeye başlanınca 2 Ocak 1911'de Albay Tahir Bey (padişahın yaveri), Osmanlı Donanması'nın komutanlığına getirildi[68].

Albay Tahir Bey, donanmanın uzun zamandan beri aradığı nitelikli bir askerdi. Türk Donanmasının ihtiyaçlarını biliyor ve gereken tedbirleri almakta gecikmiyor, donamaya "atış talimleri" yaptırıyor, "savaş eğitimi" verdiriyordu. Böylece donanma 1911 yılında bünyesine katılan gemilerle talimlerine yeni bir yön vererek "müdafaa manevraları", yabancısı olduğu "karaya asker çıkarma" tatbikatları yapmaya başlamıştı. Bu eğitimler sırasında 28 Ağustos'ta Rodos, 30 Ağustos'ta Mersin, 3 Eylül'de İskenderun, 5 Eylül'de Beyrut ziyaret edilmiş ve bu ziyaretler Avrupa basınında ve Yunan kamuoyunda büyük tepkilere sebep olmuştu[69].

Osmanlı Donanması'nın Beyrut'tan İstanbul'a döndüğü sırada İtalyanlar 28 Eylül'de Trablusgarp için Türklere bir ültimatom vermiş, bu kibar tehdide bekledikleri cevabı alamayınca 29 Eylül 1911 günü Trablus ve Bingazi yöresine taarruza geçmişlerdi. Osmanlı Donanması'nın, İtalyanlara yakın olan kolu kifayetsiz olması sebebiyle istese de onlara üstünlük sağlayabilecek bir seviyede değildi. Ayrıca bölgedeki filo komutanı, savaş durumunu 1 Ekim 1911 günü Sakız Adası civarında "Timsah" yatında öğrenmişti. Zaten donanmada aynı gün Çanakkale'de Nâra Limanı'na çekildi ve savaş süresince mevkiîîni terk etmedi. Bu durum göstermektedir ki; denizci bir devlet olan Osmanlı'nın donanması kendisine en fazla ihtiyaç duyulan bir ortamda hazırlıksız,

[68] Çoker; **a.g.e**., s. 310
[69] Tuncer; **a.g.t**., s. 95-96

tam eğitilememiş, zayıf ve ilgisiz bırakılmasının bedelini ödüyordu. Dönemin komutanları sil baştan tesis etmeye çalıştıkları donanmayı da bir çırpıda karşılarında duramayacaklarını bildikleri bir donanmanın karşısına çıkararak, göz göre göre ateşe atmak istemiyorlardı. Bu sebepten Trablusgarp'taki savaş istenilen neticeyi verememişti. Kısa bir süre sonra yaşanan Balkan felâketinin ardından Başvekil ve Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, Çanakkale'yi ziyareti sırasında uğradığı limanda donanmanın ve personelin hâlini görünce yanındaki mülkî ve askerî erkâna, "Hata, donanmanın yapılandırmasını geciktiren bizdedir." diyerek bahriyesinin içinde bulunduğu şartları özetlemiştir[70].

Bu dönemde, Türk donanmasının İngilizler tarafından inkişaf ettirilmesi, Rusların da tepkisine sebep olmuş, bunun üzerine Ruslar, İngilizlere bu rahatsızlıklarını bildirmişlerdir. Kraliyet Donanması da Ruslara yaptığı açıklamada; Türk donanmasındaki yerlerini boşaltırlarsa, bu mevkiîlere hemen Almanların yerleştirileceği endişesini ileterek, inkişafın daha hızlı olacağını ve takip edilmesinin de mümkün olamayacağını belirterek, konu hakkında Çarlık rejiminin endişelerini gidermeye çabalamışlardır[71].

1.2.3. Osmanlı Donanması'ndaki Alman Personelin Islah Çabaları

Dünya üzerinde değişen dengelerden haberdar olan Osmanlı Devleti'nin zaman kaybına tahammülünün olmadığı anlaşılmaktaydı. Avrupa'da bloklaşmalar hız kazanarak tamamlanıyor, saflar belirleniyor, fakat Türklerin konumu hâl-î hazırda belirsizliğini muhafaza ediyordu. Bu aşamada bundan evvel olduğu gibi tüm dikkatler eldeki düzenli fakat ıslahın devam ettiği kuvvet olan ordu ve donanmaya çevrilmişti. Bölgesinde güçlü bir ülke olmak ve Avrupa ile diğer dünya milletleri üzerindeki tesirini artırmak isteyen Osmanlı, bu maksatla önceki bahiste de değinildiği gibi donanmanın ıslahı için İngiliz heyetini görevlendirdi. İngilizler zaten 1839 tarihinden beri Türk bahriyesinin ıslahı için çalışmasına rağmen, 1914 Şubat'ında Bahriye Nazırı olan Cemal Paşa bu görevlendirmeler hakkında şöyle düşünmekteydi; "Osmanlı ordusunun ıslahı için bugüne kadar yapılan tüm girişimler ya yarım bırakılmış ya da işin ehli olmayan kimselere görevler tevdii edildiği için amacına ulaşamamıştır." Elbette bunun bedelini ağır ödenmiştir. İşte Mahmut Şevket Paşa da bu fikir üzerinde durarak, Yunanlıların

---

[70] Ayrıntılı bilgi için bkz. Afif Büyüktuğrul; **"Balkan Savaşlarında (1912-1913) Osmanlı Donanması"**, *Silâhlı Kuvvetler Dergisi*, S.213, Ankara, 1965

[71] Çoker; **a.g.e**., s.173-177

donanmaları için getirttikleri İngiliz ıslah heyetinin bir benzerinin Osmanlıya getirilmesini istiyorsa da, bu konuda farklı düşünerek İngilizlerden değil, Alman ekolünden yana tavır koyuyordu. Ayrıca otuz yılı aşkın bir zamandan beri Türk subayları Alman savaş usulüne göre eğitime tabii tutulmaktaydı. Dönemin sadrazamı Mahmut Şevket Paşa, kara ordusunda takip edilen siyasetin, donanma içinde gerçekleşmesinin doğruluğunu savunuyor ve deniz subaylarının Alman deniz savaş taktik, talim ve terbiyesi çerçevesinde yetiştirilmelerinin doğru olacağını düşünüyordu. Bunun için amacını şöyle ifade etmişti: "Osmanlı ordusunun emir ve kumandasını bir Alman generaline vererek, ordu içerisine de Alman askerî öğretmenler, subaylar konuşlandırmak kaydıyla, Osmanlı'nın tüm askerî öğretmenlerini ve subaylarını da bu Alman askerlerinin yanında birer stajyer olarak görevlendirmek suretiyle bilgi ve tecrübelerini artırmaları kanaatindeyim." İşte Liman Von Sanders ve beraberindeki askerî heyetin Türkiye'ye gelmelerine neden olan düşünce de buydu[72].

Almanya'nın İstanbul Büyükelçisi olan Wangenheim, Alman generalin tayin edilmesinin ardından, generale verilecek tam yetki hakkında 10 Eylül 1913'de Türk yetkililerle bir görüşme yapmış, görüşme neticesinde Liman Von Sanders, Alman subayların tamamından sorumlu tutulurken, kendisine Türkiye'nin her yerinde denetleme yapabilme yetkisi de verilmiştir. Kendisi tarafından onaylanmayan hiçbir subay orduda görev alamayacak, atış okulları, talimgâhlar, askerî eğitim-öğretim kurumlarında denetlemelerde bulunup, emir verebilecek, Yüksek Askerî Şurâ'nın üyeliğini yapacak ayrıca kolordu komutanlarının ceza yetkisine sahip olacaktı. Yüksek rütbeli Türk subaylarının değiştirilme ve işten çıkarılmaları onun izniyle yapılabilecekti. Askerî işlerin tam uyumunu ve devamlılığını sağlayacaktı. Kendisine bu mesuliyeti yerine getirebilmesi için bir milyon marklık götürü tahsisat da ayrılacaktı[73]. Bu kararlardan da anlaşılabileceği üzere Alman komuta heyeti, Türk ordusunu hemen hemen ele geçirmişti.

14-27 Kasım 1913 tarihleri arasında Harbiye Nazırı'nın vekili olarak Bahriye Nazırı Mahmut Paşa ile Tümgeneral Liman Von Sanders arasında bu hususların nasıl yürütüleceğine ilişkin bir anlaşma yapılmıştır. Anlaşma uyarınca Liman Von Sanders Türk Korgenerali rütbesini alacak, tüm hak ve yetkilerle askerî heyetin başkanlığını

[72] Cemal Paşa; **a.g.e**., s.71-73
[73] Jahuda L. Wallach; ***Bir Askerî Yardımın Anatomisi (Türkiye'de Prusya-Alman Askerî Hayetleri)***, Çev. Fahri Çeliker, II. Bsk., Ankara 1985, s.113

üstlenecek ve bu süre zarfında I. Ordu Komutanlığı görevini üstlenecek, Yüksek Askerî Şurâ üyesi olacak böylece disiplin, yükselme, ödüllendirme, cezalandırma, teşkilâtlandırma, eğitim-tatbikat, silâhlanma, giyim, seferberlik hazırlığı, demiryolu, telefon-telgraf, ulaştırma, uçak, balon sistemi gibi hususlarda ilk olarak onun fikirleri dikkate alınacaktı. Liman Paşa, tüm askerî okulların, numune alaylarının, talimgâhların, Osmanlı ordusunda bulunan bütün yabancı subayların doğrudan amiri olacaktı. Aynı anlaşmanın ikinci maddesinde ise, Liman Paşa'nın beş yıl için bu göreve getirildiği, Türk ordusu için yabancı subay sağlama, görevden alma, cezalandırma, Almanya'ya eğitime gönderilecek yerli subayları seçme, terfî imtihanları için gerekli programların belirlenmesi hakkının yanında üst rütbeli subaylara kurslar, kurmay gezileri, özel tatbikatlar yaptırması maksadıyla kendisine her yıl 50.000 Osmanlı altın lirası tahsisat ayrılacağı da belirtilmişti[74].

Savaşın iyiden iyiye Avrupa'da hissedilmesiyle birlikte Türklerin müttefik olarak değerinin ne olabileceği sorusu da Alman askerîyesinde sıklıkla telâffuz edilmeye başlandığı dönemlerde Alman Genelkurmay Başkanı Orgeneral Von Moltke bu soruya şöyle cevap vermekteydi: "Türkiye askerî bakımdan bir sıfırdır. Evvelden hasta adamdan söz edilirken, şimdi ölü bir adamdan söz edilebilir. Yakın bir gelecekte Türkiye'yi Üçlü İttifak'ın içerisine almak tam bir yanılgı olacaktır. Türk ordusu kesinlikle değersizdir. Silâhı, elbisesi, cephanesi yoktur. Subay eşleri bile sokaklarda dileniyor[75]." Ama Von Moltke esas yanılgıyı savaş koşularının günden güne belirmesiyle birlikte yaşamaya başlar. Almanlar, Türkleri yanlarına çekebilmek için üst düzeydeki askerî, siyasî temaslarını artırarak hem İstanbul Hükûmeti hem Amiral Limpoos üzerindeki baskılarını artırırken, Ortadoğu'ya olan ilgilerini ve cepheleri genişletme arzularını da belli etmeye başlarlar. Bu arada Alman Akdeniz filosu devamlı surette Türk limanlarına uğramaktadır. Bunlardan birinde, Amiral gemisi Goeben olduğu hâlde Souchon, İstanbul'u ziyarete gelir. Zaten bir süre sonra Türkiye'deki Alman danışmanlar, savaşa aktif olarak katılacak birliklere yavaş yavaş dağıtılmaya başlanırlar. Gelişmelerden son derece rahatsız olan İngiliz Amiral Limpoos'da, Goeben ve Breslau'nun Türkiye'ye sığınmasının ardından, taleplerinin karşılanmamasını gerekçe göstererek vaktinden evvel görevini terk eder. Böylece donanmada Souchon vasıtasıyla söz sahibi olan Almanlar, çıkarlarına uygun olarak Ağustos ayında Usedom komutasında "özel bir komutanlık" tesis ederler[76].

---

[74] Wallach; **a.g.e**., s.115
[75] **a.g.e**., s.134
[76] **a.g.e**., 134-137

Bu özel komutanlık bünyesinde Alman Deniz Müfrezesi 29 Eylül 1914'de Almanya'dan İstanbul'a gelir, 160 kişisi hemen Çanakkale'ye geçer, 103 kişilik bir grupta Karadeniz Boğazı'na gelir. Bununla beraber Ruslara karşı takip edilecek savaş stratejisi de yavaş yavaş belirmeye başlar[77].

Bu gelişmeler olurken Almanlar, gemilerinin ve Amirallerinin Bahriye Nazırlığı'nın ya da her hangi bir nazırlığın emrine verilmemesinde ısrarcı olurlar. Amiralin, Cemal Paşa'nın emrinde değil, doğrudan Alman İmparatoru'nun emrinde olması, ilerleyen günlerde Osmanlı siyasetinde yaşanabilecek hiçbir çalkantıdan etkilenmeden kendi askerî vicdanına göre imparatorunun emirlerini yerine getirme imkânı sağlayacaktır. Ancak Amiral Souchon, Türk başkomutanlığı tarafından kabul edilmeyen veya izin verilemeyen hiçbir harekette bulunmayacağı teminatını Türk yetkililere vermeyi de ihmâl etmemiştir[78].

Almanların alıştığının dışında Türk prosedürü gereği, bu komutanlığın tüm personeli Kara Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlanır. Çünkü askerî idare gereği Türklerde deniz kuvvetleri, kara kuvvetlerinin emrindedir. Bir süre sonra mezkur komutanlığın deniz kuvvetlerinde yaptığı denetimlerde Türklerin, İngilizler tarafından sırtlarından vurulduğu Almanlar tarafından tespit edilir. İngilizlerin "ıslah" adı altında zaten pek de kuvvetli olamayan donanmayı yerinden kıpırdayamaz duruma getirdikleri geç de olsa anlaşılır. Bunun için İngilizler ilk olarak gemilerin potansiyel kuvvetlerini yarıya indirmişler, torpidobotlardaki kazan borularını seksenden kırka indirerek gemilerin hızını kesmişler, bu kırkın yarısını da istenildiğinde çalışabilir bir şekilde flange[79] ile kapamışlardır. Ateşleyicilerin kırmızı çizgiye çıkan hıza ulaşmasını yasaklamışlardır. Topların durumu da içler acısıdır. Bu silâhların namluları işlememekte, pirinç yatakları birbirine değmekte, basınç yatakları her geçen gün nemden paslanmaktadır. Kamaların tamamı çıkarılmıştır. Bu sebepten topların vidaları gevşemiş, yerinden oynayan parçalar birbirine çarpmaya başlamıştır. Torpidoların tetiklerinde tespit parçaları yoktur. Topların çoğunda pamuk barutu yerine sadece pamuk vardır. Kazanların ve su borularının tamamının değiştirilmesi gerekmektedir. Fren silindirlerinin gliserin depolarına çok miktarda su kaçmıştır. Suyun renksiz olması sebebiyle bu ilk başta fark edilememektedir. Topların elle işleyen kısımlarında ayarlar bozuk yapılmış, 90 dereceye

[77] Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,*** C.I ,İstanbul, 1982*,* s.250
[78] a.g.e., s.138
[79] Bu sayede ana buhar borusu, normal buharın yarısını alabiliyor, böylece tekne 30 mil yerine 15 mil ile yol alabiliyordu.

ateş eden, gerçekte 60 dereceye ateş etmiş görünmektedir. Ayarlama düzeni, makineler, hareket düzeneği çıkarılmış, işlemez duruma getirilmiştir. Ama tüm göze görünen yerler güzel biçimde parlatılmış ve yağlanmıştır. Böylelikle gemiler savaş aracından çok tatil yapılan dinlenme tesislerine dönüştürülmüştür. Personel denize karşı dayanıksız, top atışı ve ışıldak eğitimi yetersiz, yara savunma ve torpido atışları ile pratik seyir hâlini bilmemektedir. Gemilerin materyal eksikliğinin yanında cephaneleri de hemen hemen hiç yoktur. Boğazlardaki tahkimat, zayıf bir düşman kuvvetinin girmesini önleyebilecek kadardır ve su üstü vasıtaları ile mayın, torpido, projektör, top, cephane, gözetleme istasyonları, komuta kontrol cihazları, telsiz-telefon ihtiyacı hat safhadadır. Bu tespitler üzerine Alman denizcileri, gemi yapımcıları ve subaylar hemen çalışmalarına başlamışlardır. Alman gemi inşa mühendisleri devlet tersanelerinde kontrolü ele geçirip, gemileri, silâh, cephane, torpido ve mayınları kullanılmasına uygun duruma getirmek için tüm imkânları seferber etmişlerdir. Az bir zaman dilimi içerisinde Alman mühendisler, ticarî maksatlı vapurlardan iki tane mayınların arama filotillası kurarlar. Diğer gemiler de belli bir oranda düzgün duruma getirilince, Marmara Denizi'nde ciddî anlamda talimlere başlamışlardır[80].

Cemal Paşa da, bu fark edilen gelişme üzerine Almanların isteğiyle İngiliz Amirali Limpoos'u izne gönderirken, subaylarını pasif görevlere aktarmış, bir müddet sonra da görevlerine son vermiştir[81]. 15 Ağustos 1914'te Amiral Souchon fiilen Osmanlı Donanmasının başına getirilince donanma, 29 Ağustos'ta ilk olarak Tuzla'dan Marmara'ya açılmıştır. Filoya ve filotillaya manevralar yaptırmıştır. Aynı günün akşamı, filo Büyükçekmece'ye demirlemiştir. 5-6 Eylül günlerinde "torpidodan kaçınma" ve gece manevralarını tertip eden Souchon, 12 Eylül'de büyük gemilerle kontrollü atış, küçük gemilerle mayın tarama talimleri yaptırmıştır. Böylece, ilk defa donanma düzenli bir eğitim programına tabii tutulmuştur . Ama ne yazık ki, savaş artık kapıdadır ve bunu Almanlar organize etmektedir[82]. Almanların Türkiye'deki temsilcisi Amiral Souchon ise, Ağustos'un sonuna doğru donanma ile ilgili verdiği raporda: "Türk bahriyelilerini deniz tutuyor. Karadeniz'de iş görebilmek için bu askerleri denize alıştırmak şarttır. Bunun için tekmil savaş filosu Karadeniz'e çıkartılmalıdır." şeklinde görüşünü beyan etmekteydi. Hâlbuki, Ağustos ayında ne Karadeniz'de ne de Marmara'da fırtına olmamıştı. Askerleri denizin tutması ihtimali hiç yoktu. Belli ki; Almanlar bu durumu Ruslara saldırmak ve

---

[80] *Birinci Dünya Savaşı Ansiklopedisi*, **"İçten Vurulan Donanma"**, C.I., Görsel Yay.,İstanbul 1983, s.138-140;Yavuz: **a.g.e.**, s.245-247; Sebahattin Selek; ***Millî Mücadele***, C.II, 2. bsk., İstanbul 1982, s.89-90

[81] Ali İhsan Sabis; ***Birinci Dünya Harbi Harp Hatıralarım***, İstanbul 1991, s.227

[82] Alpagut; **a.g.e**., s.45-46

Türkleri savaşın içerisine çekmek için bir fırsat olarak görmekteydi ve karşılarına çıkan ilk fırsatı da değerlendirmek niyetindeydiler. 1914 Ağustos'unun ikinci yarısında toplanan Türk-Alman savaş şurâsı Osmanlı Devleti'nin savaşa girerse Süveyş su yoluna bir taarruz düzenlemesinin faydalı olup olmayacağını tartışmış ve bunun yararlı olacağı karara bağlanmıştı. Toplantı sonucunu değerlendiren Alman Deniz Kuvvetleri komuta düzeyi bu fikri oldukça beğenmiş ve Türklerin sadece güneye taarruz değil, kuzeye Odessa ve Akkerman arasındaki bölgeye çıkarma yapmasını da talep etmişlerdi. Çünkü, bu çıkarmayla Avusturya ordusunun Kuzey kanadının yükü hafiflemiş olacaktı. Böylece bu toplantı sonunda iki görüş tespit edilmiş oldu:

1) Süveyş ve Mısır'a taarruz,
2) Odessa ve Akkerman bölgesine asker çıkarma[83].

Bu toplantının ardından Boğazlar savunma durumuna geçirildi ve o sıra Erkân-ı Harbiye Reisi olan Enver Paşa, artık kendisini hücuma geçebilecek durumda görüyordu. Bununla bağlantılı olarak 9 Eylül 1914 tarihinde Souchon resmen Türk donanmasının başına getirildi. 14 Eylül 1914'de de kendisine Karadeniz'e çıkma yetkisi verildi. Komutanlarla konuşan Enver Paşa, Amiral Souchon'a emri iki gün sonra iletti. Böylece, Almanlar Türk Harbiye Nezareti üzerinde her türlü etkinliği elde etmişlerdi. Bu durumun en önemli kanıtı olarak, Souchon'un kimseye danışma gereğini duymayarak Almanya'dan, 15 Ağustos 1914 tarihinde Boğazın her iki yanına savunma desteği için 2 Amiral, 10 deniz subayı, bir top kaptanı, mesafe ölçer, bir gözetleme botu komutanı, mayın uzmanı ve işaretçi istemesi ile varolan tüm kömür, yağ, akaryakıt rezervlerine el koyması gösterilebilir. Ayrıca Zonguldak civarındaki yerli üretim kömürünün talep, tedarik ulaştırma ve dağıtım işlemlerinin de Alman ordusunun eline geçmesi bunun bir diğer örneğidir[84]. Savaşın başlamasıyla birlikte Almanların Türk donanması üzerindeki ağırlığı da iyiden iyiye kendini hissettirmiştir. Boğaz Genel Komutanlığı'na Birinci Ferik (Oramiral) V. Usedom, Kurmay Başkanlığına V. Janson, Karadeniz Boğazı Müstahkem Mevkiîî Komutanlığına Wossildo, Çanakkale Boğaz Komutanlığına Ferik Amiral (Koramiral) Metren, Sahil Müfettişliğine Deniz Albay Reclom, Silâh Müfettişliğine de

[83] 22 Ekim tarihinde de yazılı emirle Rus donanmasının görüldüğü yerde tahrip edilmesine ilişkin emrini vermiş, Cemal Paşa vasıtasıyla bunu alan Amiral Souchon yürürlüğe koymuştur. Wallach; **a.g.e**., s.145,151

[84] Amiral Souchon'un istediği 2 amiral, 15 deniz subayı, 281 kişilik topçu personelinden oluşan Alman kafilesi 29 Ağustos 1914 günü İstanbul'a gelmiştir. Bu personelin sayısı kısa süre içerisinde 700 kişiye çıkmıştır. Yavuz; **a.g.e**., s.247

Deniz Albay Pieper'in getirilmesi ve daha pek çok üst düzey görevi Almanların üstlenmiş olması Osmanlı ordusundaki Alman etkisini göstermesi açısından dikkate değerdir[85].

1.3. OSMANLI BAHRİYE NEZARETİ'NDE YENİDEN YAPILANMA GAYRETLERİ VE SEYR-İ SEFAİN İDARESİ

1.3.1. Bahriye Nezaretinin Savaş Öncesinde Yapılandırılması

Balkan muharebesinden evvel, Osmanlı Deniz Kuvvetleri'nin diğer Avrupa ülkelerinde olduğu gibi uzun vadeli jeo-stratejik ve politik programları mevcut değildi. Devletin böyle programları olsa dahi, bunları uygulayabilecek yöneticilerin mevkiîlerinde uzun süre kalabilmeleri mümkün olmuyordu. Öte yandan, bir kişinin sorumluluğunda uzun vadeli bir donanma programı yapabilmek imkân dahilinde olmasına rağmen, 1910'lu yıllardan Birinci Dünya Savaşı öncesine kadar olan dönemde on üç kez değişen Osmanlı Bahriye Nazırlığı buna fırsat vermemiş, üst düzey devlet yönetimi bu komutanlığı kolordu kumandanlıklarına verilen bir ek vazife gibi değerlendirerek kara kuvvetleri komutanlarına görev olarak tevdiî etmişti[86]. Deniz gücü, yalnız gemi almak, yapmak değildir. Tersane, personel, üs gibi birimlerin birbirleriyle işbirliği içerisinde çalışmasıyla meydana gelir. Osmanlı Devleti'nde ise, bu kurum yeterince gelişme kaydedememiştir. Bu hususta ilk önemli çalışmayı 3 Şubat 1909'da İstanbul'a İngiliz Kraliyet Donanması'nın izniyle gelen; fakat devrin üst düzey komutanlarından Topçu Feriki Ali Rıza Paşa ile ters düşerek görevinden azledilip, II.Abdülhamid'in hükümdarlığı devrinde 5 Mayıs 1909'da Ali Rıza Paşa'nın görevinden alınmasıyla beraber yeniden görevine dönen Amiral Dougles Gamble yapmıştır[87]. Gamble Paşa, hizmet süresi dahilinde, araştırma ve incelemelerine askerî komuta düzeyinden ve teşkilâtlanmadan başlamış, bahriye nezareti için bir proje hazırlamıştır. Bu tasarıda Osmanlı Bahriye Nezaretinin İngilizlerin "Admiralty"[88] teşkilâtına benzer bir yapılanmaya gitmesine karar verilmiştir. Tasarıya göre nezaret; deniz kurmay başkanlığı, personel, materyal, levazım

---

[85] Hermann Lorey; ***Türk Sularında Deniz Harekâtı***, Çev. Tacettin Talayman, C.II, İstanbul 1946, s.122; Almanları Savaştan evvel ve savaş sırasında gönderdiği askerî malzeme; 54 yeni 7,5 luk seri ateşli krupp sahra topu, 8220 atım 8,8 cm.lik, 5194 atım 10,5cm.lik, 3401 atım 15 cm.lik, 1160 atım 24cm.lik bahriye top mermisi ile 133601 atım 7,5cm.lik, 28198 atım 10,5cm.lik, 14418 atım 15cm.lik kara ordusu top mermisi. Bkz. **a.g.e**., s.145-146; 15 Kasım 1914'de 24cm.lik bir Avusturya havan bataryası ve Aralık ayında15cm.lik bir Avusturya obüs bataryası Gelibolu'ya getirilmiştir. Mustafa Çolak*; **"Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na Yardım Çabaları"**, Türkler Ansiklopedisi*, Yeni Türkiye Yayınları, C.XIII, Ankara 2001, s.382

[86] Afif Büyüktuğrul; ***Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı***, C. VII, İstanbul 1965, s.49

[87] Çoker; **a.g.e**., s.170-171

[88] İngiliz Savaş Bakanlığı içerisindeki Bahriye Nezareti

olarak dört daireye ayrılmış, bunun yanında müsteşarlık, hukuk müşavirliği büroları da ek olarak kurulmuştur. Amiral Gamble tarafından dört ana daire olarak hizmete geçirilen bahriye nezareti, deniz kuvvetlerinin en selâhiyetli idare makamı statüsüne getirilmiş ve Osmanlı Bahriyesi, İngiliz Deniz Kuvvetleri teşkilât ve stratejisi temellerine uygun olarak oluşturulmuştur.

a) Erkân-ı Harbiye Dairesi: Savaşa hazırlanma, haber alma, ulaştırma, kitaplık, harita, evrak işleri vb. ,

b) Personel Dairesi: Subay yetiştirme ve eğitim, subay tayin, terfi, acemi erat ikmâl ve eğitim işleri, emeklilik işlemleri,

c) Malzeme Dairesi: Yeni gemi alma ve yapma, tamir ve havuzlama, tersane memur ve işçileri, makine mukaveleleri, imalâta nezaret, torpido işleri, bütçe, yapım ve köprüler ,

d) Levazım Dairesi: Mukavele ve levazım, kömür, muhasebe, yoklama, erat hizmetleri, sağlık, kumanya ve din işleri bölümleri olarak tertip edilmiştir.

Dönem itibariyle donanmada ıslahat, kadro ve kuruluş değişikliklerine bakıldığında 1909'da iki tümen, bir filotilla[89], bir onarım gemisi ve bir onarım yatı hizmete alınmıştır. Balkan Savaşlarının ardından, 2 Ağustos 1914 tarihinde Türk Donanmasının kuruluşunda yeniden değişime gidilmiş, donanma gemisi Mesudiye olurken Berk-î Satvet Komodor gemisi yapılmış, donanma iki muhrip, iki torpidobot tümeni hâline getirilmiştir. Amiral Souchon'un Donanma 1. Komutanlığına atandığı 9 Eylül 1914'de Türk Donanmasının son yapılanması şu biçimde tertiplenmiştir:

1) Birinci Tümen: Yavuz, Barbaros Hayrettin, Turgut Reis, Mesudiye

2) İkinci Tümen: Midilli, Hamidiye, Mecidiye, Berk-î Satvet, Peyk-î şevket

3) İki takımdan mürekkep muhriplerden kurulmuştur.

a) 1. Takım: Yadigâr-ı Millet, Gayret-î Vataniye, Muavenet-î Millîye, Numune-i Hamiyet

b) 2. Takım: Taşoz, Yarhisar, Samsun, Basra muhripleri, Nilüfer mayın dökme gemisi,Tir-i Müjgan onarım gemisi.

[89] Filo: Bir arada veya bir komuta altında bulunan gemilerin veya uçakların bütünü
Filotilla: Torpidodan meydana gelen filo

1915 yılından itibaren Barbaros Hayrettin, Turgut Reis ve Mesudiye Donanma İkinci Komutanı Yarbay Arif Bey'in emrine verilerek yeni vazife yeri olan Çanakkale'ye yollanmış, böylece donanmanın ana kuvvetinden çıkarılmıştır[90].

Gamble Paşa, tüm bunların ardından imalât, inşaat mevzularıyla ilgilenmiş, tersane ve fabrikaların ıslah projelerini hazırlamıştır[91]. Osmanlı Bahriye Nezareti içinde bulunduğu hantal yapıdan kurtulabilmek için, İstanbul Riyasetine bağlı olan Osmanlı limanlarını altı daireye ayırmış, Samsun, İzmir, İstanbul, Beyrut Merkez Liman Riyaseti'ni yeniden teşekkül ettirmiş, Ben-i Ahmer limanlarını aynı isimli komodorluğa bağlamıştır. Merkez limanlarının yeniden yapılandırılmak istenmesindeki amaç, sahil muhafaza gemileri vasıtasıyla kaçakçılara hızla müdahâle edebilmek ve baskın tarzında liman reisliklerini denetleyebilmektir. Bunun yanı sıra, mevcut bahriye subaylarını, harp donanmasında çalışabilecek zabitler, sahil muhafazada kullanılabilecek memurlar, liman reisliklerinde faydalanılabilecek askerler olarak üç ana kısma ayırmak suretiyle sınıflandırmak da istenmiştir. Bu askerler yalnız kendi sınıfları içerisinde terfi edebilecekler, görevini yerine getiremeyen birinci sınıftakiler, ikinci sınıfa, ikinci sınıfta görevinde aksadıkları fark edilenler, üçüncü sınıfa, üçüncü sınıfta sorumluluklarını yerine getiremeyenler emekliliğe sevk edilebileceklerdi ki; bu sistemin teşekkülüne Birinci Dünya Savaşı'nın çıkması mani olmuştur[92].

Bahriye Nezareti'nde yalnız yapısal değişimler değil, fizikî değişimler de çağın gerekleri doğrultusunda uygulanmaya -savaş arifesinde olunmasına rağmen- devam edilmiştir. Osmanlı'nın deniz politikasında, 1909 yılının sonlarına doğru önemli bir değişim olmuş, "deniz inşaat programı" ile birlikte, Osmanlı Mebuslar Meclisi tarafından tersane ve fabrikalar için 35 milyon Osmanlı lirası tahsisat ayrılırken[93], halkın girişimleriyle kurulan bir cemiyet vasıtasıyla da bir satın alma programı başlatılmıştır. Türk bürokrasisinin ve halkının varolan tüm isteğine rağmen zaman zaman alınan yanlış kararlar neticesinde Türklerin "güçlü donanma" hayalleri bir türlü gerçekleşememiştir. Çünkü her İngiliz askerînin ve bürokratının düşündüğü gibi Amiral Gamble da, Akdeniz ve çevre bölgelerde hakim olan başka bir devletin varlığını kabullenemediğinden

---

[90] Birinci Tümen: Mesudiye, Mecidiye, Hamidiye, Berk-î Satvet kruvazörleri ile Peyk-î şevket torpido kruvazörü; İkinci Tümen: Asar-ı Tevfik Kruvazörü, Feth-i Bülent, Avnillah, Muin-i Zafer korveti, Filotilla: 4 adet Taşoz sınıfı muhrip, 4 adet Sultanhisar sınıfı torpidobot, 7 adet Draç sınıfı torpidobot, Onarım gemisi: Tir-i Müjgan, Amiral yatı:İhsaniye Bkz. Kayabalı-Arslanoğlu**; "Türk Deniz…"**, s.832-834;

[91] Çoker; **a.g.e**., s.172-173

[92] Cemal Paşa; **a.g.e**., s.92-93

[93] **M.Meb.Zabıt Ceridesi, C.VI., İ.: 114, Dev.:1, İç. Sen.:2, (2 Haziran 1326)**, s. 308

programı Türkleri meşgul edecek; ama asla uyandırmayacak bazı değişikliklere giderek, almayı tasarladığı gemileri küçük kruvazör filolarından tercih etmiş, Türkler ise bunun aksine büyük devletlerin okyanuslara egemen olmak maksadıyla donanmalarına kattığı dretnotların tercih edilmesi yönünde Gamble Paşa'ya baskı yapmalarına rağmen, Paşa tarafından desteklenmeyen bu teklif türlü anlaşmazlıklara yol açmıştır[94]. Bu gelişme üzerine Amiral Gamble, 9 Şubat 1910'da vazifesini tamamlamasına 11 ay kalmış olmasına rağmen, makamını bırakarak ülkesine dönmüş ve 4. Harp Filosu'nda, Birinci Dünya Savaşı'nda Türklere karşı savaşmıştır[95].

Türk donanmasının bir başka zafiyeti de budur. Yabancı ellerde şekil almaya çalışırken yine aynı yabancı ellere karşı mücadelede bulunmuştur. Ülke savunmasının en ciddî kolu olan donanmanın içyüzünün biliniyor olması karşı tedbirlerin alınmasında da kolaylık sağlamıştır.

1.3.2. Seyr-i Sefain Teşkilâtı'nın Yapılandırılması

Türkler, bu dönemde yalnız donanmanın ve nezaretin teşkilâtlanması hususunda değil, kamu yararına denizciliğin geliştirilebilmesi için de çabalamıştır. Bu sebeple, Bahriye Nezaretiyle birlikte bahsedilmesi gereken bir diğer müessese de Seyr-i Sefain teşkilâtıdır.

1849 yılında kurulan Favaid-i Osmaniye Şirketi ilk olarak İstanbul iskeleleri ardından da Akdeniz ve Karadeniz limanları arasında İngilizlerden satın alınan gemilerle seferlerine başlamıştı. 1878'de İdare-i Mahsusa bu şirketin yerini almış, 126 parçalık bir filoyla başarılı bir işletmecilik yapmıştı. 1910 yılında Seyr-i Sefain İdaresi kurulmuş, Cumhuriyet dönemine kadar çalışmıştı. Teşkilâtın ismi 1923 yılında değiştirilerek Türk Seyr-i Sefain'i olmuştur[96]. Teşkilât, 1878 yılında 79 vapurla "İdare-i Mahsusa" adıyla hizmet vermeye başlamış; fakat otuz yılın sonunda 16 vapurla perişan bir duruma gelmiştir. Teşkilâtın kurtulması ve hizmet vermeye devam edebilmesi için 3 Kasım 1909'da İngilizlere satılması kararı alınmış; fakat mukavelede yer alan "Devlet-i Ali

---

[94] Tuncer; **a.g.t**.,s.88-90

[95] Çoker; **a.g.e**.,s.172-173

[96] Kayabalı- Arslanoğlu; **"Türk Deniz…"**, s.705; 8 Mayıs 1919 tarihinde Seyr-i Sefain İdaresi'nin Haliç ve Şirket-i Hayriye vapurları savaşın en sıkıntılı dönemlerinin yaşandığı bir sırada kömür sıkıntısı çekmeye başlayınca işletme yönetimi, Zonguldak kömür yükleme ve taşıma vergisindeki artışla doğru orantılı yükselen kömür fiyatlarını sebep göstererek yolcu taşıma ve nakliye ücretlerini üç katına çıkardı. Bkz. Sarıhan; **a.g.e**., C.I, s.230; 5.1.1919 yılında Şirket-i Hayriye çalışanlarına verdiği ekmeği savaş şartlarının ağırlığı sebebiyle kesince 68 numaralı şirket vapurunun çalışanları isyana kalkışmalarına rağmen ikna edilmişlerdi. Sarıhan, **a.g.e.**,C.I, s.84

Osmanî Hükûmeti tarafından vukuu bulacak talep üzerine şirket vapurlarının hepsi veya bir kısmına devlet tarafından el konulabilir." maddesinin İngilizler tarafından kabul edilmemesi üzerine satış işlemi durdurulmuştur. 1910 yılının 9 Eylül'ünde müesseseye "Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi" adı verilerek yeni düzenlemeye gidilmiş, anonim şirket yapılanması ilkesi benimsenmiştir. Kurumun genel müdürlüğüne de ilk olarak Aziz Bey getirilmiştir. Başlangıçta anonim şirket olması planlandıysa da, ardı ardına yaşanan savaşlar sebebiyle sermayesinin karşılanamaması sebebiyle, şirketin kurulması engellenmişti. Aziz Bey ve ekibi kurumda on ay kadar çalıştılar. Bu süre zarfında oldukça hesaplı olarak Akdeniz (21.223.53 altın), Karadeniz (16.360.04 altın), Gülcemal* (25.110.60 altın), Bahr-i Ahmer (17.926.48 altın), Nilüfer (10.817.37 altın), Plevne (12.000.00 altın), Derne (12.000.00 altın), Kızılırmak (13.895.51 altın) gibi 8 adet gemiyi idarenin bünyesine katmışlardır. Ayrıca Avrupa'da girdikleri şahsî temaslar doğrultusunda, sahip oldukları itibarlarını da kullanarak üç vapur siparişi daha vermişlerdir. Ancak bu siparişlerin verilmesi öyle kolay olmamıştır. Osmanlı Devleti, içerisinde bulunduğu savaş ortamı ve Batı'da baş gösteren "Şark Meselesi" sebebiyle oldukça zor günler geçirmektedir. Nihad, Hamdi ve Abdurrahman Beylerden oluşan komisyonun girişimiyle Atlantic & Chantier de Provence, Port de Boue tezgâhlarına toplam mâliyetleri 76.522 altın lira olacak biçimde Moda (56 yıl), Burgaz (78 yıl), Kadıköy (54 yıl) isimlerinde üç vapur sipariş edilmiştir. Bu gemilerin hizmet süreleri göz önüne alınacak olursa komisyonun ne denli isabetli bir tercih yaptığı da ortaya çıkmaktadır[97].

1910 yılında İdare-i Mahsusa'nın filosundaki gemiler yaşlı, yorgun ve sağlıksızdı. İdare tam anlamıyla yapısını oturtamamıştı. Hatta öyle durumlarla karşı karşıya kalınmıştır ki 1909'da sahip olunan 82 geminin 65'i çürüğe ayrılmış, bu sebeple de bazı kıyı güzergâhlarında yapılan seyahatler iptal edilmek zorunda kalınmıştı. Bununla beraber, Osmanlı limanları arasındaki taşımacılığı yabancı şirketler yürütüyordu. Yerli yatırımcılardan hiçbiri küçük ya da büyük bir gemi taşımacılığı şirketi kurmaya yanaşmıyordu. Çünkü ileriyi gören bazı yatırımcılar dünyadaki kutuplaşmanın farkındaydılar ve fraksiyonların bundan önceki savaşlardaki gibi birkaç büyük devletin mücadelesi şeklinde geçmeyeceğini yakın bir gelecekte şiddetli ve geniş bir savaşın patlak vereceğini söylüyor, bu durumda yaşanacak bir savaş felâketinde gemilerden en

* 1911 yılında 37 yaşındayken Seyr-i Sefain İdaresi'nin envanterine alınmıştır. "Germanic" olarak başladığı denizlerdeki yolculuğuna daha sonra "Ottawa" en sonunda da Seyr-i Sefain İdaresi'nin gemisi olunca da V. Mehmed Reşad'ın annesinin adıyla "Gülcemal" anılmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Eser Tutel; ***Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası***, İstanbul 1997, s.120

97 *İstanbul Ansiklopedisi*, **"Seyr-i Sefain İdaresi"**, C. VI, İstanbul 1963, s.4427; Tutel; **a.g.e**., s.116-117

üst düzeyde istifade edilebilmesi için bir an önce İdare-i Mahsusa'nın Harbiye Nezareti'ne bağlanması fikrini dillendiriyorlardı. İdare-i Mahsusa'da ise bu dönemde işler yolunda değildi. Ülke gibi pek çok kurumu da borç batağındaydı. Yolsuzluklar, iltimas ve adam kayırma neticesinde devlet 6.000 altın liraya ulaşan personel giderlerini karşılayamaz duruma gelmişti[98].

Aşırı şişen kadroları tasviye etmek, idarenin Anadolu şirketlerine varolan 162.000 altın liralık borcuna mahsuben 30.000 liralık hat gelirinin ipotek edilmesi gibi uygulamalarda bu devlet kurumunun kurtarılabilmesi için yeterli olmuyordu. Kaldı ki; İdare-i Mahsusa'nın artan ulaşım ve askerî sevkıyatı karşılayabilmesi için yeni gemilere ihtiyacı vardı. 1910 yılında ayrılan 156.000 altın liralık bütçe ile hem gemiler onarılacak hem emekliye sevk edilen personelin ikramiyeleri ödenecek, para artarsa da Londra'dan az kullanılmış, yurt kıyılarında çalışabilecek, asker taşımada istifade edilebilecek gemiler alınacaktı. Bu arada hurdaya ayrılan teknelerin satışından elde edilecek para, bunun yanı sıra Muavenet-i Bahriye Cemiyeti'nden gelen parayla birleştirilerek yeni gemi alımı için ayrılan bütçeye sevk olunacaktı. 26 Ağustos 1910 yılında Seyr-i Sefain İdaresi'nin kuruluşu hakkında Adliye Vekili Necmeddin Molla (Kocataş) tarafından dönemin padişahı V. Mehmed Reşad'a iletilmesi amacıyla Vekiller Heyeti'nin kararı mabeyn başkatipliğine verildi[99].

Seyr-i Sefain İdaresi'nin teşkilâtlanmasında;

1) Muhasebe,
2) Tahkikat Müdürlükleri,
3) Güverte Enspektörlüğü,
4) Makine Enspektörlüğü,
5) Başacentalık,
6) Sevahil-i Karine (Yakın Kıyılar),
7) Kömür ve Fabrika Müdürlüğü

gibi kurumlar etkindi. Savaş zamanının hükûmeti, Harbiye Nezaretinin girişimiyle idarenin ve önemli birimlerin başına profesyonel Alman yöneticileri tayin etmişlerdi. Bu suretle idarenin başına 149 lira aylıkla Karl Leke, levazım müdürlüğüne 50 lirayla Blum, makine müdürlüğüne yine 50 lira maaşla Aypin isimli yöneticiler getirilmiş ve üç yıl görev yapmışlardı. İdarenin müdürü Karl Leke, Alman Denizcilik İşletmeleri'nin

[98] Tutel; **a.g.e**., s.114-115
[99] **a.g.e**., s.115

talimatnamelerini İstanbul'a getirerek tercüme ettirmişse de istediğini elde edemedi. Bunda kendisinin işlerini gönülsüz takip etmesi de etkendi. Onun döneminde acentelerin hesapları dahi incelenmedi. Yalnız bu dönemde Leke, Seyr-i Sefain İdaresi'nin ısmarlamayı düşündüğü üç vapurun Alman tezgâhlarına verilmesi için oldukça yoğun bir gayret sarf etmesine rağmen Birinci Dünya Savaşı'nın çıkması üzerine vapurlar idareye teslim edilmemiş (Maltepe, Pendik, Kınalıada) on yıl sonra İstanbul'a getirilebilmişlerdir. Ama ne yazıktır ki; bu üç vapur İdare'ye kârdan çok zarar ettirmiş ve her defasında oldukça büyük masraflar çıkarmıştır. O dönemden günümüze gelen tek müspet açılımsa, şirketinde amblemi olan çift çapalı, üzeri ay-yıldızlı sarı bacalardır. Karl Leke'nin çalışmalarından bir diğeri de, haberleşmede firma adı olarak kısaltma hâlinde "Vasputo" kelimesinin kullanılmasıdır. Bu işletme yöntemi de başarılı olamayınca Mahmut Şevket Paşa, 1913 yılında idareyi Harbiye Nazırlığı'na bağlanmış, Karl Leke'nin sözleşmesi de 4 Ocak 1913 günü feshedilmişti. Karl Leke'nin ardından kadrosu da istifasını vermiş ve bu istifalar itirazsız kabul edilmişti. Harbiye bünyesine giren müesseseyse biraz olsun faâliyetlerini düzenlemiş, bütçeden 250 bin lira tahsisat almayı başarmıştır. Bu sayededir ki; Akdeniz, Karadeniz, Gülcemal, Gülnihâl, Plevne, Nilüfer, Derne, Bahr-i Ahmer ve Kızılırmak vapurları satın alınmış, Fransa'ya da "Moda", "Burgaz", "Kadıköy" isimli üç vapur sipariş edilmiştir. Bu gemilerin Balkan Savaşlarının ardından teslim alınmasından sonra yukarıda da belirtildiği gibi Almanya'ya "Maltepe", "Kınalıada", "Pendik" adlarını taşıyan diğer üç vapurun siparişi verilmişti[100].

Tam bu sırada 2 Kasım 1912 tarihinde Harbiye Nezareti'nden, Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne 2216 sayılı bir yazı gönderilir. Yazıda, idare'nin gözetim ve denetim için Harbiye Nezaretinin emrine devredildiği bildirilmiştir[101].

Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasına rağmen devlet bu teşkilâtı ihmâl etmez, idare sanki bu dönemde bir denizcilik işletmesi gibi değil, askerî levazımın bir kolu gibi çalışır. Aynı zaman dilimi içerisinde Harbiye Nezareti binbaşısı Sadullah Bey'i geniş yetkili komiser olarak müessesenin başına getirir[102]. Onun döneminde Tophane Meydanı'nın Galata Rıhtımı köşesine bakan yerde bir Seyr-i Sefain merkez binası inşa edilir. Fakat politik birtakım manevralar neticesinde Sadullah Bey vazifesinden azledilerek, yerine bir başka Erkân-ı Harbiye binbaşısı Aşır Bey kuruma muavin olarak

---

[100] *İstanbul Ansiklopedisi*, **"Seyr-i Sefain…"**, s.4428; Tutel, **a.g.e**., s.127-129
[101] Tutel; **a.g.e**., 132
[102] **M.A. Zabıt Ceridesi, C.II, İ:35, Dev.:3, İç.Sen.:3, (14 Şubat 1332)**, s.3

tayin edilir, 1915 senesinde de Aşır Bey'in yurt dışında bir göreve gönderilmesi ile Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi Umum Müdür Muavinliği görevi, kurumun ilgası ile sonuçlanır. Kısa süre sonra muavinlik makamı yeniden ihdas edilir ve Levazım Umum Müdürlüğü'ne bağlı olarak Saraçhane Ambar Müdürü Binbaşı Hakî Bey göreve getirilir. Onun da görevine kısa sürede son verilerek yerine İttihat ve Terakkî'nin yöneticilerinden biri olan ve aynı zamanda Harbiye Nezareti Levazımat-ı Umumiyye Reisliği vazifesini de yürüten İsmail Hakkı Paşa tayin olunur. Bu tayin sonunda yönetimi bozulan ve devletin mâliyesinin sömürüldüğü bir teşkilât hâline gelen, denizle ve denizcilikle uzaktan yakından ilişkisi olmayan kişilerin yönetimine getirildiği Seyr-i Sefain İdaresi, harcamalarını ve halkın ihtiyaçlarını karşılayamaz duruma gelir. Birinci Dünya Savaşı'nın yaşandığı yıllarda, idarenin masrafları 78.038.180 kuruş, geliri ise 79.489.000 kuruştu. Savaş müddetince Seyr-i Sefain İdaresi'nin elinde toplam 25 adet gemi bulunmaktaydı. Bu sırada personeline de zam yapmayınca gemi mürettebatları birer, ikişer idareden çekildiler. Birinci Dünya Savaşı sırasında idarenin yeniden bir anonim şirket hâline getirilmesine İstanbul'daki işgal kuvvetleri de mani olunca, müessese tamamıyla kaderine terk edilmiş oldu. Hatta bu sırada Millî Mücadele'yi başlatan kuvvetlere gizlice silâh taşınmasını önlemek maksadıyla İşgal Kuvvetleri Komutanı Amiral Carltorph, Seyr-i Sefain ve Şirket-i Hayriye'nin yolcu taşıma faâliyetlerine bir müddet son vermiştir. Elbette işgal kuvvetlerinin maksadı, Türklerin denizcilikle ilgili ticarî veya askerî olsun tüm faâliyetlerini önlemekti. Bunun için vapurları mütareke neticesinde devlet malı sayan ve rahatlıkla İtilâf askerî yönetimlerinin el koyabilmesine fırsat veren maddeyi yürürlüğe getirerek, Seyr-i Sefain İdaresi'nin gemilerine el koymuşlardı. Şirket-i Hayriye vapurculuk işletmesi de Seyr-i Sefain İdaresi'nden ayrı Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Erkân-ı Harbiyesi'ne devrettiği gemilerden Rüçhan, Sultaniye, Hünkar İskelesi, Rehber, İkdam, Seyyale, İntizam, Şükran, Resan isimli vapurların savaş yıllarında, gerek Karadeniz'de gerekse Akdeniz'de batırılması suretiyle, şirket bir hayli zarara uğramıştı. Bu gemilerden yalnızca bazıları küçük onarımların ardından tekrardan sefere konulabilmiştir. Cumhuriyet dönemine gelindiğindeyse, 1923 yılında çıkarılan bir kanunla "Türkiye Cumhuriyeti Seyr-i Sefain İdaresi" ismini alan müesseseye, yeniden genel müdür olarak Sadullah Bey tayin edilmiş, 1926 yılında kabotaj kanunun da çıkarılmasıyla müessese hızla gelişme imkânı bulmuştu[103].

[103] Seyr-i Sefain İdaresi'nin emrinde olan vapurların layıkıyla vazifelerini yerine getirmediklerinden ve kaptanların lakayit davranışlar sergileyerek görevlerini kötüye kullandıklarından, yolcuların karşı kıyıya ulaşabilmek için 2 dakikalık yola 1 lira gibi yüksek bir meblağ ödemek zorunda oldukları bu hususta da Mudanya seferi yapan iki vapurun isimlerinin öne çıktığından (Türkan ve Doğan) bahsedilmiştir. **M.Meb. Zabıt Ceridesi, C.II, İ.56, Dev.:3, İç. Sen.:4, (25 Şubat 1334)**, s.498-507; Osmanlı Seyr-i Sefaini'nden kalan vapurlar; Gülcemal, Gülnihâl, Gelibolu,

1.3.3. Bahriye Nezareti'nde Cemal Paşa Döneminde Donanmada Yapılan Islah Faâliyetleri

Balkan yenilgisinin ağır faturasını çıkartacak makam arayan dönemin Osmanlı yönetimi, orduyu ve donanmayı baştan aşağı yenilemek istemiş ve dönemin İngiliz "Islah" Heyeti'nin işaret ettiği isimleri birer birer görevlerinden azletmiştir. Çürüksulu Mahmut Paşa'da radikal tedbirler hususunda kararsız olmasının bedelini, vazifesini terke mecbur kalarak ödemiş; yerine Enver Paşa'nın görüşlerini benimseyen Cemal Paşa, Şubat 1914 tarihinde tayin edilmiştir. Cemal Paşa vazifesine başlar başlamaz ilk olarak Amiral Limpoos'un en fazla şikayet ettiği 4. Daire, Muhasebe ve Yoklama Müdüriyetlerinin düzenlenmesi hususları üzerinde çalışmaya başlamıştır. Çalışma sonunda Cemal Paşa, Nezaret Müsteşarlığı'nın ve Bahriye Şurâsı'nın lağveden, her daire reisinin kendi görev-sorumluluk alanından mesul olduğu ve tüm dairelerinde Bahriye Nazırına bağlandığı bir nizamnameyi kaleme almıştır[104]. Nizamnamenin ardından Barbaros, Turgut Reis, Mesudiye gibi zırhlı ve muhriplerin muayenesini yaptıran Cemal Paşa, ısmarlanan gemileri denetlemek ve Sultan Osman dretnotunu devralmak maksadıyla Rauf ve Vasıf Beyleri İngiltere'ye göndermiştir[105].

Ayrıca, Mahmut Şevket Paşa'nın nezareti devrinde kararı alınan Haliç tersanelerinin ıslahı ve İzmit Körfezi'nde her türlü yeni vasıtalara haiz bir tersane ile bir yüzer havuzun inşası için Amstrong-Wickers Şirketiyle tüm koşullarını görüşerek protokol şartları belirlenmiştir. Protokol içerisinde İngilizlerin talebi doğrultusunda ayrıca Haliç tersanelerinin bir İngiliz umum müdürü tarafından işletilmesi hakkı da bulunmaktadır[106].

Amstrong-Wikers Şirketi, Türkiye'deki işlerine ilk olarak Balkan Savaşı sırasında yaralanan Barbaros ve Turgut'un tamiratıyla başlamış bunu yivleri yıpranan

---

Gayret, Burgaz, Bandırma, Büyükada, Bağdat, Basra, Akdeniz, Ankara, Antalya, Alemdar (kurtarma gemisi), Anafarta, Cumhuriyet, Çanakkale, Ereğli, Fenerbahçe, Hâlep, Haydarpaşa, Karadeniz, Kayseriye, Kocaeli, Kızılırmak, Kadıköy, Kınalıada, Mersin, Maltepe, Marmara, Moda, Miralay Nazım Bey, Yüzbaşı Murat Bey (su gemileri), Mahmut Şevket Paşa, Neveser, Nimet, Nilüfer, Pendik, İnebolu, İhsan, Reşit Paşa, Zonguldak, Yakacık liman vapurları, *İstanbul Ansiklopedi*si, **"Seyr-i Sefain…"**, C.VI, İstanbul 1963, s. 4428-4429; Tutel; **a.g.e**., s.137 ve 142

[104] Cemal Paşa; **a.g.e**., s.91-92

[105] **a.g.e**., s.97-98; Fransa'ya 1914 Temmuzunun ilk haftasında düzenlediği gezide Paris'teki Issy les Moulinaux Havacılık tesislerini ziyaret etmiş, uçak satış işlemleri hakkında bilgi almıştır.Bkz. Yavuz Kansu-Yılmaz Öztuna-Sermet Şengöz; ***Havacılık Tarihinde Türkler I*****,** Ankara 1971, s.162

[106] Cemal Paşa; **a.g.e**., s.99; Cemal Paşa'nın Bahriye Nazırlığı döneminde Amstrong-Wickers Şirketine 2 keşif-gözetleme gemisi, 6 torpidobot, iki denizaltı, 2 yeni dretnot siparişi verilmişti. Bkz. Celalettin Yavuz; ***Osmanlı Devleti'nde Yabancı Misyonlar: Çeşme Faciası'ndan Birinci Dünya Harbine Kadar Osmanlı Bahriyesinde çağdaşlaşma Gayretleri,*** İstanbul (tarihsiz), s.225

Mesudiye'nin 240'lık topları izlemiş; fakat her şeye rağmen toplar için oldukça geç kalınmıştır[107]. 22 Temmuz 1914 senesine gelindiğinde Cemal Paşa, Osmanlı Donanması'ndaki yapılanmayı göstermek ve Yunan kuvvetlerine bir nevi gözdağı vermek maksadıyla Mesudiye, Barbaros Hayrettin, Turgut Reis zırhlılarıyla eski motorbotlardan oluşan bir filoyu Amiral Limpoos komutasında eğitim amaçlı Adalar önüne tatbikata çıkarmıştır. Yaşanan bu gelişmenin ardından Yunanlılar da bunun üzerine Fransızlara bir dretnot, Almanlara da altı destroyer siparişi vererek iki yıl içerisinde teslimini istemişlerdir. Yunanlıların bundaki maksadı Türklerle boy ölçüşebilecek bir kuvvete sahip olabilmektir[108].

Cemal Paşa, Yunanlıların bu girişimine karşı gemileri idare edebilecek Osmanlı mürettebatının yetiştirilmesi için Amiral Limpoos ile geniş bir talim terbiye programı hazırlayarak bahriyenin hizmetine sunmuştur. Yine bu dönemde Osmanlı Erkân-ı Harbiye'sinin yönetiminde bir birim olarak çalışmalarını yürüten Bahriye Dairesi'nin faâliyetleriyle ilgili Harbiye Nezareti tarafından bir rapor hazırlatılmıştır. Raporda;

a) Osmanlı bahriyesinde yabancı uzmanlarla, Türk personelin ılımlı bir ortamda işbirliği içerisinde çalışmasını temin maksatlı bir talimatname yayınlanması,

b) Herhangi bir savaş durumu olduğunda ordunun bir yerden bir başka yere nakli için gerek duyulacak vapurların vakit kaybedilmeksizin temin edilmesi,

c) Yunanistan'a karşı Osmanlı Deniz Kuvvetlerinin denk olabilmesi amacıyla savaş gemilerinin alınması,

ç) Savaş durumu hasıl olduğunda deniz subaylarının ve eratının hazır olabilmesi için askerî teorik ve pratik eğitimler ve tatbikatlar yaptırılması,

d) Bu maksatla askerî kadrolar içerisinde işe yaramayan personelin emekliye sevk edilerek gerekli denetlemelerin ardından istifade edilebilecek personelin hizmette tutulması,

e) Her türlü çabaya rağmen gerekli önlemlerin alınamaması durumundaysa; mevcut deniz gücüyle faâliyette bulunabilmek için gerekli planların Kara Kuvvetleriyle müşterek hazırlanarak bir harp heyetinin teşekkülü,

f) Deniz Kuvvetleri için gerekli savaş malzemesinin vakit kaybedilmeksizin tedarik edilmesi,

g) On sene içerisinde Deniz Kuvvetlerinin kalkınması için hazırlanan programın kabulü,

---

[107] Abidin Daver; **"Birinci Dünya Harbinde Türk Donanmasının Karadeniz'deki Harekâtı"**, *Resimli Tarih Mecmuası*, C.IV, S.42 , İstanbul 1953, s. 2383

[108] Cemal Paşa; **a.g.e**., s.103

h) Mekteb-i Bahriye'nin gelişmesi için gerekli olan yabancı öğretmenlerin okula gönderilmesi,

ı) Ordunun Avrupa tarzında üstün meziyetlere haiz olabilmesi, hızlı hareket edebilmesi amacıyla gerekli uzman personelin eğitimlerini tamamlamaları için Avrupa'ya gönderilmesi,

i) Deniz Kuvvetleri için lazım olan alt hizmet gruplarına ilişkin görevler üstlenecek personelin yetişmesi amacıyla okulların açılması,

j) İhtiyaç duyulan askerî malzemenin temininde yabancı askerî uzmanlarla işbirliği içerisinde çalışılması,

k) Tersane fabrikalarının tadili ve her türden tamiratı için gerekli düzenlemelerin yapılması karara bağlanmıştır.

İfadelerine yer verilmiştir[109].

Bahislerden de anlaşılacağı üzere Osmanlı Deniz Kuvvetleri'nin bir an evvel toparlanabilmesi için hazırlanan bu rapor, devletin bölge üzerinde hegemonyasını kabul ettirebilmek, düşman kuvvetlerinin Osmanlı ülkesine yönlendirebilecekleri tehditleri bertaraf edebilmek maksatlı hızlı bir hazırlık sürecinin başlangıç belgesiydi. Aynı dönem içerisinde bir de Bahriye Mektebi'nin ıslahı için iki değişiklik yapılması gündeme gelmişti. Buna göre ilk aşamada mektebin idadi kısmının kaldırılması, ardından da Avrupa'ya tahsillerini kuvvetlendirmek amacıyla öğrenci gönderilmesi fikri benimsenmişti. Balkan Savaşı'ndan evvel ortaya atılan bu "deniz raporu" üst düzey devlet adamlarının da dikkatini çekmişti[110]. Bu sebepten ötürü tüm bu uyarılara, milletin gayretlerine, hazırlanan raporlara ve açıkça bir savaşın patlak vereceğinin anlaşılmasına rağmen hiçbir çalışmanın yapılmadığını söylemek doğru olmazdı. Fakat ardı ardına gelen felâketler sonucunda, savaşların kaybedilmesi de raporun istenilen amaca ulaşamadığını göstermektedir.

19 Mart 1328 (1912) tarihinde Bahriye Nezareti tarafından hazırlanarak sadaret makamına sunulan bir diğer raporda da, Osmanlı Donanması'nın herhangi bir düşmanla karşılaşması durumunda Osmanlı Deniz Kuvvetleri'nin, Kara Kuvvetleriyle koordineli olarak kıyıların savunmasının yapılabilmesinin yanı sıra, Akdeniz'in doğu havzasında Osmanlı ile işbirliği yapabilecek herhangi bir devletle ittifak tesis edilmesi, ekonomik ve politik sahâlârda karşılaşılabilecek dış taarruzlara şiddetle cevap verilebilmesi için sair

[109] **M. Meb. Zabıt Ceridesi, C.VI., İ.:114, Dev.:1,İç.Sen.:2, (2 Haziran 1326)**, s. 308
[110] Tuncer; **a.g.t**., s.88-90

devletlerin uyguladıkları dört veya beş yıla yayılan bir deniz programının hazırlanması, bu zaman zarfında hiç olmazsa; iki fırkalık bir savaş filosunun teşkil edilmesi gereğini bildirmişti. Tüm bunları yapabilmek için de Osmanlı Bahriye Nezareti, donanmanın ihtiyacı olan 6 büyük gemi, 24 adet destroyer ile donanmanın bir limana iltica ettiğinde düşman taarruzunu önleyecek, harekât üslerini kapatacak, deniz mayınlarını dökebilecek iki adet mayın gemisi, özellikle torpido filosunun onarımını yapmak amacıyla bir adet onarım gemisi, padişahın donanmasının yanında kurtarma vazifesini icra edecek, deniz üzerindeki sair araçları çekebilecek nitelikte iki adet kurtarma gemisi ve deniz okulundan çıkan subayların teoride öğrendiklerini uygulayıp, her türden savaş aracını ve malzemesini kullanabilecekleri modern bir okul gemisinin alınmasının şart olduğu, böylece bahriyenin amacına daha rahat ulaşabileceği belirtilmişti. Ayrıca, "betonarme" usulünde inşa edilecek destroyerlere mahsus bir adet dokun[111] İzmit'te, iki adet küçük havuzun da Basra ve Kızıldeniz gibi varlıklarıyla doğrudan doğruya Türk menfaatlerine etki eden bölgelerde yapımına başlanılması uygun bulunmuştu[112]. Bu amaçla Fransa'nın Toulon şehrinde faâliyet gösteren ve İstanbul'daki Pendik tersanesini de işleten "Nazaire Kumpanyası", İstanbul Hükûmeti'nin isteğiyle kızaklarına 1912 yılında omurgasını yerleştirdiği Aydın ve Preveze gambotlarını 1914 yılında denize indirmişti. Pendik Tersanelerinde yaptırılan Aydın Reis gambotu Tersane-i Âmire, (Kasımpaşa) Preveze ise Kızıldeniz Merkez Liman Komodorluğu emrine verilmiş; fakat Osmanlı Devleti'nin Almanya'nın yanında savaşa girmesiyle birlikte Kızıldeniz'deki Preveze gambotu da İstinye'ye çağrılmıştı (29 Ekim 1914)[113].

Amiral Limpoos'un hazırlayarak bahriyenin hizmetine sunduğu bir program dahilinde Fransa Hükûmet Başkanı Bompart'ın davetlisi olarak Fransa'ya düzenlediği gezide Cemal Paşa, Fransız Deniz Kuvvetleri Komutanı Amiral Boué de Lapelne, Hariciye Nezareti Siyasî İşler Müdürü Mösyö Margerie ile temaslarda bulunarak, Havre gemi tezgâhlarında incelemeler yapmıştı. Ayrıca Fransızların Türklere gemi yapmak istemesini fırsat bilerek, Chantier Normand Şirketi'nin Havre tezgâhlarına altı muhrip,

---

[111] Dok: Gemilerin yükünü boşalttığı veya onarıldığı, üstü örtülü havuz

[112] Ayrıca deniz ulaşımımızın güvenliğini temin maksatlı dört adet skaut alınması gerektiği de aynı raporda yer almıştır. Bu maksatla 1916 yılında Bahriye Nezaretinin bütçesine 81.750.000kuruşluk ekleme yapılmış ve bununla Hamburg'da "Bulum Endfus" Fabrikasına 2.300.000 ile 3.000.000 lira arasında İzmit'te tesisi kararlaştırılan bir havuz yapılmasına karar verilmişti. Bkz. **M.Meb. Zabıt Ceridesi, C.III, İ.: 57, Dev.:3, İç.Sen.: 3, (20 Mart 1333**), s.271-272;Büyüktuğrul; **"II.Meşrutiyet…"**, s. 60-62

[113] Mustafa Hergüner; **"Aydın ve Preveze Gambotları"**, *Askerî Tarih Bülteni*, Ankara 2002, s.91-92; İstinye'de Fransızlara ait olan bu tersane oldukça iyi tanzim edilmişti. Ama Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte Osmanlı'nın seferberlik emri neticesinde el konularak Alman İdaresi altında denizcilik faâliyetlerine Mütarekeye kadar devam etti. Bkz. Lorey; **a.g.e**., s.14

Creuzot fabrikasına da iki adet denizaltının yapım siparişini vermişti. Bu hesaplara göre; Osmanlı Donanması 1916 yılı ortalarında İngiltere ve Fransa ile boy ölçüşebilecek faik bir güce ulaşmış olacaktı[114].

Cemal Paşa'nın Bahriye Nazırlığı sırasında Fransızlarla Türklerin ilişkisi bir hayli mesafe kaydetmiştir. Aslında muhtelif türlerde gemilere sahip olmak askerî açıdan pek çok mahsura sahip olsa da, savaş yıllarında biraz da Fransızların uluslararası arenada desteğini kazanabilmek için Fransızların Havre Fabrikasına 15 Mart 1914 tarihinde inşa ettirilen Preveze ve Hızır Reis sınıfı yedi gambotun teslim almaya hazırlanıldığı[115]dönem içerisinde Fransızlara birde topçu mütehassıslarından Hasan Rıza Paşa'nın tetkikleri neticesinde cebel topları ihâlesi ile on iki adet deniz tayyaresi siparişi verilmiş, ardından da Bahriye Mektebi'nin tesislerinin inşaat işleri taahhüt edilmiştir[116].

Bunun yanı sıra Osmanlı Devleti'nde yabancı deniz şirketlerinin fabrikalarında işçi statüsünde vazifelendirilecek gençlerin eğitilmesi amacıyla dört kurs düzenleyerek bir Mekteb-i Bahriye-yi Şahane'yi de hizmete sokmuştur. Burada eğitim alan deniz subayları daha sonra denizaltı personeli yetiştirebilmek için İstanbul'da açılan Mekteb-i Bahriye'nin bölümlerine öğretmen olarak tayin edilirken, okulun bir diğer bölümü olan deniz uçağı pilotluğu ve yardımcılığı (rasatlık) alanlarında eğitim verilmeye başlamıştı. Mezkur okuldan seçilen 30 kadar öğrenci, Alman donanmasının yapılanma şekli ve modern gemilerin işleyişleri hakkında malumat sahibi olabilmeleri maksadıyla Almanya'ya gönderilmiş, orada teorik eğitimlerini tamamlamalarına rağmen savaşın başlamasıyla beraber gönderilmeyerek "İskajerak" savaşına dahil edilmiş ve Alman Donanmasında vazifelendirilmişlerdi[117].

---

[114] Cemal Paşa; **a.g.e**., s.103, Osmanlı Devleti'nin siparişleri, 3 dretnot, 2 keşif gemisi, 14 destroyer, 4 denizaltıdan müteşekkildi. Ama Fransızlardan Osmanlı Devleti'nin bir Deniz-Hava Okuluna kavuşması hususunda destek ile Osmanlı Deniz-Hava Kuvveti için 12 adet deniz uçağının siparişi mevzuunda sözleşme dahi yapılmıştı. Bkz. Yavuz; **a.g.e**., s.222

[115] Afif Büyüktuğrul, ***Osmanlı Harp Tarihi…***, C.IV., s.247; Abidin Daver eserinde, Fransa'ya 1040 tonluk 35 mil sürate sahip 12 muhrip ısmarlandığını belirtmektedir. Bkz. Daver; **"Birinci Dünya Harbinde Türk…"**, s.2382

[116] Cemal Paşa, hatıratında Creuzot fabrikasına 2 denizaltı, Havre tezgâhlarına 6 destroyer siparişi verildiğini belirtmiştir. Cemal Paşa; **a.g.e**., s.111;

[117] **M.Meb. Zabıt Ceridesi, C:III, İ.:-Dev.: 3, İç.Sen.:-**, s.100-101; aynı meclis toplantısında bahriye personeline ilişkin kanunla da bahriye fabrikalarında işçi olarak çalışacak personel dahil olmak üzere hiç kimsenin 15 yıl müddetince orduyu terk etmesi ve başka işlerde istihdam edilmesi önlenmeye çalışılmıştır. Bkz. **M.Meb. Zabıt Ceridesi, C.III, İ.:- Devre: 3**, s.102-103

1.3.4. Askerî Lojistik Merkez Olan Üsler, Limanlar, Karakol ve Gözetleme İstasyonları, İskeleler, Fener Kuleleri

Osmanlı Devleti, konumu sebebiyle stratejik öneme sahip olan bir devletti. Akdeniz, Karadeniz, Kızıldeniz hâl-î hazırda kıyıları olduğu denizlerdi ve mevkiîleri dolayısıyla korunmaya da ihtiyaçları vardı. Özellikle Adalar Denizi olarak da bilinen kıyıları, Yunanlıların ve İtalyanların tehdidi altındaydı. Durumun oldukça geç farkına varan Osmanlı üst düzey yönetimi "üs" niteliği taşıyacak bir yerin tespitinde ve inşasında aceleci davranmamıştı. Konuyla ilgili olarak Osmanlı yönetimi, Balkan Savaşı'ndan evvel bu tedbirleri alarak Adalar Denizinde bazı "ileri üstler" kurmuş ve bunları Bahriye Nezaretinin emrine vermiş olsaydı, en kötü ihtimalle savaşta adalarını kaybetme durumuyla karşı karşıya kalmayabilirdi.

Ancak üs mantığına yakın olarak Osmanlı bahriyesinin kullandığı gözetleme ve haberleşme yerleri mevcuttu. Rumeli tarafında Kilyos, Çalıburnu, Rumeli Feneri, Anadolu tarafında Riva, Filburnu, Anadolu Feneri bunlardan bazılarıydı[118]. Bu itibarla Adalar Denizi'nde düşünülmeyen tedbir, boğazlar ve başkent için fazlasıyla dikkate alınmıştı.

Birinci Dünya Savaşı yıllarında Marmara ve Paşalimanı'nın gambot ve torpidobotlar için üs olarak kullanılmak istenmesi üzerine yapılmaya başlanan karakollar esnasında gemilerle denizaltılar arasında yaşanan muhaberat yanlışlıkları sebebiyle, bu deniz araçları arasında bazen topçu muharebeleri dahi cereyan edebiliyordu. Kıyı gözetleme istasyonlarının önemli bir bölümünün yeter miktarda personelinin bulunmaması ve ordunun bir başka sınıfının (Jandarma) eline geçmesi ile yanlış istihbarat raporlarının savaş alanlarına ulaşması, bu yerlerin savaş müddetince verimli kullanılmasının önündeki önemli engellerden biri olmuştu. Fener kulelerindeyse durum daha da vahimdi. Türk kıyılarında ilk fener 1838 yılında kurulurken, 1860'da işletme hakkı "Fenerler İdaresi Umum Müdürlüğü" adına yabancı bir şirkete verilmiş ve bu durum 1938 yılına kadar bu şekilde devam etmişti[119].

Fakat, "üs" mevzunda dönemin Yunan Donanma Komutanı, durumu Türklerden daha çabuk kavrayarak Limni Adasını "ileri bir üs" konumuna getirmişti. Bu üs daha

[118] Alpagut; **a.g.e**., s.21
[119] Kayabalı-Arslanoğlu; **"Türk Deniz…"**, s.70

sonra Çanakkale ablukası sırasında İtilâf Devletleri için önemli bir lojistik merkez olacaktı. Adalar, lojistik açıdan olduğu kadar güvenlik açısından da Türkler için önemli birer kara parçasıydı. Adaların Trablusgarp Savaşıyla İtalyanların eline geçmesi, ardından Balkan Savaşları sonunda Yunanlılarla imzalanan 1913 Atina Antlaşmasında Meis, Gökçeada ve Bozcaada'nın dışındaki yerlerin Yunanlılara bırakılması, stratejik anlamda Boğazların değilse bile Batı ve Güney Anadolu'nun güvenliğini tehlikeye sokmuştu. Birinci Dünya Savaşı ile Millî Mücadele yıllarında üs olmasa dahi bir üs vazifesi gören İstanbul limanı, Türk filosu için yegâne iltica, ikmâl ve tamirat noktasıydı. Rumeli kıyıları ve en önemlisi de Türk İstiklâl Savaşı'nın can damarı olan Amasra, İnebolu, Samsun, Mersin, Sinop, Batum ve az da kullanılsa Antalya limanları bir üs vazifesi görmüştü. Çünkü teknik donanımları, temel alt yapıları ve kullanılış amaçları üs olmalarına uygun değildi. Çanakkale Boğazı'nda Akbaş koyunda 5. Ordu'nun ikmâl ve iaşe işlerini temin maksatlı yapılan bir iskele de vardı. Bu iskeleye ekseriyetle küçük vapurlar yanaşabiliyordu. Vapurlar denize karşı emniyet altına alınamazdı. Sadece zaman zaman küçük emniyet botları gönderilirdi. Tehlikeye ve tehdide karşı iskelenin bulunduğu bölgedeki tepelere yerleştirilmiş toplar mevcuttu[120].

Cemal Paşa, İstanbul Liman Komutanlığı dairelerine bağlı olan limanları altı ayrı bölgeye ayırmış ve ilk defa Samsun, İstanbul, İzmir, Beyrut Deniz Bölge Komutanlıklarını (üslerini) kurmuştu. Kızıldeniz'deki limanları Kızıldeniz Komodorluğu, Basra Körfezi'ndeki limanları Fırat-Dicle ve Basra Körfezi Komodorluğu olarak belirlemişti. Bu dönemde üs ve askerî lojistik anlamında harita incelendiğinde üç önemli bölge öne çıkmaktaydı: Güneyden Anadolu'ya giriş kapıları olan İskenderun, Mersin, Antalya; batıdan giriş kapısı olan İzmir, İstanbul, kuzeyden giriş kapısı olan Trabzon, Zonguldak, Samsun, Sinop ki, bu son sözü edilen yolları Türkler Millî Mücadele döneminde, Anadolu'ya silâh kaçırmakta da kullanmışlardı. Bu limanları ayrı ayrı inceleyecek olursak, Zonguldak Limanı; ardında demir yolunun da bulunması sebebiyle enerji kaynaklarına ulaşım ve bunların nakilleri açısından önemli bir noktaydı. Limanda gemilerin kömür almalarına mahsus tesisat bulunmakla beraber yinede türlü sebeplerden ötürü ihtiyacı karşılamaktan uzaktı. Batı Karadeniz'in Millî Mücadele dönemindeki en önemli limanı olan Ereğli, yalnız bir kömür limanı olmayıp aynı zamanda kara ve demiryollarının da buraya ulaşmış olması sebebiyle yöreyi iç bölgelere de bağlamakta birinci derecede etkin bir yükleme ve boşaltma limanıydı. Ayrıca yakın

[120] Kayabalı-Aslanoğlu; **"Türk Deniz…"**, s. 835 vd.; Ilgar; **"Ege Denizi'ndeki Adaları Nasıl Kaybettik?"**, *Hayat Tarih Mecmuası*, Sıra No:113, C. I, S.44, İstanbul 1972, s.19

bölgelerin ürünlerinin ihracı da bu limandan yapılmaktaydı. Batı Karadeniz'in ara sahil limanlarından birisi olan Amasra'nın Türk İstiklâl Savaşı'nda cephane nakliyatında en fazla tercih edilen limanlardan biri olmasının sebebi küçük teknelerin yanaşmasına elverişli olmasıydı.

Batı Karadeniz bölgesi kıyısındaki bir diğer küçük liman da İnebolu idi. İnebolu Limanı, yalnız Kastamonu yöresini denize ulaştırmakla kalmıyor, yollarıyla yöreyi İç Anadolu'ya da bağlıyordu. İran'ın Karadeniz'e açılan bir kapısı mahiyetinde olan Trabzon Limanı, Karadeniz'in sert dalgalarına ve rüzgarına karşı açık bir limandı. Teknik imkânlardan yoksun olmasına rağmen yörenin iç bölgelerle bağlantısını sağlayan kara yolunun bulunması sebebiyle Birinci Dünya Savaşı ve Türk İstiklâl Savaşı'nın en fazla tercih edilen limanı durumundaydı. Hopa, Rize, Ordu gibi şehirlerin mallarının ihraç iskelesi olan Giresun Limanı, İç Anadolu ile kara yolu bağlantısının kuvvetli olmaması sebebiyle daha çok yörenin ve Sovyet Rusya'nın ihtiyaçlarının temininde kullanılmıştı[121]. Bandırma Limanı demiryolu ağı sayesinde, İstanbul ile İzmir ve tüm Ege bölgesi arasında en kısa yol olduğu gibi ayrıca Kütahya-Balıkesir arasındaki maden ve orman ürünlerinin taşınması açısından önemli bir yere sahipti. Bunun yanı sıra Marmara Denizi'nin Anadolu yakasında Mudanya, Gemlik iskelesi gibi bazı limanlar varsa da Türk İstiklâl Savaşı'nda pek fazla kullanılamamıştı. İstanbul Limanı sadece Türkler için değil, İtilâf Devletleri için de önemli bir cazibe merkezi olmuştu. Fakat savaşın Türkler aleyhine sonuçlanmasının ardından bölge tüm dünya ticaret gemilerine açılmış, boğazı kullanan gemi ağırlığı 6,4 milyon tonilatodan 12 milyon tonilatoya ulaşmıştı. Türk limanları içerisinde ikinci sırada yer alan İzmir Limanı, demiryolu bağlantısı sebebiyle Marmara Bölgesine ve İç Anadolu'nun batı kesimlerine kadar sokulmuş olduğundan savaş yıllarında daha çok İtilâf devletlerinin kullandığı bir liman olmuştu. Akdeniz kıyılarının batı taraflarında bulunan limanlardan biri olan Antalya, İtalyanların işgal döneminde askerî yığınak yaptığı bir bölgeydi. Coğrafî şartlarının elverişli olması sebebiyle Göller Yöresine de uzandığı için Konya'nın elde tutulmasına imkân veriyordu. Mersin Limanı ise, Çukurova bölgesinin limanı olması sebebiyle tarihin ilk çağlarından itibaren önemini korumuştu. Millî Mücadele yıllarında daha çok gizli cemiyet teknelerinin uğrak yeri olan bu liman tarihi çağlardan beri Asya'nın, İran, Mezopotamya üzerinden Suriye'ye ulaşan ticaret yollarının önemli bir kesişim noktasıydı. Tüm bunların yanı sıra, Anadolu'daki

[121] Olgaç Necmettin; ***Türk Denizciliğine Umumi Bir Bakış**, Ankara 1952,* s.7-8; Yavuz; **a.g.e**., s.220

Türk mücadelesi şöyle dursun daha Birinci Dünya Savaşı'nda bile gemilerin bakım ve onarımını sağlayacak yerli bir liman mevcut değildi.

Boğaz dışındaki ilk keşif ve gözlem işlemi ise Draç sınıfı iki botla yapılmıştır. Bir müddet devam eden keşif ve gözlem faâliyetleri neticesinde İngilizlerle Fransızların Boğaz'daki kuvvetlerini artırdığı tespit edilince ve iki İngiliz muhribi Akhisar botunu boğaz methâlinde çevirince boğaz tüm uluslararası deniz trafiğine kapatılmıştı[122].

Bu sebeple Anadolu'nun istiklâl mücadelesi başlar başlamaz bahriye mensupları Karadeniz'de bir bakım onarım tesisi kurma mücadelesine giriştiler. 1920 yılına ulaşıldığındaysa, Türk liman ve kıyılarını üç aşamada mütalaa etmek mümkün olabilirdi. İlki, İtilâf devletleri ve Yunan işgali ile askerî kontrolünde olan sahiller; ikincisi BMM Hükûmeti'nin hâkimiyeti altında bulunan üsler ve üçüncüsü de İstanbul Hükûmeti'nin İtilâf devletleriyle davalı olduğu, durumu belirsiz olan sahiller[123].

1.3.5. Donanmanın Temel İhtiyacı Olan Kömür Madeni ve Türkiye'deki Maden Ocakları Üzerindeki Menfaat Çatışmaları

Hammaddenin dünya ekonomik ve siyasî hayatında oldukça önemli bir yer işgal ettiğini geç fark eden Osmanlı yönetimi, 1829 yılından itibaren Ereğli'deki maden kömürü yataklarıyla ilgilenmeye başladı. Bölgeyi 1848 yılında vakıf arazisi olarak kabul etmiş, 1849 yılında da Hazine, maden işleme hakkını 30.000 kuruş satış bedeli üzerinden bir kömür şirketine (İltizama) vermişti[124]. 1865-1908 yılları arasındaysa Hazine, havzanın yönetimini donanmanın ve bazı sanayi kuruluşlarının gereksinmelerini karşılamak için ilki 1865-1882 yılları arasında olmak üzere iki defa Bahriye Nezaretine devretme kararı aldı. Bu, donanmanın ihtiyacı olan yakıtı aracısız elde etmesi anlamına geliyordu. Böylece yöredeki kömür madeni yurt içi ve yurt dışı tüketimine yönelik devamlı kullanılmaya başlandı[125].

---

[122] Kayabalı-Arslanoğlu, **"Türk Deniz…"**, s.841

[123] İtilâf kuvvetlerinin denetiminde ve işgalinde bulunan limanlar, sahiller, üstler; Zonguldak, Karadeniz Boğazı,Şile,İstanbul,İzmit,Mudanya,Bandırma,Erdek,Biga,Çanakkale,Tekirdağ,Gelibolu,Şarköy,Lapseki,Edremit, Ayvalık, Dikili, İzmir, Foça, Urla, Kuşadası, Marmaris, Fethiye, Bodrum, Antalya, Mersin. Bkz. **ATASE Arşivi, K:28, G:11, B:11 (1:2)**, **ATASE Arşivi, K:43, G:11, B:11-26**

[124] Ahmet Ali Özeken; ***Ereğli Kömür Havzası (1848-1940)***, İstanbul 1944, s.2 ve 18

[125] *Yurt Ansiklopedisi*, **"Zonguldak"**, İstanbul 1984, s.7729-7731; Rahmi Doğanay; ***Millî Mücadele'de Karadeniz (1919-1922)*** , Ankara 2001, s. 153; Özeken; **a.g.e**., s.18

Artık taşkömürünün çıkarılması işlemi Bahriye Nezaretinin verdiği ruhsatla gerçekleştiriliyordu. Çıkarılan kömür, Osmanlı Devleti'nin büyük yük gemileri ile İstanbul'a taşınmaktaydı. Zonguldak ve çevresindeki ocaklardaysa, kömür çıkarma işlemi ilkel yöntemlerle yapılabiliyordu[126]. 1851 yılındaysa, Hazine-i Hassa İdaresi, işi teknik bir tarzda yürütmek maksadıyla İngiltere'den John ve George Berkley isminde iki kardeş mühendisi getirtti[127]. Bilimi ve çağın gereklerini fark eden Osmanlı yönetimi kömüre ayrı bir önem veriyordu. Hatta bunu siyasî bir meta olarak kullanmaktan da geri kalmıyordu. Kırım Harbi esnasında (1854-1855) Müttefik donanmasının ihtiyacını bölgeden karşılamasına müsaade edilmiş, böylece Ereğli fiilen ve geçici bir süre "İngiliz idaresine" geçmiş, Kırım Harbi'nin ardından da İngiliz idaresi bölgeden ayrılmıştır[128].

1867'de Dİlâver Paşa'nın hazırladığı yüz maddelik nizamname ile bölgedeki girişimler düzenlenmeye başlanırken, Ereğli kömür havzasına ilk yerli ve yabancı büyük sermayelerin girişi 1882 yılının ardından gerçekleşmiştir[129]. 1865'den 1882 yılına kadar devam eden Bahriye İdaresi'nin ilk devresinde madenciler çıkardıkları kömürün tamamını Bahriye'ye satmak zorundayken; 1883 yılında çıkarılan İrade-i Seniyye kanunuyla kömür çıkaranlar mallarının %60'ını Bahriye Nezaretine, geriye kalan % 40'lık kesimini de serbest fiyat üzerinden dış piyasaya pazarlayabilme kararını aldı. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında Bahriye Nezareti, satın aldığı kömürün bedelini ödeyemediğinden, havza işletmecileri nezdindeki itibarını kaybetmenin dışında, bazı madencilerin iflâsına, bazılarının ise; faâliyetlerini gevşetmesine sebebiyet vermiş, mezkur savaşın ardından da İngiltere'den kömür ithâl edilmesiyle işletmeci ve madenci yavaş yavaş havzaya karşı gösterdiği alâkayı kaybetmiştir[130].

Bu dönemde, maden işletmeciliğinde karşılaşılan hukukî güçlükleri aşabilmek maksadıyla numaralandırma sistemine gidilmiştir[131]. 1890'da Ereğli'deki 9 taşkömürü ocağının dışındaki tüm maden ocakları bir bahriye miralayının emrine verilmişti. İlk özel teşebbüs olan Fransızlara ait "Ereğli Şirketi" 1896 yılında "La Societe Francaise

---

[126] 9 Taşkömürü ocağında ortalama 40.000 ton taşkömürü çıkarıldığı ifade edilmekte. 1915 Bolu Bağımsız Sancağı Salnamesinde ise; Zonguldak'tan dışarı 600.000-900.000 ton kömür verildiği belirtilmektedir.

[127] Bahri S. Noyan; **"Türkiye'de İlk Maden Kömürü"**, *Hayat Tarih Mecmuası*, C. II, S: 4, İstanbul 1969, s.64

[128] Özeken; **a.g.e**., s.18

[129] Zonguldak-Ereğli kömür havzasının işletme hakkı Kırım Savaşı sırasında Fransızlara verilmişti. Bkz.Doğanay; **a.g.e**., s.153; Havza'da ilk teşekkül eden şirket 1874 tarihinde faâliyetlerine başlayan Gürcü şirketi olurken, Havza'daki ocak sahiplerinin yekunu 45 Türk, 79 yabancıdır. Mısır hattı üzerinde vapur işletme hakkına sahip olan bu Gürcü şirketi 1885 yılına doğru, Yuvanidis Pertikali Efendi'nin teşebbüsü ile şirket hisselerini Ereğli Şirket-i Osmaniye'ye satarak havzadan çekilmiştir. Bkz. Özeken; **a.g.e**., s.21ve 44

[130] Özeken; **a.g.e**., s.37

[131] **a.g.e**., s.20-42; Noyan; **a.g.m**., s.65

d'Heraclee" ismiyle kurulmuş ve bölgeye ilk yedi yıl içerisinde bir milyon franklık yatırım (mendirek, atölye, lavuar, briket fırını) yapmıştı.[132] 1908 senesinde Ereğli havzası kısa bir zaman dilimi Nafia (maden) Nezareti bünyesinde kaldıktan beş ay sonra Ticaret ve Ziraat Nezaretine devredildi. 1910 yılına gelindiğindeyse, bölge kamu arazisi ilân edilmiş, Osmanlı yönetimi de Birinci Dünya Savaşı sırasında havzanın yönetimini müttefiki Almanlara bırakarak, burada "Harp ve Kömür Merkezi" kurulmasını kabul etmiştir[133].

Bu tarihte Almanya'dan Türkiye'ye haftada 14 kömür treni gelmekteydi Bunlardan yedisi İstanbul'un su, elektrik, ulaşım ihtiyacını karşılamak için kullanılırken, geriye kalan kısmı Anadolu Demiryollarına ve askerî fabrikalara verilmekteydi. Bu kömürlerden 2500 tonu, Karadeniz'deki vapur seferlerine ayrılıyordu ki; çoğu Doğu Kafkasya'daki ordunun ihtiyaçlarının karşılanması ve sevkıyatı içindi[134].

Bilindiği üzere XIX. yüzyılın başından itibaren donanmanın hareket kaynağı kömür madenidir. Buna rağmen Birinci Dünya Savaşı yıllarına ve sonrası dönemlere bakıldığında kömürün tasarrufu hakkındaki durumun pek de iç açıcı olmadığı görülmektedir[135]. Osmanlı Devleti, Balkan Savaşı'nda olduğu gibi hemen ardından patlak veren Birinci Dünya Savaşı'nda da donanmasının ihtiyacı olan kömürün stoklanması hususunda herhangi bir çalışma yapmamıştır. Bunun yapılamama nedenlerinden biri mali kaynakların kısıtlı olması, diğeri de teknik imkânların buna müsaade etmemesi ve yeterli kalifiye iş gücünden yoksun olunmasıdır. Bu devirde donanmanın kömür taşıma gemileri yetersizdir. Savaş sırasında yakıt nakli yapabilmesi için gemilerin kendilerinin gidip kömürlerini almaları gerekmektedir[136]. Bu sebeple, Türk denizcisi hiçbir devlete mensup denizcinin yapmayacağı şekilde manevralarını gerçekleştirmenin yanında, arda kalan zamanında gemiden gemiye kömür ya da su taşımakta veya onarım faâliyetleri içinde, silâhlarını tamir etmektedir[137].

Almanlar, ülkelerinden gönderilen kömürün miktarını azaltmak için savaşın başladığı andan itibaren hareketsiz duran yine Almanların yönetimindeki Türk Kömür

---

[132] Mendirek:Dalgakıranlarla meydana getirilmiş liman
Lavuar: Kömür yıkama ve eleme tesisi
[133] Kayabalı- Aslanoğlu; **"Türk Deniz…"**, s.835
[134] Liman Von Sanders; ***Türkiye'de 5 Yıl***, İstanbul 1968, s.292
[135] 1914-651,2 bin ton, 1915-420,3 bin ton, 1916-208,2 bin ton, 1917-158,2 bin ton, 1918-186,0 bin ton, 1919 380,9 bin ton, 1920-569,4 bin ton kömür üretilmiştir. Bkz. Özeken, **a.g.e.**, s.54
[136] Kayabalı-Aslanoğlu; **"Türk Deniz…"**, s.835
[137] Büyüktuğrul; **"Osmanlı-Yunan…"**, s.740

Grubunu tekrardan faâliyete geçirmişlerdir. Ancak bu girişim büyük zorluklarla karşılaşmıştır. Yine de Türk Kömür Grubunun sömürülmesini sürdürmek için Alman makamları, kömür üretiminde etkin önlemler alınıncaya kadar Türkiye'ye verilen kredileri kesmişlerdir[138].

Tabiidir ki, savaşın Osmanlılar tarafından kaybedilmesinin ardından imza edilen mütarekenin neticesinde, Almanya'dan gelen kömür kesilmiş, buna mukabil stoklar hemen erimiş, Türk askerî yönetiminin düzensizliği sebebiyle askerî denetim altına alınamayan Zonguldak'taki maden işçileri çalışmaz olmuştu. Ayrıca bölgede bulunan Alman subayları, ayrılmadan evvel ocaklardaki maden yataklarını da tahrip etmeyi ihmâl etmemişler[139], böylece kömür yokluğu sebebiyle şehir hatları vapur seferlerinin sayısının azaltılmasına ve hatta fırınların ekmek yapımına dahi tesir etmiştir[140].

Bölgenin önemli bir yer altı rezervine sahip olması, diğer Avrupa devletlerinin de ilgisini bu yöreye celp etmekteydi. Fransa, Birinci Dünya Savaşı yıllarında da devamlı surette yörede bir yer edinebilmek maksadıyla faâliyetlerini sürdürmüştü. Çanakkale Boğazı'nın kapanmasıyla Türk Donanmasının kömür gereksinimi Zonguldak'tan sağlanmaya başlandı. Bunu bilen Ruslar, 1914 senesinden itibaren gerek gemileri gerekse zırhlılarıyla yöredeki iskelelerde, limanlarda tahribatta bulunuyordu. Dünya Savaşı'nın bitimiyle birlikte askerlerin terhis edilip, sevkıyatları gündeme geldiğinde, kömür olmaması sebebiyle nakliyenin yapılamadığı zamanlar dahi olmuştu. Batum'un tahliye edilebilmesi için Trabzon'dan Batum'a bir seferde üç bin ton kömürün nakliye gemilerine (Gülcemal, Şam, Giresun…) verilmesi gerektiği bildirilmesine rağmen tedarik edilemediği görülmektedir[141].

Birinci Dünya Savaşı'nın ardından San Remo Konferansı'nın 23 Nisan 1920 tarihli oturumunda 7. maddede "Ereğli kömür havzasının işletme hakkının aidiyeti" Üçlü İttifak arasındaki son anlaşmazlık olarak tartışılmıştı. Zaten İtalyanlar, Anadolu'ya asker çıkardıktan sonra, buradaki işgallerinin kendileri için pek kârlı olmayacağını fark ettiklerinden birtakım ekonomik imtiyazların peşine düşmüşlerdi. Nitekim, Paris barış görüşmeleri sırasında 3 Temmuz'da İtalyan delege Tittoni, İtalyan birliklerinin işgali

---

[138] Wallach; **a.g.e.**, s.221
[139] Duru Orhan; **Amerikan Gizli BelgelerindeTürkiye'nin Kurtuluş Yılları**, bsk. II, İstanbul 2001., s.16
[140] **a.g.e.**, s.17
[141] **ATASE Arşivi, K:10, G:6, B:6-1**, **ATASE Arşivi, K:10, G.54, B: 54 (1:3)**, **ATASE Arşivi, K:10, G:24, B:24-1**

altında olan kömür madenleri sorununu gündeme getirerek, işgalleri altındaki yerlerde hükümranlık hakları sebebiyle Kozlu Kömür Madenleri Osmanlı Anonim Şirketi ile ocaklarını ve Van'daki kimi petrol kuyularını sahiplenmişti. Böylece İtalya, Fransa'nın hemen yanı başında bir kömür madenine sahip olmuştu. İtalyanlar, bu topraklarda etkili olabilmek için Fransızların aksine Türklerle sürekli iyi ilişkiler kurmayı amaçlamış, BMM'den Zonguldak'taki Türk işçilerinin kömür ocaklarına zarar vermemesi konusunda 30 Haziran 1920'de güvence de almışlardır[142]. Fransız Başbakanı Millerand 7. maddeye karşı çıkarak, kabul edilmemesini istemiştir. Aksi hâlde Fransa'nın bu bölgeye ve madenlere yaptığı 20 milyon frank yatırımın savaş sebebiyle hiç olacağını, 25 yıllık çabanın sonuçsuz kalacağını kabinesine ifade etmiştir[143]. Her şeye rağmen Fransa savaş tazminatıyla ilgili bir talebi de dahil olmak üzere hemen tüm isteklerini yürürlüğe koydurmuştur. Yeniden düzenlenen mezkur belgeye göre Fransa, kömür işletmelerinde esas hak sahibi olacak, Osmanlı Devleti'nin ihtiyaçlarının karşılanmasının ardından varılan anlaşmaya göre ise ilk öncelikli Avrupa devleti İtalya olacaktı[144]. Fransızların bu müessesesi Havza'da başka şirketlerin yerleşmesine mani olacak şekilde bir zemin hazırlamış, şartları tesis ederek başarılı da olmuştur. Mütareke döneminde ise Havza; Fransız kuvvetleri tarafından işgal edilmiş, idare merkezide İstanbul'daki "İtilâf Devletleri Kömür Komisyonu" nun emrine bırakılmıştır[145].

Karadeniz'in kömür havzası olan Ereğli'de menfaatleri bulunan Fransızlar, mütarekeyi müteakip Zonguldak'a 10 Haziran 1920 tarihinde asker çıkarabileceklerini Harbiye Nezaretine duyurmuşlardı. Zaten 8 Haziran 1920'de iki Fransız gambotu Ereğli Bababurnu mıntıkasında bir piyade bölüğü ve üç makineli tüfeği karaya çıkarmış, 3km. lik alana tel örgü çekmiş ve nitekim 10 haziran 1920 tarihinde de arda kalan Türk birliklerinin çekilmesini temin maksatlı olarak şehri bombardıman etmişlerdi. Fakat ne var ki, Kastamonu havalisi Kuva-yi Millîye Komutanı Muhittin Paşa, emrindeki Bolu-Bartın bölgesindeki kuvvetler, Fransız işgalcileri 19 Haziran 1920 tarihinde Zonguldak ve havalisinden çekilmelerini sağlamışlardı[146]. Yabancı devletlerin Osmanlı'nın imtiyaz

---

[142] Ali Sarıkoyuncu; **"Millî Mücadele Döneminde Zonguldak Kömür Havzası'nda Fransız-İtalyan Rekabeti ve İtalya'nın Faâliyetleri"**, *Atatürk Yolu*, C.II, S.7, Ankara 1991, s.584-585; Bilmez Bülent Can; ***Demiryolundan Petrole Chester Projesi,*** İstanbul 2000, s.191

[143] Sarıkoyuncu; **a.g.m.**, s.582

[144] **a.g.e.**, s.589

[145] Noyan; **a.g.m.**, s.66; Özeken; **a.g.e.**, s.22; *Yurt Ansiklopedisi*, **"Zonguldak…"**, s.7729;

[146] 8 Haziran 1336 günü Fransızlar Ereğli'yi ilk aşamada 300 kadar askerle işgal etmişlerdi. Bkz. **ATASE Arşivi, K:943, G:107, B:107-1**; Mithat Işın; ***İstiklâl Harbi Deniz Cephesi***, İstanbul , 1946, s.19, , Ali Sarıkoyuncu; **"Zonguldak ve Havalisi'nin Millî Mücadele'de Ekonomik ve Stratejik Bakımdan Önemi"**, *Atatürk Yolu*, C.II, S: 8, Ankara 1991, s.690; *Yurt Ansiklopedisi*, **"Zonguldak…"**, s. 7731

hakkı bulunan yer altı ve üstü kaynakları için verdikleri mücadeleleri göz önünde bulunduracak olursak Türklerin şehir hatları vapurları için bile kömür bulamamalarının sebebi kendiliğinden ortaya çıkmaktadır.

Bölge Türklerin eline geçince, BMM mevcut sorunla hemen ilgilenmiş ve 1921 yılında neşrettiği kanunla kömür havzasının sosyal teşkilâtını düzene alacak prensipleri yürürlüğe koymuştur. Bunlardan ilki 1920-1939 yılları arasında faâliyet gösterecek olan Havza-i Fahmiye Müdüriyeti İdaresidir. Bu durum 1921-1937 tarihleri arasındaki millîleştirme ve millî sermayeyi özendirme faâliyetleri sonucunda Havza'nın bir devlet mülkü hâline getirilmeye çabalanmasıdır[147].

Konuyla ilgili olarak ilk girişim yarı hissesi Yunanlılara ait olan ve Türk Hükûmeti'nin el koyduğu 63 numaralı ocağın hasılatından biriken miktar üzerinden 6 bin ton kömürün bedeli biçildikten sonra ödenmek üzere Sivastapol'a gönderilmesine ve bundan sonra da mezkur ocaktan çıkarılacak kömürlerin yarısının uygun bir fiyat karşılığında Rus Hükûmetine satılmasına ve alınacak meblağın ocağın işletilmesinde sermaye olarak kullanılmasına BMM Hükûmeti olarak karar verilmesiyle gözlenmiş ve BMM'nin bu hususta ne denli kararlı olduğu da yaptığı antlaşmayla ortaya konmuştur[148]. Bunun ardından maden tüzüğünün 61. maddesinde yapılan değişiklikle Ereğli kömür havzasındaki tüm Rum ve Ermeni unsurun elinde bulunan ocakların hükûmete devredilmesi ve kişilerin haklarının Ticaret Bakanlığı'nca 16 Eylül 1925 tarihinde belirlenen esaslara göre tespit edilerek hak sahiplerine verilmesi ilkesi kararla benimsenmiştir[149]. Maden tetkik ve arama vazifesi Havza-i Fehmiye Müdüriyeti'nin ardından da idare Meclisin aldığı kararla Mıntıka İktisat Müdürlüğü'ne devredilmiştir[150]. Fransızlara verilen bu imtiyazlar 1935 yılında feshedilince, devlet Etibank vasıtasıyla kömür havzalarına sahip çıkabildi[151].

---

[147] Ereğli Kömür Havzası'nda yerleşik ve İncügez olarak bilinen 370 numaralı kömür ocağının 40 hisse itibariyle 5 hissesini Necati ve Hasan Beylerden, 5 hissesini İbrahim ve hasan Efendilerden, 5 hissesini Behiye ve Düziye Hanımlardan, 11 hissesini Fatma Zehra Hanımdan satın alınmasından bahisle, işlemin yapılabilmesi için İstanbul Galata semti Bereket Sokağında yerleşik Fransız tabiiyetinden mühendis "Leon Kur"'dan imza alınması gerektiği belirtilmiş, mezkur hisselerin işlemlerinin yapılabilmesi hakkında Maden Müdüriyeti'nin **10944/25** numaralı tezkiresindeki esaslar doğrultusunda bu şahsın "hisselerini devretme" meselesi devletiyle kurulacak siyasal temas neticesine terk edilmiştir. **B.C.A. 1924 yılı Bakanlar Kurulu Kararı; 030/18/01/-/08/48/1**

[148] **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı; 030/18/01/-/03/31/18**

[149] **B.C.A. Bakanlar Kurulu; 030/18/01/-/015/58/1**

[150] Noyan; **a.g.m.**, s.66

[151] Tutel; **a.g.e.**, s. 141

1.4. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİNDE OSMANLI DEVLETİ'NİN VE KOMŞULARININ SAHİP OLDUĞU DENİZ KUVVETLERİNİN DURUMU

Rus Çarlığı Deniz Kuvvetleri Komutanı Neniukof, 1914 yılında yaptığı bir konuşmada Karadeniz'de üstünlüğün tam anlamıyla Rusların elinde olduğunu; fakat çabuk hareket etmezlerse, Türklerin İngiltere'den alacağı Reşadiye ve Brezilya Hükûmeti'nin almaktan vazgeçtiği Rio de Janeiro dretnotlarına sahip olmalarıyla dengelerin düşmanlarının lehine değişebileceğini; çünkü Rusların şu an itibariyle böyle önemli bir gücünün bulunmadığını, durumun bu şekilde devam etmesi hâlinde 1915'in yaz başına kadar, Rus Deniz Kuvvetleri'nin Karadeniz'den dışarı çıkmasının mümkün olamayacağını; ancak "İmparatoriçe Maria"nın 1 Haziran'da, "III. Alexander"ın 1 Eylül'de, "II. Katherina" dretnotunun 1915 sonunda, ikişer kruvazörün, sekiz torpido ve altı denizaltının 1916 ve 1917'de katılımlarıyla Karadeniz'de egemenliğin el değiştirebileceğini söylerken, Türklerin programında altı dretnot, on iki deniz torpidosu satın almak olduğunu da vurgulamıştı[152].

Rus Bahriye Nazırı Grigoroviç ise, Türklerin almayı tasarladıkları Rio de Janeiro'ya ikinci bir dretnot tugayı kurmak istedikleri için Türklerden evvel talip olduklarını, ancak İngiliz üst düzey kaynaklarından geminin satılmayacağını öğrendiklerinden almaktan vazgeçtiklerini, bu sebeple Türklerin de kendileriyle birlikte gemiye talip olmalarına ses çıkarmadıklarını söylemişti. Aynı dönem içerisinde, ABD'de yapımı devam eden Arjantin Hükûmeti'ne ait "Rivadavia", "Moreno" isimli iki dretnot ve Şili Hükûmeti'ne ait "Almirante Lattore" sınıfı geminin alınmasına karar verildiğini, böylece Rusların Akdeniz donanmasının çekirdeğini oluşturacak bu dretnotlar sayesinde Osmanlı Donanması'nın Karadeniz'e geçemeyeceği için Akdeniz'de sıkışacağını, zaten Türklerin mezkur gemileri almasına rağmen bu gemilerin işleyişlerini öğrenebilmelerinin zaman alacağını söylemişti[153].

Türklerin bir diğer komşusu olan Yunanlıların kara kuvvetleri, seferî hâlde 15 tümenden; Hava Kuvvetleri ise 65 uçaklık üç bölükten oluşan bir güçtü. Bu uçakların 18 adeti deniz uçağıydı ki, iki müfreze hâlinde görev yapıyorlardı. Donanmalarının savaş gücünü de İngiliz sisteminden hareketle üç filoya ayırmışlardı[154].

---

[152] Yusuf Hikmet Bayur; ***Türk İnkılap Tarihi,*** CII, Ksm. III, Ankara 1991, s.324
[153] **a.g.e.**, s.325
[154] Alpagut; **a.g.e.**, s. 9

Yunan donanmasının Başkomutanı Korgeneral Kondriyotis, Birinci Filo Komutanı Yorgios, İkinci Filo Komutanı Tuğamiral İpitin, Üçüncü Filoysa Tuğamiral Miyaolis'in yönetimindeydi. Yunan Silâhlı Kuvvetleri, 11 Haziran 1917'de Birinci Dünya Savaşı'na dahil olmuş ve savaşın sonuna kadar Makedonya cephesinde faâl kalmıştı. Savaş sırasında az yıpranan Yunan Donanması[155], Türk sularında hâkimiyet kurabilecek, gerekli nakliyatı himaye edebilecek ve gerektiği yerde harekâta müdahâle edebilecek bir kuvvet değildi. Fakat bu zafiyeti fark eden Amerika'daki Yunan elçiliği, 1914 Haziranının sonlarına doğru hızlı bir faâliyete girmişti. Faâliyetin maksadı Amerikan kamuoyunu da yanlarına alarak Senatoda tesis edecekleri baskı neticesinde donanmalarını takviye etmekti. Bu sayede dünya kamuoyundan hiçbir tepki almadan Şili, Arjantin, İtalya ve Almanya'ya torpido, denizaltı, zırhlı benzeri savaş makinelerinin siparişini verebilmişlerdi[156]. Amerika'ya da müracaatta bulunarak "Michigan" ve "South Carolina" zırhlılarına talip olmuşlardı. Ama Amerikan yönetimi yeni olan bu savaş gemilerini satmaya yanaşmayınca Yunanlılar ikinci bir manevra daha yaparak bu seferde "İdaho" ve "Missisipi" harp gemilerini satın almak istemişlerdi[157].

1914 yılında Osmanlı, ilk defa ABD Büyükelçisi olarak tayin ettiği Ahmet Rüstem Bey vasıtasıyla, Amerika'nın kendilerine de gemi satmasını istemiş ama Amerikalılar, Yunanlıları gücendirmemek adına Türklere zırhlı satmayı reddetmişti. Hâlbuki bu, Türklerin ABD yönetimine ilk teklifi değildi. 1909 yılında Girit meselesinin yaşanmaya başlanmasıyla beraber yine böyle bir teklifle Amerikalıların karşısına çıkılmış; fakat onların tepkisiyle karşılaşınca ilişkiler soğumuş ve Osmanlı yönetimi bunun üzerine Avrupa'da menfaatleri doğrultusunda da olsa kendilerine sıcak bakacak bir başka ülkeye, Almanya'ya yönelmişti[158]. Bununla birlikte Osmanlı Donanması'nın elindeki silâhlar, çıkabilecek herhangi bir savaşta orduyu zora sokabilecek bir durumdaydı ki, donanma kara savunmasını güçlendirebilmek adına gemilerinden söktüğü ağır toplarını Kara Kuvvetleri'nin emrine vermişti. Çanakkale'de teşekkül ettirilen topçu tabyaları bunun bir örneği olup, bataryalar söküldüğü gemilerin isimleriyle anılmıştı. Birinci Dünya

---

[155] Kalkış, Lemnos, Averoff zırhlı muharebe gemileri, Helly kruvazörü, Aetos, Leon, Jerax, Panthir, Keravnos, Neogenea, Abpis, Niki, Doxa, Velos, Thyella, Sfendoni, Lonchi, Naphkratoussa muhripleri, Aigili, Thetis, Daphne, Arethusa, Aleyon ve Doris torpidobotları ile en az iki yardımcı kruvazör, mayın dökücü, tarayıcı Gemiler. Bkz. TİH, ***Batı Cephesi***, C.II, I.ksm., Ankara 1999, s.30-31

[156] Yunan Hükûmeti, Almanya'da yapımı devam eden "Salamis", Arjantin'in "Rivadayva", Amerika'nın Missisipi ve İdaho", Çin için inşa edilen "Çaoho", Fransa'nın "Shneaider" fabrikasından iki denizaltı satın alınmıştı. Amerika'dan alınan uçaklarda Philadelphia'dan Yunanistan'a savaş başlamadan evvel ulaşmıştı. Bkz. Alpagut; **a.g.e.**, s. 3

[157] Erol; **a.g.e.**, s.26-28

[158] **a.g.e.**; s.38

Savaşı'nda Türk ve Yunan Deniz Kuvvetlerinin mukayesesi yapıldığındaysa şöyle bir tablo ortaya çıkmaktaydı: Bkz.(Tablo2) [159]

	Türk Gemi Sayısı	Kuvvet Tonajı	Yunan Gemi Sayısı	Kuvvet Tonajı
Muh. Kruvazörü	1	23 000	-----	-----
Eski Zırhlı	3	29 240	2	26 000
Zırhlı Kruvazör	------	------	1	10 170
Ağır Kruvazör	1	7 000	-----	-----
Kruvazör	2	6 190	-----	-----
Torp. Kruvazörü	2	1 550	-----	-----
Muhrip	4	2 480	12	4370
Küçük Muhrip	4	1 220	-----	-----
Torpidobot	13	2 113	9	735
Gambot	12			
Yrd. Kruvazör	-----	-----	5	6000
Mayın Dökücü	4	800	3	270

İtilâf ve İttifak devletlerinin deniz kuvvetlerinin kıyaslaması yapıldığındaysa; İngiliz Bahriye Nezareti, dretnot biçiminde aynı çapta olan savaş gemilerinden oluşan bir filo kurmuştu. Bu donanma Almanların donanmasıyla kıyaslandığında, İngilizlere 10/16 oranında bir üstünlük sağlıyordu. Duruma göre, Almanya'nın deniz zaferi kazanması ihtimali oldukça azdı. Çünkü, Atlas Okyanusuna ulaşmak isteyecek olan Alman gemileri İngilizlerin kıyı şeridinden geçmek zorundaydı. Fakat, Kiel su yolu vasıtasıyla Almanlar donanmalarını rahatlıkla Kuzey Denizi'nden Baltık Denizi'ne indirebiliyorlardı. Bu yüzden zayıf olan Rus donanmasına karşı Almanlar, Baltık Denizi egemenliğini daima ellerinde tutmuşlardı. Zaten Rus donanmasının bir kısmı Batlık Denizi'nde diğer kısmı Karadeniz'de sıkışmıştı. Fransız donanmasına bakıldığındaysa, Fransızların tüm filosunu Avusturya donanmasından gelebilecek bir taarruz hareketine karşı ve Kuzey Afrika ile Fransa arasında sefer yapan deniz vasıtalarının güvenliğini temin maksadıyla Akdeniz'de topladığı görülmekteydi. Akdeniz'in stratejik konumu gündeme geldiğindeyse İngiliz donanması, Fransız donanmasına oranla bu bölgede zayıftı. Bkz. (Tablo 3-4) [160].

[159] Tablo 2; Afif Büyüktuğrul; ***Osmanlı-Yunan Silâhlanma Yarışı*** isimli eserinden alınmıştır.

[160] 1914 yazında İngiltere'nin 29 gemisi varken, Almanların 18 adetti. Yapılmakta olan gemilerde ise, yine İngilizlerin 13/9 üstünlüğü vardı. Bkz. Bayur; **a.g.e.**, C.III, ksm.1, s.5-6; Fakat Almanlar bu açığı oldukça kısa bir zaman dilimi içerisinde kapatacaktı. 9 Ocak 1917 tarihinde Almanların elinde 134 denizaltı savaşabilecek durumda mevcutken, 50 adet denizaltının da inşası birkaç ayda tamamlanacak durumdaydı. Bkz. Saim Besbelli, **"Birinci Dünya Harbinden Bazı Mühim Hadiseler"**, *Donanma Dergisi*, C.65, S:403, İstanbul 1953, s.61; Rus Donanmasının 6 zırhlı, 2 zırhlı kruvazör, 17 muhrip, 7 denizaltı, 10 mayın gemisi ve özelliği farklı nakliyat gemileri mevcuttu. Bkz. Daver; **"Birinci**

Filo	Muharebe Gemisi	Muharebe Kruvazörü	Kruvazör	Muhrip	Denizaltı	Top Kruvazörü
Almanya	15	4	9	149	28	41
Avusturya	3	-----	3	33	6	9
İtalya	4	-----	10	63	20	11
İttifak Devletleri	22	4	22	245	54	61
İngiltere	20	9	34	256	78	73
Fransa	4	4	22	84	55	12
Rusya	-----	-----	6	103	28	8
ABD	10	9	15	61	38	17
İtilâf Devletleri	34	22	78	464	199	110

Muharebe Gemisi	Kruvazör	Muhripler	Gambotlar	Denizaltılar	Yardımcı Gemiler
İvan Slatof	Kagol	Kaptan Baranof Sınıfı (4) Muhrip	(4) Gambot	(7) Denizaltı	Rion (Okul Gemisi)
Evstafi	Pamyat	Suvidni Sınıfı (9) Muhrip			Kronştat (denizaltı Ana Gemisi)
Panteleymon	Merkür	Stroci Sınıfı (4) Muhrip			Almas (İmparatora Mahsus Yat)
Rostislav					Berezani (Mayın Ana Gemisi)
Siuyatlna					

Karadeniz bölgesindeyse, Rusların savaşa hazır ve yapılmakta olan gemileriyle Türklere karşı belirgin bir üstünlüğü bulunuyordu (Tablo 5)[161].

Rusların Yapılmakta olan Muharebe Gemisi	Rusların Yapılmakta olan Kruvazörleri	Rusların Yapılamakta olan Denizaltısı	Türklerin Yapılmakta olan Dretnotu	Türklerin Yapılmakta olan Kruvazörleri	Türklerin Yapılmakta olan Muhripleri
İmparatoriçe Maria	Amiral Lazarof	Kaşalot Sınıfı	Sultan Osman	Reşadiye	İngilizlere yaptırılan (6)
İmparator Alexander	Amiral Nakimof			Fatih	Fransızlara Yaptırılan (12)
II. Katherina				2Hafif Kruvazör	

Dünya Harbinde Türk …", s. 2384; Tablo 3-4, Celallettin Yavuz'un, ***Osmanlı Devleti'nde Yabancı Misyonlar***, İstanbul (tarihsiz)adlı eserinden alınmıştır.

XX. Yüzyılın ilk çeyreğinde savaş öncesi dönemde siyasî konjonktür çerçevesinde ve devletler arası ilişkilerle donanmaların fonksiyonu ve yakıt kaynaklarını temin etme girişimleri ele alındığında, şu durum ortaya çıkmaktadır. Aynı yüzyıl içerisinde İngiltere, Osmanlı Devleti'ne karşı siyasetini Asya Türkiye'sinin tamamını ele geçirmek ve boğazlara hakim olmak üzerine kurmuş ve rakip olarak Rusya'yı değil Almanya'yı belirlemişti. Bağdat-İstanbul demiryolu yapımı da bunun en açık göstergesiydi. Osmanlı Devleti'nin dış politik sorunlarına karşı çifte standart takip eden İngiltere, 1908 yılının ardından Türklere karşı yakınlaşma siyasetini uygulamaya geçirmişti. Bunun maksadı, Mezopotamya petrollerinin işletim hakkına sahip olabilmekti. Zaten, W. Churchill'in 1913 yılında bu coğrafyaya gönderdiği mühendislerden İngiltere'ye döndüklerinde teşekkül ettirdiği heyet, İran ve Mezopotamya'daki petroller üzerinde yaptıkları araştırmalar neticesinde buradaki petrollerin İngiliz donanması için bulunmaz bir yakıt kaynağı olduğunu bildiren raporlarını, yine aynı tarihlerde İngiliz Bahriye Nezareti'ne teslim etmişlerdi. Buradan da İngilizlerin, hangi sebeplerle Türklere yakınlaşmaya çalıştıkları ve Birinci Dünya Savaşı'nın ilân edilmesinden hemen sonra ilk aşamada Kuveyt'i, ardından Mısır ve Kıbrıs'ın ilhakını gerçekleştirmelerindeki gerçek sebepleri de bir bir belirmiş oluyordu[162].

Rusya ise, Berlin Antlaşması'nın ardından Balkanlar üzerindeki faâliyetlerini daha da artırmıştı. Trablusgarp Savaşı'ndan yararlanarak Boğazlar konusunda Osmanlı Devleti'ne nota veren Rusya, bu girişiminden bir sonuç elde edememiş olmasına rağmen isteğinden vazgeçmeyerek elindeki tüm imkânları kullanmış ve amaçlarına 29 Şubat 1912'de Sırp-Bulgar isyanıyla ulaşarak bir Balkan Savaşı'nın çıkmasına sebep olmuştu. Balkan Savaşı Osmanlı yönetiminin içerisinde bulunduğu durumu tüm çıplaklığıyla ortaya koyunca, savaş sonrası yönetiminde bir karmaşa ve belirsizlik ortamı baş göstermişti. Bu belirsizlik ortamından bir an evvel sıyrılmayı hedefleyen Osmanlı yönetimi "Denize düşen yılana sarılır." atasözünü doğrular bir yaklaşımla Birinci Dünya Savaşı başlamadan evvel İttifak için İngiltere'ye müttefiklik teklifinde bulunmuş, ancak başvuru İngilizlerin, "Şimdilik, yeni siyasî bağlar altına giremeyiz" sözleriyle reddedilmişti[163].

---

[161] Savaşın başında Rusların sayı ve tonaj bakımından fazla üstünlükleri yoktu. Fakat savaşın ikinci yılında Bezkovin sınıfı muhriplerin donanmaya katılımıyla güçleri artan Ruslar Türklere karşı bir üstünlük elde ettiler. Şemsettin Bargut; ***Birinci Dünya Harbi'nde ve İstiklâl Savaşı'nda Türk Deniz Harekâtı***, Ankara 2000, s. 52-54 ve 62

[162] Kadir Kasalak; **"Büyük Devletlerin Osmanlı Devleti'ne karşı Takip Ettikleri Siyaset I"**, *Askerî Tarih Bülteni*, S.45, Ankara 1998, s.50

[163] Kadir Kasalak; **"Büyük Devletlerin Osmanlı Devleti'ne karşı Takip Ettikleri Siyaset II"**, *Askerî Tarih Bülteni*, S.46, Ankara 1999, s.100

Bu gelişme üzerine Osmanlı Devleti içerisinde bulunduğu siyasal konjonktürü kullanarak yaşanan mevcut durumun ardından Fransa'ya Cemal Paşa vasıtasıyla düzenlediği gezide, Fransız yöneticilerine Osmanlı Devleti'nin siyasî, sosyal, askerî stratejik konumundan bahsetmek suretiyle, Avrupalıların bugüne kadar tercih ettiği Yunanlılardan daha fazla Avrupa'nın ve özellikle Fransa'nın menfaatlerine yarayacaklarını belirtmiş, bu konuyla ilgili şu ifadeleri kullanmıştır: " Yunanistan ile bizim aramızda Adalar meselesi için bir hâl çaresi bulunuz. Sonra da bizi ittifak dairesi içerisine alarak Rusya'dan gelebilecek darbelere karşı savunmamızı temin ediniz. Pek az zamanda terakkîmizi temin ederseniz, siz de şarkta güçlü bir müttefik kazanmış olursunuz[164]." Bu sözler aynı zamanda Osmanlı'nın Avrupa'da dönem itibariyle oluşmaya başlayan bloklaşmalar içerisinde kendisine bir yer bulabilme mücadelesinin bir numunesidir.

Fransızlarla Osmanlılar arasındaki ilişkilerin XX. yüzyıldaki en belirleyici noktası Fransa'nın 1830 senesinde Cezayir'e yerleşmesidir. Fransızlar, Amerika'daki ve Atlas Okyanusu'ndaki sömürgelerini İngilizlere kaptırdıktan sonra ağırlığını Akdeniz'e vererek bu açığı kendi lehlerine kapamaya çalışmışlardı. Fransız politikasındaki temel esas; "Akdeniz bir Fransız denizi olmalıdır." şeklinde belirlenmişti. Fransa'nın bu düşünceleri elbette İngiltere ve Rusya'nınkilerle çelişmekteydi[165]. Fransa, Osmanlı Devleti aleyhine gerek Akdeniz, gerekse Ortadoğu'da yürüttüğü sömürgeleştirme ve nüfuz mücadelesine rağmen Osmanlı'ya iktisadî ve ticarî açıdan en fazla destek olan Avrupa ülkesiydi. Fransa, Birinci Dünya Savaşı'na girmeden evvel askerlik süresini iki yıldan üç yıla çıkarmış, meclise olağanüstü yetkiler vermiş, Almanya'ya karşı siyasal, sosyal, iktisadî ayrıcalıklarını kaptırmamak için her ne kadar sorunları olsa da İngilizlerle menfaatleri doğrultusunda aynı saflarda yer almaktan çekinmemişti. Osmanlı Devleti'nin de diğer tarafta yer almasını pek önemsemiyordu[166]. İtalyanlar ise, 1861 yılından itibaren Fransızların önderliğinde Avrupa'da sermayesini ve siyasetini güçlendirmeye çalışan bir devlet olarak ortaya çıkmışlardı. İlk faâliyetleri de yine hammadde elde etmek için başlattıkları Trablusgarp Savaşıydı. Türkler bu savaşın ardından bir "felâket" olarak yorumlanan Balkan Savaşlarına girmiş ardından da toparlanmaya fırsat bulamadan dünya savaşı kapılarına dayanmıştı. Gelişmelere dikkatle bakıldığı zaman sanki bu durumun Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu hammadde zenginliğini ele geçirebilmek için

---

[164] Cemal Paşa; **a.g.e.**, s.115
[165] Kasalak,; **"Takip Edilen Siyaset I…"** s. 54-55
[166] **a.g.m.**, s. 56-57

özellikle planlanmış bir oyunun küçük parçaları olduğu fark edilebilmekteydi. Birinci Dünya Savaşı'na doğru gidilirken Osmanlı'nın komşusu olan Rusya ise, olanca kuvvetiyle silâhlanmaya başlamıştı. Bu amaçla 1907-1913 yılları arasında 4 milyar ruble silâhlanmaya kaynak ayırmış, donanmasının güçlenmesi içinde önemli masraflar yapmıştı. Amaç Karadeniz ve Akdeniz Boğazlarını ele geçirerek dünya siyasetinde ve iktisadîyatında mevkiîî sahibi olabilmekti. Bunun da yolunun Almanya'nın ilerleyişinin durdurulmasından geçtiğinin farkındalardı. 1 Ağustos 1914'de Çar II. Nikola, Rusya'da genel seferberlik ilân ederek savaşın ilk işaretlerini vermeye başladı.

Avusturya, veliaht prensi Ferdinand'ın suikast sonucu bir Sırp hukuk öğrencisi Gavrilio Prencip tarafından öldürülmesinin ardından Sırbistan'a karşı 24 Temmuz 1914'de seferberlik ilân ettiğini tüm dünyaya duyurdu. Yaşanan bu gelişme fitili ateşleyen ilk kıvılcım oldu. 26 Temmuz saat 03^{00} de Rusya gizli seferberlik emrini verdi. Bunun anlamını bilen Almanya, Rusları on iki saat içerisinde seferberliklerini geri almaları konusunda uyardıysa da netice alamadı. 28 Temmuz tarihine gelindiğinde Avusturya, Sırbistan'a savaş açtı. Rusya'da güney askerlik dairelerine seferberlik emri verirken Belçika'da bu bunalıma dahil oldu. Avrupa'da başlayan bu sıkıntılı havaya karşı Türkler de gerekli tedbirleri almak maksadıyla harekete geçtiler. 30 Temmuza gelindiğinde Türkler, Rusların genel, Fransa'nın özel seferberlik ilân ettiğini, İngiltere'nin donanmasına harp mevzilerine ilerleme emri verdiğini, Yunanlıların ise, filolarını Mondros Limanı'na gönderdiklerini öğrendi. 1 Ağustos günü Almanya ve Avusturya, Fransa ve Rusya'ya savaş açmıştı. Türkiye, İtalya'nın Almanya'nın yanında Yunanistan'ın da Fransa'nın safında savaşa katılacağını düşünüyordu. Türkler ise, özellikle çıkabilecek bir erken savaşta yer almayı istemiyor ve tarafsızlığını ilân ediyordu. Çünkü, Çarlık Rusya'sının öteden beri Türk toprakları üzerinde talepleri vardı. Basra ve Arap Yarımadası'nın güneyindeyse, İngilizlerin nüfuz bölgeleri bulunuyordu. İngilizlerin Osmanlı Devleti üzerindeki etkisi oldukça fazlaydı.

Bilindiği gibi deniz kuvvetleri öteden beri İngiliz usulüne uygun olarak teşkilâtlandırılmıştı. Modern donanmaya temel olan ve Osmanlı bahriyesinin temel unsuru olan gemilerin birçoğu da İngiltere'de inşa edilmekteydi. Birinci Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla Boğazları kapatan Osmanlı, Marmara'daki 22 adet toplam tonajı 64.420 olan yabancı gemilere de el koydu. Ayrıca savaşın başında; Reşit Paşa, Mithat Paşa, Derne, Halep, Şam, Bezm-i Alem, Urla, Bandırma, Yeşilırmak, Gelibolu, İnebolu, Edremit, Beyrut gemileri de nakliye gemisi olarak ordu emrine verildi. Fransızlarsa Osmanlı'nın

Jandarma kuvvetlerini düzenlemenin dışında bir taraftan tersanelerinin modernizasyonunu, yenilerinin inşaatını, Yeşilköy uçak istasyonunun teknik olarak kurulması işini yapıyor, ayrıca iki yeni deniz uçağının satılması işini üstleniyordu. Bir müddet sonra Osmanlı yönetimindeki bazı önemli yöneticiler, Türkiye'nin gelişebilmesi için muhtaç olduğu iktisadî desteğin temini hususunda yegâne çare olarak Fransızlarla ilişkilerin kuvvetlendirmesini görmeye başlamıştı. Bu amaçla Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın girişimleriyle karşılıklı olarak "Türkiye-Fransa Dostluk Cemiyeti" tesis edilmişti. Bu ifadelerden de anlaşılacağı üzere dönemin Osmanlı yönetimi ne pahasına olursa olsun İngiliz ve Fransız dostluğunu elde sağlam olarak tutmayı kendine hedef tayin etmişti[167].

Almanlar ise, baştan itibaren kendi menfaatleri doğrultusunda Türkleri çıkması olası bir savaşın içine çekmeyi amaçlıyordu. Osmanlı'nın sahip olduğu jeo-stratejik önem tüm Avrupalı devletlerin hatta Amerika'nın bile iştahını kabartmaktaydı. Almanlar, çeşitli platformlarda Türklere hem teknik hem de finansman desteği sağlayarak, ülkenin dış siyasetinde birinci öncelikli devlet konumuna geldi. Türkiye, Avrupa'da Balkan politikası için destek arayışındayken tek bir söz dahi etmeyen Almanlar, Birinci Dünya Savaşı gündeme gelince Türklerin kapısını aşındırmaya başlamışlardı. Bunun bir göstergesi olarak da 14 Aralık 1913'de Liman Von Sanders'in Türk ordularının ıslahatı ve askerîn eğitilmesi konularında Alman Hükûmeti tarafından vazifelendirilmesi gösterilebilir. Ayrıca Almanlar, Türkleri savaşa sürükleyebilmek için savaşın çabuk biteceği yolunda yaptıkları telkinlerle iknaya çabalıyorlardı ki; Türkler işin en fazla bu yönüyle (İktisadî açıdan Osmanlı'nın bu savaşı uzun seneler idare edebilecek kuvveti yoktu.) ilgileniyordu ve hiç vakit kaybetmeden pay alınmak isteniyorsa safların belirlenmesi gerektiği yönünde tehdit yollu uyarıda bulunuyorlardı. Sonunda, 2 Ağustos 1914 senesinde Osmanlı ile Alman İmparatorluğu arasında bir antlaşma vukuu buldu.

1.5. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİNDE OLUŞAN BLOKLAR ARASINDA OSMANLI DEVLETİ'NİN DURUMU

Aslında safların belirlendiği dönem İstanbul'un Fransa sefiri Bompard'ın dönemin Fransa Hükûmeti adına Fransız donanmasının Temmuz manevralarını da izlemesi ve bir politik gezi düzenlemesi maksadıyla Cemal Paşa'yı Fransa'ya davet etmesiyle başladı.

---

[167] Alpagut; **a.g.e.**, s. 15-16; Cemal Paşa; **a.g.e.**, s.107 ve 111; Faruk Ayın-Erkan Göksu, **"Birinci Cihan Harbi Öncesinde Türkiye"**, *Askerî Tarih Bülteni*, Ankara 2001, s.24-25; Tutel; **a.g.e.**, s.138

Bu durumu değerlendirmek isteyen Osmanlı Hükûmeti'nden Cemal Paşa, Fransızlardan gelen davet üzerine Fransa seyahatine çıkmak istediğini resmî kanallardan Enver ve Talat Paşalara bildirmişti.

Ancak paşa, hatıralarında el yazısıyla hazırladığı müsveddelerin 114. sayfasında (bunu daha sonra karalamıştır.) "O sırada bazı ahval , Enver ve Talat Beyler de benim bu seyahatimden pek de memnun olmadıkları zehabına kapıldım." diye yazacaktır[168].

Cemal Paşa'nın Türk-Fransız dostluğunun gelişmesi adına çıktığı bu seyahat ardı ardına pek çok düşüncenin de tüm açıklığı ile gün yüzüne çıktığı bir gezi olmuştur. En önemlisi bir Osmanlı yöneticisi, devletin içinde bulunduğu vahim hâli ilk defa dışarıda telâffuz etmiştir.

Bunu Fransa'da mihmandarlığına tayin edilen Fransa Hariciye Nezaretinin Şark İşleri Müdürü Margarie ile yaptığı konuşmadan anlıyoruz. Cemal Paşa, Mösyö Margarie'ye, "Osmanlı İmparatorluğu mütemadi olarak tecavüzlere uğramak yüzünden zayıf düşmüş ve son Balkan muharebesinden de mecalsiz çıkarak Avrupa'daki mülkünün hemen hepsini, Adalardan da pek çoğunu kaybetmiştir. Şimdi biz bu zayıf ve dermansız hükûmeti tedavi etmek, ona yeni bir hayat vermek için bütün mevcudiyetimizle çalışıyoruz. Fakat bazı ahval var ki bizim tedavi edici teşebbüslerimizi tesirsiz bırakıyor. … Yunanlılarla aramızda anlaşamadığımız Adalar meselesinden bahsetmek istiyorum. Siz Yunanlılar hakkındaki muhabbetiniz ve onlardan ileride ümit ettiğiniz menfaatler dolayısıyla Yunanlıların daima korumaya doğru bir siyaset telakki ediyorsunuz. Fakat haritayı açıp, tetkik ederseniz, göreceksiniz ki biz bir gün Fransa'ya Yunanistan'dan daha ziyade lazım olacağız[169]. " demek suretiyle Fransa'yı Şark İşleri Müdürü nezdinde ikaz etmiştir.

Cemal Paşa, İngiltere ve Fransa gibi güçlü devletlerin kendilerini koruyabilmek adına güçlü bir çember oluşturduklarını, yalnız bunun güneydoğu ayağının açık kaldığını, Osmanlı Devleti'nin bu ittifaka dahil olmasıyla bunun da kapanacağını hatta Bulgaristan'ında ittifakta mecburen yer alacağını beyan ederek, Yunanistan ile Osmanlı

[168] Bu konuyla ilgili daha fazla bilgi edinebilmek için Cemal Paşa**;** ***Hatıralar…,*** s.115
[169] **a.g.e.**, s.114-115

Devleti'nin arasında varolan Adalar meselesinin çözümlenmesini, Rusya'nın darbelerine karşı kısa zamanda askerî anlamda güçlendirilmelerini istemiştir[170].

Cemal Paşa, bu sırada Saraybosna'ya bir gezi düzenlemekte olan Avusturya-Macaristan veliahtı Ferdinand'ın 28 Haziran 1914'de Sırplı bir hukuk öğrencisi[171] tarafından öldürülmesi olayının bir dünya savaşına dönüşebileceğini de sözlerine eklerken, Fransa ve İngiltere gibi devletlerin aslında Ortadoğu'dan beklentilerinin de ne olduğunu aslında biliyordu. Cemal Paşa'nın ittifak teklifine biraz mesafeli olmakla beraber Şark İşleri Müdürünün verdiği cevap oldukça muteberdi. "…Merkezi imparatorluklar için tasavvur ettiğiniz çelik çemberi pek güzel keşfetmişsiniz. Fakat sizinle siyasî bir ittifak veya antlaşma yapabilmemiz için müttefiklerimizin buna muvaffakat etmesi lazımdır ki bunun da kabil olup olmayacağı şüpheli!... Şimdilik Fransa Hükûmeti hiçbir siyasî teşebbüste bulunamaz[172]…" Bu teferruatlı anlatımdan sonra Cemal Paşa, Fransızlar açısından da Türklerin, Rusların elinden kurtulma imkânının kalmadığını düşündüklerini anlamış oluyordu. Bu durumda kendisinde Fransa seyahatine çıkmadan evvel Enver Paşa ve sair üst düzey, zevatta oluşan "Acaba Almanya ile bir ittifak olabilir mi?" kuşkusunu daha da kuvvetlendireceğinden korkuyor ve fütura kapılmasına sebep oluyordu. En kısa sürede de korktuğu şey gerçekleşiyor ve kendisinin bu denli teferruat sahibi olamadığı Enver Paşa ve Almanya yakınlaşması sonucunda 27 Temmuz 1914 tarihinde Almanya-Osmanlı gizli ittifak muahedesi imza edilmiş oluyordu.

Asıl anlaşma 2 Ağustos 1914 günü ilân edilmiş olsa da görüşmelerin savaştan evvel başladığı, günümüzde herkesçe malum. Hatta Cemal Paşa'nın Fransa seyahatinden dönmesinin hemen akabinde Talat Paşa'nın "Almanya bize bu şartlarda ittifak teklif etse ne dersin, görüyorsun ki Fransa'dan hayır yok. Fransa olmadığına göre Almanya'yı reddeder misin?" sorusuna "Türkiye'yi münferit vaziyetten kurtaracak olan böyle bir ittifakı şüphesiz ki kabul ederim[173]." diyerek cevaplıyordu.

