

**CUMHURİYETİMİZİN İLK YILLARINDA
TÜRK BOĞAZLARI
VE
BOĞAZLAR KOMİSYONU BAŞKANI
VASİF (TEMEL) PAŞA**



DR. MUSTAFA HERGÜNER



**TÜDAV Eğitim Serisi
No: 9**

**CUMHURİYETİMİZİN İLK YILLARINDA
TÜRK BOĞAZLARI
VE
BOĞAZLAR KOMİSYONU BAŞKANI
VASİF (TEMEL) PAŞA**

2004

Bu kitabın bütün hakları Türk Deniz Araştırmaları Vakfına aittir. İzinsiz basılamaz, çoğaltılamaz. Kitabın bilimsel sorumluluğu yazara aittir.

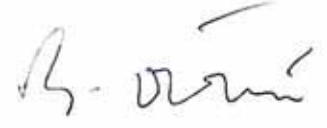
All rights are reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means without the prior permission from The Turkish Marine Research Foundation (TUDAV)

Kaynak Gösterme: Hergüner Mustafa, 2004. Cumhuriyetimizin İlk Yıllarında Türk Boğazları ve Boğazlar Komisyonu Başkanı Vasıf (Temel) Paşa. Tüдав Eğitim Yayınları No: 9

Copyright:
Türk Deniz Araştırmaları Vakfı
(Turkish Marine Research Foundation)
ISBN – 975 – 8825 – 06 – 2

Türk Deniz Araştırmaları Vakfı
P.K.10 Beykoz İstanbul,
Tel : 0216 4240772
Faks : 0216 4240771
E mail : tudav@superonline.com
Web site : http://www.tudav.org

Basım yeri : Graphis Matbaa
Tel : 0 212 629 06 07


CUMHURİYETİMİZİN İLK YILLARINDA

TÜRK BOĞAZLARI

VE

BOĞAZLAR KOMİSYONU BAŞKANI

VASİF (TEMEL) PAŞA

Dr. Mustafa HERGÜNER

**İSTANBUL
2004**

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ

GİRİŞ

ÖZET

KISALTMALAR

BİRİNCİ BÖLÜM

CUMHURİYETİMİZİN İLK YILLARINDA TÜRK BOĞAZLARI

A – TÜRK BOĞAZLARI

B – BOĞAZLAR COĞRAFYASI

C – BOĞAZLARIN HUKUKİ STATÜSÜ

- 1 – Mutlak Kapalılık
- 2 – Sözleşmeli Kapalılık
- 3 – I. Dünya Savaşında Türk Boğazları
- 4 – Kurtuluş Savaşında Türk Boğazları

D – LOZAN BARIŞ ANTLAŞMASI VE TÜRK BOĞAZLARI

- 1 – Lozan Barış Antlaşması
- 2 – Boğazlar Komisyonu
- 3 – Kabotaj Kanunu ve Türk Boğazları

İKİNCİ BÖLÜM

BOĞAZLAR KOMİSYONU BAŞKANI VASIF PAŞA

A – EĞİTİMİ VE SUBAYLIĞININ İLK YILLARI

- 1 – Londra Deniz Ataşeliği
- 2 – II. Meşrutiyetin İlanı ve Vasıf Bey

3 – Washington Deniz Ataşeliği ve Londra' ya Tekrar Gidiş

4 – Balkan Savaşları ve Vasıf Bey

a – İmroz Deniz Savaşı

b – Mondros Deniz Savaşı

c – Şarköy Çıkarması

5 – Londra' ya Tekrar Gidiş

B – BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI VE VASIF BEY (PAŞA)

1- Vasıf Bey' in Karargah Faaliyetleri

2- Vasıf Bey' in Eğitim Faaliyetleri

C – MONDROS MÜTAREKESİ VE VASIF PAŞA

D- LOZAN ANDLAŞMASI VE BOĞAZLAR KOMİSYONU

BAŞKANI VASIF PAŞA

1 - Lozan Barış Antlaşması

2 - Boğazlar Komisyonu' nun Faaliyetleri

3 - Vasıf Paşa' nın Boğazları Millileştirilmesindeki
Gayretleri

E – EMEKLİYE AYRILIŞI

SONUÇ

EKLER

KAYNAKÇA

ÖNSÖZ

Ulusların var oluş ve devamlılığında daima önemli bir stratejik unsur bulunmaktadır. Anadolu'daki bin yıllık tarihimizin de dayandığı jeostratejik unsurların başında muhakkak ki uluslararası literatürde yerini alan ve " Türk Boğazları " olarak bilinen İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı gelmektedir. Osmanlı İmparatorluğu' nun kuruluş, yükseliş ve çöküş dönemlerinde boğazlar uzaktan savunulmuş bazen de siyasi bir koz olarak kullanılmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti' nin kuruluş yıllarında, Kurtuluş Savaşı, Mudanya Mütarekesi ve Lozan Barış antlaşması evrelerinde en önemli konu Boğazlar olmuştur. Lozan Antlaşmasının bir parçası olan Boğazlar Sözleşmesi, o dönem için büyük kazançtır. Ancak sözleşmenin hükümlerini etkileyen bazı kısımlarının değiştirilmesi gerekmektedir. Atatürk Türkiye' si bu değişiklik için 14 yıl sabırla mücadele etmiştir. Ulu Önder Atatürk' ün yüksek direktifleri ile yapılan bu mücadele de Boğazlar Komisyonu Başkanı Vasıf Paşa önemli sorumluluklar yüklenmiştir. Cumhuriyetimizin başlangıç yıllarında Türk Boğazları ve Boğazlar Komisyonu Başkanı Vasıf Paşa adlı çalışmamızın nedeni bu hususlar olmuştur. Boğazlar Komisyonu Başkanı Vasıf Paşa' yı incelerken görülmüştür ki Osmanlı' dan Cumhuriyet' e geçen bu tek amiralimiz, subay çıktığı 1890 yılından emekli olduğu 1934 yılına kadar görev yaptığı 44 yıl içinde ülkenin yaşadığı her önemli olayda büyük sorumluluklar yüklenmiştir.

Vasıf Efendi, Osmanlı İmparatorluğu' nun hükümlerini en karmaşık ada olan Girit' te göreve başlamış, Abdulhamid döneminde Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa' nın yaverliği, Washington ve Londra Deniz Ateşeliği, Hamidiye zırhlısının İngiltere' den getirilişi gibi görevler yapmıştır. Vasıf Bey' i Abdülhamid' i tahtan indiren İttihad ve Terakki Cemiyeti döneminde de yine ön planda görmekteyiz. Barbaros zırhlısını Almanya' dan getiren Vasıf Bey İngiltere' ye inşa ettirilen Reşadiye zırhlısı komutanlığı ve burada yaptırılan diğer savaş gemilerinin sorumluluğunu yerine getirirken Balkan Savaşının Deniz Harekatında Kurmay Başkanlığı yapmıştır.

II. Dünya Savaşında Vasıf Bey' i (sonradan paşa) İttihad ve Terakki Cemiyeti' nin üçüncü kişisi, -Bahriye Nazırı- A. Cemal Paşa' nın müsteşarı

görmekteyiz. Vasıf Paşa bu görevini savaş sonuna kadar devam ettirmektedir. Vasıf Paşa Kurtuluş Savaşında zaman zaman Seyri Sefain Umum Müdürlüğü görevini yapmıştır. Bilindiği gibi bu idare Atatürk' ü Bandırma vapuru ile Samsun' a gönderdiği gibi İstanbul' dan Anadolu' ya yapılan personel ve silah taşımacılığında önemli sorumluluklar yüklenmiştir.

Cumhuriyet döneminde geçen tek amiral olan Vasıf Paşa bu özelliğini 1934 yılına kadar yani Mehmet Ali DALAY' ın amiralliğe yükselişine kadar devam ettirmiştir. 11 yıl boyunca uluslararası nitelikteki Boğazlar Komisyonu Başkanlığı sırasında diğer ülkeler tarafından aşırı biçimde eleştirilmeyen Vasıf Paşa görevi sırasında Boğazlar Sözleşmesini alt yapısıyla ve siyasi oluşumuyla Montreux Sözleşmesine hazırlamıştır. Vasıf Paşa'nın bunda büyük katkısı vardır.

Konu ile ilgili çalışma iki bölüm halinde hazırlanmıştır: Birinci Bölümde; Cumhuriyetin Başlangıç Yıllarında Türk Boğazları, İkinci Bölümde; Vasıf Paşa' nın Hayatı incelenmiştir. Hem birinci bölüm hem de ikinci bölüm ile ilgili araştırmalarımızda yeterince belge bulamadık. Bilindiği gibi Dışişleri Bakanlığı Arşivi henüz açılmamıştır, Bakanlığın kurduğu kitaplığın 2005 yılı başında faaliyete geçeceği söylenmektedir. Deniz Kuvvetleri Lalahan Arşivinde konu ile ilgili çok az belgeye rastladık. Genel Kurmay ATASE Başkanlığında da aynı sıkıntıyı yaşadık. Bu nedenle çalışmalarımızı Türkiye Büyük Millet Meclisi Arşivi (Kanun ve Karamameler) ile Cumhuriyet Gazetesi, İstanbul Ticaret Odası ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Arşivlerinden yaptık. Ayrıca Vasıf Paşa' nın damadı Ord. Prof. Dr. Reşat KAYNAR (1909-) ile konuşmalar yaptık. Hatta bu konudaki taslak çalışmamızı sayın hocamıza takdim ederek Vasıf Paşa' nın torunlarına göndererek bilgilendirmeye çalıştık. Ancak konu ile ilgili bir cevap bize ulaşmadı. Heride bu çalışmanın daha genişletilebileceğini temenni etmekteyim.

Çalışmalarımızda yardımlarını gördüğüm yukarıdaki arşiv kurumlarına, Ord. Prof. Dr. Reşat KAYNAR' a teşekkürlerimi sunuyorum. Ayrıca bu çalışmamı sahiplenerek yayınlanmasını sağlayan Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Başkanı Prof. Dr. Sayın Bayram ÖZTÜRK' e şahsım ve Türk Denizciliği adına şükranlarımı sunuyorum.

Dr. Mustafa HERGÜNER
01-04-2004 Hereke

GİRİŞ

Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını bir bütün olarak Avrasya adıyla anmak coğrafyacıların hatta tarihçilerin geleneği olmuştur. Çünkü bu büyük kıtadaki ekonomik, sosyal, kültürel ve siyasi olaylar birbirlerini çok derinlemesine etkilemiştir. Bu etkilemenin ana kaynağı, “ Akdeniz Havzası ” adıyla da anılan Akdeniz - Ege - Marmara ve Karadeniz kompleksinin bu kıtaları birleştirmesidir. Bu denizler kompleksi ise, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı ile birbirlerine bağlanmaktadır. Bu nedenledir ki boğazlar Avrasya tarihinin temel unsurlarının başında gelmektedir.

İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi, Karadeniz’ in bir parçası gibi değer görürken, Çanakkale Boğazı ve Ege Denizi ayrı bir deniz alanı olarak değerlendirilmektedir. Bir başka anlatıyla Çanakkale Boğazı Kuzey - Güney deniz trafiğinin kontrol noktası konumunda olmuştur. Nitekim tarihin boğazlarla ilgili kaydettiği ilk savaş olan “ Truva Savaşları ” Çanakkale Boğazı hakimiyeti için yapılmıştır. Yoksa Herodot’ un anlattığı gibi, bir gönül macerasından - Paris’ in Helena’ yı kaçırmamasından - kaynaklanmamıştır. Gelişen Akha Uygarlığı, Kuzey - Güney Deniz Ticaret yolunun kontrolünü Truvalılar’ dan almak uğruna yıllarca savaş yapmışlardır.

Meşhur Pers (İran) Kralı Kserkes Atina ve Ispartalılarla yaptığı savaşlarda (Pelepones Savaşları) ordusunu Çanakkale’ den geçirmiştir. Dolayısı ile önce bu bölge üzerinde hakimiyet kurmuştur. Perslerden sonraki bölgenin hakimi Makedonyalılar olmuştur. Makedonya Kralı Büyük İskender’ in Asya seferi sırasında (MÖ. 334) Çanakkale Roma hakimiyetinin kurulduğu (M.Ö 191) döneme kadar Makedonyalıların elinde kalmıştır. Osmanlı Beyliği bölgeyi Romalılardan yani onların mirasçısı Bizanslılardan almıştır. Bizanslıların M.S. 395 yılında başlayan hakimiyetleri sırasında Araplar’ ın, Emeviler’ in ve daha sonra Haçlıların saldırısına uğramıştır. 668 ve 672 yıllarında Çanakkale Boğazını geçen Emeviler İstanbul’ a kadar gelmelerine rağmen bir sonuç alamadılar. Aynı şekilde 1194’ te Çanakkale Boğazını geçen Haçlı Donanması yağmacılığın ötesinde etkili bir durum yaratamamıştır.

Çanakkale Boğazında ilk Türk filosu Aydınoğullarının unutulmaz amirali Gazi Umur Paşa’ dır. Donanması ile Orta ve Kuzey Ege’ de gazalar yapan

Umur Paşa 1332 yılında Çanakkale’ yi geçerek Gelibolu’ yu kuşatmıştı. Gazi Umur Paşa’ nın açtığı bu fetih yolu, Osmanlı Bey’ i Orhan Gazi’ nin (1326-1360) oğlu Süleyman Paşa tarafından gerçekleştirilecektir. 1356 yılında Çanakkale Boğazının kuzeyinden “ Lapseki - Gelibolu ” karşıya geçen Süleyman Paşa Gelibolu’ yu feth ederek Osmanlı topraklarına katacaktır. Osmanlı’ nın Rumeli’ ye (Balkanlara) geçişi ve Balkanlarda Varlık göstermesi Çanakkale Boğazı üzerinden olmuştur.

Osmanlı Devleti’ nin ilk Kaptanı Deryası (daha önce Emirül Sevahil – sahiller emiri deniliyordu.) Saruca Paşa 1390 yılında Gelibolu’ da konuşlanmıştır. Padişah Yıldırım Beyazıt (1289-1402) zamanında kurulan Kaptanı Deryalık, emrindeki filo ile Kuzey Ege’ de varlık göstermeye başlamıştı. Bu suretle Osmanlı Beyliği / Devleti, Orhan Bey zamanında başladığı Çanakkale Boğazının kontrolünü Yıldırım Beyazıt dönemi ile birlikte güçlendiriyordu. Kuzey - Güney istikametindeki deniz ticaretinin kontrolü; bir taraftan Bizans ekonomisini zayıflatırken diğer taraftan da bu ticareti yapan Venedik ve Ceneviz denizcilerini de Osmanlı’ ya yaklaştırıyordu. Yıldırım Beyazıt bu ortamı değerlendirerek İstanbul’ u feth etmeyi kararlaştırmışsa da Anadolu’ yu saran Timur Galesi arkadan Ankara Savaşı (1402) onun bu hareketini engellemişti.

Yıldırım Beyazıt’ ın İstanbul’ un fethi için yaptırdığı Anadolu Hisarı torunu Fatih Sultan Mehmet (1451-1481) tarafından kullanılacaktır. Fatih, İstanbul’ u Osmanlı Devletine katmakla yüklendiği sorumluluğun bilincindeydi. Nitekim 1461 yılında bizzat kendisi Trabzon Rum İmparatorluğunu ortadan kaldırmakla Karadeniz’ in güney kıyılarını hakimiyetine almıştı. Ardından 1462’ de Mahmut Paşa Midilli Adasını feth etmiş. Bu suretle Boğazlar Ege Denizinde de emniyete alınmıştı. Son olarak Gedik Ahmet Paşa 1475’ te Karadeniz’ in kuzey kıyılarını feth etmiş ve Kırım Hanlığını Osmanlıya bağlamıştı. Balkanlar ve Anadolu zaten Osmanlı’ nın elindeydi. Bu suretle Avrasya’ nın ve Akdeniz Havzasının merkezi kontrolü çevresiyle birlikte Osmanlı’ nın eline geçmiştir.

