

# Keyifli Okumalar Dileriz

Binlerce kategoride milyonlarca PDF e-kitap, ders kitapları, dergiler ve romanlara platformumuz üzerinden ücretsiz ulaşabilirsiniz.

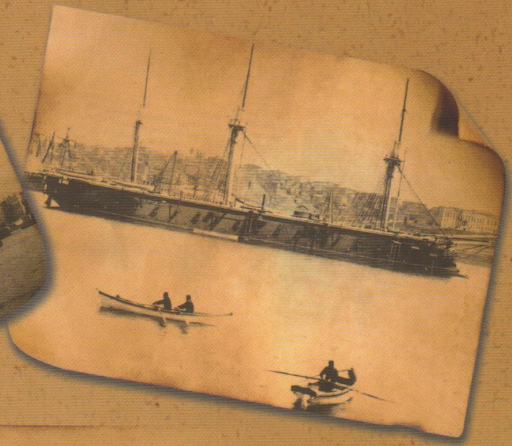
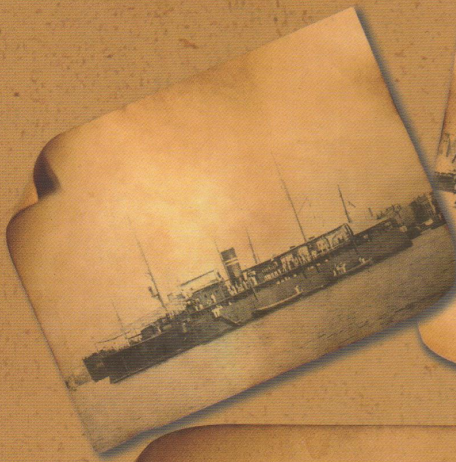
## RESMİ WEB SİTEMİZ

<https://rantey.org>

### Yedek ve Duyuru Kanallarımız

Sitemize erişim engeli gelmesi veya adres değişikliği durumunda aşağıdaki kanallardan güncel giriş adresine erişebilirsiniz:

- Telegram: <https://t.me/birkitapbir>
- WhatsApp Kanalımız : <https://whatsapp.com/channel/0029VbDHv8uE50Us4lvMoc0Y>



# KURTULUŞ SAVAŞINDA DENİZ ŞEHİTLERİMİZ VE KAHRAMAN GEMİLERİMİZ



AYDIN REİS VE  
PREVEZE GAMBOTLARI



**KURTULUŞ SAVAŞI'NDA  
DENİZ ŞEHİTLERİMİZ  
VE  
KAHRAMAN GEMİLERİMİZ  
(Aydın Reis ve Preveze Gambotları)**

**(Geliştirilmiş ve Güncelleştirilmiş 2'nci Basım)**

**Doç. Dr. Mustafa HERGÜNER**

HAZIRLAYAN  
**Doç Dr. Mustafa HERGÜNER**

2. BASIM SAYFA TASARIMI/GRAFİK  
**Mk.Yzb. Ercan BİCAN**

KAPAK TASARIMI  
**Tek. Üçvş. Onur Melih DERELİ**

BASKI ve CİLT



**Deniz Basımevi Müdürlüğü**

- 1. BASKI:** 500 ADET, HAZİRAN 2000, İSTANBUL
- 2. BASKI:** 1.000 ADET, TEMMUZ 2008, İSTANBUL

ISBN: 978-975-409-488-6

# İÇİNDEKİLER

|                                  | Sayfa No. |
|----------------------------------|-----------|
| ÖN SÖZ .....                     | III       |
| GİRİŞ .....                      | V         |
| AÇIKLAMALAR ve KISALTMALAR ..... | VII       |

## BİRİNCİ BÖLÜM

### KURTULUŞ SAVAŞINDA DENİZ ŞEHİTLERİMİZ

|                                                   |    |
|---------------------------------------------------|----|
| GÜVERTE YÜZBAŞI MEHMET HAYDAR EFENDİ .....        | 3  |
| ALEMDAR SERDÜMENİ RECEP KAHYA .....               | 8  |
| GÜVERTE KIDEMLİ YÜZBAŞI MEHMET MURAT EFENDİ ..... | 16 |
| MAKİNE YÜZBAŞI KIBRISLI (ARAP) SUDİ .....         | 23 |
| MÜLAZİM (TEĞMEN) HAYATİ BEY .....                 | 31 |
| GÜVERTE KIDEMLİ YÜZBAŞI NUSRET EFENDİ .....       | 37 |
| İNEBOLU BOMBARDIMANI .....                        | 45 |
| SAMSUN'UN BOMBARDIMANI .....                      | 57 |

## İKİNCİ BÖLÜM

### KURTULUŞ SAVAŞINDA KAHRAMAN GEMİLERİMİZ

|                                                       |     |
|-------------------------------------------------------|-----|
| AYDINREİS VE PREVEZE GAMBOTLARI .....                 | 69  |
| 1- BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI .....                         | 71  |
| 2- KURTULUŞ SAVAŞI .....                              | 77  |
| 3- GAMBOTLARIN SOVYETLER BİRLİĞİ'NE GÖNDERİLİŞİ ..... | 86  |
| 4- GAMBOTLARIN SOVYETLER BİRLİĞİ'NDEN DÖNÜŞÜ .....    | 95  |
| 5- KURTULUŞ SAVAŞINDAN SONRAKİ FAALİYETLER .....      | 101 |
| SONUÇ .....                                           | 104 |
| KAYNAKÇA .....                                        | 106 |
| EKLER .....                                           | 115 |



## ÖN SÖZ

Anadolu’ya hakimiyetle üstünlüğü ele geçirdiğimizin (1071) ardından geçen bin yıllık tarihimiz incelendiğinde, görülecektir ki; yapılan tüm mücadelelerin temelinde “Ticaret Yollarını” ve bu yolların en kapsamlısı ve en bereketlisi olan “Deniz Ticaret Yollarını” kontrol etmek veya buralardaki hak ve menfaatlerini korumak stratejisi bulunmaktadır.

Kurtuluş Savaşımızın gerek başlangıç biçiminin gerekse oluşumunun temelinde deniz ve denizcilik, birinci unsur olarak yer almıştır. Mondros Mütarekesi’nin denizde -Agamemnon zırhlısında- imzalanması, Ulu Önder’in Samsun’a Bandırma vapuru ile gidişi, en büyük savunma savaşının Sakarya nehrinin mansabında yapılması ve nihayet Büyük Taarruz’da ordulara ilk hedef olarak Akdeniz’in gösterilmesi konuyla ilgili olguların en belli başlılarıdır.

Ama asıl önemlisi ordularımıza (Garp Cephesi) personel silah ve askeri malzeme yönünden bütünleme ikmalinin denizlerden yapılması ve bu uğurda kıyılarımızda özellikle Karadeniz’de deniz nakliyatının yapılmasıdır. İtilaf Devletleri Donanması Mondros Mütarekesine (30 Ekim 1918) bağlı olarak deniz gücümüzü kısıtlamışlardır. Diğer taraftan 13 Kasım 1918’den itibaren İstanbul ve diğer limanlarımıza dolarak “Deniz Kontrolünü” ele geçirmişlerdi. Böyle bir ortamda denizlerimizde nakliyat yapılmasındaki güçlük her türlü anlatımının dışındadır. Hele Mondros Mütarekesinde 61 bin asker ile sınırlanan ordumuzun dört yıllık mücadelesi ve bu mücadele içinde her türlü iç ve dış tehdide rağmen Büyük Taarruz’da geri hizmetleri ile birlikte ve silahlandırılmış olarak mevcudunun 350 bine ulaşmasında elbette ki denizciliğimizin pek büyük payı vardır.

Bu nedenledir ki Kurtuluş Savaşımızın siyasi, askeri (Kara Harekatı) ekonomik yönlerinin yanında denizcilikle ilgili faaliyetler bakımından da incelenmesinin gerektiğini değerlendirmekteyiz. Bu düşünceden hareketle bu çalışmayı hazırladık. Bu konuyla ilgili ilk çalışmamız Haziran 2000’de yine Deniz Kuvvetlerimizce yayımlanmıştı. Elde ettiğimiz yeni belgelerle çalışmamızı daha da genişlettik.

Kurtuluş Savaşında anlattığımız olayların dışında da canını kaybeden/şehit olan denizcilerimiz vardır. Kuvayi Milliye’ye geçip Bursa’ya giden Yzb. Halil İbrahim Bey, Ferit Paşa’ya suikast için İstanbul’a dönmüştü. Ancak durum anlaşılmış ve Nemrut Mustafa Paşa’nın mahkeme kararı ile Yzb. Halil İbrahim Bey 12 Haziran 1920’de idam

edilmişti. Konumuzun dışında kaldığından çalışmamıza katmadık.

Kurtuluş Savaşında sayıları on binleri bulan kara şehitlerimizin yanında deniz şehitlerimizin sayısı ancak 20 civarındadır. Fakat milli mücadele yıllarında olaylar incelendiğinde bu döneme ait değişik boyutlar ortaya çıkmaktadır. Bizi de araştırmaya yönelten bu hususlar olmuştur.

Çalışmamızın birinci bölümünde “Kurtuluş Savaşımızda Deniz Şehitlerimiz” adıyla yaptığımız araştırmada kahraman şehitlerimizi anlatırken, Alemdar gemisinin kahramanlığı, İnebolu ve Samsun şehirlerimizin bombalanması, Fethiye İhtiyat Grubu’nun faaliyetleri, Kütahya Muharebeleri, Cemal Paşa’nın yurt dışındaki faaliyetleri de anlatılmıştır.

İkinci bölümde “Ayдын Reis ve Preveze Gambotları” incelenmiştir. I. Dünya Savaşının hemen öncesinde (1914 Haziranı) donanmaya katılan, bu arada denizcilik yönünden tüm dinamizmin yaşandığı 1915–1916 yıllarında Çanakkale ve Marmara’da görev alan bu gemiler, mütarekeden sonra Karadeniz’e gitmişler ve bu arada ‘Milli Mücadele’ye katılmışlardır. Gambotlar, başından beri gönül verdikleri Milli Mücadele uğruna tüm güçlükleri yenerek faaliyet gösterirlerken Osmanlı Hükümeti ve İtilaf Devletleri Donanması’nın kontrolünden kaçmak için Rusya’ya bile sığınmış, hatta bu ülkenin bayrağını çekmiştir. Yaklaşık on yıl hiç onarım görmeden savaş durumu içinde olan bu kahraman gambotlarımız cumhuriyetin kuruluşu ile birlikte faal görevden ayrılmış, sadece eğitim maksatlarına hizmet vermiştir. Bu nedenle gemiler, savaşta ve barışta pek çok deniz subayımız için canlı laboratuvar olmuştur.

Kurtuluş Savaşı’nda Gazal, Alemdar, Rüsumat 4 No’lu vapur gibi kahramanlık örnekleri veren başka gemilerimiz de vardır. İleriki tarihlerde bu gemilerde çalışmalarımıza dâhil edilecektir.

Çalışmalarımızın ana kaynağı Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Genelkurmay ATASE Başkanlığı, Deniz Müzesi ve Denizcilik İşletmeleri arşividir. Adı geçen kurumlara yardımları için teşekkür ediyorum. Bunun yanında çok değerli sınıf arkadaşım, Deniz Kuvvetleri Komutanımız Oramiral Sayın Metin ATAÇ’ın “Denizcilik Tarihimizi Sahiplenmesi Platformunda” bu çalışmamaya yardımcı olmalarına duyduğum sonsuz minneti ifade etmek isterim.

Bu döneme ait, özellikle denizcilikle ilgili olarak, belgelerin yetersiz oluşu araştırmalarımızı sınırladı. İleride bulunacak belgeler ve yapılacak araştırmalarla çalışmalarımızı daha da genişleteceğimizi ümit etmekteyiz.

**Doç. Dr. Mustafa HERGÜNER**  
**HEREKE 18-01-2007**

## GİRİŞ

Türklerin bilinen en eski zaferi olan Tetung Savaşı (MÖ 209)'ndan Avrupa'nın içlerine uzandıkları İkinci Viyana Kuşatması'na (1683) kadar olan yaklaşık iki binlik yıllık zaman diliminde kazanılan zaferlerin coğrafi mevkileri, bu arada meydana gelen siyasi olaylar analitik biçimde incelendiğinde görülecektir ki; dünyanın en önemli kara (ipek, baharat) ve deniz yollarına hükümlan olma yönünde mücadeleler verilmiş ve bunda da başarılı olunmuştur.

Osmanlı İmparatorluğu (1299–1922) 623 yıllık tarihi boyunca bu gerçeği benimsemiş, temel stratejisini bu esaslar üzerine oturturken bu ticaret yollarını kullanmak yerine bunu kullananların inzibat ve kolluk ihtiyaçları yönünde faaliyet göstermiştir. Üç kıtaya yayılıp 20 milyon km<sup>2</sup>'ye kadar büyüyen ülkesindeki dil, din, ırk ve hatta mezhep yönünden son derece farklı olan tebaasının emniyet ve güvenliğini birinci derecede bir öncelikle sağlayan Osmanlı'nın varoluşu ve devamlılığının ana sebebi de budur. Ancak geçen zaman içinde bu düşüncenin doğru olmadığı anlaşılmış olmasına rağmen bu stratejiyi terk etmeye kimsenin gücü yetmemiştir.

Gerçekten de milli bir devlet olma hevesine kapılan Sultan II. Osman'ın (1618–1622); feci akıbeti ondan sonra gelenlere bir örnek olmuştur. 18. ve 19. Yüzyılda devletin kurumlaştırılması ve gerçekçi kalıplara oturtulması atılımları; Avrupalılaştırmak, Demokrasi, Osmanlılık, Panislamizm, Panturanizm gibi birbirleriyle bağdaşmayan hatta devletin bünyesine de uymayan ama kolay taraftar bulabilen ideolojiler içinde eritilmiştir. Jön Türklerin ve İttihat ve Terakki'nin başarısızlıklarında bu olgular aranmalıdır.

Oysa Osmanlı'nın üç kıtaya yayılarak bir “Cihan Devleti” olmasının temelinde yine denizler ve denizcilik vardı. Bilindiği gibi XV. ve XVI. yüzyıllar yani Osmanlı'nın imparatorluk olduğu dönem, Avrupa'nın denizaşırı seferlerle Amerika'ya gittiği ve burada zenginleştiği yıllardır. XVII. Yüzyılda Avrupa'ya Amerika'dan gelen zenginlikler yeni bir güç olacak ve Osmanlı'yı durduracaktır. Ne yazık ki bu değişime ayak uyduramayan Osmanlı İmparatorluğu, sadece Fransa'ya imtiyazlar vererek Akdeniz ticaretini yaşatmayı hedefleyecektir. Elbette ki bunda başarılı olamayacaktır. Bu arada giderek zenginleşen Avrupa'da 18. yüzyılda başlayan sanayi devrimi 19. yüzyılda sermaye ve işçi sınıflarını oluşturmıştır. Birbirlerine tamamen karşıt ama menfaat yönünden sıkı ilişkilerle bağlanmış ve bu ilişkilerin kavgasız yaşamaları ve

birlikte olabilmeleri için daha çok menfaat, daha çok kazanç gerekmektedir. Bunun için de ham madde ve enerji kaynakları ile mamul maddelerin pazarı durumundaki ülkeler için yeni düzenlemelere ihtiyaç vardır. Bir başka deyişle dünyanın jeopolitik sınırları gelişen tekniğin ve ekonominin hatta siyasi anlayışın gerisinde kalmıştır. Birinci Dünya Savaşı (1914–1918)’nin çıkış nedenlerini bu olgularda aramak gerekir. 3 milyon km<sup>2</sup> yüzölçümü ve o zamana göre kalabalık sayılan 60 milyonluk nüfusu ile Osmanlı İmparatorluğu elbette ki savaşın hedeflerinden biri idi.

Osmanlı İmparatorluğu’nun savaşa giriş biçimi ve savaş içindeki tutumu ile ilgili olarak yapılan tartışmalar bugün de sona ermemiştir. Biz konu dışına çıkmamak için bu hususlara değinmiyoruz. Ama bilinen odur ki; Osmanlı İmparatorluğu diğer üç imparatorluk (Alman, Avusturya-Macaristan ve Rus İmparatorlukları) bu savaşla birlikte sona ermiştir. Ancak Osmanlı Devleti veya onun temeli olan Türk Ulusu bu savaşta bir milyona yakın insanını ve 3 milyon km<sup>2</sup> lik toprağının kaybına karşılık, başka ve çok önemli kazançlarda sağlamıştır

Çanakkale Savaşlarında ve özellikle Anafartalar’da gösterdiği kahramanlıkla kendisine “İstanbul’un İkinci Fatih’i” dediyecek kadar ön plana çıkan Mustafa Kemal Paşa ve göğüs göğüse yaptığı muharebelerle İngiliz ve Fransız askerlerini mağlup eden, bu arada müttefiki Alman generallerini kendisine hayran bırakan Mehmetçik “Yeni Türk Devleti’nin” birbirlerini anlayan ve güvenen –temel– unsurları olarak ortaya çıkmışlardır. Birinci Dünya Savaşı sonunda Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşu onunla savaşan batı devletlerini şaşırtırken doğudaki pek çok ülke için örnek alınmıştır. Bu başarının sırrını Mustafa Kemal Paşa ve sonuna kadar güvendiği Türk insanında aramak gerekir.

Gerçekten de Mustafa Kemal ve O’nun çok güvendiği Türk Milleti, tam bir inanç içinde Kurtuluş Savaşı’nı kazanarak “Ebediyete kadar payidar olacak olan Türkiye Cumhuriyeti’ni” kurmuşlardır. Türkiye Cumhuriyeti, Anadolu’daki bin yıllık tarihimizin sosyal, ekonomik, siyasi ve hatta askeri yönden en gerçekçi biçimde yapılanması, Kurtuluş Savaşı da yapılanma uğruna verilmiş mukaddes bir mücadeledir. Bu nedenledir ki bu dönemin tüm ayrıntılarıyla incelenmesinde sayısız yararlar bulunmaktadır. Bunlardan birisi de “Deniz Şehitlerimiz”dir.

## AÇIKLAMALAR VE KISALTMALAR

- ATASE : Genelkurmay Başkanlığı Askeri Tarihi Stratejik Etüd Başkanlığı (Mevcut arşiv belgeleriyle askeri tarihimiz için en büyük kaynaktır.)
- TİH : Türk İstiklal Harbi ATASE Başkanlığı tarafından çıkarılan bu dokümanlar toplam 7 cilttir.
- CİLT I. Mondros Mütarekesi
- CİLT II. Batı Cephesi
- CİLT III. Doğu Cephesi
- CİLT IV. Ayaklanmalar
- CİLT V. Deniz ve Hava Cephesi
- CİLT VI. BMM Dönemi
- CİLT VII. İdari Faaliyetler.
- HTVD : Her yıl iki sayı çıkan Harp Tarihi Vesikalar Dergisi şimdiki adıyla Askeri Tarih Belgeleri Dergisi. (ATASE Başkanlığınca yayınlanmaktadır.)
- a.g.e. : Adı geçen eser
- a.g.m. : Adı geçen makale
- a.g.y. : Adı geçen yer
- B.O.A : Başbakanlık Osmanlı Arşivi
- B.C.A : Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
- Dz. Müz. : Deniz Müzesi Deniz Kuvvetlerine ait ve Osmanlı döneminin arşiv belgelerinin bulunduğu müze (Beşiktaş/İstanbul)
- Dz. K. Lal. Arş. : Deniz Kuvvetleri Lalahan Arşivi. (Cumhuriyet dönemine ait belgeler vardır.)
- TBMM : Türkiye Büyük Millet Meclisi



**BİRİNCİ BÖLÜM**  
**KURTULUŞ SAVAŞI'NDA**  
**DENİZ ŞEHİTLERİMİZ**





ye Nezareti'ni İzzettin yatını kurye olarak Sakız Adasına göndermek gibi bir tedbire itmiştir). 5 Ekim 1911'de İstanbul'a gelen donanma gerekli her türlü hazırlıklarını tamamladıktan sonra 16 Ekim'de Çanakkale Boğazı (Nara)'na gelmiş ve savaş sonuna kadar burada kalmıştı. Gv. Tğm. (Müh.) Mehmet Haydar Efendi Donanmanın İstanbul'a geldiği 5 Ekim 1911 günü Mesudiye zırhlısına katılarak bu gemideki "Güverte Zabıtlığı" görevine başlamıştı<sup>7</sup>.

Osmanlı Donanması savaş boyunca Çanakkale Boğazı içinde -Nara bölgesinde- demirli vaziyette kalmıştı. Bu arada İtalyan Donanması'na ait 5 torpidobot tarafından Çanakkale Boğazı'ndaki gemilerimize bir gece hücumu planlanmıştı. 18 Nisan 1912 günü yapılmak istenen bu harekât sahil bataryalarının ve donanma gemilerinin İtalyan gemilerini tespit etmesi üzerine başarısız olmuştu<sup>8</sup>. Mülazım Mehmet Haydar Efendi bu dönemle ilgili olarak Harbiye Nazırlığı tarafından "2 Yıl Savaş Kıdemi" ile onurlandırılmış ayrıca kendisine Mecidiye Nişanı verilmişti<sup>9</sup>.

Bilindiği gibi İtalyanlarla 18 Ekim 1912'de yapılan Uşi (İsviçre) Antlaşmasının hemen akabinde Balkan Savaşı başlamıştır. Balkan Savaşı sonunda imzalanan barış antlaşmaları ile Osmanlı Hükümeti başta Bulgaristan olmak üzere Sırbistan, Karadağ ve Yunanistan'a Rumeli topraklarını bırakırken Ege'deki hükümranlılığını da kaybetmiştir. Özellikle Yunanlıların İtalyanlardan aldıkları Averof zırhlısı<sup>10</sup> Osmanlı Donanmasını Ege'ye çıkarmamıştır. Balkan Savaşı döneminde Donanmamız; Karadeniz, Ege ve Marmara denizlerinde faaliyet göstermiştir<sup>11</sup>. Karadeniz'de nakliyat konvoylarının himayesi ve Bulgar limanlarının ablukası görevleri yapılırken, Çanakkale'den zaman zaman çıkılarak Yunan Donanması'nın Kuzey Ege'de kurduğu "Deniz Hâkimiyeti" kırılmaya çalışılıyordu. Ne var ki donanmamız Karadeniz ve Ege'de başarılı olamadı. Karadeniz'de Rauf (ORBAY) Bey'in komuta ettiği 4.000 tonluk Hamidiye zırhlısı 100 ton bile olmayan Bulgar torpidobotlarının hücumundan yara alarak saf dışı oldu<sup>12</sup>. Ege'de Yunan Donanması'yla yapılan İmroz Deniz Savaşı (16 Aralık 1912) ve Mondros Deniz Savaşı (18 Ocak 1918) komuta birliği ve hedef prensibi gibi en basit askeri prensiplerden yoksundu<sup>13</sup>. Nitekim Yunan donanmasıyla Ege'de yapılan iki savaşta yarıda bırakılıp boğazdan içeriye girildi. Daha sonra Balkan Savaşı'nın ikinci safha-

7 Deniz Müzesi, Gv. Sbları Künye Defteri No. 7.

8 B. LANGENSIEPEN-A. GÜLERYÜZ a.g.s. 15. A. BÜYÜKTUĞRUL a.g.e. s. 87.

9 Zabitanı Bahriye Sicili Mehmet Haydara Efendi Dosyası No. 6864.

10 Averot 1910 İtalyan yapımı 10 bin tonluk zırhlı olup sürat ve silah yönünden Akdeniz'in en güçlü gemisiydi ve Osmanlı Donanmasında bu ayarda gemi bulunmakta idi, Gen kur, "Türk Silahlı Kuvvetler tarihi" C. VII. Kitabın içeriği bu hususlardadır.

11 H. Rauf ORBAY, (1988-1964) Amiral M. Muzaffer Paşa'nın oğludur. 1899 yılında subay çıkmıştır. 1907'de Peyki Şevket Muhribi Komutanı iken Sisam adasında çıkan isyanı bastırmış Balkan Savaşı sırasında Hamidiye Kruvazörü Komutanı olarak Bulgar Donanmasına Varna ve Burgaz limanlarında taarruz etmiştir. 14 Ocak-26 Eylül 1913 tarihleri arasında Ege, Akdeniz ve Karadeniz'de Bağimsiz Taarruz; Deniz hareketi yaparak Yunan Donanmasının kendisi için Kuvvet bölmesine neden olmuştur. Kurtuluş Savaşı ve Cumhuriyetin ilk yıllarında Atatürk'ün yanında bulunarak Nafia vekilliği ile icra Vekilleri Heyeti Reisliği (Başvekillik) görevleri yapmıştır. II. Dünya Savaşı'nda 1942-1944 yıllarında Londra Büyükelçiliği yapan Rauf ORBAY 1964'te İstanbul'da öldü. Erberk İNAM, "Rauf Bey" İst. 1965.

12 A. Haydar emir "Balkan Harbinde Türk filosu" İst. 1932, Mithat İŞİN "Balkan Savaşı Deniz Cephesi" İst. 1946.

13 Konuyla ilgilenen araştırmacılar bu kanattadır. Yukarıdaki dokümanlara ilaveten, bkz. M. HERGÜNER "Balkan Savaşı ve Denizciliklerimiz" IX. Askeri Tarih Şöhrasiz ve Fıkıksız Akademi - <https://rantey.org>

sında Bulgar birliklerinin İstanbul'a girmesini önlemek üzere Çatalca mevzilerinde savunma hatları tesis olunmuştur. Donanma gemileri kara ordularımızın tesis ettiği Çatalca daki savunma hatlarının ateş desteğini sağlamak üzere Marmara'ya getirilmişlerdir. (Donanma gemilerimiz bu harekâta başarı sağlamıştır). Mehmet Haydar Efendi görev yaptığı Mesudiye zırhlısı ile bu geminin Balkan Savaşı sırasında Karadeniz, Ege ve Marmara'daki tüm faaliyetlerine katılmıştır.

Bu arada 7-8 Şubat 1913 günleri, kolordu seviyesinde bir birliğin Şarköy'e çıkartılması planlanmıştı. Plana göre Marmara'nın doğu kıyılarında konuşlu (Başkumandanlık ihtiyatı) 10. Kolordu birlikleri kamu ve özel kuruluşlara ait kırk civarında vapur ve teknelerle Şarköy bölgesine intikal ettirilecekti. Teğmen Mehmet Haydar Efendi 10. Kolordu'nun Şarköy bölgesine intikal sırasında sivil vapurlara "İrtibat Subayı/Kılavuz Subay olarak görevlendirilmişti. Haydar efendi bu görevi de başarıyla yerine getirmişti.

Bu nedenle Başkumandanlık Vekâleti Mehmet Haydar Efendi'yi bir yıl Balkan Savaşı kıdemiyle onurlandırmış<sup>14</sup>, ayrıca Şarköy çıkarması nedeniyle de takdirname ile ödüllendirilmiştir<sup>15</sup>. Mehmet Haydar Efendi aldığı bu kıdem ile birlikte 13 Ağustos 1913 günü üsteğmen rütbesine terfi etmiştir.

Mehmet Haydar Efendi 26 Eylül 1913'te Bahriye Nezareti'ne 3. Daire'ye Esliha (Ordonat) Şube'ye tayin olmuştu. Haydar Efendi 1919'a kadar bir daha denize çıkmayacak sadece karargâh görevi yapacaktır. Bahriye Nezareti'nde 16 Aralık 1918 tarihine kadar çalışan Mehmet Haydar Efendi bu görevi sırasında 21 Kasım 1913-29 Temmuz 1914 tarihleri arasında topçu kursu görmüştü. Osmanlı İmparatorluğu XVI-II. yüzyıldan itibaren Çanakkale'nin savunulmasını boğaz ağzında veya Kuzey Ege'de donanma bulundurmak yerine Topçu Bataryaları ve/veya Mayın Mânialarını kullanmayı tercih etmiştir. Bu stratejik savunma konseptine bağlı olarak Birinci Dünya Savaşı başlangıcında da Çanakkale savunması için 9 Kasım 1914 tarihinde Padişah iradesi çıkmıştı. Boğazın topçu bataryaları güçlendirilmek üzere Gv. Ütğm. Mehmet Haydar Efendi 29 Kasım 1914 tarihinde Çanakkale'de savunma tabyalarındaki top bataryaların kurulması ve kullanılması için görevlendirilmişti. Burada üç ay çalışan Haydar Efendi, Başkumandanlık Vekâleti tarafından "Muharebe Gümüş Liyakat" madalyası ile ödüllendirilecekti.

I. Dünya Savaş sırasında Almanya, Avusturya ve Macaristan yanında savaşa giren Osmanlı İmparatorluğu, uluslar arası yönden en önemli deniz ulaştırma yollarından biri olan "Türk Boğazları'nı (Turkish Straith), karşı tarafta bulunan İngiltere, Fransa, İtalya ve Rusya'nın taraf olduğu "İtilaf Devletleri" gemilerine kapatmıştı. Bunun yanında tarafsız ülkelere de ağır kontroller uygulanmıştı. Bu bağlamda geçiş yapan ticaret gemileri muayene edilmiş, kaçak mal tespit edilmeyenler Boğazlardaki

14 Deniz Müzesi Güverte Subayları Künye Defteri No.: 7. Şarköy çıkarması için bkz. Hüsnü ERSÜ, "Balkan Savaşında Şarköy Çıkarması", ATASE Yayını Ankara, 2006

15 Başkumandanlık Vekâleti'nin 22 Mayıs 1913 tarihli kararına bkz. <https://www.arsiv.gov.tr/arsiv/arsivizasyon/arsivizasyon.aspx?arsivizasyon=1913>

mayınlanmış olan geçitlerin arasından kılavuzlanmış, harp kaçağı eşya taşıyanlara (kontrobant) geçiş izni verilmemişti. Bu işi yapanlar(harp kaçağı eşya taşıyanlar) veya düşman gemileri zapt ve müsadere olmuşlardır<sup>16</sup>. Bahriye Nezareti emrinde bulunan Mehmet Haydar Efendi I. Dünya Savaşı (29 Ekim 1914–30 Ekim 1918) süresince İstanbul bölgesinde kalarak gemilerin muayene ve kontrolleri, kılavuzlanması gibi yukarıda açıklanan görevleri yapmıştı. M. Haydar Efendi 21 Eylül 1918'de yüzbaşılığa terfi ettirilmiştir.

Araştırmalarımıza göre Gv. Yzb. Mehmet Haydar Efendi İtalyan Harbinden 2, Balkan Harbinden 1 yıl kıdem almış ancak –cepheye gitmediğinden-I. Dünya Savaşına ilişkin bir kıdem almamıştır. Madalya olarak da İtalyan Harbi nedeniyle 5. dereceden Mecidiye (2 Aralık 1913) ile I. Dünya Harbi nedeniyle, Muhabere Gümüş Liyakat (19 Ağustos 1915) madalyası almıştır.

Savaş sonunda imzalanan ve tamamı, 25 madde olan Mondros Mütarekesi hükümlerinin ilk üç maddesi, Boğazlardaki mayınların temizlenmesine aitti. İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndaki mayın mâniaları, deniz ulaştırmasına engel oluyordu. Dolayısıyla bir müddet gemilerin mayın mâniaları arasından rehberlenmeleri gerekiyordu. Osmanlı Bahriye Nazırlığı bir taraftan geçiş yapan gemilere kılavuzluk yapma durumunda iken diğer taraftan da mütareke gereğince, boğazlardaki mayınların temizlenmesi işlevlerini yerine getirecek ve kıyı topçu bataryalarını İtilaf Devletleri'ne teslim edecekti<sup>17</sup>. Mütareke ile birlikte İtilaf Devletleri İstanbul'da "Mütareke Şube" kurmuşlardı<sup>18</sup>. Osmanlı Hükümeti her türlü faaliyetini bu şubenin kontrolünde yapıyordu. Yzb. Mehmet Haydar Efendi'nin savaş sonu ilk görevi Mütareke Şube olmuştu. Boğazlardaki mayınlar 13 Kasım–16 Aralık 1918 tarihlerinde temizlenmiştir. M. Haydar Efendi mayınların temizlendiği bu tarihlerde Boğaz geçişi yapan gemilerin rehberlenmesinde görev almıştır, yani "Kılavuz Kaptanlık" yapmıştır.

Haydar Efendi 16 Aralık 1918'de Aydınreis gambotuna atanmış ancak bu gemi Haliç'te olduğundan yine Nezaret'teki görevine devam etmiştir. Ancak Aydınreis gambotu bu sırada Karadeniz'e gitmek üzere onarım ve ikmal hazırlıkları yapmaktadır. İki ay gambot kadrosunda bulunan Gv. Yzb. Mehmet Haydar Efendi 12 Şubat 1919'da donanmadaki pek çok subay gibi bir ticaret gemisine Sulh (Karakova) vapuruna tayin olundu.

İspanyol bandıralı 900 gros tonluk 2700 ton taşıma kapasiteli Sulh vapurunun önceki adı Karakova'dır.<sup>19</sup> 1918 yılında İstanbul Boğazı'nda el konulmuş ve önce Hacı Mustafa Şirketi'ne satılmıştır. Daha sonra Kırzade Şevki ve Rıza Kalkavan tarafından satın alınarak adı "Sulh" olarak değiştirilmiştir. Bilindiği gibi Balkan Savaşı sırasında

16 Metin içinde konuyu açıklamaya çalıştık. Tamamıyla Deniz Savaş Hukuku'nu ilgilendiren bu konular için bkz. 18 Temmuz 1994 tarihinde çıkan 3849 sayılı Zapt ve Müsadere Kanunu, Herbert A. SMITH "The Law and Custom of the sea" London 1959 Sevin TOLUNER "Milletlerarası Hukuk Dersleri" Z. b. İst.. 1979.

17 Türk İstiklal Harbi C. I. Ankara 1992 s. 165-172.

18 Mütareke Şube (HTVD.368 sayılı belge)

19 Orhan Kızıldemir Arşivi (bu yıla ait lojistik kayıtlarında alınmıştır) <https://rantey.org>

19 Ekim 1912'den itibaren ticaret gemileri Harbiye Nezareti'ne bağlanmıştı. Harbiye Nezareti Bu tarihte Mondros Mütarekesi'ne kadar altı yıl tüm "Deniz Gücümüzü " yönetmiştir. Bu durum-imkânlar nispetinde Kurtuluş Savaşında da devam etmiştir<sup>20</sup> (Kurtuluş Savaşı sırasında Bahriye Dairesi Milli Müdafaa Vekâletine bağlı idi). Dolayısıyla Rıza Kalkavan'ın kaptanlığını yaptığı Sulh vapuru da Bahriye Nezareti kontrolünde ancak Harbiye Nezareti'ne bağlıdır. Böyle bir ortamda Gv. Yzb. Mehmet Haydar Efendi Bahriye Nezaretin tarafından Sulh vapuruna atanmıştır.

Bu dönem (1919 yılı) Kurtuluş Savaşı için siyasi, idari ve askeri yönlerden hazırlık dönemidir. Ve Yunan ilerleyişini durdurup onu "Akdeniz'e" dökcek olan Batı Cephesinin teşkili ve gelişmesi için "Lojistik Destek" gereklidir. Kurtuluş Savaşı sonrasında Anadolu'nun kara ulaştırması hem yetersiz hem de güvensizdir. İstanbul-Eskişehir-Ankara tren yolunda ise tam bir egemenlik mevcut değildir. Özellikle İstanbul-İzmit arası İtilaf Devletleri'nin kontrolü altındadır. Bu nedenle "Deniz Nakliyatı" büyük önem taşımaktadır. Türk sularında Osmanlı'dan almış olduğu imtiyazla çalışan ve yabancı bandıralı gemilerde ve Türk bandıralı ticaret gemilerimizde pek çok deniz subayı<sup>21</sup> çalışmaktadırlar. Bu subaylar, İstanbul'dan Anadolu'ya yapılan askeri malzeme nakliyatını İstanbul'da bu iş için kurulmuş olan Felah, Muaveneti Milliye gibi gizli cemiyetlerle birlikte koordine etmektedirler. Türk bandıralı (bayraklı) ticaret gemisi Sulh vapuru İstanbul'dan Karadeniz limanlarına yaptığı seferlerde askeri personel ve malzeme nakliyatı da yapmakta idi. Bu geminin III. Kaptanı Gv. Yzb. Mehmet Haydar Efendi de bu nakliyatta görev alan subaylardan biriydi. Genelde İstanbul (Sirkeci) İnebolu-Samsun-Trabzon limanlarına yönelik yolcu ve eşya nakliyatı yapan Sulh vapurunda 10 Nisan 1919 gecesi üzücü bir olay meydana gelmiştir.

İtilaf Devletlerine ait askeri birlikte görevli bir Fransız Çavuş Sulh vapurunda Anadolu'ya gönderilmek üzere askeri malzeme bulunduğu iddiası ile 10 Nisan 1919 akşamı gemiyi kontrol etmek istemişti. Üçüncü kaptan ve aynı zamanda geminin polis amiri<sup>22</sup> olan Gv. Yzb. Mehmet Haydar Efendi geminin aranmasına izin vermemiş ve aralarında tartışma çıkmıştı. Bunun üzerine Fransız Çavuş diğer devriye görevlileriyle gemiye girmişti. Fransızların bütün zorlamalarına karşın Mehmet Bey geminin kontrolüne izin vermemekte idi. Tartışma büyümüş ve Fransız Çavuş elindeki tabanca ile ona ateş açmıştı. Ağır yaralanan Mehmet Bey Kasımpaşa Deniz Hastanesi'ne kaldırılmış, ancak 11 Nisan günü kurtarılamayarak şehit olmuştu.<sup>23</sup> Bu kahraman şehidimizin mezarı Taşkızak Tersanesi yolundaki mezarlıktadır.

20 19 Ekim 1912 tarih ve 80 sayılı yasa ile Harbiye Nezareti bütün ticaret gemilerine el koymuştur.İşletmesi Bahriye Nezaretine aittir.Deniz Müzesi Defter 92 sayfa 17-18

21 İngiliz Bandırası ile çalışan India gemisi Asaf isimli bir Hintlidir. Ancak kaptanı Gv. Ütgm. Kenandır.(E.NUTKU, Yakın tarihimiz, C.3, s.90) bu örnekleri çoğaltmak mümkündür.

22 Ticaret gemilerinde I.Kaptan (Süvari)işveren,II.Kaptan yükleme/boşaltma ve manevra,III Kaptan personel,disiplin ve inzibat,IV. Kaptan ise seyir işlevlerinden sorumludurlar.(Türk Deniz Ticaret Kanunu)

23 Deniz Müzesi Defter 232 (Umumi Defter),II. Nispetiye Arşivi Çıktısı, <https://denizmuzesi.org.tr/> "Deniz Müzesi Defter 232 (Umumi Defter),II. Nispetiye Arşivi Çıktısı, <https://denizmuzesi.org.tr/> Okulumuz",Ankara 1994 s.II-78

## ALEMDAR SERDÜMENİ RECEP KAHYA

(1874 Rize-26 Ocak 1921 Ereğli)

Asıl adı “DENMARK” olan Alemdar kurtarma gemisi, 1898’de Danimarka’da inşa edilmişti. 362 gros tonluk, sitimle işleyen ve 12 mil sürat yapan bu tekne aynı ülke tarafından İstanbul ve Çanakkale Boğazları’nda kurtarmacılık için kullanılırken, I. Dünya Savaşı sırasında Osmanlı Hükümeti’nce el konulmuştu. Daha sonra parası ödenerek satın alınmış, Alemdar adı verilerek Seyri Sefain İdaresi’ne neteslim edilmişti<sup>24</sup>. Mondros Mütarekesi ile birlikte İtilaf Devletleri’nin (Fransa’nın) kontrolünde yine kurtarmacılık yapan Alemdar İstanbul Boğazı’nda Kuruçeşme İskelesi’ne aborda vaziyette bulundurulmuştur. Fransızlar geminin personel, yakıt ve diğer giderleri Seyrisefain İdaresi veya Osmanlı Bahriye Nazırlığı’na ödetiyorlar ancak gelirlerini kendileri alıyorlardı.

Alemdar buradan Karadeniz’e iki kez kurtarmacılık görevleri için gitmişti. Karadeniz’e emniyet ve asayiş için gönderilen ancak Ankara Hükümeti’ne katıldıkları için geri çağrılan Preveze ve Aydınreis gambotlarını çekerek İstanbul’a getirmek üzere 20 Mayıs 1920’de Giresun’a gitmişti. Burada gambotların yaptıkları hizmetlerin kutsallığını görmüş ve onların İstanbul’a dönmekte direnmeleri üzerine eli boş olarak geri dönmüştü<sup>25</sup>. Alemdar’ın ikinci gidişi kurtarmacılık içindi. 14 Ekim 1920’de Samsun (Bafra) önlerinde karaya oturan ve Seyri Sefain İdaresi’ne ait olan Tir-i Müjgân vapurunu kurtarmak üzere Kasım 1920’de tekrar Karadeniz’e gitmişti. Ancak gemiyi kurtaramamış, önemli parçalarını alarak İstanbul’a dönmüştü. Kurtarma işlemleri sırasında zaman zaman Samsun’a giden gemi personeli, Kurtuluş Savaşı için yapılan faaliyetleri ve milli mücadele ruhunu yakından görme fırsatını bulmuşlardı. Bilindiği gibi 23 Nisan 1920’de Ankara’da toplanan Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) giderek ulusun kaderine hâkim olmaktaydı. Haziran 1920’de teşkil olunan Batı Cephesi için silah ve mühimmat büyük önem taşıyordu. Özellikle II. Çarkçı Üsküdar’lı Osman Efendi Samsun’daki Müdafaa-yı Milliye-yi Hukuk Cemiyeti (Milli Haklarımızı Koruma Derneği) ile yaptığı görüşmelerde durumu bütün açıklığı ile anlamıştı<sup>26</sup>. Gemi İstanbul’a döndüğünde personel –Alemdar gemisini kaçırarak- Ankara hükümetine katılmaya karar vermişti. Bu konuda İstanbul’da faaliyet gösteren “Müdafaayı Milliye Grubu” (M.M.G)’nin yardım ve koordinesini talep etmişti. Nihayet M.M.G’nun koordinesinde olarak 20-21 Ocak 1921 gecesi yine Kuruçeşme’de askeri malzeme ile doldurulan geminin 22-23 Ocak gecesi Karadeniz’e çıkması kararlaştırılmıştı<sup>27</sup>.

24 Cezmi ZAFER, B. CAMCI, S. YAMAN, “Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi” İstanbul 1994, s. 158.

25 Mondros Mütarekesinin 6 Md.sine göre Karadeniz’e gönderilen Aydınreis ve Preveze Gambotları (26 Nisan 1919) daha sonra Ankara Hükümetine katıldılar; Mithat İŞİN “İstiklal Harp Deniz Cephesi”, İstanbul 1946, s. 7-14.

26 Tahsin AKGÜN, “Kurtuluş Savaşında Karadeniz Ereğlisi” Ank. 1956 s. 9-14 Sina CILDIR-Karadeniz Ereğlisi Tarihi “Kdz. Ereğlisi” 1994 s. 51 ve dev-134.

27 Kurtuluş Savaşında İstanbul’daki ambarlardan yapılan silah ve isteyen personelin Anadolu’ya kaçırılmaya işleminde en etkin kuruluş Muaveneti Milliye Grubu (MMG)’dur, diğerlerine nazaran Ankara’nın tam desteğinde çalışan bu grup savaş sonuna kadar faaliyetine devam etmiştir. Türk İstiklal Harbi C. VII. Ankara 1973, s. 99-109, Erdoğan DÜMEN, “İstiklal Harbinde Deniz Faaliyetleri” Harp Akademileri 1990, s. 12-18, Fethi TEVETOĞLU “Kurtuluş Savaşında Gizli Kuruluşlar” Ankara 1989, F. TEVETOĞLU, “Alemdar Destanı” Ümitişiz R.Ö.F.Öğretmeni 5-4 <https://www.uygurlar.org>

28 Kişi olması gereken ancak 9 kişiyle hareketi planlanan Alemdar'ın personeli şu gemi adamlarından oluşmaktaydı:

|                    |                      |
|--------------------|----------------------|
| Kaptan             | Trabzonlu Osman Bey  |
| II. Çarkçı         | Üsküdarlı Osman Bey  |
| III. Çarkçı        | Hikmet Bey           |
| Güverte Lostromosu | Üsküdarlı Ali Reis   |
| Serdümen           | Trabzonlu Rıfat Reis |
| Güverte Tayfası    | Recep Kahya          |
| Ateşçi             | Görelili Yusuf       |
| Kamarot            | Erzincanlı Salih     |
| Kamarot            | İstanbulu Avram      |

Bunlardan Kaptan Trabzonlu Osman Bey, yaşlılığını bahane ederek sefere katılmamış, ancak oğlu Hikmet Bey'i III. Çarkçı olarak göndermişti. Yani gemi yine dokuz kişiyle hareket edebilmişti. Gemi, II. Çarkçısı Osman Efendi'nin idaresinde gitmekle beraber –bölgeyi iyi bildiği için- usta gemici Recep Kahya, seyir sırasında kaptan görevi yapmıştı. Kamarot Avram Efendi ise Kemal adını kullanan ve Milli Mücadeleye gönül vermiş bir Musevi idi. Gemi personeli başlangıçta Avram Efendi'yi götürmek istememişti. Avram Efendi daha sonra Müslümanlığı seçerek Hidayet adını alacak, Ereğli'de bir Müslüman kadınla evlenip gemiden ayrılmakla beraber Milli Mücadele'ye oradan hizmet edecektir.

Alemdar gemisi 22-23 Ocak 1921 gecesi İstanbul Boğazı'ndan "Kurtarmacılık için" çıkış yapmıştı. Osmanlı donanmasına ait benzinle çalışan motorbotla İngiliz savaş gemilerinin kontrolünde olarak karakol yapıyorlardı. Alemdarın motorbotlarımızın kontrolünden geçmesi kolay olmuştu. Alemdar, 24 Ocak sabahı Ereğli Limanı'na gelerek Çoban Çeşmesi önüne demirlemiş, liman başkanı Gv. Bnb. Nazmi Bey'e<sup>28</sup> teslim olmuştu. Gemideki askeri malzemeler süratle boşaltılmıştı. Bu arada Nazmi Bey Ankara Hükümeti ile Kastamonu ve Havalisi Komutanı Mirliva (Tümgeneral) Muhittin (AKYÜZ) Paşa'ya Alemdar gemisinin geldiğini silah ve cephane yükünün boşaltıldığını bildirerek onların emir ve talimatını istemişti. Muhittin Paşa'dan gelen talimatta, Alemdar'ın personel ve lojistik ikmali yapıldıktan sonra bölgeye 40 mil mesafedeki Bartın Deresi içlerine saklanması istenmekteydi<sup>29</sup>. Oysa bu günlerde, Rusya'dan yapılan askeri nakliyat nedeni ile Ankara Hükümeti'nin şiddetle gemi ihtiyacı

28 Gv. Bnb. Nazmi Bey Ereğli Liman Başkanlığı yaptığı sırada Rüsumat No-4, Gazal Mebruke gibi daha pek çok tekneye el koymuştur, anılan subay İstanbul'da iken Yunanlıların Averof Zırhlısına da yüzen mayınlarla sabotaj yapmak isterse de Atatürk izin vermemiştir. (Deniz Müzesi 1904 çıkışlı subaylar dosyası); Muhittin (AKYÜZ) paşa Atatürk'ün Harbiye'den hocası olup savaş sonuna kadar Kastamonu ve Havalisinde Komutanlık yapmıştır.

29 ATASE, KI, 547 D. 24, Fh. 12, ATASE KI. 953, d. 5, Fh. 74, Nurettin PEKER "Ölür Olma", İstanbul, 1966 s. 22-27, F. TEVETOĞLU -Ağm. Ücretsiz PDF Kitap Arşivi - <https://rantey.org>

vardı. Bu nedenle Alemdar'ın personel ve diğer lojistik ikmallerini tamamlanmasını akabinde süratle Trabzon'a gönderilmesini istiyordu. Liman Başkanı, Ankara (Milli Müdafaa Vekâleti-MMV)'nin emirleri doğrultusunda gemiyi Trabzon'a göndermek üzere personel ve bütünleme ikmali için gerekli hazırlıklara girişmişti<sup>30</sup>.

Muhittin Paşa, Liman Başkanı'nın işlerini kolaylaştırmak üzere Ereğli Kaymakamlığı, Mevki Komutanlığı ve Müdafaa-yı Hukuk Cemiyeti'nden geminin personel, yakıt ve kumanya ikmaline yardımcı olunmasını istemiş ve öyle de olmuştu<sup>31</sup>.

Alemdar'a bölgeden temin olunan personel aşağıda verilmiştir;

- Orhanlar Mahallesinden Hasan (CANVER)
- " " Yakup (TAFTA)
- " " Fikri (ULUSULU)
- " " Çırakların Hilmi
- " " Çekirgeoğlu İsmail
- Akarca Mahallesinde Tefvik (TETİK)
- Kozlu Mahallesinden Tahsildar Hasan
- Ketenciler Köyünden Tahir Efendi
- Merkezden İstanbullu Ömer Efendi
- Ortaköy'den Şaban Efendi
- Kirmanlı Mahallesinden İstanbullu Reşat Efendi
- Murteza Mahallesinden Hacı Yakup'un Tahsin Efendi

Bu arada Milli Mücadeleye katılmak üzere İstanbul'dan kaçıp gelen kişilerden aşağıda ismi verilenler Alemdar'da görevlendirilmişlerdi. Bu suretle İstanbul'dan 8 kişiyle gelen geminin personeli 15'e çıkmıştır.

- Kaptan Arnavut İsmail Hakkı Bey
- Baş çarkçı Beykozlu Adil Bey
- II. Kaptan Tevettoğlu Ali Dursun<sup>32</sup>

30 Emrullah NUTKU, "Muharebe ve Zafer", Yakın Tarihimiz C.I. s. 268; Muhittin Paşa'nın emriyle Şükrü Bey (Askeri Polis Teşkilatı) ve Kaymakam Necati Bey ile Zonguldak Mutasarrıfı Nusret Bey geminin hazırlanmasında görev alırlar. T. AYGÜN a.g.e s. 14-17.

31 Alemdar limanda bulunan bir yelkenliden 80 ton kömür almıştır, Celalettin Orhan "Askerlik Hatıralarım", İstanbul 1982, s. 58-69.

32 Gv. Ütgm. Dursun Ali (TEVETOĞLU) 1912 çıkışlı deniz subayıdır. 1915-1918 yıllarında piyade sınıfı olarak Kafkas Cephesinde bulunduktan sonra Mondros Mütarekesini müteakip İstanbul'a döndü. Karakol ve Fellah grupları ile Anadolu'ya silah ve mühimmat kaçakçılığı yapar. Ancak İstanbul'da rahat çalışamayacağını anlayarak 4 çocuğu ile birlikte Ereğli'ye gelir ve Askeri Polis Teşkilatında çalışmaya başlar. Mk. Öyzb.Adil Bey Beykozlu Adil olarak tanınır. Kasımpaşa'da Çarkçı Ameliyat Haddehane Mektebi 1902 mezunudur. Geminin Baş çarkçısı olarak gemiye Ereğli'den katılmıştır. Kuvayi Milliyeci olarak silah kaçakçılığından ötürü ağır cezalara çarptırılmıştır. (Bazı belgelerde idam, bazılarında 6,5 yıl hapis olarak geçmektedir.)İsmail Hakkı Kaptan Gedikli (Astsb.) zabıtidir. Fransızca bilmektedir. Kuvayi Milliyeci'dir. (Deniz Müzesi anılan subayların dosyaları; Erol Mütercimler, "Alemdar", 1989 İstanbul, s. 33-39, F. TEVETOĞLU a.g.m, Celalettin ORHAN a.g.e s. 62) (F. TEVETOĞLU TEVETOĞLU Dursun Ali'nin oğlu) <https://rantey.org>

Personel ve bütünleme (su, kömür, kumanya. vs.) ikmalini tamamlayan Alemdar 27 Ocak sabahı saat 03.00 civarında Ereğli Limanı'ndan ayrılmıştı.

Alemdar'ın İstanbul'dan kaçışı Ereğli de nasıl bir kutlamalara neden olmuşsa, İstanbul'da da o denli telaş yaratmıştı, Seyr-i Sefain İdaresi Umum Müdürü Kur. Alb. Muzaffer (ERGÜDER) Bey tarafından "durum" ilgili makamlara bildirilmişti<sup>33</sup>. İtilaf Donanması Komutanı Koramiral Calthrope Zonguldak bölgesini kontrol altında tutan İtalyan ve Fransız Kuvvetleri'ne gemiyi yakalayarak getirmelerini, getiremedikleri takdirde "Harp Esiri" sayarak batırılmasını emretmişti<sup>34</sup>. Bilindiği gibi Mondros Mütarekesi'ne bağlı olarak Adana, Maraş, Urfa gibi güney vilayetlerimizi işgal eden Fransız kuvvetleri ile yapılan mücadelede 1920 yılında bir üstünlük sağlanmıştı. Bu bağlamda TBMM ile Fransız yetkili heyeti arasında 30 Mayıs 1920'de 20 günlük mütareke (ateşkes) imzalanmıştı<sup>35</sup>. Mütarekeden itibaren Güney Cephemizde "Büyük Bir Askeri Harekât" olunmamasına karşın kuzey de (Zonguldak ve Ereğli bölgelerinde) Fransızların taarruzi hareketleri görülmekte idi. Fransızlar, Osmanlı Devleti'nin kömür deposu durumundaki Karadeniz Ereğli'sini 8 Mart 1919'de, Zonguldak'ı, 18 Mart 1919'de işgal etmişlerdi. Ancak Fransızlar yerli halk ve bölgedeki milli kuvvetlerin gösterdikleri direniş karşısında 19 Haziran 1920 Ereğli'yi boşaltmışlardı. Fransızlar sadece Zonguldak'ta varlıklarını devam ettirirken Ereğli'yi denizden kontrol etmeye devam ediyordu<sup>36</sup>.

Böylece Karadeniz Bölgesinde, sadece Zonguldak'ı işgal ve kontrolü altında bulunduran Fransız garnizonu Ereğli'deki Rumların da istihbarat destekleri ile İstanbul'dan gelen Alemdar gemisini sıkı bir gözetlemeye almışlar, çıkış hazırlığının sürdüğü saatlerden itibaren liman dışında karakollara başlamışlardı. Alemdar gemisi tam karartma yaparak 27 Ocak 1921 günü saat 03.00'te Ereğli'den ayrıldıktan hemen iki saat sonra Fransız Hücumbotu C-27 tarafından (saat 05.00 civarında) Amasra yakınlarında yakalanmıştı. Fransızların Zonguldak'ta liman başkanı olarak bulundurdıkları Yzb. TİLLY o sırada hücumbotta bulunmakta idi. Alemdar personelinin sorgulamasını bizzat kendisi yapmakta idi. Ancak bütün ısrarlarına rağmen bütün personel Amasra'ya kurtarmacılık için gittiğini belirtiyor, fakat Fransız Yüzbaşı'yı buna inandıramıyorlardı. Bu arada Alemdar C-27 rehberliği ve kontrolünde olarak Zonguldak'a götürülmüştü. Kontrol sırasında ele geçen 6 Lublin tüfeği ile 6 Şnayder tabancasına el konulmuştu. Ancak Fransızlar gemi baş çarkcısı Yzb. Beykozlu Adil Bey'in ve II. Çarkçı Üsküdarlı Osman Bey'in sakladıkları tabancaları bulamamışlardı. Aynı gün saat 08:00'de Yzb. TİLLY beraberinde 4 silahlı deniz eri ile birlikte Alemdar kurtarma gemisine "Zapt ve Müsadere Ekibi" olarak

33 Muzaffer Adil (ERGÜDER) Balkan Savaşı sırasında Mecidiye Kruvazöründe komutanlık yapmış, gerek Bulgaristan ve gerekse Yunanistan savaş gemilerine başarılı hücumlar geliştirmişti. Cumhuriyet döneminde yapılan sorgulamada Alemdar Olayı ile ilgili olarak suçlamaları kabul etmediği gibi aksine yardım ettiğini iddia etmektedir. Nitekim Cumhuriyet Döneminde yapılan sorgulamasında aklanmıştır. (Dz. Müz. Gv. Sb. Dos. Sic. No: 191; Fahri ÇOKER, "Heyeti Mahsusadan Geçen Bahriyeliler" Tarih ve Toplum sayı 61, Ocak 1989).

34 Rahmi DOĞANAY "Milli Mücadele'de Karadeniz". Atatürk Araştırma Merkezi Ank. 2001.

35 Yahya Akyüz, "Türk Kurtuluş Savaşı ve Fransız Kamuoyu" TTK Ank. 1998, s. 187.

36 Nurettin PEKER - a.g.e.s. 30-32; Çankaya'da Kaldıran Alemdar - <https://rantey.org>

girmişti<sup>37</sup>. Erlerini geminin kritik yerlerine dağıttıktan sonra kaptan Hakkı Bey'i sorguya çekmişti. Kaptanın Fransızca bilmesi soruşturmayı kolaylaştırmıştı. 27 Ocak 1921 günü öğlen vakti C-27 numaralı Chessour hücumbotun rehberliği ve kontrolünde İstanbul'a doğru harekete geçmişlerdi.

Aslında gemi personeli İstanbul'a gitmeyi istemiyordu. Gemi Baş Çarkçısı (Beykozlu) Yzb. Adil Bey İstanbul'da bulunduğu sırada Anadolu'ya kaçan yüksek rütbeli subayların hizmetinde bulunmaktan, Ferit Paşa hükümeti tarafından 6,5 yıl; II. Kaptan Ütgm. Ali Dursun (TEVETOĞLU) Altay vapuru ile Anadolu'ya yapılan silah kaçakçılığında görev aldığından İstanbul Hükümeti'ne ait mahkeme tarafından 2 yıl hapse mahkum olmuşlardı. Bu nedenle İstanbul'a dönmeyi düşünmemekte idiler. Kaptan İsmail Hakkı Bey Gedikli Zabiti'dir. Ve Milli Mücadele için Ereğli'ye gelmiş, Ankara Hükümeti tarafından verilecek görevi beklemektedir. Diğer personel zaten İstanbul dışında ve özgürlüğü tatmış kişilerdi. Kısacası bu şahısların İstanbul'a dönmeleri kendileri için "ölümden beter"dir.

Gemi personeli gizlice aralarında yaptıkları görüşmelerle kurtuluş için Fransız askerlerine karşı bir harekât planlamışlardı. Personel, aralarında yaptıkları planlama gereğince Kız üstünde bulunan kurtarma tellerini istif ederken kavgaya tutuşmuşlar, ancak Fransızlar kendilerini ayırmaya gelmemişlerdir. Bu kez ikinci planı uygulamışlardı: Kız üstünde bir barış havası estirerek kemence ile oynak havalara çalarak oynamaya başlamışlardı. Fransız askerleri bu müziği sevmişti, onlar da toplanıp müziğe ve oyuna katılmışlardı. İşte Alemdar personelinin istediği olmuştu, ani bir hareketle Senegalli askerleri apar topar etkisiz hale getirdikten sonra, İsmail Hakkı kaptan ile kamarada konuşmakta olan Yzb. TİLLY'i de enterne etmişlerdi. Kumandayı ele geçiren Türk personel, Alemdar'ın rotasını tekrar Ereğli'ye çevirerek son süratle ilerlemeye başlamıştı.

Bu sırada Fransız Chessour (C-27) Hücumbotu Alemdar'dan 6 mil daha ileride (İstanbul Boğazı tarafında) ve 10 mil süratle gemiyi rehberlemekte idi.<sup>38</sup> Ancak aradaki mesafenin giderek arttığını fark etmesi üzerine derhal geri dönerek Alemdar'a yönelmişti. 22 mil süratli C-27'nin 14 mil sürat yapabilen Alemdar'a yetişmesi bir saatlik zaman içinde gerçekleşmiş, saat 16:00'da Alemdar'ı yakalamıştı. Hücumbotun gayesi sahil ile onun arasına girip gemimizi açık denize çekerek orada tekrar esir almaktı. Bu arada C-27 başüstünde bulunan 37 mm.lik topu ile Alemdar'ın köprü üstüne ve güvertesine ateş etmekteydi. Açılan ateşle serdümen Recep Dayı hemen şehit olmuş ve dümen kumandasız kalmıştı<sup>39</sup>. Bu arada Fransız Yüzbaşı TİLLY dümen motorunun valfini kapattığından dümene geçen diğer gemicilerde gemiyi doğru bir rotaya getirememekte ve gemi olduğu yerde dönmekte idi.

37 Bazı belgelerde 5 er, bazılarında 4 er olarak yazılmakta ise de Muhiittin Paşa'nın Ankara'ya çektiği telgrafta toplam 5 kişi denilmektedir. (ATASE KI. 547, Dos. 24-9, Fh. 12 Muhiittin Paşa'nın 27.01.1921 tarihli Erkanı Harbiye'ye çektiği telgraf) yapılan işlem bir Zapt ve Müsadere işlemidir.

38 TEVETOĞLU, a.g.m. Celalettin ORHAN, a.g.e. s. 60-63 bazı dokümanlarda bu subayların idama mahkum edildiği belirtilmektedir.

39 Nurettin PEKER - a.g.e. 33; Celalettin ORHAN, a.g.e. 33; Alemdar Arşivi - <https://rantey.org>

Bu arada Fransız hücumbotundan atılan mermilerle Alemdar'ın gemicilerinden İstanbullu Ömer üç yerinden, Ketencilerden Tahir göğsünden ve Ortaköylü Şaban başından yaralanmışlardır. Dümen motoruyla ilgili durumu fark eden gemi Başçarkcısı Yzb. (Beykozlu) Adil Bey Yzb. TİLLY'i kamaraya kapatarak enterne ederken dümen motorunu da onarmıştı. Bu arada Fransız'lardan alınan tüfeklerle donatılan personel daha güçlü biçimde Fransız hücumbotuna karşı koymaya başlamıştı.

Alemdar gemisi Ereğli rotasında ilerlerken, personeli de sancak tarafında kendilerini tehdit eden C-27 numaralı hücumkota lumbuzlardan (pencerelerden) ateş ediyordu. Adil Bey'in ateşiyle birlikte hücumbotun top atışı ile yaptığı taarruzlarında bir azalma görülmüştü. Bundan Fransız topçuların isabet aldıkları anlaşıyordu. Ayrıca bölgede bulunan Kuvayi Milliye çetelerinden Devrekli Muharrem, Ereğlili Halil Ağa, Rizeli Tataroğlu Ömer Ağa ve Rizeli İpsiz Recep, kıyıya toplanarak zaman zaman kıyıda Fransız gemisine ateşler açarak Alemdar'ı destekliyorlardı<sup>40</sup>. Limana girildiği sırada Fransız hücumbotu, Ereğli Hastanesine de top atışı yapmıştı. (Ancak hastaneye zarar verilip verilmediği bilinmemektedir) Fransız hücumbot limana gelir gelmez, yakındaki Fransız hastanesine 2 ölü 3 yaralı göndermişti. Çatışmada Alemdar personelinin gemiye isabetli atışlar yaptığı anlaşıyordu<sup>41</sup>. Alemdar saat 17:00 civarında (gün batarken) Ereğli limanına-Çoban Çeşmesi önüne gelmiş, bu sırada İhsan Akmenler gibi Ereğlili bazı kişiler sandallara binerek bu kahraman gemimizi karşılamıştı.

Alemdar gemisi Çoban Çeşmesi - Kavaklı Mevkiine geldikten sonra jurnal ve benzeri kıymetli eşya/donanımları kıyıya çıkarıldıktan sonra kinistinleri açılarak batırıldı. Esir edilen Fransızlar (Yzb. TİLLY, 4 Er) Ereğli Mevkii K.lığına teslim edilirken gemi personeli, Liman Başkanlığı'na gönderildi. Yaralılar (Ömer, Tahir ve Şaban Efendiler) memleket hastanesine kaldırıldı. Şehit Serdümen Recep Dayı ise ertesi günü (28 Ocak 1921) öğlen namazına müteakip Ereğli mezarlığına defnedildi. Memleket Hastanesine kaldırılan yaralılar ise kurtarılamadı ve müteakip günlerde yapılan törenlerle Ereğli Mezarlığına defnedildiler<sup>42</sup>.