Cemal Paşa, Türk-Alman ittifakının yapıldığından zerre kadar haberi olmadığını, 23 Temmuz törenlerinden birkaç gün sonra bir Cuma günü Talat , Halil ve Enver Beyleri

---

[170] **a.g.e.** , s.115
[171] Sırp hukuk öğrencisinin adı Gavrilio Prencip; yaşı 20'den küçük olduğu için idamdan kurtulup, ömür boyu hapse mahkum olmuş ve 1918'de tüberkülozdan ölmüştür.
[172] Cemal Paşa; ***Hatıralar…*** , s.115-116
[173] **a.g.e.**, s. 117

Sadrazamın Yeniköy'deki yalısından gelirken Maslak yolu üzerinde evinden çıkarken tesadüfen gördüğünü, bunun üzerine bir takım şüphelere düştüğünü ertesi günü kendisinin Sadrazam tarafından evinde düzenlenecek bir Vükela Encümeni toplantısına davet edilmesiyle durumu hemen hemen anladığını belirtirken; sadrazamın kendisine Almanların ittifak teklif ettiğini, kendilerinin de bunu memleketin âli menfaatlerine muvafık olduğunu düşündükleri için kabul ettiklerini söyledikten sonra birkaç maddeden oluşan muahedenamenin gizli ve kilitli bir gözden çıkartılarak önüne konduğunu, kendisi tarafından incelendikten sonra Avusturya ve İtalya'nın gelişmelerden haberdar olup olmadıklarını öğrenmek istediğini ve henüz olmadığını öğrendikten sonra da Almanlar tarafından lisan-ı münasiple anlatılacağını, Alman sefiri Wangenheim ile antlaşmanın henüz o gün imza edildiğini öğrendiğini ifade ediyordu[174].

Bu durum Cemal Paşa'nın Rusya'yı; Mısır'a hakim olan İngiltere'den, Basra'ya göz dikmiş olan Almanya'dan, Ortadoğu'da pay kapmaya çabalayan Fransa'dan daha az tehlikeli görmesinin önünde engel değildi. Hatta Rusya ile ilgili düşüncelerini de doğrulamıştı. Rusya, bu dönemde Osmanlı Devleti'nin hem can düşmanıydı hem de İstanbul'u almak en büyük amacıydı. Çünkü, İstanbul'u alamayınca gözünü Hindistan'a dikmiş İngiliz siyasetinin incelikleriyle burayı da elde edemeyeceğini fark edince Rusya, yönünü Japonya'ya çevirmiş; ancak Japonlardan da tepki alınca iki yüz elli yıllık avına geri dönme kararı almıştı. Ama İngiltere, Fransa Almanya gibi ülkeler, Osmanlı ile zaman zaman dostane sürdürdükleri ilişkilerini menfaatleri doğrultusunda bir çırpıda silip atabilmeyi de becerebildiklerinden Osmanlı Devleti için en tehlikeli rakipler konumundaydı.

Cemal Paşa, bu olayı şöyle ifade etmektedir: "Almanya'dan bir menfaat beklemediğimiz için Rusya'ya karşı bir mesnet ve müdafaa vasıtası tedarik etmek üzere müracaat ettiğim Fransa'dan en kat'i red cevabını aldım. İngiltere'ye Rusya'nın arzuları haricinde bir harekette bulunamayacağını Şarkî Anadolu vilayetleri için istediğimiz memurları vermemekle isabet etti. Bahusus, Osmanlı İmparatorluğunun haiz olduğu "İslâmiyet Halifeliği" unvanı, son zamanlarda kendisini pek ziyade korkuttuğundan, bu

[174] **a.g.e.**, s.117-120; Almanlar ile yapılan antlaşmanın Cemal Paşa'dan gizlenmesinin en önemli sebebi Wangenheim'ın Osmanlı-Fransa ittifakını sağlamak adına oldukça yoğun mesai harcamış olması ve kendi siyasî iradesi haricinde iktidar ortağı olduğu diğer hükûmet ileri gelenlerinin böyle bir ittifaka şiddetle karşı çıkacağını düşündükleri için müzakereler artık resmî boyuta gelinceye kadar paşadan saklamak yoluna gidilmiştir. Ancak ben Fransa'dan istediklerimle dönebilseydim; milletin menfaatleri devreye gireceğinden, Almanların o zaman tüm tekliflerine muhâlefet edebilir, hatta işi istifa boyutuna kadar değilse bile muhâlefet boyutuna kadar taşıyabilirdim. Ayrıntılı bilgi için bkz. Cemal Paşa; ***Hatırat…***, s.117-122

imparatorluğun sükûtu ve "İslâmiyet Halifeliği" unvanını İngiliz hâkimiyeti altında bulunan bir kıtada sakin, kudretsiz bir şahsa intikalinin kendisi için en fazla arzu edilen şeylerdendi. Bu hakikat bence meçhul olmadığı hâlde Rusya tarafından bir tecavüze uğramamak için İngiltere ve Fransa'nın yardımını temin maksadıyla Fransa'ya müracaat edişim, münhasıran başka bir selâmet çaresi görememekten ileri geliyordu[175]."

Ayrıca Osmanlı Devleti'nin daha düne kadar Bulgarlarla bir ittifaka dair pek büyük ümitler besledikleri sırada, şimdiye kadar elde edemediği bu dostluğun bir anda yerden biter gibi hem de hukukî bağlayıcılığı olan bir ittifak çerçevesinde olması da oldukça düşündürücüydü. Çünkü Almanya'nın menfaatleri Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünden geçmekteydi.

Cemal Paşa, Milletin menfaatleri doğrultusunda düşünülecek olursa, genel bir savaşa girmenin Osmanlı için bir felâket olacağını belirtse de Almanlarla yapılan antlaşmanın kâr ve zarar muvazenesi yapıldığında kâr hanesinin daha kabarık görünüyor olmasından dolayı kendisinin de önüne böyle bir teklifle gelinse tereddütsüz ittifakı kabul edeceğini belirtiyordu[176].

Osmanlı Devleti savaşa müdahil olmakta biraz isteksizdi. İsteksizliğinin en önemli sebebi de Çanakkale, İstanbul ve Rusya sınırlarında askerî tedbirlerinin yok denecek kadar az olmasıydı. Savaşa girecek olursa İngilizler, Fransızlar ve Ruslar Boğazlara saldırdıkları gibi Ruslar, Erzurum'a ve üzerinden Sivas yoluyla Anadolu'nun içlerine kadar ilerleyerek, Osmanlı ordusunun seferberliğini tamamlamasına fırsat vermezlerdi. Dolayısıyla, Osmanlı Hükûmeti savaş esnasında tarafsız kalacağını tüm dünya kamuoyuna ilân etmişti.

1 Ağustos 1914'de Almanya'nın, Rusya'ya harp ilân etmesiyle başlayan Birinci Dünya Savaşına Osmanlı Devleti'nin iştiraki yönetim tarafından geciktirilmeye çalışılıyordu. Osmanlı Devletinin, ordusunun seferberliğini tamamlanmadan savaşa girmesi, Almanya'nın menfaatlerine yaramadığı gibi Türkler içinde intihardan başka bir şey değildi[177]. Savaşın başlamasıyla beraber İttifak kuvvetleri ilk Çanakkale'ye, ardından

---

[175] **a.g.e.** , s. 121-122
[176] **a.g.e.**, s.122-123
[177] **a.g.e.**, s.126; Osmanlı Devleti ne denli savaştan uzak durmak istese de bunu yapamayacağının farkında olduğundan 3 Temmuz 1330 (1914) yılı Bahriye Nezareti'ni bütçesini diğer yıllara oranla birazcık daha geniş tutarak 131. 875.207

Karadeniz Boğazına taarruza geçecek, Ruslar Erzurum, Kars, Van güzergâhından İç Anadolu'ya ilerleyecek ve böylece Osmanlı Ordusu savaşın sonuna kadar seferberliğini tamamlayamadığı gibi devletin mevcudiyeti de savaşın başında tehlikeye girmiş olacaktı[178].

Savaş öncesi Boğazların kapanmasından ve Kafkasya'nın tehdit altına girmesinden korkan boğazlar ve sair hakkındaki amaçlarının yerine getirilmesi işini savaşın kazanılmasından sonraya bırakan Çar Hükûmeti, Osmanlı Devleti'nin bitaraflığı için toprak bütünlüğü dahil olmak üzere ekonomik sahâlârda tatmin etmek ve bir iki Akdeniz adasını ona iade etmek istemişti[179].

Yalnız Rusya değil, diğer Avrupalı devletlerde, Osmanlı'nın savaş dışı kalması karşılığında kapitülasyonların dahi kaldırılması ilkesini şifahen desteklemişlerdi. Aslında Osmanlı Devleti, 1856 Paris Barış Konferansı'nda kapitülasyonları kaldırmak istediyse de anlaşmaya dahil devletler bunu kabul etmemişlerdi. Avrupalı devletler Osmanlı'nın ilk fırsatta kapitülasyonlardan kurtulmak için hamle yapacağının bilinciyle hareket ediyordu. Bu şans Osmanlı'nın ayağına Birinci Dünya Savaşı arifesinde geldi ve Osmanlı Devleti de fırsatı değerlendirerek 8 Eylül 1914 tarihinde Meclis-i Vükela'da kapitülasyonların ilgasına karar verdi. 9 Eylül'de yabancı devletlere verilecek notayı hazırlama vazifesi de Cavid Bey'e tevdiî edildi. Bu hareket tüm dünya da protestolarla karşılandı. İngiliz sefiri durumu Londra'ya bildirdi ve kendisine gönderilen, Osmanlı Hükûmeti'ne verilmesi istenen cevabî notada da, kapitülasyonların adlî kısmının kaldırılmasının şimdi mümkün olmadığını, malî kısımlarından bazılarının kaldırılması içinse müttefik devletlerin olurunun alınmasının şart olduğunu ifade etmişti. Bu hususta İtilâf Devletleri yegâne suçlu olarak Almanya'yı gösterince Almanlar da üzerlerindeki "kışkırtıcı" yaftasından kurtulabilmek için Türkleri protesto etmekten geri durmadı[180]. Bu sırada Osmanlı Devleti, sürekli Almanların baskısı altında savaşa İttifak devletlerinin saflarında girmesi konusunda telkin ediliyordu. Sonuçta, Osmanlı Hükûmeti, 4 Ağustos 1914 tarihinde tüm dünyaya tarafsızlığını ilân ettiyse de Almanların Türkler üzerindeki planları başkaydı.

---

lira olarak tespit etmişti. Bunda maksat herhangi bir istenmedik durumla karşılaşılırsa anında müdahâle edebilmek imkânına sahip olabilmekti. Bkz. **M.Meb. Zabıt Ceridesi; C.II, Devre:3, İç.Sen.:1, İ:35, (3 Temmuz 1330**)

[178] Bkz. Cemal Paşa; ***Hatırat…***, s.127-128

[179] Sabri Mengül; ***Türk Boğazlarının (Çanakkale ve Karadeniz) Tarihi (Süel ve Siyasal)***, İstanbul 1937, s.26-27

[180] Erol; **a.g.e.**, s.50-54; Sabis; **a.g.e.**, s.240

Osmanlı Devleti bîtaraflığını elde tutabilmek maksadıyla ilk aşamada elindeki en önemli stratejik unsur olan Boğazlara yöneldi ve Çanakkale ile Karadeniz Boğazlarına mayın maniaları tesis ederek, harp edenler tarafından boğazlara taarruz edilmesine karşı tedbirler aldı. Böylece boğazlardan yalnız ticaret gemilerinin geçmesine müsaade edilirken, geçişlerde kılavuz alınması zorunlu tutulacaktı[181].

Osmanlı savaşa girmeden evvel Balkan ülkelerinin tutumunun ne olabileceği hakkında kesin bilgi sahibi olmayı hedefliyordu. Romanya henüz politikasını tam anlamıyla belirlememişti. Bulgaristan suskun, Yunanistan, İngilizlerin emrinde savaşmaya hazır; fakat komşularının izleyeceği savaş siyasetinden emin olmadığı gibi Osmanlı ile aralarında sorun olan Adalar hususunda da bir oyalama taktiğini gütmekteydi. Ruslar ise, kendi güvenleri için bazen Balkan devletlerini tehdit etmiş bazen de toprak vaadinde bulunmuştu. Bu sırada Enver Paşa, Rusya'nın, Osmanlı ve Balkan ülkeleri arasında barış sağlaması karşılığında Avusturya'ya savaş açılabileceğini dahi söylemişti.[182] Harbiye Nazırı Enver Paşa, Rus General Leontief ile yaptığı bir toplantı da bu ifadeyi doğrulayan şu açıklamayı yapmıştı: "Almanya, subaylarını bizi yanına çekebilmek için bıraktı. Osmanlı Devleti kendi çıkarlarına hizmet edenlerle işbirliğinden kaçınmayacaktır. Rusya, Osmanlı'nın ortaklığına bağlanırsa yarın Almanlara bu günden itibaren düşmanımızsınız, bir an evvel ülkemizi terk ediniz." denecektir. Bu durum Enver Paşa'nın Osmanlı Devleti'nin çıkarlarını gözettiğinin bir nüvesidir.

Ruslar ise, bu dönemde kurulacak bir Balkan birliği ile Boğazların hâkimiyetini tamamen ele geçirerek, Türklerle bazı dönemlerde zoraki de olsa içerisinde bulunduğu işbirliği şartlarını tamamen sona erdirebileceğini düşünmekteydi[183]. Hadiselerin gelişimi dahilinde İngilizlerin önemsemediği, Fransızların kararsız olduğu, Rusya'nın ise, boğazların gelecekteki tek hakimi olarak kendini gördüğü ortamda, üzerine işgal senaryoları yazılmış olan Osmanlı Devleti tam anlamıyla bir yalnızlığa terk edilmişti. Osmanlı Devleti de, tüm bu oyunları bozabilmek adına Almanların ittifak önerisini mecburen kabullenmek zorunda kaldı[184]. Savaş öncesinde, Osmanlı Devleti'nin millî hedefleriyle Almanların askerî ve siyasal hedefleri Osmanlı Devleti'nin bulunduğu coğrafî konumu itibariyle örtüşüyordu. İki yüz yıldan beridir toprak kaybeden Osmanlı Devleti bu

---

[181] Lorey; **a.g.e.**, s.1
[182] *Birinci Dünya Savaşı Ansiklopedisi*, **"Tarihin Yazdığı Kader"**, C.I, Görsel Yay., İstanbul 1983, s.238
[183] *Birinci Dünya Savaşı Ansiklopedisi*, **"Rusya'ya Açık Bırakılan Kapılar"**, C.I, Görsel Yay., İstanbul, 1983 s.239
[184] *Birinci Dünya Savaşı Ansiklopedisi*, **"Türkleri Deniz Tutuyor"**, C.II, İstanbul 1983, s.241

durumu sona erdirip, kendi coğrafyasını toprak ve insan olarak bir arada tutabilmek, kaybettiği saygınlığı tekrar elde edebilmek adına Almanlarla işbirliğine gitti. Enver Paşa, İtilâf devletlerinin savaşı kazandıkları andan itibaren Osmanlı Devleti tarafsız da kalsa, topraklarının hiç düşünülmeden bölüşüleceğine inanıyordu. Ayrıca, merkezî devletlerin zaferine kendini inandırmış ve dolayısıyla ülkenin kaderini ona bağlamakta bir sakınca görmemişti. Fakat şu da bilinmelidir ki Almanlar ile Türkler menfaatleri aynı nokta da kesiştikleri için bir aradadırlar. Yoksa Türklerle Almanlar birbirlerini hesaba katmazlar. "Almanlar, yararı olduğu sürece Türkleri; Türklerde işe yaradıkları sürece Almanları destekleyecektir." sözleriyle Enver Paşa, ne denli Alman yanlısı olduğunu ispat etmiştir. Bu düşünceden hareketle ilk defa resmî ittifak teklifi Enver Paşa tarafından 22 Temmuz 1914'te İstanbul'daki Alman Büyükelçisi Wangenheim vasıtasıyla Alman Hükûmeti'ne iletilmiş, büyük bir gizlilik içerisinde devam eden görüşmelerin ardından 2 Ağustos 1914'te antlaşma imza edilmiştir[185].

Dolayısıyla, Osmanlı'nın savaşa girişinde Alman baskısı ve modern gemilerin varlığı kesin bir faktördür. Ama Bahriye Nazırı Cemal Paşa başta olmak üzere İttihat ve Terakkî ileri zevatının rızası ve Osmanlı Harbiye Nezaretinin emri olmaksızın gemilerin boğazlardan geçmesi ve Rus limanlarını bombalaması imkânı yoktur. Bunu doğrulayan bir emir ise 22 Ekim 1914'te Enver Paşa tarafından yazılmış, 24 Ekim günü resmî kanallardan Amiral Souchon'a verilmiştir.

Alman Amiral Souchon aldığı bilgiler ve talimatlar neticesinde Türkleri savaşa itmenin vaktinin geçtiğini biliyor, bir "Oldu, bitti." planını devreye sokmayı amaçlıyordu. Almanlar, Türklerin donanmalarında görevlendirdikleri İngilizlerden rahatsızlıklarını her geçen gün daha yüksek sesle ifade etmeye başlamışlardı. Sonunda Amiral Limpoos'un görevinden vaktinden ayrılmasıyla beraber rahatlayan Almanlar çalışmalarına başlayabildiler. Türkler, Almanların çıkarları doğrultusunda onlara mahsus bir "Özel Komutanlık" tesis etti. 29 Ağustos 1914 tarihinde İstanbul'a 2 Amiral, 15 deniz subayı, 281 deniz topçusu geldi ve komutanlığın mevcudu kısa zamanda 700 kişiye ulaştı. Bu komutanlığın tüm yabancı personeli Türk kara ordusuna geçirildi. Bunların kara ordusuna geçirilmelerinin tek sebebi, Türkiye'de sahil savunmasının kara ordusuyla yapılmasıydı. Alman personel ülkelerindeki rütbelerinden birer derece üst rütbeye nasp edilirken, maaşları da ülkelerindeki askerî icabına uygun olarak ödenmekteydi[186].

---

[185] Cemalettin Taşkıran; ***Ana Ben Ölmedim***, İstanbul 2001, s.17; Wallach; **a.g.e.** s. 151
[186] Lorey; **a.g.e.**, s. 3-7; Wallach; **a.g.e.**, s.138-139

Mezkur karargâh İstanbul'da olmak üzere, İstanbul ve Çanakkale Boğazları Müstahkem Mevkiîî Komutanlığına "Kiautcshau Kahramanı" Amiral Von Usedom tayin edildi. Bu arada Alman Dışişleri, komutan seçiminde kararsızdı. Dışişleri Nazırı Zimmermann, Usedom'un;[187] kibirli, geçimsiz bu sebeple de az uzlaşılabilir biri olarak görüyordu. Ayrıca, Usedom ile Liman'ın İstanbul sefiri Wangenheim'a komplo kurmalarından da çekiniyorlardı. 24 Eylül'de yani Amiral Souchon'un Osmanlı Bahriye Başkomutanlığı'nı üzerine aldığı gün Alman Deniz Kurmayı Jagow ona şu telgrafı çekti: "Usedom karada, siz denizde" … Bu arada Jagow, Wangenheim'a "Souchon ve Usedom birbirlerinin emrine verilemez, bu nedenle Limpoos Heyeti'nin parçalanması şarttır."

Bu anlatılanlardan Alman Askerî Heyeti'nin arasında dahi bir iletişimsizlik, birlikte hareket edememe ve koordinasyon sorunu mevcut olduğu anlaşılmaktadır.

Souchon, İngiliz halefinin yerine geçince ilk aşamada mayın savunması için planlar hazırladı ve Yavuz'dan bir güverte subayını bu iş için vazifelendirdi. Harbiye Nezareti'nden Karadeniz'e eğitim amaçlı çıkmak için izin istedi ve kısa sürede aldığı talimatlar neticesinde maksadına ulaştı. Osmanlı Devleti, artık geri dönülmeyecek bir yola girmişti ve sonun başlangıcını yaşanmaya başlamıştı[188].

---

[187] Wallach; **a.g.e.**, s. 139

[188] Almanya'dan talimat alamayan Amiral Souchon Türk Donanmasını savaşa hazırlamak ve bu suretle kendi filosunu da takviye edebilmek ve Karadeniz'den savaşa dahil olmak istiyordu.21 Ağustosta bu maksatla takviye personel istedi. Teşkil edilen bu komutanlığa "yeni birlik" deniyordu. Komutan olarak Amiral A'la Suite ve Amiral Usedom tayin edilmişti.Lorey; **a.g.e.**, s.3; *Birinci Dünya Savaşı Ansiklopedisi*; **"Türkleri Deniz…"**., s.243; Bayur; **a.g.e.**, C.III, ksm.1, s.1991

II. BÖLÜM

BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDA OSMANLI BAHRİYE NEZARETİNİN VE DONANMASININ FAÂLİYETLERİ

2.1. AMİRAL SOUCHON'UN OSMANLI DONANMA KOMUTANI OLMASI VE KARADENİZ VAKIASI

Türkler, savaş hazırlıklarını tamamlamayla uğraşırken, Akdeniz'in batısında da Fransızların Kuzey Afrika'dan asker nakliyatı sistemini felce uğratmayla vazifeli Tümamiral Wilhelm Souchon'a bağlı Goeben (Pola) ve Breslau (Durazzo) kruvazörleri Sicilya'da bulunuyordu. Alman imparatorundan seferberlik emrini alır almaz, amiral karar gereği gemilerini Mesina'ya demirledi. Mesina'ya gelirken gemiler İngiliz filosuyla karşılaştı; fakat İngiltere henüz o dönemde savaş ilân etmediğinden herhangi bir durum olmadı. Bu gelişmenin ardından zırhlılar Cezayir'e doğru yola çıktı. Amaç Fransızların Kuzey Afrika'daki Bona ve Philippeville mevkiîlerini bombardıman etmekti. 4 Ağustos sabahı Goeben (Albay Ackermann) bu amacına ulaştı. Breslau (Yarbay Kettner) ise Bona limanını ve tesislerini bombardıman ederek Fransız nakliyesine ağır hasar verdi. Bunun üzerine harekete geçen Fransız Amiral Boué de Lapeyére, Goeben ve Breslau'ı Cezayir kara sularında yakalamak üzere harekete geçti. Mesina limanında her türlü savaş malzemesi yüklü beş Alman vapuruyla bir İngiliz şilebi vardı. İngilizlerin ise; Adriyatik Denizi'nde dört büyük ve bir küçük kruvazörü (Malta Filosu) mevcuttu. Ayrıca Yunanlıların Zenta Adasını deniz üssü olarak da kullanmaktaydılar. İtalyanlar, Amiralin mevcudiyetinden rahatsız oldukları için uluslararası sözleşmeler gereği bir savaş gemisinin 24 saatten fazla limanda demirli kalamayacağını bildirmelerine rağmen Souchon, Amiral Haus'un yardımına gelebilmesi için zaman kazanmak maksadıyla kendilerinin bu sözleşmeyi tanımadıklarını beyan etti. İşte bu zor zamanda, Souchon'un yardımına Türkler koştu. 2 Ağustos'ta Almanlarla imza edilen antlaşma uyarınca Souchon, Alman genelkurmayının verdiği emirle Çanakkale'ye doğru rota çizdi [201]. Goeben aynı gün Mesina Limanı'na demirledi ve orada Breslau ile birleşti. Buraya gelişinin sebebi, İttifak donanmalarının toplanma noktası olarak buranın tercih edilmiş olmasıydı. Birleşik donanma burada Avusturyalı Amiral Antuan Havzien yönetimine girecekti. Birleşik donanmanın ilk görevi Fransız kolordusunun Afrika'dan Fransa'ya

[201] Afif İzzet; **"Akdeniz'de Yavuz ve Midilli"**, *Deniz Mecmuası*, C.43, S. 333, İstanbul 1934, s.314; Yavuz Mesina limanına kömür ikmâli yapmak maksadıyla yanaşmıştı.

taşınmasına mani olmaktı. Bu sırada Alman Genelkurmay Başkanlığı, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu Genelkurmayı'ndan Adriyatik'e girecek olan Goeben ve Braslau'a güneyde destek olunması için himaye kuvvet gönderilmesini talep etti. Durumdan tedirgin olan Yunanlılara elçileri Teotakis vasıtasıyla, Kayser 4 Ağustos'ta "Türklerle yaptıkları antlaşma gereğince mezkur gemilerin Osmanlı Donanması'na katılacağını" bildirmişti. Zırhlılar, 6 Ağustos'ta Mesina'dan harekete geçtiler, Amiral Haus, Badetzky sınıfı 3 gemi, "Admiral Spaun" ve "Santa George" kruvazörleri, 6 destroyer, 13 torpido ile himaye için güneye yöneldi. İngilizler, Souchon'un Adriyatik'e gideceğini düşünmekteydi, bu sebepten ötürü Milne, Amiral Troubridge'yi Otrant Kanalına gönderdi. Souchon bu düşünceyi kuvvetlendirmek için ilk önce kuzeye doğru seyretti; fakat daha sonra rotasını Mataban burnuna çevirerek Milne'yi yanılttı. 8 Ağustos tarihine gelindiğinde Mora açıklarında Goeben, Fransızların "Friji" vapuruna rast geldi. Amiral yakalanacaklarını anlayınca Breslau'a da talimat göndererek Denoza adasına gitmeyerek yolunu uzattı[202]. Bu sırada Alman Deniz Ataşesi Albay Humann, Bahriye Nezareti'ne gelerek Akdeniz Alman bahriye müfrezesinin Çanakkale'ye doğru ilerlemekte olduğunu bildirdi. Goeben'in kömürünün kalmadığını, Bahriye Nezaretinin kömür depolarından 5-6 bin ton kendilerine verilmesini istedi. Bunun üzerine Talat ve Enver Beylerin de olurlarını alan Cemal Paşa, Derince depolarından kömürün çıkartılması emrini vererek, 5-6 saat içerisinde kömürü gemiye yükleterek, Adalar Denizi'ne hareket etmesini sağlamıştır[203]. 9 Ağustos'ta gemiler Roza koyuna uğrayarak kömür ihtiyaçlarını karşıladılar. Milne bu gelişme karşısında Vellata'dan Doğu Akdeniz'e (Ege Denizi) doğru yol verdi. 8 Ağustos tarihinde İngiltere'nin Avusturya'ya savaş açtığını bildiren yanlış bir telsiz raporu aldıktan sonra rotasını Avusturya Donanması'nı Adriyatik'ten çıkarmak maksadıyla değiştirince, iki gemi kaçmak için biraz daha zaman kazanmış oldu. Souchon "General" vapurunu İzmir'e yollayarak gerekli mevzuatın tamamlanmasını ve kılavuz vasıtasıyla boğazdan içeriye alınmasının temin edilmesini istedi. Aynı tarihte Rus büyük elçisi Dö Girs, Sadrazam Sait Halim Paşa'ya gemilerin boğaza yaklaşmakta olduğunu hatırlatınca, Sadrazam Osmanlı Devleti'nin tarafsızlık politikasına sonuna kadar uyacağını ifade etmişti. Buna rağmen Türkler, Boğazı, Numune-î Hamiyet muhribi ile Kütahya ve Akhisar torpidoları olduğu hâlde gözetlemeye başlamışlardı. Müfrezenin Çanakkale önüne demirlediği sırada Souchon Fransızlara ait

[202] Alpagut; **a.g.e.**, s.31-40
[203] Cemal Paşa; ***Hatırat…***, s. 128-129

"Sahalin[204]" isimli vapura asker göndererek telsizin tahrip edilmesini emrettiyse de Fransızlar durumu rapor edebilmişlerdi. Fakat bu hadise Çanakkale Müstahkem Mevkiîî Komutanlığına vapurların boğazdan çıkıncaya kadar telsizlerine el konulması gibi doğru bir kararın alınmasını sağlamıştı. Boğazların bu dönemdeki komutanı Weber, Goeben ve Breslau'ın 10 Ağustos akşamı Musul'un kılavuzluğunda mayın manialarını rahatça geçerek Karaboğa Limanı'na girmesine ve gemilerin ihtiyacı olan kömürü almasına yardımcı olmuştu. İki geminin Boğaza girmesinden 4 saat sonra boğaz önüne gelen müttefik gemileri için artık boğaz, silâh zoruyla aşılması gereken bir duvardı.

Bu tarihten itibaren artık Goeben ve Breslau'ın durumu belirsizdi ve Türkler ellerinde patlamaya hazır bir bomba tutuyorlardı. Türkler, Almanlara gemilerin geçici olarak tecrit edildiklerini bildiren bir yazı gönderdi. Almanlar saat 04.00 'e doğru gemilerin satışının Reichstag'a (Alman Parlamentosu) bağlı olduğunu, savaşın bitiminde gemilerin gerçek satış işleminin olup olamayacağının kararlaştırılabileceğini belirtmişlerdir. 12 Ağustos 1914'te İngilizlerin baskısıyla tüm dünyaya boğazlardan içeri giren gemilerin Osmanlı Bahriyesi'ne ait 80 milyon marka alınan, personelin de Türk mürettebatına dönüştürüleceği söylenen Yavuz Sultan Selim ile Midilli isimli kruvazörler olduğu bildirildi. Yaşanan bu olay, yüzyılın başında şekillenecek olan Avrupa askerî, siyasî ve sosyal hayatının önemli dönemeçlerinden birisi oldu. Souchon da artık Türk askerî olduğu için verilen emir gereği kömürünü tamamlayıp, Karaboğa'dan Tuzla'ya geçti. Amiral Limpoos ise, sözde yeni gemilere personel alımı hakkında görüşleri alınmak üzere Bahriye Nezareti'ne çağırıldı. Fakat kendisine Bahriye Nezareti ile İngiliz amiralin ve askerlerinin Osmanlı Donanması ile ilişiklerinin kalmadığı bildirildi.

Turgut, Mesudiye, Berkefşan, Gayret-î Vataniye, Numune-î Hamiyet, Berk-î Satvet, Yadigâr-ı Millet, Muavenet-î Millîye, Barbaros, Durak Reis ve en son General (Alman) savaş gemileri ile Tir-i Müjgan ve Giresun mayın gemileri Haydarpaşa, Çanakkale, Büyükdere önlerinden kalkarak Tuzla'da Amiral Souchon'un emrine girdiler. Bu gemilerle Akdeniz Boğazı önünde "torpidodan kaçma", "açıkta torpido atma" ve "gece görüş eğitimleri" icra edildi. 17 Eylül'de Sultan Reşad'ın önünden resmî törenle geçildi. 26 Eylül'den sonra da boğazın dışarısına keşif amaçlı hiçbir savaş gemisi çıkarılmadı. Türkler de yayınladıkları ültimatomla, Türk karasularının 6 mil olarak belirlendiğini, bunu

[204] Gemilerin boğazlardan geçerek İstanbul'a ilerlemesi İngiliz ve Fransız sefirleri telâşa düşürmüş, Sadrazam Said Halim Paşa'yı ziyaret ederek endişelerini bildirdikten sonra İstanbul'dan hareket eden ve Çanakkale'ye ulaştığında Amiral Souchon tarafından arandığını, bu durumun tarafsızlık müeyyidelerine ters olduğunu bildirerek, protesto ettiler. Cemal Paşa; ***Hatırat…***, s. 130 ; Yazar eserinde Fransız vapurunun adını "Mesajeri" olarak vermiştir.

geçmeye kalkan her türden vasıtaya ateş açılacağını yabancı elçilikler aracılığıyla tüm dünyaya duyurdu. Müttefikler böylece dünyanın Akdeniz'de gördüğü en büyük donanmasını Çanakkale önüne getirdiler. Yunan Hükûmeti, 12 Ağustos'ta karasularının 6 mil olduğunu bildiren kararını Türk Bahriyesine bildirdi, böylece Türk karasularını da 6 mille tahdit etmiş oldu[205].

Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın Suriye'de olduğu dönemde nazırlığa vekâleten Enver Paşa bakıyordu. O dönemde Rauf Bey'de (Orbay) Bahriye Erkân-ı Harbiye Reisliği (Deniz Kuvvetleri Komutanı) görevini yürütmekteydi. Mevcut durumdan istifade etmek isteyen Amiral Souchon derhâl devreye girerek donanmayı tam selâhiyet ile yönetebilmek adına Enver Paşa ile fikir birliğine varmıştı. Böylece Alman Amirali başta Bahriye Şube Müdürlükleri olmak üzere bahriyedeki tüm önemli ve stratejik mevkiîlere Alman subayların tayin edilmesini sağladı. Sonuçta Bahriye Nezaretini kayıtsız şartsız idaresi altına alıp, Alman maksat ve menfaatleri doğrultusunda kurumu kullanmaya başlamış, hatta Osmanlı Devleti menfaatlerini gözetmekle yükümlü kurumların ve subayların faâliyetlerine dahi mani olmaya başlamıştı. Amiral Souchon, Osmanlı Bahriyesi'nin işleyiş tarzını bilmediği için donanmaya ait raporları bile Enver Paşa'ya değil, doğrudan Alman karargâhına iletiyordu. Osmanlı ordugâhı da bu durumdan ister istemez rencide oluyordu[206].

Buna yakın bir vakıadan da Rauf Orbay'ın hatıratında şöyle bahsetmektedir: "…Gene aynı Karadeniz seferinde, torpido muhriplerimizden birinin kumandanı, gemisinde bulunan kendisinden iki derece aşağı rütbeli bir Alman subayının sert ve haksız müdahâlesiyle vazifesinden uzaklaştırılmış ve bu suretle komutayı ele alan Alman subayı da bir müddet sonra, torpido muhribini karaya oturtmuş olduğu hâlde, Amiral Souchon bu çirkin hadise karşısında müsamaha ile susmak yolunu tercih etmiş ve konuyla ilgili hiçbir takibat ve tetkik yaptırma lüzumunu bile duymamıştı[207]. " Yaşanan bu vakıada Birinci Dünya Savaşı öncesinde, İngilizlerden sonra Almanların eline geçen bahriyenin durumunu ortaya koyması açısından oldukça muteber bir misal teşkil etmekle beraber, hiçbir Avrupalı devletin kendi menfaatleri haricinde bir başka devlet için -müttefiki bile olsa- asla çaba sarf etmeyeceğinin bir numunesi olmuştur.

---

[205] Alpagut; **a.g.e.**, s. 40-49; Tarafsızlık kurallarına göre Osmanlı yetkili mercilerinin 24 saat zarfında bu gemlerin karasularımızı terke mecbur etmeleri ya da tüm silâhlarından arındırarak bir limana demirlemeye zorlamamız gerekiyordu. Bunların ikisini de yapmaz isek; Avrupalı devletler bize 24 saat zarfında savaş ilân edeceklerdi. Cemal Paşa; ***Hatırat…***, s.128-130

[206] Rauf Orbay; ***Cehennem Değirmeni (Siyasî Hatıralarım)***, İstanbul 2004, s.26

[207] **a.g.e.** s.27

Tüm bu gelişmelerin yaşandığı dönemde Prens Said Halim Kabinesi'nin büyük bir çoğunluğu savaşa girmeyerek seferberliğin tamamlanması gerektiği görüşünde ısrar ediyordu. Amiral Souchon ise, Türkiye'yi bir oldu bittiyle karşı karşıya bırakabilmek için 1 Ekim'de görevine başlıyordu. Amiralin amacı donanmanın Karadeniz'e çıkarılmasını sağlamak ve yapacağı taarruza resmî bir zemin hazırlayarak, buna Türk yönetimini de ortak etmekti.

Mezkur savaş gemilerinin İstanbul limanına gelerek Osmanlı sancağı çekip, Moda açıklarında demirlemelerinden birkaç gün sonra Heybeli Adada yapılacak olan kürek yarışları vesilesiyle gemilerin resmî Osmanlı malı olduğu padişahın da hazır bulunduğu bir törenle, tüm dünya kamuoyuna duyurulmuş oldu[208].

Sonunda uzun süreden beri beklenen Karadeniz'e açılma emri 9 Ekim 1914 tarihinde geldi. Amiral, 11 Ekim'de sabah olmadan Midilli ve Berk-î Satvet'i Karadeniz'e çıkardı. Ertesi gün, 17 parçalık donanmayla yeniden Karadeniz'e açıldı. Amiralin bu işteki amacı Midilli ve şilepleri karşılamaktı. Fakat bu sırada Köstence'den güneye doğru ilerleyen Rus Donanması'nın boğaz açıklarına yaklaşmakta olduğu Souchon'a bildirilerek, bu donanmayla karşılaşmanın lüzumsuzca bir davranış olacağı belirtilmiş, Amiral apar topar İstanbul'a çağırılmıştır. 18 Ekim'e gelindiğinde Amiral donanmaya büyük çaplı toplarla tatbikat yaptırmak için yeniden Karadeniz'e çıkmış ve 21 Ekim'de Haydarpaşa'ya demirlemiştir. Ertesi gün Samsun mayın gemisi de Souchon'un emrine verildikten sonra 26 Ekim'de Karadeniz'in ve Osmanlı'nın kaderini belirleyen telsiz görüşmesi yapılmıştı. Bu Amiral Limpoos'un Türk ordusundan ayrıldıktan sonra Rus Karadeniz Donanması'nın hizmetine geçtiğini bildiren bir ihbardı. Fakat yapılan tetkikler neticesinde ve 20 Ekim tarihinde İngiltere'nin İstanbul Büyükelçiliği'nin yaptığı açıklamayla Amiralin değil, maiyetindeki subaylardan birisinin Rus Donanması'nda görev aldığı belirlenmişti[209].

Tüm bu gelişmelerin yanında Osmanlı Devleti, ilk başlarda tarafsız olmasına rağmen savaş hazırlıklarını hızla tertip ediyordu. Aslında dönemin hükûmeti tarafsızlığını anlatılanlardan da anlaşılacağı üzere, seferberliğini tamamlayabilmek adına vakit kazanmak için ilân etmişti.

---

[208] **a.g.e.** , s.133
[209] Alpagut; **a.g.e.**, s.50-55

Bunun bir örneği de, Enver Paşa'nın 22 Ekim 1914 tarihinde Bahriye Komutanına yazılı olarak verdiği şu emirle de sabittir: "Türk Donanması Karadeniz'de deniz hâkimiyetini kazanmalıdır. Rus Donanması'nı arayınız, bulduğunuz yerde, harp ilân etmeden ona saldırınız." Bahriye Nazırı Cemal ve Talat Paşalarla konuşan Enver Paşa, Amiral Souchon'a emri iki gün sonra (24 Ekim) Cemal Paşa vasıtasıyla iletti. Tüm bunların ardından da bir çatışma ortamı doğarsa, İstanbul Boğazı'nın daima açık tutulacağını bildirdi[210].

Böylece seferberlik hazırlıkları içerisinde Kızıldeniz'den Akdeniz'e gelmesi emredilen Komodor Binbaşı Hamit Bey Yozgat, Nevşehir, Taşköprü, Malatya gambotları ve Beyrut yatıyla 1 Ekim 1914'te yola çıkmış; ancak gerek gemilerin bozulması, gerekse tamiratları sebebiyle Akdeniz Boğazı'na ulaşması 29 Ekim'i bulmuştu. Aynı günün sabahı Yavuz Sivastapol'u Hamidiye Kefe'yi Gayret-î Vataniye ve Muavenet-î Millîye muhripleri Odessa'yı Midilli ve Berk-î Satvet de Novrosiski'yi bombardıman etmiş, mayın gemisi "Donetz" ile bir yelkenliyi batırmış, ayrıca kömür şilebini zaptetmişti. Yavuz'un ilk amacı limana demirli Rus filosunu dışarı çıkartmaktı. Bunda etkili olamayınca ilerlemeye devam etti. Ve bu kez karşısına üç muhrip çıktı, açılan ateş sonucunda 14 denizci ölünce muhripler çekildiler. Ardından 30,5'lik topların bulunduğu zırhlı kuleye yöneldi ve kuledeki ateşi susturdu. Böylelikle Türkler de Birinci Dünya Savaşı'na girmiş oldu. Souchon'un hadise üzerine Almanlara ve Türklere verdiği raporlar da birbiriyle çelişki gösteriyordu. Souchon Türklere; "Rus Donanması bizi iki gün rahatsız etti. Üçüncü gün duruma müdahâle etmek zorunda kaldık." derken, Almanlara da; "Rus gemileri düşmanca amaçlarla boğaz önünde bulunmakta ve mayın dökerek filomuzu yok etmeyi istemekteydi." şeklinde açıklamalarda bulunmuştu. Böylece Osmanlı hangi açıdan değerlendirilirse değerlendirilsin, Almanların oyununa gelmiş ve kendini bir ateş topunun içinde bulmuştu. Savaşa girilmesiyle beraber Ruslara karşı Souchon'un planları da birer birer devreye girdi. Rus limanlarının ağzı mayınlandı, Amiral bu gelişmeyle "Rusları şişenin içine tıktık." diyerek övünüyordu. Bu görev yerine getirilirken bile Nilüfer mayın gemisiyle üç nakliye gemisi kaybedilmişti[211]. Savaşın herkes için çok zor geçeceği şimdiden kendini gösteriyordu.

---

[210] Wallach; **a.g.e.**, s.150

[211] İzzet; **a.g.m.**, s. 318 vd.; Alpagut; **a.g.e.**, s.31 vd.; Daver; **"Birinci Dünya Harbinde Türk …"**, s.2383-2384; *I. Dünya Savaşı Ansiklopedisi*; **"Türkleri Deniz…"**, C.II, s.244-252

Türkler savaşla ilgili hazırlıklarını tam yapamadan, Cemal Paşa'nın korkularını doğrular biçimde pek çok eksiklikle Birinci Dünya Savaşı'na girdi ve son dakikada oluşturdukları savaş planlarını da şu esaslar üzerine tesis ettiler:

* Osmanlı Donanması, savaşın ilânıyla beraber Karadeniz'deki Rus deniz üslerine ve gemilerine taarruz düzenlemeyi tasarlamıştır. Harekât planı ve zamanı Amiral Souchon'a bırakılmıştır.

* Savaş ilânının hemen ardından padişah "kutsal savaş" ilân edecektir.

* Kafkas sınırındaki Osmanlı 3. Ordusu, bölgedeki Rusların yerlerinde sabit kalmasını temin edecektir.

* Bulgarlar İttifak içerisinde yer alırsa, Bulgarlarla birlikte Sırbistan'ın içlerine ilerlenecektir. Gereğinde Yunanistan'ın ve Romanya'nın üzerine yürünecektir.

* Romanya, Osmanlı'nın yanında yer alırsa Türkler, Romanya ile Rusya'ya yürüyecektir.

* Dördüncü Ordu Kanal üzerinden Mısır'a yürüyecektir[212].

* 8. ve 12. kolordular gerekirse Mısır'a yürüyecektir.

* 38. Fırka İran'da ilerleyecek, İran ve Afgan kuvvetlerini Hindistan'a sürecektir.

* Denizden Odessa tarafına 3-4 kolorduluk bir çıkarma hazırlığı yapılmıştır[213].

* Almanlar, Bulgarları İttifak içerisinde bulunmaya ikna etmelidir. Bu temin edilemezse Bulgarların üzerine yürünecektir.

---

[212] Almanlarla oluşturulan plan dahilinde Mısır'ı fethetmeyi amaçlayan Osmanlı savaşın seyri içerisinde zaten buna muvaffak olamamıştır. Mısır'ın yeniden Osmanlı toprağı yapılmasının mümkün olamayacağının en önemli esaslarından bazıları, Türklerin Akdeniz hâkimiyetine sahip olamaması, İngilizlerin bölgedeki en stratejik mevkiîleri elinde bulunduruyor olması, müstemlekelerinden hızla getireceği takviye kuvvetlerle Osmanlı ve Alman askerlerini lojistik desteksiz ve çaresiz bıkabilecek olması, uzun menzilli toplarının bulunması, kanaldaki bataryaların çölün içlerine kadar tesir edebilecek olması, harp gemilerindeki büyük çaplı toplarının bulunması önemli unsurlardı. Bkz. Sabis; **a.g.e.**, s.253

[213] 1914 Ağustosunda Birinci Ordu Komutanlığı'nın hazırladığı plan doğrultusunda hazır olan birlikler, tüm topları ve ağırlıklarıyla beraber mevcut gemilerle (bunlar nakliye gemisi değil 5-10 mil sürate malik köhne teknelerdi.) 48 saatte Odessa'ya ulaşacak ve çıkarmayı gerçekleştirecekti. Aynı zaman zarfında tekneler geri dönmüş olacaklardı. Ali İhsan Sabis ise, Harekât Şubesi Başkanı Von Kress'e yazdığı bir yazıda Türklerin nakliye gemilerinin bulunmadığını, elde olan teknelerle bunu yapılamayacağını, nakliye gemilerinin açıkta demirlemeye ve sahilden uzak durmaya mecbur olduğunu, bundan dolayı birliklerin durgun havada bile karaya çıkarılmasının güç olacağını, sahilin kısmen dar ve alçak olduğunu, denizden ayrılmış küçük tuz tepeciklerinden mürekkep olduğunu belirterek, gemilerin şartları zorlansa dahi sadece 30 saatte mezkur bölgeye ulaşabileceğini bu süre zarfında da Rusların çıkarma işleminden haberdar olacağını ve çıkarmanın neticesinin ağır olacağını, Karadeniz'e hâkimiyet kurmanın muhakkak şart olduğunu fakat çıkarma işleminin bölgede hâkimiyetin sair yollardan tesis edilmesinin ardından gerçekleştirilmesi gerektiğini, ümidin Almanya'dan getirtilecek nakliye gemilerine bağlamanın doğru olmayacağını, hatta Kanal seferinin de Odessa'ya planlanan çıkarma işlemi gibi tatbiki mümkün olmayan esaslara göre tesis edilirse Türk askerînin çöllerde ziyan olacağını ifade ederken, Odessa'ya ısrarla asker çıkarılacaksa bile bunun Romanya hududuna yakın olan bir mevkiîden ircaa edilmesinin sevk ve idare açısından da komutanlara rahatlık sağlayacağını söylemiştir. Bkz. Sabis; **a.g.e.**, s.260-263,269

Bu projede, Osmanlı donanmasına önemli vazifeler yüklenmekteydi. Akdeniz Boğazı'nın müdafaasına iştirak edilmesi, 1. ve 2. orduların kara yoluyla Beserabya sevkleri, ardından mezkur orduların ikmâl, iaşe işlerinin temini, Rusya'nın her türlü taarruz hareketine karşı Karadeniz Boğazı'nın müdafaası, Kafkasya'ya İstanbul'dan gerçekleştirilecek sevkıyatın muhafaza edilmesi, savaşın genel seyrine göre Samsun, Giresun, Ordu ve Ünye'den indirilecek olan 5. 6.10.11. ve 12. Kolorduların İstanbul, Samsun ve Trabzon limanlarından kademe kademe vapurlara bindirilerek Poti-Batum bölgelerine sevki gibi önemli vazifeler yerine getirilmeliydi. Bu arada Enver Paşa, planın ilk ve en önemli safhası olarak Rus Donanması'na karşı gerçekleştirecek baskını görmekteydi[214]. Türkiye savaşa girerse Süveyş Kanalına yapılacak bir harekâtı da bahriyeliler hararetle desteklemekteydiler. Osmanlı Devleti'nin Almanya'nın yanında savaşa girmesi İngiltere ve Fransa ile olan ilişkileri bozacaktı ki bu beklenen bir gelişmeydi. İtilâf devletleri, boğazları elinde bulundurması sebebiyle Osmanlı'nın tarafsızlığı için oldukça çaba sarf etmelerine rağmen bunda muvaffak olamamışlardı. Çünkü Osmanlı'nın kapitülasyonlar, Adalar sorunu, Rusların iç işlerine müdahâlesinin önlenmesi, Mısır konusundaki isteklerine özellikle İngiltere karşı çıkmıştı. Bunun yanında İngiltere'nin Osmanlı Devleti'nin savaş öncesinde ısmarladığı gemilere el koyması Osmanlı kamuoyunda İngilizlere karşı büyük bir tepkinin oluşmasına sebep olurken, Almanya'nın yanında savaşa girme taraftarı olan hükûmet için bir fırsat yaratmıştı. Bu gelişme üzerine İngilizlerin, gemileri savaşa girmemesi karşılığında teslim edileceğini belirtmesi de fayda etmedi. İngiltere, Osmanlı'nın savaşa girmesinden kısa bir süre sonra parçalama politikasına hız vererek Kuveyt'i himayesine aldığını, Kıbrıs'ı ilhak ettiğini, 19 Aralık'ta da Mısır'ı himayelerine aldıklarını tüm dünyaya duyurdu[215].

Zaten İngilizler, Osmanlı yönetiminin isteklerinin gerçekleştirilmesinin mümkün olmayacağı inancındaydı. Bunu Cemal Paşa'nın Sadrazam Said Halim Paşa ile birlikte Osmanlı'nın tarafsız kalması karşılığında hangi meselelerinin çözümüne ilişkin destek göreceğini öğrenmek istediği ve İtilâf devletlerine âdeta bir rapor gibi sunulan birkaç maddelik bildirinin İngiltere'nin İstanbul'daki büyükelçisi Sir Louis Mallet tarafından cevaplanmasıyla ortaya çıkmıştı. Mallet; kapitülasyonların adlî anlamda kaldırılmasının mümkün olamayacağını; ancak malî kısımlarla ilgili bazı düzenlemelerin yapılabileceğinden bahsederken, Adalar meselesinin zamana bırakılmasının askerî ve siyasî anlamda en doğru davranış şekli olacağını savunuyordu. Mısır meselesinin hâlline

[214]Alpagut; **a.g.e.**, s.19-20; Sabis; **a.g.e.**, s.273; *Birinci Dünya Savaşı Ansiklopedisi*, **"Türkleri Deniz…"** , s.243
[215] Kasalak; **"Takip Edilen Siyaset I…"**, s. 50-51

şimdiden yaklaşmanın bir zamanlama hatası olacağını, meselenin Birinci Dünya Savaşı'ndan sonraya bırakılmasının esaslı bir davranış olacağını söylerken, Rusların Osmanlı'ya bir taarruz hazırlığında olmadığını, Rusya'nın da diğer İtilâf devletleri gibi Osmanlı'nın toprak bütünlüğünden yana olduğunu vurgulayarak, Osmanlı yönetiminin taleplerini kibarca reddetmiştir[216].

Bu gelişmelerin ışığında; savaş arifesinde olan Osmanlı Devleti'nin 1329 (1913) yılındaki devlet bütçesinde Mebusan Meclisi ve Hükûmetin aldığı kararla 77.429.641 kuruş olarak belirlediği Bahriye bütçesini 75.809.385 kuruş olarak kabul etmişti[217]. Daha sonra bu bütçeye 1332 yılının Aralık'ının 12. günü 22.838.730 kuruş eklenmesine[218] karar verilse de bununla topyekûn bir savaşı yürütebilmenin mümkün olamayacağının anlaşılması üzerine; Hükûmet ek tedbir olarak, Osmanlı Bankası'ndan 1.212.000 liralık bir kredi dilimi almış, ardından vergilerin ödenememesi, gelirlerin azalması sebebiyle bağlaşığı olan Almanya'ya 5.000.000 lira %6 faizli altın borçlanmış ve bu borcun savaşın bitimine müteakip bir yıl içerisinde faizi ile birlikte uzun vadelere yayılarak ödeneceğini taahhüt etmişti[219]. Osmanlı Devleti savaş yılları boyunca Almanya ve Avusturya'ya toplam 152 milyon Osmanlı lirası[220] borçlanmıştı. 1914 yılının bütçesi 83 milyon Osmanlı lirası olarak tespit edilirken, bu bütçe içerisinde 53.304.511 liralık kesimi giderlere aitti. Aralık ayının 29. günü Meclis-i Mebusan'da yapılan kurul toplantısı sonucunda 1332 (1916) yılının bahriye bütçesine 30 milyon İlâve edilmesine karar verilerek, tasarrufuyla Bahriye Nezareti sorumlu tutulmuştu[221]. Ayrıca 11 Şubat 1330 (1914)'da Osmanlı Donanması'nın ihtiyacı olan askerî envanterden, telsiz cihazlarının alımı için Meclis-i Ayan'da bir müzakere de yapılmıştı. Yapılan müzakereler neticesinde Fransız "Korie" Şantiye Fabrikası'ndan, bahriye bütçesinin 6. fasılasının ikinci maddesine ek olarak verilen 1.308.050 Osmanlı kuruşunun bu satın alma işlemi için tahsis edilmesine[222], ardından 17 Temmuz 1330 (1914) günü altı senede sarf edilmek üzere Osmanlı Donanması için 8 milyon liralık fevkalade tahsisat ayrılmasına karar verilmişti[223]. 8 Aralık 1332 (1916) tarihinde de Mesudiye'nin tamiri için zırhlı nişangâhlar, tele-motorlar, torpido, hava, ırgat ve talim makinelerinin yenilenmesi ve personele talim

---

[216] Cemal Paşa; ***Hatırat…***, s.134-135
[217] **M.A. Zabıt Ceridesi; C.I, İ:21, s.339**
[218] **M.A. Zabıt Ceridesi; C.I, İ:15, s.190**
[219] Yusuf Hikmet Bayur; ***Türk İnkılap Tarihi,*** *C.III, Ksm.IV*, Ankara 1991, s. 502
[220] Savaş döneminde Bir Osmanlı lirası = Yirmi Alman Markı olarak belirlenmiştir. Alman Markı olarak borç 475.000.000 dır. Bir Osmanlı lirası = Otuzdört Avusturya Kronu
[221] **M. Meb. Kanun Lahiyası, C. I, Dev.3, İç.Sen.: 3, No: 123, (1332-1333), (1 Kanun-i evvel 1332)**, s.269
[222] **M.A. Zabıt Ceridesi, C.I, İ:23**, s. 375
[223] **M A. Zabıt Ceridesi, C.I, İ:29**, s.507

cephanesi alınması Bahriye Nezaretince Hükûmetten istenince, 1331 yılı Bahriye bütçesine bir defa daha 2 milyon kuruş eklenmişti[224]. 8 Mart 1333 (1917) yılı Bahriye Nezareti bütçesinin görüşülmesinde de 160.201.517 kuruş Osmanlı Mebusan Meclisi tarafından kabul olunmuştu[225]. Birinci Dünya Savaşı boyunca Almanya'nın Türkiye'ye gönderdiği silâh ve donanım yardımı 616 milyon marka ulaşmıştı. Savaş sonunda yardımın 850 milyon marka ulaştığı saptanmıştı. Savaşın sonuna kadar da Osmanlı başta zeytinyağı, iç yağı, yün, deri ve maden cevheri olmak üzere Almanya'ya 300 milyon marklık hammadde göndermişti[226]. Tüm bu iktisadî tedbirler, egemen olduğu coğrafyada askerî, siyasî, kültürel, sosyal ve ekonomik kuvvetini yitirmek istemeyen bir devletin Avrupalı "büyük" devletlerin sömürü zihniyetine dayalı politikalarının esiri olmamak için gösterdiği doğal refleksti.

2.2. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI DEVAM EDERKEN OSMANLI DONANMASI'NIN İÇİNDE BULUNDUĞU DURUM

Donanma[227] bu savaşta, Karadeniz'de önemli başarılar kazanmıştı. Rusların doğrudan Türk kıyılarına çıkarma yapmasına mani olduğu gibi Kafkas cephesine deniz yolu ile pek çok kıt'a ve malzeme sevkıyatı gerçekleştirmişti. Böylece Rusların

---

[224] **M.A. Zabıt Ceridesi, C.I, İ:14**, s. 189

[225] **M.A. Zabıt Ceridesi, C. II, İ: 40**, s.155; 1332 senesinde 6 adet destroyer satın alınması için bahriye Nezaretine 190.000.000 kuruş tahsisat ayrılmıştı. Yine aynı gün birde Yavuz'un Karadeniz'de yaralanmasının ardında 40.000 tonluk zırhlıyı alacak kadar büyük bir havuza sahip olmayan Osmanlı Devleti bir hâl çaresi olarak Almanlara sabit veya yüzer bir sac havuz yaptırılmasını istemiş ve bunun masraflarının karşılanabilmek için 81.750.000 kuruş fevkalade tahsisat ayrılmasına 31 Mart 1333 yılında karar verilmiştir. **M.A. Zabıt Ceridesi, C.I, İ.54**, s.514

[226] Wallach; **a.g.e.**, s.220

[227] Osmanlı Deniz Kuvvetleri, 3 zırhlı, 2 kruvazör, 8 muhrip, 10 torpidobot, 16 gambot, 17 motorbot, olmak üzere100.000 tonilatoluk 58 parça bir kuvvete sahipti. Bunların dışında silâhlandırılmış 8 yat ve küçük gemide mevcuttu. Zırhlılar: Yavuz, Midilli, Barbaros, Turgut, Mesudiye, Asar-ı Tevfik, Kruvazörler: Hamidiye, Mecidiye, Peyk-î şevket, Berk-î Satvet, Korvetler: Muinizafer, Necm-i Şevket, İclaliye, Zuhaf, Peleng-î Derya, Muhripler: Yadigâr- Millet, Muavenet-î Millîye, Numune-î Hamiyet, Gayret-î Vataniye, Samsun, Taşoz, Yarhisar, Basra, Torpidobotlar: Yunus, Akhisar, Musul, Berkefşan, Draç, Kütahya, Antalya, Alpagut, Ankara, Demirhisar, Sultanhisar, Sivrihisar, Hamidabat, Hamidiye, Gambotlar: Aydın, Burak, Preveze, Sakız, K. Reis (Durak), Hızır, Marmaris, Malatya, Taşköprü, Nevşehir, Motorlar: Giresun , İntibah, Nusrat, Selanik, Nilüfer, Samsun, Yatlar: Ertuğrul, İstanbul ,İzzettin, Fuat, Söğütlü, Beyrut, Galata, Timsah, Seyyar, Trablusgarp, Şıpka, İhsaniye (sürat yatları), Yardımcı Gemiler: Tirimüjgan fabrika gemisi, Reşit Paşa ve Mithatpaşa şilepleri, Derne, Hâlep, Şam, Bezm-i Alem, Urla (Cumhuriyet) vapurları, Nakliyeler: Gülcemal, Karadeniz, Akdeniz, Kızılırmak, Yeşilırmak, Plevne, Bandırma, Gelibolu, Edremit, Mersin, İnebolu, Beyrut. Bu gemilerden Barbaros Hayrettin zırhlısı 7 Ağustos 1915'de İngiliz denizaltısı tarafından torpido ile, Mecidiye zırhlısı 13 Aralık 1914'de Çanakkale Karanlık limanında torpido ile, Mecidiye Kruvazörü 3 Nisan 1915'de Odessa limanın yakınlarında mayına çarparak, Midilli Kruvazörü 20 Ocak 1918'de İmroz'da mayına çarparak, Yadigâr-ı Millet muhribi, 10 Temmuz 1916 günü İstinye koyunda uçak bombasıyla, Gayret-î Vataniye Muhribi Varna önünde karaya oturarak, Yarhisar muhribi Darıca önünde denizaltı torpidosu yiyerek, Sultanhisar torpidobotu 17 Nisan 1915'de Marmara'da denizaltı torpidosu ile, Demirhisar torpidobotu 16 Nisan 1915'de Sakız Adası sularında karaya oturarak, Nilüfer mayın gemisi Amiral Souchon'un Karadeniz'de Sivastopol limanını bombalamasının ardından İstanbul'a dönerken sırasında batmıştı. Birinci Dünya Savaşına katılan Türk Bahri Kuvvetleri hakkında geniş bilgi ilerleyen konularda ayrıntısıyla verilecektir. Bkz. Nejat Gülen; ***Dünden Bugüne Bahriyemiz***, İstanbul 1988, s.289- 291; Daver**; "Birinci Dünya Harbinde Türk donanması…"**, s.2384

Karadeniz'e gerçekleştirdiği nakliyatı hem geciktirdi hem de sevkıyat sayısını azalttı. Ama Osmanlı Bahriye ve Harbiye Nezaretleri arasındaki koordinesizlik, teknik işbirliğinden yoksunluk, nicelik itibariyle pek çok kayba sebebiyet vermişti. Harbiye Nezaretinin nakliyat dairesi, ne Bahriye Nezaretine ne de Bahriye Komutanlığına sorma gereğini dahi duymadan ve onlardan himaye kuvvetleri istemeyen, iki alay kadar kuvveti üç ticaret gemisine bindirip Trabzon'a yola çıkarmış, Rus muhripleri de Şile açıklarında adı geçen bu gemileri torpillemek suretiyle batırmıştı[228]. Birinci Dünya Savaşı döneminde deniz taşıma araçlarının oldukça yetersiz olduğu bir gerçekti. Kıyı nakliyatının büyük bir bölümü yabancı vapurlar ile yapılıyor, kabotaj hakkı bulunmadığı için de devlet yabancı gemilerle rekabet edemiyor, bu da denizciliğin gelişmesine engel oluyordu[229]. Yurt içi kaynakları, gelişmiş memleketlerin iktisadî ve sanayi alanında kaydetmiş olduğu gelişmelere ayak uyduramamanın neticesinde oldukça sınırlıydı. Yemen, Asir, Trablusgarp ve Balkan Savaşları Osmanlı ekonomisini olumsuz yönde etkilemişti. Ülkede mevcut bir savaş endüstrisinin bulunmaması, ihtiyaç duyulan tüm malzemenin dışarıdan teminini zorunlu kılıyordu. Bunun için evvela İttifak ülkeleri Almanya ve Avusturya'ya gidildi. Almanya'dan ve Avusturya'dan siparişler gelişigüzel bir şekilde bazen Tuna Liman Komutanlığı bazen Sofya'da bulunan Erkân-ı Harbiye subayları vasıtasıyla bazen de Alman Deniz Bakanlığı'na veya Harbiye Nezareti'ne müracaatla nakil işlemleri gerçekleştiriliyor, belirli bir periyodik program takip edilmiyordu. Yalnız Türk karargâhına bağlı bütün şubeler Menzil Başmüfettişliği'nde toplanan ihtiyaç listelerini her 4 günde bir yetkili Harp Zabitliği'ne teslim ediyor, buradan alınan listeler Sofya üzerinden Ziştovi ve Rusçuk'a gönderiliyor, tüm bu işlemlerin ardından da Tuna Limanı'nda biriken malzeme, ihtiyaca göre sevke tabi tutuluyordu[230]. Sevkıyat savaş süresince uzun süre kesintilerde olmasına rağmen bu şekilde cereyan etmişti.

29 Ekim 1914 tarihinde Osmanlı Donanması'nın Karadeniz'deki Rus limanları olan Novrosiski, Odessa ve Sivastapol'u bombardıman etmesiyle savaş Osmanlı için fiilen başlarken, Alman Sefareti Deniz Ataşemiliteri Binbaşı Von Laffert, 1.Ordu Karargâhına gelerek Rus filosunun Karadeniz'den çekilmeye başladığını haber veriyordu[231]. İngilizler de Adalar Denizi'ndeki Limni, Gökçeada, Bozcaada ve Semendirek adalarını zapt ederek, ilerleyen dönemlerde Çanakkale'ye girişilebilecek bir

---

[228] Afif Büyüktuğrul; **"Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Donanması"**, *Silâhlı Kuvvetler Dergisi*, S: 213, Ankara 1965, s.62

[229] Ertem; **a.g.e.**, s. 57

[230] Ahmet Şevket; ***Büyük Harp Esnasında Almanya ile Türkiye Arasındaki Nakliyat Yolları***, Yay. Haz. Döndü Babuçoğlu, Askerî Tarih Bülteni, S. 42, Ankara 1997, s.110

[231] Sanders, **a.g.e.**,s.47

harekâtta Limni Adası'nın Mondros Limanı'nı donanmaları için ileri bir üs hâline getirmiş oluyordu[232]. Mahmut Şevket Paşa donanmanın, Rusların Sivastapol Limanı'nı bombalamasının ardından Sadrazam Paşa'ya, konuyla ilgili tüm sair devletlere bir tebligatta bulunmak suretiyle konunun açıklığa kavuşturulabileceğini beyan etmişti. Bu tebligatta da; "Osmanlı Donanmasını, Ruslar taciz etmiş, ufak nitelikte bir çarpışma vuku bulmuş; fakat derhâl Osmanlı Hükûmeti duruma müdahâle ederek donanmasını dostluk ilişkilerinin devamını sağlayabilmek için çekmiş ve bunun bir defa daha tekrarlanmaması amacıyla gereken tedbirleri almıştır." şeklinde politik bir yaklaşımla ortamın gerginliğinin alınabileceği cümlelere yer vermenin gerekli olduğunu ileri sürmüştü. Mâliye Nazırı Cavid Bey ise donanmayı Almanların elinden almadıkça barışın korunmasının mümkün olmayacağını beyan edince, onun bu talebine Harbiye ve Bahriye Nazırları Enver ve Cemal Paşalar itiraz etmişlerdi. Enver Paşa tezini doğrulayacak bazı kaçamak sorularını Cemal Paşa'ya yönelterek, donanmamızdaki büyük torpidoyerleri kullanabilecek personelin mevcut olmadığını, olanlarınsa talimlerinin henüz tamamlanmış olması sebebiyle kifayetsiz olduklarını, savaşın deniz gücü katılımı olmadan kazanılmasının güç olduğunu Paşaya teyit ettirmişti. Buradan da anlaşılıyor ki Almanlar yazdıkları senaryonun gerçekleşmesi için olanca güçlerini sarf etmişlerdi. Souchon, Cemal Paşa'dan Türk Bahriyesi'ndeki subayların ve ümeranın kendisinin vereceği emirlere tam bir sadakatle riayet etmeleri hususunda ikaz edilmelerini de sağlayarak, ileride olacaklara zemin hazırlamıştı. Bu sadakat çerçevesinde, donanma Karadeniz'e talim maksatlı açıldığında Türk subayları Amiral gemisine çağırılarak her birine kapalı birer zarf verilmişti. Bu zarfların içerisinde; kimisinin Sivastapol kimisinin Kefe kimisinin de Novrosiski'nin bombalanmasıyla vazifelendirildiği emredilmişti[233]. Türk Hükûmeti böylelikle Karadeniz'deki çatışmayı tarafsızlığın kaldırılması olarak kabul etmiş ve İttifak Kuvvetleri'nin yanında yer almıştı.

Osmanlı Donanması'nın Karadeniz'de, Rus Donanması'nın saldırısına uğradığı şeklinde bir bahane ile Ruslara karşı başlatacağı taarruz hareketini Türklerin gözünde meşru bir zemine oturtmak isteyen Alman Koramiral Souchon hızla harekete geçti. Odesa, Sivastapol, Teodosya ve çevresindeki limanları topa tuttuğu haberi İstanbul'a ulaşır ulaşmaz da, Cemal Paşa'nın hatıratında belirttiği gibi; Sadrazam Said Halim Paşa, vakıadan beş altı saat evvel Enver Paşa vasıtasıyla haberdar olduğunu Almanların böyle cüretkar bir tavır içerisine girmelerini beklemediğini, zannedildiği gibi "Alman Amirali

[232] Çolak; **a.g.m.**, s.377-378
[233] **M.Meb.Encümen Mazbataları ve Tekalif-i Kanuniye,C.I, Devre: 3, Sene: 3, No: 503-523, 1334)** s.99-100

Odesa'ya tecavüz etmiş, Türk Bahriye Nazırının durumdan haberi dahi olmamış." tarzındaki söylemlerin gerçekleri yansıtmadığını; kendisinin o gün kulüpte olan biten her şeyi yakından takip ettiğini; ancak vakıaya telâşla değil, metanetle yaklaşmanın daha doğru olacağını düşündüğünden hadiseyi endişesiz izlediğini söylemiştir[234].

Birinci Dünya Savaşı, Osmanlı Devleti için başladığında 1331 tarihli Muvazene-i Mâliye Encümeni kararında seferberlikte uyulması istenen bazı hususlar hakkında usulüne muvafık olmasa da talimatlar verilmiştir. Hükûmet tasarrufundaki uygulama ile ilgili olarak Mahmut Şevket Paşa, hangi şartların bu yasa dışı duruma neden olduğunu öğrenebilmek amacıyla Sadrazam Said Halim Paşa'nın yalısına gittiğinde, Enver Paşa ile Talat ve Halil Beylerin de orada hazır bulunduğunu görmüş ve Sait Halim Paşa'ya hitaben; "Biz böyle karar almamıştık. Seferberlik kararı irade-i seniyye ile alınacaktı." deyince Sadrazam, "Rusya, Almanya'ya harp ilân etti. Avrupa hızla seferberliğini tamamladı, bizde bu işler biraz geç ve güç olur. Bu durumda da Balkan devletleri ve Rusya'ya karşı tehlikeyle yüz yüze kalırız. Bu sebeple vakit kaybetmeksizin seferberliği ilân etmeye mecbur kaldık." diyerek duruma açıklama getirmeye çalışınca, Talat Bey de söze müdahâle ederek "Ben irade-i seniyyeyi meclis azalarından şifahen aldım." demiştir[235]. Osmanlı Devleti'nin savaş seferberlik talimatnamesinin muhteviyatında ise şu maddeler bulunmaktadır:

- Seferberliğin ilân tarihinden itibaren gerek denizde gerekse nehir ve göllerde faâliyet hâlinde bulunan nakliye vasıtalarının ve sair mühimmatlarının tamamı harbiye ve Bahriye Nezaretlerinin talepleri doğrultusunda askerî ihtiyaca tahsis edilebilecektir.
- Tüm Osmanlı şehirlerindeki nakliye vasıtaları, iskeleler, limanlar Osmanlı Devleti'nin yöredeki temsilcisinin vasıtasıyla ve Harbiye ile Bahriye Nezaretleri'nin talepleri doğrultusunda devlet emrine alınabilecektir.
- Devlet tarafından el konulan deniz taşıtlarının üzerindeki her türlü alet, mühimmat devletin güvencesi altındadır ve bu deniz araçları üzerinde verilecek zararlar yine yöredeki Osmanlı Hükûmeti temsilcisi vasıtasıyla tazmin edilebilecektir.

---

[234] Behçet Cemal'in yayına hazırladığı Cemal Paşa'nın **"Hatırat"** isimli eserinin içerisinde Paşa'nın yayınlamayı o dönem için uygun görmediği bazı bilgiler ayrıntılarıyla verildiği için aynı eserin iki ayrı versiyonu kullanılmıştır. Bkz. Cemal Paşa; ***Hatıralar…***, s. 150

[235] **M. Meb. Encümen Mazbataları ve Tekalif-i Kanunniyye, C.I, Devre:3, Sene:1334, İç.Sen: 5, No:503-523,** s.101-102

- 101'den 300 tonilatoya kadar olan gemiler beş, 301'den 500 tonilatoya kadar olan gemilerden 300 tonilatodan fazla olan tonilatosu için dört, 501 den 1000 tonilatoya kadar olan gemiler için üç, 101 tonilatodan fazla tonilatosu olan gemiler için 2 para hesabıyla ücret ita olunur. 100 tonilatonun aşağısında olan gemiler ile makinesiz ve yelkenle veya kürekle seyreden nakliye vasıtaları için alelade yevmiye sistemi uygulanır. 1'den 500 tonilatoya kadar olan gemiler her ne surette olursa olsun ordu emrinde bulunduğu fazla gün için tonilato başına elli para üzerinden hesap yapılır.
- Askerîyenin emrine aykırı harekette bulunan gemi sahipleri ve kaptanları hakkında askerîye kanununa göre üstünün emirlerine uymama maddesi esas alınacaktır. Bunun da mahkemesi Bahriye Divan-ı Harbine aittir[236].

Osmanlı Devleti'nin bahriye ve gemiler ile ilgili çıkardığı bu seferberlik emrinde de görüldüğü üzere devlet, denizlerde sahip olduğu tüm olanaklarını kullanmaya çalışmıştır. Dünyada savaş çanlarının çalınmaya başlamasıyla birlikte Osmanlı'nın da egemen olduğu coğrafyada hareketlenmeler görülmüştür. Türklerin savaş ilânından iki gün sonra Ruslar Kafkaslara doğru saldırıya geçerken, 3 Ağustos 1914t'te de Karadeniz Boğazı önlerinde donanmalarıyla ilk defa boy göstermişlerdir. Tehlikeyi ve tehdidi fark eden Türklerde sahip oldukları her iki Boğazı kapatmak, seferberlik bölgelerinde sıkıyönetim ilân etmek, meclislerini dağıtmak ve donanmalarına da Çanakkale'den çıkmama emrini vermek suretiyle tedbirler almıştır[237]. Yaz sonunda da Çin Seferinin meşhur Alman Amirali Usedom İstanbul'a getirtilerek Karadeniz ve Çanakkale Boğazları Umum Komutanlığı vazifesini selefinden devralmıştır. Bu sırada İngilizler, 1 Kasım'da Akabe'yi, 3 Kasım'da da Fransızlarla birlikte Çanakkale Boğazı'nın girişini bombalayarak savaş ilânlarını dünyaya duyurmuşlardır. Çanakkale ve Karadeniz Boğazlarının her iki yakasındaki tahkimat yalnız denize karşı savunma yapabilmek için tesis edilmiştir. Tüm bataryalar ve siperler açıktır ve toplar arasındaki nakliyat da yine siperler vasıtasıyla cereyan etmektedir. Deniz cephesinde seri ateşli olarak 4 top mevcuttur. Bu topların ikisi Çanakkale Boğazında konuşlandırılmışken diğer ikisi de Karadeniz Boğazı

---

[236] **M. Meb. Encümen Mazbataları ve Levayih-i Kanuniyye, C.I,Dev.:3, İç.Sen.:2, (26 Kanun-i sani 1331)** s.350-352; **M.Meb. Zabıt ceridesi, C.II, İ.:46, Dev.: 3, İç.Sen.:3, (1 Mart 1333)**, s.383-384; İstinye'deki tamir havuzlarına ve sair müştemilatlarına Seyr-i Sefain İdaresi namına istimlâkî 21 Aralık 1331 (1915)gerçekleşmiştir. Bkz. **M. Meb Zabıt Ceridesi, C. I, İ.:14, Dev.:3, İç.Sen.: 2, (21 Kanun-i evvel 1331)**, s.276; Samsun şehrinde yaşayan motorcu Baki Efendi, Osmanlı Devleti tarafından zararı karşılanan tekne sahiplerindendi. Kendisi devlete verdiği motorunu geri alamayınca İstanbul'daki satılış fiyatı üzerinden motorcu Baki Efendi'ye bir otomobilin verilmesi kararlaştırılmıştır. **ATASE Arşivi, K:968, G:9, B:9-1**

[237] Büyüktuğrul; ***Osmanlı Harp Tarihi***..., C.IV, s.248

önlerindedir[238]. Osmanlı Bahriyesi, Erdek Limanı merkez olmak üzere Marmara Denizi'nin batı sularında tatbikat programını tatbike devam ederken istihkamlarını da kuvvetlendirmektedir. Karadeniz'e sevk edilen fırka (Hamidabat, Sivrihisar, Sultanhisar, Demirhisar, Muavenet-î Millîye, Yadigâr-ı Millet torpidoları), Büyükdere merkez olmak üzere boğazın dışındaki bölgeyi gözetlemekle görevlidir. Akdeniz'e sevk edilen fırka (Draç, Musul, Kütahya, Akhisar, Durak Reis torpidoları), Çanakkale merkez olmak üzere İmroz (Gökçeada) ve Bozcaada gerisine kadar gözetleme görevini almıştır. Karaburundan Çalıburnuna kadar altı, Yom burnundan Fil burnuna kadar 25 millîk Yalı boyunun boş kalacak olması sebebiyle buraya Bahriye Nezaretinin talebi doğrultusunda iki piyade taburu gönderilmiştir. Bu sırada Karadeniz'deki Zuhaf, Ege Denizi'nde bulunan Hızır Reis, Peleng-î Derya ve Berkefşan İstanbul'a çağırılırken, Beyrut'ta bulunan Burak Reis'in Kızıldeniz'e hareket etmesi Türk bahriyesince emredilmiştir. Amaç, Boğazların müdafaa hattını kuvvetlendirmek, Kızıldeniz'e karşı başlatılacak bir deniz taarruzundan evvelden haberdar olabilmektir. Osmanlı Bahriyesi 4 Ağustos günü Karadeniz ve Akdeniz Boğazlarının mayınlanması kararını almış ve bu işle Kıdemli Yüzbaşı Ahmet Haydar (Karadeniz Boğazı) ile Kıdemli Yüzbaşı Nazmi (Akdeniz Boğazı) görevlendirilmiştir. 5 Ağustos 1914'te Akdeniz Boğazına 26 mayınlık ikinci bir mayın hattı daha döşenmiştir[239]. Buna mukabil Osmanlı Harbiye Nezareti savaş tehlikesi belirginleştikçe tedbirlerini arttırmıştır. Alınan tedbirlerin başında da İstanbul'daki yabancı bandıralı gemilerin sınır dışı edilmesi gelmektedir.

9 Aralık 1914 günü Kafkasya'daki cepheyi desteklemek için iki piyade taburu, iki uçak, mühimmat, yiyecek ve askerî giyeceği Enver Paşa'nın emriyle, Amiral Souchon'un haberi olmaksızın acemice düzenlenen bir sevkıyat neticesinde gemilerin Karadeniz'den yola çıkarak, İstanbul'a geleceği bir zamanda ki; Türklerin asker taşındığını anlamaması için bir kısım savaş gemisinin Batum'u bombardıman etmesi ve nakliye gemilerinin savaş gemilerinin himayesinde hareket etmesinin istendiği bir dönemde, Rusların saldırısına uğrayan bu üç gemide 152 kişi şehit olurken, 120 kişi de savaş esiri olarak Sibirya'ya gönderilmiştir[240]. Osmanlı Bahriyesi tarafından alınan bir diğer tedbir de, 1915'in 18 Şubat ve Mart aylarında Çanakkale'ye ilk aşamada toplam 11 mayın hattının

[238] Çanakkale'deki 22 ağır top ile Karadeniz'deki 16 ağır topun modern mermileri ve dumansız barutları mevcuttu. Şu hâlde uzak mesafelere atış yapabilmek için Türklerin elinde 17 adet 24cm. top, 5 adet 35cm.top vardı. Buna nazaran Rumeli ve Anadolu tarafında ise; 15cm. obüslerden müteşekkil 6 batarya, 4 adet 15 cm. seri ateşli obüs 2 bataryadan oluşan bölükler konuşlanmıştı.Karadeniz Boğazı tahkimatında mevcut bataryalara bakıldığında Rumeli tarafında: Büyük liman, Mavromolo, Rumeli Kavağı, Telli, Telli Tabya; Anadolu tarafı: Kılburnu, keçili liman, Anadolu Kavağı, Macar Bkz. Lorey; **a.g.e.**, s.8-12

[239] Alpagut; **a.g.e.**, s. 17vd.

[240] Gülen; **a.g.e.**, s.333; Tutel; **a.g.e.**, s.139

tesis edilmiş olmasıdır. Ayrıca liman haricinde seyreden Seyr-i Sefain kaptanlarının talepleri hâlinde kendilerine tüfek, barut ve top verilmesi, 1329 (1913) yılı Seyr-i Sefain bütçesine de 220.600 lira İlâve yapılması ilkesi meclis tarafından benimsenmiştir[241].

Türkler yalnız siyasî ve iktisadî anlamda tedbir almıyor ordusuna silâh da temin ediyordu. Silâhlar hususunda önemli bir tespit de gemilerde gece nişangâh tertiplerinin bulundurulmasının zorunluluğuydu. Osmanlı Bahriye Nezareti bunun ile özellikle ilgileniyordu. Hatta, Avrupa fabrikalarına sipariş olunan motor gambotlar, mayın tarama ve dökme gemileri ve zırhlılarda gece nişangâh tertibinin olması için fazladan 5.159.832 Osmanlı lirası Meclis-i Mebusan'dan talep edilmişti[242]. Bunun dışında 17 Ağustos 1914'te Çanakkale Müstahkem Mevkiîî Kumandanlığı'nın savunma sistemine, İstanbul'dan getirilen bir deniz uçağı dahil olurken, 21 Ekim 1914 te bu müfrezeye ikinci bir deniz uçağı daha getiriliyordu[243].

Alınan tedbirler doğrultusunda savunmanın ağırlık merkezi olarak Çanakkale belirlenmişti. Ayrıca Türklerin uçaksavar bataryaları da yoktu. Uçaklara karşı Türklerin elinde Alman Siemens Schucker ışıldaklar bulunuyordu. Topçu bataryaları ise; hiç seyyar hedeflere atış yapmış değillerdi[244]. İngilizler ise, amaçlarına ulaşabilmek için var güçleriyle çalışmalarına başlamışlardı. Churchill-Hankey, Çanakkale harekâtlarının bir an evvel başlaması konusunda hazırlıkları hızlandırmış ve kendi inisiyatiflerini devreye koymuşlardı[245].

Birinci Dünya Savaşı sırasında Türk Bahriyesi'nin amaçları şu şekilde tespit edilmişti:

---

[241] **M. Meb. Zabıt Ceridesi, C.I, İ.:8, Dev.: 3, İç.Sen.: 2, (30 Teşrinisani 1331)**, s.155-156; 1332 (1916) senesinde de Seyr-i Sefain İdaresine 30.000.000 kuruş seferberlik kanunu uyarınca bütçesine ilavesine karar verilmiştir. Bkz. **M. Meb., Zabıt Ceridesi, C. II, İ.:41, Dev.: 3, İç.Sen.:2, (24 Şubat 1331)**, s.385

[242] **M.A. Zabıt Ceridesi, C.I, İ.:14, Dev.: 3, İç.Sen.:2, (21 Kanun-i evvel 1331)**, s. 227

[243] Bu uçaklara sonradan12 Ocak 1915'de iki deniz uçağı daha dahil olmuştur. Bkz. ***Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekâtı***, I. Kitap, C.V, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993, s.38

[244] Lorey; **a.g.e.**, s.13

[245] *Birinci Dünya Savaşı Ansiklopedisi*, **"Namlular Türkiye'ye Çevriliyor"**, C. II, Görsel Yay., İstanbul 1983, s.390; İngilizlere göre Türklerin elinde Çanakkale'yi savunmak için 11 müstahkem mevkiîî, 100 topu, muhtelif yerlerde torpil yuvaları, sekiz ışıldağı ile boğazın girişine döşeli dokuz sıra mayın hattı ve bu silâhlara ek olarak da Almanların verdiği 6 inçlik "Howitzer" bataryaları ile Boğazın müdafaasında görevli 84 bin askerî vardı ki, bunların sadece 62 bini muharipti. İngilizler ise Türklere karşı ilk defa 50 kg. bombaları ve uçak gemisi olan "Ark Royal'i" kullanacaklardı. Bkz. *I. Dünya Savaşı Ansiklopedisi*; **"Dünya'nın En Büyük Donanması Çanakkale'de"**, C.II, İstanbul 1983, s.393 ve 396; Bu planın dışında her şeyden önce Almanya'yı ezmeyi planlayan Jorf planı (Fransız Orduları Komutanı) ve Loyd George'nin İtilâf kuvvetlerinin Batı'dan değil, Balkanlardan ilerleyerek Almanları yok etmesini isteyen planları da mevcuttu. Bu plan dahilinde birde Türklerin Süveyş'e yapacakları bir saldırıda 100 bin kişilik bir orduyla Suriye'yi ele geçirmeyi hedefleyen bir stratejide bulunuyordu. Bkz. Bayur; **a.g.e.**, C.III, ksm.II,s.16-19

1) Boğazın dışında gözlem faâliyetinde bulunmak ve keşif yapmak,

2) Torpido bataryaları teşekkül etmek,

3) Her iki Boğazın her iki yakasına mayın engelleri koymak,

4) Deniz bataryalarını faâliyete geçirmek,

5) İki Zırhlıyla aşırtma atışlar yapmak,

6) Düşmana direkt olarak saldırmak,

7) İstanbul-Çanakkale Deniz Hattını korumak,

8) Marmara Denizi'ne girebilecek olan her türlü düşman deniz vasıtasıyla yakın savaşmak.

Boğaz dışında gözlem ve keşif faâliyeti 1 Ağustos 1914 tarihinden itibaren "Draç" sınıfı iki botla yapılmıştır. 26 Eylül'e kadar denetim ve keşif faâliyetlerini sürdüren bu Türk botları ilk olarak Merkeze, Boğaz'da İngiliz gemilerinin sayılarının artmakta olduğunu rapor etmiş, ardından bu zırhlılara Fransızların iki zırhlısının daha eşlik ettiğini bildirmişti. Aynı gün keşfe çıkan Akhisar botu iki İngiliz muhribi tarafından çevrilerek aranmaya yeltenince Osmanlı Hükûmeti aldığı bir kararla ikinci bir emre kadar Boğazı tüm uluslararası ticaret ve özellikle de savaş gemilerinin geçişlerine kapamıştı[246]. Birinci Dünya Savaşı sırasında birleşik güçler Çanakkale'yi abluka altında tutarken, kuzeydeki Osmanlı Donanması Ruslara karşı konuşlandırdığı zırhlılarıyla savunma yapıyordu. Çanakkale Boğazını da imkânsızlıklar sebebiyle yüzdüremediği gemilerinden sökerek karaya yerleştirdiği bataryalarla ve sahilin açıklarına döktüğü mayınlarla koruyordu[247]. Bu gelişmelerin ışığında Amiral Limpoos görevinden alınmadan evvel, Cemal Paşa'ya Boğazları torpil hatlarıyla kapatmayı düşünüp düşünmediğini sormuş, kapatmayı planlıyorlarsa istedikleri sayıda torpili Çanakkale Boğazı'na dökebileceklerini; fakat aynı şeyi Karadeniz Boğazına yapmanın pek doğru olmayacağını; çünkü Karadeniz'in bilinen ters akıntılarından birisi neticesinde bir torpilin tespitli olduğu yerden kurtularak Haliç'e inebileceğini, bunun da önü alınamayacak felâketlere sebep olabileceğini belirtmişti[248].

---

[246] Kayabalı, Arslanoğlu; **"Türk Deniz…"**, s.841

[247] Hergüner; **a.g.m.**, s. 92-93; 4 Ağustos 1914'de Çanakkale önünde bir, Karadeniz'de iki, 6 Ağustos'da Çanakkale'de ikinci, Karadeniz'de üçüncü mayın hattı döşenmiştir.Bkz. Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp***..., C.IV, s.249

[248] Cemal Paşa; ***Hatırat…***,s. 101

2.2.1. Osmanlı Donanmasının Boğazları Müdafaa Edebilmek Amacıyla Tesis Ettiği Mayın Hatları

Boğazların müdafaası, özellikle de Akdeniz Boğazı'nın emniyeti uzun zaman Osmanlı askerî ve sivil Erkânını meşgul etmişti. Elde olan imkânlar ölçüsünde Türkler için yegâne çıkış yolu, mayınların Boğazın her iki yakasına dökülmesi olarak gözükmekteydi. Osmanlı Devleti mayınların dökülmesi hususunda en evvel elde bulunan imkânlar ölçüsünde hareket etmeyi düşünmüşse de, sahip olunan imkânların yetersiz kalmasıyla mevcut imkânları zorlamaya başlamıştı. Bu çabalar neticesinde Almanya'dan getirtilen, İzmir Limanı'ndan ve Karadeniz sahillerinden toplanan mayınların da eklenmesiyle gerekli mayın hattı inşa edilmeye çalışılmıştı. Türklerin ilk mayın hattı, 4 Ağustos 1914'te Havuzlar-Kepez arasına "Selanik" mayın dökme gemisi tarafından 22 adet döşenerek gerçekleştirilmişti[249]. Bu mayınların dışında 18 Mart 1915'e gelinceye kadar 403 adet mayın Boğazın her iki yakasına yerleştirilmişti[250]. Karadeniz mayın maniası boğazın doğusundan başlayarak sahile kadar uzarken, batı tarafı sadece ticaret gemilerinin geçmelerine imkân verebilecek kadar aralıklı bırakılmıştı. Türkler ilk olarak depolarında mevcut bulunan mayın envanterinden istifade etmiş ve bunların tamamına yakınını Çanakkale'ye dökmüştü. Bunun üzerine bir hâl çaresi düşünen Osmanlı Harbiye Nezareti, Rusların Karadeniz'e döktüğü mayınları tarama gemileriyle toplayarak Boğaz tahkimatına yeni manialar ekliyor veya eksilenleri tamamlıyordu[251].

Amiral Souchon, Türk donanmasının komutanlığını üstlenmeden evvel komutasında iki Alman gemisi olduğu hâlde Türk torpidolarının kılavuzluğunda batıdaki mayın hatlarını Mesina harekâtından hemen sonra tetkik ederek, eksiklikleri tespit etmişti[252]. Türklerin mayın döşeme teknikleri bile düşmanı İngilizlerinkine benziyordu. Hatta, savaştan evvel İngiliz Deniz Kurulu Başkanı Amiral Limpoos'un, mayınların 8 metreye atılmasını teklif etmesine rağmen, Türklerin torpidoların tehlikesiz geçişlerine imkân verecek ölçüde bir aralığı yeterli görerek mayınları 4,5 metreye bıraktığını da burada öğrenmişti. Daha sonra denizaltıların Boğazdan içeri girmesi ve ilk Müttefik

---

[249] Kayabalı- Arslanoğlu; **"Türk Deniz…"**, s.842; Saim Besbelli, ***Çanakkale'de Türk Bahriyesi,*** İstanbul 1959, s.7

[250] Çanakkale'ye toplam 111, Karadeniz'e 54 karboniyet mayın dökülmüştür. Yedek olarak 135 mayın tutulurken, Almanya'ya da 300 mayın siparişi verilmiştir. Bkz. Lorey; **a.g.e.**, s.3; 9-28-31 Mart 1915'de Tenger-Domuzludere arasına Sivrihisar torpidobotu tarafından 10 mayınlık birer hat daha döşenmiştir.

[251] 18 Mart 1915 tarihinde İngilizlerin 1, Fransızların 2 zırhlısının batmasına bu mayınlar sebep olmuştu.

[252] Amiral Souchon bu sırada gördüğü mayın manialarını yeterli görmeyerek General Weber vasıtasıyla Osmanlı Genelkurmayına, İngilizlerden saklı tutulması kaydıyla yeni manialarının tesis edilmesi gerektiğini ifade etmiştir. Bkz. Lorey; **a.g.e.**, s. 2

bombardımanın ardından Çanakkale'ye dökülmüş mayınlar kısmen infilak edip kısmen de kopup zayi olunca muhtelif mahâllerde bulunan ve Balkan Harbinden kalan mayınlar bir araya getirilerek Aralık ayı sonunda 145 mayın daha bölgeye sevk edilmişti. Ancak bu mayınların, kafî gelmeyeceği belliydi. 1914 Ağustosunda dökülmüş olan mayın manialaı 15 Şubat 1915 başına kadar etki alanı olarak genişletilmiş ve araya yeni bir mania daha tesis edilmişti. Karadeniz'de mayın taksimatı da bundan daha iyi değildi. Bu bölgede malzeme daha az olduğu için Alman komutan denetiminde ilk aşamada 3 sıra (54 mayın), ardından da 15 mayınlık dördüncü bir sıra daha tesis edilmişti. 18 Mart 1915 tarihine kadar hatlar arasındaki boşlukları kapatmak için 45 mayın, fazladan döşenmişti. Böylece bu tarihe kadar Çanakkale hattındaki mayınların sayısı 403'e yükselmişti. Burada daha çok Rusların Karadeniz'e döşediği mayınlar kullanılıyordu. (Tablo 6) [253].

Hat	Döşendiği Tarih	Yer	Mayın Sayısı	Mayınları Döşeyen Gemi
2	6 Ağustos 1914	1. mayın hattının 800m. gerisine (kuzeyine)	26 mayın	Selanik
3	15 Ağustos 1914	Dardanos – Baykuş Burnu arası	40 mayın	İntibah
4	24 Eylül 1914	3. hattın güneyi	29 mayın	İntibah
5	1 Ekim 1914	Hamidiye tabyaları arası	29 mayın	İntibah
6	9 Kasım 1914	3. hat kuzeyi	16 mayın	Nusrat
7	17 Aralık 1914	Kepez-Havuzlar güneyi	50 mayın	Nusrat
8	17 Aralık 1914	5. hat güneyi		Samsun
9	30 Aralık 1914	2. ve 8. hattın arasına	30 mayın	Nusrat
10	27 Şubat 1915	Çimenlik-Değirmen Burnu	53 mayın	Nusrat
11	8 Mart 1915	Karanlık liman	26 mayın	Nusrat
12	9 Mart 1915	Tenger dere önü	10 mayın	Sivrihisar
13	31 Mart 1915	Tenger dere önü	10 mayın	Sivrihisar
14	Haziran 1918	Kepez-Soğanlıdere	194 mayın	
15	18-30 Tem. 1916	Karadeniz'in muhtelif bölgelerine	700 üzeri	Denizaltı ve torp.
16	25Ağs-9Ekm1916	Karaburun ve Kilye açıklarına	560 mayın	Torpidobot
17	Haziran 1918	Hisarlık-Kumkale	50 mayın	
18	Ağustos 1918	Kerevizdere	80 mayın	
19	Ağustos 1918	Hisarlık'ın 300 m. güneyi	80 mayın	
20	Ekim 1918	Ağustos 1918 hattının güneyi	52 mayın	
21	Ekim 1918	Çanakkale-Havuzlar	Mayıntarlası	

[253] **a.g.e.**, s.2; İ. Kayabalı-C. Arslanoğlu; **"Türk Deniz …"**, *Türk Kültürü, s.842,* Muhtelif bölgelerde bulunan ve Balkan Savaşlarından kalan mayınlarla ancak Aralık ortalarında 145 yeni mayın savaşa hazır duruma getirilebilirdi. Ayrıca mayınlara lazım gelen fünyelerinde Almanya'dan getirtilmesi gerekiyordu. Eski mayınları faâl duruma getirmek ve Rus mayınlarını kullanılabilir kılmak vazifesi Albay Geal'e verilmişti. Bkz. **a.g.e.**, s.24

Yavuz zırhlısıyla İstanbul'a gelen Albay Pieper, Amiral Souchon'un isteği üzerine ve bir top uzmanı olması sebebiyle Osmanlı Genelkurmayı'nın hizmetine alındı. Albay Pieper, Osmanlı Genelkurmayı'na alınmasının hemen ardından Bakırköy'de Baruthane denilen semtte eski ve üretim dışı kalan "barut fabrikasına" tayin edilmiş ve burayı kısa sürede mükemmel işleyen bir fabrika hâline getirmiştir. Birkaç ay içerisinde 140 bin piyade fişeğinin yanında, 100 adet de 15 cm'lik top mermisi imalâtını gerçekleştiren fabrikanın, başlangıçta standartlara uygun olmayan üretimi az zaman içerisinde ordunun savaş boyunca ihtiyacı olan cephanenin bir kısmını karşılayacak seviyeye gelmesini sağlamıştır. İşte bu fabrikanın müdürü olan Albay İstanbul'a gelirken yanında 26 adet karbonit mayın getirmiştir. Amiral Souchon da mezkur mayınları boğazdaki 16 mevcut sıra hâlindeki 548 mayına ek olarak kullanılması için sahil koruma müfettişliğine göndermek üzere, 2 Mart 1915 tarihinde Giresun Vapuru'na yükleterek Çanakkale'deki Akbaş İskelesi'ne göndermiştir. İskelede mayınları Boğazlar Genel Komutanı Amiral Von Usedom teslim alır ve mayınların İtilâf donanmalarının sürekli gezindikleri Erenköy koyuna gömülmesine karar verilir. Bunun için Donanma Komutanlığı'ndan bir mayın dökme gemisi ister. Souchon, görevi Yarbay Nazmi ve Tophaneli Binbaşı Hakkı Beyler komutasındaki Nusrat mayın gemisine tevdii eder[254].

2 Mart'ta Donanma Komutanlığı'ndaki son 26 karbonit mayını da Çanakkale'ye sevk edilmiş, 8 Mart günü sabah saat $5^{.00}$ 'da Nâra koyundan kalkan Hafız Nazmi Kaptan komutasındaki Nusrat mayın gemisi Anadolu kıyılarını izleyerek seyrine başlamış, saat 7^{00} 'a doğru da belirtilen yere gelerek 100 m. ara ile 4,5 m. derinliğe, Erenköy önlerine mayınları dökmüştür. Aynı akşam Demirhisar torpidobotu İngiliz-Fransız karakol gemilerine taarruz için boğazdan dışarı çıkmıştı. İzmir Körfezi'nde yakaladığı İngiliz karakol gemisine bir taarruz tertiplediyse de torpidolar yerini bulamamış ve İzmir Limanı'na sığınan Demirhisar, techizat ikmâlini müteakip 15 Nisan'da tekrar denize açılmış, Sakız Adası yakınlarındaki İngiliz nakliye gemisi "Manitou" ya torpido atışı yapılmış; ama yine muvaffak olunamayınca, üstelik yaklaşmakta olan İngiliz muhribinden yara almamak için Yunan "Chios" Adasına sığınmak zorunda kalmıştır. Bu, İngilizlerin karakol gemilerinin sayılarını artırmalarına sebep olan bir harekât olmuştur. 10-11 Mart günü İngilizler "Canopus" ve "Amethyst" zırhlılarının himayesinde mayın aramakta kullanılan 9 balıkçı teknesini boğazdan içeri sokmuş, iki mayın bulan teknelerden biri mayına çarpınca batmış ve infilakın ardından da Türkler yoğun bir batarya atışına

[254] Erol Mütercimler; ***İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bir Bakış***, İstanbul 2004, s.372-374

başlamışlar, iki teknelerini daha kaybeden İngilizler çekilmek zorunda kalmışlardır. 14-15 Mart gecesi İngilizler "Cornwallis" zırhlısının top atışı desteğiyle Boğaz'da son bir mayın taraması daha yapmak için "Amethyst" kruvazörü ve muhriplerin himayesinde ışıldaklardan da yararlanarak 7 mayın tarayıcı ve 5 istimbotla içeri sızdılar. Fakat açılan batarya ateşi neticesinde iki mayın gemisinin mürettebatının tamamına yakınıyla, 5 mayın arama gemisi tahrip olmuşsa da batmamışlardı. "Amethyst" Kepez sahilinde iki isabet aldığından, üst güvertesi tamamen parçalanmıştı. Bu gelişme üzerine İngiliz Bahriye Nezareti, Lewstoft'taki en hızlı 30 balıkçı teknesinin daha Akdeniz'e gönderilmesini istedi. 15 Mart'tan 17 Mart'a İngiliz-Fransız tarayıcı ekipleri Erenköy sahillerine döküldüğü söylenen mayınları bulamamış; yalnız 16 Mart'ta üç adet mayın bulunarak imha edilince boğazın tamamının temiz olduğuna kanaat getirilerek İngiliz, Fransız ve diğer İttifak ülkeleri durumu harp bakanlıklarına bildirmişti. Bundan sonra Çanakkale, tüm savaşın kader noktası oldu. Bu arada Almanların bölgeye gelişleriyle birlikte Türkler torpido atış mevkiîleri teşekkül ettirilmeye başlanmış ve Barbaros ile Turgut Reis zırhlılarının 45'lik kovanlarından üç adet tabiye etmişlerdi. Burada torpidolara ihtiyacı olan havayı basmak için de Çanakkale'de karakol devriyesinde bulunan torpidolardan istifade edilmekteydi[255]. İtilâf donanmalarının artık boğaza karşı saldırı da bulunacağı aşikârdı. 15 Şubat'ta Avusturya-Macaristan donanması komutanı Haus, Pola'dan İngiliz muharebe gemilerinin Malta'daki üslerini terk ederek doğuya rota kırdıklarını bildirince, Amiral Usedom'un emriyle Barbaros ve Turgut Reis zırhlıları 17 Şubat tarihinde Çanakkale'ye geldiler. Yarbay Werhle ilk olarak muhtelif çaptaki obüs ve topları boğazın her iki yakasına eşit olarak dağıttı. Ardından Orhaniye bataryasına 15 Şubat'ta Teğmen Voerman'ı tayin etti ve bataryaların arkasına düşmanı aldatmak amaçlı eski toplar tabiye ettirdi. Bu tedbirler alınırken Osmanlı Devleti bir üssün varlığına kesinlikle ihtiyaç olduğunu bir defa daha anlamıştı; fakat 19 Şubat günü saat 11^{00} sularında İngiliz zırhlısı Cornwallis Anadolu kıyılarındaki tabyalara ateş açarak Çanakkale savaşlarının fitilini çoktan ateşlemişti[256].

[255] Torpidolara hava basmak için daha sonraları batan gemilerin kazan ve tulumbaları sökülmek suretiyle Türkler bir hava tulumbası yapmışlardır. Bkz. Lorey; **a.g.e.**, s.15 ve 62-67

[256] **a.g.e.**, s. 43; Turgut ve Barbaros zırhlılarından karaya çıkarılan bataryaları Alman uzmanların tavsiyesiyle Kilid'ül-Bahr'in Namazgah bölgesine monte edilmiş, Şubat ayında atış talimlerine başlamış, Ekim 1915 tarihinde 2 denizaltıya ateş etmişse de muvaffak olamamıştır. Kayabalı-Arslanoğlu; **"Türk Deniz…",** s.844

2.2.2. Birinci Dünya Savaşı'nın Türk Karasularındaki Deniz Üstü Ve Deniz Altı Savaşları

18 Kasım 1914tde Kırım kıyılarından yaklaşık 20 mil açıkta Çarlık Rusya'sına ait 5 zırhlı, 2 kruvazör, 6 muhripten oluşan filo borda hattında seyrediyordu. "Kagol" ve "Merkür" kruvazörleri Türk savaş gemilerini fark edince derhâl zırhlıların arkasına geçerek seyretmeye başladılar. Öne çıkan zırhlılaraysa ilk ateş eden Yavuz oldu. 35 dakika süren çarpışmada 30,5'lik toplarıyla Yavuz, "Kazmet"in 15'lik toplarını savaş dışı bıraktı. Amiral gemisi "Evstafi"ye de beş isabet olmuştu. Bu çarpışma daha kimsenin Karadeniz'in üstünlüğünü ele geçiremediğinin bir göstergesiydi. Ruslar, bu çarpışmanın ardından Zonguldak'ın ve Trabzon'un önüne mayın döktüler[257].

13 Aralık günü İngilizlerin B-11 denizaltısı her şeye rağmen 5 mayın maniasının altından geçmeyi başarmıştı. Bu denizaltı daha sonra sahilden muhafazaya alınmış olan Mesudiye'yi torpilleyerek batıracaktı. Geminin direkleri kuma çakıldı, karinası suyun üzerinde kaldı. Gemi 15 saniye içerisinde ters döndü. Mezkur denizaltının kaydettiği başarının ardından Amiral Carden yeni ve modern bir denizaltının daha bölgeye gönderilmesi talebinde bulunmuştu. Fakat İngiliz Donanma Komutanlığı, Almanların Scarbrough ve Hartpool'a düzenledikleri bombardıman sebebiyle Amiralin talebine müspet yaklaşmamışlarsa da Fransız Bahriye Nezaretiyle giriştikleri müzakereler neticesinde Fransızları bölgeye bir denizaltı (Saphire) göndermeye ikna edebilmişlerdi. Malta sahillerinde Saphire mayın manialarını kopartabilecek bir tertibatla donatılmasının ardından 15 Ocak 1915'te yola koyuldu. Denizaltı öğleden sonra Nâra açıklarında İsa Reis gambotu ve Nusrat mayın gemisi tarafından fark edilince 60 m. derinlikte dibe çarptı ve yara aldı. Ardından mürettebatı kurtarmak maksadıyla gemi komutanı satha çıkmak istediyse de 200 m. açıkta Türkler tarafından torpillenerek batırıldı[258]. Aralık 1915'te İtilâf Devletleri'nin Gelibolu'daki çıkarmasına destek olabilmek için güçlü toplarla donatılan Bertulli, Akdeniz Boğazı'na gönderildiyse de müttefik kuvvetlerin bölgeyi terk etmeleri üzerine üssüne geri dönmek zorunda kaldı[259].

---

[257] Bargut; **a.g.e.**, s.63-64

[258] Mesudiye'nin batışıyla beraber 10 subay, 24 er şehit olurken, 31 saatlik gayretin ardından 5 subay ve 3 er kurtarılmıştır. Mesudiye'nin kullanılamayacak olan 6 adet 15 cm. seri ateşli 6-7,5 luk topları sahil savunması da kullanılırken, Baykuş Bataryası vücuda getirilmiştir. Lorey; **a.g.e.**, s.25-28; Vehbi Ziya**; "Çanakkale Muharebatında İngiliz Denizaltı Gemilerinin Aldığı Vazifeler ve Bahriyemizin Bu Gemilerle Mücadelesi"**, *Deniz Mecmuası*, C.46, S.334, İstanbul 1934

[259] Marmara Denizine Ocak 1915-Aralık 1915 tarihleri arasında 13 denizaltı (7 İngiliz,1 Avustralya, 5 Fransız) boğaza girmeye teşebbüs etmiş, Bunlardan üçü (E-7,E-20,AE-2) Marmara'da, biri (E-15) boğazın girişinde batırılmıştır.

Denizaltındaki savaş yalnız Karadeniz'de değil, Adalar Denizi'nde, boğazlarda ve Marmara Denizi'nde de oluyordu. Denizaltılar Birinci Dünya Savaşı'nın daha başında etkili bir savaş aracı olarak kullanılmışlardı. Müttefiklerin Gelibolu'ya çıkartma yaptığı sırada Avustralya bayrağı taşıyan bir AE-2 denizaltısı 25 Nisan 1915'te boğazdan içeri girdi. Bu başarı İngilizlere, özellikle de Komodor Keyes'e cesaret verdi. İlk olarak Çanakkale açıklarındayken su yüzünde gördüğü Aydın Reis gambotuna iki torpido attıysa da muvaffak olamadı. Kendisini yakalamak isteyen Draç torpidosundan kaçındı. Kısa bir süre sonra Anadolu Mecidiyesi ve Rumeli tarafında karaya oturunca hasar aldı. 26 Nisan'da Türk karakol gemilerinden Zuhaf'a, ardından Sultanhisar torpidobotunun himayesindeki İstanbul'dan Çanakkale'ye asker nakleden 38 numaralı Şirket-i Hayriye vapuruna saldırmış; fakat Sultanhisar'ın karşılık vermek için yaptığı manevra neticesinde isabet kaydedememişti. 27 Nisan'da ise, Barbaros zırhlısına ve 29 Nisan'da da üç nakliye gemisine taarruzda bulunmuşsa da etkili olamamıştı. AE-2 denizaltısı Marmara'da 4 gün dolaştıktan sonra 30 Nisan'da Sultanhisar torpidosu (Yzb. Ali Rıza) tarafından batırılmıştı. Bu saldırıların sayısının artmasından endişelenen Amiral Usedom, nezaretten Gelibolu-İstanbul hattının müdafaası için torpido talep edince, Cemal Paşa, Peyk-î şevket, Gayret-î Vataniye, Yadigâr ve Samsun sınıfı 4 muhrip, nakliyat-ı himaye için de Sultanhisar, Akhisar sınıfı torpidobotları Boğaz Komutanlığı emrine göndermişti. Buna rağmen İtilâf denizaltıları boğazı zorlamaya devam ediyordu. Teğmen Opeldos George komutasındaki Fransız denizaltısı "Joule" ise Boğazdan girmek isterken Çanakkale önlerinde Türk topçuları tarafından batırıldı. 27 Nisan'a gelindiğindeyse, İngiliz Yarbay Boyle komutasındaki E-14 denizaltısı, karakol gemilerinin ateşinden bir periskopunu vererek kurtulmuş ve Çanakkale'nin önündeki mayınlı bölgeyi atlatarak, Türk topçusunun önünden geçmiş, aynı gün Nur'ul-Bahir gambotunu batırmış, ardından Zuhaf'ı takibe başlamış; fakat elinden kaçırınca Aydın Reis gambotuna saldırmış, onu da batıramamıştı. 10 Mayıs akşamı Gülcemal ile üç Alman şilebi Galata rıhtımından 10.000 kadar askerle, Samsun tipi iki muhribin refakatinde Marmara'ya açıldığı sırada İmralı açıklarında mezkur denizaltının saldırısına uğramış, pruvasına bir isabet almış; fakat batıramamıştı. E-14, 10 Haziran'da ikinci defa boğazdan içeri girdiyse de pek bir başarı gösteremeyerek üssüne dönmüştü. 1 Temmuz'da üçüncü kez boğazdan girdiğinde 2 vapur, 7 mavna ve 13 yelkenli batırmış, 6 Ağustos tarihinde de Binbaşı Cevad komutasındaki Peyk-î şevket'e saldırmış ve torpido yaralanınca iki muhrip tarafından askıya alınarak Haliç'e getirilerek havuzlanmış ve birkaç ay sonra

---

Girmeye teşebbüs eden 5 Fransız denizaltısının üçü boğazda batırılırken (Marioet, Saphire, Joule), biri girişte teslim alınmış (Turquise), birisi de (Bertulli) girmekten vazgeçerek üssüne dönmüştür. Bargut; **a.g.e.**, s.49-50

tamir edilen gemi yeniden savaş alanına dönmüştür. 8 Ağustos'ta E-14 Mahmut Şevket Paşa vapurunu torpillemiş, geminin karaya oturmasına sebebiyet vermiş ve boğazdan fazla zarar görmeden ayrılmıştır[260].

18 Mayıs'ta ikinci bir İngiliz denizaltısı E-11, Yarbay Nasmith komutasında Boğaza girmiş ve 23 Mayıs'ta Makrıköy önlerinde bazı küçük Türk nakliye gemilerini ve Peleng-î Derya'yı batırmış, ardından da 24 Mayıs'ta Marmara'da Nâra gemisiyle karşılaşmış, geminin tahliye edilmesini sağladıktan sonra cephane yüklü gemiyi havaya uçurmuştur. Nâra gemisiyle beraber Çanakkale'ye götürülmekte olan 15'lik seri ateşli top kundağı ile Yavuz'dan alınan 15'lik ve 8/8'lik 250 atımlık cephane de tahrip olmuştur. 25 Mayıs'ta İstanbul'da cephane yükleyen "Deutche Levantline" nin İstanbul şilebini torpillemiş; ama batırmaya muvaffak olamamıştır. 28 Mayıs günü Çanakkale'ye girmekte olan 7000 atımlık cephane taşıyan Bandırma vapuru ile 3 vapur bir torpidonun refakatinde seyrederken yine E-11'in saldırısına maruz kalmış birkaç mürettebatını kaybetmişti. 27 Mayıs gecesi Barbaros'u ve Turgut'u muhafaza eden Ceyhun, 8 Ağustos'ta Çanakkale denizaltı emniyetini temin için sahile oturtulacak olan Mahmut Şevket Paşa vapurlarını torpilleyerek tahrip etmişti. 5 Ağustos'ta ikinci defa girdiğinde Çanakkale ile İstanbul arasında irtibat işine tahsis edilmiş olan Samsun mayın gemisini, 15'inde 750 ton kömür yüklü olan İsfahan, 25'inde Haydar Paşa rıhtımında askerî malzeme yüklü "Lili Madlen Rickmers" vapurlarını 20'sinde Sakız motorunu batırmıştı. Kasım 1915'te üçüncü defa girdiğinde Marmara'da 48 gün kalmış, kısa sürede 1 muhrip, 10 vapur, 46 küçük yelkenli batırmıştır. Batan muhripse, Yarhisar'dır. Denizaltı harekâtlarında İngilizler Marmara'da ne denli başarılı oldularsa Fransızlar da o denli başarısızdılar. 25 Ağustos'ta "Moriotte" deniz altısı Nâra önlerinde ağlara takılınca yüzeye çıkmak zorunda kaldılar ve topçu ateşiyle karşılaşınca da deniz musluklarını açarak kendilerini batırmaya çalışmışlardı. Fakat yetişen bir Türk karakol gemisi mürettebatı kurtardı. İngilizler, Türklerin gemilerini batırırken Almanlar da 25 Nisan 1915'te Willhelmshaven deniz üssünden gönderdikleri Yarbay Hersing komutasındaki U-21 denizaltısı Arıburnu çevresinde devriye yapan İngilizlerin Triumph zırhlısını suların derinliklerine göndermiş, böylece müttefiklerin de Gelibolu'nun güneyinde tek bir zırhlısı kalmıştır. Bu zırhlı da (Majestic) yine mezkur denizaltı tarafından torpillenerek işlemez

[260] Batırılan AE-2 denizaltısı mürettebatı ve komutanı Stoker kurtarılarak İstanbul'a götürülmüştür. Abidin Daver; **"Birinci Dünya Harbinde Türk Donanmasının Marmara ve Ege Denizindeki Harekâtı**", *Resimli Tarih Mecmuası*,C.IV, S.42, İstanbul 1953, s.2470; Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp***..., C. IV.,s.389;Gülen; **a.g.e.**, s.324; Lorey eserinde, Nur'ul-Bahir gambotunun 1 Mayıs'ta batırıldığını yazmaktadır. Lorey; **a.g.e.**, s.116; Bargut; **a.g.e.**, s.41;Ziya; **a.g.m.**, s.589-593

duruma getirilmiş, Yarbay Hersing son zırhlının da batırılışının ardından İstanbul'da devlet erkânının da hazır bulunduğu bir törenle karşılanmıştır. 4 Temmuz'da U-21 yeniden denize açıldığında bir Fransız şilebini daha batırarak Akdeniz'e yönelmişti. Bu sırada İngilizlerin E-12 ve E-7 denizaltıları Marmara ve İstanbul limanlarını, demiryollarını, cephaneliklerini müşterek top ateşine tutmaya devam ediyorlardı. E-12, 19 Haziran'da Marmara'ya girmiş, 25 Haziran'da Mudanya açıklarında yedeklerinde tekne bulunan iki yelkenli grubuna taarruzda bulunmuş, her ikisini de tahrip etmeyi başarmıştır. 40 gün boğazda kalan denizaltı Zeytinburnun'daki fabrikayı bombaladıktan sonra aynı gün boğazı terk etti. E-7 ise, 28 Haziran 1915'de E-12'nin yerine Yüzbaşı Cocrane komutasında Boğaza girmiş, Akbaş ve Halep vapurlarının yanı sıra Mudanya İskelesinde demirli bulunan Biga vapuru ile 5 vapur ve 16 yelkenliği batırmış, Gebze yönündeki trene 20 top atışında bulunarak yöreden uzaklaşmıştı. Bu denizaltıların boğazlara girişlerini önleyebilmek için Nâra'ya kurulan denizaltı ağlarına rağmen geçişlerin devam etmesi üzerine, Yadigâr-ı Millet, Gayret-î Vataniye, Peyk-î şevket, Basra, Yarhisar muhriplerinin Marmara'yı taraması istenir. Bu sayede, Basra'nın himayesinde Bandırma'dan Gelibolu'ya gidecek olan asker ve mühimmat yüklü kafile salimen yerine ulaşır. Ama ağlar yine de İngilizlerin denizaltı geçişlerini olumsuz etkileyecek, hatta Fransız Turquiose ile İngiliz E-20 denizaltıları su yüzeyine çıkar çıkmaz torpillenecekti. 7 Eylül 1914'te, E-7 Nâra önlerindeki bu ağlara takılınca kaptanı çareyi yakalanmamak için denizaltıyı batırmakta görmüştü. Eylül sonlarıyla Ekim başında Marmara'dan dört denizaltı geçmeyi başarmıştı ki; bunlardan Turquiose, Emirali adası yakınlarında Sivrihisar torpidosuyla karşılaşmış; fakat torpidonun 37 cm.'lik toplarıyla baş edemeyeceğini anlayınca vazgeçerek, Mudanya vapur iskelesini ve tren istasyonunu bombalamak istemiş, başarılı olamamıştı. Ardından 30 Ekim günü Nâra açıklarında ağlara yakalandı. Turquiose'nin ele geçirilmesiyle elde edilen gizli belgelerden birisi E-20 denizaltısıyla buluşma noktasını gösteren pusula ve haritaydı. Ekim 1915'te Marmara'ya giren denizaltıyı, B-15 Alman (Yüzbaşı Von Heinburg) denizaltısı randevu noktasına giderek batırdı ve içerisindeki personelden 9 kişiyi kurtardı[261].

---

[261] Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp***…, C.IV, s.371; Kayabalı-Arslanoğlu; **"Türk Deniz…"**, s.846; Bargut; **a.g.e.**, s.43,45; Ziya**; a.g.m.,** s.597-599; Gülen; **a.g.e.**, s.295-375

[250] Muhtelif tarihlerde 13 denizaltı gemisi Marmara'da görev almış, 8 adeti Türkler tarafından tahrip edilirken, 5 adeti kazaya uğramadan üslerine dönebilmiştir. İngilizler denizaltıları vasıtasıyla Mesudiye, Barbaros Hayrettin zırhlıları ile 5 top çeker, 11 nakliye gemisi (Bunlardan bazıları 6 Ağustos'ta Şam, 17 Ağustos'ta Alman "Chios", 25 Ağustos'ta Hâlep ve Alman "Tenedos" vapurları), 44 motor ve 149 mavna batırılmıştır. Bkz. Mahmut Boğuşoğlu, Birinci Dünya Harbinde Türk Savaşları, İstanbul 1990, s.94; aynı konu hakkında Büyüktuğrul'un verdiği rakamlar ise; Türklerin, 2 zırhlısı (Barbaros ve Mesudiye), 5 gambot, 1 torpidobot, 9 nakliye gemisi, 7 cephane ve depo gemisi, 30 buharlı tekne, 188 yelkenli tekne Bkz. Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp…***, CIV., s.389

Denizaltı harekâtı boyunca Çanakkale Boğazını 13 müttefik denizaltısı geçti. Bu denizaltılardan 8 adeti batırıldı veya teslim alındı[262]. Bunlardan birisi de E-15 denizaltısıydı. Şubat 1915'te Marmara'ya girmek isterken Kepez önünde karaya oturunca Türk topçusunun taarruzuyla karşılaşan E-15 denizaltısının kulesindeki 6 asker öldürülmüş, kılavuzluk yapmak üzere gemide bulunan eski İngiliz konsolosu Mr. Palmer'ın da bulunduğu bir grup esir edilmiştir. Denizaltı daha sonra İngilizler tarafından BT 6 denizaltısı gönderilerek batırılmak istendiyse de başarılı olunamamış; fakat 26 Şubat'ta Trıumph ve Majestic zırhlılarının istimbotlarıyla bir defa daha denizaltıya taarruz düzenlenmiş; ancak bu sefer de istimbotlardan birisinin Türk istihkamları tarafından batırılmasıyla İngilizler bir müddet Marmara'ya denizaltı göndermemişlerdir[263].

Alman ve Türk tarafı Marmara'ya giren düşman denizaltı gemilerine karşı önlem almak zorundaydılar; ama dönem itibariyle denizaltılara karşı kullanılan silâhlar yetersizdi. Su bombası ve topu ile elektrikli dinleme cihazları, Osmanlı Bahriyesi'nde mevcut değildi. Geliştirilen savunma sistemi, istimbotlar üzerine yerleştirilen eli tüfekli ve baltalı askerlerin denizaltılara yüzeye çıkarken taarruz etmeleriydi. Bunun en önemli örneklerinden birisi de Fransızların "Turqouise" isimli denizaltısının Er Müstecip tarafından mavzer tüfeği ile kumanda kulesini tahrip etmesidir -ki daha sonra onbaşı rütbesine naspedilecektir- fakat teknik imkânsızlıklar sebebiyle mezkur denizaltının tamiri mümkün olmadığından Mondros Mütarekesi'nin hükümleri gereği Fransızlara iade edilmesi kararlaştırılmıştır[264].

Boğaz 27 defa müttefik denizaltıları tarafından geçildi. Fakat bu arada İngilizler Çanakkale'deki kuvvetlerini 120.000'e ulaştırırken askerî mühimmat yığınağını da güçlendirmeye devam ediyorlardı[265]. 13 Aralık 1914 senesinde E-11 denizaltısının

---

[251] Bkz. Daver; **"…Marmara ve Ege …"**., s.2469-2471; Bargut; **a.g.e.**, s.40; E-2 denizaltısının ikinci kaptanı Lion Küçükçekmece civarında köprüyü tahrip edebilmek maksatlı yanına biraz patlayıcı alarak köprüye yöneldiğinde amacına ulaşamadan Türk askerleri tarafından yakalanmıştı. Nejat Gülen eserinde, E-20 denizaltısını batırmaya giden Alman denizaltısının B-14 olduğunu ve kaptanı Warren ile üç subay ve altı erinde kurtarıldığını belirtmiştir. Bkz. Gülen; **a.g.e.**, s.327-329; İstanbul nakliye gemisi torpillendiği hâlde batırılamamasına rağmen bir daha kullanılamamıştır. Lorey; **a.g.e.**, s.64,120; Bunların dışında Türk resmî tebliğlerine göre Bolayır önlerinde bir düşman denizaltısının, Türk uçaklarından atılan bombalarla, bir diğer E sınıfı denizaltınınsa Cezair-i Bahrisefid avcı botuyla batırıldığı belirtilse de bu ifadeler yabancı kaynaklarca doğrulanmamıştır. İngiliz kaynakları batırdıkları deniz vasıtalarının; 1 zırhlı, 1 muhrip, 5 gambot, 15 nakliye
vapuru, 44 stimbot, 148 yelkenli, 27 mavna, 241 tekne olduğunu belirtmektedir. Bkz. Bargut; **a.g.e.**, s.50; Ziya; **a.g.m.**, s.600-615

[264] Bkz. Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp…***, C.IV, s. 389-390

[265] *Birinci Dünya Savaşı Ansiklopedisi*, **"Dünya'nın En Büyük Donanması Çanakkale'de"**, C.II, İstanbul 1983, s.427-432; Denizaltının 28 kişiden teşekkül eden mürettebatı ise; Nusrat mayın gemisiyle İstanbul Limanına getirmiştir. Daver; **"…Ege ve Marmara'da…",** s.2470; Denizaltı saldırıları sonucunda Türklerin kayıp bilânçosu; 1

Mesudiye zırhlısını, Çanakkale Boğazı'nın Anadolu ağzında tahkimat vazifesi gördüğü bir sırada torpilleyerek batırması sonucunda İngiliz ve Fransızlar hızla harekete geçerek yukarıda zikrettiğimiz denizaltı eylemlerini gerçekleştirmişlerdi[266].

İtilâf Devletleri'nin 8,5 ay süren denizaltı saldırıları sonucunda 16 adet irili ufaklı gemi kaybının yanı sıra, çeşitli şirket ve işletmelere ait 32 gemi ile 215 adet mavna, salapur, kayık, yelkenli türü deniz aracı kaybedilmiştir. Tüm bu gelişmelere paralel olarak Çanakkale ve Marmara'da deniz taşıma işini korumak için 2 zırhlı, 5 reji gemisi, 16 torpidobot, 4 vapur, 3 gümrük gemisi, 16 römorkör, 10 gambot, 6 motorbot, 5 mayın gemisi, 1 mayın depo gemisi görevlendirilmişti[267].

İlerleyen dönemlerde Ruslar Karadeniz'de iyiden iyiye ağırlıklarını hissettirmeye başladılar. Rusların iki zırhlısının (İmparatoriçe Maria ve İmparatoriçe Katherina) 1915 yazında denize indirilmesiyle beraber Türkler hemen hemen hiç Karadeniz'e çıkamaz oldular. Rus torpidoları ve denizaltıları mütemadiyen Anadolu sahilleri boyunca devriye gezip, Türk sahil ve limanlarını abluka altına alıyor, Batum'da Rus ordusu için istinat yapıyorlardı. Rusların Karadeniz'de aldıkları önlemler ise;

a) Belirli sayıda zırhlıyı ve muhribi Batum'da konuşlandırmak,

b) Gambot ve torpidobotlarla Türk kara mevzilerine saldırılar düzenlemek,

c) Zonguldak ve Ereğli Limanlarında kömür yüklemek için bekleyen Türk ticaret gemilerine saldırılar düzenlemek,

d) İki yeni denizaltı ile Türk donanma gemilerinin hareketlerini gözetlemek olarak belirlenmişti.

Türkler ise; 21 Aralık günü Trabzon'a malzeme ve cephane götürecek olan Akdeniz vapuruna eşlik etmek için Midilli ve Hamidiye'yi Karadeniz'e çıkardılar. Bu harekâta daha sonra Yavuz'la Mareşal Von der Goltz Paşa da katılmıştır. Ruslar da planlarının ilk safhasını uygulamak amacıyla donanma komutanı Eberhard'ın emriyle 23 Aralık 1914 günü Zonguldak Limanı'na karşı bir bloklama harekâtı düzenlemek üzere harekete geçtiler. Nakliye gemileri yüklerini limana boşaltırken başlayan bombardıman, Karadeniz fırtınasının da çıkmasıyla seyrini yavaşlatmış gemilerin gecikmelerine ve Midilli'nin Rusların blok gemilerini görmesine sebep olmuştu. Hemen akabinde Midilli'nin

---

zırhlı, 1 muhrip, 5 gambot 11 nakliye gemisi, 44 vapur ve 149 küçük motordu ki; bunların büyük çoğunluğu Yarbay Nasmith komutasındaki E 11denizaltısı tarafından torpillenmişti. (101 deniz vasıtası) Bkz. Boğuşoğlu, **a.g.e.**, s.94;

[266] Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp***...,C.IV., s.371; Kayabalı-Arslanoğlu; **"Türk Deniz…**", s.846

[267] **a.g.m.** , s.846

açtığı ateş neticesinde Ruslar blok gemilerini kaybettiler. Midilli savaşın ardından "Oleg" ve "Atos" nakliye gemilerini batırarak içerisindekileri esir etmiş ve bunları muharebe sonrası, Trabzon'dan İstanbul'a dönen Yavuz'a teslim etmiş, Yavuz'da boğazın önüne geldiğinde Ruslar tarafından döşenmiş ve yerinden kaymış olan bir mayına çarparak önemli bir yara almıştır. Derhâl İstinye rıhtımına alınan zırhlının gerekli onarım faâliyetleri yapılmaya başlanmıştır. Fakat; Türkiye'de Yavuz'u alabilecek kadar büyük sabit veya seyyar bir havuz olmadığı için gemiyi yan yatırıp yarasını kapatmak suretiyle, tamiri yoluna gidilmiş ve bunun içinde büyük bir duba inşa edilmeye çalışılmış; ama müspet bir netice alınamamıştır. Bunun üzerine Yavuz'un aldığı yaranın İtilâf Devletleri tarafından öğrenilmemesi amacıyla Yavuz'un faâl olduğunu ve Karadeniz'de vazifesine devam edeceğinin gösterilmesi için bir eylem planı tertip edilmiştir. Souchon'a göre, artık hiç olmazsa Rusları sindirip, Karadeniz Boğazına çıkarma yapmaktan vazgeçirebilecek tedbirlerin alınması gerekiyordu. Bu plan dahilinde Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri ile 4 muhrip Odessa'yı bombalayarak mümkün olduğu kadar hasar verecekti. Yavuz ve Midilli kruvazörü Sivastapol önüne gelip, Odessa'daki harekâtı destekleyecek ve Midilli'nin Trabzon'a asker ve malzeme nakliyatı yaptığını gizleyecek ve vazifenin tamamlanmasının ardından da Sivastapol önünde buluşup, boğaza birlikte gireceklerdi. Fakat Mecidiye kruvazörünün Odessa'yı bombardıman etmeden evvel bu liman önünde mayına çarpıp batmasıyla harekâttan vazgeçilerek, onarımlar yarım bırakıldı. Bunun üzerine Boğaz'a geri dönüldü. Buna mukabil Yavuz ve Midilli daha sonra çıktıkları Karadeniz'de Sivastapol önlerinde buluşarak şeker yüklü iki Rus ticaret gemisini batırmıştı. Ruslar ise, sahillerine karşı yapılan bu taarruza cevap maksadıyla 4-5 Kasım 1914 tarihinde 4 muhriple Karadeniz Boğazına mayın hareketi düzenlemiş ve 160 serseri, 80 demirli mayını boğaza bırakmışlardı[268].

2 Ocak 1914'te Hamidiye, Midilli, Peyk-î şevket Karadeniz'de ve Kırım'ın güneyinde kruvazör savaşı yapabilmek için Boğazı terk ederken Bahriye Nezaretinin emriyle Kızılırmak vapurunun da mezkur kruvazörlerin yedeğinde 4 adet top ve bunlara ait mühimmatın Zonguldak'a götürülmesinde birlikte hareket edilmesi istenmişti. Burası Rusların, zaman zaman taarruz ettiği bir yerdi. Bu nedenle Koramiral Guido Von Usedom tarafından bölgeye bir batarya takviyesinin dahi yapılması istenmiştir.

[268] Bu mezkur mayınlardan birine çarpan bir İngiliz şilebi 15 Kasım 1334 tarihinde Trabzon Limanında batmıştır. **ATASE Arşivi, K:7, G:118, B:118-1**

Kruvazörler, Boğazdan ayrıldıktan kısa bir müddet sonra Berk-î Satvet Rusların döşediği bu mayınlara çarparak yaralanınca, gemiler derhâl rota değiştirerek boğaza döndüler[269].

Boğazlar bölgesinde ise, savaşın başından itibaren ciddî anlamda herhangi bir düşman taarruzu ile karşılaşılmamıştı. Ruslarla yapılan savaşın ağırlık merkezi Kafkaslardı. Fakat buna rağmen Ruslar 1904-1905 yılları arasında, Japonya ile yaptığı deniz ve kara savaşında yenilerek Uzakdoğu'daki sıcak denizlere açılan yolları bu ülkeye terk etmek zorunda kalınca, tekrardan Avrupa'ya yönelmek zorunda kalmış ve faâliyetlerini Balkanlar ile Boğazlar üzerine yoğunlaştırmıştır. Osmanlı Devleti'nin Almanya'nın yanında savaşa girerek Rusya'ya savaş ilân etmesinin hemen ardından Rus yöneticileri İngilizlerin desteğiyle Çanakkale Boğazını ele geçirmek fikrine daha sıcak bakmaya başlamışlardı. Askerî ve siyasî otoriteler, Türklerin saldırıya geçebilecekleri Süveyş Kanalı, Suriye ve İzmir sahilleri ile Selanik, Dalmaçya kıyılarını böyle bir harekât için oldukça da uygun görmekteydi. Rusya yönetimi de, İstanbul ve boğazların ilerleyen dönemlerdeki statüsünü belirlemek amacıyla toplanacak konferansta söz sahibi olabilmek için İtilâf Devletleri'nin Osmanlı üzerine düzenleyeceği deniz seferinde yer almayı amaç edinmişti. Rusların, Çanakkale Savaşı'nda doğrudan rol oynamak için ilk teklifleri 4.500 kişilik bir kuvvet göndermek olduysa da, Lord Kitchener'in İngilizlerin askerî planlarını bozacağı düşüncesiyle bu fikir reddedilmiş, ardından bölgeye İngiltere ve Fransa'yı yalnız bırakmamak maksadıyla ellerinde az sayı da olan kullanılabilir durumdaki savaş gemisinden biri olan Askold'u bölgeye yollamakta ısrar edecek ve amacına ulaşacaktır. Askold savaş müddetince sahip olduğu güçlü telsiz sistemi sayesinde Rusya ile müttefik devletler arasında irtibatı sağlamanın dışında, Süveyş ve Doğu Akdeniz kıyılarında, Amiral Pierse komutasında Aralık 1914'te İngiliz gemisi "Doris" ile Suriye'nin kuzey sahillerinde keşifte bulunmuş, 3 ve 7 Mart tarihlerinde İzmir'in bombardımanını yapmıştır. 18 Mart 1915'te Çanakkale'yi zorlayan İtilâf donanmalarının harekâtının başarısızlıkla neticelenmesinin ardından Türk mevzilerine karşı yürütülen bombardımanda İngilizlerin "Theseus", Fransızların "Kleber" savaş gemilerinin yanında Rusların "Askold" savaş kruvazörü de etkin roller üstlenmiştir[270].

---

[269] Gülen; **a.g.e.**, s.334-336; Oleg ve Atos'tan çıkarılan 2 subay 30 esir er'dir.Bargut; **a.g.e.**, s.64

[270] Mete Tuncoku, **"Çanakkale Savaşlarında Bir Rus Kruvazörü: Askold"**, *Belgelerle Türk Tarihi*, S.2, İstanbul 1985,s. 52-57

İtilâf Devletleri, 28 Mart 1915 senesinde Karadeniz Boğazı'nın ilk bombardımanını gerçekleştirdi[271]. Eğer Ruslar mayın harekâtını bir plan doğrultusunda icra etseydi, Türk filosunu boğaz içerisinde tutabildikleri gibi Karadeniz'de de rahatlıkla seyr ü sefer tesis edebilirlerdi. "Krap" denizaltısı Rusların savaştaki en önemli mayın döşeyen gemisiydi. 29 Temmuz 1916 senesinde yaptıkları mayınlama işleminde tüccar bayrağı taşıyan "Krap"ın yanında " Morj" ile "Tulen" denizaltıları da refakatçi olarak seyrediyordu. "Krap" bu seferde 66 mayını Karadeniz Boğazı'nın açıklarına bırakmıştı. Beş gün sonra da Midilli bu mayınlardan birisine çarparak batmıştı[272]. Çarlık Rusyası Amiral Eberhard'ın yerine 2 Mayıs 1916 tarihinde Amiral Koltchak'ı bahriye komutanlığına atayınca Karadeniz'deki üstünlük büyük ölçüde Rusların eline geçti. Rusların hazırlıklarına karşı Türklerin de Karadeniz için planları mevcuttu. Türkler ilk olarak kömür nakliyatının sağlıklı yürümesini istiyorlardı. Kömür alacak ve getirecek ticaret gemileri, donanma gemilerinin yakın himayesi altında götürülüp getirilecekti. Bu vazife Hamidiye, Berk-î Satvet ve Midilli Kruvazörleri tarafından yerine getirilecekti. Fakat Berk-î Satvet'in mayına çarpmasından sonra Midilli, Doğu Karadeniz'e dayanan Rus cephe hattını bombardıman etmek maksadıyla Trabzon'a gitti. Aynı tarihlerde Karadeniz'de 1915 yazında Almanlara ait olan bir denizaltı ilk saldırısını Kırım sahillerindeki Yalta ve Gousouf arasında tenha bir koyda demirli bulunan üç yelkenliye ve bir Rus tarayıcı gemisine yapmıştı. Bu saldırılar kesinlikle Almanların işiydi; çünkü Türklerin uzak seyirler yapmaya malik herhangi bir neviden denizaltıya sahip olmadıkları Ruslar tarafından biliniyordu. Ayrıca Karadeniz'in derinliği Alman denizaltılarının mayın ve ağ tehdidinden korkmaksızın seyir etmelerine imkân veriyordu. Ruslar Novrosiski, Batum, Poti, Odessa, Sivastapol ve çevresine olduğu gibi Alman denizaltılarının ikinci üssü olan Varna mıntıkasına da pek çok mayın döşemişlerdi[273].