Fatih Sultan Mehmet’ in 1453’ te İstanbul’ u fethinden itibaren geçen 551 yıllık süre boğazlardaki Türk hakimiyetine aittir. Bu nedenle bölgeye “ Türk Boğazları ” denmektedir.

ÖZET

Uluslararası literatürde Türk Boğazları olarak yer alan; İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı; Türk hakimiyetine geçtiği son altı asırdır Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti açısından Dünya siyasetini etkileyen en önemli unsurların başında gelmektedir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Türk Boğazları ve Boğazlar Komisyonu Başbakan Vasıf Paşa adlı çalışmamızda; Boğazların kısa bir geçmişi anlatırken, Atatürk Türkiye' sinin Lozan' dan Montreux' a giden mücadelesinin bir özeti de verilmektedir.

Vasıf (TEMEL) Paşa, Osmanlı ve Cumhuriyet Denizciliği dönemlerinde görev yaptığı 44 yıl boyunca A.B.D. ve İngiltere' de diplomatik görevler, Hamidiye Barbaros ve Reşadiye zırhlılarının komutanlıkları, Balkan Savaşında Donanma Kurmay Başkanlığı, I. Dünya Savaşında Bahriye Müsteşarlığı ile Cumhuriyet Döneminde Boğazlar Komisyonu Başkanlığı gibi son derece önemli görevlerde bulunmuştur.

Vasıf Paşa' nın hayatı ve Boğazlar Komisyonu Başkanlığı sırasındaki faaliyetlerinin incelenmesinde görülen bir başka hususta; Mustafa Kemal Atatürk' ün yakın çalışma arkadaşlarını seçerken kullandığı kriterlerdir. Nitekim Vasıf Paşa uluslararası anlam taşıyan bu görevinde Türkiye Cumhuriyeti' nin Boğazlardaki hükümrانlığının tamamlanmasına yönelik başarılı hizmetlerde bulunmuştur.

Mustafa HERGÜNER

SUMMARY

The Istanbul Strait, Marmara Sea, and the Canakkale Strait, altogether known as the Turkish Straits worldwide, have been the most important issues that affect the world policies during the six centuries of the sovereignty of the Ottoman Empire and Turkish Republic.

In our study titled Vasıf Pasha, the Head of the Turkish Straits and Straits Commission, explaining the first years of the Turkish Republic, a brief history of the Straits is mentioned, as well as a summary on the struggle of Atatürk' s Turkey from Lausanne to Montreux.

Vasıf (Temel) Pasha, during his duty of 44 years in the maritime affairs of the Ottoman and Turkish Republic, had also completed diplomatic duties in the United States of America and England. Besides, he worked as some other extremely important positions, such as a commander for the warships, Hamidiye, Barbaros, and Reşadiye, a naval officer during the Balkan War, an undersecretary of maritime affairs during the First World War, as well as the head of the Straits Commission in the Republic era.

Another issue found during the study of Vasıf Pasha' s life and his activities in the Straits Commission is the criteria which Mustafa Kemal Atatürk used to select his co-workers. Vasıf Pasha, during his duty which was internationally valuable, served successfully establishing the sovereignty of the Straits of the Turkish Republic.

KISALTMALAR

Bkz	: Bakınız
C	: Cilt
K	: Kısım
D	: Dosya
Ev	: Evrak
F	: Fihrist
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TTK	: Türk Tarih Kurumu
TİH	: Türk İstiklal Harbi
TSK	: Türk Silahlı Kuvvetleri
TDİ	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri
MMV	: Milli Müdafaa Vekaleti
BCA	: Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
Dz. Müz.	: İstanbul (Beşiktaş) Deniz Müzesi
Dz.K.Lal. Arş.	: Deniz Kuvvetleri Lalahan Arşivi
s	: Sayfa
S	: Sayı
ATASE	: Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Araştırmaları
ZC	: Zabıt Ceridelesi
A.g.e	: Adı geçen eser

BİRİNCİ BÖLÜM

CUMHURİYETİMİZİN İLK YILLARINDA TÜRK BOĞAZLARI

A – TÜRK BOĞAZLARI

Dünyamızın yüzde seksenini kaplayan denizler ve okyanuslar, karaların arasından su yolları ile ülkeleri ve kıtaları birbirlerine irtibatlamaktadırlar. Bu irtibat, karalarda bulunan ekonomik, kültürel ve diğer potansiyellerinde taşınmasını sağlamaktadır. Bu nedenledir ki karalar arasındaki su yollarının işlerliği ekonomik, kültürel ve siyasi dengeleri etkilemektedir. Su yollarının ulaştırma işlevlerinin üstünde stratejik bir değer taşımasının nedeni buradan gelmektedir.

Su yollarını, uluslararası su yolu ulaştırması boyutunda üç kısımda incelemek gerekir.

1 – Bir veya daha fazla devletin topraklarından geçen nehirler (Tuna nehri ..)

2 – Doğal yapısı teknik unsurlarla geliştirilen kanallar (Panama Kanalı, Süveyş Kanalı)

3 – İki denizi ve / veya iki ayrı ekonomik bölgeyi birbirine bağlayan boğazlar (Türk Boğazları, Karadeniz ve Ege'yi birbirine bağlarken; Cebelitarık Boğazı, Akdeniz Havzasını Atlas Okyanusu' na bağlamaktadır)

Konumuzu içeren boğazlar yine kendi arasında, Uluslararası ve Ulusal olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

Uluslararası Boğazlar:

İki veya daha fazla devletin kıyıdaş olduğu, deniz alanı ilgili ülkelerin genişlik itibariyle - karasularının dışında kalan su geçitleridir (Cebelitarık Boğazı)

Ulusal Boğazlar:

Tek ülkenin kıyılarının çevrelediği ve genişlik itibarıyla de yine bu ülkenin karasuları içinde kalan su geçitleridir. Genelde bulundukları ülkenin adıyla anılırlar⁽¹⁾ (Danimarka Boğazları, Türk Boğazları).

Türk Boğazları olarak bilinen, toplam 170 mil (306 km.) uzunluğundaki İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı tamamen Türkiye Cumhuriyeti' nin ulusal sınırları içindedir⁽²⁾. Bu coğrafi ve siyasi yapı yaklaşık 6 asırdır devam etmektedir. Boğazların irtibatladığı coğrafyada 5 deniz (Azak, Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz) bulunmaktadır. Bu denizler kısaca Avrasya denilen üç Kıtanın (Avrupa, Asya ve Afrika) kıyılarını yıkamaktadır. Öte yandan yine bu denizler iki Okyanusu (Atlas ve Hint Okyanusları) Tuna Nehri, Cebelitarık Boğazı ve Süveyş Kanalı ile birbirlerine irtibatlamaktadır. Hazar Denizi' nin de yine Karadeniz vasıtası ile bu jeostratejik yapıya dahil olduğu düşünülürse Türk Boğazları ve Türkiye Cumhuriyeti' nin üç kıta ve iki okyanus için nasıl bir vazgeçilmez değer olduğu anlaşılır.

B – BOĞAZLAR COĞRAFYASI⁽³⁾

İstanbul Boğazı:

Karadeniz' i Marmara Denizi' ne bağlayan ve İstanbul' u ikiye bölerek geçen bir su yoludur. 17 deniz mili (32 km.) uzunluğunda, en dar yeri –Anadolu ve Rumeli Hisarları - 700 m. en geniş yeri - Büyükdere civarı- 3,5 km. dir. Ortalama derinlik 65 m. olan İstanbul Boğazı' nın yapısı vadiyi andırır, yani en derin yeri ortalarıdır. Tamamen bir nehir görünümünde olan İstanbul

⁽¹⁾ Nihan ÜNLÜ, “ The Legal Regime of the Turkish Straits ” Martinus Nishaff Publishers London 2002 p 4

⁽²⁾ Ali KURUMAHMUT “ Türk Boğazları' nın Hukuki Statüsü ”, Harp Akademileri Yay. İst. 1999 S.6

⁽³⁾ Boğazların coğrafyası için bkz. Deniz Kuvvetleri Seyir ve Hidrografi Dairesi' nin yayınladığı 21 numaralı TR Haritası (Türk Boğazlarının Tamamı) 212 numaralı TR Haritası (İstanbul Boğazı) 213 numaralı TR Haritası (Çanakkale Boğazı)

Boğazı' nda akıntılar, alttan Karadeniz' e (Kuzeye) üstten ise Marmara' ya (Güneye) doğru olmaktadır. Yer yer saatte 6 mili bulan bu akıntılar sürati düşük ve güçsüz gemileri zorlar öte yandan mevcut kavisler (17 mil uzunluğundaki boğazda 15 kez rota değiştirilir) yüksek tonajlı gemilerin seyirlerinde güçlükler yaratır

Marmara Denizi:

İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı arasında kalan, 11.350.000 km² yüzölçümündeki bu iç denizimiz hidrografik ve oşinografik özellikleri yönünden uygun bir su yoludur. Kasım ve Nisan aylarındaki sis durumları ile yine bu aylardaki şiddetli lodos fırtınaları Marmara' nın özelliklerindendir. Marmara Denizi' nin kıyılarındaki yüksek dağ ve tepeler kıyıya yakın geçen gemileri kötü hava koşullarından korur. Bu nedenle gemilerin seyir süresi uzamaz. Marmara Denizi' nde iki boğazı birleştiren su yolunun uzunluğu 116 mil (215 km.)' dir. Kıyılarının uzunluğu 398 mil (740 km.) olan Marmara Denizi' nde İstanbul' un Güneydoğusu' ndaki İzmit Körfezi ile transit deniz trafiğinin ortasındaki İmralı Adası ve Marmara Adaları Boğazların kontrol alanlarıdır⁽⁴⁾.

Çanakkale Boğazı:

Ege' yi hatta Akdeniz' i Marmara' ya bağlayan Çanakkale Boğazı' nın uzunluğu 37 mil (69 km.)' dir. En geniş yeri (İntepe civarı) 4 mil (7500 m.), en dar yeri (Kilitbahir – Çanakkale şehri arası) 0,8 mil (1200 m.)' dir. Çanakkale Boğazı' nda ortalama derinlik 65 m. dir. Ancak derinlikler düzgün biçimde olduğundan dibe patlayıcı silah (mayın, denizaltı) yerleştirmek kolaydır. İstanbul' a nazaran - Nara Bölgesi hariç - daha az kavislidir, dolayısı ile seyir daha kolaydır. Çanakkale Boğazı' nın Coğrafyası' nın bazı dar yerleri topçu bataryaları için uygun olduğundan boğaz savunmasında bu husus değerlendirilmiştir. (Boğaz' da Bizans ve Osmanlı döneminden kalma 41 topçu bataryası vardır.)

⁽⁴⁾ Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazların ve İstanbul' un askersizleştirilmesi üzerine İzmit Körfezi ve Çatalca Kıyıları Yasak Saha ilan edilmiş, İmralı Adası' na askeri birlik yerleştirilmiş, İzmit Körfezi' ne donanma ve tersane konuşlandırılmıştır. İzmit Körfezi ise yedek Deniz Üssü durumuna getirilmiştir. (M. H.)

Çanakkale Boğazı; bir anlamda Kuzey trafiği kontrol ettiğinden bölgedeki uygarlıklar boğaz çıkışı kontrol merkezi yapmışlardır. Bu nedenle asıl mücadeleler Çanakkale Boğazı yaklaşma sularında olmuştur⁽⁵⁾. Çanakkale Boğazı'nın deniz trafiği yönünden olumsuzlukları yine Kasım ve Nisan aylarındaki sisler ile yine bu aylardaki şiddetli lodos fırtınalarıdır.

C- BOĞAZLARIN HUKUKİ STATÜSÜ

Türk Boğazları, tarih boyunca bu su geçidini kullanan hatta kullanmayan ülkeleri ilgilendirmiştir. Çünkü bölgenin ekonomik ve ticari potansiyeli diğer dünya ülkelerini de etkilemektedir. İstanbul'un fethi (1453) ile birlikte Osmanlı İmparatorluğu bu son derece jeostratejik su yolunun sorumluluğunu yüklenmiş oluyordu. Boğazlar o tarihten bugüne kadar geçen 551 sene Türk Hakimiyetinde kalmıştır. Bu nedenle uluslararası literatürde " Türk Boğazları " adını almıştır. Geçen zaman içinde değişen askeri ve siyasi koşullar, Boğazlar'ın rejimlerinde ve uygulanan hukuki statülerde gelişmelere neden olmuştur⁽⁶⁾. Bu hukuki statüler aşağıda kısaca anlatılacaktır.

I – Mutlak Kapalılık

İstanbul'un fethedildiği 1453 yılından Mısır Gailisi'nin neden olduğu Londra Boğazlar sözleşmesi (13 Temmuz 1841)'ne kadar olan dönemi kapsar. Osmanlı Devleti Boğazlardaki tartışmasız hakimiyetini 1696 yılına kadar sürdürmüştür. II. Viyana kuşatması (1683) ile başlayan savaşlarda bir taraftan Avusturya, diğer taraftan Rusya, Osmanlı İmparatorluğuna saldırmışlardı. Rusya 1696'da Azak kalesini ele geçirmekle Karadeniz'e inmiş oluyordu. 1711 yılında kazanılan Prut zaferi ile Ruslar yeniden Karadeniz'den uzaklaştırılmış oluyordu. Bu hal 1768 yılında başlayan Osmanlı-Rus savaşına kadar devam etmiştir. Osmanlı Devleti'nin bu savaşta yenilmesi ile tarihimizin en ağır koşullu antlaşmalarından birisi olan Küçük Kaynarca Antlaşması (21 Temmuz 1774) imzalanmıştı. Antlaşma ile birlikte Kırım bağımsızlığını kazanıyor, Rusya bir Karadeniz Devleti oluyordu⁽⁷⁾.

⁽⁵⁾ Özet Bilgi isteyenler Çanakkale Vilayeti Yıllığı (2000)'na bakabilirler.

⁽⁶⁾ Cemal TUKİN, " Boğazlar Meselesi " İstanbul 1999 s. 11

⁽⁷⁾ Nihat ERİM, "Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinler" C.I, Ankara 1953 s.125

K. Kaynarca Antlaşmasının 11 nci maddesi ile Rus ticaret gemileri Boğazlardan geçiş yapabileceklerdi. Rusya bu hakkını - kaybetmeden - Osmanlı Devleti yıkılıncaya kadar kullanacaktır. Nitekim 1828 – 1829 Osmanlı – Rus Savaşını bitiren Edirne Antlaşması (14 Eylül 1829)'nın 3 ncü Maddesi ile ticaret gemilerinin Boğazlardan istifade hakkı yeniliyordu⁽⁸⁾.