1874 Rize (Pekmezci köyü) doğumlu, Hacı Mahmut oğlu olan Recep I. Dünya Savaşı sırasında 1917 yılında Filistin cephesinde İngilizlere esir düşmüş, Hindistan'a götürülmüştü. Şubat 1920'da buradan kaçarak İstanbul'a gelmiş ve Seyrisefain İdaresi'ne-Alemdar gemisine- serdümen olarak girmiş, daha sonra bu gemide şehit olmuştur<sup>43</sup>.

40 Erol MÜTERCİMLER "Alemdar" İstanbul 1989. s. 45-46; T. AYGÜN, a.g.e.s. 16-17.

41 Ereğli Mutasarrıfı Nusret Bey'in 28.01.1921 tarihli telgrafında bu durum belirtilmektedir. "getirilen sedyelerin birine iki ceset diğerlerine birer ceset yatırılmıştır" ifadesinin yorumundan iki ölü, üç yaralı olduğu anlaşılmaktadır. ATASE, KI .547 Dos. 24-9 Fh.12.

42 Deniz Müzesi Arşivi. Şehitler Dosyası Kurtuluş Savaşı Bölümü (s. 84) Ereğli Askerlik Şubesi ve Milli Savunma Bakanlığı arşivlerinde şehitlere ait başkaca bilgi bulamadık. 1999 yılında MSB tarafından çıkartılan (4000 sayfalık) şehitler dosyasında sadece bu şehitlerin isimleri bulunmaktadır. (5. C, s. 139).

43 Recep Dayı'nın oğlu İsmail 1929 yılında Seyrisefain İdaresine yine Serdümen olarak girdi. 1934 yılında İPEK soyadını alan İsmail İPEK 1959 yılında İstanbul Vapurcucazın E.D.B. Kütüphane Arşivi Deniziyle ilgili İstanbul Vapuru Dosyası).

Ereğli Liman Başkanı Gv. Bnb. Nazmi Bey Alemdar'ın kurtarılışının aynı günün (27 Ocak 1921) akşamı Milli Müdafaa Vekâletine şu telgraf ile bildirmişti:

“Dün Fransız hücumbotu tarafından yakalanıp İstanbul'a götürülmek istenen Alemdar gemisi, yolda Fransız gemisini ve muhafızlarını enterne ederek Ereğli limanına dönmüştür. Dönüş sırasında Fransız Hücumbotu ile iki saat kadar çatışma olmuş bir askerimiz şehit, üç askerimiz yaralanmıştır. Yzb. TİLLY ve 4 asker esir olarak muhafaza altına alınmıştır. Alemdar'ın Ereğli'ye girişi sırasında mürettebatı korumak üzere sandallar çıkartılmıştır. Limanda geminin tekrar düşmanın eline düşmemesi için batırılmasına karar verilmiştir. Fransız hücumbotu bölgeden ayrılmıştır. Geniş bilgi daha sonra arz olunacaktır<sup>44</sup>.”

Alemdar gemisi hadisesinin İstanbul'da duyulmasıyla birlikte Amiral Doumensil komutasında Waldeck Roussou kruvazörü ve iki muhripten oluşan Fransız filosu 28 Ocak 1921 günü öğleden sonra Ereğli'ye gelmişti. Filo Komutanı Fransız Amiral, esir edilen 5 Fransız askerini geri istedikten başka, İstanbul Hükümetine ait olan Alemdar gemisini götürmek ve “olaya sebep olan” personelin İstanbul'da yargılamak üzere kendilerine teslim edilmesini istemişti. Ayrıca bu talepler yerine getirilmediği takdirde Zonguldak'tan 8–10 Türk'ün tutsak edileceği ve Ereğli'yi bombalayacakları tehdidinde bulunuyordu<sup>45</sup>. Bu sırada nizami ordu birlikleri kurularak Çerkez Ethem Çetesi bertaraf edilmiş, I. İnönü Zaferi (7–8 Ocak 1921) kazanılmıştı. Kurtuluş Savaşı içte ve dışta başarıyla sürdürmekteydi. Bu günlerde, İstanbul Hükümeti'nin imzaladığı ancak Ankara'daki TBMM'nin reddettiği Sevr Antlaşması'nın yumuşatılmasını içeren, “Londra Konferansı” (23 Şubat–12 Mart)'nın hazırlıkları yapılmakta idi<sup>46</sup>. Konferansa TBMM'de davet edilmekle onun uluslar arası anlamda kabul edildiği anlaşıyordu. Ankara Hükümeti böyle bir askeri ve politik ortamda Fransız Amirali'nin isteklerini kabul etmemişti. Gelen direktifte; Alemdar'a dokunulmaması, bundan böyle Osmanlı sancağı taşıyan gemilere –Türk karasuları içinde- karışılmaması isteniyordu. Ankara aksi takdirde gerekenin yapılmasını –her türlü savunma tedbirlerinin alınmasını- emretmişti. Bunun üzerine Muhittin (AKYÜZ) Paşa'nın koordinesinde olarak mevcut deniz ve kara birlikleriyle, bölgedeki milis kuvvetler tarafından bölgenin savunulması planlanmıştı. Sivil halk, gemilerin top menzillerinden bile uzaklaştırılarak iç bölgeye gönderildi.

Fransız filosunun Ereğli'yi abluka etmesinden İstanbul Hükümeti de telaşlanmıştı. Sadrazam Tevfik Paşa 2 Şubat 1921 günü Mustafa Kemal Paşa'ya çektiği telgrafta Fransız esirlerinin geri verilmesini, aksi takdirde Fransız filosunun Karadeniz sahillerimizi bombardıman edeceklerini, ayrıca bu durumun “Londra Konferansı” öncesinde olumsuz bir siyasi hava meydana getireceğini bildiriyordu<sup>47</sup>.

44 ATASE KL. 547, D. 29, F. 12 Ali SARIKOYUNCU, “Milli Mücadelede Zonguldak ve Havalisi”, Ankara 1991, s. 171-172.

45 Cevat ÜLMAN “Kurtuluş Savaşında Karadeniz”, İst. 1943 İ. ÖZTOPRAK “Türk ve Batı kamu oyununda Milli Mücadele” Ank. 2000, 144-157.

46 Emrullah NUTKU “Muhabere ve Zafer” Yakın tarihimiz C. T. s. 268-269 “Kahramanlar Verilmez” s. 314-315.

47 BOA, BEO, SYS, 34-64/IV-27 (Başbakanlık Arşivi, Dışişleri Bakanlığı Arşivi, Ankara) Ank. 2003, s. 169.

Beş günlük heyecanlı bekleyişten sonra Fransızlarla bir “Anlaşma Yapılması” sağlandı. Amiral Doumensil ile Zonguldak Mutasarrıfı Nusret Bey arasında 2 Şubat 1921 günü yapılan anlaşmaya göre, Fransız esirler geri verilirken Alemdar ve personeli Ereğli’de kalacaklardı. Fransızlar kıyılarımızın 10 mil içindeki hiçbir olaya karışmayacaklarını yine bu anlaşma ile kabul ediyorlardı<sup>48</sup>.

Fransızlar savaş sonuna kadar bu maddelere sadık kalmışlar ve kıyılarımıza karışmamışlardır. Bilindiği gibi Fransızlara 1538 yılında ilk kapitülasyon yani ticari imtiyazlar verilmiş, 1838 yılında imzalanan “Ticaret Antlaşması” ile bu imtiyazlar Osmanlı İmparatorluğu’nun aleyhine olarak genişletilmişti. 1919 yılına gelindiğinde Osmanlı borçlarının %53’ü Fransız alacakları oluşturmaktaydı. Fransızlar güney vilayetlerdeki askeri başarısızlıkları, İngiltere ile olan politik anlaşmazlıkları, daha da ötesi kendi kamuoylarındaki savaş karşıtı atmosferlerin nedenleriyle Türklerle iyi ilişkiler kurmak istiyorlardı. Kurtuluş Savaşı’mızda 4 deniz şehidi vermemize neden olan bu olayın en anlamlı tarafı, Ankara Hükümeti’nin Fransızlar tarafından tanınarak güneyde 20 günlük ateşkesin ardından kuzeyde de bir anlaşma yapılmasıdır. TBMM bu tarihten sonra Fransızlarla giderek iyi ilişkiler kuracaktır. Nihayet 20 Ekim 1921’de bu ülke ile yapılan Ankara Antlaşması ile güney sınırlarımız belirlenecektir.

Alemdar gemisi uzun bir süre -Fransızların kontrolünde olarak- Ereğli’de kaldı. Bu arada bölgede onarım gördü ve boyanarak rengi değiştirildi. Nihayet 24-25 Eylül gecesi hareket ederek kıyılarımızı takip ederek “Trabzon Nakliyatı Bahriye Kumandanlığı” emrine Trabzon’a gitti<sup>49</sup>. Savaş sonunda Seyri Sefain idaresine verilen Alemdar hizmet dışına ayrıldığı 1956 yılına kadar bu kurumda çalıştı. 1956 yılı Kasım ayında çıkan bir fırtınada Beykoz önlerinde battı. Ancak Alemdar ismi yine Kıyı Emniyeti’ne ait bir kurtarma gemisine verilmekle, bu geminin kahramanlığı yaşatılmaktadır.

48 Fransa ile 2 Şubat 1921 tarihinde yapılan bu “Anlaşma’yı Rusya ile yapılan Moskova Dostluk ve Kardeşlik Antlaşması, 20 Ekim 1921, ve İngiltere ile yapılan” Esirlerin Değişimi Anlaşmayı izleyecektir.

49 R. DOĞANAY, s. 164-165. Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - <https://rantey.org>

## GV. KD. YZB. MEHMET MURAT EFENDİ

(1877 Koçhisar 15-26 Tem 1921 - Kütahya)

Kurtuluş Savaşı sırasında bazı deniz subaylarımız, tıpkı I. Dünya Savaşı'nda olduğu gibi kara ordularında görev yapmışlardır. Özellikle makine sınıfı subaylar, Kara Kuvvetleri'ne bağlı olan "İmalatı Harbiye" yani silah üretimi veya onarımı yapan fabrika/atölyelerde görev almışlardır<sup>50</sup>. Gv. Kd. Yzb. Mehmet Murat Efendi de bu subaylarımızdan biridir ve -yaptığımız araştırmaya göre- Kurtuluş Savaşı'nda kara ordularımızda şehit olan yegâne deniz subayımızdır. Emrullah NUTKU "Denizden Gelen Sesler" adlı eserinin 7. sayfasında: Yunanlıların İzmir'i işgalleri (15 Mayıs 1919)'ni müteakip bölgede konuşlu Hızırreis gambotunu 23 Temmuz 1919'da zapt ve müsadereleri sırasında gemi II. Komutanı Gv. Yzb. Hasan'ın Anadolu'ya geçerek Kütahya muharebelerinde şehit olduğunu belirtiyorsa da bu hususu doğrulayan bir belgeye tesadüf edemedik. Bu subay Kütahya Muhaberelerinde şehit olan Mehmet Murat Efendi'dir ve bu subay Hızırreis gambotunda bulunmamıştır.

Mehmet Murat Efendi 1877 Koçhisar doğumludur. Bu kentimizde çiftçilikle uğraşan Abdurrahman Efendi'nin oğludur. İstanbul'da bulunan Soğuksu Askeri Rüştiyesi'ni (1895-1899) bitirdikten<sup>51</sup> sonra 15 Mart 1899 tarihinde Mektebi Fünunu Bahriyeyi Şahane (Bahriye Mektebi-Deniz Harp Okulu)'ye kaydolmuştur. İki yıl sonra 9 Nisan 1901 tarihinde mühendis unvanı ve mülazımsânî (Teğmen) rütbesi ile mezun olan Murat Efendi 16 Nisan 1901'de bölük zabiti (Güverte Vardiya Zabiti)<sup>52</sup> olarak Heybetnuma firkateynine<sup>53</sup> tayin olmuştur.

Mehmet Murat Efendi, Heybeliada önünde bulunan ve Bahriye Mektebi öğrencileri için eğitim gemisi hizmeti yapan bu gemide 8 ay görev yaptı. Murat Efendi bu gemiden sonra donanmaya ait nakliye gemilerinde görev yaptı. Bu cümleden olarak 16 Aralık 1901 tarihinde genel askeri yük taşıyan, 2528 tonluk İzmir vapuruna yine bölük zabiti (Güverte Vardiya Zabiti) olarak atandı. Ve üç buçuk yıl burada çalıştı. Daha sonra 19 Şubat 1904'te aynı kadro ve görevle o dönem için kömür havzası durumundaki Zonguldak'tan İstanbul'a kömür taşıyan 3559 tonluk İstanbul vapuruna<sup>54</sup> nakledildi. Bu arada 5 Ocak 1903'te Mülazımsani (Üsteğmen) rütbesine

50 Kurtuluş savaşında Kara Kuvvetlerine geçen Deniz Subayların tam listesi İstanbul Deniz Müzesinde Dosyalar halindedir. Deniz subaylarının Kara Ordularında görev almaları: I. Dünya Savaşında da vukuu bulmuştur. Deniz Müzesi Defter 492, Sayfa 298-319 (24 Şubat 1916)'da Kara Kuvvetlerine geçen 723 Deniz subayının isimleri vardır. Daha sonra Donanmamızda Tümmamiral rütbesine kadar terfi eden Kemalettin BOZKURT, Zeki Tafdil BAYAT bunlardan ikisidir.

51 Soğuksu Askeri Rüştiyesi 1846 yılında açılmıştır. Mareşal Fevzi Çakmak bu okuldan mezundur. (Ali GÜLER) "Manastır Askeri İdadisi" 360 sayılı Silahlı Kuvvetler Dergisi, Nisan 1999 Ankara s. 23 ve devamı).

52 Osmanlı Bahriyesinde Bölük Komutanlığı bu günkü anlamıyla Vardiya Zabıtlığı görevine denktir. Denizcilik Müsteşarlığının 1 Şubat 1997 tarihli gemi adamları yönetmeliği.

53 HEYBETNUMA 1889 Taşkızak yapımı ahşap, stimle işleyen üzerinde 2 Ad. 15'lik, 2 Ad. 12'lik top ile 4 Ad. Küçük ve 1 Ad. Büyük roketi olan 14 mil süratli bir savaş gemisidir. 1897 yılında Osmanlı -Yunan savaşına katılmış- 1907 yılına kadar Deniz Harp okulu öğrencileri için "Eğitim Gemisi" hizmeti yapmıştır. 1908 Yılında hizmet dışına ayrılmıştır. B. LANGENSIEPEN-A. GÜLERİYÜZ "The Ottoman Steam Navy"; London 1995, s. 7,9, 147; Hayati TEZEL "Anadolu Türklerinin Denizcilik Tarihi" C I. İstanbul 1973. S. 391.

54 İzmir Gemisi 1847 yılında New York (Amerika Birleşik Devletleri)'ta inşa olunmuş , 1891 yılında Osmanlı Donanmasına satılmıştır. 1901-1909 yıllarında Üstünlük Rütbesi R. E. Kütahya'da görev yapmış ve 1909 yılında emrinde çalışan İzmir Gemisi 1909

terfi ettirildi.15 Şubat 1904–12 Eylül 1909 tarihleri arasında İstanbul vapurunda çalışan Gv. Ütğm. Mehmet Murat Efendi bir ara (16 Kasım 1908) Bahriye Mektebi'nde İdari Subay kadrosunda görevlendirildi. İki ay kadar burada çalıştıktan sonra geçici olarak 20 Ocak 1909'da Padişah V. Mehmet (Reşat)'e ait Ertuğrul yatına<sup>55</sup> atandırıldı.

Daha sonra (12 Eylül 1909) asaleten Ertuğrul yatında yine bölük zabiti olarak görevlendirildi. Murat Efendi merkezi Suriye'de bulunan IV. Ordu Komutanlığı emrine gönderildiği 18 Ağustos 1915 tarihine kadar 6 yıl bu gemide çalıştı.

Ertuğrul yatındaki görevi sırasında 15 Aralık 1914–28 Şubat 1915 tarihleri arasında Donanma'nın makine zabiti ihtiyacını sağlamak üzere açılan "Çarkçı Umumi Kursu"na gönderildi ve kursu üçüncülükle bitirdi. Yine Ertuğrul yatında görev yaptığı bu dönem içinde (28 Şubat–4 Mart 1915 tarihlerinde) Kasımpaşa'da bulunan -ki Ertuğrul yatı buradadır- Bahriye Nezareti Karargahı'nda geçici olarak ta bulunduruldu<sup>56</sup>.

I. Dünya Savaşı sırasında Osmanlı Donanması, Karadeniz'de Marmara'da ve Çanakkale Boğazı'nda konuşlanmıştı. Buna karşılık Osmanlı Orduları Avusturya sınırından Kafkaslara Yemen'den Mısır'a kadar geniş bir coğrafi alanı kaplayan 10. cephede<sup>57</sup> savaşlar vermişti. Savaşlarda, kara subaylarının kaybı denizcilerden çok fazla olmuştur. Bu nedenle Kara ordularının artan subay ihtiyacının donanmadan karşılanması yoluna gidilerek bir kısım subaylar Harbiye Nezareti emrine verilmiştir<sup>58</sup>. Bu bağlamda olarak Harbiye Nezareti -aralarında Gv. Yzb. Mehmet Murat Efendi'ninde bulunduğu- 37 deniz subayını merkezi Şam (Suriye)'da bulunan ve Osmanlı'nın Sina, Filistin, Suriye gibi stratejik topraklarının savunulmasından sorumlu IV. Ordu Komutanlığı emrine gönderilmiştir<sup>59</sup>.

Bilindiği gibi I. Dünya Savaşı sırasında Alman Genelkurmayı Çanakkale, Süveyş gibi karışık coğrafyalarda İngiliz Kuvvetlerini uğraştırarak, Avrupa Cephelerinde rahat hareket etmeyi temel strateji olarak kabul etmiştir. Mareşal Limon Von Sanders V. Ordu Komutanı olarak bulunduğu Çanakkale'de özellikle kara savaşlarında (25 Nisan 1915–19 Ocak 1916) İtilaf Devletlerinin burada uzun müddet kalmalarını sağlamak için elinden geleni yapmış, ancak Mustafa Kemal bu planı her fırsatta bozmuştur. Aynı şekilde IV. Ordu tarafından icra edilen Mısır'ın geri alınmasına yönelik I. ve

yılında hizmet dışına ayrılmış. Türk – İtalyan savaşı (1911) sırasında İzmir Körfezi girişi (Yeni Kale Geçiti)'nde batırılmıştır. İstanbul gemisi 1904 İngiltere yapısı dökme yük gemisidir. 25 Mayıs 1915'te İstanbul'da E - 11 bordo numaralı İngiliz denizaltısı tarafından batırılmıştır. B.LANGENSIEPEN- A.GÜLERYÜZ, a.g.e. s. 37, 176.

55 Ertuğrul yatı 1904 yılında İngiltere de imal edilmiş, 900 ton'luk stimle çalışan çelik teknedir. Padişah'a ait bu tekne Cumhuriyet döneminde Cumhurbaşkanlığına bağlanmış daha sonra Yüksek Denizcilik Okuluna eğitim maksatları için verilmiştir. 1937 yılında hizmet dışına ayrılmıştır. B. LANGENSIEPEN - A. GÜLERYÜZ a.g.e. s. 169.

56 Deniz Müzesi Sicil Bahriyeli Zabitan Dosyası 1901 mezunı subaylar dosyası.

57 Birinci Harbiye Savaşında Osmanlı Ordularının bulundukları cepheler: Kafkas (Doğu) Irak, Filistin, Suriye, Çanakkale, Galiçya (Macaristan), Makedonya, Romanya, Yemen-Hicaz, İran ve Libya (İ. GÖRGÜLÜ "On Yıllık Savaşın Kadrosu", Ank. 1993 s. 18).

58 Harbiye Nezaretinin (Personel Müdürlüğü) 24 Şubat 1916 tarih ve 8/10774 sayılı yazıları (13 Şubat tarihli Padişah iradesi).

59 IV. Ordu barış dönemindeki II.Ordu'nun kuvvesinde teşkil olmuştur. (6 Eylül 1914) Komutanı Halepli Zeki Paşa Balkan Savaşı (1912-1913) sırasında Vardar Ordusu'na Komuta etmiştir. Kanal seferine karşı çıktığı için görevden ayrılır ve yerine Bahriye Nazırı A.Cemal Paşa atanır. (18 Kasım 1914) Cemal Paşa bu görevini 1918 yılı başına kadar devam ettirecektir. (İsmet görgülü "10 yıllık Harbin Kadrosu" Ankara 1993 s. 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000).

II. Kanal Seferlerindeki gerçek amaç; “İngilizlerin Süveyş’te yığınaklanma yapmaları, burada oylanmaları”dır. Almanlar bir anlamda bu amaca ulaşmıştır<sup>60</sup>. Bir başka anlatıyla Türk askeri Almanları uzaktan savunmuştur.

Tarihlerimizde I. Kanal Seferi olarak bilinen ve 16.000 askerle yapılan sefer 25 Ocak 1915 tarihinde başlar. Bölgenin Coğrafi özelliği Sina Çölünün kuzey’den yani kıyı kesiminden geçilmesini dikte etmektedir, tarih boyunca da böyle olmuştur. İngilizlerin deniz üstünlüğü nedeniyle tarih boyunca takip edilen bu sahil yolu yerine iç bölgede (Sahra çölünde) ve çok güç şartlarda yapılan 7 günlük cebri bir yürüyüşle Sina Çölü geçilmiştir. Müteakiben Süveyş Kanalı’nın doğusuna yaklaşıldıktan sonra (2/3 Şubat 1915 gecesi) İngiliz Kuvvetlerine taarruz edilmiştir. İngilizlerin yoğun ateşi, Sefer Kuvveti’nin kuruluşunda bulunan Arap askerlerinin paniklemesi ile harekât başarıya ulaşamamıştır. Ve 3 Şubat 1915’te Cemal Paşa’nın emriyle geri çekilmeye başlanır. Daha sonra (1917 yılı) bu bölgede kolordu komutanı olarak görev yapacak Alb. İsmet (İNÖNÜ)’ye göre 1. Kanal seferi ikincisi için bir tecrübe değeri taşımaktadır<sup>61</sup>. Nitekim IV. Ordu Komutanı Cemal Paşa bu düşünceler altında 2. Kanal Seferini planlamıştır.

İkinci Kanal Seferi Alman uyruklu Albay Von Kress’in komutasında yapılmıştır. 10.000’i savaşçı 20.000 kişiden oluşan I. Kuvai Seferiye, (Birinci Sefer Kuvveti) denilen bu kuvvet üç Tümen ile Paşa-I adı verilen alay seviyesindeki Alman-Avusturya karma kuvvetlerinden oluşmaktaydı<sup>62</sup>.

Harekât 26 Temmuz 1916’da başlamış ve yine 7 günlük cebri yürüyüşten sonra Süveyş Kanalı’nın doğu yakasına gelinmişti. İngilizlere ait ve kanalın 40 km doğu tarafında bulunan Roman mevzilerine yapılan taarruzlar başlangıçta başarılı olmuştu<sup>63</sup>. Ancak 4 Ağustos 1916 günü İngiliz Kuvvetleri ile yapılan savaşta başarı elde edilemedi. Başarısızlığın temelinde yağmur ve fırtınanın oluşturduğu olumsuz hava koşulları vardı. Akdeniz’de İngilizlere ait 4 savaş gemisi Süveyş Kanalı’na gelerek kendi birliklerinin kara harekâtını desteklemek üzere kuvvetlerimize taarruzi atışlar (Kara bombardımanı) yapmışlardı. Sonuçta Türk kuvvetleri –yine Cemal Paşa’nın emriyle- geri çekildi<sup>64</sup>.

Osmanlı Orduları, bu talihsiz II. Kanal Harekâtı ile birlikte Sina ve Filistin Cephesindeki taarruz güçlerini kaybederek inisiyatifi İngilizlere bırakacaklar ve 1917 yılından itibaren 400 yıllık bu Osmanlı toprakları kademe kademe İngilizlerin eline geçecektir. Dz. Gv. Yzb. Mehmet Murat Efendi işte bu stratejik olayların içinde görev

60 Yusuf Hikmet BAYUR “*Türk İnkılabı Tarihi*” C. III., K. 3 Ankara 1983, s. 310-314; Ahmet Cemal Paşa, “*Hatıralar*” İstanbul 1959 s. 182-187, Gen. Kur. ATASE Bşk. “*Sina Filistin Cephesi*”, Ankara 1979 (Birinci ve ikinci kanal Seferleri ile ilgili tüm ayrıntı bu kitapta mevcuttur).

61 İ. İnönü, “*I. Dünya Savaşı Hatıraları*” Cumhuriyet Gazetesi Yayını, İstanbul 1999, s. 48.

62 ATASE 4/ 7302, Kls. 3221, Dos H-34, Fih. 1-19 tarih (28 Haziran 1916). Kurmay Albay Kress Von Kressenstein IV. Ordu Kur. Bşk’dır, ve Kolordu komutanı yetkisi ile bu göreve atanmıştır. (Sina, Filistin Cephesi s. 339.

63 2 Ağustos 1916’da Katya Bölgesindeki hareket ile diğer mevzii çatışmaları başarılı olduğu gibi Romani’de kesin sonuçlu savaşın yapıldığı 4 Ağustos günü öğlene kadar Türk kuvvetleri üstün durumdadır. (A.g.e s. 359-390).

64 ATASE 6/8056 Kls. 4770, Dos. 121, <https://ranteey.org>

yaparken gösterdiği kahramanlıklara bağlı olarak 5 yıl kıdemle birlikte 4 adet savaş madalyası ile onurlandırılacaktır<sup>65</sup>.

1917 yılından itibaren I. Dünya Savaşı tamamıyla aleyhimize dönmüş, Hicaz, Yemen, Filistin gibi topraklar elden çıkmış veya buralarda inisiyatif İngiliz kuvvetlerine kaptırılmıştı. Öte yandan Irak ve Suriye topraklarını korumak üzere önce 6. ve 7. daha sonra 7. ve 8. ordular “Yıldırım Orduları Grubu” olarak yeniden teşkil edilmişti. (Sonradan bu gruba 4. Ordu da dâhil edilmiştir). Alman Mareşal Falkenhayn daha sonra Mareşal Limon Von Sanders’in komuta ettiği “Yıldırım Orduları Grubu”na Mondros Mütarekesi ile birlikte Mustafa Kemal Paşa atanmıştı. Aynı grupta 7. Ordu Komutanı olan Ulu Önder –en az zayıatla- kuvvetlerini Adana - Halep çizgisine çekmişti. Zaten 15 Kasım 1918’de bu grup tamamıyla kaldırılıp kalan birlikler II. Ordu olarak teşkil edilmişti. Ancak yinede kuvvetler burada kalmaya (Adana bölgesi) devam etmişti. Bu nedenle Gv. Kd. Yzb. Mehmet Murat Efendi’nin Kara Kuvvetleri’ndeki görevi sona ermemiştir. Bu arada 27 Mart 1917’den itibaren<sup>66</sup> geçerli olmak üzere Kd. Yüzbaşılığa terfi ettirilmiştir.

Yunanlıların İzmir’e çıkmaları (15 Mayıs 1919) ile birlikte gelişen işgal hareketlerine karşı ülkede büyük bir direniş başlamıştı. Bu bağlamda olarak Anadolu’da Kurtuluş Hareketi için her bölgede teşkil edilen Müdafaa-yı Hukuk Dernek/Cemiyetleri güçlenmişti. Diğer taraftan 9. Ordu kıtaatı Müfettişi (9. Ordunun kaldırılmasıyla 3. Ordu Müfettişi) unvanıyla 19 Mayıs 1919’da Samsun’a çıkan Mustafa Kemal Paşa, kısa zamanda ülke’nin Milli mücadele yönündeki atmosferine hâkim olarak bu kutsal mücadeleyi yönlendirmiş ve o’na liderlik etmişti. Bu cümleden olarak II. Ordu’nun bulunduğu Adana’dan ayrılan Gv. Kd. Yzb. Mehmet Murat Efendi Milli Mücadele’de görev almak üzere pek çok deniz ve kara subayı gibi Ankara’ya geçmişti. Kendisine Bartın Liman Başkanlığı görevi verilmiştir.

10. Temmuz 1920 ile 10 Ağustos 1920 tarihleri arasında Bartın Liman Başkanlığı yapan<sup>67</sup> Murat Efendi burada bulunduğu sırada limana gelen silah ve diğer askeri malzemeleri -Ankara’daki TBBM’nin talimatı paralelinde- ilgili bölgelere nakletmişti. Bu cümleden olarak İstanbul veya Rusya’dan bölgeye yönelik askeri deniz nakliyatı için koordine görevi yapmıştı<sup>68</sup>.

TBBM’nin açılışını (23 Nisan 1920) müteakip teşkil olunan İcra Vekilleri Heyeti’nin gayret sarf ettiği en önemli konulardan birisi de nizami orduların kurularak Çerkez Ethem, Demirci Mehmet gibi çete (Kuvvayi Seyyare)’lerden kurtulmak ve ülke savunmasının bu nizami kuvvetlerle yapılmasını sağlamak olmuştur. Ülkeyi işgal

65 Mehmet Murat Efendi’nin beş yıllık savaş kıdemi tamamıyla cepheye bulunan subaylara verilmiştir. Madalyaları ise; Mecidiye, Liyakat ve Harp ismi altında verilmişlerdir.

66 Bahriye Nezareti’nin 12 Mart 1917 tarih ve 5/7761 sayılı yazısı (İst. Dz. Müz. Zabitanı Bahriye Sicili s. 99).

67 M. İŞİN “İstiklal harbi Deniz Cephesi” s. 41.

68 Kurtuluş Savaşımızın Askeri Personel ve Malzeme desteklenmesi bu dönemin en stratejik faaliyeti olmuştur. Lojistik destek yolları genelde Karadeniz Limanları ve özellikle batıdaki limanlar olmuştur. (Gen. Kur. ATESE, Türk İstiklal Harbi VII. Cilt İdari Faaliyetler Ank.1973; A. MÜNDERİSOĞLU Kurtuluş Savaşının mali kaynakları Ankara 1990, Türk İstiklal Harbi V. Cilt Deniz ve Hava Cephesi Ank.1964). Ücretsiz PDF Kitap Arşivi - <https://rantey.org>

eden ve giderek Anadolu içlerinde ilerleyen Yunan Kuvvetlerini durdurmak ve onu topraklarımızdan çıkarmak üzere kurulan Batı Cephesi'nin ihtiyaçlarının başında küçük rütbeli subaylar geliyordu. Bu nedenle tıpkı I. Dünya Savaş'ında olduğu gibi kara birliklerinin deniz subaylarıyla desteklenmesine karar verilmişti. Bu cümleden olarak Ankara'ya katılan bazı deniz subayları kara ordusunda görevlendirildi. Bunlardan birisi de Gv. Kd. Yzb. Mehmet Murat Efendi'dir<sup>69</sup>. Bu sırada Bartın Liman Reisi olan Murat Efendi ve 28 Ağustos 1920 tarihinden itibaren Garp Cephesi (Batı Cephesi) Komutanlığı emrine gönderildi. Kendisine 7. Tümen 2. Alay 3. Tabur Komutanlığı görevi verildi. Aşağıda göreceğimiz gibi birlik komutanları Sina-Filistin cephesi'nde çalıştığı subaylardı.

Batı cephesi'nde savaşan bir başka deniz subayı; daha sonra amiral olacak ve Deniz Kuvvetlerimize büyük hizmetler yapacak olan Tafdil Zeki BAYAT'tır (1896–1950). Ocak 1920'de İstanbul'da bir taka ile İnebolu'ya gelen Zeki Efendi buradan Ankara'ya gider. Bir müddet kâtip olarak Ankara'da çalışan Zeki Efendi bir dilekçe ile cephe görevi ister. Bu tarihlerde TBMM'ye yardımcı olan Çerkez Ethem kuvvetlerine gönderilir. Çerkez Ethem'in isyan etmesi üzerine Garp Cephesi'ne geçen Zeki Efendi'ye "Takım Komutanlığı Görevi" verilir. I. İNÖNÜ savaşları'nda denizci kıyafeti ile görev yapan bir deniz subayımız, Cephe Komutanı İsmet İNÖNÜ'ye daha sonra kendini hatırlatacaktır.

30 Ağustos 1944 tarihinde Tuğamiralliğe terfi eden Zeki BAYAT, göğsünde İstiklal Madalyası olduğu halde, Yavuz zırhlısında –adet olduğu üzere- Cumhurbaşkanı İNÖNÜ'ye takdim edilmektedir. İsmet Paşa kendisine İstiklal Madalyası'nı nasıl aldığı sorması üzerine Zeki Paşa Garp Cephesinde denizci kıyafetlerle takım komutanı olan Teğmen'in kendisi olduğunu hatırlatması ile İsmet Paşa'nın gözleri dolmuştur<sup>70</sup>

Birinci İnönü Zaferi (9–10 Ocak 1921)'nden sonra toplanan Londra Konferansı (21 Şubat–12 Mart 1921) İtilaf Devletleri'nin istediği biçimde sonuçlanmamıştı. Bunun üzerine Yunan Kuvvetleri, Türkleri barışa zorlamak veya "Megalo İdea"yı temin etmek üzere 23 Mart–12 Nisan 1921 tarihleri arasında üçüncü taarruzlarını<sup>71</sup> geliştirdiler. Ancak Türk Kuvvetleri tarafından tarihimizde "II. İnönü Zaferi" olarak bilinen çetin bir direniş ile karşılaştılar. Ve Bursa istikametinde geri çekilerek yeniden ve "büyük saldırı" için hazırlığa başladılar. Türk–Yunan savaşının en ateşli kısmı bu dönemdedir. Ancak henüz kuruluş halinde olan ve sadece mevzi savunma yapabilen Türk Kuvvetleri, Yunan Ordusu'nun "topyekün saldırısı" için hazır değildi.<sup>72</sup> Ve istenilen biçimde savaşamadı.

Bu arada ülkesinde seferberlik ilan etmiş olan Yunan Kralı Konstantin ordusuna güç vermek ve harekâtı bizzat izlemek üzere 12 Haziran 1921'de İzmir'e gelmişti.<sup>73</sup>

69 İstanbul Deniz Müzesi Zabitanı Bahriye Sicili Mehmet Murat Efendi Dosyası.

70 Metin ATAÇ, "İstiklal Harbinde Bahriyemiz" Dz.K.K.İği yay.Ank.2003 s.103

71 İlk Yunan Taarruzu 22 Haziran 1920 Bursa ve Uşak yönünde, ikinci Yunan taarruzu 6 Ocak 1921 Bursa, Uşak mevzilerinde İNÖNÜ, mevzilerinde yapılmıştır, diğerleri metindedir. Türk İstiklal Harbi C II. Kısım. 3. Ankara 1994 s. 306–489.

72 ATASE; 1/ 4257; Kıs 1013, Dos. I. Fih. 56 (8 Mayıs 1921 tarihi M. M. V Fevzi Paşa'nın beklenen Yunan taarruzu ile ilgili yazısı).

73 Yunan Kralı I. Alexandre bir mektupla Bulgaristan Arşivi'ni <https://rantez.org> (Erişim 2020) Ülkeye dönen eski kral ve

Yunan taarruzu sırasında kendisi İzmir’de kalmış veliahtını cepheye göndermişti. Bu bağlamda Yunan kuvvetleri başkomutanlık karargâhı 8 Temmuz 1921’de Uşak’a naklolunmuştu. Yunan kuvvetleri bu saldırı için toplam 10 piyade ve bir bağımsız tümen ile 1 Süvari tugayı ve 7 Bağımsız Piyade alayından oluşmakta idi; Türk Kuvvetleri ise Bağımsız kolordu kuruluşunda olarak 4 grup halinde toplam 20 Piyade, 1 Süvari tümeni ile 3 Süvari Tugayından oluşmaktadır.<sup>74</sup> Sonuç olarak Batı Cephesi 6040’ı subay 122131 kişi, Yunanlılar ise 4364’ü subay 126528 kişiden oluşmaktadır.<sup>75</sup> Türk kuvvetleri Yunanlılara göre iki bin subay fazla altı bin er eksiktir. Ancak görülmektedir ki Türk kuvvetlerinde tümen sayısı iki mislidir. Bundan maksat birliklere aşırı inisiyatif tanımak ve manevra gücünü arttırmaktır. Ama ne var ki, Yunan kuvvetleri silah yönünden oldukça üstündü.

Türk Kuvvetleri Yunan ilerleyişine en etkin biçimde karşı koymak üzere bağımsız gruplar halinde teşkil edilmişlerdir. Bu suretle birliklere inisiyatif ve savaş dinamikmi kazandırılmıştır. Mareşal Fevzi Çakmak’ın dediği gibi Türk askerinin manevra gücü artırılmıştır. Kütahya, Eskişehir muharebelerini yapan bu birliklerden –ki en sıcak çatışma onların bölgelerinde oluşmuştur- Kurmay Alb. Kemalettin Sami (GÖKÇE)’nin kumanda ettiği 4. grup emrindeki 4 tümeninden birisi 7. Tümandır. P. Alb. Veysel (ÖZGÜR)’ün komuta ettiği bu Tümen üç alaydan ibaret olup, 2. P. Alayı Komutanı B. Alb. Ali Niyazi’ye<sup>76</sup> ait 3 tabur vardır. Bunlardan 2. Tabur Komutanı Gv. Kd. Yzb. Mehmet Murat Efendi’dir. (Mehmet Murat Efendi birlik komutanları ile 1. Dünya Savaşında tanışmaktadır. Bu subaylara Sina Cephesinde beraber savaşmışlardır. Kurtuluş Savaşı’mızın en önemli özelliklerinden biriside budur. Birlikler birinci dünya savaşının ekiplerinden oluşmuştur.). 15 Temmuz 1921 günü Kütahya’nın güneyi ve Batı Cephesinin sol cenahını teşkil eden bu kısım yani NASUHÇAL’da –ki en kanlı çatışmaların olduğu kesimdir- 4’uncu ve 12’inci gruplar birleştirilmişti. 7 piyade, 1 süvari tümeni ile bir süvari tugayından oluşan Türk kuvvetleri Yunanlıların 5 tümen ve 1 süvari tugayından oluşan saldırı kuvvetlerine karşı savunma yapmakta idi. Son derece kanlı geçen bu muhabere sırasında, Türk Kuvvetleri adeta erimiştir.<sup>77</sup> 15/16 Temmuz 1921 gecesi muharebeler tümüyle Nasuhçal -Kırmızı tepe hattında cereyan etmiştir. Cephe komutanlığı bu bölgenin savunulması sorumluluğunu 7. Tümen’e vermiştir.<sup>78</sup> Verilen emir gereğince diğer tümenler 7. Tümen’i destekleyeceklerdir. Sabaha kadar

Allexandre’nin babası Konstantin Türk – Yunan savaşının daha şiddetlenerek “Kesin sonuç alınması” için Ülkede seferberlik dahil tüm tedbirler alınır ve 13 Haziran’dan Sakarya Savaşı sonuna (23 Ağustos - 13 Eylül) kadar ülkede kalır. (Yahya AKYÜZ, “Türk Kurtuluş Savaşı ve Fransız Kamuyu” Ankara 1988, s.229 - 278).

74 Türk İstiklal Harbi C. II Kis. 4ss. 293-296 Türk Tümen ve Tugaylarının mevcutları Yunan Tümenlerinin hemen yarısı kadardır. Hareket Kabiliyeti kazanılması için böyle bir teşkilatlanma yapılmıştır.

75 Türk İstiklal Harbi C. II Kis.4, Ankara 1974, s. 84-294; Selahi R. SONEİ, “Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politika”, Ankara 1991, II. Cilt, s. 164-182 a.g.y. “Kurtuluş Savaşı Günlerinde İngiliz İstihbarat Servisinin Türkiye’deki Eylemleri” Ankara 1995, s. 169-190 Y. Hikmet BAYUR “XX.YY’da Türklüğün Acun Siyaseti Üzerindeki Etkinliği” Ankara 1989, s.201-221 Rahmi APAK, “Yetmişlik bir subayın Hatıraları” Ankara 1957, s. 230-239.

76 ATASE 1/4478, Böl. 19, C I, Kis. 1108 Dos. 183 F – 6, 7.

77 Bnb. Ali Niyazi Sakarya Savaşı (23 Ağustos - 13 Eylül 1921) sırasında 30 Ağustos akşamı aynı görevde iken şehit olmuştur. (İsmet GÖRGÜLÜ, a.g.e. s. 276.

78 Türk İstiklal Harbi C. II. Kis. 4. s. 293-296, Ankara 1974, s. 84-294. <https://www.kuranc.org>

devam eden ve göğüs göğse yapılan bu çok kanlı muhaberelede çok zayıt verilmişti. Savaş meydanında aynı anda birbirlerine süngü saplamış Türk ve Yunan erlerinin cesetleriyle sıkça karşılaşmıştır. Bu muhabere de Türk kuvvetleri mevzilerini çok kanlı biçimde savunmuş. Nasuhçal'ı Yunan kuvvetlerine bırakmamıştır.

Ancak savunma hattının diğer kısımlarında durum aynı değildir ve düşman bazı mevzileri ele geçirmiştir. Bunun üzerine Garp Cephesi Komutanı'nın emri gereğince Türk Kuvvetleri düşmana ağır zayıtlar verdirecek biçimde ve savunma savaşları yaparak Sakarya'nın doğusuna çekilmeye başlarlar. Aynı gece 2. Tabur Komutanı Gv. Kd. Yzb. Mehmet Murat Efendi -7.Tümenle birlikte hareket yapan- 8. Tümeni takviye etmek üzere Kırmızıtepe'ye gönderilmiştir. 2. Tabur yeni görev yerine intikal sırasında, kuzeyden gelen Yunan alayına tutsak olur, çıkan çarpışmalar sırasında bir kısım eratıyla birlikte Murat Efendi'de şehit düşer.<sup>79</sup> Ertesi gün savaş meydanında yapılan kontrol sırasında defnedilen kahraman denizci şehidimizin özel eşyaları alınarak Garp Cephesi karargâhına götürülür.

Mehmet Murat Efendi 1885 doğumlu olan Remziye Hanım ile 1905 yılında evlenmişti. Bu evlilikten 15 Şubat 1907 tarihinde Hüseyin Saadettin, 22 Mart 1913'te Recep Ferit Efendi dünyaya gelmişti. Remziye Hanım çocuklarıyla birlikte Fatih semtinde Zeyrek Secaittin Mahallesi Ayazma Çıkmazı Sokak (bazı belgelerde Yeni Sokak denmektedir) 15 numaralı evde oturuyordu.

Bilindiği gibi Kurtuluş Savaşı'nın kazanılması (26 Ağustos-18 Eylül 1922) ile birlikte Mudanya Mütarekesi (11 Ekim 1922) imzalanarak savaş sona ermişti. 19 Ekim 1922'de Refet Paşa Gülcemal vapuru ile İstanbul'a gelmişti.<sup>80</sup> Jandarma birliklerinin Trakya'ya geçirilmesi müteakip 14 Kasım 1922'de İstanbul Bahriye Kumandanlığı kurulmuştu. Kumandanlık kara ve deniz birliklerini toplayarak İstanbul denizciliğini yeni düzene hazırlıyordu.<sup>81</sup> Bir başka anlatıyla T.B:M.M. tüm kurumlarıyla birlikte ülkeyi temsil alıyordu. Bu arada Kurtuluş Savaşı'nın yaraları sarılıyordu.

Bu cümleden olmak üzere İstanbul Bahriye (Deniz) Komutanlığı'nın 27 Mayıs 1923 tarih ve 1/204639 sayılı yazıları ile Şehit Yüzbaşı'nın savaş alanında bulunan özel eşyaları, şehit düştüğü yerin krokisi ile kendisine tahakkuk eden 31522,75 kuruş maaşı Zeyrek Secaattin Mahallesi, Ayazma Çıkmazı Sokak'taki ailesine teslim olundu. TBMM'nin 12 Temmuz 1920 tarihli kararı gereğince bu kahraman deniz şehidimizin ailesine bir üst rütbe binbaşılıktan şehit maaşı bağlanmıştır.<sup>82</sup> Daha sonra devletin denizcilik kuruluşu olan Türkiye Seyrisefain İdaresi, bir su gemisine "Yüzbaşı Murat Bey" adını vererek bu denizci şehidimizi ölümsüzleştirecektir.<sup>83</sup> Ama ne varki halen bu ismi taşıyan bir gemimiz yoktur

79 ATASE / 4282, Dolap 17, Göz. 4, Klasör 1024, H. 14, F. 7/9-4 ve (15 Temmuz saat 01:30'daki rapor).

80 İstanbul Deniz Müzesi Zabitanı Bahriye Sicili Mehmet Murat (4485) Dosyası.

81 ATASE 1/4282 Kıs. 1595, Dos 76 Fih. 10.

82 Deniz Kuvvetleri Lalahan Arşivi, Mülga Bahriye Dairesi Dosyası Defter 41 Sayfa 14-17 (21 Kasım 1922).

83 Seyrisefain İdaresi, "Seyrisefain İdaresi ve Deniz Kuvvetleri Arşivi - <https://rantey.org>

## MAKİNE YÜZBAŞI KIBRISLI (ARAP) SUDİ (1887 Lefkoşe–Eylül 1921 Atina)

Mehmet Sudi 1887’de Kıbrıs’ın Lefkoşe kazasında doğmuştur. Babası Kamil Efendi buraya yakın bir çiftlikte çalışmaktadır. Ailesi Habeşistan kökenli olduğundan resmi kayıtlarda<sup>84</sup> “Zenci Sudi Efendi” olarak geçmekte ancak arkadaşları arasında Arap Sudi olarak çağrılmaktadır. İlk ve orta (İptidai, Rüstiye) eğitimlerini Lefkoşe’de yapan Sudi 1901’de İstanbul’a geldi. Aynı yıl Kasımpaşa’da ve Tersaneyi Amireye<sup>85</sup> bağlı ve yine deniz subayı yetiştiren ancak Bahriye Mektebi (Deniz Harp Okulu) ayarında eğitim vermeyen Çarkçı Ameliyat Mektebi (Haddehane)’ne kaydoldu. 6 Haziran 1904’te Mülazımevvel (Teğmen) rütbesi ile buradan mezun olarak yine Kasımpaşa (şimdiki Taşkızak)’da bulunan Elektrik fabrikasına tayin olundu.

Beş yıl bu fabrikada (Kasımpaşa’da) kaldıktan sonra 7 Mart 1913 tarihinde Kızıldeniz Merkez Liman Reisliği emrinde olan Yozgat gambotu Baş Çarkçılığına gönderildi<sup>86</sup>. Bu arada üsteğmen rütbesine terfi etti. 7 Mart 1913’ten 15 Aralık 1915 tarihine kadar iki buçuk yıl Yozgat gambotunda çalışan Mülazımevvel Sudi Efendi, bu sırada Fersan Adası’nda çıkan isyanın bastırılmasına katıldı. Fersan Adası, Kızıldeniz’de Osmanlı gemilerinin ikmal üssü durumundadır. Burada bulunan yerliler lojistik depolara saldırmıştı. Yozgat gambotu tarafından adaya yapılan kara bombardımanının başarılı olması üzerine yerli isyancılar kaçmışlardı<sup>87</sup>. Yozgat gambotunun Fersan adasındaki bu başarısı üzerine diğer subaylarla birlikte Sudi Efendi de Bahriye Nazırlığı tarafından bir yıl kıdemle onurlandırılmıştı.

Birinci Dünya Savaşı (1914–1918) sırasında Osmanlı Donanması kuvvet çoğunluğu ile Karadeniz’de konuşlanmıştı. Yavuz, Midilli, Hamidiye, Mecidiye gibi ağır kruvazörler ve diğer savaş gemilerinin oluşturduğu “Karadeniz Filosu” bir taraftan Rus limanlarını abluka ederek İstanbul Boğazı’nı korurken diğer taraftan Kafkas Cephesi’ne yapılan lojistik nakliyatı himaye ediyordu. Bu arada daha savaş başlamadan Kızıldeniz’de bulunan savaş gemileri, Yozgat gambotu dahil Marmara’ya çekilmişti.<sup>88</sup> Bilindiği gibi bu dönem Kafkasya’da Ruslarla son derece kanlı boğuşmalar

84 Deniz Müzesi Sicili Bahriye Zabıterleri (Makine Subayları) Defter No: 18, s. 71.

85 Tersenayi Amire; Fatih Sultan Mehmet (1451 – 1481) tarafından İstanbul (Kasımpaşa)’da kurulmuş ve bugünkü anlamda Deniz Üssüdür. İnşaat, onarım, sağlık, ulaştırma ve eğitim gibi denizcilik faaliyetleri yapmıştır. (İdris BOSTAN, Tersaneyi Amire; Ankara 1982; İ. Hakkı UZUNÇARŞILI, “Osmanlı Bahriye Teşkilatı” Ankara 1976; Muzafer POLAT, “Bahriye Divanhanesi”, Deniz Basımevi İstanbul 1997; Çarkçı Ameliyat Mektebi; Padişah I. Abdülhamit (1774 – 1789) döneminde Kaptanı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşaca kurulmuş, 1 Temmuz 1913’te kapatılmıştır. (Ruhi DEVELİOĞLU, Deniz Mektepleri Tarihi İstanbul 1941, Muzafer POLAT, a.g.e).

86 Osmanlı Bahriye Nazırlığı’na Tersaneler, Mektepler, Donanma, Seyrisefain İdaresi ve Limanlar bağlıdır. Limanlar 6 merkez liman reisliği halinde olup bölgedeki savaş gemilerinin komodoru durumundadır. Kızıldeniz Merkez Liman Reisi emrinde 7 savaş gemisi vardır. (I. Dünya Harbinde Türk Harbi CVII, Ankara 1978) Yozgat gambotu 1904 Hamburg (Almanya) yapımı 240 tonluk 75 ve 37 mm.lik topları vardır. Stimli çalışır ve saçtan yapılmıştır.9 Aralık 1915’te Karadeniz’de Keftenada’dı Rus muhripleri tarafından batırılmıştır. A.g.e 25-38. B. LANGENSIEPEN - A. GÜLERYÜZ, “The Ottoman Steam Navy 1828 - 1923” London 1995, p. 164-165; LOREL, “Türk Sularında Deniz Hareketleri”, Çev. Sami, İst. 1936, s. 393-413.

87 Fersan Adası Yemen’e bağlı, Osmanlı Donanması için bir (kömür ve su) ikmal üssüdür. Yemen’de - İngilizlerin kıskırtması ile isyanlar hiç bitmemiştir. (Metin Ayışığı Ahmet İzzet Paşa, Ankara 1997; I. Dünya Harbinde Türk Harbi VI.C, Deniz Müzesi Makine Subayları Dosyası Def No: 18).

88 H. LOREY “Türk Sularında Deniz Harekati” çeviren H. Sami İst. 1936 S. 284. (Daha sonra amiral olan bu Alman subay I.Dünya Savaşında Yavuz Zırhlısında yüzlerce İngiliz gemisini batırmıştır. <https://rantey.org>

yapan 3. Ordu'nun denizden takviye edilmesi için Seyrisefain İdaresi vapurlarının asker veya malzeme nakliyatında kullanıldığı günlerdir. Bu cümleden olarak Kızıldeniz'den İstanbul'a geri çağrılan Yozgat, Taşköprü gibi hafif tonajlı diğer savaş gemileri Karadeniz'deki deniz nakliyatına koruma görevi yapmışlardır. 9 Aralık 1915 günü Kefkenada civarında (İstanbul Boğazı 40 mil doğusu) üç Rus muhribi (Derzkiy, Gnevniy, Bespokoyniy) Yozgat ve Taşköprü gambotlarını top ateşine tutarak onları batırmışlardı. Bu gemilerde bulunan 13 Subay (biri Alman) 51 Er'den 3 Er boğularak şehit olmuş<sup>89</sup>, diğerleri kurtulmuştu. Mülazım (Üsteğmen) Sudi Efendi'de kurtulanların arasında idi.

15 Aralık 1915'te önce geçici olarak alındığı Kasımpaşa'da 1 Mart 1916'dan itibaren Torpil Fabrikasına Posta (torpil silahını hazırlayan timlerin başı) olarak görevlendirilmişti. Sudi Efendi'nin bu görevi I.Dünya Savaşı sonuna kadar devam etmişti<sup>90</sup>. Bu arada 25 Şubat 1917'de yüzbaşılığa terfi etmişti. Mk. Yzb. Sudi Efendi mütarekenin imzalanmasından itibaren onbir ay yine Kasımpaşa'da kalmış, ama bu sefer İtilaf Devletleri'ne ait gemilerin onarımlarında görev almıştı. Bilindiği gibi Mondros Mütarekesi gereğince Haliç'te bulunan askeri ve sivil tersaneler, İtilaf Devletleri'nin kontrolüne geçmiş ve onların gemilerine hizmet vermekteydi.

Sudi Efendi daha sonra Milli Mücadeleye katılmaya karar vermişti. Bahriye Nezareti 27 Eylül 1919'da kendisini Karadeniz (Trabzon)'da bulunan Aydınreis gambotu Baş çarkçılığı'na tayin etmişti. Bu suretle Sudi Bey yeniden Milli Mücadele yanlısı olarak "Deniz Hayatı"na başlamış oluyordu. Mondros Mütarekesi hükümlerinden 6. maddesi'ne göre Aydınreis ve Preveze gambotları diğer silahları çıkartılmış ve üzerlerinde sadece 4,7 cm.lik topları kalmış olarak Karadeniz'e; Draç, Akhisar ve Yunus gambotu Marmara'ya, Hızırreis İzmir Körfezi'nde görevlendirilmişti<sup>91</sup>. Bilindiği gibi Hızırreis 23 Haziran 1919'da Yunanlılar tarafından alınıp savaş sonunda iade edilecek, Marmara'dakiler ise arıza ve diğer nedenlerle istenen görevi yapamayacaklardır<sup>92</sup>. Kısacası Karadeniz dışındaki denizlerimizde karakol gemisi bulunmayacaktır. Gambotlar 26 Şubat 1919 tarihinde Samsun Merkez Limanı Reisliği emrine gönderilmişlerdi.

Mustafa Kemal Paşa Samsun'a çıktığı (19 Mayıs 1919) gününün hemen ertesiinden itibaren gambotlarla ilgilenmeye başlamıştı<sup>93</sup>. Milli Mücadele yanlısı davranışları nedeniyle İtilaf Devletleri'nin ve Sadrazam Ferit Paşa'nın gayretleri ile geri çağrılan bu

89 Deniz Müzesi Şehitler Dosyası, I. Dünya Savaşı bölümü; LOREY a.g.y. (10 Aralık 1915).

90 Deniz Müzesi Defter 703, s. 355.

91 Mütareke gereğince Donanma Haliç ve İzmit Körfezinde enterne edilir. Hızırreis gambotu İzmir'in işgali (15 Mayıs 1919)'ni müteakip 23 Haziran 1919'da Yunan Kuvvetlerinde zapt ve müsadere edilir, (personeli Limnos zırhlısında bırakılır), Lozan'ı müteakip iade edilir. (Mithat İŞİN, "İstiklal Harbi Deniz Cephesi" İst. 1946 s. 71, A. BÜYÜKTUĞRUL, Cumhuriyet Donanması , C.4, s. 489.

92 Arap Adaları olarak bilinen Avşa adası ile Erdek ve Bandırma Körfezlerinde Rumların kaçakçılık ve eşkıyalıklarının önlenmesi için Erdek ve Bandırma Kaymakamlıklarının Motorbot talepleri karşılanmaz. (Deniz Müzesi Defteri No 481, s.174 - 175, 15 Haziran 1920 Türk İstiklal Harbi C. V s. 26; M.İŞİN a.g.e s. 27).

93 Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun'dan 20 Mayıs 1919 tarih ve 2015 sayılı Havza'dan 27 Mayıs 1919 tarih ve 533 sayılı telgraflar bu konuları içermektedir. (TİH. C.V. Samsun'da Def. Kitap) Arşivi - <https://rantey.org>

gemiler Anadolu Hükümeti'ne katılarak Kurtuluş Savaşı boyunca Karadeniz hareket alanına, deniz nakliyat ve karakol görevleri yapacaklardır. Ancak gambotlara rahat verilmemesi ve hatta Alemdar kurtarma gemisi veya İngiliz Muhriplerinin yedeğinde İstanbul'a çekilerek götürülmek istenmesi, Ankara Hükümeti'ni bunları Rusya'ya gönderme gibi bir tedbire itmişti. Bu bağlamda 15 Eylül 1920'de Aydın reis 13 Ekim 1920 Preveze Ruslar'ın Novorosisk limanına gönderilmişti. Gambotlar Rusya'ya giderlerken, kilit personeli Trabzon'da bırakılmıştı<sup>94</sup>. Aydın Reis Başçarkçısı Makine Yüzbaşı Sudi Efendi Trabzon'a bırakılan kilit personel arasında idi. Aydın Reis'in makine personeli ile Trabzon'da bir onarım atölyesi kurulmuş, Sudi Bey bu onarım atölyesinde görevlendirilmişti. Sudi Bey, Bir müddet Trabzon Nakliyat Bahriye Kumandanlığında (onarım atölyesinde) çalıştırılmıştı<sup>95</sup>. Bu atölye bölgedeki gemi ve deniz vasıtalarının yanında kara vasıta ve savaş araçlarının da onarımını yapıyordu. Ereğli limanında 6 Eylül 1921'de Seyrisefain İdaresine ait 45 tonluk Gazal römorkörüne el konulup Anadolu donanmasına katılmıştır. Gazal'ın faaliyete geçmesi ile birlikte Sudi efendi bu gemiye baş çarkçı olarak atandırılmıştı. (11 Kasım 1920)<sup>96</sup>.

Kurtuluş savaşımızın ihtiyacı olan askeri malzemeyi Rusya'dan veya doğu limanlarımızdan batı limanlarımıza nakleden diğer gemilerimiz gibi Gazal römorkörü de Tuapse, Novorosisk ve Batum gibi Doğu Karadeniz'deki Rus limanlarından Trabzon'a veya Trabzon'dan Batı Karadeniz'deki limanlarımıza (Samsun, İnebolu, Akçakoca, (Akçeşehir)) pek çok taşımalar yapmıştı<sup>97</sup>.

Ancak bu taşımalar sırasında Gazal Çarkçıbaşı Mk. Yzb. Sudi Efendi'nin adı bir yağkaçakçılığına karışmıştı. Tuepseden dönüşte gemiye alınan ve ilgili makamlara Askeri Malzeme olarak deklare edilen makine yağlarını Ereğli limanında sattığı iddia ediliyordu. Sudi Efendi Samsun'da 25 Nisan 1921'de kurulan "Samsun Divanı Harp Mahkemesine" gönderildi. Gv. Yarbay A. Halis (ERÜLKEN) Bey'in başkanlığını yaptığı mahkeme, Sudi Efendi'yi suçlu bularak kendisine bir ay hapis cezası vermişti. Cezasını Ereğli Liman Başkanlığı nezarethanesinde çeken Sudi Efendi tekrar Gazal gemisine katılmak üzere 4 Ağustos 1921 günü Seyrisefain İdaresine ait Giresun vapuruna binmişti. (Bazı doküman ve belgelerde Sudi Bey'in İstanbul'a iade veya döndüğü belirtilmekte ise de geminin Trabzon istikametinde gittiği ve İstanbul'a dönüş seyrinde tekrar Ereğli'ye uğrayacağı dikkate alınınca Sudi Efendi'nin Trabzon'da bulunan gemisine döndüğü anlaşılmaktadır)<sup>98</sup>.

94 Aydın reis gambotu 1914 İng. Yapımı 510 tonluk, 14 mil süratlidir. 47 mm.lik 2 namlulu topu vardır. Novorosisky Limanına gittikten sonra Rus bayrağını çeker. Lutch Vostoka (Doğu İşığı) ismi verilir. 11 Mayıs 1921'de -mühimmat yüklü olarak- Trabzon'a döner. (Central Naval Archive of, Russia Leningrad; Dr. Leonid G. Bashkirovun 31 Temmuz 1998'te ki fakısı).

95 Trabzon Nakliyatı Bahriye K.lığındaki Onarım Atölyesi (TİH. V. S. 56).

96 Mithat İŞİN a.g.e. s. 44.

97 Kurtuluş Savaşı sırasında Rusya'dan yapılan taşımalar için Nevorosisky, Tuepse ve Batum Limanlarından yapılmıştır. (Alptekin MÜDERRİSOĞLU, "Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları", Ankara 1990, s. 521-542, TİH. CVII. Ankara 1973).

98 Deniz Müzesinin Makine Subayları Künye Defterinde İstanbul'a iade edildiği; Şehitler Dosyasında Gazal'a geri döndüğü belirtilmekte görev arkadaşlarından Emrullah NUTKU Muaveneti Milliye gurubu tarafından temin olunan Tatlıcı vesikası ile tekrar Gazal'a gönderildiği (yakın tarihimiz CIII. s. 247) belirtilmektedir. M. İŞİN a.g.e (s. 59 - 75)'de Samsun'da Yarbay Halis Bey'in başkanlığında yapılan mahkemede bu tür subayların orduadan atıldıklarını yazamamaktadır, Emrullah NUTKU ve Mithat İŞİN olayı yaşamış yani aynı gemideymiş oldukları Arşivi - <https://rantey.org>

Türklerin Anadolu'daki bin yıllık varlığına son vermek veya bir başka deyişle Bizans İmparatorluğu'nu diriltmek (Megola idea) üzere 15 Mayıs 1919'dan beri Anadolu'da "Taarruzi harekâta bulunan Yunan kuvvetleri iki yıldır, belli bir ilerleme yapamamıştı. Bu nedenle Yunan parlamentosunun acımasız eleştirilerinden bunalan, "Önasya Harekâtını" bir'an önce sonuçlandırmak isteyen Yunanistan Kuvvetleri Başkomutanı General Papulas, Türk Ordusuna büyük bir taarruz planlamakta idi. Bu cümleden olarak Türk Kuvvetlerine deniz yolu ile yapılan askeri personel ve malzeme nakliyatı/ikmalî'ne engel olmayı düşünmek idi. Bu planlama paralelinde Yunan Donanma Komutanı Amiral Hacı Kiryako, Türk sahillerine "Deniz Ablukası" ilan etmişti<sup>99</sup>. Bir deniz alanının zapt ve işgali demek olan bu ablukanın ilanından sonra Yunan savaş gemileri Karadeniz'de iki guruba ayrılarak biri doğu-batı istikametinde seyrederken diğeri aksi istikamette yani batı-doğu yönünde seyrediyorlardı<sup>100</sup>, bu suretle tüm kıyılarımız daha etkin biçimde kaplanmış olmakta idi. Bu arada Yunan Kralı Konstantin, Populas'ın davetine uyarak veliahdı ve diğer iki prensi ile birlikte 12 Haziran 1921'de İzmir'e gelmişti.

Yunan Kralı Konstantin "Anadolu Harekâtını" yakından izlemek üzere Eskişehir'e gelmiş, orduyu denetledikten sonra tekrar İzmir'e dönmüştü. Konstantin, yeni bir "Haçlı Seferini" yönetmek üzere İzmir'e geldiğinden daha önceki haçlı seferinin unutulmaz kahramanı olan Arslan Yürekli Richard'ın karaya çıktığı yerden karaya çıkmıştı<sup>101</sup>. Öte yandan Kütahya ve Eskişehir Muharebelerini (20-24 Temmuz 1921) kazanan Yunan Ordusu ilerleyişini sürdürmekte idi.