---

[271] Afif Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp…***, C.IV, İstanbul 1984, s.366-381;Ruslar Karadeniz Boğazı'nın bombalanmasında 5 zırhlı, 2 kruvazör, 1 yardımcı kruvazör, 1 uçak taşıyıcı gemi, 9 muhrip kullanmışlardı. Bu uçak taşıyıcı gemiler aslında bugünkü anlamda uçak gemileri değildi. Bu gemilerin özel yapılmış ambarlarında taşınan uçaklar harekât mevkiîîne gelindiğinde ambarlarından çıkarılıyor, geminin vinçleri vasıtasıyla denize indiriliyor vazifesini tamamladıktan sonra kendi motorlarının yardımıyla geminin yanına kadar geliyor ve yeniden geminin vinçleri tarafından yukarı çekiliyorlardı. Lorey; **a.g.e.**, s.28-29; 21-22 Aralık 1914 4 adet yardımcı mayın gemisi iki mayın tarlası tesis etmişti. 30 Aralık 1914 tarihinde de Rohne isimli mayın tarayıcı gemi bu mayınlara çarparak batmıştı. Bkz. **a.g.e.**,s.29

[272]Abdurrahman Şeref,**"Rus Gemisi "Krap'ın Büyük Harpte Karadeniz Boğazı Önünü Mayınlaması"**,*Deniz Mecmuası*, C.43, S. 321, İstanbul 1932, s.272 ve 277; Türklere ilk denizaltı saldırısı 1912 yılında Yunanlılar ait iki denizaltı tarafından Çanakkale Boğazı açıklarında yapılmıştı. Bkz. Osman Öndeş, **"Deniz Savaşları**", *Hayat Tarih Mecmuası*, C.I, S.6, İstanbul 1974, s.56

[273] 1915 senesinde İstanbul'da dört denizaltı bulunduğu, Amiral Koltchak'ın komutanlığı döneminde bunların adetini sekize kadar yükseldiği de belirlenmişti. Rusların ise; bu devirde dört denizaltısı vardı ve yalnızca sahil müdafaasında kullanılabiliyordu. Ruslar 1915 yılı sonunda üç büyük denizaltıyı hizmete aldılar. Ayrıca Ruslar ilk mayın maniasını Amiral Eberhard'ın komutanlığı döneminde Aralık 1914'de Boğaz ağzından 13 mil mesafede tesis etmiş, ikincisini Anadolu Karaburun istikametinde ve sahilden 6 mil mesafede dökmüştü. Bu mayınlar Sivastapol-Boğaz ve

Bunun yanı sıra Alman denizaltılarının Karadeniz'de göründüğü ilk andan itibaren tedbir maksatlı olarak tüm denizaltılarına özel olarak denizin derinliklerinde dahi infilak eden mermiler yerleştirmişlerdi. Nakliye gemileri de 47/75 mm.'lik toplarla teçhiz edilmiş, mürettebatı arasına işaretçi ve topçu askerler verilmişti[274]. Ruslar Kafkas cephesinin açılmasıyla beraber Karadeniz'de otoritelerini tamamen tesis ettiler. Fakat tüm bunlara rağmen Türkler, Almanlar vasıtasıyla bazı münferit taarruz faâliyetlerinde bulundular. Rus Donanması'nın en güvenilir muhribi olan "Stchastlivy" Zonguldak-Boğaz çevresinde iki defa hücuma uğrarken, "Derzky", "Gromky" ve "Stroguy" muhripleri ve son olarak aynı tarihlerde Trabzon'a yapılan çıkarmaya istinat amacıyla sahile yaklaşan "İmparatoriçe Katherina" zırhlısına da birer defa taarruz düzenlenmişti. Ruslar, bu saldırılara gözdağı verebilmek maksadıyla Nisan 1916'da Anadolu sahillerine "İmparatoriçe Maria" zırhlısı liderliğinde beş muhrip göndermiş ve bu muhriplerden "Jouvtchy" üç gün evvel yeni temizlendiği hem tarama gemileri hem de deniz uçakları tarafından beyan edilen Kerson Burnu'nun 12 mil yakınlarında bir Alman denizaltısının üzerinde "İsa yeniden doğdu." yazılı olan 12 mayınından birine çarparak batmıştı. Ruslar, Türklerin Almanlarla işbirliği içerisinde giriştiği tüm deniz faâliyetlerine rağmen Karadeniz'de Kafkas ordularına mühimmat desteğinin yanında asker nakliyatını da yapabiliyordu. 1916 tarihinden itibaren Rus nakliye gemilerini birer birer batırmaya başlamış, böylece donanma rahat seferler yapamamıştır. Türklerin bu hususta hiç müsamahâlârının olmadığını gösteren bir diğer vakıa da "Portugal" isimli bir hastane gemisinin ikaz yapılmaksızın batırılmasıdır. Türklerin 1916 Temmuz'unun sonuna kadar Rus nakliye filosunun %25'ini batırmasına karşılık, Ruslar hiçbir Türk denizaltısına müdahâlede dahi bulunamamıştır[275]. Türklerin denizaltılar vasıtasıyla Rus sahillerine döşediği mayınlara karşılık, döşenmiş mayınlarının haricinde iki hat hâlinde boğazın ağzına ve buradan Rumeli sahillerindeki Kilyos'un 10 mil açığına kadar 320 mayın daha döşemişlerdi. Bu ilk seferin ardından vakit kaybetmeyen Ruslar diğer hattı da bundan evvel boğaz çevresine döşedikleri mayın hattının paraleline 1000 mayın daha dökerek Karadeniz Boğazı çıkışını tamamen kapattılar. Ama zaman zaman Türkler bu mayın manialarını

Zonguldak-Boğaz yolları üzerinde dökülmüş olup, toplamı 1500 dür. Bkz Stébline Kamensky; ***1914-1918 Karadeniz'de Mayın Harbi***, Çev. S. Gökdeniz, İstanbul 1938, s. 3 vd.

[274] Stébline; **a.g.e**., s.9; Almanya'dan deniz yoluyla Karadeniz'e gelen bu 11 denizaltı 5 Temmuz-30 Nisan 1916 yılları arasında 39 adet gemiyi savaş dışı bıraktılar. Alman denizaltıları ilk etapta Boğaza dayanarak harekât yapmışlar, 6 Eylül 1915 tarihinde Bulgaristan'ın Alman tarafında savaşa dahil olmasıyla aynı gemiler Bulgarların Varna limanını kendilerine üs yapmışlardı. Bundan sonra da Bulgar üst makamlarıyla üç maddeden mürekkep bir anlaşma tesis ettiler: 1)Bulgar gözetleme istasyonları rastlayacakları her Rus gemisini Osmanlı Bahriye Kumandanlığı'na bildirecekler.2) Sofya ve Varna telsiz istasyonları İstanbul'daki Okmeydanı telsiz istasyonu ile bağlantılı olacaktır. 3) Bulgarlar, Osmanlı'nın ve Almanya'nın denizlerdeki muharebelerine yardımcı olabilmek için belirli sayıda Alman muhaberecilerinin çalışmasını temin edecekti. Bkz. Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp…***, C.IV, s.388

[275] Kemensky; **a.g.e.**, s.10-14

temizleyerek Karadeniz'e çıkış için yollar açıyorlarsa da, gemiler Rus zırhlıları tarafından püskürtülüyor ve maniaların açıkları yeni mayınlarla kapatılıyordu. Rusların Varna ve civarına döşedikleri mayınlar yüzünden "Choumny" ve "Letiastchy" isimli iki Bulgar torpidosu batmıştı. Deniz üslerinin abluka altına alınarak mayınlarla çevrilmesi sebebiyle Türklerin İstanbul'a yaptıkları kömür nakliyatı tamamen durmuştu. Ayrıca Almanların Karadeniz'de yapmayı planladıkları yeni savunma ve taarruz faâliyetlerinin deşifre edilmesi de yine bir Alman kruvazörü olan "Mageburg" un Odeshelm feneri civarında batması ve Rus dalgıçların gizli vesikalarla dolu torbayı ele geçirmesiyle son bulmuştur. Almanlar ve Türkler bir çok defa şifrelerini değiştirdilerse de sistem aynı kaldığından kısa bir süre sonra yeniden deşifre oluyordu. Bu sayede "Pamiat Merkouria" kruvazörü iki Türk gambotunu batırırken, Türklerin Zonguldak'tan kömür temin edebilmek için açtıkları yoldan geçen "Patmos" isimli bir nakliye vapurunun da batırılması sağlanmıştı[276]. Karadeniz'de Rusların yaptığı tüm savunma tedbirlerine karşılık İttifak Devletleri'nin denizaltıları 74 sefer yapmış, Ruslara pek çok zaiyat verdirirken kendileri yalnızca iki nakliye vapuru, iki gambot, bir U-13 numaralı denizaltıyı kaybetmişti[277].

Osmanlı döşenen mayın hatlarının korunması ve boğazların müdafaası için seferberlik ilân eder etmez, ilk deniz bataryası olarak tesis edilen Dardanos Bataryasına Asar-ı Tevfik zırhlısından sökülen 35 mm'lik bir top daha monte edilmiş, böylece Marmara'ya hapsedilmeye çalışılan Osmanlı bahriyesi kendisine bu yolla bir çıkış bulmuştur. Daha sonra bahriye 18 Mart 1915'te ve sonraki aylarda Çanakkale sırtlarında Dardanos gibi daha pek çok bataryayı gemilerin güvertelerinden sökerek mezkur bölgeye yerleştirmiştir[278]. (Tablo 7)

---

[276] **a.g.e.**, s.19-25, Rusların sürekli Türklerin Boğazdan çıkışlarına mani olmak maksadıyla muhriplerini burada tutabilmeleri mümkün değildi. Çünkü; 9 muhribi devamlı mazot yakıyordu. Bunun masrafları da ülkeye ek bir mâliyeti beraberinde getiriyordu. Türkler, Rus mayınlarını toplayarak bunu Çanakkale'nin mayınlanmasında kullanmışlardı. Rusların bu dönemde kullandıkları iki önemli mayın dökme gemisi olan "Jivoi" ve "Jourky "Temmuz 1916 yılına kadar 13 mayın sahası tesis ettiler. Bkz. Kemensky, **a.g.e.**, s.28; Patnos, 15 Eylül 1916'da kendisine verilen rotadan sapması sebebiyle mayın tarlasına düşünce kurtarma ekipleri tarafından etrafındaki mayınlar temizlenerek yüzdürülmüş ve iki bin ton kömürüyle beraber Haliç'e ulaşmaya muvaffak olmuştur. Bunun dışında 13 Eylül 1916 da Kütahya torpidosu güney Karaburun açıklarında yara alarak batarken, hemen ertesi gün Malatya gambotu arkadan aldığı mayın yarasına rağmen yüzdürülebilmişse de savaş boyunca tam yarar sağlanamamıştı.Bkz. Lorey; **a.g.e.**, s. 153-155; 28 Ekim'de Gayret-î Vataniye, 21 Aralık 1916'da da 12 ve 16 No'lu gambotlar Varna açıklarında Ruslar tarafından batırılmıştır. Bkz. Gülen; **a.g.e.**, s.345

[277] Kemensky, **a.g.e.**, s.29; Rusların, denizaltıları İstanbul'da veya Karadeniz'de batırabilmesi mümkün gözükmüyordu. Batlık Denizine sokulamayan İttifak güçlerine, Karadeniz'de de ancak mayın manialarıyla durdurulabilirdi.

[278] Kayabalı-Arslanoğlu; **"Türk Deniz…"** s. 843; Tablo, Kayabalı ve Arslanoğlu'nun Türk Kültürü Dergisi için hazırlamış olduğu ***"Deniz Bataryalarının Faâliyetleri"***, isimli makalelerinden alınmıştır.

Adı	Tarihi	Yeri	Top Sayısı ve Çapı
Mesudiye Bataryası	Ocak 1915	Baykuştepe Eteği	3x15
Muin-i Zafer Bataryası	Şubat 1915	Baykuştepe doğrusu	4x7,5
Berk-î Satvet Bataryası	Mart 1915	Akyarlar doğrusu	4x5,7
Ertuğrul Bataryası	Şubat 1915	Mesudiye yakınları	4x5,7
Ertuğrul Bataryası	Mart 1915	Kumburnu	6x4,7
Ertuğrul Bataryası	Şubat 1915	Kepezburnu	3x5,7
Ertuğrul Bataryası	Şubat 1915	Kepezburnu	3x7,5
Turgut Reis Bataryası	Mart 1915	Soğanlıdere sağ yanı	4x8,8
Barbaros Bataryası	Nisan 1915	Soğanlıdere sol yanı	3x10,5
Alman Bataryası	Nisan 1915	Soğanlıdere	4x8,8
Berk-î Satvet Bataryası Ek	Nisan 1915	Akyarlar doğrusu	2x5,7
Yavuz Topu	Haziran 1915	İntepe	1x10,5
Peyk-î şevket Bataryası	Eylül 1915	İntepe-çaltepe	1x15
Mesudiye Topu	Nisan 1915	Akyarlar	4x7,5
Mesudiye Topu	Nisan 1915	Nara	1x7,5

İzmir bölgesindeyse, Foça'dan Yenikale'ye kadar merkezi İzmir kuvveti, Yenikale'den Hristiyan köyüne kadar Yenikale kıt'aları, obüs taburu, mayın müfrezesi, ışıldak müfrezesi, iki motorbot, Saraköy ve Urla Jandarma bölükleri, Körfezin güney kıyılarında 11 adet istasyon bataryası ve körfezin kuzeyinde altı hat hâlinde mayın manialarıyla tahkim edilmişti[279]. Türk nakliye gemilerinin ardı ardına batması üzerine Erkân-ı Harbiye Reisi Enver Paşa, Sahil Müfettişliğine Albay Reclom'u, Karadeniz Boğazı Komutanlığı'na güverte Binbaşı Wossidlo'yu tayin ederken, 2 Eylül'de Umum Boğazlar Komutanlığı isminde yeni bir askerî komuta merkezi ihdas etmişti. Çanakkale Savaşı devam ederken Sedd'ül-Bahir'de ardı ardına yaşanan bombardımanların etkili olması sonucunda bürokratlar ve subaylar arasında olumsuz bir hava esmeye başlamış, kötümser hava neticesinde de bir takım ek tedbirler hayata geçirilmeye çalışılmıştı. Bu ek tedbirlerin başında Haliç'te bir mayın maniası tesis etmek ile Padişahı vakit

[279] Bu mayınlar, 102 adet olup, birinci hat: ışıldak mevkiîîn önünde, ikinci hat. Geçit şamandırası alt ucu, üçüncü hat: 9 numaralı bataryanın önünde, dördüncü hat: 8 ve 9 numaralı bataryaların arkası, beşinci hat:Yenikale'den duba fenerine, altıncı hat: beşinci hattın ardına dökülmüştü. Alpagut; **a.g.e.**, s.22-23

kaybetmeden Anadolu'ya geçirmek en başta geliyordu. Fakat bu plan hiçbir zaman yürürlüğe konulmadı[280]. 12 Mayıs 1915 tarihinde Goliath'ın Morto Limanı'nda demirli olarak yatıp Türk cephesini atışlarıyla tehdit etmeye başlamasıyla Bahriye Nezareti, Taşoz'un Goliath'ı batırmasını istedi. Ama bu görev, Taşoz'un Marmara'da eğitimle meşgul olması sebebiyle Muavenet-î Millîye'ye verildi. Muavenet-î Millîye de 3 Mayıs 1915 gecesi Goliath'ı torpilleyerek batırdı[281]. Yine aynı dönemde iki İngiliz zırhlısı olan Majestic ve Triumph, Almanya'dan gelerek Marmara'da görev alan Alman U-21 denizaltısı tarafından boğazın serin sularına gömülmüştü[282]. 15 Ocak 1915 senesine gelindiğinde, "Saphire" isimli bir Fransız denizaltısı Yarbay Fournier komutasında boğazı geçerek Köse kalesinin 200 m. açıklarında su yüzeyine çıkınca bölgede seyir hâlinde bulunan İsa Reis gambotuyla, Nusrat mayın gemisiyle karşılaşmış ve yapılan savaşın neticesinde denizaltı Marmara'da batırılmıştı[283].

Birinci Dünya Savaşı sırasında Türklerdeki nakliye gemilerinin yetersizliği sebebiyle birlikler deniz yoluyla rahatlıkla ulaşabilecekleri yerlere bazen altı ay süren kara yolculuklarıyla bazen de yürüyerek nakledilebilmiştir. İç deniz olan Marmara'da bile boğaza sızan denizaltıların nakliye vapurlarını batırmaları İstanbul'dan Tekirdağ'a (Çanakkale Cephesi) asker götüren, yaralı taşıyan ulaştırma gemilerinin seferden alınmasına sebep olmuş, Çanakkale'de eriyen birlikler İstanbul'a yayan getirilmiş, yenileri kamyon tarzında nakil araçları olmaması sebebiyle at arabalarıyla taşınmıştır[284]. Levazımat-ı Umumiye Riyaseti'nin vapurlarının savaş süresince ağır zayiat vermesi neticesinde Sahil Müfettişliğinin almış olduğu tertibat ve takip ettiği usuller takdir görmeye başlanmıştı. Nakliye hizmetinde bulunan vapurlar ufak çaplarda toplarla teçhiz edildiği için düşman denizaltılarının karşısında etkili olamıyorlardı. Bunların silâhları yalnız baskın durumlarında tesirli olabilirdi. 17 Ekim 1915 tarihinde bir Türk vapuru olan Taşköprü -mayın arama filotillasının rehber gemisidir- Bandırma yolu üzerinde iki denizaltıya rastgeldi ve bu vapur yaptığı baskın tarzındaki taarruzla karşısındaki denizaltıyı dalmaya mecbur bıraktı[285].

---

[280] Lorey; **a.g.e.**, s.121,192

[281] Taşoz'un komutanının bir Alman Asteğmen olması ve muharebeye girmekten çekinmesi sebebiyle görev Muavenet-î Millîye personeline verilmiştir. Bkz. Kayabalı-Arslanoğlu; **"Türk Deniz…"**, s.845

[282] Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp****...,* C.IV, s.388

[283] **a.g.e.**, s.371; Kayabalı-Arslanoğlu**;"Türk Deniz…"**, s.846; Gülen, **a.g.e.**, s.301

[284] Müderrisoğlu; **a.g.e.**, s.43; Nakliye gemileri, Reşitpaşa, Akdeniz, Mahmut Şevket Paşa, Giresun

[285] Lorey; **a.g.e.**, s.124-125; 2 adet 3,7 cm. lik topu mevcuttu.

Boğaziçi'nin Asya kıyısında Türk kuvvetleri, İngiliz kuvvetlerine saldırdı ve Amiral Milne'nin emriyle 5 Temmuz tarihinde İngilizler, karadaki kuvvetlerine destek için İstanbul sahilini özellikle Beykoz'u gemilerden bombardıman ettiler[286].

Türk donanması Birinci Dünya Savaşı müddetince boş durmadı. Kıyılara taarruz eden, tabyaları ateşine alan, sahillere çıkarma hazırlıkları yapan itilâf donanmalarıyla karşılıklı mücadeleyi göze alarak harekete geçti. Boğaz'a önemli akınlar yaptı.

Tüm bu gelişmeler olurken, Osmanlı Mebusan Meclisi 5 Nisan 1333 (1917)'te aldığı karar ile donanmayı güçlendirebilmek adına 6 muhrip almayı ve bunlar için üç senede Alman Hükûmeti'ne 190.000.000 kuruş ödemeyi taahhüt ettiyse de, 10 Mart 1334 (1918)'te aldığı başka bir kararla Bahriye Nezareti bütçesine ek olarak bir milyon Osmanlı lirası vermiş ve bu satın alma işinden artık savaşın kazanılabilme şansı kalmadığı için vazgeçmiştir. Bu bir milyon liranın muhteviyatı ise;

I) Denizaltıların tamirhanesi ve aletlerin bakımı, onarımı için 50.000,
II) Uçak hangarları için 100.000,
III) Cephanelik, torpil depoları, torpil fabrikası teferruatı 350.000,
IV) Kömür, yağ depoları için 100.000,
V) Tersane fabrikaları, elektrik istasyonu ve teçhizatı, kazaklar, maçunalar için 250.000,
VI) Tersane, havuz ve rıhtımların tamiri için 150.000'dir.[287]

1916 yılı, Osmanlı ülkesinde bunalımlı bir dönem olmuştur. Ermeni ve Nasturilerin ardından Rum eşkıyalar da faâliyete geçmiş, Rusların savaş gemileri vasıtasıyla Rum ve Ermeni çeteleri bölgede eşkıyalığa ve kıyıma başlamıştı. Mayıs ayının beşinci günü 5. Rus Kolordusu Trabzon'a çıkarılmış, Doğu cephesindeki kolordu sayısı böylece beşe ulaştırılmıştı. Karadeniz sahillerinde Arhavi, Rize, Hopa, Of, Sürmene, Pazar üzerinden Trabzon'a taarruz eden Rus sahil müfrezesi de üç tümene yakın bir kolordu görünümündeydi[288]. 1916 yılının 28 Ağustos'unda Romanya'da müttefik kuvvetlere savaş ilân etmişti.

---

[286] Duru; **a.g.e.**, s.95
[287] **M.Meb. Zabıt Ceridesi, C.3, İ.:66, Dev: 3, İç.Sen.:3, (10 Mart 1334)**, s.80-82
[288] Boğuşoğlu; **a.g.e.**, s.106-107

Bu sırada Osmanlı toplumu, savaşın uzadığı her yıl iktisadî biraz daha zayıflıyor, yoksullaşıyordu. Ülkede sosyal patlamaların olmamasının yegâne sebebiyse halkın öfkesini devletine değil, düşmanına yönlendirmeyi başarabilmiş olmasından ileri geliyordu. Aslında Türkler, Trabzon Limanı'yla denizden irtibatı temin ediyorlardı. Karadeniz, Ruslara rağmen hiç kapanmamıştı. İstanbul'daki Bomonti Bira Fabrikası, Romanya Limanlarından ve Karadeniz'in diğer limanlarından arpa getirtebiliyordu[289]. 1917 yılının Temmuz ayında özel ve doğal nedenlerin etkisiyle İstanbul'da fiyatlar yüzde 1000 artış göstermişti. Osmanlı'da sosyal hayat ne denli kötüleşirse kötüleşsin yine de devlet ordunun ihtiyaçlarından herhangi bir kısıtlamaya gitmeden askerîyeye yatırıma devam ediyordu. 1917 Martının 4. günü yapılan Bahriye Nezareti bütçesinin 160.201.135 kuruş olmasının kararlaştırılması, buna İlâve olarak 50 milyon liranın 31 Aralık 1917 tarihinde kabul edilmesi ve son olarak da altı kıta seyr ü sefer destroyer satın alınması için üç senede işlemleri tamamlanmak suretiyle 190 milyon Osmanlı lirasının tahsis edilmesi bu durumun en müstesna göstergesiydi[290].

2.2.3. Birinci Dünya Savaşı'nda Türk Donanmasının Marmara ve Adalar Denizi'ndeki Faâliyetleri

Birinci Dünya Savaşı'nın (1914-1918) daha başında deniz hâkimiyetini elde edebilen bloğun savaşı kazanacağı ortaya çıkmıştı. İngiliz Donanması'nın önünden kaçarak 10 Ağustos 1914 senesinde boğazdan giriş yapmış olan Geoben (Yavuz) ve Breslau (Midilli) 23 Ekim 1914'te Karadeniz'e çıkarak Rus limanlarını topa tutunca 3 Kasım 1914'te boğaz, 17 Kasım 1914'te de Trabzon, müttefik devletlerin saldırısına maruz kaldı. Gelişmeleri endişeyle takip eden müttefikler üzerlerinden şaşkınlığı hızla atarak bu taarruza karşı bir misilleme yapılmasına karar verdiler. Bu ikaz görevi de Amiral Carden'e düştü. Carden, İzmir Körfezi'ne sevk ettiği "Volverayn" ve "Scorpion" muhripleri vasıtasıyla Urla açıklarında demirli, Beyrut yatını tahrip etmiş; ama daha ileri gitmelerine müsaade edilmeyerek mevcut tabur komutanlığınca ikaz mahiyetindeki atışlarla Kösten bölgesine doğru çekilmişlerdi. İngilizlerin Osmanlılara, Osmanlıların İngilizlere savaş ilân etmeden, İngilizlerin giriştiği bu taarruz hâli sadece İzmir ile sınırlı değildi. Mezkur gemiler daha sonraları Akabe Limanı'nı da bombardıman ettiler[291]. Ardından Almanlar 4 Şubat 1915'te denizaltı muharebelerini başlatırken 31 Mayıs

[289] Sanders; **a.g.e.**, s.51
[290] **M.Meb. Zabıt Ceridesi, C. III, Dev. 3, İç.Sen.:3**, s.7, 396-397 ve 449; Duru; **a.g.e.**, s.15
[291] Alpagut; **a.g.e.**, s.76

1916'da yapılan Jutland deniz savaşıyla İtilâf Devletleri, Alman Donanmasını kendi limanlarına hapsettiler. Denizlerdeki bu hâkimiyet müttefikleri daha da cesaretlendirdi ve uzun mesafeli Çanakkale Boğazı ve Basra Körfezi gibi seferlere çıkmalarını, bu bölgeleri abluka altına almalarını sağladı. Birinci Dünya Savaşı'nda boğaz dışındaki ilk gözetleme ve keşif hizmetini 1 Ağustos 1914 yılında Draç sınıfı iki bot vermişti. Bu botlar İmroz ve Bozcaada etrafında dolaşarak kaçakçılık ve muhabere gibi hareketlere karşı teyakkuz hâlinde olacak, boğaza giren İttifak gemilerine kılavuzluk yapacak ve gerekirse boğazın müdafaasında yer alma görevi üstlenecekti. 30 Ağustos'ta "General" vapuru Çanakkale'ye Amiral Mertens komutasında subay, kıyı topçusu, kamacı ve telefoncu olarak 160 kişilik bir Alman birliği getirirken, 5 Eylül'de Türk deniz uçağı keşif ve gözlem için ilk defa Çanakkale'den havalanmıştı. Demirhisar torpidobotu, 18 Mart'ta uğradıkları deniz mağlubiyetinin ardından Çanakkale'ye asker nakletmek isteyen müttefik kuvvetlerinin çabasını boşa çıkarmak için 28 Şubat 1915 akşamı Akdeniz'e çıktı. Adalar Denizi'nin kuzeyi Kösten Adası'nın yakınlarına geldiğinde gördüğü iki kruvazöre 300 metreden iki torpido gönderdiyse de isabet kaydedemedi. Bunun üzerine az ilerideki "Ann Rickmers" isimli bir uçak gemisine son ihtiyat torpidosunu gönderdi ve bunda başarılı oldu. 16 Nisan 1915'te Mısır'dan Çanakkale'ye asker nakleden İngiliz "Monıtou" nakliye gemisine rastlayınca içini tahliye ederek ateş açtı. Gemiyi batıramayınca durumdan haberdar olan İngilizler üç muhriplerini bölgeye sevk edince torpido kaçmaya başladı. Ama kaçarken yanlış istihbarat neticesinde düşman gemilerinin ortasına düşünce rotasını değiştirerek İzmir Limanı'na yöneldi. Haritasında İzmir Limanındaki mayın manialarının işaretlenmemiş olması sebebiyle limana iltica edemeyen torpidobot, yeniden rotasını değiştirmek zorunda kalarak Yunanlıların elinde bulunan Sakız Adası'na ilerledi; fakat burada da karaya oturdu[292]. İngilizler, İzmir Körfezi'nin dış kısmına ait Kösten Adası'nı işgal edince Türkler de İzmir Körfezi'nin iç kısmını mayınla kapadılar. Bu sahilde Türklerin elinde tek bir savaş gemisi dahi mevcut değildi. İngilizlerse, işgal ettikleri Kösten Adası'na küçük çaplı bir havaalanı yaparken, stratejik mevkiîlere topçu bataryaları yerleştirmişler, savaş gemilerinin emniyetini temin için koyların ağzını ağlarla çevirmişlerdi. İngilizler bu yolla sık sık İzmir'den Urla'ya uzanan şoseyi bombalayabiliyorlardı. Kösten'in bir an evvel el değiştirmesi gerekiyordu. Kösten Adasına çıkarma hazırlığı Gülbahçe Körfezinde yapıldı. 3-4 ve 4-5 Mayıs tarihlerinde iki eski römorkör vasıtasıyla çekilen büyük dubalara top ve cephane yüklenerek, İzmir'den

[292] Kayabalı-Arslanoğlu; **"Türk Deniz…"**, s.845; Türk denizciler Yunanlılara teslim oldu. İstiklâl Savaşı'nın bitimiyle Yunan kraliçesinin gönderdiği torpidoyla Atina'ya getirildiler ve buradan serbest bırakıldılar. Daver; **"…Marmara ve Ege …"**, s.2468-2469; Besbelli; **a.g.e.**, s.4-5

Kösten'e doğru yola çıkarıldı. Bunlar bir sahra topçu takımı ile 15'lik Avusturya obüs bataryası ve uzun menzilli 12'lik top takımından ibaretti. Bu dubaların İngilizlere görünmeden bu vazifeyi yerine getirebilmeleri de önemli bir noktaydı. 5 Mayıs sabahı cephane, gemilerin bulunduğu limanın 7,5 km. ötesine çıkıldı. Toplar 5-6 Mayıs gecesi mevzilerine yerleştirilmiş oldu. Bu topçu kuvveti keşif görevinden dönmekte olan iki İngiliz motoruna ateş açtı. 30 numaralı İngiliz motorunda büyük bir patlama olunca motorlar çekildi, muhrip ise, körfezden çıkarak Midilli Adası istikametine yöneldi. 4 Haziran gecesi sandallardan ibaret Türk filotillası ise Kösten'in güney köşesine asker çıkardığı vakit İngilizlerin adayı boşalttığı fark edildi. Kösten, savaşın sonuna kadar Türklerin hâkimiyetinde kaldı[293]. Ama İngilizler gemilerle yapamadıklarını denizaltılarıyla gerçekleştirebiliyorlardı. E-11, 2 Aralık 1915'te üçüncü defa İzmit Körfezi'ne girdi ve ertesi gün Marmara'da faâliyete geçtiğinde Adalar mevkiîînde Yarhisar torpidosunu, ardından "Bosphorous" vapurunu batırdı. 25 Nisan'da boğazdan içeri giren Avustralya'ya ait AE-2 denizaltısı deniz derinlerinde seyrederken Aydın Reis ve Zuhaf gambotuna saldırmış, Draç'ın taarruzuna maruz kalmış; fakat Sultanhisar torpidobotu tarafından batırılmıştı[294]. 1916 yılında yine bir Alman gemisi Fransız kruvazörünün önünden kaçarak Marmaris Limanı'na sığınmış, Fransızların geri istemesine karşın gemi iade edilmemişti. Bunun üzerine Fransızlar geminin hareketini önleyebilmek için limanın çevresini mayınlamışlardı. Türklerin gizlice bu mayınları topladığını öğrenen Fransızlar, Temmuz ve Ağustos 1915 tarihinde Marmaris kalesini topa tutmuşlar ve karaya çıkmak istemişlerse de Marmaris müdafileri Leyleni Cavid ve Topçu Ömer Bey'in gayretleriyle başarılı olamayarak çekilmek zorunda kalmışlardı. 25 Mayıs 1915'te Fransız "Dupleix" Bodrum Limanı'na yanaşarak komutanının emriyle bir subayını karaya çıkarmış, Bodrum'un mülkî amirlerine Alman denizaltılarına lojistik destek vermemelerini ve bunun kendilerine zarar vereceğini ihtar etmiş bir de arama yapmak istemiş; fakat olumsuz cevap alınca gönderilen Fransız subay dönmek zorunda kalmıştı. Fransızlar bu gelişme üzerine bir defa daha karaya çıkarak kıyıda demirli teknelerde gaz aramaya kalkıştılar, bunun mümkün olmayacağını fark edince de kendilerine engel olunursa Bodrum'u topa tutacakları tehdidinde bulundular[295]. Fransızların tüm girişimlerinin ölümlerle neticelenmesi sonucunda 28 Mayıs 1915 tarihinde "Dupleix", İngiliz "Hms Baccante" ve "Hms Kenet" tarafından Bodrum ve kalesi topa tutuldu. Kale duvarları, bazı evler,

---

[293] Sanders; **a.g.e.**, s.143-145
[294] Daver; **"…Marmara ve Ege …"**, s.2469-2471; Gülen; **a.g.e.**, s.330
[295] Daver; **"…Marmara ve Ege …"**, s. 2470; Hayrettin Aktepe, **"I. Dünya Savaşı'nda Denizden Yapılan Bombardımanlar"**, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S. 583, Ankara 2002, s.6

ibadethaneler saldırıdan zarar gördü. Fakat Fransızlar, bombardımanın sonucunda hem istediklerini hem de ölülerini alamadılar[296].

Bu gelişmeler olurken İngiliz Donanma Komutanlığı'nın bazı üst düzey subayları, Yunan Donanma Komutanı, Amiral Mark Kerch'e Yunan Genelkurmayı'nın Çanakkale'ye çıkarma yapması hususunda politik manevralarda bulunmuşlardı. Bunda amaç Bulgaristan'ın Türkiye'ye saldırıya geçmesini temin edebilmekti. Çünkü Bulgaristan, İtilâf saflarına çekilebilirse Osmanlı'yı kuzey batıdan abluka altına almış olacaktı. Bunun yegâne yolu da Sırbistan'ın ve Yunanistan'ın, topraklarından fedakârlık etmesinden geçiyordu. İngiltere'nin Bahriye Nazırı Churchill konuyla ilgili çalışmalarına hemen başladı ve Yunanistan'ın 50 bin Rus askerîyle takviye edilmesini teklif etti. Fakat Ruslar bu teklifi geri çevirince, Churchill'in teklifi suya düşmüş oldu[297].

Türklerin Adalar Denizi'nde gerçekleştirdikleri bir diğer taarruz hareketi ise, 1917 yılında Meis Adası'na yapılmıştı. 1912'de İtalyanlar tarafından işgal edilen ve Birinci Dünya Savaşı'nda top mevziileri, telsiz-telgraf istasyonları ve buna benzer askerî tesislerle donatılan ada, İtilâf Devletleri'nin savaş gemileri için üs konumundaydı. Akdeniz sahillerinin emniyetini teminden sorumlu 5. Ordu Komutanlığınca (Liman Von Sanders) Türk sahilleri için bir tehdit unsuru olan adaya bir baskın yapılması kararlaştırılmış ve basit bir plan hazırlanmıştı. Bu kararı yerine getirmek için İzmir'de bulunan 15'lik seri sahra obüs bataryası İzmir'den son istasyon olan Balandız'a kadar demiryoluyla getirilirken, oradan Aralık ayının 25'inde Kaş'a kara yolundan intikal ettirildi. İki dağ bataryası da Bayındır Burnundaki tepe noktaya parçalar hâlinde sökülerek konuşlandırıldı. Aynı gün Faktora Limanı'nda saklanan sekiz yelkenli kayığa hazır bir bölük bindirildi. Gelişmeye göre mezkur obüs ve dağ bataryası ile adanın limanı ve çevresi ateş altına alınacak, askerî hedefler yok edilecek, gerekirse bir bölük asker adaya çıkarılacak ve işgal edecekti. Bu sırada İtilâf donanmasına bağlı gemiler, Akdeniz'de artan Alman denizaltılarının faâliyet alanlarını sınırlayabilmek adına denizin derinliklerine ağ geriyorlardı. Ayrıca itilâf donanmasının en kuvvetli gemilerinden biri olan ve güvertesinde 4 uçak taşıyabilen İngiliz torpido muhribi "Ben My Chree" ile Fransızların "Paris II" isimli kruvazörü de Meis adasında demirliydi. 7 Ocak gününe

[296] Fransızların naaşları defnedildiğinden iade edilemez; ama 1950 yılında Fransa'ya gönderilir. Aktepe*;* **a.g.m.**, s. 7

[297] Lorey; **a.g.e.**, s.33-34; Rusların, İngilizlerin istediği desteği verebilmesi mümkün görünmüyordu. Çünkü Hinderburg Alman ordusu tarafından tahrip edilmiş ve Ruslar büyük zayiat vermişlerdi. Makineli tüfek, top, cephane ihtiyacı hat safhadaydı. Ruslar bu durumdayken Türklerinde Doğu'dan taarruza geçmeleri ordularını iyice zora sokmuştu. Kafkasya Ordusu komutanı takviyeye ihtiyaç duyduğu hâlde sırf Almanlara karşı mücadele için Kafkas cephesinden dahi asker çekilirken, İngilizlere destek söz konusu dahi olamazdı.

gelindiğinde kıyının karşı şeridinde bir hareketlilik olduğunu fark eden itilâf güçleri hazırlıklarını hızlandırınca limanı gözetleyen dağ bataryası komutanı Üsteğmen Mustafa Ertuğrul, bacaları kapatılmış, personeli izne çıkarılmış İngiliz kruvazörüne vakit kaybedilmeden taarruza geçilmesi gerektiği düşüncesini Alman Kurmay Heyeti ve harekâtı yönetecek Üsteğmen Hasselberger'e bildirmiş ve mutabık kalınarak saat 13[25] ' te verilen ateş emriyle 4 obüs atışlarına başlamıştır. Gizli mevziideki obüs bataryası ani grup ateşiyle büyük kruvazörü batıracak, düşman deniz personelinin gemiye dönüşlerini engelleyecek, limandan torpidolar çıkmasın diye sürekli limanı ateş altına alacaktı. Limanı koruyan ve karşı ateşe başlayan 10,5'lik iki Fransız gemisinin topu, atışlarını obüs bataryası cephaneliğinin hartuç bölümüne isabet ettirip yangın çıkartınca, obüsler savaş dışı kalmış ve bunun üzerine toparlanan İngiliz muhripleri de ateşe başlamışlardı. Kruvazörün ateşini gizli dağ bataryası susturmuş ve üç mermisini birden kruvazörün uçak hangarına ve buradaki benzin deposuna isabet ettirerek yangın çıkarmıştı. Bu suretle Ben My Chree'nin iki bacası gerisinden parçalanmıştı. Yangın o denli büyüktü ki İngiliz gemisi baş toplarını Türk bataryasına çevirdiği hâlde ateş etme imkânı bulamadı. Baskın sırasında limanda bulunan iki İngiliz muhribi ile Fransız kruvazörü, denizaltılar için konulan liman ağlarından kurtularak ayrı yönlere kaçmaya başladı. Bunun üzerine Türk topçusu, ateşini İngiliz muhriplerden biri üzerine topladı ve 18 atışın 3'ünü muhribe isabet ettirdi. Ağır yara alan Ben My Chree'nin gövdesi daha fazla dayamadı ve baş tarafı -yavaş yavaş- 36 dakika içerisinde suya gömüldü. Savaşın neticesinde bir gemi, telsiz-telgraf istasyonu, gazhane ve şüpheli tesisler, limandaki yelkenli, kayık ve teknelerin 200 kadarı tahrip edilmişti[298].

İngiliz gemisi Ben My Chree, batırılmadan evvel ilk başarısını Saroz Körfezi'nde demirliyken, üzerinden havalanan Short 184 tipindeki uçağın attığı torpille Marmara'da bir Türk gemisini batırarak elde etmişti. Ardından Marmara Denizi'nin kuzey kıyılarında bir Türk nakliye gemisini torpilleyerek şöhretini daha da arttırdı. 12 Ağustos 1915 tarihinde de yine geminin üzerinden havalanan aynı tipteki bir uçak dört direkli, bir bacalı, 5.000 tonluk bir gemiye daha torpil attı ve sığ suda batırdı. Batan gemi bir gün öncesinde E-14 denizaltısının saldırısıyla yaralanmıştı. 14 Ağustos 1915 günü Ben My Chree'nin uçakları ayrıca bir römorkör ile yardımcı bir geminin de batmasına sebep olmuşlardı[299].

---

[298] Dinçer Ateş, **"Meis Baskını"**, *Askerî Tarih Bülteni*, S.42, Ankara 1997, s.95-97; Mustafa Aydemir; ***Ben Bir Türk Zabitiyim: Batıktan Çıkan Kahraman Mustafa Ertuğrul***, Antalya 2004, s.57 vd.

[299] Ateş; **a.g.e.**; s.69

Bu gelişmeler olurken İtilâf Devletleri donanmaları da Fethiye'den Kaladran'a kadar tüm Antalya sahillerini abluka altına almıştı. İki kruvazör durmadan sahilleri tarıyor, rastladığı en ufak tekneyi zaptedip, içinde bulunan yiyecekleri alıp, tekneyi batırıyordu. Türklerin bu dönemde İngiliz ve Fransızlara karşı koyabilecek deniz mukavemet gücü bulunmuyordu. Bunu fırsat bilen itilâf güçleri ise Antalya'nın Fener Mevkiîîndeki su ile işleyen un fabrikasını dahi bombalayarak orduyu unsuz bırakmayı düşünecek kadar rahat hareket edebiliyordu[300]. Fransızlar bu görevi Paris II ve Alexandra isimli iki kruvazörüne vermişti. Bu gelişme üzerine Türkler bölgedeki karakolların erzak ihtiyaçlarını karşılayabilmek ve sıkıntı oluşmasını önlemek adına Fırka Komutanlığı 10-15 yelkenliyi teşkilâtlandırarak iaşe filosu hâline getirmiş ve bu gemiler geceleri bölgedeki karakolların erzak ihtiyacını karşıladıktan sonra Antalya'ya geri dönmeye başlamışlardı. Fransızlar Ava'da demirli ve erzak taşımada kullanılan bir Türk yelkenlisi olduğunu öğrenince limana girerek köyü bombaladıktan sonra yelkenliği beraberinde liman dışına çıkartarak parçalamıştı[301]. 13 Aralık 1917 tarihinde Paris II ve Alexandra Ava Limanı'nın içlerine doğru sokulmaya başladı. 15'lik toplarını köye çevirdi. Gerekli tedbirleri aldıktan sonra on kadar Fransız denizci erini motorla kıyıda demirli olan Türk yelkenlilerinin üzerine gönderdi. Bu gelişme üzerine Türkler hakim tepelere gizledikleri toplarının üzerlerindeki maskeleri atarak 18 dakika boyunca 145 atım yaptılar ve mücadelenin sonunda geminin cephaneliğini havaya uçurarak batmasını sağladılar. Alexandra'ya gelince; bu kruvazör daha saldırgan bir tavırla Türk sahillerinde dolanmaya başlamıştı. Sahilleri 15'lik toplarıyla döverken, limanlarda Türklerin nakliye için kullandığı yelkenlileri zaptettikten hemen sonra batırmak suretiyle âdeta Paris II'nin intikamını almıştı. Bunun üzerine de Türkler bir çözüm arayışına girdiler[302].

Türklerin bulduğu çözüm ise, yelkenlilerine musallat olan kruvazörü batırabilmek için herhangi bir yelkenlinin kaburgasını kaplayan iç kaplamasını sökerek, mümkün mertebe fazla miktarda dinamiti kaburga içerisine yerleştirmek, tam merkezine de bir top fünyesi koyarak, fünye halkasını bir telle izhar edip, 4-5 portakal sandığından birinin altına bu fünyeleri bağlayarak kaplamaları yeniden yerine çakmak suretiyle, dinamitleri tamamen gizleyip, sandıkları vinç yardımıyla yelkenliye yerleştirerek, tekneyi limana demirlemiş gibi gösterip, Alexandra'yı tuzağa çekmekti. Böylece fünye dinamiti ateşleyecek ve infilak vukua gelecekti. 8 Mart 1918 günü 25 kg dinamit yüklü yelkenli

[300] Aydemir.; **a.g.e.**, s.86
[301] **a.g.e.**, s. 88-89
[302] **a.g.e.**, s. 133

Tekirova'dan portakal yüklenmiş, yükünü boşaltıyormuş izlenimi verilerek, iki iyi yüzücü nefer ile tekne sahilden 3 km açığa demirletildi. Alexandra, hızla yelkenli üzerine geldi. Tekneye 4 km. kalınca bulunduğu noktadan top ateşine başladı. İlk taarruzda muvaffakiyet gösteremedi. Öğleden sonra saat 14^{00} te yeniden ama bu sefer 10 metre kalıncaya kadar yaklaştı. Kruvazörden atlayan bir asker, yelkenliği tetkik ettikten hemen sonra gemiden yardım istedi. Bu süre zarfında tekneye daha çok yanaşan kruvazör, yelkenliye hâlâtla bağlandı. Ardından gemi yedeğinde yelkenliyle beraber limandan dışarı doğru yol almaya başladı. Tam bu noktada Türkler sahilden 15'lik toplarıyla ateşe başlayınca kruvazör menzilden çıkmak için hızla hareket etmeye başladı. Açılan ateşler, Türklerin gemi personelini telâşa düşürme gayretlerinden başka bir şey değildi. Türk topçusunun menzilinden çıktıklarını fark ettikleri andan itibaren 5-10 Fransız bahriyeli, yelkenlinin bordasına atladı. Vinç ile sandıkları gemiye almaya başladılar, Fransızlar portakalların zehirli olup olmadığını denetledikten sonra nihayet sıra fünyenin bağlı olduğu sandığa geldi. Tel hâlât aşağıya doğru uzandı, bahriyeliler hızla sandığı vince bağladılar ve bir saniye sonra kayık enkazı ile küpeşteye yığılan insan kümelerinin parçaları havadan yağmaya başladı. Kruvazörün su kesiminde koca bir rahne açılmıştı. Ertesi sabah Alexandra'dan kurtulan 11 Fransız Subay ve astsubayı limana çıkarak teslim olmuşlardı[303].

Aynı dönemde Rusların kış ve ilkbahar mevsimlerinde Trabzon'a dökmüş oldukları ve Türkler tarafından tamamına yakını toplanarak üstü açık yelkenlilerle Trabzon'dan İstanbul'a getirilen mayınlar Çanakkale Boğazı'yla İzmir Körfezi çevresine dökülmüş, bu sayede Fransız mayın gemisi "Casablanca" ve "Moriette" batırılmıştır. Mayıs 1915'te denizaltıları bulmak, ele geçirmek ve bunlar hakkında eksiksiz, doğru bilgiler elde edebilmek için Adalar ile Marmara sahillerinde gözetleme istasyonları kurulmuştu[304]. 21 Temmuz 1917'de 12 metre boyunda ve su pompasıyla teçhiz edilmiş bir motorbot İzmir'in batısındaki Çeşme'de itilâf güçlerinin elinden alınırken, 17 Ağustos'ta Limnos Adasının feneri, İzmir'den hareket eden üç motorbot tarafından tahrip edilmişti. 13 Aralık'a gelindiğindeyse, Antalya'nın güneyindeki Ava bölgesinde itilâf donanmasına ait bir yardımcı kruvazör topçu atışıyla batırılmış, mürettebattan 52 kişi esir alınmıştı. 1917 Eylül'ünün başında Koramiral Wilhelm Souchon Almanya'ya dönerken yerine Koramiral Von Reuber Paschawitz tayin edilmiştir. 1918 yılı başında Türkiye'deki Alman denizcilerinin sayısı, 948'i boğazlarda kurulan özel komutanlıklarda

[303] **a.g.e.**, s.136-139
[304] Lorey; **a.g.e.**, s.118-119

olmak üzere 3441 kişiyi bulmuştu. Bu durum, Alman denizcilerinin Türk gemilerinde kullanılmasına da olanak sağlıyordu. Amiral Von Reuber Paschawitz komutasında Sakız ve Midilli Adalarına sefer yapmak üzere Yavuz (Gouben) ve Midilli (Breslau) bir torpidobot filotillası refakatinde 20 Ocak 1918 günü Çanakkale Boğazı'ndan çıktı. Birinci Dünya Savaşı'nın Türkiye topraklarında gerçekleşen son deniz hadisesi bu tarihte gerçekleştirilen İmroz baskını olmuştu. Pachauwitz'de, Souchon'un Türkiye'de yaptıklarından geri kalmamak maksadıyla böyle bir taarruz faâliyetine girişti. Amaç; bu hücum ile müttefiklere telâş ve dehşet vererek onların Çanakkale'deki birliklerinin takviyesini temin etmek ve bu sayede İttifak kuvvetlerinin denizaltılarına daha fazla hedef hazırlamak, deniz yönünden sıkışan Filistin Cephesinin yükünü azaltmak, hücum ile birkaç müttefik gemisini tahrip etmek ve muvaffak olunursa Kudüs-ü Şerif'in elden çıkışını unutturmak ve donanma personelinde oluşan moralsizliği gidermekti. Şu hâlde baskın boğaz önüne bir savaş gemisi getirmenin dışında mayın ve ağ manialarının artırılmasına, uçak filolarının takviyesine, denizaltıların boğazda yeniden hareket edebilmesine imkân vermiş olacaktı. Türk Donanması'nın Alman Kurmay Başkanı Albay Von Rihter başkanlığında toplanan komisyon baskın hakkında şu esasları belirlerken Türkleri plan haricinde tutmuştu. Donanmanın Türk komutanı (Tuğamiral) Arif Paşa ve Albay Sıtkı Bey'in olup bitenden haberi yoktu. Plan, ilke olarak yedi aşamadan mürekkepti. İlk aşamada, boğaz girişi önündeki torpil tarlaları arasında güzergâh açılmak üzere torpil arama müfrezesine emir verilecek, U-23 Alman denizaltısı 19-20 Ocak tarihinde Mondros Limanı ağzına mayın döşeyecek, limandan ayrılacak İngiliz gemilerine taarruz edecek, üçüncü aşamada 14 Ocaktan itibaren Zonguldak'tan ve İstinye'den kömür alınacak, filo 20 Ocak sabahı methâli terk etmiş olacak, iki savaş gemisinden her birine iki muhrip refakat edecekti. Ardından, Kefalo ile Kuzu Limanlarına girilerek belirlenen bölgeler tahrip edilerek adanın güneyinden Limni'ye doğru rota çizilecek, filo Mondros Limanı'na ulaştığı vakit, Midilli kruvazörü güneye doğru ilerlerken, Yavuz, Müttefik gemilere aşırtma atışlar yapacaktı[305]. Planın uygulanabilmesi maksadıyla Albay Rihter ve Amiral Paschwitz en kuvvetli gemileri tercih etmişti[306].

Harekât Enver Paşa tarafından reddedilmesine rağmen, Amiralin ısrarcı tutumu karşısında taarruz uygulanmaya kondu. Çanakkale'de kara savaşları bittiğinden bu yana İmroz adası Sedd'ül-Bahir'deki 21 cm'lik toplarla baskı altında tutuluyordu. Ayrıca Limni'de de İngilizlerin bir havaalanı vardı. Filo 19 Ocak 1918 günü saat $10^{30'}$ da

[305] Ali Haydar Emir, **"İmroz Baskını"**, *Askerî Tarih Bülteni*, S.53, Ankara 2002, s.194-197; Wallach; **a.g.e.**, s.218-219
[306] Yavuz, Midilli, Muavenet-î Millîye, Numune-î Hamiyet, Basra, Samsun

Sivridada civarında toplandı. Amiral Paschwitz'in filoyla ilgili şüpheleri vardı ve bunu giderebilmek için muhripleri boğaz girişinde bıraktı. Çünkü müttefik kuvvetlerin denizaltılarının Çanakkale girişinde olası yerleşmelerine engel olmak maksadıyla muhripler savaşa dahil edilmemişti[307]. Bombardıman Yavuz'un uzak himayesinde Midilli tarafından yapılacak, Muavenet-î Millîye, Numune-î Hamiyet, Samsun ve Basra torpidoları da zırhlılara destek vereceklerdi. Bu baskın harekâtı, 20 Ocakta İngilizlerin uzun zaman evvel karaya oturmuş karakol gemilerinin birinden alınmış planlar üzerine oturtulmuş bir baskın manevrasıydı. İngilizler ise, işi sıkı tutarak mayınlamadıkları alanları bir defa daha mayınlayarak Türklerin olası bir taarruzuna karşı tedbirlerini almış oldular. Osmanlı filosu 20 mil süratle sabah saat 6^{00}'da Tavşan Adası hizasına ulaştığında Yavuz'un iskele yönünde bir sarsıntı oldu. Gemi sol taraftan mayına çarpmış ve makineleri durmuştu. Bu, Amiral için bir sürprizdi. Bu sanılanın aksine oldukça önemli bir hadiseydi. Çünkü seyredilen güzargâh artık sanıldığı gibi bilinmeyen tehlikelerle doluydu ve ayrıca mayına çarpmayla oluşan patlamadan dolayı İngiliz gözetleme gemileri filoyu fark etmişti. Bunun üzerine vakit kaybedilmeksizin Amiral taarruz emrini verdi. İlk ateş eden Yavuz'du. Bu atışta Kefalo Limanı'nda yatan bir nakliye gemisi, hemen orada batmıştı. Ardından mezkur gemi işaret istasyonunu ve bazı gemileri tahrip etti. Midilli ise, İngiliz muhriplerini sahilden güneye çekilmeye zorlamaktaydı[308].

Yavuz, Midilli ve Muavenet-î Millîye diğer gemilerden evvel hareket ederek İmroz'un Mondros limanına girerek liman içerisindeki M-28 ve Reglan monitörlerini tahrip etmişti. Daha sonra Midilli tek başına bir havaalanını ve limandaki benzin depolarını bombalamıştı. Fakat gemi İngiliz mayın sahasına girip de beş mayına çarparak batmaya başlayınca, Yavuz duruma müdahâle etmek zorunda kaldı. Bu sırada mayın tarlasına düşen filonun en önemli gemisi Yavuz da bundan payına düşeni aldı ve Midilli'yi kurtarmaya çalışırken o da iki mayına çarparak ağır hasar gördü. Midilli, üçüncü yarasını alır almaz denizin derinliklerine doğru ilerlemeye başladı. Tigris ve Lizard muhripleri bu gelişmenin ardından Midilli'nin battığı noktaya doğru hızla ilerlemeye başladı. Buna müteakip, Türk muhripleri boğazdan İmroz'a doğru hareket emrini aldılar. İmroz açıklarına vardıklarında İngiliz muhriplerinin saldırısına uğrayan Türk muhripleri isabetli atışlarıyla İngiliz muhriplerini etkisiz hâle getirdiler. Ama bu sırada Ali Rıza Bey komutasındaki Basra da iki isabet aldı. Yavuz ise, çıkış rotasına yakın seyrettiği için bir defa daha mayın tarlasına düştü. Bunun üzerine otuz İngiliz uçağı gemiyi bombardımana

[307] Emir, **a.g.m.**, s.200-201
[308] **a.g.m.**, s.203

başladı. Yavuz Nâra sığlığında karaya oturdu. Yavuz'un kurtarılması için geçen yedi gün boyunca geceli-gündüzlü İngiliz uçakları geminin üzerine 400 bomba attı[309]. Hüsranla neticelenen harekâtın sonunda Amiralin beklentisinin aksine Türklerin savaşı denizde kazanma arzuları tam anlamıyla kırıldı. Zırhlıyı 26 Ocak'ta Turgut Reis her iki yanında kanallar açmak suretiyle oturduğu yerden kurtardı. 28 Ocak'ta ise; İngiliz E-14 denizaltısı Yavuz'u batırmak maksatlı Boğazdan içeri girip, Yavuz'u bulamayınca İntibah ve Burak Reis gambotlarına saldırmış, başarılı olamamıştı. Bu denizaltı daha sonra Sedd'ül-Bahir önlerinde su yüzeyine çıktığında topçu ateşiyle başa çıkamayacağını anlayınca gemiyi batırarak mürettebatıyla teslim olmuştu[310].

Bir elden sevk ve idareye imkân vermeyen Alman askerî teşkilât yapısının kusuru bir defa daha İmroz baskınıyla ortaya konmuş oluyordu. Savaş harekâtı planlaması ve uygulaması açısından Türk ve Alman karargâhlarında bir anarşi havası hakimdi.

2.2.4. Birinci Dünya Savaşı'nda Türk Donanması'nın Karadeniz'deki Faâliyetleri

1914 senesi sonlarında boğazın savunması için en önemli vazife Karadeniz'den Akdeniz'e geçiş yolunun açık tutulmasıydı. Savaşın başlangıcından itibaren Doğu Karadeniz'de hummalı bir şekilde nakliyat devam ediyordu. Kafkasya'daki Türk ordusunun ikmâli ve takviyesi Trabzon üzerinden icra edilmekteydi. Anadolu sahillerindeki kömür limanı Zonguldak ile irtibatın sağlanması, Türklerin savaşı sevk ve idaresi açısından hayati bir öneme haizdi. Karadeniz'deki Türklerin gerçekleştirdiği en önemli harekât Novrosiski ve Odessa Limanlarının Souchon komutasında bombalanmasıdır. Ekim ayının 27. akşamı Karadeniz Boğazının batısında Kısırkaya önünde Yavuz, Midilli, Hamidiye, Berk-î Satvet, Peyk-î şevket, Muavenet-î Millîye, Gayret-î Vataniye, Samsun, Taşoz muhripleri ile Nilüfer mayın ve İrmingrad kömür gemisi bir araya gelmişlerdi. Donanma beş ana gruptan teşekkül ettirilmiş ve komutanlarına şu talimatlar verilmişti:

1) Amaç: Rusya'ya karşı savaşılacak, Rus Deniz Kuvvetleri yok edilecektir. İkinci olarak savaşın yönlendirilmesinde etkin olacak tüm değerli yapılar tahrip edilecektir.

2) İcra: Yavuz, Nilüfer ve iki muhriple Sivastapol'a, Midilli ve Berk-î Satvet Kireç Boğazı ile Novrosiski'ye, Hamidiye Kırım'ın güneyine (Yalta, Kefe), Filotilla Komutanı Madlong (Gayret-î Vataniye) iki muhrip ve Samsun mayın gemisiyle Odessa'ya,

---

[309] **a.g.m.**,s.203-208

[310] Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp***...,C.IV, s.400-401; Lorey; **a.g.e.**, s. 173-175; Gülen; **a.g.e.**, s.338-341

Oçakofa'ya taarruz ederken, Peyk-î şevket Sivastapol-Varna kablosunu kesecektir. Kıdemli Yüzbaşı Cevat (Toydemir) Bey'in komutasındaki Peyk-î şevket kruvazörü, Rus Donanmasının başlıca hareket üssü olan Sivastapol'u Varna'ya bağlayan kabloyu kesmeyle görevlendirilmişti. Kabloyu kesmeye giderken Rus "Olga" vapuruna rastladı. Bu vapur kısa süren bir mücadelenin ardından batırılmadan Peyk-î şevket'in yedeğinde İstanbul'a getirilerek Osmanlı Bahriyesine kazandırdı. Bu başarının ardından Çanakkale Savaşı'nın en şiddetli dönemlerinde silâh ve levazım kafilelerini çok defa himayesine alarak mahâlline ulaştırmıştı. Fakat Peyk-î Şevket 6 Ağustos 1915 tarihinde takibiyle görevlendirildiği E-11 denizaltısını gözden kaçırınca torpillenmiş, vasat kısmı suya gömülmüş âdeta ikiye bükülmüş bir şekilde İstanbul'a zorda olsa dönmeyi başarmıştı[311]. Bu arada Türkler Karadeniz'e askerî yığınaklar yapmak için Trabzon'a Akdeniz ve Millet vapurlarını göndermiş, bunları da muhafaza amacıyla Karadeniz'e Hamidiye ve Midilli kruvazörlerini çıkarmıştı. 6 Kasım 1914'te Trabzon'a ulaşan gemilerden Hamidiye limanda beklerken, Midilli 9 Kasım'da Rus sahillerine doğru Karadeniz'e açılmış ve Poti'ye yaklaşınca da 2000 m. mesafeden limanını ve yakıt tesislerini bombardıman ederek aynı gün üssüne geri dönmüş, 13 Kasım'da da iki gemi yara almadan Boğaz'dan içeri girmişlerdi. Ruslar ise, bu bombardımanın altında kalmak istememeleri sebebiyle Amiral Eberhard'ın komutasında 17 Kasım günü Trabzon'u bombardıman etmişlerdi. Aynı gün Hamidiye kruvazörü Akdeniz ve Mahmut Şevket Paşa nakliye gemilerini muhafaza maksadıyla Karadeniz'e açılmış 20 Kasım'da Tuapse'ye ulaşmış, telsiz istasyonu, fener kulesi, ve askerî bazı tesisleri tahrip ederek Trabzon'da Midilli ve nakliye gemileriyle birleşerek geri dönmüştü[312].

3) Boğazın Müdafaası: Barbaros, Turgut ve Durak Reis[313] ayrıca iki muhrip boğaz önünde duracak ve muhripler torpido atakları yapacaktır.

4) Telsiz İşleri: Türklerin sahip olduğu gemilerin dışında Türk karasuları dahilinde telsiz konuşması yapılması, Türklerin istihbarat amaçlı yabancı gemilerle kurduğu irtibatların dışında telsizle haberleşilmesi yasaklanmıştır.

29 Ekim'de Gayret-î Vataniye ve Muavenet-î Millîye muhripleri Odessa önlerine ulaştı. Rusları şüphelendirmemek için muhripler fenerlerini yakmışlardı. Gayret-î Vataniye, "Kubans" gambotunu torpilledi. Muavenet-î Millîye solunda gördüğü ve limana

[311] Bu vapur, Cumhuriyet'in ilânının ardından Devlet Denizyolları İdaresi'nce "Cumhuriyet", ismiyle uzun yıllar Türk denizciliğinin hizmetinde kalmıştır. Bkz. Şemsi Sunol, **"Birinci Dünya Harbi'nde Peyk-î Şevket"**, *Donanma Dergisi*, C.65, S.402, İstanbul 1953, s.50-52
[312] Bargut; **a.g.e.**, s.63
[313] İsmi sonradan Kemal Reis olmuştur.

yakın duran bir tekneyi batırdı. Hemen ardından "Doneç" gambotuna ateş açtı; fakat kömür mavnasına isabet ettirebildi. Bu ani taarruzla limanın tüm elektriği kesildi. Samsun mayın gemisi gruptan ayrıldıktan sonra Odessa ve Oçakofa 28 mayını döşemenin mümkün olamayacağına kanaat getirerek, Sivastapol-Odessa hattına gelişigüzel dökerek, planlandığı gibi dönerken Nilüfer'de planlandığı gibi 60 mayını Sivastapol açıklarına bıraktı ve dönerken "Grandük Alexander" isimli Rus posta gemisine rastlayınca 6 cm'lik toplarıyla ateş açarak batırdı. Hamidiye, Midilli ve Berk-î Satvet'ten Kısırkaya önlerinde ayrılarak Kırım'a yol tutarken, Berk-î Satvet ve Midilli Novrosiski önüne geldi. İki gemi, petrol limanı olan şehri bombardımana başladılar. Berk,1500 metreden telsiz istasyonuna ateş açtı. Liman, petrol depolarının da etkisiyle alevler içerisinde kaldı. Limandaki 15 vapurun büyük çoğunluğu batırıldı. Gemiler, Amiralden aldıkları emir uyarınca boğaza döndüler. Kırım'da ayrılan Hamidiye, Kefe'yi iki kez bombalayarak su kulesini, demiryolu istasyonunu, ambarları ve depoları tahrip etti. Ardından Nikolayev'den Novrosiski'ye giden bir Rus şilebinin mürettebatını esir almış, geminin deniz musluklarını açmak suretiyle batırdı[314]. Bu sırada Barbaros, Turgut, Durak Reis, Yarhisar, Basra'dan kurulmuş yedek filo donanma ikinci komutanı Yarbay Arif Bey'in komutasında Karadeniz'e açılmış, küçük muhriplerle karakol vazifesi yerine getirirken, Barbaros ve Turgut deneme atışları yapmıştı. Yavuz ise iki muhriple dönüş rotasına girdiğinde Rus vapuru olan "Ayda" ya denk geldi ve içerisine yeteri kadar asker ile subay koyarak İstanbul'a (Beykoz) gönderdi. 30 Ekim 1914'te gemiler İstanbul'a zayiat vermeden döndüler. 30 Ekim 1914'de gemiler İstanbul'a zayiat vermeden döndüler[315].

Rus Donanma Komutanı Eberhart, bu taarruzun maksadını çözmüştü. Amaç, baskının Odessa ile Oçakof'a yapıldığını göstererek esas kuvvetleri Sivastapol'a sevk etmekti. Çünkü Sivastapol Rus Donanması'nın bel kemiğiydi. Souchon, Sivastapol kıyılarına 3,5 mil kalmışken ani bir emirle ateşe başladı. Bu ateşe Ruslardan ilk yanıt Prut mayın gemisinden geldi. Yavuz 15 cm'lik toplarıyla gemiyi batırınca filikalarla denize inilmeye başlandı. Denize indirilen filikalardan birini Taşoz muhribi çevirdi ki bu filikada gemi komutanı da bulunuyordu[316]. Osmanlı Devleti için savaşın başlamasına sebep olan bu taarruzun ardından İzmir Müstahkem Mevkiîî Komutanlığı'na emir vererek yük

[314] Hamidiye, 15 Mayıs 1918'de Sivastapol'dan Kefe'ye giderken Yalta'daki Alman ve Avusturya bataryaları Hamidiye'nin bayrağını Sovyet bandırası sanarak ateş açmış ve iskele bordasına isabette kaydetmişti. Bkz. Daver**; "…Marmara ve Ege …**", s.2474
[315] Alpagut; **a.g.e.**, s. 53 vd.
[316] **a.g.e.**, s. 58-77; Bayur; **a.g.e.**, C.III, ksm.I, s.354

almakta veya boşaltmakta olan Türk gemilerinin derhâl boğaza hareket etmeleri istenmiştir. Karadeniz'de bulunan Reşit Paşa ve Kızılırmak vapurları Zonguldak'tan İstanbul'a yola çıkarılmıştı. Ayrıca Karadeniz Boğazı'nı kuvvetlendirmek amacıyla Nevşehir ve Malatya gambotları müstahkem mevkiîî komutanlıkları emrine gönderilmişti. Kasım ayında ise, Akdeniz ve Millet vapurları Midilli ve Hamidiye'nin himayesinde Trabzon'a giderken Midilli, Poti Limanı'nı bombardıman etmişti[317].

18 Kasım günü Midilli ve Yavuz 5 zırhlı ve 2 muhripten oluşan filo ile savaşa tutuşmuş, Yavuz'un dışında Rus Amiral gemisi de yara almıştı. Souchon'un böyle sorumsuzca bir tutum içerisine girmesi, üst düzey Türk bürokrasisinde endişeye sebep olmuştu. Çünkü Yavuz, Türklerin ellerindeki Ruslarla Karadeniz'de savaşabilecek yegâne yüzer güçtü. Bu durum Alman Komuta Heyeti tarafından da biliniyor olmasına rağmen, Amiralin böyle maceralara atılmasının bir türlü önünü alamıyordu. İşte bu hareketlerinin birisinin neticesinde Rus donanması harekete geçmiş ve 6 Kasım sabahında Zonguldak'taki kömür depolarını topa tutarak, üç nakliye gemisini batırmıştır. Ardından Türkler durumu toparlayabilmek adına Ünye, Ordu, Giresun'dan yedi tabur askerî Trabzon'a denizyoluyla sevk eder. Rusların 17 Kasım'da Trabzon'u bombalamalarının ardından İttifak kuvvetleri misilleme olarak Hamidiye kruvazörüyle Batum'u topa tutar, Midilli ile Rusların nakliye gemisi olan "Oleg" ve "Atos" u batırır. Ama 31 Aralık tarihinde Rusların Kafkas cephesine yaptığı sevkıyatı sekteye uğratmak amacıyla yapılan tarama sırasında Berk-î Satvet de bir mayına çarparak yaralanırsa da, yüzerek İstanbul'a ulaşır ve havuza alınır. Bu gelişmenin ardından 15 Kasım'da Türk Donanması Amiral Souchon'un komutasında Karadeniz'e açılır. 1914 Aralık'ının son günlerinde de Midilliye değişik bir görev verilir. Görev, Rus askerî üniforması giymiş 24 Türk atlısının evvelden belirlenen Kafkas-Rus kıyılarına 300 tonluk Zafer isimli bir gemiyle çıkarılması, Bender-Bent demiryolu hattının bu özel eğitimli Komando Birliği tarafından tahrip edilmesi ve Zafer'e muhafızlık vazifesinin yerine getirilmesi esaslarını içermektedir. Harekât sonunda Zafer gemisi aldığı iki esir ile İstanbul'a dönerken, komando birliği görevini yapamadan esir düşmüştür. 31 Aralık 1914'te de Türkler aldıkları bir istihbaratı değerlendirmek maksadıyla Hamidiye ve Midilli'yi Batum'dan Kırım'a kadar olan geniş alanı Rusların Kafkas cephesine deniz yoluyla yapmakta oldukları askerî nakliyatı önlemek amacıyla kontrol etme ve bu sırada Berk-î Satvet'e

[317] Daver, **"Birinci Dünya Harbinde…"**, s.2384; Türk vapurlarından Reşit Paşa ve Kızılırmak hastane gemisine çevrilerek Wrangel ordusu kalıntılarının hizmetine verilmişti. **"Gülcemal Vapurunun Başına Gelenler"**, *Açıksöz Gazetesi*, 20 Kanun-i Evvel 1336 (20-11-1920)

kömür yüklemek üzere Zonguldak'a hareket edecek olan Yeşilırmak isimli vapura da refakat etme görevini üstlenirler. Ama Berk-î Satvet'in mayına çarpması her şeyi değiştirir. Hamidabat ile Yunus torpidobotları bölgeye gelerek mayın arama-tarama incelemesi başlatır; ancak 24 saatlik bir gecikmenin ardından yola devam edilebilir.

3 Ocak 1915 tarihinde Hamidiye, Kagol sınıfı bir Rus kruvazörü ve 4 muhribiyle karşılaşır. Midilli uzak olduğundan muharebeye müdahâlede bulunamamış, bunun üzerine Hamidiye yönünü batıya çevirerek uzaklaşmaya başlayınca Rus kruvazörü de ardından takibe ve ateşe devam etmiştir. Bir saatten fazla süren takibin ardından Ruslar Yavuz'un geldiğini düşünerek Romanya'nın Kalas Limanı'ndan hareket eden İtalyan bandıralı "Maria Roza" isimli bir gemiyi de tarafsızlığına aldırmaksızın batırdılar. Elbette bu sırada açılan mesafeyi kapatabilmelerinin mümkün olmadığını da fark edince takipten vazgeçerek üslerine dönerler. Nisan ayı içerisinde alınan bir istihbarat neticesinde Türkler, İngilizlerin, Fransızların ve Rusların Odessa'da saldırı maksatlı toplandıklarını öğrenince 3 Nisan 1915 tarihinde Odessa'yı bombalamak için Mecidiye kruvazörüyle birlikte 4 muhribi bölgeye göndermişti. Bu harekât esnasında Mecidiye mayına çarparak batınca harekât sona erdi[318].

Ruslar mayın döşemede oldukça başarılıydı. Türkler ise Rusların döşediği mayınları az su çeken Draç, Yunus, Kütahya gibi gemilerle toplayarak Çanakkale'ye döşüyorlardı. İşte 18 Mart zaferini de kazandıran bu mayınlardır. Ruslar yalnız "İmparatoriçe Maria" dretnotunu hizmete alınca Karadeniz'deki üstünlüğünü böylece perçinlemiş oldu. Bu dretnot Türklerin Karadeniz'de yaptığı kömür nakliyatının da önünü kesmişti. Karadeniz'de Rusların lehine bozulan dengeyi sağlamak için Sivastapol'da demirli bir gemi cephaneliğine düzenlenen bir sabotajla batırıldı. Böylece, kuzeyde dengeler yeniden eski konumuna döndü. Ağustos ayının sonuna doğru Rusların Karadeniz filosunda görev değişimi olmuş ve Amiral Kolçak, Eberhard'ın yerine donanmanın başına geçmişti. Geçer geçmez de ilk iş olarak Varna şehrini topa tuttu, liman ve çevresine mayın hatları tesis ettirdi. Amaç, Varna'yı bir deniz üssü gibi kullanan Alman ve Türk gemilerinin hareket alanlarını daraltarak Karadeniz'de yapacağı faâliyetlere zemin hazırlamaktı. Bu sırada, bölgede bulunan iki Alman denizaltısı

[318] Almanlar, kısmen tamir edilerek, yüzdürülmüş gemiyi Rusların savaşı bırakmasıyla birlikte devralmış ve Türklerin Rus limanlarından gemi talebine rağmen Türklere ait olan Mecidiye'yi dahi vermek istememişlerdi. Bu durumda kopma noktasına gelen Türk-Alman ilişkileri Amiral Pachauwitz'in Kayser'den aldığı müsaadeyle Mecidiye'yi serbest bırakmasıyla yumuşamışsa da Türklerin diğer gemi talepleri geri çevrilmiştir. Mecidiye'de 13 Temmuz 1918 senesinde Hamidiye'nin yedeğinde İstanbul'a getirilmişti. Bkz. Daver**; "…Marmara ve Ege…"**,s.2473; bkz. Bargut; **a.g.e.**,s.64-65

görevlerini yerine getiremeyince, bölgeye Türklerin 12 ve 16 No'lu mayın tarama gemileri gönderildi. Bu iki bot bir ay kadar çalışarak Varna Limanı'nı mayınlardan temizledi. Aralık ayının ilk haftasında botlar, Romanya'dan erzak getiren iki yelkenliyi de yedeklerine aldıkları hâlde İstanbul'a dönmek için yola çıktı. Fakat bu iki Türk botu boğazdan içeri girecekleri sırada Rus muhriplerinin kendilerini beklediğini gördüler. Mürettebat Rusların elinden kurtulmayı başarırken, yelkenliler Ruslar tarafından tahrip edildi. Bu gelişmenin ardından Romanya 27 Ağustos'ta İtilâf Devletleri saflarında savaşa dahil oldu. 30 Ağustos'ta Osmanlı ve Bulgaristan, Romanya'ya savaş ilân etti. Almanlar 2 ve 11 Eylül günleri Romenlerin yakıt ve askerî depolarını deniz uçaklarıyla tahrip edince, Romenler Transilvanya dağ geçitlerini zorlayarak Macaristan'a girdiler. Ama Ekim 1916'da Türk-Alman ve Bulgar ittifakı karşısında fazla direnemeyerek çekilmek zorunda kaldılar. Mareşal Von Makenzen komutasında Köstence Carnavuda hattını geçtiler. Ruslar 2 Kasım'da Köstence Limanı'nı denizden topa tuttuysa da muvaffak olamadı. 1 Aralık günü Romenlerin saldırısını Türk birlikleri durdurdu. 4 Aralık'ta İbrail, 6 Aralık'ta Bükreş İttifak Kuvvetleri'nin hâkimiyetine geçti. Köstence'ye gelen Türk ordusu oradan donanmanın himayesinde Batum'a gelmiş, Batum'a çıkan kuvvetler Azerbaycan'ı İngiliz ve Ermenilerin tedhişinden kurtardıktan sonra Hazar Denizi'ne inerek buradaki gemilere Türk bayrağını çekmişti[319].

Balkanlar'da da devam eden savaşın Rus ve Romenler için kayıpla sona ermesiyle Eflak ve Dobruca İttifak Kuvvetleri'nin eline geçmiş ve böylece İstanbul-Köstence arasında deniz seferleri başlatılmıştı. Gemiler gündüzleri Midye, İğneada ve Varna Limanlarında gizleniyor; geceleri yollarına devam ediyorlardı. Türkler Varna'yı muhafaza etmek, olası bir Rus saldırısına karşı tedbirli olmak maksadıyla Gayret-î Vataniye muhribini bölgeye göndermiş; fakat gemi kayalıklara çarparak yaralanınca, Köstence denizyolunun açık tutulabilmesi için Hamidabat torpidobotu 29 Ekim 1916'da üç gemiyle beraber İğneada'ya gönderilmek zorunda kalınmıştır. Torpidobot, 13 Kasım 1916'da ani bir Rus saldırısı neticesinde Şirket-i Hayriye'ye ait 63 no'lu vapuru isabet alarak batırılınca, Varna'dan gelen Alman deniz uçakları duruma müdahâle etmek zorunda kalmış ve Rusların İğneada'ya ani baskını amacına ulaşamadan neticelenmişti. Gelişmeyi müteakip, Ruslar Midye'yi bombalayarak üstlerine dönmüşlerdir. Fakat Köstence'yi yeniden ele geçirme fikrinden vazgeçmeyerek 12 Mart 1917'de tekrar saldırıya geçmişler ve 18 Mart'ta Kiril torpidobotunu, Mayıs ayında da hava hücumunda

[319] Daver; **"…Marmara ve Ege…"**, s. 2474

iki uçaklarını kaybetmişler ve bunun üzerine 31 Mayıs'ta da Mangalya'yı bombalamışlardı. Türkler de buna karşılık verebilmek için Karadeniz'deki Yılan Adasına sefere çıkmaya karar vermişler ve Yarbay Von Knorr'un emrindeki Midilli kruvazörüyle 23 Haziran 1917'de adaya doğru harekete geçmişlerdi. Midilli, adaya yaklaşınca başlattığı ateşle fener kulesini tahrip etmeyi başarır. Karaya çıkarılan birlik ise, adadaki topları kullanılamaz duruma getirir ve askerî malzemelerle, savaş esirlerini de yanlarına alarak gemiye dönerler. Taarruz hareketinden haberdar olan Ruslar da, "İmparatoriçe Katherina" muharebe gemisi ve bir muhrip filotillası ile Midilli'nin yolunu kesmek için Sivastapol'dan hareket eder ve öğleye doğru taraflar birbirlerini fark ederek top atışlarına başlarlar. Ancak Midilli'nin 15 cm'lik toplarının kuvveti karşısında Rus muharebe gemisi daha fazla direnemeyerek takipten vazgeçer. 1 Ekim 1917 tarihi Rusya için bir dönüm noktası olmuştur. Ruslar bir ihtilâl dalgasıyla karşı karşıya kalarak yeniden ve toplumsal açıdan bir yapılanma içerisine girdiklerinden tüm dünya ile irtibatlarını koparmışlardı. Bu kararın neticesi olarak da 17 Aralık 1917'de Brest-Litowsk Antlaşması yapılmıştır. Antlaşmanın yapılmasının ardından Cemal Paşa ve Rauf Bey, zaferden emin olduklarını söyleyerek Alman ve Avusturyalı müttefiklerine İzmir'de müşterek bir deniz üssü tesis etmelerini dahi teklif etmişlerdi. Bu hadise, merkezî imparatorlukların Güney Akdeniz'de oluşturmak istedikleri hegemonyanın kat'i deliliydi[320].

Rusya, 3 Mart 1918 tarihinde de tüm merkezî devletlerle antlaşma yaptıktan sonra, Karadeniz Bölgesi'nden çekildi. Böylece Nikolayev Limanı'ndan Köstence'ye, Basra, Taşoz, Hamidiye, Samsun muhripleri Türkiye'ye denizden lojistik desteğini sürdürdü. Köstence şehri, Türklerin deniz yoluyla sevk ettiği Alman askerleri tarafından işgal edilmişti. Bu işgalin ardından Türk gemileri Hamidiye ve Yavuz da ünlü Rus limanı Sivastapol'a girmiş, Ruslar donanmalarının önemli bir kısmını da İttifak kuvvetlerine teslim etmiş, (6 zırhlı, 40 nakliye gemisi, 14 denizaltı ile pek çok yardımcı gemi) kalanlarını Novrosiski Limanı'na kaçırmıştı. Bundan sonra Karadeniz Boğaz Komutanlığı için esas olan artık Karadeniz civarındaki mayınları temizlemekti. Böylece bahriyenin serbestçe boğaza girmesi temin edilmiş olacaktı.

[320] Lorey; **a.g.e.**, s.171; Bargut; **a.g.e.**, s.73; Georges Guesdon; **"1918'de Merkezi İmparatorluklar tarafından Ukrayna Sahillerinin İşgali"**, C.51, S.353, *Deniz Mecmuası*, İstanbul 1939, s.42

Amiral Usedom'un komutanlığında başlatılan Karadeniz'deki mayın temizleme görevinde 1800 mayın temizlenirken, İsa Reis ve Malatya gambotları hasar almış, "Rhone" ve 2 numaralı mayın tarama gemileriyle Kütahya torpidosu batmıştı[321].

Odessa'yı üs edinen Avusturyalılar, Rusların limanda tuttukları Bosna, Wells, Barsch isimli gemileri müsadere etmekte Türk torpidolarının desteğinden de istifade etmişti[322]. Almanlar, Pamiat Mercury ve atölye gemisi olan Feleiss'i müsadere ederken, Türkler, R.10 torpidosu, Us.4 denizaltı gemisi, Azak Denizi'ndeki beş avizoyu[323] ve "Tchslivy" ile "Sacken'i" donanmalarına kattıklarını dünya kamuoyuna duyurmuşlardı[324]. Böylece Türkler ve Almanlar bölgede hâkimiyetlerini yavaş yavaş kabul ettirmeye başladılar.

2.2.5. Çanakkale Savaşlarında Türk Bahriyesi

Osmanlı döşenen mayın hatlarının korunması ve boğazların müdafaası için seferberlik ilân eder etmez, ilk deniz bataryası olarak tesis edilen Dardanos Bataryası'na Asar-ı Tevfik zırhlısından sökülen 35 mm.'lik bir top daha monte etmiş, böylece Marmara'ya hapsedilmeye çalışılan Osmanlı Bahriyesi kendisine bu yolla Çanakkale Savaşı ile bir çıkış bulmuştur. 18 Mart 1915 ve sonraki aylarda Çanakkale sırtlarına Dardanos gibi daha pek çok bataryayı Osmanlı Bahriyesi gemilerin güvertelerinden sökerek yerleştirecektir.

Bu bataryalar iki ana grup hâlinde tesis edilmişlerdi. Methâl Bataryaları, Ertuğrul, Sedd'ül-Bahir, Anadolu kıyısında Orhaniye, Kumkale tabyaları ve Merkez Bataryaları, Rumeli kıyısında Namazgah, Hamidiye, Yıldız, Mecidiye, Anadolu kıyısında ise Çimenlik, Hamidiye, Dardanos, Mesudiye tabyaları, bunların cephaneleri sayılı, atış mesafeleri kısaydı. Mevcut bataryalara İlâveten Mesudiye'de yüzer bir batarya olarak kullanılmak istenmiş, ama yapılan tetkikler neticesinde zırhlının böyle kullanılmasının doğru olmayacağı saptanmıştır. Buna rağmen 5 Eylül 1914'te Hamidiye ve Namazgah tabyalarıyla çalışmak görevi tevdii edilerek 17 Eylül'de Hacıpaşa çiftliği önüne 5 kulaca demirlenerek şamandıraya bağlanmıştı. Ama tutulan yolun yanlışlığı 13 Aralık 1914'te kendini gösterdi ve üç İngiliz, üç Fransız bir B-11 denizaltısı mayın hatlarını geçerek

[321] Lorey; **a.g.e.**, s.171; Bargut; **a.g.e.**, s.73
[322] Guesdon; **a.g.m.**, s.38
[323] Avizo: Muhabere gemisi
[324] Guesdon; **a.g.m.**, s.40

Mesudiye'yi torpilledi. Bu zırhlıdan arta kalanlarla da Baykuş bataryası ve muhtelif bataryalar donatıldı. Baykuş bataryası özellikle Bouvet zırhlısı üzerinde sağladığı isabetlerle kendini gösterdi. Bu bataryaların dışında Ocak 1917 tarihinde Almanya'dan getirilerek Sedd'ül-bahir bölgesine konuşlandırılan 21 cm'lik bir gemi topu vardı ki, müttefik donanmasının hareket üssü olan İmroz Adası'nı ateş altında tutuyordu. Ekim 1918 yılında da Turgut Reis zırhlısının 1-28 cm'lik topu için Sedd'ül-bahir mevzi hazırlandıysa da mütareke dönemine girildiğinden topçusunun konuşlandırılmasından vazgeçilmişti[325]. (Tablo 8)

Adı	Tarihi	Yeri	Top sayı ve Çapı
Mesudiye Bataryası	Ocak 1915	Baykuştepe eteği	3x15
Muin-i Zafer Bataryası	Şubat 1915	Baykuştepe doğusu	4x7,5
Berk-î Satvet Bataryası	Mart 1915	Akyarlar doğusu	4x5,7
Ertuğrul Bataryası	Şubat 1915	Mesudiye yakınları	4x5,7
Ertuğrul Bataryası	Mart 1915	Kumburnu	6x4,7
Ertuğrul Bataryası	Şubat 1915	Kepezburnu	3x5,7
Ertuğrul Bataryası	Şubat 1915	Kepezburnu	3x7,5
Turgut Bataryası	Mart 1915	Soğanlıdere sağ yanı	4x8,8
Barbaros Bataryası	Nisan 1915	Soğanlıdere sol yanı	3x10,5
Alman Bataryası	Nisan 1915	Soğanlıdere	4x8,8
Berk-i Satvet Bataryası Ek	Nisan 1915	Akyarlar doğusu	2x5,7
Yavuz Topu	Haziran 1915	İntepe	1x10,5
Peyk-î Şevket Bataryası	Eylül 1915	İntepe-Çataltepe	1x15
Mesudiye Topu	Nisan 1915	Akyarlar	4x7,5
Mesudiye Topu	Nisan 1915	Nara	1x7,5
Mesudiye Topu	Ağustos 1915	Boğalı	2x5,7

Bu arada Çanakkale'de denizaltı savaşlarının kızışmasıyla beraber Marmara'ya bir gambotla bir vapur ve doğu kısmına da merkez üssü Mudanya olmak üzere bir yat tahsis olundu. Boğazın maruz kaldığı ilk bombardımanın tarihi olan 19 Şubat 1915'ten

[325] Kayabalı-Arslanoğlu; **"Türk Deniz…"**, s.843; Besbelli; **Çanakkale'de…**, s.9-12; Tablo, Kayabalı ve Arslanoğlu'nun Türk Kültürü Dergisi için hazırladığı **"Deniz Bataryalarının Faâliyetleri**" isimli makalesinden alınmıştır.

itibaren iki gemiyle Hisarlarla İstanbul Limanı arasında karakol hizmeti tesis olundu [326]. Marmara adaları ve bilhassa Paşalimanı üs olarak kullanılmak suretiyle yapılan denizaltı karakolu esnasında bazen bu gemilerle denizaltılar arasında topçu atışları olmuştu. Bu çarpışmaların bazılarında Türkler gemilerini dahi kaybetmişlerdir. 18 Mart 1915'te Almanlara ait bir keşif uçağı yaklaşmakta olan İttifak güçleri donanmasını rapor edince tüm müstahkem mevkiîî alarma geçirildi. Müttefiklerin saldırısı boğazı ateşe boğmuştu. 19 Şubat saat 9^{15} de Çanakkale "Queen Elizabeth" in yoğun bombardımanıyla sarsıldı. Amiral Carden, 6.000 metreye kadar kıyıya yaklaşmışsa da Türk topçusunun ateşiyle karşılandı. Dağınık olarak tabiye edilen toplar ve obüsler Türkler ve Almanlar tarafından iyi idare edilmişti. İnflexible, Sedd'ül-bahir bataryasını kendisine hedef seçmişti. Fakat başarılı atışlar yapılmayınca Amiral gemisi Vengeance'den mayın tarayıcı gemilerin boğaza sokulması istendi. Amiral Usedom da buna mukabil Karadeniz Boğazına yığılan tüm cephanenin Çanakkale'ye gönderilmesini emretti[327]. Atışlar neticesinde "İnflexible"nin komuta köprüsü, çanaklık üst kapağı, telsiz dairesi ile su kesiminin altı tahrip olmuş ve kruvazör savaştan çekilmek zorunda bırakıldıysa da, ona refakat eden bot batırılmıştı. Bunun üzerine Amiral gemisi "Suffren" ile "Bouvet" Anadolu sahiline, "Gaulois" ve "Charlémagne" Rumeli sahiline doğru hücuma geçti. Bouvet ve Suffren zırhlısı Kumkaleyi ateş altına alırken Triumph, Ertuğrul bataryasını top atışına tutuyordu. 25 Şubat'ta İngiliz başkomutan De Robeck'in emriyle Agamemnon, Queen Elizabeth, İrresistable, Gaulois karşılarındaki dört tabyayı ateş altına almak için harekete geçtiğinde Ertuğrul'u bombardıman edecek olan Agamemnon hatalı şekilde sahile yakın demirleyince 10 dakika içerisinde yedi isabet aldı. Fransız gemisine zaman zaman başarılı isabetler kaydeden Türkler, "Gaulois" zırhlısına da ağır bir yara açabildi. Böylece Fransız Amiral Guépratta "Dublin" kruvazörünü yardıma çağırmak zorunda kaldı. Gemi açığa doğru dümen kırınca saat 14^{50}'de Nusrat'ın mayınlarından birine çarparak 3 dakika içerisinde battı. Bu gelişmenin ardından ittifak kuvvetlerinin atışları zayıflamıştı. Gemiler mayınlardan kaçabilmek için rotalarını değiştirseler de bunda başarılı olamıyorlar ve birer birer mayınlara çarpıyorlardı. Bunlardan birisi de "İnflexible" muharebe kruvazörüydü ki mayına çarpmak suretiyle baş torpido dairesi su dolmuştu. Ağır hasar alan kruvazör Malta'ya tamire gönderilirken, Suffren de ağır hasar gördü. Tabyalar ateşi kesince De Robeck mayın tarama gemilerinin boğaza girmesini istedi.

---

[326] Besbelli; **a.g.e**, s.17-18

[327] 24-35 cm.lik 38 adet tahrip kalıbı, 35cm. lik 28 adet zırh delici, ayrıca 4 adet çeşitli çapta tahrip kalıbı ve zırh delici Çanakkale'ye gönderilmiş ve akabinde yetmeyeceği düşünülerek Almanya'ya cephane ihtiyacının karşılanabilmesi için Romanya üzerinden yeni cephaneler sipariş edilmiştir. Çanakkale Boğazının bu dönemdeki komutanı Alman Metren, Çanakkale Müstahkem Mevkiîî Komutanı Selahattin Adil Paşa, Karadeniz Boğazı Müstahkem Mevkiîî Komutanı Yarbay. Kerameddin, ve ardından Albay.Mehmet Emin Beylerdi.

Rumeli tarafından bunlara birkaç cılız atış yapıldıysa da etkili olunamadı. Bu arada İrresistable'nin askerleri Sedd'ül-bahir'e çıkarılmış ve bu tabyadaki dört ağır topu tahrip etmeyi başarmıştı. Aynı günün akşamı "İrresistible" ve "Ocean" ın da battığı haberi İngiliz komutasına ulaşınca İngiliz Bahriye Nazırı Churchill, "İtilâf donanmaları büyük ordulara değil, Erenköy açıklarında bir rakkas edasıyla salınan 20 serseri mayına yenilmiştir." diyerek içinde bulundukları durumu özetlemiştir. 26 Şubatta Karanfil Burnu istikametinden şamandıraları batırmak üzere top ateşi açan "Majestic" sınıfından bir gemi isabet alamayınca geri çekildi ve Dardanos Bataryasına saldırıya geçti. Dardanos bataryasındaki Asar-ı Tevfik'in 15 cm'lik toplarının atışıyla karşılanan gemi üç isabet aldı ve çekilmek durumunda kaldı. İlk aşama Türklerin muzafferiyeti ile neticelenirken bataryaların cephanesi azalmış, Balkan ülkelerinin de savaş sebebiyle yollarını kapalı tutması sebebiyle sevkıyatta zorluklar yaşanmaya başlamıştı. 6 Mart günü üç Fransız ve bir İngiliz zırhlısının Dardanos ve Mecidiye tabyalarına ateşe başlamasının ardından bir süre sonra ateşi kesildi. Bunun sebebi Barbaros zırhlısının Maydos önlerinden endirekt atışlarının başlamış olmasıydı. İtilâf Devletleri Fransızların Amiral gemisi "Janré Guibery", "Janne D'arc", "IV. Henry" gemilerinin yanında Ruslardan alınan "Askold"da filoya dahil edilerek Anadolu sahillerine doğru hücuma geçerek kıyıyı ele geçirerek 500 Türk esir almaya muvaffak oldularsa da bu Fransızlara 51 subay, 567 ere mal oldu. Türkler ise Amiral Usedom'un Gouverneur[328] olmak teklifini kabul ederek boğazların savunma vasıtalarının tek elden yönetilmesini temin etmişti. 25 Nisan sabahı 14 savaş, 39 nakliye, 9 muhrip ve muhtelif motorlar Çanakkale Boğazı'nın önüne âdeta yığılmışlardı. İlk ateş sabaha karşı Türkler tarafından açıldı. İntepe ağır sahra obüsünün hedefi bir nakliye gemisiydi. Savaşın şiddetlenmesi "Agamemnon", "Venceance"nin ve 6 muhribin Rumeli'ye ateş açarak ilerlemesiyle olmuştu. 6[30]'da nakliye gemilerinden çıkarma gemileri teker teker harekete geçmeye başladı. Çıkarma amacına ulaşarak İtilâf güçlerinin Eskihisarlık bölgesine yerleşmesini sağladı. Boğaz dahilinde Türk vapurlarının ve Türk askerînin hareketlerini İtilâf güçlerine haber veren Saros Körfezindeki balon gemisinden uçurulan ve tüm bataryaların menzili dışında bulunan bir balon tarafından yapılıyordu[329].

Çanakkale'de bulunan Alman komutanlar Binbaşı V. Arnim, (Nisan 1915'ten sonra) Binbaşı Lorey, Kıdemli Yüzbaşı V. Tippelskirsh, Kıdemli Yüzbaşı Rosentreter

[328] Kamu kuruluşunu tek elden yöneten kimse
[329] Şakir Tunççapa; ***Çanakkale Harbi Hatıralarım***, İstanbul 1958, s.2-25; Bayur; **a.g.e.**, C.III, ksm.II, s.60-86; Lorey; **a.g.e.**,s. 74 vd.

tarafından komuta edilen Barbaros Hayrettin ve Turgut Reis zaman zaman aşırtma atışlarla İtilâf Donanmasının atışlarının kesilmesini sağlıyordu. Ama 28 Nisan günü İngilizler sahil içlerine 4 km yürümeye muvaffak olmuştu. Türklerle başlayan siper savaşları çok cana mal olacaktı.

12 Mayıs 1915 tarihinde Goliath ve Cornwalls isimli iki İngiliz zırhlısı Morto Limanı'nda demirli olarak yatıp Türk cephesini atışlarıyla tehdit etmeye başlayınca, Bahriye Nezareti Taşoz'un, Morto Limanı'nda yatan Goliath'ı batırmasını istemiş;fakat bu görev Taşoz'un Marmara'da eğitimle meşgul olması sebebiyle Binbaşı Ahmet Saffet Bey'in komutasındaki Muavenet-î Millîye'ye tevdii edilmişti. Muavenet-î Millîye'de 3 Mayıs 1915 gecesi Çanakkale Boğazını geçerek limana yanaştı, 13 Mayıs 1915'de saat 01[15]'de Morto Limanına ardı ardına üç torpil attı ve 570 kişilik mürettebatıyla birlikte Goliath'ı batırdı[330]. 25 Mayıs günü bir Alman denizaltısı Kabatepe önlerinde demirli bulunan "Triumph zırhlısını üç dakika içerisinde batırmıştı. 4 Temmuz'da ise, 51 numaralı Alman denizaltısı Akdeniz'e çıkarak Fransızlara ait "Kartaca" ismindeki posta nakliye vapurunu batırmıştı. 11 Ağustos'ta ise Türklerin Sivrihisar torpidobotu itilâf zırhlılarına hücum için yeltendiyse de muvaffak olamayarak geri dönmüştü[331].

Çanakkale'de kara savaşları cereyan ederken Akbaş ve Maydos kasabası arasında bulunan Turgut ve Barbaros zırhlıları 28 cm'lik toplarıyla aşırtma atışlar yapmışlardı. Bu atışlardaki maksat; Akdeniz, Reşit Paşa ve Gülcemal vapurlarının Çanakkale'ye getirdikleri askerlerin karaya selametle çıkabilmelerini temin etmek ve İngiliz zırhlılarıyla bunların çıkarma birliklerinin karaya ulaşmasını önlemekti[332]. Ne var ki çoktan ömrünü tamamlamış olan bu zırhlıların topları atışlar sırasında birer birer parçalanıyordu. Barbaros'un orta taret topu, Turgut Reis'in baş taret iskele topu namlusu atış sırasında oluşan basınca dayanamayarak dağılmıştı. Ama Barbaros'un aşırtma atışları neticesinde Queen Elizabeth'e üç mermi isabet ederken Turgut'un atışlarıyla da Arıburnu'na yapılan çıkarmanın bozulduğu, nakliye gemilerinin kıyıyı terk etmek zorunda kaldığı da bir gerçektir. Hatta Barbaros, E-11 tarafından batırılmadan evvel yine aşırtma atışı yapacağı görev yerine doğru gidiyordu[333]. Çanakkale Savaşı devam ederken Sedd'ül-bahir'de ardı ardına yaşanan bombardımanların etkili olması sonucunda

---

[330] Taşoz'un komutanının bir Alman asteğmen olması ve muharebeye girmekten çekinmesi sebebiyle vazife Muavenet-î Millîye personeline verilmiştir. Bkz. Kayabalı-Arslanoğlu; **"Türk Deniz…"**., s.845; Gülen; **a.g.e.**, s.295-296

[331] Tunççapa; **a.g.e.**, s.20

[332] Daver; **"…Marmara ve Ege …"**, s.2471-2472

[333] Besbelli; **a.g.e.**, s.12-13; Bargut; **a.g.e.**, s.30-32

bürokratlar ve subaylar arasında olumsuz bir hava esmeye başlamış, kötümser hava neticesinde de bir takım ek tedbirler hayata geçirilmeye çalışılmıştır. Bu ek tedbirlerin başında Haliç'te bir mayın maniası tesis etmek ve padişahı da vakit kaybetmeden Anadolu'ya geçirmek de gelmektedir. Fakat bu tedbir hiçbir zaman uygulamaya konulamamıştır[334].

Liman Von Sanders'e göre; Türk ve Alman donanmasının bu savaşa katkısı son derece sınırlı kalmıştı ki; Amiral Usedom'un emrindeki özel eğitimli komandolar vazifeleri Çanakkale ve Karadeniz Boğazı'ndaki müstahkem mevkiîlerde savaşmak olduğu hâlde bir defa dahi bölgede savaşmış değillerdi, hatta yöreye getirilmemişlerdi. Fakat Çanakkale Savaşı her iki taraf içinde tamamlandıktan sonra dahi Türkler, Anadolu ve Rumeli sahillerini 48 mayınla yeniden takviye etmeyi ihmâl etmemişti[335]. İtilâf donanmasına ait Ben My Chree, Ocak 1916 tarihinde İtilâf Kara Kuvvetlerinin Çanakkale'den çekilmeye başlamasının ardından Gelibolu'dan ayrılan son İngiliz kafilesini taşıyan gemiydi[336].

2.2.6. Karadeniz Boğazı'nın Bombardımanı

Çanakkale'ye 18 Mart tarihinde yapılan İtilâf Devletleri saldırısının bozgunla sonuçlanması neticesinde, Boğazı geçebilmek için Gelibolu Yarımadası'na çıkarma yapmak zorunluluğunu duyan İtilâf Devletleri, hazırlıklarını Türklere ve Almanlara hissettirmeden tamamlayabilmek maksadıyla, Rus Genelkurmayı'ndan Türklerin dikkatini başka bir yöne çekmelerini talep ettiler. 29 Mart 1915'de Sazanof, Prens Kudaşef yoluyla Dük Nikola Nikolayeviç'e, Lord Kitchener'in teklifini iletti. Teklifte, İstanbul'un topa tutulması ve stratejik mevkiîlerin tahrip edilmesi vardır. Rus-İngiliz-Fransız donanmasının komutanları aralarında anlaşarak saldırıyı gerçekleştireceklerdi. İngiliz kara birliklerinin emniyeti Ruslar tarafından temin edileceği için çıkarmayı yapacak olan General İstomin, Amiral Eberhart'ın emrinde olacaktır. 25 Nisan 1915 günü Amiral Eberhard, yanında Çanakkale Savaşı'nda yer alan Askold kruvazörü olduğu hâlde tüm Rus filosuyla denize açılır. İstanbul Boğazı önüne gelince de topların menzilinin dışından yarım saat kadar süren bir bombardıman yaptıktan sonra Karadeniz'e doğru dümen kırarak, Kilyos'dan başlayarak Zonguldak'a kadar tüm kıyıları döver, Ereğli Kozlu kömür

[334] Lorey; **a.g.e.**, s.23
[335] **a.g.e.**; 143; Sanders; **a.g.e.**, s. 90
[336] Aydemir; **a.g.e.**, s.69-70

yükleme iskelelerini tahrip eder, iskele çevresindeki birkaç tekneyi batırır ve Sivastapol'a döner[337].

2.2.7. Birinci Dünya Savaşı'nda Türklerin Yaptığı I. ve II. Kanal Seferleri

Kasım ayının sonuna doğru Zeki Paşa'nın yerine Kanal harekâtıyla Suriye'de bulunan 4. Ordu ve dolayısıyla Bahriye Nazırı Cemal Paşa görevlendirilmişti. Kurmay başkan olarak da Alman general Von Frankernberg-Proschlitz tayin edilmişti. Bu gelişme üzerine Türk Genelkurmayı 2 Kasım 1914'de 4. Ordu emrine girecek olan 10. Tümene ek olarak Tekirdağ'daki 8. Tümeni de Cemal Paşa emrine vermiş, ayrıca Hicaz'da bulunan 22. Tümenden de istifade edilmesine karar verilmişti. Fakat hem Suriye hem Filistin kıyılarının savunulması, iç güvenliğin sağlanması bakımından hem de Sina Çölü'nde büyük kuvvetlerin lojistik desteğinin sağlanmasında karşılaşılan güçlükler sebebiyle bu kuvvetin ancak 1/3'ü Kanal harekâtına katılabildi. Von Kress tarafından yönetilen sefer heyeti 20.000 asker, 9 sahra bataryası, 15 cm. lik obüs bataryası ile beraber Ocak 1915'de Birüs-Sebi'den iki kolla kanala doğru harekete geçti. Çölün içerisinde on günlük bir yürüyüşün ardından Kanal'a varılabildi. Seferi kuvvet Ocak ayı sonlarına doğru menzile ulaşınca, 2-3 Şubat günü Acıgöl ile Timsah Gölü arasından ilk kademede dört piyade taburunun geçmesi kararlaştırıldı. Geçişi yapacak Türk piyade taburunun karşısında yedi İngiliz piyade taburu mevcuttu. Ayrıca İsmailiye'de bulunan İngiliz Süvari Tugayı'da bölgeye fazla uzak bir mesafede değildi. Türk ordusu 14.000 tüfekli, birkaç cebel ile tek bir obüs bataryasından mürekkepti. Türk Ordusunun elinde bulunan tombazların (ırmakta işleyen altı düz kayık) büyük bir kısmı daha ilk aşamada makineli tüfek ateşiyle tahrip olmuş ve 600 Türk kuvveti imha edilmişti. İkinci Kademedeki 10. Tümenin bir Alayı (28. Alay) alana yaklaştırılarak İngilizlerin zırhlıları, yardımcı kruvazörü, kruvazörleri, zırhlı trenleriyle şiddetli bir savaşa girilmiş, öğleye doğru obüs bataryasının ateşiyle bir İngiliz yardımcı kruvazörü tahrip edilmiş; fakat bir netice alınamamıştı. Kress'e göre ilk harekâttaki Türk zayiatı 14 şehit (biri Alman), 18 yaralı, 15 kayıp olmak üzere toplamda 44 subay, 178 şehit, 366 yaralı, 172 kayıp olmak üzere toplamda 1256 erden mürekkepti. Bunun üzerine savaş meydanında bulunan Bahriye Nazırı Cemal Paşa, Sina Çölü'nün boşaltılmasını, mevcut ordunun Gazze-Birüssebi-Maan hattına çekilmesi emrini verdi. Böylece Cemal Paşa seferi kuvvetlerinin büyük kısmının Filistin'e çekilmesini sağlarken, Von Kress üç piyade taburu ile iki dağ

[337] Bayur; **a.g.e.**, C.III, ksm.II, s.298-299; Bargut; **a.g.e.**, s.66

bataryası ve bir hecin* bölüğü ile çölde kalmıştı. Burada İngilizler üzerine birkaç başarısız taarruz daha yaptı ancak bu mevcut gerçeği değiştirmeye yetmedi. I. Kanal Seferi başarısızlıkla neticelendi[338].

Bu gelişmeler yaşanırken Kudüs'ü müdafaa için Enver Paşa, Yavuz Sultan Selim'i Filistin Cephesine göndermek istedi. Amiral Souchon buna derhâl onay vererek, oldukça doğru bir stratejik müdahâle olacağını beyan etmesine rağmen Enver Paşa'nın yanında bulunan Rauf Bey (Orbay) böyle bir girişimin hata olacağını söyleyerek; Yavuz'un boğazdan çıkması hâlinde bir daha geri dönmesinin mümkün olamayacağını, bunun Yavuz'u gözden çıkarmak anlamına geldiğini, istenirse Yavuz'un Filistin'e gidebileceğini; ancak dönüşte yabancı bir limana sığınmak ya da İngilizlere teslim olmak durumuyla karşı karşıya kalınacağını beyan ederek Yavuz'un Filistin seferine mani olmuştu[339].

Bu sırada II. Kanal Seferine kadar geçen süre zarfında Almanlarla Türkler arasında savaşın beklenmedik sonuçları sebebiyle gergin ilişkiler yaşanmaya başlamıştı. Almanların kutsal topraklar ve üzerindeki mülklerle ilgili birtakım istekleri vardı. Tam bu gelişmeler yaşanırken Alman Genelkurmayı Kanal'a yeni bir Türk taarruzu yapılmasını istedi. Fakat büyük çapta Alman birliklerinin ikmâli deniz kuvvetlerinin bölgede görevlendirilememesi sebebiyle oldukça güç olacaktı.

Hepsinden öte Türkler, bir Alman seferi kuvvetinin, Filistin'i ele geçirmek niyetinde oldukları endişesini kuvvetlendirmişlerdi. Bunun üzerine Türklerin endişelerini giderebilmek adına iki filodan kurulu bir uçak müfrezesi, bir makineli tüfek bölüğü, 1 adet 15'mm lik obüs bataryası, 1 adet 10 cm'lik top bataryası, 2 adet 21 cm'lik havan bataryası, 4 uçaksavar takımı, 2 piyade havan bölüğü, bir muharebe ve 2 adet telsiz takımı, birkaç motorlu ulaştırma kolu (4 kamyon) ve iki sahra hastanesinin 140 subay, 1500 erden mürekkep "Paşa" kod adlı Alman subaylarının yönetiminde ve denetiminde bir birliğin teşekkülüne karar verildi. Ayrıca Avusturya-Macaristan 8 toplu bir obüs dağ bataryası göndermeye hazır olduğunu bildirmişti[340].

---

* Deve süvari bölüğü

338 Cemal Paşa; **a.g.e.**, s.157-162; Taşkıran,**a.g.e.**, s.29; İsmet Görgülü; ***On Yıllık Harbin Kadrosu***, Ankara, 1993, s.131-132; Wallach; **a.g.e.**, s.176

339 Orbay; **a.g.e.**, s.32

340 Wallach; **a.g.e.**, s.177; Taşkıran; **a.g.e.**,s.30-33

Ancak bu sırada İtilâf Devletleri donanmasına bağlı Ben My Chree Çanakkale'den uçakları ile Mısır, Filistin kıyılarından Türk kuvvetlerine karşı hava saldırıları düzenleyerek, demiryollarını, istasyonları bombalayarak iki Türk gemisini batırmıştı. 1916 yılının sonlarına doğru Süveyş Kanalı ve Kızıldeniz yoluyla Aden'e kadar giden mezkur gemi Türklere taarruzunu sürdürdü[341].

Böylece Alman Genelkurmayı'nın isteği doğrultusunda Mısır'da bulunan İngilizleri bu cephede oyalayarak, Avrupa'daki savaş güçlerini kırabilmek, bunun yanı sıra Cemal Paşa'nın komutasındaki 4. Ordu Birliklerinin Kanal Harekâtı'nı destekleyerek İngilizleri iki taraftan sıkıştırarak imha etme düşüncesiyle hazırlanan plan hızla yürürlüğe kondu. II. Kanal seferinde, Sırbistan yolu açıldığı için ikmâl yollarının da genişlemesinden istifade eden ittifak kuvvetleri sefer harekâtının hedefini daha fazla tetkik ve analiz etme şansını yakaladılar ve bu taarruzda hedefi kanalı geçmek değil, doğu kıyısını ele geçirmek olarak belirlediler. Çünkü Türklerin kanalı deniz kuvvetleri olmaksızın geçebilmesi mümkün gözükmüyordu. Türklerin seferi kuvvet komutanı Von Kress bir piyade alayıyla İngilizleri cepheden tespit ederken, iki piyade alayıyla güneyden kuşatmaya karar vermişti. Fakat Nuri Paşa'nın emrindeki Teşkilât-ı Mahsusa ve Sunusi birlikleri, modern silâhlara ve teçhizata sahip olan İngiliz kuvvetleri karşısında zannedildiği kadar şanslı değillerdi. İlk aşamada başarılı devam eden harekât daha sonra bir felâketle neticelendi. Seferi kuvvet 2 Ağustos 1916'da Süveyş Kanalı'nın yaklaşık 40 km doğusunda Romani civarında savaşa girmiş, karanlık basınca savaş alanından çekilmiş, böylece kanala yapılan ikinci taarruz da amacına ulaşmadan Sina bölgesinden çekilmek zorunda kalınmıştı[342].

Bu olumsuz gelişme üzerine Osmanlı padişahı duruma hemen müdahâle ederek, Nuri paşa'yı görevden almış, yerine Prens Osman Fuad'ı Nisan 1918'de "Afrika Grupları Komutanlığı"na atamıştı. 2 Nisan 1918 günü İstanbul'dan ayrılan heyet ilk olarak silâh ve cephane temin edebilmek için Viyana'ya uğramış, 9 Mayıs 1918 tarihinde Avusturya'nın Pola Limanından 559.490 Frank ve 60 Türk subayı ile birlikte UC-73 Alman denizaltısıyla hareket etmiş ve 17 Mayıs'ta Mısır'a ulaşmıştı[343].

---

[341] Aydemir; **a.g.e.**, s. 69-70
[342] Wallach; **a.g.e.**, s.178
[343] Hamit Pehlivanlı; **"Teşkilât-ı Mahsusa Kuzey Afrika'da 1914-1918"**, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi,* C.XVI, S. 47, Ankara 2000, s. 436

Bu durumda göstermektedir ki Osmanlı devleti bölgeden vazgeçmek şöyle dursun, yöreye verdiği önemi gösterebilmek adına şehzadesini ordu komutanı olarak buraya sevk etmiştir. Ancak ne yazık ki, bölgeye ulaşmasını temin edecek tek bir gemisi olmadığı gibi savaşı idare etmesini sağlayacak maddî imkânları da yoktur.

Mısır bölgesinde ise Türkler direnişlerini bir müddet daha sürdürmüşler, hatta Enver Paşa savaşın tüm cephelerde olanca şiddetiyle devam ettiği bir dönemde silâh, cephane, erzak, personel ve mühimmat yetiştirebilmek adına mücadelesini sürdürürken, Almanların yenilmeye başlamasıyla birlikte sarf edilen tüm gayretler de sonuçsuz kalmaya başlamıştır. Bunun üzerine İstanbul'a biri 24 Ekim, diğeri 26 Ekim'de çektiği telgrafta "hastalığı sebebiyle İstanbul'a dönmek istediğini" bildiren Prens Osman Fuad, o dönemde mevcut hükûmetin istifa etmesi dolayısıyla ülkeye dönememiş, Mondros Ateşkesi'nin imza edilmesinden sonra İtalyanlara teslim olmak zorunda kalmış, 3 Ekim'de yaklaşık bir yıllık bir esaretin ardından Pire'den bir vapurla yola çıkarılmış ve 7 Ekim'de İstanbul'a ulaşmıştır[344].

2.3. TÜRK DENİZ UÇAKÇILIĞI

Türk havacılığı, çağdaş anlamda yeryüzünde ilk uçağın uçmasından beş yıl sonra 1911 tarihinde iki Türk subayının (Süvari Yüzbaşı Fesa ve İstihkam Kanan Beyler) Fransa'ya Bristol Tayyare Okuluna eğitim amaçlı gönderilmesiyle başlamış ve en önemli inkişafını Muavenet-î Millîye Cemiyeti'nin maddi desteğiyle kaydetmiştir. Trablusgarp Savaşı'nın ardından dönemin Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa, havacılıkla ilgilenen Süreyya Beyi İstanbul'da bir Hava Koordinasyon Merkezi ve İstasyonu kurmayla görevlendirmiştir. 29 Nisan-11 Temmuz 1912 tarihinde "tayyare ianesiyle" başlayan yardım toplama işiyle başka uçakların da alınmasına karar verilmiş, 18 Temmuz 1912'de 250 bin kuruşa mâl olan uçakların yavaş yavaş Türkiye'ye getirilmesi işlemine başlanmıştır. Hava Kuvvetleri'nin kurulduğu ve teşkilâtlandığı dönemde literatür kelimelerinin Fransızca olmasının sebebi de budur. 1912 yılında Balkan Savaşının başlamasıyla birlikte Türk Havacılığı her türlü olumsuzluğa rağmen üzerine düşen görevleri yerine getirmiştir[345]. Türk pilotları bu dönemde uçuş faâliyetlerini başarıyla sürdürmüş, 14 Kasım 1913 tarihinde İstanbul'dan Edirne'ye kadar toplu hâlde uçuş

---

[344] Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*; C.VI, **Hicaz, Asir, Yemen, Cepheleri ve Libya Harekâtı**, 1914-1918*, Ankara 1978, s.725 vd.; Pehlivanlı; **a.g.m.**, s.438

[345] Muharrem Giray; ***Türk Tayyareciliğinin Tarihi***, İstanbul (tarihsiz), s.425; Özçelik, **a.g.e.**, s. 176; H. Fikret Alaysa; **"Türk Hava Kuvvetleri"**, *Türk Kültürü Dergisi*, S.22, Ordu Sayısı, Ankara 1964, s.64

gerçekleştirerek bir ilke imza atmışlardır. 18 Kasım 1913 günü ise Yüzbaşı Saim Bey (Uçkan) Bleriot tipi uçağıyla İstanbul-Bandırma arasında Marmara'yı ilk defa havadan kat eden Türk pilotu olmuştur. 16 Ocak 1914'de Üsteğmen Fethi ve Nuri Beyler İstanbul-Kahire arasını uçmak için havalanmışlar; ancak bu uçuş motor arızası sebebiyle ölümle neticelenmiştir. Aynı güzergâhı bir müddet sonra Üsteğmen Saim Bey gerçekleştirmiştir[346]. Türk Havacıları Boğazlarda, Akdeniz'de, Adalar Denizi'nde, Karadeniz'de, Marmara'da, Irak ve Medine'de üzerlerine düşen her görevi tüm kısıtlı şartlara rağmen getirmişlerdir. Yalnız bilindiği üzere havacılık oldukça masraflı bir sektör olması sebebiyle Osmanlı Devleti'nin o dönemki imkânlarıyla güçlü bir hava filosu kurabilmesi pek mümkün değildir. Çalkantılı bir dönemde ülkenin ihtiyacı olan uçak filosunun kurulması için yine halk Deniz Kuvvetlerinde olduğu gibi Hava Kuvvetlerinde de devreye girmiştir.

Uçakların meblağlarının yüksek olması sebebiyle halkın içerisinden havacılığa gönül verenler, aynı tarihlerde uçak imali hususunda faâliyete geçmişlerdir. Temmuz 1914'de gelindiğinde bir uçak heveslisi olan Hayri Bey ile otomobil teknisyeni olan Rıza Beyin çabaları ve Tophane Askerî Fabrikası Komutanlığı'nın desteğiyle gerçeğe dönüşmüş; fakat üretilen uçak, teknik birtakım eksiklikler sebebiyle uçurulamamıştır. Kendi coğrafyası üzerinde hâkimiyetini kuvvetlendirmek isteyen Osmanlı'da, dönem içerisinde havacılığa olan ilginin hızla büyümesiyle birlikte Nisan 1914'de Donanma Cemiyetinin yararına Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın himayesinde, ilk deniz uçağı (Curtiss) Amerikalı pilot John Dale Cooper tarafından satış ve gösteri için getirilmiş ve 2.200 Osmanlı altın lirası karşılığında Osmanlı'nın ilk eğitim amaçlı deniz uçağı olarak envantere kaydedilmiştir. Ama mezkur uçak 1915 yılında Yüzbaşı Yahya komutasındayken inişe geçtiği sırada iniş şiddeti pilot tarafından ayarlanamadığı için kırılmıştır. Osmanlı Bahriye Nezareti duruma hemen el koyarak bu uçakların yerine Fransa'dan biri tek diğeri iki kişilik Nieuport uçakları getirtilerek deniz uçakları komutanlığının ilk temellerini atmış, bir de Yeşilköy'de bu deniz uçakları için hangar inşa ettirmiştir[347]. Aynı tarihlerde Osmanlı Bahriye Nezareti, Karadeniz ve Adalar Denizi bölgesinde uçuşların emniyetli bir açıdan devam edebilmesi için "Alaim-î Cevviye" isimli

[346] Alaysa; **a.g.e.**, s.65

[347] Kansu-Öztuna-Şensöz; **a.g.e.**, s. 162; Yeşilköy Deniz Uçak Okulu Haziran-Aralık 1914: Okul Komutanı; Güverte Yüzbaşı Necmettin, Öğrenci Subaylar; Güv. Yzb. Mehmet Sami, Güv. Yzb. Sami, Çrk. Yzb. İhsan, Çrk. Ütğm. Mehmet Yahya, Ahmet Ali, Abdi Recep, Ömer Seyit, Ahmet Cemal, Kamil Mehmet, Ali Mehmet, İsmail Hüseyin, Yrd.Plt. Güv. Yzb. Hüseyin Sedat, Hasan Tahsin, Makinist Subaylar; Çrk. Yzb. Murat, Okulun uçakları da 1 adet Curtiss ve 2 adet Nieuporttu. Bkz. **a.g.e.**, s.163

rasat merkezleri açılmasına karar vermiş, İstanbul, Gelibolu ile Edirne'de birer Rasat-ı Havaiye şubesi kurmuştur[348].

Bahriye Nezaretinin birtakım sorumlulukları üzerine almasıyla birlikte ikinci planda kalan Muavenet-î Millîye Cemiyeti, uçak alımı için iane toplama görevini 1913 yılına kadar sürdürdükten sonra bıraktıysa da yine Bahriye Nezaretinin 3 Ocak 1916 yılında düşman donanmalarının mevkiî ve keyfiyetini keşfedebilmek maksatlı Almanya'dan üç uçak alınmasını istemesiyle birlikte iane toplama vazifesini tekrardan üstlenmek zorunda kalmıştır. İlk defa bir plan dahilinde 1919 yılında hazırlanan faâliyet raporunda; Deniz uçakları ve denizaltılar satın alınması düşünülmüş, hatta deniz uçaklarının bedeli olan paranın ödenmesi amacıyla halktan para toplayabilmek maksadıyla bir banka hesabı dahi açıldıysa da bu düşünceden daha sonradan vazgeçilmiştir[349].

Osmanlı Devleti'nde Deniz Tayyare Teşkilâtı 1911'de faâliyete geçen Harbiye Nezareti bünyesindeki "Kuva-yi Havaiye Müfettişi Umumiliği" ismiyle icraatlarını sürdüren teşkilâtın içerisinde yer alan bir kuruluş sıfatındaydı. Mütarekenin ardından teşkilât ilga edilip, asli unsurların çoğunluğu terhis edilip, Almanlar da ülkelerine dönünce kurum icraatlarına ara vermiş fakat 1919 senesinde yine aynı isimle faâliyetlerine başlamıştı[350].

İlk olarak Yeşilköy'de 1912 tarihinde on uçaktan teşekkül ettirilen bir filo ile beraber havacılık okulu da faâliyete geçirilmiş, ilk Balkan Savaşlarında Yunanlıların, Sırpların ve Bulgarların yerdeki faâliyetlerini denetlemek maksatlı uçuşlar yapılmışsa da, uçakların sürekli yere çakılması sebebiyle uçaklarla pek fazla netice alınamamıştı. Ama düşen uçakların yerine Almanya ve Fransa'dan yeni uçaklar getirtilmiş, Yeşilköy'deki hava alanı da bu dönem içerisinde geliştirilmişti. Birinci Dünya Savaşı başladığındaysa Osmanlı Hava Kuvvetleri beş adet kara, iki adet deniz uçağı ve on pilottan oluşan bir filoya sahipti. Bu durum Türklerin Almanlarla birlikte savaşa girmesiyle beraber değişecek ve uçak sayıları on kat artış göstererek elliye; dört yıllık savaş süresince de 300 rakamının üzerine çıkarak Osmanlı Hava Kuvvetlerinde[351]vazife ifa edecekti.

---

[348] **a.g.e.**, s. 182; Bilhassa zehirli gazların kullanılmasına karar verildiği takdirde dağılışı hususunda gerekli eğitimi vermesi için Leipzig Üniversitesi Profesörü Weickman tarafından kuruluş teşkilâtlanması yapılmıştır.

[349] Giray; **a.g.e.**, s.425; Özçelik; **a.g.e.**, s. 176

[350] TİH; ***Batı…***, s.28-29

[351] Savaş yıllarında dörder uçaklık 17 bölük ve 3 deniz bölüğü örgütlendirilerek vazifelendirilmiştir. Bunun yanı sıra "Paşa" ismi verilen (300-302) numaralı 6 Alman bölüğü ile 1 Alman deniz bölüğü Osmanlı ordusunda görev almıştı. Savaşta Osmanlı Hava Kuvvetlerinde görevlendirilen Alman teknisyen ve pilot sayısı oldukça fazlaydı. Almanların

Seferberliğin başlangıcında ikisi İzmir'e birisi Çanakkale'ye gönderilen üç uçaklık müfreze, görevlerinde muvaffakiyet gösteremediklerinden üslerine geri çağrılmıştı. Fakat savaşın şartlarının ağırlaşmasıyla beraber duyulan ihtiyaç sebebiyle bir defa daha 25.8.1914 günü Çanakkale'ye bir hava kuvveti gönderilmesine karar verilmiş ve Üsteğmen Fazıl Bey'in komutasında bir deniz uçağı yola çıkarılmıştı. Ama uçak malzeme noksanlığı sebebiyle tamir edilemediğinden kullanılamamıştı. 19 Ekim tarihinde ise Deniz Yüzbaşı Saim (Uçkan) Bey iki kişilik "Mahmut Şevket Paşa" isimli Nieuport uçağıyla Çanakkale'ye gönderilmişse de, yolda motorunun yağı bittiği için Marmara Denizi'nin ortasına mecburi iniş yapmıştı. Uçak bu mecburi iniş sonrası yanına gönderilen bir motorbot ile Çanakkale'ye çekilerek götürülmüştü. Bunun yanında tüm uçuş süresi 15 saati dolduran Saim Bey'in hiç tanımadığı bir uçakla cepheye gitmesi ölümle eşdeğer bir cesaret örneğiydi[352].

Osmanlı Devleti'nde bu türden durumlarla oldukça sık karşılaşılıyordu. Çünkü uçakların tekerlerini yerden kesebilen, uçağın kanatlarını kırmadan, gövdesini parçalamadan indirebilen her subay pilot kabul ediliyordu. Ancak Türkler Almanlarla İttifak kurduktan sonra çift kumandalı uçaklarda normal Hava Okulu tedrisatı görmeye ve uçakları tecrübe etmeye başlamışlardı. Almanlarla yapılan ittifakın bir diğer müspet tarafı da Türklerin istedikleri tip kara ve deniz uçağına fazla zorlanmadan ve yüksek bedeller ödemek zorunda kalmadan sahip olabilmeleriydi.

İşte 18 Şubat 1915 yılında nakliyesinde önemli sıkıntılar yaşanan 3 deniz uçağının Donanma Cemiyeti vasıtasıyla Yüzbaşı Saim (Uçkan) başkanlığında üç kişilik bir heyet tarafından Almanya L.V.G. uçak fabrikasından İstanbul'a bu şekilde getirilmişti. Fabrika Türk subayları bölgeye ulaştıklarında henüz uçakları hazırlamamış olduğundan subaylar Alman pilotlar gibi bir müddet uçuş eğitimine tabi tutuldular. Ama her şeye rağmen uçakları teslim edemeyen Almanlar, Türklere mezkur deniz uçakları yerine "Gotha" uçaklarını verdiler. Bu deniz uçaklarının silâhları olmadığı gibi telsiz-telgraf ve bomba atmayı sağlayan düzenekleri de mevcut değildi.

Almanlar tarafından teslim edilen üç uçaktan ilk ikisi Çanakkale'den keşif, düşman uçaklarına taarruz ve çıkarma noktalarına karşı ayrılmış, üçüncü uçakta Karadeniz

---

temin ve teşekkül ettiği 3 Türk sabit balon birliği de Karadeniz Boğazında vazifesini yerine getiriyordu. Bkz. Kansu-Öztuna-Şensöz; **a.g.e.**, s. 167

[352] Mazlum Keyüsk; ***Türk Havacılık Tarihi (1914-1916),*** C.I, Eskişehir 1951, s.26-28

Boğazı'nın savunmasına tahsis edilmişti. Fakat burada ihtiyaç olmadığında Marmara'da denizaltı harekâtına karşı kullanılması planlanmıştı. Savaştan evvel Türklerin elindeki mevcut uçaklar tek satıhlı Bleriot tipi uçaklardı. Yetişmiş Türk pilotları bu ilkel uçaklarla insanüstü gayretlerle uçabiliyorlardı[353]. Anlaşılacağı üzere Türklerin pilotaj kabiliyetlerinden şüphe etmek imkânsızdı.

Seferberliğin ilân edilmesiyle beraber Osmanlı Hava Kuvvetlerini ıslah amacıyla İstanbul'da bulunan Fransız binbaşı De Goys, Türklerin Almanlara yakınlaşmasından tedirginlik duymuş ve ülkesine dönünce de Osmanlı tarafından ısmarlanan 8 Nieuport deniz uçağına el koyulmasını sağlamıştı. Böylece Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı'na 5 kara, 2 deniz uçağı ile girmek zorunda kaldı. İşte yukarıda bahsi geçen ve Türkiye'ye getirilmiş olan üç uçağın ikisi Marmara'ya; Marmara'ya gönderilenlerden birisi de Çanakkale Müstahkem Mevkiîî Kumandanlığı emrine verilince komutanlık, derhâl bünyesinde deniz kıyısı yakınında bir hangar yapımına başladı. Birinci Dünya Savaşı müddetince deniz uçaklarının sayısında Türklerin Alman müttefikleri yardımıyla sürekli artışlar görüldü. Bu sayı 1915'de 40'a daha sonraki yıllarda 100'e kadar yükselmişti. Tüm savaş müddetince Türk ordusunda 450 uçak kullanıldı. Personele bakıldığında ise, 150 Alman pilot ve 1500 teknik personelin yanı sıra Türklerin savaşın başlangıcında 10 olan pilot sayısı savaşın sonuna doğru 100'e kadar yükselmişti[354].

Birinci Dünya Savaşı'nın en keskin olduğu 1915-1916 yıllarının ilk aylarında Çanakkale'de Türk deniz uçakları önemli keşif faâliyetlerinde bulunmuştu. Almanya'dan getirtilen ve ikisi Çanakkale Komutanlığı emrine verilen uçaklar 9 Ağustos 1915'de 286 numaralı denizaltıyı bombalamaya muvaffak olmuşlardı. Ama Türkiye'de bu dönemde kullanılan 10 kg'lık bombalar İtilâf Kuvvetleri üzerinde pek de etkili olmamıştı. 1915'in sonbaharına doğru Yüzbaşı Lobmoun komutasındaki deniz uçağı filosu 8 adete ulaşmıştı. Mezkur uçaklar 1 Şubattan, 15 Mayıs 1916'ya gelinceye kadar 41 keşif uçuşu gerçekleştirilirken, İtilâf Devletlerinin askerî tesislerine, özellikle mayın tarama gemilerine

---

[353] Lorey; **a.g.e.**, s.14 ve 119; Çanakkale'de Enver Paşa tarafından bizzat görevlendirilen pilotlardan birisi de Cemal Bey ve Rasatı (Yardımcı pilot) Ermeni Vahran Beydi. Bkz. Aydın Dokur; **"I. Dünya Savaşı'nın Dönüm Noktası"**, *Hayat Tarih Mecmuası*, C.II, S.12, İstanbul 1969, s.66

[354] Kansu-Şensöz- Öztuna; **a.g.e.**, s. 171; Kayabalı-Arslanoğlu; **"Türk Hava Kuvvetleri"**, *Türk Kültürü,* S.116, C.10, Ankara 1972, s.495; Seferberlik sırasındaki uçak durumu: 1 Rupler, 3 Bleriot, 1 Deperdessin, 2 Nieuport, 1Ponnier ile okul uçağı olarak, 3 Bleriot, 1Deperdessinden mürekkepti. Türklerin elinde uçabilecek durumda 6 uçak bulunuyordu; fakat İtalyan bir tüccar olan Avigor, Türklere el altından Farman isminde iki adet uçak satabileceğini söyleyince Çanakkale'den dönen Fazıl, Almanya'daki kursu tamamlayan Avni Beyler tüccar pasaportuyla İtalya'ya gittiler ve uçakları Avusturya'dan uçar getireceklerdi ki; İtalyan Hükûmeti'nin durumu haber almasıyla Türkleri sınır dışı etmesi bir oldu. Bkz. **a.g.e.**, s.171, Keyüsk; **a.g.e.**, s.56-57

çok defa bomba taarruzları düzenlenmiş, 15 Nisan günü bir kömür gemisini de bombalamışlardı. Hatta İngilizlerin 2 Temmuz 1916'da Teke Burnuna döktüğü 50 adet mayın 28 Ağustos'taki uçak keşfiyle tespit edilmişti. Türk hava sahasında deniz uçaklarının keşif hizmetleri bunlarla sınırlı değildi. Alman Başçavuş Shubert'in 573 numaralı deniz uçağıyla keşif yaparken seyyar bir balonu makineli tüfek, bomba ve işaret fişekleriyle taarruz ederek inmeye zorlamıştı. Bu taarruzun ardından Çanakkale ve çevresinde bir daha seyyar balon (Hava gemisi) görülmemişti. Savaş müddetince Osmanlı hava sahasındaki deniz uçağı keşiflerinin başarıya ulaşmasının ardından Anadolukavağı'nda deniz uçakları için yeni bir hangar tesis edildi ve 5 uçak daha keşif amaçlı hizmete alındı. Ayrıca bu dönemde Almanya'dan Türk topraklarına 69 kara ve 3 deniz uçağı daha gelmişti[355].

Savaşın şiddetini artırdığı 1915'de, İtilâf Devletleri'nin birliklerini parça parça bir yere nakletmekte olduğundan şüphelenen Alman istihbaratı devreye girmişti ve konuyla ilgili bir rapor hazırlamıştı. Rapora göre İngilizler, Kıbrıs'a yığınak yapmakta ve bu lojistik destekleri İskenderun-Ceyhan hattına tertipleyeceği bir çıkarma harekâtıyla Anadolu'ya sevk edeceğini, bununla da yetinmeyerek bölgede Ermeni kampları vasıtasıyla Anadolu'ya karşı saldırı planları hazırlamakta olduklarını tespit etmişti. Gelişme üzerine 4. Ordu Komutanlığı 22 Aralık tarihinde bir uçak müfrezesinin Adana'ya gönderilmesini istedi. Derhâl bölgeye Üsteğmen Mithat komutasında 2 adet "Rupler B" sevk edildi. İngilizlerin Kıbrıs'taki faâliyetlerini artırmaları üzerine oluşturulan 4. Tayyare Bölüğü Adana'dan Silifke'nin Taşucu Limanına alındı. Ancak bu uçaklarla Kıbrıs'ta keşif yapmanın zor olduğu belirtilerek bölgeye yeni deniz uçak birliği istendi. Tüm bu muhaberatın ardından Kıbrıs'ta ilk keşif maksatlı uçuş 1916'nın Mart ayında başladı. 8 ve 18 Nisan günlerinde Mithat Nuri vasıtasıyla keşif görevine devam edilirken, 27 Nisan'da İskenderun hattında uçuş yapan bir İngiliz deniz uçağı, Türk piyade ateşiyle düşürüldü. Ama uçağın mürettebatı bölgeye gelen İngiliz gemisiyle kaçırıldı. Fakat Türk pilotları görevlerini ifâ etmeye devam etmişler ve 10 Ağustos 1916'da iki nakliye, iki torpido, yedi küçük nakliye gemisini havadan bombalamışlardı. 4. Hava Bölüğü de, Kıbrıs üzerindeki vazifesini tamamlayarak yerini 21 Ekim 1917'de Alman Deniz Tayyare Bölüğüne bıraktı. Deniz üzerine uçuş yapabilme ve gerektiğinde deniz üzerine inme

[355] 23 Mart-27 Ağustos 1916 tarihleri arasında "Angora" ve "Partide" yardımcı gemileri 1267 mayın ile 10 sıra mania tesis etmişlerdir. Bkz.Lorey; **a.g.e.**, s.120,148-152,168 ve 196; Kayabalı-Arslanoğlu; **"Türk Hava…"**, s.496; Dünya'da ilk defa bir savaşta sabit uçurtma balon "Manica" Mart 1915 senesinde Çanakkale'de İngiliz gemilerinin ateşine karşılık verebilmek için rapor vermek maksadıyla İttifak devletleri tarafından kullanıldı. Bkz. Ethem; **"Cihan Harbinde Tayyarecilik"**, *Deniz Mecmuası*, C.43, S.322, İstanbul 1931, s.107

avantajlarına sahip olan bu uçaklarla yapılan keşif uçuşları bu dönemde hız kazandı. Ermeni kamplarınaysa Kıbrıslı Türkler tarafından bu dönemde Teşkilât-ı Mahsusa ile koordineli olarak sabotaj eylemleri düzenlendi[356].

Savaş devam ederken ülkenin, ordunun kömür ihtiyacını ve nakliyatını karşılayabilmek maksadıyla kullanılan Zonguldak Limanının yükü Mayıs 1916'da, bölgede hava üssüne duyulan ihtiyaç sebebiyle Ereğli'ye nakledilmişti. 1917 Eylül'üne gelindiğinde Kefken Körfezinde, telsiz istasyonunun da bulunduğu bir deniz üssünün yapımı tamamlanmış ve üste Ruslarla antlaşma sağlanıncaya kadar daimi bir deniz uçağı bulundurulmasına Genelkurmay tarafından karar verilmişti. Bu uçuşların bazılarında deniz uçakları Karadeniz Boğazı, Ereğli, Zonguldak önlerinde rastladığı Rus denizaltı ve muhriplerine zaman zaman taarruz düzenlemişlerdi. Çünkü Ruslar bu bölgeye 2500, Varna önlerine 1370, Köstence'ye de 780 mayın dökmüşler ve lojistik seferleri durma noktasına getirmişlerdi. Deniz uçakları ve mayın tarama gemileri vasıtasıyla İstanbul'un mazot, hububat ve kömür ihtiyacı karşılanabilmekteydi. Savaşın şiddetlendiği bu dönemde 17 Şubatta bir Kanada uçağının (Bristol) İttifak kuvvetlerinin hastanesine bomba atması üzerine İttifak güçleri de bir karşılık vermek istemiş ve Teğmen Memicke Foker, İtilâf hava üssüne taarruza geçmiş ve aynı uçakla havada yaptığı muharebeyi kazanarak pilotu esir ederek uçağın zararsız bir şekilde yere inmesini sağlamıştı. Ardından 26 Şubatta Başçavuş Shubert, 894 numaralı deniz uçağıyla İmroz-Limni arasında yaptığı muharebeyi bir İtilâf uçağını düşürerek kazanmıştı. Eylül ayı başında yeniden Limni Adasının Mondros Limanına bir taarruz düzenlenecek olması sebebiyle Karadeniz Boğazına deniz uçağı celp edilmiş ve bu kuvvetler Yüzbaşı Goltz komutasında 2/3 Eylül tarihinde Limni'deki uçak üssüne başarılı bir hücum gerçekleştirmişti[357].