Edirne Antlaşmasından önce İngiltere ile 5 Ocak 1809'da Kaleyi Sultaniye veya Çanakkale Antlaşması adıyla bir antlaşma yapıldı. Bu antlaşma Boğazların yeni bir strateji olmasını sağlamıştır. Napolyon Ordularının Rusya ve Avusturya'ya saldırması, sonra da Fransa'nın Rusya ile ittifak yapması, Fransa ve Rusya'nın Boğazlar üzerinde bir güç olarak meydana gelmesini sağlamıştı. Akdeniz Havzasının ekonomik, ticari (Ortadoğu'ya intikal yolu Akdeniz idi) ve siyasi yönden tehdit altında olması İngiltere'yi Osmanlı Devletine yaklaştırmıştı. Bu politik ortamda yapılan Kaleyi Sultaniye Antlaşmasının 11 nci maddesi ile Boğazlar bütün ülkelerin savaş gemilerine kapatılıyor, İngiltere de buna uyacağını kabul ediyordu⁽⁹⁾. Yine bu antlaşma ile İngiltere, Akdeniz ve Ege'de bulunduracağı filo ile Osmanlı Devleti'nin antlaşmayı uygulamasına yardımcı olacaktır. İngiliz Donanması'nın Akdeniz'e yerleşip Karadeniz'e yönelik deniz trafiğini kontrol etmesi Çanakkale Antlaşması ile başlamıştır. Öte yandan Osmanlı İmparatorluğu bu antlaşmadan itibaren Boğazları " Siyasi Güç " olarak kullanacaktır. Bunun ilk denemesi Hünkâr İskeleyi Antlaşması'dır.

Kavalalı Mehmet Ali Paşa (1769 – 1848) Mısır Valisi olduğu 1804 yılından itibaren bölgede büyük hizmetler yapmış ve adını duyurmuştu. Öyle ki padişah kendisinden maddi desteğin yanında asker, gemi ve silah desteği de alır olmuştur. Ancak Mora İsyanı nedeniyle Ege'ye gelen Mehmet Ali Paşa Kuvvetleri Navarin'de İngiliz, Fransız ve Rus filolarının hücumlarıyla Osmanlı Devleti gibi o'da donanmasını kaybetmiş (20 Kasım 1827), ordusu ile padişaha haber vermeden Mısır'a dönmüştü⁽¹⁰⁾. Bu nedenle de kendisine vaat edilen Girit, Suriye ve Trablus Şam Valilikleri verilmişti. Oysa bu sırada Padişah ile II. Mahmut (1808 – 1839) çok güçlü durumda idi. Edirne Barışı

⁽⁸⁾ Enver Ziya KARAL, "Osmanlı Tarihi" V. C Ankara 1983 s. 121.

⁽⁹⁾ N. ERİM s. 237; E. Z. KARAL, s. 101

⁽¹⁰⁾ E. Z. KARAL s. 126

(14 Eylül 1829) ile Mora Yarımadasını kaybetmiş, Fransızların Cezayir' e yerleşmesini kabul etmişti. Dolayısıyla M. Ali Paşa' ya iyi bakmıyordu. Buna rağmen Girit Valiliğini verdi. Bu arada Mehmet Ali Paşa' nın Mısır' dan çıkartılması için tertipler alındı. Bu tertiplerden haberdar olan Kavalalı karşı harekete geçti.

M. Ali' nin oğlu İbrahim Paşa' nın kumandasındaki Mısır Orduları Aralık 1931' de Suriye' nin Güneyinden başladığı harekati başarıyla devam ettirerek, bir yıl sonra 21 Aralık 1932' de Konya' ya geldiler. İstanbul' a kadar önlerinde bir engel kalmamıştı. Sultan II. Mahmut daha önce anlattığımız biçimde davranarak Ruslardan yardım istedi. Rusya seve seve bu yardıma koştu. Bu suretle İstanbul' u ve Boğazları kontrol edebilecekti. Fransa ve İngiltere' nin Rus yardımını onaylaması beklenemezdi. Cezayir' i almakla Afrika' ya yerleşen Fransa; Mısır' a ve Mehmet Ali' ye sıcak bakıyor, Osmanlı' ya karşı kazandığı zaferleri alkışlıyordu. İngiltere ise Boğazlara ve sıcak denizlere Rusların gelmesini hiç istemiyordu. Akdeniz, Ortadoğu ve Mısır onun stratejik bölgeleriydi.

Rus yardımı 30 bin asker ve 9 savaş gemisiyle Şubat 1933' te İstanbul' a ulaştı. İngiltere ve Fransa' nın da araya girmesiyle Kütahya Barışı imzalanarak (14 Mayıs 1833) Mehmet Ali Paşa' nın geri dönmesi sağlandı. Ancak Padişah II. Mahmut Osmanlı mülkünün tamlığı için İngiltere ve Fransa' dan çok Rusya' ya güveniyordu. 8 Temmuz 1833' te Hünkâr İskelesi Antlaşması imzalanarak -gelecekteki isyanlar için - Rus yardımı temin edilmiş oldu⁽¹¹⁾. Nitekim antlaşmanın 3 ncü ve 4 ncü maddeleri Rus yardımlarını içermekte idi. Antlaşmanın kapalı (gizli) maddesi gereğince Osmanlı Devleti, Rusya' nın güvenliği için Yabancı Savaş Gemilerinin Boğazlardan geçişini önleyecekti⁽¹²⁾. Bu suretle Osmanlı Devleti Rusya' yı Akdeniz' den gelebilecek bir tecavüze karşı korumuş oluyordu. Bu bir anlamda Osmanlı' nın Rus himayesine girmesi demekti.

⁽¹¹⁾ Numan ÖZDALGA, " Türk Boğazlarının Tarih içindeki Önemi", Deniz Basımevi, İstanbul, 1965 S.16

⁽¹²⁾ N. ERİM, s.298.

İngiltere ve Fransa Ruslarla yapılan antlaşmadan rahatsız olmuşlardı. Öte yandan antlaşma Mısır Meselesini de çözememişti. İngiltere, Rusya, Avusturya, Prusya ve Osmanlı Devleti, Londra' da toplanarak " Londra Mukavelesi " ni imzaladılar (15 Temmuz 1840). Bu mukavele' nin 4ncü maddesi gereğince Mehmet Ali Paşa' nın isyanı durumunda İstanbul' un korunması için İstanbul' a yardım yapılacaktı. Bu iş için İstanbul' a gelen savaş gemileri Padişah' ın isteğine bağlı olarak geri döneceklerdi⁽¹³⁾. Bir yıl sonra Hünkâr İskelesi Antlaşması' nın süresinin de dolmasıyla Londra' da Boğazlar Konferansı düzenlendi. Fransa' nın da katıldığı konferansta Boğazların statüsü ve garantörlüğü belirlenmekte idi. Tamamı 4 madde olan ve 13 Temmuz 1841 tarihinde imzalanan Londra Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar mutlak surette Osmanlı Devleti' nin hakimiyetinde olup barış döneminde hiçbir harp gemisi - Osmanlı Devleti izin verse bile - Boğazlardan geçiş yapamayacaktı. Gereken sadece elçiliklerin emrinde küçük tonajlı savaş gemisi bulunabilecekti⁽¹⁴⁾.

Bu suretle Boğazlar uluslararası garanti altında olarak Osmanlı idaresine bırakılıyor, Yabancı Devletlerin Elçiliklerine haberleşme ve güvenliği için İstanbul' da küçük tonajlı bir savaş gemisi (istasyonier gemi) bulundurma hakkı veriliyordu. İstanbul' da elçiliklerin istasyonier gemi bulundurma usulü Lozan' a kadar devam edecekti.

2 – Sözleşmeli Kapalılık

Londra Boğazlar Sözleşmesi (13 Temmuz 1841)' den Birinci Dünya Savaşının başladığı 1914 Temmuz' una kadar devam eden dönemi kapsar. Osmanlı Devleti Kudüs' teki Kutsal Yerler ile Eflak ve Boğdan sorunları nedeniyle Rusya ile savaşa tutuşmuştu⁽¹⁵⁾ (29 Eylül 1853). Sultan I. Abdülmecit (1839-1861) Rusya' ya savaş açılmasının ardından önce Fransız sonra İngiliz Filosunu Çanakkale' den içeri aldı, filolar Beykoz civarına demirlediler. Sonradan bu birleşik donanmaya Sardunya Krallığı (İtalya)' da

⁽¹³⁾ Cemil BİLSEL, "Türk Boğazları" İstanbul 1948, S. 34 36

⁽¹⁴⁾ Sermet GÖKDENİZ, "Türk Boğazlarının Tarihçesi" 474 Sayılı Donanma Dergisi, İst. 1968 S. 25 - 26

⁽¹⁵⁾ E. Z. KARAL s. 228 – 235.

katılacaktır. Tarihlerimizin en önemli olaylarından Kırım Seferi / Savaşı başlıyordu.

Rusya yabancı ülke filolarının İstanbul' a gelmelerini Londra Boğazlar Sözleşmesi' ne aykırı olduğu gerekçesi ile protesto etti. Ancak filolar Padişah tarafından ve İstanbul' un güvenliği için davet edilmişti. Yabancı filolar İstanbul' da iken Kafkas Cephesine denizden lojistik malzeme götüren 12 gemilik Türk Konvoyu 30 Kasım 1953 günü Sinop önlerinde Amiral Nahimoff komutasındaki 8 gemilik Rus filosunun saldırısına uğramıştı. Ruslar donanmamızı yakmış, Sinop şehrini topa tutmuştu⁽¹⁶⁾. İstanbul feci haberi Filo Komutanı Osman Paşa' nın gönderdiği Taif Vapurundan öğrenmişti. Osmanlı Donanmasının yanı sıra İngiltere, Fransa ve Sardunya Filolarına Rusya' nın Karadeniz limanlarına denizden, Avusturya İmparatorluğunun Eflak ve Boğdan' a karadan yaptığı taarruzlarla Ruslar barış istemek zorunda kalmışlardı. İngiltere, Fransa, Avusturya, Prusya, Sardunya ve Osmanlı Devletlerinin katıldığı Paris Konferansı 24 Şubat 1856 tarihinde başladı⁽¹⁷⁾. 30 Mart 1856' da imzalanan ve tamamı 34 madde olan Paris Antlaşması, genelde Londra Boğazlar Sözleşmesini onaylıyordu. Ancak 11, 14 ve 19 ncu maddeler Rusların Karadeniz' deki manevra alanını daraltıyordu. Antlaşmanın 11 nci maddesi ile Karadeniz, ticaret gemilerine açık, savaş gemilerine kapalı olmasının yanı sıra bu hareket alanında Rus ve Osmanlı Devletleri savaş gemisi bulundurmayacak, tersaneleri faaliyet göstermeyecekti. 14 ncü madde gereğince Osmanlı Devleti ve Rusya Karadeniz' de bulunduracakları hafif tonajlı gemiler için bir protokol yapacaklardı. 19 ncu madde ise konferansa katılan ülkelerin Tuna Nehrinde / Karadeniz' de hafif tonajlı 2 savaş gemisi bulundurmalarına imkan veriyordu⁽¹⁸⁾. Karadeniz Rus deniz gücüne kapanmıştı.

⁽¹⁶⁾ Rusya bu zaferini ebedileştirmek üzere Sivastopol' e Amiral Nahimmoll' un heykelini dikmiş, heykelin kaidesine olayı anlatan yazılar yazmıştı. Heykel Cumhuriyet' in ilk yıllarında (2 Kasım 1928) Mustafa Kemal Atatürk' ün gayretleriyle kaldırılmıştır. (Cumhuriyet 2 Kasım 1928)

⁽¹⁷⁾ C. TUKİN s. 331 - 340

⁽¹⁸⁾ N: ERİM s. 346 - 349

Navarin' de Osmanlı – Mısır Birleşik Donanması' nın İngiliz, Fransız ve Rus Filoları tarafından yakılması (20 Kasım 1827) üzerine Sultan II. Mahmut Fransa' nın Büyükelçisi' ni Beşiktaş' ta bulunan İhlamur Köşküne davet etmiş ve kendisine şu sözleri söylemişti:

- Tek başına Moskof istilasına karşı koruduğum Avrupa' nın beni yok etmek için Moskoflarla birleşmesini görün! Benden sonra Avrupa istila ve yok edilmek mi istiyor? "

- Haklısınız; fakat Avrupa için endişe etmeyin. Bir gün gelecek, sizin gayretlerinizi anlayacak ve sizin denizlerinizde, Navarin' de gemilerinizi yakan Rus gemilerini yakacaktır; diye diplomat cevap vermişti.

Sultan oğlu Abdülmecid' i düşünerek " inşallah " demişti⁽¹⁹⁾.

Sultan Mahmud' un dileği Kırım Savaşı ve Paris antlaşması ile gerçekleşmişti. Ancak bu durum devam etmeyecektir.

Tuna' nın Kuzey Kıyılarını da ele geçirerek Orta Avrupa' ya kadar su yoluna da hakim olan Rusya Karadeniz' de hapis olmayı kabul edemiyordu. 1870 yılında Almanların Fransızları yenmesini de fırsat bilerek Paris antlaşmasını imzalayan devletlere 30 Ekim 1870 tarihinde bir nota göndererek antlaşmayı tanımadığını bildirdi.

Türk Boğazlarının statüsünü görüşmek üzere Almanya, Fransa, İtalya, Avusturya, Rusya ve Osmanlı Devleti Londra' da toplandılar. 13 Mart 1871 tarihinde biri Londra Boğazlar Sözleşmesi, diğeri Rusya ile yapılan Londra Mukavelesi olmak üzere iki belge imzalandı⁽²⁰⁾. Bu antlaşmalarla Karadeniz' in tarafsızlığı kaldırılıyor Osmanlı Devleti ve Rusya Karadeniz' de savaş gemisi bulundurabiliyorlar, tersanelerinde savaş gemisi inşa edebiliyorlardı. Boğazlar yine savaşta ve barışta yabancı harp gemilerine kapalı oluyor, ancak

⁽¹⁹⁾ A. De Lamartine, "Türkiye Tarihi" I. C. H. M. UZMEN Tercüman 1001 Temel Eser Yayını İst. Tarihsiz s.15 – 16.

⁽²⁰⁾ N. ERİM s. 369 - 371

padişah isterse, müttefik olan devletlerin harp gemilerini Boğazlardan geçirebiliyordu. Karadeniz bütün milletlerin ticaret gemilerine açık olacak. Osmanlı Devleti Tuna Nehrine savaş gemisi gönderebilecekti⁽²¹⁾. Bu suretle Rusya Karadeniz' e yeniden sahip olabilişti. Ancak Ege, Akdeniz ve Osmanlı için bir tehdit oluşturması önlenmişti. Bu nedenle Londra' da 13 Mart 1871' de imzalanan antlaşma metinleri Rusya' nın denizcilik tarihi için bir dönüm noktasıdır.

On dokuzuncu yüzyılın son çeyreğinde Rusya'nın Panislavizm ve Ortodox kiliselerini koruma politikası Balkanlarda etkisini giderek arttırmıştır. Milliyetçilik akımları ile de örgütlenen Balkan Ülkeleri Osmanlı' ya baş kaldırmayı bir usul haline getirmişlerdi. Bosna Hersek ve Karadağ isyanlarını bahane eden Rusya, Osmanlı Devleti' nin Hristiyan tebaanın haklarını korumasını, 1856 Paris Antlaşması hükümlerine uymasını istedi. Londra' da toplanan konferansta alınan kararlar 18 Mart 1877' de bir protokol haline getirildi. Osmanlı Devleti 3 Nisan 1877' de kendisine verilen protokolü 6 gün sonra 9 Nisan 1877' de reddetti. Rusya' nın Osmanlıya savaş açması için sebep doğmuştu. İngiltere' nin tarafsız kalması için Rusya; İstanbul, Boğazlar, Mısır ve Süveyş' e dokunmayacağını deklere etti⁽²²⁾.

Savaş Balkanlarda ve Kafkasya' da olmak üzere iki cephede cereyan etti. Osmanlı Orduları yenildiler. Ruslar Balkanlar' da Edirne' ye Kafkaslarda Erzurum' a kadar geldiler. İstanbul' un tehlikede olduğunu gören Sultan II. Abdülhamid Ruslardan barış istedi. Bu arada İngiltere' den yardım istemiş ve İngiliz Filosu Marmara Denizi' ne gelmişti. Sonuçta Osmanlı – Rus savaşını sona erdiren Ayastefanos Mütarekesi 3 Mart 1878 tarihinde imzalandı. Balkan Ülkelerinin kuruluşunu ve statülerini belirleyen ve son Osmanlı – Rus savaşına ait antlaşma metninin Boğazlarla ilgili 24 ncü maddesi şu şekildedir⁽²³⁾.