Hatta Kocaeli bölgesinde bulunan kuvvetlerini de İznik üzerinden Eskişehir'e toplayarak yeni bir taarruz için yığınaklanma yapma peşindeydi<sup>102</sup>. Osmanlı Hükümeti'nin imzaladığı Sevr Antlaşması (10 Ağustos 1920)'nın yumuşatılarak Ankara Hükümeti'ne kabul ettirilmesine yönelik olarak toplanan Londra Konferansı istenen sonucu vermemişti. Bu olay İtilaf Devletlerini Türkiye aleyhinde birleşmeye itmişti. Takındıkları tavırlarla Yunanistan'ın taarruzlarını destekledikleri gibi 10 Temmuz 1921 tarihinde yayınladıkları ortak deklarasyonda<sup>103</sup> Türk-Yunan Savaşı için tarafsız olduklarını ilan etmişlerdi. Ancak bu tarafsızlık sözde idi, Yunanistan'a her türlü yardım yapıyordu. Bundan yüz bulan Yunan Kuvvetleri, Karadeniz'deki kontrollerini arttırmışlardı. Ancak bütün bunlara rağmen TBMM Karadeniz'deki deniz nakliyatı devam ettirmişti. Hatta 1921 yılı Mart-Mayıs aylarında 3. Tümen

99 Yürürlükte olan 3849 sayılı "Denizde Zapt ve Müsadere Kanunu" bu hususları içermektedir, Yunan Donanmasının bu "Deniz Ablukasını" tam olarak yapıldığı iddia edilemez. Kaldı ki bu dönemde Nisan - Mayıs 1921 3. Tümen Trabzon'dan Akçakoca'ya taşınmıştır (A. BÜYÜK TUĞRUL a.g.e s. 481) Esasen Yunanlıların gemilerimize yaptıkları "Kontrolat Kontrolü"-yasak malların aranmasıdır. Sevim TOLUNAR Milletler arası Hukuk Dersleri. İstanbul 1979, s. 71-92.

100 A.BÜYÜKTUĞRUL (a.g.e s. 479'da)'a göre Karadeniz'in kötü hava koşulları Kömür ve su ikmalî yapacak iskelelerin çok az olması nedeniyle Yunan gemileri Karadeniz'de sınırlı hareket yapabilmıştır. Anadolu Donanması gemileri taşımalarını Yunan savaş gemilerinin 40 mil arkasından yapmakta ve kıyılarda ki gözetleme istasyonlarından da bilgiler alıyorlardı. a.g.e. s. 512; M.M.V'nin 03 Mayıs 1921 tarih ve 3. Şube 61/9 sayılı yazısı bu husustaki talimatları içerir.

101 Yahya AKYÜZ, " Türk Kurtuluş Savaşı ve Fransız Kamuoynu", TTK 1988 1988 s. 261-267.

102 Kocaeli Bölgesindeki kuvvetler 28 Haziran 1921'de İzmit'i 03 Temmuz 1921'de Karamürsel'i, 19 Temmuz 1921 Yalova'yı boşaltarak Eskişehir üzerinde yapılmakta olan Taarruzi Harekata katılır. TİH. II. Cilt, IV. Kısım. Ankara 1995; Yahya AKYÜZ, "Kurtuluş Savaşında Fransız Kamuoynu", Ankara 1988 s. 235-245.

103 Selahi R. SONYEL, "Kurtuluş Savaşında Deniz Kuvvetleri ve Deniz Kuvvetleri", Ankara 1995, s. 150-151.

ile 12.Tümen'in büyük bir kısmı Trabzon'dan deniz yoluyla nakledilerek Akçakoca (Akçeşehir) ve İnebolu iskelelerini çıkartılmıştı Bu kuvvetler Batı Cephesi'ne gönderilerek Kütahya, Eskişehir ve Sakarya Muharebelerine iştirak ettirilmişti<sup>104</sup>. Yunan ilerleyişinin giderek Sakarya mansabına kadar devam olasılığı başta TBMM olmak üzere Kurtuluş Savaşını icra eden tüm kurumlarda büyük bir telaş meydana getirmişti. Meclisin Kayseri'ye taşınması, ordunun daha iç bölgelere çekilmesi veya hemen taarruz edilmesi hakkındaki görüşler TBMM'nin en önemli gündem maddelerini oluşturmakta idi<sup>105</sup>.

Nihayet TBMM'nin 4 Ağustos 1921'de çıkardığı 144 sayılı kanunla Mustafa Kemal Paşa - üç aylık süre için- Başkumandan olarak görevlendirilmişti. Bir anlamda TBMM'nin yasama, yargı (İstiklal Mahkemeleri) ve yürütme yetkilerini devralan Atatürk, 7-8 Ağustos tarihlerinde meşhur "Tekalifi Milliye - Milli Yükümlülük" emirlerini yayınlamıştı. Tamamı 10 madde olan bu hükümlerin 5. ve 6. Maddeleri deniz vasıtalarının ordu taşımalarında kullanılması içindi. Bu arada ordu Sakarya'nın doğusuna çekilerek hat yerine satıh müdafaası yani memleketin her karış toprağı için kan dökülmesi stratejisine göre savaş nizamı alınmıştı<sup>106</sup>. 22 gün geceli-gündüzlü devam eden Sakarya Meydan Muharebesi (22 Ağustos-13 Eylül1921) sırasında Yunanlılar ile çok kanlı boğuşmalar yapılmıştı. Bir ara bazı Yunan Kuvvetleri Sakarya'nın öbür yanına geçmişlerse de Mustafa Kemal Paşa'nın ve onun ordularının direnişini kıramamışlardı<sup>107</sup>.Yedi Tümen Komutanının şehit olduğu Sakarya Savaşı "Türk Zaferi" ile sona ermişti.

Diğer taraftan Sakarya Savaşı'nın yapıldığı 1921 yılının Ağustos ve Eylül ayları Karadeniz'deki Yunan savaş gemilerinin tümüyle faal oldukları ve teknelerimize büyük zarar verdikleri bir dönemdir. Rüsumat No - 4 adlı Anadolu Donanmasının bir gemisi Ordu yakınlarında, Eynesil Deresi ağzında Panter ve Kalkış adlı, Yunan savaş gemilerinin top atışları ile bu dönemde (29 Eylül-10 Ekim 1921) batırılmıştı<sup>108</sup>. Kurtuluş Savaşında batırılan tek gemimiz Rüsumat No - 4 adlı gemidir. Yunan Donanması, Karadeniz kıyılarında doğu-batı istikametinde yaptığı karakollarda ülkemize ait tekneleri de durdurup, kontrol ediyor hatta tacizde bulunuyordu. Bunlardan birisi de Dafni adlı yardımcı kruvazörün<sup>109</sup> Giresun vapuruna yaptığı eylemdir.

104 ATASE 1/4336 Kl. 1008, d. 83, g. 3, dl. 17, f1/1 TİH. C. V. s. 42, M. İŞİN a.g.e. s. 49-53 (3. Tümenin taşımaları).

105 ATASE.1/4282, Kls.1025, Dos. 22, Fih. 2/24; TİH. II. C.V.K. I. kitap, Ankara1995.s. 19-25 Nutuk I. Cilt, Salahi R SONYEL, "Kurtuluş Savaşı Günlerinde İngiliz İstihbarat Servisi", Ankara 1995 s. 197-199.

106 Tekalifi Milliye Emirlerinden Md.5 taşımalar, Md.6 ise terkedilmiş vasıtalarla el konulmasına aittir. I. Dünya Savaşı sırasındaki Tekalifi Harbiye'nin bir devamı olan bu kanun Savaş Ekonomisine büyük katkıda bulunmuştur. (A. MÜDERRISOĞLU a.g.e s. 393); TİH C.VII s.171 Sakarya Savaşının temel stratejisi olan "Hattı Müdafaa Yoktur, Sathı Müdafaa Vardır, Memleketin Her Karış Toprağı Şehit Kanyla Sulanmadıkça Vatan Toprağı Terkedilemez" şeklinde verilen emir II:Dünya Savaşında gelişen "Territorial Deffence", Topyekün Savunma Doktrininin temeli olmuştur.

107 S. SONYEL, "Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politika", Ankara 1991, s. 175 - 185; Türk İstiklal Harbi, CVIII, s. 331-335.

108 Rüsumat No: 4; 85 Tonluk stimli saç teknedir, İstanbul Gümrük İdaresinden Anadolu Donanmasına katılmıştır. 19 Ağustos, 29 Eylül ve 10 Ekim 1921 tarihlerinde Yunan Panter muhribi ve Dafni Yardımcısı Kruvazörleri tarafından ordu önlerinde (Eynesil Dedesi ağzında) top atışları ile batırılır. Kurtuluş Savaşı sırasında kaybettiğimiz gemidir. (Cevat ÜLMEN, "İstiklal Savaşında Karadeniz" İstanbul 1943, s. 9, E. NUTKU, "Rüsumat No: 4'ün serencamı" Yakın Tarihimiz C. 3 s. 379).

109 Ticaret gemilerine silah (top) takılmak meydana getirilen savaş gemilerine yardımcı kruvazör denilmektedir. O dönemde kömürde büyük yer kapladığından Yunanlılar çok miktarda ticaret gemisini lojistik gereksinimleri için yardımcı kruvazör haline getirmişlerdir. Ücretsiz PDF Kitap Arşivi - <https://rantey.org>

İstanbul - Trabzon arasında tarifeli seferini yapmakta olan ve Seyrisefain İdaresine ait Giresun vapurun 8 Ağustos 1921 günü Ordu-Fatsa arasında (Bozukkale açıklarında) Dafni tarafından durdurulmuştu. 2 subay ve 10 er den oluşan tim tarafından gemi kontrobant kontrolü yani yasaklanmış savaş malzemesi kontrolü yapıldıktan sonra zapt ve müsadere işlemlerine başlanmıştı<sup>110</sup> ve öğlen saat 12:00'da başlayan bu işlemler 10 saat sürmüştü. Yunan subayları geminin her yanını arayıp kontrol etmişlerdi.

Bilindiği gibi o tarihlerde sularımızda Fransız, İtalyan ve İngiliz denizcilik kuruluşlarına ait vapurlardan başka milli anlamda sadece Seyrisefain İdaresi vapurlarının bu tür tarifeli çalışma izni vardı. Bu tarihler denizlerimizin bayrağına yabancı olduğu dönemlerdir. Maalesef pek çok armatörümüz kendi sularımızda yabancı bayrak kullanmaktadırlar<sup>111</sup>. Yunan ekibi yaptığı kontrollerden sonra; Ahmet Hulusi ve Suphi adlı iki sivil şahıs ile aralarında Yüzbaşı Sudi'nin de bulunduğu dört askeri şahıs Dafni'ye götürmüştü. Diğer askeri personel Trabzon'a gitmekte olan iki deniz eri ile Topal Osman tarafından ihbar edilmiş olan Giresunlu Mehmet'ti. Ve bu Mehmet'te Kuvayi Milliyeci idi<sup>112</sup>. Ahmet Hulusi Bey ve Suphi bey 10 saat sorguya çekildikten sonra tekrar Giresun vapuruna gönderilmişlerdi. Bu arada Ahmet Hulusi Bey subay sanılıp bir müddet Sudi Bey ile birlikte kömür deposuna bile hapsolünmüştü<sup>113</sup>.

Giresun vapurunun Seyrisefain İdaresine verdiği rapor ile ve Ahmet Hulusi Bey'in 18 Ağustos 1921 tarihli Akşam Gazetesinde anlattıkları dikkate alınarak Yunan savaş gemisinin Giresun vapurundan yasaklanmış mal (kontrobant) adı ile alıp götürdüğü mallar aşağıda verilmektedir;

- 60 çuval şeker
- 60 çuval kahve
- 20 çuval çay
- 300 çuval un

Ayrıca vapur yolcularından posta memuru Kenan Efendi'nin elinde bulunan posta paketleri ve bu paketler içinde bulunan 655 lira tutarında madeni paralar<sup>114</sup> Elbette ki bu alınanlar yasak mal değildi. Yunanlıların yaptığı bir soygunculuktu.

110 Deniz Harp Hukuku gereğince düşman veya tarafsız gemileri, bu şekilde zapt ve müsadere olunur. Sevin TOLUNER "Milletlerarası Hukuk Dersleri", İstanbul 1979 s. 147. Giresun Vapuru, 1887 İngiliz Yapımı, 3086 tonluk stimli gemidir. 1910 - 1919 Yıllarında Seyri Sefain İdaresinde, 1930 yılına kadar Dz. K.lerinde çalışmıştır. (Cezmi Zafer, Şükrü YAMAN, Türk Deniz Ticareti I, İstanbul 1994 s. 156; Deniz Müzesi Def. 153/A s. 246, 21 Ekim 1919).

111 Lozan Antlaşması (24 Temmuz 1923)'nin ticari sözleşeler bölümünde Osmanlıdan aldıkları imtiyazlarla ülkemiz sularında (Kabotaj) ticaret yapan gemilerin adları vardır. (İsmail SOYSAL "Türkiye'nin Siyasi Antlaşmaları", I.Cilt Ankara 1989, s. 67-242) ve bu imtiyaz 1 Temmuz 1926 yılında çıkartılan 815 sayılı (Kabotaj) Kanunu ile sona erecektir.

112 Ferhundezaade Osman Ağa; Balkan Savaşında ayağı topal olmuş Kurtuluş Savaşında kurduğu Kuvayi Milliye alayına kendi adını vermiş kahramanlarımızdandır. Adı bazı karışık işlere de bulaşmıştır. Kendi çetesinden olan Mehmet'te düştüğü antlaşmazlık sonucu kendisini dışlamıştır. (E. NUTKU "Giresunlu Osman Ağa" Y. Tarihimiz C.IV. s. 85-86 E. NUTKU "Arap Sudi" Y. Tarihimiz, C.I. s. 250-252; Sadi BORAK, "İktidar Koltuğundan İdam Sehpaına", İstanbul 1962, s. 218-240.

113 Sabahattin ÖZEL, "Milli Mücadele Trabzon", Ankara 1991 s. 215.

114 19 Ağustos 1921 tarihli Vakıf Gazetesi Yunanlıların Giresun Vapurundan gasp ettikleri para ve eşya miktarını şu şekilde belirlemektedir. 50 Çuval kahve, birer sandık konserve ve boya, 18 sandık çay, 25 sandık manifatura, 1 çuval kırmızıbiber, 5 sandık kibrit, 327 çuval un, ile bir yolcunun altın saatini, bir yolcunun bir takım elbisesini, Erzurum bölgesine giden göçmenlerin 15 İnek ve 2 manda yavrusu ile yolcuların elinde bulunan eşyaları miktarını https://caozel.org.tr e. s. 216, 60 Nolu Dip not).

Ahmet Hulusi Bey'in subay sanıldığından daha ağır bir sorgulamaya tabi tutulmuştu. 10saati bulan sorgulamaları sırasındakendisine Türk Ordusu (Kemalistler) hakkında bildikleri, Türk sahillerinin mayınlı olup olmadığı, Yunan esirlerine yapılan muameleler (ki ayaklarına at nalı çakılarak eziyet edildiğine ilişkin duyumlarından söz edilmekte idi.) ve kendisinin asker olup olmadığı sorulmuştu. Daha sonra Hulusi Bey'in askeri kişi olmadığı tespit edilecek Giresun vapuru kaptanı ve mürettebatının ısrarlı talepleri sonunda Suphi Bey ile birlikte geri verilecektir. Vapur tarifeli sefer yaptığından ve bir anlamda "Uluslararası bir gemi statüsünde bulunduğu"ndan" 12 saatlik gecikme ile tarifeli seferini tamamlamasını izin verilecektir"<sup>115</sup>,

Ancak Mk. Yzb. Arap Sudi ve diğer üç askeri şahıs Dafni yardımcı kruvazöründe alıkonulmuştu. Sudi, gerek öğrenciliği ve gerekse Kasımpaşa'da görev yaptığı süre içinde Hasköy'de bulunan birahanelere gitmeyi adet edinmiş, dolayısıyla burada bulunan Rum Meyhaneciler tarafından da tanınmıştır. Esasen çalıştığı yer (Valde Kızağı/Taşkızak veya Elektrik Fabrikası) Hasköy bölgesine dâhildir. Dolayısıyla Hasköy'de herkes tarafından tanınmaktadır. Vapurda bulunan Hasköy'lü Rum birahaneci Kosti Efendi Giresun vapurunun aranması esnasında Yunan ekibine yardımcı olmuş, Yüzbaşı Sudi'yi tanımış ve Yunan subaya rapor etmişti. Zenci görünüşü, son derece sivilize davranışları ve daha da önemlisi M.M.G.<sup>116</sup> (Muaveneti Milliye Grubu) tarafından kendisine temin edilmiş tatlıcı vesikası ile Sudi'nin subay olduğuna kimse ihtimal vermemekte idi. Hatta Yunan subay, Kosti'ye bu hususu tekrar tekrar sormuştu. Sonuçta Sudi'nin bütün inkârları boşa çıkmış ve diğer üç askeri şahıs (iki deniz eri ve Giresunlu Mehmet) ile birlikte Dafni yardımcı kruvazörüne götürülmüşlerdi.

Bu arada bir hafta önce yaptıkları aramalar sırasında silah ve mühimmat bulduklarından tutuklayıp Pire'ye götürdükleri Kalkavanlara ait Kırım vapurunda<sup>117</sup> ellerine geçen Deniz Binbaşı Üniformasını Sudi'ye giydirmişler, ancak elbise çok bol gelmişti.

Bu sırada Sudi Kıbrıs doğumlu olduğundan hem Rumca hem de İngilizce bilmektedir. Yunan subayı ile Rumca yaptıkları şu konuşma elbette ki Sudi'yi tutuklatır. Ancak bu konuşma Kurtuluş Savaşımız boyutları açısından çok derin anlamlar taşımaktadır;

- Sen Kıbrıslısın Türkiye'de işin ne?
- Vatanımı işgalcilerden kurtarmak için gelmiştim.

115 ATASE Kls 1201, D. 8, F. 40 Yolculardan Rizeli İsmail oğlu İbrahim'in Trabzon'daki 13. Fırka K.İğine verdiği bilgi.

116 Muaveneti Bahriye Grubu (M.M.G) Anadolu'ya en çok Askeri Personel ve malzeme gönderen bir kuruluştur. Askeri personel sivil teknelerle gönderilirken, tatlıcı fırıncı ve benzeri belgeleri hazırlanmıştır. Fethi TEVETOĞLU, "Milli Mücadele Yıllarındaki Kuruluşlar" Ankara 1984, s. 4; TİH, C.VII, s. 71, Hüsnü HİMMETOĞLU, "M.M.G ve Gerçek Yüzü" Yakın Tarihimiz, İstanbul 1962, s. 165. Abdurrahman BENLİOĞLU, "İstiklal Savaşı Hatıraları" (Basılmadı) Deniz Harp Akademisi Kitaplığı.

117 Kırım Kalkavanlara ait bir şileptir ve Trabzon - İnebolu arasına Askeri malzeme taşımıştır. 7 Ağustos 1921'de Samsun önlerinde Panter Muhribince aranıp önce Romanya'ya sonrada Pire'ye götürülür. Kaptan İbrahim (KALKAVAN) ve gemi mürettebatı Romanya'dan gönderilirken ancak Kırım, savaş sonunda iade edilir. İlyas Sami KALKAVANGLU, "Milli Mücadele Hatıralarım" Ekicigil yay. İst. 1957. Ücretsiz PDF Kitap Arşivi - <https://rantey.org>

Sudi Efendi, Dafni yardımcı kruvazörü ile önce İstanbul'a götürülmüş oradan trenle Atina'ya gönderilmişti. Burada cezaevine kapatılan Sudi, Atina Cezaevlerindeki eziyet ve dayak dolu cezaya dayanamaz. Zayıf bünyesiyle Yunan hapishanelerinde şehit olur. Yunanlılar Anadolu ve hatta Kıbrıs'ı da içine alan Megola ideali için Sudi'nin davranışını hazmedememişler onu Atina Hapishanelerinde şehit etmişlerdir<sup>118</sup>.

Giresun vapuru Trabzon'a vardığında mürettebatı Trabzon Nakliyatı Bahriye Kumandanlığı tarafından sorguya çekilmişti. Gemide yolcu olarak bulunan Hasköylü Kosti'nin ihbarı ve diğer gemicilerin yaptıkları ispiyon çalışmaları değerlendirilmiştir. Gemide miço olarak çalışan diğer bir tayfanın da Yunanlılara yardımcı olduğu anlaşılmıştı. Adı geçen bu personel tutuklanarak Samsun'daki Divan-ı Harp mahkemesine gönderilmişti. Samsun'da yapılan mahkemede bu kişiler cezalandırılacaklardır.<sup>119</sup>

Esasen Sudi Bey'in Atina Hapishanelerinde şehit olduğu oradaki Türkler tarafından bildirilmiş ve/fakat Yunan Hükümeti bu hususta bir yazı bile gönderememiştir. Kurtuluş Savaşı bitip Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra babası Kamil Efendinin gayretleri ile şehit olduğuna dair resmi işlemler 1926 yılında tamamlanmıştır. Konuya ilişkin yazışma aşağıda sunulmuştur.

Adliye Vekâleti Celilesi'nin 27 Kasım 1926 Tarih ve  
248/8086 numaralı yazısı.<sup>120</sup>

Türk Kanunu Medeniyeti'nin otuzuncu maddesi mucibince (gereğince) harp gibi ölümüne muhakkak nazariyle bakılacak ahval (durumlar) içersinde gaip olmuş (kaybolmuş) ve ölüsü bulunamamış ise o kimse hakikaten ölmüş ad olunacağından ve ikinci fırka (sağ olduğu ispatlanırsa haklarını alabilir), hükmü mahfuz (saklı) kalmak suretiyle kırk ikinci maddeye tevfikân (dayanılarak/bağlı kalınarak) mahallin en büyük mülkiye memurunun emriyle künyesine ölüm kaydı düşülebileceği münderis (açık) olmasına binaen (dayanılarak) tayini akıbeti mümkün olmayan Mk. Yzb. Sudi Efendi'nin siciline ölmüş kaydının düşülmesine müsaade buyrulması arz olunur efendim.

**Muvafıktır (Uygundur)**  
**Mustafa**

**Zat İşleri Reisi**  
**Kazım**

118 Yunanistan sadece Batı Anadolu'ya hatta tüm Anadolu'yu kafi görmemektedir. Ege ve Akdeniz Adaları (12 Ada, Kıbrıs)'da Megola İdealinin bir parçasıdır. (H. BAYUR, "XX. Yüzyılda Türklüğün Tarih ve Acun üzerine Etkileri" Ankara 1989).

119 Selahattin ÖZEL, a.g.e s. 216; Emrullah NUTKU, a.g.m.

120 Deniz Müzesi, Makine Subayları Kurumu, Sudi Bey'in Ölümü Dosyası, https://musey.org.tr/

## MÜLAZİM HAYATİ EFENDİ

(1901 Kasımpaşa–21 Ocak 1922 Fethiye)

1901 yılında Kasımpaşa'da doğmuştur, babası kazancını aynı yerde manavlık yaparak sağlayan Mehmet Efendi'dir. Rüştüeyi bitirmesini müteakip 1 Eylül 1914'te Mekteb-i Fünunu Bahriyeyi Şahane'ye (Bahriye Mektebi) giren Hayati Efendi'nin sicil numarası 1485'tir<sup>121</sup>. Bahriye Mektebi'nin 4 yıllık lise (Sultani) eğitimi tamamladıktan sonra 1 Eylül 1918 tarihinde Deniz Talebesi (Harbiye Sınıfı) kısmına geçti. İki yıl sonra (1 Mart 1920) Mühendis/Mülazım-(Teğmen) rütbesi ile mezun oldu. Kurtuluş Savaşı sırasında eğitim gören bu sınıfta Nazım Hikmet'te bulunmaktadır. Ancak Nazım Hikmet, 16 Aralık 1919 tarihinde 3 aylık hava değişimi nedeniyle okuldan ayrılmış bir daha dönmemiştir<sup>122</sup>. Bu dönemde Harp Okulu son sınıf öğrencileri mesleki stajlarını açık denizlerde dolaşan savaş gemisi yerine, Mütareke nedeniyle Haliç'te enterne vaziyetteki Hamidiye kruvazöründe yapıyorlardı. Stajlarını müteakip subay çıkan denizciler tekrar Heybeliada'ya gelip Güverte Mühendisi ünvanı ve teğmen rütbesiyle mesleki kurslar görmekteydiler<sup>123</sup>. Hayati Efendi'de bu kademeleri geçirmiş ve Mart 1920'den itibaren görev alacak duruma gelmişti. Ancak Hayati Efendi'nin Kurtuluş Savaşına katılması 1919 sonlarında başladı.

Mustafa Kemal Paşa, Yunanlılar'ın İzmir'e asker çıkartarak başlattıkları Anadolu işgali üzerine, 9. Ordu Müfettişliği görevi ile Samsun'a gitmişti. O'nun önderliğinde toplanan Erzurum Kongresi (23 Temmuz–7 Ağustos 1919) ve Sivas Kongresi (4–12 Eylül 1919) ile Kurtuluş mücadelemiz örgütlenmiş, özellikle ikinci kongre ile teşkil olunan "Heyeti Temsiliye" giderek ülke kaderinde söz sahibi durumuna gelmişti<sup>124</sup>. Heyeti Temsiliyenin yaptığı ilk iş elbetteki Milli Mücadele için gerekli kuvvetleri temin etmektir. Bu bağlamda İstanbul'da bulunan askeri personel, yavaş yavaş Ankara'ya geliyorlardı. Halide Edip (ADIVAR) Hamdullah Suphi (TANRIÖVER) gibi hatipler Sultanahmet, Beyazıt gibi İstanbul meydanlarında yapılan mitingler de ve/veya okullarda konuşmalar yaparak, genç subayların "milli harekete katılmalarını" çabuklaştırıyorlardı<sup>125</sup>. Nihayet Gv. Teğmen Hayati Efendi -diğer arkadaşlarıyla birlikte- Seyrisefain İdaresine ait ve Faik Kaptan'ın yönetimindeki Ümit vapuru ile İnebolu'ya gitmeye karar vermişti<sup>126</sup>. 31 Aralık 1919 günü hareketi planlanan vapur, İngiliz askerlerinin kontrolünde -içinde askeri eşya bulunması nedeniyle- 7 Ocak gününe kadar Kızkulesi açıklarında demirli vaziyette bekletilmişti. 7 Ocak günü aynı personel yine Seyrisefain İdaresi'ne ait Reşitpaşa vapuruna -sıkı bir kontrolle- alınmışlardı. 9 Ocak 1920 günü İnebolu'ya gelen Reşitpaşa, burada yolcularını sahile

121 Deniz Müzesi, Zabitanı Bahriye Dosyası Mehmet oğlu Hayati (1485) No: 8.

122 M. Celalettin ORHAN, "Askerlik Hatıralarını", İstanbul 1982, s. 10-13.

123 Fahri ÇOKER, "Deniz Harp Okulumuz", Ankara 1994, s. II - 89; M. Celalettin ORHAN, a.g.e s. 27.

124 Bilindiği gibi Erzurum Kongresinde Müdafaa-ı Hukuk Cemiyetleri birleştirilir, Sivas Kongresinde ise Heyeti Temsiliye kurularak ülke kaderi hakkında karar verilmeye başlanır. 27 Aralık 1919'da Ankara'ya gelen Mustafa Kemal Paşa Başkanlığında ki Heyeti Temsiliye TBMM'nin açılışına (23 Nisan 1920) kadar bu görevi yapar.

125 M. Celalettin ORHAN a.g.e s. 35, Emrullah NUTKU "İstiklal Savaşında Denizciler" C.II. s. 91 - 94, s. 315-316 bu mitinglerin en ünlüsü 23 Mayıs 1919'da yapılan Sultanahmet Mitingidir.

126 M. Celalettin ORHAN, a.g.e 39 - Ücretsiz RFA Kitap Arşivi - <https://rantey.org>

çıkartmıştı. 10-15 gün İnebolu'da Liman Başkanı Gv. Yzb. İzzet<sup>127</sup> (Trablusgarpli Arap İzzet) Bey'in misafiri olarak bekleyen genç deniz subayları, Ankara'dan gelen emirler<sup>128</sup> paralelinde yeni görev yerine dağıtılmışlardı.

Hayati Efendi "Samsun Bahriye Müfrezesine" gönderilmişti<sup>129</sup>. Samsun Müfrezesi'nin temel iki görevi vardı: Bölgedeki Pontus Çeteleriyle çarpışmak, denizden yapılan nakliyatı koordine etmek. 27 Ocak 1920 günü Samsun Müfrezesi'ne katılan Hayati Efendi Pontus Çeteleriyle çarpışmalar için görevlendirilmişti. Bir yıl kadar Samsun da kalan Hayati Efendi, 21 Şubat 1921'de Fethiye'ye gönderilmişti.

İtalyan kuvvetleri Mondros Mütarekesi'ne bağlı olarak Kuşadası-Fethiye sahil kesimini 11-14 Mayıs 1919 tarihlerinde işgal etmişti<sup>130</sup>. Bu işgal ile birlikte Sisam, Kos, İkerya gibi yakın adalarda oturan Rum halkı, kurdukları çetelerle teknelere binerek kıyı halkını taciz ediyorlardı<sup>131</sup>. Bunun yanında Yunan Donanmasına ait Elly kruvazörü ve daha küçük tonajdaki savaş gemileri, kıyıda buldukları kayık, mavna gibi tekneleri muayene ve taciz ediyorlar, hatta bazılarını batırıyorlardı. Buna karşılık İtalyan savaş gemileri teknelerimize daha yumuşak davranmışlardı. Dolayısıyla Türk tekneleri İtalyanlardan zarar görmüyorlardı<sup>132</sup>. Mondros Mütarekesi ile birlikte bir tarafta halkın örgütlenmesine yönelik Müdafaa-yı Hukuk Cemiyeti kurulurken diğer taraftan Ankara'ya askeri personel ve mühimmat nakli, istihbarat temini ile bölgesel savunma görevlerini üstlenebilen birimlerde kurulmuştu. Bahriye İzci grubu (Bizci Grubu)'da bunlardan biridir. Fethiye'nin işgali ile birlikte Muğla Mutasarrıfı Hilmi Bey'in öncülüğünde toplanan vatanseverler, zamanla bölgede beş bin kişiye ulaşan bir güç oluşturmuşlardı. Bölgeye gelen Deniz subaylarının da katıldığı, "Menteşeliler Müdafaa-yı Vatan Cemiyeti", bir tarafta 500 piyade ve 30 atlıdan mürekkep bir "Kuvayi Milliye"yi teşkil ederken diğer taraftan da kıyıların korunması için "Bahriye İzci Grubu"nu (Bizci Grubunu) kurmuşlardı<sup>133</sup>.

Öte yandan Haziran 1920'den itibaren teşkil olunan Batı Cephesi'nin deniz sınırı Fethiye kıyılarına uzanıyordu. Batı Cephesi Komutanlığı bu bölgede Yunanlılar'ın çıkarma yapabileceğini değerlendirmekte idi. Bu nedenle bölgede kurulmuş olan Bizci grubu askeri kuvvetlerimiz tarafından benimseniyordu.

127 Trablusgarp (Arap) İzzet Bey 1901 çıkışı bir subaydır. 1914 yılında emekli olmuş, ancak Kurtuluş Savaşımızda büyük yararlılıkları olmuştur. Deniz Müzesi 1901 çıkışı subaylar, Başbakanlık Osmanlı Arşivi (Topkapı) sıra 687, genel 1578, hususi 11. Cumhuriyet döneminde DALGAKIRAN soyadını olan İzzet Bey 1941 yılında meydana gelen Refah vapuru faciasında vapurun kaptanı idi. Şehit oldu.

128 İstanbul'dan gelerek Kurtuluş Savaşına katılan subayların hemen tamamı deniz yoluyla İnebolu'ya gelmişler, buradan Ankara'ya veya görev yerlerine dağıtılmışlardır. Ankara Hükümeti (başlangıçta Heyeti Temsiliye) gelenleri önce incelemiş sonra kabul etmiştir. Bu maksatla Genelkurmay Başkanlığına kurulan Askeri Polis Teşkilatı (AP) gelenlerin incelemesini yapmıştır. Subayların beklemelelerinin bir sebebi de budur. (Hamit PEHLİVANLI, "Askeri Polis Teşkilatı", Ankara 1992 çeşitli bölümler).

129 HTVD, sayı 52, Belge No: 1192; Deniz Müzesi Defteri No: 8, Hayati Bey'in Ankara Umuru Bahriye'deki Sicil No: 260'tur. Samsun Bahriye Müfrezesinin resmi kuruluş Temmuz 1920'dir. Ancak bölgeden sorumlu XV. Tümen daha önceden bu işleri yapmakta, Ankara'daki Heyeti Temsiliye Anadolu'ya gelen subayları bu şekilde atamalara tabi tutmaktadı.

130 ATASE 1/1, KI. 14, Dos. 55 F. 35.

131 Türk İstiklal Harbi (TİH) C.V. Ankara 1964, s. 69 Nahit ÇAPANER, "Kurtuluş Savaşımızda Deniz Kuvvetleri", 368 sayılı Deniz Mecmuası ekli, İstanbul 1943, s. 40-41.

132 Fethi TEVETOĞLU, "Milli Mücadele Yıllarındaki Kuruluşlar", Ankara 1991, S. 9-10; TİH. C.VII (İdari Faaliyetler), Ankara 1973, s. 97-112, Ergun AYBARS, "Türkiye Cumhuriyeti Tarihi", C.I, İzmir 1986, s. 125-132.

133 ATASE 1/4282 Dolap 17, Göz 5, Kütüphane ve Arşiv - <https://ranteey.org>

Milli Müdafaa Vekâleti Bizci Grubu'nun daha disiplinli ve daha gizlilik içinde çalışmasını temin için 22 Mayıs 1921 tarihinde Menteşeliler Müdafaaıy Vatan Cemiyetine ve Bahriye İzci Grubu'na bölgenin denizden gelecek tehditlere karşı savunulması için yazı göndermişti. Bu suretle grup giderek askeri bir kimlik kazanıyordu<sup>134</sup>.

Bu yazışmadan bir ay sonra Genelkurmay Başkanlığı tarafından 20 Haziran 1921'de Gv. Bnb. Necip Bey Fethiye'ye gönderilerek Grup askeri birlik haline getirilmişti. Daha sonra Genelkurmay Başkanlığı'nın emriyle Batı Cephesi'ne bağlanan Bahriye İzci Grubu "Fethiye İhtiyat Grubu" adını almıştı. Grubun ana görevleri, Kuşadası'ndan Antalyaya kadar Ege ve Akdeniz'deki kıyılarımızın gözetlenmesi, istihbarat bilgilerinin toplanması, ilaveten Fethiye'de Batı Cephesi'nin deniz sınırı olan Akbük Köyü plajlarına yönelik bir düşman çıkarma harekâtının tespit ve mümkünse önlenmesi idi<sup>135</sup>.

Fethiye İhtiyat Grubu'na İstanbul'daki gizli cemiyetlerden Muaveneti Milliye Grubu'nun aracılığı ile silahta gönderilmişti. İstanbul'dan değirmen taşı manifestosu ile İngiliz ve İtalyan gemilerine yükletilerek Mersin Limanı'na oradan da Fethiye'ye gönderilen 57 ve 37 mm.lik toparla Grup güçlenmişti<sup>136</sup>. Fethiye İhtiyat Grubu savaş sonuna kadar bölgede bulunmuş ve yukarıda belirtilen görevleri başarıyla yapmıştır.

Türk Ordusu, Sakarya Zaferi'nden (13 Eylül 1921) itibaren Büyük Taarruz için yığınaklanmaya başlamıştı. Bu cümleden olarak Genelkurmay Başkanlığı 5 Şubat 1922 tarihinde bölgedeki askeri ve mülki amirliklerine Fethiye İhtiyat Grubu'na her türlü desteğin sağlanmasını istemişti<sup>137</sup>. Çünkü yukarıda da belirttiğimiz gibi Yunanlıların bu bölgeden -Akbük plajlarından- çıkarma yaparak Anadolu'daki kuvvetlerini destekleyebilecekleri değerlendirilmekteydi. Esasen Fethiye İhtiyat Grubu'nun personel ve silah mevcudu Temmuz 1921'den itibaren giderek arttırılmıştı. Grupta başlangıçta 14 subay, 60 er bulunuyorken Nisan 1922'de yani Büyük Taarruz'dan 4 ay önce bu mevcut 16 subay, 250 er'e çıkarılmıştı. Ve eğitimler Yunan çıkarmasının önlenmesine yönelik yapılıyordu. Birliğin en önemli işlevi "Gözcülük" idi. Birliğin bu tarihlerde 2 adet 57 mm.lik 1 adet 37 mm.lik topu ile 3 Makineli tüfeği ve 120 adet mavzeri vardı. 1922 yılı başında topçulukta isim yapmış Gv. Yzb. Mehmet İhsan (Tümamiral İhsan ÖZEL) ile Teğmen Rıfat (Tümamiral Rıfat ÖZDEŞ)'in atanmasıyla birliğin top savunması güçlendirilmiş, dolayısıyla yeterliliği de o nispette büyümüşü<sup>138</sup>. Akbük Köyü Plajları düşman tehdidine açık olduğundan buraya bir makineli tüfek takımı yerleştirilmişti.

134 HTVD Belge No. 1159.

135 Şefik AKER, "İstiklal Harbinde 57.Tümen", C.III, İstanbul 1937, s. 145 ve devamı.

136 Emrullah NUTKU, "Düşmana Taşınan Toplar", Yakın Tarihimiz C.IV 313-315, TİH. C.V, s. 52.

137 ATASE Dol. 27, Göz. 3, Dos. 41 KI. 1583; HTVD, Belge No. 1361. (İhsan Özel Donanma komutanlarımızdan merhum Koramiral Turgut Kunterin babasıdır)

138 E.NUTKU, "İstiklal Savaşında Denizcilerimiz" Yakın Tarihimiz C.IV s. 284 - 285, Fahri ÇOKER, "Deniz Harp Okulumuz", Ank. 1994, s. 73. Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - <https://rantey.org>

Birliğin 2 adet 57 mm.lik ve 1 adet 37 mm.lik toplardan oluşan topçu bataryasının yanında aşağıda belirtilen deniz vasıtaları vardı<sup>139</sup>;

|                   |           |        |                            |
|-------------------|-----------|--------|----------------------------|
| Bodrum Yelkenlisi | (Motorlu) | 9 Ton  | 3,7 cm'lik 1 adet topu var |
| Sakarya           | “         | 13 Ton | “ “ “                      |
| İzmir             | “         | 20 Ton | Makineli tüfeği var        |
| Fethiye           | “         | 3 Ton  |                            |
| Şahin             | “         | 3 Ton  |                            |
| Zeybek            | “         | 3 Ton  |                            |
| Köçek             | “         | 3 Ton  |                            |

Ayrıca birliğin 5 yataklı bir reviri ile birde onarım atölyesi bulunmakta idi.

Bu teknelere birer makineli tüfek ile personel adedine göre mavzer tahsis edilmişti. Motorgambot (avcı bot) haline getirilen bu teknelere Kuşadası'ndan Antalya'ya kadar olan sahada keşif, gözetleme-karakol görevleri yaptırılıyordu. Motorgambotlar görevleri sırasında elde ettikleri istihbaratı en yakın sahilde bulunan askeri-sivil kuruluşlar kanalı ile Ankara Hükümeti (Bahriye Dairesi)'ne iletiyorlardı. Teknelerin karakol süreleri çok uzun müddet sürebiliyordu. Mesela Fethiye yelkenlisi, 6 ay müddetle sürdürdüğü keşif - karakol görevi sırasında elde ettiği bilgileri en yakın kıyı jandarma karakolları ile-kesintisiz biçimde- Ankara'ya ulaştırmıştı.

Yapılan takviyeler ve düzenlemeler sayesinde Fethiye İhtiyat Grubu, limana gelen Yunan savaş gemilerine karşı bölgesini savunacak duruma gelmişti. Hatta 23 Temmuz 1922 günü bölgeye teknelerimizi taciz için gelen Elly (veya Helle) kruvazörü'ne top atışı yapılmış, kruvazörün bölgeye bir daha gelmemek üzere ayrılması sağlanmıştı. Olay şu şekilde gelişmişti;

23 Temmuz 1922 günü Elly (veya Helle) adlı Yunan kruvazörü, tekneleri muayene etmek üzere Yedi Burunlar istikametinden Fethiye Körfezi'ne girmişti. O gün II. Meşrutiyet'in ilanının (1908) yıl dönüm bayramı olduğundan askerlere eğlenceler tertiplenmişti<sup>140</sup>. Durumu gözetleme istasyonundaki erin telefonundan öğrenen Fethiye Topçu Bataryası Kumandanı Yzb. İhsan (ÖZEL) derhal personele “Top Başı ” yaptırarak savunma tertibi aldırılmıştı

(Etrafa dağılmış vaziyette olan personel süratle toplanarak alarm durumuna geçmişti). Bu sırada Elly'nin limanda bir kayığı mahmuzlayarak (çiğneyerek) batırdığı görülüyordu.

139 E.NUTKU, C.IV s. 285, TİH. C.V s. 54. Tih, C.V Ek 11. Mehmet İhsan ÖZEL (1892 - 1956) 1909'da Teğmen rütbesi ile Bahriye Mektebini bitirdi. Kurtuluş Savaşı'nda Fethiye'de çalıştı. 1939 - 1942 yıllarında Genelkurmay Deniz Müsteşarlığı yaptı. Tümamiral rütbesi ile 1947'de emekli oldu. (İstanbul Deniz Müzesi Zabitane Bahriye Dosyası, s. 7).

140 23 Temmuz 1908 II. Meşrutiyet'in ilanı ile ilgili kitaplar için bkz. <https://hanyay.org>

Kruvazörde 2 adet 150 mm.lik 4 adet 105 mm.lik ve 2 adet 75 mm.lik toplar mevcuttu. Ancak topların kapelası (örtüsü) açılmadığı gibi geminin baş ve kıç tarafına tenteler kurulmuştu. Personelin bir kısmı güvertede güneşlenmekte idiler. Kısacası, Yunan gemisindekiler kıyıda kendilerine top atışı yapılabileceğini beklemiyorlardı. Yunan gemisinin ateşe hazır olması için en az bir saate ihtiyaç vardı. Helle kruvazörünün 2500–3000 metre menzille girmesi ile Fethiye Topçu Bataryası ateşe başlamış, atılan 40 mermiden 9'u gemiye isabet etmişti. Bunun üzerine Yunan savaş gemisi süratle bölgeden uzaklaşmıştı. Daha sonra Rodos adasındaki İtalyanlara ait tersanede onarım gören Helle'nin güvertesinin hasar gördüğü, II. Komutan dâhil 8 kişinin yaralandığı öğrenilmişti. Bu olaydan sonra Helle kruvazörü bir daha bölgede görülmemişti<sup>141</sup>.

Fethiye İhtiyat Grubu'nun en gözü pek subaylarından birisi de Gv. Teğmen Hayati Efendi idi. 20 Temmuz 1921'de kendisinin sebep olduğu bir olay bölgedeki Türk – İtalyan ilişkilerini sarsmıştı. Teğmen Hayati'nin komuta ettiği Bodrum yelkenlisi (aynı zamanda İstanbul'dan getirilmiş motoru da vardır) karakol görevi sırasında Marmaris limanı civarında bayrağını çekmemiş bir tekneye rastlamıştı. Teknede kalabalık bir insan grubu vardı, muayene etmek üzere yanına gidilmek istenmişti. Ancak tekne süratli olduğundan yetişilememişti. Bunun üzerine Hayati Efendi, makineli tüfekle ihtar atışı yapmıştı. Tekne'nin İtalyan bayrağı çekmesi üzerine Hayati Efendi geri dönmüştü. Bu olaydan dört gün sonra yani 24 Temmuz'da Fethiye'ye gelen bir İtalyan gemisi komutanı durumu protesto etmişti. Oysa Yunanlılar'a ait askeri ve sivil gemiler, bölgede kıyılarımızı ve teknelerimizi taciz ettikleri gibi, Rum Çetelerinin eşkıyalık ve kaçakçılıklarına da yardımcı olmaktaydılar. İtalyan gemi komutanına karasularımızda ve kıyılarımızda güvenliğin taşıdığı önem anlatılmış, olaya konu olan teknenin bayrağını çekmesinin gereği hatırlatılmıştı. Olay bu şekilde tatlıya bağlanmıştı.

Fethiye İhtiyat Grubu'nun bölgede "Türk Varlığı"nın sürdürülmesine ilişkin bu faaliyetleri sırasında meydana gelen bir olay Gv. Tğm. Hayati Efendinin şehit olmasına neden olmuştu.

Yunan bayraklı bir barko (yelken ve motorla giden ağaç tekne) 14 Ocak 1922 günü fırtına nedeni ile Fethiye'nin kuzeyinde bulunan Köyceyiz Çakallık Nahiyesi önlerinde karaya oturmuştu. Ağır hava koşulları devam ettiğinden tekneye el konulamıyordu. Bunun üzerine bölgeye yardım için gelecek olan düşman gemilerine engel olmak üzere bir askeri müfreze'nin kıyıda mevzilendirilmesine karar verilmişti. Fethiye İhtiyat Grubu Komutanı İzmirli Bnb. Necip Bey bir makineli tüfek takımını hazırlatmıştı. Necip Bey'in aynı zamanda Emir Subayı olan Hayati Efendi bu takımın komutanı olmak istiyordu. Israrlarına dayanamayan Necip Bey onu takım komutanı atamıştı. Hayati Efendi'nin komutasındaki Makineli Tüfek Takımı 15 Ocak günü Çakallık önlerinde konuşlanmıştı<sup>142</sup>.

141 Emrullah NUTKU, "Düşmana Taşitılan Toplar" Yakın Tarihimiz, C.IV s. 314 - 315; M. İŞİN, a.g.e.s. 112 TİH, C.V. s. 70.

142 Türk İstiklal Harbi (TİH) C.V. S. 69 Nahit ÇAPANER, "Kurtuluş Savaşımızda Deniz Kuvvetleri", 368 sayılı Deniz Mecmuası eki, İstanbul 1943, s. 40–41. Ücretsiz PDF Kitap Arşivi - <https://rantey.org>

Hayati Efendi bölgede nöbetine devam ederken iki gün sonra yine aynı bölgedeki Papaz Adası civarında bir başka barko demirlemişti. Hayati Efendi teknenin bandırasını (bayrağı) tespit edememişti. Teknenin Yunan Bayrağı taşıdığı ve kıyıdaki diğer tekneye yardıma geldiği veya yedekleyerek götürmek niyetinde olduğunu değerlendirmekteydi. Bu nedenle gelen tekneyi kontrol etme gereği duymuştu. Ancak hava durmamıştı ve çok kötüydü. Eldeki bot ise bu hava için yetersizdi.

Ayrıca ellerinde başka tekne de yoktu. Hayati Efendi buna rağmen üstün vatan aşkı ile eldeki bota bir makineli tüfekçi (İstanbul İsmail Çavuş) ve bir kürekçi (Rize kökenli ancak Marmarisli Ali) ile birlikte kendisi de bir tüfek ve tabanca alarak Papaz Adası civarına gitmişti.

Bölgeye gelen ikinci tekne Yunanlı değildi, fırtınadan kaçmış, Mısır bandıralı bir barko idi. Düşmanca bir niyetini gösteren bir hareketi de yoktu. Durumu tesbit eden Hayati Efendi dönüşe geçmişti. Sahil sığ olduğundan dalgalar uzaklarda kırılıyordu. Dalgaların kırıldığı ancak sahilden oldukça uzak bir yerde bot alabora olmuştu. İçindekiler denize savrulmuşlardı. Kıyıdakiler çaresiz olayları izlemekteydi. Elleri başka tekne olmadığından yardıma da gidememekte idiler. Olay sığ suda olduğundan Mısırlı Barko da yardıma gelememekteydi. Dört saat sonra kürekçi Er Ali baygın vaziyette kıyıya çıktı. Makineli tüfek takımı kazazedeyi ateş yakarak ısıttı, ilk tedavisini yaptı. Mülazım Hayati Efendi ile İsmail Çavuş kıyıya çıkamamıştı. Bir gün sonra havanın kalması ile iki deniz şehidimiz bulunmuştu. Ertesi günü yani 18 Ocak 1922 günü öğle namazına müteakip yapılan hazin bir törenle, şehitler Çakallık Mezarlığında toprağa verilmişti<sup>143</sup>.

Mısır bandıralı barko havanın düzelmesi ile bölgeden ayrılmıştı. Kıyıya gelerek karaya oturan Yunan bandıralı barko (İsmi Artemius)'ya el konularak Fethiye Grubu kadrosuna alınmıştı. Bu tekne savaş boyunca kullanılmış daha sonra İzmirli iş adamlarından Namık İsmail'e satılmıştır. Namık Bey İzmir adını verdiği bu tekneyi kotra olarak yıllarca kullanmıştır<sup>144</sup>.

Kurtuluş Savaşının bitmesini müteakip Fethiye İhtiyat Gurubu İzmir'e intikal etti. 10 Eylül 1922'de teşkil olunan İzmir Bahriye Kumandanlığı'nın temelini teşkil etti.

Cumhuriyet Dönemimizin ilk yıllarında boğazlarda görev yapan 11 Numaralı Avcıbotu'na "Mülazım Hayati" adı verilmekle bu kahraman deniz şehidimizin adı ölümsüzleşmiştir<sup>145</sup>. Ama ne varki bu gün bu isimde bir gemimiz bulunmamaktadır.

143 E.NUTKU, "İki Seccat Misali Yakın Tarihimiz", C.4, S.381 – 383 A. BÜYÜKTUĞRUL, "Cumhuriyet Donanması" C.4 İst. 1984, s. 542-545; İstanbul Deniz Müzesi 1920 çıkışlı Subaylar dosyası, Sicil No:1485, Defter No: 8.

144 Deniz Kuvvetleri Lalahan Arşivi Bahriye Dairesi Dosyası. Def. 34, s. 26 – 31.(19 Eylül 1922).

145 Deniz Kuvvetleri Lalahan Arşivi, Warezlar (PDF Kitap Arşivi), <https://santeyooc.com> (Eylül 2023).

**KD.YZB. NUSRET EFENDİ****(Mardin 03.11.1887-Tiflis 21.07.1922)**

3 Ekim 1887’de Mardin’de doğmuştur. Babasının adı Salim’dir. Bürhani Terakki Mektebini bitirdikten sonra 1 Ocak 1904’te Bahriye Mektebi’ne (Deniz Harp Okulu) girmiştir. Üç yıl burada eğitim görmüş ve 1 Mart 1907’de mülazımsani (Asteğmen) rütbesiyle mezun olmuştur. Künyesi 5579, Sicil numarası 960’tır.<sup>146</sup> Okulunu 6.lıkla bitirmiş, yapılan sınavı kazanarak Bahriye Erkânı Harp Mektebine (Kurmey Mektebi-Harp Akademisi) gönderilmiştir.<sup>147</sup>

Osmanlı İmparatorluğunda karacı subaylar için 1848 yılında Erkânı Harp Mektebi (Kurmey Okulu-Harp Akademisi) açılmıştı. Daha sonra Padişah Abdülaziz (1861–1876)Donanmanın geliştirilmesi paralelinde bir de Bahriye Erkânı Harp Mektebi açılmasına ferman vermişti.<sup>148</sup> 1864 yılında Hasköy’de Tersane Binası içindeki Divanhanede faaliyete geçen bu okula Bahriye Mektebi’ni ilk üç sırada bitirenler sınavsız, onuncuya kadar olanlar arasında sınavla 5–6 kişi alınıyordu. İki yıl olan bu eğitimi bitirenler kolları veya omuzlarındaki rütbelerinin önüne çipa işareti takıyorlardı. Mesela Rauf ORBAY Kurmay Subaydı.(Bahriye Erkânı Harp Mektebi I. Dünya Savaşı başında kapanmıştır).Nusret Efendi 26 Nisan 1907–18 Temmuz 1909 tarihleri arasında Kurmay Subay eğitimi gördükten sonra Bahriye Mektebi’ne öğretmen olarak atanmıştı. Bu arada 15 Ağustos 1908 tarihinde üsteğmenliğe terfi etmişti. Nusret Efendi’nin Bahriye Mektebi’ndeki öğretmenliği yaklaşık bir yıl sürmüştü. 15 Mayıs 1910 tarihi itibarı ile Bahriye Nezareti karargâhına tayin olmuştur. Ancak Osmanlı Devleti’nin Bahriye Nezareti bu günlerde henüz organize edilmişti.

İkinci Meşrutiyet (23 Temmuz 1908) ile birlikte iktidara gelen İttihat ve Terakki Cemiyeti, Osmanlı Deniz Gücü’nün geliştirilmesi için de büyük gayretler harcamıştır. Bu cümleden olarak dönemin Bahriye Nazırı Çürüksulu Arif Hikmet Paşa’nın da gayretiyle İngiltere Donanmasından bir heyet talep edilmiştir. Yıllık 3000 altın ödenekle İstanbul’a gelen Tümamiral Douglas Gamble, Donanma Komutanı yetkisi ile 2 Şubat 1909–25 Ocak 1910 tarihleri arasında görev yapmıştı. Amiral Gamble’in yaptığı reformların bir kısmı (limanlar, askeri karargahlar) bu günde kullanılmaktadır. Bahriye Nezareti Karargâhı için yapılan yeni organizasyon şu şekilde idi;

**BAHRİYE NAZIRI<sup>149</sup>****Müsteşar****Müşavirlik****Hukuk Müşavirliği**<sup>146</sup> Deniz Müzesi Defter 5.sayfa 802<sup>147</sup> Fahri ÇOKER “Deniz Harp Okulumuz” Ank.1999.S II.56<sup>148</sup> Deniz Harp Akademisi “Deniz Harp Akademisinin Tarihçesi (1864–1998)” Yeni Levent/İST<sup>149</sup> Dz.Müz.Def.313,s.1-3(18 Nisan 1909);Def.593-A,s.2-7(4 mayıs 1909)(İngiliz danışman Amiral Gamble’in donanmasıyla ilgili raporlar Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - <https://rantey.org>

Muhakeme Dairesi Reisliği

Bahriye Yüksek Şurası(danışmanlığı)

I.Daire Erkânı Harbiye Başkanlığı(Kurmay Başkanlığı)

II. Daire Personel

III. Daire Tersane

IV. Daire Levazım

V.Daire Limanlar

Seyri Sefain İdaresi

Mektepler

Donanma Komutanlığı

Komodorlar

Üsteğmen Nusret Efendi, 15 Mayıs 1910 tarihi itibarı ile Bahriye Nezareti'nde I.Daire V.Şubeye yani Kurmay Başkanlığı Seyir Şubesine tayin olunmuştu. Onun bu görevi yaklaşık bir yıl sürdü. İngiliz Tümamiral D. Gamble'ın ayrılmasının ardından yerine Amiral H.Pigot Williams gelmiştir. Nusret efendi bu görevi sırasında İngiliz Amiral P.Williams'ın da tercümanlığını yapmıştır.

3 Mayıs 1910–3 Şubat 1911 tarihlerinde Gamble'ın aynı koşulları ile görev yapan İngiliz Amiral'in beraberinde bulunan Alb. Food Osmanlı Donanmasında Kurmay Başkanlığı görevine getirilmişti Amiral Williams'ın 3 Şubat 1911'de İstanbul'dan ayrılmasına rağmen Alb. Food bir müddet daha Türkiye'de kalmıştı.<sup>150</sup> (Bu kalışın ana nedeninin aşağıda anlatacağımız Padişah V. Mehmet Reşat'ın Donanma ile Balkan gezisi olduğunu değerlendirmekteyiz.) Üsteğmen Nusret Efendi 1 Mayıs - 1 Temmuz 1911 Tarihlerinde Alb. Food'a tercümanlık yapmıştı.Bu sırada Balkanlar adeta kaynıyordu.Arnavut, Sırp ve Bulgarlar Osmanlı Devleti'ne isyan halindeydiler. Bölgede alınan askeri tedbirlere ilaveten Padişah V. Mehmet Reşat'ın bölgeye gezi yapması planlanmıştı. Donanma Komutanı Alb. M. Tahir (BURAK) ile Kurmay Başkanı durumundaki Alb. Food Padişahın bulunduğu Barbaros zırhlısında olacaktı. Nusret Efendi'nin Alb. Food yaverliği veya tercümanlığı belirttiğimiz bu gezi içindi. Sultan V. Mehmet Reşat 5 Haziran 1911'de Barbaros zırhlısı ve Donanmanın diğer unsurları ile İstanbul'dan ayrılmış 7 Haziran'da Selaniğe gelmişti. İki hafta süren bu gezide Üsküp, Priştine ve Manastır'a gidilmiş, 16 Haziran günü Kosova'da cuma namazı kılınmıştı.<sup>151</sup> Padişah 26 Haziran'da İstanbul'a dönmüştü. Nusret Efendi bu geziden dolayı 22 Haziran 1911 tarihli "Selanik'i Teşrifi Şahane" adıyla V. Mecid Nişanı ile onurlandırılmıştı. Bu günlerde Osmanlı Donanması eğitimlerini tamamlamıştı. Filo seviyesinde müşterek eğitimleri ile liman ziyaretleri için Ege ve Akdeniz'e çıkmaya hazırlanıyordu. Alb. M. Tahir (BURAK) Bey'in komuta edeceği Donanmanın Kurmay Başkanı İngiliz Alb. Food idi. Üsteğmen Nusret Efendi 1 Temmuz 1911 tarihi itibarı

150 Fahri ÇOKER, "Osmanlı Bahriyesinde İngiliz Islah Heyetleri(1839–1914)" Tarih ve Toplum Sayı 47,Kasım 1987.s.14

151 Yusuf Hikmet BAYUR, "Türk İnkılabının RÖFİ Kişileri", <https://trantey.org>

ile İngiltere'ye Seyir (Navigation) Kursuna giderken Osmanlı Donanması 6 temmuz günü İstanbul'dan ayrılıyordu.<sup>152</sup>

Üsteğmen Nusret Efendi aynı rütbedeki İbrahim Efendi ile birlikte Portsmouth'daki Seyri Sefain Mektebindeki eğitimleri çok başarılı geçmişti. İngiltere Bahriye Nezareti, anılan subaylar için hazırladığı bir takdirnameyi Londra Deniz Ataşe'si Hüseyin Bey'e göndermişti.<sup>153</sup> Nusret Efendi İngiltere'de 15 ay eğitim gördükten sonra 22 Ekim 1912'de yurda dönmüş ve Bahriye Nezaretine katılmıştır. 22 Ekim 1922'den 16 Mayıs 1913'e kadar olan bu yedi aylık süre içinde Nusret Efendi'nin birkaç yere tayini var ise de, bunlar ya hareket etmeyen gemiler yahut da çok kısa süreli kurslardır. Nusret Efendi, 16 Mayıs 1913'te tayin olduğu Bezmi Âlem vapurunda beş ay görev yaptıktan sonra 3 Kasım 1913'te Kasımpaşa'da açılan kurslar için öğretmen olarak görevlendirilmişti. Kasımpaşa'da altı ay kurs öğretmenliği yapan Nusret Efendi, 16 Kasım 1913'te yüzbaşılığa terfi etmişti. Kurs öğretmenliğini bitirdikten sonra 22 Mayıs 1914 tarihi itibarı ile Fransa'da inşa olunan savaş gemileri için bu ülkeye gönderildi.

İkinci Meşrutiyet'in ilanından sonra Deniz Gücümüzün geliştirilmesi için yapılan gayretlerden en önemlisi Donanma Cemiyeti'nin kuruluşudur.<sup>154</sup> İstanbul Şehreminliği'nde (Belediyesinde) 10 Temmuz 1910 günü, genelde hekimlerin olduğu bir grup tarafından kurulan "Donanmayı Osmanî Muaveneti Milliye Cemiyeti" kısa zamanda tüm ülke-hatta Osmanlı İmparatorluğu'ndan ayrılan bölgeler-tarafından benimsenmişti. Cemiyet hem ticari hem de askeri denizcilliğimize pek büyük katkılarda bulunmuştu. İnşaları için siparişleri verilen ve Aydınreis, Burakreis, Hızırreis, Kemalreis, Preveze ile Sakız adlarını taşıyan 6 gambotun omurgaları Nisan 1912'de kızağa konmuştu.<sup>155</sup>

Gemilerin inşaları Mart 1914'te bitmiş, personel, kumanya ve diğer malzemeleri Reşit Paşa vapuru ile Tulon'a gönderilmişti. Nusret Efendi'nin Fransa'ya gönderiliş nedeni gemilerin devir teslim içindi. Nitekim Reşit Paşa vapuru ve 6 gambot 26 Mayıs 1914'te Fransa'dan ayrılacaklardı.<sup>156</sup> Ancak Nusret Efendi Fransa'da bir müddet daha kalacak, Bahriye Nazırı A. Cemal Paşa'yı bekleyecektir.

Bu tarihlerde Avrupa iki bloğa ayrılmıştı. Her taraf I. Dünya Savaşı'nın politik ve askeri hazırlıklarını yapmakta idi. Bir tarafta Almanya ve Avusturya-Macaristan İmparatorlukları, İttifak Devletleri bloğunu oluştururken, diğer tarafta İngiltere, Fransa ve Rusya İtilaf Devletleri bloğunu oluşturmaktaydı. Savaşın amacı belliydi; Batı'nın gelişen teknolojisi ve bunun paralelinde büyüyen ekonomisine yeni pazarlar bulmaktı. Bunun içinde en uygun coğrafya Osmanlı İmparatorluğu, Orta Doğu idi. Osmanlı Hükümeti elbette ki durumun farkındaydı ve kendisine yandaş arıyordu.

152 Genelkurmay ATASE Başkanlığı, "Türk silahlı Kuvvetleri Tarihi VII.C.Ank.1993.s.34-37"

153 Dz.Müz.Aynı Defter s.803

154 Sabahattin ÖZÇELİK, "Donanma Cemiyeti" (TTK)Ank.2000

155 B.LANGENSIRPEN ve A.GÜLERİYÜZ. "The Otoman Steam Navy" London 1995,s, 16

156 Dz.Müz.De./820(Aydınreis Nisan-Haziran 1914 tarihli jurnali.) <https://materyon.org>

Bu bağlamda İttihat ve Terraki'nin üç paşasından ( diğeri Enver ve Talat Paşalar) biri olan ve Bahriye Nazırı Ahmet Cemal Paşa<sup>157</sup> bir anlaşma zemini aramak üzere Fransa'ya geliyordu. -

Fransa'nın İstanbul Büyükelçisi Bombard'in aracılığı ile Fransız donanmasının 06-10 Temmuz 1914 tarihlerinde Toulon Limanı civarında yapacakları "Deniz Manevrası'na" katılmak üzere Fransa'ya giden Cemal Paşa'nın başka hedefleri de vardı. Öncelikle Yunanistan ile Balkan Savaşı'ndan kaynaklanan Ege sorununa yardımcı olunması isteniyordu. Sonra Fransa ve İngiltere'nin ittifakına dahil olunarak Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya karşı korunması arzu ediliyordu. Son olarak Suriye demiryolları imtiyazı karşılığı 35 milyon altınlık bir borç istenmişti. Ancak Ahmet Paşa Fransa'nın yandaşlığını sağlayamamıştı. Sadece Suriye imtiyazı için bir<sup>158</sup> miktar (20 milyon altın) para temin edilmişti. Nusret Efendi onun bu seyahatinde kendisine yaverlik edecek. Onun dönüşünden sonra da bir müddet Fransa'da kalacaktır. ,

Yzb. Nusret Efendi Fransa'dan 12 Mayıs 1914'te İstanbul'a döndü. Bu sırada Saray Bosnadaki Sırp bir militanın sabotajı ile Avusturya-Macaristan veliahtı öldürülmüş. (28 Haziran 1914) ve I. Dünya Savaşı başlamıştı. Bu arada Sadrazam Sait Halim Paşa, Padişah'tan aldığı yetki ile 1 Ağustos 1914'te Almanya ile ittifak antlaşmasını imzalamıştı. Antlaşmadan kabinedeki dört kişinin (Sait Halim Paşa, Enver Paşa, Talat Paşa ve Halil(MENTEŞE) Bey) haberleri vardı A.Cemal Paşa ile Maliye Nazırı Cavit Bey'in daha sonra haberleri olmuştur.<sup>159</sup> Nusret Efendi yurda dönüşünden 3 gün sonra Turgut Reis zırhlısı Seyir Zabıtlığı'na atandı. Yine yaklaşık bir yıl süren bu görevi sırasında 29 Ekim 1914 günü Karadeniz'de Rusya'nın donanma ve deniz üstlerine yapılan "Baskın Taarruzları" ile resmen I. Dünya Savaşı'na girilmesine neden olan "Karadeniz Harekâtı'na" katıldı.