Bir diğer İmroz baskını da 20 Ocakta gerçekleşmişti. Bu baskın mahiyetli taarruzun planları Enez önlerinde aylar önce ele geçirilen bir İngiliz karakol gemisinden alınan planlar doğrultusunda hazırlanmış bir harekâttı. İngilizler, haritada temiz olarak

---

[356] Kıbrıs'ta keşif maksadıyla Almanya'dan 1 adet Albatros-C ve 2 adet Halberts-D getirtilmesi gündeme gelse de kalkıştan sonra 10 km. karada, 100 km. deniz üzerinde uçulması, dönerken de iki saatlik sürede 220 km.lik mesafeyi salimen geçmesi ve bir hava arızasında denize mecburi iniş yapılacak olması neticesinde uçağın kurtulma şansının olmaması sebebiyle deniz uçağı birliği istenir. Bkz. Ulvi Keser; **"I. Dünya Savaşı'nda Kıbrıs'ta Hava Faâliyetleri"**, *Hava Kuvvetleri Dergisi*, C.344, Ankara 2003, s.9 vd.

[357] Lorey; **a.g.e.**, s.156,159, 163-165; Deniz uçakları bölük komutanı Goltz Binbaşı rütbesiyle Temmuz 1918 tarihinde Osmanlı deniz uçakları müfettişliğine tayin edilmişti. Bkz. **a.g.e.**, s.17624-25 Eylül gecesi Çavuş Limpart ve Çavuş İlgenstein ile Teğmen Philip idaresindeki deniz uçakları Limni ve Taşoz hava tesisini bombalamışlardı.Bkz. **a.g.e.**, s.377

gösterilen her bölgeyi tek tek mayınlamışlardı. Türklere ait üç deniz uçağı Yavuz ve Midilli'yi denizaltılara karşı, diğer üç kara avcı uçağı da İngiliz uçaklarına karşı tüm bölgeyi muhafaza amaçlı denetime almıştı. İngiliz uçakları Yavuz'a saldırınca, Alman Teğmen Shubert bir İngiliz uçağını düşürdü, diğerini inişe mecbur bıraktı. Ayrıca bir Alman denizaltısının ateşiyle yine bir İngiliz uçağı düşürüldü. Bu ittifak, kuvvetlerinin aslına bakılırsa önemli zaferlerinden birisiydi[358].

Türk havacılığı için elde edilen başarılara ve Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın tüm ısrarlarına rağmen 1916 yılının Mayıs ayında Deniz Tayyare Teşkilâtı, Bahriye Nezareti'nden alınarak komuta ve teknik sebeplerle 13. Şubeye bağlandı. Aslında Cemal Paşa tarafından bağımsız bir birlik olarak faâliyet göstermesi isteniyordu. Savaş müddetince Hava Kuvvetleriyle ilgili alınan pek çok olumsuz kararın belki de en kötü olanı alınan bu son karardı. Kararda haziran sonunda İzmir'e bir deniz tayyare bölüğü gönderilmesi isteniyordu. Bölük tüm yer birliği ve ağırlıklarıyla beraber Bandırma'ya oradan da İzmir'e yola çıkarılmıştı. Fakat uçakların nakli için o dönemde Osmanlı'nın elinde yük taşıyıcı araçlar olmadığından uçarak yeni üslerine katılmak zorunda olan uçaklar ve pilotları ancak 7 Eylül'de İzmir'e varabilmişlerdi[359].

1919 senesinin sonlarına doğru İzmir'deki istasyonda 5. Tayyare Bölüğü'nde sekiz ve Güzelyalı'da üç tayyareden mürekkep bir deniz tayyare bölüğü mevcuttu[360]. 1917 yılı yaşanırken Türkiye'deki Alman deniz uçaklarının rakamı 14'e yükselmişti. İstanbul'daki Deniz Uçak Okulundaki uçaklar da her an savaşa hazır bekletiliyorlardı ki, 26 Martta Ruslar Terkos Gölü ve bendine bomba yağdırınca kara ve deniz uçakları duruma derhâl müdahâle etti ve üç uçaktan ikisini düşürdü. 18 Mayıstaki hava muharebesinde de bir Rus uçağı düşürülmüş, aynı ayın sonlarında bir Rus denizaltısı olan "Morj" batırılmıştı. 1917 yılında bir de L 59 zeplini Anadolu'ya getirilmiş, İstanbul,

---

[358] **a.g.e.**, s.374

[359] İlk Deniz Tayyare Bölüğünün teşekkülüne karar verilir verilmez Almanya'ya 3 Gotha WD2 veya WD12 tipi uçak siparişi verilmişti. Bkz. Kansu- Öztuna- Şensöz, **a.g.e.**, s. 222 ve 249; 1917 yılında Osmanlı Bahriyesine gelen deniz uçakları, Brandeburg (NW) Gotha WD (Ereğli I), Gotha WD13 Ereğli ve İzmir'deki hava üslerine gönderilmiştir..Kansu- Şenöz-Öztuna; **a.g.e.**, s.299, 1916 yılı Deniz Tayyare Okulu: Okul Müdürü; Güv. Yzb.Necmettin (Ekim ayına kadar), Plt Kd. Yzb. Sami (Ekimden sonra), Öğrenciler; Plt. Çark.Yzb. Kamil Mehmet, Plt. Çrk.Yzb. Ahmet Cemal, Plt. Çrk.Üsteğmen Ali Mahmet, Yrd. Plt. Öğr. ; Güv. Yzb. Ahmet Raşit, Güv. Ütğm.Hüseyin Kamil, Güv. Ütğm. Şerafettin, Güv. Ütğm. Hüseyin Abdülkadir,; 1917 Yeşilköy deniz Uçak Okulu: Okul Müdürü; Plt. Güv. Kd.Yzb. Sami, Pilot Öğr., Çrk. Yzb. Hüsamettin (Almanya'ya ihtisas tahsiline gitti.), Plt.Çrk. Yzb.Mehmet Hayri, Katip Yzb. Musfata Selahattin, Çrk. Yzb. Mustafa Tevfik, Çrk. Yzb. Ahmet Ali (Almanya'ya ihtisas tahsiline gitti.),Çrk. Yzb.Mehmet Nazmi, Çrk Yzb. Mevlüt Recep, Çrk.Yzb. Enver, Çrk. Yzb. Mehmet Ahmet, Çrk.Ütğm.Abdürrahim, Çrk. Ütğm. Hüsmen Tevfik (Almanya'ya ihtisas tahsiline gitti.), Çrk.Ütğm. Aslan Cafer, Çrk. Ütğm. İbrahim Ethem; **a.g.e.**, s.299; 1918 yılında Almanya'dan Osmanlı Hava Kuvvetlerine 6 deniz uçağı daha gelmişti. Bkz. Kayabalı-Arslanoğlu; **"Türk Hava…"**, s.499

[360] TİH***, Batı…***, s.29

İğneada, Midye, Zonguldak ve Karaburun üzerinde seyr ü sefer yaptırılarak Ruslara gözdağı verilmeye çalışılmıştı. Tüm bunlara rağmen Ruslar iki Türk mavnasını zapt ederken, 22 küçük yelkenliği de batırılabilmişti[361].

1918 yılında Almanya'dan hâli hazırda yeni uçaklar ve malzeme sevkıyatı devam etmekteydi. Deniz Uçak Bölüğü Komutanlığı 1916 senesinin sonuna kadar doğrudan doğruya Boğazlar Genel Komutanlığı'na bağlı olup, İstanbul'da konuşlandırılmıştı. Bu bölük; Karadeniz Boğazı'ndaki Kavak Deniz Uçak İstasyonu ile Karadeniz'in Anadolu sahilindeki Zonguldak (1916), Ereğli (1916-1917) ve Kefken (1917) deniz üslerinden mürekkepti. Çanakkale, Mersin ve Bulgaristan'daki Konti Deniz Uçak İstasyonları bu komutanlığa bağlıydı[362]. 1918 yılının Temmuz ayının sonunda Umur-u Havaiye Müfettişliğinin yapılanmasında bir değişikliğe gidilerek ismi Kuva-yi Havaiye Müfettişliği olarak değiştirilmiş ve kuruma müstakil bir hava kuvveti hüviyeti kazandırılmıştı. Tüm bu değişim içerisinde İzmir, Erzurum, Konya, Musul, Şam'da birer havaalanı yapımı planlanmış; fakat neticeye varılamamıştı. Aynı yıllarda Çanakkale'de sükûnet hakim olmasına rağmen hava keşfinin devamına karar verilmişti. Yalnız Osmanlı'nın çekildiği bazı yerlerdeki uçak birlikleri ilga edilirken, uçaklarda daha sonra konuşlandırılacağı yer tespit edilmek üzere gemilerle İstanbul'a getirtiliyordu[363].

Hava keşfi için deniz uçak ve kara uçak istasyonlarından birer bölük tahsis edilmişti. Bu bölükler:

1) Düşman taarruz hareketlerini gözetlemek, mayın tespiti yapmak

2) Düşman saldırılarına karşı koymak ve emredildiğinde taarruz faâliyetinde bulunmak

3) Telsiz istasyonu bulunan Mavna Adasını savunmak (Adalar Denizi Bölgesindekiler)

---

[361] Kansu-Öztuna- Şensöz; **a.g.e.**, s. 300-303; Osmanlı ordusunda en fazla uçak düşüren Alman ve Türk pilotları, Yzb. Buddecke (11), Schüz (9), Croneiss (5), Meinecke (4), Ali Rıza (1), Cemal (1), Bkz. **a.g.e.**, s.353; Ekim 1920 senesinde Avro tipi bir Yunan avcı uçağı Çine de mecburi iniş yapınca Türkler tarafından el konularak Afyon'a getirilmiştir. dört adet de Havilland-9 tipi Yunan keşif uçağı ele geçirilmiş Temmuz 1921de Muğla'da ele geçirilene "İsmet" adı verilmiştir. Bunun dışında yine bir adet Brege-14 A2 keşif uçağı Eylül 1921 de Sarıköy'de ele geçirilmiş, uçağa "Sakarya" adı verilmiştir. İzmir'de ise dört adet Brege-14 B2 tipi Yunan keşif uçağı ele geçirilirken, Seydiköy civarında üç adet Nieuport tipi avcı uçağı ele geçirilerek eğitim uçağı olarak kullanılmışlardır. Bkz. Sıtkı Tarman; ***Türk Havacılık Tarihi (İstiklâl Harbi) 1918-1923***, C.II, Eskişehir 1953, s. 193-194

[362] Lorey; **a.g.e.**, s.144-145

[363] **ATASE Arşivi, K: 51, G:103, B:103-1 (22.12-1334)**

4) Limni, Bozcaada, İmroz ve Taşoz adalarındaki kara ve deniz uçak istasyonlarına taarruzda bulunma görevini icra etmekteydi[364].

Birinci Dünya Savaşı neticelendiğinde ise 46 Türk pilotu, 59 Türk gözetleyici pilotu, 92 Türk uçağı ki bunların 14 tanesi deniz uçağıydı, Türk semalarını savunma vazifesini yerine getirmişti. Mondros Mütarekesi'nin ardından Irak cephesindeki bazı Türk uçakları yakılmış, taşınabilen uçaklar ve malzemeler ise Elazığ'da toplanmıştı. Suriye, Filistin cephelerinden Konya'ya getirilebilen dört keşif ve on üç avcı uçağı, kullanılabilecek durumda olmamasına rağmen İzmir Seydiköy'de bulunan hava alanındaki sekiz uçak havalanabilecek durumdaydı. Trakya ve İstanbul'da konuşlandırılan tüm uçaklar İtilâf Devletleri'nin denetimi altına alınmış, ardından işgal güçlerinin isteği doğrultusunda Yeşilköy Hava Alanında bulunan kırk beş uçak İstanbul'un Anadolu yakasında, Maltepe'nin deniz kıyısındaki bir düzlükte depolanmıştı. Yeşilköy'deki deniz uçakları sökülüp, paketlenerek Haliç'teki Bahriye Nezareti depolarına götürülmüş ve İngilizlerin gözetimine terk edilmişti[365].

Damat Ferit Paşa Nisan 1920'de yeniden işbaşına geldiğinde Anadolu'da baş gösteren isyan hareketini sona erdirmek maksatlı İtilâf kuvvetlerinin bastırdığı broşürleri Türk pilotlarına da dağıttırmak istediğinde Maltepe Uçak İstasyonun pilotları bunu Anadolu hareketine katılmanın fırsatı olarak değerlendirerek, dört uçağı uçuşa hazır ettiler. Uçaklardan ikisi Kalkış sırasında kırıldıysa da Albatros-D III tipi avcı uçağı Anadolu'ya kaçabilmişti. Maltepe Uçak İstasyonunda bulunan muhtelif cins ve tipteki işe yarar mühimmat bu hadisenin ardından İngilizler tarafından tahrip edilmişti. İngilizlerin desteğiyle 15 Mayıs 1919'da İzmir'i işgal eden Yunanlılar ilk olarak Sarayönü Uçak istasyonunu ve Güzelyalı Deniz Uçak İstasyonunu tahrip ederken işe yarar uçaklara da el koymuşlardı. Erzurum'daki Uçak İstasyonundaki uçakların hemen tamamı işe yaramaz durumdaydı. Konya Uçak İstasyonundaki uçaklarda genelde 19 Eylül 1918 tarihinde Suriye-Filistin cephesinden çekilirken kurtarılan fakat çoğunluğu çalışmayan uçaklardan mürekkepti. Anadolu, Millî Mücadele'de uçaklara ayrı bir önem veriyordu; çünkü bunlar düşmanın hareketlerini denetleyebilmelerini temin eden yegâne savaş aracıydı. Bu sebeple 13 Haziran 1920 tarihinde Müdafaa-i Millîye Vekâleti'nin Harbiye Dairesine bağlı olarak Kuva-yi Havaiye Şubesi tesis edildi. Anadolu Kuvvetlerine bağlı

[364] 1918 senesinde Çanakkale'deki deniz uçağı istasyonuna Branderburg tipi iki deniz uçağı gelince Türk muharebe kudreti artmıştı. Bkz. Lorey; **a.g.e.**, s.175
[365] Müderrisoğlu; **a.g.e.**, s.47 vd.

Hava Kuvvetleri personeli 20 rasat-pilot, 10 pilot, 32 gedikli subay (astsubay) ve 10 makinist olmak üzere toplam 40 askerden teşekkül etmişti. Eskişehir Uçak İstasyonu aynı zamanda hem okul hem fabrika hem de tamirhane olarak hizmet verecekti. Konya'da bulunan uçak istasyonu da XII. Kolorduya bağlanacaktı[366]. Bunun dışında Ankara'daki Temsil Heyeti İstanbul'da konuşlandırılan deniz uçaklarının 23 Mart 1921 tarihinde Felah Grubuna gönderdikleri bir şifreyle kaçırılmasını istedi. Hatta kaçırılacak uçakların açıkta tutulmaması için Amasra ve Fethiye'de istasyonlarının hazırlıklarına başlama emrini verdi. Bu 5 adet Gotha tipi deniz uçağı kaçak olarak Haliç'teki deniz ambarlarından Amasra'daki istasyona getirildi. Amasra'nın kadrosu hazırken, Fethiye'nin personeli ve askerî mühimmatları temin edilemediğinden, bölük lağvedilmek zorunda kalındı. Amasra Uçak İstasyonunda bulunan üç deniz uçağı Ağustos ve Eylül aylarının ortalarına kadar Boğaz, Kefken, Ereğli, Akçaşehir arazisi üzerinde keşif maksatlı mutat uçuşlar gerçekleştirdi. 9 Ağustos günü Türk deniz uçağı yağmurdan kanatları çürümüş olduğundan kazaya uğradı[367].

Aynı dönem içerisinde BMM'de Trabzon Mebusu Hüsrev Bey ve arkadaşlarının verdiği önerge ile Meclis namına bir uçağın Kuva-yi Havaiye envanterine katılması maksadıyla 7500 liranın bir komisyon teşkil edilmek suretiyle meclis veznesinden alınmasına ve bu paranın 6 ay müddetince mebusların maaşlarından beşer lira kesilmesi suretiyle tekrar meclis veznesine ödenmesi hakkında bir çalışma yapılması karalaştırılmıştı[368].

1921 Ekiminin 6. günü Karadeniz'de İtilâf güçlerinin deniz harekâtlarını denetlemek, sevkıyat için ortamın müsait olup olmadığını keşif maksatlı Amasra'da bir deniz uçak istasyonu kurulması kararlaştırılmıştı. Kasım 1921 tarihinde de Binbaşı Sami (Uçkan) yanında 2 güverte, 2 de makine teğmeni olduğu hâlde İnebolu'da bulunan; Birinci Dünya Savaşı bakiyesi deniz uçağı istasyonuna gelerek, buradaki Muavenet-i Bahriye Cemiyeti vasıtasıyla gönderilen 3 deniz uçağını da yanlarına teknelere yükleyerek Aralık 1921'de Amasra'ya ulaştı[369].

---

[366] Tarman; ***a.g.e.***, s.14 vd.; Konya'daki askerî hava üssünde Birinci Dünya Savaşından kalma 10kg. 60 adet uçak bombası mevcuttu. Ayrıca Türklerde 7,5 luk top mermilerini inceltmek suretiyle uçak bombası yapma girişimleri de başarısızlıkla neticelenmişti. **a.g.e.**, s.188; Alaysa; **a.g.e.**, s.66-67

[367] Işın, **a.g.e.**, s.113; Anadolu'da 19 Ağustos 1922 tarihi itibariyle 22'si Konya'da, 2'si Adana'da, 10'u Batı Cephesinde olmak üzere 24 uçağın mevcut olduğu bilinmektedir. Bkz. Zeki Sarıhan, **İstiklâl Savaşı Günlüğü, C. IV**, Ankara 1996, s.588

[368] **TBMM Zabıt Ceridesi; C:10, İ:34, Dev: 1, İç. Sen:2 (16.5.1337**) , s.295

[369] TİH, **"Deniz Cephesi", (Saim Besbelli)** C.V., Ankara 1964, s.32

Amasra'da tesis edilen bu deniz hava üssü sayesinde Batı ve Orta Karadeniz bölgesinde nakliyat, sevkıyat, gözetleme ve muhafaza işleri daha rahat yapılabilir duruma gelmişti.

1922 senesine gelindiğindeyse, Haliç deniz ambarlarında kalan son iki deniz uçağı da kaçırılarak İzmit'teki istasyona getirildi. Elbette uçakların uçurulması kadar zor olan bir diğer hususta hangi hava koşullarında uçulacağının tayin edilmesiydi. Bu sebeple, Türklerin istiklâl mücadelesinde ihtiyacını duydukları bir diğer materyalse meteoroloji istasyonuydu. Bu istasyonun tesisi için Kuva-yi Havaiye Müfettişliği Birinci Dünya Savaşı'nın ardından Nafia ve Maarif Vekâletlerine teslim edilmiş olan rasat malzemesinin Konya Kuva-yi Havaiye idaresine sevk edilmesini istemiş, fakat bu malzemeyi faâl hâle getirecek yetişmiş personel olmaması sebebiyle teşkilât, Türk İstiklâl Savaşı süresince vücuda getirilememişti[370].

Ancak her türlü zorluğa rağmen başlatılan işten vazgeçilmiyor ve aynı dönem içerisinde BMM'de, Müdafaa-i Millîye bütçesinden pilotlara sair masrafları için 800 kuruş maaşlarından başka sair masraflarını karşılamaları için diğer askerî sınıflardan ayrı ücret verilmesi kararlaştırılıyor ve bu teklif maddelere dökülerek, 9 Mart 1921 günü de Mecliste yapılan oylamayla kabul ediliyordu.

a) Pilotlara ve uçuş öğretmenlerine rütbelerine bakılmaksızın maaşlarından ve seferberlik tahsisatlarından maada 800 kuruş harçlık verilmesi
b) Astsubaylara ve diğer teknik personele tayyaresüvar (pilot) olmak şartıyla maaşlarının dışında 200 kuruş harçlık verilmesi
c) Bu kanun neşredilmesinin ardından yürürlüğe girer
d) Bu kanunun işlerliğinden Müdafaa-i Millîye ve Mâliye Nazırı sorumludur[371].

1922 senesinin başında Türk ordusunun uçak ihtiyacı giderek artmıştı. Birinci Dünya Savaşı'ndan kalan uçakların önemli bir kısmı düşman elinde kalmıştı. Anadolu'ya kaçırılanlar ise artık kifayetsizdi. Bu gelişme üzerine Saffet (Arıkan) ve Nuri (Conker) Beyler, uçak temin etmek için Almanya'ya gönderildi. Heyet, Almanya'dan 21 uçak

[370] Tarman; **a.g.e.**, s.177-179; Amasra Deniz Uçak İstasyonu, 6.11.1921 senesinde Karadeniz Boğazında deniz seferlerini denetlemek ve İtilâf kuvvetlerinin savaş gemilerinin harekâtlarını keşif maksatlı teşkil edilmiştir. 2 Aralık 1922 tarihine gelinceye kadar Amasra Deniz Uçak İstasyonunun komutanlığını Binbaşı Sami (Uçan) yapmış, ama kendisi sonra İzmit Deniz Uçak İstasyonuna tayin olmuştur. 18 Haziran 1922 tarihinde İstanbul'dan kaçırılan uçakların Ankara'da ilk deneme uçuşları gerçekleştirilmişti. Bkz. Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.482

[371] **TBMM Zabıt Ceridesi, C:9, İ:5, Dev.: 1, İç Sen.:3 (9 Mart 1921)**, s. 137-139

almaya muvaffak oldu. Satın alınan uçaklar Almanya'dan Rusya'nın Batlık limanlarına nakledilerek, geniş Rus arazisini boyuna kat etmiş ve Novrosiski Limanına ambalajlı hâliyle ulaştırılmıştı. Bu noktada devreye giren Türk tekneleri; Şahin ve Aydın Reis sair askerî mühimmat ile beraber uçakları ve yedek parçalarını da Trabzon'a taşımışlardı[372].

Büyük Taarruzun gerçekleşmesinden 10 gün önce Kuva-yi Havaiyye'nin durumu şu biçimdeydi[373]:

Uçağın Türü	Tipi	Sayısı
Av uçağı…….	Spad XIII…….	20…….
Av uçağı…….	Albatros D III……	1……
Keşif uçağı…….	Breguet 14 B2…….	10…….
Keşif uçağı…….	De Havilland..…….	1..……
Keşif uçağı…….	Fiat……	1..…….
Okul uçağı……..	Aviatik…….	1…….
Deniz uçağı…….	Gotha……	3…….

1 Şubat 1923 yılında Amasra ve İzmit'ten sevk edilen bir kısım uçak ve onlara ait malzeme, İzmir Bayraklı'da "1. Bahri Tayyare Bölüğü" ismiyle yeni bir deniz uçak birliğinin tesisine imkân vermişti. Bu bölüğün Gotha sistemindeki 2 adet deniz keşif uçağı Mayıs 1923'de uçuş vazifesini yerine getirmeye başlamış ve böylece meteoroloji faâliyetleri de hızlanmıştı. İzmir'deki bu komutanlık, bir müddet Kuva-yi Havaiye Müfettişliğine bağlı olarak faâliyetlerini yürütmüştü[374].

2.4. OSMANLI DEVLETİ İÇİN BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞININ SONU

Savaş Osmanlı Devleti'nin aleyhine sonuçlanınca, Irak Cephesinde (Kut'ul-amare) esir düşerek İstanbul'a getirilen General Townshend aracılığıyla mütareke önerilmiş, Padişah, Damat Ferit Paşa'yı olacak müzakereler için görevlendirdiyse de Bakanlar Kurulu buna yanaşmayarak Rauf (Orbay) Beyi teklif etmişti. Rauf Bey, heyetiyle beraber (Dışişleri Müsteşarı Reşad Hikmet, Heyet Katibi; Başkatip Fuad bey'in oğlu Ali Bey) Peyk-î şevket kruvazörüyle İstanbul'dan Bandırma'ya, oradan İzmir'e ve

[372] Işın; **a.g.e.**, s.119-121; Uçak nakliyatı oldukça gizli tutuluyordu. Şahin Novrosiski limanına yanaştıktan sonra limanın yakınlarındaki çimento fabrikasından nakliyatın yapılması kararlaştırıldı. Bu sırada limanda bulunan bir Yunan şilebi tüm sevkıyatı tehlikeye soktu. Bu hâlde hiçbir gizlilik kalmayacaktı. Şahin'in komutanı Kıdemli Yüzbaşı Cevat, Yunan şilebini ihtar etti. Bulunduğu yeri terk etmesini istedi, fakat menfi cevap alınca şilebin hâlâtlarını gemiye çıkan üç er vasıtasıyla kesti ve yükleme rahatlıkla temin edildi. İstiklâl Mücadelesi'nin neticelenmesinin ardından Şahin vapuru subay ve eratını ikramiye ile taltif edildi. Bkz.**a.g.e.**, s.120-121

[373] Kayabalı-Arslanoğlu; **"Türk Hava…"**, s.503

[374] Keyüsk; **a.g.e.**, s.185

Zafer römorkörüyle torpil hatlarını geçerek 26 Ekim gecesi saat 10^{00} civarında İngilizlerin buharla işleyen, istihbarat heyetine mahsus, aslında balık avına müsait Liverpool isimli kruvazörüyle devletin fiilen sonunu hazırlayan 30 Ekim 1918 tarihli Mondros Ateşkes Mütarekesini imzalamak için, İtilâf Devletlerinin bir "deniz üssü" hâline getirdikleri Limni Adasına, Akdeniz Filosu Başkomutanı Amiral Calthorp'un Mondros Limanında demirli bulunan Agamemnon zırhlısına geçmişti[375].

İstanbul halkının çoğunluğu, mütareke imzalanınca hayatın ucuzlayacağını, ferahlık olacağını, birkaç yıldır gelmeyen yiyecek ve tekstil maddelerinin pazarları dolduracağını umuyordu. Ekonomik ve sosyal yapı açısından halkın temel ihtiyaçlarının hemen bütünün denizler yoluyla karşılanıyor olması ve mütareke öncesinde bu yolların sıkı bir denetimde olması İstanbul halkına savaşın ekonomik boyutunun güçlüğünü hissettirmişti[376]. Tüm ümitler mütarekenin imzalanmasına bağlanmıştı. Ancak mütarekenin imzalanmasından sonra da görülecektir ki ne deniz ticareti ne de İstanbul Pazarı mütarekenin nimetlerinden istifade edebilecekti.

İstanbul'da bu ekonomik darboğaz görülürken Almanlar da Yavuz'u Türk makamlarına 6 Kasım 1918'de teslim ediyorlardı. İşte bunların yaşandığı dönemde Müttefik Kuvvetler mütareke ahkâmına aykırı olarak işgal ve el koyma faâliyetlerine hız verdiler[377]. Birecik'te bulunan Basra Komodorluğu'nun[378] savaşın bitmesiyle birlikte daha fazla göreve devam etmesine lüzum kalmadığından lağvedilerek, nakli mümkün olmayan motorların mâliye memurlarının da hazır bulunduğu ihâleyle satışa çıkarılmasına Bahriye Nazırı tarafından olur verilmişti[379].

Amiral Carltorp başkanlığındaki İtilâf Devletleri müzakere heyeti görüşmelerin başlayabilmesi şartını ilk olarak Karadeniz'e geçmek için İstanbul ve Çanakkale

---

[375] Orbay; **a.g.e.** s.90-95; Erberk; **a.g.e.,** s. 70, İzzet Paşa kabinesinde Bahriye nazırı olan Hüseyin Rauf (Orbay) Bey, 10 Kasım 1918 Pazar günü padişahında isteğiyle İzzet Paşa kabinesi istifa edince yerine Tevfik Paşa kabinesi kurulmuş ve Rauf Bey'de 3 Mayıs 1919'da askerlik görevinden istifa ederek, 16 Mart 1920'de Meclis-i Mebusan basılıncaya kadar mebus olarak görev yapıyor. Baskında aralarında Kara Vasıf'ında bulunduğu bir grup ile tutuklanarak "Benbow" isimli bir gemiyle Malta'ya sürgüne gönderilmiş, 25 Ekim 1921 tarihinde de sürgün hayatı bitince "Krizantem" isimli bir yolcu vapuruyla adadan ayrılarak 31 Ekim'de İnebolu Limanına gelmiş, oradan Mustafa Kemal Paşa ve arkadaşlarının yanına geçerek Millî Mücadele'ye dahil olmuştur. Bkz. Erberk; **a.g.e.**, s.71

[376] Duru; **a.g.e.**, s.16

[377] Sarıhan; **a.g.e.**, C.I, s.15; Yunanistan'ın İzmir Siyasî Temsilcisi Albay Mavridis, İzmir Valiliğinden Çeşme kıyısında küçük bir Türk Adası olan Foti'nin Ateşkes şartları gereğince boşaltılmasını isteyince, 13 Nisan'da Türk Erkan-ı Harbiyesi adanın hiçbir şekilde boşaltılmamasını isteyerek direnme kararı aldı. Bu Yunanlıların işgalden evvel Türk tepkisini yoklama niteliği taşıyan bir girişimiydi. Bkz. Sarıhan; **a.g.e.** ,C.I, s.198

[378] Amirallik yetkisiyle donatılmış deniz subaylığı

[379] **ATASE, K:12, G: 66, B: 66-1; Klasör: 9, D:36, F:3 (1)**

Boğazlarının açılmasına ve geçişin emniyet altında bulunmasını sağlamak maksadıyla boğazda yer alan istihkamların İtilâf kıtaları tarafından işgal edilmesi koşuluna bağlamıştı. Buna göre;

1) Osmanlı karasularındaki tüm torpil tarlaları ile torpil kovan mevzileri, vesair manialar yerlerinin gösterilmesi ve bunları taramak, kaldırmak için gerektiğinde yardım edilmesi
2) Karadeniz'deki torpil yerleri hakkında bilgi verilmesi[380]

Böylece Osmanlı Donanması da tam anlamıyla abluka altına alınmış oldu. Bu abluka, Mondros Ateşkesinin imza edilmesinin ardından kendini iyiden iyiye hissetirmeye başladı. Batum'un boşaltılması sırasında Osmanlı askerlerini sevk edecek nakliye gemilerini tedarik etmekte sorunlar yaşarken sevkıyat tarihlerini kış şartları, kömür yetersizliği, gemi noksanlığı gibi sebeplerden pek çok defa ertelemişti. Bu gemilerle Osmanlı Ordusunun karadan taşınması mümkün olmayan erzak, iaşe ve askerî mühimmatlarının Trabzon'a nakli de istenmişti[381]. Erkân-ı Harbiye bazen İngilizlerden kiraladığı gemileri bu tahliye işinde kullanmıştı. 9. Ordu emrine verilen Şam, Gülcemal, Giresun vapurları Batum'un tahliyesinde görev alan Türk gemilerden bazılarıydı[382].

12 Ekim 1918 tarihine kadar müttefikine sadık kalmayı amaçlayan Osmanlı Hükûmeti, 1 Kasım'da İtilâf Devletleriyle yaptığı akit gereği Alman kıtaatının serbestçe ülkelerine dönmelerini temin için gerekli hazırlıkları tamamlayarak ilk Alman askerî kafilesini 1000 kişi olarak 12 Ocak 1919'da yola çıkarmıştı[383]. Türk Bahriyesinin komutanı olan Amiral V. Usedom ülkesine dönmeyi başarırken, Alman Askerî Heyeti'nin Başkanı olan Liman Von Sanders, ateşkesin imzalanmasından dört ay sonra 25 Şubat 1918'de tutuklanarak Malta'ya gönderilmiş ve 21 Ağustos 1919 tarihine kadar orada tutuklu kalmıştı[384].

---

[380] Orbay; **a.g.e.**, s.98
[381] **ATASE Arşivi, K:7, G:72, B:72-1 (19.01.1335)**
[382] **ATASE Arşivi, K:10, G:13, B:13-1-2**, **ATASE Arşivi, K:12, G:183; B.83-1**; **ATASE Arşivi, K: 7, G:19, B:19 (1;2)**
[383] Liman Von Sanders, Alman Genelkurmayı'ndan Türkiye'de bulunan 9.000 Alman askerlerini sevki için 25 Kasım'da bir nakliye gemisi istemiş, Alman Genelkurmayı ise, 3 Aralık'ta Sanders'in gönderilen ilk gemiyle bölgeyi terk etmesini istemiştir. Ama Alman Askerî Heyeti 12 Aralık'ta Heybeli ve Büyükada da gözaltına alınacaktır. Bkz. Sarıhan; **a.g.e.**,C.I, s.39; Hasta Alman askerlerinden oluşan ilk kafileyse La Spaza'ya 16.1.1919'da hareket etti. Bkz. **a.g.e.**, s.97
[384] 1919 senesinde Alman efradı İstanbul Limanlarından Hamburg Limanına nakleden Seyr-i Sefain İdaresinin malı olan Gülcemal, Reşit Paşa ve Akdeniz vapurları Almanya'da bulunan Rus esirlerini de Rus Limanlarına nakletmesi talep edilmişti. Bunun için İtilâf Devletleri Komisyonu ile Berlin Elçisi Rıfat Bey ve daha sonrada Komisyondaki İngiliz mümessillerinin vapur süvarileriyle yaptığı görüşmeler neticesinde İngilizlerin Mavi Kitabı'nın 99. formülüne göre beş kıt'a bir antlaşma imza edilmiştir. Bu antlaşmaya binaen vapura alınacak her ton yük için aylık 13.000 şilin

Ayrıca 13 Kasım 1918 tarihinde Çanakkale'den geçerek İstanbul Boğazı'na giren İtilâf devletlerinin buradaki gücü, 22 İngiliz, 17 İtalyan, 12 Fransız, 4 Yunan olmak üzere toplam 55 parça muharebe gemisine yükselmişti[385].

Teslim şartlarının belirlendiği Mondros Ateşkes Antlaşması'nın denizlerle ilgili olan maddeleri;

Madde 1- Tüm gemilerin Karadeniz'e geçişi için Çanakkale ve Karadeniz Boğazlarının açılması Çanakkale ve Karadeniz istihkamlarının İtilâf Devletleri tarafından işgal edilmesi

Madde 2- Osmanlı karasularındaki tüm mayın tarlaları , torpido ve kovan yerleriyle diğer maniaları temizlemek ve taramak için yardım edilmesi

Madde 6- Osmanlı karasularında güvenlik ve buna benzer hususlar için kullanılacak küçük gemiler istisna olmak üzere Osmanlı sınır şeridi içerisinde bulunan veya Osmanlı tarafından işgal edilmiş sularda bulunan tüm harp gemileri teslim olup, Osmanlı limanlarında tutulacaktır.

Madde 9- İtilâf devletleri Osmanlı tersane ve limanlarındaki tüm gemilerin tamiratının ve bakımlarının yapılmasını kolaylaştıracaklardır.

Mondros Ateşkesinin dokuzuncu maddesindeki amaçlardan birisi de İtilâf devletleri için İstanbul'da bir üs kurabilmekti. Osmanlı limanlarında bulunan tüm tersaneleri, tamir işlerini kolaylaştırmak, İtilâf donanmalarına sığınacak bir liman tesis etmek, Türklerin deniz yoluyla gerçekleştirmesi muhtemel tüm hareketlerini kontrol edebilmekti. Dokuzuncu maddeyi neden istediklerini Amiral Carltorp şu şekilde izah etmişti; "İtilâf donanmalarının, Karadeniz'de Alman kuvvetleriyle çarpışmaları ihtimali çok olduğundan, bu çarpışmalarda kazaya uğrayacak gemilerimizin tamirleri için en yakın Osmanlı tersanelerinden faydalanmamız gerekecektir[386]."

---

kira verilmesi ilkesi benimsenmiş ve bir yıl İtilâf Devletlerinin hizmetinde kalan Gülcemal vapuruna İtilâf Devletleri toplam 56.069 İngiliz lirası, 5 şilin, 10.000 peti ve 32.089 mark, 85 fenik Türk parasına göre de, 132 lira Seyr-i Sefain İdaresi tarafından talep edilmesine karşın işgal güçlerinden istenilen para alınamamıştır. Kiralanan Gülcemal vapurunun kullanım bedeli olarak ücretinin tahsil edilebilmesi işi paranın %10 'unun Mr. Sletd adındaki Albaylıktan emekli bir İngiliz'e tevdii edilmiştir. Mr. Sleyd, kısa sürede Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin talep ettiği parayı İngiliz Hükûmeti'nin Osmanlı Bankası'nın Londra şubesine yatırıldığını bildirmiştir. Mr. Sleyd'de devletten %10 luk hakkını almıştır. Bkz. **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/01/-/013/13/4**; Lorey, **a.g.e.**, s.183; Sarıhan; **a.g.e.**, C.II, Ankara 1994, s.61; Sarıhan; **a.g.e.**, C.I, s.147

[385] İbrahim Balcı*; **Millî Mücadele'de Boğaziçi***, İstanbul 2004, s.11

[386] Orbay; **a.g.e.**, s. 113-114

Şeklindeki maddeler karara bağlandıktan hemen sonra İstanbul'u işgal için basit bir sebep arayan İtilâf güçleri fazla beklemek zorunda kalmadılar. Mondras Ateşkes Antlaşması'nın 7. maddesi uyarınca 16 Mart 1920 günü İstanbul, mütareke şartlarına aykırı olmakla birlikte resmen işgal edildi[387]. İşgalle yetinmeyen İtilâf güçleri ilk olarak Şehzadebaşı Karakolu'na saldırdı, karakoldaki 6 kişi öldürülüp, 15 kişi yaralandıktan sonra Harbiye ve Bahriye Nezaretleri ve Türk Ocağı başta olmak üzere Osmanlı Devleti'nin tüm resmî kurum ve kuruluşlarına âdeta baskın vererek binalardaki her türlü evrak ve mühimmatına el koydu[388].

Bu gelişmelerin ardından uzun bir süre uğradığı işgalin etkilerinden kurtulmaya ve Anadolu'da oluşmaya başlayan İstanbul Hükûmeti muhâlefetine karşı tedbir almaya çabalayan Damat Ferit Hükûmeti; Anadolu'daki gücünü bir meclis çatısı altında birleşerek artıran muhâliflerinin, gerçekte Türk milletini temsil etmediğini gösterebilmek adına İtilâf devletleri'nin de baskısıyla ilk olarak Sevr Antlaşması'nı imza etti. Anadolu'daki hükûmet tarafından kabul edilmeyen bu mezkur antlaşmanın hükümlerinde konumuzla ilgili olarak şu kararlar alınmıştı:

a) Haliç'te bağlanmış olan Türk savaş gemileri İngilizlere teslim edilmiş sayılacak, Bahriye Nezareti kuruluşundaki askerî nakliye gemilerinden Reşit Paşa, Tiri-Müjgan, Millet, Giresun, Akdeniz vapurları Seyr-i Sefain idaresine devredilecektir. Şehir içi vapurlardan 60, 61, 63 ve 70 no'lu vapurlarda aynı idarenin denetimine bırakılacaktır. Kıyı kontrol hizmetlerinde Türkler en fazla 7 gambot, 7 torpidobot kullanabilecektir. Gambotlar 7,7'likten küçük, iki adet top, torpidobotlar ise aynı çapta tek top taşıyabilecektir.

b) Osmanlı var olanların dışında başka gemi yaptırmayacaktır. Gambotların tonajı 600 ton, torpidobotlar 100 tonu geçmeyecektir. Yapım hâlinde bulunan su üstü ve su altı gemilerin yapımları durdurulacak, sökülecektir.

c) Deniz Kuvvetlerine ait askerî cephane, mühimmat, mayın müttefiklere teslim edilecektir.

d) Müttefikler arası deniz kontrol komisyonu Osmanlı Deniz Kuvvetlerinde görev yapacak asker sayısını tespit edecek, onun dışındakiler terhis edilecek.

---

[387] İstanbul'un işgaliyle alâkalı olarak tetkik eser ve makalelerde Şehzadebaşı Karakolu, Türk Ocakları ve Meclis-i Mebusan'ın işgal edildiğini, devlet dairesi arşivlerine el konulduğunu belirtirken, askerî nitelikli olarak Harbiye üzerinde ağırlıkla durulmuş, ancak Bahriye büyük ölçüde ihmâl edilmiştir.

[388] **ATASE, K: 408, G: 152, B: 152 (1:2) (28.3.1336)**; Balcı; **a.g.e.**, s.11

e) Deniz erleri gönüllü olarak, Astsubaylar 12, Subaylar ise 25 yıl hizmet vereceklerdir.

f) Ticaret gemileri mürettebatına askerî eğitim yaptırılmayacaktır.

g) Deniz-Hava Kuvvetleri personeli iki ay içerisinde terhis edilecektir. Osmanlı'nın sahibi olduğu uçaklarda müttefik kuvvetlerinin malı sayılacaktır.

h) Tüm muhabere araçları ve istasyonları, müttefik kuvvetlerine teslim edilecektir.

I) On iki Ada İtalyanlara, geriye kalan Adalar Denizindeki adalar Yunanlılara bırakılacaktır.

Ateşkes antlaşması sonucunda, bu barış antlaşmasının imzalanmasına dahi gerek kalmaksızın Osmanlı Devleti'nin tüm sahip olduğu imkânları elinden alınarak, devlet fiilen yıkılışa sürüklenmişti. Türkler tarafından boşaltılan İstanbul Boğazı'nın her iki yakasındaki müstahkem mevkiîleri işgal eden İngiliz ve Fransız askerlerinden 2.500 kişilik bir bölümü 15 Kasım'da ilk defa karaya çıkmıştı[389]. Mondros Mütarekesi'nin dokuzuncu maddesinde yer alan "Denizcilikle alâkalı ve İstanbul'un bir deniz üssü olarak İtilâf devletleri tarafından kullanılmaması" şeklinde yorumlanabilen ibare, Osmanlı Devleti'nin bundan sonra geri dönüşü olmayan bir yola girdiğinin bir göstergesiydi[390].

Müttefikler, Mondros Mütarekesini büyük bir sevinçle karşılamış, Auguste Gauvain, "Journal des Débats" a 15 Kasım 1918'de yaptığı yorumda; "13 Kasım tarihinden itibaren müttefik donanmasının İstanbul'da bulunması 29 Mayıs 1453'e cevap olmakla birlikte, Bizans İmparatorluğu'nun harabeleri üzerine II. Mehmet'in kurduğu barbar idarenin de sonunu getirmiştir[391]..." diyordu. Bununla da yetinmeyen işgal kuvvetleri, Türklerin elinde kalan toprakları için yeni başkent dahi belirlemişlerdi. Fransız diplomatı Berthelot'a göre Konya; Yunan Başbakanı Venizelos'a göre Bursa yeni Türkiye'nin yeni başkenti olabilirdi[392]. Türkiye'nin Birinci Dünya Savaşı'na girmesine sebep olan İttihat ve Terakkî ileri gelenleri Talat, Enver, Cemal Paşalar ile Dr. Nazım, Bedri, Bahaddin Şakir, Azmi Beyler Alman U-170 denizaltısına binerek Odessa'ya geçmişler ve giderken de İzzet Paşa'ya bıraktıkları yazılı metinde yabancı etkisi geçince yurda gelip hesap vereceklerini beyan etmişlerdi. Tüm bu kaçıştan sonra Talat Paşa,

---

[389] Sarıhan; **a.g.e.**, C.I, s.28
[390] Bayur; **a.g.e.**, C.III, Ksm.IV, s. 742-752, Müderrisoğlu; **a.g.e.**, s.44
[391] Yahya Akyüz; ***Türk İstikâll Savaşı ve Fransız Kamuoyu***, Ankara 1988, s.73
[392] Sarıhan; **a.g.e.**, C.II, s. 274

Ermeni intikamcıları tarafından Berlin'de; Cemal Paşa, Tiflis'te şehit edilecek;[393] Enver Paşa ise Tacikistan'da bir çarpışma sırasında öldürülecekti[394].

Mondros Ateşkes Mütarekesi'nin ardından da İngiliz arama-tarama gemileri boğaz'da mayın arama işlemlerine başlayınca, Nusrat mayın gemisine de Çanakkale'yi mayınlardan arındırma görevi verilmişti. Bu sırada bahriyeli subay ve erat terhis edilirken, işe yarayabilecek durumdaki Turgut Reis, Hamidiye, İstanbul ve İzmit'te gözaltına alınarak Haliç'e çektirilmişti[395]. Topları ve ateşleme gereçleri sökülen ve Haliç'e sığmayan Yavuz ise, ilk olarak İngilizlerin denetiminde İzmit'e ardından römorkör vasıtasıyla Tuzla'ya götürülmüştü. Bolşeviklerin düzeninin sonunu getirmeyi amaçlayan Beyaz Rus Ordusuna destek olabilmek için İngiliz ve Fransız savaş gemilerinden meydana gelen 5 zırhlı ve 11 muhripten mürekkep filo İstanbul'dan Karadeniz'e açılmış ve bu gelişmeler olurken İngilizler, Kilyos sahillerine kadar olan tüm kıyı şeridini işgal etmişler, Karadeniz'e boğazlar yoluyla denizaltıların girişini önleyebilmek için de iki batarya yerleştirmişlerdi. 1915 yılından beri devam etmekte olan Türk kıyılarına uygulanan abluka da Yüksek Konseyin kararıyla 6 Şubat 1919 tarihinde kaldırılmıştı[396]. Böylece müttefik kuvvetler tarafından görevlendirilen Preveze gambotunun Sinop'a, Aydın Reis gambotunun da Trabzon'a demirlemelerine müsaade edilmişti[397]. Anadolu sahillerinde kaçakçılığı önleyebilmek, güvenliği temin edebilmek içinse Aydın vilayeti sahillerinde Kemal Reis ve Hızır Reis gambotlarını görevlendirirken, Marmara sahillerine Akhisar ve Draç torpidolarını sevk etmişti[398]. Netice itibariyle Osmanlı kendi karasularında dahi bahriyesine ait gemileri Sevr Antlaşması'ndan önce de müttefiklerin müsaadesiyle yüzdürebiliyordu.

---

[393] İngiliz TİMES gazetesine göre Cemal Paşa, Ruslar tarafından bir Ermeni'ye, Rusya aleyhine çalıştığı ve anti-komünizm yönünde Anadolu hareketini kışkırtmaya çalıştığını ileri sürerek öldürtmüştü. **B.C.A. 30/10/- /- /101/653/2**, Cemal Paşa'nın yaveri İsmet Karadoğan'ın Yakın Tarih Dergisi Dergisine verdiği bir röportajda da , Cemal Paşa'yı Rusların "ÇEKA" teşkilâtının öldürttüğünü ve hatta Mustafa Kemal'in bu hadiseyi duyduktan sonra yaverine Cemal Paşa'nın neden Ankara'ya gelmediğini sorduğunu söyler. İsmet Karadoğan; **"Cemal Paşa'yı Ruslar Öldürmüştü"**,*Yakın Tarih Dergisi*, C.II, 1963, s.38

[394] Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.566; Sait Hâlim Paşa'nın da içerisinde olduğu İngiliz "Ena" gemisi 12 tutukluyla Mondros Limanına bırakılmış ve 55 tutukluyu Malta'ya götürmüştü. Sarıhan; **a.g.e**., C.I, s.303

[395] Gotthard Jaeschke; ***Türk İstiklâl Savaşı Kronolojisi (1918-1922)***, Ankara 1989, s. 5; Müttefik donanmasının Boğazlarda mayın arama-tarama işlemi 10 Ekim'de başlamış, 11 Kasım'da tamamlanmıştır.Sarıhan; **a.g.e**., C.I, s.23

[396] Türk Donanması İstanbul'da 20 Kasım 1918 günü esir alınırken, İstanbul'daki hiçbir havuza sığmayan Yavuz'da İngilizlerin kontrolünde 9.12.1918'de İzmit'te götürülmüştü. Bkz. Sarıhan; **a.g.e.**, C.I, s.28,34,36,41,141

[397] Müderrisoğlu; **a.g.e.**, s.45; 13. Kolordu emrine verilen üç torpido motordan hâlen mevcut olan Akhisar torpidosu merkezi Tekirdağ olmak üzere Silivri, Tekirdağ, Şarköy hattı boyunca Rumeli sahilini ve Yunus torpidosu merkezi Marmara Adası olmak üzere Mihaliç Nehrinin mansıbından itibaren Bandırma, Erdek,Karabiga hattı boyunca Anadolu sahilinde devriye gezmeye memur edilmiştir. Draç torpidosu ise, Bandırma Limanından itibaren şarka doğru Kemâliye Limanına kadar olan kısmı devriye gezmeyle memur edilmiştir. **ATASE Arşivi, K:28, G:11, B: 11 (1:2)**

[398] **ATASE Arşivi, K:43,G:11,B11-26 (06.03.1335)**

Diğer taraftan Anadolu'da oluşan millî hareketin mensupları tarafından mücadelede kullanılmak adına müttefik kuvvetlerinin elinden Rusya'ya kaçırılan bazı gemilerin de başı bu sırada Rus Hükûmeti ile derde girmişti. Preveze, Aydın Reis gambotları ve Şahin vapuruna evraklarındaki eksiklikler ve düzenleme hataları sebep gösterilerek Rus Hükûmeti tarafından Novrosiski de el konulmuşsa da, BMM'nin uzun diplomatik müracaatları neticesinde gemiler Trabzon'a getirilerek her türlü güçlüğe rağmen Millî Mücadeleye kazandırılmıştı[399].

Anadolu'da bu gelişmeler yaşanırken mütarekeyi takip eden haksız işgal olayları karşısında ordunun komuta kademesi, İstanbul Hükûmetini direnmeye zorlamışsa da bu hususta hiçbir muvaffakiyet elde edememişti. Zira ordunun muharip sınıfının silâhları alınarak, terhis işlemleri gerçekleştirilse de ordunun en tecrübeli, liyakat sahibi çekirdek kadrosu Ahmet İzzet Paşa'nın gayretleri neticesinde elde tutulabilmişti. Osmanlı Genelkurmay'ı 1920 sonuna kadar devlet kuvveti olarak görüntü vermeye gayret etse de Anadolu'daki milis hareketine de sert tedbirlerle yaklaşmamıştı. Osmanlı Erkân-ı Harbiye'si ve özellikle Harbiye Nezareti Mersinli Cemal ve Fevzi Paşalar, Anadolu'ya gerekli her türlü desteğin verilmesini sağlarken, Mersinli Cemal Paşa, 1919 yılının Aralık ayında Batı Anadolu'daki kolordulara Kuva-yi Millîye'nin silâh, teçhizat bakımından desteklenmesini emretmiş, Ziyaeddin Paşa'da Harbiye Nazırlığı döneminde gizli gruplara desteğini esirgememiştir. Nitekim, Ordunun lağvedilmesinin gündemde olduğu zamanda Harbiye Nazırı Şakir Paşa ve Erkân-ı Harbiye Reisi Fevzi Paşa, orduyu ayakta tutabilmek için bir takım planlar ve projeler hazırlayıp gündeme getirmişlerdir[400]

---

[399] Bkz. Tuncer; **a.g.t**., s. 97-98; Rusya'da kalan Aydın Reis, Preveze ve Şahin vapurlarının teslim edilmesi için Sovyet Rusya'ya başvurulmuş ve sefainin alınabilmesi için Rusya'ya gönderilecek heyete Trabzon Nakliye Müfreze Komutanlığı'na 5.000 lira yol harcırahı ayrılması 21.3.1337 (1921) tarihinde Bakanlar Kurulu tarafından kararlaştırılmıştır. **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı; 18/03/16/1**

[400] Zekeriya Türkmen; **"Mütareke Döneminde (1918-1921) Ordu"**, *Askerî Tarih Bülteni*, Ankara 1996, s.45-47,51, Bu sırada İtilâf Donanmasına bağlı gemiler, Türklerin askerî yönetim sahasında hareketlendiğini hissedince gözdağı verebilmek adına 16.10.1919'da Marmara'da top atış talimleri yapmışlardır. Bkz. Sarıhan; **a.g.e.**, C.II, s.175; 13 Martta atandığı 15. Kolordu komutanlığı görevine başlamak üzere Kâzım Karabekir İstanbul'dan Gülcemal vapuruyla ayrılmış, 19 Nisan'da Trabzon'a ulaşmıştır. Kâzım Karabekir Paşa, 3 Mayıs'ta Erzurum'a varacaktır. Bkz. Tutel; **a.g.e.**, 125

III. BÖLÜM

MİLLİ MÜCADELE YILLARINDA TÜRK BAHRİYESİNİN DURUMU VE FAÂLİYETLERİ

3.1. MİLLİ MÜCADELENİN BAŞINDA DONANMANIN DURUMU

Türk Millî Mücadelesi herkesin bildiği gibi Samsun iskelesinde başladı ve İzmir Limanında bitti. Netice itibariyle Anadolu'nun istiklâl fitilini ateşleyen, mücadele ruhunu besleyen ve muvaffakiyete götüren yolların tamamı denizlerden geçmişti. Bunun farkında olan ve bu yolda gerekli gayretleri gösteren Anadolu insanı hürriyetin denizlerden geleceğinin bilinciyle özellikle Karadeniz'i bir istiklâl sahili hâline getirebilmek için gerek bireysel, gerekse vasıtalarıyla mücadeleye dahil olmuştu. Çünkü Anadolu mücadelesinin iğneden ipliğe her şeye ihtiyacı vardı. Türkleri istiklâle götürecek olan gemiler ise en fazla ihtiyacı duyulan vasıtaların başında gelmekteydi.

Osmanlı Devleti'nin sahibi olduğu hemen bütün gemiler dört yıl müddetince devam eden harpte oldukça yıpranmıştı. Mütareke gereği askerlerin terhis edilmeleri sebebiyle gemilerde yeterli bakım yapılamadığı gibi mürettebat dahi bulunmuyordu. Türklerin gemilerinin tamamı ise, enterne edilmiş vaziyetteydi. Anadolu bahriyesi ile düşman arasındaki nispet 1/30 , tüm işgal donanmasını esas alacak olursak da 1/60 oranındaydı

[401]. Her şeye rağmen Anadolu'nun coğrafî konumu itibariyle herhangi bir savaş durumunda ikmâli için denizyollarının kullanılması birinci şarttı. Yavuz zırhlısı ile Zuhaf gambotu İzmit'te, Turgut Reis zırhlısı ile Hamidiye, Mecidiye kruvazörü, Berk-î Satvet, Peyk-î şevket isimli iki torpido kruvazörü, Taşoz sınıfı üç muhrip, Muavenet sınıfı iki muhrip, Berk-i Efşan torpidobotu ile iki adet Sultanhisar sınıfı torpidobot, Preveze, Hızır Reis ve Malatya sınıfı iki gambot, sekiz motorgambot, Müstecip Onbaşı denizaltısı, İntibah mayın dökme gemisi, Galata, Ertuğrul, Söğütlü yatları, Muinizafer, İclaliye, Nemci Şevket korvetleri, Giresun ve Reşit Paşa yardımcı gemileri Haliç'te, Nusrat mayın gemisi İzmir limanında enterne edilmişti. Draç, Akhisar torpidobotları Marmara'da, Preveze (Sinop) ve Aydın Reis (Trabzon) gambotları Karadeniz'de, Hızır Reis ve Yunus'da İzmir'de karakol vazifelerini icra ediyorlarken, Bezm-i Alem yardımcı

[401] Nahit Çapaner; ***İstiklâl Savaşında Deniz Kahramanları,*** İstanbul ,1943 ,s.8

vapuru Seyr-i Sefain İdaresine devredilmişti[402]. Bu gelişmeleri müteakip imza edilen Sevr Antlaşması da Türklerin ellerini bağlayan bir diğer unsurdu[403].

Fakat tüm bu müşkülata karşın Türklerin yinede mücadeleyi sürdürme kararını almalarının ardından[404] Yunanlıların Anadolu'ya baskısı daha da artmıştı. 7 Ağustos'ta Rize'deki Hamidiye İskelesini bombalayan Yunan gemileri, Giresun vapurunu denetledikten sonra Gazal römorkörü başçarkçısı Kıbrıslı Sudi ile Samsun Bahriye Müfrezesine mensup iki er ve bir sivili esir etmişlerdi. Bu süreçte denizde hiçbir netice alamayan Yunan kuvvetleri Rize'yi yeniden bombardıman ettikten sonra "Vona" önünde üç kayığı, Sinop'ta da bir yelkenliği batırdı[405]. Ama bu sırada Rusların Batum limanını Türklere açması, talihin kendileri için döndüğünü gösteren en önemli adımdı.

Millî Mücadele döneminde üs ve limandan yoksun olmanın dışında, politik gelişmelerde Türk donanmasının tam anlamıyla Anadolu'ya kaçıp çalışmasına mani olunmuştu. Bu hususta Türk denizcilerinin ısrar etmesine rağmen Anadolu Hükûmeti tarafından mücadele hareketine yarardan ziyade zararı olur düşüncesiyle pek fazla denizci subayın katılması fikri benimsenmemişti. Fakat yinede Millî Mücadelede Türk

---

[402] **ATASE Arşivi, K.28, G:11, B:11 (11;1)**; TİH, ***Batı…***, C. II, ksm. I, s.27-28; Millî Mücadele başlarken elde mevcut olan ve savaşın devamında ve neticelenmesinin ardından Türk Deniz Kuvvetlerine dahil olan tekneler; Aydın, Preveze, Burak Reis, Hızır Reis, Kemal Reis, İsa Reis,1.no ve 2. No'lu Rus yardımı gambotlar, Taşoz,Basra, Samsun, Sultanhisar, Sivrihisar, Yunus, Akhisar, Draç, Berk-i Efşan, Musul torpidoları, Sakız, Zuhaf korvetleri, İntibah (Uyanık), Nusrat, Tir-i Müjgan, 9 mayın toplayıcı motor, Samsun (Uranya), Trabzon (Enosis), Şahin, Batum vapurları, Alemdar, Gazal, Tecrübe römorkörü, 4.No'lu Rüsumat, Mebruke, Ayyıldız, Amasra, İnönü, Arslan, Sinop, İkdam, Hüdaverdi, Derya, Fulya, Ereğli, Turgut, Zonguldak motorları, Dana, Şile, Kahraman yelkenlileri, Muin-i Zafer, İclaliye, Necmi Şevket kurs gemileri, Ertuğrul ve Söğütlü Yatları Bkz. Raşit Metel; ***Atatürk ve Donanma***, İstanbul 1966, s.33; Anadolu bahriyesine hizmeti geçen diğer gemilere bakıldığında; Yavuz, Karakuş, İrfan, Ceylan-ı Bahri isimli tekneler ilk öne çıkanlardır. Hatta Damat Ferit Paşa Hükûmeti'nin dağılmasıyla kurulan Ali Rıza Paşa Hükûmeti'nin bir temsilcisi olarak Anadolu'ya Temsil Heyetiyle görüşmeye gönderilen Salih Paşa Amasya'ya 24.10.1919'da Altay vapuruyla gelmişti. Sarıhan; **a.g.e.**, C.II, s. 189

[403] Madde 181: Aydın Reis, Burakreis, Sakız, Preveze, Hızır, Kemal, İsa Reis gambotları ile Sivrihisar, Sultanhisar, Draç, Musul, Akhisar, Yunus torpidobotları sadece 7,7 cm'lik top taşıyabilecek, torpil kovanları sökülecektir. Bu gemiler yirmi yılın sonunda değiştirilebilecektir. Reşit Paşa, Tirimüjgan, Giresun, Millet, Akdeniz vapurları ticaret gemisi olarak kullanılacaktır. Subay ve askerlerin sayısını komisyon belirlerken, bahriyenin komisyonun belirlediği silâh ve mühimmatın dışında bir askerî malzeme kullanmaması temin edilecektir.Türk Bahriyesi gönüllülük esasına dayandırılacaktır. Türkiye'nin hiçbir askerî, bahri ve hava kuvvetlerinde kullanılan uçak, balon ve benzeri taşıtı olmayacaktır. Denetim komisyonunun masraflarını Türk Hükûmeti üstlenecektir. Türkler yabancı memleketlere hiçbir askerî komisyon gönderemeyecektir.

[404] Anadolu hareketini durdurabilmek için yalnızca müttefikler değil, İstanbul Hükûmeti de elinden geleni yapmıştır. Bunun için İtilâf Devletleriyle işbirliği yaparak, Anadolu'da isyanlar tertiplemişler ve Kuva-yi Millîye birliklerini dağıtmak için Anadolu'nun içlerine ellerinde kalan orduları sevk etmişlerdir. İşte 7 Haziran 1336 tarihinde Gülnihâl vapuruyla ve dört mavnanın eşliğinde Büyükçekmece sahillerine mevcudu 32 amir, zabit ve 100 askerden oluşan bir Kuva-yi İnzibatiye Ordusu çıkarılmıştı. **ATASE Arşivi, K:781, G:59, B:59 (1:2)**; Aynı kıtaata mensup 500 Kuva-yi İnzibatiye askerînin 200'ü Haydarpaşa ve Gülcemal vapurlarından firar etmiştir. Bu kıtaattan arta kalan 300 askerde "Amerkoyer" gemisiyle İzmit'e sevk edilmiştir. **ATASE Arşivi, K:1008, G:31, B:31 (1:2)**

[405] Işın; **a.g.e.**, s. 66

cephesinin deniz yolu ile takviye edilmesine büyük ihtiyaç vardı[406]. Ayrıca İstanbul limanları, Karadeniz Boğazı ve sahilleri Yunanlılarla İtilâf devletlerinin sürekli denetimi altında bulunuyordu. Bir ara Yunanlıların bu denetim işini mübalâğa etmesi üzerine devrin Dışişleri Vekili Yusuf Kemal Bey (Tengirşenk), Millî Müdafaa Heyetini 13 Ağustos 1921 tarihinde gönderdiği bir şifreyle Yunanlıların Karadeniz üzerinde seyir eden Türk gemilerini zorla durdurmak suretiyle denetime tabii tuttuklarını, ardından gemilerdeki malları yağmaladıklarının tespit edildiğini belirtmiş ve Yunan Hükûmetine protestoda bulunulmasını istemiş; fakat bunun olumlu bir netice vermeyeceğinin bilinmesi sebebiyle, gerek duyulursa vakit kaybedilmeksizin Karadeniz'in güney kıyı şeridinin torpilleneceği tehdidini ortaya atmanın daha doğru olacağı şeklindeki görüşünü beyan etmişti[407].

Karadeniz sahillerinde kaçakçılık, eşkıyalık, nizama aykırı seyr-ü seferlere mani olabilmek maksadıyla 1919 senesinde mütareke şartlarına uygun olarak büyük topları çıkarılan Aydın ve Preveze gambotları Karadeniz'e gönderilmişti[408]. Bu gambotlar, Samsun'da bulunan Samsun Merkez Liman Reisliğine bağlı olarak vazife yapacaklardı. Preveze'nin hareket merkezi Sinop Limanıyken, Aydın Reis'in hareket noktası Trabzon'du. Bu iki gambotun vazifelerini yerine getirebilmeleri için yeterli oranda kömürün bulunmaması sebebiyle yakıt sıkıntısı gündeme gelmiş ve bu sorun 8 Eylül ve 20 Ocak 1919'da Şam ve Giresun vapurlarıyla getirilen kömürlerle çözüme kavuşmuştu. Aydın ve Preveze üzerinde gerek Yunanlılar gerekse İtilâf devletlerinin deniz güçleri bir baskı unsuru oluşturmuşlar ve gambotların Anadolu'daki mücadeleye destek verdiğini ileri sürerek 1920 Nisanında İstanbul'a çekilmesi için Alemdar tahlisiye römorkörüyle hazırlıklara başlamışlardı ki; Eylül 1920'de BMM silâhlı kuvvetleri gemilere el koyarak derhâl gemilern ve personelinin Rus limanı Novrosiski'ye hareket etmesi ve orada emniyete alınmasını emrini vermişti. Tüm bu gelişmeler olurken, bilinmeyen bir şey vardı. Türk Bahriye Nezareti'ne bağlı Seyr-i Sefain şirketinin malı olan "Alemdar" tahlisiye gemisinin, BMM Hükûmeti'nin kullanımına sunulmak üzere 1921'in Ocak ayında Anadolu sahillerine kaçırılması kararlaştırılmıştı. Ancak Fransız denizcilik makamlarının geminin İstanbul'a götürmek

---

[406] Afif Büyüktuğrul, **"İstiklâl Savaşı'nda Türk Sularında Yabancı Devlet Donanma Harekâtı"**, *Belleten*, C.69, S. 153, Ankara, 1975, s. 62

[407] **ATASE Arşivi, Klasör: 1038, Dosya: 10-4/117, Arşiv: 1/4283 (eski düzenlemeye göre arşiv belgesi)**

[408] Işın; **a.g.e.**, s.24; Preveze gambotu 4 temmuz 1919'da Rusya'dan gelerek Çarşamba sahillerinde Rum çetelerini sahile çıkaran bir motoru yakalamış ve Samsun'a getirmişti. Bkz. Nutku Emrullah; **"Deniz Cephesi"**, *Yakın Tarih Dergisi*, C.I, S.2, 1962, s. 55 vd.; İstanbul Hükûmeti 1 Kasım'da Müttefik İşgal Kuvvetleri Komutanlığı'na Karadeniz'deki soygun, talan hadiselerinin sona erdirilebilmesi için deniz aracı istemişti. Bkz. Sarıhan; **a.g.e.**, C.II, s.206

için tekrar ele geçirmeye çalışmaları üzerine çıkan çatışmada iki tarafta kayıplar vermiş ve gemi Fransızlara teslim edilmeyerek Ereğli'ye güçte olsa ulaştırılmıştı. 2 Şubat'ta Zonguldak Valisi Nusret Bey ile Amiral Dumesinil'in bu olayla ilgili görüşmesi sonrasında tarafların söz konusu gemiyi şimdilik hazır konumunda bırakmaları ve hükûmetlerini konuyla ilgili olarak ikna etmeleri öngörülmüş ve bu üstü örtülü mutabakata iki tarafta bugüne kadar riayet etmişti. Bu mülahazayla Alemdar'ın İstanbul'a götürülmesi için getirilen tekliflere BMM Hükûmeti olumlu cevap vermeyerek reddetmişti. Londra Konferansı evveli yeni tatsızlıklara yol açmaması arzusuyla yapılan "Modus Vivendi" (Mutabakat) BMM tarafından da benimsenmişti. Öte yandan, Anadolu sahillerinde kurtarma gemisi olarak önemli hizmetlerde bulunacak olan geminin denizden tahrip edilmemesini temin etmek maksadıyla Millî Müdafaa'nın bahriye birimi tarafından Alemdar'ın güvenliğe kavuşturulması ve gerekli önlemlerin alınması talimatı verilmişti. BMM Hükûmeti, bu kararı almak zorunda kalınmasının nedenlerinin gerekçesini Fransız Hükûmeti'nin takdir edileceğini ummaktaydı[409]. Fakat Aydın Reis, Sovyet kıyılarına yaklaşmaya başladığında 1500 metre mesafeden topçu ateşine maruz kaldı. Bu ateşi de atlatmasının ardından 10 Eylül'de Novrosiski Limanına girince Sovyet yetkililer tarafından gambota el konularak tamamen soyulup, tahrip edildikten sonra kızıl bayrak çekildi. Birkaç gün sonra Aydın Reis'in[410] başına gelen Preveze'nin de başına gelmiş ve 1000 kişinin hazır bulunduğu bir askerî törenle bu gambotta Sovyet Rusya'nın malı ilân edilmişti. Ankara Hükûmeti ise, hadisenin vukuu bulmasının hemen ardından diplomatik yollardan gemileri almak için harekete geçmiş, Dersaadet-i Muavenet-i Bahriye Heyeti'nden konuyla ilgili olarak Müdafaa-i Millîye Vekâleti 21 Mart 1337 (1921) tarihinde yardım talebinde bulunmuş[411] ve 10 Mayıs 1921 senesinde varılan antlaşma neticesinde mezkur gambotlar ile Şahin vapurunun Ruslardan teslimi karargir olmuş, ardından bu gemileri almak için vazifelendirilecek zabitlerin, neferlerin tahsisatı gemilere ait levazımların masrafları da

---

[409] **B.C.A. 18/181/2/1921 (belgenin orijinali Fransızcadır.)**; Işın, **a.g.e.**, s.30 vd; Sarıhan; **a.g.e.**, C. III, s.213; Aydınreis daha sonra Üsteğmen Mithat'ın komutasında 15 Eylül tarihinde Trabzon'a yola çıkmış ve yoldaTürk Donanmasına "Ayyıldız" ismiyle nakliyat işlerinde ve daha sonraları mayın dökme gemisi olarak kullanılacak motorlu ve çift direkli 120 tonluk bir yelkenli tekneyi kazandırmıştı. Ayyıldız'ın 26 Mayıs'ta Bahr-i Cedid'in yedeğinde yaptığı 2420 adetlik tüfek, 2593 sandıklık fişek, 24 adetlik makinalı tüfek sevkıyatı oldukça önemlidir. Mithat Işın; ***İstiklâl Harbinde Deniz Cephesi*** isimli eserindeki istatiksel tablolardan istifade edilmiştir.

[410] Aydın Reis, 29 Mayıs 1921 günü Ümit vapuruyla birlikte İnebolu'ya 4840 tüfek, 2614 sandık mermi, 45 makineli tüfek. getirirken, 25 Temmuz'da Tuapse'den 96 sandık fişek, 1287 sandık top mermisi, 5 Ağustos'ta 1244 sandık fişek, 3028 sandık top mermisi, 27 Kasım'da 489 tüfek, 298 sandık tüfek mermisi, 411 sandık top mermisi, Şubat ve Mart 1922'de muhtelif çap ve markada top, tüfek ve cephaneleri, 2 Nisan'da 20 ton eyer takımı, 127 ton top cephanesini Karadeniz limanlarına sevk etmiştir. Bkz. Mithat Işın; ***İstiklâl Harbi'nin Deniz Cephesi*** isimli eserinin muhtelif tablolarından derlenmiştir.

[411] **ATASE Arşivi, Kls.1038, D.10-A/117, F. 4 (eski düzenlemeye göre arşiv belgesi**), **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 18/64/1/1921**

dahil olmak üzere 5.000 liranın iki ay içerisinde Trabzon Nakliye Kumandanlığı emrine verilmesi karalaştırılmıştı[412]. Personel bölgeye Gazal refakatinde yedeğinde Dana yelkenlisi olduğu hâlde gitmişti[413].

16 Mayıs 1920 tarihinden sonra Rusya ile varılan anlaşmalar neticesinde Anadolu'ya nakliyatı gerçekleştirebilmek üzere Batum'da bir deniz komutanlığı kurulmuş, bu komutanlık bünyesinde faâliyet göstermek suretiyle Novrosiski'de Kıdemli Deniz Subaylığı, Tuapse'de de Esliha Komisyonu Sevkıyat Subaylığı gibi isimlerle vazifeler ihdas etmişti.

Tuapse'deki ilk Türk temsilcisi Lazistan vekili Osman Bey'di. İşte Tuapse ile Trabzon arasındaki ilk motor nakliyatı da Kâzım Karabekir'in imzasıyla Trabzon'daki 3. Kafkas Tümeni'nin idaresinde ve sivil motorlar vasıtasıyla gerçekleştirilmişti. 3. Kafkas Tümenini getiren motor daha sonra Tuapse'ye uğrayarak Alman cephanesi yükleyerek İnebolu'ya getirme vazifesini de üstlenmişti[414]. Askerî nakliyat yapan gemilere verilen emir, azamî yükle doldurulmaları, dönüş seyirlerini Trabzon'a gece dönüş saatlerinde varacak şekilde yapmaları ve yükleme-boşaltma kurallarına riayet etmeleri yönündeydi. Rusya'dan ilk defa yük getiren Türk gemisi Yüzbaşı Adil Bey komutasındaki Rüsumat 4 no'lu motordu[415]. Aydın Reis gambotu, 16 Eylül 1920 günü akşam saatlerinde (20^{30}) İngiliz muhribine görünmeden Rize sahillerine yakın seyrederek Batum açıklarına kadar gelmişti. Burada Yunanlılara ait 120 tonluk motoru müsadere ederek Batum'a götürmüş ve burada motorun ismi "Ayyıldız" olarak değiştirilmişti[416].

24 Nisan Pazar günü güvenliğinin temini için Novrosiski limanında bulunan Şahin gemisi 20 top ve 405 sandık piyade fişeğiyle beraber 4 Mayıs günü Trabzon'a dönmüştü[417]. Motor, 24 Mayıs Salı günü İnebolu ve Akçaşehir'e çıkarmak için 3.

---

[412] **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 18/64/1/1921, Ek no: 64/1**

[413] Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp****...,* C.IV., s.490-491

[414] İlk sefer sonucunda Osman Bey, 4 büyük ve 4 küçük İngiliz topu, 25 mitralyöz, 600 tüfek ve bir miktar paragetirmiştir. Bkz. Süleyman Yaşar; **"İlk Deniz Nakliyatı",** *Yakın Tarih Dergisi*, C.II, S.19, İstanbul 1962, s.186-188

[415] Rüsumatın ardından Eylül-Aralık 1920 ayları arasında Gazal römorkörü ile 4 motor Tuapse limanına 7 sefer yapmıştı. Bkz. Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp…***, C.IV., s.482-484

[416] Zeki Sarıhan Ayyıldızı'ın bir Yunan teknesi olduğunu söylemiştir. Bkz. Sarıhan; **a.g.e.**, C. III, s.213; Emrullah Nutku; **"İlk Ganimet"**, *Yakın Tarih Dergisi*, C. I, S. 13, 1962, s. 132-133; Büyüktuğrul; ***"Osmanlı Deniz Harp****...,* C.IV., s. 490 isimli eserinde "Ayyıldız" motorunun Wrangel ordusuna ait olduğunu iddia ediyor.

[417] Zeki Sarıhan; **a.g.e.**, s. 508; Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp****...,* C.IV., s.522; Şahin vapuru Yunan ablukasının en şiddetli olduğu dönemlerde bile Trabzon'dan Novrosiski'ye gidip 5 adet 15cm.lik top 200 adet mayın yükleyerek bunu Trabzon'a getirmiştir. Bkz. Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp****...*,C:IV., s.528

Kafkas tümeninin ağırlıkları olan 42.225 tüfek, 1339 sandık cephane, 50 mayın ve benzin varilini güvertesine yüklemişti[418]. Eylül-Aralık 1920 tarihleri arasında gerçekleştirilen ilk seferlerde taşınan malzeme[419];(Tablo 9)

Tüfek	Kasatura	Sandık	Makineli Tüfek	Nakliye Vasıtası
184	315	422	------	Rusya'dan ilk motorla
315	315	299	-----	Hayrettin motoru (Salih Kaptan)
191	191	59	-----	Şükran Motoru
205	205	30	2	Yıldız Motoru (Harun Kaptan)
858	1108	727	-----	Mebruke Motoru (Nazım Kaptan)
564	586	494	-----	Gazal Römorkörü
632	615	1180	-----	4No:Rüsümat Vapuru
438	378	412	-----	4No:Rüsümat Vapuru

Trabzon'a getirilen bu silâhların ve cephanenin büyük kısmı yine motorlar vasıtasıyla Samsun'a taşınmıştı, bu silâhlarla ve mühimmatla Samsun Bahriye Müfrezesi teçhiz edilmişti. Bu sırada Rum Pontuscular bölgede yıkıcı faâliyetlerini artırarak sürdürmeye devam ediyorlardı. Trabzon'dan Samsun ve İnebolu'ya kaçak savaş malzemesi gönderebilmek için özel araçlardan da istifade ediliyor; fakat motorların emniyeti açısından yanlarına bir subay ve silâhlı asker de veriliyordu. Bunlardan biri de Rizeli Ahmet Efendi'ye ait Turgut motoruydu ki bu motorla 42.740 kilo piyade cephanesi, 18.000 kilo sahra topu, 4.632 kilo kurşun malzeme taşınmıştı[420]. Hemen hemen aynı tarihlerde Turgut motoru gibi Hopa'dan çıkan Kırım vapuru ilk olarak Trabzon'a, oradan Gülcemal vapuruyla İnebolu'ya gelen 11. Alay ve mühimmatlarını, 15 ton cephanelerini İnebolu'dan yükleyerek Ereğli'ye çıkmış ve bu sevkıyat iki Rum'un ihbarıyla Yunan filosunun Ereğli'yi bombalamasına dahi sebep olmuştu.

---

[418] Sarıhan; **a.g.e.**, C.III, s.543, Büyüktuğrul eserinde Şahin motorunun taşıdığı yüklerin rakamlarını 4000 tüfek, 1500 sandık piyade mermisi şeklinde vermektedir. Motor, dönüşünde Trabzon, Zonguldak ve Kilimli'den 800 ton kömürde yüklemiştir. Bkz. **a.g.e.**, s.522

[419] İnebolu'ya Rus yardımını ilk getiren Türk motoru Mebruke'dir. Bunun ardından Şahin-i Bahri, Mu zaffer,İhsan-ı Hüda sevkıyat yapmıştır. Bkz. Nurettin Peker; ***1918-1923 İstiklâl Savaşı'nın İnebolu ve Kastamonu Havalisi*****,** İstanbul 1955, .s.244; Tablo 9, Mithat Işın; ***İstiklâl Harbi'nin Deniz Cephesi*** isimli eserinden alınmıştır.

[420] Büyüktuğrul; **"*Osmanlı Deniz Harp…*"**, C.IV, s.485-486

Anadolu'nun çeşitli yerlerinde bunlar yaşanırken Kastamonu ahâlisi de teşkil ettirdikleri Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti vasıtasıyla ordunun giyim ve donanımı için gerekli olan para ve eşya bağışlarının sağlanmasına çalışmış, İstanbul'dan deniz yoluyla İnebolu'ya Millî Mücadele'ye katılmak maksadıyla gelen subay ve sivillerin yanı sıra cephe hattına gönderilen pek çok mühimmatta bu yolla taşınmıştır. Bunlardan biri Penay vapuru ile muhafızı Fransız "T.R." markalı torpidonun 29 Mayıs 1921'de vapurdaki tüm askerî malzemeyi İnebolu'ya çıkartarak İstanbul'a dönmesidir. 1 Haziran'a gelindiğindeyse bu nakliyat işi devam etmiş ve Bahr-i Cedid ile Ümit vapurları İnebolu iskelesine çeşitli askerî malzeme getirmişlerdi[421].

İnönü Savaşlarının beklenmedik şekilde Türklerin başarısıyla sonuçlanması İngiliz ve Yunan güçlerini tedirgin ettiği gibi Türklerin kaçak askerî sevkıyatına karşı tedbirlerinin daha sert ve şiddetli olmasına da sebep olmuştu. Bunun üzerine Türklerde üzerlerindeki baskıyı azaltabilmenin yollarını aramaya başladılar ve 16-18 Ağustos 1921 tarihinde Trabzon'daki 13. Tümen Karargâhında Tuapse temsilcisi Osman Bey ile Rusların Karadeniz Donanması Komutanının katıldığı toplantı da Türk tarafı Karadeniz'deki nakliyatlarını sekteye uğratmamak maksadıyla Ruslardan denizaltı, mayın dökücü gemiler, deniz uçakları, 400 kadar da mayın istediği hâlde Ruslar bu taleplere karşılık kendilerine 400 mayınla birlikte mayın dökücü gemiyi hemen verebileceklerini diğer istenen gemilerinse Batlık Denizi'nden geleceğinden ötürü tesliminin uzun zaman alacağını belirtmişlerdi. Fakat Türkler gemilerin hemen teslim edilmesini şart koşuyorlardı. Çünkü her geçen gün İngiliz ve Yunan baskısı artmaktaydı. Bunun üzerine Ruslar, Tuapse Limanının da bulunan, Türkler tarafından daha sonra 1 ve 2 No'lu motorbot olarak anılacak (Jivoi,Jourky) tekneleri vermeyi teklif edince Türkler bunu derhâl kabul ederek mezkur tekneleri 9 Ekim 1921 tarihinde teslim aldılar. Tabii, Ruslar bu motorların torpido düzeneklerini denize düşürüp, makinelerini arızaya geçirmiş olduklarından tekneler hemen Novrosiski Limanında onarıma alınmış, arızaları ve eksiklikleri giderildikten sonra 6 Aralık 1921'de Türk kıyılarına doğru hareket ettirilmişlerdi[422].

Ankara sevkıyatlarla ve Yunan işgaliyle meşgulken Sovyet yönetimi kendi rejimini halkına ve bünyesinde barındırdığı milletlere kabul ettirebilmek için yoğun bir

[421] Peker; **a.g.e.**, s.326-327; Bahr-i Cedid vapurunun İnebolu'ya getirdiği askerî malzeme 2260 tüfek, 2593 cephane sandığı, 24 makineli tüfek, Ümit vapurunun getirdikleri ise, 4840 tüfek, 2614 cephane sandığı, 45 makineli tüfekti. Peker; **a.g.e.**,s.328

[422] Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp…***, C.IV, s.518

baskı siyaseti uygulamakta olduğundan, halkın uygulamaya tepkisi sert olmuş ve bir iç savaş patlak vermişti. Savaşın neticesinde mağlup olan Beyaz Rus General Wrangel, elinde kalan ordusunun bir kısmı ve 1200 tonluk bir gambotuyla yine mağlup bir devletin başkentine gelmişti. İstanbul'a ulaşmadan evvel gambottaki bir motor arızası sebebiyle 21 Kasım tarihinde Ereğli Limanına zorunlu sığınan Wrangel, o dönemde elde edilebilecek her türden silâha ihtiyacı olan Anadolu hareketinin dikkatini çekmiş ve gambotu içerisindeki askerî mühimmatla birlikte yakalanabilmesi için planlar dahi yapılmıştı. Lakin gambotun açıkta demirlemiş olması ve Ereğli'deki Türk bahriyesinin elinde gemiye ulaşmayı sağlayacak herhangi bir vasıtanın bulunmaması, Wrangel ordusunu Anadolu hareketinin düzenleyeceği bir baskından kurtarmıştı[423].

Bunun dışında 1 ve 2 no'lu tekneler Gürcülerin sınırlarımızı tehdit ettiği dönemlerde 7. Piyade Alayı'nı Rize'den Batum'a nakletmişti[424]. 26 Haziran 1922'ye gelindiğindeyse satın alınan 29 Alman uçağının nakli için Şahin vapuru görevlendirildi ve verilen görevi yerine getirebilmek adına Novrosiski'ye hareket etti. Bu uçaklar 21 Temmuz'da Trabzon'a getirilir getirilmez Kâzım Karabekir'in emriyle Batı Cephesine nakledildi[425].

Millî Mücadele'de bir çok deniz subayı teknik işlerde de vazifelendirilmişti. Geyve Köprüsü ile İzmit-Adapazarı arasındaki Karaçam Köprüsünün onarımı, Duba ve küçük botların tamir edilmesi, Sakarya Nehri ile Eğridir Gölü'nde nakliyatın tesis edilebilmesi için dubalar inşa edilmesi, Van Gölü'nde Ernis Tersanesi'nin inşası gibi sorumluluklar alan Türk denizciler yalnız denizlerde değil, karada da etkili olabileceklerini göstermişlerdi[426].

Tüm bu yaşananların yanında Anadolu'nun denizcilik faâliyetlerinin bir teşkilât yapısına da kavuşturulması gerekiyordu. Bu maksatla 10 Temmuz 1336 (1920) yılında Millî Müdafaa Vekâleti'ne bağlı olarak Umur-u Bahriye Müdüriyeti, üç subayla birlikte Ankara Mekteb-i Sultanisi'nin üst katında tahta ranzalar üzerinde faâliyete geçirildi.

---

[423] 300 subay, 700 er, 80 ağır makineli mevcuttu. Bak. Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp***…, C.IV, **a.g.e.**, s.513

[424] Işın; **a.g.e.**, s.45; II. İnönü ve Aslıhanlar muharebeleri sırasında Batı Cephesini takviye etmek amacıyla 3. Kafkas tümeni Trabzon'dan, Akçaşehir'e nakledilmiştir. Bkz. Sarıkoyuncu; **"Zonguldak ve Havalisi'nin Millî**…, s.684

[425] Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.496,539; Nuri (Conker) ve Saffet (Arıkan) Beylerin Almanya'dan gizlice aldıkları bu uçakların çeşitli sebeplerle fazlaca yıpranmış oldukları, bunlardan ancak ikisinin cepheye uçarak gidebilecek durumda olduğunu Yzb. Sabahattin komutasındaki 4 pilot ve birkaç makinist ile teknisyenden oluşan heyet bildirmişti. **a.g.e.**, C.IV, s.554; Bunun dışında Novrosiski'den getirilen uçakların niceliği ve niteliği hakkında farklı ifadelerde tetkik eserlerde göze çarpmaktadır.

[426] Metel; **a.g.e.**, s.32

Kısa bir zaman dilimi içerisinde Ocak 1337 (1921) tarihinde de riyaset seviyesine yükselmiş ve beş ayrı şubede icraatlarını sürdürmüştü. I. Şube; Personel İşleri, II. Şube; Deniz Harekât Dairesi, III. İkmâl ve Levazım, IV. Şube; Limanlar ve Deniz Ticareti, V. Şube; Bütçe[427]. Elbette Anadolu'daki Hükûmet kendi Bahriye Müdüriyetini tesis eder etmez İstanbul'daki Bahriye Nezaretiyle tüm irtibatlarını koparmalarını istemiş, böylece Kefken'den Hopa'ya, Antalya kıyılarından Küllük sahillerine kadar tüm limanlarda BMM otoritesi tesis edilmişti[428]. Ayrıca birbirinden bağımsız hareket eden sair tüm liman reisliklerinin de koordineli hareket etmesi temin edilmiş oluyordu. Bu suretle; Umur-u Bahriye'nin ilk yürürlüğe koyduğu işi, Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı'na, Rusya'dan yürüttüğü nakliyat işlerine ek olarak, cepheye gitmek üzere sahil boyunca İnebolu, Akçaşehir, Ereğli istikametinde deniz taşımacılığında görev irca etmesini sağlamaktı[429].

Ancak İnönü zaferinin kazanılmasının ardından Karadeniz'deki denetimlerini şiddetlendiren Yunanlılar, 26 Mart 1921 tarihinde de Türk sahillerinde resmen abluka ilân etmişler ve bu abluka vasıtasıyla da fırsat buldukça Karadeniz sahil şehirlerini denizden topa tutmuşlardı. 2 Haziran ve 27 Ağustos 1921 tarihlerinde iki defa bir Yunan muhribi Ereğli Limanını topa tutmak istemişse de alınan tedbirler sayesinde muvaffak olamamıştı[430]. Ayrıca İngiliz donanması da sık sık yöre sahillerinde devriye görevi görmüş, hatta zaman zaman Yunanlıların bölgedeki donanmasına Türklerin faâliyetleri hakkında telsizle malumatta vermekten geri durmamıştı[431].

BMM Hükûmeti de Anadolu sahillerinde yaşanan bu gelişmeler karşısında sahip olduğu Umur-u Bahriye'yi aciz duruma düşürmemek ve mukavemetini artırabilmek adına; 28 Şubat, 6 Mayıs ve 3 Temmuz 1922 tarihinde denizcilik, savunma ve askerî fabrikalar için kabul ettiği 34 milyon liralık bütçeye ilk etapta 13

---

[427] Işın; **a.g.e.**, s.12

[428] **a.g.e.,** s.20, Trabzon'da; Bahriye Müfrezesi, Trabzon Nakliye İnspektörlüğü, İrkap ve İhraç Komutanlığı, Atölye ve Mayın Memurlukları, Samsun'da Bahriye Müfrezesi, Deniz Harp Okulu, Ganaimi Bahriye Mahkemesi, Bahriye Divan-ı Harp Mahkemesi, İnebolu'da; İrkap ve İhraç Komutanlığı, Amasra'da; bahriye bataryası, Bahriye Uçak İstasyonu, Mayın Memurluğu, Batum'da Teşkiatı Bahriye Komutanlığı, Novrosiski'de Kıdemli Deniz Zabitliği, Tuapse de Esliha Komisyonu, Van Gölü'nde Ernis Tersane Komutanlığı, Eğridir Gölü'nde Bahriye Müfrezesi, Ereğli'de; Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı, Kocaeli Bahriye Komutanlığı (6 Temmuz 1921'den itibaren), İzmir'de Bahriye Müfrezesi Komutanlığı, Fethiye'de İhtiyat Bahriye Grubu, İzmit Deniz Tayyare İstasyonu (2 Aralık 1922'den itibaren), İstanbul'da Felah Grubu Bkz. Metel; **a.g.e.**, s. 30-31

[429] Işın; **a.g.e.**,s.40

[430] Sarıkoyuncu; **"Zonguldak ve Havalisi'nin Millî…",** s.691

[431] **a.g.m.**,s. 692

milyon, sair resmî daireler içinde 7 milyon ve nihayet 21 Ağustos 1922'de de 8 milyon lira daha ek bütçe ayırmaya karar vermişti[432].

Türk bahriyesinin Millî Mücadele süresince üzerine düşen görevi yerine getirirken gösterdiği çabayı TBMM Reisi Mustafa Kemal Paşa, 1 Mart 1923 tarihinde Meclisin 4. Toplantı Yılını açarken yaptığı konuşmasında şu cümlelerle takdir ettiğini vurgulamıştı: "…düşmanın her türlü ablukasına, gelişmiş askerî mühimmatlarına, modern donanmalarına rağmen Türk Bahriyesi'nin birkaç köhne tekne ile Millî Mücadele döneminde ordunun ihtiyacı olan her malzemeyi zayi etmeksizin yerine zamanında ulaştırmayı başardığı için bu millet askerlerine minnettardır[433]."

3.1.1. Millî Mücadele de Bandırma Vapuru

Mütarekenin imza edilmesinin ardından ateşkesin uyum sürecinde yaşanan bir takım sorunların önüne geçebilmek adına Osmanlı yönetimi ülkenin çeşitli yerlerinde Mülkîye Müfettişlikleri tesis etmiş ve hadiselerin yaşandığı mevcut yerlerde bunları takip ederek derhâl müdahâlede bulunabilmek maksadıyla bürokratlar görevlendirmişti.

Tüm bunların yaşandığı dönemde Anadolu'da baş gösteren asayişsizlik, savaşın ve onun getirisi olan olumsuz mütareke şartlarının bedbinliği çoktan halka sirayet etmişti. Devlet, bu dönemde mülkî amirleri vasıtasıyla isyanların patlak verdiği noktalarda halk üzerinde otoritesini hissettirmek için sert tedbirlere müracaat ediyorduysa da bu nafile bir çabadan öteye geçmiyordu.

Mütarekenin ardından Osmanlı siyasî hayatında da çalkantılar birbiri ardına yaşanmaya devam ediyordu. İttihat ve Terakkî, kendisini feshedince en önemli fırka hâline gelen Hürriyet ve İtilâf Fırkası'nın etkin ve önde gelen isimlerinden birisi olan Mehmet Ali Paşa ile İstanbul'a geldiği ilk günlerde Şişli'deki evinde tanışan Mustafa Kemal Paşa, hayatının belki de en önemli görüşmesini bu çalkantılı süreçte yapacaktı.

[432] **B.C.A. Kanun Lahiyası, 030/18/01/-/05/23/19** ve **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/01/-/05728/20**
[433] Metel; **a.g.e.** s.30

Bu görüşme öncesinde paşanın aklında beliren "İttihatçı mı?" şüphelerini ise İsmail Fazıl[434] ve Ali Fuad Paşalar vasıtasıyla aşan Mustafa Kemal Paşa, ilerleyen saatlerde onunla vatanın ikbali hakkında yaptıkları meşveret neticesinde vatanın salâhiyeti için tek çarenin "Millî Mukavemet" hareketini başlatmak olduğu noktasında buluşarak ilk eylem planlarını o gün hazırlayacaklardı[435].

Elbette Mustafa Kemal'in fikirlerini açıkça ifade etmesi kolay olmamıştı. Ona göre, arkadaşlarının bir kısmı saf bir vatanperverlik hissinin esiri olmuş, hiçbir fikir üretemiyor, tedbir alamıyordu. Bir bölümü ise, siyasî menfaatlerini her şeyin üzerinde tutuyordu. Bu sebeple, uygun bir zamanda İstanbul'dan ayrılarak Anadolu'ya gitmek, bir süre isimsiz ve makamsız çalıştıktan sonra Türk milletine ülkeye ve pay-î tahta neler olup bittiğini bildirmek üzere en doğru zamanlamayla harekete geçmek kararını vermişti. Bu suretle bir risk alarak tesis edilecek hükûmetlerde vazife üstlenmesi muhtemel Mehmed Ali Paşa ile görüşmüş, milletin kurtuluşu noktasında düşüncelerinin paralellik gösterdiğini anlayınca, bir eylem planı hazırlamıştı. Eylem planının temel dayanağı ya mevcut hükûmeti devirmek ya da "Millî Mukavemet" taraftarı bir Harbiye veya Dâhiliye Nazırını işbaşına getirmekti. O toplantı sonrası şahsî münasebetlerini bir hayli ilerleten bu ikiliden Mehmed Ali Paşa, Mustafa Kemal Paşa'ya elinden gelen her türlü desteği vereceğini, fırka erkânını, gerekirse üst düzey devlet ricalini de iknaya çalışacağını vaat etmişti[436].

Bu gelişmeler olurken 13 Ocak 1919 tarihinde Ahmet Tevfik Paşa'nın istifasının ardından 4 Mart 1919 günü Damat Ferid Paşa Hükûmeti göreve başladı. Hükûmetin kurulmasının ardından Cemal Paşa ile anlaşmazlığa düşen Damat Ferid, yeni bir Dâhiliye Nazırı arayışına girince Hürriyet ve İtilâf Fırkasının erkânı tarafından itimat beslenen Mehmed Ali Paşa bu göreve önerilmişti[437].

İlerleyen günlerde Karadeniz bölgesinde şiddetini artıran Rum ve Ermeni çetelerinin tedhiş hareketi Orta ve Batı Karadeniz'e doğru sıçrayınca, bozulan sukutun tek sorumlusu İngiltere tarafından Türk hükûmeti olarak gösterilince, Damat Ferid

---

[434] Ali Fuat (Cebesoy) Paşa'nın babası
[435] E. Semih Yalçın- Salim Koca; ***Mustafa Kemal Paşanın Samsun'a Çıkışı***, Ankara 2005, s.208- 209
[436] **a.g.e.** ,s. 210
[437] **a.g.e.** , s.210-211

Paşa, İtilâf devletlerinin müdahâle edebilecekleri korkusu Dâhiliye Nazırı Mehmed Ali Paşadan derhâl sıkı tedbirler almasını istemişti[438].

Hükûmetin mütareke sorunlarıyla uğraştığı dönemde Mehmed Ali Paşa ile şahsî ilişkilerini geliştiren Mustafa Kemal Paşa, bu sayede dönemin Bahriye Nazırı olan Müşir Şakir Paşa'nın damadı Harbiye Nazırı Avni Paşa ile de tanışmış ve böylece hükûmetin kilit isimlerinin güvenini kazanmıştı[439].

Mehmed Ali Paşa ise, Damat Ferid Paşa'ya tedbir olarak bölgeye bundan önce gönderilen Mülkîye Müfettişlerinin yerine daha geniş yetkilerle donatılmış, askerî ve sivil tüm devlet erkânına emir verebilme yetkisine sahip, saltanata ve pay-î tahta itimat veren askerî bir zatın gönderilmesinin daha doğru olacağı fikri ile Mustafa Kemal Paşa'nın ismini ortaya attı. Mustafa Kemal Paşanın böyle bir göreve tayin edilmek için bir girişimi söz konusu değildi. Öneri, İstanbul Hükûmetinden gelmiş; fakat Mustafa Kemal Paşa tarafından tereddütsüz kabul görmüştür. Çünkü paşanın böyle bir vazifeyi kabul etmekle siyasî çalışmaları için oldukça geçerli bir sebep bulmuştu. Lağvedilen 7. Yıldırım Orduları Grup Komutanlığından alınarak, 9. Ordu Müfettişliğine tayin olduğu 30 Nisan 1919 günü pay-î tahta bildirilmişti. Buna göre Mustafa Kemal Paşa, 3. ve 15. Kolorduların mıntıkası olan Sivas, Van, Trabzon, Erzurum illeriyle Samsun sancağının mülkî ve askerî yönetimi paşanın elinde olacaktı[440].

Mehmed Ali Paşa, Damat Ferid Paşa Hükûmeti'nin Dâhiliye Nazırı olarak Karadeniz'de yaşanan asayişsizliğin sona erdirilmesi için Mustafa Kemal Paşa'yı önermekten başka IX. Ordu Müfettişi olarak tayin edilmesi sırasında bakanlığını ilgilendiren mesuliyetlerin yerine getirilmesinde gösterdiği gayrette oldukça dikkate şayandır. Avni Paşa ise özellikle Mustafa Kemal Paşa ve karargâhını Samsun'a taşıyacak olan Bandırma vapurunun hazırlanması konusunda başında olduğu nazırlığın tüm imkânlarını kullanmıştır[441].

Mezkur gelişmelerin yaşandığı dönemde Damat Ferid Hükûmeti tarafından üç müfettişlik ihdas edilmiştir:

---

[438] **a.g.e.** , s.213-214
[439] **a.g.e.** , s.214
[440] **ATASE; K: 14 G: 56 B: 56-1**
[441] Mehmed Ali ve Avni Paşalar Mustafa Kemal Paşa'nın Millî Mücadeleyi tamamlamasının ardından ona muhâlefet göstererek yüz ellikler listesinde yer almışlardır. Yalçın-Koca; **a.g.e.** , s.216

1) Yıldırım Kıtaatı Müfettişliği (Mersinli Cemal Paşa),
2) Birinci Ordu Kıtaatı Müfettişliği (Mustafa Fevzi (Çakmak)) ,
3) IX. Ordu Kıtaatı Müfettişliği (Mustafa Kemal)[442].

Bu kurumlardan IX. Ordu Müfettişliği, Harbiye Nezareti'nin 3 Nisan 1919 gün ve 1961 sayılı emriyle lağvedilmişti. Yaşanan gelişmenin ardından Erkan-ı Harbiye-i Umumiye 7 Haziran 1919 gün ve 3426 sayılı emriyle doğruca Harbiye Nezaretine bağlı olarak I.-II.-III. Ordu Müfettişlikleri ve XIII. Kolordu Komutanlığını teşkil etmişti[443].

IX. Ordu Komutanlığı vazifesine tayin olduktan sonra Mustafa Kemal Paşa, Damad Ferid Paşa ile 27 Nisan ve 11 Mayıs günlerinde iki defa görüşmüş[444] ve bu vesileyle gitmeden Padişah Vahideddin ile de 16 Mayıs'ta beşinci ve son görüşmesini yapmıştır. Görüşmelerin neticesinde Mustafa Kemal Paşa, hem padişahın hem sadrazamın güvenine mazhar olmuştu. Padişah ile şehzadeliği döneminde başlayan yakın ilişkisi sayesinde oldukça dikkat çekici bir görev almış olmasına rağmen kendisine siyasî anlamda herhangi bir müdahâlede bulunulmamış olması, padişahın güven duygusuyla yakından alâkalı olmalıdır. Çünkü Vahideddin, Mustafa Kemal Paşa'ya verilen görevi sadece Meclis-i Vükela'daki vekillere değil, İngilizlere zorlada olsa benimsetmiştir[445].

Bundan sonra Mustafa Kemal Paşa'nın önünde tek bir engel kalmıştır: İngiliz vizesi alabilmek. Zira mütareke günlerinde kimse İngiliz vizesi almadan İstanbul'dan ayrılamamaktadır. Ama Mustafa Kemal, bu maniyi de Sultan Vahideddin'in "güveni" ile aşmayı bilmiştir[446].

Mütareke döneminde İngilizlerin vize memuru olarak görev yapan İngiliz İstihbarat subayı John Godolphin Bennett dahi Anadolu'ya geçmeye hazırlanan subayların bir sulh kurulundan çok bir savaş heyeti görünümünde olduğunu fark ettiği

---

[442] Gotthard Jaeschke; ***Kurtuluş Savaşı ile İlgili İngiliz Belgeleri***, Ankara 1991, s.108; Dönemin hükûmeti üç ordu müfettişliğinin kurulması hakkındaki kararını 15 Haziranda son şeklini vererek IX. Ordu Komutanlığını III. Ordu Müfettişliğine çevirmiştir. İngilizlerin isteği üzerine 18 Ağustos 1919'da üç ordu müfettişliği de feshedilecektir. Turgut Özakman; ***Vahidettin, M. Kemal ve Millî Mücadele Yalanlar, Yanlışlar, Yutturmacalar,*** 3. basım, Ankara 2000, s.254

[443] TİH, ***Batı Cephesi*** I. Kısım II. Cilt, **"Mustafa Kemal Paşanın Anadolu'ya Geçişi, Amasya Toplantısı ve Erzurum Kongresi"**, Ankara 1999, s.87

[444] Şevket Süreyya Aydemir, ***Tek Adam Mustafa Kemal (1914-1919)*** , Cilt: I, İstanbul 1994, s.407

[445] Yalçın-Koca; **a.g.e.** , s. 270 vd.

[446] **a.g.e.** , s. 282

hâlde, duruma müdahâle etmesine rağmen muvaffak olamamasını yine padişahın güvenine bağlamaktaydı. Yüzbaşı Bennett'a göre Mustafa Kemal Paşa ve karargâhının İstanbul'dan ayrılmak için vize alış olayı şu şekilde gelişmişti: "Listede 35 faâl kurmay subay gördüm. Vize vermek istemedim. Talimat için İngiliz Yüksek Komiserliğini aradım. Karargâhta görevli kurmay subaya durumu izah ettim. Listenin bende sulh değil, harp kurulu tesiri yarattığını söyledim. Kurmay subay (İrtibat Binbaşı Milligen) durumla ilgilendi ve bir saat sonra bana vize işlemlerinin yapılmasını; çünkü Mustafa Kemal Paşa'nın ve heyetin padişahın tam güvenine mazhar olduğunu söylediler."[447]

İstanbul'dan ayrılabilmek için vize işlemlerini tamamladıktan sonra Mustafa Kemal Paşa, Bekirağa Bölüğündeki arkadaşlarını, Erkan-ı Harbiyeyi, Sultan Vahideddin'i ve annesini ziyaret edip, şehirdeki temaslarını tamamladı. Mustafa Kemal Paşa şahsî temaslarını tamamlarken, hükûmet içerisinde onun çıkacağı seyahatten rahatsızlık duyan, çıkmak istediği seyahate mani olmak isteyen insanlar da mevcuttu. Bunların başında da Damad Ferid Paşa geliyordu.

Damat Ferid Paşa, Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun'a gönderilmesi için sarf ettiği çabadan daha fazlasını Anadolu'da başlattığı hareketin önünü kesebilmek için gösterecekti.

Millî Mücadele hareketinin başarılı kurmaylarından ve iki İstiklâl Madalyası sahibi İsmail Okday Beyin "Ankara'dan Yanya'ya" isimli hatıralarını kaleme aldığı eserinde, Mustafa Kemal'in Samsun'a çıkmasından devletin üst zevatından bazı önemli şahsîyetlerin rahatsızlık duyduğu izlenimini elde ettiğini söylemiştir. İsmail Hakkı Bey bu durumu eserinde şu şekilde ifade etmiştir. "Babanzade Efendinin verdiği ziyafette İngiliz İstihbarat subayı Bennett, hükûmet, Mustafa Kemal ismindeki genç bir Türk paşasının Umumi Müfettiş olarak Anadolu'ya geçmesine müsaade etmiş olmasına rağmen Paşa, asla Samsun'a ulaşamayacaktır…" dediğini işitmesinin ardından derhâl gelişmeyi Mustafa Kemal Paşa'ya yaveri Yüzbaşı Neşet (Bora) vasıtasıyla intikal ettirdiğini de sözlerine eklemişti.

---

[447] **a.g.e.** , s.282; İsmail Sivri; ***Atatürk'ün Samsun'a Çıkışı***, Ankara 1981, s.17; Bkz. **"Mustafa Kemal O İlk Yolculuğu Anlatıyor"** , *Bütün Dünya 2000 Genel Kültür Dergisi*, Ankara, Mayıs 2000, s. 30

Aynı konu hakkında Mustafa Kemal'i avukatı Sadettin Ferit (Talay) beyin de eski Osmanlı Bankası Müdürü Berc Keresteciyan (Türker) vasıtasıyla bilgilendirdiği de söylenir[448].

Tüm tehlikesine rağmen 16 Mayıs Cuma günü Harbiye Nezaretinin kendisine tahsis ettiği araçla Şişli'deki evinden ayrılan Mustafa Kemal Paşa, rıhtımdan motorla Sirkeciden demir alarak Galata rıhtımına demirlemiş olan gemiye ulaştı. Kız Kulesi açıklarında demirli gemi hareket etmek üzere son hazırlıklarını tamamlarken Kavaklar mevkiîînde İngilizlerin vize kontrolüne takıldı. Bu denetleme oldukça uzadı. İngilizler gemide kaçak silâh ve asker aradılar; ama bulamadılar. İngilizlerin padişahın görev fermanına sahip olmasına rağmen kendi ülkesinde böyle bir muameleye tabi tutması Paşa'yı oldukça içerletmişti. Bunun üzerine yanında bulunan karargâh subaylarına "Bunlar, işte böyle yalnız demire, çeliğe, silâh kuvvetine dayanırlar. Bildikleri şey yalnız madde! Bunlar hürriyet uğruna ölmeye karar verenlerin kuvvetini anlayamazlar. Biz Anadolu'ya ne silâh ne cephane götürüyoruz." diyerek, İstiklâl Savaşı'nın kazanılmasını sağlayan gerçek ruhu bu sayede ortaya koyuyordu[449].

İngilizler, üç hafta sonra Mustafa Kemal'in ve karargâhının hangi niyetle Anadolu'ya geçtiğini anlayabileceklerdi[450]. Denetlemelerin tamamlanması ve vize mühürlerinin evrakların arkasına vurulmasından sonra kayıt defterlerine geminin İstanbul Limanından ayrılış saati olarak 17^{55} işleniyordu[451]. Geminin yirmi yedi yıllık kaptanı İsmail Hakkı (Durusu) Bey de yavaş yavaş çapayı yukarı aldı ve Bandırma[452] Karadeniz'in hırçın sularına doğru yol almaya başladı. Paraketesi olmayan, pusulası bozuk bu köhne posta vapuru, azgın Karadeniz sularında kendinden beklenmeyecek bir süratle ilerliyordu. Elbette Bandırma'nın içinde bulunduğu durumdan Paşanın yola çıktıktan sonra haberi olacaktı. Mustafa Kemal Paşanın karargâhı, ilk gece korkunç bir fırtınada yol almak zorunda kaldı. Vapur, düzenli bir rota takip etmiyordu. Paşa yukarı

---

[448] Yalçın-Koca**; a.g.e.**, s.286-287; Sarıhan; **a.g.e.**, C. I, s.245
[449] Özakman; **a.g.e.**, s.290
[450] Yalçın-Koca; **a.g.e.** , s.295
[451] Hüsrev Gerede anılarında İstanbul Limanından ayrılış saati olarak 4^{30} u vermektedir. Bkz. ***Hüsrev Gerede'nin Anıları***, Haz: Sami Önal, İstanbul 2002, s. 24; Fethi Tevetoğlu; ***Atatürk'le Samsun'a Çıkanlar***, Ankara 1987, s.16
[452] Gemi 1878 yılında İskoçya'nın Paisley bölgesindeki Mc Intaire şirketi tarafından Huston and Cardett tezgâhlarında 21 sıra numarası ile 279 grostonluk yolcu ve yük vapuru olarak inşa edilmiştir. Geminin ilk sahibi Dussey and Robinson şirketi olmuş ve geminin adını "Torocaderto" koyarak 5 yıl işlettikten sonra 1883 yılında Yunanlı bir armatöre satmışlardır. Bu dönemden sonra birkaç defa el değiştiren gemi, son olarak1894 yılında Pire Limanına "Kymi" adıyla gelmiş, İdare-i mahsusa defterine "Panderma" olarak kaydedilmiştir. 1910 yılında ise adı "Bandırma" ya değiştirilerek kayıtlara posta vapuru künyesiyle yazılmıştır. Mustafa Kemal Paşa'nın gemiye bindiğinde gemi 41 yaşındaydı. Bkz. *Meydan Larousse*, **"Bandırma"** C.II, s.133

kaptan köşküne çıktığında nasıl bir rota takip edildiğini sorulunca İsmail Hakkı Beyden aldığı cevap oldukça şaşırtıcıydı: "Düzenli bir rota takip etmenin imkânı yok." Bunun üzerine Paşa, mümkün olduğu kadar kıyıdan rota izlenmesini, düşman gemilerinden birisine rastlanırsa da onların gadrine uğramamak için vapuru en yakın karaya ya da sahile oturtmasını istemişti[453].

Yola çıkmadan evvel kendilerine verilen bir İngiliz torpidosu tarafından batırılacakları haberi karargâh subaylarını endişelendirmesine rağmen korkutmamıştı[454]. Mustafa Kemal Paşa'nın bundan sonraki yegâne hedefi Anadolu'da bir kara parçasına ayak basmaktı. Bu suretle ilk olarak akşam 9^{30} da İnebolu'ya ardından iki gün sonra Sinop'ta bir sahil kasabasına ulaşıldı. Preveze gambotu'nun da demirli olduğu Sinop Limanı'na ulaşıldı. Burada karaya çıkan Paşa, Samsun'a karadan ulaşma imkânı olmadığını öğrenince tehlikeli yolculuğuna kaldığı yerden devam etmek zorunda kaldı. Bandırma, saat sekizden sonra limandan ayrıldı[455].

Samsun'a yapılan yolculuğu o dönemin piyade teğmeni Muzaffer Bey (Kılıç) şu şekilde anlatıyor: "Karargâh üstlerinin hemen hepsini deniz tutmuştu. Kimse kamarasından dışarı çıkamıyordu. Samsun'a da fazla yolumuz kalmamıştı. Herhangi bir terslikle karşılaşmazsak, çok değil yarın sabah menzilde olacağımızı ümit ediyorduk. Bu düşünceler içinde güvertede Arif Hikmet Bey ile küpeşte demirini tuta tuta yürümeye çabalarken, onu kamarasından çıkarken gördüm. Paşa, oldukça diri görünüyordu. İbrahim Tali Beyde hariç olmak üzere hepimizi deniz tutmuştu. Paşa, vapurun kaptan köşküne doğru yöneldi. Kaptan köşkünden ayrıldığında vapurun rotası değişmişti. Daha sonradan öğrendik ki ardımızda bir İngiliz torpidosunun varlığından şüphe ediliyormuş. Paşa, asla vapuru teslim etmeyi düşünmediği gibi gerekirse Bandırma'yı torpidonun üzerine sürerek rampa yapılabileceğini söylüyordu[456].

Pazartesi günü vapurun Samsun'a yaklaşıldığı haberi geldi. Hemen ardından bunu geminin demirinin suya bırakılışı izledi. Güverteye çıktığımızda kayıklar geminin etrafını sarmıştı. Rıhtımda ise, Paşa ve karargâhını Memurin-i Mülkîye, askerîye ile

---

[453] Daha detaylı bilgi için bkz. Özakman; **a.g.e.** , s.290-291
[454] **a.g.e.** , s.289
[455] Tevetoğlu; ***Atatürk'le Samsun'a***…, s.272-273
[456] **a.g.e.**, s.272-273

Samsun ahâlisi karşıladı. Paşa ve heyeti olarak bizler Mıntaka Palas'ta misafir edildik[457].

Hemen ertesi günü 9. Ordu Müfettişi sıfatıyla Mustafa Kemal Paşa, çalışmalarına başlamış ve ilk olarak 15. Fırka Kıtaatının Samsun'da bulunan bir kısmını teftiş amacıyla karargâhına gitmişti[458]. Bu arada biri Sinop diğeri Trabzon'da bulunan iki gambotun kömürsüzlük sebebiyle hareketsiz kaldığını öğrendikten sonra derhâl harekete geçilmesi gerektiğini Samsun Liman Başkanlığı'na bildirmiş; başkanlığın kendisine durumun Bahriye Nezaretine iletildiğini ve Giresun vapuru ile kömür gönderileceğini söylemelerine rağmen, bununla kifayet etmeyen Paşa, durumun nazikliğini belirtmek adına kendisi bir defa daha yazmayı uygun bulmuştur. Paşa, gözetleme işinin bölgenin hassasiyeti sebebiyle ne denli önemli olduğunu vurguladıktan sonra, 500 ton kömürün bir süre için yeterli olacağını belirten telgrafı 20 Mayıs 1919 tarihinde Bahriye Nezareti'ne bildirmişti[459].

23 kişilik karargâhıyla 19 Mayıs 1919 günü Samsun'a ilk adımını saat 6^{00} da reji iskelesinden atan Mustafa Kemal Paşa'nın karargâhında[460];

1) Mustafa Kemal Paşa, (IX. Ordu Müfettişi)
2) Albay Manastırlı Kâzım (Dirik) (Müfettişlik Kurmay Başkanı)
3) Dr. Albay İbrahim Tali (Öngören) (Sıhhîye Reisi)
4) Kurmay Binbaşı Arif Bey (Ayıcı) (Kurmay başkan Yrd.) - 1926 yılındaki İzmir suikastında suçlu bulunarak idam edilmiştir.
5) Kurmay Binbaşı Hüsrev (Gerede) (Karargâh Erkan-ı Harbiyesi'nin İstihbarat ve Siyasî Şube Müdürü)
6) Topçu Binbaşı Kemal (Doğan) Müfettişlik Topçu Komutanı)
7) Binbaşı Refik (Saydam) (Sıhhîye Müfettiş Muavini)
8) Piyade Yüzbaşı Cevad Abbas (Gürer) (Müfettişlik Başyaveri)
9) Piyade Yüzbaşı Mustafa Sabri (Süsoy) (Karargâh Komutanı)
10) Piyade Yüzbaşı Ali Şevket (Öndersev) (Müfettişlik Emir Subayı)
11) Piyade Yüzbaşı Mümtaz (Tünay) (Kurmay Mülhakı)

---

[457] **a.g.e.**, s.272-273
[458] **a.g.e.**, s.274
[459] **ATASE; K:14 G:84 B:84-1**
[460] 9. Ordunun Kıtaat kadrosu fazla bulunmasına rağmen personelde hiçbir değişikliğe gidilemeyeceği 11.5.1335 belirtilmiştir. **ATASE; K:29 G:132 B: 132-1**; Yalçın-Koca; **a.g.e.** ,s.292;Hüsrev Gerede'de anılarında Samsun'a varış saatini 6^{00} olarak verirken bu saat Zeki Sarıhan'ın eserinde 7^{00} olarak verilmiştir. Bkz. Sarıhan; **a.g.e.**, C.I, s.254 ATASE belgelerine göre Mustafa Kemal Paşa Samsun'a öğleden evvel saat 8^{00} da geldiğini padişaha bildirmiştir. **ATASE; K:189 G:181 B:181-1**

12) Piyade İsmail Hakkı (Ede) (Kurmay Mülhakı)
13) Tabip Yüzbaşı Behçet (Feyzioğlu)
14) Piyade Asteğmeni Hayati (Müfettişlik Kalem subayı)
15) Piyade Asteğmeni Arif Hikmet (Gerçekçi) (Hukukçu)
16) Topçu Teğmen Muzaffer (Kılıç) (Müfettişlik İkinci Yaveri)
17) Asteğmen Abdullah (İaşe Subayı)
18) Adli Müşavir Ali Rıza
19) Tabur Hesap Memuru Rahmi
20) Tabur Hesap Memuru Ahmed Nuri
21) Birinci Sınıf Kâtip Faik (Aybars)
22) Zabit Vekili Tahir Efendi
23) Dördüncü Sınıf Kâtip Memduh (Atasev) [461]

Subayın yanı sıra 25 de er ve erbaş bulunuyordu[462]. Ayrıca karargâh listesinde olup olmadığı tartışılan isimlerden birisi de Refet (Bele) Paşaydı. Paşa, karargâh listesinde olmamasına rağmen gemiye gizlice değil, doğrudan atandığı III. Kolordu Komutanlığını görevini devralmak için binmişti[463].

3.1.2. Rüsumat 4 No'lu Motorun Faâliyetleri ve Batırılması

Rüsumat No:4, savaşın başında Ereğli'de gümrük idaresi mevkiîîndeyken, Eylül 1920 tarihinde milis güçler tarafından el konularak Anadolu'daki mücadele için kullanılmaya başlanmıştı. Rüsumat'ın ilk taşıma görevi Rusya limanlarından 4 Kasım 1920'de yüklediği askerî malzemeyi Karadeniz sahillerine getirmesiyle gerçekleşti[464]. Bu yüklemeler, boşaltmalar ve yolculuklar esnasında pek çok hadiseyle karşılaşan 50 yaşındaki Rüsumat 4 No'lu motor, Anadolu mücadelesinin belki de en talihsiz teknesiydi. Bu küçük teknenin personeli, Rüsumat'ı İtilâf kuvvetlerinin eline teslim

---

[461] Murat Bardakçı; ***Şahbaba, Osmanoğulları'nın Son Hükümdarı VI. Mehmed Vahideddin'in Hayatı, Hatıraları ve Özel Mektupları***, İstanbul 1998, s.590-593; Bandırma vapurunda yer alanlar hakkında daha fazla bilgi elde etmek için Bkz. Fethi Tevetoğlu; ***Atatürk'le Samsun'a Çıkanlar***, Ankara 1987; Erol Mütercimler, **Bu Vatan Böyle Kurtuldu** isimli eserinde bandırmaya çıkan karargâh subaylarının sayısını 18 olarak verirken, onlarla birlikte yola çıkan 25 er hakkında ise hiçbir bilgi vermemiştir.

[462] Ayrıntılı bilgi için bkz. Murat Bardakçı; **"İşte 19 Mayıs Gerçeği"**, *Hürriyet Gazetesi*, 22 Mayıs 2005

[463] Bardakçı; **a.g.e.**, s.598-599

[464] Bu seferlerden Mayıs ayının ortalarında yapılanında 1671 sandık fişek getirilirken, 1 Haziran 1921'dekinde Trabzon'a 2115 sandık fişek nakledilmişti. 30 Haziran'da 4 adet top, 1144 sandık top mermisi Trabzon'a getirilirken daha sonra verilen emir gereğince Rüsumat No:4'ün getirdiği askerî mühimmat Gazal ve yedeğindeki vasıtayla Samsun'a götürülmüştü. 10 Eylül'de Rüsumat, 2081 sandık fişeği Karadeniz sahillerine getirirken yavaş yavaş sonuna doğru da yaklaşıyordu. Mithat Işın; ***İstiklâl Harbinde Deniz Cephesi*** isimli eserindeki istatistiksel tablolardan istifade edilmiştir.

etmemek adına her defasında batırarak gemiyi ister istemez hasara uğratmıştı. İşte bu batıp-yüzdürme hadiselerinin birinde de gemi bir daha yüzdürülememişti.

Rüsumat No:4, 15. Kolordu'nun Ermenilerden ele geçirdiği silâh ve mühimmatı zaman kaybetmeksizin Batı Cephesine nakletmek maksadıyla 15 Ağustos'ta Batum mendireğine yanaştı. Ama bu sırada Karadeniz'deki Yunan karakolu sıklaştığından gemi geceyi Batum mendireğinde geçirmiş, ardından 16-17 Ağustos gecesi limandan gizlice hareket etmişti. Gemi, 17 Ağustos'ta Ordu Limanına ulaştı. Kalecik Burnunda kıyıya baştan kara etti. Burada panther sınıfı Yunan muhribiyle yardımcı kruvazörü görünce gemi personeli komutanlığın emri gereği, yakalanmamak uğruna ellerindeki tüm haritaları, araç-gereci ve hususi eşyalarını var güçleriyle kıyıya taşmış ve gemiyi sığlığa doğru sürerek, kinistin valfi açıp, gemi batırmışlardı. Motorun gövdesi, makine dairesi, kömürlüğü, ambarı suyla dolup, kuma batarken, Paskal Mahmut (Gökbora) kaptan köşkünün birkaç camını kırdırdı, diğer kamaraların camlarını yanık yağla kirletip, kararttı. Öngüverte denizle bir hizadaydı. Fakat bununla yetinmeyen gemi komutanı Pascal Mahmut, Yunanlıları inandırabilmek için güverteye birde gaz döktürerek yaktırdı. Bu sırada geminin baş üstünde bulunan piyade mermileri de patlamaya başlayınca Yunanlılar gemiye yanaşamadı. Ama yanaşamamalarına rağmen Türklerin faâl bir nakliye gemisini kendi elleriyle yakarak tahrip ettiğini düşünmenin verdiği rahatlıkla kıyıyı terk ettiler. O gün İstanbul'daki Yunan Yüksek Komiserliğinden bir görevli, Rum gazetelerine şu haberi geçmelerini söyledi: "Rüsumat No: 4 adlı kaçakçı Türk gemisi, Ordu Limanında batırılarak yakılmıştır." Benzer haber iki gün sonra Batum'daki gazetelerin manşetlerinde yerini alacaktı. Geminin personeli daha sonra batan gemiyi kurtarmak için hızla çalışmalarına başladı. Kinistin valfi yeniden açıldı ve su tersi işlemle tahliye edilmeye çalışıldı. Bunun için İtalyan Lloyt Tirestino şirketinin "Remo" isimli vapurundan tulumba dahi alındı. Motor kuma battığı için su tamamen boşaltılsa dahi yüzdürülemiyordu. Yapılacak tek birşey vardı; makinalara var güçle yüklenmek. Bunun için belediyenin yolladığı çuvallar dolusu fındık, motorun kazanına doldurularak makineler fındık yağı ile temizlendi. Neticede 20 Ağustos 1921'de Rüsumat No:4 tekrar yüzdürüldü. Ertesi günü Yunan "Panther" muhribi ile "Dafny" kruvazörü yeniden limana uğradıklarında gemiyi yerinde bulamadı. Bunun üzerine Çatlı Burnuna inen muhrip ve kruvazör burada üç kotrayı top ateşiyle batırdı. 20-21 Eylül'de Ordu civarında gözüken, kömür alan Yunan muhribi ve kruvazörü, Rize civarındaki Arakli İskelesini bombardıman etmesinin ardından Samsun'a yöneldi. Rüsumat No:4 ise, tamir edilmek üzere aynı gün Batum'a yola

çıktı. Geminin tamiri Eylül sonuna kadar devam etti. Sakarya Savaşı'nın bittiği günlerde 88 m/m'lik 3 adet 75 mm'lik Fransız, 4 adet 105 mm'lik ve yine 4 adet 159 mm lik Rus top bataryası ile telsiz teçhizatı gibi askerî mühimmat yeniden Batum, Ararat vapurları ile Hayrettin ve Rüsumat motorlarına yüklenerek 25/26 Eylül gece yarısı Batum'dan Trabzon'a gönderildi. Bu teknelerin arasından Rüsumat, yükünü Trabzon'dan Samsun'a nakletti. Tekne, 29 Eylül sabahı Tirebolu'yu geçip, Trabzon'a yaklaşırken, Üsteğmen Reşat (Talayer) bir Yunan muhribinin yaklaşmakta olduğu haberini kaptana ulaştırmış, geminin kaçmasının mümkün olmadığı anlaşılınca kaptanı yine gemiyi kurtarabilmek için kinistin valfini açarak gemiyi terk emri vermişti. Fakat bu sırada Yunan ateşi başladığından sandalın yanına düşen bir top mermisinin etkisiyle denize düşen personel yüzerek karaya çıkmak zorunda kalmıştı. Rüsumat'a ve sahile atılan kırk merminin beşi de gemiye isabet etmişti. Elbette geminin bu tehlikeyi de atlatmasının ardından komutanı Önyüzbaşı Mahmut, Görele'den Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanı Fahri Bey'e çektiği telgraf neticesinde geminin kurtarılmasını istemiş, bunun üzerine Fahri Bey Tecrübe römorkörüyle gerekli malzemeyi bölgeye sevk etmişti. Tecrübe personeli 30 Eylül'de hızla kurtarma işlemlerini başlattı; ama 10 Ekim 1921'de Yunan muhribinin yeniden bölgedeki hareketliliği öğrenerek baskın bir saldırıyla tüm tesisi tahrip etmesi ve gemiye yeniden üç mermi isabet ettirmesi sonucunda yapılan çalışmaların tamamı boşa gitmiş oldu. Bu arada Rüsumat'ın bölgedeki görevini üstlenen Şahin vapuru ise, 1 Ocak 1922 günü 3 adet 150/45 mm'lik gemi topu 200 tane mayını ve biraz da cephaneyi Trabzon'a getirmişti[465]. Rüsumat No:4 batırılıncaya kadar on sefer taşıdığı yükle Anadolu mücadelesine önemli bir hizmette bulundu[466].

3.1.3. Yunanlıların Anadolu Nakliyatının Koordinasyon Merkezi Olan Trabzon'u Bombardımanı

Trabzon şehri Türklerin nakliyat işlerini yürüttüğü önemli merkezlerinden biriydi. Anadolu'nun iç kesimlerine silâh ve cephane sevkıyatı yapan bu liman ve şehri,

---

[465] Bargut; **a.g.e.**, s.116-117; Nurullah Utku; **"Rüsumat 4'ün Serencamı"**, *Yakın Tarih Dergisi* C.3, S:38, 1962, s. 378-380; Işın; **a.g.e.**, s.78-82; Cevat Ülmen; ***İstiklâl Savaşında Karadeniz,*** İstanbul 1943, s.9-11,Cemaleddin Saraçoğlu; ***Gazi Gemilerimiz***, İstanbul 1953, s.62-66; ***İstiklâl Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı***, C.V, s.45-46

[466] Rüsumatın on sefer sonunda taşıdığı yük yekunu 1070 tüfek, 7459 sandık fişek, 993 kasatura, 8 top ve 2244 sandık top mermisidir. Bkz. Emrullah Nutku; **"Millî Mücadele Ruhu"**, *Yakın Tarih Dergisi*, C.3, S.37, 1962, s.348; Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.8; İkinci kaptan Reşat (Talayer), Baş Makinist Önyzb. Arif, İkinci makinist Yusuf, Güverte Tğm.Fahrettin (Akyollu), Makine Tğm. Cevat (Talu); Büyüktuğrul; ***Çanakkale Olayı (İstiklâl Harbinde Deniz Cephesi)***, İstanbul, 1969, s.24; Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp…***,C.IV, s.521-522; Işın; **a.g.e.**,s.72-76

Yunanlılar da denetimleri altına almayı amaçlıyordu. Fakat İtilâf devletlerinin özellikle bu konuda Yunanlıların beklentilerine tam olarak yanıt vermemeleri sebebiyle bölgede yaşayan kendi soydaşları Pontus Rumlarını devreye sokarak Türk ahâliyi yıldırabilmek adına Karadeniz'in tüm şehirlerindeki Pontus çetelerini gerek siyasî, iktisadî gerekse askerî olarak destekliyor ve ayrıca bölge şehir ve sahillerini devamlı surette abluka altında tutuyordu. Yunanlılar gemileri vasıtasıyla I. Dünya Savaşı'ndan itibaren Türk kıyılarına devamlı çetelere verilmek üzere silâh ve cephanenin yanı sıra sivil kıyafetli subaylar da çıkararak mevcut çetecileri beslemiş, hatta eğitimini de üstlenmişti. Böylece Türk köylerinin basılması, yağmalanması ve halkın öldürülmesiyle Türkler yıldırılmaya çalışılıyordu[467].

26 Martta ablukanın da devreye girmesiyle Yunanlılar, Türk sahillerine karşı başlattıkları saldırı faâliyetlerini güçlendirdiler. 6 Temmuz'da iki gemiden oluşan Yunan filosu, Trabzon'daki karakol görevini bahane ederek limana uğrayan veya transit geçen her kayık, tekne, gemi, motor ve vapuru aramaya başladı. Böylece bundan sonra gelecek tüm yardımları önleyerek Batı Cephesindeki Türk ordularını kırmayı amaçlıyordu. 18 Temmuz'da olduğu gibi 20 Temmuz 1921 günü de Rusya'dan gelecek bir yardımın şehre ulaşmasını önleyebilmek için harekete geçen Yunanlılar bir muhrip ve bir kruvazör desteğiyle Trabzon'u bombardıman ettiler. Bunun üzerine şehrin sırtlarına yerleştirilen top tabyaları da karşı ateşe başlayınca Yunan muhribi yara aldı ve torpidosunun yedeğinde savaş alanını terk etti. Bombardımanın ardından bu kruvazörün Kılkış olduğu anlaşıldı[468]. Tüm bu tedbirlere rağmen 18 Ağustos 1921'de bir Yunan muhribi yine Trabzon'u bombardıman etmişti[469].

3.1.4. Yunanlıların Samsun Şehrini Bombardımanı

Sakarya Savaşı'nın Türkler açısından başarıyla bitirilmesinin ardından Anadolu'da tutunma ümidini yitiren ve Eskişehir-Afyon hattına çekilen Yunan Kuvvetleri, taarruz inisiyatifini Türklere kaptırmamak maksadıyla harekete geçme kararı almıştı. Yunanlılar bu gelişme üzerine harekâtı denizden yapmayı planladılar. Böylece "Enosis" vapurunun da intikamı alınımış olacaktı. Bunun için Samsun şehri seçildi. Çünkü Türklerin mühimmat, malzeme, teçhizat ve gıda depoları buradaydı.

---

[467] Erol Mütercimler**;** ***Destanlaşan Gemiler,*** İstanbul 1987, s.24
[468] Mesut Çapa; **"Karadeniz'de Yunan Gemilerinin Faâliyetleri ve Trabzon Üzerindeki Etkileri"**, *Askerî Tarih Bülteni*, S.42, Ankara 1997 ,s.83
[469] Bargut; **a.g.e.**, s.114

Yunanlıların Pontus hayallerinin ve Anadolu'daki Türk İstiklâl hareketinin manevî merkezi konumundaydı. Planın temel fikri; Türk ordusunu beklenmedik bir durumda yakalamak, hayati önem taşıyan bölgeyi savunmak için asker sevk etmelerini ve bölgedeki kuvvetlerini bölerek, manevîyatlarını kırmak, Rum çetelerine de moral vermek olarak belirlenmişti. Filo 7 Haziran sabahı harekete geçer geçmez İstanbul'daki haber alma teşkilâtı durumu derhâl Ankara'ya bildirdi. Yunanlıların rotası Samsun şehrine doğruydu. Filo'da Kılkış zırhlısı, Averoff zırhlı kruvazörü, Panter sınıfı iki muhrip, iki yardımcı kruvazör ile dört mayın tarayıcı gemi bulunuyordu. Samsun'da bu dönemde 15. Tümen ve Bahriye Müfrezesi mevcuttu. Türkler, savunma planları gereğince kıtalarını kıyı boyunca mevzilendirdiler. Şehirde sıkıyönetim uygulamasına geçildi. İskele ve kıyıdaki askerî malzeme ve cephanenin sahil gerisine taşınması sağlanırken, ağzına kadar cephane yüklü olan ve denize karşı açık bir mevkiîî de bulunan büyük kilisenin boşaltılmasına ise imkân yoktu. Yunanlılar, 10^{30} da Averoff'tan bir motor indirerek, 248 No'lu istasyoner olarak bulunan ABD muhribine bir ültimatom gönderdi. Ültimatomda Samsun şehrinin uluslararası hukuk gereğince açık bir şehir olmadığı, askerî bir üs olarak kullanıldığı, şehirdeki silâh, cephane ile askerî malzemenin derhâl İtilâf kuvvetlerinin personeline teslim edilmesini ve ültimatoma 12^{00} a kadar cevap verilmezse, şehrin bombardıman edileceği bildirildi. Bunun üzerine harekete geçen Samsun mahâlli yönetimi Ankara'dan aldığı talimat doğrultusunda Samsun'un uluslararası hukuka göre açık bir şehir olduğunu, bombalanamayacağını, askerî bir üs olmadığını, halkın yaşadığı yerlerin ve sivillerin öldürülmesi hâlinde aynı şekilde karşılık verileceğinin bilinmesi gerektiğini ifade etti. Buradan da istediği sonucu çıkaramayacağını anlayan Yunanlılar, $14^{30'}$da bombardımana başladılar. Yunanlıların hedefleri belliydi: Hükûmet Konağı, kıyıdaki askerî depolar (bunların birinde mayınlar mevcuttu.), ambarların önündeki tekneler, tütün depoları (ABD güçlerinin ve Hollandalıların mallarıydı.), şehrin batısındaki petrol tankları (Bunlar da Sovyet Rusya'ya aitti.) ki bunlar bombardımanda ilk hasar alan yerlerdi. Petrol tankları ve depoların tamamı tutuşmuştu. Sovyet Rusya, kendisine ait petrol tanklarının yanması üzerine Rus limanlarındaki tüm Yunan gemilerine el koydu. Bu denli büyük bombardımana rağmen hasar beklenen kadar olmamıştı[470].

[470] **a.g.e.**, s.126-129

3.1.5. Yunanlıların Millî Mücadelenin Sevkıyat Merkezi İnebolu'yu Bombardımanı

Üç yıldan fazla süren Türk İstiklâl Savaşı'nın başarılı olmasında temel unsurlardan biri "Lojistik desteğin" kuvvetli olmasıydı. Savaş müddetince yapılan tüm personel, silâh, malzeme sevkıyatının %55'i İnebolu üzerinden gerçekleşmişti[471]. İstanbul'dan ve Rusya'dan getirtilen askerî malzemenin İnebolu Limanından iç bölgelere sevk edilmesinde ilk aşamada Askerlik Şube Başkanlığı ile o dönemde emekli olan Bnb. Zeki Bey görev almışlardı. Bu tarihte İnebolu'dan gelen askerî malzemeler için iki müessese tesis edilmişti. Bunlardan biri Silâh ve Cephane Komisyonu, diğeri Menzil Nokta Komutanlığıydı. Ayrıca 10 Haziran 1921'de Umur-u Bahriye Müdüriyeti Karadeniz'deki bazı sahillerde (İnebolu, Trabzon, Ereğli…) irkap-ihraç komutanlıkları tesis etmişti[472]. Bunda maksat Anadolu'ya yapılacak hemen tüm sevkıyatın bir bölgeden ve merkezden yönlendirilmesini temin etmekti. Mevcut komutanlıkların dışında İnebolu'da birde Kıyı Muhafaza Komutanlığı, Ulaştırma Kolu, Liman Başkanlığı, Teçhizat-Ambar Nokta Komutanlığı, Telsiz istasyonu, Depo Komutanlığı benzeri askerî birimler de devreye sokuldu. İnebolu'ya gelen mallar, Yükleme-Boşaltma Komutanlığı tarafından görevlendirilen mavnacıların reisi Mustafa kaptanın gözetiminde kayıkçılar loncası tarafından taşınıyordu[473]. İnebolu'da halk topyekûn bir seferberlik hâlindeydi. Bu seferberlikte yalnız Müslüman Türk ahâli değil, aynı zamanda bölgede yaşayan gayr-i Müslim ahâlide ulusal mücadeleye maddi ve manevî katkıda bulunmaya başlamıştı[474].