“ Savaşta ve barışta Boğazlar Rus limanlarına gelen/giden tarafsız devletlerin ticaret gemilerine açık tutulacaktır. Osmanlı İmparatorluğu

⁽²¹⁾ N. ÖZDALGA s. 19 - 20

⁽²²⁾ C. TUKİN s. 367 ve devamı

⁽²³⁾ N. ERİM s. 378.

Karadeniz' deki Rus limanları ile Azak Denizi önünde abluka yapmamayı kabul etmektedir. ”

Ayastefanos Antlaşması ile Rusya Kafkasya' da, Balkanlarda ve Boğazlarda güçlü hale geliyordu. İngiltere ve Fransa bunu kabullenemezdi. İngiltere' nin teklifiyle Berlin' de Konferans toplandı. İngiltere, Fransa, Rusya, Almanya, Avusturya, İtalya ve Osmanlı Devleti arasında yapılan görüşmelerle 13 Temmuz 1878' de Berlin Antlaşması imzalandı. Antlaşmanın Boğazlarla ilgili kısmında 1856 Paris ve 1871 Londra Antlaşmalarının, Boğazlarla ilgili hükümlerinin geçerliliği kabul olmuyordu. Yani Karadeniz' e ticaret gemilerinin girişi serbest ancak savaş gemilerinin giriş ve çıkışı Padişah iradesine bağlıydı⁽²⁴⁾.

Ancak bu sırada Padişah Abdülhamid (1876-1909) Kıbrıs Adasını İngiltere' ye - emaneten - vermişti. 5 Haziran 1878 tarihinde yapılan ikili antlaşma ile Rusya' nın Doğu' da veya Batı' da vaki tecavüzüne karşı İngiltere Osmanlı İmparatorluğunu koruyacaktı⁽²⁵⁾. Oysa İngiltere Kıbrıs' ı almakla Malta – Kıbrıs – Mısır eksenini yani Akdeniz' i ele geçirmişti. Artık Osmanlı Devletinin toprak bütünlüğü onu ilgilendirmeyecekti. Abdülhamid' in bu hatası yirmi yıl sonra devletin süratle çözülmesiyle ortaya çıkacaktır.

Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşı' na kadar Boğazları – savaş nedeniyle – iki kez kapattı. Bunlardan birincisi İtalya ile yaptığı Trablus Savaşı (1911-1912) nedeniyle oldu. Trablus' ta karaya çıkarma yapan İtalyanlar kıyı başını tuttular ancak Mustafa Kemal ve arkadaşlarının örgütlediği Libyalıların çetin mukavemeti ile karşılaştılar. İtalya Osmanlı' yı barışa, Libya' dan vazgeçmeye razı etmek üzere Akdeniz ve Ege kıyılarında sabotajlar düzenledi⁽²⁶⁾. Bu arada 1911 yılı sonunda Çanakkale Boğazı' na abluka koydu, Osmanlı Devleti buna karşılık Çanakkale Boğazı' nı kapattı, Donanmasını Nara' ya konuşlandırdı. İtalya 18 Nisan 1912' de hafif su üstü kuvvetleri ile Çanakkale' ye taarruz geliştirdi. Osmanlı donanması durumdan haberdardı ve boğaz ağzındaki (Seddülbahir / Kumkale) topçu bataryalarının etkin ateşiyle İtalyan gemileri geri döndü.

⁽²⁴⁾ S. GÖKDENİZ s. 28

⁽²⁵⁾ E. Ziya KARAL “Osmanlı Tarihi”, VIII. C. TTK Ank. 1983 s. 70 - 75

⁽²⁶⁾ Yusuf Hikmet BAYIN “Türk İnkılab Tarihi”

Boğazlar ikinci kez Balkan Savaşı (1912 – 1913) döneminde kapandı. Karadağ' ın saldırısı (8 Ekim 1912) başlayan Balkan savaşında⁽²⁷⁾ Osmanlı Devleti boğazları tekrar kapattı. Ancak her iki kapamada tarafsız, zararsız ticari trafiğe bir engelleme söz konusu olmamıştır. Rusya her iki kapamada İngiltere ve Fransa nezrinde Boğazların açılması için girişimde bulunmuş ancak bir sonuç alamamıştır. Ama ne var ki her iki savaş Osmanlı' nın deniz ülkesini daraltacaktır. İtalya Harbi ile Kuzey Afrika kıyılarını kaybeden Osmanlı Devleti Orta Akdeniz' den çekilirken, Balkan savaşı ile Ege Adalarını kaybederek sadece Çanakkale ile yetinmek zorunda kalacaktır. Türk donanması Balkan savaşından sonra ilk kez 1926 yılında - Atatürk döneminde - Ege' ye çıkacaktır.

3 – I. Dünya Savaşında Türk Boğazları

Osmanlı devleti yaklaşan “ Cihan Harbi ” nin bilincinde idi. Gelişen tekniğin yeni ekonomik kavramlar getirdiği, bu kavramların yeni siyasi ve coğrafi oluşumları dikte ettiğini dolayısıyla üç kıtaya yayılan ve 10 milyon km² yi bulan hükümler alanının bu savaşın nedeni ve etki alanı olduğunu biliyordu. Bu nedenle bir taraftan kendisine bağlaşıklar ararken – ki bulamamıştır – bir taraftan da İstanbul savunması için stratejiler geliştirmişti⁽²⁸⁾. Bu cümleden olmak üzere Mayıs 1914' ten itibaren tertip ve tedbirlere başlanmış, 13 Haziran 1914' te Çanakkale Boğazı ve İzmir Körfezi' nin kapatılması için bu bölgelere mayınlar gönderilmişti.

Avusturya – Macaristan Veliahdı' nın Saray Bosna' da suikast sonucu öldürülmesinin ardından, Avusturya Sırbistan' a saldırmış ve I. Dünya Savaşı başlamıştı. Osmanlı İmparatorluğu 28 Temmuz 1914' te Boğazlarda kısmi seferberlik ilan etmişti⁽²⁹⁾. 28 Eylül 1914' te Türk Karasuları 3 mil' den 6 mil' e çıkartılmıştı. Bu arada Kızıldeniz' de bulunan 7 gambot ve bir silahlı yat Çanakkale Boğazı' ndan içeri alınmıştı. 1 Ağustos 1914 günü Almanya ile

ittifak Antlaşması imzalanmıştı. Antlaşma Padişah V. Mehmet Reşat (1909 – 1918)' in verdiği yetkiyle sadrazam Sait Halim Paşa tarafından imzalanmıştı. İmzadan önce dört nazırın (S. Halim Paşa, Enver Paşa, Talat Paşa ve Halil Bey) imzadan sonra iki nazırın (A. Cemal Paşa ve Cavit Bey) haberleri vardı⁽³⁰⁾.

Osmanlı imparatorluğu 2 Ağustos günü “ Seferberlik ” ilan etmiş ve Boğazlar Bölgesine sıkıyönetim uygulamasına başlamıştı. 3 Ağustos günü İstanbul ve Çanakkale Boğazlarına mayın dökülmek, kapama ağ maniaları (denizaltılar için) teşkil olunmakla Boğazlar deniz trafiğine – resmen – kapanmış, durum 4 Ağustos günü yabancı elçiliklere deklare edilmişti⁽³¹⁾.

Osmanlı Hükümeti yabancı elçilere gönderdiği 16 Eylül 1914 tarih ve 304 – 54688 sayılı yazı ile Boğazların kapalılığı hakkında açıklayıcı talimat yayınlamıştı. 14 madde olan bu talimatın ilk 12 maddesi yabancı savaş gemilerinin limanlarımızdan yararlanabilecekleri acil durumlar ile insani yardım esaslarını içeriyordu. 13 ncü madde Boğazların yine Uluslararası hukuk kurallarına göre kullanılacağını taraf olunan antlaşma hükümlerinin geçerli olduğu beyan olunuyordu⁽³²⁾. Osmanlı Devleti savaş boyunca bu talimatına bağlı kalmıştır.

Savaşın başlangıç günlerinde ülkemiz açısından tarihi bir olay; Almanya' nın Akdeniz Filosu' nu teşkil eden Goben ve Brestlav zırhlılarının Osmanlı Donanmasına katılmaları olmuştur. Bu filo Balkan Savaşında Bulgar Ordularının Çatalca' ya gelmesi üzerine Osmanlı Hükümeti' nin, büyük devletlerden İstanbul' a donanma gönderilmesi talebi üzerine inşa olunmuştu⁽³³⁾. Almanlar da Osmanlı' nın talebi durumunda İstanbul' a filo göndermek istiyorlardı. I. Dünya Savaşı ile birlikte Alman Akdeniz Filosu Akdeniz' de Fransız limanlarını bombalamıştı. Ancak güçlü İngiliz filosu ile

⁽²⁷⁾ Mahmut MUHTAR, “Maziye Bir Nazar” Genkur Yay. Ank. 1999 s. 74.

⁽²⁸⁾ İngiltere daha önce andığımız gibi Akdeniz – sonradan Yunanistan' a yardımla Ege' ye hakim olmuştur – hakimiyeti nedeniyle Osmanlı' ya ihtiyacı yoktu. Tarihinde ilk defa bu savaşta Osmanlı' nın karşısında olmuştur. (M. H.)

⁽²⁹⁾ Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı “Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi” VIII, C. Ank. 1976 s. 47 - 49

⁽³⁰⁾ Ahmet Cemal Paşa “Hatıralar” İst. 1950 s. 114 – 120; David Promkin “Barışa Son Veren Barış”, Çev. M. Harmancı, İst. 2000 s. 34 - 40

⁽³¹⁾ Haydar ALPAGUT, “Büyük Harpte Türk Deniz Cephesi”, İst. 1937 s. 37

⁽³²⁾ “Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi” VIII, C. S. 451.

⁽³³⁾ H. Lorey “Türk Sularında Deniz Hareketleri” Çev. H. Sami Deniz Matbaası İst. 1936 s. 1

savaşı göze alamamışlar ve Osmanlı sularına hareket etmişlerdi. Akdeniz’deki İngiliz Filosu önünden kaçan Alman filosu 10 Ağustos günü Harbiye Nazırı ve Başkumandan Vekili Enver Paşa’ nın özel izniyle Çanakkale Boğazından içeri alınmışlardı⁽³⁴⁾. Ancak bu olay tam bir uluslararası skandal olmuştu. Bu bağlamda 11 Ağustos 1914 günü Weymouth adlı İngiliz Kravazörünün boğazlardan geçiş talebi kabul olunmamıştı.

Nihayet 24 bin tonluk Goben ile 6 bin tonluk Brestlau 80 bin Osmanlı altınına satın alınmış, personeli Türk uyruğuna geçmişti. Filo Komutanı Amiral Souchon Osmanlı Donanma Komutanı olurken birlikte getirdiği General vapuru Bebek önlerine demirletilmiş, Almanların Karargah gemisi olmuştu. Ancak Osmanlı Devleti hala tarafsızdı (!) Alman Amiral Bahriye Nazırı A. Cemal Paşa’ nın özel emirleri ve kendi inisiyatifi ilk donanma ile eğitime çıktığı Karadeniz’ de Rus limanlarını bombalaması ve gemilerini batırması ile Osmanlı Devleti’ ni savaşa sokmuştu (29 Ekim 1914)⁽³⁵⁾. Öte yandan Alman Filosunun Marmara’ ya girişiyle birlikte Boğaz ağzında İngiliz Filosu konuşlanmış, bu durum savaş sonuna kadar devam etmişti.

İtilaf Devletleri’nin I. Dünya Savaşında en stratejik hedeflerinden birisi İstanbul ve onun kapısı durumundaki Çanakkale Boğazı olmuştu. (İstanbul Boğazı Alman – Osmanlı ortak donanması ile Karadeniz’ de korunuyordu. İtilaf Devletleri Yavuz ve Midilli’yi bu stratejik hesapla, Çanakkale’ den içeriye kovalamıştı). Savaşın başından itibaren Limni, Gökçeada ve Bozcaada’ da konuşlanan İtilaf Donanması 19 Şubat 1915’ te Çanakkale Boğazı’ na taarruz başlamıştı. Asıl “ Büyük Taarruz ” 18 Mart 1915’ te olmuş ancak Nusret’ in döktüğü 26 mayın ve kıyı topçu bataryaları bu tarihi armadayı yenmeyi başarmıştı⁽³⁶⁾.

⁽³⁴⁾ Bu günlerde İngiltere Osmanlı İmparatorluğu’nun parasını vererek inşa ettirdiği ve ikisinin Sevr’e hazır olduğu üç zırhlısına Sultan Osman’ı Evvel, Reşadiye ve Fatih Sultan Mehmet el koymuştu. Osmanlı efkari umumiyesinin ayakta olduğu bir dönemde Alman zırhlılarının Çanakkale’den girin iki ay sonra Karadeniz’de Osmanlı’yı Ruslarla savaştırmasını David Promkin “Derinlemesine Politika” olarak değerlendirmektedir. Bizim de değerlendirmemiz bu yöndedir.(A.p.e.s.50)

⁽³⁵⁾ H. LOREY S. 97 – 120

⁽³⁶⁾ Yusuf Hikmet BAYIR.

Çanakkale’ yi denizden geçemeyeceğini anlayan İtilaf Devletleri, Gelibolu Yarımadası’ nı işgal ederek amaçlarına ulaşmayı denediler. 25 Nisan 1915’ te Gelibolu’ nun en uç noktasından (Seddülbahir Bölgesi) başlayan ve giderek Saros Körfezine uzanan çıkarmalar Türk Askeri’ nin ve onun eşsiz Komutanı Mustafa Kemal’ in savunmasını aşamadı. Özellikle 10 / 11 Ağustos 1915’ te Anafartalar Bölgesinde yapılan çok kanlı savaşlar Kurmay Albay Mustafa Kemal’ in İtilaf Kuvvetlerini denize dökmesi ile sonuçlandı⁽³⁷⁾. Kazanılan Anafartalar Zaferi, Çanakkale Savaşlarının sonu olmuş, İtilaf Kuvvetleri 4 ay içinde bölgeyi terk etmişti (9 Ocak 1916).

Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşı sırasında Boğazlar ile ilgili hükümlerini tam anlamıyla kullanmıştı. Gemi geçişlerinin kılavuzlanması, muayene ve kontrol edilmesi, yasak mal (kontroband) kontrolü ve zapt ve müsadere işlevleri bütün etkinliği ile sürdürülmüştü⁽³⁸⁾. Rusya – Ekim 1917 Devrimi ardından 17 Aralık 1917’ de Brest Litovsk Mütarekesini imzalayarak savaştan çekilmişlerdi. Bu mütareke ile birlikte, Karadeniz tehdit özelliğini kaybettiğinden Osmanlı Donanması Ege’ ye açılmıştı. Ancak Ege’ de bir başarı sağlayamayacaktı⁽³⁹⁾. Ruslarla yapılan mütarekenin bir diğer özelliği de, Karadeniz’ de ticaret gemisi trafiğinin artması, kılavuzluk faaliyetlerinin yoğunlaşması olmuştur. Türk Boğazlarından yabancı savaş gemisi geçişi Mondros Mütarekesi (30 Ekim 1918)’ nin ardından olmuştur.