Osmanlı İmparatorluğu, pek çok tarihçinin belirttiklerinin aksine I. Dünya Savaşına bilerek ve isteyerek girmiştir. Sanıldığı gibi, İmparatorluk üç beş kişinin planlaması ve oldu bittisi ile savaşa sokulmamıştır. Hele o devirde ülkenin en söz sahibi olan askeriye, ilmiye ve mülkiye sınıflarının oluru ve hatta desteği alınmadan böylesine büyük bir olayın yaşanması mümkün değildir. Nitekim başta İttihat ve Terakki Cemiyeti olmak üzere, Panturanizm ve Panislamizm taraftarları, çıkacak savaşın Osmanlı

157 Ahmet Cemal Paşa (1872-1922) 6 Mayıs 1872 de Midillide doğdu. 1893 te Harbiye yi 1895 te Harp Akademisini bitirerek Kur. Yzb. Olarak orduya katıldı. 1908 yılına kadar İstanbul ve Selanikteki I. Ve III. Orduda görev yaptı. İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin kurucularındandır. Selanik'teyken Mustafa Kemal ve Ali Fethi (Okyar) ile tanıştı. Birlikte çalıştılar II. Meşrutiyetle devlet erkânında yer aldı. 31 Mart 1909 isyanını bastırmakla görevlendirildi. Ardından Üsküdar muhafızlığına tayin edildi. Adana ve Bağdat valiliklerinde bulundu. Balkan savaşında kumanda ettiği tümeni Çatalca'da Bulgar kuvvetlerine yenildi. Babıâli Baskını (23 Ocak 1913) ardından İstanbul Muhafızlığı'na getirildi. Aralık 1913 de Mirliva (Tuğgeneral) oldu, önce Bayındırlık, 11 Mart 1914 de Bahriye Nazırlığı yaptı. Savaş sonuna kadar bu görevi yürüten Cemal Paşa Kaza 1914 de ek olarak Filistin deki IV. Ordu Komutanlığı'na atandı. Mısır'ı İngilizlerden almak için düzenlenen iki kanal seferinde başarılı olamadı. Yıldırım Orduları Grubu'nun kurulması ile bölgeden ayrıldı.

(I.dünya savaşını kaybedilmesi üzerine 1-2 Kasım 1918 gecesi Enver ve Talat Paşalarla bir Alman Denizaltısı ile önce Odessa'ya oradan Berlin'e gitti. Bir müddet Afganistan da kaldı. 21 Temmuz 1922 de Tiflis de ermeni militanlarınca şehit edildi. (Meydan Lours Ahmet Cemal Paşa Mücadelesi)

158 Mahmut Muhtar, "Maziye Bir Nazar" , Genkur Yay. Ank. 1999. s. 106

159 Enver Ziya KARAL " Osmanlı Tarihi" IX. C.TTK. Ank. 1988 s.375-395, David FROMKIN,"Barışa Son Veren Barış" Çev. M. HARMANLI, İst. 2000 s. s.34-40

Devleti'nin daha önce kaybettiği yerlerin geri alınmasını sağlayacağına inanıyorlardı. Gazetelerde, bu propagandayı içeren yazılar yayınlanıyordu.<sup>160</sup> Kanaatimiz odur ki; Osmanlı İmparatorluğu topraklarının paylaşılması; "Orta Doğu'nun paylaşılması projesi içinde" çok önceden planlanmıştır. İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin etkin hale gelerek 1908 den itibaren ülke yönetimine geçmesi ve yine 1908 den itibaren toplumsal, askeri ve siyasi olayların yoğun biçimde artması ve nihayet bu süre içinde devletin batısının (Balkanlar'ın) adeta yağmalanması idarecileri bunaltmıştır. Yüksek masraflara neden olan isyanların bastırılması ile Kuzey Afrika ve Balkan savaşları moralleri alt üst etmişti. Olanlara kimse inanmak istemiyordu. Devlet giderek hem de süratle küçülüyordu.

Öte yandan 19. yüzyılın başlarından itibaren birliğini tamamlayan ve "Hayat Alanı" için doğuyu-Osmanlı İmparatorluğunu-seçen Almanya gerek askeri ve de gerekse ekonomik hatta zaman zaman siyasi yönden Osmanlı İmparatorluğu'na giderek yaklaşıyordu.<sup>161</sup> Bu tarihlerde Osmanlı erkânında doğmaya başlayan "Alman Hayranlığı" ülkenin eski dönemine dönüş ümitleri ile özdeşleşmekteydi.

Her ne kadar Osmanlı Devleti, Almanya yerine Rusya, İngiltere ve Fransa ile ittifak arayışında bulundu ise de Babiâli'nin gönlü Almanlar'da idi. Esasen I. Dünya Savaşı'nın ana sebebi" Osmanlı Mirası " olduğundan İngiltere ve Fransa için de Osmanlı'nın Almanya ve Avusturya - Macaristan İmparatorlukları ile ittifak yapması arzulanıyordu.(Konumuzun çok dışında ama burada belirtmek istiyorum: I.ve II. Dünya Savaşları'nda Almanlar sadece savaşmışlar, dünya jeopolitiği ve ekostatejisindeki akıl almaz değişikliklerde başrolü oynamışlar ama her ikisinde de yenilmişlerdir. Örneğin I. Savaşta coğrafyaların değişimi, II. Savaşta Amerikan sermayesinin Avrupa ve Asya'ya gelmesi, İsrail'in kuruluşu... Kanaatimce asıl incelenmesi gereken bu hususlardır). Bu suretle Cermenlerin Akdeniz'den ayakları kesilecekti. Aynı İttifak'ta olup ta Akdeniz'e inmesi istenmeyen bir başka bağlaşıkları vardı; Sovyet Rusya. Onu da Alman gemileri ile takviye olunmuş Osmanlı Donanması Karadeniz'de meşgul edecekti. Bunun için İngiltere bir taraftan kendisine sipariş olunan ve paraları ödenen 25000'er tonluk Reşadiye ve Sultan Osman savaş gemilerine el koyarken<sup>162</sup> diğer taraftan da Akdeniz'de kovaladığı iki Alman zırhlısının (Goben ve Brestlau) Boğazlardan girmesini sağlıyordu.

Yavuz ve Midilli adlarını alacak olan bu zırhlılar ile Osmanlı Donanmasının diğer vurucu gemileri, Alman Amirali Souchon (Zuşon) Komutasında olarak 1917 yılına yani Rusya Savaşından çekilene kadar Karadeniz'de kalacaklardı.<sup>163</sup> Rusya savaşından çekilince Donanmamız Ege'ye inecek İngilizler Midilli'yi batıracaklar Alman komutan dönüş seyrinde Yavuz'u Nara'ya oturtarak onu da saf dışı edecektir. Bir başka anlatışla Osmanlı Devleti Yavuz ve Midilli'den hiçbir şey anlayamayacaktı.

160 Yusuf Hikmet BAYUR. Türk İnkılabı Tarihi C.III. Kıs 1,TTK. Ank. S.65-70

161 İlber ORTAYLI Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu İst. 2004.s.34

162 Y.Hikmet BAYUR. S.71-74

163 David FROMKİN 14-19

Bu gemiler Rusya için gelmişler ve Rusya teslim olunca biri batmış diğeri ise arızalı olarak safdışı kalmıştır.

Amiral Souchon Osmanlı Donanmasına önce Marmara'da daha sonra Karadeniz'de eğitimler uyguladı. 29 Ekim 1914 günü Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın imzası ile dağıttığı emirler ile Rusya Donanması ve üslerine taarruzlar geliştirdi.<sup>164</sup> Osmanlı Devleti'nin I.Dünya Savaşı'na resmen girmesi demek olan bu harekâta Nusret Efendi'nin bulunduğu Turgutreis zırhlısı Barbaros zırhlısı ve üç gambotla birlikte İstanbul Boğazı'nın savunması için görevlendirilmişlerdi. Yzb. Nusret Efendi Turgutreis zırhlısında bir yıl kaldı ve bu süre içinde Karadeniz'deki savaşlara katıldı. 1 Eylül 1915 tarihinden itibaren Bahriye Nazırı Ahmet Cemal Paşa'nın başyaverliğine tayin oldu. Onun bu görevi Tiflis'te birlikte şehit edildikleri 21 Temmuz 1922 tarihine kadar 7 yıl devam edecekti.

Ahmet Cemal Paşa Bahriye Nazırlığı'na ek olarak 18 Kasım 1915'ten itibaren IV. Ordu Komutanlığı'nı deruhte etmişti. Merkezi Suriye'de olan bu ordunun temel görevi İngiltere'nin bu bölgeyi işgal etmesini önlemektir. Bunun için Süveyş Kanalı geçilerek Mısır'da bulunan İngiliz Ordusu'na taarruz edilecekti. Bu suretle İngiltere'nin Hindistan'la olan bağlantısı kesilerek oradan asker getirilmesine engel olunacaktı.<sup>165</sup> Cemal Paşa Almanlar'ın da desteği ile 4 Şubat 1915'te yaptığı I. Kanal Seferi'nde ve 4 Ağustos 1916'da yaptığı II. Kanal Seferi'nde başarılı olamamıştı. Bu arada Nusret Efendi 12 Şubat 1916 tarihi itibarı ile kıdemli yüzbaşılığa yükseltilmişti. İngilizler Kanal Seferleri'nin hemen ardından geliştirdikleri taarruzlarla Osmanlı -Alman -Avusturya kuvvetlerini geri atmayı başaracaklar, 22 Aralık 1916'da El- Ariş'i ele geçireceklerdi.<sup>166</sup> Bundan sonra Osmanlı orduları geri çekilecektir. Bağdat'ın geri alınması için 15 Temmuz 1917'de kurulan Yıldırım Orduları Grubu daha sonra Sina -Filistin Cephesi'ne gönderilmişti. 7 ve 8. Ordular'dan oluşan bu kuvvette Mustafa Kemal Paşa 7. Ordu Komutanı idi. Yıldırım Grubu'nun kurulması ile birlikte Cemal Paşa, 4 Ordu ve bölgedeki diğer birliklerle Suriye ve Batı Arabistan Genel Komutanlığı'na tayin edilmişti( 30 Eylül 1917)<sup>167</sup>. Ancak Aralık 1917'de bu kuvvet Yıldırım Orduları Grubu'na katılacak ve Ahmet Cemal Paşa İstanbul'a dönecektir. Ahmet Cemal Paşa İstanbul'a gelişinden itibaren Bahriye Nezareti'nin düzenlenmesi için uğraşacaktır. Bunların başında şüphesiz eğitim gelmektedir. Cemal Paşa'nın ilk uğraştığı konu denizaltıcılık olmuştur.

Osmanlı Donanması'na denizaltıcılığının girmesi yine Cemal Paşa döneminde olmuştu. 1917'den sonra Kasımpaşa'da denizaltı kursları açılmış başarılı olanların bir kısmı Almanya'ya; Kiel Tersanesi'ne gönderilmiştir. Gönderilenler arasında cumhuriyet dönemi İlk donanma komutanlarından (Koramiral) Şükrü OKAN 'da vardır. Bu arada Almanya, Kiel Tersanesi'nde bulunan 10 denizaltısını Osmanlı

164 Helmuth LOREY "Türk Sularında Deniz Hareketleri" Tercüme Tekirdağlı H.Sami, Deniz Matbaası İst. 1936 s.7-10

165 İsmet GÖRGÜLÜ "on yıllık harbin kadrosu" TTK.Ank. 1993.s.130 ve devamı

166 Genelkurmay Başkanlığı "Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi" IV.C 1.Kıs.Ank.1979 S.180-215 ve S.340-368

167 İsmet GÖRGÜLÜ s.149

Devleti'ne vermeyi kararlaştırmış konu ile ilgili tören için Cemal Paşayı Almanya'ya davet etmişti. 25 Ağustos – 07 Eylül 1917 tarihlerindeki Almanya ve Kiel Tersanesi ziyaretine Ahmet Cemal Paşanın yanı sıra Müsteşar Vasıf(TEMEL) Paşa Kurmay Başkan Rauf(ORBAY) Bey ile Yaveri Nusret Efendi'de katılmıştı.<sup>168</sup>

Ahmet Cemal Paşa İstanbul'a döndükten sonra Bahriye Nezareti'nin reorganizasyonu ile uğraşmıştı. Bahriye Mektebi'ni büyütmüş, bunun için Çam Limanı'ndaki Papaz Okulu'nu mektebe katmıştı.<sup>169</sup> Haliç ve İstinye'deki tersanelerin gelişmesini hatta Yavuz zırhlısının havuzlanması ve onarımı için Gölcük'te tersane kurulmasını planlatmıştı.<sup>170</sup> Bu günlerde zaten savaşın kaderi değişmişti. Almanya, Avusturya-Macaristan, Bulgaristan ve Osmanlı, Orduları yenilmektedir. Öte yandan Rusya 17 Aralık 1917'de imzaladığı Brest-Litovsk Mütarekesi ile savaştan çekilmiştir

Diğer taraftan 3 Temmuz 1918'de Sultan V.Mehmet(Reşat) vefat etmiş, yerine kardeşi Vahdettin tahta geçmişti. Artık İtilaf Devletleri bütün cephelerde inisiyatifini ele geçirmişlerdi Nihayet 12 Ekim 1918'de Cemal Paşa'nın da yer aldığı Talat Paşa kabinesi istifa eder. Yerine geçen Ahmet İzzet Paşa 30 Ekim 1918'de Mondros Mütarekesi'ni imzalayacaktır.<sup>171</sup>

Ahmet Cemal Paşa, Talat ve Enver Paşalarla birlikte (tabi yaverleriyle beraber) 1 Kasım gecesi bir Alman denizaltısı ile Rusya'ya Odessa Limanı'na gider. Rusya'dan Almanya'nın Berlin şehrine geçer burada bir müddet kalır. Bu arada İstanbul'daki Sıkıyönetim Mahkemesi giyabında olarak 5 Temmuz 1919'da Suriye'de iken Arapların isyanına neden olduğu için, ordudan atılması ve idam edilmesine karar verir. Cemal Paşa Berlin'den Rusya'ya geçer ve Sovyet yöneticileri ile görüşür. Dışişleri Komiseri Çiçerin'den silah ve esir Türk askerlerini ister (O sırada Rusya'da I.Dünya savaşından kalan Türk esirler vardır). Maksudı Afganistan'a gidip İngilizlere karşı bir ayaklanma hazırlamaktır Ama ne var ki Ruslar, Cemal Paşa'ya asker ve silah vermezler. Buna rağmen Cemal Paşa Afganistan'a gider ve bir başarı elde edemez. Orada Afganistan Ordusu'nun modernleşmesi ve eğitimi için uğraş verir. Cemal Paşa bulunduğu her yerde Anadolu'da yapılan milli mücadeleye yardımlar sağlamak için gayretler sarf etmektedir. Bu arada Mustafa Kemal Paşa ile mektuplaşmaktadır. Hatta Türkiye'ye bile dönmek istemektedir. 9 Temmuz 1922'de yazdığı bir mektupta kendisinin Türkiye'ye davetini istemektedir. Ama ne var ki daha cevap gelmeden 21 Temmuz 1922 günü gecesi beraberinde yaverleri, Süreyya ve Nusret Efendiler olduğu halde Tiflis sokaklarından birinde Karokin Lalayan ve Serga Vartanyan adlı Ermeni teröristler tarafından şehit edilirler.<sup>172</sup>

Nusret Efendi'nin sicil dosyası tetkik edildiğinde, onun Cemal Paşa ile birlikte yurtdışına çıkışından itibaren görevli olduğu anlaşılmaktadır. Yani İstanbul

168 Dz.Müz.Def.691S.21-23;Raşit METEL "Türk Denizaltıcılık Tarihi" Dz. Basımevi İst. 1960.S.26-36

169 Dz. Müz. Def. 517, s.500; Def.719, s. 305

170 Gölcük Tersane K.lığı Tarihçesi, yayınlanmadı; Göl. Ter. K.lığı kitaplığı. S. 6-7

171 ATASE,1/3 Kls.6 Dos.25 Fih.3-5;Genel Kur. "Türk İstiklal Harbi I.C Mondros Mütakereleri ve tatbikatı Ank.1992.s.36-49

172 Hikmet ÖZDEMİR. "Cemal paşa Cinayeti" Konferansı Başkent Üniversitesi Ank.10.03.2006

Hükümeti kendilerine maaş ve ödenek ödemiştir. Örneğin Cemal Paşa ile ülkeyi terk ettikleri tarihte “Tuna Komisyonu Üyeliğine” daha sonra Almanya’da Yavuz’u inşa eden tersane’de (Armstornng-Wikers) görevlendirilmiştir. 18 Eylül 1919’dan itibaren ise sağlık nedeniyle altışar aylık “Hava Değişimi İzinleri” aldığı anlaşılmaktadır.<sup>173</sup> Buradan anlaşılan Cemal Paşa’nın İstanbul Hükümeti nezdinde kabul gördüğü yani ordudan atılmasının tamamıyla aldatmaca olduğudur.

Doğu Cephesi Kumandanı Kazım Karabekir Paşa 8 Ağustos 1922 günü Genelkurmay Başkanlığı’na müracaat ederek şehitlerin yurda getirilmesini ister. T.B.M.M.’nin 12 Ağustos 1922 günü kararı ve ailelerinin uygun görmesi ile şehitler 28 Eylül 1922 günü Erzurum’da Kars kapısında merhum Hafız Hakkı Paşa’nın kabrinin yanında defnedildiler.<sup>174</sup>

Mustafa Kemal Paşa, Cemal Paşa suikastında şehit olan yaveri Nusret Efendi’nin ailesine ülke’yi terk eden Ermenilerden kalan 20 bin liralık emlak vererek bu ailenin geçimine yardımcı olunmuştur.<sup>175</sup>

173 Dz. Müs Zabitanı Bahriye Sicili. Def. 5.s.802

174 Hikmet ÖZDEMİR Aynı konferans

175 Sabah 4 Şubat 2007

## İNEBOLU BOMBARDIMANI

(9 Haziran 1921)

## GİRİŞ

İnebolu, Malazgirt Zaferi'nden (1071) sonra Anadolu'ya akan Türk Beylerinden Emir KARATEKİN tarafından fethedilmiştir (1084). Bu tarihten itibaren sırasıyla; Anadolu Selçuklu Devleti, Candaroğulları/İsfendiyyaroğulları'nın hâkimiyetinde bulunan kasaba 1413 yılından itibaren Osmanlı'nın bir nahiyesi ve daha sonra bir kazası (1873) olarak idare teşkilatına bağlanmıştır<sup>176</sup>. Şehrin denizle tabii bir bağlantı içinde olmasına karşılık iç bölgelere olan yolları, dağlık (İlgaz Dağları) bir coğrafi yapı izlediğinden Kurtuluş Savaşımız için en güvenli bir lojistik destek iskelesi olmuştur. Buna İnebolu'nun kahraman ve vatansever halkının vefakârlıkları eklenince denizcilik tarihimizin altın sayfalarından birisi de bu kasabada yazılmıştır. Bir fikir olmak üzere, şehrin toplam 7.000 civarında olan nüfusundan askerlik yapacak çağıdaki 2.000 gençten Kurtuluş Savaşı'nda şehit olanların sayısı 395, yaralı miktarı 671'dir. Kazadaki asker sayısının %60'ı şehit ve yaralıdır. Bir başka deyişle Anadolu'daki bin yıllık tarihimizde işgal görmediği halde en fazla şehit veren kasabalarımızdan biri de İnebolu'dur<sup>177</sup>.

Bilindiği gibi Mondros Mütarekesi'ni (30 Ekim 1918) müteakip tüm silahlı kuvvetlerimiz 9. kolordu halinde yapılandırılmış, ancak Edirne, Gelibolu ve İstanbul'daki kolordular işgal kuvvetlerinin kontrolünde etkisiz halde bulundurulduklarından, bu kuvvetin ancak üçte ikisi kullanılabilir durumda olmuştur. Dolayısı ile ancak 60.000'i bulabilen kuvvetlerimiz ülkemize gelmiş olan 200.000 civarındaki işgal ordularına karşı vatan savunması yapmak mecburiyetinde kalmıştır<sup>178</sup>. 26 Ağustos 1922 sabahı Türk ordularının mevcudu 220 bini Batı Cephesinde olmak üzere 300.000'in üzerinde ve tam teçhizat ile donatılmış durumdadır. Üç yılı geçen bir süre içinde sürdürülen bu "Ulusal Bağımsızlık Savaşımızın" başarısının temelinde, ordularımızın personel, mühimmat ve diğer gereksinimlerinin sağlanmasına yönelik "Lojistik Destek" vardır, ve bu hizmet yapılmıştır. Bu desteğin %55'inin İnebolu'dan yapılmış olması konunun değerini ve önemini belirtmeye yetmektedir<sup>179</sup>. İnebolu'nun bu stratejik değeri onun I.Dünya Savaşı'ndan hemen sonra gündeme getirilmesine neden olmuştur.

Mondros Mütarekesi'nden 6 ay sonra 10 Nisan 1919 günü bir İngiliz savaş gemisi İnebolu'ya gelmiş, gemi komutanı Yarbay, Kaymakam ile görüşmüştü. Görüşmede kasabada bulunan Rum vatandaşlar ile ilgili sorular sorduğu gibi "onlara" birtakım

176 İnebolu Yıllığı 1961 İnebolu, (İnebolu Halk Kütüphanesinde bu konudaki araştırmalar bir dosyaya toplanmıştır).

177 Adı geçen dosya (Bu dosya Askerlik Dairesinden alınan belgeler de mevcuttur).

178 Kenan ESENYURT "Türk İstiklal Savaşında Milli Ordu'nun silah mühimmat ikmali" (Basılmamıştır, ATESE Dip. 72, G10) Kurtuluş Savaşı sırasında ülkede bulunan yabancı güçler; 38.000 İng., 59.000 Fr., 18.000 İt., 90.000 Yunan ve Yunan Kuvvetlerince silahlandırılmış. 15.000 Rum (Pontus) çetesi ile Fransızların silahlandırıldıkları 10.000 Ermeni Taşnak Komitacıları Toplam 230.000 (T.H. C.VII. S. 61).

179 Kurtuluş Savaşı boyunca 194.000 tüfek, 1137 hafif, 290 ağır makineli tüfek, 335 çeşitli top ile toplam 35.000 ton Askeri Malzeme denizden taşınmış, bunun %55'i İnebolu Limanında boşaltılarak Batı Cephesine gönderilmiştir. (Türk İstiklal Harbi VII. Cilt ANKARA 1973 çizelge 8, adı geçen kitabın çeşitli sayfaları; Raşit METEL "Atatürk ve Donanma" İstanbul 1960 s. 61; Nahit ÇAPANER "Kurtuluş Savaşımızda Deniz Kuvvetlerimiz" İst.1943) s. 17.

ayrıcılıkların tanınması da istenmişti. İngiliz Komutan, daha sonra Rum temsilcileri ile görüşerek onlara bir takım vaatlerde bulunmuştu. İngiliz Subayı giderken Askerlik Şubesi Başkanı Hasan Fehmi Bey'e baskı yaparak, Askerlik Şubesi'nin deposunda bulunan silah ve mühimmatı gemiye alarak bölgeden uzaklaşmıştı. 1840 yılından beri Karadeniz kıyılarımızı içine alan bir Rum Pontus Devleti kurulma helecânındaki Rum vatandaşlarımız bu görüşmeden oldukça yüreklenererek bir takım taşkınlıklar da yapmışlardı.

İnebolu halkının bu taşkınlıklardan rahatsız olması üzerine Zorbana köyünde çete kurmuş olan Şaban ve Sadullah Reis 41 arkadaşı ile birlikte –Türk Bayrağı çekili-büyük bir tekne ile İnebolu'ya gelerek kasabayı yatıştırmışlardı. Şaban ve Sadullah Reislerin gidişlerinden sonra İnebolu'da Mustafa Nuri, Asker Mustafa, Cebeci Sabri, Mustafa Fehmi gibi aydın gençler Mustafa Selim'in önderliğinde birleşerek “İnebolu Gençler Mahfelini” kurmuşlardı.

Bu kuruluş Yzb. Osman Nuri Bey'in önderliğinde ve yeni katılımlarla 25 Kasım 1919'dan itibaren “İnebolu Müdafaa-yı Hukuk Cemiyeti” olarak yeniden teşkil edilmişti.

Bucemiyette; Başkan Müftü Ahmet Efendi ile Hüseyin Kaşif Bey, Abdulhalim Bey, Kabaalioğlu Hamdi, İlyas Kaptan, Mustafa Selim, Mustafa Sıtkı, Hacıalioğlu Mehmet Fahri, Tirmandioğlu Salih, Battaloğlu Mustafa ve Emekli Necip bulunmaktadır<sup>180</sup>.

İnebolu Müdafaa-yı Hukuk Cemiyeti'nin kuruluşunun ardından yine aynı tarihlerde “Kastamonu Kadınları Müdafayı Hukuk Cemiyeti” kurulmuştur. Cemiyet bir taraftan halka moral verip muhtaç asker ailelerine yardımlar yaparken diğer taraftan da tertipleedikleri mevlit, sünnet ve düğünlerde topladıkları para ve eşyayı Mustafa Kemal Paşa'nın emrine gönderiyorlardı. Kastamonu Müdafayı Hanımlar Cemiyeti'nin ilk kurucuları aşağıdadır.

- I. Reis : Mevlevi Şeyhi Amil Çelebi'nin eşi,
- II. Reis : Polis Müdürü Halil Bey'in eşi,
- Umum Katip : Sıhhat Müdürü Dr.Ferruh Niyazi Bey'in eşi Saime hanım,
- Muhasip : Reji Müdürü Ömer Bey'in kızı,
- Üye : Vali Vekili Defterdar Ferit Bey'in eşi,
- Üye : İzbelizadelerin gelini Hafız hanım,
- Üye : Maarif Müdürü Talat Bey'in eşi,
- Üye : Kastamonu Müdafayı Hukuk Reisi Ziyaettin Efendi'nin eşi.

Kastamonu Müdafayı Hukuk Hanımlar Cemiyeti'nin ilk mitingi 10 Aralık 1919 günü Kız Muallim Mektebi bahçesinde yapılmıştı. Mitinge Kastamonu ile çevre köylerden binlerce kadın ve kız katılmış, söz alan konuşmasında; ülkemizin uğradığı haksızlığı dile getirmişlerdi. Mitingden sonra hazırlanan “Protesto Telgrafı” İstanbul'daki İtilaf Devletleri temsilcilerine gönderilmişti.

180 Nurettin PEKER, “Kastamonu ve Havalisinde Deniz ve Kara Harekati” İstanbul 1955, s. 119 ve devamı; Kastamonu Kültür Müdürlüğü Kuvayi Milliye Dosyası.

İnebolu Müdafaayı Hukuk Cemiyeti, ulusal bağımsızlığımız ve bunun elde edilmesi için sürdürülen Kurtuluş Savaşı'nın taşıdığı önemi kavramıştı. Bu bağlamda ordularımızın desteklenmesine yönelik yapılan askeri personel ve malzeme nakliyatını İnebolu iskelesinden kabul edilmesi ve iç bölgelere gönderilmesinin koordine edilmesinin gereği anlaşılmıştı. İnebolu'nun askeri personel ve malzeme nakliyatında bir terminal limanı olmasını başlangıçta bu cemiyet organize etmiştir. Askeri nakliyatın ilk koordinatörü İnebolu Askerlik Şubesi Başkanıdır. İstanbul ve Rusya'dan gelen Askeri Personel ve malzeme, başlangıçta Askerlik Şube Başkanlığı ve Em. Bnb. Zeki Bey (1863 – 1926) Bu kişi aynı zamanda Sivas Kongresinde Kastamonu temsilcisidir) tarafından Batı Cephesi'ne gönderilmiştir.

TBMM'nin toplanması (23 Nisan 1920) ile birlikte 10 Temmuz 1920'de Milli Müdafa Vekaleti'ne bağlı olarak "Umuru Bahriye Müdürlüğü" kurulmuştu. Daha sonra 10 Ağustos 1921'de Trabzon, Ereğli ve İnebolu gibi kritik limanlara "yükleme boşaltma-İrkap ve ihraç Komutanlıkları teşkil" edildi. Gv. Yzb. Mehmet Ali Bey, İnebolu Yükleme/Boşaltma Komutanlığı'na atandı. Mehmet Ali Bey, Liman Başkanı Gv. Yzb. Neyyir Bey ile birlikte deniz nakliyatına ait görevleri yerine getirdiler. Bu tarihte İnebolu'ya gelen askeri malzemeler için iki birim daha kurulmuştu<sup>181</sup>.

- Silah ve Cephane Komisyonu
- Menzil Nokta Komutanlığı

TBMM Hükümeti 24 Ağustos 1920'de Sovyet Rusya'dan askeri malzeme temini yönünde anlaşma yapmıştı. Yardımlar 20 Eylül'den itibaren Karadeniz kıyılarına özellikle Trabzon'a ulaştırılmaya başlamıştı. Trabzon ve civarına gelen Sovyet yardımları da Batı Cephesi'ne en yakın limanlardan olan İnebolu'ya intikal ettirilmiştir.

İnebolu'nun deniz ve kara taşımacılığı yönünden bu derece kıymet kazanması ile Ankara'ya kadar olan taşıma hattında kervansaray, han ve konaklama merkezleri gelişmişti. Budönemde İNEBOLU-ANKARA arasında mevcut konaklama merkezleri aşağıya verilmiştir<sup>182</sup>.

| <u>YERLEŞİM YERİ</u>  | <u>KONAKLAMA SAYISI</u> |
|-----------------------|-------------------------|
| İnebolu Merkez :      | 6                       |
| İnebolu Küre :        | 5                       |
| Küre :                | 1                       |
| Küre – Kastamonu :    | 12                      |
| Kastamonu :           | 9                       |
| Kastamonu – Çankırı : | 12                      |
| Çankırı :             | 30                      |
| Çankırı – Ankara :    | 7                       |

181 Bilindiği gibi 10 Temmuz 1920'de M: M: V'ne bağlı olarak "Umuru Bahriye Müdürlüğü" kurulur. Kıyılarımızdaki tüm liman ve askeri nakliyat yapan (Trabzon, Samsun, Ereğli, İnebolu) kuruluşlarda bu birime bağlanır. (Mithat İŞİN İstiklal Harbi Deniz Cephesi, İstanbul 1946 s. 15 ve devamı).

182 İstiklal Harbi C:VII İdari Faaliyetler, Ankara 1973, s. 79, İnebolu Dosyası.

Kurtuluş Savaşı sırasında İnebolu'da şu kuruluşlar nakliyatla görev almışlardır.

- Kastamonu Menzil K.lığı başlısı olarak İnebolu Nokta K.lığı
- Teçhizat, Ambar Nokta K.lığı
- Hizmet K.lığı
- Ulaştırma Kolu
- Depo K.lığı
- Liman Başkanlığı
- Yükleme Boşaltma (İrkap ve İhraç) K.lığı (Gv. Yzb. Mehmet Ali Bey)
- Kıyı Koruma K.lığı (Kastamonu ve Havalisi K.lığı'na bağlıdır)
- Kastamonu Telsiz İstasyonu
- Askeri Polis (AP veya P) Teşkilatı (daha sonra Tetkik Heyeti Amirliği

adını almıştır)<sup>183</sup>.

Bu dönemde denizden gelen malzemelerin Batı Cephesine ulaştırılmasını sağlayan Kastamonu Menzil Müfettişliği, nakliyatı iki birime yaptırmaktadır. Bu birimler ve mevcutları aşağıdadır.

Askeri Komutanlık : Üç ayrı kol olarak faaliyet göstermekte ve bu kollarda toplam olarak 15 subay, 184 er, 27 çift atlı, 13 tek atlı (toplam 30 araba) 89 mekkare bulunmakta, günde 33 ton taşınabilmektedir.

Sivil Kuruluşlar: Kastamonu ve Havalisi Komutanlığına bağlı olarak faaliyet gösteren 11 ayrı müteahhitin görev aldığı sivil kuruluşlarda 316 personel, 240 atlı araba, 1505 at/katır, 72 eşek bulunmakta olup günde 220 ton taşınabilmektedir<sup>184</sup>.

İnebolulimanına Şahin, Gazal gibi Anadolu Donanmasının gemileri, Ümit, Akdeniz, Bahri Cedid gibi Seyri Sefain vapurları ile Ararat, Martiko gibi yabancı bandıralı gemiler taşıma yapmış, bunların yüklenmelerini "İstanbul Liman Şirketi Tahmil Tahliye (Yükleme Boşaltma) Şirketi" Md. Mesetli Yakup (YILDIRAN), Umum Manavcılar ve Salapuryacılar Cemiyeti (1921'deki) Başkanı Mehmet (KAHRAMAN-OĞLU) gibi İnebolu'nun bağrında yetişen kişiler organize etmişlerdir. İnebolu'ya gelen gemiler sahile 1-2 deniz mili yaklaşp demirledikten sonra getirdikleri mühimmat limanda (Yarbaşı Mevkiinde) bulunan teknelerle kıyıya taşınmakta ve bu işlevler yükleme boşaltma K.lığı tarafından görevlendirilen Mavnacılar Reisi Mustafa Reis ve iki arkadaşının gözetiminde kayıkçılar loncası tarafından koordine edilmektedir. Bunun yanında Kastamonu ve Havalisi Komutanı Mirliya (Tümgeneral) Muhittin (AKYÜZ) Paşa ile Batı Cephesine direk bağlı olarak kurulan Ankara Menzil Müfettişi Kur. Alb. Sadullah (GÜNEY) Bey'in bu konuda büyük gayretleri olmuştur. Şubat

183 Genelkurmay Başkanlığı'na bağlı olarak kurulan bir İstihbarat ve Güvenlik Teşkilatı olan Askeri Polis Teşkilatı (AYIN P1 - AP) Temmuz 1920'den Nisan 1921'e kadar devam etmiş, daha sonra "*Tetkik Heyeti*" adıyla görev yapmıştır. Kastamonu Bölgesi Müfettişi Erkanharip Bnb. Osman Bey, İnebolu Askeri Polis Müdürü Top. Yzb. İsmail Hakkı Efendidir. Bölgeye gelen kişilerin Ankara'nın uygun bulması veya onların kötü niyetlerini araştırmıştır. (Hamit PEHLİVANLI Askeri Polis Teşkilatı, Ankara 1992, s. 84 ve devamı; Ali SARIKOYUNCU, "*Milli Mücadele Zonguldak ve Havalisi*" Ank. 1992 s. 260 ve devamı).

184 Nurettin PEKER A.g.e s. 420, Türk İstiklal Harbi C.VII s. 115.

1921'de Batı Cephesinden ayrı ve Milli Müdafaa Vekâleti'ne bağlı olarak Kastamonu Menzil Müfettişliği kurulmuştu. Müfettişlik faaliyetlerini, Ankara Menzil Müfettişliği (Batı Cephesi) ile koordine ederek sürdürmüştü<sup>185</sup>. İstanbul ve/veya Rus limanlarından, İnebolu'ya yapılan taşımalarda bölgede yetişmiş kaptanlar da görev alıyordu. Bunlardan birisi Cideli bir kadın kaptan idi. Son zamanlarda Cide Belediyesi tarafından araştırma konusu olan Rahime Kaptan hakkında özet bilgi vermek istiyoruz.

#### RAHİME KAPTAN (1882-1964):

Rahime Kaptan'ın yaşamını içeren ilk öykü roman yine Cide'li bir yazarımız olan Rıfat ILGAZ (1911-1993) tarafından yazılmıştır. Yazar "Halime Kaptan" adıyla<sup>186</sup> kaleme aldığı romanında şahısların adını değiştirmesinin yanında birkaç olayı anlatmıştır. Cide'nin Malyas köyünde 1882 yılında doğan Rahime Rize'den bölgeye gelen Kedioğlu sülalesine mensuptur. Babanın adı Hasan, annesinin adı Ayşe'dir<sup>187</sup>. 1902'de yine Cide'ye bağlı Memiş köyünden Hüseyin oğlu 1870 doğumlu İzzet ile evlenir. Elimizdeki belgelerde İzzet Efendi'nin Milli Mücadeleye katıldığı yönünde bilgi vardır. Oysa bilindiği gibi Kurtuluş Savaşı'nda 1881 ve yukarısı olan doğumlular silah altına alınmışlardır.<sup>188</sup> İzzet Efendi gönüllü olarak askere alınmış olmalıdır. Rahime'nin Satı adlı 1903 doğumlu bir oğlu ile Şeküre (1905) ve Şadiye (1911) adlı iki kızı vardır. Ailenin asıl denizcisi, Rahime'nin kayınpederi Hüseyin Kaptan'dır.



Hüseyin Kaptan İstanbul'dan aldığı 19 m boyunda 30 ton taşıma kapasiteli, yelkenli teknesiyle Kırım ve/veya İnebolu bölgelerine taşıma yapmıştır. Ancak yaşlı kaptanın, İnebolu'ya yaptığı bir sefer sırasında vefat etmesi ile tekne Rahime tarafından kullanılır olmuştur.<sup>189</sup> Esasen Rahime zaman zaman Hüseyin Kaptan'a yardım ettiğinden denizciliğe yabancı değildi.

Kurtuluş Savaşı dönemi bilindiği gibi 1911'den itibaren devam eden İtalya, Balkan ve I.Dünya Savaşları'nın son evresidir. Eli silah tutan erkeklerin hemen tamamı cephedir. Üretim tamamıyla kadınların elindedir. Cidelileryumurta, kestone ve ceviz gibi ürünlerini Hüseyin kaptan gibi bu işi yapan gemicilerle İnebolu'ya gönderiyor,

185 ATASE 1/4282 Dip. 10 G. 1, Kls. 572, D. 69, F. 11; (Taşıma yapan teknelerden birisi İnebolu Halkevi önündedir).

186 Rıfat ILGAZ, "Halime Kaptan", Çınar yayınları, 13.b ist.2007

187 Cide Nüfus Kayıtları, Cilt 064/01, sayfa 1/7

188 Türk İstiklal Harbi CVII (İdari Faaliyetler) Ank.1973.s.181

189 Ali NAZLI "Yeni Cide Postası", sayı29, Mayıs 2006

karşılığında gaz yağı çay, şeker, pirinç, tuz ve benzeri maddeleri alıyorlardı. Aynı şekilde Rusya'nın Kırım yarımadasındaki limanlarına kerestelik meşe ve kestane ağaçları götürülür; gelirken yün, tuz ve gaz yağı gibi bölgede bulunmayan ihtiyaç maddeleri getirilirdi. Cideli gemiciler bazen İstanbul fırınlarına yakacak odun da götürürler, karşılığında yukarıda belirttiğimiz cinsten malzemeler alırlardı.<sup>190</sup>

Bilindiği gibi Kurtuluş Savaşı'nın da en ihtiyaç duyduğu konuların başında, silah ve mühimmat desteği gelmekte idi. Rahime Kaptanda –diğer gemiciler gibi- İstanbul'dan yapılan silah ve mühimmat nakliyatında çok önemli hizmetlerde bulunmuştur.<sup>191</sup> Felah Grubu, Müdafaayı Milliye Grubu gibi Anadolu'ya sevkıyat yapan gizli kuruluşların destekleri ile İstanbul'a Cide'den getirdiği odun karşılığında aldığı un ve benzeri malzemelerin altına sakladığı silahları İnebolu'ya getiriyordu. Bazen Karasu veya Kefken civarında bekleyen Rahime Kaptan buraya İstanbul'dan kara yolu ile gelen veya yine İstanbul'dan deniz yolu ile gelen askeri malzemeleri teslim alıp İnebolu'ya götürüyordu.<sup>192</sup>

Uzun boylu, daima laz kaptanların kıyafeti ile dolaşan ve belinden tabancasını eksik etmeyen ve çok iyi silah kullanan Rahime Kaptan'ın, Cide Liman Reisliği tarafından verilmiş bir de gemiadamı cüzdanı vardı. Taşımalar sırasında Rum Pontus çetelerinin tekneleriyle de mücadeleler veren Rahime Kaptan İngiliz ve Yunan tekneleri ile de sıkıntılar yaşamıştı. Savaş sonrasında İstiklal Madalyası ile onurlandırılan Rahime Kaptan 23.03.1964 tarihinde yine Cide'de vefat etmiştir<sup>193</sup> Cide bugün bu kahraman kadın denizcimize sahip çıkmaktadır.

İnebolu Limanı'na Askeri Personel'in yanında stratejik değeri olan üst düzey kişilerde gelmişlerdi. Bunlardan bir kaçını aşağıda veriyoruz:

Osmanlı Kabinesi'nden Salih ve İzzet Paşalar (Amasra ve Eskişehir mülakatı için gelmişlerdi), Şair Mehmet Emin (YURDAKUL), Şehzade Faruk Efendi (Veliat Abdülmecit'in oğludur, Mustafa Kemal Paşa tarafından Anadolu'ya geçmesine izin verilmemiştir). Fransız Diplomat Franklin BOUILLON (Mustafa Kemal Paşa ile Ankara anlaşmasına esas olan konuları görüşmüştü.) Buhara Türk Heyeti, Fethi (OKYAR) ve Rauf (ORBAY) Beyler (her ikisi de Cumhuriyet Döneminde Başbakanlık yapmış olan bu değerli devlet adamlarımız 16 Mart 1920'de İtilaf Devletleri tarafından İstanbul'un işgali ile birlikte Malta'ya sürülmüşler, 28 Nisan 1921'de Ankara Hükümeti ile yapılan antlaşmaya göre serbest bırakılmışlardır.) Mustafa Kemal Paşa Nutuk'ta bu gelişlerle ilgili geniş bilgiler vermektedir.

18 Mayıs 1921 tarihinden itibaren Trabzon, Samsun ve İnebolu gibi merkezi deniz üslerimiz Askeri Polis (P) Komutanlığı kurularak dışarıdan gelenler kontrol ve incelemeye tabi tutulmuştur. Milli Mücadeleye katılmak isteyen subayların

190 Rfa ILGAZ s.28

191 Fethi TEVENTOĞLU, "Kurtuluş Savaşında Gizli Kuruluşlar" Ank.1989

192 Ali NAZLI, A.G.gazete

193 Cide Askerlik Şubesi'nin 1924 yılı kayıtları

kabul limanı, genelde İnebolu olduğundan İnebolu Askeri Polis Şubesi kadrosu geniş tutulmuştur. Anılan birim gelen subayların durumunu inceliyor ve yaptığı değerlendirmeye göre görevlendirilmesini sağlıyordu.<sup>194</sup>

Sevr Antlaşması'nı yumuşatarak kabul ettirmek üzere toplanan Londra Konferansı'nın bir sonuç vermemesi üzerine Yunan Parlamentosu "Asya Ordusu"nun büyük ve nihai taarruza geçmesini ve bu arada Türk'lerin denizden destek almalarının önlenmesini istemişti. Bu bağlamda parlamento, Donanma Komutanı Amiral Hacı KİRYAKO'yu- Türk denizlerinde varlık gösteremediği için -ağır bir şekilde eleştirmişti. Bunun sonunda Yunan Donanması 26 Mart 1921 tarihinden itibaren kıyılarımızı abluka ilan etmişti.<sup>195</sup>

Denizlerimizin bir anlamda işgali demek olan bu harekâta karşı 1921 yılı Mayıs ve Haziran aylarında taşımalar genelde azaltılmakla beraber, İnebolu'ya yönelik olanlar devam etmiştir. Hatta Trabzon da bulunan 3. Kafkas Tümeni bu tarihlerde İnebolu ve yakın limanlara taşınmış, 20 – 24 Temmuz 1921 tarihindeki Kütahya ve Eskişehir Muhaberelerine katılmıştır. Diğer taraftan Küçük Asya Ordusu Komutanı Korgeneral Populas 25 Aralık 1920'de tahtına geri dönen Kral Konstantin'in 12 Haziran 1921'de İzmir'e geleceğini deklare etmişti. Anadolu'ya yapılan işgal harekâtının başarısı için 29 Nisan 1921'de Yunanistan'da kısmi seferberliğinde ilan edildiği dikkate alınırsa, Haziran ayının ilk haftasının stratejik önemi daha iyi anlaşılır. Esasen Türkiye'de bulunan işgal gücü başkomutanı General C. Harington ile Yüksek Komiseri Amiral R. WEBB de Yunanlılara destek vermektedirler. Bu generaller Yunan kara harekâtının başarısı için Türk kuvvetlerinin herhangi bir yerden-Rusya'dan ve/veya İstanbul'dan destek almasına engel olunmasını, bunun içinde denizlerimizin kontrol altında tutulmasını öngörmektedirler.<sup>196</sup> İnebolu bombardımanının temel nedeni budur.

2 Haziran 1921'de Leon adlı Yunan muhribinin İnebolu açıklarında kayıkları araması ile bölgeye yönelik düşman tehdidinin arttığı anlaşılmıştı. Preveze gambotunun Tuapse'den getirdiği askeri malzemeleri Trabzon'dan alarak İnebolu'ya getiren Akdeniz vapuru 6-7 Haziran günleri aceleyle boşaltılmıştı.<sup>197</sup> 8 Haziran günü İstanbul'dan gelen 3 direkli (yelkenli) İtalyan martikosunun boşaltılma işlemleri İnebolu Nokta Komutanı Yzb. Fuat Bey'in bizzat katıldığı faaliyetler 9 Haziran sabahına kadar devam etmiş<sup>198</sup> ve gemi boşaltılmıştı. Bu sırada Kalkış zırhlısı ve Panter muhribi kıyıya 2 mil mesafede demirlemişlerdi. Ancak düşman gemilerinin cephaneye taşınmasına bir zarar verdirmemek için bu gemilere herhangi bir hareketle bulunulmamıştı.<sup>199</sup>

194 H. PEHLİVANLI, s. 173 – 176

195 Halen yürürlükte olan 3849 sayılı "Denizde Zapt ve Müsadere Kanunu"nda bu konuda açıklayıcı bilgiler mevcuttur. Yunan ablukası ile ilgili bilgi için bkz. Türk İstiklal Harbi Cilt V, s. 49 ve devamı.

196 Selahi R. SONYEL, "Kurtuluş Savaşında İngiliz İstihbarat Servisi" Ankara 1995 s. 186 Türk İstiklal Harbi.

197 ATASE 1/4336, Kls 1008, Dos. 83, Göz. 3, dol. 17

198 Türk İstiklal Harbi C. VII s. 135 ATASE 1/4282, Dip. 10, g. 3, Kls. 575, 3 Haz. 1921

199 ATASE 5/601, Kls 956, Dos. 22, Göz. 3, Dolap 16, F30

Bu tarihlerde Franklin BOUILLON 4 Haziran 1921 günü bir Fransız muhribi ile İnebolu'ya gelmiş, Dışişleri Vekili Yusuf Kemal (TENGİRŞEK) Bey'in misafiri olarak 7 Haziran'a kadar Kastamonu'da kalmıştı. Daha sonra Ankara'ya gitmiş 9 Haziran'dan itibaren TBMM Reisi M. Kemal Paşa ile ileride imzalanacak olan Ankara Antlaşması (20 Ekim 1921)'nın ilk görüşmelerine başlamıştı.<sup>200</sup> Esasen İstanbul'da yayınlanmakta olan Vakit Gazetesinin 8 Haziran 1921 tarihli nüshasında, "İngiliz ve Yunan savaş gemileri" tarafından 7 Haziran gününden itibaren Karadeniz limanlarımızın ablukaya alındığının şayi edildiğini (konuşulduğunu) yazmaktadır.<sup>201</sup> Diğer taraftan İnebolu Merkez K.lığının 4 ve 7 Haziran 1921 tarihli yazıları ile bölgede Yunan savaş gemilerinin yoğun biçimde faaliyet gösterdiği üst makama (Kastamonu ve Havalisi K.lığı) bildirilmekte idi.<sup>202</sup> Dolayısı ile İnebolu böyle bir bombardımanı bekliyordu.

### İNEBOLU'NUN BİRİNCİ BOMBARDIMANI

9 Haziran 1921 Perşembe günü –ki Ramazan Bayramının birinci günüdür- Kalkış kruvazörü ile Panter muhribi<sup>203</sup> yeniden bölgeye gelerek sabah saat 06:40'da İnebolu önlerine demirlemişlerdi. Müftü Hamdi, tellallar vasıtasıyla durumu halka bildirerek, herkesin gemilerin top menzillerinin dışına gitmelerini istemişti. Bunun üzerine halk daha gerilere gitmişti. Aynı gün sabahı Panter muhribi bir vasıta indirerek (görüşme talebi olduğunu belirtmek üzere baş tarafa beyaz bayrak çekmiştir, kış tarafta ise Yunan Bayrağı vardır). Bir Yüzbaşı ve 6 eri sahile göndermişti. Kaymakamlığa giden Yüzbaşı, Kaymakam'a şu yazılı beyanı vermişti.<sup>204</sup>

"Mondros Mütarekesi Hükümlerine aykırı olarak İnebolu limanına külliyetli miktarda askeri malzeme ve çoğunluğu subay olmak üzere yüzlerce askeri personel çıkarılmaktadır. İki saate kadar şehirde bulunan savaş araçlarının teslimini, (gelen malzemeleri cepheye taşıyan araçlar kastediliyor) daha önce Kastamonu'da İzbelizade'lerin arazisinde denizciler tarafından kurulmuş olan (19 Ocak 1921 tarihinden beri faaliyette idi) ve bölgenin haberleşme hizmetlerini gören telsiz istasyonuna ait telefon ve telgraf irtibatlarının tahribi ile makinelerinin teslimini, askeri malzeme getiren gemilerin boşaltılmasını sağlayan ve halen denizde bulunan teknelerin tahrip edilerek kullanılmaz hale getirilmesini, şehirde yapılacak aramalarda kentin ileri gelenlerinden 12 kişinin "rehin olarak" yanlarında bulunmasını, aksi takdirde "Lahey Savaş Hukuku Konvansiyonu Hükümleri" gereğince İnebolu'yu bombalayacaklarını deklare eder. Yunan savaş gemileri, bu suretle Batı Cephesinin

200 ATASE 1/4283 Dip. 18 Gl. Kls. 1044. Dos. 155 F5/18

201 Sabahattin ÖZEL, "Milli Mücadelede Trabzon", Ankara 1991, s. 215 Zeki SARIHAN, "Kurtuluş Savaşı Günlüğü" C.III Ankara 1995 s. 561

202 ATASE 5/601 K1 956, Dos. 22, Göz 3 Dolap 16 F. 1, 2

203 KILKIŞ 13.000 Tonluk 1905 Amerikan yapısı Muharebe gemisidir. 30,5; 20,7; 17,7 cm.lik topları ile 10 km.den rahatlıkla hedefini imha edebilir. Savaş sonunda hizmetten alınmıştır. PANTER : 980 tonluk muhriptir. 10 cm.lik topları ile 4.000 m.den tesir yapabilir, halen bu adı taşıyan muhripleri vardır.

204 ATASE 5/601 K1 956, Dos. 22, Göz 3 Dol. 16 F. 15 Nurettin PEKER "Öl Esir Olma İstiklal Savaşında 85 vesika 34 tarihi Fotoğraf Konuşuyor" İst. 1966, S. 148.

en önemli destek kapısı olan İnebolu'yu kapatarak Türk Ordusunun lojistik desteğini engellemeyi ve böylece Yunan ilerleyişini kolaylaştırmak istemektedir.<sup>205</sup>

Kaymakamlık verdiği cevapta; "Kendilerinin bu notaya cevap vermeye yetkili olmadıklarını, konuyu Ankara'ya ileteceklerini, ayrıca halka da duyuruda bulunacaklarını" cevaben bildirmişti. Bunun yanında her vatansever gibi tecavüz vukuunda bütün güçleriyle vatanlarını savunacakları da belirtilmişti. Yunan Yüzbaşı'nın Panter muhribine dönmesiyle birlikte, Kaymakam; Askerlik Şube Reisi Bnb. Hasan Fehmi, Silah ve Cephane Komisyon Başkanı E. Bnb. Zeki Bey, Yükleme Boşaltma Komutanı Yzb. Mehmet Ali ve Liman Reisi Yzb. Neyyir Bey ile şehrin ileri gelenlerini hükümet binasına çağırarak bir toplantı yapmış toplantıda şu tedbirlerin alınmasına karar verilmişti:

- Şehir halkı 2 km. mesafede olan İki Çay bölgesine gidecektir.
- Bu gidiş sırasında çocuklar dâhil herkes askeri malzeme taşıyacaktır. (Bu sırada şehirde bulunan askeri malzemeden sadece tüfeklerin sayısı 20.000'dir).
- Terk edilen evler ve mahallelerde her türlü emniyet tedbirleri alınacaktır.
- Şehirde bulunan Rum azınlığı'nın taşkınlık yapmalarına veya Yunan gemilerinin şehre yapacakları bir çıkartma hareketine karşı gerekli önlemler alınacaktır.
- Ermeni ve Rumların can ve mal güvenliği açısından alınacak tedbirler paralelinde Patrios, Acıtonoz, Erkistos ve İbras köylerine jandarmalar gönderilerek hepsinin İbras köyünde toplanmaları sağlanacaktır.

Bu arada korunmaya muhtaçlar korunmaktadır, korunanlar arasında Cumhuriyet döneminde Rize ve bölgesine çay ziraatını yerleştiren Ziraat Umum Md. Zihni DERİN'in kayınvalidesi de vardır.<sup>206</sup> Kaza Kaymakamı bu tedbirlerin etkinlikle yerine getirilmesini temin için resmi ve özel kuruluşlara görev vermiş, bu arada mevcut plana göre taşınması mümkün olan evrakları İki Çay mevkiine göndermişti. İnebolu halkı bu kararlara harfiyen uymuş ve şehirde bulunan cephanenin büyük kısmı 6-7 yaşlarındaki çocukların bile gayretleri ile İki Çay bölgesine taşınmıştı.

Kastamonu Valisi Reşit Paşa ile İnebolu Mevkii Komutanı Bnb. Nidayi Bey Kaymakamın verdiği bilgileri Kastamonu ve Havalisi Komutanlığı aracılığıyla Genelkurmay Başkanlığına bildirmişti. Genelkurmay Başkanı Fevzi (ÇAKMAK) Paşa'nın imzasıyla gelen cevabi telgraf tam anlamıyla Misakı Milli'nin ruhunu yansıtmaktadır.<sup>207</sup>

205 ATASE 1/4284 KI. 1014, D. 8 F. 4 - 3 II. İnönü Zaferi (30 Mart - 1 Nisan 1921)'nden sonra Yunan Kuvvetleri getirdikleri yeni birliklerle Afyon Eskişehir istikametinde kesin sonuçlu bir taarruz yapmayı planlamakta, bu maksatla Kocaeli Bölgesindeki birliklerini bile çekmektedirler. (Türk İstiklal Harbi II. C.IV Kısım s. 6 - 27)

206 Mevlüt BAYSAL "İnebolu Bombardmanı", yakın tarihimiz C.IV, s. 23; Mithat İŞİN, a.g.e. s. 55; İnebolu Dosyası.

207 Rahmi ÇİÇEK "Milli Mücadelede Kastamonu" yayınlanmamış Doktora Tezi; Ankara Üniversitesi Ata. Ink. Tar. Ens. Ankara 1991, s. 186; ATASE, 5/601, KI., 956 Dos. 22 Göz 3 Dol. 16 F 4

“Şehir teslim olmayacaktır, bombardıman sırasında can kaybının olması halinde kasaba da bulunan Rum vatandaşlara da misilleme yapılacaktır. Ve bundan da Yunan savaş gemileri sorumlu olacaktır”. Bunun yanında İnebolu halkından eli silah tutanlar teşvik edilerek savunma hattı kurulması, kasabada bulunan silah ve cephanenin bir an önce düşman menzilinin dışına çıkarılması da istenmektedir. İnebolu Mevki Komutanlığı bu emir paralelinde Kuvayı Milliyeci gençleri silahlandırarak-mevcut askeriyle birlikte- Boyran, Abatepe, Patriyos sırtlarına yerleştirmişti.<sup>208</sup>

Bu nota Liman Reisi Yzb. Neyyir Bey ve beraberinde Rölenin Mehmet Reis, Cünüryeli Çolak Ömer’in Abdullah, Cemil Emmi’nin Salih tarafından hazırlanan bir kayık ile Kılıkış zırhlısına götürülmüştü. Cevabi notanın verilişinin akabinde ve daha kayık sahile varmak üzere iken saat 12:20’de önce Kılıkış Zırhlısı 6.000 m.den hemen arkasından Panter muhribi daha kısa mesafeden (3.000 m.) top atışlarına başlamıştı. Kılıkış zırhlısının attığı 30,5’luk iki mermi hastane önünde bulunan Fırıncı Cevdet Usta’nın evini hasara uğratmıştı. Ancak burada dikkati çeken önemli husus bu atışlar da Rumların çoğunlukla yaşadıkları Patrios mahallesinin hiç isabet almamış olmasıdır. Bunu önceden tahmin eden Bnb. Nidayı Bey, Müteahit Abdullah Efendi’nin dört büyük benzin varilini Patrios mahallesindeki kilisenin arkasına saklamıştı. Bu arada mermilerden biri Yahyapaşa Cami’nin avlusuna düşmüş ama patlamamıştı. Bu sırada öğlen namazını kıldırın hoca cemaatte paniğe benzer bir hareket görmemiş ve namaza devam etmişti.<sup>209</sup> Yaklaşık iki saat süren bombardımandan sonra Yunan savaş gemileri Kilimli (genel batı) istikametinde bölgeden ayrılmışlardı. Ancak saat 16:00 civarında tekrar gelerek ikinci bombardımana başlamışlardı.

Birinci bombardıman sırasında muhtelif çapta 50 mermi atılmış iskelede 10 kayığın tahrip edilmesinin yanında pamuk yüklü bir kayık yanarak batmıştı. Şehirde hükümet binasının yazı işleri müdürlüğü (kalemi) ile Osmanlı Bankası’nın camları kırılmış, Mehmet Bey’in kereste fabrikası, Behçet, Salih Efendi, Kâtibin Ahmet Bey ile Altıkulaçlar’ın evleri, kıyılarda bulunan kayıkların büyük bir kısmı hasar görmüştü. Bu arada Yarbaşı’nda bulunan kentin yegâne balıkçı barınağı delik deşik olmuştu. İki saat süren bombardıman sırasında bir kadın şehit olmuş, Yarbaşı’nda (liman’da) cephane yüklü arabasıyla hareket halindeki Halime Çavuş (1898-1976) ayaklarından yaralanmıştı.<sup>210</sup> Bu sırada Kelseymen Tepesi’nde bulunan 8,7’lik (çapı 8,7 cm. menzili 3.000 m.) top ile gemilere karşı ateşe girilmiş bir/iki gülle Panter muhribinin çok yakınına düşmüş, hatta çıkan su kümbetinden bir ara gemi gözden kaybolmuştu. Bunun üzerine Panter topumuzun ateş hattından çıkmak üzere daha açığa demirlemişti. Yunan filosu saat 14:20’de genel batı rotasında bölgeden ayrılmıştı.

208 Mevlüt BAYSAL, a.g.m. Nurettin PİLKER, a.g.e., s.340-345

209 ATASE 1/4294, Dip 7, G2, Kls. 995, Dos. 16 Kazım KARABEKİR İstiklal Harbimiz İstanbul 1988, s. 927, Erol MÜTERCİMLER, “Kurtuluş Savaşında Denizden Gelen Destek”, İstanbul 1922 s. 216 – 217. Afif BÜYÜKTUĞRUL, Cumhuriyet Donanması C.IV, İstanbul 1984 s. 527. Türk İstiklal Harbi C.V. Ankara 1964, s. 47

210 ATASE 1/4284, KI. 1014 D. 8 F4 – 26 Mithat İŞİN, a.g.e. s. 57, M. Celalettin ORHAN “Askerlik Hatıralarım”, İstanbul 1982 s. 104 ve devamı; Bombardıman sırasında yaralanan Halime Çavuş’un nüfus kağıdında ayağından yaralı olarak İstiklal Savaşı Gazisi olduğu yazılıdır. Bu kahraman kızımız Atatürk tarafından bir hafta Çankaya Köşkü’nde ağırlandı. (İnebolu Yıllığı) AÇIKSÖZ Gazetesi 10 Haziran 1921 tarih ve 209 sayılı nüshası.

## İNEBOLU'NUN İKİNCİ BOMBARDIMANI

Yunan filosu bir müddet genel batı rotasında Zonguldak tarafına seyretmiş, geri dönerek iki saat sonra tekrar bölgeye gelmişti. İnebolu'nun ikinci bombardımanı saat 16:00'da başlamıştı. Yunan gemileri 30,5 cm.lik toplarıyla, Kelseymen tepesine bombardıman yaparak, buradaki topçu bataryasını susturmuşlardı. Ama ne varki İnebolu Çarşısında Baras'ın meyhanesindeki cephane sandıkları isabet almamıştı. Yine iki saat süren bu ikinci bombardıman sırasında yine şehre zarar vermişlerdi. Bu arada denizde rastladıkları pek çok kayık ve ufak tekneyi aramış ve bir kısmını da batırmışlardı.

Bombardımandan sonra gemilerin bölgeyi terk etmesi ile birlikte İkiçay'da bulunan İnebolu halkı tekrar evlerine dönmüşlerdi. Bu arada Kastamonu ve Havalisi Komutanı Mirliya Muhittin (AKYÜZ) Paşa bölgede asayiş ve disiplini yeniden kontrol altına alırken, TBMM yabancı gemilerin bölgeyi tanımamaları için tertipler almıştı. Bu cümleden olarak Genelkurmay Başkanlığı Akçeşehir (Akçakoca) - Trabzon arasındaki fenerlerin söndürülmesini emretmişti<sup>211</sup> (Fenerler Büyük Zafer'den sonra yanacaktır).