I.İnönü Savaşı'nın Türkler tarafından kazanılmasıyla toplanan Londra Konferansından da beklenen neticenin alınamamış olmasıyla Yunanlılar harekete geçmiş ve bilindiği gibi 26 Mart 1921 tarihinden itibaren Türk kıyılarında abluka ilân etmişti. 2 Haziran günü de Yunan muhribi "Leon"un, İnebolu açıklarında kayıkları aramaya başlamasıyla İnebolu'ya yönelik tehdidin artacağı Türkler tarafından anlaşılmıştı. 9 Haziran 1921'de de Kılkış muhribi İnebolu'yu topa tuttu. Fakat Türklerin direnişi karşısında kıyılarda umduğunu bulamayan Yunanlılar, bir müddet sonra

---

[471] Mustafa Hergüner; **"İnebolu Bombardımanı"**, *Askerî Tarih Bülteni*, S.49, Ankara 2000, s.167
[472] Işın; **a.g.e.**, s.15 vd.
[473] Hergüner; **"İnebolu…"**, s.170
[474] İlyas Simyonoğlu, Danil Kürkçüoğlu, Fadyos Papazoğlu, Kuyumcu Ehliye Zevcesi, Maslakçıoğlu Nikolaki, Çaroğlu Yuvanaki, kuyumcu Arakli, Bülbüloğlu Vasil, Hokradis Elmasoğlu, Hindibatoğlu Aleksi, Simyanoğlu Yasof, Maslakçıoğlu Yuvan, Mayasoğlu Bedos, Çopuroğlu Andon, Liberoğlu Sokradis, Yordanoğlu Lazaris, Liberoğlu Vasil, Tuhafiyecioğlu Vasil, Hacı Hristooğlu Klima, Kuyumcu Sinoplu Yanko. Kastamonu yöresinin gayri Müslim halkının verdiği nakti destek ilk aşamada 4.000 Osmanlı lirasıydı. Bkz.Peker; **a.g.e.**, s.228

saldırılarına eşkıyalığı da ekleyerek deniz korsanlığına yeltendiler. Bu sırada Karadeniz'e sefer düzenleyen Ümit vapuruna içerisinde subay ve askerî eşya bulundurduğu gerekçesiyle İnebolu yakınlarında durdurarak aradılar. Giresun vapuru da aynı sebeple durdurularak içindeki 1 sandık konserve, 50 çuval kahve, 5 sandık kibrit, 327 çuval un, 18 sandık çay, 2 sandık manifatura, 1 sandık boya Yunanlılar tarafından gasp edildi. Bu saldırıların bir benzerini İstanbul'dan Trabzon'a yük taşıyan Gülnihâl vapuruna da düzenleyen Yunan donanması, 200 sandık şekeri çalmaktan geri durmamıştı. Bitmek bilmeyen Yunan saldırıları, Karadeniz üzerindeki Türk sevkıyatını önlemekte etkisiz kaldıkça şiddetini artırıyordu.

Karadeniz'deki bu gelişmeleri müteakip Tuapse Limanından yüklediği askerî mühimmatı Trabzon'a getiren Preveze gambotunun ağırlıklarını İnebolu'ya indireceğinden haberdar olan Yunan güçler, mevcut yükü Anadolu'ya sevk edilmeden durdurabilmek için hazırlıklara başlarlar. 6 Haziran'da Akdeniz vapuruna yüklenen askerî mühimmat İnebolu'ya getirildiğinde İtalyan bandıralı "Mertikos" ile Türk bandıralı Yeni Dünya da 400 kişilik bir askerî personeli aynı günlerde mezkur limana getirir. Böylece Yunan donanması duruma derhâl müdahâle edebilmek maksadıyla harekete geçer. 9 Haziran 1921 senesinin Kurban Bayramında saat 6[40]'da "Kılkış" kruvazörü ve "Panther" zırhlısı İnebolu önüne gelerek demirler[475]. Panther'den inen bir yüzbaşı ve altı er kıyıya çıkarak Yunan komutanın talimatlarını yöre kaymakamına bildirir. Akabinde verilen yanıtta Kastamonu valisi ve bölgenin kuvvet komutanları bir araya gelerek istenilenlerin yapılabilmesinin mümkün olmayacağını ifade edince, Kılkış ile Panther derhâl kıyı şeridine doğru bombardımana başlarlar. Bombardımanda Mehmet Bey'in kereste fabrikası, Behçet, Salih Efendi ve Katip Ahmet Bey'in evleri hasar görür. Kel Seymen tepesinden 8,7 cm menzilli toplarla gemilere karşılık verilince gemiler Kilimli istikametine çekilmek zorunda kalır. Fakat dört saat sonra yine geri dönerler[476]. BMM'de Yunanlıların yeniden bir saldırı ihtimaline karşın 16 Haziran 1921 tarihinde Karadeniz sahillerini "harp bölgesi" ilân eder. Yunanlılar bunun üzerine 30 Temmuz günü Kılkış zırhlısının yanında iki torpido olduğu hâlde yeniden bölgeye gelerek, deniz nakliyatını önleyebilmek maksadıyla bir müddet bombardıman yaparak batıya yönelirler. Kılkış bu hadisenin ardından bir daha İnebolu yöresine ve çevresine gelmez[477].

---

[475] *TİH,* "**İdari Faaliyetler"**, C.VII, Ankara 1975, s.135; Çapa; **a.g.m.**, s.84-85
[476] Işın; **a.g.e.**, s.57
[477] Peker; **a.g.e.**, 356

3.1.6. 1920 ve Sonraki Yıllarda Anadolu Sahillerine Karşı Düzenlenen Sair Bombardımanlar

Yunanlılar, Gümrü Antlaşması'nın (2-3 Aralık 1920) ve Moskova Antlaşması'nın (16 Mart 1921) imzalanmasının ardından Ankara Hükûmeti'nin askerlerini Doğu Cephesinden Batı Cephesine doğru aktaracağını ve Sovyet Ruslarla imza edilen Moskova Antlaşması'nın neticesinde de Rus yardımlarının Batum ve Tuapse'den direkt veya Trabzon aracılığıyla İnebolu, Samsun, Akçaşehir'e taşınacağını ve bu yolla Batı'ya ulaştırılacağını düşündüklerinden baskılarını ve ablukalarını Doğu Karadeniz üzerine yoğunlaştırdılar[478].

Yunanlılar, II. İnönü Savaşı öncesinde Türklerin nakliyat faâliyetlerinin önüne geçebilmek için ilk atılımlarını yaparak Kaptanı Celaleddin (Orhan) olan on tonluk Sinop motoruna el koymak istediler. Yunan torpidobotu liman ağzına demirlerken, denize indirdiği içerisinde 4-5 silâhlı askerîn bulunduğu bir motoru da Sinop motorunun üzerine doğru gönderdi. Bu sırada Sinop motoru önde, Yunan motoru arkada hızla limana giren Celaleddin kaptan, Yunanlılardan kurtulmak için limanda demirli Fransız muhribine doğru yanaştı; ancak Fransızlar durumdan rahatsız olunca Sinop'un kaptanıyla temasa geçtiler. Celaleddin kaptan, motorun cephane yüklü olduğunu, yakalanması hâlinde kendini imha etme emrini aldığını, zararın sadece kendisine değil, tüm limana dokunacağını Fransız komutana açıkladı. Genç Fransız komutan devreye girerek, Yunan motorunu gemisine göndermeyi başardı ve böylece Yunanlılar daha ilk raunddan mücadeleyi kaybetmiş oldular. Elbette Fransızların bu hususla ilgili olarak yardımcı olmalarında Alemdar hadisesinde anlaşmaya varılması ve İtilâf devletlerinin aralarında ortaya çıkan anlaşmazlıkların neticesinde Fransızların Millî Mücadele'ye daha yumuşak bakmaları büyük etkendir[479].

Kütahya-Eskişehir Savaşının başlayacağı dönemde de Yunanlılar tekrardan tedhiş faâliyetlerine hız vermişlerdi. 2 Temmuz'da bir Yunan kruvazörü ve torpidosu Değirmendere bölgesine 40 dakika boyunca ateş açmış, üç eve hasar vermiş, 6 Temmuz'da ise Türklere yardım götürdüğünden şüphelendikleri "Marianna" isimili

[478] Işın; **a.g.e.**, s.66
[479] Doğanay; **a.g.e.**, s.134-135

İtalyan bandıralı bir şilebi durdurarak, arama yapmış; ancak bir şey ele geçiremeyince Batum'daki Türk gemileri hakkında İtalyan kaptandan bilgi almaya çalışmışlardı[480].

Tabiidir ki Yunanlılar yıldırma, baskı ve taarruz faâliyetlerinden böyle münferit olaylarla vazgeçmeyeceklerdi. Bunun da ilk adımını 2 Nisan'da Sinop'ta yelkenlileri arayarak attılar, ardından "Tela" muhribi Küllük, Gökabat çevresinde yıldırma politikasına devam etti. Mayıs ayında bir Yunan muhribi Ereğli Limanı'na girmek istedi; fakat sahil bataryalarının ateşiyle dönmek zorunda kaldı[481].

Tüm bunların ardından Trabzon'da 50-60 kişinin bulunduğu üç motordan, Görele ile Vakfıkebir arasındaki kıyı ateşe tutuldu. Bölgede asayişi sağlamayla görevli jandarma birlikleri karşılık vererek, motordaki Rum ve Ermeni göçmenlerin olduğu sanılan grubun karaya çıkmasını önledi[482]. 10 Haziran 1920'de Fransızlar, Türk direniş gruplarının 8 Haziran'da ağır makineli ve iki topla beraber Ereğli'ye çıkarılan Senegal birliklerine saldıracağını haber aldıkları için bir kruvazör ve gambot eşliğinde Ereğli'yi bombaladılar[483]. 26 Mayıs'ta yine Yunanlılar, İzmit Körfezi kıyı kesiminde Tavşancıl ve Hereke'yi bombalarken[484], 2 Haziran 1921 günü Karadeniz Ereğli'sine gelen Yunanlılar, kıyıda seyir hâlindeyken Türk bataryalarının ateşiyle karşılaşınca bölgeyi terk ederek Ereğli Limanının dışına çıktı. Limanın dışına çıkarken de mayın dökmeyi ihmâl etmedi[485]. Bu gelişmeyi müteakip ilk olarak İnebolu'ya 40-50 mermi atan Yunanlılar[486], 20 Temmuz 1921'de Sinop Limanına yönelmiş, 22 Temmuz'da Sinop'u ardından Trabzon'u, 26 Temmuz'da yeniden Sinop'u, 30 Temmuz'da tekrar İnebolu'yu ve yine aynı günlerde Trabzon'u tekrar bombalamışlardı. 22 Temmuz'da Yunan silâhlı nakliye gemisi ve torpidosu Sinop'ta gözetleme istasyonunu bombaladıktan sonra Samsun önlerinde Kırım vapurunu aramış; fakat Samsun'u bombardıman etmelerine bölgede karakol vazifesi gören Amerikan destroyeri mani olmuştu. Kırım vapuru bu aramalar sonucunda ele geçirilmiş ve "Taksoz Baraksi" isimli geminin yedeğinde İğne Ada'ya götürülmüştü. Teknenin kaptanı İbrahim tutuklanırken, teknesindeki mallara el

---

[480] Işın; **a.g.e.**, s.55
[481] **a.g.e.**, s.55
[482] Sarıhan; **a.g.e.**,C.I, s.5
[483] Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp*** …, C.IV, s.496
[484] Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.448
[485] Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp*** ..., C.IV, s.496; Yunanlıların limanın dışına mayın döktüğünü haber verense bir İtalyan ticaret gemisiydi. Bkz.**a.g.e.**, s.526-527
[486] İnebolu'nun bombalanmasının ardından limana giren Yunanlılar Zarbana İskelesinde bulunan Ahmet Reis'e ait kereste yüklü bir tekne de arama yapmışlar, gemide bulunan bir kalpak yüzünden reisi ve mürettebatı "Kemalist" likle suçlayarak tüm kumanyalarına el koymuşlar, gemiyi yakmışlar, mürettebatı serbest bırakmışlardır. Peker; **a.g.e.**, s.349

konulmuştu. Ayrıca tek başına 30 Temmuz'da Sinop şehri önlerine gelen Kılkış zırhlısı şehre 3 mermi atmış, tüm bu sıkı bombardımanlara rağmen, Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanı, 13. Tümene ait Karakuş motorunu bölgedeki Yunan gemilerini gözetlemesi maksadıyla Hopa'ya karakola gönderebilmişti. Yine bir başka Yunan muhribinin 7 Ağustos'ta Rize'deki Hamidiye İskelesine 4 mermi,16 Ağustos 1921'de 21 mermi[487], 17 Ağustos günü de Vona ve Gerze'ye 6 mermi atması, 18 Ağustos'ta Trabzon Limanı'ndaki gemileri bombalaması, Anadolu'da ardı ardına alınan yenilgilerin acısını Türk halkından çıkarmaktan başka bir şey değildi[488]. 1 Eylül 1921 tarihinde bu sefer 2 zırhlı, 1 yardımcı kruvazör ve 2 muhripten oluşan filolarıyla Terme'yi 40 dakika süreyle bombardıman etmiş, üç kotrayı batırmışlardı. Yunan gemileri İzmit Körfezi'nde (Dilburnu) sıkı bir karakolun ardından 5 Ekim'de Çatalburnuna 8 mermi atarak şehri bombardıman etmişti[489]. 17-18-19 Eylül günleri, Akçaşehir-Ereğli hattını kontrol eden Yunan filosundan bir torpido Ereğli Limanına sokulmuş; ancak kıyıdan hafif silâhlarla karşılık verilince, Bababurun'a 4 mermi atarak çekilmişti[490]. Yunanlıların Ağustos ayı müddetince Karadeniz'e uyguladıları abluka ve çıkarma propogandası Türklerin bölgedeki askerlerini Sakarya'ya götürmelerini kısmende olsa engellemişti. Tüm bunların yanında Sakarya Savaşı sırasında Eylül ayının ilk günlerinde Yunan donanmasına ait gemiler Türk kıyılarına uyguladıkları ablukayı açık denizlere de yaymak istemiş, Tuapse yolunu kesmek için keşif hareketlerine başlamışlardı[491].

Yunan donanmasının sürdürdüğü bu faaliyetlere Türklerde zaman zaman karşılık veriyorlardı. Özellikle kötü iklim koşulları sebebiyle Türk limanlarına sığınmak zorunda kalan veya açık denizlerde Türk denizcileri tarafından sıkıştırılan Yunan gemilerine ve mallarına el konuluyor, çoğu zaman mürettebatı esir ediliyordu. Bu gelişmeler üzerine de Yunanlılar şiddete başvuruyor ve liman şehirlerini bombalıyorlardı.

---

[487] **ATASE Arşivi; K: 1291, D: 2, F: 14 (eski düzenlemeye göre)** aktaran Doğanay; **a.g.e.**, s.141
[488] Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp …***, C.IV,**a.g.e.**, s.527; Doğanay; **a.g.e.**, s.138-141
[489] Işın; **a.g.e.**,s.70
[490] Doğanay; **a.g.e.**, s.139-142; Gün olarak tarihler çelişki göstermekle birlikte Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp*** ..., C.IV,**a.g.e.**, s.528; Doğanay; **a.g.e.**, s.139-142
[491] Doğanay; **a.g.e.**, s.142-143

3.1.7. Anadolu Bahriyesinin Kaçak Gemisi Alemdar'ın Millî Mücadeleye Etkisi

Alemdar, Danimarka ticaret filosuna mensup bir kurtarma teknesiydi. 1898 yılında galvanizli çelikten inşa edilmiş, 750 beygir gücünde bir motoru olan, çift kazanlı, 12 mil yapabilen bir vapurdu. Kapitülasyonlar sebebiyle tekne Marmara Denizi'nde kendi hesabına çalışmaktaydı. 1914 yılında da savaş çıkınca ülkesine dönemeyerek Çanakkale Boğazında kalmıştı. Osmanlı Hükûmeti'de bunun üzerine tekneye ambargo koymuş, "Alemdar" ismiyle İstanbul'dan Çanakkale'ye cephane taşımayla görevlendirilmişti. Birinci Dünya Savaşı'nın Türklerin de mensubu olduğu İttifak kuvvetleri tarafından kaybedilmesi neticesinde tekne de diğer gemilerin akıbetine uğrayarak Haliç'e demirlenmişti. Ancak Yunanistan'ın Rusya'dan yaptığı sevkıyatı önleyecek ve Karadeniz'den Anadolu hareketi için silâh ve cephane nakledecek böyle bir tekneye de Anadolu hareketinin ihtiyacı vardı. Alemdar'ın Haliç'te demirli olduğu günlerde geminin başçarkçısı Üsküdarlı Osman Efendi, Anadolu hareketini destekliyordu. Tirimüjgan'ın Bafra'da karaya oturması sebebiyle açıldıkları Karadeniz'den gemiyi zorla oturduğu yerden söküp Kuruçeşme önlerine geldiler. Burada başçarkçı Osman vapura Anadolu hareketinin ihtiyacı olduğunu, istiklâl mücadelesine kendilerinin de vapurla katılabileceği kaptana söylediğinde, gemi kaptanı Üsküdarlı Osman kendisini yaşlı olduğu için bu işi yapamayacağını; ancak oğlunun yapabileceğini ifade ederek, geminin Anadolu'ya kaçırılmasına müsaade edeceğini söyledi[492]. Bu gelişme üzerine 23 Ocak 1921 tarihinde gemi yola çıktı. Süvari Hikmet Beyin rotası Ereğli Limanıydı. Boğaz'da karakol bekleyen İngiliz gemilerine; "Karadeniz'de batmak üzere olan bir gemiyi kurtarmaya gittiklerini" söyleyerek İngilizleri atlattılar ve Ereğli'ye ulaştılar. Ereğli'ye gelmelerinin ardından gemiyi ve personelini Ereğli Liman Reisi Nazmi Bey karşıladı. Nazmi Bey 25 Ocak 1921 günü Ankara'ya çektiği telgrafta, "Alemdar gemisi dün gece (24 Ocak) Kuruçeşme'den üçüncü çarkçısı ve 8 mürettebatıyla birlikte kaçırılarak Kuva-yi Millîye'ye iltihak etmek üzere limanımıza iltica etmişlerdir." diyerek Alemdar'ın Anadolu hareketine katılışını ilânen duyurdu. Bu sırada Ereğli Liman Reisi Nazmi Bey, Ankara'dan geminin eksiksiz Trabzon'a gönderilmesi emrini almıştı. Bunun üzerine gemiyi Trabzon'a götürecek personelin seçimini de kendisi yaptı. Birinci kaptanlığa İsmail Hakkı Bey, ikinci kaptanlığa, Rizeli Ali Bey, Beykozlu Adil Bey, ikinci çarkçılığa ve makine lostromoluğuna Hikmet Efendi (Üsküdarlı Osman Beyin oğlu),

[492] Erol Mütercimler; ***Millî Mücadele'nin Kahraman Gemisi Alemdar***, İstanbul 1989, s.26-28

serdümenliğe Recep Kahya ve Rıfat Reis, ateşçiliğe Göreli Yusuf, güverte lostromosu Ali Reis, kamarot Erzincanlı Salih ve Yahudi Avram (daha sonra Hidayet adını alacak) tayin edildi. Gemi personeline 13 kişinin daha katılmasıyla Alemdar'ın mürettebat sayısı 21'e yükseltildi[493].

Karadeniz'de başlayan halkın isyan hareketlerini, kaçakçılığı ve deniz korsanlığını önleyebilmek maksadıyla görevlendirilen Fransızların C-27 botu, kısa bir zaman diliminden sonra yeni görevini almıştı; "Alemdar'ı bulmak ve yakalamak". Bu sırada Alemdar maceralı bir yolculuktan sonra Ereğli Limanı'na ulaşmıştı. Ancak Fransızlar, teknenin Trabzon'a gideceğini düşündüklerinden Ereğli Limanına bakmayı akıl edemediler. Ama her şeye rağmen kurtarma gemisi, 27 Ocakta Sinop'a doğru ilerlerken Fransız C-27 gambotuna yakalandı. Bu durumda kaçmayı başaramayan Alemdar, Fransızların direktifine uyarak durdu. Yüzbaşı "Tilli" ve yanındaki 4 Fransız askerî tarafından İstanbul'a götürülmek için teslim alındı. Alemdar, C-27'nin yedeğinde İstanbul'a doğru ilerlerken Serdümen Recep, tekneyi C-27'den uzaklaştırmaya muvaffak oldu. Aslında geminin gambotla arasının açılmasında tabiat şartları da etkili olmuş ve çıkan fırtına Türkleri cesaretlendirerek sessiz bekleyişi eyleme dönüştürmüştü[494]. Bu Türk mürettebat için bir işaretti. Derhâl harekete geçen Türk personel, kısa bir arbedenin sonunda geminin yönetimini C-27'ye hissettirmeden ele geçirdi. Gemi komutanı dümeni tekrar ele alınca, yakıt ikmâli yapmak için esirleriyle birlikte yeniden Ereğli Limanına dönmüş, ancak tekne karaya oturunca Fransızlarla tekrar çatışmaya girmek zorunda kalınmıştı[495]. Türkler, Alemdar'ın İtilâf güçlerinin eline geçmemesi için batırılması kararını aldı. Tam da bu sırada Ereğli tabyalarından gelen bir top mermisiyle isabet alan C-27, limanı terk ederek Zonguldak'a döndü[496]. Fakat 28 Ocak günü yanında iki torpidobotu ve "Valdek Rousso" vapuru olduğu hâlde Ereğli Limanı önüne gelen Fransız amirali üç maddelik bir ültimatomu Türk Hükûmeti yetkililerine verdi. Ültimatomda Fransız esirlerin salıverilmesi ön şart olmakla birlikte, Alemdar personelinin ve teknenin ait olduğu İstanbul Hükûmetine iadesi talep edilmekteydi. Çobançeşmesi önünde yatan gemiyi ve personelinin verilmesinin

---

[493] **a.g.e.**; s.29-37; lostromo: ticaret gemilerinde tayfaların başı
[494] Büyüktuğrul; ***Çanakkale Olayı***...,s.30
[495] Ereğli Limanına gelen Alemdar karaya oturunca Fransızlarla girilen çatışmada 3 mecruh (yaralı) ve 1 şehit verirken, Fransızların 3 yaralısı, 2 ölüsü vardır. **ATASE Arşivi, K: 701, G:23, B: 23-1**; **ATASE Arşivi, K: 69, G: 62, B: 62-1**
[496] Büyüktuğrul; ***Çanakkale Olayı***..., s.31

mümkün olmadığını söyleyen Bölge Komutanı Muhittin Paşa[497], durumu derhâl Ankara Hükûmetine bildirdi. Yunanlılar, 26 Martta denizden abluka ilân etti. Ereğli'de yatan ve Fransızlarla yapılan antlaşma gereğince Türk İstiklâl Savaşı'nın sonuna kadar burada demirli tutulması kararı alınan gemi 24/25 Eylül gecesi demirlerini kesmek suretiyle Trabzon'a, oradan da birkaç gün sonra Novrosisiki Limanına cephane almaya gitti[498]. Buradan getirilen cephane II. İnönü Savaşı'na yetiştirilirken, 7 Haziran 1922 günü güvertesinde 2 bin ton cephane yüklü olmasına rağmen Averoff zırhlısını peşine takarak ilerleyip, Şahin motorbotunun taşıdığı 21 uçağın Büyük Taarruza yetiştirilmesini de bu sayede temin etmiş oluyordu. Bu gelişmeye müteakip Fransızlarla 20 Ekim 1921 tarihinden (Ankara Antlaşması) itibaren varılan antlaşma uyarınca Alemdar vapurunun serbestçe kullanılması mevzu görüşülerek karara bağlanmış ve Dışişleri Bakanlığı'nca durumun General Pelle'ye bildirilmesi için Hamit Bey görevlendirilmişti[499]. Bunun üzerine Alemdar, yeni görevler için 5 Şubat 1921'de Ereğli Limanından ayrıldı[500]. Bundan sonra Alemdar'ı zor görevler bekliyordu. Çünkü Anadolu'da özellikle Karadeniz yöresi ve çevresinde Rum çeteleri Türklere karşı tethiş ve yıldırma politikalarını sürdürmekteydi. İşte bu sebeple bölgedeki mevcut Rum çetelerini takip, baskı ve yakalama görevi Alemdar ve personeline verildi. Alemdar'da görevin icrası maksadıyla Trabzon'a doğru yol aldığı sırada, yolda Teğmen Celal (Orhan) gördüğü şüpheli bir motoru kaptanı Binbaşı Mustafa (Civelek) Bey'e iletti. Gemi bu sırada Sinop'a yaklaşmaktaydı ve içi insanla doluydu. Binbaşı, derhâl gemiye yaklaşma kararını verdi ve teğmene bu görevi tevciî etti. Bu emir üzerine teğmen iki tüfek ve bir erle gemiyi teslim almak üzere harekete geçti[501]. Elbette bu işin silâhla hâlledilmesine imkân yoktu. Çünkü karşısındakiler sayıca üstün ve Karadeniz sahillerini yıldıran Abacı Yanko çetesinden başkası değildi. Bu sebeple genç teğmen politik bir manevrayla teknenin sahibi Sandıkçı Şükrü ve makinisti Ali ile konuşmaya

---

[497] Fransız esirlerin iadesine hazır olduklarını bildiren Muhittin Paşa, kahramanlarınsa asla verilemeyeceğini Fransız subayına söyler. Bu hadisenin ardından tehditler gevşer. Fransızlar esirlerini almaya razı olduklarını ima eden son tehditlerini de savurarak bölgeyi terk ederler. Bkz. Nurullah Nutku; **"Kahramanlar Verilmez"**, *Yakın Tarih Dergisi*, C.I, S.10, 1968, s.314

[498] Geminin limandan serbestçe ayrılmasında Fransız Amiralinin Alemdar'a dokunulmayacağına söz vermesi önemli bir etken olmuştur. **ATASE Arşivi, K: 699, G:62, B:62-1**

[499] **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı; 030/18/01/01/3/33/18**

[500] Bkz. **B.C.A. 18/181/2/1921**; Mütercimler; ***Millî Mücadele'nin Kahraman***..., s.24-80; Tevfik İnci;**"Alemdar Gemisinin Millî Mücadelede Karadenize Kaçırılışı ve İlk Savaşı"**, *Resimli Tarih Mecmuası*, Cilt:IV, S.43, İstanbul 1953, s.2450-2452; Alemdar'ı İstanbul'a kaçırılan mürettebat; Komutan: Adil Bey, İkinci çarkçı: Osman, Üçüncü çarkçı: Trabzonlu Hikmet, Güverte lostromosu: Üsküdarlı Ali, Serdümen: Trabzonlu Rıfat, Serdümen: Recep kahya, Ateşçi: Göreli Yusuf, Kamarot: Erzincanlı Salih, İstanbullu Avram (Gemide Kemal olarak anılırdı. Kendisi sonra Hidayet ismini aldı.) Büyüktuğrul; ***Çanakkale Olayı***...,s.27-29; Ülmen; **a.g.e.**, s.5-8; Mütercimler; ***Destanlaşan…,*** s.202-242; Emrullah Nutku; **"Alemdar"**, *Yakın Tarih Dergisi*, C.I, S.8, 1968, s.217 vd.

[501] Gemide biri Yüzbaşı Ruhi'de diğeri Teğmen Celal'de olmak üzere 2 tüfek ve 150 mermi bulunmaktadır. Bkz. Mütercimler; ***Millî Mücadele'nin Kahraman…***, s. 65

başladı. Bu yolla geminin hükûmetin müsaadesiyle Kızılırmak kıyılarından yüklendiğini ve İstanbul'a gittiğini öğrendi. Geminin Samsun veya Karadeniz'deki limanların herhangi birinden de vizesi mevcut değildi. Çete mensupları Alemdar'daki topun varlığından haberdar olunca teğmene dokunmayı göze alamamışlardı. Teğmen de konuşmalar neticesinde vizeleri olmadığını anlamış ve vize vermek bahanesiyle makinisti Alemdar'a çağırmıştı. Maksat gemiyi hareketsiz bırakarak, baskınla çeteyi çökertmekti. Bu yolla Abacı Yanko ve çetesi ele geçirilmiş oldu[502]

Bu muvaffakiyetin ardından Alemdar, 12 Mayıs 1923'de başka bir Pontus çetesinin peşine düştü[503]. Gemi, Yanko'nun çetesinden ele geçirilen silâhlarla ve komutanlık tarafından yapılan 8 Jandarma personeli takviyesiyle kuvvetlendirilmişti. Gelişmeyi müteakip gemi, Trabzon'dan Rize'ye kaçmakta olan bir teknenin ihbarını da alır almaz harekete geçti. Bu Hacı Yanni'nin çetesinden başkası değildi. Binbaşı Mustafa, Rize'ye yaklaşırken gördüğü Yanni'nin teknesinin üzerine Alemdar'ı sürünce Yanni ve çeteninin diğer mensupları taşıyabildikleri ne varsa, (mücevherat, para…) alarak denize atlamaya başladılar. Binbaşı Mustafa, teknedekileri ikna edip, teknelerinin güvertesine çıkmaya razı edince, fırsattan istifade eden diğer çete mensupları da Alemdar'a ateş etmeye başladı. Bunun üzerine Binbaşı tekneyi mahmuzlamak[504] için ileriye atıldı ve kısa sürede Hacı Yanni ve çetesini ele geçirdi. 130 kişilik çetenin 90'ı öldürülmüştü. Tekne ele geçtikten sonra yapılan muayenesinde, teknede kullanılan silâhların tamamının Rus yapımı olduğu ortaya çıktı[505].

Alemdar'ın, Millî Mücadele süresince getirdiği malzemenin önemli bir kısmı Samsun–Ankara zaman zamanda İnebolu yolunu kullanmak suretiyle evvela denizden ardından kara yoluyla cephelere taşınmıştır. 26 Ağustos 1922'de Büyük Taarruz'un başarıyla neticelenmesinde deniz-kara koordinasyonunun fonksiyonu büyük olmuştur.

3.1.8. Şahin Vapurunun Millî Mücadeleye Katkısı

1920 yılının sonlarına doğru, bir görevle Ereğli Limanına uğrayan Rus "Abronosyan" Şirketine ait 1250 tonluk bu gemiye, vasıta yokluğu içinde çırpınan

[502] **a.g.e.**, s.62 vd. ; Büyüktuğrul; ***Çanankkale Olayı…***, s.31-32
[503] Büyüktuğrul; ***Çanankkale Olayı…***, s.33-35
[504] Eski tür savaş gemilerinde su kesimi altında, ileriye doğru uzanan, karşısındaki gemiyi devirebilen uzantı.
[505] Mütercimler; ***MillîMücede'nin…,*** s.76-81; Işın; **a.g.e.**, s, 134-135, Büyüktuğrul; ***Çanakkale Olayı…***, s.33-35

Ankara Hükûmeti kıyıdaki silâhlı kuvvetleri nakliye ve sevkıyatta kullanabilmek maksadıyla el koymuştu[506]. Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı emrine verilen vapur 25 yaşındaydı, Rusya'da pek çok sefer tamir görmüş olmasına rağmen fazlaca hizmet verdiğinden yıpranmıştı. Şahin'in komutanlığına deneyimli bir denizci olan Cevat Bey getirildi ve ilk görev olarak 4 Mayıs'ta 3. Kafkas Tümeninin 8. Alayının 1000 kadar askerîni, top, cephane ve 200 tona yakın sair ağırlığını İnebolu ve Amasra'ya çıkarma işi verildi. Bu birlik ve mühimmat II. İnönü savaşına yetiştirilecekti[507]. Hemen bu sevkıyatın ardından 13. Fırkanın tüm ağırlıklarıyla 1921 yılının Mayıs ayının 21. günü Trabzon'dan hareket etti. Gemide, Kafkas Fırkası Karargâhının dışında 4.000'den fazla tüfek, 1500 sandık fişek ve diğer askerî teçhizat bulunuyordu. Şahin bu yüklerini Akçaşehir'e bıraktıktan sonra tüm gemilerin yaptığı gibi dönüşünde Ereğli ve Kilimli'ye uğrayarak 800 ton kömür alacaktı. 22 Mayıs'ta, devriyenin en fazla olduğu bir zamanda Giresun Limanına sığındı. 25'ine kadar yol aldı ve bir Fransız vapuruyla onu muhafaza eden bir torpidoya rastlayınca yükünü tehlikeye atmamak için Sinop'ta demirledi. Ertesi günü Akçaşehir'e ulaştığında gemi 2 saatte boşaltıldı[508].

Ereğli'nin Fransızlar tarafından bombalandığı günlerde Şahin, Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı'ndan bir emir aldı. Bu emirde, Zonguldak'ta konuşlu

---

[494] İslamiyeti sonradan kabul eden "Abronosyan" Şirketinin kurucusu Ahmet Sırrı Efendi'ye ait olan ve 1920 yılında Ereğli'de müsadere edilen "Turan" ve "Şahin" vapurları yalnız Ahmet Bey'in malı olmayıp, aile şirketi olan Abronos Şirketi'nin ortak malı olduğu tetkikler neticesinde tespit edilmiştir. Bu suretle gemiler üzerinde pek çok müslümanın hakkı olduğu iddia edilmiştir. Hak sahipleri gemilerden Turan için Ankara Hükûmeti'nden zaralarının ve kayıplarının karşılanmasını talep etmiştir. Ayrıca Ahmet Efendi'nin şirketteki 50 adet hisse senedini de devlete bağışlamış olmasına rağmen mezkur hisselerin kar payları üzerinden adaletli olarak dağılımının sağlanması, ayrıca Şahin vapurunun kiraya verilmesi karşılığında Turan vapuru şirkete geri verilmiştir. Fakat 2,5 yılın ardından batan Şahin vapurunun kira bedeli hakkında Hükûmetin verdiği kararı hak sahipleri beğenmediğinden gemi devlete kalmıştır. 11 Haziran 1920'de 150.000 lira bedel ile Ahmet Sırrı Efendi tarafından satın alınan ve iki ay sonra Hükûmet tarafından el konulan geminin %90 ının Türk halkına ait olması sebebiyle gemiye Hazinenin sahip çıkması hukuka aykırı olduğu gerekçesiyle Hükûmetin batan vapur için 2,5 senelik kirasını satış bedeli üzerinden ödemesine ve Hazinede bulunan mezkur hisse senetlerinin üzerine düşen kar paylarının hak sahiplerine veya şirketin hesabına ödenmesi Ankara Hükûmeti tarafından kararlaştırılmıştır. **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/017/-/013/18/11**

[507] Saraçoğlu; **a.g.e.**, s.32

[508] Çapaner; **a.g.e.**,s.31-32; Işın; **a.g.e.**,s.49-52; Saraçoğlu; **a.g.e.**,s.29-47; Şahin 4 Mayıs 1921 senesinde 550 sandık fişek, 25 sandık top mermisi, 3.Kafkas tümeni 8. Alaydan 960 asker, 200 ton sair malzemeyi İnebolu ve Amasra'ya çıkarmıştır. 19 Mayıs'ta 4225 tüfek, 1389 sandık fişek, 150 mekkari, 3 tümen karargâhını, 50 mayını,litrelerce benzini İnebolu ve Akçaşehir'e götürümştür. 25 Haziran'da 2920 adet tüfek, 746 sandık fişek, 22 adet top, 1526 sandık top mermisi, 89 mak. Tüf., kasatura ve sair askerî malzeme, 20 Ağustos'ta 2873 adet tüfek, 992 sandık fişek, 799 sandık top mermisi, 98 makineli tüfek, litrelerce gaz ve gaz yağı, 26 Ekim'de 2 adet top, 5189 sandık top mermisi, tüfek aksamı ve teferruatı, Ocak 1922'de Novrosiski ve Tuapse'den ayrı ayrı 288 tüfek, 479 sandık fişek, 4 adet 15 sn/ 40 gemi topu, 1571 atım 10,5 lik, 58 sandık 7,5 lik, 194 sandık 10,5 lik top mermisi, Nisan ayında Batum ve Novrosiski'den 62 sandık fişek, 1 adet 15/sn, 16 adet 7,5 s/n 250 ton top, 195 sandık15 cm.lik top cephanesi, 150 rakkaslı mayın, 10.000 adet telörgü makası ve 94 piyade kalkanı, dürbün, mesafe ölçerler, 3 Haziran'da Batum'dan 2858 adet tüfek, 3766 sandık fişek, 2 adet 21 s/n 8 ton obüs, 1930 sandık top mermisi, 23 mak. Tüf. 1722 sandık mak.tüf. cephanesi, roket sehpaları, süngü Samsun'a çıkarılmıştır. Bkz. Saraçoğlu, **a.g.e.**, s.46-47; Mithat Işın; ***İstiklâl Harbi Deniz Cephesi,*** İstanbul 1946 isimli eserinin istatiksel tablolarından istifade edilmiştir.

deniz erlerinin Samsun'a nakli isteniyordu. Ama Fransızlar limanın girişindeydiler ve devamlı surette bu çevrede (Cide, Ereğli, Bartın, İnebolu) karakol görevini irca ediyorlardı. Durumu fark eden Şahin mürettebatı, derhâl İstanbul'a dümen kırdı. Maksat, Fransızları yanıltmaktı. Bu girişimi muvaffakiyetle neticelendirdiğini anlayınca tekrardan yönünü Ereğli'ye çevirdi ve askerleri Samsun'a ulaştırdı[509].

Tüm bu yaşananların sonunda Şahin'i ve personelini daha ağır bir sorumluluk bekliyordu. Almanya'dan Rusya'ya gönderilen, oradan tren yoluyla Novrosiski'ye nakledilen ve buradan da Anadolu'ya naklolacak 21 adet uçağın taşınması.

Bu uçakları Rus Limanlarından Anadolu sahillerine taşımaya "Enosis" nam-ı diğer Trabzon'da memur edilmişti. Şahin yola çıkarken görevin gizliliği personel tarafından biliniyordu. Vapur, Novrosiski'de bir çimento fabrikasının önüne doğru yanaştığında akşam ortaya çıkacak sorunun kimse farkında değildi. Akşam saatlerinde mahsus yük vapura alınacağı sırada bir Yunan şilebi Şahin'in önüne demirleyince tüm planlar alt üst oldu. Durumun nazikleşmesi üzerine Şahin'in personeli sorunu kendi çözümlemek üzere harekete geçti ve rıhtımda bağlı duran şilebin hâlâtlarını kesmek suretiyle sürüklenmesini temin etti. Bunun yapılmasının en önemli sebebi Yunanlıların sevkıyatı öğrenmesinin hemen ardından, bunu yakındaki İtilâf kuvvetlerine ve Yunan donanmasının bölgede karakol vazifesini irca etmekte olan gemilerine duyuracağının biliniyor olmasıydı. Bu sorun aşılmıştı aşılmasına ama Karadeniz'in hırçın fırtınası ile yüzyüze kalınmıştı. Ancak her şeye rağmen fırtına güçlükle aşılarak yük Trabzon'a, hemen ertesi gün de Samsun'a ulaştırılmıştı[510].

3.1.9. Batum Vapurunun Türk Donanmasına Yaptığı Katkı

Anadolu'da başlayan Millî Mücadele hareketinin her alanda olduğu gibi denizlerden gelecek yardıma belki karadan gelecek destekten daha fazla ihtiyacı vardı. İşte millî donanmanın denizden beklediği bu destek, 17 Mart 1921 tarihinde geldi.

Trabzon'un Değirmendere mevkiîînde demirli bir Türk muhafaza motorunun dışında Anadolu donanmasının tamamı bu dönemde cepheye silâh, mühimmat ve

[509] Saraçoğlu; **a.g.e.**, s.34
[510] **a.g.e.**, s.35-40

erzak taşıyordu. Tam bu sırada Kaleburun noktasında beliren bir gemi karartısının haber alınması üzerine, yetkili subay yanında bir manga silâhlı er olduğu hâlde, derhâl harekete geçerek muhafaza motoruyla karartının olduğu noktaya doğru motorun ilerlemesini emretti. Karartının olduğu noktaya geldiklerinde oldukça köhne, 100 tonluk, yandan çarklı, ırmak römorkörü tipinde bir tekneyle karşı karşıya kaldı. Geminin kaptanı bir Bulgar vatandaşı olmasına rağmen, köhne gemi Yunan bandırası taşıyordu.

Gemiye el koymayı planlayan Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığının nöbetçi subayı, derhâl harekete geçerek komutanlık adına tekneye el koyduklarını gemideki Selanikli bir Rum vasıtasıyla anlattı. Buna göre tekne mürettebatı karaya çıkacak, mürettebatın içinden isteyen Batum'a, isteyen İstanbul'a gönderilecek ve tekneye Türk bayrağı çekilecekti.

Bu sırada kıyı komutanlığına durumu bildiren nöbetçi üsteğmen hızla teknenin boşaltılmasını istedi. Mürettebata misafirleri olduklarını, kendilerinin en kısa zaman dilimi içerisinde ilk deniz aracıyla tercih edecekleri mezkur iki limana gönderileceklerini beyan etti. Ardından kıyı komutanlığından muhafaza motoru vasıtasıyla gelen konuyla ilgili yazıda müsadere edilen geminin adının "Batum", kaptanının ise Kıdemli Yüzbaşı Münir Bey olduğu, teknenin Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı'na bağlandığı üsteğmene ve geminin yeni ve eski mürettebatına duyuruldu.

Batum adı verilen Millî Mücadelenin bu yeni teknesinin üzerinde çimento ve çaputla yapılmış pek çok yama ilk etapta göze çarpıyordu. Ama her ne olursa olsun vatanın bağımsızlığı için ordunun her şeye ihtiyacı vardı. Tekne düzenlediği her seferinde batacak kadar yük alırdı; ancak bu yükün bir kısmı da çimento ve çaput olurdu. Çünkü teknenin yamalarının ne zaman ve ne şekilde patlayacağı belli olmazdı. Hatta Amerika Birleşik Devletleri'nin Samsun-Trabzon kıyı şeridinde karakol görevi yapan 211 numaralı destroyerinin kaptanı ve personeli teknenin ağzına kadar cephane, silâh, erzak yüklü olduğunu bilmelerine rağmen tekneye müdahâle etmeyerek, yanlarından geçip gitmesine ses çıkarmadıkları gibi bu insanüstü gayreti her defasında takdir ettiklerini gösterebilmek adına tüm mürettebat geminin bordasına

çıkarak, destroyerlerinin ihtişamına inatla, Karadeniz sularını yara yara ilerleyen bu küçük, köhne Türk teknesini selamlamaktan geri durmazlardı[511].

3.1.10. Fransa'nın, İngiltere'nin, Amerika Birleşik Devletleri'nin, İtalya'nın Türk Karasularındaki Bazı Faaliyetleri

Fransızlar, Mondros Ateşkes Antlaşması imzalanır, imzalanmaz 13 Kasım'da 22 İngiliz, 17 İtalyan, 4 Yunan savaş gemisiyle birlikte, Marmara'dan içeri girerek Dolmabahçe Sarayı önlerine demirlemişti. Böylece Marmara Denizini, Karadeniz'de gösterecekleri faâliyetler sırasında kendilerine üs bölgesi durumuna getirmiş oldular. 1918 ile 1919 yıllarına gelindiğinde Fransa, Güney Rusya'da ve Çukurova'da çıkarlarını korumayla uğraşıyordu. 1919 yılı sonunda ise, Güney Rusya'da başarısız olunca Anadolu kıyıları ile ekonomik bağı bulunan Zonguldak ve Ereğli çevresi önemli bir konuma yükselmişti. Bunun için Fransa, 8 Mart 1919 tarihinde bir tabur askerîni Zonguldak'a çıkardı. Böylelikle bütün kömür kaynaklarını elde ettiği gibi, Karadeniz'deki ulaşımı da kontrol edebilecek bir duruma geldi. 19 Şubat 1920'de Fransız bandıralı Bulgar vapuruyla bir subay, 8 top, 20 Şubat 1920'de de Yunan bandıralı Venizelos vapuruyla 5 subay, 253 Cezayirli piyade 32. Alay'ın boşalttığı Zonguldak'taki binaya yerleştirilmişti. Bu sayede Fransız donanmasının ve İstanbul'un kömür ihtiyacı karşılanmış olacaktı. İstiklâl Savaşı sırasında Batı Cephesi'ne asker, mühimmat ve kömür taşımasında kullanılan İstanbul-Ereğli-Akçakoca yolu kapanmış, İnebolu'ya kadar tüm yollar Fransız denetimine girmişti. Fransızlar fiili olarak işgalleri altında olan Zonguldak'ın yanı sıra Ereğli'yi de işgal bölgelerine katarak 8 Haziran 1920 tarihinde asker yüklü bir nakliye gemisiyle bir deniz subayını karaya çıkarırken, 4 Temmuz 1920'de Yunan bandıralı Venizelos vapuru ile Zonguldak'a 200 Fransız askerî, silâh ve cephane; 11 Temmuz'da da 1040 Fransız askerî, 30 sandık cephane, 35.000 tüfek, 45 atlı nakliye aracını bu sefer İngiliz bandıralı bir gemiyle Zonguldak'a çıkarmıştı. Bu zaman süreci içerisinde Zonguldak'taki Fransız mevcudiyeti 1.800 kişilik bir piyade taburu, 17,5'luk Cebel Bataryası, bir Huchins Bataryası, on adet hafif makineli tüfeği bulunan geniş bir bölüğe kadar ulaşmıştı. 19 Aralık 1920 tarihinde Kozlu'dan kömür yükleyerek İstanbul'a yol alırken Ereğli'ye ulaşan Yunan bandıralı "Hamal" isimli motor da Millî Kuvvetler tarafından Anadolu donanmasına katılmıştı[512]. Şubat ayına ulaşıldığında Batı Karadeniz'de yoğun bir faâliyetle karşılaşılmıştı. Bunun

[511] TİH; ***Deniz…***, C.V, s.50, Emrullah Nutku; **"Bir Deniz Subayının İstiklâl Savaşı Hatıraları I"** , C.I, s.24-25
[512] Doğanay; **a.g.e.**, s.299

yegâne sebebiyse Alemdar kurtarma gemisinin İstanbul'dan kaçırılmasıydı. 5 Şubatta İstanbul'dan kaçan Alemdar'ı yakalamak amacıyla İngiliz ve Fransız gemileri Karadeniz'de etkin bir denetim ağı kurarak tüm limanları ve kıyıları kontrolden geçirerek Ereğli'de ikmâl yapıp, Trabzon'a gitmek için yola çıkarken vapuru yakalamayı başarmıştı. Nisan ayına gelindiğindeyse, Fransız gemileri Anadolu limanlarına nezaket ziyaretleri yapar bir görünüm içerisindeydi. Temmuz 1921 tarihinde Fransız gemileri Karadeniz kıyılarında pek az görülürken, genelde Samsun ve Sinop limanlarına kötü hava şartları sebebiyle geldikleri bilinmekteydi. Fransızların 1920-1921 tarihleri arasında Türklere yönelik Ereğli ve Zonguldak'ın işgalinden başka bir etkinliği bulunmazken, karakol faâliyetleriyle Wrangel ordusuna yardım hususunda bir takım girişimlerine de rastlanmıyor değildi. Fransızlarla Türkler arasındaki ilişkiler ilerleyen dönemlerde diplomatik dengelerde göz ardı edilmeden giderek askerî, mali, ekonomik desteğe kadar uzanan bir boyut kazanarak gelişmiş, bu gelişim Fransızlara olduğu kadar menfaatleri örtüşen İtalya, Sovyet Rusya ve az da olsa A.B.D'yi de etkilemiş, böylelikle İngiliz, Yunan ittifakını karşılarına almaktan çekinmemişlerdi. Durumun bu seviyeye gelmesinde İngilizlerin bölgede yegâne kuvvet olmak için başlattığı mücadelenin de etkisi olmuştu. Birinci Dünya Savaşı sonunda, yenilen Osmanlı ile Bolşevik İhtilâli neticesinde Rusya'dan boşalan Karadeniz kıyıları ve Kafkaslardan istediğini alabilmek için İngiltere de Fransa gibi harekete geçerek Kazak bölgesi, Ermenistan, Gürcistan ve Doğu Anadolu yöresini birer birer işgale başlamıştı. İngiltere, Bolşevik devriminin ardından hızla çar yanlılarına yardıma başlamış ve ilk aşamada yüz milyon dolar maddi destekte bulunmuştu. Yaşanan mevcut gelişmelerin yanı sıra 17 Aralık 1918'de İngiliz destekli Yunan ve Fransız birlikleri Odessa ile Kırım bölgesine çıkarma yapmaya başlamışlardı. 1919 yılında İngiltere'nin Anadolu'ya olan ilgisi, bölgedeki Ermeni ve Rumları korumaya yönelik bir düzenlemeyle ortaya çıkmıştı. 9 Mart tarihinde Samsun'a iki yüz kişilik bir kuvvet gönderildi. 30 Mart'ta Merzifon işgal edildi. İngilizler Mayıs ayına gelindiğindeyse Samsun'a yüz kadar asker çıkarmışlardı. 1920 senesi Mart ayı boyunca da Rusya'dan göçmen taşınması, Anadolu kıyılarının ve Türk gemilerinin denetimlerinin yapılması uygulaması devam etmişti. İngiltere, Fransa'nın Ereğli'yi işgalinin ardından Karadeniz'deki filosuna E 22 ve T 24 numaralı muhripleriyle denizaltı tuzak gemilerini de dahil etmişti. Haziran ayında ise, F 5 ve F 35 numaralı torpidolarla Denikin yenilgisinin ardından Rusya içlerine göç eden muhacirlerle ilgilenmeye başlamışlardı. İngiliz gemileri Türk limanlarına gelen yabancı bandıralı gemileri de zaman zaman denetimden geçiriyordu. 2 Aralık'ta Fransız bandıralı "Maisan" vapuru aranmak suretiyle yolcu

almaktan men edilmeye çalışılmış; fakat başarılı olunamamıştı. 6 Ocak 1921 tarihindeyse Rumların ihbarı üzerine durdurulan "Emir" isimli vapur, aramalar neticesinde boş çıkınca İngilizler emekli asker Hayri ve İsmail Hakkı Beyleri esir almışlardı. İngilizler bu bölgede denizden yapılan nakliyatı önlemek, Ankara'nın Batı Cephesiyle olan bağlarını koparmak amacıyla sürekli savaş gemilerinden uçak kaldırıyorlardı. Aralık 1921 senesinden itibaren Türk gemilerinin dışında Fransız ve İtalyan gemileri de aranmaya başlandı. Bu çerçevede İtalyan Loit Triesteno'nun denetlenmesi, 22 Aralıkta Fransız Vera'nın Anadolu'ya gönderilmek üzere yola çıkarılmış cephanelerinin fark edilmesi üzerine malzemelerini denize dökmesi yaşananlardan yalnızca bazılarıydı[513].

Karadeniz'de sadece İngiliz ve Fransızlar değil, Amerikalılar da menfaat arayışı içerisindeydi. 1830 yılında Amerikan gemilerine Karadeniz'e çıkış hakkı tanınması, 5 Ekim 1831 tarihinde imza edilen ticaret antlaşması bu gelişmelerin birer parçasıydı. 1917 yılında Amerika savaşa girmesine rağmen, iki ülke birbirlerine savaş ilân etmemişti. Millî Mücadele yıllarında ise, Türk-Amerikan ilişkileri değerlendirildiğinde ülkedeki Ermeni ve Rumların kışkırtması ve Amerikan misyonerlerinin yoğun gayretleri sonucunda Amerikan kamuoyunda oluşturulan bir soykırım iddiası mevcuttu ki Amerika bunun için Karadeniz'e savaş gemisi dahi göndermişti. Mütarekenin imzalanmasının ardından ABD, Yakındoğu ve Güney Rusya ile ilgilenmeye başladı. Bu ilgi çerçevesinde 1918 yılında Büyükelçi sıfatıyla Mr. Lewis Heck'i İstanbul'a yerleştirdi. Amerikan Yakındoğu Bölgesi Donanma Komutanlığına da Amiral Bristol'u tayin etti. 1919 yılı başında Amerikalı işadamlarıyla birlikte donanması da (Noma, Nahama, Scorpion ve 82,128,129,215 borda numaralı savunma botları) Türkiye'ye geldi. Donanmanın amacı taşıma ve bilgi toplamak değil, Amerikan sermayesinin muhafaza edilmesini sağlamaktı. Bu birliklere Mayıs ayının sonlarına doğru dört muhrip daha eklendi. 1919-1921 senesinde görülen faâliyetlerin neticesinde Amerikan petrolü Anadolu pazarında yegâne satıcı konumuna gelmişti. Bolşevik devrimi Amerikanın bölgeyle ilgilenmesinin bir diğer sebebiydi. Amerika, Karadeniz ve Kafkaslar üzerindeki etkinliğini misyoner kuruluşları ve istihbarat kadrosuyla sağlıyor,

---

[513] Bölgenin egemenliğinin Fransızlar, İngilizler, Amerikalılar ve nihayet İtalyan tarafından paylaşılma gayretlerinden rahatsız olan Sovyet Ruslar, 21 Kasım 1336 (1920) tarihinde Ereğli Limanına 300 zabit ve 700 asker olduğu hâlde General "Riklov" komutasında, "Çakt" namındaki üzerinde iki top, iki makinelı tüfek olan bir gambotla Zonguldak sahillerine gelmişlerdi. Bu haraket muhtemel bir güç gösterisinden "Bende varım"çabasından başka bir şey değildi. **ATASE Arşivi, K:717, G:106, G:106-1** ABD bölgede "Scorpion", "Namla", "Noma" isimli üç yat ve 82, 128,129, 215 numaralı denizaltı savunma botlarıyla güvenlik ve karakol hizmeti veriyordu. Bu gemilerin dışında İstanbul'da "Arizona" muharebe gemisi, "Dryer", "Gregory", "Luce"," Manley" muhripleri de bulunuyordu. Bkz. Büyüktuğrul**; "İstiklâl Savaşında Türk …",** s.92

donanmayı da bunlara lojistik sağlamada kullanıyordu. 24 Şubat 1919 tarihinde Amerikan Kongresinde, Hristiyanlara 100 milyon dolarlık bir yardımın yapılması öngörülürken İzmir, İstanbul, Derince ve Köstence'de birer liman komutanlığının kurulması karara bağlanıyordu. Fakat, Amerika Nisan 1921 tarihinden itibaren az da olsa Türklere bir yardımda bulundu. Yunanlıların 1921 Mart ayında Türk kıyılarında abluka uygulamaya başlamasıyla birlikte Amerika bu ablukayı tanımayacağını bildirdi. Takvimler 12 Temmuz'u gösterdiğindeyse hiç beklenmedik bir gelişme oldu ve Yunan savaş gemilerinin Samsun'u bombalayacakları ihbarı geldi. İhbar üzerine harekete geçen Amerikalılar, limanda bulunan destroyerleri vasıtasıyla saldırının önüne geçmeyi başardı. Son olarak Amerikalıların Karadeniz sahillerinde faâliyet gösterdiği tarih kayıtlara 6 Ocak 1923 olarak geçti. ABD bu tarihte Yunan ve Ermeni göçmenlerini Amerika'ya götürmek için bir gemi göndermişti. İtalyanlar ise kendilerine ağırlık merkezi olarak Akdeniz'i (Adalar Denizini) seçtikleri için bölgeyle fazla ilgilenmemişler; fakat Zonguldak-Ereğli kömür ocakları hususunda Fransızlarla rekabetten de kaçınmamışlardı. 1920 yılında İngiltere, Karadeniz'i tamamen boşaltmazdan evvel Kafkas seddi projesini Amerika ve İtalya'ya teklif etmiş, böylece İtalyanların bölgeye olan ilgisinin artmasına sebebiyet vermiştir. Aynı dönemde İtalya, Sevr Antlaşması uyarınca Karadeniz kıyılarında bazı ekonomik rant bölgeleri talep etmesine rağmen Fransa'nın karşı duruşları sebebiyle bu menfaatleri temine muvaffak olamamıştı. Ama İtalya'nın başlattığı Anadolu işgalleri karşısında telâşa kapılan Fransa, İtalya'ya ilerleyen zaman içerisinde bölgedeki kömür madeni ocaklarından (Almanların açtığı) verebileceğini bildirmesi, İtalyanları bölgeye çeken bir diğer unsur olarak belirmişti. Bu gelişmelerin neticesinde İtalyan savaş gemileri Zonguldak ve Ereğli limanlarına uğramaya başladılar. Fransız-İtalyan rekabeti, neticede Fransa'nın Ereğli'yi işgaline sebep oldu. Böylece bölgeden istediğini bir türlü alamayan İtalya, tamamen yalnızlığa itildi. Böylece İtalyanlar, Türklere desteklerini artırmaya başladılar. İtalya daha evvelki yıllarda da Karadeniz'e fiili saldırıda bulunmamış, yumuşak başlı bir politikayı tercih etmişti [514].

[514] Doğanay; **a.g.e.**, s.154 vd.; Büyüktuğrul; ***Osmanlı Harp Tarihi…,*** C.IV, s.592-597

3.2. İTİLÂF DEVLETLERİ'NİN TÜRKİYE'DEKİ FAÂLİYETLERİNE KARŞI ALINAN ÖNLEMLER

3.2.1. Karakol ve Gözetleme İstasyonları

Millî Mücadele yıllarında Karadeniz'de görülen ilk gözetleme ve karakol istasyonun kurulması teklifi 1920 yılında Trabzon sahillerinin muhafazası için Kâzım Karabekir tarafından verilmiş; fakat gerekli personel ve araç ihtiyacının karşılanamaması sebebiyle istasyon pek verimli olamamıştı. Ama buna rağmen Türk Genelkurmayı, 15 Haziran 1921 tarihinde aldığı bir kararla Karadeniz'in gereken yerlerine pek çok gözetleme istasyonu inşa ettirdi. Bu istasyonların en önemlileri, Kerempe (Cide), Baba Burnu (Kdz. Ereğli), İnce Burun (Sinop), Papaz Feneri (Giresun), Kale (Hopa), Absalah (Atina) ve Kemer Burnu'nda faâliyet gösterenleriydi. Gözetleme istasyonları düşman gemilerinin varlığını, cinsini, sınıfı, sayısını, rotasını ve süratlerini tayin ederek gerekli komutanlıklara bildirilmesi vazifesini yerine getirmekteydi. İstasyonlar genelde gündüz; ama her türlü hava şartında çalışıyorlardı. Bazı istasyonlar ise, telgrafla liman reisliklerine bağlı olduğu gibi içlerinde yurt telgraf şebekesine bağlı olanlar da mevcuttu. Hatta, Birinci Dünya Savaşı sırasında Sinop'ta Melikşah Köyünde yaptırılmış olan telsiz istasyonundan da istifade edilmişti. Türklerin elindeki telsiz istasyonları bununla sınırlı değildi. Konya'da bahriyelilerin idaresindeki istasyondan başka sahra telsizlerini de bahriyeli askerler kullanmaktaydı ve kara kuvvetlerinin muhaberecilerine de yine Makine Yüzbaşı Ahmet Ali komuta etmekteydi. Fakat geriye kalan istasyonlarda dürbün dahi mevcut değildi. Bu istasyonlar raporlarını atla veya koşarak en yakın telgraf merkezine ulaştırıyorlardı. Acil durumlarda gemilere ulaştırılması gereken haberler olursa sandalla, denizin durumuna bakılmaksızın veya gemilerin dikkatini çekmek suretiyle ulaştırılmaya çalışılıyordu. Daha sonraları Karadeniz'deki deniz kuvvetine ek olarak Rusya'da (1922), Novrosiski'de (1921), Tuapse'de ve Batum'da birer Kıdemli Bahriye Zabitlikleri açıldı. Bu zabitliklerin vazifeleri; malzeme nakliyatı ile ilgili işlerin ve hizmetlerin hazırlanması, gemilerin yakıt, yağ, su, onarım ihtiyaçlarının temin edilmesi ve istihbarat hizmetlerinin sunulmasıydı. Ayrıca Amasra'da 6 Kasım 1921 senesinde bir deniz uçak istasyonu da tesis edilirken 1922 başlarında değişik çapta toplar Bolşeviklerden alınarak bölgeye yerleştirilmek suretiyle bölge savunması kuvvetlendirildi[515].

[515] Işın; **a.g.e.**, s.52 ve 101; Bargut; **a.g.e.**, s.100-102; Büyüktuğrul; ***Osmanlı Harp Tarihi…*,** C.IV, s.504-512

3.2.2. Millî Mücadele Yıllarında Umur-u Bahriye Müdürlüğü'nün (Bahriye Dairesi) Faâliyete Geçmesi ve Deniz Taşımacılığı Örgütleri

Millî Mücadele yıllarında limanlardan yapılan taşımacılığın gizli olarak sürdürülmesi, herkese ve her şeye şüpheyle yaklaşılması zaman zaman işbirliğinin önüne geçen önemli bir sorun olabiliyordu. Bu yüzden Millî Müdafaa Vekâleti emrinde danışmanlık vazifesini yerine getirecek, deniz kuvvetlerine fiili olarak komuta edecek ve gemilerin bakım-onarım işlerinden mesul olacak bir "Müdürlük" kurulması için Temmuz 1920 senesinde çalışmalara başlanmış ve ilk aşamada Trabzon Kaçakçı Müfrezesi ile Ankara'da Mekteb-i Sultani binasında faâliyetlerine başlayan Umur-u Bahriye Müdüriyeti tesis edilmişti. Umur-u Bahriye Müdüriyeti daha sonra hareket sahasını genişleterek beş daireye ulaştı. Birinci Daire personel, İkinci Daire harekât, Üçüncü Daire ikmâl, Dördüncü Daire limanlar, Beşinci Daire muhasebe bölümlerinden meydana gelirken, Sıhhıye Dairesi, Hukuk Müşavirliği, Harp Divanı da bu dairelerin diğer kollarını oluşturuyordu. Umur-u Bahriye Müdürlüğü'nün alt kolları dahi sevkıyat yapabilecek şekilde düzenlenmişti. Müdüriyetin yönetimineyse Bahriye Nezaretinin deneyimli personeli ve Güverte Kıdemli Yüzbaşı Şevket Ahmet getirilmişti. Ama buna rağmen teşkilât Anadolu'nun, deniz sorunlarını çözümlemeye yetmemekteydi. Teşkilâtın ismi 1 Ocak 1921 tarihinden itibaren yetki sahasıyla birlikte genişletilerek Bahriye Dairesi oldu[516].

Millî Müdafaa Vekâleti, Anadolu'nun deniz sevkıyat sorunlarını çözebilmek adına Trabzon'daki Kaçakçı Müfrezesi'nin fonksiyonunu ve etki sahasını genişleterek 25 Ekim 1920'de Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Müfrezesi'ni faâliyete geçirmişti. 28 Mart 1921 tarihine gelindiğinde, deniz personeli açığını kapatabilmek maksadıyla Samsun Müfreze Komutanlığını devreye koydu. Türk donanmasının yetişmiş deniz komutanı gücünü artırabilmek adına Samsun Deniz Harp Okulu dokuz öğrencisiyle eğitim-öğretim hayatına başlamış; fakat deniz personeli ihtiyacı sebebiyle öğrenciler Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Kumandanlığı emrine verilince Eylül ayında okul kapatılmak zorunda kalınmıştı[517]. Aynı ay içerisinde Terme'de bir İskele Komutanlığı teşekkül ettirildi. Bahriye Dairesi'nin hareket sahasının genişlemesiyle ortaya çıkan personel açığını kapatabilmek içinse İstanbul'dan güvenilir otuz kişilik bir subay heyetinin

---

[516] Emrullah Nutku; **"Bahriye Dairesi"**, *Yakın Tarih Dergisi*, C.II, S.17, 1962, s.121; Büyüktuğrul, ***Osmanlı Harp…***, C.IV, **a.g.e.**, s.452-453;
[517] Doğanay; **a.g.e.**, s.271-276

Anadolu'ya geçirilmesi kararlaştırılmıştı. Bu subaylar Seyr-i Sefain Şirketi'nin Ümit vapuruyla yola çıktılarsa da Kızkulesi önlerinde İngiliz denetimine takıldılar ve vapurdaki yolcular Reşitpaşa vapuruna aktarıldı. Fakat İngilizler kaçak askerleri tespit edememişlerdi. 10 Ocak 1921 tarihinde Reşit Paşa, yolcularının bir kısmını İnebolu'ya çıkarmıştı. Anadolu'ya geçen bu subaylar vasıtasıyla Ankara yönetimi, yeni denizcilik teşkilâtları tesis edebilmişti[518].

1921 tarihine gelindiğinde Batum'un Türklerin eline geçmesiyle beraber bu yerde bir Kıdemli Bahriye Zabitliği teşekkülü kararlaştırıldı. Bunların maksadı, Rus limanlarından yapılacak her türlü silâh ve mühimmat sevkıyatını koordine ederek Anadolu'ya ulaşmasını sağlamaktı. Bu komutanlığa destek olması için de Trabzon-İnebolu-Batum hattında Yükleme-Boşaltma Komutanlığı tesis edildi[519]. Bu suretle tamamlanan ve zaman içerisinde geliştirilen Bahriye Kara Teşkilâtı, bütün savaş süresince başarılı vazifeler yerine getirmiş ve seyyar deniz birliklerini (gemileri) desteklemişti[520].

Hatta 1921 yılında Samsun'a ulaşan gemileri karadan yürütüp, cephe yakınlarına getirmek mümkün olmadığı için tekneleri Kızılırmak yoluyla yüzdürerek götürmeyi dahi düşünen Umur-u Bahriye Komutanlığı, bunu imkânlı kılabilmek için Umur-u Bahriye Komutanı Yüzbaşı Şevki, Nakliyat İşleri Reisi Yüzbaşı Zeki'yi Kızılırmak Nehrini etüt etmesi için görevlendirmişti. Yüzbaşı Zeki, Yahşihan'da derhâl çalışmalara başladı ve Kızılırmak'ın geçtiği araziyi inceledi. Nehrin Kalecik'ten sonraki kısmı sorunluydu. Suyun akışı bazı yerlerde sert dönüşler yapıyor, akıntı sel hâlini alıyordu. Bu uğraşların birinde sandal parçalanmış ve uzun uğraşlardan sonra yeniden yapılarak yola çıkılmıştı. Yol Bafra'ya kadar 22 gün sürdü. Bu yola Zeki Bey'in Balatlı olması sebebiyle "Balat Sandal Sefası" ismi verilmişti[521].

3.2.2.1. Karadeniz Yoluyla Yapılan Taşımacılık

Anadolu'da işgal edilmeyen yegâne bölge olan Karadeniz, Türk Millî Mücadelesinin de kilit merkezlerinden biriydi. Anadolu'daki silâhlı direnişin ihtiyacı olan

---

[518] K.Yzb. Fahri (Aczi), K.Yzb. Hulusi, Ütğm. Selahattin, Yzb. Saim Kâzım, Yzb. Cemil, Tğm. Tafdil,…Bu ve diğer subayları bir Türk teğmenin ihbar ettiği daha sonra ortaya çıktı. Bkz. Emrullah Nutku; **"Ümit Vapuru Yolcuları"**, *Yakın Tarih Dergisi*, C.II, S.23, 1962, s.315-316

[519] Doğanay; **a.g.e.**, s.277

[520] Nutku; **"Bahriye…",** s.122; Büyüktuğrul; ***Osmanlı Harp…*,** C.IV, s.454-455;

[521] Emrullah Nutku; **"Garip Bir Sandal Sefası"**, *Yakın Tarih Dergisi*, C.III, S.39, 1962, s.408-409

tüm lojistik destek bu yöreden sağlanıyordu. Bu sebepten, Türkler sevkıyatlarını sağlıklı gerçekleştirebilmek adına Karadeniz kıyılarını yönetim bakımından iki bölgeye ayırmıştı.

Birinci Bölge: Samsun Merkez Liman Reisliğine bağlı olarak, Rus sınırından İnebolu batısı arası,

İkinci Bölge: Zonguldak Merkez Liman Reisliğine bağlı olarak, Mesenler Kefken arası (Kefken'in batısı, İstanbul Hükûmeti'nin denetimindedir.),Akdeniz kıyıları, Antalya'daki Merkez Liman Reisliklerine bağlıydı. Bu makam uzun bir süre etkili olamadı. Karadeniz, Akdeniz ve Adalar Denizi'ndeki liman reislikleri vasıtasıyla İnönü, Kütahya-Eskişehir, Sakarya ve Büyük Taarruz için askerî malzeme sevkıyatı yapılmıştı[522]. Zaman içerisinde liman reislikleri asli vazifelerinin haricinde bazı hizmetleri karşılamak üzere birtakım birlik ve kuruluşlar da tesis ettiler ki bunlar Trabzon, Samsun, İnebolu, Bartın, Amasra, Ereğli, İzmit, Fethiye, İzmir, Van ve Eğridir'de faâliyet gösteren komutanlıklardı[523].

Ereğli'de bulunan Bahriye Müfrezesi, Anadolu mücadelesi için önemli bir merkez durumundaydı. Türkler gölün doğu yakası vasıtasıyla Batı Cephesine çeşitli askerî mühimmat sevkıyatı yapabiliyorlardı. Her türlü çabaya rağmen Türklerin elindeki malzemeler yeterli değildi. Eğridir'de 1914 yılında getirilen 100 tonluk Mersinli römorkörü, 4 duba, 1 adet beş çifte filika, 15-25 ton arası taşıma kapasitesi bulunan vasıta ve birkaç kayıktan mürekkepti. Bunun dışında heyet 3 adet römorkör, 6 adet

---

[522] Karadeniz'de: Samsun Merkez, Trabzon, Sinop, İnebolu, Zonguldak, Bartın, Ereğli, Giresun, Cide, Fatsa, Hopa, Kilimli, Kozlu, Osmancık, Sakarya, Tirebolu, Of, Kefken, Şile, Ordu Liman Reislikleri, Akdeniz'de; Mersin, Antalya, Finike, Anamur, Alaiye, Silifke Liman Reislikleri, Ege'de: İzmir Merkez, Kuşadası, Çeşme, Çandarlı, Bodrum, Fethiye, Marmaris, Dalyan Liman Reislikleri olarak Anadolu mücadelesine destek sağlıyorlardı. Bkz. Bargut; **a.g.e.**, s. 100-101

[523] Trabzon'da: Bahriye Müfrezesi (1920), Nakliyatı Bahriye Müfettişliği (1920), Liman Reisliği (1920), Yükleme-Boşaltma Komutanlığı (1921), Makine Müfettişliği (1921), Mayın Memurluğu (1921); Samsun'da: Bahriye Müfrezesi (1920), Mekteb-i Bahriye (1920), Ganaimi Bahriye Mahkemesi (1921), Bahriye Divan-ı Harbi Daimisi (1921), İnebolu'da: Yükleme-Boşaltma Komutanlığı (1921), Bartın'da: Liman Reisliği (1921) 1922 yılında savaşın genişlemesine paralel olarak, Amasra Liman Reisliği bünyesine kaydırılmış ve emrindeki i1 ve 2 No'lu gambotlar, Gazal ve Alemdar römorkörleri, Sinop, İnönü, Keşşaf motorları ve bazı teknelerle takviye edildi. Amasra'da: Bahriye Bataryası (2 adet 12 cm'lik Shaneyder ve Ertuğrul yatından çıkarılmış 2 adet 4,7 cm'lik Amstrong ve 3 adet 3,7'lik Wikers topu ve daha sonra Rusya'dan getirilen 3 adet 15 cm lik topla takviye edildi.), Bahriye Komutanlığı, Bahriye Tayyare İstasyonu (1921'de faâliyete geçen bu istasyon daha sonra 1922'de Sapanca'ya kaydırıldı.), Mayın Memurluğu (1922 Rusya'dan getirtilen 100 mayını mevcuttu.),Ereğli'de: Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı (1922'de Amasra'ya nakil edildi.), İzmit'te: Bahriye Tayyare İstasyonu (1922 Amasra'dan intikal), Fethiye'de: Fethiye Grup Komutanlığı (1921), İzmir'de:Bahriye Müfrezesi Kumandanlığı (1923), Van'da: Ernis Tersanesi Komutanlığı (1921), Eğridir'de: Bahriye Müfrezesi (1921)Bkz. **a.g.e.**, s. 102

yelkenli vasıta ile gölün doğusundaki Höyük ve Kaşıkara beldelerine birer iskele yapılmasına karar vermişlerdi[524].

1920-1921 senesinin kışında küçük balıkçı motorları, Sinop-İnebolu arasındaki koylarda çok miktarda silâh taşımışlardı. Millî Müdafaa Vekâleti deniz taşımacılığını düzene koymayı planlamaktaydı. Bunun için ilk aşamada 10 tondan büyük tonaja sahip, bakıma ihtiyacı olmayan teknelerin sahipleri tekneleriyle birlikte askere alınacaktı. Bunların dışında limanlardaki kayıklar da gemilerin getirdiği yükleri boşaltmak için hizmete alınmışlardı. Yapılan bu düzenlemeler Karadeniz kıyılarından başka Antalya bölgesindeki motor ve yelkenlilere de uygulanmış ve bölgelerde motor veya yelkenli batacak, sahipleri yaralanacak olursa hükûmetten tazminat istemeyeceklerine dair senet imzalamışlardı. Kasım 1921'de Millî Müdafaa Vekâleti'nin Sevkıyat ve Nakliyat Müdürlüğü Ünye'de bir iskele komutanlığı daha açtı. Artık Samsun Limanının yükü bir parça olsun hafifleyecekti. Aynı maksatla Vona Limanın da hizmete girmesiyle Anadolu hareketinin deniz sevkıyatı daha da güç kazanmış oldu. Limanlar, 8,8'lik toplarla tahkim edildi[525]. Doğu'dan gelecek malzeme için iklim şartlarına uygun dört iskele bulunmaktaydı. Bunlardan ilki Sinop limanı, ikincisi Sinop'un 7 mil batısındaki Taşyanağı İskelesi, üçüncüsü Sinop'un doğusundaki Gerze İskelesi, dördüncüsüyse Akliman İskelesiydi. Trabzon'dan gelecek büyük küçük motorlar içinse İnebolu-Sinop arasındaki bazı iskeleler kullanılıyordu. Çatalzeytin, Kulu, Hacıvelioğlu, Abana, Kuga, Eğlişili, Poyrazlar, Manastır, Evrusta, Ilıca, İsmail Reis, Darphane. Sevkıyat ve Nakliyat Umum Müdürlüğüne bağlı olarak kurulan Kastamonu Menzil Mıntıka Müfettişliği, İnebolu Hat Komutanlığı, İnebolu, Ilgaz, Kastamonu Nokta Komutanlıkları, İnebolu, Ilgaz, Kastamonu Erzak Ambarlıkları, İnebolu, Ilgaz, Kastamonu Mühimmat Deposu, İnebolu, Kastamonu Teçhizat Ambarı, İnebolu Hizmet Kıtası, İnebolu Benzin Deposu, Kastamonu üç nakliye kolu, İnebolu nakliye kolu, Küre, Seydiler, Beşdeğirmenler, Ambarlı konaklama yerleri menzil teşkilâtlarıydı[526]. İnebolu Ankara için denize en yakın yerdi. İstanbul'dan Ankara'ya

---

[524] Işın; **a.g.e.**, s.86-88; İşbu Eğridir Gölündeki deniz vasıtaları ordu emrinde ve bahriyenin bir kolu tarafından işletiliyor ve onarımı yapılıyordu. Bkz. **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 18/ 05/24/5**

[525] Aynı dönemde Sevkıyat ve Nakliyat Müdürlüğü'nün yönetimine Kurmay Albay Muzaffer Bey (Ergüder) getirildi. Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp…***, C.IV, s.524-525

[526] Rahmi Çiçek; **"Millî Mücadele'de Batı Karadeniz"**, *Türkler Ansiklopedisi,* C.XV, Ankara 2001, s.692; Anadolu'nun lojistik merkezlerinden birisi olan İnebolu-Kastamonu-Ankara hattının güzergâhı, İnebolu, Küre, Ecevit, Seydiler, Devrekani, Halkacılar, Şeker Köprü, Kastamonu, Başdeğirmenler, Ilgaz, Dibi, Çomarın,Yeniceköy, Kazancı, İnköy, Gündoğdu, Çankırı, Çandır, Kızılkaya, Kalecik, Ankara Bkz. Refik Turan, **"Millî Mücadelede İnebolu-Kastamonu-Ankara Hattı"**, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C.XV, S.44, Ankara 1999,s.694

Türk İstiklâl Mücadelesine katılmak için harekete geçen pek çok önemli bürokrat, asker ve siyasetçi İnebolu deniz yolunu tercih etmişti[527]. 26 Marttan sonra denetimlerin sıkılaşması üzerine Zonguldak ve Kastamonu'ya yapılan seferler bir süreliğine de olsa Samsun ve Mersin Limanına kaydırılmıştı[528]. 1923 yılının sonuna kadar Trabzon ve Ereğli Nakliyat-ı Bahriye, Amasra ve İzmit Bahriye, Batum ve Novrosiski Kıdemli Deniz Komutanlıkları, Samsun ve Eğirdir Bahriye Müfrezeleri, Zonguldak Merkez Liman Reisliği, Kastamonu Yükleme ve Boşaltma Komutanlığı, 3. ve 13. Tümen Komutanlıkları ile 15. Kolordu Komutanlıkları eksiksiz bir işbirliği ile çalışarak Millî Mücadelenin âdeta atardamarı görevini üstlenmişlerdi[529].

3.2.2.2. Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı

Türk Millî Mücadelesinin deniz harekâtının belkemiği mesabesinde olan bu komutanlık teşekkül ettirilmeden evvel nakliyat işleri Trabzon'daki 3. Kafkas Fırkası ve onun cepheye naklinden sonra da 13. Tümen tarafından yönetilmiştir. Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı tesis edilene kadar (25 Ekim 1920) sivil motorlarla yapılan sevkıyat çoğu zaman yarardan fazla zarar getirmekteydi. Bu komutanlığın başına ilk olarak Trabzon Liman Reisi Kulaksız Binbaşı Nazmi Bey tayin edilirken, komutanlığın emrine Aydınreis gambotuyla birlikte kaptanı Önyüzbaşı Cemal Bey verilmiştir. Bu göreve Cemal Bey'in ardından Binbaşı Rıza bey getirilmiştir. Anadolu donanmasının kuruluşu ve sevkıyatların işlerlik kazanması ancak (18 Aralık 1920) bu tarihten sonra mümkün olmuştur. Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı'nın görevi yalnız Türk sahillerine değil özellikle Rus Limanlarına gelmekte olan silâh ve mühimmatı ve askerî malzemeyi vakit kaybetmeden Batı Cephesine ulaştırmaktı. Komutanlık, Trabzon'daki Fransız Okulunu komutanlık binası hâline getirmişti.

---

[527] Trabzon Valisi Hamit Bey, Nurettin Paşa, Tunalı Hilmi, Eşref Edip, Rıza Nur, Hamdullah Suphi, Yusuf Kemal, Mehmet Akif, Osman Ağa, Mustafa Sagir, Hüseyin Hüsnü, İzzet Paşa, Salih Paşa, Galip Paşa, Mithat Bey, Yusuf Akçura, Rauf Bey, Yakup Kadri, Buhara ve Azerbaycan Heyetleri Bkz. Turan; **a.g.e.**, s.695

[528] Yenidünya ve Can vapurlarından İstanbul'a gelen sivil elbiseli 400 subayın yanı sıra 5/6 Haziran 1921 günü gelen cephane yükü 2 gün 1 gecede İnebolu Limanına boşaltılabilmiştir. Sarıhan; **a.g.e.**, C.III, s.561; Kemal Koçer; ***M.M. Örgütü'nün Gizli Eylemleri***, İstanbul (tarihsiz), s.141; Tecrübe römorkörü, 30 Mayıs günü 1200 tüfek, 1022 sandık tüfek mermisi teferruatı ve mekânizması, 6 Kasım 860 adet tüfek, Mebruke, Haziran 1921 sonlarına doğru 246 sandık top mermisi, 22 Ağustos'ta 370 sandık top mermisi ile Tuapse'den gaz, 2 Ekim tarihinde 154 sandık top mermisi, 16 Aralık 458 sandık top mermisi, 2 Nisan 1922'de 54 ton fişek, 20 ton eyer takımını Samsun'a taşımıştır. İrfan motoru, 1 Haziran 1921'de 1191 adet tüfek, 335 sandık fişek, 60 adet mak. Tüfek, 145 sandık Mak.Tüf. cephanesi ve teferruatını, 23 Haziran'da 570 sandık top cephanesini Samsun'a nakletmişti. 29 Eylül'de de Aslan motoru 638 sandık top cephanesini 25 sandık gaz maskesini, Karadeniz limanlarına getirmişti. 30 Mayıs tarihinde Yavuz 1819 sandık fişeği Karadeniz'e getirirken, Yavuz ile Karakuş 21 ve 22 Haziran 1921 günü 404 sandık fişek,litrelerce benzin, gaz, gaz yağını ve muhtelif askerî savaş malzemesini Batum'dan Anadolu'ya sevk etmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Işın; **a.g.e.**

[529] ***Türk İstiklâl Harbi Deniz Cephesi*** (Saim Besbelli) ; C.V., Ankara, 1964, s.26

Komutanlık dört müdürlükten mürekkepti. Güverte Müfettişliği, Yükleme-Boşaltma Komutanlığı, Muhasebe ve Atölye Komutanlıkları olarak yapılanmışlardı. 1921 yılının Temmuz ayında bu komutanlık emrine bir mayın memurluğu eklenmiş ve Ayyıldız mayın gemisi kadroya dahil edilmişti. Gemilerin yakıt ihtiyacının karşılanması da ayrı bir sorundu. İlk zamanlarda Sinop ve Trabzon'da bulunan kömür ambarlarındaki stoklar kullanılsa da bunların tükenmelerinin ardından her tekne Zonguldak veya Ereğli'ye uğrayarak kendi yakıtını temin etmek zorunda kalıyordu. Fakat Şahin şilebinin müsadere edilmesinin ardından bu sıkıntı Türkler için en alt seviyeye inmiş oldu. Nakliyatta gemilere destek olabilmek maksadıyla Tirebolu, Sinop, Giresun, Vona, Samsun, İstefan ve İnebolu'da komutanlığa bağlı birer yardım istasyonu tesis edilmişti[530].

Sakarya Savaşı'na hazırlık döneminde Trabzon'da bulunan Fransız, Rus yapımı topların ve cephanelerinin derhâl Batı Cephesine sevk edilmesi gerekiyordu ki bunlar 4 adet Rus yapımı 15'lik ve 7,5 cm'lik top, 21 adet İngiliz 8,8'lik, 3 adet Fransız 7,5'lik topun Samsun'a nakledilmesi emrolunmuştu. Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanı bu cephaneyi Batum, Hayrettin ve Ararat vapurlarıyla en kısa zamanda istenilen yere yollamıştı[531]. Bunun haricinde komutanlık Doğu Cephesinin kapanmasıyla birlikte buradan Anadolu'nun içlerine sevkıyat başlatmış ve 25 Temmuz-27 Eylül 1921'de, 1345 sandık üçlü Fransız piyade cephanesi, 135 atım kuvvetli dağ topu ve 2644 atım Osmanlı sahra top mermisi ile 28 Temmuz-7 Ağustos 1921 tarihinde 1470 adet top hartucunu, 13-17 Ağustos 1921 tarihinde 59 adet makineli tüfeğini, 28-31 Ağustos 1921'de 600 adet saplı baltayı, 1650 adet saplı kazmayı, 1564 adet saplı küreği, 2285 sandık İngiliz piyade cephanesini 1 Eylül 1921'de Gümüşhane'den Trabzon'a gönderirken, 163 sandık Rus cephanesini ve 1240 atım Rus sahra top mermisini 2 Ağustos 1921 tarihinde Bayburt'tan Trabzon'a göndermişti[532].

---

[530] Emrullah Nutku; **"Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı"**, *Yakın Tarih Dergisi*, C.II, S.18, 1962, s.149-150; Trabzon Nakliyat-ı Bahriye komutanlığı'nın Rusya'dan naklettiği askerî mühimmat, muhtelif çapta ve cinste 115 top, 54476 sandık top mermisi, 996 sandık hartuç, 137 top toparlağı, 13 top kalkanı, 8 top namlusu, 4 zırhlı tarassut kulesi, 339 sandık barut, 66 varil, 2234 sandık kartuç, 500 Müsademe (çarpışma) tapası, 13 sandık fünye, 329 cephane arabası, 18 ön ve arka kundak, 615 sandık manevra hartucu, 30 sandık top edevatı 200 fulminat, 38.822 muhtelif cins tüfek, 43.243 sandık fişek, 3803 kasatura, 3526 süngü, 10.494 piyade kalkanı, 10 sandık tüfek edevatı, 360 muhtelif cins makineli tüfek, 104 makinalı tüfek teferruatı, 109 makineli namlusu, 400 bomba topu, 1911 sandık bomba topu mermisi, 100 kilo siyah barut, 215 gaz maskesi, 100 mayın, 3580 kazma, 29 uçak, 29 tekerleği, 14 pervanesi, 38 kanadı, 103 kanat ve teferruatı ile 60 sandık sıhhıye malzemesi. Bkz. Işın; **a.g.e.**, s.150-152

[531] Büyüktuğrul; ***Osmanlı Harp Tarihi…,*** C.IV, s.524

[532] TİH; **"İdari…".** , C.VII, Ankara 1984, s.343-344

Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı, Haziran 1922'de Yunan tehlikesine karşı Türk gemilerini Rusya'ya göndermek yerine sahip oldukları limanları tahkim etmeyi planlamıştı. Bu kararın gereği olarak 13 Haziran 1922 tarihinde Amasra Bahriye Komutanlığı'na ve Zonguldak Liman Reisliğine şu emirleri bildirmişti:

a) Amasra'dan gelecek düşman gemileri gündüz uçakla, geceleri motor gambotla taciz edilecektir.
b) Nakliyatı örtmek ve Samsun'u saldırıdan korumak için Amasra'dan düşmanın dikkatini celp edecek davranışlar yapılacaktır.
c) Silâh ve cephane nakliyatı süreceğinden mevcut uçaklar ve gambotlarla Boğaz-Süline çevresinde faâliyetlerde bulunulacaktır.
d) Zonguldak ve Amasra komutanlıkları düşman gemilerinden haberdar olmak için İstanbul'daki gizli gruplarla temas hâlinde olacaktır.
e) Tahkimat yapılan ve mayın dökülen yerler süratle ilgili komutanlıklara bildirilecektir.

Komutanlık, Karadeniz'de askerî nakliyat, barış imzalandıktan sonra da bir müddet faâliyetlerine devam etmişti[533].

Trabzon'a Rus limanlarından ve Doğu Cephesi'nden getirilen silâh, cephane ve malzemenin buradan Batı'daki limanlara taşınmasında Bahr-i Cedid, Gülnihâl, Altay, Giresun, Akdeniz ve Ümit gibi Karadeniz hattında çalışan Seyr-i Sefain İdaresi vapurlarından da faydalanılmıştı[534].

3.2.2.3. Samsun Müfreze Komutanlığı

Umur-u Bahriye Müdürlüğü zamanında kurulan Samsun Bahriye Müfreze Komutanlığı, 1 Ocak 1921 tarihinden itibaren genişletilmeye başlanmıştı. Komutanlığa üç görev tevdii edilmişti. Bunlardan biri kıyı muhafaza, diğeri subay ve erat eğitimi, sonuncusu da Pontusçu çetelerle mücadeleydi. Samsun'un savunması için deniz subaylarından kurulu inceleme komisyonun yaptığı çalışma sonunda Samsun

---

[533] Bu sırada Preveze gambotu 340 savaş esirini alarak Yalta'ya hareket ediyor, Gazal römorkörü 120 savaş esiriyle Novrosiski'den dönüyordu. Sivastapol'da 500 savaş esiri daha mevcuttu. Preveze, 1 Ağustos 1922 tarihinde 417 savaş esiriyle birlikte 12 sandık altını da Sivastapol'dan Trabzon'a getirmişti. Ağustos ayının ilk yarısında cepheye taşınan savaş malzemesi 22 uçak, 245 ton uçak malzemesiydi. Ağustos ayının ikinci yarısında Doğu'dan Batı'ya taşınan savaş malzemesi ise, 2 sandık telsiz malzemesi, 27 ton piyade mermisi, 13 sandık makineli tüfek, 10 ton Rus sahra mermisi, 5 ton Osmanlı top mermisi, 1,5 ton hartuç, 11 ton dikenli tel, ve 13 Tümenin 57. Alayının 3. Taburuna mensup 3 subay, 147 er, 4 makineli tüfek, 6 hayvan, 240 göçmen, 8 esirdi. TİH; ***Büyük Taarruza Hazırlık ve Büyük Taarruz*** , C.II, 6. ksm.,1. kitap, s.246; Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp***…, C.IV, s.554

[534] Doğanay; **a.g.e.,** s.290-291

Limanının savunması için 3 sıra mayın hattına ve mayın toplanabilmesini önleyebilmek için de set bataryasına ihtiyaç olduğu tespit etmişti. Bunu üzerine Yavuz gemisine ait 8,8'lik iki top, Preveze'den 4,7'lik 2 top, Amasra'daki iki tane 12'lik top ve Rusya'dan alınan 15'lik bir top, 30 mavzer tüfeği, 4500 piyade mermisi, 297 top mermisi ve Ankara'dan 4 Belçika tüfeği Samsun'a gönderilmişti. Ancak bu topların tamamının Samsun'a ulaşması 1922 yılını bulmuştu. Samsun'daki mayın hazırlığında istifade edilmesi düşünülen Amasra ve Ayyıldız motorları yine 1922 yılına kadar Samsun'a getirilememişti. İşte tüm bu eksikliklere rağmen nakliyatın devamlılığını temin edebilmesi gerekiyordu. Ankara'nın emriyle mezkur komutanlığa 5 Ağustos 1920 tarihinde Güverte Önyüzbaşı Münir ve Çarkçı Yüzbaşı Lütfi Beyler tayin edildiler. Bu komutanların göreve başladıklarından yaptıkları ilk faâliyet sahil şehirlerini dolaşarak komutanlığa asker temin etmek olmuştu. 1921 yılına gelindiğindeyse komutanlığın kadrosu 19 subay, 2 gedikli subay (astsubay) ve 300 erden mürekkepti. Samsun Bahriye Müfrezesi Pontus çetelerine karşı bulunduğu yörede otuzdan fazla takip gerçekleştirmiş ve çetenin bölgede barınmasına imkân vermemiştir. Samsun'da bir de "Bahriye Divan-ı Harbi" kurularak, bahriyede işlenen deniz suçlarının karara bağlandığı ve Yunanlılardan zapt edilen gemilerin müsadere kararlarının onandığı yer olmuştur. Mahkemenin başına Yarbay Halis Bey, savcılığına Önyüzbaşı Şükrü, üyeliklere de Binbaşı Hayrettin, Binbaşı Hilmi, Binbaşı Muhittin ve Binbaşı Şerafettin Beyler getirilmiştir[535].

3.2.2.4. Zonguldak Merkez Liman Reisliği

Bahriye nezaretine bağlı olarak çalışan Liman Reislikleri BMM'nin açılışıyla beraber Zonguldak,Samsun, Antalya olmak üzere üç bölgeye ayrıldı. Bu düzenlemede Meset Burnundan Kefken Adasına kadar olan sahil ve limanlar (Cide, Amasra, Bartın, Kilimli, Kozlu, Ereğli, Akçaşehir) Zonguldak Merkez Liman Reisliği'nin sorumluluğuna verilmişti. Zonguldak Liman Reisliği, Ereğli Liman Reisliği emrine girince de ilk iş olarak iki Yunan motoruna (Ereğli), (Amasra) el koydu.

[535] Çeteye mensup 142 kişi mahkeme kararı ile idam edilmiş, elde edilen silâhlar Batıya sevk edilmiştir. Büyüktuğrul; **a.g.e.** , C.IV, s.506-507 ve 546; Nutku; **"Bahriye…"**, s.122-123; Işın; **a.g.e.**, s.36-38

3.2.2.5. Ereğli Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı

17 Nisan 1921 tarihinde kurulmuş olan komutanlık, İstanbul-Akçakoca, Trabzon-Akçakoca nakliyatı ile kömür havzasından Doğu Karadeniz Limanlarına yapılan yiyecek maddeleri ve kömür nakliyatını idare etmekteydi. Komutanlık, Sinop'un batısındaki komutanlıklara da emir verebilme yetkisini taşıyordu. Meteorolojik gelişmelere göre motorların, teknelerin hangi limana yaklaşarak yükleme-boşaltma yapılacağı bu komutanlık vasıtasıyla belirleniyordu[536].

6 Eylül 1920'de Ereğli Limanı'nda el konan Gazal, yedeğindeki Dana yelkenlisi, Mebruke motoru ve Rüsumat İdaresinin 4 No'lu teknesine el konularak Trabzon Bahriye kumandanlığı emrine verilmiş, yine Trabzon önünde zapt olunan Batum vapuru da müsadere edilerek aynı komutanlık emrine verilmesiyle birlikte tonaj açısından Türk donanması memnuniyet verici bir noktaya ulaşmış oluyordu. Bu deniz araçlarına en son Abronosyan Şirketine ait Şahin şilebi de dahil oldu.

Ereğli Limanı'na 21 Aralık 1921 tarihinde gelen Wrangel Ordusunun artıklarını taşıyan Rus gambotuna Ereğli Bahriye Komutanlığınca el konulmak istendiyse de mürettebatın hızlı davranması sebebiyle Komutanlık amacına ulaşamamıştı[537]. 23 Ocak 1922'de Ankara'ya nakledilen Ereğli Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı'nın görevleri de bu tarihten itibaren Zonguldak Merkez Liman Reisliği tarafından ifa edilecekti[538].

3.2.2.6. Fethiye İhtiyat-ı Bahriye Komutanlığı

Antalya ile Kuşadası arasında kıyıların denetlenmesi, Adalar Denizi'nde yer alan adaların gözetlenmesi ve burada var olan hareketliliğin tespit edilerek, bilgiler toplanması, kaçakçılık ve çeteciliğin önüne geçilmesi, Yunanlıların Güney Akdeniz'de kurdukları ablukanın yarılması ve silâhsız masum insanımızı fırsattan istifade tehdit eden hatta öldürmekten çekinmeyen düşmanları bölgeden uzak tutabilmek maksadıyla karakol görevini yerine getirilebilmesi için Bahri İzci Grubu adı altında 1921 yılının 16 Martında Batı Cephesi Komutanlığına bağlı bir birlik kurularak başına Binbaşı Necip Bey getirilmişti. Necip Bey, 14 subay, 60 er ve 12 mavzer ile 1 mantelli

---

[536] Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp…***, C.IV, s.511
[537] Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.155
[538] Peker; **a.g.e.**,s.404

tüfeğinden müteşekkil bir birlikle yöreye gelerek göreve başladı, kısa sürede birliğin komuta birimi ile erat sayısı 16 subay, 250 ere ulaşırken silâh mevcudu 120 tüfek, 3 makineli tüfek, 2 adet 57 mm'lik topla, 37 mm'lik bir otomatik topa çıkmıştı[539].

Tüm bunların yanı sıra 37 mm'lik topuyla Sakarya ve Bodrum yelkenlileri, Fethiye'de demirli makineli tüfekle teçhiz edilmiş İzmir yelkenlisi ile Dalyan'da Köçek, Gökabat'ta Fethiye, Küllük'te Doğan, Bodrum'da Muratreis ve bunların dışında Zeybek ve Şahin yelkenli kayıklarıyla dört filika da komutanlığın emrine tahsis edilmişti[540].

Fethiye İhtiyat-ı Bahriye Komutanlığı, silâh ihtiyacını karşılayabilmek adına Rodos'taki adamları vasıtasıyla ABD'lilerden savaş gemisi alımı için harekete geçmiş, 3 deniz uçağı ile 2 gemi topunun alınması amacıyla İstanbul Muavenet-i Bahriye Grubuyla emir verilmiş, hatta aynı silâh envanterine sahip gemilerin İtalya'dan alımı için uğraşılsa da ödenek yetersizliğinden bu gerçekleştirilememiştir. İtalyanların da bölgeden çekilmesinin ardından yörenin savunmasını kuvvetlendirebilmek adına 2 subay ve 20 erden mürekkep bir birliği, 2 Mayıs 1922'de Küllük'ün kuzeybatısındaki Akbük'e sevk ederken, bu müfrezeye ait silâhlar ise 25 Nisan'da İtalyan bandıralı "Bokovina" ile Mersin Limanına (37 mm'lik top, 5 adet Mercedes uçak motoru, 57 mm'lik bir adet top) getirilmiştir[541].

Yalnız Batı Cephesi Komutanlığı 27 Temmuz 1922 tarihinde aldığı kararla komutanlığa ait Sakarya motorunun dışındaki tüm silâh ve cephanenin, bölgenin Jandarma Kuvvetlerine teslim edilmesini istemiştir. Böylece grup komutanlığı, Söke-İzmir yoluyla 9 subay, 141 er ve 109 adet tüfek, 3 makineli tüfek ile birlikte İzmir'e gelerek İzmir Bahriye Komutanlığı adı altında faâliyetlerine kaldığı yerden devam etmiştir[542].

3.2.2.7. Amasra Bahriye Komutanlığı

1922'de Ruslarla yapılan görüşmeler neticesinde Rusya veya Ukrayna'dan getirilecek olan askerî malzemelerin, mayınların depo edilmesi ve aynı bölgede bir uçak istasyonunun kurulabilmesi için Bahriye Dairesi'nin Müdafaa-i Millîye Vekâleti'ne

---

[539] TİH; ***Deniz…,*** (Saim Basbelli), C.V, s.31; Emrullah Nutku; ***Denizden Sesler Geliyordu***, İstanbul 1973, s.129
[540] TİH; ***Deniz…*** ,C.V, s.68-69; Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp…***, C.IV, s.544
[541] Işın; **a.g.e.**, s.111; TİH; ***Deniz….*** , C.V, s.69
[542] TİH; ***Deniz…..,*** C.V, s.70

başvurusuyla Ocak 1922'de komutanlık faâliyete geçirilmişti. Amasra Boğaz'a yakınlığı ve hassas demiryollarının kavşağına hakim olması dolayısıyla, bir harekât ve dayanak üssü olarak kullanılması maksadıyla faâliyete geçirildi. Deniz ve Hava İstasyonlarından başka 1922 yılında değişik çap ve markada toplar (4,7'lik 2adet, 12 lik 2 adet olmak üzere 4 top), Almanya'dan, Rusya-Trabzon hattı üzerinden yeni uçaklar getirtildi. İnebolu'dan getirilen bu üç deniz uçağı vasıtasıyla komutanlıkta Amasra Deniz Tayyare İstasyonu kurulması amaçlanmış; fakat uçakların arızaları giderilerek uçurulamadığı için bunda başarılı olunamamıştır. Mayıs 1921'de Amasra Limanı tahkim edilmeye başlandığında tesis edilen Deniz Tayyare Bölüğü'nün de başına ilk Türk havacılarından Binbaşı Sami Bey getirilmişti[543].

3.2.2.8. Eğridir Bahriye Müfrezesi

Batı Cephesinde savaşın şiddetini artırması üzerine bu bölgeye hızla asker ve cephane sevk edebilmek için Ankara yönetimi çare aramaya başlayınca, 22 Şubat 1922'de bir uzman kurulu ile inşaat mühendisi subaylar ve demir, tahta işçilerinden oluşan bir ekibi Eğridir yolunun fizibilitesini yapması maksadıyla görevlendirerek bölgeye göndermişti. Eğridir Gölünde 1914 yılından kalma mersin isimli bir çatana, 5 mavna, 200 kayık bulunuyordu. Göl içerisindeki ana taşıma işlerini de bir Fransız şirketi yürütmekteydi. Yapılan tetkikler neticesinde burada cephane taşınması için gerekli olan bir teşkilât tesis edilebilmesi için 3 deniz subayı, 40 er, 9 işçi ile 3-40 tonluk iki motorlu tekne verilmesinin gerektiği belirtilmişti[544].

---

[543] Işın; **a.g.e.**, s.101; Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp***..., C.IV, **a.g.e.**, s.508; Amasra Deni üssünün kadrosunda 4 astsubay, 36 subay, 5 gedikli subay 245 erin, yanı sıra 1 ve 2 no'lu motorlar ile Gazal, Alemdar römorkörleri, Sinop, İnönü, Keşşaf motorları bulunuyordu. Bkz. Peker; **a.g.e.**, s.404; Gazal römorkörü 2.4.1921 tarihinde 348 sandık Rus yardımıyla Trabzon'a gelmişti. Sarıhan, **a.g.e.**,s.357, 22 Mayıs'ta Gazal Samsun'a yedeğinde Dana yelkenlisi olduğu hâlde 3386 sandık mavzer fişeği, Haziran ayında 2622 sandık top mermisini düşman gemileri sebebiyle Polathane'ye çıkartıysa da daha sonra bunlar Tecrübe motoruyla Samsun'a nakledilmiştir. 29 Temmuz'da Gazal yedeğinde yine Dana yelkenlisiyle 7 adet tüfek, 1728 sandık fişek, 2 adet top, 1047 sandık top mermisi, 10 adet mak. tüf., kasatura, dürbün ve sair askerî malzeme, 21 Ekim'de 2 adet top, 5189 sandık top mermisi, tüfek aksamı ve teferruatı, 19 Kasım'da 159 adet Gazal, 853 adet Dana olmak üzere1012 sandık top mermisi, 14 Aralık'ta 200 sandık top mermisi, Şubat ve Mart 1922'de Batum'dan top ve mermisi, Gazal yedeğinde Dana ve Afina ile birlikte 29 Martta Novrosiski'den 5 ton fişek120 ton top cephanesi, 5 Mart 1923'de de Batum'dan 100 kazma, 200 kürek, un, Arpa ve göçmen taşımıştı. Bkz. Mithat Işın; ***İstiklâl Harbinde Deniz Cephesi,*** İstanbul 1946 isimli eserindeki istatiksel tablolardan alınmıştır.

[544] Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp…***, C.IV, s.545; Işın; **a.g.e.**, s.15; Eğridir Gölü Bahriye Komutanlığı savaş süresince toplam 3000 ton savaş malzemesi sevk etmiş, mevcut araçları onararak işler duruma getirmiş, yedeğinde 100 ton kapasiteli bir mavna çekebilen 20 ton taşıma kapasiteli bir motor römorkör inşa etmiştir. Bkz. Bargut; **a.g.e.**, s.131

3.2.2.9. İzmit Bahriye Komutanlığı

28 Haziran 1921 günü İzmit Yunanlılardan geri alınınca, Marmara Denizi'ndeki kaçak askerî nakliyat yeniden önem kazanmıştı. Bunun yanı sıra İzmit Körfezi'nin stratejik durumu sebebiyle Yunanlıların buraya tekrardan saldırıya geçme olasılığı mevcuttu. Bu nedenle Körfezin deniz ve kara silâhlarıyla emniyeti temin edilmiş (mayın, ağ, sahil topları), Körfezde ve kısmen Marmara'da silâh, cephane, asker nakliyatı yapmak suretiyle İstanbul'dan Karadeniz'e pek çok tahmil ve tahliye işlerini başarmıştır. Komutanlık bünyesindeki Liman Reisliği, 3. Kolordunun deniz nakliye ve sevkıyat işlerini yerine getirirken, karadaki düşman tarafından tahrip edilen köprüleri (Karaçam, Geyve) de onarmıştı. Ayrıca Cuma bataklığında düşman savaş gemilerinin mevcudiyetine rağmen bir motorlu tekneyi onararak yüzdürmeyi başarmıştı. Onarımı yapılan tekne ilk olarak Çavuş Çiftliğinde ormana gizlenmiş 8,8 lik topların Anadolu'ya nakledilmesinde kullanılmıştı. Mezkur tekneyle daha sonra mayın dökülmüştü[545]. İstanbul'dan İntibah, Sağrım, Şaika, Kasımpaşa, Rehber istimbotları ve Haliç, Beykoz, Darıca motorlarıyla Galata yatı Büyük Taarruzun ardından İzmit'e kaçırılarak ilerleyen dönemler de düşünülerek hazırlıklar yapılmıştı. Lozan Konferansı'nın uzamasının ardından İntibah gemisi ve küçük Haliç motoru mayın dökme gemisine dönüştürülürken, İstanbul'dan 67 adet Osmanlı modeli Alman mayını ile Peyk-î Şevket motorundan 10,5'lik Krupp top, Sakız gambotundan 1 adet 10,5'lik shanider, kömür mavnaları, Karadeniz'den toplanan 100 kadar mayın ve cephane de getirtilerek komutanlığın emrine verilmişti. 7 Şubat 1923'de Darıca, Çatalburnu, Dil İskelesiyle, Dilburnu arasına muhtelif mayın hatları tesis edilmişti[546]. Bu muvaffakiyetlerde en önemli paylardan birisi de İzmit Bahriye Komutanı Albay Celal Bey'e aitti[547].

3.2.2.10. Batum, Novrosiski Kıdemli Deniz Komutanlıkları

Rus Limanlarında devam eden deniz nakliyatı ve sevkıyatını düzenlemek için Novrosiski ile Tuapse'de (Batum) bir kıdemli deniz komutanlığı ihdas edilerek komutanlığına 14 Mart 1921'de Binbaşı Rıza Bey getirilirken, Batum Bahriye Komutanlığı'na da 16 Mart 1921'de Mehmet Ali Bey tayin edilmiştir. İrkap ve İhraç Komutanlığı olarak faâliyetlerini sürdüren komutanlığın 1921 sonlarında Kıdemli Deniz

---

[545] Işın; **a.g.e.**,s.60
[546] Bu mayınlara çarpan bir İtalyan vapuru Derince yakınlarında batmıştı. Bkz. Işın; **a.g.e.**, s.140-141
[547] Işın; **a.g.e.**, s.154; Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp…***, C.IV, s.509

Komutanlığı hâline dönüştürülmesinin ardından faâliyetleri artmıştır. 1922 yılı başında komutanlığa Binbaşı Sait Bey getirilirken, komutanlık Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı'nın istekleri doğrultusunda mazot, gazyağı, gaz, silâh, cephane ve sair malzemeleri Anadolu'ya sevk etmeye ve zaman zaman istihbarat görevi de yerine getirmeye başlamıştır[548].

3.2.2.11. Ernis Tersane Komutanlığı (Van Gölü'ndeki Müfreze)

Van Gölünde sefer ve nakliyatçılık fikri aslında çok eski bir düşünce olmasına rağmen Osmanlı Devleti için oldukça yeni bir uygulamaydı. Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde Avrupa emperyalizminin en mühim silâhı olan ekonomi vasıtasıyla Osmanlı'nın topraklarına el uzatması, devrin yönetiminin geçte olsa iç sular hazinesini fark etmesini sağlamış ve Ernis Tersanesi ile Avrupalının sömürü düzenine karşı bir "dur" denilmek istenmiştir.

Ernis Tersanesi'nin bulunduğu yer coğrafî konum itibariyle zengin maden yataklarının olduğu ve ticaret yollarının geçtiği Anadolu'nun en büyük kapalı havzasıydı. 16 Ağustos 1879 tarihinde Osmanlı gayr-i Müslimlerinden Abraham Kafafyan ile Artin Sarrafyan tarafından işletilmesine ve inşasına Şurâ-i Devlet-i Nafia Dairesi vasıtasıyla talip olunan Van Gölü'ndeki tersaneye fermanın verilmesinin hemen ardından, Nafia Dairesince imtiyaz sahiplerine 13 Ekim 1879 tarihinde yirmi maddelik bir mukavelename imzalattırılır. Mukavelenameye göre adı geçen kişiler, imtiyaz fermanının kendilerine tevdiî edileceği güne kadar kefalet akçesi olarak Osmanlı Bankasına 500 Osmanlı altını yatırmayı kabul ederler. Bu söz konusu mukavelenamede imtiyaz sahiplerinin vapur işletebilmek için sahip olmaları gereken özelliklerle ilgili esasları bulunmaktadır. Mukavelenamenin 17. maddesinde yer alan yükümlülüklerinden birisi de şartnameye uygun olarak bir şirket tesis etmektir. İmtiyaz sahipleri gerek fermanın gerekse mukavelenamenin yükümlülükleri doğrultusunda merkezi dersaadet de, şubesi Van'da tesis edilecek olan kırk yıllık ömür biçilen, başlangıçta her biri 11 Osmanlı lirası olmak üzere 5.000 hisseye taksim edilen, 4500 adedinin piyasaya arzı planlanan 55.000 Osmanlı lirası sermayeli, Van Gölü Şirket-i

[548] Işın,**a.g.e.**,s.59

Osmaniyesi'nin dört bölüm, on yedi maddeden oluşan nizamnamesi ilk olarak Nafia Nezaretine verilmişlerdir[549].

Tüm bu gayretlere ve aradan iki yıl geçmiş olmasına rağmen Van Gölü'nde vapur işletme girişimleri icraya konulamamıştır. İşletme için imtiyaz sahipleri tarafından yatırılması gereken 120 Osmanlı altın lirası yatırılmadığı gibi Van Valisinin devrin yöneticilerine durumu arz ile yazarak bildirmesine rağmen, iş bir müddetliğine askıya alınmıştır. Mezkur gölde vapur işletilmesi fikrini 1897 yılında ilk ortaya atan Anadolu Islahat-ı Umum Müfettişi görevini yürüten Yaver Müşir Şakir Paşa, düşünceyi yeniden hayata geçirmiş ve durumu 2 Nisan 1897 günü bir lahiya ile Bab-ı Ali'de dile getirmiştir[550].

Paşanın vapur işletme konusunda ısrarcı olmasının en önemli sebebi, Van ile Bitlis arasında zirai ve ticarî hayatın canlanmasının sağlanacak olması, ayrıca Muradiye'de (Bargiri) çıkarılması planlanan petrolün yataklarına yakın oluşu sebebiyle sevkıyat işlerinin hızlı yapılabilmesi, mezkur iller ile Erzurum, Bitlis, Adilcevaz, Tatvan, Erciş, Ahlat gibi çevre illerin asayişinin de bu yolla temin edilebilecek olması, İran ile Trabzon arasındaki kervan yolunun 36 saat kısalacak olması ve artık güzergâhın Bakü üzerinden değil, doğrudan Van-Erzurum güzergâhından geçebilecek olması ile bu durumun ülke ekonomisine yapacağı olumlu katkılar düşüncenin yeniden gündeme taşınmasında etkin olmuştur. Bu gelişme üzerine 18 Ekim 1896 tarihinde ufak çaplı vapur ve şilep imal edebilecek bir tersanenin Bahriye Dairesinin muavenetiyle kurulmasına, vapur, duba, tersane ve iskele inşaatı için 16030 Osmanlı altının , 7000 lirasının mahâlliden, geri kalanının borçlanma yoluyla sağlanabileceği tespiti yapılarak, Tersane-i Amire-i İmalât Dairesinden birde keşif defteri hazırlatılması istenmiştir[551].

Bu suretle faâliyete geçen bölgenin tek liman işletmesi olan Ernis Tersane Müdürlüğü, Osmanlı Devleti zamanında biraz ihmâl edilse de 9 Eylül 1920 tarihinde tersanenin yeniden faâliyete geçirilmesi 15. Kolordu komutanı Kâzım Karabekir tarafından tekrardan istenince, bir defa daha gündeme gelmiştir. Çünkü bu bölgede askerî malzemenin sevkıyatının yanında Ludur'daki kömür madeni işletmeciliği, Muradiye'deki petrol yatakları işletilecek olması hâlinde Millî Mücadeleye önemli bir

---

[549] Fahrettin Tızlak; **"Van Gölü'nde Vapur İşletme Teşebbüsleri"**, *Belleten*, C.LXIV, S.240, Ankara 2000, s.473-477
[550] **a.g.m.** ,s.479-482
[551] **a.g.m.** ,s. 483

kaynak sağlandığı gibi yalnızca posta taşımacılığından kalacak miktar 2 bin Osmanlı lirası olacaktı[552].

Millî Mücadele'nin en hareketli, maddi anlamda en sıkışık olunduğu dönemde bu müfrezeye 2 güverte subayı, 2 makine subayı, 1 levazım teğmeni, 6 deniz neferiyle Şubat 1922 tarihinde Batum yoluyla Müessesat-ı Bahriye Kumandanlığı emrine tayin edilmişti. Tüm bunların yanında sadece Türkler değil, menfaatleri Anadolu hareketiyle örtüşen Ruslarda Van'a askerî yatırım yapmaktan geri durmayarak Van Gölü'ne üçü büyük, biri küçük dört motor getirince, BMM ve Bakanlar Kurulu hiç zaman yitirilmeksizin bu sefainin faâliyete geçirilmesi amacıyla ortak karar almıştı[553].

Ama ilerleyen dönemlerde bu müfrezenin işlerliğini kaybetmiş olması ve savaş müddetince fayda sağlamaması üzerine askerî personel mecburen Trabzon'daki bahriye komutanlığına sevk edilmiştir.

3.2.3. Anadolu'nun İstiklâli İçin Faâliyet Gösteren Gizli Örgütlerin Denizden Yaptığı Katkılar ve Casusluk Faâliyetinin Önlemesi

İstiklâl Savaşı başlamadan evvel Teşkilât-ı Mahsusa'nın desteğiyle bir çok gizli grup İstanbul'da faâliyet göstermeye başlamıştı. Bu grupların içinde ve oluşumunda muvazzaf subaylardan başka siviller, gümrük memurları, kaptanlar ve motor sahibi denizciler de yer almaktaydı.

İstanbul'daki tüm askerî ambar ve depoları boşaltarak Anadolu'ya gönderen bu gruplarla İtilâf güçleri baş edemiyordu. Öyle ki sevkıyatlarında çoğu zaman kimsenin düşünemeyeceği yöntemlere başvurup Fransız ve İtalyan deniz nakliye şirketlerine kaçırdıkları askerî malzemeyi taşıtıyorlardı[554].

---

[552] TİH; **"Deniz…",** (Saim Basbelli)**,** C.V, s.32
[553] **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/01/-/05/22/1**; TİH; ***Deniz…***, C.V, s. 75
[554] Fransız "Pake Kumpanyası'nın", Adana, Ararat, Ladvil, Langer, Vesta, Mecta, Vestalya ile İtalyan "Loyt Trieste Kumpanyası'nın", Bukovina, Kampodoglio, Karniyola, Kastinya, Cleopatra, Marano, Minerva, Megri, Oratina vapurlarını kullanıyorlardı. Bkz. Emrullah Nutku; **"İstanbul'da Yer altı Çalışmaları"**, *Yakın Tarihimiz*, C.I, S.12, 1962, s.377-378

Bu gruplardan birisi ve en etkilisi olan Karakol Cemiyeti[555], Kara Vasıf'ın önderliğinde 13 Kasım 1919'da kurulmuş, 1920 tarihinde Kara Vasıf'ın İngilizler tarafından tutuklanarak Malta'ya sürgüne göndermesine kadar düzenli olarak faâliyetlerini yürütmüşse de, Mustafa Kemal Paşa'nın grubun bazı yönetmelik maddelerini tasvip etmemesi sebebiyle Anadolu siyasetinde fazla etkin olmasına müsaade edilmemişti. İstanbul ve çevresindeki ilk tepkisel hareketi tertipleyen grup, İngiliz ve Fransız güçlerinin depolarındaki pek çok silâhını, askerî mühimmatını, gemiciler ve limanda çalışanlar vasıtasıyla İngiliz denetimindeki ambar ve depolardan (56.000 mekânizma, 320 makineli tüfek, 1500 tüfek, 1 batarya top, 2000 sandık cephane, 15.000 matara, 1.000 tona yakın malzemeyi) Anadolu'ya kaçırmıştır. Cemiyet İstanbul'un işgaline kadar (16 Mart 1916) faâliyetlerine devam etmiş; fakat işgalden sonra yeniden toparlanmaya çalıştıysa da başarılı olamamıştır. Bunun üzerine cemiyetin Üsküdar Şubesi reisi olan Yarbay Muğlalı Mustafa'nın önderliğinde "Zabitan Grubu", faâliyetlerine Karakol'un kaldığı yerden devam etmiştir. Karakol Cemiyeti, Yenibahçeli Şükrü'nün komutanlığındaki menzil hattı vasıtasıyla asker, er, silâh ve cephane kaçırma işlemlerini gerçekleştirebilmişti[556]. Tüm bu gelişmeleri müteakip Karakol Cemiyeti bir de Sovyet Ruslarla yaptığı 11 Ocak 1920 tarihli antlaşma uyarınca, İslâm ülkelerini emperyalizmin baskısından kurtarabilmek için Rusya'dan silâh, cephane, para yardımı almak kaydı şartıyla Beyaz Ruslarla savaşacak silâhlı bir kuvvet tesis ederek Batum, Hindistan, Afganistan ve İran'da isyanlar tertip edecekti[557].

Fethiye İhtiyatı Bahriye Grubu'nun, Anadolu'daki Türk istiklâl Mücadelesinde önemli bir yeri vardı. Grup Muğla kıyılarının gözetlenmesinde işbirliği yapabilmek üzere 8 Temmuz 1922'de doğrudan Batı cephesi komutanlığına bağlanmıştı. Çünkü Yunan donanmasına bağlı gemiler, devamlı surette Marmaris, Bodrum, Fethiye, Antalya ve Mersin sahillerinde karakol yaparak Türk askerî nakliyatını zedelemeye

---

[555] Alb. Kara Vasıf,Galatalı Şevket, Yrb. Kemalettin Sami (Gökçe), Yrb. Edip Servet (Tör), Baha Sait, Kara Kemal, Bnb. Ali Rıza, Bnb. Ali (Çetinkaya), Av. Refik İsmail, Çerkez Reşit, Muhittin ve Sudi Beyler, Bnb. Hüseyin Kadri, Yzb. Baki, (…). Bkz. Görgülü; **a.g.e.**,s.202

[556] Aydın Mesut; **"Millî Mücadele Döneminde İstanbul'da Faâliyette Bulunan Gizli Gruplar"**, *Türkler Ansiklopedisi*, C.XV, Ankara 2001, s.647-648; İsmet Görgülü eserinde 1920-1921 yılları arasında grubun 2000 subayı Anadolu'ya kaçırdığından bahsetmektedir. Bkz. Görgülü; **a.g.e.**,s.202-203; Doğanay, **a.g.e.**, s.294, Karakol Cemiyeti'nin Anadolu'ya kaçırdığı silâhlardan bir kısmı; 320 makineli tüf., 1500 tüf., 1 top, 200 sandık mermi, 10.000 üniforma…; Bkz. Fethi Tevetoğlu; ***Millî Mücadele Yıllarındaki Kuruluşlar*****,** Ankara 1991, s.16-17; Fevzi Paşa'ya (Çakmak) örgüt tarafından 12 Mart 1337 (1921) tarihinde gönderilen şifrede, Anadolu'ya teknelerle Sarıyer bölgesinden 570 adet mavzer, 4 hafif mak. tüf., 10 sandık cephanenin İngilizlere yakalanılmasına rağmen askerî malzemenin saklanılmasına muvaffak olunduğu bildirilmiştir.

[557] Sarıhan, **a.g.e.**, C.IV, s.319

çalışıyordu. 16 Mart 1921 tarihinde kumandanlığa tayin edilen Binbaşı Necip ile birlikte Haziran 1921'e ulaşıldığında 14 subay ve 60 erden müteşekkil olan grup ilerleyen dönemlerde sayıyı 14 subay 250 er ve erbaşa kadar yükseltmişti. Grup ilk aşamada Yunanlılardan müsadere edilen "Bodrum" yelkenlisi ile işe başlamış, ardından İzmir, Fethiye, Doğan, Murat Reis, Köçek yelkenlileri ve bir filika ile devam etmiştir. Fethiye grubunun en önemli vazifesi Antalya'ya kadar olan sahil şeridini gözetlemekti[558].

Bunun dışında muhafazasını sağlamak, yakın Yunan ve İtalyan adalarından istihbarat taşımak, düşmanların bölge üzerinden bilgi edinmemesini temin etmek, silâh ve her türden kaçakçılığa mani olabilmekte sair vazifeleri arasındaydı. Gruba devlet tarafından yalnız bir atölye temin edilmiş; fakat herhangi bir deniz taşıtı verilmemişti. Bu atölyede Yunanlılardan el konulan küçük bir tekneyi de (Sakarya) motor takmak suretiyle vazifeye dahil etmişlerdir. Grubun Rodos, Kalimlos limanı, İstanköy ve diğer Anadolu sahillerine yakın adalardaki ajanları vasıtasıyla topladığı muhaberatı Batı Cephesi Komutanlığı'na ulaştırdığı gibi İzmir'de temin ettiği kaynakları da devreye sokarak Yunan ordusunun sevk ve idaresi hususunda malumatlar da alabilmekteydi. Ayrıca gruba bağlı bir tekne olan "Fethiye", Gökabat önlerinde altı ay süreyle karakol vazifesi yapmış ve topladığı haberleri merkeze taşımıştı. Bahriye Dairesi 2 deniz topuyla, 3 deniz uçağının gizli yollardan Fethiye'ye getirilmesi için İstanbul'daki gizli yardım örgütleriyle temasa geçmişti. 25 Nisan 1922'de İstanbul'dan kalkan İtalyan bandıralı "Bucdovina" vapuruyla Fethiye'ye yollanmak üzere Mersin'e 5,7'lik iki, 3,7'lik bir adet topun yanında beş adette uçak motoru yüklenmişti. Bu görevin başarıyla tamamlanmasının ardından 21 Ocak 1922 günü Köyceğiz çevresinde karaya oturan bir Yunan motoru ele geçirilerek Türk Bahriyesi'nin hizmetine alınmıştı. Batı Cephesi Komutanlığı, Bahriye İhtiyat Grubu'nun personelinden istifade ederek 9 subay, 109 er ve 3 makineli tüfek ile İzmir'de Bahriye Komutanlığı'nın temelleri atıldı. 15 Ekim 1922'de bu komutanlığa İzmir'e 120 mayın, 2 adet 6,7'lik, 1 adet 15'lik top göndermiştir[559].

Anadolu'nun silâhlı mücadelesine deniz yoluyla katkıda bulunan bir diğer örgütte Felah Grubuydu[560]. İşgal kuvvetleri üzerinde bir baskı unsuru olması sebebiyle zaman zaman isim değişikliklerine gitmek zorunda kalan grup, "Hamza", "Mücahit",

[558] Fethiye ile Küllük'ün kuzeybatısından başlayan karakol devriyesi Antalya'ya kadar uzanıyordu.
[559] Işın; **a.g.e.**, s. 61; Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp…***, C.IV, **a.g.e.**, s.542-545
[560] Felah Grubunun Sakarya Savaşı'ndan itibaren Millî Mücadeleye İstanbul'dan kaçırdığı eslihâlâr vasıtasıyla yaptığı katkılar ekler bölümünde verilmiştir.

"Muharip", "Felah" gibi isimler altında silâh, asker ve subayları Anadolu'ya kaçırmıştı. Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti'ne bağlı olarak 23 Eylül 1920'de kurulan Hazma Grubu'nun birinci şubesi, Ankara ile haberleşme ve koordinasyonun sağlanmasından; ikinci şubesi, Kıtaat-ı Fenniye olarak telsiz, telefon ve diğer muhabere vasıtalarının elde edilmesinden ve Ankara'ya sevkinden mesul olmuşlardı. Üçüncü ve son grupta, sair sevkıyatlarla ilgilenmekteydi. Grup, ayrıca Yunan ordusunun durumuyla ilgili haberlerin yanı sıra Damat Ferit'in Ankara'ya gönderdiği casusların listesini de ele geçirerek, ajanların yakalanmasında önemli bir vazifeyi de yerine getirmişti. Grup, 15 Aralık 1921 senesinde Muavenet-i Bahriye Grubuyla birleşerek birlikte faâliyetlerde bulunmaya başlamışlardı[561]. 15 Ağustos 1921 tarihinde grup adına İzmit'te gönderilen bir motorun İstanbul'a dönüşünde tüm üyelerinin İngilizlerce tutuklanmasıyla örgüt çökmüş oldu[562].

Muavenet-i Bahriye Grubu, 1921 yılı başlarında faâliyete geçmesine rağmen[563], Anadolu hareketinin ihtiyacı olan malzemenin temini için Kasımpaşa'daki tersanelerin, havuzların, fabrikaların ambarlarındaki top, torpido ve sair cephaneleri başarılı bir şekilde savaş alanlarına nakledebilmişti. Mondros Mütarekesinin imza edilmesinin akabinde de Haliç'te bağlı tutulan irili ufaklı savaş gemilerinden makine aksamları, toplar ve düzeneklerini Anadolu sahillerinde vazife icra eden Aydın ve Preveze gambotlarının yedek parça ihtiyacını temin maksatlı sökerek göndermişti. Bahriye Grubu'nun en önemli başarısı da bunları Fransız ve İtalyan bandıralı vapurlarla gönderebilmesiydi. İtilâf devletleri arasında İngiliz-Yunan politikası nedeniyle açılan bu yol Türklerin sevkıyatlarında kullandıkları en önemli unsurdu. Kapitülasyonlardan yararlanarak Türk karasularında serbestçe ticaret yapabilen bu "La Frances", "Loit Triesstro" ve "Pake" gibi şirketlerde ticarî kazanımlar çerçevesinde sevkıyat işine sıcak bakmaktaydılar. 1920 yılı sonlarına doğru cephane ve mühimmat, sebze nakliyatı gibi fişekhanelerden sivil denizciler vasıtasıyla indiriliyor ve Haliç'teki gizli gözetleme istasyonlarının yardımıyla gemilere yüklendikten sonra yola

---

[561] Sarıhan; **a.g.e.**,C.IV, s.189

[562] Aydın; **"Millî Mücadele…"**, s.649; Felah Grubu tarafından Anadolu'ya kaçırılan malzeme 2 adet 8,8 cm.lik, 2 adet5,7 cm. lik, 2 adet 3,7 cm.lik komple top, çeşitli cins ve markada 4800 top mermisi, 5 uçak ve 200 sandık uçak parçası, 554 sandık uçak bombası, 545 tüfek, 170.000 fişek, 3500 sıt çantası, 7 telsiz-telgraf çantası, 2 ışıldak ve dinamosu, 70 sandık barut, kapsül ve 2750 tapa, 1 istimbot, 15 sandık tıbbi malzeme ve ilaç. Bkz. Bargut; **a.g.e.**, s.137-138

[563] Cibalili Yarbay Nazmi (Haliç Komodoru), Güverte Bnb. Çerkeşli Haydar Abdullah, Kasımpaşalı Bnb. Fevzi, Güv.K. Yzb. Kulaksız Azmi, Güv. Yzb. Kasımpaşalı Zeki Mahmut, Mak. K. Yzb. Piyaleli Ziya, Dz. Yzb. Hulki, Dz. Üstğm. Faruk,, Dz. Üstğm. Hasan, Korvet Katibi Piyaleli Tevfik, Muavenet-i Bahriye grubunun ana personelini teşkil ediyordu. Bkz. Emrullah Nutku; **"Muavenet-i Bahriye Grubu"**, *Yakın Tarih Dergisi*, C.II, S.13, 1962, s.412; Görgülü; **a.g.e.**, s.208

çıkarılıyordu. Bu gemiler yola çıktığında denetim işlemi gerçekleştiren İtilâf gemilerinde pek çok Türk denizcinin de olmasından istifade edilirdi. Çünkü Türk sivil denizcilerde kendi aralarında teşkilâtlanmıştı. Yağkapanı'ndaki kayıkçıların kahyası olan Rizeli Ali Osman, Arapcamii mevkiîîndeki kayıkçılarla bir teşkilât tesis etmişti. Deniz Tahmil ve Tahliye işçileri de Siirtli Emin, Mehmet Ali Çavuş ve Arabacı kahyası Kâzım Efendiyle birlikte teşkilâtlanmışlardı. Muavenet-i Bahriye grubu 8 Kasım 1921'de Mavna isimli tekneleriyle İzmit'ten iki uçak gövdesi, iki motor ve on iki arabadan oluşan yüklerini alarak, 37 mm'lik Fransız gambotlarından sökülmüş iki adet shnaider topunu teslim etmişlerdir. 2 Ekim 1921'de Yavuz'dan sökerek Samsun Bahriye Müfrezesine gönderdikleri 8,8'lik krupp toplarının sevkıyatıysa Türk Millî Mücadelesinin önemli aşamalarından birisi olmuştu[564]. Muavenet-i Bahriye Grubu'nun Feriköy'deki 51 ve 52. şubeleri Bahriye silâh ambarlarından kaçırdığı silâhları yine aynı şubenin eratına dağıtmıştı. Bu şubelerin en önemli başarısı batan Mesudiye zırhlısının 7,5'luk iki seri ateşli topunu, 5,7 mm'lik bir başka topunu Anadolu'ya sevk etmesiydi[565]. Türk bandıralı gemilerle yapılan yolculuklar ve sevkıyatlar 1921 tarihinden itibaren oldukça büyük sıkıntılar doğurmaya başlamıştı. Muavenet-i Bahriye Grubu La Frances ve Pake şirketlerinin Ararat, Megri, Minerva, Dukovina, Kampidiglio, Kastinia, Vestalya, Mecda, Langer Lodvil, Anadolu, Dana, Marane ve Oratina yolcu vapurları ile savaş malzemesi taşımıştı. Muavenet-i Bahriye Grubu'nun İstanbul'dan Anadolu'ya taşıdığı malzeme[566]; (Tablo 10)

---

[564] Makine aksamları, topları ve düzenekleri sökülerek gönderilen gemiler arasında Yavuz'da bulunuyordu ve bu grubun dönem içerisinde yaptığı en büyük sevkıyat olmuştu. Bkz. Aydın, **"Millî Mücadele…"**, s.656; Nutku, **"Muavenet-i Bahriye…"**, s.413; Işın; **a.g.e.**, s.145-146 adı geçen eserinde malzemeyi 7 Ekim'de alındığını söylemektedir.

[565] Muavenet-i bahriye grubu cephaneleri çoğu zaman camilerde, tekkelerde saklamaktaydı. Saklanan malzeme arasında 60 manlier, 15 sandık cephane, 250 el bombası bulunuyordu. Koçer, **a.g.e**, s.90-92

[566] Tablo 10 Mithat Işın'ın ***İstiklâl Harbinde Deniz Cephesi*** ve Hüsnü Himmetoğlu'nun ***İstiklâl Savaşı'nda İstanbul'un Yardımları***, C: II, İstanbul, 1975, s.457-459 adlı eserlerinden derlenmiştir. Ancak bazı tarihlerin günleri birbirini tutmamaktadır.

Tarih	Gemi	Yer	Malzeme
24.08.1921	Lazaref	İnebolu	9 parça, 700 kg mühimmat
24.08.1921	Adana	Ereğli	4 parça, 164 kg mühimmat
02.10.1921	Lankr	İnebolu	2 parça, 200 kg mühimmat
02.10.1921	-	İzmit	8.8 cm lik 2 adet top Kürsüleriyle
03.10.1921	Ankara	İnebolu	12 parça,804 kg. mühimmat
06.10.1921	Adana	İnebolu	1 parça, 200 kg. mühimmat
09.10.1921	Lankır	Trabzon	2000kgf. Askeri mühimmat
09.10.1921	Adana	İnebolu	3 sandık dumansız tüf. barutu
22.10.1921	Lankr	Trabzon	2000 kg. askerî mühimmat
30.10.1921	Adana	Trabzon	4,7 cm'lik top için 600 atım mermi
05.11.1921	Ararat	Samsun	8 uçak kanadı,5 uçak botu ve teferruatı
07.11.1921	Mavna	İzmit	2 uçak gövdesi,2 uçak motoru, 12 araba ve diğer eşya
2-3.11.1921	Fettullah	Ereğli	2 adet 12 pusluk tüvup, 2 torpido, hava deposu, talim başlığı, hava boruları ve diğer malz.
2-3.11.1921	Fetullah	Ereğli	3 sand. Işıldak,dinamo, karbon ayna,4,5'lik 2 ışıldak, kablo, stim boruları
7-8.11.1921	Motor	İzmit	3,7 cm'lik 2 top
15.11.1921	Langer	İnebolu	6 parça, 1160 kg askerî mühimmat
16.11.1921	Langer	İnebolu	4,7'lik Amst.topları için 300 mermi, 4,7'lik Shnaider topları için155 mermi, top barutu, torpido harp başlığı, hava mak., takım sand.
28.11.1921	?	İzmit	Muhtelif Roda hâlât, makara ve carraskalar
10.12.1921	Langer	İnebolu	54 parça, 2475 kg askerî mühimmat
17.12.1921	Ladil	Trabzon	46 parça, 2025 kg askerî mühimmat
23.12.1921	Adana	Samsun ve İnebolu	56 parça, 2535 kg askerî mühimmat
28.12.1921	İndia	İzmit	7,5'lik top 286 atım mermi, 22.260 mavzer fiş., kasatura, 2 Mak.Tüf. , kuru piller
31.12.1921	Ararat	İnebolu	53 parça, 6180 kg. askerî mühimmat
02.12.1921	Vestalya	İnebolu	60.480 Alman mavzer fişeği
08.12.1921	Langer	İnebolu	1270 adet Baranda, sırt çantası, Kastamonu telsiz İstasyonu için hâlât, torpido kemik yağı, muhtelif roda hâlâtlar, makara ve carrakaslar
15.12.1921	Iraklıca	İzmit	7,5 deniz topu için 256 adet Tahrip danesi
15.12.1921	Iraklıca	İzmit	51 tüf. ve teferruatı, mermileri, 1 adet Uçak gövdesi
17.12.1921	Lodvil	İnebolu	Carraskal, testere, havan çekici, hava çeliği ve sair malz.
22.12.1921	Adana	İnebolu	2225 adet Sırt çantası
31.12.1921	Ararat	İnebolu	6 ton silindir, 1 ton gres yağı, demirci örsü zımpara tezgahı
13.01.1922	Ladil	Samsun	12 parça, 900 kg askerî mühimmat
17.01.1922	Bokovina	Fethiye Grubuna	Ege, Akdeniz haritaları, kronometre ve seyir aletleri
21.01.1922	Şadan	İzmit	54 sandık uçak bombası

23.01.1922	Ladil	Trabzon	600 atım cephane, 3,7'lik Trabzon'daki toplar için
27.01.1922	Firiji	İnebolu	15 parça, 1276 kg askerî mühimmat
?	Bahr-i Cedid	İnebolu-Trabzon	Liman evrakı, müruriye tezkireleri,şehriye tezkireleri, tonoz demiri ve zincirleri
?	İtalyan	Antalya	Muhtelif evrak
07.02.1922	Ararat	İnebolu	57 sandık trotil, 320 tapa, 2700 kapsül
12.02.1922	Ladil	Samsun	Kama kilidi, emniyet pinleri, mandalları, 1078 asker kasketi, çanta, fanila, eldiven
15.02.1922	Kastinia	Fethiye Grubuna	Barometre, termometre, saat, Rehber-i Derya,
20.02.1922	Ticaret-i Bahriye Motoru	İzmit	5 Mak.Tüf.,59.640 fişek, yedek namlu ve tkm. sandıkları
21.02.1922	Bandırma	Amasra	150 parça torpido tkm. ve teferruatı
25.02.1922	Mecda	Trabzon	7 sandık telsiz-telgraf cihazı
25.02.1922	Mecda	İnebolu	1100 infilak üstüvanesi, tapa
27.02.1922	Bahr-i Cedid	Trabzon Samsun	Döküm potası, kum ve teferruatı
05.03.1922	Vesta	Samsun	15 kalem ecza ve tıbbi malz.
05.03.1922	Mecda	İnebolu	2950 müsademe tapası, 244 sandık makarna barutu
11.04.1921	Ladil	İnebolu	34 parça, 2415 kg askerî malzeme
18.03.1922	Altay	İnebolu-Trabzon	Matbu evrak, hâlât
18.03.1922	Altay	Samsun	Toplar için vazelin
08.04.1922	Ladil	İnebolu	157 kalem uçak malz., 350 bombası ve tapası
08.04.1922	Ladil	Trabzon	28 kalem ecza, tıbbi malz.
08.04.1922	Ladil	İnebolu	14 sandık uçak malz., vazelin, torp. Malz., hâlât
12.04.1922	Şadan	İzmit	72.680 mavzer, 350 uçak bombası
19.04.1922	Şükran	İzmit	500 uçak bombası, 28.000 fişek, 7,5'lik sahra topu 198 atım mer.
22.04.1922	Altay	Amasra	47 kalem torpido eşyası
22.04.1922	Bahr-i Cedid	Trabzon	Anten, tlf. kordonu, telsiz ve tlf. Malz.
27.04.1922	Bokovina	Mersin	2 adet 5,7 'lik Krupp topu,2 adet 3,7'lik Maksim topu, cephanesi, 5 adet Uçak Motoru, ve teferruatı
01.05.1922	Cleopatra	Antalya	Atış cetv.,matbu evr.,haritalar
07.05.1922	Altay	Amasya	60 kalem muhtelif uçak malz.
03.06.1922	Hikmet	İzmit	2 adet 8,8,'lik top, 1400 atım mer. Ve takım sandıkları
03.06.1922	Lankr	Bartın	10 parça, 800 kg askerî malzeme
03.06.1922	Ararat	İnebolu	23 parça, 2000 kg askerî malzeme
12.06.1922	Minerva	Amasra	46 parça, 205 kg askerî malzeme
15.06.1922	Selamet	İzmit	18 sandık seri sahra cephanesi
20.06.1922	Marano	Antalya	2 adet 3,7'lik, Shnaider topu, 256 atım cephane., 3,7'lik cephane, gliserin, mavzer ve sair askerî malz.
27.06.1922	Minerva	Zonguldak	24 parça, 400 kg askerî malzeme
27.06.1922	Minerva	Amasra	6 parça, 362 kg askerî malzeme
03.07.1922	Megri	İzmit	2 adet 7,5'lik Shnaider topu, 400 atım mermisi

06.07.1922	Oratina	Bartın	20 kalem uçak malz.
07.07.1922	Minerva	Samsun	50 sandık Yavuz topları için tahrip ceph..,6 sand.ışık mermisi
08.07.1922	Megri	İzmit	545 tüf.,sahra cep., gliserin, vazelin,askı kayışı
10.07.1922	Maryanina	Samsun	56 parça, 2600 kg askerî malzeme
20.07.1922	Oratina	Amasra	6 parça, 260 kg askerî malzeme
30.07.1922	Likora	Trabzon	4 parça, 183 kg askerî malzeme
30.07.1922	Likora	Samsun	6 parça, 385 kg askerî malzeme
01.08.1922	Minerva	Amasra	147 kalem muhtelif.askerî malz.
01.08.1922	Selamet	İzmit	7,5 cm.'ik 14 sandık top mermisi
01.08.1922	Trabzon	İzmit	4 adet 4,7'lik Shnaider topu, 1050 atım mermisi
15.08.1922	Kambidoklio	Antalya	22 kalem ecza, 5,7'lik toplar için 105 mermi
15.08.1922	Kambidoklio	Antalya	7,5 'ik Shnaider topu, 150 atım mermi., 5,7'lik topların 105 mermisi
15.08.1922	Anadolu	İzmit	10 s/m Shnaider topu
15.08.1922	Afrika	Trabzon	2 parça, 275 kg askerî mühimmat
17.08.1922	Minerva	Samsun	19 parça, 1856 kg askerî mühimmat
07.09.1922	Anadolu	Samsun	85 parça, 5780 kg askerî mühimmat
16.09.1922	Vesta	Samsun-İnebolu-Trabzon	4 parça, 350 kg askerî mühimmat
21.09.1922	Oratina	Amasra	1 parça, 50 kg askerî malzeme
26.09.1922	Semiramis	Trabzon	13 parça, 1000 kg askerî malzeme
26.09.1922	Semiramis	Samsun	2 parça, 150 kg askerî malzeme
31.9.1922	Aljeri	İnebolu	2 parça, 40 kg askerî malzeme
10.10.1922	Meranu	Mersin	13 parça, 1500 kg askerî malzeme
14.10.1922	Motorlar	Mudanya	90s/m seyyar ışıldak
-	-	-	1 numaralı Barbaros'un istimbotu, Sarım römorkörü, 25 kalem askerî malz.
25.10.1922	-	İzmir	Matbu evrak,harita, piyade fişeği
25.10.1922	-	Bandırma	Muhtelif kalem eşya
26.10.1922	Motor	İzmit	2 deniz uçağı, yedek parça ve levaz.
29.10.1922	Lutfuhüda	İzmit	3 deniz uçağı, yedek parça ve levaz.
30.10.1922	Altay	Samsun	8,8'lik Yavuz topuna 150 mermi, 400 tapa
04.11.1922	Ereğli	İzmit	3 yangın tulumbası ve teferruatı
16.12.1922	Lankr	İzmir	13 parça, 460 kg askerî mühimmat
25.12.1922	Remo	İzmir	50 parça, 17915kg askerî mühimmat
05.01.1923	Lamartin	İzmir	22 parça, 11350 kg askerî mühimmat
15.01.1923	Montenegro	İzmir	25 parça, 12030 kg askerî mühimmat
15.01.1923	Lamartin	İzmir	21 parça, 11450 kg askerî mühimmat
21.01.1923	Goricia	İzmir	22 parça, 9780 kg askerî mühimmat
28.01.1923	Santana	İzmir	8 parça, 3200 kg askerî mühimmat

Ayrıca 12 Mayıs'ta Panos, 24 Mayıs'ta İtalyan, 7 Haziran'da Roma, 21 Haziran'da Avengelos ve 29 Haziran'da Avonyo vapurları silâh, cephane ve diğer askerî eşyaları İstanbul'dan İnebolu'ya getirmişlerdi. İtilâf devletlerinin tüm gayretlerine rağmen Anadolu'ya silâh sevkıyatının bir türlü önlenemiyor olması zaman zaman yabancı bandıralı gemilerinde aranmasını zorunlu kılıyordu. Bunlardan birinde İtalyan bandıralı Karnavale vapuruydu ki, 22 Eylül'de Karadeniz'e çıkarken İngilizlerce aranmıştı. 22 Aralık 1921 tarihindeyse silâh ve cephane yüklü olduğu tespit edilen Ermeni asıllı bir Fransız'a ait olduğu belirlenen Vera isimli vapur İngilizler tarafından yakalanmış, İngiliz-Fransız ilişkileri bu sebeple daha da gerginleşmiştir[567].