4 – Kurtuluş Savaşında Türk Boğazları

Osmanlı Devleti 30 Ekim 1918’ de imzaladığı “ Mondros Mütarekesi ” ile günü gününe dört yıl süren I. Dünya Savaşını sona erdirmişti⁽⁴⁰⁾. Tamamı 25 madde olan mütareke hükümlerinin 1, 2, 3 ve 7 nci maddeleri Boğazlarla ilgiliydi. Adı geçen maddelerden;

⁽³⁷⁾ Yusuf Hikmet BAYIR, “ Türk İnkılabı Tarihi ” III.C. 2.K. TTK. Ank. 1983 s.288-304.

⁽³⁸⁾ Genkur Bşk.lığı “I. Dünya Harbinde Türk Harbi”, VIII. C. Ank. 1976. Çeşitli bölümler.

⁽³⁹⁾ Osmanlı Donanması Ege’ye çıkacak ama 20 Ocak 1918’de İmroz Baskınında Midilli Batacak Yavuz yara alacaktır. Yavuz Mondros Mütarekesi imzalandığında İstinye’ de tamiirde bulunuyordu.

⁽⁴⁰⁾ Genelkurmay Atase Başkanlığı “Türk İstiklal Harbi (TİH) Mondros Mütarekesi ve Tatbikatı”, C. I Ankara 1992

s. 36 – 49.

1. **Madde:** Karadeniz'e geçmek için Çanakkale ve İstanbul Boğazlarının açılması ve Karadeniz'e geçişin temini, Çanakkale ve İstanbul topçu bataryalarının İtilaf Devletleri tarafından işgali,

2. **Madde:** Osmanlı sularındaki tüm mayınlı sahaların ve diğer sualtı engellerinin yerlerinin bildirilmesi, temizlenmelerinde yardımcı olunması,

3. **Madde:** Karadeniz'deki mayınlı sahalar için aynı işlemlerin yapılması,

7. **Madde:** İtilaf Devletleri, emniyetlerini tehdit edebilecek stratejik noktaları işgal etme hakkına sahip olabileceklerdir.

Mütarekenin hemen ardından Boğazlarda mayın taranmasına ve sualtı engellerinin (ağ, kapı.....) kaldırılmasına başlanmış, Çanakkale Boğazı 7 Kasım 1918' de gemi geçişleri için hazır hale getirilmişti⁽⁴¹⁾. O günden itibaren geçişe başlayan İtilaf Donanması 13 Kasım günü topluca İstanbul'a gelmiş, 15 Kasım günü 91' i savaş, 76' sı Yardımcı Sınıf olmak üzere 167 gemilik mevcuda ulaşmışlardı.

Çanakkale ve İstanbul Boğazlarının kıyıları İngiliz ve Fransız birlikleri tarafından işgal edilmişti. Türk Donanmasının hafif su üstü gemileri (avcı botlar, motor botlar, mayın tarayıcılar) ile %10' a kadar mevcudu düşürülen kara birlikleri işgal kuvvetlerinin emrine girmişti⁽⁴²⁾. İtilaf Donanması'nın İstanbul'a gelmesiyle birlikte " Mütareke Komisyonu " kurulmuştu. Komisyonda yabancı subaylardan başka Harbiye ve Bahriye Nezaret' inden de üyeler katılmıştı. Boğazlarda icra edilen tüm seyirlerde gemilerin ihtiyaç duyduğu kıyı hizmetleri (Fenerler, Kılavuzluk, Can Kurtarma, Gemi Kurtarma, Römorkörcülük, Su / Kömür temini vs.) bu komisyonun izni ve / veya görevlendirmesi ile yapılıyordu.

Esasen yukarıda andığımız faaliyetler Osmanlı Devleti' nin Kırım Savaşından (1854) beri yabancılara verdiği imtiyazla yapılıyordu. Sadece kılavuzluk, bir deniz subayı olan Süleyman NUTKU' nun gayretleriyle 24

⁽⁴¹⁾ A. g. e. s. 162 - 168

⁽⁴²⁾ Zeki SARIHAN, " Kurtuluş Savaşı Günlüğü ", III.C. TTK. Ank. 1995 s.137.

Ağustos 1914'te Seyrisefain İdaresine verilmişti. Kurtuluş Savaşı döneminde bu hizmet yine Mütareke Komisyonu'nun kontrolünde ve yabancı uyruklu kaptanların da katılımıyla devam etti⁽⁴³⁾. Mütareke Komisyonu'nun görevi Lozan Barış Antlaşmasına kadar devam etmiştir.

Birinci Dünya Savaşı' nı sona erdiren Ateş Kes Antlaşmalarından sonra Paris' te 18 Ocak 1919'da başlayan " Barış Konferansı " toplanmıştı. ABD, İngiltere, Fransa, İtalya ve Japonya' nın da aralarında bulunduğu 32 devletin temsilcileri, uzun süren görüşmelerden sonra Sevr Barış Antlaşmasını Osmanlı Devleti'ne teklif etmişlerdi. Sultan VI. Mehmet Vahdettin başlangıçta bu teklife direnmişse de daha sonra " Saltanat Şurası " adıyla topladığı kurulun olurluğunu alarak antlaşmayı 10 Ağustos 1920' de imzalatacaktı⁽⁴⁴⁾. Antlaşmanın 36. maddesi İstanbul' u Osmanlı Hanedanı' na adeta emaneten veriyordu. 37 - 61 Maddeler ise Boğazlarla ilgiliydi. Esasen Sevr Barış Antlaşmasının imzalandığı haberinin İstanbul' a gelmesi ile 12 Ağustos günü şehirde yas ilan edilmiş, ulaşım araçları 4 dakika durmuştu. Öte yandan 23 Nisan 1920' den beri Ankara' da ulusun kaderini yüklenen TBMM Sevr Antlaşmasını kabul etmediği gibi 19 Ağustos günü yaptığı toplantıda aldığı 37 sayılı kararla Antlaşmayı Sevr' de imzalayanlar ile Saltanat Şurasında onaylayanları "Vatan Haini" ilan etmişti. Antlaşma Yürürlüğe girmemişti⁽⁴⁵⁾. Ancak Batı' nın Boğazlar ve Türkiye' ye bakış açısını ve o tarihten bugünlere değin kat edilen merhalelerin anlaşılması için Sevr Antlaşmasını kısaca inceleyeceğiz.

Boğazlardan geçiş barış ve savaş durumlarında ticaret ve savaş gemileri ile uçaklar için serbest olacak, Milletler Cemiyeti' nin izni olmadan bu sular- da sınırlama söz konusu olmayacaktı. Osmanlı Hükümeti bu yeni statünün gereğini kabul edecek ve gerekli düzenlemeleri yapacaktı (Md. 37, 38).

Boğazlar Komisyonu İngiltere, Fransa, İtalya ve Japonya' nın göndereceği 2'şer üyeden teşkil olunacak, ABD isterse komisyona iki üye verebilecekti.

⁽⁴³⁾ Emrullah ÜLTAY, "Türkiye'de Kılavuzluğun Tarihçesi" Deniz Mecmuası No. 1939 sayı 1, İst. 1939 s. 1 - 5; Mustafa HERGÜNER "Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizcililiği" Deniz Ticaret Odası Yay. İst. 2003 s. 118 - 120

⁽⁴⁴⁾ N. ERİM s. 544

⁽⁴⁵⁾ Düstur 3. Tertip, I.C. s.48.

Milletler Cemiyetine üye oldukları takdirde Rusya (2) Yunanistan, Bulgaristan ve Romanya komisyona üye verebilecekti. Üyeler asker kökenli ve diplomatik statüde olacaklardı. Komisyon Başkanı ilk dört ülke (İng., Fr., İt., Jp.) üyeleri arasından iki yıllığına seçilecekti (Md. 40, 41).

Komisyonun ayrı bir bayrağı, ayrı bir bütçesi olacak, üye veren ülkelerin garantörlüğünde ve mali yardımında faaliyet gösterecekti. Komisyon geçiş yapan gemi ve uçakların seyir emniyeti ve güvenliği için kıyı desteğine ilişkin tüm işlevleri yapacak / yaptıracaktı (Md. 42, 43, 44, 47). Görevlerinin icrasında gerekirse kolluk kuvveti kurabilecek olan komisyon gemilerdeki zabıta olaylarına (öldürme, yaralama, ...) da müdahale edebilecekti (Md. 48, 49, 50). Boğazların her iki kıyısı silahsızlandırılacak; İngiltere, Fransa ve İtalya Boğazlar bölgesinde asker bulundurabilecekti.

Görüldüğü gibi Boğazlar Bölgesi tamamıyla uluslararası bir komisyonun hükümranlığına terk olunuyor, ayrı bayrak, ayrı bütçe ve ayrı askeri birlik ile üç kıtayı iki okyanusu birleştiren tarihi İpek ve Baharat Ticaret yollarınca kilit noktası olan bu jeostratejik bölge de yeni bir devlet kuruluyordu. Osmanlı Devleti İstanbul' da tam bir sığıntı haline getiriliyordu. TBMM tarafından nefretle red edilen bu antlaşma Kurtuluş Savaşı boyunca azar azar değiştirilerek Ankara Hükümetine teklif olunacaktır.

Mondros Mütarekesi' nden sonra ülkeye dolan İtilaf Devletleri Türk Milleti' ni yeni bir mücadeleye, Milli Mücadeleye - Kurtuluş Savaşına - teşvik etmişti. Mustafa Kemal Paşa' nın 19 Mayıs 1919' da Samsun' da başlattığı Kurtuluş Hareketi, Erzurum Kongresi (23 Temmuz - 7 Ağustos 1919) ve Sivas kongresi (4 - 11 Eylül 1919) ile güçlenmişti. Kongrelerde alınan kararlar Misak-ı Milli - Ulusal Antlaşma - kararları olarak Dünya' ya ilan edilmişti. Bu kararları İstanbul' daki Meclisi Mebusan da ⁽⁴⁶⁾ 28 Ocak 1920' de oy birliği ile kabul etmişti. Tamamı 6 madde olan Misak-ı Milli Kararlarının dördüncü maddesi Boğazlarla ilgiliydi.

Madde 4 – Hilafet merkezi ve Osmanlı Devleti' nin başkenti olan İstanbul şehri ile Marmara Denizi' nin emniyeti her türlü zarardan korunmuş

olmalıdır, yani tam emniyet sağlanmalıdır. Bu esas korunmuş olmak suretiyle Akdeniz ve Karadeniz Boğazlarının Dünya ticaret ve ulaşımına açık olması hakkında, bizimle birlikte diğer bütün ilgili devletlerin beraberce verecekleri karar geçerlidir. Bu suretle Boğazlar – Bölgenin güvenliği koşulu ile – Uluslararası seyre açık tutuluyordu⁽⁴⁷⁾. Mustafa Kemal Paşa sonunda (Lozan' da) bu hedefine ulaşmıştır.

Erzurum ve Sivas Kongreleri ile ülke genelindeki Kurtuluş Mücadelesi birleştirilmiş, kongrelerde görevlendirilen Heyeti Temsiliye geniş yetkilerle donatılmıştı. Heyeti Temsiliye' nin ilk işlerinden birisi Sivas' tan Ankara' ya 9 Eylül 1919 günü çektiği 24 sayılı şifre ile 20 nci Kolordu Komutanı Ali Fuat (CEBESÖY) Paşa' nın “ Batı Anadolu Genel Kuvayi Milliye Kumandanı ” olarak görevlendirilmesi olmuştu⁽⁴⁸⁾. Batı Anadolu' da bulunan tüm askeri ve sivil (Milis çeteler) Ali Fuat Paşa' ya bağlanmıştı. Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM)' nin açılması (23 Nisan 1920) ardından bu komutanlık yeniden düzenlenmiş, Ali Fuat Paşa' nın Moskova Büyükelçiliğine atanması ile Miralay İsmet (İNÖNÜ) Bey Batı Cephesi Komutanlığı' na atandı (8 Kasım 1920).

Batı Cephesini süratle düzene koyan, bu arada Çerkez Ethem Kuvvetlerini de dağıtan İsmet Bey Yunan Taarruzlarını 6 - 11 Ocak 1921' de İnönü mevzilerinde durdurarak TBMM' nin ilk askeri başarısını kazanmıştı⁽⁴⁹⁾. Türk direnişinin örgütlenmesi, teşkil olunan yeni askeri birliklerin (Batı Cephesi' nin) Yunan saldırısını durdurabilecek seviyeye gelmesi, İtilaf Devletleri' ni kendine getirmişti. Anadolu' da savaşıyan iki taraf (Türkiye ve Yunanistan) Londra' ya çağırılmıştı. TBMM Temsilcilerinin İstanbul Hükümeti Temsilcileri ile birlikte çağırıldığı toplantıda⁽⁵⁰⁾ İstanbul Temsilcisi Tevfik Paşa söz hakkını TBMM Temsilcilerine bıraktığını ifade etmekle Ankara Hükümeti' nin resmen tanınmasını temin etmiş oluyordu. 27 Şubat - 12 Mart 1921 tarihleri arasında cereyan eden, herhangi bir sonuç alınamayan Londra Konferansında Boğazlar ile ilgili şu husus teklif edilmişti.

⁽⁴⁷⁾ Dışişleri Bakanlığı, “Lozan”, Ankara 1973 S. 52 - 64

⁽⁴⁸⁾ THİ. II. C. 2, K. S. 18

⁽⁴⁹⁾ THİ. II. C. 3, K. S. 146 - 194

⁽⁵⁰⁾ Fahri ÇOKER, “Türk Parlamento Tarihi (1919 - 1923)” C. I. TBMM Yay. Ank. 1994 s. 603 - 611.

⁽⁴⁶⁾ Ergün AYBARS, “ Türkiye Cumhuriyeti Tarihi ” I.C. İzmir 1986 s.192.

“Boğazlar Komisyonu’na Türkiye’de dahil olacak, diğer dört ülke (İng., Fr., İt., Jap.) gibi iki üye gönderecekti. Bu suretle Türkiye’ nin göndereceği üyelerde – seçilirse - Komisyon Başkanlığı da yapabilecekti. ”

Londra Konferansı’ nın sürdüğü günlerde TBMM Dışişleri Vekili Yusuf Kemal (TENGİRŞEK) ile Rusya Dışişleri Komiseri arasında görüşmeler tamamlanmış, 16 Mart 1921’ de “Türkiye Sovyet Rusya Dostluk ve Kardeşlik Antlaşması” imzalanmış⁽⁵¹⁾. Tamamı 16 madde olan antlaşmanın 5. maddesi Boğazlarla ilgiliydi.

Madde 5 – Boğazların tüm ulusların ticaretine açılması ve geçiş özgürlüğünün sağlanması için, Bağlı Taraflar Karadeniz ve Boğazların bağlı olacağı rejimin kesin biçimde hazırlanması işinin, kıyı devletlerinin temsilcilerinden oluşmak üzere, daha sonra yapılacak bir konferansa bırakılmasını uygun bulurlar. Şu da var ki bu konferansta alınacak kararların Türkiye’ nin salt egemenliğine ve Türkiye ile onun başkenti olan İstanbul’ un güvenliğine hiçbir zarar getirmemesi gerekir.

Yukarıdaki metin incelendiğinde kolayca anlaşılmaktadır ki; Rusya Boğazlar konusunda son derece hassastır, söz sahibi olmak istemektedir. Ancak bu hedefini zamana bırakmış görünmektedir. Diğer taraftan metnin son cümlesi ile (bölgenin güvenliği) TBMM’nin Misak-ı Milli felsefesini de benimsemektedir.

İtilaf Devletlerinin Büyük Taarruz’ dan önceki son barış teklifi Paris Konferansında oldu. 22 – 26 Mart 1922 tarihlerinde toplanan konferansta öne sürülen teklifleri Yunanistan hemen kabul etmişti. Ancak TBMM bu teklifleri kabul etmedi (Yunanistan Anadolu’ yu hemen boşaltmıyor, Trakya sınırlarımız Tekirdağ’ a kadar oluyordu). Boğazlarla ilgili teklifler özet olarak aşağıda verilmektedir⁽⁵²⁾.