Yunanlılar, düzenledikleri devriyeler iskelelerin bulunduğu liman kentlerimize yaptıkları baskılarla bir sonuç alamayınca mevcut savaş gemilerini iki filo halinde Karadeniz'de karakol yaptırmış, bir filo doğu istikametinde seyrederken diğerinin batı istikametinde gitmesi planlanmış, bu suretle Batı Cephesinin desteğini önlemek istemişlerdir.<sup>212</sup> Ancak bunda da başarılı olamadıkları deniz ulaştırmamızın, bombardımandan sonra da -kesintisiz biçimde- devam etmesinden anlaşılabacaktır

## BOMBARDIMANDAN SONRA

İnebolu bombardımanından sonra Yunan gemilerinin bölgedeki faaliyetlerinde bir artma görülmüştü. Genelkurmay Başkanlığı asker yüklü (Aralarında Wrangel Ordusu'na mensup kazaklar da vardır). 9 taşıt gemisinin 9/10 Haziran gecesi boğazdan çıkararak genel doğu istikametinde ilerlediklerini kıyı istasyonlarına bildirirken İnebolu, Zonguldak ve Ereğli gibi kritik limanlarımıza çıkarma olabileceği değerlendirmiş gerekli önlemlerin alınmasını istemiştir.<sup>213</sup> Bunun üzerine TBMM 12 ve 16 Haziran 1921 tarihlerinde yaptığı toplantılarda "Bölgeye olası bir Yunan çıkarmasına karşı" Karadeniz sahillerini harp bölgesi ilan etmişti. Bu cümleden olmak üzere 15 – 50 yaş arası Rum erkeklerini iç bölgelere nakletmişti. TBMM bölgede bulunan ve aynı yaş grupta ki Türk erkeklerini silah altına almak isterse de Batı Cephesi Komutanı İsmet (İNÖNÜ) Bey, bu işlemin halen yapıldığını ifade ederek karşı çıkmıştı. Ancak sahillerimizin bu kısmının düşman gemilerine karşı top

211 ATASE, 5/601, Kl. 956, Dos. 22, G. 3, Dolap 16 F. 6, 12

212 Akşam 11 Haziran 1921 Yunan Savaş gemileri diğer limanlarımızı da bombalarlar, 2 Haziran'da Ereğli , 20 Temmuz'da Trabzon, 22 Temmuz'da Sinop 7 ve 16 Ağustos 1921'de Rize limanına top atışı yapılır. TİH C.V. S. 48

213 A. BÜYÜKTUĞ a.g.e. s. 499 ve devamı kömürsüzlük nedeniyle yeterince yapılamadığını belirtmektedir. TİH, IIC, IV. Kıs.s.157.158

bataryaları ile donatılması veya takviyesi ile yaklaşma sularının mayınlanmasına ait planlama bu tarihten sonra başlamıştı.<sup>214</sup>

Yine bu tarihten itibaren Karadeniz kıyılarındaki tüm fenerler Büyük Taarruz sonuna kadar söndürülmüştür. İnebolu'nun bombalandığı gün Ecevit (Zonguldak)'te bulunan 3. Kolordu Komutanı Kur. Alb. Refet (BELE) derhal 10 kadar askerini İnebolu'ya göndermiş, arkasından da kendisi kente gelmişti. Şehirde meydana gelen hasar üzerinde incelemeler yaparken azınlıklara herhangi bir taşkınlıkta bulunulmamasını istemişti.<sup>215</sup> Esasen bu sırada şehirde bu tür bir taşkınlıktan Ermeni ve Rumlar da korkmakta idi. Hatta bombardıman sırasında Patriyos köyü/ mahallesindeki Rum kadınları Kılış zırhlısına doğru "Biz Türklerle güzel geçiniyoruz, siz rahatımızı kaçıyorsunuz" diye bağırıyorlardı

10 Haziran günü Muhittin Paşa beraberinde Kastamonu Piyade Bölüğü'nü de getirerek şehirde incelemeler yapmıştı. Muhittin Paşa şehri yine İkiçay'dan taşımış, kasabada bulunan Rumların casusluk yaptıklarını tespit edip yirmi ikisi İnebolu'dan seksen beşi Patrios'tan olmak üzere toplam yüz yedi kişiyi iç bölgelere göndermeye karar vermişti. Bu arada düşman gemilerinin tekrar gelmesi durumunda şehirde alınacak tedbirlere ilişkin talimatlar yayınlamıştı.<sup>216</sup> Aynı gün Belediye Fen Heyeti'ne bombardımanın verdiği hasar tespit ettirilmiş ve hükümet binası, belediye binası ile sivil şahıslara verilen toplam zararın 7.000 lira olduğu saptanmıştı. Fen heyetinin yaptığı incelemede ikinci bombardıman sırasında hastane civarına düşen iki bombanın buraya bir zarar vermediği anlaşılmıştı. Meydana gelen zarar İstanbul'daki Hilali Ahmer (Kızılay) Cemiyetine bildirilmişti.<sup>217</sup>

Yunan savaş gemileri, 21 Haziran'da yine bölgeye gelerek, Rizeli Rıdvan Reis'i ve teknesini götürmüş, iki gün sonra salıvermişlerdi. 30 Temmuz 1921'de tekrar gelerek deniz nakliyatının yapılmasını engellemek üzere kıyıya birkaç bomba atmışlar, ancak herhangi bir can ve mal kaybı olmamıştı. 9 Haziran bombardımanı İnebolu halkında hiçbir olumsuz tepki bırakmamış, yine denizden gelen "önemli" taşımalar kabul edilerek iç bölgelere nakledilmesine devam edilmişti.<sup>218</sup>

Kastamonu ve Havalisi Komutanı Muhittin Paşa 13 Haziran 1921 günü yapılan taşımalarda gördüğü candan ve heyecan dolu faaliyetlerden etkilenerek çalışmalara katılmak istemişti. Aksakallı 70 yaşını geçmiş olan Salih Reis'in elinden cephane sandıklarını alarak ona yardım teklif etmiş, ancak bu ihtiyar delikanlı Paşa'nın ona yardım etmesi yerine onun başka bir sandık almasını bu suretle taşımanın çabuk bitirilmesini istemişti. Ve bunu son derece amirane biçimde söylemişti. Muhittin

214 ATASE 1/4283, G. 5, KL. 1038, Dos. 17, F. 98, ATASE 1/4294, G. 3, K/S. 12928, Dos. 15, F.58, ATASE 1/4294, G. 3, K/S. 1170, Dos. 9/A (10), F. 32

215 Türk İstiklal Harbi, Cilt V. S. 48 ve devamı Rahmi ÇİÇEK a.g.e, s 187, İsmet GÖRGÜLÜ, "On yıllık Harbin Kadrosu" Ankara 1993, s. 199

216 ATASE 1/4294, G. 3, KIs. 1120, Dos. 9/A (10), F. 31

217 ATASE 5/601, G. 3, KL. 956, Dos. 22, Def. 16, F. 32

218 AÇIKSÖZ, 10 Haziran 192, s. 209

Paşa hiç kızmamış ve talimata uymuştu. Paşa daha sonra Genelkurmay Başkanlığına bu durumu aşağıdaki satırlarla bildirecektir:

“Bugün (13 Haziran 1921) İstanbul’dan büyük motorla gelen 2.000 sandık top cephanesini halk çok bozuk hava şartlarında kayıkları ile boşalttılar, 80 yaşındaki ihtiyarların (Salih Reis kastediliyor) fedakârlıkları tarafımdan takdir edilmekle birlikte halkın alakasını arttırmak için tarafınızdan da takdir edilmesini, 9 Haziran günü Yunan gemilerinin bombardımanı sırasında Yarbaşında bulunan yegâne barınakları delik deşik olmuştur, barınak ve kayıkçılara para gönderilmesini” arz ederim.

İnebolu’nun Kurtuluş Savaşımız sırasında göstermiş olduğu fedakârlık ve kahramanlık, TBMM’nin 99. oturumunun I. Celsesi ile 2107 numaralı belge ile “İnebolu Mavnacılar Loncasına bir kıta beyaz şeritli İstiklal Madalyası verilmek” suretiyle ödüllendirilmiş, 16 Mayıs 1921’te İnebolu’da yapılan bir törenle de bu madalya kahraman sahiplerine teslim edilmişti.

Ulu Önder Atatürk 26 Ağustos 1925 Çarşamba günü İnebolu’yu ziyaret ettiği gün Belediye Başkanlığı binasında heyetleri kabul ederken Kayıkçılar Kâhyası İlyas Kaptan ve beraberindeki heyete (Denizciler Grubuna) ifade buyurdıkları şu sözler İnebolu’nun Kurtuluş Savaşı’ndaki kahramanlığını özetlemektedir.<sup>219</sup>

“Sizlerin hizmetlerini öteden beri takdir ederim. Her zaman ve her konuda yurt emrinde bulunacağınıza inanıyorum.

## SAMSUN’UN BOMBARDIMANI

(7 Haziran 1922)

### GİRİŞ

Kurtuluş Savaşı’mızda Samsun’un ayrı bir yeri vardır. Karadeniz bölgesindeki karışıklığı gidermek üzere 9. Ordu kıtaatı müfettişi olarak Bandırma vapuruyla 19 Mayıs 1919’da Samsun’a gelen Mustafa Kemal Paşa<sup>220</sup> Milli Mücadelemizi buradan başlatmıştı<sup>221</sup>.

Osmanlı dönemindeki mevcut idari yapının gereği Karadeniz’deki tüm limanlar ile bölgedeki askeri gemiler “Samsun Merkez Liman Başkanlığı ve Deniz

219 ATASE 1/4297, G. 2, K/S. 995, Dos. 18, F. 16 Dip. 17 (13 Haziran 1921) Hüsni AÇIKSÖZ, “İstiklal Harbinde Kastamonu” Kastamonu 1933, Muhittin Paşa’nın bu olayı İnebolu Yılığında İnebolu dosyasında daha geniş biçimde anlatılmaktadır.

220 9.Ordu Komutanlığı Harbiye Nezaretinin 3 Nisan 1919 günü ve 1961 sayılı emirleri ile kaldırılmış, aynı nezaretin 7 Haziran 1919 günü ve 3426 sayılı emri ile 3. Ordu Müfettişliğine döndürülmüştür. Emrindeki 3. ve 15. Kolordu Komutanlıklarının varlıklarını Kurtuluş Savaşı sonuna kadar korudukları bu komutanlık başlangıç döneminde Milli Mücadelenin temeli olmuştur. Diğer taraftan Mustafa Kemal Paşanın Anadolu’ya gelişinin ilk günlerinde yazışmalarında 9. Ordu Müfettişi ibaresi kullandığı anlaşılmaktadır. Esasen Mustafa Kemal 9. Ordu kıtaatı yani bu ordunun bağlı birliklerinin müfettişidir. (TİH, II.Cilt Batı Cephe I. Kısım. 3b. Ankara, 1999, S. 87 ve devamı, Kazım KARABEKİR, “İstiklal Harbimiz”, İstanbul 1988, S. 29, 30, 33).

221 Mustafa Kemal Paşa 19 Mayıs 1919’da Samsun’a gelişinden sonra 25 Mayıs’ta Havza’ya, 13 Haziran’da Amasra’ya ve 3 Temmuz’da Erzurum’a geçerek Kurtuluş Savaşımızı örgütler ve yönlendirir. 21 – 22 Haziran’da yayınladığı Amasra Genelgesi ile Kurtuluş Savaşımızın temel esaslarını da belirleyecektir. O’nun tarafından hazırlanmaya TBMM’de sunulan NUTUK 19 Mayıs 1919 tarihindeki ülkenin durumunun anlatılması ile başladığı gibi İngiltere Kralı Edward VII.’nin İstanbul’u ziyaretlerinde doğum tarihi olarak 19 Mayıs 1881 tarihini belirtmektedir.

Komodorluğu"na bağlı idi. Kurtuluş Savaşı sırasında bu usul devam etmiştir<sup>222</sup>. Öte yandan mütarekenin 6. maddesi gereğince Osmanlı Donanması "Haliç'te enterne" olmuştu. Kıyılarımızdaki emniyet ve güvenlik hizmetleri için küçük tonajlı gemiler Karadeniz, Marmarave Ege'de görevlendirilebiliyordu. Aydınreis ve Preveze gambotları Karadeniz'de Samsun Merkez Liman Reisliği ve Deniz Komodorluğu emrine gönderilmişti.<sup>223</sup> Bu dönemde Samsun Merkez Liman Reisi ve Deniz Komodoru Gv. Yb. Ahmet Halis (ERÜLKEN) Bey idi.<sup>224</sup> Halis Bey aynı zamanda Samsun'da kurulan Ganaimi Bahriye Mahkemesi ile Divan-ı Harp Mahkemesi'nde başkanlık/savcılık gibi görevler yapmıştı.<sup>225</sup> Bunun yanında denizci personelin eğitimine ilişkin olarak Samsun'da subaylar ve erler için iki ayrı kurum açılmıştı. Subaylar için açılan kurum (Deniz Harp Okulu) 28 Mart-25 Eylül 1921 tarihleri arasında faaliyet göstermişti. Deniz Harp Okulu'nda 23 teğmen ile 1 son sınıf öğrencisi eğitim görmüştü.<sup>226</sup> Er eğitimi için açılan Efradı Cedide (Er eğitim) Komutanlığı, Kurtuluş Savaşı boyunca faaliyet göstermişti. Burada eğitim gören 1026 er, Kurtuluş Savaşı boyunca özellikle Karadeniz bölgesinde faaliyet gösteren gemi veya teknelerde görev almışlardı. 10 Temmuz 1920'de Milli Müdafaa Vekaleti'ne bağlı olarak kurulan ve tüm deniz faaliyetlerimizin yürütülmesinden sorumlu "Umuru Bahriye Müdürlüğü"nün 6. şubesi sağlık (sıhhiye) işlevleriyle yükümlüyü.<sup>227</sup> Başında Deniz Tabip Alb. Fuat Bey bulunmaktaydı. Ankara Hükümeti'ne bağlı "Deniz Gücü" çoğunlukla Karadeniz'de bulunduğundan Sıhhiye Müfettişi Samsun'da bulundurulmuştu. Fuat Bey "Sıhhiye Müfettişi" göreviyle savaş sonuna kadar Samsun'da bulunmuştu.

Samsun'da bir de 12 Temmuz 1920'de yayına başlayan Hilal adlı gazete yayınlanıyordu. Gazete Milli Mücadele yanlısı olduğundan Büyük Millet Meclisi tarafından destekleniyordu<sup>228</sup>. Kısacası Samsun, Milli Mücadelemiz için stratejik bir bölge ve liman özelliğinde idi.

Kurtuluş Savaşı'nda teşkil olunan Anadolu donanması iki gambot (üzerlerinde sadece 47 mm.lik topları vardır). 4 nakliye gemisi ve 30 küçük tonajlı gemiden oluşuyordu. Bu küçük donanma, Karadeniz Harekât alanında nakliyat, kıyıların korunması ve düşman gemilerinin kontrol ve/veya ele geçirilmesi gibi ağır görevler

222 Deniz Ticaretimiz İktisat Vekaleti Yayını İst. 1926 S. 40-45.

223 26 Şubat 1919 tarihinde gönderilen Aydınreis ve Preveze gambotları daha sonra Ankara Hükümet tarafına geçeceklerdir. T.İ.H. C.V Ankara 1964. s. 11, 17-19.

224 Gv. Yb. Ahmet Halis ERÜLKEN Kurtuluş Savaşı boyunca Samsun Merkez Limanı Reisi ve Deniz Komodoru olarak görevini sürdürmüştür. Atatürk'e son derece bağlı bir subaydır. Fahri ÇOKER "Deniz Harp Okulumuz" Ankara 1994 II - 40; Deniz Müzesi Zabitan Sicil dosyası Ahmet Halis (1901 çıkışlı) dosyası.

225 Deniz Harp Hukuku gereğince düşman veya tarafsız ticaret gemilerinin yükü, yolcuları ve faaliyetleri kontrol edildiği gibi bunlara el konulabilir. Konuyla ilgili davalar Başkomutanlık tarafından teşkil olunan "Ganaimi Bahriye Mahkemeleri", tarafından görüşülmektedir. (Sevin TOLUNER, "Milletlerarası Hukuk Dersleri" İstanbul 1979; 18 Temmuz 1940 tarihinde çıkan 3849 sayılı Denizde Zapt ve Müsadere konusu aynı hususları içermektedir).

226 Mithat İŞİN, "İstiklal Harbi Deniz Cephesi" İstanbul 1946 s. 41; TİH, CV. s. 32; Ahmet Rasim'in Genelkurmay Harp Tarihi Encümenine verdiği 24 Mart 1942 tarihli rapor Sabahattin ÖZEL, "Milli Mücadelede Trabzon" Ankara 1991 s. 116

227 TBMM'nin toplanmasına (23 Nisan 1920) müteakip 2 Mayıs'ta ilk icra vekilleri teşkil olunur. 10 Temmuz'da M.M. V'ne bağlı olarak Yzb. Şevket (DORUKER)'in müdüriyetinde "Umum Bahriye Müdürlüğü" kurulmuştu. Emin YAKITAL, "İstiklal Harbinde Deniz faaliyetleri", (Deniz Harp Akademisi Yayını) 1980, s. 14.

228 Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA) Kutu 3 Dosya 30, Ev.12, (1061 sayılı kararname).

yapmıştı. Bunun yanında bölgede “Rum Pontus Devletini” kurmak isteyen Osmanlı Rum vatandaşlarının da ayrılıkçı ve hatta eşkıyalık/kaçakçılık faaliyetleri Milli Mücadeleye zarar veriyordu. Milli Hükümetçe bu hususta büyük gayretler sarf edilmişti<sup>229</sup>. Bu maksatla Temmuz 1920’de “Samsun Bahriye Müfrezesi” kurulmuş daha sonra bu birlik Umuru Bahriye Müdürlüğüne bağlanmıştı. Bahriye Müfrezesi başlangıçta bölgeden sorumlu XV. Tümen Komutanlığı bünyesinde teşkil olunmuştu. Bahriye Müfrezesi’nin, görev ağırlığı denizden çok bölgedeki Rum Pontus çeteleri ile mücadeleye yönelik olmuştu<sup>230</sup>.

Kurtuluş Savaşımızın başlangıç döneminde Doğu Cephesi’nde başarıyla yapılan “Kara Harekâtı” ile Ermeni ve Gürcü kuvvetleri yenilerek bugünkü sınırlarımız belirlenmişti<sup>231</sup>. Bu suretle Doğu Cephesi rahatlamış, burada bazı birliklerin (3 ve 12. tümenler) Batı Cephesine nakli mümkün olmuştu. Bu birlikler Trabzon ve/veya Hopa’dan alınıp deniz yolu ile Doğu Karadeniz limanlarına intikal ettirilmiştir. Bir başka anlatıyla Hopa’dan Akçeşehir (Akçakoca)’e kadar olan kıyılarımız da yani Orta ve Doğu Karadeniz kıyılarında yapılmıştı<sup>232</sup>.

Kara harekâtımızın durumuna bağlı olarak Yunan savaş gemilerinin kontrol ve tacizlerini sıklaştırdıkları Karadeniz harekât alanında Batı Cephesinin desteklenmesine yönelik “Deniz Nakliyatı” savaş boyunca kesintisiz biçimde devam ederken, diğer deniz harekât türlerinden olan, düşman gemilerinin zapt ve müsadere edilmesi de başarıyla uygulanmıştı. Cumhuriyet Türkiye’sinin ilk donanması olan Anadolu Donanması unsurlarının pek çoğu “Zapt ve Müsadere” ile oluşturulmuştur<sup>233</sup>.

Anadolu Donanmasına kazandırılan gemilerden birisi de Trabzon şilebi idi. Doğu Karadeniz’deki Novorosisky limanından Pire’ye gitmekte olan Yunan bandıralı

229 Karadeniz kıyısındaki Pontus Medeniyetine ait bilgiler M.Ö.281 yılına kadar gitmekle beraber bu devletin Bizans (Roma) İmparatorluğu’na katılması 1203 yılında gerçekleşir. Fatih Sultan Mehmet 1461 yılında Trabzon’u fethetmekle bu devletin varlığına son verir. Ancak 19.Yüzyılda Milliyetçilik Akımlarının bahane edilmesiyle tekrardan Rum Pontus Devletinin kurulmasına çalışılır. Kurtuluş Savaşımızda 25.000’e kadar çıkan silahlı güçleriyle Türk Ordusuna (Merkez Ordu) büyük gayret sarf ettirmişlerdir. (TİH, VI.Cilt “İstiklal Harbinde Ayaklanmalar”, Ankara 1974 s. 280-292; ATASE, 1/4282, Dolap 46, Göz. 4, Kls. 2485. Dos.100 F. 20/12, ATASE (yeni sistem).

| Sıra | Kutu | Gömlek |
|------|------|--------|
| 2284 | 15   | 86     |
| 2304 | 15   | 87     |
| 2352 | 15   | 90     |

230 Mustafa Kemal Paşa Samsun’a çıkışının onuncu gününde 29 Mayıs 1919’da Havza’dan Sivas’ta bulunan 3. Kolordu K. Rafet (BELE), Erzurum’da bulunan 15. Kolordu K. Kazım (KARABEKİR), ve Ankara’da bulunan 20. Kolordu K. Ali Fuat (CEBESOY)’a Karadeniz kıyılarına olabilecek tehditleri ve Rum Pontus tehlikesini belirterek, mevcut silahlı kuvvetlere Türk köylülerinin de katılması gibi tedbirleri belirtir. (TİH. II. Cilt I. Kıs. Ankara 1919 s. 90) Samsun Bahriye Müfrezesi Ağustos 1920’de XV. Tümen K.lığı bağlı 38. P.Alayının Karagahında kurulmuş, ilk personeli Rusya’ya gönderilen Preveze gambotunun mürettebatı olmuştur. Erol MÜTERCİMLER, “Kurtuluş Savaşında Denizden Gelen Destek”, İstanbul 1992, s. 89-99. Ahmet RASİM’in 24 Mart 1942’de Harp Tarihi Encümenine verdiği rapor (ATASE’deki Kaydı 23 Mart 1942 Tarihi ve 52184 sayı).

231 Doğu vilayetlerinde 9 Haziran 1920’de başlatılan seferberlik ve 28 Eylül’de başlatılan ileri hareket ile 30 Kasım’da Kars kurtarılmış. 3 Aralık 1920’de yapılan Gümrü Antlaşması (TBMM’nin İlk Antlaşmasıdır) ile Kars ve Igdır; Gürcistan’a verilen nota ile Artvin ve Ardahan Misaki Milli Hudutlarına katıldı. (K. KARABEKİR, “İstiklal Harbimiz”, İst. 1988 s. 870 ve devamı).

232 Mondros Mütarekesi ile birlikte İstanbul’da enterne edilen Osmanlı silah ve mühimmatları ile Rusya’da mevcut olanların Batı Cephesine nakli için en uygun yol “Deniz Yolu” idi. Ruslarla yapılan 24 Ağustos 1920 tarihli yardım antlaşmasından sonra Doğu Karadeniz Limanlarından Trabzon’a malzeme alışı hızlanmıştır. (Stefanos Yerasimos, “Türk-Sovyet ilişkileri”, İst. 1979, s. 150-173.

233 Kurtuluş Savaşı sırasında Karadeniz’de 26, Marmara ve Ege’de 10 gemi/tekne Ankara Hükümetince hizmet vermiş olup bunlardan 31’i Zapt ve Müsadere veya Tekalifi Milliye emirlerine göre temin edilmiştir. (T.İ.H. C.V s. 215-218)

1200 tonluk Enosis şilebi, 2 motorgambot tarafından 27/28 Nisan 1922 gecesi zapt ve müsadere edilmiş, Trabzon'a getirilmişti. Burada bayrak değiştirilmiş ve "Trabzon" adıyla Türk Donanması'na kazandırılmıştı<sup>234</sup>. Bu durum Yunan Donanması'nı şaşkına çevirmişti. Bu olaydan sonra Karadeniz ve Marmara'da sefer yapan ticaret gemilerimize taciz hareketlerinde bulunarak hırslarını almak istemişlerdi<sup>235</sup>. Samsun bombardımanının ana sebeplerinden birisi bu olaydı.

Öte yandan Samsun Karadeniz'deki üç ana limandan (diğerleri Trabzon ve İnebolu) biri olduğu gibi 19. Yüzyılda başlayan Pontuşçuluk hareketinin de merkezi durumunda idi. TBMM pek çok azınlığın ve yabancı uyruklunun bulunduğu bu şehre ayrı bir önem veriyordu. Diğer taraftan Mayıs 1922 sonu itibari ile Yunan Orduları Başkomutanı Korgeneral Papulas görevden alınmış, yerine General Hacı Anesti atanmıştı. Büyük Taarruz'a hazırlanan Türk kuvvetlerinin "Gözünü korkutmak" hevesi de yatan Samsun bombardımanı işte bu stratejik düşüncelerden hareketle planlanmıştı.

Bu tarihlerde Samsun Anadolu'nun Karadeniz'e açılan en önemli limanı olduğundan şehirde İtalyan, Fransız ve Amerikan vatandaşları vardı. Rusya ve İstanbul yönünde ticaret yapıyorlardı. Bu bağlamda limanda bu ülkelerin gemileri vardı. Amerikan Donanması ise limanda muhakkak bir muhrip bulunduruyordu. Bombardıman günü limanda 248 borda numaralı USS Sands vardı.

### SAMSUN'UN BOMBALANMASI

Karadeniz Harekât alanındaki her türlü deniz faaliyetimizi önlemeye yönelik olarak, keşif, karakol ve gözetleme faaliyetinde bulunan Yunan filosu 12 ve 29 Eylül 1921 tarihlerinde Samsun limanına girip şehri bombalamak istemişlerdi. Ama ne var ki şehirdeki menfaatlerini düşünen Amerikan muhriplerince engellenmişlerdi.<sup>236</sup> Yunan filosu 7 Haziran 1922 Çarşamba sabahı, Samsun limanı yaklaşıma sularında görülmüşlerdi.<sup>237</sup> Samsun istikametinde ilerleyen Yunan gemileri sabah saat 07:00'de Bafra gözetleme istasyonunca tespit edilmiş ve Samsun'a bildirilmişti. Naxos (Amiral gemisi), Kalkış, Averof zırhlıları, Panter ve Leon muhripleri, iki yardımcı kruvazör (Kömür taşıyan, üzerlerine silah takılmış ticaret gemileri), 4 mayın tarama gemisi olmak üzere toplam 11 gemiden oluşan Yunan filosu<sup>238</sup> saat 08:00'de Samsun önlerine gelmişti. Limanın mayınlı olduğunu değerlendirerek önce mayın tarama yapmışlar ve kendilerine "temiz kanal" açmışlardı. Daha sonra top menzillerine

234 Enosis Şilebinin Zapt ve Müsadere edilmesi için bkz. ( Emrullah NUTKU, "İstiklal Savaşında Denizciler", Yakın Tarihimiz, C.II, s. 215-217 ve s. 245-247; s. 239-245; Mithat İŞİN "İstiklal Harbi Deniz Cephesi", İstanbul 1946. s. 95-97.

235 Yunanlılar bu olayı içlerine sindirememişler, 6 Mayıs 1922 günü İzmit'e giden İnebolu vapuruna adalar civarında, 9 Mayıs günü Bigadan dönmekte olan Nimet vapuruna el koyarak sefer yaptıramazlar. (Zeki SARIHAN, "Kurtuluş Savaşı Günlüğü" C.IV'den Vakit ve Tercümanı Hakikat Gazeteleri.

236 Celalettin ORHAN, " Askerlik Hatıralarım" İst.1982,s.136; Emrullah NUTKU, "İstiklal Savaşında Denizciler", Yakın Tarihimiz, C.I.İst.1961.s.25

237 Kemalettin BOZKURT "İstiklal Savaşı Hatıraları",Deniz Mecmuası, sayı 368,İstanbul 1943,s.25;Türk İstiklal Harbi C.V Ankara 1964,s.87

238 Mithat İŞİN, "İstiklal Harbi Deniz Cephesi" İstanbul 1946.s.99,Kemalettin BOZKURT, a.g.m; Orhan DURU, "Amerikan Gizli Belgeleriyle Türkiye'nin Kurtuluş Yılları"(Eser'de bombardıman günü 248 borda numaralı Amerikan Muhribi Komutanı R.H GHORMEY'in günlüğü vardır)İstanbul 1978 s.173

göre, kıyıya en yakına mayın arama gemileri, en uzağa zırhlılar olmak üzere sırayla demirlemişlerdi.<sup>239</sup>

Bu saatlerde limanda Fransız ve İtalyan bandıralı iki ticaret gemisi ile 248 borda numaralı ve U.S.S Sands adlı Amerikan savaş gemisi bulunmakta idi.<sup>240</sup>

Saat 10:30'da Amiral gemisi Naxos'dan indirilen bir motorlu tekne, doğruca Amerikan muhribine gitmişti. Bir müddet sonra Naxos'un teknesi geri dönerken Amerikan muhribinin teknesi kıyıya gelmişti.<sup>241</sup>

Amerikan savaş gemisinin komutanı R. H. GHORMLEY elinde bir zarf ile Samsun Merkez Liman Reisliğine gelmiş Samsun Mutasarrıfı Faik Bey ve Garnizon Komutanı XV. Tümen K. Kur. Yarbay Cemil Cahit (Orgeneral TOYDEMİR) Bey ile görüşme talep etmişti Samsun Merkez Liman Reisi Yb. A. Halis (ERÜLKEN), Ghormley'in yanına bir Ütgm. ve 4 deniz eri vererek Samsun Mutasarrıflığına göndermişti. Amerikan Subayının teslim ettiği zarfta, Naxos zırhlısı Komutanı Dz. Alb. VRİACOS'un Yunan Kraliyet Filosu adına imzaladığı şu bildirge bulunuyordu.<sup>242</sup>

1- Yunan hükümeti Samsun şehrini bir askeri deniz üssü haline getirildiğini tespit etmiştir.

2- Bu vaziyet karşısında ve devletler hukuku bakımından şehir artık bir açık şehir halinden çıkmıştır.

3- Samsun'da mevcut olduğu bilinen cephane ve harp malzemesi, Yunan Filo Komutanlığı'nın sahile çıkaracağı uzman bir askeri heyet tarafından imha/kullanılmaz hale getirilecektir

4- Bu notaya saat 12:00'a kadar cevap verilmediği veya bu vakte kadar geçecek zaman içinde şehirde askeri nakliyat tespit edildiği takdirde şehir bombardıman edilecektir.

5- Bombardımandan önce saat 11:50'de Averof zırhlısından bir kurusıkı ihtar topu atılacak, bu atışa rağmen notaya olumlu cevap görülmediği takdirde saat 12:00'da bombardımana başlanılacaktır.

6- Bildiri ile birlikte ikinci Lahey Konferansının ikinci maddesinin bir kopyası da gönderilmiştir.<sup>243</sup>

Ghormley yukarıda mahiyeti belirtilen bildirgeyi telgrafhanede bulunduğu Mutasarrıf Faik Bey ile Garnizon Komutanı Alb. Cemil Cahit (TOYDEMİR) Bey'e vermişti.

239 Yunan Filosunun top menzilli 14 ile 6 km arasında değişmektedir. gemiler limanın su derinliğine göre ve top menzillerine göre yerleştirilmiştir. T.İ.H.C.V.s.229-230

240 Samsun Belediyesi, "Bütün Yönleriyle Samsun", Samsun 1977.s.16

241 Mithat IŞIN, a.g.e.s 98-99 K.K.BOZKURT, a.g.m T.İ.H.C.V 87-88 Samsun Belediyesi a.g.e.s.17-18, Cemil Cahit (TOYDEMİR) Bey aynı zamanda Amasya'daki 5. Tümen Komutanıdır. İsmet GÖRGÜLÜ, "On Yıllık Harbin Kadrosu", Ankara 1993 s.199-200

242 Rahmi DOĞANAY, "Milli Mücadele Samsun'un önemi ve Samsunun Bombardımanı " "Prof. Dr. Bayram KODAMAN'A Armağan, Samsun 1993.s.52"

243 Orhan DURU.169-170

Samsun mutasarrıflığı ve Garnizon Komutanlığı notayı alır almaz durumu telgrafla Ankara'ya TBMM'ye bildirmişti. Hemen sonra şehrin savunulmasına ilişkin önlemler alınmaya başlanmıştı. Samsun'un kıyılarında müsait olan plajlarının XV. Tümen, tarafından, şehrin denize bakan Samsun iskelesinin Samsun Bahriye Müfrezesi tarafından savunulmasına karar verilmişti.<sup>244</sup> Preveze gambotundan çıkartılıp kamyon üzerine takılan 2 adet 47 mm.lik toplar ile meydana getirilen seyyar (mobil) batarya, Kadıköy tepesinde bulunan ve XV. Tümene ait 4 adet 75 mm.lik sabit top bataryası bu savunma harekâtını desteklemekte idi. Şehirde teşkil olunan milli güçler kentte bulunan Amerikan, İtalyan uyruklu kişiler ile yerli Rumların kontrolü için görevlendirilmişti.<sup>245</sup> Yabancıların ve Rumların şehrin dışına çıkmaları engellenmişti.

Amerikan savaş gemisi U.S.S Sands komutanı R. H GHORMLEY mutasarrıftan, şehirdeki Amerikalılar'ın gemilerine gönderilmelerini veya kendileri tarafından bombardımanın tesirinden uzak bir yere götürmek talebinde bulunmuştu. Şehrin mülki ve askeri erkânı, durumu Ankara'ya bildirdiklerini, yarım saat içinde cevap geleceğini ifade ederek gerekli izni vermemişlerdi. Kentte 50 kadar İtalyan uyruklu kişiler de vardı. Onlar da aynı sıkıntıyı duymakta idiler. Kısacası Samsun'daki yabancı uyruklulara herhangi bir ayrıcalık yapılmamasına karar verilmişti.<sup>246</sup> Nihayet Ankara'dan gelen direktif paralelinde cevabi nota hazırlanarak (Yunan Filosu Komutanına verilmek üzere) U.S.S. Sands komutanına teslim edilmişti.

Cevabi nota şu şekilde idi;

1. Samsun açık bir şehirdir, devletler hukuku'na göre bombardıman edilemez.
2. Şehir bir deniz üssü değildir, bombardıman edildiğinde doğacak bütün sorumluluklar Yunan hükümetine ait olacaktır.
3. Şehirde bulunan sivil halkın ikametgâhları bombardımana tabi tutulduğu takdirde hükümet (TBMM) karşılık verecektir.

Cevabi Nota Yunan filo komutanlığına ulaştırılırken Samsun'da savunma tedbirleri bilfiil alınmaya başlanıyordu. TBMM cevabi notanın ardından Samsun Merkez ilçesinde 15 günlük sıkı yönetim ilan etmişti.<sup>247</sup>

Yunan Komutanı, gelen cevabı okuduktan sonra şehri bombardıman edeceklerini bildirerek Amerikan subayının Naksostan gemisine dönmesini ve gemilerinin daha açığa demirlemesini istemişti. Bu arada limanda demirli vaziyette bulunan Fransız ve İtalyan ticaret gemilerine bölgeden ayrılmaları bildirilmişti. Liman yavaş yavaş boşalıyor ve Yunan savaş gemilerinin kontrolüne geçiyordu. Bombardıman Saat

244 Türk İstiklal Harbi 2C VI.kıs.1.Kitap Ankara 1994 s.291-292;K.BOZKURT.a.g.m 54

245 "Türk İstiklal Harbi" C.Vs 17-19;21 H.T.V.D Belge No 192

246 Samsun Belediyesi, a.g.e.s 17-18.Laurence Evans, "Türkiye'nin Paylaşılması" (1914-1924) İstanbul,1972s.339

247 Kemalettin BİZKURT a.g.m.s.26,Orhan DURU,a.g.e.172

15:02'de başladı, önce kıyıya yakın muhripler (Panter ve Leon) hemen sonra diğer gemiler atışa başladılar.<sup>248</sup> Bombardıman saat 19:00'a kadar devam etti. Yunan filosu bombardıman sırasında 548 mermi atmıştı. Türk topçularının karşı atışları saat 15:32'de başlamıştı. Kadıköy tepesindeki 75 mm.lik 4 top ve şehir iskelesinin arkasında (Tren Yolunda) bir kamyon üzerinde bulunan 47 mm.lik iki top ile Yunan gemilerine 25 mermi atılmıştı. Atılan mermiler Amerikan savaş gemisinin ve Yunan muhriplerinin çok yakınlarına düşmesine rağmen onlara bir zarar vermemişti. Ancak Yunan Filosu Komutanı bu atışlardan şehrin silahlandırıldığı sonucunu çıkartmıştı. Yakınlarına mermi düşen Amerikan muhribi demir alarak daha batıya demirlemişti.

Bu arada USS Sands Komutanı bölgedeki diğer Amerikan savaş gemisine (USS Sturevant) telsizle durumu bildirerek bölgeye gelmesini istemişti. Karadan atılan top mermilerinin menzilinde bulunan Panther ve Leon muhripleri de demir yerlerini değiştirmişlerdi.<sup>249</sup> Saat 19:00'da bombardımanı kesen Yunan Filosu saat 19:30'da doğu ve batı istikametinde ikiye ayrılarak bölgeyi terk etmişti. Yunan gemilerinin bölgeden ayrılmasının ardından U.S.S Sands tekrar Samsun limanına gelerek saat 20:07'de demir atmıştı. Gemi Komutanı R. H. GHORMLEY yanında sağlık personeli olduğu halde saat 21:00'da karaya çıkmıştı. (Mevsim yaz olduğundan henüz etraf aydınlıktır). Bu sırada belediyenin yanında bulunan petrol depoları hala yanmakta idi.<sup>250</sup>

## BOMBARDİMANDAN SONRA

Amerikan gemi komutanının gözlemlerine göre şehirde hiçbir karışıklık (panik) göze çarpmamakta idi. Yerli halk kahvelerde sakin bir şekilde oturmakta idi. Mutasarrıf kendisini limandan bir arabayla aldırılmıştı. Valilik binasına geldiğinde, şehrin mülki ve askeri erkânının son derece sakin biçimde ve bahçede oturduklarını görmüştü. Kendisine şehrin bombardımandan gördüğü zararı içeren listeyi vermişlerdi.

Buna göre;<sup>251</sup>

Valilik binası oturulmayacak haldedir.

Rum papazına ait evin bir duvarı yıkılmıştır.

Rum Doktor Churchi'nin evinin duvarları ve pencere camları tahrip olmuştur.

Alston mağazasının bir duvarı yıkılmıştır.

Rum Yanko'nun eşine ait bir ev yıkılmıştır.

248 BCA,Kutu 5 Dosya 17,Ev.20

249 Emrullah NUTKU, "İstiklal Savaşında Denizciler", Yakın Tarihimiz, C.IV, İstanbul 1962 s. 80 – 81, Samsun Belediyesi a.g.e s. 18

250 Orhan DURU, a.g.e s. 173, Kemalettin BOZKURT a.g.m s. 26

251 HTVD. Belge No. 1351 (59 sayılı belge) meydana gelen zararlarla ilgili olarak; Kemalettin BOZKURT, Mithat İŞİN, Emrullah NUTKU ve Türk İstiklal Harbinin verdikleri listeler yerine Amerikan muhribi (U.S.S Sands) Komutanının listesini buraya koyduk. Ancak yazar belediyenin malı demektir, Listede olmasına karşın Amerikalı ve Hollandalı tüccarlarına ait bütün yangınlarına ait bilgiler M. İŞİN'da nakledilmiştir.

Elizabeth İkatralou'ya ait bir ev yıkılmıştır.

Rum Eleniko'ya ait bir ev yıkılmıştır.

Zekeriya Bey'e ait 2 ya da üç ev yıkılmıştır.

Türklere ait 19 ev bir miktar tahrip olmuştur.

Ermeni kilisesinin yakınında Türklere ait 23 ev yıkılmıştır.

Ermeni kilisesindeki bir oda tahrip görmüştür.

Rıhtımdaki nöbetçi evi yıkılmıştır.

Gümrük rıhtımındaki iki küçük yapı yıkılmıştır.

19 mavna hasar görmüştür. Onarmak için 1500 lira gerekmektedir.

Ermeni yetimhanesinde bir oda yıkılmıştır.

Belediyeye ait bir motorun bir bölümü hasar görmüştür.

Yerli tüccarlara ait malların bulunduğu gümrük binası yakınındaki depo kısmen yıkılmıştır.

Rum Andevololu'ya ait mağaza yıkılmıştır. Zarar 30.000 liradır.

Petrol deposunda yanan mallar ise şunlardır; 9.496 teneke Amerikan gazyacı, 19.800 teneke Rus gazyacı, 41.700 teneke ticari gazyacı, 6.000 kilo Rus benzini, 33.000 kilo benzin Samsun Belediyesine ait 38.368 kilo ticari benzin.

Amerikalı ve Hollandalı tüccarlara ait tütün depoları halen yanmaktadır.

Limanda bazı küçük tonajlı Türk tekneleri batmıştır.

İnsan zayıtı ise şöyle idi; 4 kişi ölü, 3 yaralı, (Hepsi Türk)<sup>252</sup> 4 şehit Samsun Bahriye Müfrezesinde bulunan Efradı Cedide (Er Eğitim Birliği)'de talim gören ancak sağlık nedeniyle istirahatlı erlerdi.

U.S.S Sands Komutanı saat 22:00'da gemiye dönmüştü. 22:15'de diğer Amerikan muhribi U.S.S Sturtevant gelmişti. Gemi Komutanı Sturtevant'a U.S.S Sands'ten şu rapor verilmişti.<sup>253</sup>

"Bombardıman saat 19:00'da durdu. Yunanlılar saat 19:30'da çekildiler. Saat 21:00'de kente çıktım. Kent tamamen sakin. Amerikalılar güvenlik altında. Lütfen tütün kumpanyalarına, Yakınoğu Yardım Örgütüne bildiriniz. Alston'un mağazası iki isabet almış, belediyenin yanındaki petrol deposu yanmıştır. Bunun dışında Amerikalıların bir kaybı yoktur, Belediye deposunda 9.496 teneke Amerikan gazyacı bulunuyordu. Valilik binası yıkıldı. Ayrıca Türk ve Rumlara ait 50 kadar ev isabet aldı. Dört Türk öldü, üç Türk yaralandı. Yunanlılara aşağı yukarı 548 atış yaptılar.

252 Kemalettin BOZKURT ayrıca Ermeni Yetimhanesinde 3 çocuğunda öldüğünü belirtmektedir. Yaptığımız araştırmalarda şehit 4 erle ilgili başkaca bilgi bulamadık. Milli Savunma Başkanlığının 1999'da yayınladığı 5 ciltlik Şehitler Dosyasında bu kişilerin adı bulunmamaktadır.

253 Samsun Belediyesi a.g.e.s. 22

Türkler de 25 atışla karşılık verdiler. Durumu gözetlemek için perşembe öğleye kadar burada kalacağım. Gerekirse daha da uzun kalabilirim”.

Samsun limanında istasyonier görevini almaya gelen U.S.S Sturtevant'ın subayları U.S.S Sands'a gelerek durumu görüşmüşlerdi. Amerikan savaş gemisi Yunan filosunun limana tekrar gelebileceğini değerlendirerek her iki geminin bir gün daha bölgede kalmasına karar vermişlerdi. Ancak Yunan gemileri bölgeye bir daha gelmemişti.<sup>254</sup>

8 Haziran 1922 Perşembe sabahı'nın olaysız geçmesi üzerine U.S.S Sands komutanı, nöbeti teslim ettiği U.S.S. Sturevant Komutanı Haas ile birlikte şehirde tekrar dolaşmıştı. Gerekli bilgileri aldıktan sonra nöbeti U.S.S. Sturevant'a teslim ederek bölgeden ayrılmıştı. 8 Haziran günü kentte her şey sakin olmasına karşılık petrol ve tütün depolarının yangını hala devam ediyordu. Amerikan gemisi İstanbul'a döndüğünde bombardıman sırasında şehirde bulunan Amerikalıların bölgeden ayrılmalarına “sıkıyönetim nedeniyle” izin verilmeyeceğine ait Samsun mutasarrıflığının yazısını ilgililere vermişti.<sup>255</sup> Bunun üzerine Amiral Bristol Ankara'yı uyarmıştı. Bununla beraber Yunanlıları kınadığını da belirtmişti. Daha sonra (24 Ağustos 1922'de) TBMM'nin İstanbul temsilcisi ve Türk Kızılay Başkanı Hamit Bey kendisine “ileride olacak bir bombardıman durumunda Amerikalıların şehirden ayrılabilceğini” bildirmişti.

Sovyetler Birliği Samsun'da yanan akaryakıtları nedeniyle Yunan hükümetini İtilaf Devletleri nezdinde 19 Temmuz 1922 tarihli notasıyla protesto etmişti. Sovyet Dışişleri Komiseri Karahan, bununla kalmamış, Yunanlıların muhtelif limanlarda bulunan teknelerine el koymuştu. Yunanlılar daha sonra Rusların yanan akaryakıtları ile Amerikalıların yanan tütünlerinin bedellerini ödemişlerdi.<sup>256</sup> Bombardıman, Genelkurmay Başkanlığı tarafından 7 ve 13 Haziran tarihlerinde Batı cephesi komutanlığına bildirmişti. Genel Kurmay Başkanlığı, Yunanistan Halkı'na moral vermek üzere yapıldığını değerlendirirken, Yunan kuvvetleri'nin Batı cephesi'nin deniz ucundan -Ege kıyılarından-herhangi bir saldırıya geçebileceğini bildiriyordu. Garp cephesi K.İsmet (İNÖNÜ) Paşa bu değerlendirmeyi 1 ve 2.Ordu K.lığına iletmişti.<sup>257</sup>

Nitekim Yunanlılar Samsun'a yaptıkları bombardımandan bir hafta sonra (16 Haziran 1922) Ege denizi kıyılarında Büyük Menderes nehri ağzının güneyini (Yoran bucağı) bombardıman ettikleri gibi karaya asker de çıkartıp “kıyı gözetleme postası” erlerinden üçünü şehit etmişlerdi.<sup>258</sup> Yunanlıların kıyılarıımıza yaptıkları son tacizi bu olay olmuştur.

254 Lourence Evans, a.g.e s. 340; Rahmi DOĞANAY, a.g.e s. 57-58

255 Nota'nın içeriği 27 Temmuz 1922 Tarihli Hakimiyeti Milliye Gazetesinde yayınlanmıştır. (M. İŞİN s. 108)

256 Kemalettin BOZKURT, a.g.m s. 26-27, Rahmi DOĞANAY, a.g.m s. 45

257 Metin ATAÇ , “İstiklal Harbi'nde Bahriyemiz” Dz.K.K.lığı yayını.Ank.2003.s.134-135 (Orijinal belgenin Osmanlı ve Türkçe vardır)

258 Zeki SARIHAN, “Kurtuluş Savaşı Günlüğü” C.IV, Ankara 1996,s.465-469

Samsun bombardımanı, Yunanlıların gerek can kaybı ve gerekse maddi hasar yönünden limanlarımıza vermiş oldukları zararların en büyüğü ve sonucusudur. Bunun yanında Amerikalılarla en gergin siyasi durumlar bu bombardıman sırasında yaşanmıştır. Ancak Yunanlılar bombardımandan hedefledikleri hiçbir sonucu elde edememişlerdir. Samsun halkı bile bombardımandan etkilenmedikleri gibi Batı Cephesi'nin desteklenmesine yönelik "Deniz Nakliyatı" planlandığı gibi devam etmiştir.

Başkumandan Gazi Mustafa Kemal Paşa 18 Haziran 1922 günü İzmit'i ziyareti sırasında kendisine ve misafiri Fransız yazar Claude Farrere'ye verilen yemekte yaptığı konuşmada Samsun bombardımanına değinmişti. O, özetle şöyle demişti;

"Efendiler, düşmanlarımız yalan beyanlarla kutsal mücadelemizi engellemek istiyorlar. Geçen sene İnebolu beş on gün evvel Samsun bombardıman ettirildi. Ülkemizde bulunan azınlıklar Atina kaynaklı olarak ayaklandırılmakta ve ayaklanmaları bu tip deniz bombardımanı ile desteklenmek isteniyor. Bu olaylar düşmanlarımızın ne kadar adi, ne kadar sefil olduğunu göstermektedir. Ancak yapılan bombardımanlar bizim inancımızı ve mücadele azmimizi güçlendirmektedir."<sup>259</sup>

Lozan Barış Antlaşmasından sonra TBMM Samsun bombardımanında zarar görenlere ödemelerde bulunmuştu. Şükran adlı teknesi batan İnebolulu Şaban Reis'e -teknesini askeri nakliyatı kullanıyordu- 7 Ocak 1923'te yayınlanan 2132 sayılı kararname ile 600 lira tahakkuk ettirilmiş, 17 Haziran 1923 günü yayınlanan 2515 sayılı kararnameyle bu miktar ödenmişti.<sup>260</sup>

259 Hakimiyeti Milliye 20 Haziran 1922 (konuşmanın tamamı gazetedir)

260 B C A K. 6 D. 43 E. 12 (2132 sayılı kararname)

**İKİNCİ BÖLÜM**  
**KURTULUŞ SAVAŞI'NDA**  
**KAHRAMAN GEMİLERİMİZ**  
**AYDINREİS VE PREVEZE GAMBOTLARI**



## AYDINREİS VE PREVEZE GAMBOTLARI

Günümüzde deniz ve denizcilik ayrı birer kavramlardır. Bu iki kavramın değerlendirilmesi insan faktörüne bağlıdır. Tarihte bazı dönemlerin veya kesitlerin kişi adı ile anılmasının sebebinde bu gerçek vardır. Şurası da bir gerçektir ki, gemiler de tıpkı insanlar gibi bu tarihi kesitlerde/olaylarda yer alırken onun yönünü ve kıymetini etkilerler. Yakın tarihimizde Hamidiye, Yavuz, Sultanhisar, Mahmudiye<sup>261</sup>, gibi pek çok savaş gemilerimiz, bulundukları ortamda olayların akışını değiştiren roller üstlenmişlerdir. Bir başka deyişle bazı gemi adları “Belirli bir tarihi olayı” çağrıştırırlar. Aydınreis ve Preveze gambotları da I. Dünya Savaşı (1914–1918) ile Kurtuluş Savaşı (1919–1922) dönemlerinde bulundukları ortamlar ve üstlendikleri görevler ile denizcilik tarihimizin altın sayfalarında yer almayı hak etmişler, daha da ötesi bu gemilerimiz Kurtuluş Savaşı’nın denizcilik faaliyetlerinin simgeleri olmuşlardır.

İstanbul Boğazi’ndeki İstinye Tersanesi’ni<sup>262</sup> kurup işleten Fransızlara ait Nazaire Kumpanyası’nın Toulon’da da tersanesi vardı. Osmanlı Bahriye Nezareti 10 Temmuz 1909’da kurulan ve I. Dünya Savaşı sonuna kadar Osmanlı Deniz Gücü’ne büyük katkıları olan Donanma Cemiyeti’nin<sup>263</sup> katkılarıyla, bu tersaneye Nisan 1911’de 7 adet gambot inşası için sipariş vermişti. Nisan 1912’de omurgaları konan gambotların inşaları sırasında Osmanlı Devleti Balkan Savaşı’nı yaşıyordu. Bilindiği gibi savaş sırasında tüm Rumeli toprakları ile birlikte Orta ve Kuzey Ege adaları da kaybedilmişti. Osmanlı Devleti bunu sindiremiyordu. Yunanistan ile Balkan Savaşı’nın barış görüşmeleri yapılırken I. Dünya Savaşı başlamıştı. Dolayısı ile Ege Denizi ve adaların statükosu belirlenememişti, Osmanlı Devleti, Ege adalarını benimsiyordu<sup>264</sup>. Bu adalarda uygulanacak vergi, askerlik, posta hizmetlerine ait padişah iradeleri yayınlanıyordu. Bu nedenle gambotlardan birisinin adı Sakız konmuştu. (I. Dünya Savaşı başlangıcında Osmanlı Donanmasına katılan Alman kruvazörlerinden birinin adının Midilli konmasında da bu düşünce vardır). Diğerlerine Akdeniz’deki hâkimiyet dönemine ait amirallerin veya zaferlerin adları verilmişti<sup>265</sup>. Mart 1914’te

261 Mahmudiye kalyonu Padişah II. Mahmut (1808 – 1839) tarafından Taşkızak (Haliç)’ta inşa ettirilmiş, 1280 kişilik personeli ile o devrin en büyük savaş gemisidir, asıl ününü Kırım Savaşı (1854)’na girmesiyle yapmıştır. (H. Y. ŞEHİSUAROĞLU “*Deniz Tarihimize Ait Makaleler*” İstanbul 1965, s. 201 – 204) Hamidiye kruvazörü Balkan Savaşında Ege Adalarını işgal ederek Osmanlı Donanmasını Çanakkale’den çıkarmayan Yunan Donanmasına mensup Averof Zırhlısı’nı üzerine çekmek üzere (13 Ocak - 6 Eylül 1913) Akdeniz’de Akın Harekatı yapmış, Komutanı Rauf (ORBAY)’a büyük ün sağlamıştır. A. BÜYÜKTUĞRUL “Osmanlı Dz.Harp Tarihi”, C.4 İstanbul 1984, s. 301 - 32. Yavuz zırhlı kruvazörü 24.000 tonluk, olup o dönemin en modern savaş gemisidir. Midilli ile birlikte Osmanlı Donanmasına katılarak Almanya’nın yanında I. Dünya Savaşına girmesine neden olmuşlardır. S. BESBELİ “*I. Dünya Harbinde Türk Harbi*”, Ankara 1976, s. 54–70, Sultanhisar muhribi Marmara’da büyük tehlike oluşturan İtilaf Devletleri Denizaltılarında AE - 2 bordo numaralı İngiliz (Avustralya) denizaltısını 30 Nisan 1915 tarihinde batırmıştır. (Metin içinde anlatılacaktır).

262 İstinye Tersanesi’nin kuruluşu Kırım Savaşına (1854) kadar gider. Fransız Nazaire Kumpanyasının yüzer havuz getirerek faaliyete geçmeleri 1867 yılında başlar, 1938 yılında Millileştirilen Tersane 1991 yılında Pendik’e taşınır. (Deniz Müzesi Def. 68, s. 65-90; Bayram CAMCI “*Türk Deniz Ticaret*” CI İstanbul 1994 s. 239; Atakan GÜL, “*İstinye Tersanesi*”, Tebliğ Tarih Vakfı’nın I. Tarih ve Deniz Sempozyumu 12 - 14 Temmuz 1993.

263 Selahattin ÖZÇELİK “Donanma Cemiyeti” TTK yay. Ank. 2000 s. 15–17.

264 Cevdet KÜÇÜK, “Ege Adalarında Türk Egemenliği”, Ege’de Temel Sorun, Haz. A.KURUMAHMUT, TTK. Ank.1998 s.51–56

265 Preveze 16.yüzyılın ünlü Türk Amiral Barbaros Hayrettin (1467 – 1546)’ın Haçlı Donanmasını yendiği (28 Eylül 1538) limanın adı, Aydınreis O’nun en kıymetli amirallerinden biri, Burak (Barak) Reis II. Beyazıt döneminde (ölüm 1499) ve O’nun emrinde çalışmış ünlü amiralimizdir. Hayati TEZEL, “*Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi*” Cilt I, (I. İstanbul 1973, s. 126–269; Meydan Larus ilgili maddeler.

inşaları tamamlanan Aydınreis, Burakreis, Sakız, Preveze, İsareis, Kemalreis ve Hızırreis adlı gambotların personel, mühimmat ve diğer gereksinimleri Seyrisefain idaresine bağlı, ancak Balkan Savaşından (1912) beri Harbiye Nezareti emrinde olan Reşitpaşa vapuru ile gönderilmişti<sup>266</sup>. Gambotlar her türlü hazırlığını tamamladıktan sonra Reşitpaşa ile birlikte 25 Mayıs 1914'te Toulon'dan ayrılmışlardı. 4500 tonluk deplasman ile o devrin en büyük vapurlarından olan Reşitpaşa ve 7 gambot bir filo görünümü ile Gibraltar (İng) ve Malta (İng) limanlarına ziyarette bulunmuşlar "Sancak" göstermişlerdi.

Bu nedenle İstanbul'a gelmeleri bir aya yakın süre içinde olmuştu. Gambotlar hiç liman yapmadan en geç on günde İstanbul'a gelebilirlerdi Gambotlar Fransa'dan ayrıldıktan 20 gün sonra 13 Haziran 1914 günü Çanakkale'den Marmara'ya girmişlerdi<sup>267</sup>. Marmara kıyılarındaki, Tekirdağ, Mudanya, Erdek ve İzmit'e liman ziyaretleri yapmışlar, daha sonra İstanbul'da 23 Haziran 1914'te yapılan törenle Osmanlı Donanmasına katılmışlardı. Bilindiği gibi bu günler dünya jeopolitik ortamının en sarsıntılı olduğu günlerdi. Nitekim 28 Haziran 1914'te Avusturya, Macaristan Velihtının Saraybosna (Yugoslavya)'da öldürülmesinin ardından I. Dünya Savaşı bilfiil başlamıştı.

Gambotlar çelik iskeletli olup tekneleri ağaç kaplamalı idi. Tekneler Kızıldeniz'de görev yapacaklarından bu tahta gövde planlanmıştı. Her birinin stim üreten iki kazanı vardı ve yakıt olarak kömür kullanılıyordu. 1025 HP gücünde iki makineli İki pervaneli, 503 deplasman ton 54,5x8,2x2,4 m boyutlarında olan bu gemiler 14 Knot (mil/saat) sürat (1915'ten sonra bu sürat 10 knt'a düşürülmüştür) yapabilmekte idi. Üç kazanları olup seyir siaları 2300 mil, yani hiç ikmal yapmadan 75 ton kömürle 7 mil sürat yaparak 14 gün denizde kalabilmekte idiler<sup>268</sup>. (Gambotların inşa olundukları Toulon-İstanbul arası 1650 mildir. Bir başka deyişle hiç ikmal yapmadan 12 mil süratle 6 günde Toulon'dan İstanbul'a gelebilirler). Silah olarak 100 mm.lik ve 47 mm.lik ikişer namlulu iki top, 68 adet 7.65 mm.lik mavzer tüfekleri ile denizaltı savunması için el bombaları mevcuttu. 14'ü subay toplam 75 mürettebatları vardı. İstanbul'a gelişlerini müteakip Preveze, İsareis, Kemalreis Marmara Denizi'nde, Hızırreis İzmir'de diğerleri ise Hudeyde'de bulunan Kızıldeniz Merkez Liman Reisliği ve Deniz Komodorluğu emrine gönderilmişlerdi<sup>269</sup>. Gambotlar 18 Temmuz' da Kızıldeniz Komodorluğu'na katıldılar. Ancak burada fazla kalamadılar.

Osmanlı İmparatorluğu 1 Ağustos 1914'te Almanya ile antlaşma imzalamış, 2 Ağustos'ta seferberlik ilan etmişti. Bu suretle "İttifak Devletleri" tarafında yer

266 Reşitpaşa Vapuru 1900 yılında İngiltere (West India) yapımı, 1911 yılında Donanma Cemiyetince satın alınmıştır. 4448 GRT, 1933 yılında Deniz Kuvvetlerine devredilmiş, 1953 yılında hizmet dışı olmuştur. (Dz. K'leri Lalahan Arşivi, Reşitpaşa Dosyası).

267 Deniz Müzesi Defter No 820 (Aydınreis'in 7 Nisan - 8 Temmuz 1914 tarihli jurnalı); Defter No 1215 (Preveze'nin 14 Nisan - 12 Temmuz 1914 tarihli jurnalı) Def. 690, s. 104-105 (9 Mart 1914) Def. 734, s. 95 (10 Mart 1914).

268 ATASE 1/1 Dlp. 125. Dos. 502-536; B.LANGENSIEPEN.ag.e.s.166; www.geocities.com/turk\_navy/bilgi/aydinreis.htm

269 A. BÜYÜKTUĞRUL, a.g.e s. 369 ve devamı, S. BESBELLİ a.g.e s. 74. Gen Kur. "I. Dünya Harbinde Türk Harbi" C.V, I. Kitap Ankara 1993, s. 73.

almıştı. Karşı tarafı –İtilaf Devletlerini- teşkil eden devletlerden biriside İngiltere idi. Ve Kızıldeniz’de güçlü bir filosu vardı. Bu nedenle (Sakız, Aydınreis, Burakreis, Taşköprü, Malatya, Nevşehir ve Yozgat gambotları ile Beyrut yatı) Marmara Denizi’ne çağrıldılar. Sakız, Aydınreis ve Burakreis gambotları 21 Eylül’de diğerleri ise Kızıldeniz Komodoru Gv. Bnb. Hamit Bey komutasında olarak 27 Ekim’de Çanakkale Boğazı’ndan içeri girdiler<sup>270</sup>. Fransadan gelen gambotlar Marmara veya Çanakkale Boğazı’nda görev alırken diğerleri Karadeniz ‘de deniz nakliyatımızın korunması için görevlendirildiler.

## 1. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI (ÇANAKKALE SAVAŞLARI)

Osmanlı İmparatorluğu I. Dünya Savaşı (1914–1918) sırasında İstanbul’un savunulmasına büyük önem vermişti. Karadeniz’de Rus tehdidini önlemek ve bu harekât alanında deniz kontrolünü sağlayarak Kafkas ve Balkan (Galiçya) cephelerine deniz nakliyatı yapmak üzere donanması ile Karadeniz’de konuşlanmıştı. Yavuz, Midilli, Hamidiye, Mecidiye ve diğer vurucu unsurları Karadeniz’de idi. Osmanlı Donanması’nın bu “Dinamik Unsurları” Rusya’yı Karadeniz’e hapsedmiş, onun 3 Mart 1918’de Brest-Litovsk Antlaşması yaparak saf dışı kalmasını sağlamıştı. Çanakkale Boğazı’nı ise kıyı topçu bataryaları ve mayın silahı(mâniaları) ile korumuştur. Küçük tonajlı savaş gemileri keşif-karakol ile Çanakkale Cephesine yapılacak (Marmara Nakliyatı)nakliyatın korunmasında görevlendirilmiştir. Mayın mâniaları hatta topçu bataryaları daha önce Osmanlı Donanması’nda görev yapan Amiral Gambell ve Amiral Limpus gibi İngiliz subayları tarafından yapıldığından bu savunma hatlarının gizliliği yoktu. Savaş sırasında İngiliz gemileri ve denizaltıları Osmanlı deniz gücüne ve kıyılarına -bu nedenle- büyük zayıatlar verdirmişlerdir.

Marmara Denizi’ne giren İtilaf Devletleri’ne ait denizaltılar Haliç’e bile girip buradaki nakliye gemilerini batırabiliyorlardı. İstanbul-İzmit, İstanbul-Tekirdağ, Bandırma-Erdek ve Gemlik-Mudanya kıyılarına yaklaşıp telgraf tellerini ve/veya tren vagonlarını tahrip ediyorlardı.

Hatta bir seferinde (7 Ağustos 1915 günü) İngiliz denizaltısından çıkanlar Darıca köprüsünü havaya uçurmuşlardı. Sabotaj sırasında demir yolları tahrip olmuş tren seferleri bir müddet yapılamamıştı. Bunun üzerine tren vagonlarına makineli tüfekler yerleştirilmişti.

Marmara’da günlerce hatta aylarca görev yapan düşman denizaltılar; yakıt, kumanya ve hatta çamaşır ikmallerini bölgedeki Rum ve Ermeni balıkçılardan yapıyorlardı. Bu işlerin yürütülmesi için aralarında organize olmuşlar birbirlerine telsizle haber veriyorlardı<sup>271</sup>. Bunun üzerine Harbiye Nezareti bölgedeki Türk balıkçılarını bu tip sabotajların önlenmesi için örgütlemişti. Bu cümleden olarak

270 H. LOREY, “Türk Sularında Deniz Hareketleri”, Çev. H. SAMİ, İstanbul 1936 s. 284 – 382, S. BESBELLİ a.g.e EK. 41; B. LANGENSIEPEN a.g.e s. 38–44.

271 M. Sadık “Bulgar Sadık”, Sertel Matbaası, İst. 1926, s. 193-194.

Türk balıkçılarla donatılan küçük tonajlı tekneler düşman denizaltıların ikmaline engel olmuştu. Bu suretle düşman denizaltılarının ikmalini sağlayan gayrimüslimler etkisiz hale getirilmişlerdi.

İtilaf Devletleri Donanmasından, Marmara'ya giren denizaltıların askeri/ticari gemileri batırması, limanlara ve hatta kıyıdan geçen trenlere zarar vermesi Başkumandanlık Vekaleti'ni radikal tedbirler almaya sevk etmişti. Çünkü bu olaylar nedeniyle, askeri ve ticari faaliyetler verimli bir şekilde yürütülemiyordu. Üstelik sivil halk üzerinde de olumsuz etkiler bırakıyordu<sup>272</sup>. Savaş sırasında özellikle İngiliz ve Fransız denizaltıları kolaylıkla Marmara'ya geçmişler bölgede büyük bir tehdit oluşturmuşlardı. Marmara Denizi gerek askeri ve gerekse ticari yönden Osmanlı Devleti için önemli bir ulaştırma eksenini idi. Düşman denizaltılarının taarruzları sırasında Marmara Denizi'nde 30.000 deplasman tonu geçen 30 gemi (7'si savaş ve 6'sı yabancı bandıralı, 17'si Türk ticaret gemisi) ve tamamı Türk bayraklı olan 100 civarında yelkenli batırılmış, 1000'e yakın askeri-sivil insan hayatını kaybetmişti<sup>273</sup>.

Bu olumsuzlukları gidermek üzere etkin bir "Denizaltı Savunma Harbi" tertip ve tedbirleri alınmıştı. Bu maksatla, Boğazlar Komutanı durumundaki Alman Koramiral V. USEDOM'un yaptığı planlamaya uyularak Tekirdağ, Marmara Adası, Ekincik Adası, Bozburun (Erdek Bölgesi), İmralı Adası, Mudanya ve Şarköy gibi Marmara Denizi'nin Çanakkale Boğazı tarafı girişine ait suyuolları üzerinde "Denizaltı Gözetleme Postaları" teşkil olundu. Bu postalar, daha ziyade askerlik çağını geçmiş kişiler veya denizden anlamayan jandarma erlerinden oluşuyordu. Bu postalar savaş sonuna kadar görevlerine devam ettiler. Gözetleme postaları, tesbit ettikleri denizaltılarla ilgili bilgileri ellerinde bulunan tüfek, ışık, duman, telli/telsiz telefonlarla gemilere veya yakın gözetleme postalarına bildiriyorlar kumandanlık havadan veya denizden gerekli tertipleri alıyordu.<sup>274</sup>. Bölgedeki balıkçılar bu gayretlere destek sağlıyordu.

Bunun yanında 30-40 tonluk mavna sınıfı (taka) ve halka ait ağaç tekneler el bombası, mavzerlerle donatılmış, içlerine askerler yerleştirilmişti. Ancak bu teknelerden bir verim alınamamış, daha sonra bu tedbirden vazgeçilmişti. Bunun yerine daha küçük tonajdaki balıkçı tekneleri silahlandırılmış, Türk balıkçılarla donatılan bu tekneler, düşman denizaltılarının ikmaline engel olmuştu<sup>275</sup>.