Millî Mücadele yıllarında her tehlikeli bölgeden Anadolu'ya silâh taşıyan başka bir grupta Müsellah Müdafaa-i Millîye Grubudur. Genelkurmay Başkanlığı'nın emrine göre görevini iki servis hâlinde yerine getirmekteydi ve şubeleri vasıtasıyla iş görüyordu. Bu şubelerin tamamının kurucu unsurları birbirinden ayrıydı.

a) Müdafaa-i Millîye Grubu: İstihbaratın sağlanması, casusluk yapan cemiyet mensuplarının tespiti, silâh, malzeme, cephane tedariki ve Anadolu'ya sevki. b) Müdafaa-i Millîye Teşkilâtı: Propaganda, İstanbul'daki Türkleri azınlık çetelerine karşı korumak, verilecek emirlere göre baskınlar ve tahripler yapmak üzere ekipler kurmak[568].

M.M. Grubu, İstanbul'daki işgal kuvvetlerinin zaaflarından istifade ederek Anadolu'nun istiklâli için 20 vapur, 36 motor, 4 taka, 3 sandal ve 1 mavnayla yaklaşık 40.000 ton silâh, cephane ve mühimmat sevkıyatını gerçekleştirmişti[569]. M.M. grubunun ilk işi olan Çekmece-Pendik hattındaki cephaneliğin boşaltılması

---

[567] Doğanay; **a.g.e.**, s.287-288

[568] Merkez:İhsan Paşa (Sökmen), Yrb. Kamil, Üsküdarlı Sadi, Ebbuziya Velid, Hüseyin Bey (Kavalalı Paşazade), Topkapı:Yrb. Hüsamettin (Ertürk), Yrb. Kemal (Koçer), Yzb. Emin Ali, Dz.Yzb. İsmail Hakkı Bey, Mehmet Bey (Çetin), Topkapılı İhsan, Serezli Niyazi, Beyazıt: Albay Besim, Yarbay. Mustafa (Muğlalı), Nidayi Paşa, Eminönü: Binbaşı Şevket, Binbaşı Asım, Teğmen Muhlis. Bkz. Görgülü; **a.g.e.**, s.204-206

[569] Ladil, Kaptanı Finograd ve komiseri Pierre Bedesh vasıtasıyla pek çok savaş malzemesini Anadolu'ya sevk etmişti. Bunlardan bazıları, 1.3.1922'de 370 ton savaş malzemesini İnebolu'ya bırakmasından evvel Mersin ve Ararat'ta bölgeye sevkıyat yapmıştı. Yük gemiye Fener önünde boyanırken alındı. Koçer; **a.g.e.**,s.138; 165 ton savaş malzemesiniyse 19 Temmuz 1922'de Samsun'a sevketmişti. Bkz. Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.143; Eyüp (Durukan) tarafından kurulan İmalât-ı Bahriye Grubu'da 19 Mart 1920'de işgal kuvvetlerinin denetimi altındaki depolardan Anadolu'ya silâh, cephane, mühimmat kaçırmak maksadıyla kurulmuştu. Aydın; **"Millî Mücadele…"**, s.655; Ankara'dan gelen şifreli bir muvafakat telgrafı üzerine M.M. Grubu 15 kişilik bir mühendis kafilesini Samsun'a sevk etmek üzere gerekli tertibatı aldı. Bu Anadolu'ya sevk edilecek mühendis grubunu çoğu zaman koordineli çalışan gizli gruplar yönlendiriyordu. M.M. Grubunun yanında bu sefer Muavenet-i Bahriye grubu vardı. Grup mühendisler için Gülnihâl vapurunu ayarladılar. Mühendisler 16 Şubat 1921 günü vukuatsız ve arızasız Sinop'a ulaştılar. Nutku; **"İstiklâl Savaşında…"**, s.329-330

hadisesinde grup üyeleri diğer gizli grupların yaptığı gibi askerî malzemenin nakledilmesi için İstanbul'da sevkıyat yapan yabancı bir nakliye şirketiyle anlaşmışlardı. Bu şirket Fransız "Rosalt" ve gemileri ise "Ararattı." Gemi, 11.000 lira karşılığında kiralanarak boyanma bahanesiyle Haliç'e getirerek yüklemiş, ardından yolcusunu da tamamladıktan sonra gemiyi İnebolu'ya gönderilmişti. İlk yük 1000 ton olarak hesaplanmasına karşılık 650 ton olarak yola çıkmış, hatta yolda denetime takılınca Fransız şirketi fiyatı 50.000 e kadar yükselmişti. Tüm bu olumsuzluklara rağmen gemi 2 Mayıs 1921 tarihinde Karamürsel Limanına ulaştı. Ararat'ın İnebolu'ya gelmesiyle, Ladin sefer hazırlıklarına başladı. Ladin küpeştesine kadar suya gömülü (40.000 mermi, 50 ton barut ve trotil) olduğu hâlde 6 Mayıs'ta Karamürsel'e ulaşmıştı. Fakat yola çıkmadan evvel Kasımpaşa-Fener arasında kırk cephane sandığının birinden düşen mermi ateş alınca gemi ve semt havaya uçma tehlikesiyle karşı karşıya kalmıştı. Bunun ardından gelen üçüncü gemi Adana[570] vapuruydu. Vapurun sorumluluğu Teğmen Ahmet Fuat'a verilmişti. Grup köylere ulaşıncaya kadar artık cephane ve silâh (hatta süvariler için 3.000 mızrak) sevk edebiliyordu[571].

Ancak Ararat vapuruyla yüklü miktarda cephanenin Anadolu'ya kaçırıldığının yerli işbirlikçilerin marifetiyle öğrenilmesiyle sevkıyatın önlenebilmesi için Anadolu hareketini destekleyen M.M. Örgütü ile diğer millî gruplara karşı yoğun bir mücadele başlatan İngilizler, daha radikal bir tedbiri harekete geçirerek Sarıyer Polis Karakolu'nu basmış, 474 piyade tüfeği, 7 makineli tüfek, 250 el bombası, 135 kasa cephaneye el koymuş, polisleri de tutuklayarak kendi karargâhlarına götürüp, ifadelerini almışlardır. Hiç şüphe yok ki yaşanan bu olay, M.M. Grubuna vurulan en büyük darbelerden biridir[572].

---

[570] Adana vapuru 6 Kasım 1921 günü bomba, silâh, mermi, şarapnelden oluşan 400 tonluk yükünü İnebolu'ya getirmiştir. Bkz. Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.131, aynı vapurun 30 Kasım 1337 (1921) de yüklediği 400 sandık fişek, mermi ve askerî malzemeyi Yüzbaşı Bilal ve Muharrir Velid Bey vasıtasıyla İnebolu'ya gönderdiğini, Genelkurmay Başkanlığı'nın nakliye masrafları için öngördüğü ton başına 30 liranın fazla bulunarak Fransız şirketiyle varılan antlaşma gereği ton başına 27 lira istenildiği hâlde yapılan pazarlıklar neticesinde, şirketin eski mukavelesi gereğince 60 tonun 25 liradan hesabı tutulmak üzere 450 ton malzemenin (3..12.1337) akşama doğru yerine vasıl olacağı bildirilmiştir. **TİTE Arşivi, K:35, B:110, G:110**; **TİTE Arşivi, K: 35, B: 114, G: 114**

[571] İlk seferde gemide 45.000 mermi de mevcuttu. M.M. Grubunun çalıştırdığı tekneler 104 sefer yapmışlardı. Bu teknelerden bazıları Allah Kerim, Nimet-i Hüda, Oğuz, İsmet, Kürdistan, Mustafa Kaptan'dı. Motorların sevkıyat sırası ise, Ararat, Ladin, Adana, Ararat, Ladil, Mersin, Ararat, Ararat, Ladil, Ladil, Lelet, Lelet, Adana, Adana, Ladil, Mersin, Langer, Lelet, Langer, Langer, Lelet, Adana vapurları idi. Sevkıyatta nakledilen askerî malzeme ise, 25 iyi durumda top, 613 dürbün, 712 tüfek, 2.700.000 fişek, 67.307 palaska, 125 ufak top, 400.000 nal ve mıh, 8.206 çanta, 54.728 ekmek torbası, 98.785 matara ve pek çok eyer ve koşum akımları, demirci ve marangoz takımları, barut, tronil, haberleşme araçları… M.M. Grubuna yardımcı olan kişilerin başında "La Frances" şirketinde çalışan Arif, Terziyan, Papazyan kardeşler, Hogasyan ve Badeş başta gelen isimler arasındaydı. M.M. Grubu'nun hemen hemen tüm belgeleri elden taşınıyordu. Koçer; **a.g.e.**, s.12 vd.

[572] Balcı; **a.g.e.**, s. 101

Fransız De Lakruva, "Şark Komitesi" tarafından Türk ulusal mücadelesine katkıda bulunması maksadıyla İstanbul'a gönderilmişti. Durumdan haberdar olan M.M. Grubu üyesi olan Velid Bey'i De Lakruva ile temasa geçmesi görevi tevdiî edildi. De Lakruva ile temasa geçen Velid Bey, Fransız alayının denetiminde bulunan Zeytinburnundaki ve Baruthanedeki silâh ve mühimmat depolarından cephane verilmesini istemişti. Bu cephanelikte Wrangel ordusuna ait tüfeklerle birlikte milyonlarca fişek mevcuttu. Bu cephanelikteki silâhlar 6-7 sefer sonunda Anadolu'ya taşınmaya muvaffak olunmuştur[573].

Maçka Silâh Fabrikası'nın Müdürü Binbaşı Bahaeddin Bey'de, örgütün diğer üyelerinin yaşadığı gibi silâh temin etmekte değil, silâhları Anadolu'ya geçirmekte güçlüklerle karşılaşıyordu. Bu yüzden silâhhaneye güvendiği askerleri ve iş görecek personeli alıyordu. Genellikle de silâhları fabrikanın alt katındaki tünel maharetiyle kaçırıyordu. Bir defasında 215 makineli tüfek, 800 sahra telefonu, 55.000 adet 98 model Alman tüfeği süngü kolunu Anadolu'ya geçirmek için Çengelköy Limanına getirdi. Buradan takalar aracılığıyla İnebolu'ya, geriye kalan kısmını ise kara yoluyla Bilecik'e Millî Kuvvetlere ulaştırabilmiştir[574].

Mondros Ateşkes Antaşması'nın imzalanmasının ardından ordu terhis edilmesine rağmen Anadolu'nun diğer yörelerinde olduğu gibi Osmanlı Ordusunun terhis edilmeye, ordunun silâhları da teslim edilmeye başlamıştır. Reşadiye (Datça) çevresi oldukça hareketlidir. Buradaki en hareketli teşkilâtlarından birisi de Reşadiye Kuva-yi Millîyesidir. Bölgede bulunan 57. Tümen Karargâhının silâh depoları Muğla ve ilçelerinde yer almaktaydı. Bu silâhlar yörenin Kuva-yi Millîyecileri tarafından teslim edilmeyerek saklanmış ve cemiyetin Nazilli'deki teşkilâtlanması tamamlandıktan sonra 57. Tümen'in ve halkın elinde mevcut olan tüm silâhlar yine cemiyetin gayretleriyle Anadolu'ya nakledilmiştir. Ancak Nazilli Heyet-i Merkeziyesi, halkın elinde bulunan silâhları denetim altına almaya çalışmışsa da, halk işgal sebebiyle silâhları teslim etmemiştir. Ağustos 1920'den sonra cephedeki askerlerin silâh ve cephaneleri, bölgesel jandarma ve Millî Müdafaa Vekâletince karşılanmaya başlanmıştır[575].

---

[573] Koçer; **a.g.e.**,s.78; Bu nakliyat ile ilgili bilgiler Millî Mücadele'de Fransızların Desteği konusunda değinilecektir. Felah Grubu'da "Moryak" vapuruna Zeytinburnu'ndan yüklediği 17.000 top mermisi ve 106 ton askerî yükü 15 Mayıs 1921'de İnebolu'ya göndermiştir. Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV,s.431

[574] Balcı*;* **a.g.e.**, s.114

[575] Mehmet Çanlı-Ünal Türkeş; ***Datça (Reşadiye) Kuva-yi Millîyesi***, Ankara 1999, s,59-60

Muğla ve Reşadiye bölgesinde silâh ve cephane, bölgedeki askerî silâh depolarından bir miktar karşılandıysa da bölgenin, adalara yakın olması ve bölgede uzun yıllar kaçakçılık yapılması silâh teminini kolaylaştırmıştır. Tüm bunların yanında Kuşadası'na İtalyan gemilerince silâhta getirilmektedir. Depolardaki silâhlar, İtalyan askerler tarafından çalınarak Türklere adedi 4 liradan satılmıştır. Fakat bölgedeki otorite ve organizasyon boşluğunu ortadan kaldırabilmek adına silâh, elbise, eşya ve iaşenin temini 1920 Ağustosu'ndan itibaren jandarma birlikleri ve Millî Müdafaa Vekâletince karşılanmaya başlanmıştır[576].

Millî Mücadele'ye İstanbul'dan destek veren bir diğer gizli örgüt Sarıyer Müdafaa-i Millîye Örgütüdür. Bu örgüt kısa süre içerisinde muntazam bir biçimde Anadolu'ya silâh ve cephane kaçırmaya, yöredeki çeteleri temizlemeye başlamıştır. Tüm bunların dışında Anadolu'daki gizli örgütlere lojistik anlamda ihtiyaçlarını karşılamak, onlara yeni hareket alanları sağlamak maksadıyla semtteki balıkçı, esnaf, motorcu (tekne, taka, gulet, çektirme, gemi) sahiplerinden yararlanma yoluna gidilmiştir. Sarıyer örgütü genelde Haliç'ten, Telli Tabya'dan, Anadolukavağından, Altınkumdan, Rumelifeneri'nden silâh ve cephane temin ederek bunları deniz yoluyla Anadolu'ya gönderecek kişileri de tespit ederek görevlendirmiştir. Örgüt yöneticilerinden bazıları silâh ve cephane kaçırma işini organize ederken, diğer kısmı deniz yoluyla Anadolu'ya kaçırma işlerini üstlenmiştir. Örgütün yöneticileri Haliç'teki mavnaların sahipleri, İstanbul Hamalcılar Cemiyeti Başkanı ve sair yöneticilerle sürekli yakın irtibat hâlindeydi. Bu sayede silâh ve cephane kaçırmada büyük kolaylık sağlanmıştı. Anadolu'ya yapılan sevkıyatlarda Şirket-i Hayriye'nin vapurlarından da yararlanılırdı. Bu gemilerin ve personelinin en önde gelenlerinin isimleri eski Turgut Reis gambotu ikinci kaptanı Dilşat, Yörük gemisinin kaptanı Sait, Anastasia gemisi kaptanı Sava, Avniye motorunun sahibi Pazarlı Eyüp Reisoğlu Mustafa, İsmet motoru kaptanı Babaoğlu Ahmed, Kavak Limanı çavuşu Büyükdereli Karabet Efendiydi[577].

Bu isimlerin arasında bir kişi vardı ki, onun ismi hepsinden daha fazla öne çıkıyordu. Bu zat İran vatandaşı olan Ermeni asıllı David Sehakkuli Beydi. Sehakkuli, İtilâf devletlerinin o dönemde tercümanlığı görevini yürütüyordu. Ancak görevinin üzerinde sorumluluklar üstleniyordu. İngiliz polisinin bulunduğu gemi ile denetime çıkıyor, polisten önce gemiye atlayarak yükün kontrolünü yapıyor ve "uygundur"

[576] Ekim 1919'da 60 deve yükü silâh ve cephane Göcek'ten Muğla'ya oradan Aydın'a nakledilmiştir. **a.g.e.**, s.60-61
[577] Balcı; **a.g.e.**, s.29-31

raporunu veriyordu. Cephane ve silâh yüklü gemilerin denetimini Sahakkuli özellikle kendisi yapmaya özen gösteriyordu. Mühimmat yüklü tekne ve gemileri anlayabilmek içinse, gemilerin sahipleriyle aralarında özel bir irtibat geliştirmişlerdi. Tekne ve gemi kaptanları silâh yüklü olduklarında gemilerinin önüne bir bayrak asıyor, bunun üzerine Sahakkuli'de daha dikkatli ve hızlı hareket ediyordu[578].

Yabancı gemilerle Anadolu'ya önemli miktarda subay da kaçırılmıştır. Asker ve mühimmat taşımada rol oynayan önemli bir unsur da sivil motor sahipleriydi ki, Hacı İbrahim Ak Efendi bunlardan birisiydi ve Sadıkoğlu firması adına satın aldığı İtalyan bandıralı "Marriannia" vapuruyla silâh ve cephane taşımıştı[579].

İstanbul'da yapılan taşıma sırasında Beylerbeyi'nde yaşayan Osman Nuri Bey'in evinde tesis edilen gizli telsiz istasyonuyla, Beykoz'dan veya Boğaz'ın başka bir yerinden Anadolu'ya silâh, cephane, personel kaçıracak olan motor, yelkenli gemilerin Boğaz'ın denetimsiz olduğu saatlerde hareket etmesi için gerekli bilgiler veriliyor, o saatler arasında sevkıyat işlemleri gerçekleştiriliyordu[580]. 1916 yılı başlarında Anadolu sahillerinin uç kısımlarındaki köyleri, Adalar Denizi sahillerindeki adalardan gelen casus ve korsanlar devamlı surette basıyorlardı. Silâhlanmış Rum çetelerine karşı, küçük tekneler vasıtasıyla Türk denizcilerinin düzenlediği bu ilk baskın, 18 Eylül'de Ayvalık'ın batısındaki Gimonisi Adasına Üsteğmen Linsmayer tarafından düzenlendi. Üsteğmen Hesselbergen tarafından Meis Adasının doğusundaki Kekova baskınına ise 180 kişi katılmıştı[581].

3.3. ANADOLU BAHRİYESİ'NİN MİLLİ MÜCADELE YILLARINDAKİ YAPILANMA ÇABALARI VE FAÂLİYETLERİ

Novrosiski limanına Yunan ticaret gemileri pek çok defa gelip gitmekteydiler. Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı da bu sıralarda gambotlarla Yunan deniz ticaretini baltalamak maksatlı taarruzi harekât planları kurmaya başlamıştı. Bu maksatla Trabzon'da saklanan motor gambotların silâhları ve cephaneleri Şahin vapuruyla bölgeye sevk edildi. Bu askerî mühimmat 18 Nisan 1922'de diğer

---

[578] **a.g.e.**, s.31-32
[579] İlyas Sami Kalkavanoğlu; ***Millî Mücadele Hatıralarım***, İstanbul 1957, s.18
[580] Doğanay; **a.g.e.**, s.288-289
[581] Sanders; **a.g.e.**, s.173; Türk Kurtuluş Mücadelesine silâh kaçırarak katkıda bulunan diğer gizli gruplar,Yıldırım, Yavuz, Berzenci, Namık, Hamza…

gambotlara geçirildi. Sakarya Savaşı'nın kazanılmasının ardından da Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komuntanlığı Ruslardan iki motor satın aldı. Bu tekneler zayıf silâhlarıyla Karadeniz'de değil; ancak Marmara'da kaçakçılığı önleyebilirlerdi. Bu gelişmeler olurken "Enosis" isimli Yunan gemisinin de bölgeye hareket ettiği öğrenilmişti. Bunun üzerine Türkler taarruz planlarını birer birer uygulamaya koydular. 1 ve 2 no'lu motorbotlar 20 Nisan 1922'de harekete geçtiler. 1 no'lu motorda Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Kumandanı Fahri bey bulunuyordu.

1) Motorlar, Enosis'ten iki gün evvel Gelincik limanına uğrayacaklardır.

2) Tüm motorlarda iki ton benzin ve 15 günlük kumanya bulunacaktır.

3) Şüpheyi çekmemek ve uluslar arası antlaşmaları bozmuş olmamak için motorların birisinde sahte bir makine arızası çıkarılacak ve bitaraflık hukukuna uygun olarak kıyıya iltica edilmiş olunacaktır.

4) Yunan gemisi ticaret harp hukukuna uygun olarak zapt ve müsadere edilecektir.

5) Yunan gemisi ilk olarak Batum'a sevk olunacak, Batum'a 30 mil kala rota değiştirilerek en yakın Türk limanına (Hopa) gidilecektir.

6) Türk limanından müsadere edilen gemiye bir kıt'a asker alınacak ve gemi sonra Trabzon'a sevk olunacaktır.

7) Yunan Karakol gemisine rastlanırsa gemi derhâl batırılacaktır[582].

Motorlar Gelincik Limanının yanındaki işaret istasyonu civarına geldiklerinde 2 no'lu motorda yangın başlamış ve motorlar Gelincik Köyünün koyuna sığınmaya mecbur kalmışlardı. Bu elbette bir savaş hilesiydi. Maksat 25 Nisan günü harekete geçen Yunan şilebini yakalamaktı. 25 Nisan akşamı Yunan gemisinin hareket edeceği bildirildiği hâlde beklenen olmamış, gemi hareket etmemişti. 26 Nisan akşamına gelindiğindeyse Yunan şilebi demirli bulunduğu yerden ayrılarak Türk motorbotlarının mevkiîîne doğru hızla yaklaşmaya başlamıştı. Tam bu sırada 2 No'lu motor bozulmuş ve harekâtta 1 No'lu motoru yalnız bırakmıştı. Bunun üzerine mezkur motor "Enosis" e yaklaşarak, durması için ihtarda bulunduysa da şilep kaptanı buna uymayınca 1 No'lu motor buna topla karşılık vermiş ve şilep böylece durmak zorunda kalmıştır. Şilebin durdurulmasının ardından 2 No'lu motorda sorunlarını hâlledip olay mahâlline gelince, Batum vapuru süvarisi kaptan İzzet ve 1 No'lu motorun personeli tarafından 100

[582] Işın; **a.g.e.**, s.95-96

yolcusuyla beraber esir alınmışlardır. Şilep aynı günün akşamı Atina'dayken (Fındıklı), Rize'ye gitme emri gelince 29 Nisan'da esirler Rize'de karaya çıkarılmış, bir gün sonra da Trabzon'a getirilerek mezkur şilebe Türk bayrağı çekilmek suretiyle şehrin ismi verilmiştir. 21 Haziran 1921 tarihinde Trabzon vapurunun komutanlığına, batan Rüsumat 4'ün kaptanı Önyüzbaşı Mahmut'un getirilmesiyle sefer sayısında bir artış görülmüştür.

Türklerin 1500 tonluk Enosis vapuruna el koyması, Yunanlıları harekete geçirmiş ve Marmara'da 6 Mayıs 1922'de İnebolu vapuruna el koymalarına sebep olmuştu. Bu gelişmelerin ardından Türkler, Ruslar ve Yunanlılar arasında restleşmeler de devam etti. Yunanlıların, Bolşeviklerin "Kırım" vapuruna el koymaları neticesinde Sovyetlerde Yunanlıların "Makedonya" ve "Ankara" vapurunu bağlamaları, Yunanlıların Türklerin Biga'dan İstanbul'a dönmekte olan Nimet isimli vapuruna 9 Mayıs 1922 günü el koymalarını önleyememiştir[583].

Türklerin bu zapt hadisesinden başka Batum'dan ticaret yapan yabancı bandıralı gemilere, Boğaz ve Sulina mevkiîndeki seyir eden gemilerle, Samsun'u bombalayan Averoff zırhlısına karşı yaptığı taarruz hareketleri de mevcuttur. İlk taarruz Batum'dan İstanbul'a ticaret yapan Yunan "Constantine" isimli vapura karşı düzenlenmiştir. 4 Haziran 1922 tarihinde Alemdar, Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı'ndan aldığı emirle Trabzon'dan denize açılmış, gemi üzerine yaptığı iki seferde de başarılı olamayınca yanına destek mahiyetinde 1 No'lu gambotta tayin edilmişti; fakat iki gemide muvaffak olamayarak Ereğli'ye dönmüşlerdi. Bu sırada Samsun'u bombardıman eden Yunan filosu İstanbul'a doğru yol almaktaydı. Grup içerisinde silâhsız gemiler de bulunmaktaydı. 10 Haziran 1922'de 1 No'lu gambot Gülünç deresinden hareket etti. Yunan gemilerine tesadüf edemedi ve 11 Haziran akşamı Amasra'ya döndü. 8 Haziran'da yola çıkan Alemdar'da dört gün denizde dolaşmasına rağmen Yunan filosuna rastlayamayarak 12 Haziran günü Amasra'ya gelmek zorunda kaldı[584].

---

[583] Şilebin içerisinde 100 kadar insan ve 500 bin lira değerinde malzeme mevcuttu. Ayrıntılı bilgi için Bkz. Emrullah Nutku; **"Enosis'in Zaptı"**, C.II,S.20, *Yakın Tarih Dergisi*, 1962, s.215-216; Sarıhan; **a.g.e.**,C.IV, s.400, 422, 426; Işın; **a.g.e.**, s.96-99; Saraçoğlu; **a.g.e.**, s.68-88

[584] Gemide çok miktarda gön (tabaklanmamış hayvan derisi), kurutulmuş bağırsak, halılar, yazı makineleri, 3-4 binek hayvanı bulunuyordu. Gümrük eksperleri mevcut yüke 200.000 lira kıymet biçmişlerdi. Yazı makinelerini içerisindeyse torbalarla gizlenmiş mücevherat bulunmuştu. Fakat gemi de olanlar bununla sınırlı değildi. Geminin zaptı sırasında esir edilen Yunanlı bir gencin ihbarı üzerine yeniden yapılan arama da yarım milyon lira kıymetinde 11 çuval külçe altın ve gümüş ele geçirildi. Gemi kaptanı Mahmut'ta yine Yunanlılardan müsadere olunan Samsun "Urania" gemisine komutan tayin edildi. Bu müsadere hadisesinin ardından 1 ve 2 No'lu motorların Kaptanları ve

Bu sırada Yunanlılar Muğla-Fethiye yöresindeki denetimleri artırarak bölgede ağırlığını hissetirmeye çalışıyor ve bu iş için "Helly" kruvazörünü kullanıyordu. Yunanlılar mezkur kruvazör vasıtasıyla 6 Temmuzda Mersin limanına 50 kamyon getirmekte olan İtalyan "Artusire Nema" isimli vapuruyla İngilizlere ait bir gemiyi çevirerek arama yapmış ve gemilerin karaya çıkmasına izin vermemişti. Bununla da kifayet etmeyen Yunanlılar, yine İtalyanlara ait "Abazya" vapurunu tevkif ederek Yunan Limanlarına getirince uluslararası politik bir soruna sebep olmuştu. Artık Yunanlılar hedef seçmiyor, önüne gelen her türden aracı, şehri tahrip ediyordu. 23 Temmuz günü Yedi Burunlar bölgesine gelen "Helly" ve "Naxsos" yardımcı kruvazörü Türk kıyılarında yeni tahribatlar yapmak üzere yaklaştığında Türk bataryalarının taarruzu neticesinde makine arızası yaparak geri çekilmek zorunda kalmıştı[585]. 1920 yılında Karadeniz'de sürekli karakol faâliyetleri yapan İngiliz ve Fransız kruvazörlerinden İngiliz bandıralı F-28 muhribi Trabzon Limanı önünde yine böyle bir karakol vazifesi sırasında serseri bir mayına çarparak hareket edemez duruma gelince, Umur-u Bahriye Müdürlüğü bölgeye kuvvet göndererek gemiyi müsadere etmek için harekete geçtiği sırada Umur-u Bahriye Komutanı Yüzbaşı Şevki ilerleyen dönemlerde sevkıyata mani olur düşüncesiyle gemiyi zapt fikrinden vazgeçmiş, muhripte İtalyan bandıralı bir gemiyle limandan ayrılmıştır[586].

1920 yılının 6 Eylülünde İstanbul'da askerî sevkıyat yaparken bir görev sebebiyle geldiği Ereğli Limanı'nda, Ankara Hükûmeti'nin silâhlı güçleri tarafından el konularak Anadolu'daki direniş mücadelesine katılımı sağlanan ve ardından Amasra Bahriye Müfrezesi'nin emrine verilen Gazal, ilk seferini 20 Ekim 1920'de Rusya'dan Trabzon'a 2 adet 8,8'lik ve 7,5'lik top ile 3000 adet İngiliz piyade tüfeği ile bir o kadar da Rus ve Belçika tüfeği getirerek yapmıştır. Gazal hem kendisi hem de yedeğine aldığı 400 tonluk Dana yelkenlisiyle devamlı surette askerî malzeme taşımıştır[587].

Gazal'ın Tuapse-Trabzon, Tuapse-Samsun arasında cereyan eden seferlerinin birinde Sürmene açıklarında bir İngiliz muhribine rastlayınca batırılmamak maksadıyla kaçan Gazal'ın imdadına o bölgede bulunan serseri bir mayın yetişmişti. İngiliz

---

Baş Makinistlerine 7.000 lira, 1 ve 2 No'lu motorun mürettebatı ve erlerine 4950 lira Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığına 7.500 lira, Batum vapuru komutanı İzzet Bey'e de 3.500 lira mükafat verildi. Nutku; **"Enosis'in…"**,*Yakın Tarih,* C.II, s.215-216

[585] Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp…***, C.IV, s.544

[586] **a.g.e.** , C.IV, s.497

[587] Gazal'ın 2 adet 4,7 cm .lik topu ile yine 2 adet 10 cm. lik topu mevcuttu. Fakat bu toplardan 10 cm. lik olanlar İngilizler tarafından sökülmüştü. Bkz. Saraçoğlu; **a.g.e.**,s.14-17; Çapaner; **a.g.e.**, s.23; Işın; **a.g.e.**, s.52

muhribinin Gazal'ı mahmuzlamak için rota değiştirdiği sırada patlayan mayın, muhribin yan yatmasına sebep olunca durumdan istifade eden Gazal bölgeden kaçarak Trabzon'a dönmeye muvaffak olmuştu[588]. Dönüşünün ardından Müfreze Komutanı Hulusi Bey tarafından 6 Eylül 1922 günü Romanya'ya Sulina Limanına düşman hakkında keşif yapmak, İstanbul-Sulina Boğaz yolunu taramak ve rastlayacağı Yunan bandıralı gemileri zapt etmek veya batırmak üzere görevlendirilerek Amasya'dan ayrılan Gazal römorkörü oldukça zor bir seyir geçirmiştir. Romanya'ya doğru dümen kırdığında ilk olarak Karadeniz'de bir fırtınaya tutulmuş, iki yıldan beridir sürekli seyir hâlinde olması sebebiyle makine ve kazanlarında ciddî arızalar yaşanmaya başlamış, ardından da Şile-Karaburun arasında karakol devriyesi yapan bir İngiliz muhribiyle karşılaşmasına rağmen bundan da tecrübesi sayesinde kurtulmuştur. Ama 7 Eylül 1922 tarihinde saat 11^{00} de, Boğazdan 60 mil kuzeybatıda Rusya istikametinde ilerleyen bandırası olmayan (bayrak), ağzına kadar kereste yüklü bir Yunan nakliye gemisiyle karşılamıştır. Gazal'ın kaptanı Nazmi Bey, "Urania" isimli geminin süratine yetişmesinin mümkün olmadığını anlayınca römorkörü durdurarak imdat isteyerek gemi kaptanının dikkatini çekmeyi başardı. En yakındaki gemi olan Urania'da imdada cevap vererek Gazal'a yaklaşmış ve iki gemi birbirine yanaşınca Nazmi Bey, gemi kaptanına nereden geldiklerini, nereye gitmekte olduklarını ve hangi ülke bandırasını taşıdıklarını sorunca, cevap olarak Köstence'den geldiklerini, İstanbul'a kereste götürdüklerini ve Yunan bandırası taşıdıklarını öğrenince kendiside indirdiği Türk bayrağını derhâl çekerek, İkinci kaptanı Sabri Bey'i yanında üç silâhlı asker olduğu hâlde gemiye çıkmalarını emretmiştir. Böylece teslim alınan gemi ve kaptanı, ikinci kaptanı ve başçarkçısı Ereğli'ye getirilmiştir. Ereğli'de gerekli hukukî düzenlemelerin ardından gemiye el konularak "Samsun" ismi verilmiştir[589]. Nazmi Bey, Samsun'u Türk bahriyesine kazandırdıktan sonra Averoff'u da batırmak maksadıyla Amasra Müfreze Komutanı Hulusi Bey'den harekete geçmek için müsaade istemiştir. Nazmi Bey'in planı oldukça basittir; iki mayını gece olunca sandalla zırhlıya yaklaşarak pruvadan

---

[588] Saraçoğlu; **a.g.e.**,s.18-19; Gazal ile Rüsumat 4 No'lu tekne, Kütahya-Eskişehir Savaşları sırasında 3. Kafkas Tümenini Akçaşehir'e taşıması önemli sevkıyatların başında gelir. Ayrıca Batum mıntıkasında Gürcülerin, Türk sınırındaki askerî hareketlerini durdurabilmek için 7. Piyade Alayı'nı Rize'den Batum'a nakleden yine bu iki tekne olmuştur. Bkz. Işın; **a.g.e.**,s.46; Çapaner; **a.g.e.**,s.24

[589] **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı;18/016779/16,** Millî Mücadele esnasında Türklerin Yunanlılardan ele geçirdiği "Urania" römorkörü ile mürettebatına 18 Aralık 1911 tarihli Bahriye Müsadere Kanunu gereğince, elde edilen gelirlerinde, özel komisyon tarafından düzenlenen ve Genel Harp Dairesince tasdik edilmiş olan raptolunmuş cetvel gereğince müsadere edilenlere verilmesi ve hukukusal sahiplerinden vefat edenler olduğu takdirde hisselerin söz konusu kanunun 50. maddesi uyarınca varislerine verilmesi Bahriye Vekâleti'nin 23 Teşrinisani 1925 tarih ve Donanma Dairesi'nin 2027/9299 no'lu tezkiresi 20 Aralık 1925 tarihinde kabul olunmuştur. Belgenin Devamında bu paranın kime ne oranda pay edildiğide liste hâlinde verilmiştir. **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı; 18/017/10/11**, 27 Ocak 1926 yılındaki bakanlar Kurulu Kararında sair masraflarda dahil olmak üzere varislere 8.473 lira 75 kuruş ödenmesine karar verilmiştir.

bırakacak ve geminin hareketiyle de mayınlar patlayınca gemi berhava olacak. Bu fikir Ankara tarafından uluslararası hukuka aykırı olduğu gerekçesiyle kabul görmediği için uygulanamamıştır[590].

1921 yılının Mart ayı ortalarında Trabzon'un Değirmendere civarındaki gözcüler, sahilin açıklarında sisler arasında bir gemi silueti gördüklerini ve bir saatten fazla bir zamandır orada hareketsiz durduğunu komutanlarına haber verdiler. Bu, yandan çarklı römorkör tipinde küçük bir tekneydi. Yarım saat sonra komutan, yanında yaveri ve müfettişi olduğu hâlde karakol gemisiyle gemiye gitmek için harekete geçti. Komutan bu sırada yaverine muhafız bölüğünden bir manga askerîn derhâl hazırlanmasını da emretmişti. Gemi limana 500 m kalana kadar yaklaşınca Türk komutan gemiye bandırasını ve nereye gittiklerini sordu. Gemi kaptanı Batum'dan İstanbul'a gittiklerini, isimlerinin "Petnos" olduğunu ve Yunan bandırasına hamil olduklarını söyleyince muhafaza motoru Yunan gemisinin kaptanlarını da alarak geminin bordasından ayrıldı. Aradan yarım saat geçmişti ki, Yunan gemisinin mürettebatı komutanın emri doğrultusunda sandıklarını, bavullarını toplayarak gemiyi terke hazır hâle gelmişlerdi. Güverte Üsteğmen Nedim (Ülseven) muhafaza motoru ve yedeğinde bir ufak mavnayla geldi. Bu sefer üsteğmenin yanında birkaç erde bulunuyordu. Gemi limana çekilir çekilmez, Onbaşı bir mektupla Üsteğmenin yanına gelmiş ve komutanının emriyle beraber bir Türk bayrağını uzatmıştı. 18 Mart 1921 günü Önyüzbaşı Münir, yanında bir makine subayı ve birkaç er ile gemiye komutan olarak tayin edilmişti. Batum'dan gelen bu beklenmedik misafire Batum şehrinin armağanı olması sebebiyle "Batum" ismi verilmişti. Böylece Anadolu bahriyesi 80 tonluk bir gemi daha kazanmış oluyordu[591].

21 Ocak 1922 günü 700 tonluk bir Yunan yelkenlisi Fethiye dolaylarında karaya oturunca bunu fırsat bilen Fethiye Bahriye Grubu derhâl duruma müdahâle ederek gemiyi ele geçirmek için harekete geçmiş; fakat fırtına çıkıp da yelkenliği

---

[590] 2.000 gros tonluk Urania, 2.200 ton kerestesi, 35 ton karpit (55 ton olarak gösterilen eserlerde mevcuttur.) Bkz.Büyüktuğrul; ***Çanakkale Olay…***, s.50; TİH; ***Deniz…***, C.V., s.78 yüküyle birlikte ele geçerken, geminin sahibi de esir edilmiştir. Gazal'ın Anadolu'ya taşıdığı yükler arasında 20 Ekim 1920'de 564 tüfek, 586 kasatura, 484 sandık cephane, 22 Mayıs 1921'de Dana yelkenlisiyle birlikte 3386 sandık cephane, 21 Ekim 1921'de 2 adet seri ateşli sahra topu, 5189 sandık cephane ve tüfek teferruatı, 14 Aralık ve Haziran 1922'de 651 sandık top mermisi ile Polathane Limanına çıkardığı 2622 sandık top mermisi. Bkz. Saraçoğlu; **a.g.e.**, s.21-26; Çapaner; **a.g.e.**,s.26-28; Samsun ve Trabzon çoğu zaman Millî Mücadelede kömür nakliye gemisi olarak kullanılmıştır. Bkz. Büyüktuğrul; ***Çanakkale Olayı***...,s.50

[591] Nurullah Nutku; **"Habersiz gelen Misafir"**, *Yakın Tarihimiz*, C.I, S.11, 1962, s.340-341

alabora edince, gemiyi denizden çıkartacak ve yüzdürecek gerekli teknik donanıma sahip olamayan grup, gemiyi olduğu yerde bırakmak zorunda kalmıştır[592].

Bu gelişmeyi müteakip Yunanlılar bölgenin egemenliğini Türklere bırakmamak ve Fethiye yöresini bir üs olarak kullanabilmek adına "Helly" kruvazörünü bölgeye göndermişlerdi. (23 Temmuz 1922) "Helly"nin Fethiye'ye ulaşması ve limana sokulmasıyla beraber Yüzbaşı İhsan Bey'in kıyıda tahkim ettirdiği toplarının ateşiyle karşılaştı. Topların onuncu salvosunun ardından daha fazla limanda tutunamayacağını anlayan Yunalılar, yöreyi terk etmişlerdi. Yüzbaşı İhsan Bey'in toplarının attığı 40 merminin 7 tanesi "Helly"e isabet etmişti[593].

3.3.1. Deniz Subaylarında Grup Faaliyetleri

Deniz subayları genel olarak biri açık, diğeri gizli olmak üzere iki grup olarak örgütlenmişti. Açık olan grup BMM Hükûmeti emrine girmiş, Ankara'daki Nakliyat-ı Bahriye direktifleri doğrultusunda hareket eden, komuta kademesinde Binbaşı Şevket Bey'in bulunduğu subaylardan kuruluydu. Gizli gruplar ise düşman hakkında bilgi toplayacak, depolardaki askerî malzeme ve cephaneyi Anadolu'ya sevk edecek; gereken personelin Ankara'ya güvenlik altında gidişini temin edecekti. Bu grup, Albay Hüsamettin Beyle (Ertürk) koordinasyonlu faâliyet gösteriyordu. Bu grubun subayları aralarında a) muhabere b) cephane ve askerî malzeme temin eden levazım c)İstanbul'dan Marmara ve Karadeniz'e malzeme taşıyıcılar (Nakliyeciler) d) limanlardan, iskelelerden aldıkları malzemeyi cepheye taşıyan sevkıyatçılar olarak vazife dağılımı yapmışlardı. Bu gruptan Binbaşı Celal, Sakarya Nehrinin üzerinde köprü yapımı ve kara kuvvetlerinin manevra savaşında göl üzerindeki ulaşımı sağlamayla vazifeliydi ki bunu kendinin yaptığı salla gerçekleştiriyordu. Yaptıkları bir diğer önemli olay da silâh teminiydi. İtilâf devletleri, kara birliklerinden topladıkları silâhları Kasımpaşa'daki fişekhanede depoluyorlardı. Grup içerisinde cephaneyi boşaltacak olanlar İtilâf güçlerinin askerleriyle ilk etapta dostane ilişkiler kuruyor, ardından güven temin ettikten sonra askerleri uyuşturucu ilaçlarla etkisiz hâle getirerek depoyu boşaltıyorlardı. Marmara Denizi'nden yapılan nakliyatta deniz okulunun araçları kullanılmıştı. Mütarekeden evvel Türk gemileri rahatlıkla Marmara'da

[592] Büyüktuğrul; ***Çanakkale Olayı…***, s.51
[593] Bu çarpışma sırasında kruvazörün ikinci kaptanı ve 8 askerî de öldürülmüştür. **a.g.e.**,s.52-53

dolaşabiliyorken, antlaşmanın imzalanmasından sonra Haliç'e bağlanan tekneler Anadolu hareketini zora sokmuş oldu[594].

3.3.2. Birinci Dünya Savaşı'ndaki Türk Esirleri ve Bu Esirlerin Geri Dönüşleri

Birinci Dünya Savaşı'nda Türk ordusu on cephede birden savaşmıştır. Savaşın neticesinde 2.608.000 kişiden (1915,1916,1917,1918 yıllarında askere alınanlar) 2.285.000 kişisi savaş dışı kalmıştır. Bu savaş dışı kalan insanlar arasında 202.152'si esir statüsündeydi[595]. Esirlerin büyük çoğunluğu İngiliz ve Fransızların elindeydi ve onların sömürgelerindeki kamplara götürülmüşlerdi. Romanya ve Galiçya'da Romen ve Ruslara esir düşen Türkler uzun bir uğraştan sonra kazan ve Sibirya'da bulunan esir kamplarına götürülmüşlerdir. Bunlar genellikle yaya olarak götürülmelerine rağmen tren yolu olan yerlerde zaman zaman trenle de götürülmüşlerdir[596]. İngilizler ise Süveyş'ten veya Çanakkale'den aldıkları esirleri Mısır'da hazırladıkları kamplara deniz yoluyla götürmüşlerdi. Savaş süresince ve savaştan sonra dahi uzunca bir süre esirlerin yurtlarına dönmelerine izin verilmemişti. Türk esirlerin naklinde ilk olarak yabancı bandıralı gemiler kullanıldı. Toplu hâlde sevkıyatlar Birinci Dünya Savaşı'nın bitiminin hemen ardından başladı. 29 Kasım 1919'da 539, 30 Kasım'da 300, 6 Aralık'ta 745, 9 ve 10 Aralık'ta 1300, 12 Aralık'ta 2200, 22 Aralık'ta 2277, 10 Ocak 1920'de 1321 esir Portekiz bandıralı "Porto" vapuruyla, 12 Ocak'ta 1432 esir "Beyrut" vapuruyla, 14 Ocak'ta 1325, 2 ve 11 Mart'ta Selanik ile Mısır'dan 600 esir İngiliz bandıralı gemilerle İstanbul'a getirildi. Bunun yanı sıra Rusya'dan (Sibirya) İstanbul'a 14 Ekim 1919'da 2.000, Yunan vapuruyla 6 Kasım 1919'da 166, İtalyanlara ait "Grigogro" vapuruyla 10 Ocak 1920'de (Malta'dan) 93, Fransa Marsilya'dan 2 Şubat'ta 14 esir İstanbul'a dönerken, Kıbrıs'taki Türk esirlerden 1300'ü 29 Mart 1920'de, 2.000'i 30 Martta, 1013'ü 5 Nisan'da Türkiye'ye getirilmişti[597]. 10 Nisan 1921 tarihine kadar Ruslarla İngilizlere esir olan Türklerden 10.532 er ve 8.231 subay dönmüştür. İngiltere'den 1922 yılına kadar 112.583 esir dönmüştür. Hindistan'a götürülen

---

[594] **a.g.e.**, s.12-14

[595] Taşkıran; **a.g.e.**, s.51; Türkiye'de esir olan asker sayısı ise, 10.628 dir. Bkz. **a.g.e.**, s.54; İngilizlere esir düşen Türkler, Sumerpur, Ahmad Nagar, Belgaum, Bellary, Kalkuta, Tognung, kataphar, Burma-Thatmyo, Swhwebo, meiktila, Rangoon (Hindistan), heliopolis, 2 No'lu Abbasiye Hastanesi, Maadi, Mısır Kızılay Hastanesi, kahire Kalesi, Ras-El-Tin, Seydi Beşir, Bilbeis (Mısır), Malta, Selanik (Yunanistan), Basra, Bağdat (Irak), Man Adası (Atlas Okyanusu, İrlanda Denizi), Fransızlara esir düşen Türkler, Beziers, Boujan, Pradelaine, Mas du Ministre, Motte (Fransa), Bastia Subay Kampı, Borgo, Ortale, Casabianda, De Lounge Pontamain, la Chartrouse, Pinyan (Korsika) kamplarına götürülürken, Romanya, Rusya, İtalya da Türklerden esir alan diğer ülkelerdi. Konuyla ilgili ayrıntılı bilgi için Bkz. Taşkıran; **a.g.e.**

[596] **a.g.e.,** s.55

[597] Daha fazla bilgi için bkz. Sarıhan; **a.g.e.**, C.I-II

esirlerden bir kısmı Umman denizyoluyla Süveyş Kanalını geçerek Akdeniz'e, oradan İstanbul'a ulaştırılmıştır. Bunların büyük çoğunluğu İngiliz bandıralı teknelerle getirilirken[598] bazıları Akdeniz Liman şehirlerinde Türk teknelerine aktarılmak suretiyle İstanbul'a getirilmiştir. 23 Ekim 1921 tarihinde İngilizlerle yapılan esir antlaşması neticesinde büyük esir değişimleri olmuştur[599].

Birinci Dünya Savaşı yıllarında Türkiye'de görev yapan Alman personelin asker olsun, sivil olsun savaşın ardından ülkelerine dönmeleri gerekiyordu. Üstelik bu işi savaş galiplerinin bu ülkeyi işgalinden önce gerçekleştirmeleri şarttı. Bu sebeple en güvenilir yol olarak deniz tercih edilmişti. Dönemin Seyr-i Sefain İdaresi Müdürü Sadullah Bey, bu askerî ya da sivil Alman personelin Seyr-i Sefain İdaresinin gemileri ile sevkini dönemin Ahmed İzzet Paşa Hükûmeti'ne önermiş ve kabul görmüştü. Bu sırada kurumun müdürü değişmesine rağmen yeni müdür de Sadullah Bey'in girişimine destek vermiş ve Almanlar Akdeniz, Reşit Paşa ve Gülcemal vapurları ile memleketlerine yollanmış, ayrıca Akdeniz'e dönerken beraberinde Hamburg'daki Türkleri de toplayarak yurda dönmüştür[600].

Osmanlı Devleti, esirlerini teslim almak için zaman zaman paranın gücünü de kullanıyordu. Bu durumlardan birisi de Japonlarla yaşandı. Osmanlı Devleti nakliyat için gerekli parayı gönderince Japon askerî yetkilileri "Heymeymoro" (Parlak Barış) isimli vapurlarının içerisinde 1018'i asker, 12'si bu askerlerin evlendikleri eşleri olduğu hâlde Rusya'nın Viladivostok Limanından 23 Şubat 1921'de ayrıldı; fakat 5 Nisan günü Yunan muhribi tarafından Midilli açıklarında durduruldu, gemi kaptanı Çomora'nın esirleri 8,5 ay boyunca Yunanlılara teslim etmemesi ve Milletler Cemiyeti'nin de devreye girmesiyle gemi 13 Ekim'de Pire'den ayrılır ve Sardunya ile

---

[598] İskenderiye'den İstanbul'a İngiliz bandıralı vapurla 28 Ekim 1919 tarihinde 2.000 esir gelmişti. 29 Ekim'de Hindistan'dan 5.000 esir ile Yemen ve Mısır'dan sivil ve asker ile Hicaz ve Suriye'den 300 kişi daha denizyoluyla gelecekti. Bkz. Sarıhan; **a.g.e.**,C. II,s.197,199; 6 Ocak 1920'de Fransızların elinde 70'i subay olmak üzere 1100 esir varken, 30 Ocak 1920 tarihinde İngilizlerin elinde 40.000 kadar Türk esiri kalmıştı. Bkz. Sarıhan; **a.g.e.**, C.II, s.310,332; İngiliz Yarbay Rawlinson, Türklerle İngilizler arasında yapılan antlaşma uyarınca 14 Ekim 1921'de Malta'dan gelen esirlerle değiştirilecekti. Sarıhan; **a.g.e.**, C.II, s.103; Yunanlıların elindeki Türk esir sayısı ise tam tespitli olmamasına rağmen on bin olarak (9857) telâffuz ediliyordu. Türklerin elindeki Yunanlılar ise, 22.099 olarak tespit edilmişti. Ergun Hiçyılmaz; ***Esir Kampları,*** İstanbul, 2001; **a.g.e.**,s. 123

[599] Taşkıran,; **a.g.e.**, s.227-229; Mebruke motoruyla 2 Nisan 1922'de 228 esir, 3 Haziran 1922'de 60, 16 Nisan 1923'de 201, 6 Haziran 1923'de 400, 16 Haziran 1923'de 430, 29 Ağustos 1923'de 385 göçmen getirmiştir. Bkz. Işın,**a.g.e.** Mebruke motoru aynı dönem içerisinde 12 Şubat 1922 tarihinde Trabzon'a Büyük Taaruz hazırlıkları çerçevesinde 16 sandık Rus piyade mermisi, 10 sandık dumansız barut, 48 sandık mermi kovanı, 8 sandık mermi kapsülü, 104 sandık mermi çekirdeği getirmiştir. TİH; ***Büyük Taarruza Hazırlık…***, s.246 Bu sırada Preveze gambotu 340 savaş esirini alarak Yalta'ya hareket ediyor, Gazal römorkörü 120 savaş esiriyle Novrosiski'den dönüyordu. Sivastapol'da 500 savaş esiri daha mevcuttu. Preveze, 1 Ağustos 1922 tarihinde 417 savaş esirini Sivastapol'dan Trabzon'a getirmişti. Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp…,*** C.IV., s.554

[600] Tutel; **a.g.e.**, s.142-143

Korsika arasındaki Azinora Adasına 18 Ekim'de ulaşır. Buraya ulaştıklarında esir sayısı 620'ye gerilemiştir. Azinora'daki esirler 19 Haziran'da Ümit vapuruyla alınarak 25 Haziran 1922'de İstanbul'a, Zeytinburnu İskelesine getirilirler[601].

3.3.3. Millî Mücadele Yıllarında Almanların Desteği

I. Dünya Savaşı arifesinde İngilizler, Osmanlı Deniz Kuvvetlerini, Fransızlar, Jandarma Kuvvetlerini; Almanlar ise Kara Kuvvetlerini ıslahat maksadıyla işgal etmişlerdi[602]. Ordunun düzenlenmesi ve kara kuvvetlerinin eğitimi için 1913 yılında Liman Von Sanders'in başkanlığında 42 kişilik bir Alman heyet Sadrazam Mahmud Şevket Paşa'nın emriyle İstanbul'a gelmişti. Bu Alman generali ordunun eğitimi, denetimi ve savaş hâlinde yönetimi hususunda geniş yetkilere haizdi[603].

24 Mart 1915'de Alman İmparatorluk Meclisi Üyesi Basermann'ın, Almanya'nın İstanbul Büyükelçisiyle yaptığı görüşme sonrasında ulaştığı kanıyı Alman Şansölyesi Bethmann Hollweg'e yazdığı bir raporda ifade etmiştir; "Türkiye'nin bu savaşa (Birinci Dünya Savaşı) Almanya'nın gücüne inandığı için katıldığını, Almanların bu hususta hiçbir fedakârlıktan kaçınmaması gerektiğini" belirterek en kısa zaman içerisinde Almanya'nın Türkiye'ye yardım hususunda kesin bir politika tespit etmesini talep etmişti. Ama Osmanlı'nın Berlin Büyükelçisi İbrahim Hakkı Paşa, bu yardım meselesinde oldukça karamsardı. Çünkü Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun Sırbistan'a savaş ilân etmesinin ardından Almanya'dan beklediği desteğin bir türlü gelmemesi neticesinde başarısızlığa uğraması hafızalardaki tazeliğini hâlen muhafaza ediyordu. Almanlar ise Türklere yardım ulaşabilmesinin yegâne şartının Avusturya-

---

[601] Taşkıran; **a.g.e.**, s.229-234; Lozan Antlaşmasının esirlerle ilgili maddeleri uyarınca esir değişim merkezleri olarak Türkiye'de İstanbul'un dışında İzmir, İzmit, Mudanya belirlenmişti. Bkz. Hiçyılmaz; **a.g.e.**, s.122

[602] Birinci Dünya Savaşı'nda Almanlar yalnız kara kuvvetlerinde değil, Amiral Souchon'un Osmanlı Bahriye Birinci Komutanlığına getirilmesiyle denizcilikte de etkinliklerini artırmışlardır. Amiral Souchon'un komutanlığı zamanında ilk gemi komutanları; Donanma Komutanı: Amiral Souchon, Donanma Kurmay Başkanı: Yarbay Enver, Donanmanın İkinci Komutanı: Arif Bey, Kurmay Başkan: Binbaşı Von Armin, Yavuz Gemisi Komutanı: Albay Akkermann, Midilli Komutanı: Yarbay Kettner, Barbaros'un Komutanı Binbaşı Muzaffer Adil'in Danışmanı Von Armin, Peyk-î Şevket Kruvazörü Komutanı Binbaşı Cevat ve Danışmanı ve Filotilla Komodoru: Yüzbaşı Bieler, Berk-î Satvet Torpidosu Komutanı Reşit Hasan ve Danışmanı Yüzbaşı Von Mellenthin, Muavenet-î Millîye Komutanı Binbaşı Ahmet Saffet ve Danışmanı: Kıdemli Yüzbaşı Firle, Taşoz Muhribi Komutanı Tevfik Hâlit ve Danışmanı Yüzbaşı Cann, Nilüfer Mayın Dökücü Gemisi Komutanı Yüzbaşı Murat ve Danışmanı Yüzbaşı Cenderhâlm, Samsun Mayın Dökücü gemi Komutanı Kıdemli Yüzbaşı Harmann olarak tayin edilmişti. Bu gemi komutanları Rus üslerine taarruz hareketine katılmışlardır. Türk gemilerinin Türk komutanlar tarafından değil de Alman subaylar tarafından sevk ve idare edilmesi ve hatta Cemal Paşa'nın Basra harekâtından evvel Türk Bahriye komutanlarına Almanların emirlerine uyulması hususunda kesin talimat vermesi Almanların Türk askerî otoriteleri üzerinde ne denli kuvvetli bir etki yarattığını ortaya koymaktadır. Bkz. Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp…***, C.IV, s.402-403

[603] Ertem; **a.g.e.**, s. 60

Macaristan İmparatorluğu'nun beceremediği Sırbistan cephesinin yeniden Türkler tarafından açılması ve bu coğrafyadan Çanakkale'ye kadar uzanacak bir yol tesis edilmesi gerekliliğini ortaya koymuştu. Fakat Almanların bu hususta tek yetkili makamı Oberste Heeresleitung'du. Fakat Sırbistan yolunun açılması meselesine askerî açıdan bakıldığında durumun pek de iç açıcı olmadığı görülmekteydi. Almanlar ise Türkiye ile demiryolu bağlantısının sağlanabilmesi için Sırbistan'ın yenilmesinin şart olduğunu ileri sürüyordu. Ayrıca Rus cephanesinin ve Romanya sınırının sağlama alınması gerekiyordu. Sırbistan'ın bertaraf edilmesiyle Kasım 1915'te Kozelhafen'den itibaren (Avusturya-Macaristan, Belgrad, Niş-Sofya, Edirne) demir yolu hattı serbest hâle gelince Tuna'da bir su nakil yolu meydana getirilmiş, Romanya'nın tarafsızlığı döneminde Ziştovi ve Rusçuk üzerinden Türkiye'ye savaş malzemesi nakli yapılmıştır. Romanya ile Türkiye arasında irtibatı temin edecek yegâne liman Köstenceydi. Bu aynı zamanda Romanya'nın dış denizlere boğazlar vasıtasıyla bağlanmasını da sağlıyordu. Tuna nehir yolu ise, Romanya için olduğu kadar Sırbistan, Avusturya-Macaristan ve dolaylı olarak Almanya için önemli bir ikmâl yolu konumundaydı. Bu gelişmeleri müteakip Alman Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Akdeniz'deki Alman Donanma Komutanlığı'ndan Çanakkale'de İtilâf devletlerinin açmış olduğu cephe hakkında çabuk ve detaylı bilgiler alabiliyordu. Osmanlılar, Almanlardan acil olarak hem askerî hem de mühimmat olarak destek istiyorlardı ki bu isteğin yegâne sebebi İtilâf devletlerinin devamlı surette Çanakkale'deki kuvvetlerini takviye etmesi ve cephane sıkıntısı yaşamamasıydı. Almanlar da bunun üzerine Osmanlı Ordusunun düşman karşısında daha sıkı tutunabilmesi ve donanmasının güçlendirebilmesi maksadıyla iki modern denizaltısını, bazı savaş malzemesiyle birlikte Çanakkale'ye göndermişti. Ama Osmanlı'nın Çanakkale'nin savunmasında yalnız denizaltıya değil, savaş uçağına da şiddetle ihtiyacı vardı. Bu uçaklara Alman Deniz Kuvvetleri sahip olmamasından ötürü talep yine deniz kuvvetleri vasıtasıyla Alman Kara Kuvvetlerine iletilmiş; fakat Alman Kara Kuvvetleri bu hususta isteksiz davranmışsa da Alman Deniz Kuvvetlerinin ısrarlı tutumu karşısında iki savaş uçağının Çanakkale'ye gönderilmesine yeşil ışık yakmıştır. Alman Deniz Kuvvetleri'nin Osmanlı'ya bu denli yardım gönderilmesini istemesindeki tek sebep; Türkiye'nin mağlubiyeti neticesinde İngiltere'nin dünyadaki üstünlüğü kabul edilecek ve dünya savaşı kaybedilecek, Almanların Avrupa ile ilgili arzularına ulaşmaları bir başka bahara kalacaktır. Almanların, Osmanlı'yı zoraki savaşa sokan iki gemisi Goeben ve Breslav Karadeniz'i bir Rus tehdidine karşın muhafaza ediyor olması sebebiyle bir defa dahi Çanakkale'ye girmemişti. Çanakkale Savaşında hizmet gören yegâne Alman kara birliği ise; Haziran

ayının sonlarına doğru bölgeye gelen ve V. Ordu da Liman Von Sanders'in emrine verilen 200 askerden mürekkep bir istihkam bölüğüydü. Bu bölük Güney Grubunda ve Seddülbahir'de kullanıldı. Fakat iklime, yemeklere ve özellikle yoklukta ağır savaş yapmaya alışık olmamaları sebebiyle sayıları kısa bir zaman dilimi içerisinde 40 kişiye kadar düşmüştü. Bu gelişmeler olurken Almanlar, Avusturya-Macaristan ile birlikte Sırbistan'ı mağlup edince esas yardımları Kasım ayından itibaren göndermeye başlamışlardı. Eylül 1915'den itibaren Tuna yolunun açılmasıyla beraber 12 Ocak 1916 yılına kadar İstanbul'a silâh ve cephane yüklü ilk gemiler Tuna üzerinden ulaşmaya başladı. Bu gemide 24 cm çapında motorlu bir Avusturya bataryası bulunuyordu ve vakit kaybedilmeden Çanakkale'ye sevki istenmişti. Yine bunun ardından Aralık ayında Avusturya'dan 15'lik olarak tabir edilen obüs bataryası ve son olarak da yine deniz yoluyla Almanya'dan 500 kişilik bir Alman astsubay, subay grubu Türkiye'ye gönderildi. Tren yoluyla ilk askerî yardım da 17 Kasım 1916 tarihinde yapılmıştı[604]. Bu sırada Osmanlı Donanması Amiral Usedom'un emri doğrultusunda Çanakkale'deki konuşlanmasını tamamladı.

Osmanlı Tayyare Teşkilâtı'nın başına 1915 senesinde "ıslahat" maksatlı Üsteğmen Serno getirilirken Alman komutanın beraberinde 12 sivil personel ile 32 makinistte hizmete başlamıştır. Alman komutan ilk etapta Yeşilköy'ü ana istasyon olarak tespit ederken, Çanakkale'ye ve Şam'a birer meydan ve hangar hazırlatmıştır. Ayrıca Avusturya'dan pervane ustaları ve tezgâhlar getirterek Türkiye'de bir ilki gerçekleştirerek hafta da dört pervane imal eden bir atölye inşa edilmesini sağlamıştır. Yıl sonuna kadar Serno, Çanakkale, Irak, Uzunköprü, Adana, Kafkas, Şam ve Keşan başta olmak üzere birer bölük teşkil etmişti. Beykoz'da bir sabit balon müfrezesi tesis edilmiş ve yıl sonuna kadar uçak sayısının artması neticesinde Genel Karargâh emrinde 13. Sahra Seyr-i Havaiye şubesi kurulmuş ve tüm havacılık vazifeleri bu bölüğe tevdi edilmiştir[605]. Bunun dışında Almanlar askerlerimizin gerek denizci gerek havacı veya karacı olsun tamamını kendi askerî okullarında eğitime tabi tutmuştur.

Tüm bunların yanı sıra Almanlar yalnız askerî değil, sosyal anlamda da Türklere destek veriyorlardı. İstanbul'da yerel su, elektrik, tramvay, arabalı vapur

---

[604] İlk gemi 15 Kasım 1915 tarihinde İstanbul'a gelmişti. Bkz. Çolak; **a.g.m.**, s.378-382; Ahmet Şevket, **a.g.m.**, s.108; 5 Şubat 1917 tarihinden itibaren 3 günde bir Romanya'dan 15 vagon, Köstence'den de günlük 10 vagon kuru gıda sevk ediliyordu. Orient hattında işleyen trenlere de hiçbir dayanak olmaksızın "Enverland " treni ismi verilmişti. Bunu yanı sıra, Yelkenli gemilere motor konulmak suretiyle Varna'ya seyr-ü sefer maksatlı ilk nakliyatlar 1917 sonbaharında başlamıştı. Bkz. Ahmet Şevket; **a.g.m.**, s.112-113; Sanders; **a.g.e.**, s.121

[605] Kansu –Öztuna- Şensöz; **a.g.e.**, s.181

hizmetleri için günde 1200 ton kömür ihtiyacı vardı. Almanlar, Türklerin bu ihtiyacını karşılayabilmek amacıyla günde ortalama 300 ton kömür ve kok gönderiyorlardı. Bunların çoğu mühimmat yapımı ve savaş gemilerinin karakolu için kullanılıyordu[606].

3.3.4. Millî Mücadele Yıllarında Sovyet Ruslarının Desteği:

Mondros Ateşkesi'nin ardından Anadolu'da başlayan harekât Moskova tarafından dikkatle takip ediliyordu. Türkler, İngiliz, Fransız, İtalyan ve yandaşlarının başlattığı emperyalizme karşı mücadele verirken Sovyetler de, Avrupalı "Büyük Devletler" tarafından kışkırtılan karşı devrim hareketi ve Polonya ile mücadele ediyordu. Taraflar aynı amaç doğrultusunda mücadele ettikleri için kendilerini doğal müttefik olarak görüyorlardı[607]. Sovyetlerin Türkleri desteklemek için başka sebepleri de vardı. İngiltere, Kafkasya, İran ve Afganistan'a sahip olmayı hedefleyerek Rusları kuzeyden, Mondros Ateşkesi ve boğazlar ile batıdan kuşatmış, Yunanlıları da Anadolu'nun içlerine doğru yerleşmesini temin ederek hem güney hem batı hem de kuzeyden abluka altına almış oluyordu. Ayrıca İngiltere ve Fransa Doğu Anadolu'da bir Ermenistan ve Kürdistan kurma peşindeydi.

Millî Mücadele döneminin Dışişleri Bakanı Ahmet Muhtar Bey, B.M.M'de yaptığı bir konuşmasında "Ankara Hükûmeti'nin ihtiyacı olan maddi ve siyasî dış dayanağı Batı'da bulması mümkün gözükmemektedir. "diyerek bu zaman dilimi içerisinde hiçbir Batılı devletin Ankara Hükûmeti'ne destek vereceğini düşünmediğini ifade etmiştir. Çünkü Türklerin istediği şerait içerisinde bağımsızlık, millî sınırların kayıtsız şartsız kabulü gibi hususları benimseyecek, hükûmet üzerinde iktisadî ve siyasî baskı kurmayacak bir Batılı yönetimin olmadığını, olduğu zaman derhâl işbirliğine gidilmekten çekinilmeyeceğini beyan etmiştir[608].

Mustafa Kemal Paşa, 23 Temmuz - 7 Ağustos 1919 tarihinde düzenlenen Erzurum Kongresi'nde, başlatılan Millî Mücadelenin tam anlamıyla yürütülebilmesi için her türden desteğe ihtiyaç olduğunu ve Rusların bu konuda Anadolu hareketine kendi menfaatleri doğrultusunda da olsa yardım etmek istediğini kongrede duyurmuş, bu konuda Kâzım Karabekir'in faâliyetlerini sonuna kadar desteklediğini belirtmiştir.

---

[606] Duru; **a.g.e.**, s.16; Kok: Maden kömürünün damıtılmasıyla içerisinde az uçucu bileşenler eklenmiş kömür
[607] Fahir Armaoğlu; ***20. Yüzyıl Siyasî Tarihi (1914-1995)***, İstanbul 2000, s.308
[608] Ergun Aybars; ***Türkiye Cumhuriyeti Tarihi I***, Ankara 1988, s.296; Sabahattin Selek; ***Anadolu İhtilali***, İstanbul 1968, s.415

Yalnız bu sırada İttihat ve Terakkî yanlısı olan Karakol Cemiyeti kendisini Anadolu'da başlatılan halk hareketinin öncüsü olduğu iddiasıyla Ruslarla gayr-i resmî olarak temasa geçmiş, 11 Ocak 1920 tarihinde Karakol Cemiyeti'nin temsilcisi olarak Azerbaycan'a (Bakü) Baha Said Bey gönderilmiş; Ruslarla, Anadolu hareketini destekleyeceklerine dair ilk anlaşmayı imzalamış ancak Temsil Heyeti tarafından Ruslarla yapılan bu ilk anlaşma kabul edilmemiştir. Bu hususla ilgili herhangi bir belge de şu ana kadar ortaya çıkarılmamıştır[609].

26 Nisan 1920 tarihinde BMM Başkanı Mustafa Kemal, Lenin'e gönderdiği mektupla resmî olarak ilk teması kurar. Mektubun içeriğinde batı emperyalizmine karşı birlikte mücadele edilirse daha hızlı netice alınabileceğini söyledikten sonra hükûmetinin Misak-ı Millî'ye dayanan politikası hakkında bilgi vermiştir. Lenin ise cevaben yazdığı mektupta Bitlis, Muş ve Van illerinin Ermenistan'a verilmesini istemiş, Sovyet Rus Dışişleri Bakanı Çiçerin de yazdığı mektupta yapılacak yardımları şarta bağlayarak[610], Türklerin Millî Mücadeleden neyi kastettiğini tam olarak anlamadığını ortaya koymuştur. Bu gelişmeler olurken Bolşevikler Türkiye'ye yapacakları tüm yardımı, Mustafa Suphi'nin önderliğindeki Türkiye Komünist Fırkası'nın vasıtasıyla ulaştıracaklarını bildirmişlerdir. Komite bunun üzerine ilk olarak Bakü'den 50 adet top, 70 adet makineli tüfek, 17.000 tüfek ve mühimmatını hazırlamışlarsa da yolun açılmamış olması sebebiyle ulaştıramamışlardır[611].

Bekir Sami Bey (Kunduk) liderliğinde Mayıs 1920'de Moskova'ya giden heyet, ilk defa kiralanan sivil halk motorlarıyla seyahat etmişlerdi. Tuapse'den ilk motorsa 23 Eylül 1920'de Trabzon'a gelmişti[612].

---

[609] Mehmet Gönlübol; ***Olaylarla Türk Dış Politikası***; Ankara 1989, s.18

[610] Fahir Armaoğlu; **a.g.e.**, s.310, Şevket Süreyya Aydemir; ***Tek Adam***, C.II, İstanbul 1983, s.404, İlk Sovyet yardımıyla yola çıkan Halil Paşa, kara bağlantısının olmaması sebebiyle türlü güçlüklerle ve Ermenilerle mücadele ederek Nahcivan'a varmıştır. Bkz. Müderrisoğlu; **a.g.e.** , s.542; A. Şemsutdinov-Y.A. Bagirov; ***Bir Kara Gün Dostluğu,*** Çev. A.Hasanoğlu, İstanbul 1979, s.10-11, Salahi Sonyel eserinde Mustafa Kemal'in 26 Nisan 1920'de yazdığı mektubun Çiçerin'e ait olduğunu belirtmektedir. Bkz. Salahi Ramadan Sonyel; ***İstiklâl Savaşı Günlerinde İngilizlere Geçen TBMM Gizli Tutanakları***, Ankara 1981, s.227; M.Kemal, Sovyetlerin Gürcistan'ı Bolşevikleştirmesine karşılık Türkiye'nin de askerî araç ve para (5 Milyon Ruble) ihtiyacı karşılanırsa Ermenistan ve Azerbaycan üzerine harekete geçerek bölgeyi bolşevikleştirebileceğini bildirmiştir. Bkz. Sarıhan; **a.g.e.**, C.III, s.9

[611] Yavuz Aslan; ***Türkiye Komünist Fırkası'nın Kuruluşu ve Mustafa Suphi***, Ankara 1997, s.270; Ruslardan yardım olarak alınan silâhlar Rus yapısı silâhlar değil, Rusya'da fabrika kurmuş olan Almanların yaptıkları silâhlardı. Bkz. Büyüktuğrul; ***Osmanlı Harp Tarihi*** …, s.475; 28 Ağustos 1920'de 1 Numaralı motorla 174 sandık Osmanlı piyade, 40 sandık seri sahra mermisi gönderilmişti.

[612] 25 mitralyöz, 600 tüfek, bir miktar para gönderilmişti. Bkz. Peker; **a.g.e.**, s.242

Rusların Ankara Hükûmeti'ne gönderdikleri altının ilk bölümü 10 Ağustos, ikinci bölümüyse 25 Ağustos'ta Türkiye'ye ulaşmıştı[613]. Daha sonra Ruslar, 8 Eylül 1920 tarihinde, Doğu Cephesi Kumandanlığı'na içi yaklaşık 400kg[614] altın dolu 6 sandık göndermiştir. Bu sandıklardan üçüne Doğu Ordusu için alıkonulmuş gerisi Ankara'ya gönderilmiştir[615]. Bunun yanı sıra Sovyet yönetimi silâh ve cephane yardımını da Karadeniz'in doğu kıyısındaki Novorsiski ve Tuapse limanlarında depolamaya başlamıştır. Türkler de ilerleyen dönemlerde sevkıyatı yönlendirebilmek için 21 Eylül 1920'de Batum'da bir Bahriye Komutanlığı, Tuapse Limanınında Silâh Sevkıyat Komutanlığı gibi benzeri kurumları faâliyete geçirmişlerdi[616]. 5 Mayıs 1920 tarihinde Bakü'deki Türk Komünist Fırkası vekili Dr. Fuat Sabit Bey, Rus Hükûmetiyle bir yardım anlaşması imza etmiş ve 1 milyon altın lira, 60.000 tüfek, 180 milyon fişek, 108 sahra topu ve 12 ağır topu Türk kuvvetlerine kazandırmıştır[617]. Bekir Sami Bey başkanlığındaki kurul aracılığıyla 28 Mayıs 1920 tarihinde Alman yapımı olan 20 Biplan, 17 Temmuz tarihinde 30.000 tüfek, 77'lik dört batarya ve 4 tanktan meydana gelen Bolşevik yardımı Karadeniz limanına ulaşmıştır[618]. Bu arada Moskova'da askerî ve siyasî temaslarda bulunan Ankara Delegasyonu Sovyet Ruslara Ankara Hükûmeti'nin beklentisi olan askerî yardım malzemesi hakkında bilgi vermiştir. Buna göre Ankara Hükûmeti Ruslara; 200 uçak, 100 kamyon ve birkaç otobüs, 40 binek otomobili, 350-400 top, 500 mitralyöz, 75.000 top mermisi, 5 milyon fişek, 200.000 tüfek, 200 sahra telefonu, 100.000 asker için askerî techizat, 50.000 kaputlu kumaş şeklinde taleplerini iletmiştir[619]. Dönemin İktisat Vekili Yusuf Kemal Bey (Tengirşenk), 30 Ağustos 1920'de Ankara'ya çektiği telgrafta Sovyetlerin İtalyanlardan satın alınmak istenen tüfekler için 1 milyon altın rubleyi ve sayısız cephene ile tüfeği göndermeye hazır olduğunu bildirmiştir[620]. 2 Ekim 1920 senesinde Ankara Hükûmeti, Karadeniz'de

---

[613] Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.7

[614] Kumandanlıkta 3 sandık açılarak hastaneden getirtilen kantarla tartılmış ve 200.035 kg olduğu tespit edilmiştir. Bkz. *TİH*, **"İdarî …"** , Ankara 1975, s.167; 5 Ruble=375 kuruş bkz. Sarıhan, **a.g.e.**, C.IV,s.94

[615] *TİH*; **"İdarî…**", C.VII, Ankara 1975, s.167; A.Şemsutdinov-Y.A. Bagirov; **a.g.e.**, s.16; Kâzım Karabekir, ***İstiklâl Harbimiz***, İstanbul 1988 , s.882, İkinci parti olarak 1 milyon altın ruble 9 Ekim'de Trabzon'dan Erzurum'a, üçüncü partide, 17 Aralık'ta 1,5 milyon altın ruble olarak Tuapse'den gönderilecektir. Bkz. Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.204; Azerbaycan Hükûmeti ise, Anadolu'daki Temsil Heyetine 18.01.1336 (1920) tarihinde 1,5 milyon rublelik maddi yardımını Oltu'daki 15. Kolordu temsilcisine ulaştırmıştır. **ATASE Arşivi; K: 394, G:18, B: 18-1**

[616] Müderrisoğlu; **a.g.e.**,s.543; Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.218

[617] Sarıhan; **a.g.e.**, C.III, s.55,

[618] Bige Yavuz; ***İstiklâl Savaşı Döneminde Türk-Fransız İlişkileri (1919-1922)*****,** Ankara 1994, s.74-75

[619] Sarıhan; **a.g.e.**, C.III ,s.191

[620] Trabzon'daki Sovyet temsilcinin Batum'daki merkeze gönderdiği listeye göre, 11 Ağustos ile 11 Ekim 1920 tarihleri arasında Novrosiski'den Trabzon'a ulaşan askerî mühimmat: 19 hafif silâh, 6.000 Rus tüfeği, 1.000 İngiliz tüfeği, 400 makineli tüfek, 650 tabanca, 4 uçak, 4 telsiz seti, 3 kamyon, 4.960 top mermisi, küçük silâhlar için 90.000 Rus, 50.000 İngiliz mermisi, 620.000 paket makineli tüfek mermisi, 150 bomba, 34 put dinamit, 3.000 put tel örgü, 2.700 put akaryakıt, 6.300 put petrol, 1.800 put ağır yağ, 10.000 put un, 4.000 çift İngiliz çizmesi **a.g.e**., C.III ,s.215

tehlikede olan gambotların Rusya'ya gönderilerek güvenlik altına alınması emrini vermişti. Bu gambotlar daha sonra Anadolu'ya silâh naklini gerçekleştirecek olan gemilerdi[621]. Bu gambotlardan ilki Tuapse limanından yüklediği silâhlar ve mühimmatlar ile 23 Eylül 1920 tarihinde Trabzon'a ulaşmıştır[622]. Rüsumat motoru ikinci seferde İnebolu'ya 632 tüfek, 615 kasatura, 1185 sandık cephane getirmişti[623]. Hemen ardından 6 Ekim 1920 günü Yusuf Kemal Bey (Tengirşenk), bir milyon altın rubleyle Ankara ulaşmıştı[624]. 2 Kasım 1920 senesinde Sovyetlerden gelen ikinci parti silâh yardımı Rostov'dan gemilere yüklenmişti. Yardımı getiren motorlardan ilki 23 Eylül'de Trabzon'a ulaştı[625]. Sovyet Ruslar, 1921 yılında askerî yardım olarak BMM bahriyesine iki mayın temizleme gemisi "Jivoi ile Jourky" i vermiş ve bu iki gemi Türkler tarafından bir ve iki numaralı gambot olarak Amasra Bahriye Kumandanlığı emrinde kullanılmıştır. Türklerin elinde yalnız Sovyetlerin verdiği değil, eski Çarlık bandırasına hamil ve Wrangel ordusu bakiyesinden "Samulet" namındaki bir motorda Rize Alay Kumandanlığı tarafından "Selamet" adıyla müsadere edilmiş, "İve Toslov" yelkenli motoru Sinop Liman Reisliği tarafından "Şile" namıyla hizmete konulmuş, ayrıca yine çarlık bandırasına hamil "Slorva ve Ospasi" namındaki motorlar Zonguldak Liman Reisliği tarafından "Ereğli ve Amasra" namıyla müsadere edilerek "Amasra" motoru Amasra Bahriye Kumandanlığına, "Ereğli" Bartın Bahriye Kumandanlığı emrine verilmişti[626]. 8 Şubat 1921 tarihinde 4 No'lu Rüsumat vapuru ile Tuapse'den 2

---

[621] Sarıhan; **a.g.e.**, C.III, s.195, İlk olarak Preveze gambotu, ardından da 19 Ekim Salı günü Aydınreis, Novorsiski limanına ulaşmıştı. Bu gemilere Rus bandırası çekildi. Bkz. **a.g.e.**, C.III, s.249

[622] **a.g.e.**, C.III, s.221, İsmet Paşa'da Trabzon Valiliği ve 3. Tümen Komutanlığı'na verdiği emirle mühimmatın doğrudan İnebolu'ya gönderilmesini söylemiş, buradan kara yoluyla Batı Cephesine nakledileceğini belirtmiştir. Bir ay içerisinde 3387 tüfek, 3623 sandık cephane, 3000 süngü ulaşmıştır. Bkz.Müderrisoğlu; **a.g.e.**, s.543; Rus kaynaklarına göre; "Djigit" adlı kızıl bandıralı küçük bir gemi Trabzon ile Novrosiski arasında sürekli sefer yapıyor, iki kıyı arasında küçük rütbeli yetkili asker ve mühimmat taşıyordu. Bkz. Salahi Ramadan Sonyel; ***İstiklâl Savaşı Günlerinde İngiliz İstihbarat Servisi'nin Türkiye'deki Eylemleri,*** Ankara 1995, s.126

[623] Sarıhan; **a.g.e.**, C. III, s.233 ; 21 Eylül'den itibaren Rusya'dan gönderilen ilk parti silâhların tamamı teslimalınmış ve 2815 tüfek, 1185 sandık cephane yerlerine ulaştırılmıştır. Bkz. **a.g.e.**,C.III, s. 245

[624] 8 Eylül, 9 Ekim, 1 Aralık, 17 Aralık 1920 tarihine kadar Sovyet Ruslardan gelen maddi destek toplamı 3.166.000 ruble = 2.315.912 Osmanlı lirasıdır. Müderrisoğlu; **a.g.e.**, s.543

[625] Sarıhan; **a.g.e.** C.III, , s.268, Kasım'da iki milyon ruble daha gönderilmişti. Bkz. Sonyel; ***İstiklâl Savaşı Günlerinde TBMM…***, s.223, 22 Temmuz 1921'de Rusların gönderdiği bir miktar altın İtalyan vapuruyla sivil memurlar aracılığıyla Trabzon'dan İnebolu'ya getirilmişti. Ablukanın tüm şiddetiyle devam ettiği ve üst üste ihbarların yaşandığı bir dönemde malzemelerin ticaret vapurlarıyla gönderilmesi sakıncalı olması sebebiyle iki Rus denizaltısı tarafından Novrosiski'den İnebolu'ya getirilmiştir. Bkz. Peker; **a.g.e.**, s.353-354; 17 Eylül 1921 tarihinde İstanbul'dan, Ankara'ya 90 ton cephane ile 90 subay kaçırıldı. Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.58

[626] Bu motorlardan "Selamet" bir uçak benzin istasyonunda çıkan yangın sonucu yüzdürülmesi imkânsız bir duruma gelmiştir. "Amasra" motoruna Amasra Bahriye Kumandanlığı tarafından mayın tertibatı da tesis edilmiştir. Bu mezkur motorların tamamı daha sonra Trabzon'da demirletilerek Mâliye Vekâletine devredilmiştir. Amasra ve Şile motorları Sovyet Hükûmeti tarafından Türkiye Cumhuriyeti'nden 21 Nisan 1924 yılında resmen istenmiş, fakat motorların resmî girişleri belgelerle sabit olmadığından Türkler tarafından motorlar Ruslara teslim edilmek istenmemiştir. Sovyetler, Amasra ve Şile'nin ardından Ereğli'yi de istemişler ve verilmemesi durumunda gerekli hukukî yolların deneneceği yolunda Türk Hükûmetine gönderdikleri resmî yazıda birde tehdit yollu bir uyarıda bulunmuşlardır. Bkz. **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı; 18/011/47/3** ve **B.C.A. Müdafaa-i Millîye Vekâleti raporu; 18/51/50/1924**; I ve II No'lu gambotlar 29 Eylül 1921'de Trabzon'a getirilmiş, 9 Ekim'de de Türk bayrağı

adet sahra topu, 1296 atım İngiliz sahra mermisi, 2 cephane arabası ve 500 kangal dikenli tel ile Gazal römorkörü vasıtasıyla 2 sahra topu ve 1000 atım mermisi gönderilmiştir[627]. Türklerin istiklâl mücadelesi devam ederken Azeriler, 23 Mart 1921 senesinde Türkiye'nin gereksinimi için 30 tank petrol, 2 tank benzin ve 8 tank gazyağını Kars'a göndermişti[628]. Yusuf Kemal, Ruslarla yapılan müzakereler neticesinde 150 milyon altın ruble istemiş, Ruslar da bu talebi her sene 10 milyon altın ruble olarak vermeyi taahhüt etmişlerdi[629]. Mart ayının on altısında imzalanan antlaşmanın akabinde 2500 sandık Alman ve Avusturya piyade cephanesi İnebolu'ya Türk motorları vasıtasıyla gönderilmiştir. 21 Nisan Perşembe günü Sovyet Milletler Bakanı Stalin, Ali Fuat Paşa'ya 10 milyonluk yardımın ikinci diliminin serbest bırakıldığını boğazlardaki İtilâf donanmalarının yok edilebilmesi için Almanya'dan uzmanların Türkiye'ye gelmesi gerektiğini, böylece Çar taraftarı Wrangel ordusu artıklarının da temizlenebileceğini ifade etmiştir[630]. 10 milyon altın rublenin ilk taksiti olan 400 bin altın ruble, 28 Nisan 1921 tarihinde Yusuf Kemal Bey'e teslim edilmişti. 1921 yılında Rusya'dan gelen toplam silâh yardımı 4076 piyade tüfeği ve cephanesi, 8 adet çeşitli çapta ve markada top ve mühimmatı, 1392 sandık piyade cephanesi ve 3820 sandık top cephanesi, 200 el bombası, 2 cephane vasıtası, 3 uçak motoru, 4000 yatak takımı, 3500 iç çamaşır takımından mürekkepti[631].

1920 yılında Sovyetlerin mühimmat yardımı iki parça hâlinde alınmıştır. Birincisinde 3878 piyade tüfeği, 3964 sandık cephane, 20 adet Lewis hafif makineli

---

çekilmiştir. Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.80; Bu mezkur gambotların Mithat Işın'ın eserinde de Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Kumandanlığı'na verildiği yazmaktadır. I No'lu gambot'un komutanı Yzb. Necati (Özdeniz), 2 No'lu gambot'un komutanı ise; Yzb. Raşat (Talayer) olmuştur. Bkz. Işın; **a.g.e.**, s.93

***** Erol Mütercimler, ***Bu Vatan Böyle Kurtuldu*** isimli eserinde orijinal adı "Samulet" olan Wrangel ordusuna ait motoru Yunan motoru olarak göstermiştir. Bu motor yukarıda verilen arşiv belgelerinden de anlaşılacağı üzere Beyaz Rus ordusunun komutanı olan Wrangel'in ordusuna ait bir motordur ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından motor Sovyet Ruslara iade edilmemiştir.

[627] TİH; **"İdari…"**, C.VII, Ankara 1984, s.266

[628] A. Şemsutdinov-Y.A. Bagirov; **a.g.e.**, s. 60, Ukrayna-Türkiye görüşmeleri sonucunda Ankara Hükûmeti 100.000 tüfek, 3.500 makineli tüfek, 100.000 kutu fişek, 80.000 kutu makineli tüfek şeridi, 220 top, 550.000 çeşitli çapta mermi, asker kıyafeti talebinde bulunmuştur. **a.g.e.**, s.83

[629] Sarıhan; **a.g.e.**, C.III, s.450, A. Şemsutdinov-Y.A. Bagirov; **a.g.e.**, s.49

[630] Çar taraftarı Wrangel ordusuna ait "Samulet" e 21 Kasım'da Ereğli limanında Anadolu Hükûmeti tarafından el konulmak istendiyse de başarılı olunamamıştı. Sarıhan; **a.g.e.**, C.III, s.504; Nisan 1921 tarihinde dört milyon ruble Anadolu'ya gönderilirken, Almanya'daki Millî Hükûmet ajanına da (Ataşemiliter Saffet Bey) bir milyon ruble teslim edilmiştir. Bkz. Sonyel,; ***İstiklâl Savaşı Günlerinde TBMM…***, s.223

[631] Türk Silâhlı Kuvvetleri Tarihi**,** ***TBMM Hükûmeti Dönemi*****,** C.IV, Ankara 1984, s.292; Sovyet Hükûmeti Türkiye'nin mücadelesi için 33.275 tüfek, 57.986 fişek, 327 makineli tüfek, 54 top, 129.479 mermi, 1.500 kılıç, 20.000 gaz maskesi ve diğer askerî donanımlar. Bkz. A. Şemsutdinov-Y.A. Bagirov; **a.g.e.**, s. 60

tüfek, ikinci partide 2 vagon silâh ve 8 adet 7,5'luk sahra topu gönderilmiştir[632]. Sovyet Ruslardan 1921 ile 1922 yılları arasında gelen maddi yardımlar ise[633];(Tablo 11)

1921 yılı	**Rus Altın Rublesi**	**Osmanlı Lirası**
28 Nisan 1921	4.000.000	2.360.000
14 Mayıs 1921	5.400.000	3.401.000
Toplam	9.400.000	5.761.000
1922 yılı		
7 Ocak 1922	1.100.000	649.000
26 Nisan 1922	3.500.000	2.065.000
Toplam	4.600.000	2.714.000
8 Eylül 1920-26 Nisan 1922	15.650.000	10.791.000

Sovyet Ruslarla imzalanan 16 Mayıs 1921 Moskova Antlaşması uyarınca Kafkas askerî bölgesinden BMM ye bağlı birimler tarafından Anadolu'ya geçirilen ve Millî Mücadelenin bel kemiği olan askerî malzeme ise aşağıdaki tablo'da verildiği şekildedir[634]. (Tablo 12)

Süngü ve Tüfek Cinsi	**Adet**	**Piyade Cephanesi Cinsi**	**Adet**	**Sandık**
Rus Piy. Tüf. ve Süng.	11920—9520	Rus	Verilmemiştir.	Verilmemiştir.
Avustry Piy. Tüf. ve Kastrsı	9030---8871	Avusturya		7244
Alm. Piy. Tüf. ve Kastrsı	2619---1795	Almanya		3174
İng. Piy. Tüf. ve Kastrsı	6480---3387	İngiltere		10074
Meksika Piy. Tüf.	25	Çeşitli Piy. Ceph.		567
Hafif ve Ağr. Mak. Tüf.	207			
Çeşitli Çapta Top (sahra ve Dağ)	26	Top Cephanesi	21267	
25 Temmuz-10 Ekim 1921 arasında gönderilen silâh ve mühimmatlar	**Adet**	**Piy. Ceph.Cinsi**	**Adet**	**Sandık**
İng.Piy. Tüf.	3562	İngiliz	-------	5803
Alm. Piy. Tüf.	471	Alman	------	371

[632] Türk Silâhlı Kuvvetleri Tarihi, ***TB.M.M….***, C.IV, s.41-42

[633] *TİH*, **"İdarî Faâliyetler"**, C.VII, 15 Mayıs 1919-2 Kasım 1923, Ankara 1975 isimli eserden alınmıştır. Sovyet resmî belgelerinde Nisan 1921'de 4 milyon, Mayıs-Haziran 1921'de 1.4 milyon, Kasım 1921'de 1.1 milyon, Mayıs 1922'de 3.5 milyon olmak üzere toplam 10 milyon altın rublenin BMM'ye gönderildiği belirtilmiştir. Bkz. Müderrisoğlu, **a.g.e.**, s.546

[634] *TİH*, **"İdarî…"**, C.VII, Ankara 1984, s.313-314; Bu tablodaki envanterin toplu hâldeki yekunu Kâzım Özalp'in **Millî Mücadele** isimli eserinden alınarak tez içerisinde ilerleyen konularda verilmiştir.

Çeşitli Piy. Tüf.	892	Avstr-Fr-Bel-Rus	--------	6589
Mak. Tüf. Cinsi	84			
Çeşitli Çap ve Markada Top	36	Top Cephanesi	62443 atım	
5 Ocak-12 Şubat ve 2 Nisan 1922 günü Şahin, Mebruke ve Alemdar ile gelen silâh ve mühimmat	**Adet**	**Atım**	**Sandık**	
Mayın ve Gereçler (Şahin Motoru)	200	-----	-----	
15'lik Rus sahil topu	2			
15'lik Rus sahil topuna ait mermi ve hartuç	-----	500	-----	
Avust. top mermisi		235		
Avust. top mermisi hartucu	55	-----	-----	
Avust. piy. ceph.	-----	-----	479	
10,5'luk obüs mermisi	------	1960	-----	
10,5'luk obüs topuna ait hartuç	1143			
Avust. top kaması	11			
Avust. toplarına ait nişangâh		11		
Çeşitli piy. tüf.	288	-----	-----	
Rus piy. Mermi Fab. Aletleri (Mebruke)	-----	-----	16	
Dumansız Barut			10	
Rus piy. mermi kapsülü	-----	-----	8	
Rus piy. mermi kovanı	-----	-----	48	
Rus piy. mermi çekirdeği	-----	-----	104	
Fransız top mermisi (Alemdar Gemisi)	-----	6402	-----	
Toplara ait hartuç	5410	-----	-----	
İng. Top mermisi	-----	-----	48	
Avust. piy. mer. (Gazal Römorkörü)	-----	-----	325	
Japon top nişangâh	11			
Belç. piy. merm.	-----	-----	20	
Nişan dairesi	15	-----	----	
Kapsül	150	-----	----	

16 Eylül 1920 ile 28 Temmuz 1921 ve 25 Temmuz 1921 ile 10 Ekim 1921 tarihleri arasında Ruslardan alınarak Samsun, Sinop, İnebolu gibi çeşitli limanlara getirilen askerî malzemeyi gösterir tablodur[635]. (Tablo13)

Cinsi	Adet	Sandık	Geldiği Yer
Rus Piy. Tüf. Ve Süng.	2480 9520	------- -------	Tuapse Limanı Trabzon Limanı
Avusturya tüf.	9200	-------	Tuapse Limanı
Alm. Piy. Tüf.	3300	------	Tuapse Limanı
Rus piyade ceph.	------ ------	1951 8049	Tuapse Limanı Trabzon Limanı
Avusturya piy. Ceph.		7441 222	Tuapse Limanı Trabzon Limanı
Alm. Piy. Ceph.		3252 148	Tuapse Limanı Trabzon Limanı
İng. Piy. Ceph.		5000	Tuapse Limanı
Çeşitli Mak. Tüf.	85	--------	
Mak. Tüf. Ceph.		4160	Tuapse Limanı
Çeşitli top	65		

I. İnönü Savaşı (6-10 Ocak 1921) döneminde ulaşım imkânlarının yetersizliği sebebiyle Sovyet desteği tam olarak cepheye yetişememiştir. II. İnönü Savaşı'nda kullanılan 34.175 tüfeğin, 3.878 adeti Sovyet yardımıdır[636]. Eskişehir-Kütahya Savaşı'nda (10-15 Temmuz 1921) 60.103 tüfek kullanılmış, bunların 16.835 adeti Sovyetler tarafından Millî Mücadele'de Türklere yardım olarak verilmiştir. Sakarya Meydan Muharebesinde tüfek sayısı 54.572 olmasına rağmen 28.215'i Sovyetler

[635] *TİH*, **"İdarî …",** C.VII, Ankara 1984, s.347-348 ve 405-406

[636] 14 Şubat 1921 tarihinde Tuapse'den deniz yoluyla Ankara'ya 3.733 tüfek, 5 milyondan fazla cephanesi ulaşmıştır. Ali Fuat Paşa'nın II. İnönü zaferi Sovyet desteği gelmeden çok önce neticesi alınmıştı iddiasını doğru değildir. Bkz. A. Şemsutdinov-Y.A. Bagirov; **a.g.e.**, s.236

tarafından verilmiştir. Büyük Taarruzda ise Rusların o güne kadar verdiği tüfeklerin toplamı 43.703 sayısına ulaşmıştır[637]. Tüm bu yapılan yardımlara rağmen Ankara Hükûmeti, Sovyet Hükûmeti'nden borç olarak Anadolu'ya 50 milyon altın ruble tutarında bir mali yardım daha yapılmasını ve ayrıca Millî Mücadele için barut ve dumansız barut fabrikalarının kurulmasını talep etmiştir[638]. 3 Haziran 1921'de Novrosiski limanından ayrılan Rus gemisinde Trabzon'a 8 sahra topu, 2.000 mermi, 8.000.000 küçük çapta silâh mermisi, 25 makineli tüfek, 10.000 mavzer indirilmişti[639]. Ayrıca benzinle çalışan gerek deniz gerekse kara motorlu taşıtlarıyla uçakların ihtiyaçları bir müddet Sovyet Rusya'dan kömür karşılığında sağlanmış; fakat daha sonraları 25 Mayıs 1922'den itibaren varılan antlaşma uyarınca yıkanmış kömür karşılığında akaryakıt alımı yapılmıştır[640]. Bunun yanında Ruslar tarafından Van Gölü'ne kadar getirilen üçü büyük biri küçük dört motorun hiç zaman yitirilmeksizin faâliyete geçirilmesi için BMM ve Bakanlar Kurulu'nun ortak aldığı karar ile 15. Kolordu tarafından 2 güverte subayı, 2 makine subayı, 1 levazım teğmeni ile 6 deniz eri Batum yoluyla Van'daki Müessesat-ı Bahriye Komutanlığı adına görevlendirilmişlerdi. Ancak 9. Kolordu Komutanlığına bağlı bu personel Şubatta başladıkları vazifelerini Eylül ayına kadar devam ettirebilmiş, ardından komutanlık tarafından Trabzon Bahriye Komutanlığı'na tayin edilmiştir. Yine Ruslar tarafından Van Gölü'nde kurularak Türklere terk edilen fabrikanın da maddi imkânlar nispetinde faâl duruma getirilmesi için hızar kullanan, değirmen çevirebilen işçilerin vazifelendirilmesi ve millî menfaatler doğrultusunda komutanlıkça kullanılması da istenmiştir[641].

9 Haziran 1921 tarihinde Ruslar, Türklere 150 bin kişilik bir orduyu yapılan antlaşmanın gizli maddesine göre göndermeye hazır olduklarını bildirmişlerdi[642]. Aynı zaman dilimi içerisinde Sivastapol'a bir hava birliği gönderilirken, aynı yerde denizaltılar ve savaş gemileri de hazırlanıyordu. Ankara ise, bu tavrı politik ve askerî

---

[637] *TİH*, **"İdari…"**, C.VII., Ankara 1984, s. 250 vd.; Büyük Taarruz'a hazırlık maksadıyla gönderilen silâhlardan ayrı olarak 19 Ekim 1921'den bu yana Ruslardan, 10.000 tüfek, 14.519 sandık cephane, mermi fabrikası aletleri, makineli tüfek, 32 top, 33 atımlık top mermisi ve hartuç benzeri askerî mühimmat gönderilmiştir. Bkz. Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.475

[638] Sarıhan; **a.g.e.**, C.III, s.545; A. Şemsutdinov-Y.A. Bagirov; **a.g.e.**, s. 61

[639] Sonyel; ***İstiklâl Savaşı Günlerinde İngiliz…,*** s.191

[640] Sarıkoyuncu, **"Zonguldak ve Havalisi'nin Millî…"**, s. 688

[641] **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı; 030/18/01/-/05/22/1**; TİH, ***Deniz…,*** C.V.,s. 75; .Aynı yerde birde deniz seferleri için Ernis Tersanesini inşa etmişlerdir. Bu tersanenin komutanlığına 22 Kasım 1921 tarihinde Binbaşı Reşat tayin edilmiştir. Bkz. Işın; **a.g.e.**, s.83

[642] Sarıhan; **a.g.e.**, C. III, s.563; bu arada Rusların 18 Eylül 1920 yılından itibaren Anadolu'ya gönderdikleri askerî mühimmat miktarı; 30.000 tüfek, 15.500 süngü, 31.317 sandık cephane, 207 hafif ve ağır makineli tüfek, 26 top, 21.000 top cephanesi, **a.g.e.**, C.III, s.632-633

dilde bir tehdit olarak kabul ediyor ve Rusların müdahâle teklifini geri çevirmekten imtina etmiyorlardı[643].

1.9.1920-1.6.1922 tarihlerinde Rusların Millî Mücadeleye destek amacıyla hediye ettiği silâhlar[644]; (Tablo 14)

Tüfek	Fişek Sandık	Ağır ve Hafif Mak. Tüf.	Cins	Top Adet	Cins	Mermi	Kama Adet
392	6749	-----	Türk	12	7,5Fr. Sahra	23.400	-----
3855	3554	15	Alman	28	8,4İng.Sahra	28.066	-----
11.820	12.683	50	Rus	6	12Fr.Muhasara	1.785	-----
10.328	11.744	139	İngiliz	6	11 İng. Obüs	1.322	-----
10.571	8.600	40	Manliher	3	15 Sahil	6.600	-----
341	244	80	Fransız	11	Rus Sahra	76.000	-----
480	13	-----	Japon	-----	Krupp obüs	4.000	-----
25	-----	-----	Meksika	-----	7,5'luk Japon	-----	11
-----	1000	-----	Mavzer ve Martin	-----			
Toplam: 37.812	44.587	324		66		200573	11

Sovyet Rusya'nın yardımları hiçbir zaman Türkler tarafından karşılıksız bırakılmamış ve Tekalif-i Millîye emirleriyle yurt savunma gereksinmesine harcanmak üzere tahıl depolarında toplanan tahılın bir kısmını, Rusya'daki kıtlığı gidermek maksadıyla Karadeniz kıyılarından sevk etmek suretiyle Sovyet Rus halkına bağışlamıştı[645]. Ruslar, 24.8.1921 Ankara'nın Moskova Sefiri Ali Fuat Bey'in vasıtasıyla Mustafa Kemal'e yaşadıkları açlık sebebiyle Ankara'ya yapacakları yardım

[643] Sonyel; ***Kurtuluş Savaşı Günlerinde TBMM …***, s.276

[644] Bu tablo; Kâzım Özalp; **Millî Mücadele**, Ankara 1998, s.219 adlı eserden alınmıştır. Bu kayıtlar arasında muhtelif farklar mevcuttur. Sovyet belgelerine göre tüfekte 1463, makineli tüfekte 3 adet noksanlık, topta 12 adet fazlalık görülmektedir. Bkz. Müderrisoğlu; **a.g.e.**,s.550; Sovyetlerin 1 Eylül 1920'den, Haziran 1922 tarihine kadar verdiği silâhların toplamı: 37.812, fişek: 44.587, makineli tüfek: 324, top: 66, top mermisi. 200.573, top kaması:11. Bkz. Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.455

[645] Mustafa Onar; ***Atatürk'ün İstiklâl Savaşı'ndaki Yazışmaları II,*** Ankara 1985, s. 291; Türkiye, Rusya'daki açlık kurbanlarına deniz yoluyla 80 ton mısır, 800 ton tahıl ve baklagillerden oluşan bir yardım paketi göndermiştir. Bu yardımın ardından Sovyet Elçisi, "Bu Türk Milletinin kahramanca tavrı Sovyet halkının Anadolu'daki mücadeleye olan sempatisini daha da artıracaktır." demiştir. Bunun dışında Ukrayna'ya da 50.000 ton kömür gönderilmiştir. Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.60 ve 238; Mustafa Kemal, aç olan Rus halkına iletilmek üzere Karadeniz kıyılarından toplanan hububatın %40'ı göndereceğini 3.9.1921 tarihinde Rus Dışişleri Bakanı Çiçerin'e bildirdi. Sarıhan; **a.g.e.**, C:II, S.27; Samsun Sancağı da yine Rus halkına iletilmek üzere topladığı ürünün tamamını gönderme kararını Moskova sefiri Ali Fuat Bey'e 10.9.1921'de iletmişlerdi. Sarıhan; **a.g.e.**,C.II, s..41

miktarını azaltacaklarını bildirince[646], ülke menfaatleri doğrultusunda durumdan yararlanmak isteyen Rus Mâliye Bakanı Türkiye'ye söz verilen 3,5 milyon altın rubleyi göndermek istememesi üzerine Sovyet Rus Dışişleri Bakanı Çiçerin devreye girerek duruma müdahâle etmiş ve para Türkiye'ye gönderilmişti[647].

3.3.5. Millî Mücadele Yıllarında Fransızların Desteği

Birinci Dünya Savaşı'nın Türkler açısından başarısızlıkla tamamlanması İtilâf devletlerinin Osmanlı toprakları üzerindeki paylaşım beklentilerini harekete geçirmiş ve Fransızlar da Anadolu'nun güneyini, Suriye, Lübnan'ı işgal etmişlerdir. Fakat Fransa'nın önemli beklentilerinden birisi olan Almanya'nın siyaset, ekonomi sahnesinden indirilmesi düşüncesi tam olarak gerçekleşmemiştir. İngiltere'yi buna ikna edebilmek için Arap coğrafyasından daha az pay almaya ve Yunanistan'ın İngiliz müttefiki olarak Anadolu'nun paylaşımına ortak olmasına rıza göstermiştir. Ama İngiltere, Almanya'nın Fransa'ya karşı daha fazla güçsüzleştirilmesini istemiyordu. Çünkü İngiltere'nin amacı Almanya'nın bir pazar hâline getirilmesiydi. Ayrıca İngilizler, önemli bir liman bölgesi ve demiryolu ağının ulaşabildiği ender coğrafyalardan olan, Fransızların menfaatleri ve endüstrisi için ele geçirilmesi gereken Çukurova bölgesinin Fransızlara bırakılmasıyla onları ikna edebileceğini düşünmüş; fakat yanılmıştır[648].

Savaşın başlangıcından itibaren İngilizlerle dirsek temasını kesmeyen Fransa, 12 Kasım 1919 tarihinde Suriye Mutabakatı çerçevesinde İngilizlerin Suriye ve Çukurova bölgesinden çekilmesi karşılığında Sykes-Picot Antlaşması gereği Musul ve yöresini İngiliz güçlerine terk etmiştir[649]. Beklentileri karşılanamayan Fransa, I. İnönü Savaşı'nın ardından Ankara Hükûmetiyle diyalog girişimlerine başlamış, Sakarya Savaşıyla da iki hükûmet antlaşma sürecine girmiştir. Antlaşma ile birlikte Fransa

---

[646] ***Atatürk'ün Millî Dış Politikası I, 1919-1923***, Kültür Bakanlığı Yay., 3. bsk., Ankara 1994, s.350; Çiçerin, Türkiye'nin iktisadî kalkınmasına destek olmak maksadıyla 1921 yılından itibaren destek olacaklarını beyan ederek, Ali Fuat Paşa'ya 4.9.1921 tarihinde 50 milyon altın ruble yerine 20 milyon altın ruble askerî yardım göndereceklerini bildirdi. Bkz. Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.88

[647] Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.289;Bu dönemde birde Rusların Deniz Ticaret İdaresi Karadeniz sahillerinde ticarî maksatlı vapur işletmek ve pasaport (vize) müsaadesi alabilmek için Batum Elçiliği vasıtasıyla BMM'ye başvuru da bulunmuştu. Bu başvuru Millî menfaatler doğrultusunda Anadolu liman ve sahillerde Türklerin verebileceği hizmetleri yabancı bandıralı gemilerin vermesinin doğru olmayacağı (kabotaj) ve misal teşkil edeceği belirtilerek 21.8.1338 tarihinde Rusların talebi Hükûmet tarafından geri çevrilmişti. Bu karar aynı zamanda ileride şekillenecek Millî iktisat politikasının da ilk yapı taşlarından birisi olup, Türk özel sermayesini de teşvik amacını taşıyordu. **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı;030/18/01/-/05/24/3**

[648] Adil Dağıstan; **"Millî Mücadele'de Türk-Fransız İlişkileri"**, *Türkler Ansiklopedisi*, Yeni Türkiye Yayınları, C. XVI., Ankara 2001, s.272

[649] 1917 Ekim Devrimiyle beraber Bolşevikler, Rus Çarlığının da içinde bulunduğu tüm gizli anlaşmaları deşifre etmiştir. Bkz. Dağıstan; **a.g.m.**, s.272

Anadolu'daki işgalinden vazgeçiyor ve Hatay'daki özerk statüyü benimsiyordu. 1923 yılında Mustafa Kemal Paşa'nın Adana'ya yaptığı gezide kendisini karşılayanlar arasında bulunan ve siyah bayrak taşıyan Hataylılara cevaben; "40 yıllık Türk yurdu düşman eline bırakılamaz." diyerek bu hususdaki hassasiyetini açıkça dile getiriyordu. İlerleyen dönemlerde ise Fransızlar, aslen benimsemedikleri Yunan işgaline ve İngilizlerin hak tanımaz tavırlarına cevap verebilmek amacıyla Millî Mücadele hareketine destek mahiyetinde Ankara Antlaşması'nın içeriğinde olmamasına rağmen bazı savaş malzemelerini Anadolu'da bırakarak çekilmişlerdir[650]. (Tablo15)

Tüfek	**Cins**	**Fişek Sandık**	**Cins**	**Adet**
4.484	Türk	574	Bréguet Uçak	10
3865	Alman	-----	Hangar (*)	10
10	Manliher	-----	Yed.Motor (*)	4
-----	Büyük Çap. Mavzer	247	Telsiz İstasyonu (*)	3
-----	Gra	101		
-----	Schneider	577		
-----	Muhtelif	6		
1.730	B.Çap.Martin	-----		
Toplam:10.098		1.505		

7 Ekim tarihinde İstanbul'daki İngiliz liman denetim ekipleri Fransız bandıralı "Adana", gemisine silâh yükleyen ve mermi dolu bir mavnayı yakalamışlardı[651]. Bu yakalanmaya rağmen durmayan Anadolu'ya askerî gereç sevkıyatı 2/3 Kasım günü İstanbul'daki Türk deniz katlarının iki motorbota 3 torpido, 1 motor, 2 sandık yedek parça yüklemesiyle devam etmişti[652]. Türkler tarafından Fransızlardan satın alınan askerî mühimmatın toplamı ise; 10.000 çeşitli piyade tüfeği, 10.000.000'dan fazla bu tüfeklerin cephanesi, 1.000 tabanca, 100.000 el bombası, 500 km kablodan

[650] Tablo, Kâzım Özalp'ın, **Millî Mücadele** adlı eserden alınmıştır. Tablo'daki noktalı malzemeler satın alınan malzemeyi gösterir. 1 Mart 1922 tarihinde 10.000 adet haki üniforma, 4.000 adet mavzer, 2.080.000 adet fişek, 373 binek hayvanı (at) bırakmış, 10 Bréguet uçağı (bu uçaklar "Gruenblatt et Comby" isimli Fransız bir havacılık şirketi tarafından ilerleyen aylarda Türklere teslim edilecektir.), 10 adet yedek motor, 10 adet çadır-hangar, 10.000 mavzer tüfeği,10.000 haki üniforma, Adana'da bir telsiz istasyonunu ise; bırakma kararını almıştı. Bkz. Yavuz; **a.g.e.**, s.158; Tarman; **a.g.e.**, s.187

[651] Sonyel; ***İstiklâl Savaşı Günlerinde TBMM…***, s. 226; 21 Aralık 1921 günü Türklere silâh ve cephane taşıyan Fransız "Vera" vapuru İngiliz karakoluna yakalanarak seferden men edilmişti. Sahibi Ermeni asıllı bir Fransız vatandaşıydı. Bkz. Sarıhan;.**a g.e**.,C.IV,s.198; Doğanay; **a.g.e.**, s.288

[652] Sonyel; ***İstiklâl Savaşı Günlerinde TBMM…****".,* s. 227

mürekkeptir[653]. Fransızlar Ankara Antlaşma'nın estirdiği samimiyet havasıyla beraber 5 Mart 1922 senesinde Türklere ellerindeki uçaklarla beraber dönemin Türk Dışişleri Bakanı Yusuf Kemal Beyi'nde (Tengirşenk) desteğiyle 50 bin lira sermayeli Hava Ticarî Nakliyat Şirketi kurarak, pilotlarıyla beraber 35 adet keşif ve avcı tipindeki uçaklarını Fransa'dan bir ay içerisinde getirilebileceklerini, bunun yanı sıra Türk Hükûmeti isterse, Fransız pilotların öğretmen olarak da vazifelendirilebileceği şeklinde teklifini yapmış ve bu cömert teklif Türk Hükûmetince kabul görmüştür[654].

Ankara Hükûmeti yardım alırken tam bağımsızlığına ve Misak-ı Millî kararlarına karşı tavır alan veya daha sonradan bu ilkeleri benimsemeyen hiçbir devletle siyasî temas kurmamıştır. Amerika bunlardan birisidir; çünkü Birinci Dünya Savaşı'nda İtilâf devletlerinin yanında yer almış, yer almakla da kalmayarak, İngiltere'nin politik çıkışlarını destekler bir tavır takınmış ve bunun bedelini Arap coğrafyası ve Anadolu'dan herhangi bir pay alamayarak ödemiştir. Amerikalılar bununla da yetinmeyerek Doğu Anadolu'da bir Ermeni Devleti'nin de ateşli bir savunucusu olmuştur. Ama II. İnönü Savaşı'nın ardından Ankara Hükûmeti silâhlanma çabalarını yoğunlaştırmış, Sovyet Rusya'dan aldığı silâh yardımıyla yetinmeyerek İtalya, Almanya ve Amerika'dan silâh almak için girişimlerde bulunmuştur. Amerika'nın Winchester Silâh Fabrikası'ndan 300.000 mavzer tüfeği ve 6.000.000 mermi almak istemiş; fakat ABD Dışişleri Bakanlığı iki tarafında savaş hâlinde olduğu için silâh satılamayacağını beyan etmiştir[655].

3.3.6. Millî Mücadele Yıllarında İtalyanların Desteği

İtalyanlar, Osmanlı'nın Balkan Savaşını kaybetmesiyle bölgede daha rahat hareket edebilme imkânını yakalamışlardı. Anadolu, İtalya'nın işgal ettiği On iki Adaya yakın olmasının yanı sıra, zengin yer altı kaynaklarını bünyesinde barındırması,

---

[653] TİH, ***İdarî…***, C.VII, Ankara 1975, s.173-174; Fransızlar'dan Cemal ve Sıtkı Beylerin satın aldığı askerî mühimmat; 2735 sandık fişek, 1500 hafif makineli tüfek, 1 komprasör, 11 Schneider beşik ve kaması, 2 ton şaplı kösele, 35 hava tulumbası, 2 sandık top edevatı Bkz.Özalp; **a.g.e.**, s. 220

[654] **B.C.A.Bakanlar Kurulu Kararı; 030/18/01/-/04/52/16**; Bunun yanı sıra Fransızların kontrolündeki Zeytinburnu'ndaki silâh deposundan Anadolu'ya 11ve 18 Nisan'da olduğu gibi 22 Nisan 1922 tarihinde üçüncü sevkıyat gerçekleştirilmişti. 79 işçi, 2.138 cebel obüs, 10,5'luk ağır sahra, 19.215 sahra mermisinin kaçırılmasıyla gerçekleşmiştir. 29 Nisan'da başlayan dördüncü kaçakçılıkta ise, "Moryak" vapuruyla Karadeniz'e 169 işçi ile çok miktarda cephane kaçırılırken, beşinci sefer 5 Mayıs 1921'de Mersin vapuruyla 20.000'den fazla top mermisi Karadeniz'e yollanmıştı. Altıncı seferde de 106 ton tutan 16.000 top mermisi yine "Moryak" vapuruyla İnebolu'ya gönderilmek üzere Fransızların denetimindeki Zeytinburnu'nda depolardan yüklendi. Sarıhan; C.IV, **a.g.e.**, s. 394,406,416,431

[655] Duru; **a.g.e.**, s.120 vd.

tarıma müsait verimli topraklara sahip olması, coğrafî konumu ve işgücü potansiyeli açısından yalnız İtalyanların değil, tüm Avrupalı devletlerin cazibe alanı içerisinde bulunuyordu. İtalyanlar İttifak Devletleri saflarında yer aldıkları dönemde Osmanlı Hükûmeti İtalyanlardan askerî malzeme talebinde bulunmuştur. İtalya'nın İstanbul Yüksek Komiseri Garroni, Hariciye Nazırı İzzet Paşa'ya Erzurum ve Zonguldak bölgesinde maden işleme imtiyazını elde etmeleri, ayrıca Antalya-Konya; Şile-Zonguldak demiryolu ağının döşenmesi hakkının alınması karşılığında askerî malzeme satma işleminin mümkün olacağını bildirmiştir[656].

Birinci Dünya Savaşı'nın bitiminin ardından İtalyanlar Anadolu'daki faâliyetlerine fiilen 1919 yılının sonlarına doğru başlamışlar, çıkarlarının da 18 Ocak 1919 tarihindeki Paris Konferansıyla Yunanlılar lehine sarsılmasıyla birlikte Anadolu hakkındaki planlarında değişiklik yapmak zorunda kalarak, işgal faâliyetinin en pasif uygulayıcısı olmuşlardır. Mütarekenin imza edilmesinin ardından İtalya'da galip devlet olmasına rağmen, Osmanlı Hükûmeti üzerindeki baskısı diğer İtilâf güçleriyle kıyaslanmayacak kadar azdı[657]. İtalyanlar işgal siyasetlerini, Güneybatı Anadolu bölgesinin kolonileştirmesi üzerine tesis etmişti. İtalyanların işgal kuvvetlerinin Söke'deki komutanı Yüzbaşı Luca'nın yaptığı konuşma İtalyanların maksadını ortaya koymaktaydı. "Bir ülke kalben alınmalıdır. Biz Trablus'da bunun tam tersini yaptık ve onun bedelini hâlâ ödüyoruz." demiştir[658].

Millî Mücadele'de ise; Türk-İtalyan ilişkilerine bakıldığında Yunan işgaline karşı sert bir mukavemet gösteren Türk halkının İtalyan işgaline karşı direnmek şöyle dursun hatta İtalyanları, Yunanlılara karşı bir kurtarıcı olarak kabul ettikleri görülür.

İtalya'nın Anadolu'daki tüm temennisi bu tarihten itibaren Mustafa Kemal'i ve taraftarlarını yanına çekebilmektir. Bunun için 1920 yılının yaz aylarında Antalya'da, Millî Mücadele taraftarlarına ulaştırılmak üzere ilaç ve çeşitli işlenmiş ürünler göndererek, Ankara Hükûmeti'ne yaklaşmaya çabalamışlar ve yine bunun için 1 Haziran-5 Temmuz 1921 tarihleri arasında Anadolu'yu ilk terk eden İtilâf kuvveti

---

[656] Mevlüt Çelebi; ***Millî Mücadele Döneminde Türk-İtalyan İlişkileri,*** Ankara 1998, s.196; Osmanlı Devleti'nden tazminat bedeli karşılığında İtalya Doğu'da İskenderun Körfezinden Lamasu Çayına ve Erciyes dağı'na kadar olan bölgeye, Kuzeyde Erciyes Dağı'ndan Kütahya'ya ve oradan hareketle Keşiş Dağı'na uzanan yay üzerinden Edremit Körfezi'ne, Batı'da Kuşadası'nın 5 km. kuzeyinden Meis Adası'na kadar olan sahil şeridi ve Ereğli'de kömür havzasının işletme hakkı İtalyanların hâkimiyetine bırakılmıştır. Bkz. **a.g.e.**, s.177

[657] **a.g.e.**, s.162

[658] **a.g.e.**, s.167-168

olmuşlardır. O sıralarda Osmanlı Harbiye Nezareti müsteşarı olan İbrahim Ethem, 28 Nisan 1920 tarihinde Padişah'ın baş mabeyincisine, İtalyanların Anadolu hareketine yaptığı maddi yardımlardan ötürü kaygılandığını bildiren bir yazı göndermiş, hatta devrin yönetimi konunun tetkiki maksadıyla Türk gizli polisine özel yönergeler dahi vermişti. Buna rağmen İtalyanlar, Anadolu hareketiyle ilişkileri daha da sağlamlaştırmak için 8 Eylül'de Kurmay Binbaşı Akşit Bey ile görüşerek, Ankara ile takip edilecek siyaseti belirlemek için Mustafa Kemal ile temasa geçilmesine karar vermiş ve Binbaşı Akşit Bey vasıtasıyla Mustafa Kemal'i Antalya'ya davet etmişlerdir. Mustafa Kemal'de yanında 200 muhafızı olduğu hâlde Antalya'ya gelerek İtalyan yetkililerle buluşmuş ve temasların gizli tutulması maksadıyla kendisini Rodos'a götürmeleri teklifini kabul ederek, yine İtalyanlara ait "Galicia" gemisiyle Rodos'a geçmiş, burada Ahmet Dino vasıtasıyla bazı İtalyan murahhaslarla görüşmüştür. Bu temaslarda muhtemelen daha sonra Ankara'ya gönderilen heyetin taleplerinden de anlaşılacağı üzere, Anadolu hareketi için İtalya'nın ne gibi katkılarının olabileceği ve bu tehlikeli oyundan elde edecekleri menfaatlerin nelerden ibaret kalacağı tartışılmıştı. Çünkü kısa bir zaman sonra Ankara'ya gelen heyetin çantasından, Ankara'ya 3 milyon Türk Lirası avans, savaş gereçleri, teknik danışmanlar, Türk iddialarının Avrupa'da savunulabilmesi için manevî destek çıkarken, Türk tarafının ileride kurulması amaçlanan devlette İtalyan ticarî kuruluşlarına iktisadî ayrıcalıklar vermesi, İtalya'ya ucuz hububat, hammadde ihraç edilmesi benzeri imtiyazlar talep edildiğin gösteren belgeler çıkarmıştır. Gelişmelerden haberdar olan İngiltere Dışişleri Bakanlığı ise, Mustafa Kemal'in Rodos'a geçmesiyle ilgili raporu dikkatle takip etmiş ve 18 Aralık'ta Yüksek Komiser Rumbold'a Mustafa Kemal'in Rodos'u ziyaret ettiğini gösterir herhangi bir belgenin olup olmadığını sorduğunda menfi yanıt almıştır[659].

İtalyanların Mustafa Kemal'e yaklaşma çabası Kont Fago ile Mustafa Kemal'in aralarında yaptıkları gizli bir protokolle neticelenmiş ve İtalyanlar, Ankara Hükûmeti'ne 4.000.000 lira borç vermeyi, ayrıca Yunanlıların Anadolu'da yayılmasını engellemeyi taahhüt etmişlerdir[660]. Millî Mücadele devam ederken Anadolu Hükûmeti imkânlarının kısıtlı olması sebebiyle askerî malzemeleri Anadolu'ya motor, mavna gibi iptidai deniz

[659] Sonyel; ***İstiklâl Savaşı Günlerinde İngiliz…***, s.122-123; İngiliz istihbaratından elde edildiği söylenen sözü edilen bu bilgiler her ne kadar olayın varlığını gün yüzüne çıkarsa da Türk belge ve kaynaklarında bu konuyu içerir ve gösterir bir belge mevcut değildir.

[660] Yavuz; **a.g.e.**, s.76; Kont Fago kurulunun amaçları şunlardı: 1)Anadolu'dan İtalya'ya hububat ve hammadde ihraç edilmesi, 2) İtalyan ticarî kuruluşlarının istediği iktisadî ayrıcalık hakları hakkında görüşmek, 3)Ulusçulara 3 milyon avans, savaş mühimmatı, teknik danışmanlar, Türk tezi için manevî ve diplomatik destek teminini önermek. Bkz. Sonyel; ***İstiklâl Savaşı Günlerinde İngiliz…,*** s. 120

vasıtalarıyla geçirmekteydi. Bu çabalar her şeye rağmen yetersizdi. Ayrıca İtalyanlar, Anadolu hareketine İstanbul'un işgal edileceğini de evvelden haber vermişlerdir[661]. Anadolu Hükûmeti askerî malzemeleri Anadolu'ya motor, mavna gibi iptidai deniz vasıtalarıyla geçiriyordu. Bu çabalar her şeye rağmen yetersizdi. Bunu göz önünde bulunduran Anadolu Hükûmeti yoğun ve hızlı istihbarat çalışmaları neticesinde İtalyan ve Fransız nakliyat şirketleriyle anlaşma yolunu tercih etti. Bu sayede büyük tonajlı gemilerle daha fazla askerî malzeme sevkıyatı yapabilmek mümkün olmaya başlamıştı. İtalyanlar, ilk etapta dikkatleri üzerlerine celp etmemek için ilk askerî mühimmatları işgalleri altındaki Antalya bölgesi limanlarına indirmişti. 1920 yılında Ankara'ya gelen İtalyan temsilci Fago ile gizli bir anlaşma gerçekleştirilmişti[662]. Bu protokolün ilk semereleriyse 6 Ekim 1920 tarihli İngilizlerin gizli istihbarat raporunda görülmüştür. Bu rapora göre; İtalyanların Erekli'ye yüzlerce tüfek indirdiği ve "Gaspari" isimli bir İtalyan gemisinin silâh ve mermi yüklü olduğu hâlde 15 Ekim 1920 tarihinde Varna'dan Zonguldak'a doğru yola çıktığını bildirilmiştir. Bunun dışında Antalya üzerinden fıçılar dolusu petrolün Anadolu içlerine sevk edildiğini, aynı tarihlerde iki sahra topunun Antalya'ya Türklere teslim edilmek maksadıyla çıkarıldığını, 30 Ekimli istihbarat raporunda ise, bir İtalyan gemisinden 25.000 tüfek, pek çok kamyon ve petrol varillerinin yanında dağ topunun da kıyıya çıkarıldığı bildirilmiştir[663]. İtalyanlar bu sevkıyatta daha çok "Societa İtaliana Servizi Marittimi" ve "Lloyd Trestino" isimli firmaların gemilerini tercih etmiştir[664]. Millî Mücadelede yalnız Ankara Hükûmeti değil, Türk ticaret erbabı da birtakım alım-satım faâliyetlerinde bulunmuştur. Tüccar Muzaffer Bey'in İtalyanlardan aldığı 50 bin tüfek ve her tüfeğe bin mermi antlaşması buna misal teşkil eder. Tabii İtalyanlar her ne kadar Türklere istiklâl mücadelelerinde destek oluyorlarsa da Ankara Hükûmeti'nin içinde bulunduğu müşkül vaziyetten de fazlasıyla istifade ediyorlardı. İtalyanlardan alınan mallar hem peşin hem de piyasa değerinin birkaç katı olarak tahsil ediliyordu[665].

Ayrıca 7 Ağustos 1920'de çok miktarda silâh ve cephaneyi Antalya'ya getirdikleri ayrıca Zonguldak, Ereğli, Bartın'a da "Rossi" şirketi gemisiyle cephane

---

[661] Çelebi, **a.g.e.**, s.173
[662] Serhan Ada; **"İstiklâl Savaşı'nda Diplomasi ve Askerî Yardım II"**, *Askerî Tarih Semineri (Bildiriler),* s. 347
[663] Sonyel; ***İstiklâl Savaşı Günlerinde İngiliz…,*** s. 120; 22 Ekim 1921 de İtalyan bandıralı bir gemi İstanbul'dan hareket ederek 10 Türk subayı olduğu hâlde İnebolu'ya ulaştığı tespit edilmiştir. Bkz. Sarıhan; **a.g.e.**, C.II, s.68
[664] Sonyel; ***İstiklâl Savaşı Günlerinde İngiliz…***, s.121
[665] Cemal Kutay; ***Ege'nin Kurtuluşu***, İstanbul 1981, s.74-75

göndereceklerini belirtmişlerdi[666]. Bunların dışında Zonguldak ve havalisi sahillerinden Kuva-yi Millîye için yapılan ikmâl faâliyetlerinde İtalyan "Loid Tristine" Şirketi'nin Dukovina, Kanpidoglio, Kastinia, Kleopatra, Marane, Megri, Minerva, Orantita adlı yolcu vapurlarıyla taşıdığı askerî yük önemli bir yekün de tutmuştu[667]. 25 Nisan 1922'de İstanbul'dan hareket eden İtalyan bandıralı Bucovina isimli vapur Mersin'e Muavenet-î Millîye Cemiyeti vasıtasıyla 5 adet Mercedes motoru, 2 adet 57 mm'lik 1 adet 37 mm'lik gemi topu getirmişti[668]. Hatta İtalya'dan Müdafaa-i Millîye adına silâh alımıyla görevlendirilen Roma temsilcisi Celaleddin Arif Bey'den savaş uçakları ve denizaltı alınması için müracaatta bulunması istenilmiştir[669]. Ayrıca, İtalyan bandıralı "Artusire Nana" adlı vapur Temmuz 1922'de Mersin limanına çıkarılmak üzere elli adet kamyon getirmişse de 3 Temmuz'da bölgeden sorumlu Yunan yönetimi (Helly Kruvazörü vasıtasıyla) tarafından gemi limana bağlanmış, İtalyanlar tevkif edilmiştir[670]. Yine 1922 senesinde bu seferde Mersin limanına 20 adet Spat III tipi avcı uçağını getiren İtalyanlar, malzemenin Yunanlılara yakalanmadan demiryolu üzerinden Konya'ya sevk edilmesine de destek olmuşlardır[671]. Tüm bunlara rağmen İtalyanlar yalnızca silâh, cephane vermekle kalmamış, Antalya'daki ve Roma'daki telsiz istasyonlarını da Türklerin istifadesine açmıştır[672]. İki hükûmet arasındaki iyi ilişkiler sonucu İtalyanlar, Yunan bölgelerine karşı kendi askerî merkezlerinin Türkler tarafından bir üs olarak kullanılmasına da pek ses çıkamamışlardır[673]. Gizli ve gayri resmî bir antlaşmayla İtalyan-B.M.M ticarî sözleşmesinin onaylanması karşılığında İtalya, 25 Nisan tarihinde "Taranto'dan" Antalya'ya 50 milyon İtalyan lireti değerinde

---

[666] Yavuz; **a.g.e.**, s.76; Prag'da muayeneleri tamamlanan ve satın alınan 46.000 Japon tüfeği, 50.000.000 fişeği, 360 Rus mitralyözü, 19.000.000 fişeği, 10 Skoda cebel bataryası, 100.000 mermisi, 7 milyon 200 bin Osmanlı lirası ödenmesi şartıyla Karadeniz yoluyla Anadolu'daki sahillere taşınmıştır. Tüm bunların yanında, Eylül ayında Kuşadası'na demirleyen İtalyan gemisinden Türk ordusu için binlerce battaniye, tıbbi malzeme ve cephane getirilmiştir. Roma'dan Hariciye Vekâletine gönderilen 19 Ekim 1921 tarihli raporda;10 adet savaş uçağının vapurla Antalya'ya getirilmesini müteakip, uçakların bedeli olan 15 bin Osmanlı lirasının İtalyanlara ödeneceği ve bu meblağın karşılanmasını Mısır Prensesi Kadriye Hanımın uçaklardan birisinin kendi adıyla anılması" temennisiyle üstleneceği beyan edilmiştir. Bkz. Çelebi; **a.g.e.**, s.190-191; aynı yıl içerisinde Türkler İtalyanlardan bir adet çift komutalı Aviyatip eğitim uçağı ile eski tip (Fiat) işe yaramaz bir durumda olan keşif uçağını ucuz yolla temin etmişlerdi. Bkz. Tarman; **a.g.e.**, s.187

[667] Sarıkoyuncu; **"Zonguldak ve Havalisinin Millî…"**., s.586; 25 Kasım 1921 senesinde de İtalyanlar Kuşadası'na gelerek 600 asker ve bir kısım savaş malzemesini kıyıya çıkarmıştı. Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.163

[668] Çelebi; **a.g.e.**, s.189

[669] **a.g.e.**, s.190; C. Arif Bey'in Müdafaa-i Millîye adına yaptığı alımlar:18 Ekim 1922'de gemiyle 10 milyon kapsül, 160 bin fanila ve ceket, 18 bin çadır, 42 bin matara, 25 bin Alman sırt çantası ve bunların nakillerinin İtalyanlar tarafından üstlenilmesi ki bu taşımada İtalyanların "Cantia" şirketinin kamyonları kullanılmıştır. Bkz. **a.g.e.**, s.192

[670] Işın; **a.g.e.**, s.110

[671] Tarman; **a.g.e.**, s.187; uçakların akaryakıt ihtiyacı Ruslardan ve İtalyanlardan Antalya ve Mersin limanı yoluyla temin edilebiliyordu.