Boğazların Asya (Anadolu) tarafı askersizleştirilmemiş vaziyette TBMM’ ye bırakılıyor Avrupa (Rumeli) tarafı İtilaf Devletleri’ nin kontrolünde oluyordu. Marmara’ nın – Kapıdağ Yarımadası hariç – Anadolu

tarafı askerleştirilebilecek, Rumeli tarafı İtilaf Devletlerinin kontrolünde olacaktı. Boğazlar Komisyonu Türk üyenin (iki yılda seçilmek değil, devamlı) başkanlığında faaliyet gösterecekti. İstanbul bir Türk devleti başkenti olarak önceki sınırlamalardan kurtarılıyordu.

Görüldüğü gibi teklifte, sınırları belirlenen (Şile – Midye – Edremit – Bursa – İzmit yerlerini içine alan ve Marmara Denizi’ni kaplayan alan) ayrı bayrağı, ayrı bütçesi, kendine ait yönetmeliği ve zabıta kuvvetleri olan – Türk Zabıtası emrinde olacaktı –. Milletler Cemiyetinin garantörlüğündeki Boğazlar Komisyonu kalkıyordu. Türkiye Anadolu yakasına – askersiz de olsa – hükümlan olacaktı. Avrupa (Rumeli) tarafı yine İtilaf Devletleri’ nin kontrolünde olacaktı. Ancak Mustafa Kemal Paşa bu teklifi kabul etmemişti.

26 Ağustos 1922 sabahı başlayan “ Büyük Taarruz ” ile birlikte Türk Orduları 9 Eylül günü İzmir’ e ulaşmıştı. Ancak Başkomutan Gazi Mustafa Kemal Paşa 30 Ağustos 1922 günü yayınladığı bildiride “ Ordular İlk Hedefiniz Akdeniz’ dir İleri ” demekle İzmir’ e ulaşılmasının ardından hareketin devam edeceğini ima etmişti⁽⁵³⁾. Nitekim de öyle oldu. Tarihlerimizde “ Takip Harekatı ” olarak bilinen bu dönemde (09 – 18 Ekim 1922) I. Ordu Kocaeli yarımadası ve İstanbul Boğazı’ na yönelirken, II. Ordu Çanakkale Boğazı’ na yöneldi. Her iki Ordu’ nun Boğazlara yaklaşması İtilaf Devletlerini telaşlandırmıştı. Hatta Çanakkale’ de Türk ve İngiliz Kuvvetleri çatışma tehlikesi bile yaşamışlardı⁽⁵⁴⁾.

İtilaf Devletleri’ nin 23 Eylül 1922’ de bildirdiği Mütareke teklifini (Trakya ve Boğazlar Bölgelerini) Barış Antlaşmasından sonra boşaltacaklardı. TBMM Misak-ı Milli esaslarının dahilinde kabul edeceğini bildirmişti. Mudanya Konferansı bu esasların paralelinde toplandı. 11 Ekim günü imzalanan ve 14 – 15 Ekim 1922 gecesi yürürlüğe giren Mudanya Mütarekesi’ nin 11. ve 12. maddeleri Boğazlarla ilgili idi⁽⁵⁵⁾.

Madde 11 – TBMM Kuvvetleri Barış Konferansı’ nın başlaması ve konferansın devamı süresince aşağıda belirtilen çizgilerden ileri gitmeyecektir.

⁽⁵¹⁾ İsmail SOYSAL, “Türkiye’ nin Siyasal Antlaşmaları”, I. C. TTK Ank. 1989, S. 27 - 28

⁽⁵²⁾ TİH. II. C, 6 k. 1. Kitap Ank. 1994 s. 352 – 359...

⁽⁵³⁾ TİH. II. C., 6. Kıs. 2. Kitap Ank. 1995 s.283.

⁽⁵⁴⁾ TİH. II. C., 6. Kıs. 3. Kitap Ank. 1995 s.250 ve devamı

⁽⁵⁵⁾ İ. SOYSAL , s.61-66.

Çanakkale Boğazı' nın 15 km. doğusu, İstanbul Boğazı' nın Şile – Gebze – Darıca çizgisi (boğazın 15 -20 km. doğusu) Ayrıca Marmara Denizi' nin güney kıyılarına 15 km. içlere kadar top bataryası konulmayacaktı.

Madde 12 – İtilaf Devletleri Boğazların Avrupa tarafında birlik bulundurmaya devam edeceklerdir.

Bu surette Türk Boğazları' nı asıl sahipleri tarafından teslim alınması için en önemli adım atılmış oluyordu.

D – LOZAN BARIŞ ANTLAŞMASI VE TÜRK BOĞAZLARI

1 – Lozan Barış antlaşması

Mudanya Mütarekesinden hemen sonra Lozan Barış Antlaşması için hazırlıklara girildi. Bu arada Saltanat Kaldırılmış (1 Kasım 1922), Türk Ulusu' nun yegane temsilcisi olan TBMM, Hariciye Vekili İsmet (İNÖNÜ) Paşa Başkanlığındaki delegelerini İsviçre' nin Lozan kentine göndermişti⁽⁵⁶⁾.

Görüşmeler 20 Kasım 1922' den itibaren başladı. Ancak başta İngiltere olmak üzere konferansa katılan ülkeler Türk Delegeleri' nin tekliflerini kabul etmiyorlardı. Görüşmeler ekonomik ve kültürel kapitülasyonlar, azınlıklar, Musul sorunu ve Boğazların statüsü gibi en can alıcı noktalarda tıkanmıştı. Hatta İsmet Paşa 20 Aralık 1922 tarihinde İcra Vekilleri Heyeti Başkanı Rauf (ORBAY) Bey' e gönderdiği raporda “ Konferansın kesilme ihtimali vardır. Konferansın Kesilme Krizine karşı İstanbul' da ve Ordu' da daima hazır bulunmak gerekir ”⁽⁵⁷⁾ diyordu.

Lozan görüşmelerinin bu safhasında Boğazlar Komisyonu Milletler Cemiyetinin himayesinde bulunacak, geçiş yapan gemilere verilen hizmetlerin askersizleştirmeyi denetleyecek. Barış' ta geçiş yapan savaş gemileri için sınırlar getirilmiyordu. Oysa bu durum Misak-ı Milli' nin “ Marmara' nın Emaneti ” prensibine aykırı idi.

⁽⁵⁶⁾ Nutuk C.II s.317; Düstur III. Tertip, 3.Cilt, s.5152.

⁽⁵⁷⁾ Bilal ŞİMŞİR, “Lozan Telgrafları” I.C.TTK Ank. 1990 s. 255

İsmet Paşa üç gün sonra 23 Aralık 1922 tarihinde çektiği telgrafta “Boğazlar, Azınlıklar, Kapitülasyonlar ” gibi konularında lehimize insani karar vereceklerinden şüphem vardır. Konferansın kesilmesine hazırlıklı olunmalıdır, bu kesilme ansızın olabilir. Konferans, bugünkü anlayışında olumlu bir hedefe yönelmiş değildir. Trakya' da bulunan Refet Paşa' ya bu vaziyete göre haber veriniz diyordu⁽⁵⁸⁾. İcra Vekilleri Heyeti Başkanı Rauf (ORBAY) Bey İsmet Paşa' nın 20 Aralık tarihli telgrafını değerlendirmişti. Genelkurmay Başkanlığı' na gönderdiği 21 Aralık 1922 tarihli yazı ile “Lozan görüşmelerinde Boğazlar ile ilgili müzakerelerin kritik bir devreye girdiğini konferansın kesilme olasılığının bulunduğunu, İsmet Paşa tarafından Hükümet' e iletildiğini” bildiriyordu⁽⁵⁹⁾.

Başkumandan Gazi Mustafa Kemal Paşa Genelkurmay Başkanı ve Batı Cephesi Komutanı Fevzi (ÇAKMAK) Paşa' dan – Konferansın kesilme olasılığı nedeniyle – Orduların hızla harekete geçirilmesi ve ilk hedeflerinin ne olması gerektiğini, Trakya' da hareket tarzları hakkındaki düşüncelerini bildirmesi ile Ordularda alınması gereken önlemlerin şimdiden alınmasını rica ediyordu⁽⁶⁰⁾. Bunun üzerine yeni bir “ Hareket Planı ” yapılmıştı. Genelkurmay Başkanlığı' nın yaptığı planlama gereğince antlaşma sağlanamazsa I. Ordu Birlikleri Şile – Darıca arasındaki tampon bölge (Hattı Fasil – Ara Hat)' yi geçecek ve İstanbul Boğazı' nın doğusunu kontrol altına alacaklardı⁽⁶¹⁾. II. Ordu birlikleri de aynı şekilde Çanakkale' nin Anadolu Yakasını ele geçireceklerdi.

Bu bağlamda olarak I. Ordu Birliklerinden seçilen 3 000 askeri personel sivil giyindirilerek Beykoz ve Sarıyer Bölgelerine yerleştirilmişti. “ Geçit Teşkilatı ” adı verilen bu birlik I. Ordu' nun İstanbul' a yönelik hareketini destekleyecekti⁽⁶²⁾. I. Ordu birlikleri İstanbul yakınlarına yığınaklanırken, II. Ordu Birlikleri de Çanakkale Boğazı yakınlarında yığınaklanıyordu. Öte yan-

⁽⁵⁸⁾ A. g. e. s. 268-270.

⁽⁵⁹⁾ TİH 2 C. 6 Kıs. 4 Kit. Ank. 1995 s. 202 – 213, B. ŞİMŞİR s. 271

⁽⁶⁰⁾ TİH 2 C. 6 K. 4 Kit. S. 252 – 253 (İzmit Körfezi' nin en dar yeri Hersek – Dil Burnu bu günlerde mayınlanmış, Lozan' dan 7 ay sonra (temizlenmiştir).

⁽⁶¹⁾ Harp Tarihi Vesikaları Dergisi (HTVD) sayı66, Belge No:1489.

⁽⁶²⁾ Rahme APAK, “Yetmişlik Bir Subayın Hatıraları” Ank. 1957 s.266-267.

dan İngiltere İstihbarat Servisi, Lozan' la yapılan yazışmalar ile Türk Makamları arasındaki koordineyen haberdar idi. İngiliz Kuvvetleri de Gelibolu Yarımadasında yığınaklanıyordu⁽⁶³⁾.

Mustafa Kemal Paşa içinde bulunulan bu askeri ve siyasi ortamı değerlendirerek 14 Ocak 1923' te Ankara' dan başlayan ve İzmir' e kadar devam eden " Yurt Gezisi " ne karar vermişti. Eskişehir' e geldiğinde (15 Ocak 1923) İzmir' de tedavi görmekte olan annesi Zübeyde Hanım' ın vefat ettiği bildirilmiş, ancak o; " Verdiğiniz elim haber beni çok müteessir etti, Merhume' nin münasip tarzda merasimi tedliniyesini ifa ettiriniz. Cenabı Hak, Millete hayat ve selamet versin " demiş⁽⁶⁴⁾, son derece önemli olan görevine devam etmişti. Başkumandan ve beraberindekiler 16 Ocak 1923 günü İzmir' e gelmişler, 18 Ocak günü Hereke' ye gelerek Ordu Birliklerini denetlemişlerdi. 19 Ocak günü Gebze' yi yani İngiliz Kuvvetleriyle karşı karşıya olan hatta (Hattı Fasil) gelen Başkumandan burada denetlemeler yapmış, birliklerine fiili olarak atışlarında yapıldığı bir manevra yaptırmıştı⁽⁶⁵⁾. Aynı gün (19 Ocak 1923) Bölgeden ayrılan Mustafa Kemal Paşa yurt içi gezisine İzmir' e kadar devam etmişti. Bu arada 20 Kasım 1921' den beri devam eden Lozan Konferansı 4 Şubat 1923 günü kesilmiş İsmet Paşa başkanlığındaki delegelerimiz yurda dönmüşlerdi⁽⁶⁶⁾.

Türkiye Cumhuriyeti' nin kuruluşunu ve gelişmesini sağlayan en stratejik kongrelerden birisi olan I. İZMİR İKTİSAT KONGRESİ Lozan görüşmeleri' nin kesintiye uğradığı dönemde toplanmıştı. Esasen Kongre için İstanbul Sanayi ve Ticaret Odası (Kuruluşu 1882) Büyük Zafer' den hemen sonra başlamıştı. Ancak İktisat Vekili Mahmut Esat (BOZKURT) Bey kongreyi bu dönemde İzmir' de toplamakla bu gayretleri siyasi bir güç olarak

⁽⁶³⁾ Selahi R. SONYEL "Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politika" II. C TTK Ank. 1991 s. 324 (158,159 numaralı dipnot).

⁽⁶⁴⁾ Hakimiyeti Milliye 16 Ocak 1923

⁽⁶⁵⁾ Hakimiyeti Milliye 30 Kasım 1929 (Geriye Katılan Siirt Mebusu Mahmut (SOYDAN) Bey "Gazi ve İnkalap" adıyla bu gemiyi ve manevrayı anlatmaktadır).

⁽⁶⁶⁾ UTKAN KOCATÜRK, Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronolojisi, TTK, Ank. 1988 s.375.

kullanmak istemişti⁽⁶⁷⁾. Ülkenin her tarafından gelen 1135 delegenin üç hafta süreyle çalışmalar yaptığı İzmir İktisat Kongresine Sovyet B. Elçisi S.I.ARALOV' da katılmıştı. Başkanlığını Doğu Cephe Komutanı Kazım KARABEKİR Paşa' nın yaptığı Kongreye " İktisadi Milli Misak " demesinde büyük isabette vardır. Çünkü Başkumandan ve TBMM Reisi Gazi Mustafa Kemal Paşa açış kongresinde Yeni Devletin Temel Esaslarını belirtmekteydi⁽⁶⁸⁾;

-Askeri Zafer, iktisadi zaferlerle taçlandırılmalıdır.

-Ülkemiz geniştir, çalışmaya ve sermayeye ihtiyacımız vardır.

-Yabancı Sermayeye karşı değiliz yeter ki hükümlerlik haklarımız kabul olunsun

-Ülkemizi esir ülkesi yaptıramayız.

Kongrede alınan kararlar yurdun dört bir yanına dağıtılmış, okullarda, kahvelerde köy odalarında ve camilerde okunarak halka benimsetilmişti. İzmir İktisat Kongresi her ne kadar akademik ve analitik verilerden yoksun ise de kongrede Yeni Devlet' in esaslarının tespiti, kararların benimsenmesi ve bu uğurda mücadele azmi vardır. Kongredeki kararların bir gün bile etkinliği vardır⁽⁶⁹⁾. Lozan Barış Antlaşmasında Kongre' nin etkisi büyük olmuştur.

Lozan Barış Konferansı' nın ikinci safhası 23 Nisan 1923 Pazartesi günü toplandı. Üç ay süren müzakerelerden sonra 24 Temmuz 1923' te Lozan Barış Antlaşması adıyla 143 maddeden oluşan Ana Metin, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya ve Sırp – Hırvat – Sloven (Yugoslavya) tarafından imzalandı⁽⁷⁰⁾. Diğer sözleşme ve protokoller ilgili devletler tarafından imzalanmıştır.

⁽⁶⁷⁾ TBMM Zabıt Ceridesi (ZC) I. Dönem C.27 s. 170-82; İstanbul Sanayi ve Ticaret Odası, "İzmir İktisat Kongresinden Türk Tüccarı'nın İstedikleri", İst. 1339 (1923)(İst. Tic. Odası Kitaplığı 95 numara)

⁽⁶⁸⁾ A. Afet İNAN, "İzmir İktisat Kongresi", TTK, Ank. 1982.