Denizaltı gözetleme postalarının gayretleri, Şarköy-Müreffe önlerinde Aydınreis gambotu, Marmara Adası civarında İstanbul silahlı vapuru, Mudanya önlerine Galata silahlı yatı ve İmralı - Heybeli adaları arasına da Preveze gambotunun konuşlandırılması ile bütünleştirilmişti. Ayrıca Tekirdağ, Ekincik Adası ve Yeşilköy (İstanbul)'deki hava meydanlarına uçaklar konuşlandırılmıştı. Bu suretle Marmara

272 S. BESBELLİ a.g.e.s. 269-276, LOREY, a.g.e.s. 284-382; B. LANGESIEPEN, a.g.e.s. 38-44.

273 E. YAKİTAL, "Çanakkale Savaşları, Deniz ve Hava Harekatı", Tebliğ, Harp Akademileri 19 Mart 1980, İsmet İNÖNÜ, "Hatıralar (I. Dünya Savaşı)" İst. 1999, S. 30.

274 A. THOMAZİ, "Çanakkale Deniz Savaşı", Çev. H. IŞIK, Ankara 1997, s. 116; Deniz Müzesi Def. 153/D, S. 10 (27 Kasım 1918); Def. 153/E S. 42 (16 Ocak 1919).

275 M. Sadık s. 195

Denizi ile Çanakkale Boğazı'nda etkin bir "Denizaltı Savunma Harbi" hareketi yapıyordu. Bu arada Aydınreis, Nurulbahir gambotu ile birlikte zaman zaman Nara-Akbaş önlerine kadar inerek beraberce Denizaltı Karakolları yapıyorlar bir anlamda tehdit uzaktan önlenmeye çalışılıyordu<sup>276</sup>.

Alınan bu tedbirler sayesinde, bölgede bir dereceye kadar güvenlik sağlanmıştı. Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'nda 3'ü Fransız (Joule, Saphir, Mariotte), 4'ü İngiliz (E-7, 14, 15, 20), 1'i Avustralya (AE-2) olmak üzere 8 denizaltı batırılmıştı. Bir denizaltı (Fransızlara ait "Turquoise" denizaltısı) esir alınarak "Müstecip Onbaşı" adı ile Osmanlı Donanması'na dahil edilmişti<sup>277</sup>. (Bu gemi Mondros Mütakeresi gereğince Fransızlara geri verilmiştir) I.Dünya Savaşı'nın birinci yılında Avrupa cephelerinde kara savaşları bütün şiddetiyle devam ediyordu. Elbette ki Alman ve Avusturya orduları bu çarpışmalardan bunalıyorlardı. Öte yandan Rusya'nın lojistik desteğe ihtiyacı vardı. İtilaf Devletleri Çanakkale'den taarruza geçerek İstanbul'u işgal edip Osmanlı İmparatorluğu'nu savaş dışı bırakmayı planlamışlardı. Bu suretle Rusya'ya lojistik destekte yapılacaktı. Diğer taraftan itilaf kuvvetlerinin Çanakkale'ye gelmesi, Avrupa'daki Alman ve Avusturya kuvvetlerini rahatlatacaktı İtilaf Devletleri Çanakkale Boğazı'nı önce denizden zorladılar. Nusret gemisinin döktüğü 26 mayın ve kıyı topçu bataryalarımızın kahramanca savunma yapımlarıyla, 18 Mart 1918'de büyük hezimete uğradılar. Bunun üzerine Gelibolu Yarımadası'ndan çıkarmalar yaparak Boğazın Rumeli tarafını ele geçirmeyi planladılar. 25 Nisan 1915'ten başlayıp 1916 başına kadar devam eden kara savaşları ile birlikte her iki taraftan 250 bin civarında olmak üzere toplam 500 bin insan yaşamını yitirdi. İtilaf Devletleri Türk kuvvetlerine kumanda eden Kur. Alb. Mustafa Kemal (ATATÜRK)'in kahramanca yaptıkları savunmaları aşamadılar ve geri döndüler.

Ancak İtilaf Devletleri, savaş sırasındaki taarruzlarını güçlendirmek Türk kuvvetlerinin lojistik desteğini kesmek ve İstanbul halkının moralini bozmak için Marmara Denizi'ne denizaltılar göndermişlerdi. Yukarıda belirttiğimiz gibi Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'nda denizaltı taarruzları geliştirmişler, can ve mal kaybını içeren büyük hasarlar verdirmişlerdi. Aydınreis ve Preveze gambotlarının bu denizaltılara yapılan savunma harbinde önemli rolleri olmuştu. Yaptığımız araştırmalar ve incelemeler sırasında bulabildiğimiz kayıtlara göre gambotlarımızın görev aldıkları olayları aşağıya naklediyoruz<sup>278</sup>.

İtilaf devletlerinin Çanakkale Boğazı'nın Gelibolu Yarımadası (Seddülbahir Bölgesi)'ne ilk çıkartma yaptıkları 25 Nisan 1915 günü AE-2 borda numaralı İngiliz denizaltısı (sömürgesi Avustralya Donanmasına aittir) Marmara'ya geçmişti. 26 Nisan sabahı Şarköy açıklarına ulaşan denizaltı burada rastladığı Aydınreis'e 2 torpido atışı yapmıştı. Gambot "kaçınma seyri" yaparak isabet almamıştı. Aydınreis gambotu

276 B. LANGENSIEPEN, s. 35-36; E. YAKITAL, a.g.t. S. BESBELLİ, s. 278; LOREY, s. 309.

277 Dz. Müz. Def. 487, s. 36 (1 Mayıs 1915) adı geçen belgelerden birincisi Sultanhisar, ikincisi Zuhaf gemilerinin raporlarıdır.

278 Deniz Müzesi Şehitler dosyası I. Dünya Savaş bölümü, Fahri ÇOKER "Deniz Harp Okulumuz" Ankara 1994, II. 47.

Yunus torpidobotu ve Tekirdağ'ındaki havaalanından kalkan bir Alman tayyaresi ile birlikte 27 Nisan günü saat 11:00 sularında Marmara Adası'nın batısında keşif hareketi yapılmış ve bu sırada E-14 borda numaralı İngiliz denizaltısı tespit edilmişti. Aydınreis 47 mm.lik topları ve el bombalarıyla ile Yunus gemisi ile birlikte denizaltıya hücum geliştirmişti. Bunun üzerine E-14 dibe dalarak bölgeden uzaklaşmıştı.

30 Nisan 1915 günü sabah saat 07:00 sıralarında Karaburun (Marmara adası güneydoğusu) civarındaki kıyı gözetleme postalarının ihbarı üzerine Aydınreis ve Zuhaf gambotları bölgeye gelmişlerdi. Yine AE-2 borda numaralı Avustralya bandıralı denizaltıyı tespit ederek üzerine gitmişlerdi. El bombaları, top ve mavzer atışları ile denizaltıya baskı hücumu düzenlemişlerdi. Bu sırada bölgede bulunan, Yzb. Ali Rıza Bey'in komutasında ki, 97 tonluk Sultanhisar torpidobotu 2 adet 37 mm.lik topları ve torpidoları ile AE-2, denizaltısına taarruz etmişti. Atılan torpido ile AE-2, teknesinden yara almış ve dengesini kaybetmişti. Denizaltı komutanı gemisini batırmaya karar vermişti. Gemilerini terk ederek denize atlayan üçü subay toplam 32 kişilik personelin tamamı Sultanhisar tarafından denizden toplanmış, İstanbul'a götürülmüş, Harbiye Nezaretine "Savaş Esiri" olarak teslim olunmuştu.<sup>279</sup> I. Dünya Savaşı'nda batırdığımız ilk denizaltı 800 tonluk A-2'dir.

27 Nisan'dan beri Marmara'da bulunan Lt. Cdr. C. BOYLE Komutasındaki E-14 borda numaralı İngiliz denizaltısı, 1 Mayıs 1915 günü Mürefte önlerinde Aydınreis gambotu tarafından yakalanmıştı. Üzerine el bombaları ile hücum geliştirilirken denizaltı attığı torpidolarla aynı mevkide bulunan Nurulbahır gambotunu batırmıştı. Aralarında gemi Komutanı Kd. Yzb. Ömer Bahri'nin de bulunduğu 4 subay ve 32 er/erbaş şehit olmuştu. Aydınreis denizaltıya 47 mm.lik topları ile atış yapmışsa da gemi isabet kaydedememişti. Aynı gün öğleden sonra Aydınreis ve Yunus gambotları Tekirdağ'dan kalkan Alman tayyaresiyle yaptıkları "Denizaltı Aramasında" E-14'ü yakalamışlardı. Denizaltı süratle dibe dalarak bölgeden uzaklaştığından yine gemiye taarruz edememişlerdi.

2 Haziran 1915 günü Tekirdağ limanına giren E-7 borda numaralı İngiliz denizaltısı, burada yakaladığı, Seyrisefain idaresine ait "Bülbül" adlı römorkör ile şahsa ait Ceylanibahri adlı ağaç tekneyi batırmıştı. O tarihlerde hastane gemisi olarak kullanılan, Seyrisefain İdaresine ait Gülcemal vapuru Tekirdağ limanında idi. İngiliz denizaltısı Gülcemal'e saldırmadı. Olay Kıyı Gözetleme postaları tarafından Aydınreis gambotuna süratle haber verilmişti. Preveze gambotu bölgeye ulaştıysa da, denizaltı dibe daldığından bir şey yapamamıştı. E-7 denizaltısı Marmara'da uzun müddet kalmış, kıyılarıımıza zararlar vermişti. İngiliz denizaltısı 22 Temmuz 1915 Tavşancıl-Gebze arasındaki deniz sahasında karakol yaparken askeri malzeme nakliyatı yapmakta olan 179 numaralı yük treni (marşandiz)'ne top taarruzu geliştirmişti. Bunun üzerine Preveze gambotu bölgeye süratle sevk edilmişti. Ancak E-7 yakalanamamıştı. Bu olaydan sonra kıyı boyunca yol alan trenlere de top bataryaları

konuşlandırılırken Preveze'nin karakol sahaları İzmit Körfezi'ne kadar uzatılmıştı. Aydınreis gambotu Çanakkale Boğazı Akbaş önlerinde karakol sırasında 2 Haziran 1915 günü E-11 numaralı İngiliz denizaltısını tespit etmişti. Ona top ve el bombaları ile taarruzlar geliştirmiş, ancak denizaltı süratle dalarak bölgeden uzaklaştığından etkili olamamıştı. 5 Ağustos 1915'te Boğazlar Kumandanı Koramiral V. USEDOM'u İstanbul'dan Çanakkale'ye götüren Aydınreis, Marmara Adası civarında bir denizaltıya tesadüf etmişti. Kimliğinin tespit edilemediği bu denizaltı süratle dalarak bölgeden uzaklaşmıştı.<sup>280</sup>

Balkan savaşları sırasında Karadeniz, Marmara ve Ege'de tüm hareketlara katılan ve özellikle Ege Denizi'nde Yunanistan Donanması ile yapılan her iki savaşta Sancak gemisi (Komutanın bulunduğu gemi) görevini yapan Barbaros zırhlısı da İngiliz denizaltısı tarafından batırılmıştı. 7 Ağustos 1915 tarihinde İstanbul'dan hareket eden Barbaros zırhlısı Gelibolu'da (Anafartalar Muharebeleri 9-10 Ağustos 1915) kahramanca savaşan askerlerimize topçu atış desteği sağlamak üzere bu bölgeye gidiyordu. Bu arada gemiye cephane de yüklenmişti. 8 Ağustos sabahı Bolayır önlerinde E-11 numaralı İngiliz denizaltısının torpido hücumuna uğrayan Barbaros zırhlısı batmaktan kurtulamamıştı. Gemi personeli derhal top başı yaparak E-11'e atışlar geliştirdi ise de İngiliz denizaltısı süratle dalarak bölgeden uzaklaşmıştı. Barbaros zırhlısı, Yavuz zırhlısı gelinceye kadar Osmanlı donanmasının en güçlü gemisiydi.

E-11 numaralı İngiliz denizaltısı 17 Ağustos 1915 günü sabah saat 10:00 civarında Mudanya iskelesine kadar yaklaşacak biçimde körfeze girmişti. İskele aynı zamanda Mudanya - Bursa demiryolunun başlangıç (Terminal) noktasında bulunuyordu.<sup>281</sup> İngiliz denizaltısı iskelede bekleyen yük vagonlarına ateş açmıştı. Aydınreis ve Zuhaf gambotları bölgeye gönderilmiş, ancak denizaltı yakalanamamıştı. Bu tarihten sonra Mudanya'ya gelen trenlere de topçu bataryaları konulmuştu. Ayrıca trenlerin korunmaları için Preveze gambotu İzmit Körfezi'nde, Aydınreis gambotu, Mudanya Körfezinde görevlendirilerek karakollar yaptırılmıştı. Ayrıca vagonların üzerine top bataryaları yerleştirilmişti. 31 Ekim 1915 günü sabah saat 09:00 sıralarında Akbaş önlerinde H-1 Borda numaralı Fransız denizaltısı tesbit edilmişti. Bölgede bulunan Aydınreis gambotu süratle Akbaş önlerine sevk edilmiş, denizaltı, gambotun taarruzuna bile fırsat vermeden süratle dalarak bölgeden uzaklaşmıştı. Kıyı gözetleme postaları Fransız denizaltısını aynı gün saat 13:00'te Seddülbahir önlerinde (Boğazın Ege çıkışı) tesbit etmişlerdi. I. Dünya Harbi boyunca Gökçeada (İmroz)'nın Aydınlık koyu denizaltılar için barınma ve ikmal limanı olduğundan denizaltı buraya gitmişti.

Kıyı Gözetleme Postaları'nın yabancı denizaltıyı esir aldığı da olmuştu. Turquoise adlı Fransız denizaltısı 3 Kasım 1915 günü Akbaş önlerinde iken kıyıdan açılan ateşle

280 Aynı eser .s.297;S.BESBELLİ,a.g.e.s.264

281 1892 yılında inşa olunan Mudanya-Bursa Demiryolu 1931 yılında Millileştirilmiş, 1953 yılında iptal olmuştur. (M. YAŞA, "Cumhuriyet Dönemi Türk Ekonomisi", Akbank İstanbul 1980,s.27

periskopu parçalanmıştı. Atışı yapan Müstecip Onbaşı gemiyi teslim alarak Fransız personelini esir almıştı.<sup>282</sup> Fransız denizaltısı Aydınreis tarafından yedeklenerek İstanbul Haliç'e götürülmüştü. Yzb. Ali Rıza (HAYIRLIOĞLU) Bey'in komutanlığı, Yzb. Ahmet Fetkeri (ASENİ) Bey'in baş çarkçılığı atandığı denizaltı Türk personelle donatılmış, zaman zaman Marmara'da seyir yapmıştı. Seyir sırasında Nusret mayın gemisi eskort (koruma) görevi yapmıştı.

Müstecip Onbaşı denizaltısı Haliç'te savaş boyunca kalacak Mondros Mütarekesi gereğince –gerekli onarımları yapıldıktan sonra- 16 Ocak 1919'da Fransızlara geri verilecektir.<sup>283</sup>

Anafartalar Muharebeleri (9–10 Ağustos 1915)'nde Mustafa Kemal'in taarruzlarına dayanamayan İtilaf devletleri 1916 yılı başlarından itibaren Gelibolu Yarımadası'nı boşaltarak Çanakkale harekâtına son vermişlerdi. İtilaf devletleri'nin 1915 Şubatından 1916 yılı Şubatına kadar devam eden Çanakkale harekâtı bir sonuç vermemişti. Özellikle bu tarihten (1916 yılı) sonra Marmara Denizi'ndeki düşman denizaltı harekâtı sona ermişti. Yaklaşık üç yıldır denizde kalan gambotların onarıma ihtiyaçları vardı. Aydınreis gambotu 1916 Martından 1917 Şubatına kadar bir yıl süreyle Haliç'te onarım gördü. Onarımdan sonra da Haliç'te bırakıldı. Bu cümleden olarak denizaltı kursları için yatak gemisi olarak görevlendirildi. Zaman zaman Marmara ve Çanakkale Boğazında karakol hizmetinde bulunduruldu. (Jurnallerinde yaptığımız inceleme de önemli bir olaya tesadüf etmedik)

I. Dünya Savaşı sırasında Türk subayları eğitim ve kurslar için Alman donanmasına gönderilmişlerdi.<sup>284</sup> Sonradan Donanma Komutanlığı yapacak olan M. Şükrü (OKAN) Bey'in de bulunduğu 6 subaydan oluşan ilk grup Almanya'da 11 Ocak 1915–17 Şubat 1917 tarihleri arasında denizaltıcılık kursları ve fiili eğitimler görmüşlerdi. Kursların bitiminden M. Şükrü Bey Almanya'da kalmış, diğerleri yurda dönmüşlerdi.

Bu subaylar yurda dönüşleriyle birlikte, denizaltıcılığımızın gelişmesi için faaliyet göstermişlerdi. Alman İmparatoru'nun daveti üzerine Bahriye Nazırı A. Cemal Paşa, Müsteşar Vasıf (TEMEL) Paşa, Kurmay Başkanı Alb. Rauf (ORBAY) Bey ve diğer ilgililer 1 Eylül 1917'de Almanya'da Kiel Tersanelerini gezmişlerdi. Buradaki denizaltıları görmüşler, hatta Türkiye'ye verilmesi planlanan on denizaltısının Ay-yıldız amblemi takılması töreninde bulunmuşlardı.<sup>285</sup> Ancak savaşın kötü seyri bu denizaltıların yurda gelmesini engellemişti. Yurda gelecek denizaltılar için 14 Mart 1917 tarihi itibarı ile Haliç'te Aydınreis gambotunda denizaltı kursları başlamıştı. Daha önce Almanya'da bu kursu görmüş olan Yzb. Rıfat İbrahim, Aydınreis

282 O dönemde denizaltıların periskopları gözetleme, hava alma gibi pek çok işlevleri yapmaktadır. Denizaltının esir alınması ile ilgili bkz.S. BESBELLİ, a.g.e. s. 288; A.THOMAZİ, a.g.e. s. 116 Thomazi denizaltısının arıza nedeniyle kıyıya gönderildiğini yazmaktadır.

283 Dz. Müz. Def. 153/D s. 10–15 (27 Kasım–16 Aralık 1919);Def. 153/E s. 41 (16 Ocak 1919)

284 Şükrü OKAN (1880-1957) 1901'de Teğmen rütbesi ile donanmaya katıldı.Almanya'da denizaltı kursu gördü.1935-1945 Yılları arasında Donanma K.lığı yaptı.1945-1950 yıllarında Kocaeli Milletvekiliği yaptı. (F. ÇOKER, Deniz Harp Okulumuz, S. III. 55-56)

285 Dz. Müz. Def. 723, s. 128–129 (7 Mart 1917) Denizaltılar Osmanlı Donanmasına verilmemiştir.

komutanlığı ve kurs müdürlüğüne tayin olunmuştu. 14 Mart 1917–17 Haziran 1918 tarihleri arasında açılan beş kursta otuzun üzerinde subay eğitim almıştı.<sup>286</sup> Subayların arasında Müstecip Onbaşı denizaltısının komutanı ve Yzb. Ali Rıza ile Baş çarkçısı Yzb. Ahmet Fetkeri'de vardı.

Preveze gambotu Bahriye Mektebi (Deniz Harp Okulu) emrinde de görevlendirilmişti. Gambot İstanbul Boğazı ve Prens adaları (Kınalı, Burgaz, Heybeli ve Büyükada) arasındaki deniz sahasında keşif karakol faaliyetleri yaparken, Bahriye Mektebi öğrencilerinin eğitim gereksinimlerini de yerine getiriyordu. Her iki gambot'un görevleri savaş sonu Mondros Mütarekesi'ne kadar devam etmişti. Gambotlar mütareke ile birlikte Haliç'te onarıma alınmışlardı.

## 2. KURTULUŞ SAVAŞI

Dört yıl süren ve dokuz milyona yakın insanın hayatını kaybetmesinin yanında “Dünya Egemenliğinde” köşe taşı olan dört imparatorluğun (Osmanlı, Rus Almanya ve Avusturya – Macaristan İmparatorlukları) parçalanarak dünya jeopolitiğinin değişimine neden olan I. Dünya Savaşı, Osmanlı İmparatorluğu yönünden 30 Ekim 1918'de sona ermişti. Rusya'nın Sivastopol, Odesa ve Novorossiysk limanlarının bombardıman edildiği 29 Ekim 1914'ten, Mondros Mütarekesi'nin imzasına kadar günü gününe 4 yıl süren bu savaşla birlikte Osmanlı İmparatorluğu bir başka deyişle Asya-Avrupa ve Afrika kıtalarını birbirine irtibatlandıran bu coğrafyadaki Türk varlığı tarihe gömülme aşamasına gelmişti. Avrupa Devletleri Karlofça Antlaşması (1699)'ndan beri sürdürdükleri “Türk'ü Asya'ya Gönderme” gayretlerinin son aşaması olan bu Mütareke'den sonra İtilaf Devletleri İstanbul'a ve Anadolu'ya dolarak Türklüğe son darbeyi vurma girişiminde bulunacaklardı.

Bahriye Nazırı Dz. Kur. Alb. Rauf (ORBAY) Bey'in başkanlığında Kur. Yb. Sadullah (GÜNEY) ve Kur. Yb. Reşat Hikmet Beylerin teşkil ettiği “Barış Heyeti”, Limni Adasının Mondros limanında demirli bulunan Agammemnon adlı İngiliz zırhlı kruvazöründe yapılmıştı. Çok çetin süren görüşmeler sonunda, İtilaf Devletleri temsilcisi ve İngiliz Akdeniz Filosu Komutanı Koramiral A. CHALTROPHE ile Ateşkes görüşmeleri sonuçlandırılmıştı. Tamamı 25 madde olan Mondros Mütarekesi, 30 Ekim 1918 gününden geçerli olmak üzere imzalanmıştı.<sup>287</sup> Mütarekenin 6. Maddesi, Osmanlı donanmasının pasifize edilmesini, Aydınreis ve Preveze gibi küçük tonajlı gambotları Karadeniz'e gönderilmesine imkân veriyordu. Bu 6. maddeyi aynen aşağıya alıyoruz;

Md. 6- Osmanlı karasularında zabıta ve benzeri hususlar için kullanılacak küçük tonajlı gemiler dışında kalmak üzere Osmanlı sularında veya Osmanlı Kuvvetleri

286 26 Dz. Müz. Def. 822-823 (Aydınreis'in 1915-1916 yıllarının jurnalları) Def. 1210-1211 (Prevez'nin 1916-1916 yıllarına ait jurnalları) bu gemilerin 1917-1918 yıllarına ait jurnalları tasnif edilmemiştir. Denizaltı kursları için bkz. R.METEL “Türk Denizaltıcılık Tarihi” Dz. Basımevi İst. 1960, s.

287 ATASE Arşivi 1/3, Klasör 6, Dos 25 Fih 3, 4, 5; 1/ klasör 51, Dos 198, Fih 1.TİH.C1 (Mondros Mütakeresi) Ankara1992. s. 32-39

tarafından işgal edilmiş sularda bulunan bütün savaş gemileri Osmanlı liman veya limanlarında enterne edileceklerdir.

Mütareke gereğince Osmanlı Donanması -Yavuz hariç- Haliçe sokulmak suretiyle tamamıyla enterne edilmişti. Yavuz zırhlı kruvazörü Haliçe sığmadığından İzmit Körfezine demirletilmiş, elektrik ve stim ihtiyacı için Zuhaf gambotu üzerine aborda edilmişti.<sup>288</sup> 13 Kasım 1918 tarihi itibarıyla 91'i savaş gemisi olmak üzere 167 parça gemiden oluşan İtilaf Donanması İstanbul'a gelmişti.<sup>289</sup>

İtilaf devletleri mütareke ile birlikte, bir taraftan Osmanlı Ordusu'nu dağıtıp, kömür, demiryolu ve denizyolu gibi milli potansiyellerine el koyarken, diğer taraftan da ülkedeki azınlıkları kışkırtıyordu. Bu cümleden olarak Ermeni, Rum, Gürcü kökenli ve Çerkez ama Osmanlı vatandaşı olan insanlarımız, yerli Türk halkına soygunculuk, bozgunculuk gibi huzur bozucu hareketlerde bulunuyorlardı.

İtilaf devletlerinin yurda dolmasıyla birlikte kıyılarımızda eşkıyalık, kaçakçılık ve bölücülük faaliyetleri giderek artıyordu. Bu olumsuzlukların önlenmesi/kontrol altına alınması için, mütarekenin 6. maddesinin verdiği yetkiye dayanarak kıyılarımızda küçük tonajlı savaş gemilerinin görevlendirilmesi yönünden İtilaf Devletleri'ne talepte bulunulmuştu. İtilaf Devletleri Donanma Komutanı Amiral Caltrophe, 8 Şubat 1919'da gerekli izni vermişti. Amiral Caltrophe, 1 Şubat 1919'da Osmanlı Hükümeti'ne yazdığı yazı ile denizciliğimizin en önemli kaynağı olan Donanma Cemiyeti'nin kaldırılmasını istiyordu. Bu suretle Türk Denizciliği'nin 1909 yılından beri en büyük desteği olan bir kurum yok ediliyordu.<sup>290</sup> İtilaf devletleri, askeri ve ticari gemilerimize el koyar, limanlarımız ve tersanelerimizi kontrollerine alırken denizciliğimizin en büyük desteğini -Donanma Cemiyetini- yok ediyorlardı. Cemiyet başlangıçta direniş yapmışsa da nihayet 2 Nisan 1919 günü yayınlanan Padişah İradesi ile tüm varlığı hazineye geçmişti. Kurtuluş Savaşı sırasında bu cemiyetin eksikliği duyulacaktır.<sup>291</sup>

Yukarıda belirtilen esaslar çerçevesinde kıyılarımızda görevlendirilen gambot/torpidobot veya motorbot sınıfı savaş gemileri aşağıda verilmiştir.

- Hızırreis gambotu ile 14 numaralı motorbot İzmir Merkez Liman Başkanlığı ve Deniz Komodorluğu emrinde,
- Draç, Akhisar ve Yunus Torpidobotları Marmara ve Ekinlik Adaları (Arap Adaları) bölgesinde olarak Mudanya Liman Başkanlığı emrinde,

288 Yavuz zırhlısını daimi bir İngiliz muhribi kontrol altında tutmuş, mevcut personelinin ¼'ü gemide bırakılmıştır. Deniz Müzesi Def.490, s.362, 365 ve 444; Def. 343, s. 18 ve 19 ATASE, 1/1,k/S 15, Dos. 60 F 12/3 (4 Eylül 1919)

289 13 Kasım 1918 günü toplam 167 gemiden oluşan İtilaf Donanması İstanbul ve İzmit Körfezi'ne demirlerle, İzmit'te bir de irtibat bürosu açtılar, Lozan Antlaşmasından sonra Türk Ordusu'nun İstanbul'a girmesi (6 Ekim 1923)'ne kadar burada kaldılar. (Deniz Müzesi Def.490, s. 239, "Türk İstiklal Harbi" C.I.s. 175-184)

290 Zeki SARİHAN "Kurtuluş Savaşı Günlüğü", Cl. Ankara 1993, s. 123, daha önce sözü edilen Reşitpaşa vapurunda Donanma Cemiyetince alınıp Seyrüsefain idaresine verilmiş ancak 1912 yılında Harbiye Nazırlığı bu idareye el koyduğundan gemi Harbiye Nazırlığı (Bahriye Nazırlığı) emrinde çalışır.

291 Selahattin ÖZÇELİK, "Donanmayı Osmanlı Muaveneti Milliye Cemiyeti", TTK. Yay. Ank. 200, s. 228-230(Cumhuriyet Döneminde Cemiyet'in tüm varlığı Hazine'den alınıp Tayyare Cemiyet'in verilecekti-M.H)

- Aydınreis ve Preveze gambotları Samsun Merkez Liman Başkanlığı ve Deniz Komodorluğu emrinde olarak Karadeniz’de,

Göreve gönderilen bu gemilerden İzmir Bölgesindeki Hızırreis gambotuna Yunanlılar, 23 Haziran 1919’da el koyarak Yunanistan’a götürmüşler, Lozan Antlaşması (24 Temmuz 1923)’ndan sonra iade etmişlerdi.

Marmara Denizi’ndeki Draç, Akhisar ve Yunus torpidobotları, yeterli kömür bulamadıkları gibi makineleri sık sık arıza yapmıştı. Osmanlı Hükümeti bu gemileri 10 Eylül 1920’den itibaren Haliç’e aldırılmıştı.<sup>292</sup>

Aydınreis ve Preveze diğer gambot ve torpidobotlara göre daha genç, sağlam ve tekne yapıları Karadeniz için daha uygundu. Haliç’te 6 ay bakım ve onarımları yapılan gambotların -Mütareke hükümleri gereği- üzerlerindeki 100 mm.lik topları sökülmüş, sadece 2 x 47 mm.lik topları ve 7,65 mm.lik mavzerleri bırakılmıştı. Gerekli ikmalleri yapıldıktan sonra 26 Şubat 1919 günü İstanbul’dan hareket eden Aydınreis ve Preveze, iki gün sonra 28 Şubat günü Samsun Merkez Liman Başkanı ve Deniz Komodoru Gv. Yb. Halis (ERÜLKEN)<sup>293</sup> Bey’in emrine girmişlerdi.

Bu tarihten itibaren Preveze’nin merkez üssü Sinop limanı, Aydınreis’in ise merkez üssü Trabzon limanı olmuştu. İki gambot Hopa’dan Ereğli’ye kadar olan deniz sahasında Keşif-Gözetleme faaliyetlerine yönelik olarak karakollar icra etmişlerdi. Ancak savaş hali ve o dönemdeki mevcut talimatlar nedeniyle Kara Kuvvetleri (Harbiye Nezareti) bağılısı komutanlıklar bulundukları bölgenin “Garnizon Komutanı” olduklarından bulundukları deniz sahasından da sorumlu idiler. Dolayısı ile gambotlar bölgelerindeki Garnizon Komutanı durumundaki Kolordu Komutanlıklarına bağılı idiler. Aydınreis Erzurum’daki XV. Kolordu bağılısı ve Trabzon’da konuşlu 3. Fırka (Tümen) Komutanlığı, Preveze ise Sivas’taki III. Kolordu bağılısı ve Samsun’da Konuşlu 15. Tümen Komutanlığı’nın emir ve komutasında hareket yapmıştır. Gemiler yakıt, su, yiyecek ve hatta personel maaşlarını bu komutanlıklardan sağlamışlardır. Bu durum Umuru Bahriye Müdürlüğü’nün kuruluşu (10 Temmuz 1920)’na kadar devam etmiştir.<sup>294</sup>

Bilindiği gibi gambotlar yakıt olarak kömür kullanmaktaydılar, dolayısıyla hareketleri bölgeden kömür teminine bağılıydı. Kurtuluş Savaşı boyunca kömür sorunu devam edip durmuştur. Ülkenin kömür deposu durumundaki Zonguldak ve Ereğli 8 Mart 1919’da Fransızlar tarafından işgal edilmişti.<sup>295</sup> Diğer taraftan bilinen askeri ve

292 ATASE (yeni sistem) sıra 2282, kutu 13, gömlek 63; Mithat İŞİN a.g.e s. 28; “Türk İstiklal Harbi” C.V. s. 13

293 Gv. Yb. Ahmet Halis (ERÜLKEN) Samsun’da Kurtuluş Savaşı sonuna kadar görev yapmış, burada kurulan “Ganaimi Bahriye ile Bahriye Divanı Harp Mahkemelerinde” başkanlıklar ile bir ara kurulan Deniz Harp Okulunda öğretmenlik yapmıştır. 19 Mayıs 1919 sabah saat 07:00’da 9. Ordu Müfettişi Mustafa Kemal Paşa’nın karşılanışını bizzat koordine etmiştir. Deniz Müzesi Zabitanı Sicil Dosyası 1901 çıkışlı Subaylar Dosyası.

294 Kurtuluş Savaşında da 1916 yılında yayınlanan 1312 Seferiye Nizamnamesi (Lojistik Destek Talimatı) kullanılmıştır, buna göre Ordu ve Kolordular kendi lojistik destekleri için birimler (Menziller) oluşturabilmektedirler. Dolayısı ile bu tip kıyı koruma gemileri kolordu veya tümenlerin elinde olmuştur. 10 Temmuz 1920’de Umuru Bahriye K’lığının ve 21 Ocak 1921’de Sevkiyat ve Nakliyat K.lıklarının kurulması ile bu sistem yavaş yavaş terk edilmiştir. (Türk İstiklal Harbi C.VII. Ankara 1973, s. 234-240)

295 ALİ SARIKOYUNCU, “Milli Mücadelede Zonguldak ve Havalisi”, Ankara 1992, s. 45-51

politik ortam nedeniyle Osmanlı Seyrisefain İdaresi'ne ait Ereğli, Samsun, Sinop ve Trabzon'daki kömür depoları doldurulamamıştı. Bu husus gambotların Karadeniz'deki faaliyetlerini sınırliyordu.<sup>296</sup> 9. Ordu kıtaatı Müfettişi olarak bölgedeki asayişsizliği gidermek üzere görevlendirilmiş olan, ama aslında Kurtuluş Savaşımızı başlatmak üzere Samsun'a gelen Mustafa Kemal Paşa 18 Mayıs günü Sinop'a uğradığında Preveze gambotu komutanı ile görüşmüştü.<sup>297</sup> Geminin kömüre olan ihtiyacını öğrenen 9. Ordu Müfettişi Samsun'a gelişinin ertesi günü de durumu İstanbul'a bildirmişti. Mustafa Kemal Paşa, Harbiye Nezaretine çektiği 20 Mayıs 1919 tarih ve 2015 sayılı telgrafla gemiler için 500 ton kömür talebinde bulunmuştu. Herhangi bir gelişme görememesi üzerine Havza'dan Harbiye Nezaretine çektiği 27 Mayıs 1919 tarihi ve 533 sayılı telgrafın birinci maddesinde genel durumun bir özetini yaparken, ikinci maddesinde aynen şu ifadeleri beyan ederek gemilerin kömür ihtiyacını şu şekilde dile getirmişti;<sup>298</sup>

“Biri Sinop, diğeri Trabzon'da bulunan iki gambot kömürleri olmadığından hareketsiz durumdadırlar. Daha önce yapılan (20 Mayıs 1919 tarihli) talebimize karşılık Giresun vapurunun “Kazan Arızası” nedeniyle kömür getirişinin ertelendiği bildirilmektedir. Kıyılarımızın emniyet ve güvenliklerinin sağlanması için ivedilikle kömür gönderilmesini”

Esasen bu yazışmalara, Harbiye Nezareti veya gemilerin lojistik ikmalinden sorumlu Bahriye Nezareti duyuarsız değildi. Harbiye Nezareti, Mustafa Kemal Paşa'nın 20 Mayıs tarihli birinci telgrafını 22 Mayıs 1919 günü ve 2990 sayılı yazı ile, 27 Mayıs tarihli ikinci telgrafını 29 Mayıs 1919 gün ve 3081 sayılı yazı ile Bahriye Nezaretine iletmışti. Osmanlı müesseselerinin bilinen hantallığı, Karadeniz'e kömür gönderilmesini engelliyordu. İlk olarak Seyrisefain İdaresine ait Giresun vapuru ile 13 Haziran 1919'da 500 ton kömür gönderilmişti. Daha sonra yine idareye ait Şam vapuru ile 8 Eylül 1919'da, 500 ton kömür gönderilecektir. 20 Eylül 1920'de yine Giresun'un getirdiği beş yüz ton kömür Trabzon ve Samsun'daki depolara doldurulmuştur.<sup>299</sup>

Bundan sonra giderek duruma hâkim olan Ankara Hükümeti Rusya, Zonguldak bölgelerinden veya bölgedeki yerli/yabancı gemilerden kömür tedarik etmekle gambotların hareketlerini devam ettirmişti. Bu arada Karadeniz'deki kıyıların genişliği, bölgedeki Rum, Ermeni ve Gürcülerin faaliyetleri nedeniyle buraya ilave gemi gerektiriyordu. Esasen gambotlar hem çok kömür kullanıyor, hem de Karadeniz'deki uzun kıyıların kontrolünde hantal kalıyorlardı. Harbiye Nezareti, mevcut iki gambotun kıyılarımız için yeterli olmadığını, esasen kömürsüzlük nedeni ile bu gemilerden yeterince faydalanılamadığını, daha hafif tonajlı ve benzinle çalışan motorbotların bölgeye tahsisini 2 Ağustos 1919 tarihli yazısı ile Hariciye Nezareti

296 Metin Ataç, “İstiklal Harbin'den Bahriyemiz”, Dzk. Yayını Ank 2003.s.81

297 Bandırma Vapuru 18 Mayıs günü Sinop'a uğramıştı. Bu sırada Preveze gambotu Sinop'ta idi. Ancak Jurnalinde konu ile ilgili bilgi yoktu. Hatta sayfa boştur. İngiliz Muhripleri sık sık gemileri kontrol ettiklerinden jurnalın boş olduğu değerlendirilmektedir.

298 ATASE Arşivi (Yeni Sistem) Sıra 2474, Kutu 14, Gömlek 84

299 M.İŞİN, a.g.e.s. 24-25; TİH-C.V. s. 11-12; E.NUTKU, “İstiklal Savaşında Denizciler” Yakın Tarihimiz, CI, İstanbul 1962, s. 55-56

kanalıyla İtilaf Devletleri'nden talep etmişti. Bundan beş gün sonra III. Kolordu Komutanı Kur. Alb. Selahattin (KÖSEOĞLU) Bey, 7 Ağustos 1919 tarihli şifresi ile -bu tarihte Erzurum Kongresi (23 Temmuz-7 Ağustos) tamamlanmıştır- Harbiye Nezaretinden benzinle çalışan daha küçük cesamette ve az yakıtla çalışan tekne talebinde bulunmuştu, III. Kolordu'nun talebi şu şekilde idi;

"Evvelki raporlarda da arz edildiği veçhile Canik Livası (Samsun vilayeti) sahillerine Rusya'dan teknelerle kıyılarımıza gelen eşkıyaların yakalanması ve/veya önlenmesi için 15. Tümen (Samsun) emrine motorbot veya torpidobot gönderilmesini".

Harbiye Nezareti'nin İtilaf Devletlerine 2 Ağustos'ta yaptığı talep sonuç vermemişti. Nezaret III. Kolordu'ya gönderdiği 10 Ağustos 1919 tarihli cevabi telgrafında, "Ayrıca gambot/torpidobot veya motorbot tahsis edilmesinin imkânsız olduğunu, mevcut (Aydınreis ve Preveze) gambotlardan istifade edilmesini" tavsiye ediyordu. 17 Ağustos 1919'da XV. Kolordu Komutanı Kazım (KARABEKİR) Paşa da aynı talebi yapmıştı. Ancak yine bir sonuç alınamadı.<sup>300</sup>

Gambotların Karadeniz'de bulundukları süre içinde yaptıkları faaliyetlere ilişkin detaylı bilgileri Deniz Müzesindeki jurnallerinde bulamadık, Jurnallerde hava durumu, bulunulan mevki ile rota ve sürat'in dışında bilgi mevcut değildi. Bunun nedeninin İtilaf devletleri savaş gemileri tarafından -baştan aşağıya- gemilerin kontrol edilmesi olduğunu değerlendirmekteyiz. Öte yandan da Kurtuluş Savaşımız süresince gizliliğe son derece dikkat edilmiştir.<sup>301</sup>

Preveze gambotunun jurnalinde 16-23 Mayıs 1919 tarihlerinde Sinop'ta olduğu belirtilmekte, başkaca bir bilgi bulunmamaktadır. Oysa yine bilinmektedir ki Bandırma vapuru 18 Mayıs günü öğlen vakti Sinop'a uğramış ve Mustafa Kemal Paşa buradaki yetkililerle de görüşme yapmıştır. Hatta Samsun'a karayolundan gitmeyi bile araştırmıştır. Preveze gemisinin, bölgenin (9. Ordu Kıtaları) tüm askeri birliklerinin en üst düzeydeki Komutanın Sinop limanına gelmesinden habersiz olması mümkün değildir. Kaldı ki Preveze Mustafa Kemal Paşa'nın İstanbul'dan hareket ettiği 16 Mayıs günü Sinop'a gelmiştir. Ne yazık ki gemini jurnalinde bu hususlarda bir bilgiye rastlanılmamıştır. Ulu Önder yukarıda belirttiğimiz gibi geminin kömür gereksinimi üst makama iletmekle onlar üzerindeki ilgisini ve otoritesini tesis etmiştir. Gambot'un jurnalinde bu husus da yoktur. Esasen işgalden itibaren Osmanlı Hükümeti'nde yazılan her yazı/telgraf kontrol edilmekte, Fransızca bir nüsha tercümesi işgal

300 Harp Tarihi Vesikalar Dergisi (HTVD) Belge no: 150; Aslında tüm sahillerimiz için küçük tonajlı gemi talebinde bulunulmuş fakat bu talep gerek gemilerin onarım ve diğer lojistik ihtiyaçları ve gerekse İtilaf Devletlerinin sıkı kontrolleri nedeniyle karşılanamamıştır. (TİH. C.V, s. 12. M. İŞİN s. 25-26, ATASE Arşivi Sıra 2282, Kutu 13, Gömlek 63, Deniz Müzesi Def. 481, s. 174-175)

301 Deniz Müzesinde bulunan ve Kurtuluş Savaşı dönemine ait 824 ve 1214 numaralı defterler Aydınreis ve Preveze'nin 1919 yılına ait jurnalleridir. (Diğer yıllara ait olanları bulamadım). Geminin tüm faaliyetleri bu defterlerde ve günlük olarak yazılması gerekirken çok sınırlı bilgiler vardır. Özellikle Samsun limanına sık sık gelen ve buraya bağlı Preveze ulu önderin Samsun'a çıktığı 19 Mayıs 1919 günü Sinop limanında idi. (16 - 23 Mayıs tarihleri) ve bilindiği gibi Mustafa Kemal Paşa 16 Mayıs günü İstanbul'dan ayrılır, 24 Mayıs günü de Havza'ya gitmek üzere Samsun'dan ayrılır. Ama ulu önder bu gemilerle olan alakasını her zaman devam ettirmiştir.

kuvvetlerine gönderilmektedir. Bu maksatla Harbiye Nezaretinde Mütareke Şube adıyla bir birim oluşturulmuştur.<sup>302</sup> Jurnallerin boş olması istihbarat endişesinden ileri geldiği değerlendirilmektedir. Kanaatimizce verilen emirler ve bilgiler sözlü olarak yapılmıştır.

Osmanlı Devleti'nin parçalanmasından yararlanmak üzere Karadeniz kıyılarında "Tarihi Pontus Rum Devletinin" kurulması gündeme gelmişti. Bölgedeki Rumlar kurdukları çetelerle Türk halkına saldırıyorlardı. Bu çetecilik faaliyetlerine bölgedeki Müslüman ve Hristiyan, Gürcülerin yanı sıra Ermeniler de katılıyorlardı. Karadeniz kıyılarında yerleşik bulunan Türk halkı bundan son derece zarar görmekteydi.<sup>303</sup> Esasen Mustafa Kemal Paşa'nın bölgeye gönderilmesinin nedenlerinin başında bu olaylar vardı. Bölgedeki Gürcü ve Ermenilerin'de destekledikleri Pontus Rum çetelerinin faaliyetleri Kurtuluş Savaşımızın en fazla gayret sarf edilen olaylarından olmuştur. Bölgede bulunan askeri ve yerli halkın teşkil ettiği milis kuvvetler, bu kaçakçılık ve çetecilik olaylarına karşı konulmasında büyük gayret sarf ettiler. Nitekim 9. Kıtaatı Müfettişi Mustafa Kemal Paşa 25 Mayıs 1919 tarihinde Harbiye Nezareti'ne çektiği telgrafta Pontus çetelerine İngilizlerin sağladığı desteği anlatıyordu.<sup>304</sup> Aydınreis ve Preveze gambotlarının bu gayretlere büyük katkıları olmuştur. Aşağıda konu ile ilgili bilgileri veriyoruz;

Fatsalı Hacı Kirkor oğlu Nikola 20 Mart 1919 günü Doğu Karadeniz'deki Sohum limanından Trabzon ve Canik sahillerine 100 kadar silahlı Rum çetesi getirmişti. Bölgedeki milis güçler ve yerli halk Rum çetelerine karşı koymuş, Aydınreis gambotu kıyıya yakın yaptığı silahlı karakollar ile yapılan mücadeleyi desteklemişti. 4 Temmuz 1919'da Tuapse limanından gelen bir motor Samsun livası (vilayeti) Çarşamba kazası sahillerine Rum çeteler çıkarmıştı. Bölgeye süratle gönderilen Preveze gambotu, gelen motoru tüm mürettebatı ile birlikte yakalayarak Samsun Merkez Liman Başkanlığı'na teslim etmişti. Samsun Merkez Liman Reisi sanıkları çeşitli cezalara çarptırırken tekneye el koymuştu<sup>305</sup> 10 Temmuz'da Trabzon'un Boztepe bölgesindeki cephanelik -denizden geldiği değerlendirilen- sabotörlerce infilak ettirilmiş, bir subay, üç er şehit olmuştu. Ancak olayın failleri yakalanamamıştı.<sup>306</sup>

14 Temmuz 1919'da Batum'dan hareket eden Rus bandıralı Konstantin vapuru Ermeni ve Gürcülerden oluşan 30 kişilik çete tarafından soyulmuştu. Soygunda 35 bin Fransız Frangı tutarındaki para ile yolculara ait mücevher ve kıymetli eşyayı da alan eşkıyalar Konstantin vapurunu Rize'ye zorla getirdikten sonra buradan sandallarla gemiden ayrılmışlardı. Konstantin vapuru daha sonra Trabzon'a gelmiş, mürettebat ve yolcular 13. Tümen Komutanlığınca sorgulanmıştı. Kaptan ve

302 HTVD. 368 numaralı belge;

303 Daha geniş bilgi için bkz. Türk İstiklal Harbi, C.VI, Ankara 1974, S. 281-294; ATASE 1/4282, Dol. 46, Göz. 4. Kls. 2485, Dos. 100, F. 20/12

304 M.ATAÇ, Aynı eser.s.96-97(Belgenin orijinali vardır.

305 ATASE Arşivi, sıra 1917, Kutu 10, Gömlek 111. (23 Mart 1919) (yeni sistem)

306 Kazım KARABEKİR. a.g.e.s. 70-71;HTDV 150 numaralı belge.

mürettebatın bu soygunda ilgilerinin olduğu tespit edilmesiyle adı geçenler Trabzon da alıkonulmuş, vapur 7 Ağustos günü Aydınreis'in rehberliğinde varış limanı olan Batum'a gönderilmişti.<sup>307</sup>

Bilindiği gibi bu tarihler Erzurum Kongresi (23 Temmuz - 7 Ağustos 1919)'nin toplandığı, ulusal bağımsızlığımız yönünde örgütlenmenin başladığı ve ülke kaderini eline almak üzere "Heyeti Temsiliye"nin seçildiği günlerdir. Kazım Karabekir Paşa bu olayların, kongre ve örgütlenmenin baltalanması maksadını güttüğünü değerlendirmektedir.<sup>308</sup>

25-26 Temmuz 1919 gecesi 50-60 kişilik bir Rum çetesi, 3-4 tekne ile Vakfıkebir-Görece arasındaki yerleşim birimlerinde hem eşkıyalık yapmışlar hem de kıyıda bulunan Türk köylerine ateş açarak onları rahatsız etmişlerdi. Süratle bölgeye gönderilen Aydınreis gambotu, jandarma ve halkında gayretleri ile Rum çetelerini bölgeden uzaklaştırmıştı. Aydınreis gambotu Komutanı Gv. Bnb. Şerafettin Bey, gözetleme ve karakollarını bir müddet bu kıyı şeridi üzerinde yoğunlaştırmak suretiyle bölgenin emniyetini sağlamıştı. 13 Haziran 1919'da Giresun vapurunun getirdiği 500 ton kömürle birlikte gambotların kömür ikmalleri bu tarihten itibaren daha kolaylaşacak faaliyetleri de o nispette artacaktır. Bu tarihlerde Karadeniz'in Batısında korsanlık faaliyetleri yoğunlaşmıştı. Preveze gambotu 27 Ekim-25 Aralık 1919 tarihlerinde Amasra-Şile arasındaki yoğunlaşan korsanlık faaliyetlerinin önlenmesi için görevlendirilmişti.<sup>309</sup>

11 Aralık 1919 sabahı bir İngiliz torpidosu, Polathane (Trabzon) civarında kıyıya yakın geçerek bazı kayıkları aramıştı. İngiliz gemisi daha sonra Sürmene'nin Ufakdere mevkiine 10-15 kişilik bir askeri tim çıkarmıştı. Bunun üzerine Trabzon Mevki Komutanı Bnb. Ali Rıza Bey Aydınreis gambotundan derhal bölgeye gitmesini, İngiliz savaş gemisi ile karaya çıkan askeri personelin durumunu incelemesini ve onları kontrol altında tutmasını istemişti. Aydınreis süratle bölgeye gelerek, kıyıya asker çıkartmıştı. Gece de İngiliz savaş gemisinin 300 m. yakınında demirli vaziyette bulunarak onu kontrol etmişti<sup>310</sup>. 4-11 Eylül 1919 tarihlerinde toplanan Sivas Kongresi'nin ardından Heyeti Temsiliye'nin kurularak ülke kaderine hakim olduğu bu günlerde Aydınreis'in bu hareketi bölge halkına moral vermişti.

14 Mayıs 1920 günü Fransa'nın Pake Kumpanyasına ait ve aynı adı taşıyan vapur Trabzon'a gelirken yolda soyulmuştu. Vapuru soyan eşkıyalar geldikleri motorla kaçtıklarından yakalanamamışlardı. Bu sırada Aydınreis gambotu Rize-Hopa arasında karakol görevinde olduğundan soygun olayına yetişememişti.<sup>311</sup>

307 S. ÖZEL s. 83; Kazım KARABEKİR "İstiklal Harbimiz", İstanbul 1988, s. 73

308 HTVD, belge No 151; K. KARABEKİR a.g.e. s. 39, Osmanlı Harbiye Nezaretine çektiği (27 Temmuz 1919 günü ve 1149 sayılı şifre telgrafı)

309 Dz. Müz. Def. 761, s. 500-503, 27 Ekim 1919

310 HTVD, Belge No 858, XV. Kolordu K. lığının 13 Aralık 1919 tarihli raporu; Emrullah NUTKU, a.g.e. C.I.s. 56 ve 90;

311 Emrullah NUTKU a.g.e. s. 56. A. BÜYÜKTUĞRUL, a.g.e. s. 488

Karadeniz kıyılarındaki karayollarının yetersiz ve güvensiz olması Askeri ve Mülki amirlerin bölgedeki inceleme/denetleme gezilerini gambotlarla yapmalarını dikte etmişti. Esasen Kurtuluş Savaşı'nda deniz taşımacılığının önem kazanmasının temel nedeni karayollarının bu zafiyetinden kaynaklanmakta idi. Bu nedenle gambotlar bu tür (inceleme/denetleme) görevlerinde kullanılmışlardır.

Trabzon Valisi Ali Haydar (YÜCEBAŞ) Bey ile Trabzon Mevki Kumandanı Bnb. Ali Rıza Bey Aydınreis gambotu ile üç gün sürecek denetleme ve inceleme için 2 Aralık 1919'da Trabzon'dan Rize'ye gitmişlerdi. Bu denetlemeden yaklaşık dört ay sonra Ali Haydar Bey'in ayrılması ile yerine atanan Hamit Bey, yine Trabzon Mevki Komutanı Bnb. Ali Bey ile birlikte 22 Mart 1920'de Aydınreis ile Sürmene'ye gitmişler 3 gün kaldıktan sonra 25 Mart'ta Trabzon'a dönmüşlerdi. Seyir esnasında E-22 borda numaralı İngiliz muhribi kendilerini takip etmiş, ancak bir tacizde bulunmamıştı, dolayısı ile görevleri aksamamıştı.<sup>312</sup> Erzurum ve Sivas Kongreleri ile güçlenmiş olan Heyeti Temsiliye 27 Aralık 1919'da Ankara'ya gelmişti. Bu tarihle birlikte Ankara, Milli Harekatın merkezi olmuştu. 23 Nisan 1920'de Büyük Millet Meclisi'nin toplanıp ülke kaderini ele alması ile Kurtuluş Savaşımız ulusallaşmıştı. İtilaf Devletleri ve onun güdümündeki İstanbul Hükümeti, bu gelişmelerden telaşa kapılıyordu. Öte yandan Milli Mücadeleye inanmış olan Aydınreis ve Preveze gambotları tamamıyla Ankara yanlısı hareket etmekte idiler. İstanbul Hükümeti İtilaf Devletleri'nin temsilcilerinin de etkisiyle gambotları geri çağırılmıştı. Bunun yanında Kurtuluş Savaşımıza karşı olan İtilaf Devletleri ve özellikle İngilizler denizlerimizde kontrollerini arttırmaya başlamıştı. Kontrollerle gemilerimiz, bunaltılıyordu. Marmara Denizi'nde görevli Draç, Yunus ve Akhisar gemilerinin Haliçe alınmalarının esas sebebi de buydu. İtilaf gemileri onlara da rahat vermemişti. Gambotların İngiliz savaş gemileri tarafından taciz edilmelerine ait birkaç örneği aşağıda veriyoruz;

Preveze gambotu, Sinop limanında demirli iken 11 Aralık 1919 günü sabahı T-24 borda numaralı İngiliz torpidobotu limana gelmişti. Demirlemesini müteakip yüzbaşı rütbesindeki bir subayı Preveze'ye göndermişti. İngiliz Subay gemiyi baştan başa dolaşmış, bu arada geminin jurnali dâhil her şeyini kontrol etmişti. İngiliz subayı giderken gemi Komutanı Gv. Bnb. Hayrettin Bey'e "Kendilerini İstanbul'a mı bağlı, yoksa Kemalist mi olduklarını" sormuştu.<sup>313</sup> Hayrettin Bey soruyu tamamen farklı biçimde yorumlamıştı. Kendilerinin bölgede -malum olan- kaçakçılık ve eşkıyalık gibi asayiş bozucu durumları önlemek üzere vazifeli olduklarını ve faaliyetlerinin Mondros Mütarekesinin 6. Madde hükümlerine uygun biçimde yapıldığını, Samsun Merkez Liman Reisliği veya 3. Kolordu K.lığının emirlerine göre hareket ettiklerini belirtmişti. Aynı gün İngiliz savaş gemisinin bir miktar askeri personeli, Sinop limanına çıkmışlar akşam gemilerine dönmüşlerdi. T-24, o gece limanda Preveze'nin yanına demirlemiş, ertesi gün bölgeden ayrılmıştı.

312 S. ÖZEL, a.g.e. s. 93; Trabzon Valisi Ali Haydar YÜCEBAŞ, 3 Ekim 1919-22 Ocak 1920 tarihleri arasında görev yapmıştır. (Kamil ERDAHA, "Milli Mücadele, Vilayetler ve Valiler", İstanbul 1925, s.179-180)

313 A. BÜYÜKTUĞRUL, a.g.e. s. 489; M.İŞİN a.g.e. s. 26; Emrullah NUTKU, "Yakın Tarihimiz", C.IV s.110-111. Bu dönemde İstanbul, Osmanlı Devletini, Kemalist veya Ankara, Temsil Heyeti veya TBMM'ni ifade etmektedir.

Bu olaydan üç hafta sonra (4 Ocak 1920'de) T-24 yine Sinop limanına gelmişti. Demirli vaziyetteki Preveze gambotunun 300 m. yakınına demirlemişti. İngiliz gemisi gece boyunca ışıldağını yakarak gambotu kontrol altında tutmuş, ertesi gün bir deniz yüzbaşı komutasındaki 5 kişilik timi Preveze'ye göndermişti. Gemi İngiliz timi tarafından baştan aşağıya yine kontrol edildiği gibi İngiliz Yüzbaşı gemi komutanına "İstanbul'a dönmeleri"nin gereğini ifade etmişti. Gemi komutanı arıza, ikmal ve personel eksikliği gibi nedenleri göstererek bu durumda İstanbul'a dönmeyi sakıncasını belirtmiş, şimdilik bölgede bulunmanın gereğini anlatmıştı.<sup>314</sup> Bu tarihten sonra İngiliz gemileri ve İstanbul Hükümeti, gambotların İstanbul'a dönmeleri için baskılarını arttıracaklardır. 5 Nisan 1920 günü Trabzon'a gelen E-22 borda numaralı İngiliz muhribi Aydınreis gambotuna Osmanlı Bahriye Nazırlığı'nın "İstanbul'a dönmelerine dair" yazılı emrini tebliğ etmişti. Gemi komutanı makine arızalarının giderilmesi ve gerekli seyir hazırlıkları için iki gün izin istemişti. Akabinde onarım bahanesi ile -ama gerçekte askeri malzeme taşımak üzere- Batum'a gitmişti. Batum dönüşü Aydınreis gambotu Komutanı Binbaşı Şerafettin Bey Ankara'da bulunan Heyeti Temsiliye ile temas kurarak durumu anlatmış ve direktiflerini sormuştu. Gelen emirde İngiliz gemisinin dikkate alınmaması belirtiliyordu. Aydınreis'te böyle yapmıştı.<sup>315</sup>

Ayrıca gemi personeli İstanbul'a dönmeyip Milli Mücadele yolunda canlarını feda edeceklerine dair aralarında yemin etmişlerdi.

Aydınreis Batum'dan 7 Nisan günü dönmüş, yükünü Trabzon'a boşalttıktan sonra yine Sinop limanına demirlemişti. Aynı gün akşamı E-22 borda numaralı İngiliz savaş gemisi limana gelmişti. Ertesi günü yine bir yüzbaşı komutasındaki 10 kişilik tim İşkampavya ile Aydınreis'e gitmişti. Gemi komutanı Gv. Bnb. Şerafettin Bey, borda iskelesini kaldırarak gelenlerin gambota çıkmalarına izin vermedi. Ayrıca yüzbaşıya, kendilerinin bu konuda onlarla görüşmeye yetkili olmadıklarını, yetkili makamın Ankara'daki Temsil Heyeti olduğunu (henüz TBMM toplanmamıştır) kesin bir şekilde ifade etti. Çaresiz, timin bulunduğu işkampavya E-22'ye geri döndü, Tabi bu olay gambotlarla İngiliz gemilerinin arasını tamamiyle açmıştı. Bu tarihten sonra gambotlar bölgede rahat görev yapamayacaklardır.<sup>316</sup>

T-24 borda numaralı İngiliz gemisi 19 Nisan 1920 günü öğlen vakti Sinop limanından ayrılırken Preveze'nin limana gelmesi üzerine tekrar geri dönerek demirlemişti. Daha sonra bir yüzbaşı komutasındaki 6 kişilik timi işkampavya ile gambota göndermişti. Tim gemide yine mutad kontrolünü yapmış, daha sonra İngiliz yüzbaşı, gemi komutanı Gv. Bnb. Hayrettin'e İstanbul Hükümeti'nin geri dönmelerine ilişkin ve daha önce Aydınreis gambotuna tebliğ ettiği yazılı emrini ona da tebliğ etmişti. Esasen bu günlerde Samsun Merkez Liman Başkanlığına da aynı yazılı emir gelmişti.<sup>317</sup> Gambotlar arıza ve yeterli kömürlerinin olmadığı gerekçesi

314 M. İŞİN; E. NUTKU a.g.y.

315 M.ATAÇ, Aynı Eser ,S.84

316 Türk İstiklal Harbi C.V s. 18

317 Genel Kurmay Başkanlığı Preveze'yi Sinop yakınlarındaki Akliman'da karaya oturtmayı, Aydınreis'i ise zaten Doğuda olan Trabzon'dan daha doğuya kaydırarak İstanbul'dan uzaklaştırmayı planlar. Ancak sığ olduğundan bu gerçekleşmez (A. BYÜKTUĞRUL, a.g.e. s. 489)

ile İstanbul'a dönmüyorlardı. Bunun üzerine İstanbul hükümeti, onların yedekte çekilerek getirilmesine karar verdi.

1920 Mayıs ayı ortalarında Seyrisefain İdaresine ait Alemdar kurtarma gemisi gambotları yedekleyerek İstanbul'a götürmek üzere Samsun'a gönderilmişti. Bölgedeki Milli Mücadele yönündeki yapılan faaliyetleri gören Alemdar, gambotları almadan ve/fakat yapılmakta olan faziletli mücadeleyi yakından görüp takdir ederekten geri dönmüştü. Alemdar altı ay sonra (Ocak 1921) Ankara Hükümeti'ne katılmak üzere İstanbul'dan kaçırılacak ve Kurtuluş Savaşımıza şanlı sayfalar yazdıracaktır.<sup>318</sup>

Gemiler arıza, kömür yetersizliği ve/veya personel eksikliği nedeniyle İstanbul'a dönüşlerini erteliyorlardı. Buna rağmen yinede bölgedeki asayişsizliklerle mücadele ediyorlar. Rus limanlarından taşımalar yapıyorlardı. Yunanistan bandıralı bir motor 21 Mayıs 1920 günü Giresun sahillerinde görülmüştü. Aydınreis tarafından yakalanan motorun dokuz kişilik mürettebatı –savaş esiri olarak- Giresun jandarmasına teslim olunmuştu. Tekneye mevcut Ganaım Kanunu –Osmanlı Devletinin I. Dünya Savaşında kullandığı kanun- gereğince el konulmuştu. Sonradan Sinop adını alan tekne Kurtuluş Savaşı boyunca askeri malzeme taşımacılığında kullanılmıştı.<sup>319</sup> Daha sonra Cumhuriyet Hükümeti, İnönü motorunun zapt ve müsaderesinde emeği geçenleri ödüllendirmişti.

Bu cümleden olarak 15 Ağustos 1926 günü yayınlanan 3983 sayılı kararname ile Aydınreis gambotunun Komutanı Bnb. Mehmet Cemal Bey mükafatlandırılırken 30 Ağustos 1926 günü yayınlanan 5459 sayılı kararname ile Aydınreis'in diğer personeli ödüllendirilmişti.<sup>320</sup> Aynı gün Batum yönünden gelen bir İngiliz dretnotu Trabzon limanına demirledikten sonra şehre askeri personel çıkartarak "Resmi Geçit" yapmak istemişti. Ancak Garnizon ve III. Tümen Komutanı Miralay Rüştü Bey ve Vali Hamit Bey tarafından İngiliz gemisine izin verilmemişti. Personellerinin kısım kısım ve silahsız olarak şehre çıkmalarına izin verilmişti. Neticede personel belirtildiği şekilde çıkmış ve Garnizon K'lığı tarafından şehirde gerekli güvenlik önlemleri alındığından herhangi bir olay meydana gelmemişti.<sup>321</sup>

### 3. GAMBOTLARIN SOVYETLER BİRLİĞİ'NE GÖNDERİLİŞİ

Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM)'nin 23 Nisan 1920'de toplanmasını müteakip 2 Mayıs'ta "İcra Vekilleri Heyeti" teşkil edilerek "Yeni Türk Devleti"nin temelleri atılmıştı. Milli Müdafaa Vekâleti'nin talebi doğrultusunda TBMM İstanbul Hükümeti ve İtilaf Devletleri'nin olumsuz tepkilerini önlemek üzere Aydınreis ve Preveze gambotlarını millileştirdiğini yani onlara el koyduğunu ilan etmişti. Bu

318 Alemdar için bkz.; Fethi TEVETOĞLU, "Milli Mücadele Alemdar", Dzk.k.lığı Dergisi sayı 543, Ankara 1989, S. 7; Nihat ÇAPANER, "Kurtuluş Savaşında Deniz Kahramanları", İstanbul 1943, s.18-28; Nurettin PEKER, "Öl Esir Olma", İST-1966

319 ATASE Klasör 725, Dosya 6, Fihrist 18, Bugünkü anlamda tekne savaşan tarafa ait olduğundan zapt ve müsadere edilir. (bkz. 3849 sayılı zapt ve müsadere kanunu. (Bugün bu kanun yürürlüktedir)

320 Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA) Kutu 20 Dos. 52 Ev. 40 (3983 sayılı kararname)

321 S. ÖZEL 209, K. KARABEKİR, 718

arada teknelerin İtilaf Devletleri donanmasından veya İstanbul Hükümeti'nden korunması için Bartın Çayı'na saklanmaları düşünülmüştü. Bunun için adı geçen liman başkanlığından inceleme raporu istenilmiş, gemilerin gereğinde -sığ suda- batırılmaları yolunda emir de verilmişti. Ancak Bartın Çayı'nın genişliği, uzunluğu ve derinliği gambotların gizlenmesi için uygun değildi. Nitekim Bartın liman başkanlığının incelemesi olumsuz gelmişti. Derinlik gambotlar için uygun değildi. Bunun üzerine gambotların Bartın çayına gönderilmesinden vazgeçilmişti.<sup>322</sup>

Milli Müdafaa Vekâleti 10 Temmuz 1920'de kendine bağlı bir birim olarak Umuru Bahriye Müdürlüğü'nü (Deniz işleri Müdürlüğü) teşkil etmişti. Ankara'nın Samanpazarı mevkiinde küçük bir binada kurulan Deniz İşleri Müdürlüğü'ne Gv. Kd. Yzb. Şevket DORUKER atanmıştı.<sup>323</sup> Umuru Bahriye Müdürlüğü 10 Temmuz'dan itibaren limanlar ve gemiler üzerinde idari bir otorite makamı olarak işlevlerine başlamıştı. Müdürlük harekât açısından Erkanı Harbiye Reisliği (Genelkurmay Başkanlığı), idari açıdan ise Milli Müdafaa Vekaletine bağlı idi. Beş daire (personel, hareket, ikmal, limanlar ve muhasebe) ile sağlık, hukuk ve harp divanı birimlerinden oluşan Umuru Bahriye Müdürlüğü (1 Mart 1921'den itibaren Bahriye Dairesi) savaş boyunca şimdiki Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın görevlerini yapmıştır.