[672] Sonyel; **İstiklâl Savaşı Günlerinde İngiliz…**, s. 125; Antalya'da İtalyan kurumları: Telsiz-telgraf istasyonları, okul, hastane, İtalyan malları satan dört mağaza, Konya'da Alaaddin tepesinde telsiz-telgraf istasyonu, Antalya-Burdur arası telgraf hattı, Burdur'da bir dispanser, Muğla'da bir postane…Bkz. Çelebi; **a.g.e.**, s. 168-169

[673] Çelebi; **a.g.e.**, s.174-175

cephane göndermişti[674]. Sıtkı ve Cemal Beyler İtalya'dan 4.310.000 adet Alman fişek ile 7 ton barut almışlardır[675]. Bu girişimlerin en önemlisi ise Ankara Hükûmeti'nin muhtemelen Yunanlıların da aynı yıllarda bir denizaltı edinebilmek için harekete geçmesi üzerine İtalyanlarla temasa geçerek bir denizaltı almak için girişimde bulunması olmuş; fakat savaşların sert geçmesi, Yunanlıların böyle bir teşebbüslerinin bulunmadığının anlaşılması sebebiyle teşebbüsten vazgeçilmiştir.[676].

3.3.7. Millî Mücadele Yıllarında Diğer Milletlerin Desteği

Balkan Savaşları sırasında Dr. Muhtar Ahmet Ensari liderliğinde teşekkül eden Kızılay Heyeti ve gönderdikleri ilaçlar, sıhhî malzemelerden mücehhez unsurlarla yardıma koşan Hint yarımadasındaki Müslümanlar Birinci Dünya Savaşı sırasında da İslâm'ın temsilcisi Halifelerine destek vermekten kaçınmamışlardı. Bunun ilk örneklerinden birisi dünya savaşına doğru hızla ilerlenen, hassas politikaların takip edildiği günlerde Sultan Osman ve Reşadiye dretnotlarının Osmanlı Devleti'ne teslim edilmemesi üzerine New York şehrinde yaşayan Hindistan'da yaşayan sair kabileler, İranlılar ve Hindular tarafından 7 Eylül Pazartesi günü İngiltere'yi protesto etmek maksadıyla düzenlenen bir gösteri yürüyüşüydü. Bu hareketi ilerleyen günlerde daha radikal eylemler takip etti. Hint-Pakistan yarımadası Müslümanlarından Mopla ve Hür, Kuzeybatı Hint sınırındaki Mohment, Mahsud ve Veziri gibi kabileler, Türkler lehine İngilizlere karşı ayaklandılarsa da çıkan bu isyanlar en vahşi biçimde İngilizler tarafından bastırılmış, Mopla ve Hür kabileleri tam anlamıyla yok edilmişti. Bunun üzerine Hindistan'da bir kısım üniversiteli gençler İngilizlere karşı Türk ordusunda hizmet alabilmek için gizlice Hindistan'dan kaçarak Yunanistan'a iltica etmişlerdi. Bunlardan 11 tanesi Hindistan-Bakü-Erzurum hattıyla Trabzon'a gelmiş, Ümit vapuruyla İnebolu'ya nakledilmişlerdi. Zonguldak'taki ve İstanbul'daki Fransız birliklerinden kaçarak Muhittin Paşa'nın, Mülazım Kemal Efendi'nin karargâhında Cezayirli, Tunuslu askerlerin yanında beş Boşnak askerde mevcuttu[677]. Ayrıca ihtilâlci Müslüman lideri Sindli Ubeydullah'da Hint-Pakistan yarımadası Müslümanları tarafından İngilizlere karşı savaşa girmek için gizlice Afganistan'a (Kabil) yollanmıştı. Dönemin Afgan Emiri Habibullah Han tek başına savaşa girmek istemeyince Türk-

[674] Duru; **a.g.e.**, s.121
[675] Özalp; **a.g.e.**, s.220
[676] **B.C.A. Belge; 245/96, 030/10/-/-/205/399/11**; Işın; **a.g.e.**, s.155
[677] Zafer Hasan Aybek; **"I. Cihan Harbi'ndeki Temaslar"**, *Hayat Tarih Mecmuası*, S.10, C.II, İstanbul 1969, s. 24-25; Nurettin Peker; ***1918-1923 İstiklâl Savaşı'nın İnebolu ve Kastamonu Havalisi***, İstanbul 1955, 324- 325

Alman ordusunun bölgeye güç göndermesi koşulunu ileri sürmüştür. Bunun üzerine Türkiye'den Rauf Bey'in komutasında askerî bir müfreze Osman (Tufan) ve Hasan (Atakan) Beyler, Peşaverli Abdurrahman ve İstanbullu Ubeydullah Efendiler ile Almanya'nın Tahran Konsolosu Von Vas Muss olduğu hâlde İran'daki İngiliz kıtalarını yenerek Kirmanşah'a kadar ilerlemişler, fakat Alman Ateşemiliteri Von Kanici ile Von Vas Muss'un ihaneti sebebiyle harekât başarılamadan bölgeden eli boş dönülmüştür[678].

Birinci Dünya Savaşı'na girilmesinin ardından 15 Kasım 1914 tarihinde Enver Paşa tarafından kabul edilen Amerikan Büyükelçisi Morgenthau, savaşa girilerek Amerika'nın dostluğunun kaybedildiğini, bunun neticelerine Osmanlı Hükûmeti'nin hazırlıklı olması gerektiğini ve Amerika'nın bu tarihten itibaren İtilâf Devletleri saflarında yer alacağını beyan ederek Osmanlı'yı açıkça tehdit etmişti. Bunun neticesi 6 Nisan 1917 yılında alındı. Amerika savaşa girdi; fakat Türkiye'ye doğrudan bir harp ilânı yapmadı. Çünkü bundan Osmanlı topraklarında bulunan misyoner okullarının ve bu okulların yönetici ve misyonerlerinin de faâliyetlerine son verilmesi durumu doğabilirdi, bu durum Amerika'nın göze alabileceği bir gelişme olmazdı[679]. Amerika'nın bu gelişmelerin ardından Türklere hiçbir konuda destek olmayacakları ve hatta topraklarından pay alabilme mücadelesine dahil olacakları belli olmuştu.

BMM'nin açılışının ardından Mustafa Kemal, Millî Mücadeleye emperyalist sömürü altında olan Yafa (Libya), Suriye, Azerbaycan, Irak, Afganistan, Hindiçin[680] coğrafyasındaki Müslümanların maddi ve manevî desteğini temin maksatlı 17 Mart, 9 Mayıs 1920 tarihlerinde iki bildiri yayınlamış[681], bununla yetinmeyerek bazı ileri gelen Müslüman liderlere İtilâf devletlerine karşı birlikte mücadeleye geçilmesi gerektiğini belirten mektuplar da göndermiştir[682]. Dönemin en geniş İslâm nüfusuna sahip olan İngiltere'de ve kolonilerinde bu talep büyük bir hevesle karşılanmıştır. 7 Mart 1920 tarihinde ise Lloyd George'un, Hindistan'daki Hilafet Derneği Komitesini kabul ettiği toplantı da Türklerin elinde bulunan kutsal mekânları alacaklarını beyan etmesi heyet içerisinde ve daha sonra da tüm Hindistan'da tepkiyle karşılanmış ve 19 Mart günü

---

[678] Aybek; **a.g.m.**,s.24-25; Erol; **a.g.e.**, s.43
[679] Erol; **a.g.e.**, s.66-67
[680] Bügünkü Uzakdoğu ülkeleri olan Kamboçya, Laos, Burma (Myanmar), Tayland, Filipinler, Endonezya gibi ülkeler. Burada İslamiyeti benimsemiş ve bünyesinde Müslüman barındıran Filipinler, Endonezya, Singapur gibi memleketler kastedilmektedir. Yafa halkı Trablus Hilal-i Ahmer'i vasıtasıyla Anadolu Hilal-i Ahmeri'n 10.700 kuruş parayı gemiyle yola çıkarmıştı. Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.163
[681] Onar; **…Yazışmaları II**, Ankara 1985, s.44 ve 133 vd.
[682] Salahi Ramadan Sonyel; **İstiklâl Savaşı ve Dış Politika I**, Ankara 1973, s. 189

Hindistan'da genel yas ve protesto günü ilân edilerek, Hindistan Genel Valisine 1 milyonu aşkın protesto telgrafı gönderilmiştir[683].

8-10 Temmuz 1921 tarihinde Karaçi şehrinde Hint Müslümanlarının lideri Mevlana Mehmet Ali Han önderliğinde beş bin temsilcinin katılımıyla toplanan Hindistan Hilafet Konferansı'nın (İndian Committee of the Caliphate, All İndia Khilafat Congrees) kapanış oturumunda Anadolu'da mücadele veren Müslümanlara yardım ulaştırılması kararını alarak, 26 Aralık 1921- 12 Ağustos 1922 tarihleri arasında 4 milyon Hindistan rubisini, yaklaşık 106.400 İngiliz lirası yardım toplayıp bunu Ankara Hükûmeti'ne göndermiş ve Mustafa Kemal'e teslim edilmesini sağlanmıştır[684]. Bu para Mâliye Vekâletine'nin kayıtlarına geçmemiş ve Hazineye girmemiş,[685] Osmanlı Bankası'nda muhafaza edilmiştir. Büyük Taarruz öncesinde tüm mali kaynaklar tükenince, Millî Müdafaa Vekili Kâzım Paşa (Özalp) Mâliye Vekili Hasan Fehmi Bey'in talepleri doğrultusunda paranın kullanılmasına müsaade edilmesiyle birlikte paranın bir kısmı Osmanlı Bankası'ndan Mâliye Vekâleti'ne devredilmiştir[686]. Millî Mücadele'nin neticelenmesinin ardından felâkete uğrayan halkın zararlarını temin maksatlı olarak bir kısmı dağıtılırken, diğer kısmıyla da Türk Dil ve Türk Tarih Kurumlarının teşekkülünde ve İş Bankası'nın faâliyete geçmesi için gerekli olan sermaye olarak kullanılmıştır[687].

Amerika Birleşik Devletleri'nde 1920 yılında New York şehrinde yaşayan Türkler bir araya gelerek "Türk Teavün Cemiyeti" ismiyle sosyal amaçlı bir örgüt kurmuşlar ve bu örgüt aracılığıyla Türk İstiklâl Savaşında yer almak isteyenlerin organize bir şekilde Anadolu'ya gönderilmesinde, bir milyon Osmanlı lirası karşılığı paranın ulaşmasını sağlayan yine bu cemiyet olmuştur[688]. Hatta Amerikalılar Türklerin İstiklâl Savaşının çoktan başlamış olduğunu, Karadeniz'de küçük takalar ve teknelerle yaptıkları taşımacılığa göz yumuyorlardı. 211 numaralı destroyerin kaptanının ağzına

---

[683] Sarıhan; **a.g.e.**, C.II., s.438

[684] *TİH*, ***İdarî…***, C. VII, Ankara 1975, s.174, Bu para yaklaşık 675.494 lira etmektedir ve ilk yardım 144.400 lira olarak 26 Aralık 1921'de gelirken geriye kalanı 12 Ağustos tarihine kadar çeşitli dönemlerdeki tarihlerde Ankara'ya ulaştırılmıştır. Ayrıca, Hint Hilafet-i İslamiye Komitasi, Türk Hilal-i Ahmer'ine 15 balya muhtelif eşya göndermiştir. Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.205 ve 316

[685] Müderrisoğlu; **a.g.e.**, s. 558

[686] **a.g.e.**, s. 559

[687] Ergun Aybars; ***Türkiye Cumhuriyeti Tarihi I*,** Ankara 1989, s.330, Müderrisoğlu; **a.g.e.**, s. 557

[688] Birol Akgün; **"Osmanlı Türklerinin Amerika'ya Göçü"**, *Türkler Ansiklopedisi*, Yeni Türkiye Yay., C. 20, s.894; 1923 yılında Mustafa Kemal Paşa, Gülcemal vapurunu Amerika ile ilişkileri düzeltmek maksadıyla New York'a göndermişti. **a.g.e.**, s.895; Gülcemal Vapuru'da Amerika'dan Türklerin gönderdiği 17 balya giyecek ve eşya ile dönmüştü. Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.199

kadar cephane yüklü olduğu her hâlinden belli olan Batum vapurunu muayene dahi etmeden tüm mürettebatıyla beraber selamlaması bir örnektir[689].

Mısır'da yayımlanan bir gazete Anadolu'daki harekete destek olmak için açtığı yardım kampanyasında 2.727 lira toplarken, Mısır Hilal-i Ahmer'i (Kızılay) üç defa Türk Hilal-i Ahmer'ine 35.000 lira, Yafa halkı ve Trablus Hilal-i Ahmer'i de yine Türk Hilal-i Ahmer'ine ulaştırılmak üzere İstanbul'dan hareket eden bir gemiyle 10.700 lira göndermişti[690]. Azeriler de Anadolu'daki istiklâl mücadelesine 18 Ocak 1920 senesinde 1,5 milyon rublelik bir maddi destekle katılmışlardı[691].

3.4. TÜRKLERİ KURTULUŞA GÖTÜREN DENİZ İKMÂL YOLLARI

Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı ordusu için lojistik destek her şeyden önemliydi. Fakat savaşın ağırlık merkezi olan boğazlar bölgesinde tesis edilen tahkimattan diğerine geçişte bir tek denizyolu bulunuyordu. Ana depo, fabrika ve diğer tesisler, İstanbul ve çevre illerdeydi. İstanbul'un Çanakkale ile olan uzaklığının 250 km olması sebebiyle gemiler mevcut yolu 10-12 saatte almaktaydı. Bu sebeple ağır malzemenin büyük bölümü ancak deniz yoluyla taşınabilirdi. Tren yolu olmadığı gibi şoselerde mevcut değildi. Çanakkale ile Kumkale arasındaki mevcut yol bozuk olmasına mukabil, rahatlıkla her mevkiîden görülebiliyordu. Menderes üzerinde yalnız bir köprü vardı. Bu durum, daha başta ikmâl imkânlarını sınırlamaya yetiyordu. Savaş esnasında İttifak devletlerinin gönderdiği askerî malzemelerde Avusturya üzerinden Romanya ve Bulgaristan'a oradan da Edirne mevkîîne ulaşıyordu. Bu yolun dışında bir diğer yol olan Lompalanga (Tuna) su nakil yolu da malzeme sevkıyatının can damarıydı. Lomapalanga su yolu vasıtasıyla Türkiye'nin Karadeniz Ereğlisi'nden karşıladığı; fakat ihtiyaca cevap vermeyen kömür rezervlerinin haricinde Almanya'dan aylık 20 bin ton kömür sevk edilmekteydi. İstanbul'a sevk olunan tüm askerî ve sivil malzemenin tahliyesi veya mavnalarla Anadolu tarafına geçirilmesi şarttı. Bu sebepten İstanbul'daki istasyonlar genişletilmiş, İzmit Körfezi'ndeki istasyona deniz yoluyla demir yolu malzemesi taşınmıştı; fakat İstanbul geçidi yine de savaş boyunca

---

[689] Nutku; **"Bir Deniz Subayının…"**, s.25

[690] Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.24 ve 272; Suriyeli kadınlar Mart 1922 senesinde 1.000 kutu şekeri Anadolu'daki savaşa destek olabilmek maksadıyla göndermişlerdir. Bu arada Hilal ve Kızılhaç İmdat Heyetleri 4 Ekim 1922'de Piyer Loti vapuruyla İzmir'e hareket etmişlerdi. Bkz. **a.g.e.**, C.IV, s.325,729

[691] **ATASE Arşivi; K:394, G: 18, B:18-1**

nakliyatın en zorlu yolu olarak kalmıştı[692]. 1918 Eylülü'nde İtilâf devletlerinin taarruzu karşısında Bulgar cephesi yarılmış; kral, tahtını bırakarak kaçınca, Bulgar Hükûmeti antlaşma yolunu tercih etmiştir. Bu durum Türkiye'nin içerisine girdiği konumu daha da müşkülleştirmekteydi. Çünkü askerî mühimmat nakliyatını temin eden Balkan yolu kapanmış, bir tek Romanya deniz yolu kalmıştı[693].

28 Mayıs 1915'te ağır bir cephane yükü taşıyan Bandırma yanında üç adet daha vapur ve bir torpidobot olduğu hâlde saldırıya uğrayınca, Enver Paşa Çanakkale'ye "karadan" sevkıyatın başlatılmasını istemiştir. Savaş bittikten sonra da Osmanlı Devleti, işgal bölgelerinde kalan terhis ettiği askerlerini tahliye etmeye kalktığında sevkıyat için kömür ve vasıta güçlüğünü de beraberinde yaşamaya başlamıştı. Hatta Ocak 1920'de Osmanlı vapurlarının yeterli kömür tedarik edememeleri sebebiyle Batum'dan nakledilecek 4000 askerîn sevkıyatı İngiliz gemileri kiralanmak suretiyle ve General Wilson'un izniyle gerçekleştirilmişti[694].

İstanbul'dan Anadolu'ya geçiş için ise iki yol mevcuttu. Bunlardan ilki İstanbul-Geyve hattı, ikincisi ise, İnebolu iskelesine kadar uzanan deniz yolu hattı. Anadolu'ya geçmek amaçlı kullanılan en güvenli kabul edilen kara yolu İstanbul-Adapazarı-Geyve güzergâhı idi[695]. Fakat kara yollarının bölgede güvenliğinin azalmasının ardından münferit faâliyetler olarak görülen deniz yolları daha sıklıkla tercih edilir olmuştu. Bunun ilk örneği, Heybeliada'daki Bahriye Mektebi'nden "Selamet" motoruyla firar ederek Anadolu hareketine katılan Abdurrahman ve İbrahim Beylerdir. Bu hadiseyi müteakip Müfit Nihat ve Ekrem Cafer isimli iki teğmenin mektebin yelkenlisini almak suretiyle Sabri Vefik isimli bir bahriyelinin de Abanalı bir kömürcünün motoruna tayfa yazılarak İnebolu'ya gelmesi, İzmit'te sefer yapan Kırlangıç motorunun kaptanı Mehmet Kaptan'ın yaptığı sevkıyatlar ve Yüzbaşı Şükrü'nün Şiraz isimli yolcu gemisiyle pek çok harp malzemesini Karadeniz'e taşımaları gösterilebilir[696]. Anadolu'daki direniş hareketinin şiddeti ve tansiyonu yükseldikçe asker ve subay ihtiyacını karşılayabilmek amacıyla her türden risk göze alınarak denizden sevkıyat hızlandırılmıştı. Bu sevkıyatlarda (İstanbul-İnebolu) bir süre sonra Seyr-i Sefain

---

[692] Lorey; **a.g.e.**, s. 14; ***Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekâtı****, I. Kitap, C.V,* Gnk. Bsm., Ankara 1993, s.262-263; Ahmet Şevket; **a.g.m.**, s.110 ve 114
[693] Lorey; **a.g.e.**, s.183
[694] **ATASE Arşivi; K:10, G:54, B:54 (1:3) (İngilizce belge)**; **ATASE Arşivi; K:10, G:37, B:37-1**
[695] Sarıkoyuncu; **"Zonguldak ve Havalisi'nin Millî…"**, s.684
[696] Sarıkoyuncu; **a.g.m.**, s.684-685; Büyüktuğrul; **Çanakkale…,** s.15

İdaresi'nin şehir hatları vapurları da devreye sokulmuştu[697]. 1921 yılında deniz yoluyla taşınan birlik ve askerî malzemeye göz atılacak olursa; 25 Şubat'ta Gazal römorkörü ve Rüsumat No:4 motoru 3. Kafkas Tümeninin 7. Alayının 4. Taburunu, 13 Mart'ta Aydınreis gambotu 7. Alayın 2. Taburunu tüm askerî malzemesiyle Trabzon'dan Hopa'ya götürülürken, 4 Nisan günü Gülnihâl vapuru aynı Alayın 1. Taburunu, 17-21 ve 22 Nisan tarihlerinde de 7. Alayın 3. Taburu, 2. Alayın Karargâhını ve 1. Taburunu, özel kişilere ait motorlar Trabzon'dan Akçaşehir'e nakledilmişti. 8 Mayıs'ta Kırım ve Ümit vapurları 7. Alay'ın 2. ve 3. Taburlarını, 14 ve 17 Mayıs'ta Gülnihâl vapuru, 8. Alay'ın 3. Taburunu, Tümenin muharebe takımını yine aynı güzergâhtan Akçaşehir'e, Gazal ve Rüsumat No:4 de Giresun Alayı'nın 12 Taburuyla, 56. Alayın 2. Taburunu ve karargâhını, ayrıca Doğu Cephesinden kara yoluyla batıya nakledilen 12. Tümenin askerî mühimmatlarını aynı rotayı takip etmek suretiyle Batı Cephesine nakledilmelerini sağlayarak[698] Türk deniz nakliyatında önemli bir aşama kaydetmişlerdi[699]. Bunların yanı sıra Ağustos ayının ikinci yarısından itibaren Batı'ya 13. Tümenin 53. Alay, 3. Taburundan 3 subay, 107 er, 4 makinelı tüfek, 16 binek hayvanı (at), 40 sevk erini ve ilerleyen günlerde de 53. Alayın bakiyelerini, 7 sandık telsiz malzemesi, 26, 7 ton top mermisi, 13 sandık makineli tüfek malzemesi, 10 ton Rus sahra mermisi, 1.1 ton dikenli tel, 1.3 ton piyade kalkanı, 5.3 ton Osmanlı yapısı çubuk ateşli dağ top malzemesini Anadolu donanması Batıya taşımıştır. Eylül ayının ilk haftalarında 85 er, 2 esir, 249 göçmen ve 7 adet uçak Norvosiski'den Trabzon'a taşınmıştır. Ekim ayından Kasım ayına kadar olan süreçte ise 6 subay, 655 er ve erbaş, 199 esir ve göçmen ile 8 ton tıbbi malzeme, 49 ton kamyon ve yedek parçası, 11.2 ton makine yağı, 26 ton top mermisi, 2 ton benzin, 3.5 ton gazyağı, 10.5 ton 150 mm'lik top mermisi Büyük Taarruz öncesi cephe hattına yetiştirilmiştir[700].

Tüm bu yolların yanında Ankara Hükûmeti, Mersin Limanından da faydalanma cihetine giderek Fransa, İtalya ve diğer ülkelerden top, cephane ve savaş araçları sağlamak imkânını da bulmuştur[701]. Liman reislikleri[702] kaçak asker sevkıyatı için

---

[697] Sarıkoyuncu; **"Zonguldak ve Havalisi'nin Millî…"**, s.686

[698] 3. Kafkas Tümenini ; 150 subay, 4500 er, 145 binek hayvanı, 26 mak.tüf., 4000 piy. tüf., 612.050 fişek, 200 makinalı tüfek cephanesi, 5190 top mermisi, 12 dağ bataryası, 767 sandık cephanesi, 8 mavzer ve 2030 mavzer fişeği, 580 el bombası, 220 sandık Rus cephanesi, 185 sandık İngiliz cephanesi, 85 sandık Fransız cephanesi ve 72 sandık sıhhıye malzemesi beraberinde Batıya sevk edilmiştir. Geniş bilgi için bkz. Büyüktuğrul; ***Osmanlı Deniz Harp…,*** C.IV, s.519;Yunan zulmünden kaçan 333 göçmen Gülnihâl vapuru ile İstanbul'a getirildi. Kız,ılay temsilcisi, muhtaç halka dağıtılmak üzere Yunan kumandanlığına 500 okka ekmek, iki sandık süt, bir miktar ecza bırakıldı. Sarıhan; **a.g.e.**, C.III, s.545

[699] Sarıkoyuncu, **"Zonguldak ve Havalisi'nin Millî…"**, s.687

[700] TİH; ***Büyük Taarruza Hazırlık…***, s.251

[701] Çelik, **a.g.e.**, s.479

âdeta biçilmiş birer kaftandı. Ankara, Doğu Anadolu'da ulaşıma elverişli yolların az oluşu sebebiyle ulaşımın sekteye uğradığının da farkındaydı. Bu sebepten Doğu Cephesi tarafından gönderilen askerî malzemenin bir kısmının deniz yoluyla Batı Cephesine ulaştırılmasına karar verildi. Doğu'dan, Batıya sevk edilen malzemenin ilk uğrak noktası kara yoluyla Trabzon, ardından deniz yoluyla Samsun ve İneboluydu. Ayrıca Kars-Tiflis-Batum demiryolundan Batum'a silâh ve malzemeler gönderilmekte buradan da Trabzon'a çeşitli deniz vasıtalarıyla ulaştırılmaktaydı. Batum ilk olarak İngilizlerin elindeyken sonraları Gürcülerin eline geçmiş ve durumdan istifade etmek isteyen Gürcüler bu gelişmeyi Türklere karşı düşmanca tavra dönüştürünce 23 Şubat 1921 tarihinde, Batum Türkler tarafından işgal edilmiştir. Fakat sonra 16 Mart 1921'de Sovyet Ruslarla varılan antlaşma gereği Batum limanını kullanma hakkı Türklerde kalmak şartıyla şehir Sovyetlere terk edilmiştir[703]. Zaten Türklerin sahip olduğu yegâne organize kuvveti Doğu Karadeniz'de konuşlanmıştı. Bunu düşünen Ankara Hükûmeti, Karadeniz'de yürütülen nakliyatı düzenlemek maksadıyla 26 Ekim 1920 senesinde Trabzon Kaçakçı Müfrezesini, Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Müfrezesine dönüştürmüş, liman reisi olan Nazmi Beyi, Müfreze komutanlığına tayin etmiştir. Bu müfreze 9 Şubat 1921 tarihinde komutanlık hâline getirilmiş ve kumandanlığına Güverte Binbaşı Mustafa Fahri Bey tayin edilmiştir. Türk İstiklâl Mücadelesinin sonlarına doğru komutanlık 26 parçayı bulan buhar motorlu, yelkenli deniz araçlarıyla 600 mil uzunluğundaki İtilâf kuvvetlerinin denetimi altındaki alanda ve Ağustos 1921'de Yunanlıların Trabzon-Batum arasındaki karakol hattında faâliyet göstermiştir[704]. 30 Ekim 1922 senesine gelindiğinde ilk seyyar Jandarma birliği Akdeniz vapuruyla Gemlik'ten Marmara Ereğli'sine hareket ederken, ikinci kafile de Gülcemal vapuruyla Bandırma'dan hareket etmiş, Ümit vapuru da beraberindeki 600 er ve 25 subaydan oluşan birliği İzmit'ten İstanbul'a getirmiştir[705]. 1921 yılında Anadolu'da artan bu deniz sevkıyatına karşı önlem almak isteyen Yunanlılar, 26 Mart tarihinden itibaren Karadeniz kıyılarını abluka altına aldıklarını tüm dünyaya duyurdular. Akabinde de Karadeniz Boğazı girişine yerleştirdikleri bir torpido vasıtasıyla Karadeniz'e giriş yapan

---

[702] Samsun Liman Reisliği:Yarbay Ahmet Halis, Bnb. Ahmet Refik İsmail, Trabzon Liman Reisi: Bnb. Nazmi Ahmet, Sinop Liman Reisi: Yzb. Ahmet Şefik, İnebolu Liman Reisliği: Bnb. Şerafettin Şerif, Zonguldak Liman Reisliği: Yrb. Ahmet Selahattin Salih, Bartın Liman Reisliği: K.Yzb.İsmail Muammer, Ereğli Liman Reisliği: Ahmet Hamdi, Giresun Liman Reisliği: K.Yzb. Mehmet Ali, Cide Liman Reisliği: K.Yzb. Süleyman Fuat İbrahim, Fatsa Liman Reisliği: K.Yzb. Mustafa Süleyman, Hopa Liman Reisliği: K.Yzb. Hasan Yusuf, Kilimli Liman Reisliği: Yzb. Mehmet Nazmi, Kozlu Liman Reisliği: K.Yzb. Zeynel Abidin, Tirebolu Liman Reisliği: K.Yzb. Şefik, Of Liman Reisliği: Yzb. Mehmet Emin Davut, Ordu Liman Reisliği: Yzb. Mustafa Kâzım…Bkz. Büyüktuğrul,; ***Osmanlı Deniz Harbi…***, C.IV, s.477

[703] Müderrisoğlu; **a.g.e.**, s.390-392

[704] **a.g.e.**, s.392; TİH, ***Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı***, C. V, Ankara 1963, s.23,29-30 ve 44

[705] Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.786

tüm gemileri aramaya ve mallarını müsadere etmeye başladılar. Bununla yetinmeyen Yunanlılar Türklere gözdağı verebilmek için 2 Eylül'de Ereğli'yi, 9 Haziran'da İnebolu'yu, 20 Temmuz'da 20 dakika süreyle Trabzon'u topa tutmuş, 6 Ağustos sabahı Yoroz, 8 Ağustos'ta da Rize açıklarında bir torpido ve nakliye gemisiyle rastladıkları tüm deniz araçlarına zarar vermişler; ama istediklerini elde edemeyince de Karadeniz'de seyreden Türk ticaret gemilerini soymaya başlamışlardı. Ümit, Giresun, Gülnihâl vapurları bunlardan sadece birkaçıydı[706]. Elbette Türklerde boş durmamış ve Rus limanlarına ticaret yapmakta olan Yunan bandıralı gemileri müsadere etmeye başlayınca menfaatleri zarar gören Sovyet Hükûmeti; BMM ye bir nota vererek Yunan ticaret gemilerinin müsaderesinin iyi komşuluk ilişkilerini yıprattığını, Türkiye'nin derhâl bu uygulamadan vazgeçmesi gerektiğini bildiren yazıyı Türk yetkililere gönderince, buna karşılık Türk Dışişleri de Yunan ticaret gemilerinin Rusya ile yapacakları ticaret ve herhangi bir fiili taarruzdan korunabilmeleri için Türk tarafı olarak aldıkları kararları bildirmişlerdir.

1) Gemiler; isim, yüklerinin muhteviyatı, şekillerini ve taşıdıkları özel işaretlerini hareketlerinden evvel İstanbul'daki Kızılay Genel Merkezi vasıtasıyla Dışişleri Vekâletine bildireceklerdir.

2) Gerekirse gemilerin Gümrük İdaresine bildirdikleri yükün düzenlenen belgelerine bakılacaktır.

3) Gemiler gelişlerinin ardından boş dönmezlerse verilen bu dokunulmazlık haklarına sahip değillerdir[707].

Sakarya Savaşı'nın Türkler tarafından kazanılmasının ardından Yunanlılar bir müddet daha Karadeniz civarında devriye yapmışlarsa da 1922 tarihinden itibaren etkinliklerini kaybetmişlerdi. Türklerin ateşkes antlaşmasını imzalamasının ardından 19 Kasım 1922 günü Trakya'yı müttefik güçlerden teslim almak vazifesi tevdii edilen Refet Paşa, Gülcemal vapuruyla Kabataş iskelesine çıkmıştı[708].

3.5. TÜRKLERİ KURTULUŞA GÖTÜREN KARA İKMAL YOLLARI

12 Kasım 1914'te Türkiye, Almanya'nın istediği gibi İngiltere, Fransa ve Rusya'ya savaş ilân etti. Savaşın önplana çıkardığı önemli bir olgu ise demiryollarıydı. Osmanlı Devleti'nin cephelere asker ve cephane yollama işinde en etkili yoldu.

---

[706] Çapa; **a.g.m.**, s.83-87
[707] **B.C.A.Bakanlar Kurulu Kararı; 030/18/01/-/05/19/2**
[708] Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.762

Savaşın ilânının ardından evvelden görüşülerek bir neticeye bağlanan Alman vaatlerinin yerine getirilme zamanı gelmişti. Bu sebeple savaş yıllarında da yol yapımı, bakımı, tamiri durmadı. Amaç, İstanbul'dan Nusaybin'e, Bağdat'tan Samarra'ya kadar olan sahada asker ve cephane sevkıyatını rahatlıkla gerçekleştirebilmekti. Bu çalışmalarda Almanların tam desteği söz konusuydu. Türkiye'ye bir yandan vagon gönderen Almanlar, diğer taraftan Bahçe Tünelini açtılar. 1918 Ekiminde Halep'e ulaşmak için "geçici bir hat döşendi ve asker ile malzeme sevkıyatı bu hatla yapıldı." Almanların Amanos'ta başlattığı inşaat 1917'de biterken, Toroslar'daki 1918 tarihinde neticelendi. O yıl ilk defa İstanbul'dan Nusaybin'e gidilebildi. İlk olarak Türkiye-Bulgaristan arasında imzalanan antlaşmanın gereğince Edirne-Dedeağaç demir yolu hattı işletmeye kondu. 1915 Kasım ayında Sırbistan, Aralık ayında da Karadağ bertaraf edilince ilk Berlin-İstanbul "Balkan Treni" 17 Ocak 1916 tarihinde Sirkeci istasyonuna ulaştı. Kozelhafen'den, İstanbul'a kat edilecek mesafe 2000 km'ye ulaşıyordu. Tuna'nın güneyindeki tren yolu tek hat üzerine olup kesinlikle nakliyata uygun değildi. Tuna, Ziştovi ve Rusçuk'tan geçen Balkan hattı Tırnova Strazagor'dan ana hatta ulaşsa da kış mevsiminin koşullarından yoğun olarak etkilendiğinden bu hatta nakliyata uygun değildi. Balkanlar'daki durumun yanı sıra Türklerin demir yolu hatlarının durumu da pek parlak gözükmüyordu. Avrupa'da Doğu hattının Küçük Asya hattıyla birleşmesini sağlayan noktaların acilen bakıma ve lokomotife ihtiyacı vardı. Bu ihtiyaç, Almanlar tarafından Anadolu-Bağdat hattına verilen ödünç 600 vagon ve 16 lokomotifle sağlandı. I. Dünya Savaşında nakliyatın sıhhatli yürüyebilmesi için Doğu-Balkan hattının güvenliğinin temin edilmesi şarttı. İstanbul'daki bütün Alman makamlarıyla Türk karargâh şubelerinin ve diğer makamların ihtiyaçlarını temin edebilmek için ortak bir makamın tesisine gerek vardı. Bugüne kadar işlemler hep gelişigüzel işletilmişti. Şu hâlde savaş malzemesi nakliyatının oranının yükselmesi için birtakım ek tedbirlerin alınması gerekiyordu. Evvela Almanlar Orient hattına 5 lokomotif temin ettiler; fakat İstanbul'daki istasyonların bu yükü kaldıramaması sebebiyle Sirkeci istasyonunun dışında yeni alternatifler arayışına girildi ve Yedikule istasyonu Almanlar tarafından modernize edildi. Ayrıca 1916 Mayısında Sirkeci İstasyonunun kapasitesinin %25 oranında artırılmasına karar verildiyse de gereken malzeme zamanında tedarik edilemediğinden her şey eski konumunu muhafaza etti. Tren yolunda temin edilen bu düzen sayesinde Tuna Limanından yapılan sevkıyatta intizama kavuşmuş, 1916 yazının sonuna kadar Türkiye'nin tüm iaşe ve nakliyatı sağlanmıştı. Tuna Limanıyla İstanbul arasındaki sevkıyat 1757 vagona ulaşmıştı. 14 Nisan 1917'de Alman Nakliyat Şubesi, Türk-Alman Menzil Müfettişliği emrinden

alınarak İstanbul'daki Türk-Alman Karargâh Kumandanlığı emrine verilmişti. Bundan sonra savaşın kaybedilmesiyle beraber galip devletlerin yaptığı ilk işgallerden biri mevcut demiryolu hatlarına el koymak oldu[709]. Mütarekenin ardından İtilâf devletlerinin tüm önemli ulaşım araçlarını ve merkezlerini teslim alması üzerine Millî Mücadele'yi yürüten Kuva-yi Millîye teşkilâtı Doğu'dan gelecek olan askerî malzemenin taşınabilmesi için Müdafaa-i Millîye Vekâleti'nin verdiği emirle Kayseri-Ankara, Kayseri-Sivas karayollarının emniyetini ve asayişini temin maksatlı iki menzil hattı kurdu. Doğrudan Millî Müdafaa Vekâleti'ne bağlı Yurtiçi Menzil Teşkilâtı, cephe emrinde bulunan Menzil Teşkilâtı. 10 Ocak 1921 tarihinde yayınlanan bir bildiriyle de Sevkıyat ve Nakliyat Umum Müdürlüğü kurulurken, Doğu Cephesi'nden Orta ve Batı Anadolu'ya yapılacak silâh ve malzeme sevkıyatını düzenleyebilmek için de 28 Kasım 1920 tarihinde Sivas'ta Menzil Müfettişliği faâl duruma getirilmiştir. Bu komutanlığın emrine Suşehri, Aziziye, Malatya ve Kayseri'de birer menzil hat komutanlıklarının faâliyet göstermesi karara bağlanmıştır. İkmâl nakliyatı içinse İnebolu-Kastamonu-Çankırı-Kalecik-Ankara[710], Samsun-Merzifon-Sungurlu-Yozgat Yahşihan-Ankara üzerinden dekovil hattıyla[711], İzmit-Ankara, Erzurum-Trabzon, Erzurum-Erzincan-Suşehri-Sivas-Yozgat-Ankara, Kayseri-Niğde-Ulukışla, Maraş-Kayseri, Konya-Ankara, Ilgın-Haymana-Ankara gibi menzil yolları kullanılmıştı[712]. Ayrıca Askerî Nakliye Yükümlülüğü Kanununun 9. maddesi uyarınca aşar vergisi olarak toplanan zahirenin depolara nakli hususunda kara nakliye araçlarının yanı sıra deniz nakliye araçları da 29 Ekim 1922 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla yükümlü tutulmuştu[713].

Millî Mücadele döneminde motorlu taşıtlar da az da olsa kullanılmıştır. Fakat kâfi miktarda olmamaları sebebiyle fazla istifade edilememiştir. Mücadele sırasında savaşların ardı ardına kazanılmasıyla beraber motorlu taşıt sayısında doğru bir orantı yaşanmış ve mücadelenin sonunda 166 adet araca ulaşılmıştır. Eskişehir-Kütahya muharebelerinin ardından Batı Cephesindeki demiryolundan gereği gibi istifade

---

[709] 1916 yılının yalnız Mayıs ayında Orient hattında 1397 vagon savaş malzemesi naklolurken, Balkan hattında aynı ay içerisinde 1856 vagon erzak ve savaş malzemesi sevk olunmuştur. Bkz. Ahmet Şevket, **a.g.e.**, s.108- 115; Bilmez Bülent Can; ***Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*** , İstanbul 2000, s.176-177

[710] Doğu cephesinden toplanan silâh ve cephanenin bir bölümüyle Sovyetlerden getirilen ve İstanbul'dan kaçırılan mühimmatın Batı Cephesine ulaştırılmasını sağlayan hat

[711] Ray aralığı 60 cm. eninde veya daha az olan arabaları buhar, hayvan veya insan gücüyle yürütülen küçük demiryolu

[712] TİH; **İdari…**, C.VII, Ankara 1975, s.192; İngilizler adına ajanlık yapan bir Türk'ün verdiği raporlar doğrultusunda Türklerin Azerbaycan ve İran üzerinden silâh ve cephane kaçırmakta oldukları belirlenmiştir. Bkz. Sarıhan; **a.g.e.**, C.II, s.382

[713] **TBMM Zabıt Ceridesi, C.:24, İ.: 128, İç. Sen.: 3, Devre: I, (28.10.1338)**, s. 228-234

edilememesi kara nakil araçlarıyla taşımacılığı öne çıkarmıştır. Teşekkül ettirilen menzil teşkilâtları günün koşullarına cevap verebilecek durumda değildi[714].

[714] Bu komutanlıklar emrinde hizmet ve amele birliği, yol inşaat amirliği, menzil iaşe merkezi, subay ve erat misafirhanesi, erzak ve yem ambarı, cephane deposu, menzil cephane kolları, menzil hayvan deposu, hastane ve sağlık ocakları ve sevk memurluğu bulunmaktaydı. Bkz. TİH; **İdari…**,C.VII, Ankara 1984, s.237-240; Mehmet Evsile; **"İstiklâl Savaşı'nda Askerî Nakliye Hizmetleri"**, *Türkler*, Yeni Türkiye Yayınları, C.XVI, Ankara 2001, s.208-211

IV. BÖLÜM
4. CUMHURİYET DÖNEMİ TÜRK DONANMASI

4.1. CUMHURİYETİN İLÂNININ ARDINDAN TÜRK DONANMASI

Millî Mücadele'nin başarıyla nihayete ermesinin ardından ülke savunmasında Osmanlı'da yaşanan tecrübelerden de dersler alınarak donanmanın güçlendirilmesi yoluna gidilmiş ve bunda oldukça önemli başarılar sağlanmıştı. Wilhelm Souchon, Birinci Dünya Savaşı'nda kumandanlık karargahını "General" isimli yardımcı gemisinde kurduğundan, savaşın bitimiyle beraber donanmanın tüm talimname ve savaş tecrübeleriyle ilgili vesikalarını da beraberinde Almanya'ya götürmüştü. Türk deniz subayları da eğitim esaslarını içeren bilgileri savaşlara iştirak eden komutanların tecrübelerinden yararlanarak ve deneme-yanılma yöntemini kullanarak öğrenme metodunu tercih etmek zorunda kaldılar. Bahriye Dairesi ise, bu soruna hemen müdahâle etmek yerine, diğer öncelikli mevzulara yönelmeyi tercih etti; çünkü Cumhuriyetin ilk yıllarında az bir bütçeyle savaş gemilerinin bakım ve onarımını yapmak ve mubayaa yoluyla gemi sahibi olmak gibi bir fikir Türk bürokrasisinde öne çıkmıştı. Bunun semereleri de kısa bir zaman dilimi içerisinde alınmaya başlandı. Lozan hükümlerine göre, Türkiye'ye iade edilmiş adaları teslim almak üzere ilk olarak denize Hızır Reis gambotu çıkarıldı. Bunu İsa Reis ve Kemal Reis gambotlarının onarılıp İzmir'e ve Samsun'a gönderilmesi takip etti. Mezkur gemilerin geçen zaman içerisinde kazan borularının eskimesi üzerine 5 Mayıs 1925 tarih 1733/847 numaralı tezkiresinde Fransız "Normand" bahriye şirketinde inşa edilmiş olan Hızır, Kemal ve İsa Reis gambotlarının kazan borularının yine aynı fabrika vasıtasıyla tedarikine gidilerek her gemi için %10 yedekliği ile beraber 1408 adet ki toplamda 4224 kazan borusunun ve yine %10 yedekliği ile beraber altışar takım ateş tuğlasının bu fabrikadan pazarlık yapılmak suretiyle satın alındı. Bu gambotlar, bir ara Gümrük İdaresinin emrine verildiyse de 1930'larda donanmanın yapılanması sırasında tekrar İdareden alınarak üç gambotluk mayın arama-tarama filosu hâlinde yeniden donanma envanterine katılmışlardı. Ardından okul gemisi olarak kullanılması kararlaştırılan Hamidiye kruvazörü ile 12 Haziran 1924'te Haliç'ten çıkarılarak İzmir'e sevk edilen Turgut Reis zırhlısı bunlara eklenen bir diğer halka oldu. Hamidiye, 2 Eylül 1928'de yapılan donanma tatbikatında "donanma kumandan gemisi" vazifesini üstlenmiş; yalnız geçen zaman içerisinde Söğütlü yatıyla birlikte kazan boruları dayanıklılığını yitirdiğinden değiştirilmesi gerekli görülmüş ve İngiliz Amstrong Fabrikası üretimi

olduğundan fabrikaya müracaat ile geminin yedek parçasının temini yoluna gidilmiş; ancak bu serideki gemilerin üretimi yapılmadığından parçası tedarik edilememiş; ancak yine kazan borusu üretimini de tekelinde tutan fabrikaya 4423 adet kazan borusu sipariş edilmiştir. Nihayet 1964 Eylül ayında hurdaya verilmiştir. Donanmanın onarılan üçüncü gemisiyse Berk-î Satvet'ti. 1930'larda takviye silâhlarla amaçları daha da geliştirilmişti. Gemilerdeki genel tamirat 1924-1927 yılları arasına kadar sürdüğünden donanma ancak 1928 yılında toplu olarak hareket edebildi[715]. Türk Donanmasının en büyük ve kudretli zırhlısı olan Yavuz, Osmanlı döneminde yaşadığı havuz sıkıntısını Cumhuriyet Türkiyesi'nde de yaşamıştı. Yavuz'un yüzdürülmesi Yunan donanmasına karşı Adalar Denizinde Türk Deniz Kuvvetlerinin üstünlüğünün ortaya konması anlamına da gelmekteydi[716]. Bahriye Müdüriyeti, Yavuz'u yüzdürebilmek için türlü gayretler sarf ederek bir bölmesinde toplanan suyu otomatik olarak diğer tarafa nakletmek suretiyle dengede tutmaya çalıştıysa da 30 pusluk katılım borularının büzülmesi sebebiyle gemi devrilme tehlikesiyle karşı karşıya kaldı. Geminin kurtulabilmesi amacıyla vakit kaybedilmeden bir havuzun inşa edilmesi gerektiği bir defa daha belirmiş; fakat bu sırada Savunma Bakanlığının denizaltı alınması yolundaki talebi üzerine 1 milyon 600 bin liraya mal olacak ve özel ödenekle masrafları karşılanacak havuzun inşası tehlikeye girmişti. Ama her şeye rağmen Bakanlar Kurulu'nun 3 Eylül 1924 tarihli oturumunda havuzun hemen alınmasına ve denizaltının da taksitlendirme yoluyla mubayaasına karar verildi[717]. Yavuz için inşa ettirilecek 25 ton kudrette bir saç havuzun temininin güç olduğu anlaşıldığından yeniden ihâle verme yoluna gidilmiş ve İzmit'te yeni baştan havuzun inşasıyla 9 Mayıs 1925'de Alman "Flender" Şirketi vazifelendirilerek çok amaçlı, altı parçadan oluşan bir havuz inşa ettirilmiştir[718]. Yavuz'un havuza indirilebilmesi için Almanya'dan Müller isminde Alman bir mühendis getirtildiyse de ilk aşamada mühendis gemiyi havuza indiremeyerek Yavuz'un kıç tarafını çökertmiştir. Havuzun onarımı sırasında Yavuz'un da yeniden tamiri için bu seferde Fransız "Penohed" Şirketiyle anlaşılmış ve şirket tamiri 25 Şubat 1930'da tamamlayarak gemiyi havuzdan St. Nazaire Limanından denize indirmiştir[719]. Haliç'te 10-12 bin ton yük alabilecek üç adet kuru havuz bulunmasına rağmen bunlar Yavuz'u alacak büyüklükte değildi. Böyle büyük bir

---

[715] Ahmet Demir; **"Cumhuriyet Devrinde Türk Donanması"**, *BTTD*, S.142, İstanbul 1971, s.51; Büyüktuğrul; **Cumhuriyet…**, s.14-16; Gülen, **a.g.e.**, s.367-368; Rasim Ünlü; **"Atatürk'ün Cumhurbaşkanlığı Döneminde Deniz Kuvvetlerimiz"**, *Türk Denizcilik Tarihi*, Ankara 2002, s.245; **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/ 18/01/01/ 013/28/13**; Mütercimler; ***Destanlaşan…,*** s.82; **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/01/-/011/46/13**

[716] **B.C.A. Hariciye Vekâleti; 030/10/-/-/62/420/3**

[717] **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı; 030/18/01/01/010/42/10**

[718] **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı; 030/18/01/013/28/12**

[719] Ünlü; **a.g.m.**, s.251

havuzun 12 yıl evvel İzmit'te yapılmasına da karar verildiği hâlde savaş sebebiyle gerçekleştirilememişti[720]. 1928-30 yılları arasında tamiri tamamlanan Yavuz neticede suya indirilmiştir. Fakat 1938 yılında tekrar havuza alınmışve gövdesine 8 adet 8,5 inçlik, 12 adet 40 mm'lik uçaksavar topu ile techiz edilmişti. 10 adet 28 mm.'lik topu ile10 adet 15 mm'lik ikinci derece topu üzerinde bırakılmıştı. Bu tarihte yeniden Türk Donanmasının hizmetine giren Yavuz 30 Aralık 1950 yılına kadar faâl durumda kalmıştı. Bu şu anlama gelmekteydi: Yavuz II. Dünya Savaşı müddetince sürekli faâl hâlde tutulmuş, donanmanın yaptığı tüm tatbikatlarda ve atış eğitimlerinde Amiral gemisi vazifesini üstlenmişti. Ancak 1973 yılında donanmadaki vazifesini tamamlayarak sökülmüştür. Yavuz'un hizmete girdiği 1930 yılında Gölcük'te Türk Donanmasının gemi inşa merkezlerinden biri olacak tersanenin açılışı da yapılmıştır. Birinci Dünya Savaşı ile Millî Mücadele'nin diğer emektar gemilerinden; Peyk-î Şevket 6 Ağustos 1915 tarihinde Marmara'da, Barbaros Hayrettin 8 Ağustos 1915'te Bolayır önlerinde, Mesudiye zırhlısı 13 Aralık 1914 senesinde Çanakkale açıklarında, Peleng-î Derya gambotu 25 Nisan 1915 tarihinde Bakırköy civarında, Yarhisar muhribi 3 Aralık 1915 yılında Yalova açıklarında, Nara nakliye gemisi 24 Nisan 1915 tarihinde Tekirdağ açıklarında E-11 denizaltısı tarafından, Nur'ül-Bahir gambotu 1 Mayıs 1915'te Mürefte-Şarköy arasında E-14 denizaltısı tarafından, Samsun mayın gemisi 14 Ağustos 1915 senesinde Hora açıklarında, Sakız karakol gemisi, Erdek civarında 20 Ağustos 1915'te E-2 denizaltısı tarafından batırılmıştı. Gayret-î Vataniye muhribi, Mareşal Von Makanzen kuvvetlerinin Ekim 1916'da Köstence'ye girmesi üzerine İstanbul'dan hareket ederek Varna'ya doğru yola çıktı. Varna Limanı açıklarında Kamçıdere ile Karaburun arasında, haritada yeri belirtilmemiş bir kaya parçasına süratle çarpınca bir daha kurtarılamadı. Hadisenin ardından Amiral Souchon bölgeye Muavenet-î Millîye ve Numune-î Hamiyet gemileriyle gelerek geminin tüm ekipmanlarını söktürdü ve personeliyle birlikte gemiyi boşalttırarak orada bıraktı. Ayakta kalan Muavenet-î Millîye muhribi, Sultanhisar, Demirhisar, Sivrihisar, Draç, Kütahya, Musul torpidoları, Galata yatı 1923 yılında tamir kabul etmediğinden donanma envanterinden çıkarılırken, yalnız Akhisar torpidosu ile Çanakkale muharebelerinde Nara mania ağında karakol hizmeti veren 1-21 No'lu motorgambotlardan bazıları Cumhuriyet döneminde de faâl kalmıştı. 9 Temmuz 1917 gecesi yapılan İngiliz hava saldırısında İstinye'de yatmakta olan Türk gemileri üzerine attığı bombalardan biri Yadigar-ı Millet muhribinin baş tarafına isabet ederek yangın

[720] **TBMM Gizli Celse Zabıtları; C:1, 25/3/1340 (1924)**, s.406

çıkarmış ve önemli bir kısmı tahrip olmuştu. İzzettin, Malatya ve Yadigar-ı Millet vapurlarının kısmen kullanılamayacak hâlde olduklarından dolayı kullanılabilir teçhizatlarının sökülerek alınmasına ve gemilerin 20.000 (Malatya) ile 10.000 (Yadigar-ı Millet, İzzettin) lira bedel ile elden çıkartılmasına; Kasımpaşa, Fındıklı, Seyf-i Semek, Şam, Zeynep, Kamer ve bir büyük su dubasının Başçarkçılığın raporu doğrultusunda tamirinin mümkün olmaması sebebiyle donanma envanterinden çıkarılmasına karar verilmişti[721]. Türk İstiklâl Mücadelesinin bir diğer gemisi olan Alemdar ise 1952 yılında iki kazanı yenilenmişse de 1954 yılında donanma envanterinden "iş göremez" raporunu almış, 1960 senesinde petrol tankeri dubası olmuş, Hiçyılmazlar Denizcilik Şirketine (Bahattin Hiçyılmaz) 27 Ekim 1971 senesinde satılmış, buradan da başka bir denizcilik şirketine daha verilen römorkör 1982'de hurdaya ayrıldıktan sonra geriye bir tek feneri kalacak şekilde ayrılarak sökülmüştür. 1926 yılında donanma ve Seyr-i Sefain İdaresi ve Şirket-i Hayriye'ye ait askerî ve ticari gemilerden bir kısmı hizmet dışı bırakılırken Preveze gambotu da hizmetini tamamlayan gemilerden sayılmış ve İlhami Söker tarafından Haliç'te parçalanmıştır. Aydınreis 1949 yılına kadar envanterde yer almasına rağmen aynı yıl içerisinde hizmet dışı bırakılarak 1954 yılında söküm işlemi yapılır. İntibah (Uyanık) mayın gemisi 1923 senesinde ikinci ismini alırken 1930 'da Gölcük'te tadil edildi, 1958 yılında da kadrodan çıkarıldı. Selanik mayın gemisi Cumhuriyetin ilk yıllarında tadil edilerek römorkör olarak kullanılmış, Giresun mayın depo gemisi, 1919 yılında Seyr-i Sefain idaresine devredilmiş, birkaç yıl sonra işletilemez duruma gelince deniz kuvvetlerine iade edilen gemi, bir müddet İzmit ve Gölcük'te yatak gemisi olarak kullanılmış, daha sonra donanma envanterinden çıkarılmıştır[722]. 1 ve 2 No'lu gambotlar tarafından zapt edilen Trabzon (Enosis) ise, bir süre Gölcük Deniz Komutanlığı emrinde faâliyet göstermiş ve yine aynı komutanlığın emrindeyken İzmit'te Kazıklı mevkîinde batmıştır[723]. Nusrat mayın gemisi de aynı maksatla bir dönem kullanıldıktan sonra Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından müze hâline getirilmiş,1958 yılında da envanterden çıkarılarak özel bir şirkete kuru yük taşıma amacıyla satılmış ve bu vazifesini de tamamlayınca Mersin Limanında çürümeye terk edilmiştir. Aynı dönem içerisinde mayın gemisiyle ilgili Genelkurmay Başkanlığı'nın hazırladığı raporda; müteaddit defalar el değiştiren ve geçen yıllarda omurgasının bir bölümüyle birkaç parçasından başka orijinalliğinin ve tarihi özelliğinin kalmadığı

[721] **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı; 18/08/40/1**; **B.C.A.,Bakanlar Kurulu; 030/18/ 01/-/08/46/714**
[722] Besbelli; **a.g.e.**, s.28-40; Hergüner; **"Preveze ve Aydın Reis…"**, s.116; Gülen; **a.g.e.**, s.344-346; Kayabalı-Arslanoğlu; **"Türk Deniz…"**, s. 847;Bargut; **a.g.e.**,s.73-74; Mütercimler; ***Destanlaşan…***, s.242
[723] Emrullah Nutku; **"Enosis'in…"**, s.216

belirtilince ve genelkurmayın açıklamasına Mersin Müzesi arkeologları da iştirak edince geminin limanda kalması zora girmiştir. Bunun üzerine devreye giren Tarsus Belediyesi, Kültür Bakanlığı ile protokol yapmış ve Nusrat'ı hurdaya verilmekten kurtararak geminin 30 Temmuz 2002 tarihinde 697.5 milyar lira bedelle açılan ihâleyle 1911 yılındaki aslına uygun olarak yeniden restore ettirip, ilçenin Çardak Kavşağı'nda inşa edilecek "Çanakkale Parkında" halka açık bir alanda sergilenmesine karar vermiştir. Bugün gemi belirtilen yerde inşa ettirilen "Çanakkale Parkında" oluşturulan yapay bir havuz içerisinde restorasyonu tamamlanarak hizmete girmiştir.

Türk denizcilik tarihinin yakın geçmişinde efsane hâline gelen iki gemi vardır. Bunlardan biri Yavuz, diğeri Gülcemal'dir. Gerek Birinci Dünya Savaşı'nda, gerekse Millî Mücadele döneminde üstlendiği vazifeler dolayısıyla adeta yakın dönem tarihimizin gizli kahramanı olan Gülcemal'i, Millî Mücadele yıllarında silâh ve mühimmat sevkıyatında kullanabilmek mümkün olmadıysa da, Millî Mücadele'nin faâliyet, düşünce ve fikir adamlarının Anadolu'ya ulaşmakta kullandığı en önemli vasıta olması dolayısıyla üzerinde hassasiyetle durulması gerekmektedir.

Bu ifadeden hareketle Gülcemal, Kuzey İrlanda'nın Belfast şehrindeki Horland & Wolff isimli şirketlerin gemi tezgâhlarında kardeşi "Britanic" ile beraber inşa edilmişti. Geminin yapımında lüks otellerin imkânları göz önüne alınmıştı. Birinci mevkiîinde 220 yolcu taşıyabilme kapasitesi olan dönemin en şöhretli gemilerinden birisiydi. İkinci mevkîi bulunmuyordu. Onun yerine büyük olasılıkla göçmen taşımak için yapılmış koğuş sistemli kamaraları mevcuttu. Gemide türlü işler için 130 personel çalışıyordu. 15 Temmuz 1874 tarihinde suya indirilen "Germanic'"i White Star şirketi A.B.D.-Atlantik-İngiltere arasında yolcu taşımak amacıyla yaptırmıştı. İlk seferine 30 Mayıs 1875 yılında çıkan Germanic, 2894 millik yolu 15.790 millik hızla Atlantik'den en hızlı geçen gemi olarak "mavi kurdele" kazanan birkaç gemiden biri olmuştu[724].

Şubat ayının 1911 yılında Nihat, Hamdi ve Abdurrahman Beyler tarafından Seyr-i Sefain İdaresi'nin envanterine alınan "Germanic", satın alınmasının ardından Almanya'daki tezgâhlarda ciddi bir bakım görmüştü. Gülcemal, Osmanlı halkının alındığı ilk günden itibaren haklı sevgisini kazanmıştır. Adını padişah V. Mehmed Reşad'ın annesinden alan bu yolcu vapuru halk arasında o denli sevilmişti ki, vapur hakkında hastalıklara şifa verdiği yolunda rivayet dahi yayılmıştır. Aslında bunda

[724] 15.790 millik hız saatte 29.243 km yol almak anlamına geliyor. Daha fazla bilgi için bkz. Tutel; **a.g.e.** , s.120-121

Birinci Dünya Savaşı sırasında hastane gemisi olarak kullanılmasının etkisi de olsa gerek.

Gülcemal ile padişah Mehmed Reşad 1911 yılında ilk defa Rumeli seferine çıkmıştır. Ancak dünya savaşının çıkmasıyla birlikte asker taşımayla görevlendirilen gemi, yukarıda da bahsini ettiğimiz gibi hastane gemisi olarak da kullanılmıştır. Ancak bu görevini ifa ederken düşman taarruzlarına da maruz kalmıştır. 1916 yılında İngilizlerin E-11 denizaltısı tarafından yaralanan Gülcemal, iki yıllık bir onarımın ardından ancak 1918 yılında sefere yeniden çıkabilmiştir. 1918-1919 yılları arasında mütareke döneminde Yunanistan ve Mısır esir kamplarında tutulan Alman askerlerini Wilhamhaven ve Hamburg limanlarına taşımıştır. Ayrıca İstanbul, Selanik ve İskenderiye arasında sefer yaparken Manş Denizi'nde bürokratik eksiklikler sebebiyle İngilizler tarafından alıkonulmak istendiyse de siyasî prosedür uygulanarak sorun çözüme kavuşturulmuştur. 1921-1922 tarihleri arasındaysa "Dedeoğlu" isimli bir Rum işletmeci tarafından kiralanan Gülcamal, Ottoman-America Şirketi adına Köstence-İstanbul-Marsilya arasında sefer de yapmıştı[725].

Gülcemal, Seyr-i Sefain İdaresi altındayken Amerika'ya da pek çok sefer düzenlemişti. Bu seferlerin birisinde New York Limanında rıhtıma yaklaşırken, kıyıya çarpınca hem gemi hem de rıhtım hasara uğramış, Amerikalılar gemiye ihtiyadi tedbir koymuşlardı. Bunun üzerine gemi kaptanı Lütfi Bey kişisel ilişkilerini ve inisiyatifini ortaya koyarak gemi üzerindeki hacz kaldırmış ve gemiyi İstanbul'a getirmiştir. 15 Mayıs 1923 günü Trabzon yakınlarında Yosun Burnu'nda kıyıya oturmasına rağmen Alemdar tarafından kurtarılan Gülcemal, yukarıda da sözünü ettiğimiz gibi halk tarafından öyle sevilip, benimsenmişti ki Rize'ye gelip açığa demirlendiğinde insanlar teknelerle etrafında yedi defa tavaf yapıldığında varolan tüm hastalıklarının geçtiğine dahi inanmışlardı. Gülcemal, Cumhuriyet döneminde zaman zaman Karadeniz, Akdeniz ve Ege Denizi'nde posta gemisi olarak hizmet verse de Cumhuriyet öncesi kuşağın gözünde daima ayrı bir yeri olmuştur. Gülcemal rahatlığı, kusursuz ve saygılı personeli, lezzetli mutfağı, eşsiz orkestrasıyla her daim aranan bir vapur olmasının yanında Atatürk'ünde birkaç defa bindiği bu yolcu vapuru 1937 yılında Sefain

[725] Tutel, **a.g.e**, s.121-123

İdaresi'nin envanterinden düşürülmüş, ambarı depo olarak kullanılmış, sökülmek üzere 1950 senesinde İtalya Messina'ya götürülmüştür [726].

Seyr-i Sefain'in Birinci Dünya Savaşı'nda veya Millî Mücadele'de görev üstlenmiş gemilerinin akıbeti incelenecek olursa; ilk cümlede Gayret isimli geminin 1855 yılında Newcastle'de Wigram Richardson & Co. tezgâhlarında römorkör ve mayın dökme maksadıyla yapıldığı, 1907 yılında İdare-i Mahsusa tarafından satın alındığı ve Birinci Dünya Savaşı'nda donanma tarafından el konularak mayın dökme gemisi olarak kullanıldığı, tüm bunların ardından İdare'ye iade edildiği, 1927 yılında ise hizmet dışı bırakıldığı ve sökülmek için satıldığı söylenebilir. Giresun yolcu ve yük gemisi 1910 senesinde Osmanlı Hükûmeti tarafından satın alınmasının ardından Birinci Dünya Savaşı'nda mayın depo gemisi olarak kullanılmış, 1917 yılında havuza alınmış, 1919'da Seyr-i Sefain İdaresi'ne geçmiş, 1926 senesinde hizmet dışı bırakılmış, ertesi yıl da sökülmüştür. Gülnihâl; 1914 yılında İdare tarafından alındıktan sonra savaş yıllarında hastane gemisi olarak kullanılmış, 1922 yılında Mudanya Ateşkesi'nin imzalanmasının ardından İstanbul'a giren Türk askerlerini İzmir'den buraya taşımış, 1938 senesinde hizmet dışı bırakılmıştır. 1911 senesinin Ağustos ayında Seyr-i Sefain envanterine dahil olan Nilüfer, aynı yıl donanmanın hizmetine alınmış ve mayın gemisi hâline getirilmiştir. 19 Kasım 1914 günü Boğaz çıkışının 10 mil kadar kuzeybatısında bir Rus mayınına çarparak batmış ve 55 kişi hayatını yitirmiştir. Sefain İdaresi'nin bir diğer gemisi Reşit Paşa, 1911 senesinde Donanma Cemiyeti tarafından satın alınarak envantere dahil olmuş, ilk olarak 1912-1914 yılları arasında hastane ve nakliye gemisi olarak kullanılmıştır. Uzun süre yolcu gemisi olarak hizmet veren Reşit Paşa, 1934 yılında tekrar donanmaya devredilince depo gemisi hâline getirilmiş, 1940'ta envanterden düşülmüş, 1953'de sökülmüştür. Reşit Paşa ile aynı sınıftan gemi olan Mithat Paşa da 1911 yılında yine Donanma Cemiyeti tarafından satın alınarak, donanmanın emrine verilmiştir. 6 Kasım 1914 günü İstanbul'dan Trabzon'a asker ve mühimmat götürürken Kandilli (Zonguldak) yakınlarında Gnevnij, Beskopojnyi, Pronzitel, Derzkif isimli Rus muhriplerinin ateşiyle batırılmıştır. Aynı görevi üstlenen bir başka Osmanlı Sefain İdaresi gemisi ise Bahr-i Ahmer'di. Sefain'in bu vapuru da Rusların Sviatoj Jevstafij adlı muhribinin ateşiyle batırılmıştı. 1912 yılında Osmanlı kara sularına girerek Osmanlı'ya sığınan Kızılırmak, önce İnyoni adıyla faâliyet göstermiş, ardından mezkur ismini almıştır. 15 Mayıs 1915 günü Ereğli önlerinde Evstafij isimli Rus donanmasına ait bir kruvazör tarafından

[726] **a.g.e.**, s.125 ve 147

batırılmıştır. İskoçya'da Glasgow'da inşa edilen Akdeniz vapuru pek çok gemi gibi 1911 yılında Sefain hizmetine alınmış, 1912'de askerîyenin emrinde hastane gemisi olarak savaş müddetince hizmet vermiştir. 1918 yılında Türkiye'deki Alman askerlerini memleketlerine taşıyan vapur da Akdeniz olmuştur. 1929'da şiddetli fırtınanın etkisiyle kıyıya çıkan gemi karaya oturunca zarar verilmeden kurtarılamamış ve 1930 senesinden sonra envanterden düşürülünce, bir yıl sonra İtalya'nın Savona şehrinde sökülmüştür. Plevne, 1912 senesinde Seyr-i Sefain İdaresi'ne girmiş, 20 Ekim 1915 senesinde Şarköy yakınlarında İngiliz denizaltısı E-11 tarafından batırılmıştır. Adem yolcu vapuru ise 19 Ocak 1917 yılında Boğaz çıkışının doğusunda Rus denizaltısı Narval'ın ateşiyle batırıldı. 1904 yılında Norveç'in Gergen şehrinde inşa edilen Biga, 1914 senesinde Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin emrine girmiş, 10 Temmuz 1915 tarihinde de Mudanya açıklarında İngiliz denizaltısı E-7 tarafından batırılmıştır. Büyükdere'nin Türkiye'ye gelişi oldukça sancılı olmuştur. Çünkü, gemi yapıldığında Birinci Dünya Savaşı çıkınca, İngiltere tezgâhlarındaki tüm gemilere el koyunca, Büyükdere, ilk önce "Wave N. 60" ardından "Wayward" ismiyle kömür ve kurye gemisi olarak İngiliz Donanmasına savaş boyunca hizmet vermiş; ancak 1921 tarihinde Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne teslim edilmiştir. 1922'de Anadolu kuvvetlerinin eline geçerek, römorkör görevinde kullanılmıştır. 1883 yılında İngiltere'de yük gemisi olarak inşa edilen Seyyar, Gümüşciyan Şirketi'nin malıyken Seyr-iSefain tarafından devralınmış; ancak 13 Mart 1916 günü Akçakoca önlerinde batırılmıştır. 1893 yılında Çarlık Rusyası için İngilizlerin Denny Bros. tezgâhlarında üretilen "Cumhuriyet" ilk olarak "Koroleva" olarak çalıştırıldıktan sonra 29 Ekim 1914 tarihinde Karadeniz'de Alman savaş gemileri tarafından el konularak İstanbul'a getirilmiş ve İstinye koyuna bağlanarak "Urla" adı verilmiştir. Bir ara adı "Olga" ya dönüştürülerek Alman bayrağı çekilerek Birinci Dünya Savaşı'nda Türk-Alman denizcilerinin emrine verilmişti. İlerleyen yıllarda Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'nin emrine girmiş ve değişik hatlarda görev yaptıktan sonra 15 Ocak 1952 yılında kadro dışı bırakılmıştır. 1954 tarihinde ise, La Spezia'da sökülmesine başlanmıştır[727].

Mahmud Şevket Paşa ise, 1910 yılında Gümüşciyan Şirketi tarafından satın alınmasının ardından denizlerdeki seyrine başlamıştı. Ama, 1915 yılında Seyr-i Sefain tarafından gemiye el konuldu ve 8 Ağustos 1915 tarihinde Şarköy önlerinde İngiliz denizaltısı E-11 tarafından torpillendi. Hasar gören gemi İstanbul'da bakıma alınmasının ardından 1917 yılında nakliye gemisi olarak yeniden hizmete alınmış ve

[727] **a.g.e.**, s. 145 vd.

ilk olarak “Ararat” ardından “Mahmud Şevket Paşa” ismiyle Seyr-i Sefain İdaresi’nde ki görevine dönmüştür. 1924’de tekrar İdare’nin emrine giren gemi 1935 yılında sökülmüştür. Samsun vapuru ise ilk başlarda Yunan gemisi olması sebebiyle “Klyde”, sonra “Vrisida” en son olarak da 7 Ekim 1922 günü Karadeniz’de Millî Mücadele’nin emrindeki Gazal römorkörü tarafından ele geçirilmiş, ismi Samsun olarak değiştirilmiştir. 1927 yılında Kırzade Şevki Bey’e satılırken, “Galata” adıyla hizmetine devam etmiş, 1938 senesinde Sosyete Şilepçilik Şirketi’ne devredilmiştir. 1 Ocak 1939 günü Ereğli Bender açıklarında parçalanarak batmıştır. 1912 yılında Fransız bayrağı altında “Stena” adıyla römorkör olarak faâliyet gösteren gemi, 1914 yılının Ağustos ayında Osmanlı Hükûmeti tarafından el konularak ”İstinye” adıyla römorkör ve mayın toplama gemisi olarak kullanılmaya başlandı. İstinye, 1919 yılının Şubat ayında eski sahiplerine iade edilmiştir. Ancak 1938 yılında Denizbank Umum Müdürlüğü kadrosunda yer alan gemi 1952 yılının 1 Mart günü Denizcilik Bankasına devredilmiş ve 1961 tarihinde envanter dışına çıkarılmıştır[728].

Türk Deniz Kuvvetleri savaşın ardından hızlı bir yeniden yapılanma sürecine girmişken bu sırada savaş alanlarında yapılan Türk İstiklâl Mücadelesinin neticesini masa başında karara bağlamak isteyen Avrupa’da boğazlar, donanma ve askerîye hakkında devamlı yeni istekler ileri sürüyordu. Görüşmelerin ana maddesiyse Boğazlar Rejimidir ve bunun Türkler tarafından değiştirilmeksizin kabulüdür.

Bu maksatla Lozan görüşmelerinin ilk aşamasında; “İstanbul Boğazının her iki tarafından 15 km. lik bir sahanın silâhsızlandırılması, Marmara Denizi’ndeki Semendirek, Limni, Bozcaada, İmroz’un askersiz bırakılması; ama Prens Adasının İstanbul’un bir parçası olması ve İstanbul’da bulundurulacak 10.000 kişilik kuvvetin şemsiyesi altına alınması her şeye rağmen kabul ettirilmişti. Askerden arındırılmış bölgelerde, sürekli batarya, denizaltı, torpil, askerî birlik bulundurulamayacaktı. Ayrıca, Çanakkale Boğazında Kumbağı-Kavak-Baklaburnu hattına kadar Gelibolu yarımadası askersiz bölge olacaktı[729].” şeklinde karara bağlanmıştır.

Diğer taraftan Türkiye Cumhuriyeti Deniz Kuvvetlerinde denizaltıcılık tetkik maksadıyla 1924 yılında Avrupa’ya gönderilen üç kişilik bir subay grubuyla (Binbaşı Şükrü Okan, Yüzbaşı İbrahim Rıza, Yüzbaşı Hamdi Özger) başlamıştı. Bunun ardından Kasımpaşa’da denizaltı subayı yetiştirmek amacıyla özel bir kurs açıldı.

---

[728] **a.g.e.**, s.156-158
[729] Bilal Şimşir; ***Lozan Telgrafları I (1922-1923)***, Ankara 1990, s.190

Kurs mezkur subaylar tarafından idare edildi. Burada eğitimlerini tamamlayan 15 subay fiili eğitim için Hollanda'ya gönderildi[730]. Bu gelişmeler olurken 6 Temmuz 1925 tarihinde Bakanlar Kurulu Bahriye Vekâleti'nin 30 Haziran 1925'te alınan kararıyla yapay bir havuz içerisinde restorasyonu tamamlanarak hizmete girmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti Deniz Kuvvetlerinde denizaltıcılık tetkik maksadıyla 1924 yılında yaptığı teklif üzerine özel bütçesinden pazarlık yoluyla iki denizaltının alınmasını kabul etmişti[731]. 1925 yılında verilen bu kararla " I. ve II. İnönü" isimleri verilen denizaltıların yapımına 28 Ocak 1926 yılında başlandı ve 1928 yılında da tamamlanınca kurs subayları 17 Mart 1928 günü denizaltıları kullanabilmek için kara yoluyla ülkelerine döndüler. Hollanda 'dan gemileri yalnız komutan ve başçarkçıları getirdi[732]. Cumhuriyet döneminin ilk yıllarındaki Türk donanmasının[733]genç subay ve deniz öğrencilerine moral vermek, donanmada atış usul birliğini sağlamak maksadıyla 1924 yılında ilk topçu atışı gerçekleştirilmişti. Donanma komutanı Albay Ahmet Bey, Turgut Reis zırhlısına bir atış yaptırmak istedi. Bu atış; denizci dünyasında "Celebration"[734] olarak biliniyordu. Celebration atışlarını tecrübe atışları ve Heybeliada açıklarında gerçekleştirilen esas atışlar takip etti. 1925 yılında birde modern anlamda arama-tarama cihazlarının sağlanması ve Gölcük'te bir mayın fabrikası kurulması ve deniz ile hava kuvvetleri için 300 Hp'lik Fiat motorlu 12 adet deniz uçağı satın alınması yoluna gidilmiştir[735]. Bu arada Cumhuriyet yönetimini içlerine sindiremeyenlerin Doğu'da başlattığı ve kısa sürede ülke geneline yayılan isyan hareketinde Rize'de payına düşeni almıştı. Rize'deki isyanın bastırılması için Hamidiye kruvazörü görevlendirildi. Bir hafta süren görevin sonunda İstiklâl Mahkemesi üyelerini Rize'den Giresun'a getiren yine Hamidiye personeli olmuştu[736]. Türk Cumhuriyeti'nin 3. yılı kutlanırken 29 Nisan 1926 tarih ve 815 sayılı kanunla

---

[730] Afif Büyüktuğrul; ***Cumhuriyet Donanması (1923-1966),*** İstanbul 1967, s.27

[731] **B.C.A., Bakanlar Kurulu, 030/18/01/-/014/42/11**

[732] Büyüktuğrul; ***Cumhuriyet…***, s.26-27; gemiler 9 Haziran 1928 yılında donanmaya katılmışlardır.

[733]Muharebe kruvazörü:Yavuz, Zırhlı:Turgut Reis, Kruvazörler: Hamidiye, Mecidiye, Torpido Kruvazörler:Peyki Şevket, Berk-î Satvet, Muhripler: Muavenet-î milliye, Numune-î Hamiyet, Taşoz, Samsun, Basra, Torpidobotlar: Sultanhisar, Sivrihisar, Akhisar, Draç, Musul, Yunus, Berkefşan, Gambotlar: Hızır Reis, İsa Reis, Kemal Reis, Aydın Reis, Burak Reis, Sakız, Preveze, Zuhaf, Malatya, Yatlar: Ertuğrul, Söğütlü, Eski Zırhlı Korvetler: Muin-i Zafer, İclaliye, Necm-i Şevket, Nakliye Gemileri: Şam, Reşit Paşa, Giresun, Urla (Cumhuriyet), Mayın Gemileri: İntibah (Uyanık), Nusrat Bkz. Demir; **a.g.m.**, s.51 vd.

[734] Mermilerin, nişangâh üzerine konan mesafeye gidip gitmediğini denetleme atışı

[735] Ünlü; **a.g.m.**, s.254-255; Yine 1925 yılında Bandırma vapuru Haliç tersanesinde sökülür ve onun yerine İngilizlerden alınan "Medway" isimli vapur Seyr-i Sefain Şirketine devredilerek ismi "Bandırma" olarak değiştirilir. Bu vapurda daha sonraları Denizbank'a devredilerek ismi "Ülgen" yapılır. Bkz. **a.g.m.**, s.255

[736] Gülen; **a.g.e.**, s. 372; Afif Büyüktuğrul Cumhuriyet Donanması (1923-1960) adlı eserinde mahkeme üyelerinin Rize'den Trabzon'a götürüldüğünü yazmıştır. Büyüktuğrul; ***Cumhuriyet…,*** s.16-17; Mütercimler, ***Destanlaşan…***, s.81

“Kabotaj Yasası” ilân edildi. Böylece, Türk sahillerinde her türlü yük ve yolcu taşıma hakkı Türk bayrağı taşıyan gemilere verilmiş; yabancı bayraklı gemiler, dışarıdan mal getirme ve dışarıya mal götürme durumuna indirgenmiş, Türk kıyılarında ve kara sularında ticaret yapma hakkı yalnız Türk vatandaşlarına verilmiştir.

4.2. TÜRK DONANMASININ YAPILANMA ÇABALARI:

Millî Mücadele yıllarında “Umur-u Bahriye Müdüriyeti” olan Bahriye Dairesi, 23 Nisan 1920’de BMM Hükûmeti kurulunca, deniz kuvvetlerine ait işler Millî Savunma Vekâleti’ne ayrı bir daire hâlinde bağlanmıştı. Cumhuriyet’in ilk yıllarında mezkur kurum ismini aynen muhafaza ederken 1 Mart 1924 tarihinden itibaren yapılanmasıyla beraber ismini de değiştirmiştir. Bu yapılanma içerisinde görev ve sorumluluk sahası genişleyen Bahriye Dairesi Reisliği, Deniz Kuvvetlerinin en büyük makamı konumuna geldi. Deniz Kuvvetlerinin tüm idâri ve harekât işleri bu makam tarafından yürütülmeye başlandı. Çünkü, Bahriye Dairesi Reisi hem müsteşarlık hem de Deniz Kurmay Başkanlığı görevlerini birlikte yürütüyordu. Dairenin çalışmasını Personel, Harekât ve Eğitim, Teknik, Donanma (Merasim, Teşrifat, Kanunlar, Erat İşlemi, Kadrolar, Gemi Sipariş), Levazım, Sıhhîye şubeleri ayarlıyordu. Bahriye Dairesinin emrinde İstanbul, İzmit, Samsun, Amasra Bahriye Kumandanlıkları vardı. Deniz Kuvvetlerinde henüz kurmay hizmeti teşekkül etmemesinden ötürü Kurmay Başkanlığı görevi Komutan Yardımcısı tarafından görülüyordu. Komutanlıkların yapılanması, daireninkiyle benzerdi; fakat kumandanlık emrinde ayrıca bağımsız olarak çalışan Seyir Aletleri ve Harita Şubesiyle bir de Kütüphanesi mevcuttu. Deniz Kuvvetleri Komutanlıkları garnizon hizmetinin haricinde deniz vasıtalarının sevkiyle meşgul oldukları gibi telsiz-telgraf istasyonlarıyla cephanelikler de komutanlığın emrine verilmişti. Haliç ve Gölcük’te Astsubay Sınıf Okulları açıldı. Kasımpaşa’da “Deniz Yeni Erat Talim Alayı” tesis edildi. Donanmanın ilk denize çıkışı Gökçeada ve Bozcaada’ya giden jandarma birliklerine destek görevi yapan Hızır Reis ve İsa Reis gambotlarının Adalar Denizine açılmalarıyla gerçekleşti. 1925 yılına gelindiğindeyse ilk defa Kara ve Deniz Kuvvetleri’nin iştirakleriyle müşterek bir tatbikat yapıldı. Deniz Kuvvetlerinde ortaya çıkan hukukî ve askerî sorunların hâllinde İstanbul’daki Deniz Kuvvetleri Komutanlığına bağlı olarak faâliyet gösteren “Divan-i Harbi Daimi” teşkilâtı yine Cumhuriyet’in ilk yıllarında da çalışmalarına devam ediyordu. Cumhuriyet’in ilk yıllarında Askerî Adliye teşekkül ettirilemediğinden davaları güverte subayları inceliyordu. Yeni Türkiye Devleti Lozan Antlaşması hükümlerince boğazlarının

yönetimini “Boğazlar Komisyonuna” terk edince Marmara Denizi’nde donanma gezdirebilmek için bir hareket üssü kurulması zorunluluğu doğmuştu. Bunun için en elverişli liman da Körfez bölgesi seçilmişti. Körfez’de kurulacak üssü muhafaza içinde Darıca’da, Dil İskelesi ve Topçularda, Hersek bölgesi müstahkem mevkiîi olarak hizmet verecekti. Körfez Üs hizmetleri açısından dört ana kısma ayrılmıştı:

a) Çulhane Sahası Torpido Bakım ve Muhafaza **b)** Derince Cephane Bakım ve Muhafaza, Seymen Sahası kömür depolama işlerine **c)** Gölcük Sahası büyük tersane işleri

Deniz Kuvvetleri fabrika ve depo tesisleri içinde İstanbul’dan İzmit’e nakledilen ilk teşekküllü torpido fabrikası ve deposu olmuştur. 1924 senesinde İzmit Üssüne bir “Mayın Kumandanlığı” tesis edildi. Silâh tamirhanesi ismiyle İstanbul’da faâliyet gösteren top fabrikası tezgâh ve teçhizatı 1926 senesinde İzmit’e nakledilerek, tersane içinde kurulan sac barakalara yerleştirildi. Marmara Üssü ve Kocaeli Müstahkem Mevkiî Kumandanlığı yalnız idâri hususlarda Bahriye Dairesinin emrindeydi. İzmir Deniz Komutanlığı’na bağlı sadece mayın grubu mevcuttu. Amasra Deniz Komutanlığı İstiklâl Savaşındaki vazifesini tamamladığından lağvedilerek İstanbul’a bağlandı. Üç tarafı denizlerle çevrili ve binlerce mil uzunluğunda kıyılara sahip olan Türkiye’nin deniz savunmasının ve ticaretinin gelişmesi gerektiğinden hareketle Türk bahriyesinin yeniden yapılanmasına imkân vermek için Bahriye’nin Millî Savunma Bakanlığı’na bağlı bir kurum olmaktan çıkarılarak bağımsız bir yönetime sahip olması fikrinde birleşilmiştir. Mustafa Kemal (Atatürk), denizin ülke yaşamındaki yerini gayet iyi kavradığından konuyla ilgili birde yasa tasarısı hazırlatmıştı. Kastamonu Milletvekili Ali Rıza Bey’in vasıtasıyla 30 Aralık 1924 tarihinde BMM’ye sunulan önergeyle Bahriye Vekâleti yasası olarak çıktı. Yasa dört maddeden ibaretti: a) Bahriye, Millî Savunma Bakanlığından bağımsız bir kurum olarak faâliyetlerine devam edecektir. b) Bahriye Vekâleti’nin yönetimi idareten askerlerden teşekkül etmesi sebebiyle Genelkurmay Başkanlığına bağlıdır. c) Bu kanun ilânından itibaren geçerlidir. d) Kanunun işletilmesinden ilgili makamlar sorumludur. Netice itibariyle Cumhuriyet devrinin ilk Bahriye Vekili de İhsan (Yavuzer) Bey oldu. Bahriye Vekâleti işleri bir müsteşarın emrinde çalışan altı şube tarafından idare edilmekteydi. Vekâletin emrinde de İstanbul Bahriye Kumandanlığı, Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevkiî Kumandanlığı, Karadeniz Bahri Kumandanlığı, Akdeniz Bahri Kumandanlığı bulunuyordu. 27 Aralık 1927 günü

Başbakan İsmet (İnönü) Bey'in Meclis Başkanlığına verdiği önerge üzerine de Bahriye Bakanı İhsan (Eryavuz) Bey, Yavuz'un onarımında mukavele üzerinde yaptığı değişiklikle suiistimali tespit edildiğinden yüce divanda yargılandı ve 2 yıl hapse mahkum oldu. Böylece Bahriye Bakanlığının da itibarı örselendiğinden; kurumun 2 Kasım 1927 tarihinde lağvedilerek Savunma Bakanlığı'nın çatısı altında birleştirilmesine karar verildi[737].

Savaş durumunun olağanüstü koşullarından olmak üzere dışa karşı korunan Türkiye Büyük Millet Meclisi sınırları, 4 Eylül 1922 tarihi sabahı itibariyle deniz seferleri, nakil işleri, bahriye, ticaret, haberleşme, telgrafhane, yazışma işleri alışıldığı gibi Bakanlar Kurulu'nun aldığı karar gereği eskisi gibi açılması kararlaştırılarak yürürlüğe konmuştur. Ancak yabancıların telli ve telsiz faâliyetlerinin durdurulması gerektiğinde elçilikler ile ülkemizde yaşayan yabancılar, Türkiye telli ve telsiz hatları yoluyla haberleşmelerini gerçekleştirebilecektir. Aynı kanun lahiyası içerisinde birde ajanslarda ve matbaalarda resmî tebligatlardan başka hiçbir askerî haber neşrolunmayacağına dair karar alınmış, ayrıca yine Bakanlar Kurulunca, deniz seferine, iskelelere ticaret mallarının giriş ve çıkışlarına dair 3 Ağustos 1922 tarih 1802 numaralı kanun da tüm bunlarla beraber uygulamaya konulmuştur[738].

Deniz Kuvvetleri, 25 Kasım 1925'te Şapka Kanununu ilk uygulayan askerî sınıf olurken, bu girişimi başka yenilikler takip etti. Türkler, ilk defa bir ticaret filosu kurmak için 1844 yılında girişimde bulunmuşlardı. Aynı yıl Tersane-i Amire tarafından denize indirilen "Seyr-i Bahri" isimli vapur "Fevaidi Bahriye" ismiyle faâliyet gösterecek şirkete temel olmuştur. Bu şirket daha sonra "İdare-i Aziziye" ve "İdare-i Mahsusa" isimlerini de kullanmış, en son "Seyr-i Sefain", Cumhuriyet döneminde de "Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü" olmuştur. 1876 yılında Juan isimli bir İngiliz tarafından yeniden tanzim edilen müessese, 1923 yılına kadar deniz subaylarınca idare edilmiştir[739]. Bundan evvelki dönemlerde olduğu gibi Türkler yine donanmalarını yapılandırmada yabancıların tecrübelerine güvendiler ve Almanları yeniden yapılanma için Türkiye'ye davet ettiler; fakat tek bir farkla; Alman Heyet, hiçbir biçimde Türk ordusunda emir ve komuta makamı üstlenmeyecek, yalnızca danışmanlık yapabilecekti. Heyet, 1926 yılında İzmit'e gelir gelmez ilk incelemeler neticesinde şu sonuçlara ulaşmıştı:

---

[737] Büyüktuğrul; ***Cumhuriyet…***, s.7-14 ve 23; Gülen, **a.g.e.**, s. 369 ve 376
[738] **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/1/1/-/05/27/4**
[739] Büyüktuğrul; ***Cumhuriyet…,*** s.18-19 ve 23

1) Mühendisler (Asteğmenler) yeniden kursa tabi tutulmalıdır.

2) Donanmada top, telsiz ve torpido subay kursları açılmalıdır.

3) Gemilerde sistemli bir eğitime derhâl başlanmalıdır.

4) Donanma, senelik bir program dahilinde çalışmalıdır.

5) Muharebe ve Muhabere talimatnameleri hazırlanmalıdır.

Alman heyeti, incelemeleri sırasında tüm donanmayı en ince ayrıntısına kadar tetkik etmişti, donanmanın ana mevkiîlerine istediği subayların atanmasını dahi teklif etmişlerdi. Emekli Tümamiral Gagerin, Asteğmenlerin teorik bilgilerinin gayet iyi olduğunu; fakat pratikte bir takım aksaklıklarının yaşandığını fark ettiğinde bu grubun iki ay süreyle Yavuz'da dümen ve makine arızaları, Alman usulü ışıldak ve gemi talimleri, muhabere çalışmalarına katılmalarını sağlamıştı. Bunun yanında donanma subaylarına topçu kursu Preveze gambotunda, torpido kursu Muin-i Zafer'de, telsiz kursu da bugün Deniz Hastanesi'nin fizik tedavi ünitesi olan yerde yapılmış ve Türk Donanması bu kurslar vasıtasıyla atış idare hususunda idare birliği sağlarken, her cins topa mahsus bir top kullanma talimatı geliştirmiştir. Gemi eğitiminde de Alman müşavere heyeti ağırlığını koyarak donanmayı Alman sistemine uygun olarak Hamidiye ve Mecidiye'yi beş, Peyk sınıfını üç ve Samsun sınıflarını da karışık bir bölükten mürekkep duruma getirdi[740]. Cumhuriyet'in ilânının ardından gemilerin bakım-onarım ve çürüğe ayrılma işlemlerinin ardından pek çok subay işsiz kalmış ve bu durumu inceleyerek subay fazlalarını tespit edip ilişiklerini kesmek için Meclis'te bir Araştırma Komisyonu kurulmuştu. Meclis'in daha sonra aldığı bir kararla 28 Şubat, 6 Mayıs ve 3 Temmuz 1922 tarihli avans kanunuyla Denizcilik ve Askerî Fabrikalar için 34 milyonluk ödeneğe ek olarak 13 milyon daha verilmesini kararlaştırmıştı[741]. 1924 yılı Mali Yılı Bütçe çalışmaları Mart-Nisan aylarında yoğunlaşmış ve geleceğin Deniz Kuvvetlerini teşekkül ettirebilmek için bir bütçe düzenlemesine gidilmesine karar verilmiş, 1924 yılı Bahriye Bütçesi olarak da 6.582.631 lira tespit edilmiştir. Hâlbuki; Kâzım Paşa Meclis'te yaptığı konuşmasında Türk Bahriyesinin Yunan tehdidine karşı

[740] Alman Danışma Heyeti: E. Tümamrl V. Gagerin, Topçu Uzm.E.Yarbay Wehner, Seyir Uzm. E. Yarbay Roedenbeck, Torpido Uzm. E. Yarbay Doflein, Makine Uzm. E. Yzb. Dinendahl, Telsiz Uzm. E. Yzb.Krüger. Almanların tayin edilmesini istediği Türk subaylar; Donanma Komt Vekili Yarbay Fahri Aczi,Donanma Kurmay Bşk. Yarbay Hüsnü Gökdenizeri, Hamidiye Komutanı: Bnb. Hidayet Bosut, Mecidiye Komt: Bnb. Sait Halman, Peyk-î Şevket Komt: Bnb.Naci Akalın, Berk-î Satvet Komt: Bnb. Mahmut Gökbora, Taşoz Komt.Yzb. Necati Özdeniz, Basra Komt: Yzb. Mithat Işın, Samsun Komt.Yzb. Nedim Ülsever Bkz. **a.g.e.**, s.27-29

[741] **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/01/-/05/23/19**

yeniden ihdas edilebilmesi için 15 milyon Türk lirasının gerektiğini ifade ederken, Kastamonu Milletvekili Arif Bey'de; Kâzım Karabekir'in sözlerini doğrular biçimde konuşarak asıl meblağın 19 milyon olması gerektiğini vurgulamıştır[742].

23 Kasım 1925 tarih ve Donanma Dairesinin 2027/9299 no'lu tezkiresiyle ortaya çıkan teklif üzerine, Bakanlar Kurulu'nun 20 Aralık 1925 tarihli oturumunda; Millî Mücadele esnasında "Avranya-Samsun" vapurunu Yunanlılardan el koyan "Gazal" römorkörü ile mürettebatına 18 Aralık 1911 tarihli Bahriye Müsadere Kanunu gereğince, elde edilen gelirlerin, özel komisyon tarafından düzenlenen ve Genel Harp Dairesince tasdik edilmiş olan raptolunmuş cetvel gereğince müsadere edenlere veya hukuksal sahiplerinden vefat edenler olduğu takdirde hisselerinin söz konusu kanunun 50. maddesi uyarınca varislerine verilmesi kararlaştırılmıştır[743]. Bu kanun uyarınca Millî Mücadele döneminde Anadolu bahriyesi tarafından ele geçirilen tüm motorlu ve yelkenli gemiler, müsadere edenlere ve onlar vefat etmişlerse yasal varislerine dağıtılmıştır.

[742] Ayrıca, 1924 yılında Yavuz'un onarımı ve iki denizaltı alınması için Bahriye Bütçesine 2 milyon lira tahsisat ayrılmıştır. **TBMM Gizli Celse Zabıtları IV, C.1, 25/3/1340 (1924)**, s.398-408, 1925 yılı Bahriye Bütçesi 5.130.880 milyon olarak belirlenirken, 1926'da bu para 5.105.158 milyon liraya kadar düşmüştür. Bkz. Ünlü,**a.g.m.**, s.254

[743] **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 18/06/79/16**; belgenin devamında Uranya'yı müsadere eden personel ile kanunen kendilerine ya da ölenlerin mirasçılarına bu müsadereden düşen paylar verilmiştir.

SONUÇ

Denizcilik faaliyetlerine başlangıçta kürek ve yelkencilik esastır. Ancak insanoğlu denizleri de beslenme, saldırı ve savunma maksatlı düşündüğü için karadaki yaşamlarına ve savaşlarına oranla denizlerden istifade etme süreçleri oldukça geniş bir zaman dilimine yayılmıştır. Bu sebeple deniz harp sanatını da dönemlere bölmüştür: Kürek Dönemi, Yelken Dönemi, Makine Dönemi. Kürek dönemiyle, yelken döneminin ilk yarısı ‘’Kıyı denizciliği’’ olarak gelişme kaydederken, Yelken döneminin ikinci kısmı ‘’okyanus denizciliği’’ şeklinde geçmiştir. Yelken gemiciliğindeki en büyük aşama ‘’Amerika kıtasının keşfi’’ ile gerçekleşirken, Avrupa krallıklarına da ekonomik anlamda bir rahatlık getirmiştir. Makine dönemi sanayi dönemiyle beraber hızlı bir değişim geçirirken, yelkenli gemiler yerini yüz yıllık dönem içerisinde 86.000 tonluk, 30 mil süratle ilerleyen gemilere bırakmıştır. Bu değişime deniz teknolojisinin diğer unsurları olan radar, sonar, bilgisayar, otomatik dümen ve atomun parçalanabilme özelliğinin de eklenmesiyle denizlerde teknolojinin egemen olduğu bir döneme geçilmiştir.

İnsanlığın başlangıcıyla birlikte hızlı bir gelişim gösteren kara ulaşımı bir süre sonra yetersiz kalmaya başlayınca deniz yollarına ilginin artmasına sebep olmuştur. Bu insani arayış kara toplumu olan Türklerde de kendini hissettirmiştir. Anadolu’ya gelinceye kadar Türklerin kara hâkimiyetinden öteye geçemediği söylense de gerçekler gösteriyor ki, Türkler göç etmelerinden itibaren sayıca az da olsa “denizcilikle” ilgili faaliyetlerde bulunmuşlardır. Türklerin denizcilikle ilgili ilk faaliyetleri gözlem yoluyla olmuştur. Türkistan coğrafyası dönem ve coğrafi şartlar gereği askerî deniz gücü kurmaya ihtiyaç duymadıysa da ticari amaç ve özellikle de ulaşım sebebiyle sallar, sandallar ve ufak tekneler ile kıyı kesimine hatta okyanuslara kadar ulaşmaya çalışmıştır.

İskitlerin yerleşim yeri olan Tuna boylarından Karadeniz’in kuzeyine kadar uzanan coğrafyasına Persler tarafından yapılan saldırılarda, devrin İran hükümdarı Darius’un İstanbul Boğazını ve Tuna Nehrini gemiler yardımıyla aşarak İskit ülkesine geldiği bilinmektedir. Buna benzer bir gelişmeyi de Şerif BAŞTAV “Avrupa Hunları” isimli makalesinde şu şekilde ifade etmektedir: “M.S. V. yüzyılın başında hali hazırda Hun Kağanı’nın Hazar Denizi çevresinde bulunan karargâhına bir Bizans heyeti zorlu bir gemi yolculuğundan sonra ulaşabilmiştir. Bu kayıtlarda göstermektedir ki; dönem

itibariyle Türkler denizcilikle bire bir ilgilenmeseler de denizciliğe karşı kayıtsız da kalmamışlardır. Bunun önemli numunelerinden biri de Hazar Denizi çevresinde yerleşik olan ve bu coğrafya ile özdeşleşerek buraya adını veren Hazarlardır.

İşte Selçuklular da bu gelişim sürecine ilk olarak yelkenli ve kürekli teknelerle başlamış, karadaki uç beylikleri gibi kıyıdaki uç beylikleri de kendi hesaplarına filolar yapıp, adalara ve kıyılara akınlar düzenlemişlerdir. Bu dönemde Türklerde, denizlerde yapılan mücadelelerde henüz kürek döneminde olması sebebiyle çoğunlukla fetih amacı güdülmemiş, gözdağı vermek şeklinde bir yol tercih edilmiştir.

1081–1097 yılları arasında İzmir'de kurduğu filoyla Adalar Denizindeki Bizans'a karşı başarılı kuşatmalar gerçekleştiren Çaka Bey öncülüğündeki Türkler, İzmir ve çevresindeki havalide askeri otoritelerini rakiplerine kabul ettirmişlerdi. Çaka Bey'in denize olan ilgisi esir kaldığı süre içerisinde Rumlardan aldığı eğitimden kaynaklanmaktaydı.

Çaka Beyin ardından gelen diğer beyler ve hükümdarlar ki buna Osmanlı Devleti'de dahil edilebilir, fetih amaçlı yaklaştığı Anadolu ve Balkanların ekonomik, stratejik bölgelerini değerlendirecek olursak, Karadeniz'e veya Adalar Denizine ulaşmak için boğazlar, Balkanlara nüfuz etmek açısından Selanik Limanı ve Arnavutluk, Karadeniz'in hâkimiyetini ele geçirebilmek için Suğdak Limanı, Avrupa ticaret yolu egemenliği açısından Tuna Nehri, Anadolu hâkimiyeti için Batı Anadolu nehir vadileriyle, İskenderun Limanını temel de elde tutmaya özen göstermişlerdi.

Osmanlı Devleti'nin Cihan Şumûl devlet olma arzusu doğrultusunda XIV. yüzyıldan itibaren başladığı denizlere egemen olma mücadelesi zaman zaman sekteye uğrasa da XIX. yüzyıla kadar geldi. Ancak Türk denizciliğinin gelişmesi ve kendisinden beklenen ekonomik atılımları yapması için XX. yüzyıl önemli bir fırsat ortamı yaratmış, ancak yöneticilerden beklenen azim ve kararlılık gelmediğinden istenilen aşama hiçbir zaman sağlanamadı.

Bunun dışında Trablus ve Balkan Savaşları her hususta Türk denizciliğini olumsuz yönde etkileyen diğer faktörler arasında daima yerini korudu. Bu savaşlar gerek donanmaya, gerekse ticaret filolarına ait olan tüm Osmanlı gemilerini yarı yarıya zarara uğratmıştı. Balkanlarda millîyetçilik hareketliliğinin ortaya çıkmasıyla beraber Trablusgarp'ta kendini ortaya koyamayan Türk denizciliği, Birinci Balkan Savaşı'nda

Rauf Bey'in adeta tek başına Adalar Denizi ve Akdeniz'de gösterdiği askerî başarıyla, XVI. yüzyılda Akdeniz hakimi olan Türk denizciliğinin adeta yeniden dirilişinin ilk işareti olmuştu.

Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Donanması, Balkan Savaşlarındakine oranla daha fazla yararlılık göstermişti. Fakat şu da asla hatırdan çıkarılmamalıdır ki, Türkler her ne kadar donanmasını Birinci Dünya Savaşı öncesi kuvvetlendirebilmek için mücadele verdiyse de, dönemin "dost ve müttefik" olarak adlandırılan Avrupalı büyük devletleri tertipledikleri politik manevralarla Türklerin önünü tıkamayı başarmışlardı.

Fakat tüm bu olumsuzluklara rağmen Osmanlı donanması savaş müddetince, Karadeniz'de ulaşımın muhafaza edilmesi, Doğu Karadeniz'deki düşman şehir ve limanlarının bombardıman edilmesi, Çanakkale Boğazı'nın savunulması, Rus filosuyla birkaç defa karşı karşıya gelinmesi, Marmara Boğazı'nı geçmek isteyen düşman denizaltıları ile mücadele edilmesi gibi faâliyetlerle bunca eksikliğe ve ihmâle rağmen üzerine düşeni yerine getirmeye çalışmış, bunda da muvaffak olmuştu.

Genele bakıldığında Birinci Dünya Savaşı sonrasında Türk donanmasının kaybı oldukça fazlaydı. Elbette bu kayıpların bir kısmının İngiliz gemi uzmanlarınca ve Bahriye Nazırlığına getirilen Kraliyet Donanması subaylarının art niyetli yaklaşımlarının sonucunda, bilinçli olarak hasarlı tutulduğu, parçalarının bozulduğu, yedeklemelerinin yapılmadığı ya da gemilerin hiçbir şeye ihtiyacı yokmuş gibi bir tutum sergilenerek, özellikle de bir kısmının da savaşta batırılarak yok edildiği de hatırdan çıkarılmamalıdır.

Sonuçta Millî Mücadele dönemine gelinceye kadar Türk donanmasının oldukça yıprandığı anlaşılmaktadır. Buna rağmen Mondros Mütarekesi'nin ardından İtilaf Devletlerinin gözetiminde Osmanlı Donanması enterne edilmiş, bahriye dahil tüm askeri personel terhis edilmişti. Ancak kıyı emniyeti ile karakol görevlerini yürütebilecek tekneler donanma emrine bırakılmıştı.

Millî Mücadele yıllarında, Türk donanması yok denecek durumdaydı. Ama yinede kıyı şeridinde özellikle Karadeniz ve havalisinde yaşayan gemiciler

gösterdikleri insanüstü gayretle silâh, mühimmat ve insan taşınmasında sadece mücadeleye destek vermekle kalmamış, hayatlarını da ortaya koymuşlardı.

Millî Mücadele de deniz kuvvetleri imkânları sınırlı da olsa kendisine özellikle Karadeniz-Marmara hattında tevdiî edilen tüm görevleri yerine getirmiş, Mudanya Ateşkes Antlaşması'na gelinceye kadar geçen süreçte denizlerde yapılan tüm faaliyetlerde denizciler ve yardımcı kurumlar oldukça önemli işler görmüşlerdi. Anadolu'nun hemen tamamı işgal altındaydı. Ama mücadele sürdürülmeliydi. Yeniden tesis edilecek ordunun iğneden ipliğe her türlü askeri mühimmata ihtiyacı vardı ve bunların nakli için kara yollarının tercih edilmesi oldukça riskli olabilirdi. İşte bu nokta da görev Türk denizcilerine düşüyordu.

Unutulmamalıdır ki, verilen istiklâl mücadelesinde kullanılan gambotlar, römorkörler, istimbotlar, torpidolar Osmanlı Deniz Kuvvetlerinin envanterindeki gemilerdi ve denizci personelin tamamı yine Osmanlı bünyesindeki askerî okullarda eğitim almış subaylardan teşekkül ediyordu.

İşte bu gemiler ve subaylar silâhlı mücadeleyi yapacak olan askerî kuvvetleri askerî mühimmatla besleyebilmek adına devamlı surette Anadolu'ya sevkıyat yapmışlardı. Kara savaşında kat'i neticeyi alacak olan Kara Kuvvetlerinin yeniden örgütlenerek, Yunan Kara Kuvvetlerini yenebilecek seviyeye ulaştırılması, ancak bu kuvvetlerin lojistik imkânlarının sağlam olmasından geçmekteydi. Bu şartlarda, İstanbul, Amasra, İnebolu, Samsun, Trabzon'daki Anadolu Bahriyesine ait limanlarla Sovyet Rusya'nın Novrosiski, Tuapse Limanlarıyla Batum arasında haberleşme ağının ve işbirliğinin sıkı olması gerekiyordu. Osmanlı Devleti'nin savaş malzemelerini başta İstanbul olmak üzere Marmara Bölgesi'ndeki cephaneliklere yığması, Millî Mücadele'nin silâh ve cephane ihtiyacı açısından olumsuz bir durum yaratmıştı. Fakat devreye deniz taşıma vasıtaları girince, İnebolu hattı üzerinden silâh ve cephane kaçırma faâliyetleri başladı. Bunun yanı sıra düşmanın hareket sahasına göre Türk motorlarları, gambotları, tekneleri özellikle Karadeniz kıyı şeridinde seferlere çıkarıldı, karakollar ve gözetleme istasyonları tesis edildi. Hatta Türk denizcileri bulundukları hâl düşünülecek olursa kendilerinden beklenmeyecek derece de cesur ve arzulu davranarak Karadeniz'de düşman gemilerine karşı mücadele vererek bazı gemileri ele geçirmeyi bile başarmışlardı.

Tüm bu askeri önlemlerin yanında savaşta başarıya ulaşabilmenin iki önemli şartı daha vardı:

a) Hammadde kaynaklarına sahip olmak.
b) Bu kaynakları işleyebilecek ağır sanayi imkânlarına sahip olmak.

Yukarıda bahsi geçen hammadde kaynakları Anadolu'da mevcut olmasına rağmen, işletilebilme şansı olmadığından kullanılamıyordu. Yunanlılar ise, bu ihtiyaçlarının büyük çoğunluğunu müttefiklerinden karşılamaktaydı. Yunan deniz kuvvetleri, savaş ekonomisi ve hatta demiryolu şebekesi açısından bile Türklerden üstün durumdaydı. Türkler, işgallerin ardından Marmara Denizi ve Boğazlar bölgesinin İngilizlerin hakimiyetine geçmesiyle, kurtuluş mücadelelerindeki deniz ulaşımını gizli yollardan yapmak mecburiyetinde kaldılar. Anadolu'nun Doğu Akdeniz ve Adalar Denizi Limanları kısmı Yunan, Fransız, İtalyan işgali altındaydı. Karadeniz Limanları ise sıkı sıkıya işgaline gerek duyulmayan bir bölgeydi çünkü arada boğazlar bölgesi mevcuttu ve İtilaf Devletleri güney limanlarından Anadolu'daki Yunan birliklerini destekliyordu. Ayrıca İngilizler, Türklerin Osmanlı Donanmasına mensup gemilerinin Karadeniz'e kaçırılabileceğini düşünüp, boğaz'daki tedbirlerini ona göre artırmıştı. Büyük Taarruz sonrasında Türk Ordusunun boğazlara ilerlememesini isterken, Fransa ve İtalya'yı da boğazları beraber savunmaya çağırıyordu. Boğazların savunmasına Fransa ve İtalya katılmayınca İngiltere menfaatleri doğrultusunda Romanya ve Yugoslavya gibi ülkeleri boğazların müdafaasına dahil etmek zorunda kaldı. Çünkü savaşın sonunda Boğazları kendi çıkarlarına uygun bir statüye kavuşturmak istiyordu.

Denizlerde savaş sevk ve idaresi için esas olan unsur deniz yollarına hakim olabilmekten geçmekteydi. Bu sadece savaş alanındaki kat'i zaferle değil, aynı zamanda ulaştırmanın emniyeti, bayrağın dalgalandırılması, seyir ve gemi serbestisi ile de sağlanabilirdi.

Bir ulusun denizlere olan hakimiyeti o ulusun denizlerle olan alâkasını gösterir. Düşmana karşı üstünlük kurmada yalnız donanma kuvvetinin sayısı değil, sahip olunan lojistik imkânlar ve üsler de devreye girer. Deniz hakimiyetinin elde edilmesi düşmanın kat'i olarak tahrip edilmesinden geçse de bu bazen gerçekleşmez. Siyasî

manevralar devreye girer, o zaman devlet politikasının icapları deniz hakimiyetini temin edebilecek surette sevk ve idare edilmelidir.

Türk milletinin denizci bir toplum olmadığı tüm bu anlatılanlardan çıkarılabilir. Bu anlayış ne Selçuklularda ne Osmanlılar da ne de günümüz Türkiye'sinde mevcut değildi. Ancak Milli Mücadele döneminde silah yapan, deniz yolları vasıtasıyla İstanbul'daki İtilaf Devletleri ve Osmanlı askeri depolarındaki askeri mühimmatı kaçıran, yurtsever subay ve aydınları gizlice Anadolu'ya taşıyan (İstanbul-Amasra-Trabzon İnebolu-Novrosisk-Batum yolu vasıtasıyla) yine bu milletin evladıydı.

Türk Deniz Kuvvetleri, Atatürk'ün de söylediği gibi; "Dış pazarlardan alınan gemilerle donanma yapılamayacağını" kavramış, sadece kıyı güvenliğini temin eden bir kuvvet olmaktan çok denizyollarının güvenliğinin teminini hedef edinmiştir.

Yapılan bu araştırma da Türk denizciliği ve deniz harekâtları bir nebze de olsa aydınlatılmaya çalışılmıştır. Önsözde de bahsedildiği gibi Türk Bahriyesi hakkında XX. Yüzyılın ilk çeyreğine ilişkin toplu bir araştırma mevcut değildir. Konuya ilişkin yapılan çalışmaların bilimsellikten uzak olması da durumun bir diğer vahim noktasıdır.

KAYNAKÇA

I) Arşivler:

--- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 2.10.1340/ 18-011 **ek no:** 54 / 7

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 18/ 021/ 64 / 5

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 18/ 021 / 64 /6

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 18/03/16/1

B.C.A. 1924 yılı Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/01/-/08/48/1

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/01/-/03/31/18

B.C.A. Bakanlar Kurulu, 030/18/01/-/015/58/1

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/01/-/013/13/4

B.C.A. Belge, 30/10/- /- /101/653/2

B.C.A. Belge, 18/181/2/1921 **(belgenin orijinali Fransızca'dır.)**

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 18/64/1/1921

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 18/64/1/1921**, Ek no:** 64/1

B.C.A. Kanun Lahiyası, 030/18/01/-/05/23/19

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/01/-/05728/20

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/-/-/03738/18

B.C.A. Belge, 18/181/2/1921

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/017/-//013/18/11

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 18/ 05/24/5

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/01/-/05/22/1

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı,18/016779/16

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 18/017/10/11

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 18/011/47/3

B.C.A. Müdafaa-i Millîye Vekâleti Raporu, 18/51/50/1924

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/01/-/05/24/3

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/01/-/04/52/16

B.C.A. Belge, 245/96, 030/10/-/-/205/399/11

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/01/-/05/19/2

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/ 18/01/01/ 013/28/13

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/01/-/011/46/13

B.C.A. Hariciye Vekâleti, 030/10/-/-/62/420/3

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/01/01/010/42/10

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/01/013/28/12

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 18/08/40/1

B.C.A. Bakanlar Kurulu, 030/18/ 01/-/08/46/714

B.C.A. Bakanlar Kurulu, 030/18/01/-/014/42/11

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/1/1/-/05/27/4

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/01/-/05/23/19

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 18/06/79/16

---Askeri Tarih Stratejik Etütler Başkanlığı

Kutu No:7, **Gömlek No:**19, **Belge No:**19 (1:2)

Kutu No:7, **Gömlek No:**72, **Belge No:**72-1

Kutu No:7, **Gömlek No:**118, **Belge No:**118-1

Kutu No:10, **Gömlek No:**6, **Belge No:**6-1

Kutu No:10, **Gömlek No:**24, **Belge No:**24-1

Kutu No:10, **Gömlek No:** 54, **Belge No:**54 (1:3)

Kutu No:10, **Gömlek No:**37, **Belge No:**37 (1:4)

Kutu No:12, **Gömlek No:**66, **Belge No:**66 (1:2)

Kutu No:14, **Gömlek No:**56, **Belge No:**56-1

Kutu No:14, **Gömlek No:**84, **Belge No:**84-1

Kutu No:23, **Gömlek No:**11, **Belge No:**11 (1:23)

Kutu No:28, **Gömlek No:**11, **Belge No:**11 (1:2)

Kutu No:29, **Gömlek No:**132, **Belge No:**132-1

Kutu No:43, **Gömlek No:**11, **Belge No:** 11 (1:26)

Kutu No:47, **Gömlek No:**116, **Belge No:** 116-1

Kutu No:51, **Gömlek No:**103, **Belge No:**103-1

Kutu No:69, **Gömlek No:**62, **Belge No:**62 -1

Kutu No:189, **Gömlek No:** 181, **Belge No:**181-1

Kutu No:394, **Gömlek No:**18, **Belge No:**18-1

Kutu No:406, **Gömlek No:**68, **Belge No:**68-1

Kutu No:407, **Gömlek No:**98, **Belge No:**98 (1:2)

Kutu No:408, **Gömlek No:**152, **Belge No:**152 (1:2)

Kutu No:667, **Gömlek No:**169, **Belge No:**169 (1:3)

Kutu No:699, **Gömlek No:**62, **Belge No:**62-1

Kutu No:701, **Gömlek No:**23, **Belge No:**23-1

Kutu No:717, **Gömlek No:**106, **Belge No:**106-1
Kutu No:781, **Gömlek No:**59, **Belge No:**59 (1:2)
Kutu No:819, **Gömlek No:**39, **Belge No:**39-1
Kutu No:913, **Gömlek No:**87, **Belge No:**87-1
Kutu No:913, **Gömlek No:**89, **Belge No:**89-1
Kutu No:913, **Gömlek No:**100, **Belge No:**100-1
Kutu No:913, **Gömlek No:**101, **Belge No:**101 (1:2)
Kutu No:913, **Gömlek No:**105, **Belge No:**105 (1:2)
Kutu No:913, **Gömlek No:**106, **Belge No:**106 (1:2)
Kutu No:943, **Gömlek No:**107, **Belge No:**107-1
Kutu No:968, **Gömlek No:**9, **Belge No:**9-1
Kutu No:1003, **Gömlek No:**32, **Belge No:**32-1
Kutu No:1008, **Gömlek No:**31, **Belge No:**31(1:2)
Kutu No:1111, **Gömlek No:**31, **Belge No:**31-1
Kutu No:1114, **Gömlek No:**6, **Belge No:**6 (1:2)
Kutu No:1122, **Gömlek No:**56, **Belge No:**56-1
Kutu No:1122, **Gömlek No:**57, **Belge No:**57-1
Kutu No:1122, **Gömlek No:**145, **Belge No:**145-1
Kutu No:1122, **Gömlek No:**146, **Belge No:**146-1
Kutu No:1122, **Gömlek No:**147, **Belge No:**147-1
Kutu No:1133, **Gömlek No:**82, **Belge No:**82-1
Kutu No:1135, **Gömlek No:**65, **Belge No:**65-1
Kutu No:1136, **Gömlek No:**203, **Belge No:**203-1
Kutu No:1162, **Gömlek No:**21, **Belge No:**21 (1:7)
Kutu No:1162, **Gömlek No:**51, **Belge No:**51 (1:4)

---Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü

Kutu No:35, **Belge No:**88, **Gömlek No:**88
Kutu No:35, **Belge No:**110, **Gömlek No:** 110
Kutu No:35, **Belge No:**114, **Gömlek No:** 114
Kutu No:36 , **Belge No:**115, **Gömlek No:**115
Kutu No:36 , **Belge No:**116, **Gömlek No:**116
Kutu No:37 , **Belge No:**163, **Gömlek No:**163
Kutu No:37 , **Belge No:**185, **Gömlek No:**185
Kutu No:37 , **Belge No:**144, **Gömlek No:**144

Kutu No:37 , **Belge No:**207, **Gömlek No:**207
Kutu No:39 , **Belge No:**80, **Gömlek No:**80
Kutu No:41 , **Belge No:**146, **Gömlek No:**146
Kutu No:45 , **Belge No:**24, **Gömlek No:**24

II) Basılı Belgeler ve Hatıratlar:

Atatürk'ün Milli Dış Politikası I (1919-1923), Kültür Bakanlığı Yayınları, 3.Bsk., Ankara 1994

Behçet Cemal, **Hatıralar (İttihat-Terakki ve Birinci Dünya Harbi)**, İstanbul 1959

Bozkurt Kemal, **"İstiklâl Savaşı Hatıraları"**, C.LV, S.368, Deniz Mecmuası, Ankara 1968

Cemal Paşa, **Hatırat**, Yay. Haz. Metin Martı, 5. bsk., İstanbul 1996

Duru Orhan, **Amerikan Gizli Belgeleriyle Türkiye'nin Kurtuluş Yılları**, bsk.II, İstanbul 2001

Kalkavanoğlu İlyas Sami, **Milli Mücadele Hatıralarım**, İstanbul 1957

Karadoğan İsmet, **"Cemal Paşa'yı Ruslar Öldürtmüştü"**, Yakın Tarihimiz, C.II, 1963

Koçer Kemal, **Ulusal Kurtuluş Savaşı'nda M.M. Örgütü'nün Gizli Eylemleri**, İstanbul (tarihsiz)

Liman von Sanders, **Türkiye'de 5 Yıl**, İstanbul 1968

Nutku Emrullah, **"Bir Deniz Subayının İstiklâl Savaşı Hatıraları I"**, Yakın Tarihimiz, C.I, 1962

----------, **"Bir Deniz Subayının İstiklâl Savaşı Hatıraları I"**, Yakın Tarihimiz, C.I, S.2, 1962

----------, **"Deneme Görevi"**, Yakın Tarihimiz, C.III, S.20, 1962

----------, **"İlk Ganimet"**, Yakın Tarihimiz, C. I, S. 13; 1962

Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi, C.I-II-III-IV, Devre:1-3

Meclis-i Ayan Zabıt Ceridesi, C.I-II-III, Devre:1

Meclis-i Mebusan Encümen Mazbataları ve Tekalif-i Kanuniye, C.I, Devre: 3, Sene: 3, No: 503-523

Meclis-i Mebusan Levayih-i Kanuniyye, C.I, Devre:3 (1332-1333)

Orbay Rauf, **Cehennem Değirmeni (Siyasi Hatıralarım)**, İstanbul 2004

Özalp Kazım, Milli Mücadele 1919-1922 II, Belgeler, Ankara 1989

Sabis Ali İhsan, **Birinci Dünya Harbi Harp Hatıraları I**, C.I, İstanbul 1991

T.B.M.M. Gizli Celse Zabıtları, C:1, 25/3/1340 (1924)

III) Süreli Yayınlar:

--- Türkiye Makaleler Bibliyografyası 1956-2002

--- Türk Kültürü Dergisi 1972-1974

--- Askeri Tarih Bülteni 1996-2002

--- Yakın Tarihimiz, 1962

--- Belgelerle Türk Tarihi Dergisi

--- Hayat Tarih Mecmuası C.I-II, 1969-1972

--- Resimli Tarih Mecmuası, 1953

--- Donanma Dergisi Makale Listesi

--- Tarih ve Düşünce Dergisi 2005

--- Doğu-Batı Dergisi 2005

--- Donanma Mecmuası, Deniz Kuvvetleri Dergisi, 1931-1975

--- Hava Kuvvetleri Dergisi, 2003

--- Bütün Dünya 2000 Genel Kültür Dergisi, Mayıs 2000

--- Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi

--- Atatürk Yolu, 1991

--- Belleten 1975-1978

IV) Ansiklopediler:

Birinci Dünya Savaşı Ansiklopedisi, C.I-II, Görsel Yayınları, İstanbul 1983

İstanbul Ansiklopedisi, C.IV, İstanbul 1963

Türkler, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2001

Meydan Larousse, C. II, İstanbul 1984

1962 Yurt Ansiklopedisi, **"Zonguldak"**, İstanbul 1984

V) Gazeteler:

--- Açıksöz Gazetesi (20 Kanun-i Evvel 1336)

--- Hürriyet Gazetesi (22.05.2005)

VI)Tetkik Eserler:

Akyüz Yahya, **Türk Kurtuluş Savaşı ve Fransız Kamuoyu**, Ankara 1988

Alpagut Ali Haydar, **Büyük Harbin Türk Deniz Cephesi,** İstanbul 1937

Armaoğlu Fahir, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1995)**, İstanbul 2000

Artuç İbrahim, **Balkan Savaşları**, İstanbul 1988

Arslan Emir Şekip, **Sürgünde Üç Ölüm**, Çev. Aziz Akpınarlı, Yay. Haz. Ömer Hakan Özalp, İstanbul 2004

Aslan Yavuz, **Türkiye Komünist Fırkası'nın Kuruluşu ve Mustafa Suphi**, Ankara 1997

Aybars Ergun, **Türkiye Cumhuriyeti Tarihi I**, Ankara 1988

Aydemir Şevket Süreyya, **Tek Adam**, C.I, İstanbul 1994

Aydemir Şevket Süreyya, **Tek Adam**, C.II, İstanbul 1983

Balcı İbrahim, **Milli Mücadele'de Boğaziçi**, İstanbul 2004

Bardakçı Murat, **Şahbaba, Osmanoğulları'nın Son Hükümdarı VI. Mehmed Vahideddin'in Hayatı, Hatıraları ve Özel mektupları, İstanbul 1998**

Bargut Şemsettin, **Birinci Dünya Savaşı'nda ve Kurtuluş Harbinde Türk Deniz Harekâtı**, Ankara 2000

Bayur Yusuf Hikmet,**Türk İnkılâp Tarihi**, C.II, ksm. I-II-III, Ankara, 1991

----------, **Türk İnkılâp Tarihi,** C.III, ksm. I, II,III, IV, Ankara 1991

Besbelli Saim, **Çanakkale'de Türk Bahriyesi**, İstanbul 1959

Bige Yavuz, **Kurtuluş Savaşı Döneminde Türk-Fransız İlişkileri 1919-1922**, Ankara 1994

Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, **Çanakkale Cephesi Harekâtı**, I. Kitap, C.V, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993

Boğuşoğlu Mahmut, **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Savaşları**, İstanbul 1990

Brook Kevın Alan, **"Hazar-Bizans İlişkileri"**, Çev. Zülfiye Valiyeva, Türkler, Yeni Türkiye Yay., C.2, Ankara 2000

Bostan İdris, **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı:XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire**, Ankara 1992

Büyüktuğrul Afif, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,** C.IV-V, İstanbul 1984

----------, **Cumhuriyet Donanması (1923-1966)**, İstanbul 1967

----------, **Çanakkale Olayı (İstiklâl Harbinde Deniz Cephesi)**, İstanbul 1969

----------, **Balkan Harbi Tarihi Osmanlı Deniz Harekâtı**, C.VII, İstanbul 1965

Batmaz Şakir, **"Osmanlı Denizlerinde Mesaha Çalışmaları"**,Türkler, Yeni Türkiye Yayınları, C.XIV, Ankara 2001

Bozdağ İsmet, **Sultan II. Abdülhamid'in Hatıra Defteri,** Ankara, 1986

Can Bilmez Bülent, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1903-1923)**, İstanbul 2000

Carretto Gıacomo, **Akdeniz'de Türkler**, Çev. Durdu Kundakçı-Gülbende Kuray, Ankara 1992

Çapaner Nihat, **Kurtuluş Savaşında Deniz Kahramanları**, İstanbul 1943

Çanlı Mehmet-Türkeş Ünal, **Datça (Reşadiye) Kuva-yı Milliyesi**, Ankara 1999

Çelebi Mevlüt, **Milli Mücadele Döneminde Türk-İtalyan İlişkileri**, Ankara 1998

Çelik Kemal, **Milli Mücadele'de Adana ve Havalisi (1918-1922)**, Ankara 1999

Çoker Fahri, **Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler**, Ankara 1994

Demirsoy İlyas, **Muhtelif Harplerde Sahil Çıkarmaları**, İstanbul 1942

Doğanay Rahmi, **Milli Mücadele'de Karadeniz (1919-1922)**, Ankara 2001

Erberk İnam, **Rauf Bey,** İstanbul 1965

Erdem Şefik, **Avrupa'da Yüzbin Türk**, İstanbul 1992

Erol Mine, **Birinci Dünya Savaşı Arifesinde Amerika'nın Türkiye'ye Karşı Tutumu**, Ankara 1976

Gencer Ali İhsan, **Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867), İstanbul, 1985**

Giray Muharrem, **Türk Tayyareciliğinin Tarihi**, İstanbul

Gülen Nejat, **Dünden Bugüne Bahriyemiz**, İstanbul 1988

Gökay Bülent, **Bolşevizm İle Emperyalizm Arasında Türkiye (1918-1923)**, İstanbul 1998

Gönlübol Mehmet, **Olaylarla Türk Dış Politikası,** Ankara 1989

Görgülü İsmet, **On Yıllık Harbin Kadrosu (1912-1922)**, Ankara 1993

Halaçoğlu Ahmet, **"Balkan Savaşları (1912-1913)"**, Türkler, Yeni Türkiye Yayınları, C. 13, Ankara 2001

Hall Richard C., **Balkan Savaşları**, Çev. M. Tanju Akad, İstanbul 2003

Halil Paşa, **İttihat ve Terakki'den Cumhuriyet'e Bitmeyen Savaş**, Yay. Haz. Taylan Sorgun, İstanbul 1973

Hiçyılmaz Ergun, **Esir Kampları**, İstanbul 2001

Himmetoğlu Hikmet, **Kurtuluş Savaşı'nda İstanbul Yardımları**, CII, İstanbul 1975

Jaeschke Gotthard, **Türk Kurtuluş Savaşı Kronolojisi I-II**, Ankara 1989

Jaeschke Gotthard, **Kurtuluş Savaşı İle İlgili İngiliz Belgeleri, Ankara 1991**

Işın Mithat, **İstiklâl Harbi Deniz Cephesi**, İstanbul 1946

Kafesoğlu İbrahim, **Selçuklu Tarihi**, İstanbul 1972

Kamensky Stébline, **1914-1918 Karadeniz'de Mayın Harbi**, Çev. S. Gökdeniz, İstanbul 1938,

Kansu Yavuz, Yılmaz Öztuna, Sermet Şengöz, **Havacılık Tarihinde Türkler I**, Ankara 1971

Karal Enver Ziya, **Osmanlı Tarihi**, C.V, Ankara 2000

Kazım Karabekir, **İstiklâl Harbimiz**, İstanbul 1988

Keskin Mustafa, **Hindistan Müslümanlarının Milli Mücadele'de Türkiye'ye Yardımları**, Kayseri 1991

Keyüsk Mazlum, **Türk Havacılık Tarihi (1914-1916)**, C.I, Eskişehir 1951

Koca Salim, **Türk Kültürünün Temelleri** 1, İstanbul 1990

Kurat Akdes Nimet, **Çaka Bey: İzmir Civarındaki Adaların İlk Türk Beyi**, Ankara 1966

Kursan Sadettin, **Deniz Mecmuası Makale Bibliyografyası**, İstanbul 1943

Kutay Cemal, **Ege'nin Kurtuluşu**, İstanbul 1981

Kurtcephe İsrafil, **Türk-İtalyan İlişkileri**, Ankara 1995

Lorey Hermann, **Türk Sularında Deniz Harekâtı**, Çev. Tacettin Talayman, C.II, İstanbul 1946

Mengül Sabri, **Türk Boğazlarının (Çanakkale ve Karadeniz) Tarihi (Süel ve Siyasal)**, İstanbul 1937

Metel Raşit, **Atatürk ve Donanma**, İstanbul 1966

Müderrisoğlu Alptekin, **Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları**, Ankara 1990

Müneccimbaşı Ahmet Dede, **Sahaif'ül-Ahbar fi Vekayi'ül-a'sar**, Yay.Haz. İsmail Erünsal, C. I, İstanbul 1973

Mütercimler Erol, **Destanlaşan Gemiler**, İstanbul 1987

----------, **Millî Mücadele'nin Kahraman Gemisi Alemdar**, İstanbul 1989

----------, **İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bir Bakış**, 2. bsk., İstanbul 2004

Nutku Emrullah, **Denizden Sesler Geliyordu**, İstanbul 1973

Parker Alan, **Bir İmparatorluğun Çöküş Tarihi,** İstanbul 1992

Peker Nurettin, **1918-1923 İstiklâl Savaşının Vesika ve Resimleri,** (İnönü, Sakarya, Dumlupınar Zaferlerini sağlayan İnebolu ve Kastamonu Havalisi Deniz ve Kara Hareketi ve Hatıralar) İstanbul 1955

Piri Reis, **Kitab-ı Bahriye**, **Denizcilik Kitabı**, Yay. Haz. Yavuz Senemoğlu, Tercüman 1001 Temel Eser, C.I-II, NO:19, İstanbul 1973

Olgaç Necmettin, **Türk Denizciliğine Umumi Bir Bakış**, Ankara 1952

Onar Mustafa, **Atatürk'ün Kurtuluş Savaşı Yazışmaları I-II**, Ankara 1985

Örnek Rasim, **Deniz Harp Tarihi**, İstanbul 1966

Özakman Turgut, **Vahidettin, Mustafa Kemal ve Milli Mücadele Yalanlar, Yanlışlar, Yutturmacalar**, 3. bsk., Ankara 2000

Özalp Kazım, **Millî Mücadele I (1919-1922)**, Ankara 1998

Özçelik Selahattin, **Donanma-yî Osmanî Muavenet-i Milliye**, Ankara 2000

Özeken Ahmet Ali, **Ereğli Kömür Havzası (1848-1940)**, İstanbul 1944

Öztuna Yımaz, **Başlangıcından Zamanımıza Kadar Büyük Türk Tarihi**, C. II, X, İstanbul 1983

Ülmen Cevat, **Kurtuluş Savaşı'nda Karadeniz**, İstanbul 1943

Sanders Liman von, **Türkiye'de 5 Yıl**, İstanbul 1968

Saraçoğlu Cemaleddin, **Gazi Gemilerimiz**, İstanbul 1953

Sarıhan Zeki**, Kurtuluş Savaşı Günlüğü I-II-III-IV**, Ankara 1994

Selek Sabahattin, **Anadolu İhtilâli**, İstanbul 1968

----------, **Millî Mücadele**, C.II, 2.bsk., İstanbul 1982

Sivri İsmail, **Atatürk'ün Samsun'a Çıkışı**, Ankara 1981

Şimşir Bilal, **Lozan Telgrafları I (1922-1923)**, Ankara 1990

----------, **Lozan Telgrafları II (1922-1923)**, Ankara 1994

Sonyel Salahi Ramazan, **Kurtuluş Savaşı Günlerinde İngiliz İstihbarat Servisi'nin Türkiye'deki Eylemleri,** Ankara 1995

----------, **Kurtuluş Savaşı Günlerinde İngilizlere Geçen T.B.M.M. Gizli Tutanakları**, Ankara 1981

----------, **Kurtuluş Savaşı ve Dış Politika I**, Ankara 1973

Stoddard, Philip H., **Teşkilât-ı Mahsusa,** İstanbul 1993

Şemsutdinov A. -Y.A. Bagirov, **Bir Kara Gün Dostluğu**, Çev. A.Hasanoğlu, İstanbul 1979

Şıvgın Hale, **Trablusgarp Savaşı ve 1911-1912 Türk-İtalyan İlişkileri**, Ankara 1989

Taneri Aydın, **Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri**, Ankara 1981

Tarman Sıtkı, **Türk Havacılık Tarihi (İstiklâl Harbi) 1918-1923**, C.II, Eskişehir 1953

Tevetoğlu Fethi, **Milli Mücadele Yıllarındaki Kuruluşlar**, Ankara 1991

Tevetoğlu Fethi, **Atatürk'le Samsun'a Çıkanlar**, Ankara 1987

Turan Osman, **Selçuklu Tarihi ve Türk İslâm Medeniyeti** , 5.Baskı, İstanbul, 1996

Turan Osman, **Türk Cihan Hakimiyeti Mefkuresi Tarihi,** İstanbul, 1999

Tunççapa Şakir, **Çanakkale Harbi Hatıralarım**, İstanbul 1958

Turan Refik, **"Millî Mücadele'de İnebolu-Kastamonu-Ankara Hattı**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara

Tursun Bey, **Fatih'in Tarihi (Tarih-i Ebu'l Feth)**, Yay. Haz. Ahmet Tezbaşar, Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, **T.B.M.M. Hükümeti Dönemi**, C.IV, Ksm. I, Ankara 1984

Tutel Eser, **Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası**, İstanbul 1997

Uluçay M. Çağatay, **İlk Müslüman Türk Devletleri**, 2. Bsk., Ankara 1975

Uzunçarşılı İsmail Hakkı, **Osmanlı Tarihi,** C.I-V, Ankara 1995

----------, **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, Ankara 1988

Ülmen Cevat, **Kurtuluş Savaşında Karadeniz**, İstanbul 1943

Yalçın E. Semih- Salim Koca, **Mustafa Kemal Paşanın Anadolu'ya Geçişi**, Ankara 2005

Yavuz Bige, **Kurtuluş Savaşı Döneminde Türk-Fransız İlişkileri (1919-1922)**, Ankara 1994

Yavuz Celalettin , **Osmanlı Devleti'nde Yabancı Misyonlar,** İstanbul

Yıldırım Hüseyin, **Risale-i Mevkute-i Bahriye, Deniz Mecmuası, Donanma Dergisi, Deniz Kuvvetleri Dergisi Makaleler Dizini**, Ankara 1994

Wallach Jahuda, **Bir Askeri Yardımın Anatomisi**, Çev. Fahri Çeliker, bsk. II, Ankara 1985

H. W. Wilson, **Zırhlı Devrinden Büyük Harbe Kadar Deniz Muharebeleri**, Çev. Lütfi Çekiç, İstanbul 1937

VI) Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Yayınları:

Türk İstiklâl Harbi, **İdari Faaliyetler,** C.VII., Ankara 1975

----------, **İdari Faaliyetler**, C.VII, Ankara 1984

----------, **Batı Cephesi,** C.II, 6. Kısım, 1. Kitap, Ankara 1967

----------, **Batı Cephesi**, C.II, I-II. Kısım., Ankara 1999

----------, **Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı**, C. V, Ankara 1963

----------, **Deniz Cephesi (Saim Besbelli)**, C.V, Ankara 1964

VII) Makaleler:

Abdurrahman Şeref, **"Rus Gemisi "Krap'ın" Büyük Harpte Karadeniz Boğazı Önünü Mayınlaması"**, C.43, S. 321, İstanbul 1932

Ahmet Şevket, **"Büyük Harp Esnasında Almanya ile Türkiye Arasındaki Nakliyat Yolları"**, Yay. Haz. Döndü Babuçoğlu, Askeri Tarih Bülteni, S.42, Ankara 1992

Akgül Hüseyin, **"Türkiye Selçuklu Devleti'nin Akdeniz Siyaseti"**, Türkler Ansiklopedisi, C.VI, Ankara 2001

Aktepe Hayrettin, **"I. Dünya Savaşı'nda Denizden Yapılan Bombardımanlar"**, Deniz Kuvvetleri Dergisi, S.583, Ankara 2002

Alaysa H. Fikret, **"Türk Hava Kuvvetleri"**, Türk Kültürü Dergisi, S.22, Ordu Sayısı, Ankara 1964

Aslanapa Oktay, **''Türk Denizciliği ve Selçuklu Tersaneleri''**, Türk Kültürü, Ankara 1974

Ateş Dinçer, **"Meis Baskını"**, Askeri Tarih Bülteni, S.42, Ankara 1997

Aybek Zafer Hasan, **" I. Cihan Harbi'ndeki Temaslar"**, Hayat Tarih Mecmuası, S.10, C.II, İstanbul 1969

Aydın Mesut, **"Millî Mücadele Döneminde İstanbul'da Faaliyette Bulunan Gizli Gruplar"**, Türkler, C.XV, Ankara 2001,

Ayın Faruk -Erkan Göksu, **"Birinci Cihan Harbi Öncesinde Türkiye"**, Askeri Tarih Bülteni, S.51, Ankara 2001

Ayın Faruk-Erkan Göksu, **"Osmanlı Bahriyesinin Tarihsel Gelişimi ve Bahriye Teşkilâtı"** Askeri Tarih Bülteni, S.52, Ankara 2002

Baştav Şerif, **"Avrupa Hunları"**, Türkler, Yeni Türkiye Yayınları, C. I, Ankara 2001

Baykal Hülya, **"Millî Mücadele'de Mustafa Kemal Paşa İle Cemal Paşa Arasında Yazışmalar"**, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, C.V, S. 14 ayrıbasım, Ankara, 1989

Birol Akgün, **"Osmanlı Türklerinin Amerika'ya Göçü"**, Türkler, Yeni Türkiye Yay., C. XX, S.894,1923

Bayur Hilmi, **"Balkan Savaşı'nda Türk Filosunun Durumu"**, Belleten, Ankara 1978

Besbelli Saim, **"Birinci Dünya Harbinden Bazı Mühim Hadiseler"**, Donanma Dergisi, C.65, S. 403, İstanbul

Beşirli Mehmet, "**Birinci Dünya Savaşı Öncesi Büyük Güçlerin Osmanlı Stratejileri, İttihatçıların ve Alman Nüfuzunun Tanınması**'', Türkler, Yeni Türkiye Yayınları, C.13, Ankara, 2001,

Birinci Dünya Savaşı Ansiklopedisi, **"İçten Vurulan Donanma"**, C.I., Görsel Yayınları, İstanbul 1983

----------, **"Tarihin Yazdığı Kader"**, C.I, Görsel Yayınları, İstanbul 1983

----------, **"Rusya'ya Açık Bırakılan Kapılar"**, C.I, Görsel Yayınları, İstanbul 1983

----------, **"Namlular Türkiye'ye Çevriliyor"**, C. II, Görsel Yayınları, İstanbul 1983

----------, **"Dünya'nın En Büyük Donanması Çanakkale'de"**, C.II, Göksel Yayınları, İstanbul 1983

----------, **"Türkleri Deniz Tutuyor"**, C.II, Görsel Yayınları, İstanbul 1983

Brook Kevın Alan, **"Hazar-Bizans İlişkileri"**, Çev. Zülfiye Valiyeva, Türkler, Yeni Türkiye Yay., C.2, Ankara 2000

Büyüktuğrul Afif, **"Osmanlı-Yunan Silahlanma Yarışı",** Belleten Dergisi, Ankara 1975

----------, **"Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Donanması"**, Silahlı Kuvvetler Dergisi, S.213, Ankara 1965

----------, **"II. Meşrutiyet Sonrası Deniz Kuvvetlerimizin Düzenlenmesi Çabaları",** Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, C.I, S.5, Ankara 1968

----------, **"Balkan Savaşlarında (1912-1913) Osmanlı Donanması"**, Silahlı Kuvvetler Dergisi, S.213, Ankara 1965

----------,"**İstiklâl Savaşında Türk Sularında Yabancı Devlet Donanma Harekâtı**", Belleten, C.39, S.153, Ankara 1975

----------, "**Kurtuluş Savaşımızda Deniz Harekâtı ve Deniz Kuvvetlerinin çalışmaları II**", BTTD, S.50, Ankara 1971

----------, **"Türk Boğazlarının Tahkimat Tarihi ve Savunma Prensipleri"**, C.75, S.465, Ankara 1969

Çapa Mesut, **"Karadeniz'de Yunan Gemilerinin Faaliyetleri ve Trabzon Üzerindeki Etkileri"**, Askeri Tarih Bülteni, S.42, Ankara 1997

Çetin Birol, **"Osmanlı İmparatorluğunda Askerî Teknolojilerin Takibi (1700-1900)"**, C. XIII., Türkler Ansiklopedisi, Ankara 2001

Çolak Mustafa, **"Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğuna Yardım Çabaları"**, Türkler, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2001

Dağıstan Adil, **" Millî Mücadele'de Türk-Fransız İlişkileri**", Türkler, C. XVI., Ankara 2001

Demir Ahmet, **"Cumhuriyet Devrinde Türk Donanması"**, Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, S.142, İstanbul 1971

Daver Abidin, **"Birinci Dünya Harbinde Türk Donanmasının Marmara ve Ege Denizi'ndeki Harekâtı"**, Resimli Tarih Mecmuası, C.IV, S.42, İstanbul 1953

----------, **"Birinci Dünya Harbinde Türk Donanmasının Karadeniz Harekâtı"**, Resimli Tarih Mecmuası, C.IV, S.42, İstanbul 1953

Dokur Aydın, **"I. Dünya Savaşı'nın Dönüm Noktası"**, Hayat Tarih Mecmuası, C.II, S.12, İstanbul 1969

Emir Ali Haydar, **"İmroz Baskını"**, Askeri Tarih Bülteni, S.53, Ankara 2002

Ethem, **"Cihan Harbinde Tayyarecilik"**, Deniz Mecmuası, C:43, S.322, İstanbul 1931

Evsile Mehmet, **"Kurtuluş Savaşı'nda Askerî Nakliye Hizmetleri"**, Türkler, C.XVI, Ankara 2001

Hergüner Mustafa, **"Aydın ve Preveze Gambotları"**, Askeri Tarih Bülteni, Ankara 2002

İnci Tevfik, **"Alemdar Gemisinin Millî Mücadelede Karadeniz'e Kaçırılışı ve İlk Savaşı"**, Resimli Tarih Mecmuası, C.IV, S.43, İstanbul 1953

İzzet Afif, **"Akdeniz'de Yavuz ve Midilli"**, Deniz mecmuası, C.III, S.333

Ilgar İhsan, **"Ege Denizi'ndeki Adaları Nasıl Kaybettik?"**, Hayat Tarih Mecmuası, Sıra No: 113, C.1, S.5,İstanbul 1972,

Kasalak Kadir, **"Büyük Devletlerin Osmanlı Devleti'ne Karşı Takip Ettikleri Siyaset I"**, Askeri Tarih Bülteni, S.45, Ankara 1998

----------, **"Büyük Devletlerin Osmanlı Devletine Karşı Takip Ettikleri Siyaset II"**, Askeri Tarih Bülteni, Ankara 1999

Kayabalı İsmail-Cemeder Aslanoğlu, **"Deniz Kuvvetleri"**, Türk Kültürü, S.10, Ankara 1972

----------, **"Donanmada Lojistik"**, Türk Kültürü Dergisi, S.117, Ankara 1972

Kayabalı İsmail-Cemeder Aslanoğlu, **Deniz Bataryalarının Faaliyetleri**, Türk Kültürü, S. 117, Ankara 1972

Kayhan Hüseyin, **"Osmanlı Öncesi Akdeniz ve Çevresinde Türk Korsanları"**, Doğu-Batı Dergisi, Ankara 2005

Keser Ulvi, **"I. Dünya Savaşı'nda Kıbrıs Hava Faaliyetleri"**, S.344, Ankara 2003

Kürşat Cengiz, **"Akdeniz üzerinde Çıkar Mücadelesi ve Türkiye"** Deniz Kuvvetleri Dergisi, C.76, Ankara 1970

Noyan Bahri S., **"Türkiye'de İlk Maden Kömürü"**, Hayat Tarih Mecmuası, C.II, S.4, İstanbul 1969

Pehlivanlı Hamit, **"Teşkilât-ı Mahsusa Kuzey Afrika'da 1914-1918"**, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, C.XVI, S.47, Ankara 2000

Osman Nuri, **"Balkan Savaşı Anıları (1912-1913)"**, Askeri tarih Bülteni, S.43, Ankara 1997

Öndeş Osman, **"Avnullah Korveti'nin Batışı"**, Hayat Tarih Mecmuası, S.11, C. 2, sıra: 47, İstanbul 1968,

----------, **"Deniz Savaşları"**, Hayat Tarih Mecmuası, C:I, S:6, İstanbul 1974

Nutku Emrullah, **"Deniz Cephesi",** Yakın Tarihimiz, C.I, S.2, 1962

----------, **"Alemdar",** Yakın Tarihimiz, C.I, S.8, 1962

----------, "**Muharebe ve Zafer"**, Yakın Tarihimiz, C.I, S.9, 1962

----------, **"Kahramanlar Verilmez"**, Yakın Tarihimiz, C.I, S.10, 1962

----------, **"Habersiz gelen Misafir"**, Yakın Tarihimiz, C.I, S.11, 1962

----------, **"İstanbul'da Yer altı Çalışmaları"**, Yakın Tarihimiz, C.I, s.12, 1962

----------, **"İlk Ganimet",** Yakın Tarihimiz, C.I, S. 13 , 1962

----------, **"Muavenet-i Bahriye Grubu"**, Yakın Tarihimiz, C.II, S.13, 1962

----------, **"Yelken Taliminden Dönmeyenler"**, Yakın Tarihimiz, C.II, S.15, 1962

----------, **"Bahriye Dairesi"**, Yakın Tarihimiz, C.II, S.17, 1962

----------, **"Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı"**, Yakın Tarihimiz, C.II, S.18, 1962

----------, **"Enosis'in Zaptı"**, Yakın Tarihimiz, C.II, S.20, 1962

----------, **"İstiklâl Savaşında Denizciler"**, Yakın Tarihimiz, C.II, S.22, 1962

----------, **"Ümit Vapuru Yolcuları",** Yakın Tarihimiz, C.II, S.23, 1962

----------, **"İstiklâl Savaşı'nda Denizciler"**, Yakın Tarihimiz, C.II, S.25, 1962

----------, **"Anadolu'ya Sevkıyat"**, Yakın Tarihimiz, C.II, S.26, 1962

----------, **"İstanbul'un Armağanları"**, yakın Tarihimiz, C.III, s.29, 1962

----------, **"Düşman Göründü"**, Yakın tarihimiz, C.III, S.32, 1962

----------, **"Millî Mücadele Ruhu",** Yakın Tarihimiz, C.III, S.37, 1962

----------, **"Rüsumat 4'ün Serencamı"**, Yakın Tarihimiz, C.III, S.38, 1962

----------, **"Garip Bir Sandal Sefası"**, Yakın Tarihimiz, C.III, S.39, 1962

Ünlü Rasim, **"Atatürk'ün Cumhurbaşkanlığı Döneminde Deniz Kuvvetlerimiz"**, Türk Denizcilik Tarihi, Ankara 2002

Sarıkoyuncu Ali, **"Zonguldak ve Havalisinin Millî Mücadele'de Ekonomik ve Stratejik Bakımdan Önemi"**, Atatürk Yolu, C.II, Ankara 1997

----------, **"Millî Mücadele Döneminde Zonguldak Kömür Havzası'nda Fransız-İtalyan Rekabeti ve İtalya'nın Faaliyetleri"**, Atatürk Yolu, C.II, S.7, Ankara 1991

Sunol Şemsi, **"Birinci Dünya Harbi'nde Peyk-i Şevket"**, Donanma Dergisi, C.65, S.402, İstanbul 1953

Thobie Jacques, **"I. Dünya Savaşı Öncesinde Osmanlı İmparatorluğu'nun Gücü"**, Çev. Y Yavuz Ekmen, Türkler, Yeni Türkiye Yayınları, C.XIII, Ankara 2001

Tuncer Umur, **Balkan Harbi'nin Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanması'nın Durumu**, İstanbul 1991 (yayınlanmamış doktora tezi)

Tuncoku Mete, **"Çanakkale Savaşlarında Bir Rus Kruvazörü: Askold"**, Belgelerle Türk Tarihi, S.2, İstanbul 1985

Türkmen Zekeriya, **"Mütareke Döneminde(1918-1921) Ordu"**, Askeri Tarih Bülteni, Ankara1996

Vehbi Ziya, **"Çanakkale Muharebatında İngiliz Denizaltı Gemilerinin Aldığı Vazifeler ve Bahriyemizin Bu Gemilerle Mücadelesi"**, C.46, S.334, Deniz Mecmuası,İstanbul 1934

Yaşar Süleyman, **"İlk Deniz Nakliyatı"**, Yakın Tarihimiz, C.II, S.19, İstanbul

EKLER

EK-1

Birinci İnönü Savaşı için deniz yoluyla Felah Grubu tarafından cepheye ulaştırılan esliha ve mühimmatı gösterir tablodur[1].