⁽⁶⁹⁾ Girişimcilere sermaye, mevzuat ve gümrük yönünden yardımcı olunması.

⁽⁷⁰⁾ Düstur III. Tertib, V. Cilt s.13-357.

Antlaşmanın 23. Maddesi Boğazlarla ilgiliydi.

Madde 23 – Bağlı yüksek taraflar, Boğazlar rejimine ilişkin bugün yapılmış sözleşmede açıklandığı üzere, Çanakkale Boğazı'ndan; Marmara Denizi'nde ve Karadeniz Boğazı'nda denizden ve havadan gerek barış, gerek savaş zamanlarında özgürce geçiş, gidiş – geliş ilkesini kabul ve açıklama konusunda anlaşmışlardır. Sözleşme buradaki yüksek bağıtlı taraflar için, iş bu antlaşmada yazılmış olsa idi onun sahip olacağı güç ve değer in tıpkısına sahip olacaktı.

Aynı tarihle (24 Temmuz 1923) kabul olunan Lozan Boğazlar Sözleşmesi (Boğazlar Rejimine ilişkin Sözleşme) konuyla ilgisi olduğu gerekçesiyle, ana metni imzalayan devletlere ilaveten Rusya ve Bulgaristan'ın katılımıyla imzalanmıştı. Sözleşmenin tamamı 20 madde idi⁽⁷¹⁾. Özet olarak aşağıda verilmektedir:

Sözleşmenin temel amacı Akdeniz – Karadeniz arasındaki deniz trafiğinin genel barış ve dünya ticaretinin sürdürülmesine hizmet etmesiydi. (Başlangıç kısmı)

Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı' nı kapsayan Boğazlar; barışta, bayrağı ve yükü ne olursa olsun, her devletin ticaret gemisine ve uçaklarına açıktır. Savaşta Türkiye tarafsız ise, bu serbestlik devam edecektir. Türkiye savaşan ise, tarafsız ticaret gemileri ve uçaklar harp kaçağı eşya (kontroband) ve insan taşımamak kaydı ile bu serbestlikten istifade edeceklerdir. Türkiye savaşan durumda ise, düşman ticaret ve savaş gemileri için Boğazları yasaklayabilir.

Yabancı savaş gemileri ve uçaklarının Boğazlardan geçişleri sınırlandırılmıştır. (Karadeniz'deki donanmanın gücünü aşamayacak, bir geçişte her biri 10 000 tonilatoyu geçmeyen üç gemiden fazla gemi geçmeyecektir) ancak bu geçişler Boğazlar komisyonu' nun kontrolünde olduğundan Türkiye bir sorumluluk taşımayacaktır. Denizaltılar sadece barış döneminde ve su üstünden geçecektir. Boğazlardan geçiş yapan savaş gemilerinin tonajı

⁽⁷¹⁾ İ. SOYSAL, s.140-151.

Rusya' nın donanmasının mevcuduna göre tespit olunmuştu. İleriki yıllarda - Rus donanmasının artışına bağlı olarak - bu rakam değiştirilmişti.

Geçiş yapan gemiler, sağlık kontrolüne uyacaklar, fener ve can kurtarma ücretlerinin dışında hiçbir ücret ödemeyeceklerdir. Kılavuz mecburiyeti yoktur.

İstanbul Boğazı' nın 15 km.' lik iki yanı ile Çanakkale Boğazı' nın 20 km.' lik iki yanı askersizleştirilecek, Marmara Denizi' nde İmralı Adası dışındaki adalarda yine askersizleştirilecekti.

Türkiye İstanbul' da 12 000 kişilik bir kuvvet bulundurabilecekti. Boğazların güvenliği - Milletler Cemiyetinin kararlarına bağlı olarak - İngiltere, Fransa, İtalya ve Japonya tarafından garanti altına alınacaktı.

Boğazların deniz trafiğini yönetmek üzere İstanbul' da “ Boğazlar Komisyonu ” kurulacaktı. Komisyon Başkanı Türk, üyeleri – antlaşmayı imzalayan ülkeler olan – İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Rusya ve Sırp – Hırvat – Sloven Devleti temsilcilerinden oluşacaktı. Üyelerin giderleri ilgili devletler tarafından, diğer masraflar Milletler Cemiyeti tarafından karşılanacaktı (Fener ve Tahlisiye – Can kurtarma, ücretlerinin bir kısmı komisyona ödendiğinden bu kurumun geliri vardı).

Boğazlar komisyonu görevini Milletler Cemiyetinin gözetiminde yapacaktı. Her yıl görevinin yapılmasına ilişkin bilgilerle deniz trafiğinin daha etkin ve verimli işlemesi için gerekli önerileri bu cemiyete iletenecekti. Bu amaçla Komisyon, Boğazlardaki deniz trafiği işini yürüten

Türk Hükümeti Daireleriyle koordine yapacaktı⁽⁷²⁾.

⁽⁷²⁾ Boğazlar Komisyonu Dışişleri bağılı bir kuruluş olup Deniz Kuvvetleri (o zaman Milli Müdafaa Vekaleti) ile de etkin koordinasyonda olan bir kuruluştur. Ancak konuyla ilgili Dışişleri Bakanlığı arşivlerine ulaşamadık. Lalahan' daki Deniz Kuvvetleri arşivi de son derece zayıf. Bu hususta sadece gazete bilgilerinden yararlanabildik. (Komisyon Başkanı Vasıf Paşa' nın hatıralarını yazmamış)

Lozan Boğazlar Sözleşmesi' nin Sevr Barış Antlaşması' ndan itibaren geçirdiği safhalar Mustafa Kemal ATATÜRK tarafından "NUTUK" ta özet olarak anlatılmaktadır⁽⁷³⁾. Kendilerinin de ifade ettikleri gibi, kısıtlayıcı birkaç maddesi bulunan (Boğazların askersizleştirilmesi, Boğazlar Komisyonu.....) Lozan Boğazlar Sözleşmesi Türkiye Cumhuriyeti' nin bölgedeki hükümlerini onaylıyordu. Ulu Önder 1923 tarihinden itibaren uyguladığı dengeli ve güven verici politikası ile 13 yıl sonra 20 Temmuz 1936' da imzalanan Montreux Sözleşmesi ile Boğazların tam Hakimiyetinin Türkiye Cumhuriyeti' ne – ebediyen – geçmesini sağlayacaktır.

2 – Boğazlar Komisyonu

Türkiye Büyük Millet Meclisi 31 Temmuz 1923 günü Tümamiral Vasıf (TEMEL) Paşa' yı Boğazlar Komisyonu Başkanı olarak atamakla sözleşmenin ana hükmünü yerine getirmiş oldu. Komisyon için Karaköy' de bulunan Tophane Kasrı (halen Türkiye Denizcilik İşletmeleri – TDİ – Hastanesi yanındadır) idari bina olarak tahsis olundu⁽⁷⁴⁾. Yine sözleşme hükümleri gereğince⁽⁷⁵⁾ Boğazlara giriş yapan gemilerin takibi ve yardım taleplerinin yerine getirilmesi için işaret istasyonları teşkil olundu. İstanbul Boğazı girişinde bulunan Telli Tabya istasyonu telsiz cihazı ile donatılırken⁽⁷⁶⁾ Çanakkale' nin girişine Seddülbahir – Morto koyu Bölgesine " Aydın Reis veya Preveze " gambotlarından birisi demirletildi. Gambotlar Seddülbahir' de telsiz istasyonunun faaliyete geçtiği 1925 yılına kadar bölgede kaldı⁽⁷⁷⁾.

Sözleşme gereğince üye ülkeler Komisyonu masrafları karşılayacaktı. Ancak uygulamanın böyle olmadığı anlaşılmaktadır. Deniz Kuvvetleri' nin Lalahan Arşivinde yaptığımız araştırmalarda Boğazlar Komisyonunun

⁽⁷³⁾ Mustafa Kemal, "NUTUK" 2. C. Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1973. S. 382 - 384

⁽⁷⁴⁾ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA) 1463 sayılı Karamame

⁽⁷⁵⁾ Boğazlar Sözleşmesinin EK' inin 3. maddenin b fıkrası

⁽⁷⁶⁾ Telli Tabya adından da anlaşılacağı gibi Osmanlı Döneminde önemli bir Topçu Bataryası idi ve telli telefon hattı ile İstanbul'a bağlı idi. Diğer taraftan Ok Meydanı'nda çok güçlü bir telsiz istasyonu vardı, Cumhuriyet Hükümeti bu istasyonu Boğazlar Komisyonu'na vermedi.

⁽⁷⁷⁾ BCA 1470 Sayılı Karamame Kutu 12 Dos. 72 Ev. 20.

gereksinimlerini Bahriye Dairesi (1923 – 1925), Bahriye Vekaleti (1925 – 1928) ve Bahriye Müsteşarlığı (1928' den sonra) tarafından karşılandığı ayrıca Hariciye Vekaleti' nin zaman zaman komisyona ödenekler gönderdiği anlaşılmaktadır⁽⁷⁸⁾.

Boğazlar Komisyonu Ulu Önder' in Nutku' nda ifade ettikleri gibi gemilerin Boğazlardan geçişlerinin Boğazlar Sözleşmesi hükümlerine uygun olarak yapılmasını sağlamaktan ibaretti. Komisyon her sene Milletler Cemiyeti' ne rapor verecekti⁽⁷⁹⁾. Karadeniz' de kıyısı olan ülkeler her yılın Ocak ve Temmuz aylarında donanmaları ile ilgili bilgileri Komisyon' a verecekler, Komisyon buna göre Karadeniz' e çıkacak Sevr gemileri ile ilgili standartları tespit edecekti. Ancak Osmanlı' dan sadece yıkılmış, fakir düşmüş bir ülke devir alınmıştı. Osmanlı Devleti ülkenin hemen hemen bütün potansiyelini yabancılara uzun yıllar için kiraya vermişti. Bu kiraya verilen yani imtiyazı (ayrıcalığı) satılan kurumların başında denizcilikle ilgili kıyı destek kuruluşları vardı. Bu nedenle Türkiye Cumhuriyeti' nin geçiş yapan gemilerin hiçbir gereksinimini karşılayamıyordu. Boğazlar yabancılara ait yabancı bir bölge olmuştur.

Örneğin İstanbul Limanı 1879 yılından beri Fransız uyruklu Morius Michel tarafından " İstanbul Rıhtım Şirketi " adıyla işletiliyor ve o tarihte aldığı 75 yıllık imtiyaz nedeniyle 1954 yılına kadar faaliyet gösterme hakkı bulunuyordu⁽⁸⁰⁾. Tahlisiye (Can kurtarma) idaresi bu kuruluşun desteğinde ve genelde İstanbul Boğazı' nda (Çanakkale Boğazı' nda talep halinde çalışılıyordu) faaliyet gösteriyordu Cumhuriyet Hükümeti' ni 14 Nisan 1925

⁽⁷⁸⁾ Mülge Bahriye Vekaleti (Deniz kuvvetleri Lalahan Arşivi)

Def. 621 s. 14 – 17 25 Kasım 1925 Boğazlar komisyonuna verilen demirbaşlar

Def. 635 s. 4 – 5 7 Mart 1926 Boğazlar komisyonuna aktarılan para

Def. 635 s. 88 – 90 16 Haziran 1926 Boğazlar komisyonuna verilen malzemeler

3 Mayıs 1928 Tarih ve 1231 sayılı Bütçe Kanununun 26. Bölüm 920. Kalem Boğazlar Komisyonuna ödenekleri, 26 Haziran 1932 Tarih ve 2031 Sayılı Bütçe Kanun III Kısım Boğazlar Komisyonu ödenekleridir.

⁽⁷⁹⁾ Boğazlar Komisyon Raporları her yıl Mart ayında bütün gazetelerde yayınlanmakta idi.

⁽⁸⁰⁾ Ahmet Hamdi, "İstanbul Limanı" Akşam Matbaası İst. 1929, Zihni BİLGE, "İstanbul Rıhtımları Tarihçesi" 1955 İst.

günü çıkardığı 617 sayılı yasa 1 Tahlisiye İdaresini millileştirmiştir. İlk millileşen kıyı destek kurumu Tahlisiye İdaresidir⁽⁸¹⁾. Can Kurtarma İşlevleri, İngiliz uyruklu, Ocean Salvage And Towage (Açık Denizde Kurtarma ve Çekme) adlı kuruluş tarafından yürütülüyordu⁽⁸²⁾. Römorkörcülük, İstanbul Limanında Fransızların, Boğazlarda İngilizlerin elinde idi. Fenerler İdaresi 1855 yılından beri İstanbul Rıhtım Şirketi' nin kurucusu Marius Michel' in imtiyazında idi ve Osmanlı Devleti 1913 yılında aldığı 500.000 liralık avans karşılığında verdiği imtiyazla Fenerler İdaresinin imtiyazını 1924 tarihinden itibaren 25 yıl (1949 yılına kadar) uzatmıştı⁽⁸³⁾.

Boğazlarda kılavuzluk konusunda milli bir yapı düşünülebilirdi. 1892' den beri Rus Kaptanların yürüttüğü kılavuzluk 24 Ağustos 1914' te yayınlanan 104 sayılı karamame ile Seyri Sefain İdaresine verilmişti. Ancak Cumhuriyet Hükümeti bu kurumu son derece dağınık ve başıboş bulmuştu. Kendi adına kılavuzluk yapan yerli yancı uyruklu kaptanlar vardı⁽⁸⁴⁾. Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk düzene soktuğu kurumlardan birisi de kılavuzluk olmuştur. Bahriye Dairesi Milli Müdafaa Vekaleti' ne yazdığı 29 Kasım 1923 tarihli yazı ile icra vekilleri Heyeti 13 Ocak 1923 tarihinde 161 ve 162 sayılı karamameler yayınlamış ve kılavuzluğu düzene koymuştur⁽⁸⁵⁾. 161 sayılı karamame kılavuz kaptanların eğitim, deniz hizmeti ve yetkilerini belirlerken; 162 sayılı karamame Türkiye Cumhuriyeti'nin tüm sularında kılavuzluk ve römorkörcülük faaliyetlerinin seyri sefain idaresini yapacağını belirtiyordu.

Boğazlardan geçiş yapan gemilerin onarım ihtiyaçlarının da karşılanması yine yabancıların elinde idi. Türkiye Cumhuriyeti Lozan Antlaşması' nı İstanbul' da askeri tersane bulundurmama hükmü nedeniyle Haliç' te bulunan

tersaneleri Gölçük' e yeni kurduğu tersaneye taşıyordu⁽⁸⁶⁾. İstanbul Boğazı' nda İstinye Koyu' nda Fransızların imtiyazında bir tersane vardı. 1912 yılında Saint Nazaire adlı Fransız Şirketi' nin Societe Anonyme Ottomane des Dock et Ateliers du Hout – Bosphore (Boğaziçi, İstinye, Havuz ve destegahları Osmanlı Anonim Şirketi) adlı Tersane 8500 tonluk yüzer havuzu ve diğer ekipmanlarıyla son derece güçlü bir tersaneydi. Bu tersane de geçiş yapan ve / veya bölgeye gelen – kendisi gibi – yabancı gemilere hizmet veriyordu⁽⁸⁷⁾.