Umuru Bahriye Müdürlüğü'nün ilk işlevlerinden birisi limanların ve limanlara gelen-giden gemilerin koordine ve organizesi olmuştu. Kuzeydoğu Anadolu'nun kapısı durumundaki Trabzon limanı, Rusya'nın Doğu Karadeniz limanları için terminal durumunda idi. Trabzon'da konuşlu III. Tümen komutanlığı tarafından daha önce kurulmuş olan-veya onun koordinesinde faaliyet gösteren- "Trabzon Kaçakçı Müfrezesi" bu hizmetleri görüyordu. Umuru Bahriye Müdürlüğü'nün kuruluş-ile bu müdürlüğe bağlanmıştı. Milli Müdafaa Vekâleti'nin 26 Ekim 1920 tarihli emirleri ile "Trabzon Nakliyatı Bahriye Müfrezesi" olarak kurumlaştırılmıştı. (9 Şubat 1921'de Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanlığı haline getirilecektir.) Preveze ve Aydınreis gambotlarından başka Gazal römorkörü ile Rüsumat 4 No'lu vapurda bu komutanlığın kuruluşunda idi. Anılan teknelerde İstanbul'dan kaçırılarak TBMM emrine girmişlerdi.

Büyük Millet Meclisi'nin denizciliğimizle ilgili olarak yaptığı önemli atılımlardan biriside Sovyet Rusya'dan yardımlar sağlamasıdır.<sup>324</sup> Sovyet yöneticileri Kurtuluş Savaşımızı başından itibaren destekliyordu. Bunun temelde iki nedeni vardı. Öncelikle

322 Genelkurmay Başkanlığı Preveze'yi Akliman (Sinop)'da karaya oturmaya planlar, Aydınreis zaten Trabzon'da olup daha da doğuya gönderilebilir. (A. BÜYÜKTUĞRUL, a.g.e. s. 489) Esasen Milli Müdafaa Vekâlet veya Trabzon Nakliyat Bahriye Komutanlığı'nın çıkardığı tüm Talimat/Emirlerde "*Tehlike halinde gemilerin batırılabilceği*" belirtilmektedir. (M.M.V Nakliyat Hakkındaki 1112 sayılı emri, TİH C. V ekinde bu emirler vardır)

323 M. Şevket (DORUKER) 1909 yılında Bahriye Mektebi (Dz. HO)'dan mezun oldu , Mondros Mütakeresi'nin Denizle ilgili kısımlarının tatbikinde Kur. Yb. Sadullah (GÜNEY) ile birlikte görev aldı. Daha sonra Milli Mücadeleye katıldı. 10 Temmuz 1920'den savaş sonuna(1 Ekim 1922) kadar bu görevde kaldı. I. Lozan görüşmelerine katıldı.1926 yılında emekliye ayrıldıktan sonra Hukuk tahsili yaptı ve Avukat olarak çalıştı. F.ÇOKER, "Deniz Harp Okulumuz", Ankara, 1994, s. III. 43-45,Deniz Müzesi Zabitanı Bahriye Sicil Dosyası 1909 çıkışlı subaylar dosyası.

324 Alptekin MÜDERRİSOĞLU, "Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları", Türk Tarih Kurumu, Ank. 1990

Milli Mücadeleyi kendilerinin Rusya'da yaptıkları Ekim 1917 ihtilaline benzetiyorlardı veya benzetmek istiyorlardı. İkincisi Akdeniz'e çıkış kapısı durumundaki Boğazlar ve Anadolu'nun İngiltere yanlısı bir idarenin eline geçmesini istemiyorlardı. Konu ile ilgili bir diğer husus daha vardı, Rusya'daki Müslümanlar Anadolu harekâtını destekliyorlardı. Nitekim yardımlar bu unsurlardan sağlanmış, Sovyet Rusya –limanlarıyla birlikte- bu yardımlara (Müslüman Türklerin yardımlarına) aracı olmuştur.

Esasen Ankara'nın temel stratejisi Sovyet yardımı temin etmektir. Nitekim TBMM'nin toplanmasının hemen ardından 26 Nisan 1920 günü Kurtuluş Savaşımız için Rusya'nın desteğinin sağlanmasına karar verilmişti. Bu maksatla TBMM Reisi Mustafa Kemal Paşa tarafından kaleme alınan "İyi Niyet Mektubu" Hariciye Vekili Bekir Sami (KUNDUH) Bey başkanlığındaki bir heyet tarafından Moskova'ya gönderilmişti.<sup>325</sup> Sovyet Dışişleri Komiseri Çiçerin, gelen mektubu olumlu biçimde değerlendirmiş ve 3 Haziran 1920 tarihli cevabi mektubunda yardım vaat etmişti. Sovyet yardımlarının önünü açan antlaşma 24 Ağustos 1920'de imzalanmıştı. Milli Mücadele döneminde Türk-Rus ilişkileri bu tarihten itibaren somut biçimde gelişmeye başlamıştır.

Bu bağlamda TBMM'ce millileştirilen ve/fakat itilaf gemileri tarafından devamlı olarak taciz edilmekle veya kömürsüzlük gibi nedenlerle tam anlamıyla çalıştırılmayan gambotların bir kısım personel ve donanımlarının Samsun ve Trabzon Limanlarında görevlendirilmesi/verilmesine, daha sonra da bu gambotların bir müddet için Rusya'da bulundurulmasına karar verilmişti. Preveze gambotu'nun 3 subay, 12 er, 47 mm.lik 2 namlulu topu ve 30 mavzeri 5 Ağustos 1920 günü Samsun Bahriye Müfrezesi'ne gönderilmişti. 47 mm'lik 2 namlulu top bir kamyon üzerine yerleştirilerek mobil batarya haline getirilecektir. Aydınreis gambotunun onarım tezgâhları ile yine bir kısım personeli Trabzon Liman Başkanlığı (Nakliyatı Bahriye Komutanlığı)'na gönderilmişti.<sup>326</sup> Gambotların Rusya'ya gönderilmeleri kolay olmamıştı, çünkü bu sırada Ankara pek çok sorunla uğraşıyordu.

Kuruluşunu henüz tamamlamış olan TBMM Mayıs-Haziran 1920 ayları içinde en büyük gayretini "İç ayaklanmalara" ayırmıştı. İtilaf Devletleri (İngilizler) veya Padişah Hükümeti tarafından körüklenen Aznavur (16 Nisan 1920'de), Düzcce (13 Nisan-31 Mayıs 1920), Yenihan (14 Mayıs-12 Haziran) ve Yozgat (15 Mayıs-27 Ağustos 1920) ayaklanmaları bölgedeki askeri ve/veya milis güçlerle bastırılmıştı. Bu arada milis güçlerin en kuvvetlisi olan Çerkez Ethem, Düzcce, Anzavur ve Yozgat (Çapanoğlu) ayaklanmalarının bastırılmasında büyük ün sağlamıştı.<sup>327</sup> Çerkez

325 Mustafa HERGÜNER "Milli Mücadele de Sovyetlerin Kafkas Limanlarından Yapılan Deniz Nakliyatı" Sekizinci Askeri Tarih Semineri, İ.C.Gen kur. Yay. Ank. 2000.S. 513

326 A. BÜYÜKTUĞRUL, a.g.e. S. 482, M. İŞİN a.g.e, S. 29-31; Erol MÜTERCİMLER, "Kurtuluş Savaşına Denizden Gelen Destek", İstanbul 1992, s. 94-96; TİH C.V, 18-20

327 Ergün AYBARS, "Türkiye Cumhuriyeti Tarihi", Cl. Ege Üniversitesi yayını İzmir 1986. s. 206-240; TİH. VI. İsmet İNÖNÜ, "Hatıralar" Cumhuriyet Yayını İst. 2000, s.6

Ethem, Demirci Efe gibi Kuvayi Milliye çetelerinin ayaklanmaları bastırması TBMM içinde olumlu bir gelişme değildi. Otoritesi bölünüyordu. Süratle düzenli orduya gidilmeliydi.

Bunun yanında Osmanlı Devleti'nin barışa zorlanmasına yönelik 12 Şubat–10 Nisan 1920 tarihlerinde Birinci Londra Konferansı, 18–26 Nisan 1920 tarihlerinde San Remo Konferansı toplanmıştı. Konferans Osmanlı Devletine zorla kabul ettirilen Sevr Antlaşmasının son şekliydi. Bundan sonra durum Osmanlı Heyetine sunulacaktı. Ancak antlaşma metni İstanbul ve Ankara'ya ulaşmıştı Türklerin itiraz etmemeleri için Yunan kuvvetleri Afyon-Eskişehir istikametinde "Genel Saldırı"ya geçmişlerdi. Bu karmaşık ortam içinde Sultan VI. Mehmet (Vahdettin) 22 Temmuz 1920'de topladığı "Saltanat Şurası"na barış imzalaması yönünde onay verdirdikten sonra 10 Ağustos 1920'de Sevr Antlaşması imzalanmıştı.

Antlaşma bütün Türk halkı tarafından nefretle karşılanmıştı. Antlaşmanın imzalandığı günün ertesinde gazeteler siyah başlıklarla çıkmış, İstanbul esnafı dükkânlarını açmamıştı. TBMM ise 19 Ağustos 1920'de yaptığı toplantıda Kazım Karabekir'in önerisi ile alınan 37 sayılı kararla Sevr Antlaşması'nı imzalayanlar "Vatan Haini" ilan edilmişlerdi.<sup>328</sup>

6 Ağustos 1920 günü Ereğli Liman Reisi Gv. Bnb. Hulusi GÖKDALAY<sup>329</sup> Ermeni kökenli Osmanlı vatandaşı olan Abronasyan kumpanyasının Şahin şilebine el koymuştu. 1200 tonluk şilep Karadeniz limanlarımızda taşımalar yapıyordu. Ancak İtilaf Devletleri bu gemiye de rahat vermiyordu. Öyle ki Osmanlı Devleti, İtilaf Devletleri'nin tesiriyle gambotlar ile Şahin şilebinin Alemdar ve Selanik römorkörleriyle İstanbul'a getirileceğini, İngiliz ve Osmanlı denizcilerle donatılacak römorkörlere gerekli yardımın yapılması için Samsun Merkez Liman Reisliğine emir vermişti.<sup>330</sup> Esasen bu üç gemiye yeterince kömür temin olunamadığından istenilen biçimde kullanılamıyorlardı. Gambotların onarımına da ihtiyaçları vardı. İşte bu nedenle Milli Müdafaa Vekâleti'nin teklifi ile TBMM tarafından gemilerin –bir müddet- Rusya'ya gönderilmelerine karar verilmişti. Konu ile ilgili olarak bu sırada Trabzon Vali Vekili görevini de üstlenmiş olan 3. Tümen Komutanı, Miralay Rüştü Bey görevlendirilmişti.

Tümen Komutanı bu iş için Novorossiysk'den teknik personel talep etmişti. Sovyet ilgilileri bölgeye gelerek gambotlar ve Şahin şilebi için incelemeleri yapmıştı. Tümen komutanlığına, gemilerin kendi tersanelerinde onarılacağını ve bu süre içinde güvenliklerinin sağlanacağına dair olumlu cevaplar vermişlerdi.

328 Sevr antlaşmasının kabulü üzerine TBMM 19 Ağustos 1920 günü toplanarak aldığı 37 sayılı kararla ilgilileri "Vatan Haini" ilan etmişti. Düstur III. Tertip. 1. Cilt, s.48. Antlaşma özel metni için bkz.M.Cemil BİLSEL, "Lozan", İst.1998.s.298 – 328

329 A. Hulusi GÖKDALAY (1883–1955) Kurtuluş Savaşında Giresun ve Ereğli Liman Başkanlıkları ile Ereğli Nakliyatı Bahriye K'lığı yaptı.1937'de Tuğamiral oldu. Emekli olduğu 1944 yılında Sivas Milletvekili seçildi. 1950'den sonra bir görev almadı. (Emekli Sandığı Arşivi A. H.GÖKDALAY dosyası-sicil no.su yoktur-)

330 ATASE 1/4293 Kl. 888, D. 6, F. 10/3

Ancak Novorossiysky limanındaki ilgililer gerekli çağrışı yapmadıklarından gemilerin Sovyet limanlarına gidişleri gecikiyordu. Öte yandan, bir tarafta İstanbul Hükümeti tarafından gemiler geri çağrılırken, diğer taraftan da İtilaf Devletleri onlara rahat vermiyordu. Gemilere yapılan tacizlerin artması üzerine gambotların Sinop'un Aklıman mevkiinde batırılmaları bile düşünülmüştü. Ancak liman sığ olduğundan bundan vazgeçilmişti. Bunun üzerine TBMM Reisi Mustafa Kemal Paşa, bizzat Rusya Devlet Başkanı Lenin'e telgraf çekerek gemilerin bir an önce kabul edilmelerini istemişti.

Bunun üzerine Lenin "derhal" Dış işleri Komiseri Çiçerin'i bu iş için görevlendirmişti. Çiçerin, Karadeniz ve Azak Denizi kıyılarının savunma amiri Amiral A. KONTRATEV'e telefonla emir vererek gemilerin Doğu Karadeniz limanlarına (Novorossiysky) alınmalarını sağlamıştı.<sup>331</sup>

Varılan mutabakat gereğince gambotlar Rusya seyri için hazırlıklara başlamışlardı. Preveze gambotunun 3 subay (Gemi Komutanı Gv. Bnb. Hayrettin, Gv. Bnb. Şevket ve II. Komutan Gv. Yzb. Fehmi Raşit) ile 10 eri Samsun Bahriye Müfrezesine gönderilmişti.

Temmuz 1920'de Samsun'daki 10. Tümen Komutanlığı tarafından teşkil olunan müfrezenin ilk denizci kumanda kadrosunu Preveze gambot subayları oluşturmuştur. Dört bölüklü bir tabur şeklinde teşkil olunan Samsun Bahriye Müfrezesi'ne Preveze gambotu komutan Bnb. Hayrettin Bey komutan olarak atanmıştır. Gambot'un iki adet 4,7 cm.lik topu, 30 mavzeri ile bu silahların cephanesi yine Samsun Bahriye Müfrezesine teslim olundu. Müfreme Komutanlığı tarafından bu 4,7 cm.lik toplar bir kamyon üzerine yerleştirilerek, mobil topçu bataryası haline getirildi. Daha sonra bu toplar Samsun bombardımanında (7 Haziran 1922) Yunan muhriplerine karşı kullanılacaklardır. Aydınreis; personel, silah ve mühimmatını Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanlığına bırakmıştı. Gemi Komutanı Gv. Bnb. Şevket Bey Samsun'da mahkemesi olduğundan Samsun Bahriye Müfrezesi emrine gönderilmişti. II. K. Gv. Öyzb. Mehmet Cemal Bey Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanlığı'nın yükleme-boşaltma subaylığına tayin olunmuştu. Gambotun onarım tezgahları Trabzon'daki Gümrük Binası'nın yanında kurulan onarım atölyesini oluşturmuştu. Atölye bölgede deniz taşımacılığı yapan tüm teknelerin yanında kara birliklerimizin de onarım ihtiyaçlarını karşılayacaktır.

Aydınreis'in Trabzon'a gönderilen onarım tezgâhları ile Trabzon Gümrük Binasının yanında bir "Tamir atölyesi" kurulmuştu. 3. Tümen ile koordineli çalışan bu "Tamir atölyesi, gemilerimizin ve bölgede askeri taşımacılık yapan sivil teknelerin hatta karadaki araçların her türlü onarım gereksinimlerini yerine getirecektir. Gambotların personelleri ise Samsun Bahriye Müfrezesi ile Trabzon Nakliyatı Bahriye

Komutanlığında görevlendirilmişlerdi.<sup>332</sup> Önemli malzemeler alınan, personeli azaltılan Aydınreis gambotunda, Seyir Subayı (III. Kaptan) Gv. Ütğm. Mithat (IŞIN) ile B. Ç Özb. Rifat, II. Ç. Yzb. Zühtü ve III. Ç. Süleyman Beyler ile 26 er kalmıştı. Bu personel gemiyi götürdüler.<sup>333</sup> Trabzon Nakliyatı Bahriye Kumandanı Gv. Bnb. Edremitli Mustafa Fahri (ACZİ)<sup>334</sup> Bey'in Rusya'ya intikalle ilgili emrini aşağıda veriyoruz.

TRABZON NAKLİYAT-I  
BAHRİYE KOMUTANLIĞI

12 Eylül 1920

AYDINREİS KOMUTANLIĞI'NA

1- Trabzon limanında bulunan İngiliz Muhribine görünmeden Batum istikametinde bir saat süreyle kıyıya yakın rotaları takip ederek seyredildikten sonra genel kuzey istikametine dönülerek Novorossiysk'e girilecektir.

2- Gelincik koyuna varılmadan Cupkaya köyünde sahile yaklaşılacak karaya çıkılarak Rus bakanları (ilgilileri) ile temasa geçilecek, Novorossiysk'e girilmek üzere izin alınacaktır. Bu işlem yapılmadan limana girilmeyecektir.

3- Limana girişte mayınlar gözle kontrol edilecek, sahilden tanınmak üzere en büyük Türk bayrağı direğe çekilecek, altına beyaz filama gösterilecektir. Kıyıda top ateşi açılırsa karşılık verilmeyecek, ancak top menzilinin dışında beklenecektir.

4- Sahile bu suretle yaklaşarak karaya çıkıldıktan sonra ilgili makamlara ayrıntılı bilgiler verilecektir.

Trabzon Nakliyat-ı Bahriye K.

Gv. Bnb. M. Fahri

332 Mobil Batarya haline getirilen Prevez'nin Topları (7 Haziran 1922) Samsun'un bombardımanında Yunan savaş gemilerine karşı kullanılmıştır; Aydınreis'in II. Komutanı Gv.Özb. Cemal Yrabzon Nakliyat K.lığından Yükleme ve Boşaltma Subaylığı atanmış. Onarım Atölyesi ise halktan kiralananan bir birlikte tüm gemilerin onarımlarını yapmıştır. (Kemalettin BOZKURT, "Samsun'un Bombardımanı", 368 sayılı Donanma Dergisi İstanbul 1943, S.24-26; A. BÜYÜKTUĞRUL S. 468-490; TİH. C.V.S. 31.

333 Gemi Komutanlığına B. Ç Özb. Rifat Bey vekâlet etti, ancak Mithat Bey gemiye kumanda etti. A.BÜYÜKTUĞRUL a.g.e s. 489, E. MÜTERCİMLER a.g.e s. 96

334 Mustafa Fahri TUMBİLEN (1887 - 1937), Edremit doğumludur. 1907 yılında Donanmaya katıldı, Pevki Şevket okul gemisi II. Komutanıyken 4 Aralık 1920'de Anadolu'ya geçerek Bahriye Dairesi 4. Şb.(Limanlar ve Deniz Ulaştırması) Müdürlüğü yapar. Bu anda rütbesi Binbaşılığı yükseltilir. 1 Mayıs 1921 - 11 Mayıs 1924 tarihleri arasında Trabzon Nakliyatı Bahriye K.lığı yapar. (Bahriyede Fahri ACZİ olarak bilinir) daha sonra Turgutreis Zırhlısı K.lığı, Bahriye Vekâleti Müsteşar Vekilliği ve Donanma Komutan Vekilliği yapan M. Fahri TUMBİLEN 1925 yılında Yarbaylığa terfi eden, 1928 yılında Yavuz Donanmasında yargılanır ve beraat eder. 1931 yılında emekli olur. 1937 yılında intihar etti. Deniz Müzesi Zabitânı Bahriye Sicili 1907 çıkışlılar dosyası. Fahri ÇOKER, "Deniz Harp Okulumuz", Ankara 1994, III. S. 54;

Aydınreis gambotunun, hareketinden bir gün önce kazanları ve tulumbalarının onarımları tamamlandı. Güvenlik gerekçesiyle daha önce Trabzon Nakliyatı Bahriye K.lığına bırakılan 47 mm.lik toplardan birisini tekrar gemiye alındı. 15 Eylül 1920 günü saat 20.15'te ileri harekate geçildi. Seyir sırasında yukarda belirttiğimiz emir, aynen uygulandı.<sup>335</sup> Tamamıyla karartılmış vaziyette limandan çıkan Aydınreis, saat 22:00'de limanı terk etti. Kıyıda 3 milden fazla açılmadan Rize istikametinde bütün gece seyredildi ve sabah kuzey rotasına döndü. Ertesi günü intikal rotası üzerinde olan 120 tonluk Yunan bandıralı bir tekneyi zapt ve müsadere etti. Tuapse'den aldığı 90 ton keresteyi Kırım'a götürmekte olan, hem yelken ve hem de motorla gidebilen tekneye 4 asker görevlendirdi. Yükünü geri boşaltması için tekrar Tuapse'ye gönderildi. Daha sonra yine bu 4 askerin komutasındaki tekne, Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanlığına teslim edildi. Sonradan Ayyıldız adını alacak olan bu tekne silahlandırılmış ve nakliyat, karakol ve mayın döküş gibi değişik görevlerle Kurtuluş Savaşımıza büyük hizmetlerde bulunmuştur.<sup>336</sup> Savaş sonunda Türkiye Cumhuriyet hükümeti 26 Eylül 1926 günü yayınladığı 4157 sayılı kararname ile Ayyıldız motorunun zapt ve müsaderesini yapan subay ve erleri ödüllendirmişti.<sup>337</sup>

Sovyet Rusya I. Dünya Savaşı sırasında Doğu Karadeniz limanlarını 20 mil açığa kadar mayınladığından bu limanlara giriş ancak kılavuzlarla mümkündü. Ayrıca şamandıra veya sahilten işaret gibi "Seyir Kolaylıkları"na da gerek duyuluyordu. Aydınreis 17 Eylül 1920 sabahı Novorossiysk açıklarına (Gelincik limanı önleri) gelmekle beraber giriş yapamadı. Kıyı ile irtibat kurmaya çalışırken onların top atışlarına da maruz kaldı. Daha önceden verilen talimat paralelinde ateşle karşılık verilmedi. Gambot bayrağını ve tanıtmış işaretini çekmeye devam etti. Bu arada kıyıda kalkan 3 tayyare gambotu tespit etmeye çalışıyordu. Neticede akşamüstü körfeze girilerek demirlendi. Ertesi günü (18 Eylül 1918) sabahı da Novorossiysk limanında bir iskeleye aborda olundu. Aynı gün akşamı Sovyet Rusya'nın Karadeniz Donanması yetkileri Aydınreis gambotuna gelerek, kendi bayraklarını çektiler. Ve gambota LUTCH VOSTOKA (Doğu Işığı) adını verdikten sonra 12 numaralı hücumbot olarak Karadeniz Donanması kayıtlarına geçirdiler.<sup>338</sup>

Preveze gambotu 1 Ekim 1920 tarihinden itibaren seyir hazırlıklarına başladı. Bu gemide de personelin bir kısmı Samsun'a bırakıldı. Gemi Komutanı Gv. Bnb. Hayrettin II. K. Gv. Yzb. Fehmi Raşit ve bir kısım erler Samsun Bahriye Müfrezesi emrine gönderildiler. Gemiye, Sey. Sb. (III. Kaptan) Gv. Yzb. Mustafa Ömer (CİVELEK), üç makine subayı ile 26 er Rusya'ya götürdü. 7/8 Ekim gecesi bir Fransız Torpidobot

335 A.BÜYÜKTUĞRUL, s. 490-491, M.İŞİN, s. 29-31, E. MÜTERCİMLER s. 95-97; Cevat ÜLMEN, "Kurtuluş Savaşında Karadeniz", (367 sayılı Donanma Dergisi Eki) İstanbul 1943, s. 2-3

336 Ayyıldız adını alan bu tekne, Kurtuluş Savaşı boyunca taşıma, mayın dökme, karakol gibi görevler yapmış, bu maksatla üzerine tadilatlar yapılmış, top takılmıştır. Kurtuluş Savaşı sırasında düşman gemilerine el konulması 18 Aralık 1911 tarihli ve 34n numaralı "Deniz Ganimet Kanunu"na göre yapılmıştır. Bugün yürürlükte olan 38-49 sayılı "Deniz Zapt ve Müsadere" kanunu da aynı hususları içermektedir. Esasen Her Tekneye askeri personel verilmesi Deniz Nakliyatı Genel Talimatı (Umuru Bahriye Md. lüğünü 1112 sayılı emri)'nin 4. Md. hükmüdür. Ayyıldız 4 er görevlendirilmiş olup aralarında gambot serdümüni Bartınlı Ahmet vardır.

337 BCA Kutu 21 Dos. 61 Ev. 1

338 Dr. L. G. BASHİKOV (Central Naval Archive of Russia – Krasnoarmejskij Prospekt, 2 Gatchina Keninprod)'tan 22 Kasım 1998 ve 31 Ocak 1999 tarihinde alınan fax bilgileri (İstanbul Deniz Müzesi arşivindedir)

tarafından kontrol edilen Preveze kömür bulamadığından 11 Ekim'e kadar Sinop'ta bekledi. Nihayet bölgeye posta seferi için gelmiş olan, Seyrisefain İdaresine ait Gülnihal vapurundan kömür temin edilmesi ile aynı günün akşamı yola çıkıldı. Preveze'nin de intikal seyri Aydınreis gibi oldu. Önce Samsun istikametinde (Doğu) ve kıyının üç mil mesafesinde bir müddet yol alındı. Hava iyice kararınca Novorossiysk rotasına döndü. Preveze gambotunun seyri sırasında hava ve deniz koşulları uygundu. Ayrıca düşman gemileriyle de karşılaşmadı. Novorossiysk limanına giriş sırasında da herhangi bir sorun çıkmadı. Bunda en büyük pay elbette ki onun Aydınreis tarafından indoktrine edilmesidir.<sup>339</sup> 13 Ekim 1920 sabahı Novorossiysk limanına giren Preveze doğruca Aydınreis'in üzerine aborda oldu. 17 Ekim günü öğlen vakti Preveze'nin "Bayrak Değiştirme" töreni yapıldı.<sup>340</sup> Törene Ruslar birer takım deniz, piyade ve süvari birlikleri göndermişler, ayrıca bölge halkından on bine yakın kişi seyirci olarak katılmıştı. Ruslar gambota VOSSTAVSHIS (devrimci) adını verdiler. Ve 13 numaralı hücumbot olarak Karadeniz Donanması kayıtlarına geçirdiler.<sup>341</sup>

Rusların gambotlarımıza Doğu Işığı, Devrimci gibi isimler vermesi onların, Kurtuluş Savaşımızı benimsemeleri açısından çok anlamlıdır. Gemilerin bayrak değiştirmesinden sonra Ruslar her iki gambot personelinden isteyenlerin Türkiye'ye dönebileceklerini bildirmişti. Subayların tamamı, 52 er'in 43'ü geri dönmüştü.<sup>342</sup> Orada kalan 9 er ise yine Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanlığı'na bağlı Novorossiysk Kıdemli Deniz Subayı emrine girmişti.

Ancak Samsun'da kurularak 25 Nisan 1921'de faaliyete geçirilen, Merkez Liman Reisi Yarbay A. Halis (ERTÜRK)'ün başkanlığını yaptığı "Deniz Daimi Harp Mahkemesi" gambotlara Novorossiysk'de "Federatif Sosyalist Cumhuriyeti'nin Bayrağının" çekilmesine razı olan subaylara ait davayı muhakeme etmişti. Mahkeme Kurtuluş Savaşı boyunca devam etmişti. Ekim 1922'de yani Büyük Taarruz'un kazanılmasından sonra mahkeme sonuçlanmıştı. Olayda subaylara ait bir suç unsuru bulunmadığından adı geçenler beraat ettirilmişti.<sup>343</sup> Preveze gambotunun ardından Şahin şilebi Ereğli'den Kd.yzb.Cevat (Tümamiral Cevat ÜLMAN) emrinde 21 Ekim günü hareket ederek 23 Ekim akşamı Novorosiysk limanına intikal etmişti. Ancak bu geminin ismi değiştirilmedi. Ruslar bu gemiyi de diğerleri gibi onardılar. Yaptığımız araştırmalarda gambotlarımızın Rus Donanması tarafından fiilen kullanıldığına dair bir belgeye tesadüf etmedik. Gambotların kendi kayıtlarına geçirilmesinin tamamen politik bir yöntem olduğunu değerlendirmekteyiz. Nitekim konu ile araştırmalar yapan Leningrad Deniz Akademisi öğretim üyesi Dr. BASHIKOV'da gönderdiği belgelerde bu yönde yorum yapmaktadır.

339 A. BÜYÜKTUĞRUL, a.g.e. s. 494; M. İŞİN, a.g.e. s. 40; TİH CV. s. 41

340 Heriki Gambotun bayrak değiştirme olayı TBMM nezdinde hoşnutsuzluklara neden olmuş, gemi subayları divanı harp mahkemesine verilmişlerdir. (19 Kasım 1920) Kurtuluş Savaşında yaptıkları hizmetleri ve oradaki davranışları dikkate alınarak daha sonra beraat etmişlerdir. Dz. Müz. Def. 178, s. 1-33 (III numaralı zarfta duruşma zabıtları vardır)

341 S. S. Bereznoj, "Ships and Auxiliary vessels of the soviet Navy; BASHIKOV'un gönderdiği bilgiler Deniz Müzesinde bulunmaktadır.

342 M. İŞİN a.g.e s. 71. Bashikhov'un adı geçen arşivden derlediği bilgiler de bu düşüncemizi kuvvetlendirmektedir.

343 Dz. Müzesi Def. 176, s. 1-33 (I 11 numaralı zarfta Mahkeme Tutanakları vardır)

Gambotların Rusya'ya gönderildikleri, İtilaf donanması gemileri tarafından hemen fark edilmemişti. Özellikle İngiliz savaş gemileri onların Karadeniz kıyılarından saklandıklarını değerlendirmişti. Bu maksatla Bartın çayında 12 ve 17 Ekim 1920 tarihlerinde aramalar yapmış, ancak bir sonuç alamamıştı.<sup>344</sup>

1920 yılının ikinci altı ayı Büyük Millet Meclisi açısından en buhranlı dönemdir. Bir taraftan düzenli ordu birliklerinin kurulması yönünde karşılaşılan güçlükler, diğer taraftan Yozgat isyanını da bastırarak büyük ün kazanan Çerkez Ethem'in pervasız davranışları Meclisi yormakta idi. Öte yandan ekonomik güçlükler ve daha da önemlisi Eskişehir yönünde ilerleyişini sürdüren Yunan saldırısı Meclisi bunaltmaktaydı.<sup>345</sup> 1921 yılının ilk günlerinde Çerkez Ethem'in tenkilini müteakip I. İnönü Zaferi (9-10 Ocak 1921) kazanılmıştı. TBMM'nin kurduğu Batı Cephesi ilk sınavını Yunanlılarla I. İnönü savaşında başarılı bir şekilde vermişti. Bu zafer TBMM'ye güç veriyordu. Bu olumlu gelişmeler 21 Şubat-12 Mart 1921 tarihlerinde toplanan Londra Konferansına Ankara Hükümeti'nin İstanbul Hükümeti'yle birlikte davet edilmesine neden olmuştu. Osmanlı Sadrazamı Tevfik Paşa'nın, konferansta "Ben sözü Türk milletinin temsilcisi olarak Ankara'dan gelmiş olan TBMM heyetine bırakıyorum" demesiyle ortaya koyduğu tavır TBMM'nin uluslararası anlamda tanınmasını sağlamıştı. Öte yandan Moskova'da Ali Fuat Paşa'nın yürüttüğü görüşmeler sonunda 16 Mart 1921'de Ruslarla imzalanan Moskova Antlaşması ülkeye ayrı bir güç vermişti. Sovyet Rusya öncelikle Sevr Antlaşmasını kabul etmiyor, karşılıklı gönderilen elçiler TBMM'nin tanındığını gösteriyor ayrıca Misak-ı Milli kabul olunuyordu. Türk Devleti askeri ve siyasi yönden giderek güçlenmekteydi.<sup>346</sup> Ancak Batı Cephesi'nin güçlendirilmesi için personel ve lojistik desteğe ihtiyaç vardı. Bu da deniz nakliyatı ile mümkündü ve gemilere gereksinim vardı. Bütün bu gerçekler Rusya'ya gönderilen ve yaklaşık altı aydır burada bulunan gemilerin (Aydınreis, Preveze ve Şahin) geri istenmesini dikte etmekteydi. Ve nitekim öyle de oldu. Milli Müdafaa Vekâleti 1921 yılının ikinci ayından itibaren gambotlar ve Şahin şilebinin Türkiye'ye döndürülmesi yönünde TBMM'yi sıkıştırmaya başladı.

Yunan ilerleyişinin I. İnönü Zaferi ile birlikte durdurulmasının ardından Karadeniz hatta Ege ve Akdeniz'de devam eden askeri nakliyat çok önemliydi. Böylece Yunan ordusunun karşısında bulunan "Batı Cephesi" nin askeri personel ve malzeme yönünden güçlenmesi sağlanıyordu. Bu durum Atina'da Yunan parlamentosunu telaşlandırmıştı. Donanma Komutanı Amiral Hacı KİRYAKO mecliste sert eleştirilere

344 M. İŞİN a.g.e 74; TİH CV, s. 49

345 Bu dönemde Batı Cephesini en çok uğraştıran Kuvayi Seyyare Komutanı (Emrinde 159 subayla birlikte 4650 kişi vardı). Çerkez Ethem olmuştur. 30 Aralık 1920- 12 Ocak 1921 tarihleri arasında devam eden çarpışmalar ile çete dağılmıştır. T.İ.H II. Ç. H. 3. K. Ankara 1994. s. 91-141

346 16 Mart 1921 Türkiye - Sovyet Rusya Dostluk ve Kardeşlik Antlaşması Türkiye Cumhuriyeti'nin stratejik temellerinden birini oluşturur. Antlaşma sadece Kafkas sınırımızı belirlemekle kalınan, Türk Boğazları-Karadeniz ülkeleri arasındaki ilişkileri, her iki ülkenin dünya stratejisi bakımından durumu da belirler. Bunun da ötesinde o günden bugüne Türkiye-Sovyetler ilişkilerinin temelini atar. (İsmail SOYSAL "Türkiye'nin Siyasi Antlaşmaları" I. C Ankara 1989. s. 225, gambotların geri verilmesi Moskova Antlaşmasından sonradır. Y.Hikmet BAYUR XX' da Türkiye'nin Dış siyaseti üzerindeki etkileri Ankara 1989- s. 225 Gambotların geri verilmesi Moskova Antlaşmasından sonradır.

uğramıştı. Bunun üzerine Yunan Donanma Komutanlığı tarafından 26 Mart 1921 tarihi itibarı ile tüm kıyılarımıza "Deniz Ablukası" ilan edilmişti. Deniz Harp Hukuku'na göre belirlenen/ilan edilen deniz sahasının işgali demek olan bu deniz ablukasında düşman gemileri, düşmanca davranan gemiler taşınması yasaklanan mallar (Kontrobant) listesi yayınlanmalıdır. Yunan donanması yasak mal listesi olarak sadece askeri malzemeleri göstermişti. Oysa düşman devletinin işine yarayan (gıda, yapı malzemeleri) mallarda yasaklanabilirdi. A. BÜYÜKTUĞRUL Yunan donanmasının gerek güç gerekse manevra kabiliyeti yönünden deniz ablukasını yerine getirmek için yeterli olmadığını belirtmektedir.<sup>347</sup> Yunan Donanmasının nitelik ve nicelik yönünden değerlendirilmesi bu değerlendirmeyi doğrulamaktadır. Umuru Bahriye Müdürlüğü deniz nakliyatının ablukadan daha az zarar görmesi için Yunan gemilerinin tüm hareketlerinin takip ve kontrolünü istemişti. Bunun için kıyılarımızda gözcü/yardımcı nakliyat istasyonları teşkil edilmişti. Bunun yanında gemilerin kıyıya daha yakın seyir yapması, düşman tehdidi olduğunda sığ sularda batırılması gibi ilave tedbirler alınmıştı. Bu suretle özellikle Batı Cephesinin desteklenmesine yönelik deniz nakliyatı kesintisiz biçimde devam ettirilmişti.<sup>348</sup>

Bu bağlamda Umuru Bahriye Müdürlüğü sadece deniz harekâtına yönelik faaliyet gösterirken iskelelere gelen askeri malzeme ve personelin iç bölgelere nakli için ayrı bir birim kurulmasına karar verilmişti. MMV bünyesinde "Sevkiyat ve Nakliyat Umuru Müdürlüğü" kurularak 10 Ocak 1921 tarihinde faaliyete başlamıştı. Müdürlük bugünkü Ulaştırma Bakanlığı'nın işlevlerini yerine getirmişti.<sup>349</sup>

#### 4. GAMBOTLARIN SOVYETLER BİRLİĞ'NDEN DÖNÜŞÜ

Onarımları Nisan 1921 sonlarında tamamlanan Şahin şilebi ile Aydınreis ve Preveze gambotları donanımlarını tamamlamak ve askeri mühimmat yüklemek üzere 10 Mayıs 1921 günü Novorossiysk limanından ayrılarak Tuapse limanına gelmişlerdi. Burada Gazal römorkörü Rüsumat 4 No.lu vapur ve Selamet motorunun Trabzon'dan getirdikleri personel, kömür, kumanya, silah ve mühimmatı teslim almışlardı.<sup>350</sup> Türkiye'ye gidecek askeri malzemeyi yükleyen Preveze, aynı şekilde yüklenen Gazal römorkörü ve Dana yelkenlisini rehberleyerek 19 Mayıs günü Tuapse'den ayrılmış, 21 Mayıs günü Trabzon'a varmıştı. Aynı şekilde askeri malzeme yükleyen Aydınreis gambotu, Rüsumat 4 No.lu vapur ve Selamet motoru ile birlikte 21 Mayıs günü hareketle 23 Mayıs 1921 günü Trabzon'a varmıştı. Şahin şilebi ise 23 Mayıs günü yine Tuapse'den yüklediği 20 adet 12 cm.lik top ve 405 piyade fişeği olan askeri malzemeyi 25 Mayıs günü Trabzon'a nakletmişti. Gemiler Türkiye'ye varışları ile birlikte Rus limanlarından Trabzon'a veya kendi kıyılarımız arasında taşımalara

347 A. BÜYÜKTUĞRUL, Osmanlı - Yunan Silahlanma Yarışı, Belleten XX. C. Eki; Ankara 1975, s. 749

348 Gemilerin kıyıya 1 mil mesafede seyretmesi emredildiği gibi yardımcı nakliyat istasyonları (toplam 9 Ad.) gemileri takip eder. Türk İstiklal Harbi C.V, Ekteki talimatlar.

349 Sevkiyat ve Nakliyat Umum Müdürlüğüne önce Kur. Alb. Muzaffer (ERGÜDER) daha sonra Kur. Yb. Sadullah GÜNEY) getirilmiştir. Bkz. TİH. CII, Kıs. 6, Kitap I, s. 81

350 ATASE 4/502, Kl. 1878, D. 8, 6, 4. F. 39; TİH. C.VII. s. 171-237; TİH. C.II, Kıs 3. s. 35;

başlamışlardı. 1921 yılı itibari ile Preveze 3500, Aydınreis 3000 ton olmak üzere toplam 6500 ton askeri malzeme taşımışlardı.<sup>351</sup> Gambotların Rusya'da yeterli onarım görmedikleri ve hatta dönerken içlerinden bazı önemli malzemelerinin alındığı yolunda M.M. V tarafından Genelkurmay Başkanlığına bir yazı gönderilmişti. Ancak değerlendirmenin doğruluğu şüphelidir.<sup>352</sup> Bunun yanında elimizde bir diğer belgede; Bahriye Dairesi'nin Genelkurmay Başkanlığı'na yazdığı 25.05.1921 tarih ve 1944 sayılı yazı ile "Aydınreis" ve Preveze gambotlarının Rusya'dan malzemeleri çalınmış olarak geldiği belirtilerek, İstanbul'daki eş gemilerden malzeme gönderilmesi "talep olunmaktadır"<sup>353</sup> Kurtuluş Savaşı sırasında pek çok destek ve yardım sağlayan Rusya için yapılan bu iddianın doğru olduğunu kabul etmek zordur. Gambotların, yedek parçalarının İstanbul'dan başka yerde olmayışı ve yedek parçaya olan ihtiyaç böyle bir yazıya neden olabilir. (Bizim değerlendirmemiz bu yöndedir)

Doğu'da Ermeni ve Gürcü kuvvetlere karşı kazanılan zaferler ve 16 Mart 1921'de imzalanan "Moskova Dostluk Antlaşması" ile Kafkas sınırlarımızda güvenlik sağlanmıştı. Bu nedenle Doğu Cephemizde büyük ölçüde askeri birliğe gerek kalmamıştı. Buradan Batı Cephesi'ne kuvvet kaydırılmasına imkân doğmuştu. Genelkurmay Başkanlığının 30 Mart 1921 tarihli emirleriyle Doğu Cephesi K.lığı kuruluşundaki iki tümen Batı Cephesine gönderilmişti. Bunlardan 3. Kafkas Tümeni deniz yoluyla nakledilmişti. 12. Tümenin personeli karayolundan nakledilmiş, önemli ağırlıkları yine denizden gönderilmişti. (3. Tümen Kütahya-Eskişehir muharebelerine, 12. Tümen ise Sakarya muharebelerine katıldılar). Anılan birlik ve ağırlıklar 4 Nisan-28 Mayıs 1921 tarihleri arasında Trabzon'dan Akçeşehir (Akçakoca) ve Ereğli limanlarına taşınmıştı. Yunan ablukasına rağmen yapılan bu taşımalarda Aydınreis ve Preveze gambotları da görev almışlardı.<sup>354</sup> Taşımalar sırasında gambotlar nakliye gemilerine rehberlik ve koruma görevleri de yapmışlardı. Bu husus Kurtuluş Savaşımızda ilk defa denenen (Konvoy Nakliyatı) bir deniz harekât türüdür. Gambotların Kurtuluş Savaşında yapmış oldukları taşımalara ait -bulabildiğimiz- bilgiler Ek'te verilmiştir.

Karadeniz'deki Deniz Nakliyatı, gemilerin istihbarat, onarım ve ikmal yönünden desteklendiği ölçüde başarıya ulaşmıştır. Bu bağlamda olarak bu harekât alanında dokuz ayrı noktada (Baba Burnu/Ereğli, Amasra, Kerempe, İnce Burun/Sinop, Papaz Burnu/Samsun, Kale Mevki/Giresun, Kemer Burnu/Pazar, (Absalah/Hopa) kurulan gözcü istasyonları<sup>355</sup> gemilerin onarım, personel veya lojistik destek ihtiyaçlarını yerine

351 M. İŞİN a.g.a.s. 961, TİH. C.V s. 20, Dr. BASHIKOV Nisan 1921'den itibaren gemilerin onarımlarını tamamladığını belirtmektedir. (Ad. Gelen fax bilgileri) ATASE 1/4336, Dol. 23, Göz. 5, Dos. 86, Klasör 1410, F. 1-14 (1921 yılına ait taşımalar)

352 M.M.V'nin 25 Mayıs 1921 tarihinde Genelkurmay başkanlığına yazdığı yazıda gambotların Ruslar tarafından soyulduğu belirtilmekte (HTVD belge no. 1544) ise de bunun doğrulayan hiçbir belgeye tesadüf edilmediği gibi dönemi yaşayan ve gambotlarda görev alan subaylar gemilerin onarım gördüklerini ifade etmektedirler. E. NUTKU, "Denizden Sesler Geliyor", İst. 1973, s. 43, M. İŞİN a.g.e.s.20.

353 ATASE 1/502 K1 1601 D.7.F.21

354 ATASE 1/4336 Dolap 59, Göz 13, Dos. 17, K1.2, Fih. 4: TİH. C.V s. 41-42 (Adı geçen kitabın eklerinde detaylı bilgiler vardır). Mehdi BAYAR, "İstiklal Savaşında Türk Denizcileri", İstanbul 1945, s. 171

355 A. BÜYÜKTUĞRUL, a.g.e s. 12 TİH. C.V. s. 32; İsmet GÖRGÜLÜ "Belgelerle Harp Hatıraları" (Emrullah NUTKU'nun anlattıkları-Bant No. 1) Harp Akademileri yayını. İst. 1989, s. 68, Umuru Bahriye Müdürlüğünün Deniz Nakliyatı Genel Talimatı. (1112 sayılı Genelgesi) 17. Madde.

getirmişlerdi. Gözcü istasyonları gerek kendi istihbaratlarını, gerekse İstanbul'dan gelen gizli kuruluşların (M.M. grubu, Felah grubu) gönderdikleri bilgileri veya limana gelen diğer gemilerin bilgilerini toplayarak bilgi akışı sağlamışlardı. Bu çerçevede Aydınreis ve Preveze gambotları yaptıkları keşif, gözetleme ve karakol faaliyetleri ile bu konudaki gayretleri bütünleştirmişlerdir. Bir başka deyişle tüm istihbarat bilgileri bölgede yegâne savaş gemisi durumundaki gambotlarda birleştirilmiş, onlar tarafından değerlendirerek kullanılmıştır.

Taşımalar sırasında gemi personeli -subaylar dâhil- büyük bir özveri göstermişlerdi. Subaylar yükleme/boşaltmalar sırasında malzemeleri bilfiil taşımak suretiyle yardım ederek yükleme ve boşaltma süresini kısaltıyorlardı. Personel, kamaralarını terk ederek malzemelerin konmasını sağlıyorlardı. Bu suretle, gambotun 15 vagon (300 ton) olan taşıma kapasitesini 18-20 vagona (400 ton) kadar çıkartıyorlardı.<sup>356</sup> Sefer yapan gemilerin eksik personeli limanlarımızda yükleme/boşaltmayan teknelerin personeli ile tamamlanıyor, böylece seferler aksatılmıyordu. İntikal seyirleri sırasında makine arızaları olsa bile gemideki tenteleri yelken olarak kullanmak olağan hadiselerdendi.<sup>357</sup> Gambotların taşımalarına ait takip olunan işlevleri o tarihte Aydınreis'te görev yapmış olan Yzb. Abdurrahman (BENLİOĞLU) Bey'in hatıralarına dayanarak anlatmak istiyoruz.<sup>358</sup>

Abdurrahman Bey 31 Temmuz 1922 tarihinde Trabzon'da bulunan Aydınreis gambotuna katılmıştı. Nakliyatı Bahriye Komutanlığı'nın daimi emri gereğince, kıyılarımız takip edilerek gece seyri yapılmıştı. Sabah Batum ağzına gelinmiş, liman mendireği ağzındaki Rus karakoluna megafonla ve Rusça olarak "Türk Aydınreis pişol iz Trabzond'a" denilmişti. Ankara Hükümeti Rusça bilen subay ve gemi adamlarından birini Rus limanlarına giden gemi veya teknelerde bulunduruyordu. Nitekim Aydınreis gambotu komutanı Bnb. Ahmet Rasim Bey de - Abdurrahman Bey gibi-Rusya'da kalmıştı.(Yüzbaşılığında Petersburg'ta harita öğrenimi görmüştü)

O sabah Batum limanına kabul olunan Aydınreis'in Batum'da geminin yüklenmesine öğleden sonra başlanmıştı. Novorossiysk'den gelen 20 vagonluk katar limana, Aydınreis'in bulunduğu yere kadar gelmişti. Rus subaylarınca vagonların boşaltılmasında çoğunluğunu I. Dünya Savaşı'nda esir düşmüş Türklerin oluşturduğu hamallar çalıştırılmıştı. Rus hükümeti esir Türklerden isteyenlerin gelen gemilerle Türkiye'ye dönmelerine izin veriyordu. Geminin yüklenmesi ertesi günü ancak tamamlanmıştır. Gece yüklemelerinde limanın ve gambotun ışıkları ile aydınlatma yapılmış, taşıyanlara yemek ve çay ikram edilmişti. Aydınreis bu seferinde yirmi vagonla gelen ve Alman Krupp firmasına ait olan tüm cephaneyi yüklemişti.

356 ATASE 1/4336, Dolap 17, Göz 23, Dosya 83, Klasör 1008, Fih. 1/1. Celalettin ORHAN, "Askerlik Hatıralarım", İst. 1982, s. 131-132 (Eser sahibi Aydınreis'te çalışmıştır). Ahmet RASİM, ATASE'ye 2 Mayıs 1942'de verdiği rapor, (Her iki subay bu gemide görev yapmıştır).

357 Kemalettin BOZKURT, "İstiklal Savaşı Hatıraları", 365 sayılı Donanma Dergisi İst. 1942, s. 41, Emrullah NUTKU, Yakın Tarihimiz C.III, s. 217 subaylarda gambotlarda görev yapmışlardır.

358 Abdurrahman BENLİOĞLU'nun Hatıraları, Haz. Nurcan BAL, Dz. K.K. lığı yazı İst. 2004, s. 27-29

Yükleme sırasında salonlar hatta kamaralar da kullanılmıştı. Gece yola çıkılmış, tam bir karartma yapılarak ve kıyı seyri ile Trabzon'a gelmişti. Trabzon limanı denize açıktı. Ruslar I.Dünya Savaşı sırasında uç uca iki şilebi taş doldurarak batırmış. Bir mendirek meydana getirmişlerdi. Rusya'dan gelen gemiler bu mendirek içinde yükleme/boşaltma yapmakta idiler. Aydınreis'te getirdiği mühimmatı mendireğe boşaltmıştı.

Gambotların işlevlerini olumsuz yönde etkileyen en büyük unsur İtilaf devletlerinin bölgedeki savaş gemileri idi. Bunlardan Amerikan muhripleri nispeten daha "Hoşgörülü" idi. Preveze 14 Aralık 1921 günü Trabzon'dan Batum'a gitmekteydi. Gambotta Tugay Komutanı Albay Veysel, Alay Komutanı Albay Mehmet Ali Bey'ler ile bazı kara subayları ve aileleri bulunmakta idi. Gece seyri sırasında tam karartma uygulamasına rağmen iki bacalı bir muhribin kendilerine yaklaştığı ve ışıldakla Preveze'nin hareketlerini kontrol ettiğini tespit edilmişti.<sup>359</sup> Gemi komutanı, misafir subaylar ve ailelerini sakın tutmaya çalışırken rotasını Hopa istikametine çevirerek -mevcut emir paralelinde- baştankara olma hazırlıklarına girişmişti. Gelen muhribin kendilerine dokunmaması ve üstelik A.B.D bandıralı olduğunun anlaşılması ile rahatlamışlardı. Esasen Karadeniz'de yapılan karakol ve güvenlik işlevlerinde Amerikan ve İngiliz gemileri hedef alınmamakta idi. TBMM'nin politikası bu ülkelerin gemileriyle ters düşülmemesi yönünde idi. Zaman zaman bu ülkelerin sivil teknelerine bile yardım ediliyordu.

Sakarya Savaşı'nın bütün şiddeti ile devam ettiği günlerde 6 Eylül 1921 günü fırtına nedeni ile Amasra limanına bir tekne sığınmıştı. Tekne Rumlara ait olmakla beraber içindeki mallar İngiliz tüccarlara aitti. Durum Başkomutan Mustafa Kemal Paşa'ya bildirilmişti. O sırada Sakarya Savaşı'nı (23 Ağustos-12 Eylül 1921) idare etmekte olan Mustafa Kemal Paşa Amasra'da alıkonulan tekneye yardım edilerek serbest bırakılmasını emretmişti.<sup>360</sup>

Ancak Yunan gemilerinin, gemilerimize olan olumsuz tutumu savaş boyunca devam ettiğinden onlara karşı daima tedbirli davranılmıştır. Preveze gambotu Tuapseden getirdiği askeri malzemeyi 19 Ocak 1922 günü Trabzon'un Değirmendere mevkiinde boşaltırken Panther adlı Yunan muhribinin limana girdiğini tespit etmişti. Gemi Komutanı Gv. Özyb. Mehmet Ali Bey ani bir kararla mendireğin arkasından geçmişti. Burada yelkenleri kapalı durumdaki üç direkli ve Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanlığı emrinde taşımacılık yapan Kahraman teknesine aborda olmuştu. Ve kurutmak bahanesiyle teknenin yelkenlerini açtırarak kendisini bu yelkenlerin içine gizlemişti. Panter limanda üç-beş tekneyi kontrol ettikten sonra yelkenlerin arkasına gizlenmiş Preveze'yi fark edemeyerek bölgeden ayrılmıştı.<sup>361</sup>

359 Emrullah NUTKU, "İstiklal Savaşında Denizciler", Yakın Tarihimiz C.II, s. 147, Subayların görevleri için bkz. İsmet GÖRGÜLÜ, "On Yıllık Harbin Kadrosu", Ank. 1993, s. 217

360 HTVD, belge no. 1530, ATASE Dol. 18, Kl. 1090, Dos. 6-112, F.35

361 K. BOZKURT, a.g.m, TİH. C.V s. 62

Trabzon Nakliyatı Bahriye Kumandanlığı 28/29 Nisan gecesi Novorosiysk limanından Yunanistan'ın Pire limanına giden Yunan bandıralı 1200 tonluk Enosis şilebini zapt ve müsadere etmişti. Personelini Erzincan'da hapseden komutanlık şilebe Trabzon ismi vererek kendi filosuna katmıştı. Bu olay Yunan Donanması'nın Marmara ve Karadeniz'de sert tavırlar almasına neden olmuştu. Bu tarihten itibaren Karadeniz hareket alanında deniz taşımacılığının emniyet ve güvenliğine daha çok önem verilmişti. Gambotların her seyre çıkışında bu esaslar paralelinde emirler yayınlamıştı. 9 Mayıs 1922 tarihinde Preveze gambotuna verilen yazılı emri bir örnek olarak aşağıya aktarıyoruz.<sup>362</sup>

## **TRABZON NAKLİYAT-I BAHRİYE KOMUTANLIĞI**

**9 Mayıs 1922**

### **PREVEZE KOMUTANLIĞI'NA**

1- Trabzon Limanından sabah saat 06:00'da Batum'a hareket edilecektir.

2- Düşman donanmasının önünüze çıkması veya denizde karşılaşmanız mümkündür, bu nedenle kıyıdan bir mil'den daha açıkta seyir yapılmayacaktır.

3- Düşmanla karşılaşılması halinde gambot baştankara edilecek veya sığ suya batırılacaktır.

4- Rize, Atine (Pazar) ve Hopa limanlarına uğranılarak buradaki gözcü istasyonlarından gelen bilgiler yönünde tedbirler alınacaktır.

5- Düşman donanmasının hakkınızda bilgi almasına engel olunacak, gemide kimse seyir planlamasını bilmeyecektir.

6- Şahin vapuru ile koordineyi devamlı sağlayacak ancak aranızda 2 saat (12 mil)'lik bir mesafeniz olacaktır.

Trabzon Nakliyat-ı Bahriye K.  
Gv. Bnb. M. Fahri

Görüldüğü gibi daha önce kıyılarımızdan üç mil mesafede olan seyir, 1 mil mesafeye indirilmesinin yanında gemilerin "Gözcü İstasyonları ile etkin bir koordine yapmaları istenmişti.

Gambotlar Kurtuluş Savaşı boyunca Trabzon ve Sinop limanlarına dayalı biçimde harekât yapmışlardı. Preveze 23 Ocak 1922 tarihi itibarıyla Amasra Deniz Komutanlığına bağlanmıştı. Ancak yinede Trabzon'a bağlı olarak nakliyata devam ediyordu. Amasra Deniz Komutanlığı -TBMM'nin politikasına bağlı olarak- geçen zaman içinde güçlendiriliyordu. Kasım 1921'de Deniz/Hava uçaklarının konuşlandırıldığı komutanlık, Bahriye Dairesinin 23 Ocak 1922 gün ve 5024/303 sayılı yazıları ile lağvedilen (kaldırılan) Ereğli Nakliyatı Bahriye Komutanlığı görevlerini de üstlenmişti. Amasra Deniz Komutanlığı Cumhuriyetimizin ilk yıllarında Karadeniz'in tamamından sorumlu bir komutanlık halinde faaliyet gösterecektir. Sovyet Rusya'nın Karadeniz filosu tarafından verilen mayın, silah ve diğer mühimmatla beraber iki adet motorgambot 29 Eylül 1921 günü Trabzon'a teslim edilmişti. 1 ve 2 numaralı olarak isimlendirilen motorgambotlar onarım gördükleri Novorossiysk limanından dönerken Pire'ye gitmekte olan Yunan bandıralı, 1200 tonluk Enosis adlı şilebi 28-29 Nisan 1922 günü zapt ve müsadere etmişlerdi. Gemi Trabzon'a getirilerek bayrağı değiştirilmiş ve kendisine Trabzon adı verilmişti.<sup>363</sup> Aydınreis gambotu şilebin 17 kişiden oluşan mürettebatını 3 Mayıs 1921 günü Trabzon'dan alarak Rize'deki Jandarma Alay Komutanlığına teslim etmişti. Daha sonra bu personel Erzincan'a götürülecektir.<sup>364</sup>

Gambotların Karadeniz'de sürdürdükleri bu başarılı görevleri nedeniyle Sovyet hükümeti onlardan eğitim maksadı ile de yararlanmak istemişti. (Esasen I. Dünya Savaşının sonlarında gambotların eğitim hizmetinde bulundukları bu hizmeti yaptığı daha önceki sayfalarda anlatılmıştı). Bu bağlamda olarak Sovyet Rusya Karadeniz Donanma Komutanlığı, teğmen rütbesindeki 80 Gürcü subayının eğitimleri için 17 Haziran 1922'de Batum Kıdemli Deniz Subayı Gv. Bnb. Rıza Bey'e müracaat etmişti. Gambotların imkânları 80 deniz teğmenini barındırmaya müsait değildi. Buna rağmen Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı gemi kamaralarını genişleterek gerekli tadilatları yaptırdı. Bugünler tüm kuvvetlerin "Büyük Taarruz" için hazırlıklarını sürdürdükleri günlerdi. Birlik kaydırmaları ve mühimmat nakliyatının dolayısı ile deniz taşımacılığının en yoğun olduğu bu dönemde Gürcü subayların eğitimleri ile ilgili planlama gerçekleşmemişti.<sup>365</sup> Böyle bir dönemde Gürcü subayların, eğitime gayrette ayrılamazdı. Buna karşılık yapılan tadilatlar boşa gitmedi. Savaş sonunda Heybeliada önüne demirletilen Preveze ve Aydınreis gambotları, Bahriye Mektebi (Deniz Harp Okulu) öğrencilerinin eğitimlerinde görev alacaklar, tadil olunan kamaralar bu iş için kullanılacaktır. Türk Ordusu, ülkesinde işgalci olarak dört yıl bulunan yabancı güçleri 26 Ağustos'ta yaptığı "Büyük Taarruz" ile ülkeden kovmuştu. 9 Eylül'de İzmir'e varan Türk Kuvvetleri "Takip Harekâtını" 18 Eylül'e kadar devam ettirerek ülkeyi yabancı askerlerden arındırma azmini "Bütün Dünya'ya" göstermişti. Nihayet Mudanya Ateşkes sözleşmesi (12 Ekim 1922) ve akabinde Lozan Barış Konferansı hazırlıkları nedeniyle askeri harekât sona erdirilmişti.

363 Enosis'in Zapt ve Müsaderesi için bkz, Fizuz KESİM, "Enosis üzerine", Yakın Tarihimiz, C.II, s. 20; Cumhuriyet ODABAŞIOĞLU "Belgelerle Trabzon Milli Mücadele Tarihi", Trabzon 1990 s. 321-325, Tevfik İNCE, "Milli Mücadelede Enosis'in Zaptı", Resimli Tarih Mecmuası, Sayı 33, İstanbul 1952, s. 173

364 Dz. Müz. Def. 648, s. 145, (15 Mayıs 1922) belgede Enosisle ilgili tüm bilgiler mevcuttur.

365 TİH CV. s. 92, Cumhuriyet Dönemimizin ilk eğitim gemileri Preveze ve Aydınreis'tir.

## 5. KURTULUŞ SAVAŞINDAN SONRAKİ FAALİYETLERİ

Büyük Taarruz ve Takip Harekâtından sonra deniz nakliyatında azalma olmuştu. Bugünlerde bölgede bulunan –pek çok olaya karışmış- Ermeni ve Rum çeteleri deniz yoluyla kaçıyorlardı. Ayrıca ülkeyi terk eden insanların taşınmasını da bu çeteler üslenmişlerdi. Bu nedenle kıyılarımızda keşif - gözetleme faaliyetleri için karakollara gereksinim duyulmuştu. Bu cümleden olarak;

- Preveze, Amasra Deniz Komutanlığına bağlı olarak Sinop - Şile arasında,
- Aydınreis, Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanlığı'na bağlı olarak Hopa-Sinop arasında keşif - gözetleme maksadıyla silahlı karakollar için görevlendirilmişti.

Valilerin de koordinesinde olarak yapılan bu karakollar sırasında gemilerimiz denizde karşılaştıkları tekneleri hem personel hem de yük yönünden kontrol ediyorlar, kontrol sırasında ufak tefek çatışmalarda oluyordu. Bunun yanında kıyı kesimlerinde asayiş ve güvenliği korumak üzere Giresun, Hopa, Rize gibi kritik limanlara 30-40 kişilik jandarma müfrezeleri gönderilmişti. Denizden yapılan bu göndermelerde Aydınreis ve Preveze gambotları görevlendirilmişti.<sup>366</sup> Müfrezelerin gambotlarımız ile sürdürdükleri bu görevleri Lozan Antlaşmasından sonra yaklaşık 9 ay sürdü.