Cins	Adet	Sandık
Piyade Tüfeği	2692	---
Hafif makineli Tüfek	28	---
Ağır makineli Tüfek	22	---
Piyade Tüfeği Mekanizması	931	---
Kasatura	24	---
Aydınlatma tabancası	20	---
Ağır makineli tüfek cephane Şeridi	13	10
Ağır makineli tüfek cephane Kutusu	741	---
Ağır makineli tüfek kapak takımı	54	---
Ağır makineli tüfek nişan dürbünü	1	---
Ağır makineli tüfek yedek dürbünü	62	---
Havan Topu	1	---
Piyade mermisi	---	159
El bombası	27650	16
Uçak bombası	---	4
Kılıç	3310	---
75 mm.lik sahra topu	16	---
75 mm.lik mermi	1807	---
Çeşitli tapa	5000	---
Top kaması	7	---
Nişan dairesi	4	---
Batarya dürbünü	150	---

[1] TİH; ***İdarî…***C.VII, Ankara 1984, s.250

Açı ölçme aleti	11	---
Top dürbünü	10	---
Mermi kapsülü	1000	---
Telefon	61	---
Çeşitli santral	15	---
Sahra kablosu	---	29
Telefon ve telgraf kablosu	---	48
200 yataklı komple seyyar hastane	1	---
Tıbbi malzeme	---	9
Süngülük	5026	---
Ekmek torbası	336	---
Matara	270	---
Tevhit semer	230	---
Araba koşum takımı	503	---
Eyer takımı	96	---
Arka çantası	158	---

EK-2

Kütahya-Eskişehir Savaşları sırasında İstanbul'dan kaçırılarak Anadolu'nun çeşitli liman ve iskelelerine getirilen askeri mühimmatı ve eslihayı gösterir tablodur[2].

Cins	Adet	Balya	sandık	Kilogram	Kilometre	metre
Piy. Tüf.	148					
Haf. mak. Tüf.	5					
Ağır mak. Tüf.	10					
Tüfek namlusu	2279					
Tüf. Parç.	8511					
Aydınlatma tabancası	200					
Ağır mak. Tüf. Ydk. Namlusu	222					
Ağır mak. Tüf. Doldurma alt.	13					
Ağır mak. Tüf. Cephane kutusu	38					
Ağır mak. Tüf. Cephane şeridi	1128					5000
Ağır mak. Tüf. İcra yayı	140					
Ağır mak. Tüf. Mlz.	1100		299			
Piy. Fişeği	135000		9172			
Aydınlatma fişeği	17000					
Fişek kapsülü			20			
El bombası	31080					
Bomba tapası	4650					
Bomba kapsülü	2000000		80			
Uçak bombası	63					
Uçak bomb.tapası ve kapsülü	1049		23			
Kasatura	1051					
Çelik başlık	240					
7,5 luk sahra ve dağ mermisi	11110		132			
Mantelli top mermisi	1270					
Çeş. Mermi	4006					
Çeş. Hartuç	360					
Çeş. Tapa	9300					
Top kaması	6					
Müsademe iğnesi	150					
Çeş. Top prç.	533					
Zaviye ölçme alt.	20					
Batarya dürbünü	1		1			
Top dürbünü	4		1			
Mantelli nişangahı	50					
Top nişangahı	15					
Nişan dairesi	20					
Mermi kapsülü	2200					
Tel makası	566					
Tahrip kalıbı			3			
Tahrip çantası	100					
Artezyen kuyu	2					

[2] **TİH; Deniz…,**C.V.**,** s.312-313

tkm.						
Telefon	720					
Hat muayene telefonu	276					
Baş tlf.	37					
Çeş. Santral.	118					
Tlf. Prç.	122					
Telsiz telgraf	20					
Parıldak	11					
Palaska	46144					
Kütüklük	46090					
Süngülük	15026					
Sırt çantası	10300					
Peksimet torbası	8000					
Matara	15000					
Potin	10000					
Çarık mermisi	31000	77				
Dikiş mak.	36					
Eyer tkm.	82					
Tevhid semeri	154					
Koşum tkm	376					
Belleme ve çul	376					
Saraç makinesi	9					
Portatif çadır	6700					
Büyük çadır	55	45				
Pusula	13					
Çeşt. Tezg.	197		73			
Tezg. Ve ydk. Prç.	448		87			
Topç. Malz. Tezg.	177					
Eyer, dürbün, top, tüf. Prç.		76	644			
Uçak Benzini				10500		
Kösele				3000		
Sahra kablosu					2697	

EK-3

Sakarya Savaşı sırasında İstanbul'dan Felah Grubu tarafından kaçırılan eslihayı gösterir tablodur[3].

Cins	Adet	sandık	Atım	kilogram	çuval	torba	Bidon	varil	metre	balya
Piy.tüf	2015									
Tabanca	8									
Bomba topu	4									
Tüf. Namlusu	1371									
Tüf. mekanizması	3669									
Aydınlatma tab.	247									
Telemetre	3									
Kapsülü boş kovan					83					
Çeş.piy.mer.	4319197									
Aydınlatma mer.	1031									
El bombası	14261									
Tab. Fişeği		8								
Bomb. tapası	42									
Bomb. Tapası		20								
Kasatura	449									
Çelik başlık	128									
7.5 dağ ve sahra topu	7									
Mantelli topu	35									
10.5 obüs topu	2									
7.5 luk top mermisi			1482							
7.5 luk top mermisi		66								
Mantelli mermisi			5441							
Mantelli mermisi		381								
15 lik obüs mermisi			1940							
Çeş. top. Mermisi			606							
Çeş. Hartuç	369									
Çeş. Hartuç								3		
Çeş. Tapa	1740									
Top kaması	281									
Vidalı fünye	3300									

[3] TİH; ***Deniz…,*** C.V, s..344-347

Dumansız barut				360						
Dumansız barut						528				
Çeş. Top parçası		71								
Nişan darbesi	4									
Batarya dürbünü	7									
Top dürbünü	137									
Çeşitli. Nişangah	9									
Zaviye ölçme Alt.	13									
Mermi kapsl	6000									
Mermi kapsl		161								
Tel marksı	1242									
Ateşleme makinesı	100									
Tahrip kalıbı	960									
Tahrip kalıbı	35700									
Trotil		154								
Trotil								69		
Küteberka fitili	4860									
Çabuk ateşleme fitili	600									
Elektrik fün.	3500									
İsthkm mod. Kazma	3938									
İsthkam mod. Kürek	5477									
İsthkam mod. Balta	1610									
İsthkam mod. Balta kılf.	980									
Portatif kürek	1500									
Portatif balta	326									
Telefon	611									
Baş mikrofonu	37									
Çeş. Santral	19									
Telfn. Parç.		5								
Sahra kablosu									97000	
Telsiz telgraf baş tlf.	6									
Deniz uçağı	4									
Uçak lastiği	10									
Palaska	20190									
Kütüklük	10000									

Süngülük	10000									
Tüfek kayışı	6300									
Arka çantsı	10030									
Ekmek torbası	10000									
Ekmek torbası										24
Peksimet torb.	8000									
Matara	16470									
Ceket	1000									
Bel kemeri	3000									
Dikiş mak.	65									
Oto parç.	1500									
Dürbün	200									
Çeş. Tezgah	130									
Çeş. Tezgah		19								
Piy., topçu, muh. tezgah gereçleri		308								
Piy., topçu, muh. tezgah gereçleri					440					
Uçak benzini				5000						
Vakum yağı				303						
Vakum yağı							12			

EK-4

Büyük Taarruz öncesi ve sonrasında İstanbul'dan Anadolu'ya Felah Grubu vasıtasıyla kaçırılan eslihayı gösterir tablodur[4].

Cins	adet	sandık	atım	kilogram	çuval	kangal	bidon	çift	metre	torba	sepet
Piy. Tüf.	179										
Hafif mak. Tüf	1										
Tüf. parç.	10000										
Aydınlatma tabancası	17										
Şeriflik keten									12358		
Boş kovan	2166000										
Boş kovan					444						
Piy. Cephanesi	2797										
Piy. Cephanesi		2652									
Piy. Cephanesi					12						
El bomb.	100										
El bomb.		160									
Kasatura	1105										
Bomba tapası	54001										
Bomba kapsülü	1000031										
Kılıç	500										
Dağ ve sahra topu	13										
Mantelli topu	5										
150 mm. Lik ağır obüs	4										
Uçak savar topu	1										
75 mm. Top merm.			186503								
75 mm. Lik top merm.											640
Mantelli merm.			3873								
Mantelli merm.		2837									
105 mm. lik dağ ve sahra obüs merm.			91497								
105 mm. lik dağ ve sahra obüs merm.											3807
105 mm. lik uzun top merm.			4635								
150 mm. lik sahra ve Skoda obüs merm.			4607								
Çeş. Top merm. (699'u uçak savar)			26468								
Çeş. Hartuç	8000										
Top tapası	50										
Top kaması	50										
Dumansız barut										101	
150 mm. lik çaplanmamış	2903										

[4] **TİH**; ***İdarî…***C.VII, Ankara 1984, s.399-402 ve 500

mermi kovanı											
75 mm.lik top namlusu	20										
Top beşiği	6										
Top kalkanı	63										
Nişan dairesi	8										
Batarya dürbünü	16										
Top dürbünü	5										
Mantelli nişangahı	5										
Projektör	6										
Mermi kapsülü	519										
Mermi kapsülü		13									
Tel makası	1576										
Ateşleme mak.	10										
Tahrip fişeği	5098										
Küteberka fitili		102									
Küteberka fitili							375				
Çabuk ateşleme fitili										1000	
Elektrk füny.	1250										
İsthkm mod. Kazma	15558										
İsthkm mod. kürek	19620										
İsthkm mod.balta	1517										
Port. Kürek	6013										
Kürek kılıfı	3072										
Port. kazma	2173										
Port. Kazma kılıfı	522										
Port. Balta	461										
Kum torbası	45227										
Tahrip çant.	20										
Köprü gerç.	44										
Santral	2										
İzolatör	536										
Telsiz telgraf			2								
Telsiz telgraf gereçleri								9			
Parıldak	8										
Uçak bombası ve tapası	280										
Sıhıyye çant.	100										
Palaska	3101										
Kütüklük	14293										
Süngülük	3129										
Süngülük						6					
Tüf. kayışı	123										
Sırt çant.	5980										
Ekmk torb.	10350										
Peksimet torbası	5000										
Matara	16439										
Potin									270		
Kürklü yelek	8000										
Ceket	13000										
Çorap	10240										
Kar başlığı	1763										
Kilim	8000										

Balta	366										
Dikiş mak.	117										
Kumaş									13800		
Eyer tkm.		42									
Araba ve nak. Koşm. Tkm.	5										
Araba ve nak. Koşm. Tkm.					47						
Tımar grç.	500										
Portatif çadır	620										
Büyük çadır	6										
Kar gözlüğü	50000										
Çeş. Tezgah	13										
Çeş. Tezgah		4									
Vaketa işl. Tabak fab. Malz.		298									
Komple merm. Fab.	1										
Polugon malz.		65									
Çeş. Tezg. Ve yed. Parç.	4106										
Çeş. Tezg. Ve yed. Parç.		35									
Çeş. Tezg. Ve yed. Parç.					227						
Elekt. ve uçak malz.	648										
Elekt. ve uçak malz.		249									
Sinema mak.	1										
75 mm. lik top merm.	21214										
Çeş. Top merm.	1388										
Çeş. Tapa	8382										
Çeş. Tapa		6									
Top kaması	1845										
Vidalı füny.	1350										
Dumansız barut				200							
150 mm. lik çaplanmamış kovan	319										
Zaviye ölç. Alt.	27										
Projektör	3										
Mermi kapsülü	1000										
İsthkm.merm. kapsülü Mod. Kürek	5752										
Telsiz telgraf malz.		46									
Telsiz telgraf malz.					47						
Kütüklük	10000										
Araba ve naklye koşm. Tkm.					47						
Vaketa işlyn. Tabak fab.	1										

EK-5

Büyük Taarruz öncesi ve sonrası M.M.Grubunun İstanbul'dan kaçırdığı eslihayı gösterir tablodur[5].

Cins	adet	sandık	Atım	kilogram	metre	kangal	demet
Çeş. Tüf.	49						
Mak. Tüf. ceph. Kutusu	33						
Ağr. Mak. Tüf. Kızağı	6						
Aydınlatma tabancası	8						
Mızrak	970						
Çeş. Piy. Cephn.	286600						
75. lik sahra topu	7						
105 lik obüs topu	3						
Mantelli topu	5						
Uçaksavar topu	1						
Bomba topu	9						
7.5 luk top mermisi			99974				
10.5 luk top mermisi			16092				
15 lik top mermisi			1839				
12 lik top mermisi			1800				
Mantelli top mermisi			3092				
Çeş. Hartuç	30455						
Çeş. Hartuç	3734						
Barut		2147					
Barut	333						
Barut				2562			
Mermi tapası	128169						
Bomba tapası	64500						
Top kapsülü	5696700						
Fişek kapsülü	1532600						
Uçak bombası	6550						
Çeş. Top kovanı	10502						
16 modeli top bombası	158900						
Top kaması ve kama bloğu	87						
Telemetre	9						
Batarya dürbünü	40						
Top dürbünü	99						

[5] **TİH; *İdarî*…**C.VII, Ankara 1984 s.361 vd.

El dürbünü	319						
Telefon	386						
Santral	2						
Mikrofon	113						
Kuru pil	400						
Sahra kablosu						64	
Bakır tel							22
İzolatör	7649						
Palaska	43479						
Matara	69999						
Ekmek torbası	41016						
Tüfek kayışı	1003						
Bel kemeri	433						
Dilli toka	1718						
Portatif kürek	5072						
Portatif çadır	185						
Kazma	40						
Kar gözl.	200						
Çadır bezi					3442		
Çadır bezi	277						
Çuval	733						
Kilim	249						
Balon	1						
Velense	300						
Çeş. düğme	1350000						
Kazan	97						
Dikiş mak.	101						
Karavana ve bakraç	311						
Tabak ve tas	165						
Süzgeç ve tava	559						
Kundura malz.	4489						
Tahta çivi				15			
Demirci malz.	163						
Marngz. Malz.	735						
Marngz. Tezgh.	4						
Matkap	55						
Tezgh malz.	604						
Başlık	2102						
Çeş. Yular	3639						
Koşum tkm.	2957						
Semer	2471						
Nal	135630						
Mıh	7708350						
Nal demiri	40000						
Nal çantası	448						
Çağ torbası	944						
Yem torbası	845						
Tımar malz.	14469						
Nalbant malz.	705						
Saraç malz.	13						
Dikiş makarası	13219						
Çaş. Tezgah	37						
Tezgah parçası	21						

Tahrip kalıbı	131						
Tahrip fişeği	2013						
Burgu fişeği	584						
Dinamit				625			
Klor baryum				2223			
Kükürt				1702			
Reçine				27			
150 mm lik obüs mermisi	84						
105 mm lik obüs merm.	1470						
77 mm. lik sahra merm.	4801						
75 mm. lik seri sahra mermisi	7413						
75 mm. lik cebel mermisi	2157						
75 mm. lik kudretli cebel mermisi	591						
75 mm. lik Fr. cebel mermisi	2864						
Uçak bombası	116						
Top barutu				2596			
Piy. Tüf.	662						
Tüfek ve mekanizma	262						
Filinta	3						
Aydınlatma tabancası	2						
Mızrak	1010						
Osm. ve Alm. Piy. Merm.	1643100						
Rus piy. mermi.	768000						
Çeş top kovanı	5370						
Saplı Alm. El bombası	19580						
Top kaması	7						
Telemetre sehpası	115						
Telemetre sehpası	14						
Top dürbünü	30						
Nişangah	94						
Batarya dürbünü	126						
Ağır ve haf. Mak. Tüf.	27						
Mak. Tüf. şeridi	100						
Telefon	25						
Telefon kablosu	10						
Kütüklük	1630						
Palaska	15501						
Matara	28786						

Ekmek torbası	13716						
Sırt çant.	2045						
Çanta bez kayışı	2379						
Port. Kürek ve kılıfı	11264						
Kazma	500						
Kar gözl.	50278						
Hasta tezkiresi	145						
Tükrük hokkası	10000						
Ördek	200						
Kazan	365						
Karavana	570						
Mutfak malz.	1846						
Eyer tkm.	38						
Üzengi	600						
Zahma kayışı	450						
Çeş.eyer tokası	73850						
Kantarma	5696						
Başlık	264						
gem	1500						
top koşumu	314						
Nakliye koşumu	245						
Tevhid semeri	53						
Nal	71824						
Mıh	2577030						
Kaşağ	2254						
Gebre	274						
kolan	5637						
Marangoz tezg.	5						
Sırt çantası	6361						

EK-6

21 Mart 1921 tarihinden itibaren Doğu Cephesi'nden Batı Cephesine denizyoluyla İnebolu'ya gönderilmesi planlanan silah ve mühimmatı gösterir tablodur[6]

cins	**adet**	**sandık**
İng. Piy. Tüf.	1960	
Martin Tüf.	2300	
Mekanizmasız Tüf.	2500	
Rus Piy. Merm.	806	
İng. Piy. Mer.	2000	
Fr.Piy. Merm.	4000	
Sahra Topu		4
Krup Dağ Topu		1
Şinayder Dağ Topu		10
Güçlü Dağ Topu		16
Mantelli Kama ve Nişangahı		18
Dağ Topu Merm.	8000	
Osm. Dağ Topu Merm.	14000	
Osm. Mantelli Top Mermisi	3000	

25 Mayıs 1921 günü 1666 atımlık Rus sahra top mermisi Trabzon'dan yola çıkmış, 5340 atımlık Osmanlı top mermisi de Karabıyık'a sevk edilmişti[7].

EK-7

M.M. Grubunda; Boğaziçi, Anadolu ve Rumeli Yakasında Silah ve Cephane Kaçırılmasını Organize Edenler Kaçıranlar ve Anadolu'ya Nakledenler[8].

1) Binbaşı Kenan (Esenkut)
2) Topçu Yüzbaşı Kemal Bey (Altuğ)
3) Binbaşı Eyüp Sabri Bey
4) Bahriye Binaşı Selahaddin Bey (Sağır)
5) Binbaşı Bahaeddin Bey
6) Binbaşı Cemil Bey
7) Yüzbaşı Ziya Efendi
8) Yüzbaşı Kemal Efendi
9) Topçu Yüzbaşı Süleyman Efendi
10) İtafaiye Yüzbaşı Süleyman Efendi
11) Çarkçı Yüzbaşı Hikmet Efendi
12) Yüzbaşı Tatar İzzet Efendi
13) Yüzbaşı Memduh Efendi
14) Yüzbaşı Cemal Efendi
15) Yüzbaşı Murat Efendi
16) Mülazım Faruk Efendi
17) Mülazım Mahir Efendi
18) Dilşat Bey (Turgut Reis Gambotu 2. Kaptanı)
19) Emekli Yüzbaşı İhsan Efendi

---

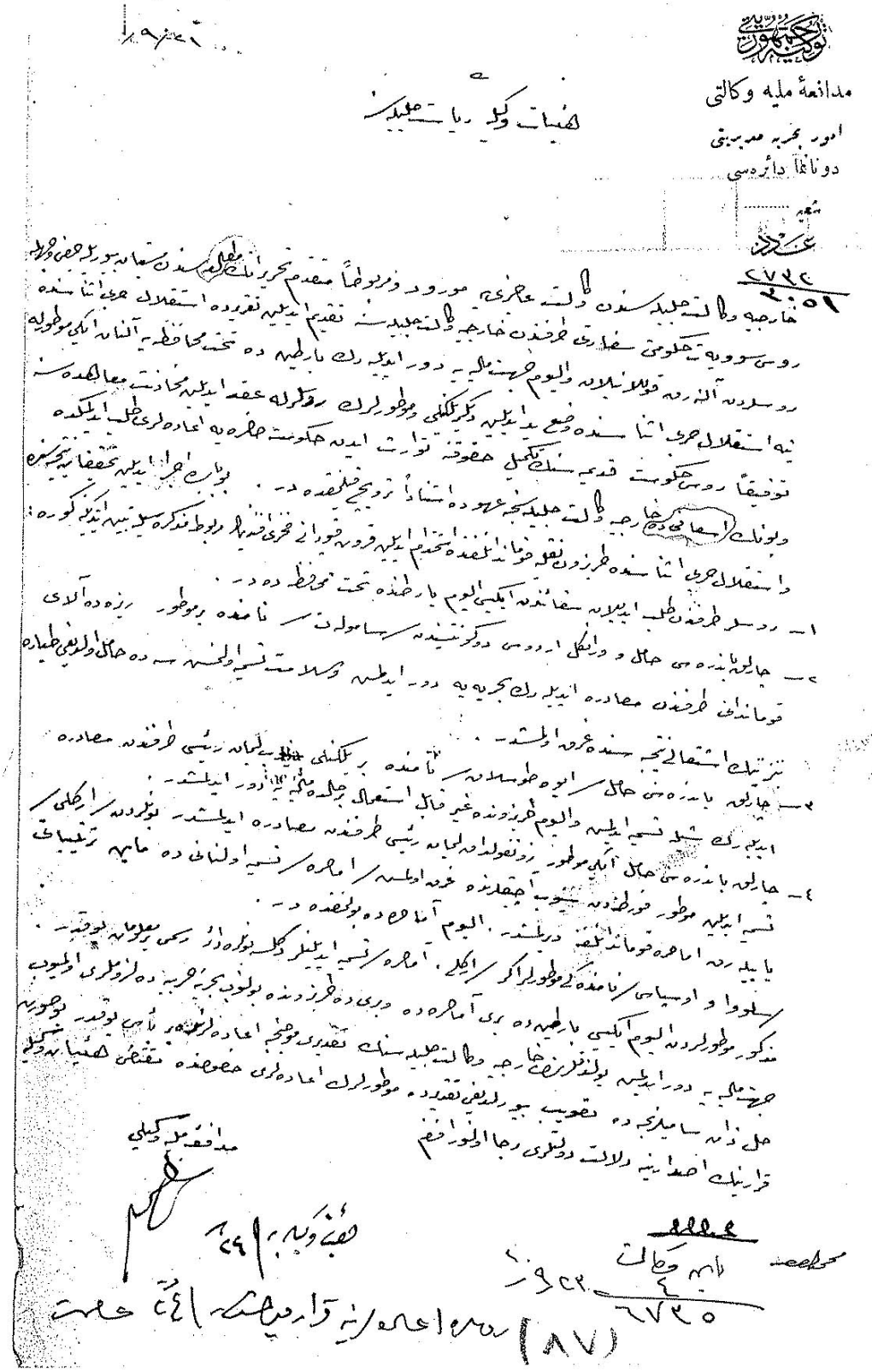
[6] **TİH**; ***İdarî…***C.VII, Ankara 1984, s.259
[7] **a.g.e.**, s.307
[8] Balcı; **a.g.e.**, s.137-143

20) İzmirli Abdulkadir Efendi
21) Cevat Bey (Gümrük Muhafaza Baş Memuru)
22) Milis Binbaşı Hacıoğlu Hafız Mehmet Ragıp Bey
23) Milis Yüzbaşı İlyas Sami (Kalkavanoğlu)
24) Milis Yüzbaşı İpsiz Recep
25) Büyükdereli David Sehakkuli
26) Anadolukavağı Liman Çavuşu Karabet Efendi
27) Avukat Aziz Bey (Özgür)
28) Balıkçı Adil Reis
29) Balıkçı Şevki Reis (Erbaş)
30) Sürmeneli Mustafa Kaptan (Alikoğlu)
31) Sürmeneli Temel Kaptan (Süleymanoğlu)
32) Sürmeneli Hacı Hasanoğlu KomisyoncuTahsin Reis
33) Sürmeneli Keleoğullarından Hasan Reis
34) Sürmeneli Keleoğullarından Mehmet Reis
35) Akçakocalı Enbiya Reis
36) Tophane Kılıç Ali Hamamı Sahibi Ali Bey
37) Küçük Hakkı Bey
38) Yüksel Bey
39) Polis Memuru Hazma Bey
40) Unkapanlı Kahveci Faik
41) Rumelifenerli Giritlioğlu Hacı Şakir Kaptan
42) Rumelifenerli Giritlioğlu Mesut Reis
43) Rumelifenerli Giritlioğlu Ali Kaptan
44) Rumelifenerli Giritlioğlu Mustafa Reis
45) Rizeli Hasanoğlu Şükrü Reis
46) Sarıyerli Oflu Halim Reis
47) Sarıyerli Osman Reis (Saruhan)
48) Sarıyerli Mustafa Reis (Saruhan)
49) Mustafa kaptan (Güven)
50) Hüseyinzade Bombacı Ahmet Efendi
51) Mamatioğlu Recep Reis (Menekşe)
52) Bayram Reis (Deniz)
53) Mehmet Reis (Deniz)
54) İsmail Reis (Deniz)
55) Galatalı Şahinoğlu Ali Reis
56) Galatalı Şahinoğlu Osman Reis
57) Altındiş Mustafa kaptan
58) Rizeli Hasan Kahya
59) Ketencioğlu Hacı Yakup Ağa
60) Hazma Kaptan (Saler)
61) Emiroğlu İbrahim Reis (Emiroğlu)
62) Hemşinli Mehmet
63) Aşcı Hasanoğlu HahoHalim Reis
64) Rizeli Hacı Lahanaoğlu Kerim Reis
65) Rizeli HacıömeroğluAziz Reis
66) Rizeli Muharremoğlu Kabil Reis
67) Ruşen Kalkavan Reis
68) Beşiktaşlı Şevki Kaptan
69) Morioğlu Rıza Reis
70) Beşiktaşlı Rasim Kaptan (Kalkavan)
71) Uzunoğlu Ali Reis

72) Rizeli Salih Kaptan
73) Rizeli Osman Reis (Varlı)
74) Rizeli Yahya Reis (Varlı)
75) Rizeli Çemişoğullarından Hasan Reis
76) Rizeli Çemişoğullarından Ömer Reis
77) Rizeli Çemişoğullarından Yusuf Reis
78) Rizeli Altıkanoğullarından Mehmet Reis (Altıkonak)
79) Rizeli Altıkanoğullarından İsmail Reis
80) Rizeli Altıkanoğullarından İlyas Reis
81) Rizeli Arapoğullarından Ali Reis
82) Rizeli Arapnoğullarından Süleyman Reis
83) Rizeli Küçük Süleyman Reis
84) Rizeli Şahinoğullarından Mustafa Reis
85) Rizeli Şahinoğullarından Hüseyin Reis
86) Rizeli Hafız Muhittin Reis
87) Rizeli Kopuz Şakir Reis
88) Rizeli Kopuz Mehmet Reis
89) Rizeli Hafız Mustafa Reis
90) Oflu Sabur Bahri Reis
91) Rizeli Musaoğullarından Halim Reis
92) Rizeli Musaoğullarından Rıdvan Reis
93) Rizeli Musaoğullarından Harun Reis
94) Rizeli Hacı Memişoğlu TahsinReis
95) Rizeli Hacıoğlu Nazım Reis
96) Rizeli Nalbantoğlu Ali Reis
97) Rizeli Gençalioğlu Mehmet Reis
98) Rizeli Sinanoğlu Nazım Reis
99) Rizeli Kavranoğlu Mustafa Reis
100) Rizeli Sakoğlu İsa Reis
101) Rizeli Hordoloşoğlu Mustafa Reis
102) Rizeli Tafuli Hamdi Reis
103) Rizeli Mustafaoğullarından İlyas Reis
104) Rizeli Uzun Mustafaoğullarından Kolcu Mehmet Reis
105) Rizeli Uzun Mustafaoğullarından Mustafa Reis
106) Kilyoslu Meto Reis
107) Polis Memuru Remzi Efendi
108) Rizeli Salihoğlu İbrahim Reis
109) Rumelikavaklı Oflu Kasım Reis (Kotoğlu)
110) Hacı Hasan Reis
111) Ali Osman Bey
112) Ömer Efendi
113) Beylerbeyli Hasippaşazadelerden Ulvi Bey
114) Beylerbeyli Hasippaşazadelerden Hami Bey
115) Anadolukavağı İskele Memuru Ali Efendi
116) Anadolukavağında Mavnacı Murat Reis
117) Rizeli Harun Kaptan ve Oğlu
118) Rizeli Ali Bey
119) Anadolukavaklı Cerrahin Arif
120) Anadolukavaklı Mustafa Reis (Yahubi Lakaplı)
121) Anadolukavaklı Halil Çavuş (Kürt Lakaplı)
122) Anadolukavaklı Hamzanın Mehmet Çavuş
123) Keklikli Mahmut Reis

124) Anadolukavaklı Ziver Efendizade Nuri Bey
125) Anadolukavaklı Balıkçı Esnafından Aziz Mai
126) Anadolukavaklı Kadri Kalaniz
127) Anadolukavaklı Hüseyin Efendi ve Kardeşi
128) Anadolukavaklı Hacı Efendi
129) Anadolukavaklı Motorcu Hayrettin Reis
130) Anadolukavaklı balıkçı Fuat Kalaniz
131) Anadolukavaklı Kaşif Kaptan
132) Anadolukavaklı Balıkçı Nimet Reis
133) Sürmeneli Arif Reisin Oğlu Yakup Reis
134) Sürmeneli temel Reis (Yuvayapan)
135) Anadolukavaklı Bekir Reis
136) Sürmeneli Şamata Reis
137) Anadolukavak Bekçisi Hüseyin Efendi
138) Anadolukavaklı Hüseyin Efendi
139) Anadolukavaklı Kamacı Hüseyin Usta
140) Rumelikavaklı Çakır Selahattin (Doygun)
141) Rumelikavaklı Arap Selim
142) Anadolukavaklı Kekeç Hasan Reis
143) Bursalı Hamza
144) Bursalı Çakıcı
145) Bursalı Mevlüt
146) Bursalı Abdullah
147) Bursalı Ali
148) Eski Komiser Muavinlerinden Sabri Bey
149) Anadoluhisarlı Ahmet Bedii Bey
150) Beylerbeyli Kenan Bey
151) Çengelköylü Korsan Murat Efendi
152) Beylerbeyli Ömer Bey
153) Rizeli Yavaşi İbrahim Bey
154) Emirganlı Ahmet Efendi
155) Çengelköylü Gümrük Memuru Enver Bey
156) Rizeli Karamahmutoğullarından Kara Ali Reis
157) Rizeli Karamahmutoğullarından Şükrü Reis
158) Sarıyerli Ketencioğlu Ahmet Reis
159) Sarıyerli Ketencioğlu Küfürkar Mehmet Reis
160) Sarıyerli Ketencioğlu İbrahim Reis
161) Sarıyerli Ketencioğlu İsmail Hakkı Reis
163) Anadolukavaklı İhsan Reis

EK-8



Sovyet Ruslara ait Coki, Conki, Samulet, Ereğli ve Amasra motorbotlarının Türk ordusu tarafından müsadere edildiğine dair suret

EK-9

مدافعه ملیه وکالت جلیله سنه

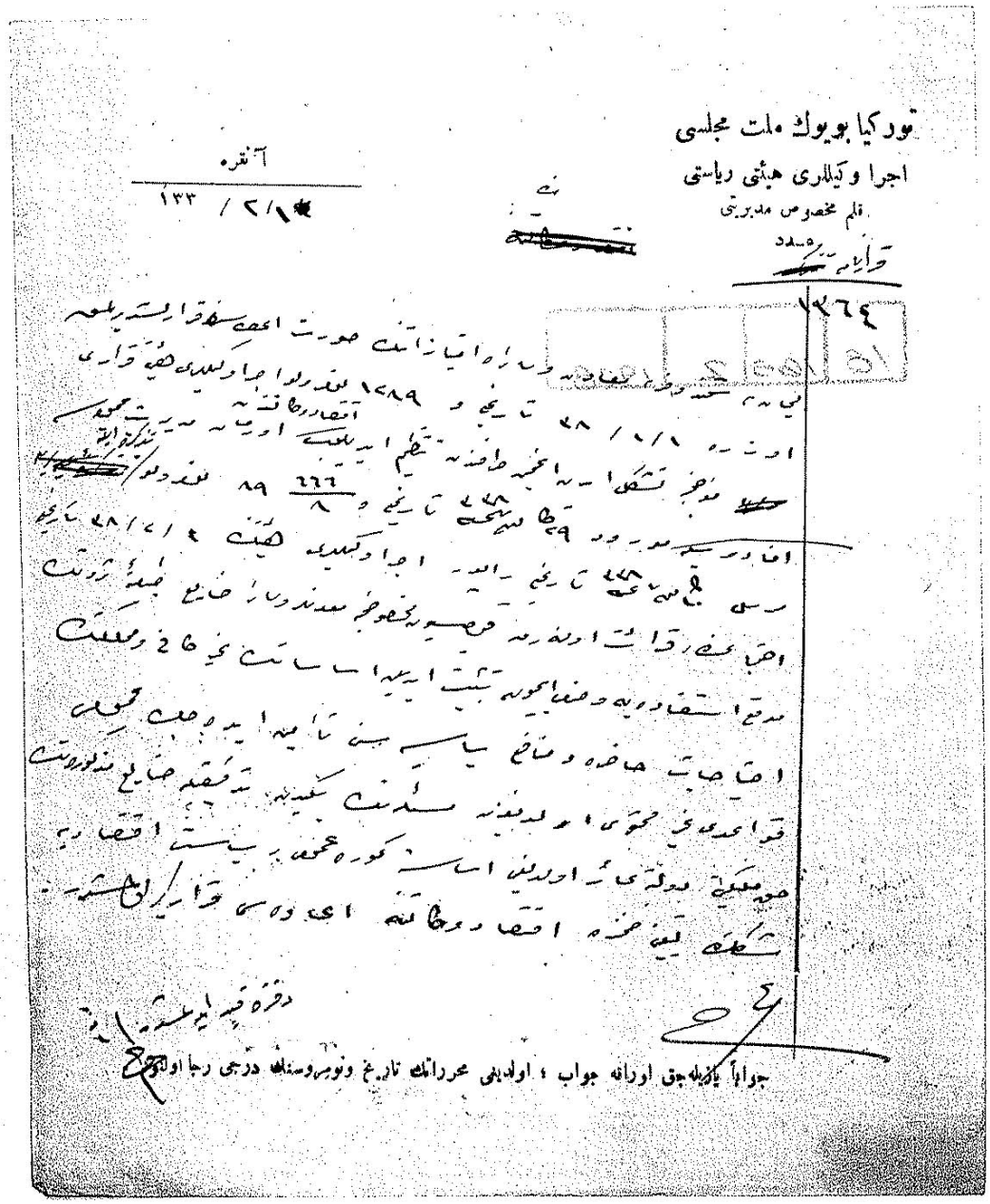
حکومتمز امریه ویرلمه اولنان روسیه حکومتنه عائد موتورلو حقنده وکالت جلیله لری بحریه دائره سی افاده سنه مورود ۲۶ مایس نمره لی تاریخلی و ۱۴۴۳/۵۰۸۵ نمره لو تذکره علیه لری مطالعه اولندی سوویت سفارتنك ۲۱ مایس ۹۳۷ تاریخلی و ۵۵۷/۲۱۷ نمره لو تقریرنده ذکر ایدلمه موطورلرده Junior Fourtrac نامنده بولنان موتورلرك ۱۹۲۱ سنه سنده توركیه امریه ویرلدیكی وکالتلرینه سالفالذكر تذكره سیله تأیید ایتمكده و حالبوكه مذكور موطورلرك یونانستانله حربك دوامی مدتنه مقصود جلیله لرینك سالفالذكر تذكره سیله تأیید ایتمكده و حالبوكه مذكور موطورلرك یونانستانله حربك دوامی مدتنه مقصود اولدیغی قید و شرطله ویرلدیكنه دائر تفصیلات اولماریغی جلیله لرینك بیان ایلدیكی موطورلرك یونانستانله حربك دوامی مدتنه مقصود حالده صادره ایدلمه « اسوه طوسلاو » یكنلی موطوری حقنده مقدما سفارتنك ۱۲ مایس ۹۳۷ تاریخ و ۵۵۲ نمره لو وکالت عجزیه سنك ۱ مایس ۹۳۷ تاریخ و ۲۰۱۶/۹۴۶ نمره لو تقریرلرنده اشبو موطورلرك عینی قید و شرط تحتنده استعمالی نقطهٔ نظری متقابلاً قبول ایدلمه اولدیغنی بیان و مخابره ایتمش اولدیغندن وزارت جلیله لرینك سالفالذكر تذكره سیله

EK- 9-1

18	51	50	1924

Sinop Limanında Çarlık bandırasına hamil olduğu halde müsadere edilmiş "İve Toslav" isimli yelkenli motoru ile Zonguldak'ta müsadere edilmiş olan Ereğli ve Amasra motorlarının -Wrangel Ordusuna ait- Sovyet Hükümeti'ne teslim edilmesi gerektiğine dair yine Sovyet Hükümeti'nin TBMM'ye yaptığı başvurunun TBMM tarafından değerlendirilerek Müdafaa Vekaletine gönderilmiş konuya ilişkin şifresi

EK- 10



Liman, şimendifer, madenler ve diğer devlet malına veya kullanımına ait unsurlardan verilecek ayrıcalıkların kararlaştırılması maksadiyla 1/1/1922 tarihli ve 1289 numaralı Bakanlar Kurulu Kararı

EK- 11

181
2

هیئت وکیله یاست جلیله سنه ۸-۱۰-۲۷

۲۷۵۸
۲۶۴۴

۱۱۶۷

قره دکزده یونانستیرلن فضله فعالیتی دیلوان ایدیله طورلمز موسی یوزندن سفائنه تقدیمز وقتوقت
فساد وقضا زده اولمقده در .
یالنه تخلیصیه کبر اولدقجه عسکر ، وایوریه مخصوص تخلیصیه ده عاجلا محتاج اولدیغز کمیلر
الیوم فورطنه ترکیه سنه معروض بولندیغی اکلی یماسندن ده سرعتله قالدیرمه مجبور بسنده در .
اسباب آتیه دن دولایی فرانسه حکومتنك جوابی بکلنمدن اول کمیلرك تحریك ایدهٔ بیلمسی اوزره
خارجیه وبالتخصیص امضا ایدیلمسی اولان ملفوف لفظه نك موسیو فرانقلن تودیفنك هیئت وکیله جه تقدیر
ایتدیرلمسی هیا ایرم افندم .

مدافعهٔ ملیه وکیلی

-5-

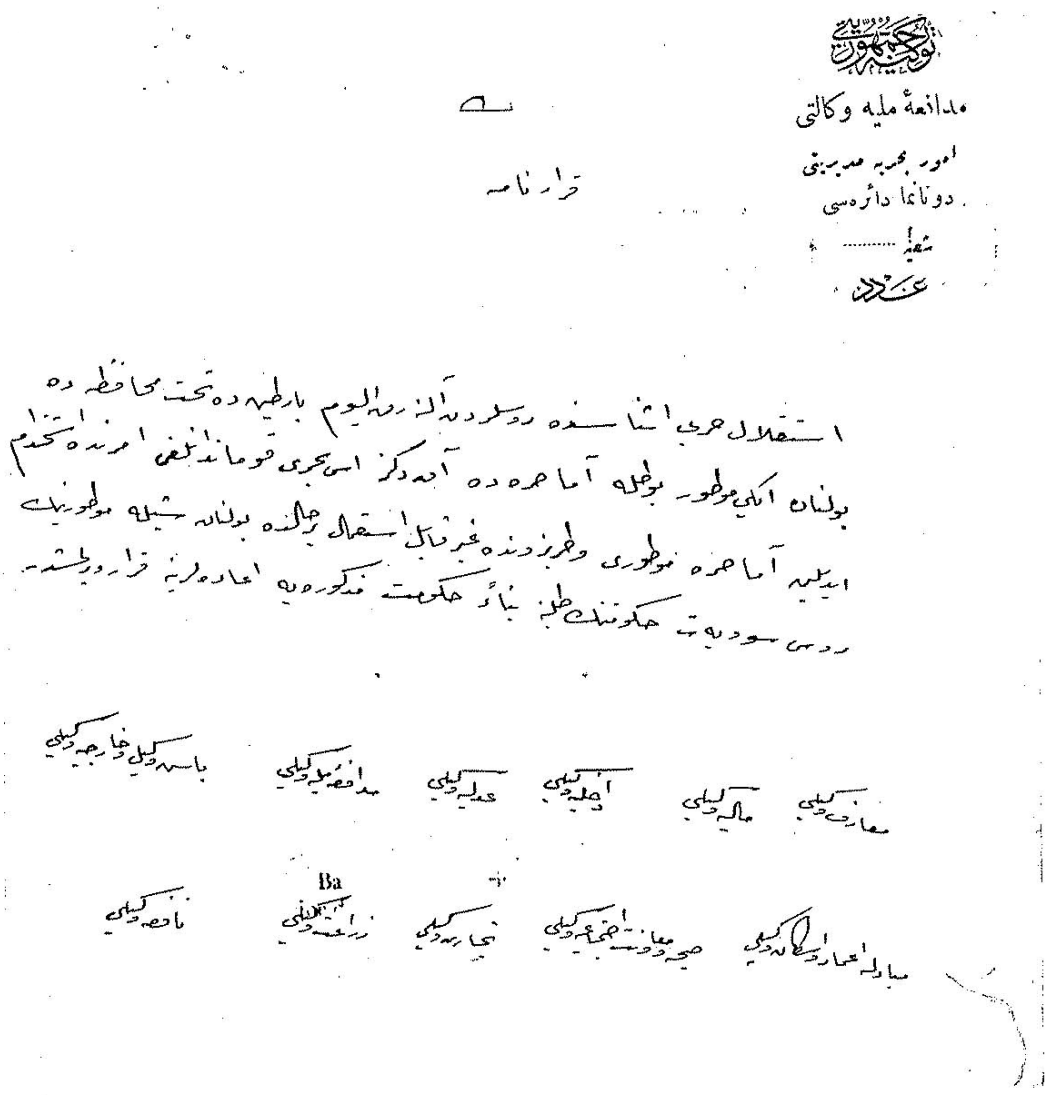
وکیله یتی

۴

۱۱۶۷

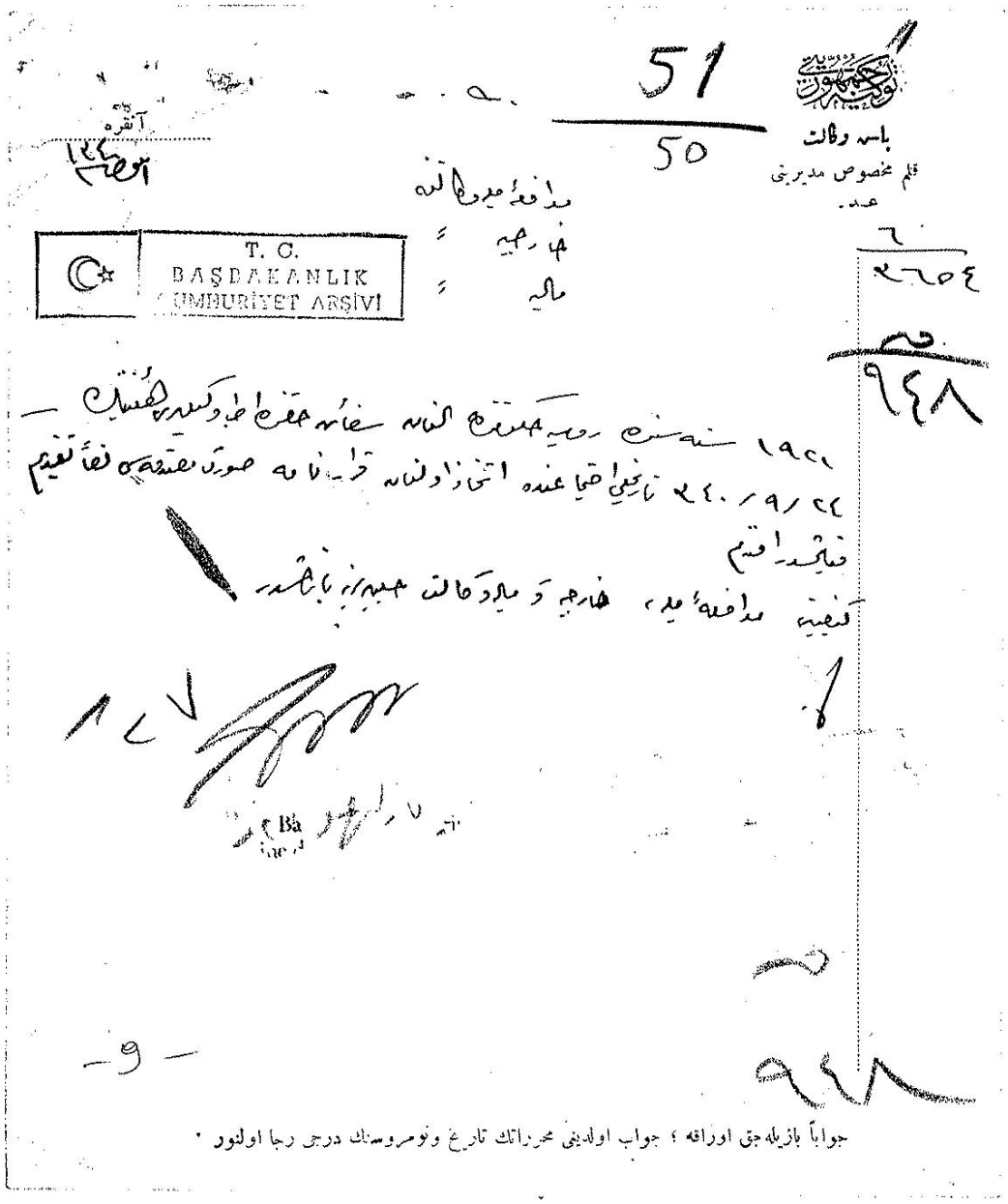
۲۰/

EK 12



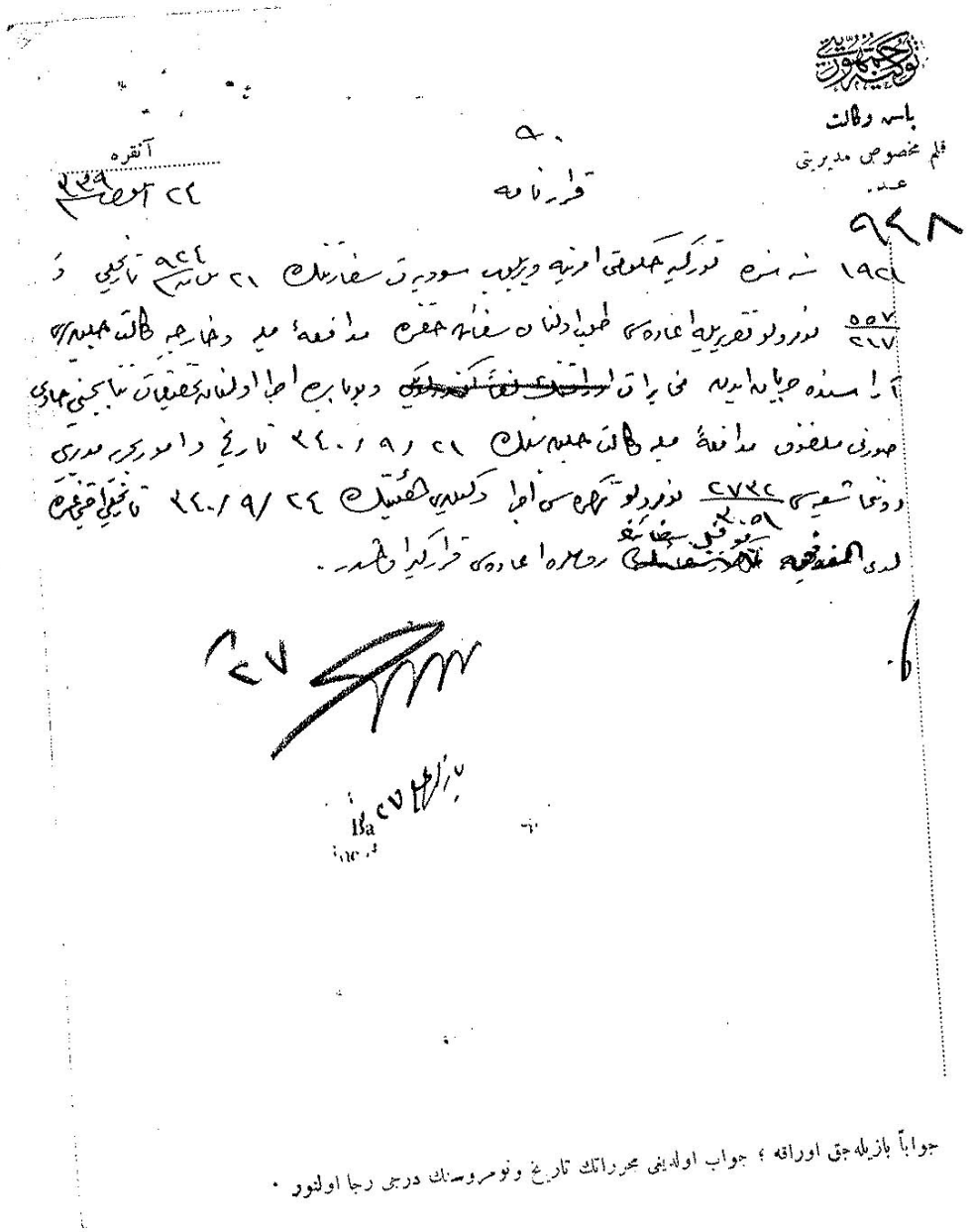
Milli Mücadele döneminde Ruslardan alınan "Akdeniz", "Amasra" ve "Şile" motorbotlarının tekrar Rus Hükümetine teslimi hakkında Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin Kararnamesi

EK 13



Rusya'da kalan Aydınreis, Preveze gambotlarıyla Şahin vapurunun teslimi için sevki lazım gelen subay ve askerlerin bu adı geçen genilerin topyekün masraflarının karşılanabilmesi için ihtiyaç duyulan 5.000 liranın Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığına ödenmesi gerektiği hakkında kararname

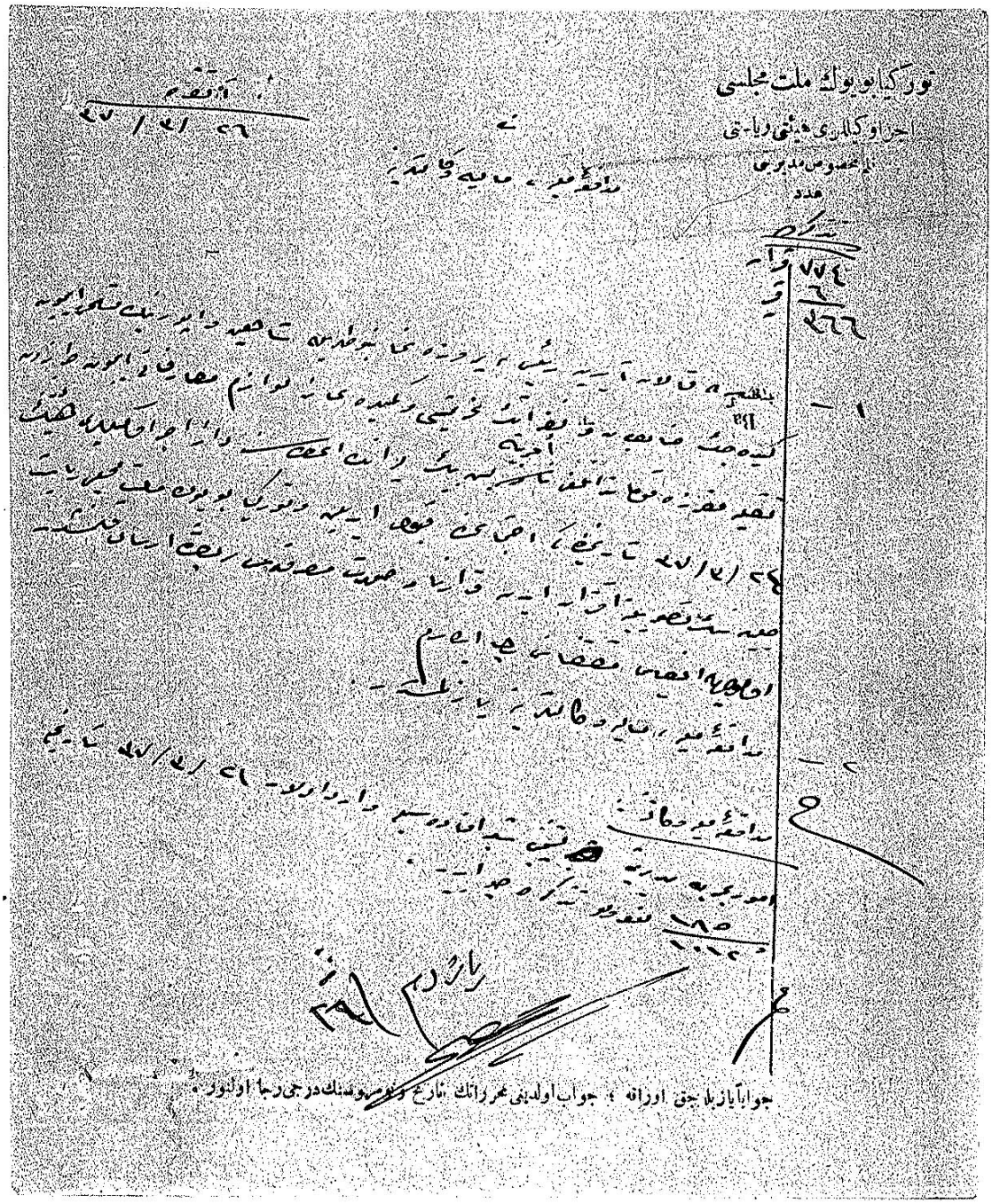
EK- 14



جواباً بازیله جق اوراقه ؛ جواب اولدیغی محرراتك تاریخ ونومروسنك درج رجا اولنور .

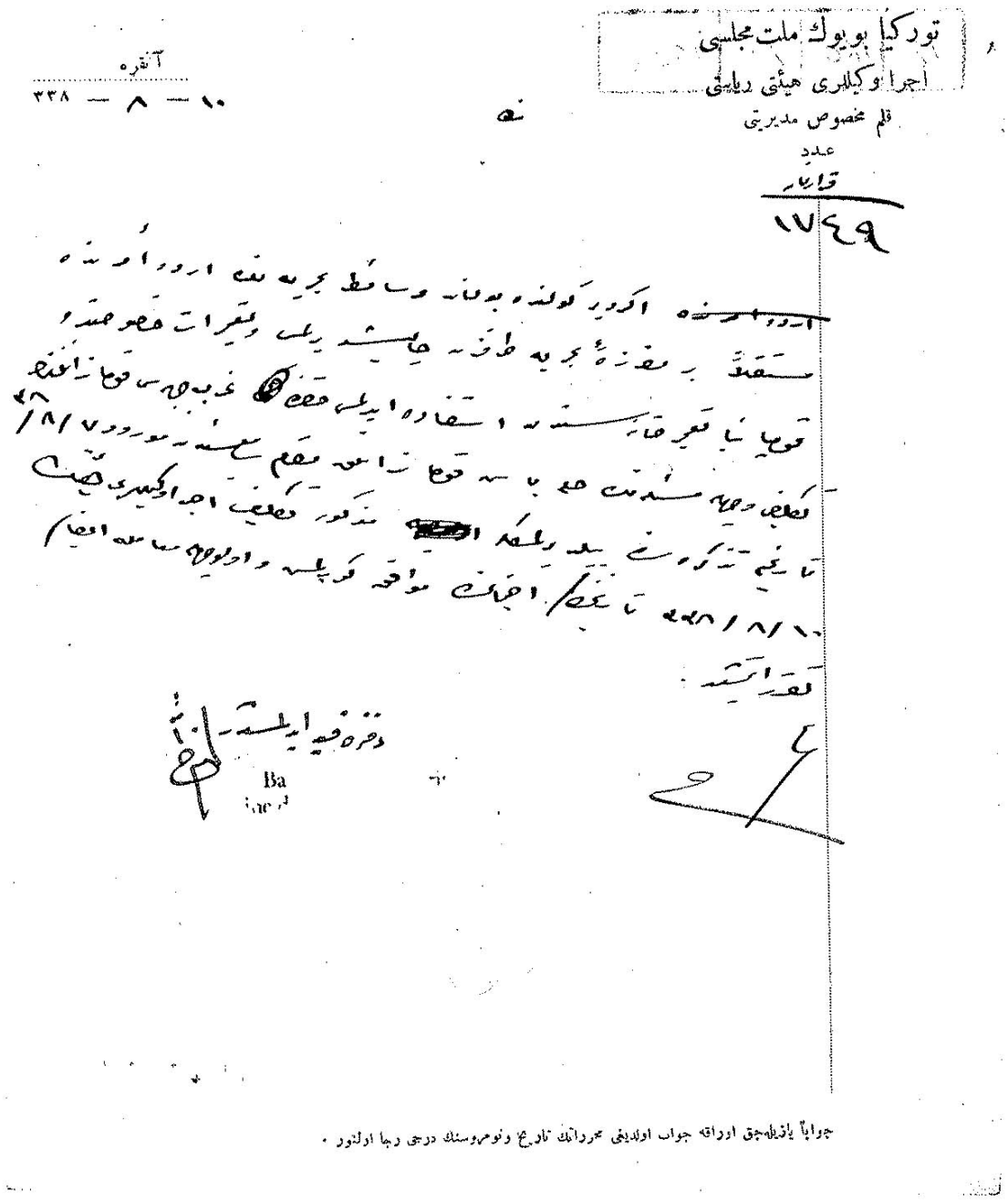
1921 senesinde Rusya Hükümetinden alınan sefain hususunda İcra Vekilleri Heyetinin kararname eki

EK- 15



1921 senesinde Türk Hükümeti emrine verilen Sovyet Sefaretinin 21 Nisan 1924 tarihli Müdaffa-i Milliye ve Hariciye Vekaleti'nden gemilerin vazifelerini tamamlamış olmaları hasebiyle hızla ait olduğu ülkenin makamlarına teslim edilmelerine dair TBMM'nin Bakanlar Kuruluna gönderdiği Sovyet Hükümeti'nin talebini içeren belge

EK- 16



جواباً يازيلمجق اوراقه جواب اولديغى تحريراتك تاريخ ونومرسنك درجى رجا اولنور .

Eğridir Gölünde bulunan deniz araçlarının ordu emrine ve bahriyenin bir askeri kolu tarafından işletilmesi ve tamiratı hususunda şirket tamirhanesinden yararlanılması hakkında TBMM'nin Bakanlar Kuruluna gönderdiği şifre

EK- 17

BELGE NO. 1547

تورکیه بیوك ملت مجلسی
مدافعهٔ ملیه وکالتی
بحریه دائره‌سی
شعبه — ۲
عدد
۱۶۶۲
۲۹۸۲

۸ - ۸ - ۹۷ اکاه جریهٔ عمومیه ریاستینه

۱ - لازون تقدیقوماندانلغندن استعاریه نظراً بالموده بولنان سفاینه تقدیمزده بریك طرزونه حرکتی آینده دشمنك مامره وجیده استفاده رؤیتی وبوکره آیدین رئیس ویروزغا نبولی ایله غزال رومورکوینك بالموده مرکنده عینی مسالك تکرری بالعموم وا[redacted] تشکل منتظم صورتی جزاراید[illegible] بجه‌ارقاعضوا

۲ - آیدین رئیس غا نبولیلك بالموده مرکتی جزاکسوب [illegible] ادرنلیك شروه لقرقلاوزریه عوده‌ده تکرار بالمور التجا ایتمکده جزار اولدیغی ۶ - ۷ - ۸ - ۹۷ کجه‌سی ریزه وعوده هیوارغ کوسه‌اولان یولدن لصوریه‌دوی غا یا یا وایوریق ریزه آیدینلی هیوارك بالموده‌کی کیدیشنده معلومات حاصل اولمشدر .

۳ - انکلیزلرك بالموده‌کی یولجیلرینه غا نبولیلرك عقده معلومات ویرمکده اولدقلری بالعموم کجمکده اولان ایپوریلرده انکلیز کوسه اولدقلری نقطه‌لرده انکلیزلرك رکنلرینه جاسوسلق ایتمکده اولدقلری مشاهده اولنمشدر .

مدافعهٔ ملیه وکیلی

A	4283
D	10-A
F	90-

1) Türk gemilerinin denizlerinde yaptığı manevralarının düşmana hızla ve sürekli bir biçimde bildirildiğine dair

2) Bir Yunan torpidosunun Maryanya ismindeki bir yolcu vapurunu durdurarak Türkler hakkında bilgi topladığına

3) İngilizlerin, Batum'a gelen tüm gemilerden Türklerin bölgedeki manevraları hakkında istihbarat çalışması yaptığına dair Genelkurmay Başkanlığına yazılan şifre

EK-18

ALEMDAR VAPURUNUN SERBESTCE KULLANILMASININ GENERAL PELLE ' YE BİLDİRİLMESİNE DAİR KARARNAME

EK- 19

Preveze, Aydınreis gambotlarının Ruslar tarafından teslim edilmeden önce soyulduklarına dair TBMM tarafından Genelkurmay Başkanlığına yazılmış bir tezkire

BELGE NO. 1544

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Millî Savunma Bakanlığı
Deniz Dairesi
Şube-3
Sayı
861
1944

Ankara
25 Mayıs 1921

Genelkurmay Başkanlığı Yüksek Katına

Evvelce Novrosiski'de Ruslar tarafından ele geçirilen ve sonradan bize teslim ve geri verilen Preveze ve Aydınreis gambotu, Ruslar tarafından tamamıyle soyulmuş ve tahrip edilmiş olduğu halde Trabzon'a gelmişlerdir.

Bu gambotların yeniden donatılabilmeleri için Istanbul'daki eşlerinden gereç ve eşya gönderilmesi, Istanbul Deniz Yardım Kurulundan istenmiş olduğu bilgi için sunulur efendim.

Millî Savunma Bakanı namına
Müsteşar Muavini
Albay
Osman Şevket

Şube 1
No. 6542

Arşiv No. 1/4283
Dolap No. 17
Göz No. 5
Klasör No. 1038
Dosya No.10-A/117
Fihrist No. 4

EK- 20

BELGE NO. 1550

17/8/37

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Müdafaai Milliye
Vekaleti
Bahriye Dairesi
Şube-2
Aded
1203
3095

Erkânı Harbiyei Ümmiye Riyaseti Celilesine

1. Yunan torpidosunun 16-8-37 günü 2/30 sonrada Rize'ye ate· açarak şehrin müteaddit mahallerine yirmibir mermi attığı ve bir kadının şehit bir kadın ile bir çocuğun yaralandığı ve düşman gemilerinin Batum'la Trabzon arasında tarassuttan sonra garba hareket ettiği.

2. Zilov isminde bir bolşevik motorunun Rize garbındaki Fış burnu civarından Kahraman namında bir balıkçıyı kılavuz alarak Sürmene'ye hareket eylediği ve derununda Osmanlı zabiti üniformasını lâbis birisinin bulunduğu Rize Liman Riyasetinin iş'arına atfen maruzdur efendim.

Şube 2,5
17/8/37

Müdafaai Milliye Vekili
namına
Müsteşar Ali Hikmet

Şube 1.
8598

Arşiv No. 1/4283
Dolap No. 17

1) Yunan torpidosunun 16 Ağustos 1921 günü saat 04 30 'da Rize'ye 21 top mermisi attığına ve şehirde can ve mal kaybına sebep olduğuna dair rapor

2) Osmanlı üniformalı bir subayın "Kahraman" isimli bir balıkçı teknesiyle Sürmene'ye hareket ettiğine dair bilgi içeren aynı başlıklı rapor

EK- 21

BELGE NO. 1549

2500

Genelkurmay Başkanlığı Yüksek Katına

Yunan harp gemileri, Karadeniz'de seyir halinde bulunan gemilerimizi bir süreden beri durmadan aramaya tabi tutmakta ve içinde bulundukları eşyaları zorla almaktadırlar.Bu davranışa karşı yalnız protestoda bulunmak, şimdilik olumlu ve etkili bir sonuç veremeyeceği katınızca da bilinmektedir.

Karadeniz'in güney kıyılarında hareket eden İtilâf Devletlerinin gemilerini de tehlikeye sokabileceğinden bütün kıyılarımıza torpil döküleceği tehdidini ortaya atmayı düşünmekteyiz.Bu konudaki yüksek görüşlerinizin ve bunun ne dereceye kadar etkili olabileceğinin lütfen bildirilmesini istirham ederim efendim.

13 Ağustos 1921

Dışişleri Bakanı
Yusuf Kemal

Şube 1.
8525

Yunanlıların Karadeniz'deki devriyeleri sırasında adı geçen bölgelerdeki denizcilerin mallarını zorla gaspettiklerine dair genelkurmay Başkanlığına yazılmış bir şifre

Arşivi No. 1/4283
Dolap No. 17
Göz No. 5

EK-22

BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ

Türkiye Cumhuriyyeti
Başvekâlet
Kâlem-i Mahsûs Müdüriyyeti
Aded
4222

Karamâme

2 Teşrinievel 340 târih ve 1094 numrolu Karamâmeye zeyldir :

Mülgâ Osmanlı İmparatorluğu zamanında üçyüzotuzbin İngiliz Lirası bedel mukâbilinde İtalya'da kâ'in "İnsaldo Bahriyye İnşaat Şirketi"ne sipâriş idilen ve Umûmî Harb hasebiyle tesellümü kabil olamayan "Drama" Kravazöründen dolayı mezkûr şirketden matlûbumuz olan yüz altmış iki bin İngiliz lirasının Cenova mahkemesinin Kararı mûcibince, istifâsını te'mînen fabrikaya virilmesi zarurı görülen üç yüz otuz bin İngiliz Liralık siparişâtın, şirketce İtalya'da herhangi bir mü'essiseye virilecek olan aynî malzeme ve eşya bedelinden hükûmetimizce icrâ idilecek mübâya'a bedeli daha fazla olmamak ve ancak diğer memleketlerdeki fabrikalardan yapılacak mübâya'a fiyatı ile mezkûr şirketden alınacak aynî malın mübâya'a bedeli arasındaki fiyat farkı â'zamî yüzde yirmi veya yirmibeşi tecâvüz itmemek şartıyla, Nâfi'a Vekâletinin Demiryolları ile Rüsûmât İdâresinin muhafaza-ı Umûrına müte'allik ihtiyacâtına hasrı muvâfık görüldiğinden, bu esâsât dâ'iresinde, takas ve mahsûb içün şirket mümesili ile müzâkerê icrâsı, Bahriyye Vekâletinin 11 Ağustos 926 tarih ve Donanma Dâ'iresi 3125/1160 numrolı tezkiresiyle vukû' bulan teklifi ve Maliye Vekâletinin 11 Eylül 926 tarihli mütâlâ'anâmesi üzerine, İcrâ Vekilleri Hey'etinin 17 Teşrinievvel 926 târihli ictimâ'ında tasvib ve kabûl olunmuşdur. 17 Teşrinievvel 926

Reisicumhur
Gazi M. Kemâl

Başvekîl İsmet	Adliye Vekâleti Vekîli İmzada bulunmadı	Müdâfa'a-i Milliye Vekîli İmzada bulunmadı
Bahriye Vekîli İhsan	Dahiliye Vekîli M. Cemil	Hariciye Vekîli Dr. Tevfik Rüşdü
Maliye Vekîli M. Abdülhâlik	Maarif Vekîli İmzada bulunmadı	Nafıa Vekîli Behiç
Ziraat Vekîli M. Sabri	Ticaret Vekîli M. Rahmi	Sıh. ve Muav. İct. Vekîli Dr. Refik

Drama kruvazörünün İtalyan "Ansoldo Şirketi" tarafından Birinci Dünya Savaşı bahane edilerek Osmanlı Devleti'ne teslim etmediğini bunun üzerine TBMM tarafından Cenova Mahkemesinde açılan davanın neticesinde adı geçen şirketle kruvazör bedelinden aşağı olmamak üzere yeniden sipariş verilmesine dair TBMM Kararnamesi

EK-23

KARARNÂME

Dersaadet'de Fransız Konsoloshânesine memûr iken Fransız zâbiti Hâriciyye Vekîli Yusuf Kemâl beye mürâcaât ederek Anadolu'da elli bin lira sermâyeli bir ticarî Nakliyyat-ı Havâiyye şirketi teşkil ederek Fransadan pilotları ile beraber otuzbeş adet Harb ve Keşif tayyareleri tedârik ederek bir ay nihâyetinde Şirket ihtiyarî olarak ilâna iflas edüp tayyâreleri bütün malzemesi ile Orduya terk edebileceklerini ve arzu edildiği takdirde Fransız pilotları Muallim olarak Ordu'da kalabileceklerini beyân etmiş oldukları Dersaadetden vukû' bulan iş'ara atfen Müdâfaa-i Milliyye Vekâletinin 5/3/38 târih ve Harbiye Dâiresi 6/536 numaralu tezkiresinde bildirilmiş olmağla İcrâ Vekilleri Heyetinin 12/3/338 târihli ictimâında İmtiyâz şeklinde olmamak üzere şâyân-ı kabûl görülmüşdür. 12/3/338

İcra Vekilleri Heyeti Reisi ve Erkân-ı Harbiyei Umumiyye Vekili
Fevzi

Şer'iye Vekili
Fehmi

Müdafaai Milliye Vekili
Kâzım

Adliye Vekili
Refik Şevket

Dahiliye Vekili namına
Mehmet Vehbi

Hariciye Vekâleti Vekili
Mahmut Celâl

Maliye Vekili
Hasan Hüsnü

Maarif Vekili
Mehmet Vehbi

Nafıa Vekili
Feyzi

İktisat Vekili
Sırrı

Sıhhıyye ve Muaveneti-İctimaiyye Vekili
Doktor Rıza Nur

Türkiye Büyük Millet Meclisi Reisi namına
Reisi Sani
Hüseyin Rauf

Dersaadet'teki Fransız Konsolosluğunda vazifeli bir Fransız subayın kendisi aracılığıyla hükümetinin Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümetine 50.000 lira sermayeli bir Ticari Hava Nakliyat şirketi kurarak 35 adet harp ve keşif uçağının getirilmesine ve pilot eğitiminin Fransa tarafından verilmesine ilişkin 12 Mart 1922 tarihli TBMM Kararnamesi

EK- 24

Kütük No	Gömlek No	S. NO	Karar No
6	2	74	614

Türkiye Cumhûriyeti
Başvekâlet
Kalemi Mahsûs Müdüriyeti
Adet
614

Kararnâme

Kuva-yi Havaiye müfettişi Miralay Muzaffer Beyin Avrupadaki tetkikâtına nazaran son sistem olarak bahriye tayyare bölüklerimiz için intihab edilen "12" adet bahri sawya tayyaresinin yalnız mezkür fabrika tarafından imâl edilüp başka rakibi bulunmamasından pazarlık suretiyle mübayaâsı zımmında Muvazeneyi Umumiyye Kanûnunun 16 ncı maddesinin "B" fıkrası mucibince muktazi kararın ittihâzını mutazammîn Müdâfaai Milliye Vekâleti Celîlesinin 12 Haziran 340 tarih ve Harbiye Dairesi tayyare kısmı 449/8513 numaralı tezkiresi İcra Vekîlleri Heyetinin 15.6.340 tarihli içtimaında lede-ttedkik mezkür tayyarelerin yed-i vâhidin tahtı tasarrufunda bulunmasına nazaran pazarlık suretiyle mübayaâsı muvafık görülmüşdür.

15.6.340

Türkiye Reisicumhuru
Gazi M. Kemâl

Başvekil ve Hariciye Vekili
İsmet

Müdafaai Milliye Vekili
Kâzim

Adliye Vekâleti Vek.
Vasif

Dahiliye Vekili
Recep

Maliye Vekili
Mustafa Abdülhalik

Maarif Vekili
Vasif

Nafia Vekili
Süleyman Sırrı

Ziraat Vekili
Zekâi

Ticaret Vekili
Hasan Hüsnü

Sihhiye ve Muaveneti İçtimaiye Vekili
Dr. Refik

Mübadele, İmar ve İskân Vekâleti Vekili
Dr. Refik

Bahriye Tayyare Bölükleri için 12 adet deniz uçağının "pazarlık" yoluyla alınması gerektiğine dair 15. 06. 1924 tarihli Bakanlar Kurulu Kararnamesi

EK - 25

No. 1705
Defter G. No. 4
S. No. 497

KARARNÂME

Mukaddemâ Van gölüne kadar Ruslar tarafından getirilen üçü büyük biri küçük dört motordan hiç olmazsa şimdilik birinin hâli faâliyyete getirilmesi ve Artısta bulunan ve her nevi' demir işleri yapabilecek ve hızar işletecek, değirmen çevirecek derecede keza Ruslar tarafından müesses ve metrûk fabrikanın şayânı istifâde bir hale ifrağı mümkûn görüldüğünden iktisâdiyyâtımızla alâkadar bu meselenin ehemmiyyetiyle mütenâsîb bir sûretde tedkîki içün mahalline bir mütehassısın izâmiyle vireceği rapora göre iktizâsı ifa kılınmak üzre keyfiyetin tahtı karara alınması İktisad Vekâletinin 19/3/338 târihli ve Sanâyi Müdûriyyeti Umûmiyyesi 306 numaralı tezkiresinde bildirilmesine binaen olvechile mahalline mütehassıs izâmı ile vireceği rapora göre muâmele ifâsı ve bunların müfîd bir hâle ifrağı İcrâ Vekilleri Heyetinin 27/7/338 târihli ictimâında takarrür etmişdir.

27 Temmuz 1338

Türkiye Büyük Millet Meclisi İcra Vekilleri Heyeti Reisi
Hüseyin Rauf

Şeriye Vekili
Abdullah Azmi

Müdafaai Milliye Vekili
Kâzım

Adliye Vekâleti Vekili
Behcet

Dahiliye Vekâleti Vekili
Mehmet Atâ

Hariciye Vekili

Maliye Vekili
Hasan Fehmi

Maarif Vekili
Mehmet Vehbi

Nafıa Vekâleti vekili
Reşat

İktisat Vekili
Mehmet Esat

Sıhhıye ve Muaveneti İctimaiye Vekâleti Vekili
Fuat

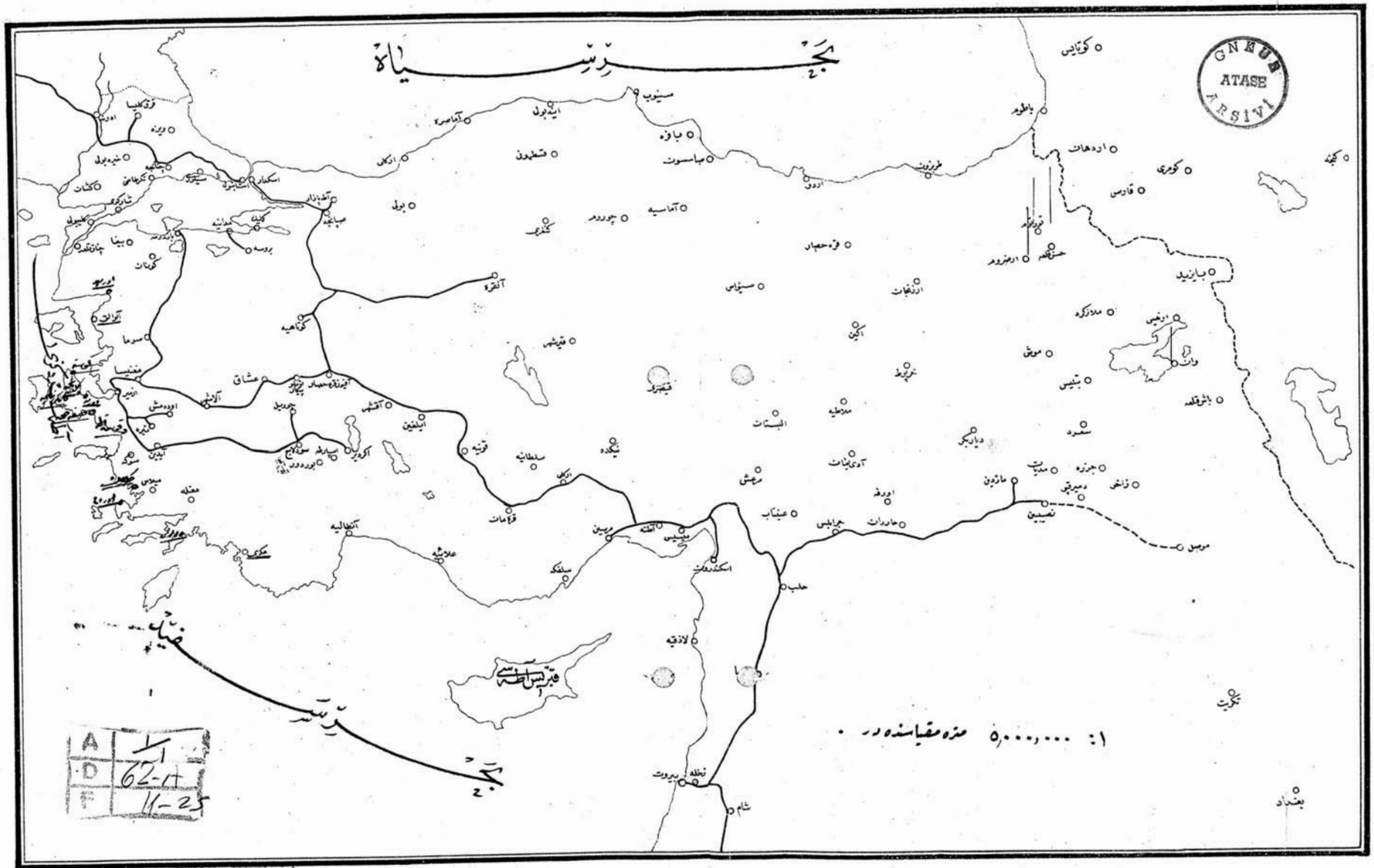
Erkânı Harbiyei-Umumiye Vekâleti Vekili
Kâzım

Türkiye Büyük Millet Meclisi Reisi namına
Doktor Adnan

Van Gölünde Rusların Türk ordusu emrine verdiği üçü büyük biri küçük dört motor ile yörede kurulan Bahriye Komutanlığı hakkında ki kararname

EK-26

İSH-2
K:43
B:11-26



GNKUR. ATASE ARŞİVİ
KOL. : İSH KUTU : 23 CÖM. :11 BEL. :11-23

MARMARA,EGE,KUZEY AKDENİZ,DOĞU AKDENİZ SAHİL SERİDİ İLE ANKARA VE GÜNEYDOĞU ANADOLUYA KADAR UZANAN DEMİR YOLU NAKLİYE HATLARINI GÖSGÖSTEREN HARİTA VE EKİ

EK-26/1

GNKUR
ATASE
ARŞİVİ

11/23

GNKUR ATASE ARŞİVİ
KOL: 11 TUTU: 23 ÇÖM: 11 BEL.: 11-23

1
67A
1125

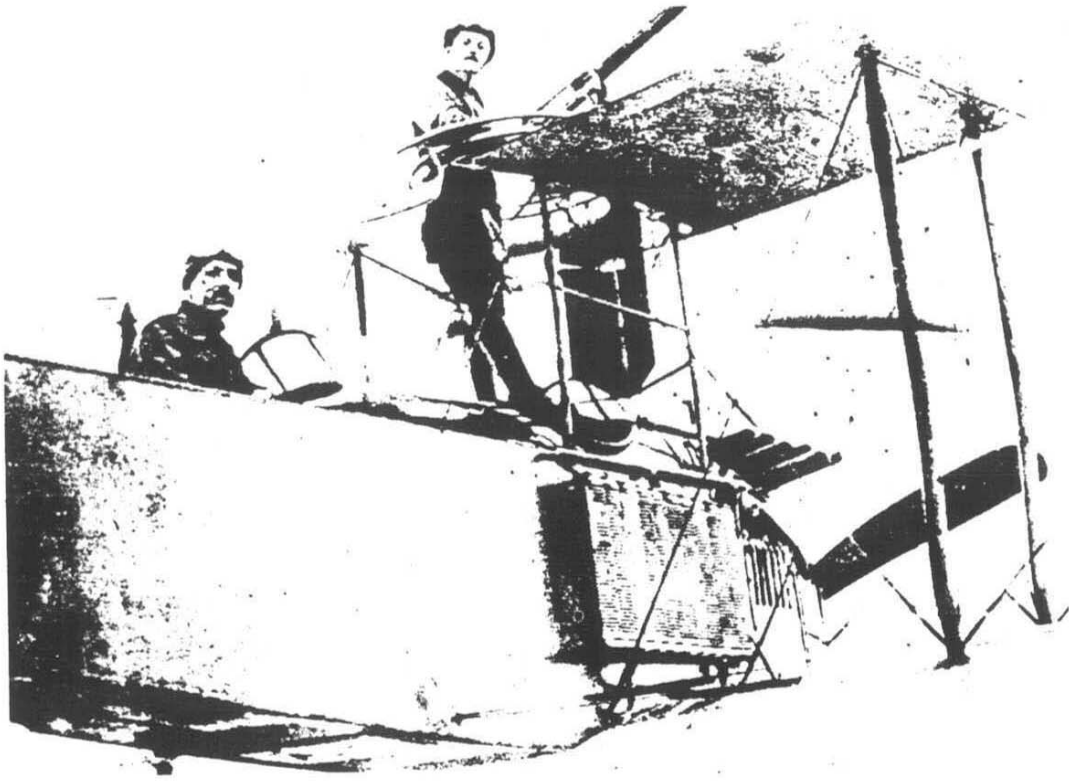
EK-27

BAHRİYE NAZIRI RAUF (ORBAY)

EK-28

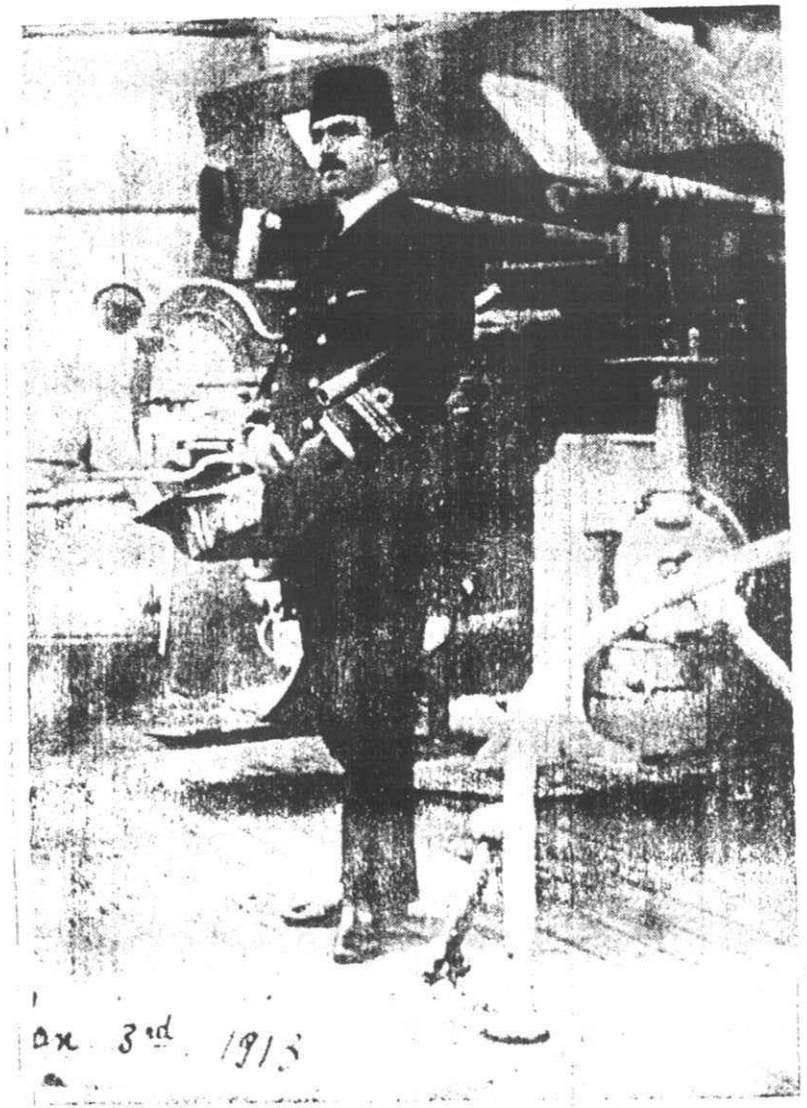
Türk deniz tayyarecilerinin Almanya'da eğitimi :

Soldan ikinci Yzb. İsmail, üçüncü Yzb. Savmi, arkasında Yzb. Ahmet.



Deniz Tayyarecilerimiz Gotha deniz tayyaresinde (Wilhelmshaffen).

EK- 29



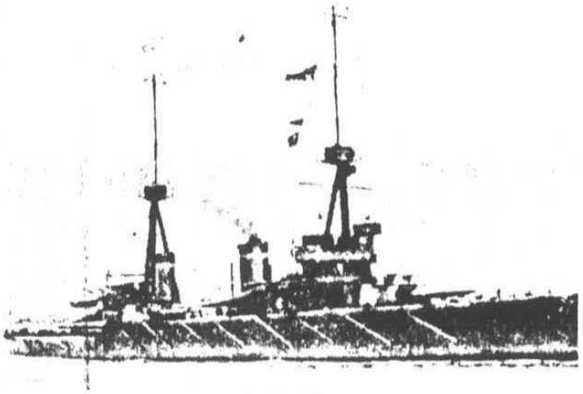
RAUF ORBAY

«Hamidiye» süvarisi Kıdemli yüzbaşı Rauf bey gemisinde

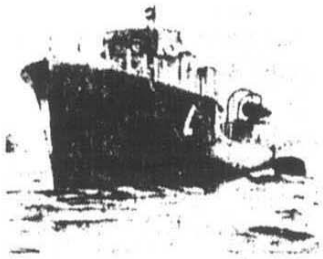
Lord Kitchener ve Sir William Robertson
savaş hazırlığında

EK-30

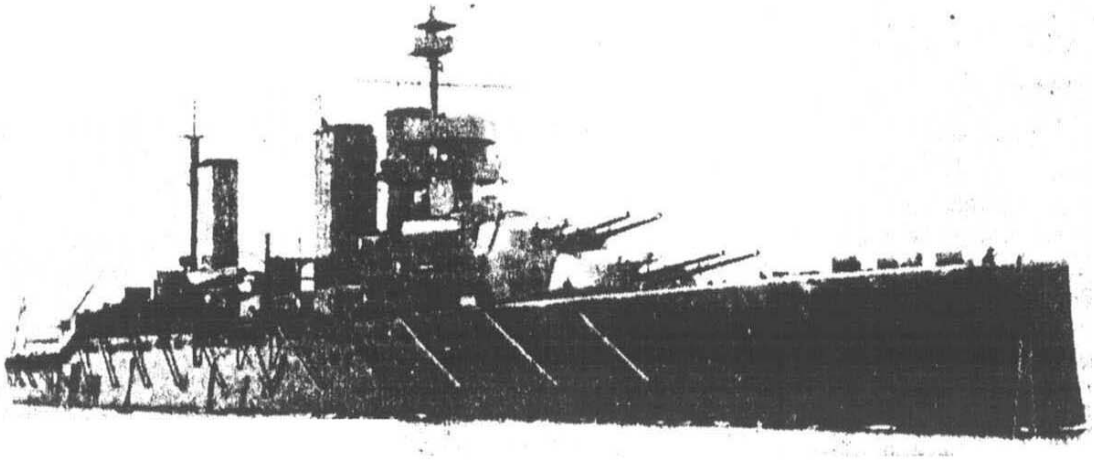
İngiliz donanmasının gemileri



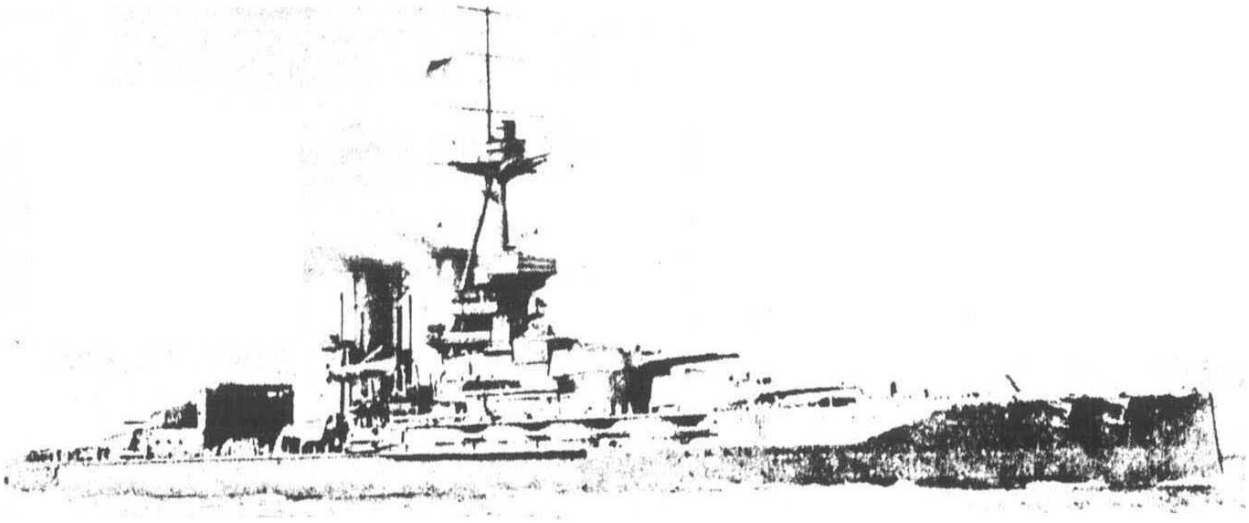
Invincible



Torpidobot



Queen Mary



Marlborough

EK-31

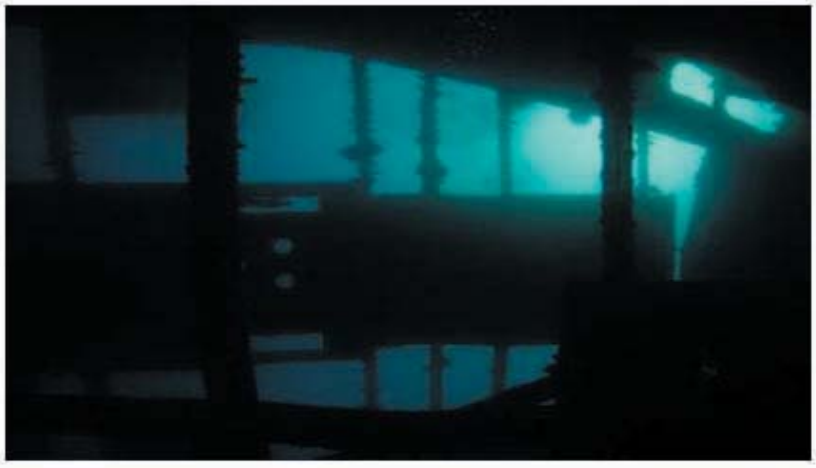
ABDÜLHAMİD DENİZALTISI

MÜSTECİP ONBAŞI DENİZALTISI

(TURQUISE)

YÜZBASI MUSTAFA ERTUGRUL'UN BATIRDIĞI PARİS II

PARİS II LUMBAR AĞIZI



PARİS II İÇ GÖVEDESİNDEN GÜVERTEYE BAKIŞ

EK-33

SU GEMİSİ LUNDİ (ÇANAKKALE DERİNLİKLERİNDE)

SU TANKERİ LUNDİ

ÇANAKKALE LUNDİ (İNGİLİZ SU GEMİSİ)

LUNDİ SU TANKERİ

ALMAN DONANMASINDA BRESLAU (KARTPOSTALI)

ALMAN DONANMASINDA GOEBEN (KARTPOSTALI)

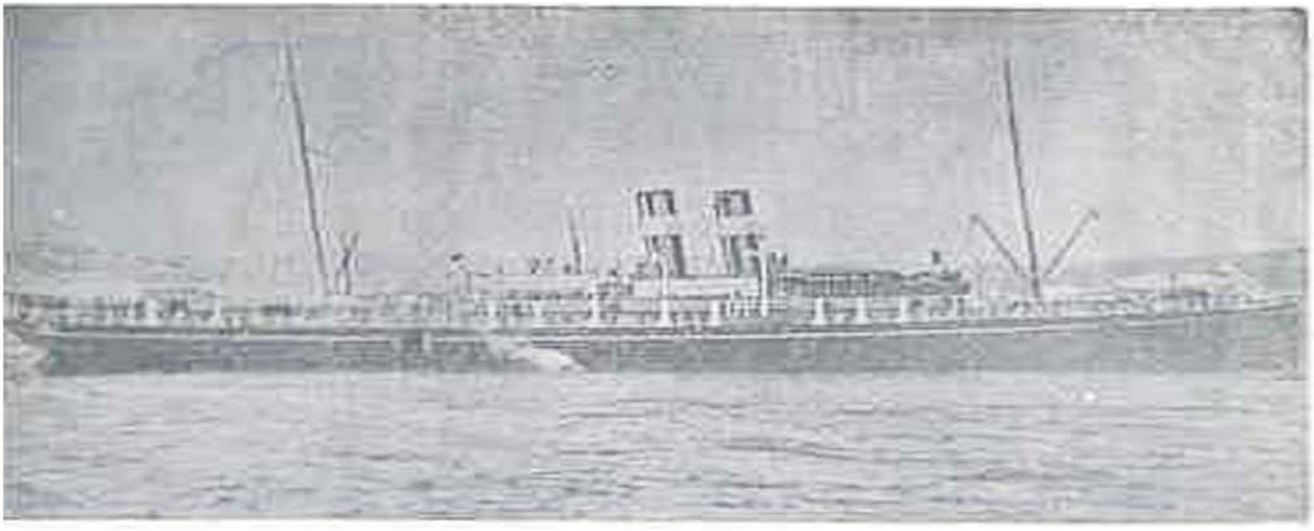
BARBAROS HAYRETTİN ZIRHLISI

GAYRET-İ VATANİYE

EK-37

GÜLCEMAL VAPURU

HALEP VAPURU



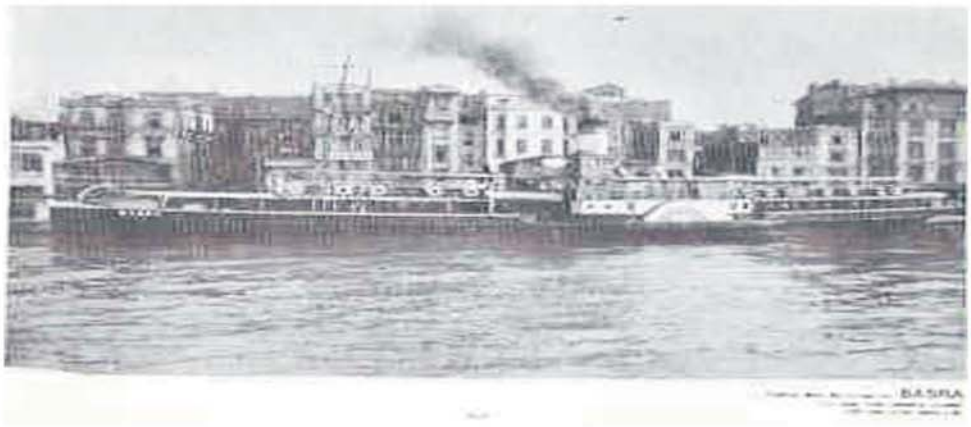
GÜLNİHAL VAPURU

EK-39

II DÜNYA ŞAVASINDA İSTANBUL LİMANINDA (YAVUZ)

TCG YAVUZ 1955 (FRANSADAN DÖNERKEN)

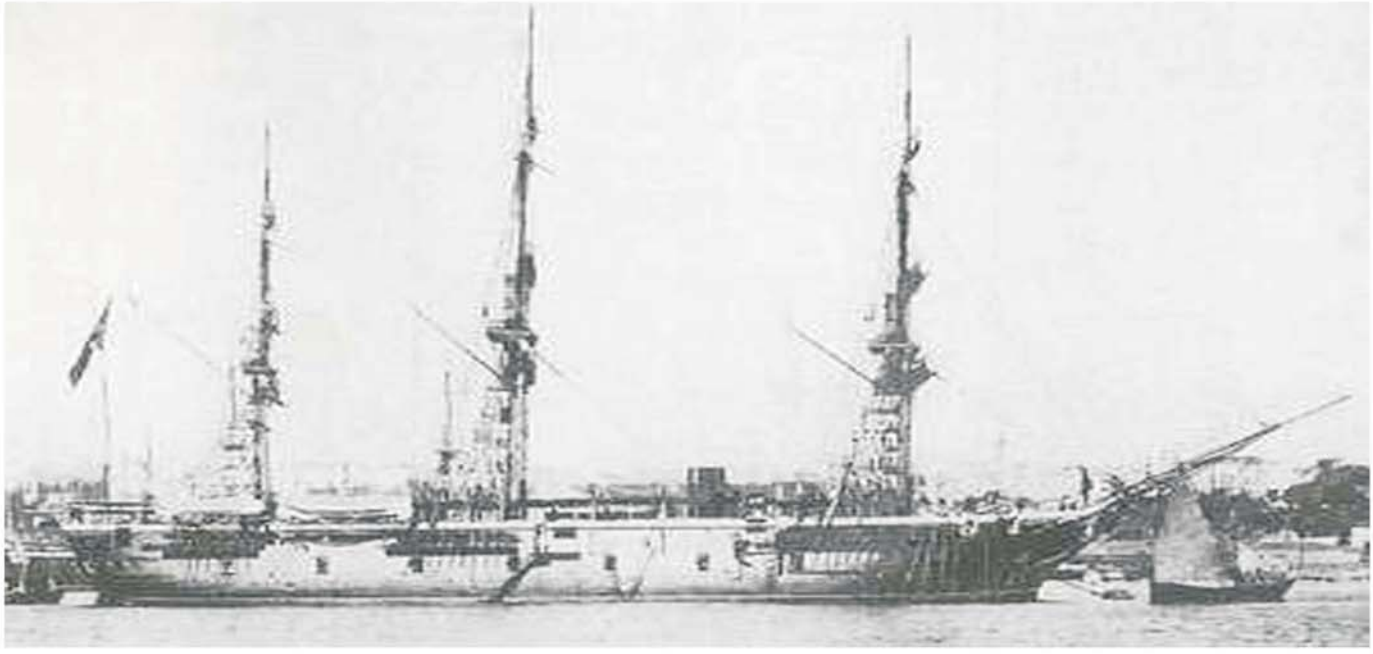
EK-40



BASRA (İSTANBUL LİMANI)

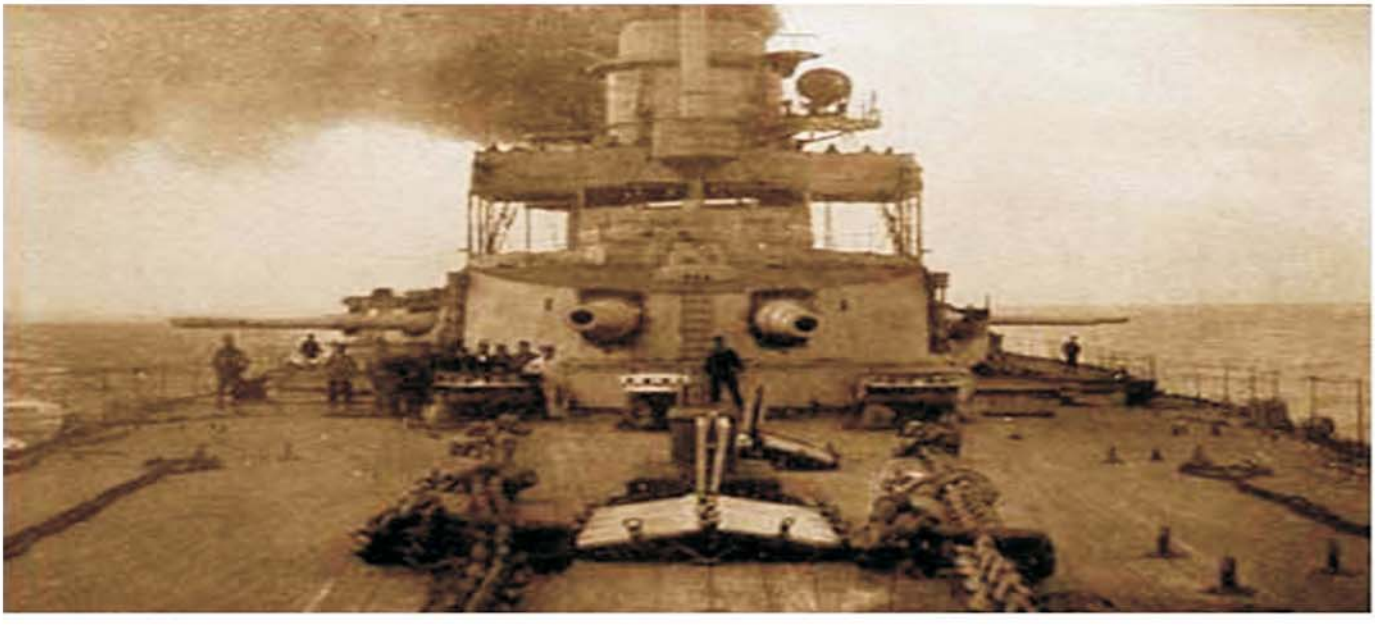
BAĞDAT (İSTANBUL AÇIKLARI)

BERK-İ SATVET



ERTUĞRUL FIRKATEYNİ

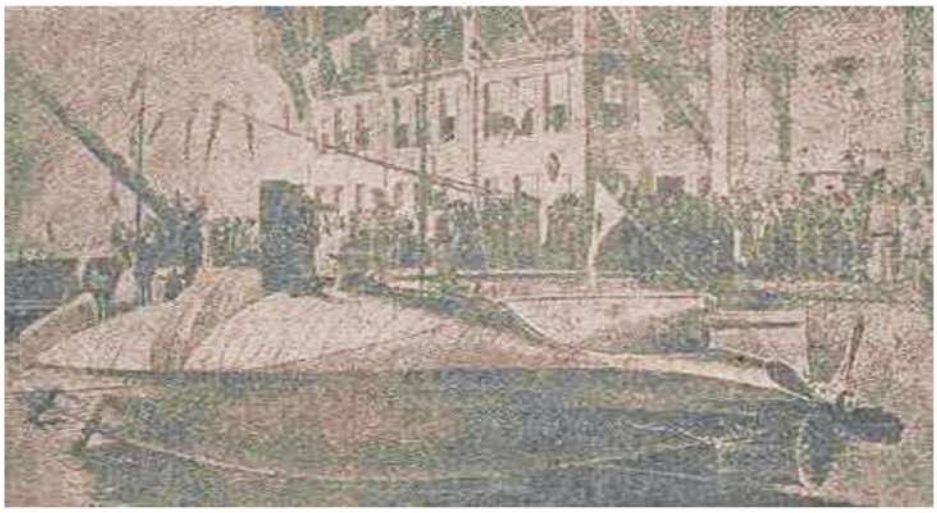
GOEBEN VE BRESLAV BOĞAZA GİRERKEN



YAVUZUN 280 LİK TARETLERİ

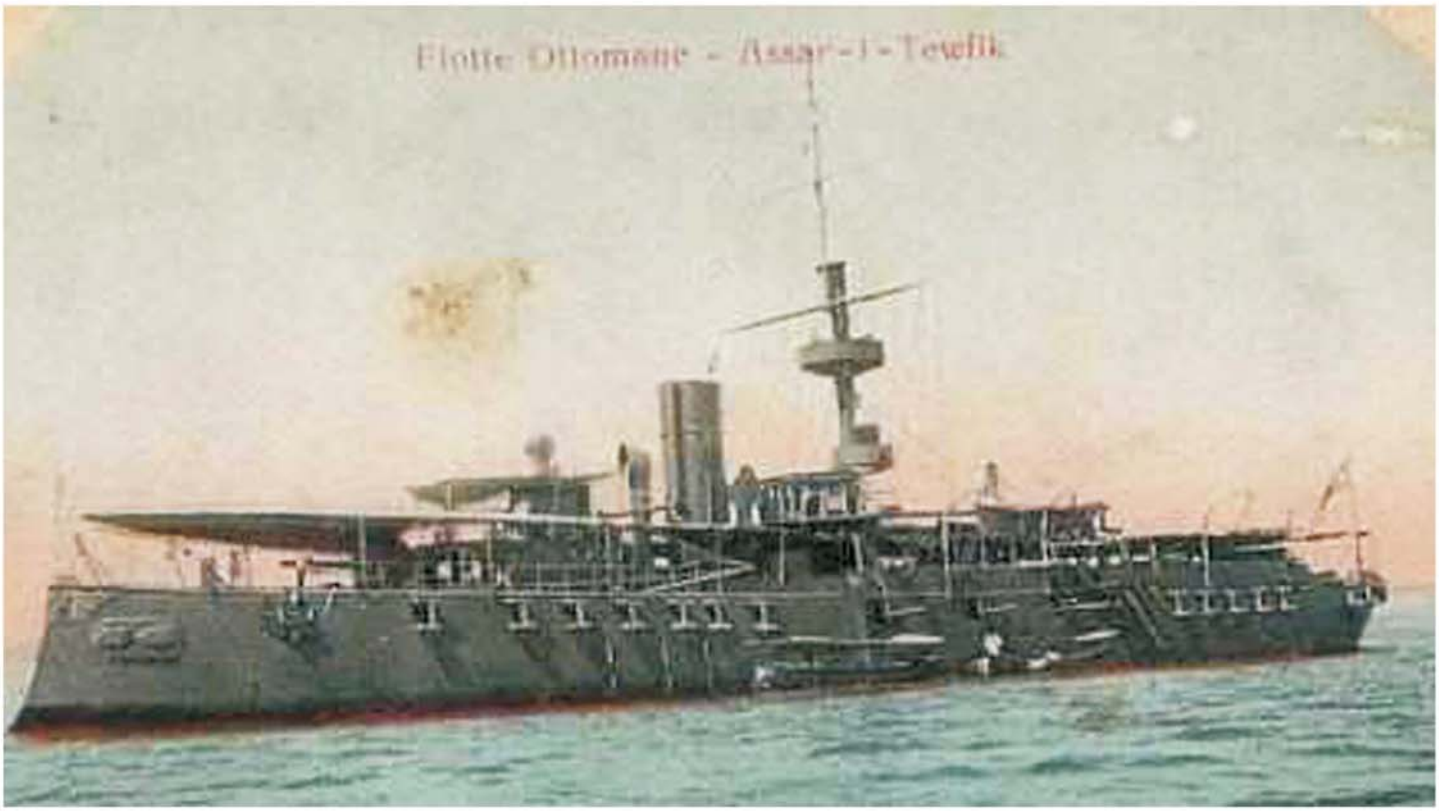
REŞİTPAŞA VAPURU

DUMLUPINAR VAPURU

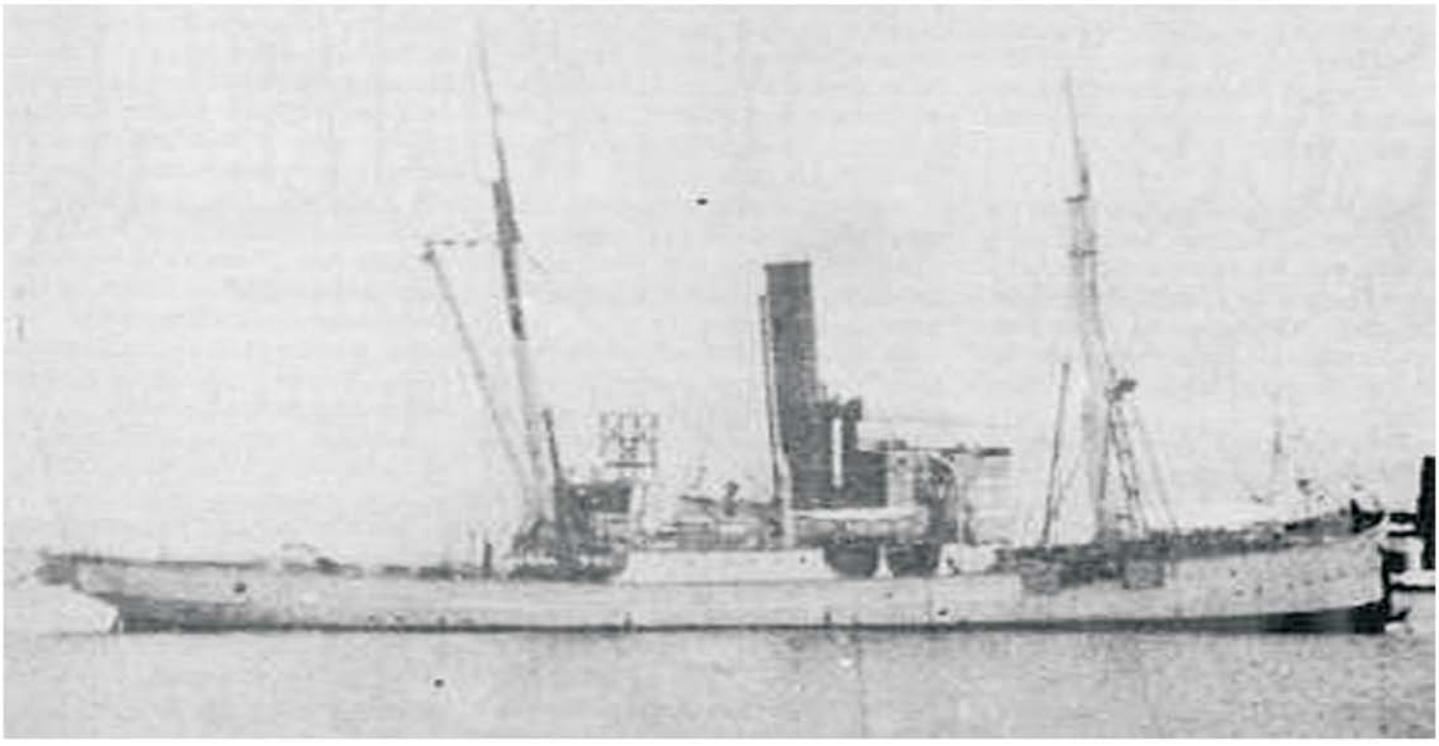


ABDÜLMECİD DENİZALTISI

MESUDİYE ZIRHLISI

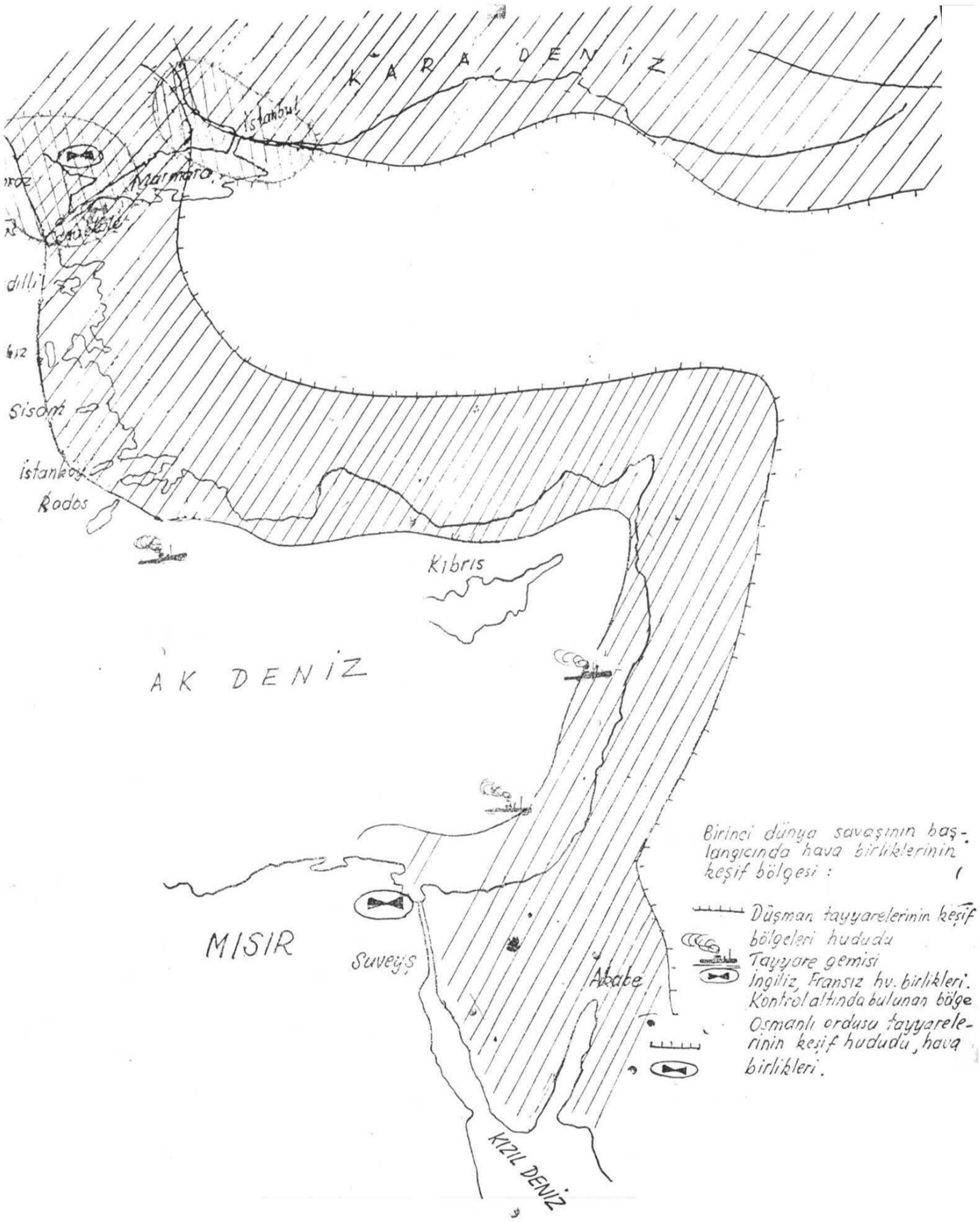


ASAR-I TEVFİK ZIRHLISI



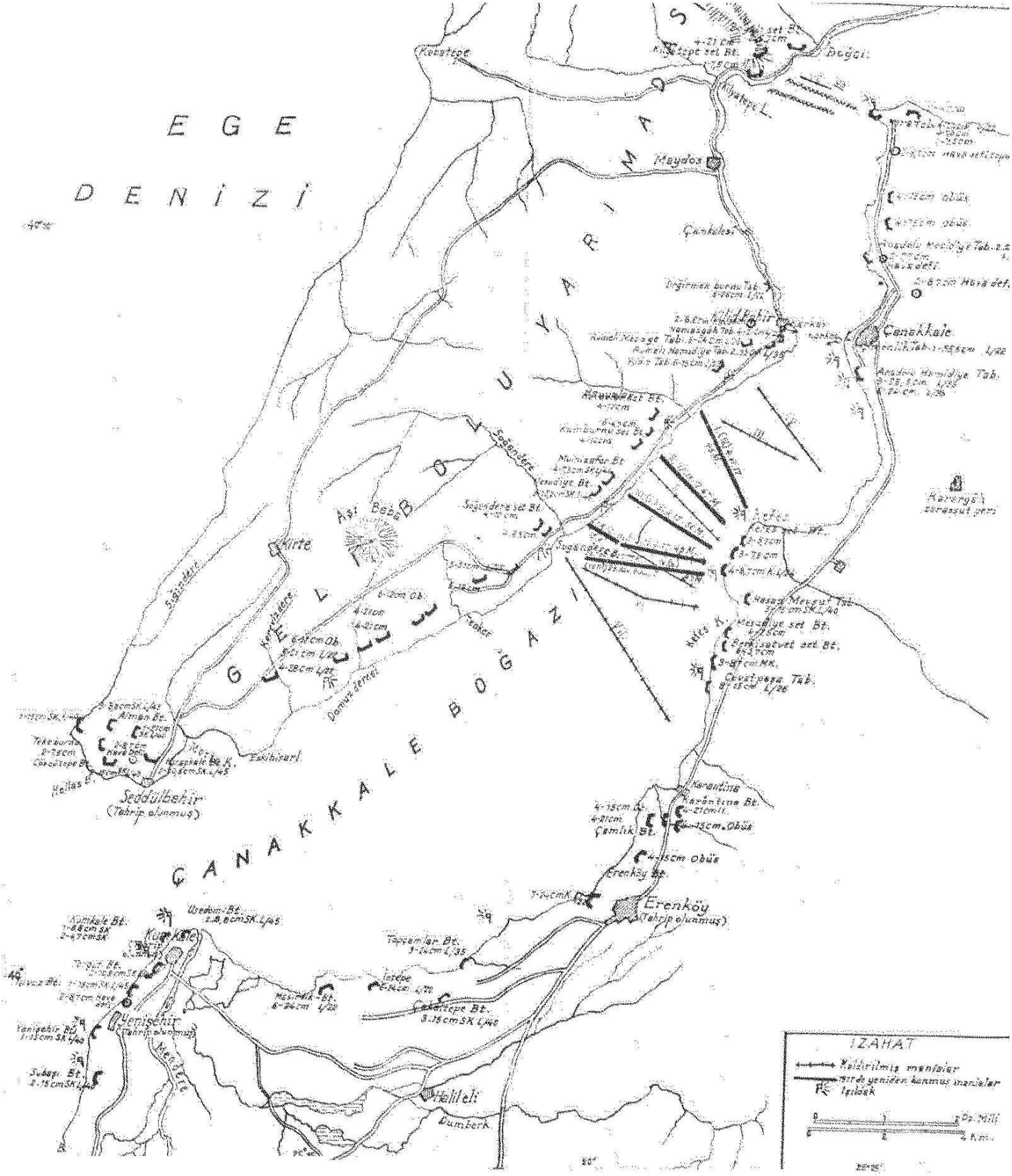
ALEMDAR KURTARMA GEMİSİ

EK-46

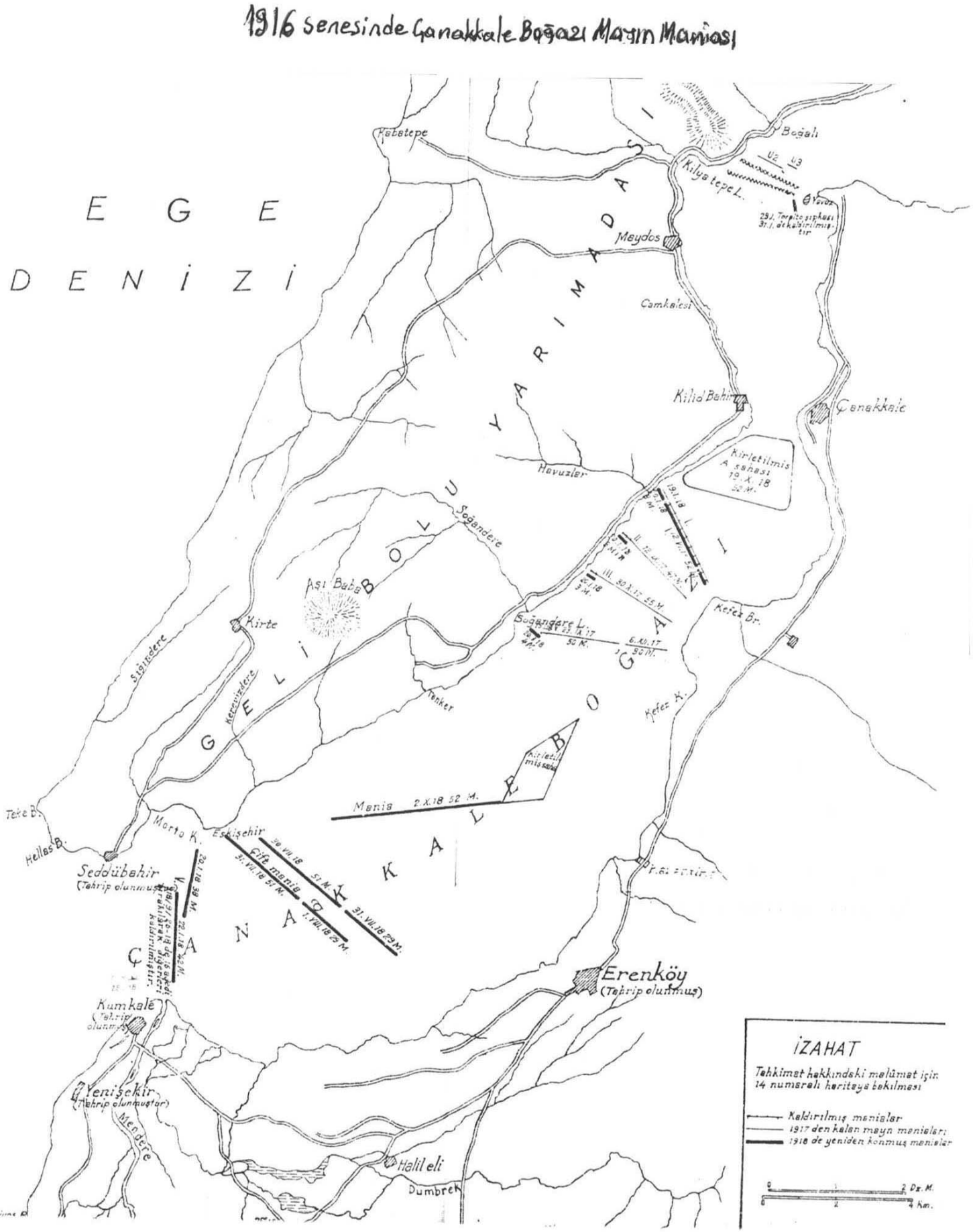

KARADENİZ
İstanbul
Marmara
Sisam
İstanköy
Rodos
Kıbrıs
AK DENİZ
MISIR
Süveyş
Akabe
KIZIL DENİZ
Birinci dünya savaşının başlangıcında hava birliklerinin keşif bölgesi :
Düşman tayyarelerinin keşif bölgeleri hududu
Tayyare gemisi
İngiliz, Fransız hv. birlikleri. Kontrol altında bulunan bölge
Osmanlı ordusu tayyarelerinin keşif hududu, hava birlikleri.

EK-47

1916 SENESİ CANAKKALE BOĞAZI (CAMKALE / SOĞANDERE MAYIN HATTI)



EK-48


1916 Senesinde Çanakkale Boğazı Mayın Maniası
EGE DENİZİ
GELİBOLU YARIMADASI
ÇANAKKALE BOĞAZI
Kefetepe
Boğalı
Kilya tepe L.
Meydos
Camkalesi
Kilid Bahir
Çanakkale
Havuzlar
Soğandere
Aşı Baba
Kirte
Sığındere
Keçeridere
Tenker
Kefez Br.
Kefez K.
Tekke B.
Helles B.
Morto K.
Seddülbahir
(Tahrip olunmuştur)
Eskişehir
Çift mania
Erenköy
(Tahrip olunmuş)
Kumkale
(Tahrip olunmuştur)
Yenişehir
(Tahrip olunmuştur)
Mendere
Halil eli
Dumbrek
Manias 2.X.18 52 M.
İZAHAT
Tehkimat hakkındaki malûmat için 14 numaralı haritaya bakılması
Kaldırılmış manialar
1917 den kalan mayın maniaları
1918 de yeniden konmuş maniaları
Dz. M.
Km.