Lozan Antlaşması (24 Temmuz 1923)'nın TBMM'de onaylanması (23 Ağustos 1923)'ni müteakip ülkede bir güvenlik tesis olunmuştu. Bu bağlamda silâh altında bulunan ve yarım milyon civarında olan birliklerimizin bir kısmına süresiz izin, bir kısmına teskere verilerek suretiyle mevcutları azaltılmıştı. Bu arada Kurtuluş Savaşı'nda görev alan gemi ve teknelerin bir kısmı sahiplerine geri verilirken, bir kısmı Seyrisefain İdaresine, bir kısmı da Türkiye Cumhuriyeti Donanması'na devrolunmuştu.<sup>367</sup> 28 Şubat 1919'dan beri yani 4,5 yıldır –hiç onarım görmeden- Karadeniz'de görev yapan gambotların büyük onarıma ihtiyaçları vardı. Nihayet İstanbul'a dönmesine karar verilen gambotlar yerine Kemalreis gambotu görevlendirildi. Bu sırada Amasra Deniz Komutanlığı tüm Karadeniz'den sorumlu bir birim haline getirilmiş bu arada Trabzon Nakliyatı Bahriye komutanlığı da lağvedilmişti. Trabzon sadece bir liman başkanlığı durumuna getirilmişti. Komutanlığın görevleri 27 Mayıs 1921'den beri burada Liman Başkanlığı görevini yapan Yüzbaşı Ömer Fevzi Bey'e devredilmişti Amasra Deniz Komutanlığı emrine verilen Kemalreis bu görevi 1923 Kasım sonlarında devraldı. Ancak Pervane arızası nedeniyle dönemeyen Aydınreis'i, Kemalreis yedekleyerek İstanbul'a götürdü. Preveze'nin onarımı Trabzon'da yapıldı, 1923 Aralıkta tamamlandı ve 1924 başında kendi makineleri ile İstanbul'a döndü.<sup>368</sup> Trabzon Nakliyatı Bahriye Kumandanlığının Aydınreis gambotuna görev dönüşü nedeniyle yazmış olduğu takdir yazısı gambotların faaliyetlerini en güzel biçimde

366 Ahmet RASİM'in adı geçen yazısı, TİH. C.V. s. 98 ve devamı. C. ORHAN'ın adı geçen eserinde Alemdar'ın bu konudaki faaliyetlerini anlatır.

367 Genelkurmay Başkanlığı ve Batı Cephesi 29 Temmuz 1923 tarihinden itibaren Ankara'ya naklolunur. ATASE 4/4478, Kls. 1796, Dos. 244, Fih. 12-3; TİH. CV. s. 100 ve devamı.

368 TİH. C.V. s. 101; Cumhur ODABAŞIOĞLU, a.g.e, s. 341.

özetlemektedir. (Preveze gambotu'nun döndüğü günlerde Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanlığı kaldırılmıştı).

**Trabzon Nakliyat-ı  
Bahriye Komutanlığı**

**29 Kasım 1923**

**AYDINREİS GAMBOTU (SÜVARİLİĞİ'NE)  
KOMUTANLIĞI'NA**

Aydınreis bugün, parlak kahramanlıklarına şahit olan Trabzon'a yıllarca taşıdığı değerli yüküyle, yaptığı vazifelerdeki fedakâr, cesur ve mütevekkil (inanmış) davranışlarıyla gururlu olarak dalgaları üzerinde yuvarlandığı Karadeniz'i terk ediyor. Aydınreis, istiklal tarihinin ve deniz tarihinin şerefli ve altından sayfalarında ebediyen iyi adla anılacaktır. Karadeniz'de Türk Bahriyesini temsil eden Aydınreis, personel bakımından düşmanlarına üstün olduğunu gösterdi. Çelikten azimli subay ve erlerinin gösterdiği harikalar, bunlara şahit olanların hatırasında ebediyen işlenmiş kalacaktır. Bütün Dünya Bahriyesinin en cesur ve kahraman askerlerinden, geçici de olsa ayrılırken duyduğum üzüntünün derecesi, tarif edilemez.

Aydınreis, geleceğin aydınlık yollarında, hakkıyla kazandığı şeref ve şan halesi ile milletimize hizmet ettikçe kalbimin en samimi huzur ve hışuu (onuru) ile Tanrıdan ona başarılar dilerim. Bütün subay ve erlerimizin gözlerinden öperim.

**Trabzon Nakliyat-ı Bahriye  
Kumandanı M. Fahri**

Kurtuluş Savaşımızın kazanılması, Cumhuriyet'in ilanı (29 Ekim 1923) ile birlikte silahlı kuvvetlerimizin yapılandırılmasına geçilmişti. Cumhuriyet Donanmasının kuruluşu için Osmanlı dönemine ait gemi ve kurumlardan yararlanılmıştı. Mondros Mütarekesinden beri Haliç'te enterne vaziyette bekleyen 60 parça gemiden 2 Kruvazör, 2 Torpido kruvazörü ve 3 Muhrip ile "Eğitim Filosu" 7 Gambot, 2 Torpidobot ve 9 Motorbot ile "Kıyı Savunma Filosu" teşkil edilmişti. Aydınreis ve Preveze gambotları 1914 yılından beri on yıldır hiç onarım görmeden I. Dünya ve Kurtuluş Savaşlarında büyük hizmetler görmüşler, ancak aşırı yıpranmışlardı. Gambotların onarımlarına önem verilmeyerek yardımcı sınıfa ayrıldılar. Altıları bakır kaplı olduğundan denizaltı yatak gemisi olarak kullanılamadılar. Buna göre, Aydınreis önce Heybeliada'ya Bahriye Mektebi (Deniz Harp Okulu) öğrencilerinin eğitimi için gönderildi. Daha sonra avcıbot (motorbot)'ların yatak gemisi ile denizlerimizde yapılacak hidrografik (derinlik, akıntı) ve Oşinografik (tuzluluk, sıcaklık) incelemelere yönelik görevler için Beykoz önlerine konuşlandırıldı. Preveze ise aynı maksatlara ilaveten Bahriye

Mektebi (Deniz Harp Okulu) öğrencilerinin uygulamalı eğitimleri için Heybeliada önlerine demirletildi.<sup>369</sup>

Bu tarihten itibaren her iki gemi eğitim gören subay veya astsubay adayları için "Canlı Laboratuar" görevi yapmışlardır. Bu arada Preveze'ye yelken takılarak öğrencilerin gemicilik eğitimi yapması planlanmışsa da gemi güvertesi ve direkleri buna müsait olmadığından daha sonra yelkenler kaldırılmıştır.

Bilindiği gibi Lozan Antlaşmasının ticari sözleşmeleri gereğince Türkiye 1 Ocak-30 Haziran 1924 tarihinde ülkelerle kabotaj görüşmesi yapacak, eğer antlaşma sağlanamazsa iki yıl sonra yani 1 Temmuz 1926'da kabotaj'ını kullanacaktı. Ulu Önder Atatürk tarafından 14 Nisan 1926 tarihinde çıkartılan 815 sayılı kanunla 1 Temmuzdan itibaren kabotaj hakkımız kullanılmaya başlanmıştır. Bir başka deyişle kendi sularımızdaki tüm denizcilik faaliyetlerinin "Gerçek Sahiplerine"(Türk Halkına) bırakılması demek olan bu kararı müteakip denizcilikle ilgili olarak pek çok yenileştirme, geliştirme yapıldı.<sup>370</sup> Kabotaj hakkı ile birlikte deniz gücümüzdeki büyüme giderek arttı. Bunun paralelinde gemilerin yenileştirmesine başlandı.

Bu bağlamda askeri ve ticari gemilerimizden işe yaramayanlar - özellikle Osmanlı döneminden kalanlar- hizmet dışına, hurdaya ayrıldılar. 22 Temmuz 1928 günü yayınlanan 6876 sayılı kararname<sup>371</sup> ile Donanma, Seyrisefain İdaresi(aralarında tarihi Bandırma vapuru da vardı) ve Şirketi Hayriye'ye ait askeri ve ticari gemilerden bir kısmı hizmet dışına ayrıldı. Bu arada Donanmamızdaki bazı gemilerin yanında Preveze gambotu da hizmet dışına ayrıldı. Diğer gemilerle birlikte İlhami (SÖKER) tarafından Haliç'te parçalandı. Aydınreis 1949'a kadar kuvvede göründü, ancak herhangi bir faaliyet göstermedi. Ve aynı yıl hizmet dışına ayrıldıktan sonra 1954 yılında sökümü yapıldı.<sup>372</sup>

369 Mithat İŞİN, a.g.e s. 150 ve devamı, TİH. C.V. s. 102-103, E. YAKITAL, "İstiklal Harbi Deniz Cephesi", konferans deniz harp akademisi (27 Eylül 1980) yayınlanmadı.

370 İsmail SOYSAL, "Türkiye'nin Siyasal Antlaşmaları", I. Cilt, Ankara 1989, s. 231 ve devamı.

371 BCA, Kutu 29, Dos. 44, Ev.10

372 B. LANGENSIEPEN - A. GÜLERYÜZ, a.g.e s. 166, Dz.. K'lığı Lalahan Arşivi Aydınreis, Preveze dosyası; Abidin DAVER, "Satılığa çıkarılan Harp Gemilerimiz", Resimli Tarih Mecmuası, sayı 34, Ekim 1952, s. 1808 - 1811

## SONUÇ

Kurtuluş Savaşı sırasında 26'sı Karadeniz'de 11'i Marmara ve Ege'de olmak üzere toplam 37 gemiden oluşan "Anadolu Donanması"nda Preveze ve Aydınreis gambotlarından başka savaş gemisi yoktur.<sup>373</sup> Dolayısıyla personelinin tamamı muvazzaf (kıta görevlisi) asker olan sadece bu iki gemidir. Savaş boyunca 100'ün üzerinde deniz subayımız bu gambotlarda görev almıştır. Diğer gemiler Gazal ve Alemdar gibi römorkör; Şahin, Trabzon, Samsun ve Batum gibi şilep veya Mebruke, Ayyıldız, İnönü. gibi motorlardır. Bu teknelerin personelinin bir kısmı veya tamamı sivil şahıslar veya emekli subaylardır. Karadeniz kıyılarında güvenlik ve emniyet sağlamak için İtilaf Devletleri'nin izni ile gelen bu gambotlarımız, Kurtuluş Savaşı boyunca yaşanan tüm safhalarda üzerlerine düşen görevleri yapmışlardır. Deniz nakliyatı, yabancı savaş gemilerine karşı milli hak ve menfaatlerimizin korunması, mülki ve askeri amirlerin denetleme görevlerine yardımcı olma, keşif-karakol ve gözetleme ile iskelelerimiz arasında birlik nakliyatı gibi görevleri başarıyla yapmış olan gambotlarımızın, TBMM'nin kuruluş safhasında ortaya çıkan politik gerginliği hafifletmek üzere 6 ay kadar Rus limanlarında da bulunmasına razı olmuşlardır. Onların Novorossiysk'te bulundukları süre içinde boğazların hinterlandını elinde tutan ve boğazlara en ihtiyacı olan Rusya ile geçiş ekseninin hükümlerini kaybetmemek için "Hayat Mücadelesi" veren TBMM arasında Moskova antlaşması (16 Mart 1921) imzalanmıştır. Kurtuluş Savaşımıza büyük destek sağlayan bu antlaşma bugün bile geçerliliğini korumaktadır.<sup>374</sup>

Aydınreis ve Preveze I. Dünya Savaşı sırasında Marmara ve Boğazlardaki tarihi başarıları ile birlikte 10 yıl süre ile hiç onarım göremeden devamlı cephede görev yapmış, ender savaş gemilerimizdendir. Onun içindir ki Cumhuriyet Donanması'nda yer alamayacak derecede hırpalanmışlardır. Buna rağmen yine de deniz subaylarımızın eğitimleri için uzun yıllar hizmet vermişlerdir.

Bugün (2007 yılı) Türkiye Cumhuriyeti Donanması Atatürk'ün "Yurtta Sulh Cihanda Sulh" direktifleri paralelinde Karadeniz ve Akdeniz'de en kudretli bir Deniz Kuvveti olarak bayrak dolaştırmaktadır.

Aydınreis'inde adının bulunmasını dilediğimiz Reis sınıfı Fırkateyni, Gölçük/Hamburg tezgâhlarında inşa edilen (Barbaros, Oruçreis, Salihreis, Kemalreis) 3500 Deplasman tonluk bir savaş gemimizdir. Meko-200 olarak dünya standartlarına

373 Kurtuluş savaşı sırasında Karadeniz'den başka Marmara Denizi, Ege Denizi (Fethiye İhtiyat Grubu), Van Gölü, Eğridir Gölü'nde de gemiler bulunmuştur. Biz sadece denizlerimizdeki konu ettik. Daha geniş bilgi için Bkz. TİH. C.V. çeşitli sayfalar. Mithat İŞİN, a.g.e, Gemilerinin tam listesi TİH C.V, s. 215-218

374 Arnold Toynbee, "Bir Devletin Yeniden Doğuşu", Çev. K. YARGICI, C.III, Cumhuriyet yayının İstanbul antlaşmasının çok büyük etkisi vardır.

girmiş olan bu savaş gemimiz gaz türbünü ile çalışmakta, su üstünde 130 km, havada 13 km, sualtında 11 km menzile atılabilen güdümlü mermi/torpidolara sahip bulunmaktadır.

Preveze Denizaltısı da yine Type 1400 olarak dünya standartlarına girmiş 1400 tonluk ve Gölçük'te inşa edilmiş savaş gemisidir. (Bu sınıftaki diğer denizaltılar; Sakarya, 18 Mart ve Anafartalar isimlerini taşımaktadır). Su üstünde 130 km menzilli, sualtında 29-13 km menzilli güdümlü mermi/torpidoları vardır.<sup>375</sup>

Aydınreis ve Preveze gerek sınıflarındaki isimleri ve gerekse imkan/kabiliyetleri ile bugün Türk Donanmasında tarihi geçmişlerine yakışan biçimde yaşamaktadırlar. Ulu Önder Atatürk'ün 1922 ve 1923 yıllarında TBMM'nin açılışı nedeniyle yapmış oldukları konuşmada denizciliğimizle ilgili ifade buyurdıkları şu sözler o dönemi, Aydınreis ve Preveze gambotlarının faaliyetlerini en güzel biçimde özetlemektedir;

“Kıyılarımızın genişliğine ve deniz araçlarımızın kıtlığına karşın gayretli deniz subaylarımız değerli hizmetler görmüşlerdir.”

**1 Mart 1922**

“Düşmanın ablukasına ve deniz vasıtalarımızın azlığına rağmen denizcilerimiz birkaç gemiyle harikalar göstererek hiçbir şeyi kaybetmeksizin deniz nakliyatını yapmakla gurur verici hizmetler görmüşlerdir”.

**1 Mart 1923**

## KAYNAKÇA

## 1. BELGELER

## A. ARŞİVLER

## (1) ATASE ARŞİVİ

## a. Eski Sistem

|          |           |             |
|----------|-----------|-------------|
| K - 6    | D - 25    | F - 3, 4, 5 |
| K - 14   | D - 55    | F - 35      |
| K - 15   | D - 60    | F - 12/3    |
| K - 51   | D - 198   | F - 1       |
| K - 547  | D - 24    | F - 11, 12  |
| K - 572  | D - 69    | F - 11      |
| K - 725  | D - 6     | F - 18      |
| K - 953  | D - 5     | F - 74      |
| K - 956  | D - 22    | F - 30      |
| K - 966  | D - 18    | F - 1       |
| K - 1008 | D - 83    | F - 1/1     |
| K - 1013 | D - 1     | F - 56      |
| K - 1014 | D - 8     | F - 4, 3    |
| K - 1024 | D - 17    | F - 4, 7, 9 |
| K - 1025 | D - 22    | F - 2, 24   |
| K - 1039 | D - 17    | F - 1, 2, 3 |
| K - 1090 | D - 6/112 | F - 35      |
| K - 1120 | D - 9/A   | F - 32      |
| K - 1583 | D - 17    | F - 5       |
| K - 1583 | D - 41    | F - 27      |
| K - 1796 | D - 244   | F - 3, 12   |
| K - 1878 | D - 4/8   | F - 39      |
| K - 2485 | D - 100   | F - 41      |
| K - 3221 | D - 34    | F - 1, 39   |
| K - 4257 | D - 1     | F - 56      |
| K - 4257 | D - 10    | F - 13      |
| K - 4282 | D - 46    | F - 4       |
| K - 4336 | D - 17    | F - 14      |
| K - 4282 | D - 76    | F - 10      |
| K - 4478 | D - 183   | F - 183     |
| K - 4770 | D - 11/10 | F - 1, 94   |
| K - 4770 | D - 12    | F - 4       |

**b. Yeni Sistem**

|      |      |      |    |        |     |
|------|------|------|----|--------|-----|
| SIRA | 1917 | KUTU | 10 | GÖMLEK | 111 |
| SIRA | 2282 | KUTU | 13 | GÖMLEK | 63  |
| SIRA | 2284 | KUTU | 15 | GÖMLEK | 86  |
| SIRA | 2304 | KUTU | 15 | GÖMLEK | 87  |
| SIRA | 2352 | KUTU | 15 | GÖMLEK | 90  |
| SIRA | 2474 | KUTU | 14 | GÖMLEK | 84  |

**c. Harp Tarihi Vesikalar Dergisi (HTVD)**

Belge No: 150

Belge No: 151

Belge No: 858

Belge No: 1192

Belge No: 1351

Belge No: 1361

Belge No: 1530

Belge No: 1544

Belge No: 1549

**(2). YAZIŞMALAR**

23 Mart 1942 tarih ve 52184 sayılı gelen evrak (ATASE Başkanlığı)

1 Temmuz 1926 Tarih ve 815 sayılı Kabotaj Kanunu

10 Temmuz 1940 Tarih ve 3849 sayılı Denizde Zapt ve Müsadere Kanunu

25 Mayıs 1959 Tarih ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu (T.T.K)

**(3) DENİZ KUVVETLERİ ARŞİVİ****a. İstanbul Deniz Müzesi Arşivi**

Zabitanı Bahriye Sicili (6864)

Zabitanı Bahriye Sicili (1485) No: 8

Zabitanı Bahriye Sicili (1889 Çıkışlı Subaylar)

Zabitanı Bahriye Sicili (1901 Çıkışlı Subaylar)

Zabitanı Bahriye Sicili (1905 Çıkışlı Subaylar)

Zabitanı Bahriye Sicili (1907 Çıkışlı Subaylar)

Zabitanı Bahriye Sicili (1919 Çıkışlı Subaylar)

Güverte Subayları Künye Defteri No: 1

Güverte Subayları Künye Defteri No: 7

Makine Subayları Künye Defteri No: 18

### **Şehitler Dosyası**

Defter No: 68 S. 65-90

Defter No: 153/A S. 248

Defter No: 153/D S. 10

Defter No: 153/E S. 42

Defter No: 281 S. 550

Defter No: 283 S. 14

Defter No: 288 S. 70

Defter No: 343 S. 18-19

Defter No: 336 S. 23

Defter No: 481 S. 174-175

Defter No: 490 S. 239

Defter No: 490 S. 362, 365, 444

Defter No: 492 S. 298-319

Defter No: 690 S. 104-105

Defter No: 283 S. 14

Defter No: 703 S. 355

Defter No: 734 S. 95

Defter No: 763 S. 96-97

Defter No: 822, 823, 824 (Aydınreis'in Jurnalleri)

Defter No: 1210, 1211, 1213, 1214 (Preveze'nin Jurnalleri)

### **b. Lalahan (Ankara) Arşivi**

Avcıbotları (1926 – 1932) Dosyası

Preveze Gambotu Dosyası

Aydınreis Gambotu Dosyası

**(4) TÜRKİYE DENİZCİLİK İŞLETMELERİ ARŞİVİ**

Alemdar Kurtarma Gemisi

İstanbul Vapuru

Seyrisefain İdaresi Tarihçesi (dosya halindedir. Kurtuluş Savaşı'na ait yazışmalar vardır).

**(5) LENİNGRAD MERKEZ DENİZ ARŞİVİ (RUSYA)**

Leningrad Deniz Akademisi'nde konuyla ilgili araştırmalar yapan Dr. Leoned BASHİKOV'un Deniz Müzesi'ne 22 Kasım 1998 ve 31 Ocak 1999 tarihlerinde Deniz Müzesi'ne gönderdiği arşiv bilgileri (Aydınreis ve Preveze'ye ait).

**(6) BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ (İSTANBUL)**

Harbiye Defteri (1914-1919)

Bahriye Defteri (1914-1919)

**(7) BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ (ANKARA)**

1923-1930 yıllarına ait kararnameler

**2. KİTAPLAR**ABDÜLELHAK Nuri, "*Seyrisefain İdaresinin Tarihçesi*" İstanbul 1926AÇIKSÖZ, Hüsnü, "*İstiklal Harbinde Kastamonu*" Kastamonu 1973ADIVAR H. Edip, "*Türk'ün Ateşle İmtihanı*", İstanbul 1999AKER Şefik, "*İstiklal Harbinde 57. Tümen*", C.III. İstanbul 1937APAK Rahmi, "*Yetmişlik Bir Subayın Hatıraları*" Ankara 1957,\_\_\_\_\_, "*Garp Cephesi Nasıl Kuruldu*" Ankara 1988ARALOV S.İ., "*Bir Sovyet Diplomatının Hatıraları*", Çev. H. Ali Ediz, İstanbul 1967

ATAÇ Metin, *İstiklal Harbi'nde Bahriyemiz, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını*, Ank. 1973

ATATÜRK Mustafa Kemal, "*Nutuk*", C.I. İstanbul 1973AYBARS Ergun, "*Türkiye Cumhuriyeti Tarihi*", C.I. İzmir 1986AKGÜN Tahsin, "*Kurtuluş Savaşında Karadeniz Ereğlisi*", Ankara 1956

AKYÜZ Yahya, "*Türk Kurtuluş Savaşı ve Fransız Kamuoyu*", TTK Basımevi Ankara 1988

BAŞBAKANLIK ARŞİV GENEL MD. "*Belgelerle M. Kemal ATATÜRK*" Ank. 2003BAYAR Mehdi, "*İstiklal Savaşında Türk Denizcileri*", İstanbul 1945

BAYUR Y. Hikmet, “*Türk İnkılabı Tarihi*”, C.II. Kısım 1, Ankara 1983

\_\_\_\_\_, “XX. Yüzyılda Türklüğün Acun Siyaseti Üzerindeki Etkinliği”, Ankara 1989

BENLİOĞLU Abdurrahman, “*Hatıralar*” Hazırlayan Nurcan BAL, Dz K.K.lığı Yayını İstanbul 2004

BİLSEL M. Cemil, “Lozan”, I ve II. Ciltler. Sosyal Yayınlar, İst 1997

BORAK Sadi, “*İktidar Koltuğu’ndan İdam Sehpasına*” İstanbul 1962

BOSTAN İdris, “*Osmanlı Bahriye Teşkilatı, Tersaneyi Amire*” Ankara 1992

BÜYÜKTUĞRUL Afif, “*Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*”, C.IV, İstanbul 1984

CAMCI Bayram – ZAFER Cezmi, “*Türkiye Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi*”, İstanbul 1994

Cemal Paşa, “*Hatıralar*” Selek Yayınları İstanbul 1959

ÇAPANER Nahit, “*Kurtuluş Savaşında Deniz Kahramanları*”, İstanbul 1943

ÇAPA Mesut, “*Milli Mücadele Döneminde Trabzon*” Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti, Trabzon 1998

ÇİÇEK Rahmi “*Milli Mücadelede Kastamonu*”,Yayınlanmamış Doktora Tez; AÜ İnk. Tarihi İst

ÇOKER Fahri, “*Deniz Harp Okulumuz*” Ankara 1994

\_\_\_\_\_, “*Türk Parlamento Tarihi*” 1919 - 1923 I., II. ve III. Cilt TBMM Vakfı Yayını Ankara 1994-95

DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI, “*Gemi Adamları Mevzuatı*”, Ankara 1 Şubat 1997

DEVELİOĞLU Ruhi, “*Deniz Mektepleri Tarihi*”, İstanbul 1941

DURU Orhan, “*Amerikan Gizli Belgeleriyle Türkiye’nin Kurtuluş Yılları*” İstanbul 1978

DÜMEN Erdoğan, “*İstiklal Harbinde Deniz Faaliyetleri*” Harp Akademileri Yayını İstanbul 1990

EMİR Ali Haydar, “*1327 – 1328 Türkiye – İtalya Harbi Tarihi Bahriyesi*”, Bahriye Matbaası İstanbul 1339, “*Balkan Harbinde Türk Filosu*”, İstanbul 1932

ERDEHA Kamil, “*Milli Mücadelede Vilayetler ve Valiler*” İstanbul 1975

ERSÜ Hüsnü, “*Balkan Savaşı’nda Şarköy Çıkarması*” Genkur Ank. 2006

ESENYURT Kenan, “*Türk İstiklal Savaşında Milli Ordunun İkmali*” (Basılmadı)

## Genkur ATASE Kitaplığı

EVANS Lourence, “*Türkiye’nin Paylaşılması*” (1914 – 1924) Milliyet Yayını 1972

GENKUR. ATASE BŞKLIĞI, *Türk İstiklal Harbi I.Cilt Mondros Mütarekesi*, Ankara, 1992

\_\_\_\_\_, *Türk İstiklal Harbi, II. C.Batı Cephesi*, (6 Kısım ve kitapları ile birlikte) Ank.1994–1996

\_\_\_\_\_, *Türk İstiklal Harbi, III C.Doğu Cephesi*, Ankara 1983

\_\_\_\_\_, *Türk İstiklal Harbi IV,C. Ayaklanmalar*, Ankara 1974

\_\_\_\_\_, *Türk İstiklal Harbi, C. Deniz ve Hava Cephesi* Ankara 1964

\_\_\_\_\_, *Türk İstiklal Harbi VI, “İdari Faaliyetler”* Ankara 1973

\_\_\_\_\_, *I.Dünya Harbi “Sina ve Filistin Cephesi”* Ankara 1979

\_\_\_\_\_, *I.Dünya Harbi “Deniz Cephesi”* Ankara 1976

GÖRGÜLÜ İsmet, “*On Yıllık Savaşın Kadrosu*”, Ankara 1993

\_\_\_\_\_, “*Belgelerle Harp Tarihi Hatıraları*”, Harp Akademileri Yayını İst. 1989

GÜRÜN Kamuran, “*Türk Sovyet İlişkileri*”, Ankara 1991

HERBERT, ASMITH “*The Law and Custom of the Sea*” London 1959

HERGÜNER Mustafa, “*Kurtuluş Savaşımızda Denizciliğimiz*” İst. 1992

ILGAZ Rıfat “*Halime Kaptan*” Çınar yayınları 13 b.İst.2007

IŞIN Mithat, “*İstiklal Harbi Deniz Cephesi*”, TTK İstanbul 1996

İKTİSAT VEKALETİ, “*Deniz Ticaretimiz*”, İstanbul 1926

İNAM Erberk, “*Rauf Bey*” İstanbul 1965

“*İnebolu Yıllığı*”, İnebolu Halk Kütüphanesi

İNCİ Tevfik, “*Deniz Tarihimizin Şeref Safaları*” Deniz Basım evi İst.1953

İNÖNÜ İsmet, “*I. Dünya Savaşı Hatıraları*” Cumhuriyet Gazetesi Yayını”İstanbul 1999

Janes Fighting Ship 1998 – 1999, Bristish Library, London 1998

KARABEKİR Kazım, “*İstiklal Harbimiz*”, İstanbul 1988

KALKAVANOĞLU İlyas Sami, “*Milli Mücadele Hatırdan*” Ekicigil yay. İst. 1957

KIZILDEMİR M. Orhan, “*Türk Deniz Ticareti Tarihi*”, İstanbul 1992

LANGENSIEPEN B.GÜLERYÜZA. “*The OTTOMANStema Navy*”(1818–1923) London 1994

LOREY Helmuth, “*Türk Sularında Deniz Hareketleri*”, Çev. Sami İstanbul 1936

MUHTAR Mahmut, “*Maziye Bir Nazar*” Genkur. Ank. 1999

MÜDERRİSOĞLU Alptekin, “*Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları*” Ankara 1990

MÜTERCİMLER Erol, “*Alemdar*” İstanbul 1989

ODABAŞIOĞLU Cumhuri, “*Belgelerle Trabzon Milli Mücadele Tarihi*”, Trabzon 1990

ORHAN Celalettin, “*Askerlik Hatıralarım*” İstanbul 1982

ORTAYLI İlber, “*Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nifuzu*” İst. 2004

ÖZÇELİK Selahattin, “*Donanmayı Osmaniye’yi Muaveneti Milliye Cemiyeti*” TTK Ankara 2000

ÖZEL Sebahattin, “*Milli Mücadelede Trabzon*”, Ankara 1991

ÖZTOPRAK İzzet, “*Türk ve Batı Kamuoyunda Milli Mücadele*” TTK. Basımevi Ankara 1989

PEKER Nurettin, “*Öl, Esir Olma*”, İstanbul 1966

\_\_\_\_\_, “*Kastamonu ve Havalisinde Deniz ve Hava Harekatı*” İstanbul 1955

POLAT Muzaffer, “*Bahriye Divanhanesi*”, Deniz Basımevi İstanbul 1997

PEHLİVAN Hamit, “*Askeri Polis Teşkilatı*”, Ankara 1992

SAMSUN BELEDİYESİ, “*Bütün Yönleriyle Samsun*”, Samsun 1977

SARIKOYUNCU Ali, “*Milli Mücadelede Zonguldak ve Havalisi*”, Ankara 1992

SARIHAN Zeki, “*Kurtuluş Savaşı Günlüğü*”, C.I., II., III. ve IV. TTK Kurumu Yayını Ankara 1993 - 1996

SEYRİ SEFAİN İdaresi, “*Seyri Sefain İdaresi Rehberi*” İst. 1926

SMITH Adam, “*The Law And Custom of The Sea*”, London 1959

SONYEL R. Selahi, “*Kurtuluş Savaşında İngiliz İstihbarat Servisi*”, Ankara 1995

\_\_\_\_\_, “*Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politika*” C.I, II TTK Ankara 1973 - 1991

SOYSAL İsmail, “*Türkiye’nin Siyasi Antlaşmaları*”, C.I, TTK Ankara 1989

TEVETOĞLU Fethi, “*Kurtuluş Savaşında Gizli Kuruluşlar*”, Ankara 1989

TEZEL Hayati, “*Anadolu Türklerinin Tarihi*”, C.I, İstanbul 1973

THOMAZI Albert, “Çanakkale Deniz Savaşı”, Çev. H. Işık, Ankara 1997

TOLUNER Sevin, “Milletlerarası Hukuk Dersleri”, 26. İstanbul 1979

TOYNBEE Arnold, “Bir Devletin Yeniden Doğuşu”, Çev. K. YARGICI, Cumhuriyet Yayını İstanbul 2000

TUTEL Eser, “Seyrisefain İdaresi” İstanbul 1994

\_\_\_\_\_, “Şirketi Hayriye” İstanbul 1995

ULUĞ Nahit, “Siyasi Yönleriyle Kurtuluş Savaşı” Milliyet Yayını İstanbul 1973

UZUNÇARŞILI İ. Hakkı, “Osmanlı Bahriye Teşkilatı”, Ankara 1976

ÜLMEN Cevat, “Kurtuluş Savaşında Karadeniz”, İstanbul 1943

YAŞA Memduh, “Cumhuriyet Dönemi Türk Ekonomisi”, Akbank Yayını, İstanbul 1980

YAVUZ Bilge, “Kurtuluş Savaşı Döneminde Türk - Fransız İlişkileri”, TTK Basımevi Ankara 1994

YERASİMOS Stefanos, “Türk Sovyet İlişkileri” İstanbul 1979

### 3. MAKALELER

ALTINER Hakan, “Atatürk’ün Hayatında İki Gemi”, Denizin Sesi, Aylık Dergi İstanbul Aralık 1990, s. 4

BAYSAL Mevlüt, “İnebolu Bombardımanı”, Yakın Tarihimiz, C.IV s. 23-25

BESBELLİ Saim, “İstiklal Harbinde Dz. K’lerimiz” Silahlı Kuvvetler Dergisi Sayı 242, Ankara Haziran 1972, s. 71-72

BOZKURT Kemalettin, “İstiklal Savaşı Hatıraları”, Deniz Mecmuası, sayı 365 İstanbul Ekim 1942

\_\_\_\_\_, “Samsun’un Bombardımanı”, Deniz Mecmuası, Sayı 368, İstanbul Ekim 1943

ÇOKER Fahri, “Heyeti Mahsusadan Geçen Bahriyeliler”, Tarih ve Toplum, Sayı 61, Ocak 1989, s. 6

\_\_\_\_\_, “Osmanlı Bahriyesinde İngiliz Islah Heyetleri”, Tarih ve Toplum, Sayı 47 İst. 1987 S.14

DAVER Abidin, “Satılığa Çıkarılan Harp Gemileri”, Resimli Tarih Mecmuası, sayı 34, Ekim 1952, s. 1808

DOĞANAY Rahmi, “Milli Mücadelede Samsun’un Bombardımanı”, Prof. Dr. Bayram Kodaman’a Armağan, Samsun 1943, s. 52

GÜL Atakan, “İstinye Tersanesi”, Tebliğ, İstanbul Tarih Vakfı, I. Tarih ve Deniz Sempozyumu, 12 – 14 Temmuz 1993

GÜLER Ali, “Manastır Askeri İdadisi” Türk Silahlı Kuvvetleri Dergisi, s. 360, Ankara Nisan 1999, s. 23.

HERGÜNER Mustafa, “ Milli Mücadelede Sovyetlerin Kafkas limanlarından Yapılan Deniz Nakliyatı” 8. Askeri Tarih Semineri, T.C. Genkur. Yayını Ank 2000 S.513 v.d.

HİMMETOĞLU Hüsnü, “MMG ve Gerçek Yüzü”, Yakın Tarihimiz C.I İstanbul 1962, s. 165

İNCE Tevfik, “Milli Mücadelede Tznosis’in Zaptı”, Resimli Tarih Mecmuası, s. 33 İstanbul 1952 s. 1730

KAYA Doğan, “Deniz Erliğinin Tarihçesi”, Donanma Dergisi. S. 445 İstanbul 1964, s.71-92

KESİM Firuz, “Enosis Üzerine” Yakın Tarihimiz T.C., İst. 1962 S.20

NAZLI Ali, “Rahime Kaptan” Yeni Cide Postası, Cide 29 Mayıs 2006

NUTKU Emrullah, “İstiklal Savaşında Denizciler”, Yakın Tarihimiz C.III İst. 1962, s. 90

\_\_\_\_\_, “Muharebe ve Zafer” Yakın Tarihimiz C.I İstanbul 1962, s. 268

\_\_\_\_\_, “Kahramanlar Verilmez”, Yakın Tarihimiz C.I s. 314

\_\_\_\_\_, “Rüsemat No 4’ün Serencamı”, Yakın Tarihimiz C. III s. 379

\_\_\_\_\_, “Giresunlu Osman Ağa” Yakın Tarihimiz C.I s. 250

\_\_\_\_\_, “Arap Sudi”, Yakın Tarihimiz C.II s. 280

\_\_\_\_\_, “Düşmana Taşıtılan Toplar”, Yakın Tarihimiz C.IV s. 313

\_\_\_\_\_, “İki Secaat Misali” Yakın Tarihimiz C.IV s. 381

SOYSAL Mümtaz, “Denizciliğin Sosyo-kültürel Boyutları” Tebliğ, I Denizcilik Sempozyumu Türkiye Denizciler Sendikası, İstanbul 1986, s. 31-37

ŞEHSUVAROĞLU Haluk, “Mahmudiye Kalyonu”, Deniz Tarihimize ait Makaleler, İst. 1965 s. 201

TEVETOĞLU Fethi, “Alemdar Destanı” Deniz Kuvvetleri Dergisi sayı 543, Ankara, Mart 1989 s. 12

YAKITAL Emin, “Çanakkale Savaşları Deniz Hava Harekatı”, Tebliğ Harp Akademileri 19 Mart 1980 İst. 1980

\_\_\_\_\_, “İstiklal Harbi Deniz Cephesi Konferans 27 Eylül 1980, Deniz Harp Akademisi 1980

**E K L E R**



## GAMBOTLARIN KURTULUŞ SAVAŞINDAKİ TAŞIMALARI

### AYDINREİS GAMBOTU

|                |                                                                                                |                |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 19 Mayıs 1921  | 4840 tüfek, 2014 sandık fişek<br>45 ad. makineli tüfek,<br>143 sandık makineli tüfek cephanesi | TUAPSI-TRABZON |
| 25 Temmuz 1921 | 96 sandık fişek, 4287 adet top. mermi                                                          | TUAPSI-TRABZON |
| 5 Ağustos 1921 | 1244 sandık fişek, 3028 ad. top. mermi                                                         |                |
| 27 Kasım 1921  | 489 adet tüfek, 298 sandık fişek,<br>411 adet top. mermi                                       | TUAPSI-TRABZON |
| Ocak 1922      | 80,5 ton çeşitli bomba, 26,2 ton mavzer<br>fişegi, ton barut, 8,2 ton topçu müh. tüfek         |                |

### PREVEZE GAMBOTU

26 Mayıs 1921 - 2260 tüfek, 2593 sandık fişek, 24 makineli tüfek

31 Mayıs 1921 - 2050 tüfek, 904 sandık fişek, 32 mak. 83 sandık el bombası

6 Haziran 1921 - 5800 tüfek, 700 sandık fişek, 54 makineli tüfek, 5000 bomba  
(Bu cephaneler Trabzon'da boşaltıldıktan sonra Akdeniz vapuru ile İnebolu'ya  
gönderilmişlerdir).

18 Temmuz 1921 - 2293 sandık top. mermi

19 Eylül 1921 - 200 tüfek, 691 sandık fişek, 2192 sandık top. mermi, 16 sandık gaz  
maskesi

17 Kasım 1921 - 205 adet tüfek, 35 sandık top.

7 Aralık 1921 - 651 sandık top.

21 Temmuz 1922 - Yalta (Kırım)'dan Trabzon'a 340 savaş esiri,

1 Ağustos 1922 - Sivastopol (Kırım)'dan 417 savaş esiri

| Adı        | İmalatçı            | Kızağa Konma | Denize İndirilme | Donanmaya Katılma | Yenileme | Hizmet Dışına Çıkarılma | Sökülme | Notlar |
|------------|---------------------|--------------|------------------|-------------------|----------|-------------------------|---------|--------|
| Aydın Reis | St.Nazaire, Penhoet | 1911         | 6/1912           | 13/6/1914         | -        | 1949                    | 1954    | -      |

| ÖZELLİKLER             |                |
|------------------------|----------------|
| Makineler              | 1025 HP, 2 VTE |
| Kazan                  | 3 Adet         |
| Ağırlık (ton)          | 503            |
| Boy/En/Derinlik (m)    | 54,5/8,2/2,4   |
| Hız (deniz mili)       | 10             |
| Menzil                 |                |
| Yakıt Kapasitesi (ton) | 75 (Kömür)     |
| Personel               | 75             |
| Top                    | 2x100<br>2x47  |
| Torpedo Tüpü           |                |
| Zırh                   |                |

## Ek Bilgiler;

Gemiler Kızıldeniz’de görev yapmaları için tahtadan gövdelere sahiptiler ve o yüzden Tahta Gambot olarak sınıflandırılmışlardır.

1919-20 arası sahil güvenlik görevlerinde bulundu.

Müttefiklerce ele geçmesini önlemek amacıyla Sovyet Rusya’nın Novorosisk limanında Ruslarca 16/09/1920 tarihinde enterne edildi. 16/05/1921’de TBMM Hükümeti’ne iade edildi.

1925’ten itibaren eğitim, 1926’dan itibaren de araştırma gemisi olarak görev yaptı.<sup>376</sup>

<sup>376</sup> [http://www.geocities.com/turk\\_navy/bilgi/aydinreis.htm?200717](http://www.geocities.com/turk_navy/bilgi/aydinreis.htm?200717), 17 Temmuz 2007.

| Adı     | İmalatçı            | Kızağa Konma | Denize İndirilme | Donanmaya Katılma | Yenileme | Hizmet Dışına Çıkarılma | Sökülme | Notlar |
|---------|---------------------|--------------|------------------|-------------------|----------|-------------------------|---------|--------|
| Preveze | St.Nazaire, Penhoet | 1911         | 1/1912           | 6/1914            | -        | 1926                    | 1926    | -      |

| ÖZELLİKLER             |                |
|------------------------|----------------|
| Makineler              | 1025 HP, 2 VTE |
| Kazan                  | 3 Adet         |
| Ağırlık (ton)          | 503            |
| Boy/En/Derinlik (m)    | 54,5/8,2/2,4   |
| Hız (deniz mili)       | 10             |
| Menzil                 |                |
| Yakıt Kapasitesi (ton) | 75 (Kömür)     |
| Personel               | 75             |
| Top                    | 2x100<br>2x47  |
| Torpedo Tüpü           |                |
| Zırh                   |                |

## Ek Bilgiler;

Gemiler Kızıldeniz’de görev yapmaları için tahtadan gövdelere sahiptiler ve o yüzden Tahta Gambot olarak sınıflandırılmışlardır.

1915’ten itibaren eğitim gemisi olarak görev yaptı.

1919-20 arası sahil güvenlik görevlerinde bulundu.

Müttefiklerce ele geçmesini önlemek amacıyla Sovyet Rusya’nın Novorosisklimanında Ruslarca 30/09/1920 tarihinde enterne edildi.16/05/1921’de TBMM Hükümeti’ne iade edildi<sup>377</sup>

377 [http://www.geocities.com/turk\\_navy/bilgi/preveze.htm](http://www.geocities.com/turk_navy/bilgi/preveze.htm)\*200717, 17 Temmuz 2007.

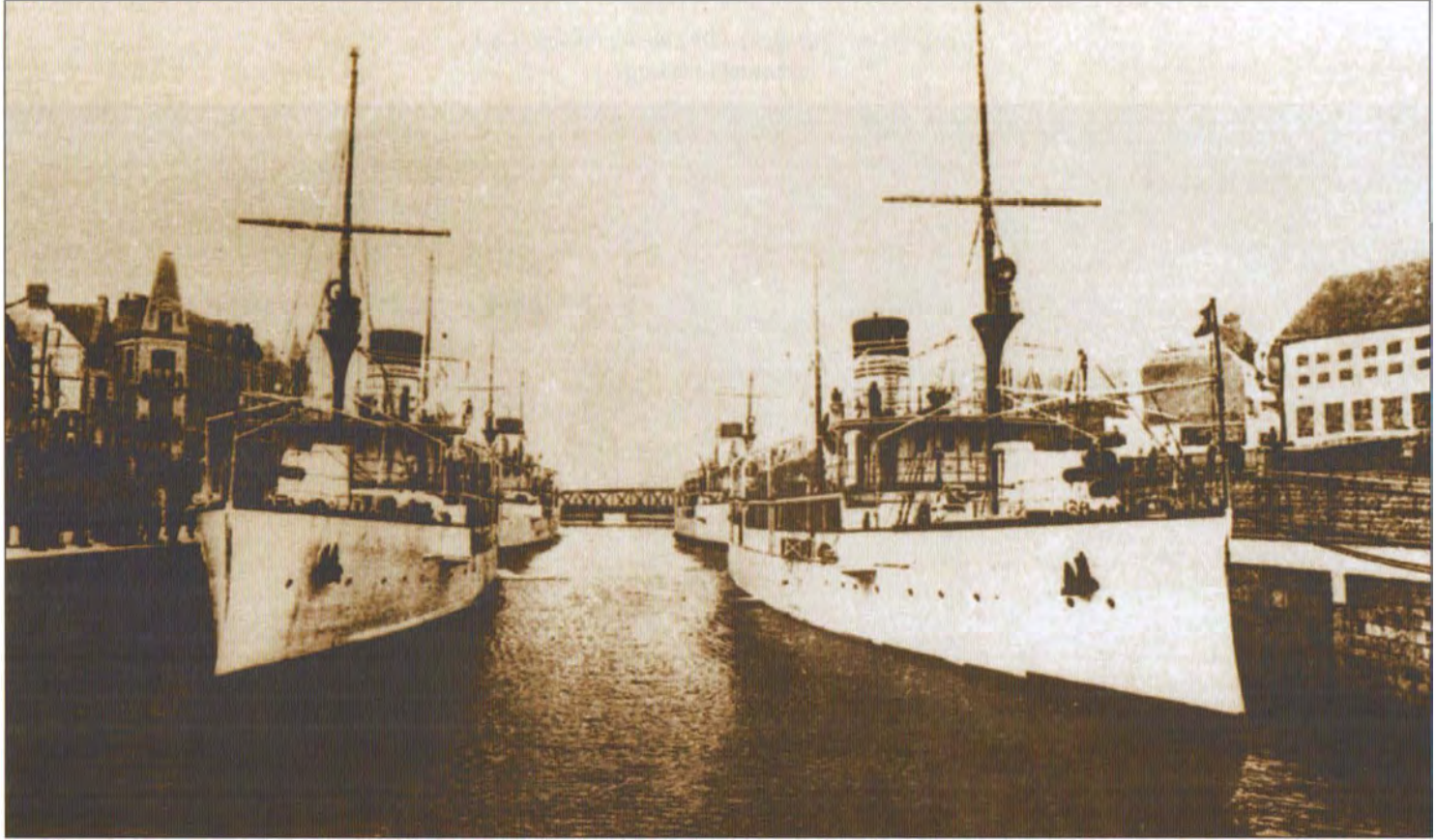


**Aydınreis Gambotu**

(*The Ottoman Steam Navy 1828-1923*, Sayfa: 123.)



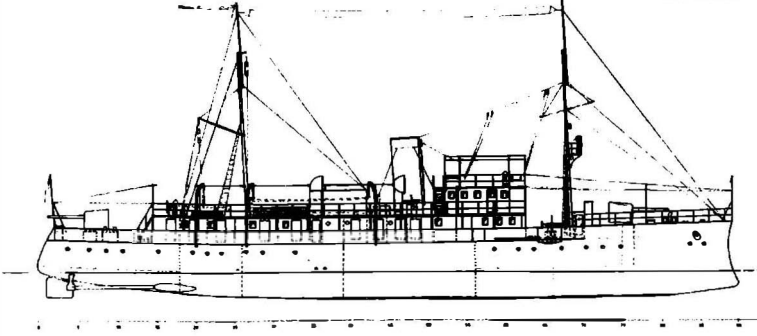
**Preveze Gambotu**  
(*The Ottoman Steam Navy 1828-1923, Sayfa: 123.*)



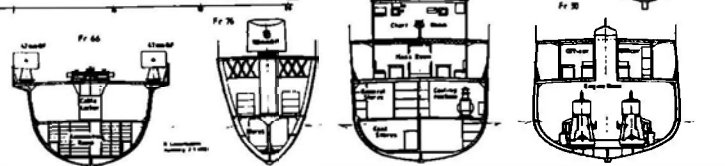
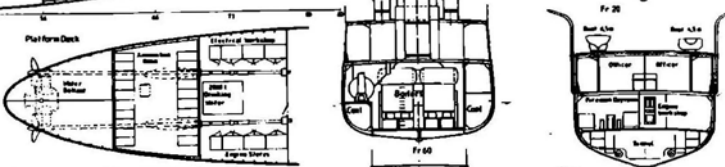
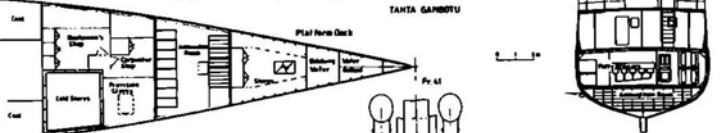
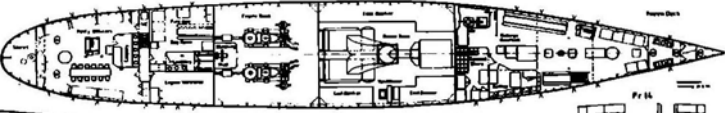
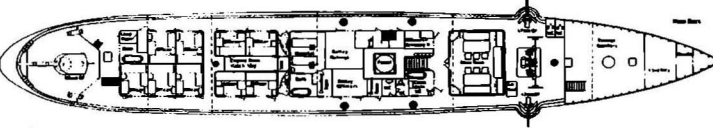
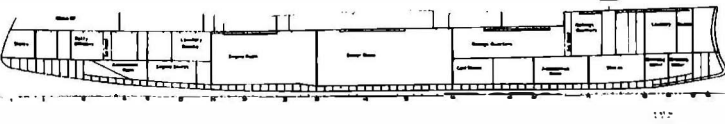
Preveze ve Sakız Gibraltar (İng.) Limanında, 01 Haziran 1914  
(The Ottoman Steam Navy 1828-1923, Sayfa: 122.)

ÖSKANLI BAHRIYE  
Tanta Gembisi

AYDIN REİS  
1912 1915



PREVEZE



Aydınreis Sınıfı Gambotların İnşaat Planı  
(The Ottoman Steam Navy 1828-1923, Sayfa: 122.)

Bahriye Kanunname-i Hümayunun

1334 (1918)'e aittir.

14 Tayfa ve sefine (gemi)

Jurnalinin usulü zaptı (kullanma yöntemi)

Talimatın 7 maddesine müracaat (bakınız)

**PREVEZE SEFİNE-İ HÜMAYUNU****SEFİNE JURNALİ SURETİ**

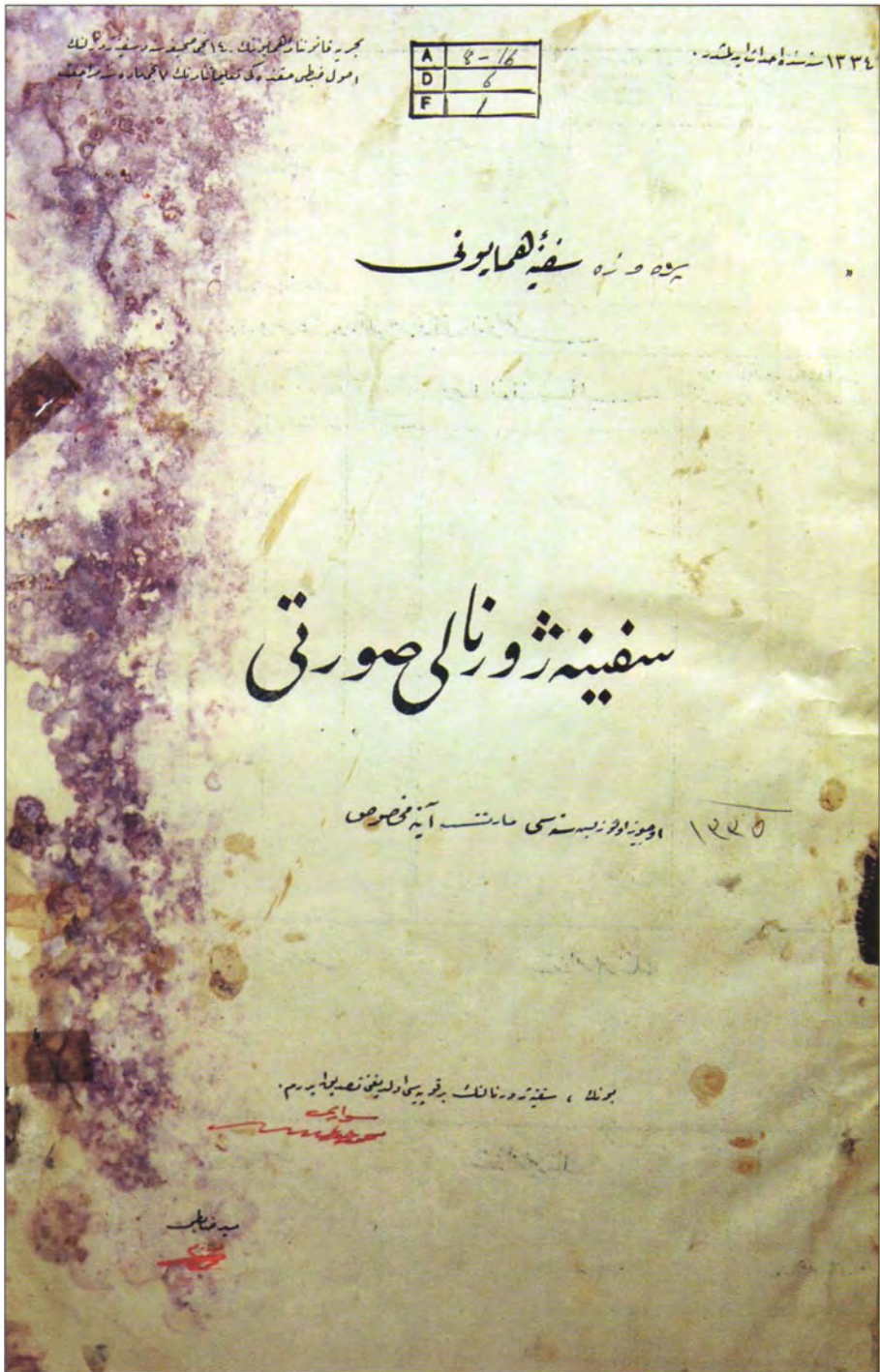
Üçyüzotuzbeş senesi (1919) Mart ayına mahsus (ait)

Bunun sefine jurnalinin bir (tek) kopyası olduğunu tasdik ederim.

Süvari Mehmet  
(İmza)Mehmet Ali  
(İmza)

Preveze gambotunun 1 Mart 1919 – 29 Şubat 1920 tarihlerine ait

“Gemi Jurnalı” kapağı (Dz. Müz. Def. 1214)



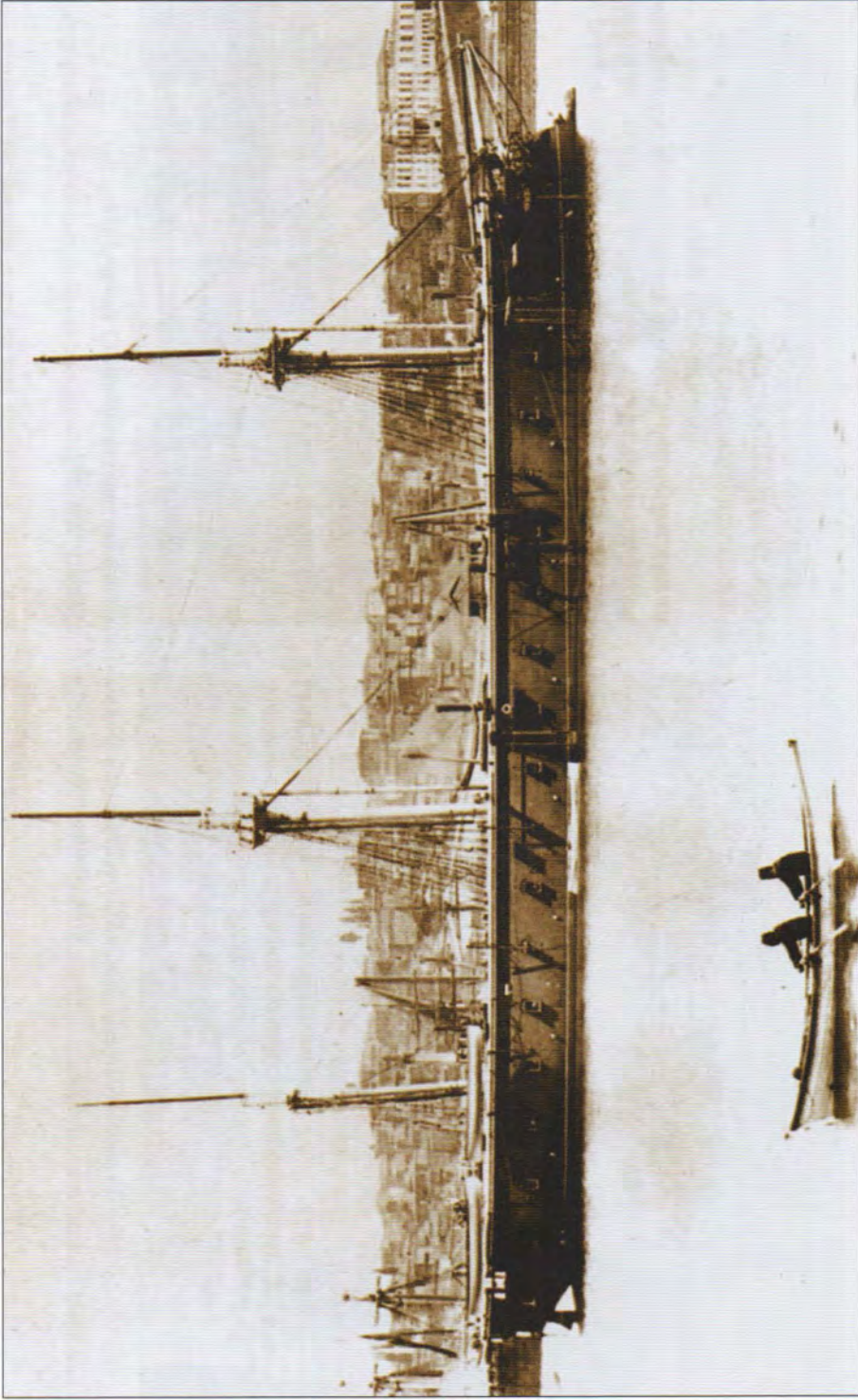
Eski Türkçe olan jurnal kapağı



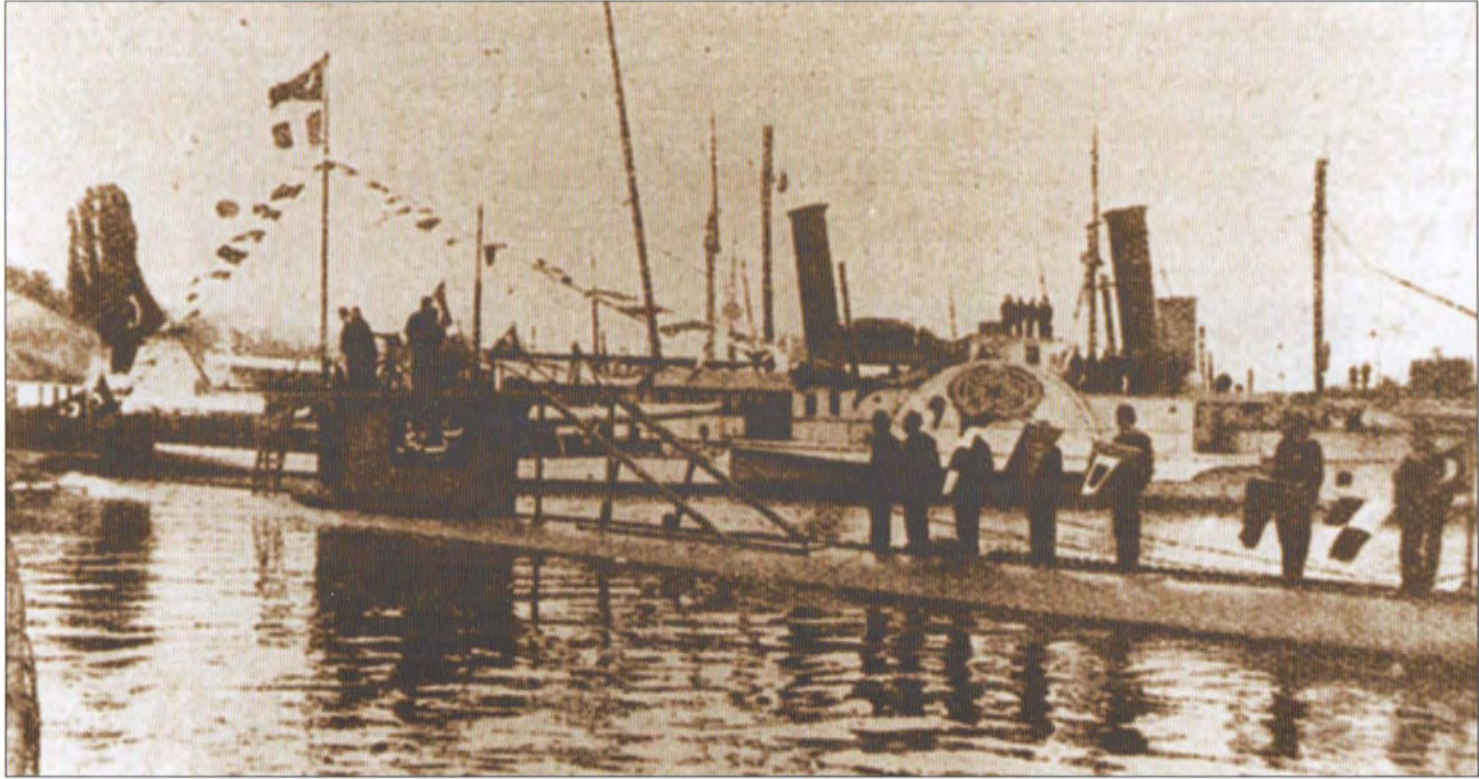
**Mesudiye Zırhlısı**

**Padişah V. Mehmet Reşat'ı Selanik'e götürdüğü 6 Haziran 1911 günü, Selanik**

*(The Ottoman Steam Navy 1828-1923, Sayfa: 66.)*



**Mahmudiye Kalyonu**  
(*The Ottoman Steam Navy 1828-1923, Sayfa: 60.*)



**Fransızlardan esir alınan Müstecip Onbaşı Denizaltısına Türk bayrağı çekilirken, 11 Kasım 1915**  
(*The Ottoman Steam Navy 1828-1923*, Sayfa: 42.)



**Heybetnûma Okul Gemisi**  
*(The Ottoman Steam Navy 1828-1923, Sayfa: 9.)*



İnebolu Kayıkçılar Loncasına verilen  
İstiklal Madalyası  
(İnebolu Belediye Başkanlığı)



Metni İş Bu Veraka Zahrinde Muharrer Bulunan 66 Numaralı Kanun  
Mucibinde Verilecek Olan

### İSTİKLÂL MADALYASI

Vesikası

No . 2107

*Makşadı Ulvinin Husulü İçin Azami İbrazı Mesai Eylediğinden  
Dolayı Türkiye Büyük Millet Meclisinin 11-2-1340 Tarihinde  
Vukubulan Birinci İçtima Senesi 99.uncu İçtimanın 1. Celsesinde  
Zürde Hüviyeti Muharrer İNEBOLU Mavnacılar Loncasına Bir Kıt'a  
Beyaz Şeritli Madalyası Verilmiştir.*

9-4-1340



Gazi Mustafa Kemal



İnebolu Kayıkçılar Loncasına verilen İstiklal Madalyası Beratı, Türkçesi  
(İnebolu Belediye Başkanlığı)

**İnebolu Kayıkçılar Loncasına verilen İstiklal Madalyası Beratı**  
(İnebolu Belediye Başkanlığı)



**İstiklal Harbi'ne katılan genç denizciler Samsun Bahriye Mektebi önünde okul müdürü ve öğretmenleri ile birlikte, Samsun, 1921**

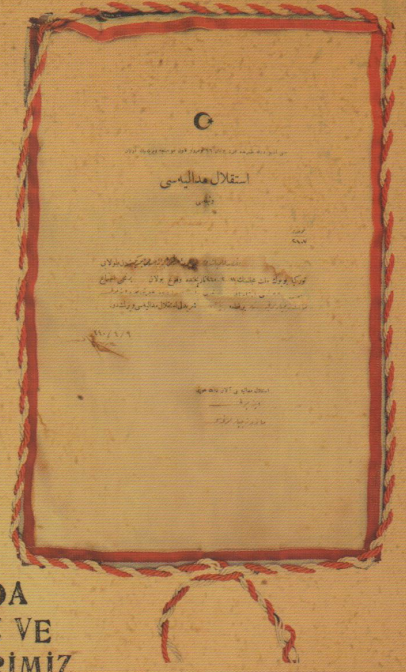
*(İstiklal Harbi'nde Bahriyemiz, Dz.K.K.lığı, Sayfa: 58)*



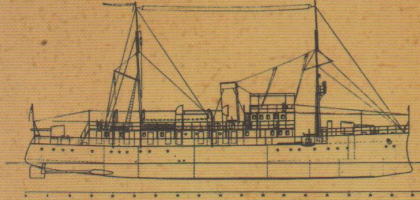
Heybeliada Bahriye Mektebi öğrencileri Preveze gambotunda eğitimde, 1918 (Deniz Harp Okulu Müzesi)



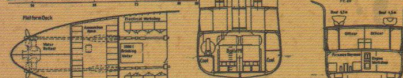
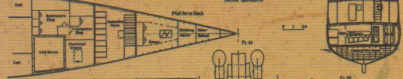
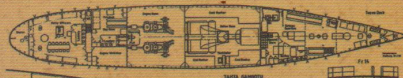
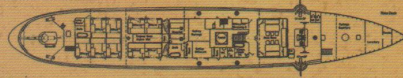
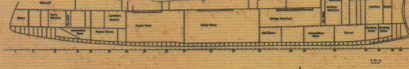
DENİZ  
KUVVETLERİ  
KOMUTANLIĞI



KURTULUŞ SAVAŞINDA  
DENİZ ŞEHİTLERİMİZ VE  
KAHRAMAN GEMİLERİMİZ  
AYDIN REİS VE  
PREVEZE GAMBOTLARI



PREVEZE



Kasımpaşa - İSTANBUL  
Temmuz 2008

ISBN : 978-975-409-488-6