Öte yandan Türkiye Cumhuriyeti Lozan Antlaşmasının Ticaret sözleşmelerinin 3, 9, 10 ve 11 maddelerine göre Kabotaj Hakkını⁽⁸⁸⁾ hemen kullanamıyordu. Kabotaj hakkını en erken Antlaşmadan 2,5 yıl sonra – alt yapısını tamamlayarak – kullanabilecekti. Dolayısı ile hükümleraltında ticaret yapan pek çok yabancı kuruluş vardı. Kısacası Boğazlar Komisyonu; yabancı sermaye, yabancı uyruklular, yabancı ekipmanlar ve yabancı tecrübelerin oluşturduğu bir ortamda Milli olmaya çalışan yine yabancıların oluşturduğu kurulun başkanı Türk olduğu bir komisyondur. Boğazlar Komisyonu' nu Lozan' dan Montreux' a uzanan 13 yıllık, mücadelelerinin incelenmesi ile Atatürk Türkiye' sinin ne denli bir mücadele verdiği anlaşılmaktadır.

Lozan Boğazlar Sözleşmesinden Montreux' a geçişteki isabeti ve başarısını 7. Cumhurbaşkanı Fahri KORUTÜRK büyük bir övgü ile anlatmaktadır. Daha sonra Montreux Boğazlar Sözleşmesi görüşmelerine katılan 7. Cumhurbaşkanı Fahri KORUTÜRK' ün Lozan ile ilgili görüşleri şu şekilde idi⁽⁸⁹⁾

⁽⁸¹⁾ Tahlisiye Umum Müdürlüğü "TC Tahlisiye İdaresi" İstanbul 1933

⁽⁸²⁾ Türkiye Deniz İşletmeleri (TDİ) Arşivi "Kıyı Emniyeti" Dosyası

⁽⁸³⁾ İstanbul Deniz Ticaret Müdürlüğü "Türk Deniz Ticareti Yıllık" İst. 1926 S. 252 – 253.

⁽⁸⁴⁾ Mustafa HERGÜNER "Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarında Denizcililiğimiz" İst. 2003, s.118-120

⁽⁸⁵⁾ Dz. Kuv.leri Lalahan Arşivi, Dairesi'nin 1923 yılına ait yazışmalar dosyası Düstur. III Tertip 5. Cilt s. 557

⁽⁸⁶⁾ Gölçük Tersane Komutanlığı "Gölçük Tersanesi Tarihçesi" (Basılmadı) Göl. Tersane K.İği Kitaplığı

⁽⁸⁷⁾ Atakan GÜL, "İstinye Tersanesi" Tebliğ (yayınlanmadı) I. Tarih ve Deniz Sempozyumu, 12 – 14 Temmuz 1993 İstanbul Tarih ve Kültür Vakfı Bilgi/Belge Merkezinde mevcuttur.

⁽⁸⁸⁾ Kabotaj (Cabotage) :Bir ülkenin kendine ait sulara (Karasuları , göller, nehirler) ticaretini kendi sermayesi ve kendi vatandaşının yapması demektir. M. H.

⁽⁸⁹⁾ Seha MERAY ve Osman OLCAY, "Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklar Belgeler", AÜ Yay. Ank. 1976 S. V – VIII (Kitabın Sunuş Kısmı)

“ Lozan’ ı Atatürk, uzun Osmanlı döneminde tarihte emsali olmamış siyasi bir zafer olarak nitelemişti. Bu gerçeğin yanında Lozan’ ın “ Türk Boğazları ” olarak ifade ettiği, Karadeniz Boğazı – Marmara Denizi – Çanakkale Boğazı kompleksinde teşekkül eden coğrafi sınırlar içinde Türk egemenliği tamamıyla sağlanamıyordu. Ayrıca Anadolu Yarımadası’ nın devamı olan Ege adalarını Türk hakimiyeti dışında bırakmakla Cumhuriyet Türkiye’ sine, yeterli bir güvenliği getirmediği de ayrı bir gerçektir. ”

Şurası da bir gerçektir ki egemenliğin sadece askeri birlikle sağlanması da yeterli değildir. Nitekim Ulu Önder, İzmir İktisat Kongresinde “ Kılıç kullanan kol yorulur, Saban kullanan kol kuvvetlenir ” diyerek açıklamıştı. Boğazların hakimiyeti içinde öyle yapıldı. Önce deniz trafiğinin gereksinmelerini sağlayan kıyı denizcilik kurumları millileştirildi, reorganize edildi. Boğazlar bölgesindeki denizcilik kurumlarına hakim ve sahip olunduktan sonra Montreux’ a gidildi.

3 – Kabotaj Kanunu ve Türk Boğazları

Lozan’ dan Montreux Sözleşmesine uzanan bu mücadeleli yolda ilk aşama şüphesiz Kabotaj Kanunu’nun yürürlüğe girmesi olmuştur. Daha önce, anlattığımız gibi Kabotaj hakkımızın kullanılmasından önce bazı alt yapı gereksinimlerinin yerine getirilmesi gerekiyordu. Cumhuriyet Hükümeti önce Askeri Denizciliğimizle Ticari Denizciliğimizin birbirinden ayrılmasını sağlayan yasal düzenlemeler yaptı⁽⁹⁰⁾. Bunun yanında 1924 sonunda kurulan Bahriye Vekaleti denizciliğimizin askeri bir kimlik taşımadığının beyan eden ayrı bir atılımdı⁽⁹¹⁾.

⁽⁹⁰⁾ İcra Vekilleri Heyeti (Bakanlar Kurulu) 23 Ocak 1923 günü yayınladığı 2195 sayılı karamame ile 1843 yılından beri Bahriye Nezaretine, 1912’den sonra Harbiye Nezaretine ve 1920’den beri Milli Müdafaa Vekaletine bağlı olan askeri kimlik taşıyan Seyri Sefain İdaresini İktisat Vekaletine bağlamıştı.

⁽⁹¹⁾ ANKARA Bahriye Vekili Topçu Binbaşısı İhsan (ERYAVUZ) Bey denizci değildi. Denizden de anlamazdı. TBMM’de İstanbul Milletvekili Ahmet Hamdi (DENİZMEN) Kastamonu Milletvekili Alb. Ali Rıza (DİREKOĞLU) gibi denizci albaylar varken, İhsan Bey’in seçimi tamamen politik bir düşüncedir. Kaldı ki kendisine önemli bir denizci birlik’te bağlanmamıştır.

Kabotaj Kanunundan önce 14 Nisan 1925 tarihinde yayınlanan Limanlar Kanunu bugün bile güncelliğini koruyan ender yasalardan birisidir⁽⁹²⁾. Limanlar Kanunu ile Türkiye Cumhuriyeti; denizlerimiz, göllerimiz ve akarsularımızdaki hükümlerimizin kullanış biçimini açıklıyordu. Liman Başkanları (Deniz Mülki Amiri olarak) bu alanlarda kaymakamlar gibi devlet adına yetkilendiriliyordu. Tamamı 1 madde olan kanunun I. maddesi ile liman tüzükleri yayınlanırken, 8 maddesi gereğince (bu madde halen geçerliliğini yitirmiştir) limanlarda; yükleme, boşaltma, su ve kömür dağıtımı gibi işlevler için “ Türk Anonim Şirketleri ” kurulacaktı. Yine bu madde gereğince İstanbul’ da kurulacak Anonim Şirketi’ nin 1925 yılı sonuna kadar, yani 7 ay içinde faaliyete geçmesi mecbur tutulmuştu.

Cumhuriyet Dönemi’ nde hazırlanan ilk İstanbul Liman Tüzüğü (Nizamnamesi) Limanlar Kararından hemen sonra yayınlanmıştır⁽⁹³⁾. Tüzük incelendiğinde görülmektedir ki Boğazlar Komisyonu’ nun adı ve yetkilerinden hiç söz edilmediği gibi İstanbul Limanı ve Boğazı tamamıyla milli bir düşünce ile kullanılmaktadır. Düzenleme bu şekilde yapılmıştır.

Yine Limanlar Kanunu gereğince 9 Ağustos 1925 tarih ve 2328 sayılı karamame ile “ İstanbul Liman İnhisarı Şirketi ” kurulmuştur⁽⁹⁴⁾. Şirketin başına Cumhuriyetin ilk Donanma Komutanı İstanbul Milletvekili Alb. Ahmet Hamdi (DENİZMEN) getirilmişti. Şirketin binası, ekipmanı (malzeme) ve personeli ile sermayesinin büyük kısmı ülkenin en büyük ve devlete ait bir denizcilik kuruluşu olan “ Türkiye Seyri Sefain İdaresi ” tarafından sağlanmıştı⁽⁹⁵⁾. Karaköy’de faaliyet gösteren İstanbul Liman

⁽⁹²⁾ Düstur III. Tertip 6. Cilt, s. 3 – 18.

⁽⁹³⁾ İstanbul Deniz Ticaret Md.lüğü, “Türk Deniz Ticareti Yıllık ” İstanbul 1926 s. 41 - 44

⁽⁹⁴⁾ BCA, Kutu 15, D. 49 Ev. 10

⁽⁹⁵⁾ Türkiye Seyri Sefain idaresi 1843 yılında “Fevaidi Osmaniye” adıyla kurulan devlete ait en eski denizcilik şirkettir. Cazen tamam içinde İdareyi Mahsusa, İdareyi Aziziye, Seyri Sefain İdaresi adlarını almıştır. Bahriye Nezaretini veya Milli Müdafaa Vekaletine bağlı olan bu kuruluş Cumhuriyet Döneminde Türkiye Seyri Sefain idaresi adıyla İktisat Vekaletine bağlanmıştır. Halen Türkiye Denizcilik İşletmeleri adıyla faaliyet gösteren Kurum bu idarenin devamıdır. (Daha fazla bilgi için bkz, Türkiye Denizcilik İşletmeleri, “Türk Deniz Ticareti Tarihi” I. ve II. Ciltler İst. 1994, 1999)

İnhisarı TAŞ gemilerin su ve kömür dağıtım, yükleme / boşaltma ile Tahlisiye (can kurtarma) kılavuzluk, römorkörcülük ve dalgıçlık taleplerini de yerine getiriyordu. Bu suretle şirket bir taraftan Fransızların imtiyazındaki İstanbul Rıhtım Şirketi' ne rekabet ederken diğer taraftan da Boğazları kullanan uluslararası deniz trafiğine de hizmet için yapılandırılıyordu. Bir başka anlatıyla İstanbul Liman İnhisarı Şirketi Boğazlardaki yabancı denizcilik kuruluşları ile rekabet edecekti, öylede oldu.

Türkiye Cumhuriyeti 11 Nisan 1926' da kabul ettiği 815 sayılı Kabotaj Kanununun Lozan Antlaşması gereğince 1 Temmuz 1926 günü yürürlüğe soktu⁽⁹⁶⁾. Kanun, özet olarak şu şekilde idi;

“ Türkiye Cumhuriyeti' nin karasularında, limanlarında, göller ve akarsularında yapılacak olan her türlü ticari faaliyetler Türk Vatandaşları tarafından ve Türk Sermayesi ile yapılacaktır. ”

Türkiye Cumhuriyeti Kabotaj Kanunu ile hükümlerindeki denizler, göller ve akarsularda iki önemli strateji geliştirmeyordu.

- Türk Sermayesinin güvenliği

- Türk Vatandaşının güçlenmesi

Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Paşa' nın 1 Kasım 1926' da TBMM açış konuşmasında “ Kabotaj Hakkımızın bu yıl Türk Sancağına avdet etmesinin (geri dönmesinin) Milli irade ile sağlandığını ” ifade etmesi bundan sonra da bu mücadelenin devam edeceğini, Boğazların (kendi ifadesi ile iki kıyısı Türkiye' ye ait olan su yolunun) hükümlerinin de Türkiye Cumhuriyetine geçeceğini ve / veya geçmesi gerektiğinin direktifini veriyordu. Nitekim kıyılarımızda bulunan yabancı denizcilik kuruluşları Kabotaj Kanununun getirdiği zorunluluklar nedeniyle yerlerini Türk Vatandaşına ve Türk sermayesine bırakmışlardır⁽⁹⁷⁾.

⁽⁹⁶⁾ Resmi Gazete 29 Nisan 1926.

⁽⁹⁷⁾ M. HERGÜNER, s. 114 – 117.

Kabotaj Kanunu' nun yürürlüğe girmesinden bir yıl sonra 1 Temmuz 1927' de Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Paşa İstanbul' a gelmişlerdi. 16 Mayıs 1919 günü Bandırma vapuru ile İstanbul' dan ayrılan “ Büyük Kurtarıcı ” 8 yıl 2 ay sonra denizleri ve karaları tamamıyla Misak-ı Milli felsefesi içinde düşmanlardan kurtarılmış, Türkiye Cumhuriyeti' nin Devlet Başkanı olarak İstanbul' a geliyordu ⁽⁹⁸⁾.

Bilindiği gibi bu yıllar askeri denizciliğimiz yönünden de yapılanma ve güçlenme dönemi idi. Bu bağlamda Yavuz zırhlısı onarılırken Hollanda' dan denizaltı, İtalya ve İngiltere' den muhrip, hücum bot vb. savaş gemileri tedarik ediliyordu. Yakın komşumuz Yunanistan elbette ki bundan rahatsızlık duymaktaydı. Boğazlar Komisyonu üyeleri ülkemizde istihbarat faaliyetleri de yapıyorlar, özellikle Türk Donanmasındaki gelişmeleri dikkatle izliyorlardı. 1927 ve 1928 yıllarında İngiltere' nin Boğazlar Komisyonu temsilcisi Dz. Yb. M.S. H. Macdonald, İngiltere' nin İstanbul Baş Konsolosu George T. CIL-ERK' e Türk Deniz Kuvvetleri ile ilgili rapor göndermişti. ⁽⁹⁹⁾ İngiltere Baş Konsolosluğu' nun 12 Ocak 1928' de Londra' ya gönderdiği – Yb. Mac. Donald' ın raporunda: “ Türk Donanmasının sanıldığı kadar güçlü olmadığı, Yunan donanmasının halen üstün durumunu koruduğu ancak Türklerin Ruslarla yaklaşmasının dikkate değer olduğunu yazıyordu ”⁽¹⁰⁰⁾. Oysa bu dönemde, Türk Donanmasının yukarıda anlattığımız şekildeki güçlenmesinin yanında Almanya' dan gelen uzmanlar ile eğitim seviyesi de yükselmisti. Bundan İtalya' da etkilenmişti. Nitekim bu tarihten sonra bu ülkelerle yeni antlaşmalar yapılacaktır. ⁽¹⁰¹⁾

Boğazlarda faaliyet gösteren İngiliz uyruklu Gemi Kurtarma Şirketi' ne Kabotaj Kanunu gereğince önce %50 miktarda Türk Personel olması istendi. Bunun için 5 Aralık 1928' de 7465 sayılı kararname yayınlandı⁽¹⁰²⁾. Ocean Salvage And Towage adlı İngiliz Şirketi bu tarihten sonra giderek küçülecek

⁽⁹⁸⁾ Dz. K.leri Lal. Arş. Defç650s.62-63 ve 269-270; Raşit METEL, “Atatürk ve Donanma”, Dz. Bas. İst. 1960 s.108-121.

⁽⁹⁹⁾ Foreign Office (F.O.) 371/ 13085

⁽¹⁰⁰⁾ M. HERGÜNER, S.56-60

⁽¹⁰¹⁾ F. O. 13371/13085

⁽¹⁰²⁾ BCA, kutu 1 D. 06 Ev 16

ve Türkiye'yi terk edecektir. Fransız Sermayesi'nin yönettiği Fenerler idaresi içinde aynı yöntem uygulandı. 13 Kasım 1926 tarihli 4304 sayılı Kararname ile⁽¹⁰³⁾ bazı armatörlere fener vergisinde indirim yapılmıştı. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti bu indirimi yapmakla yabancı şirketin fiyat belirleme yani karını zararını değerlendirme hakkını elinden alıyordu.

Nitekim geçen zaman içinde yabancı kuruluşların en yakındıkları konu fiyatlarının belirlenmesi olacaktır. Öte yandan 3 Mart 1925 tarih ve 576 sayılı kanunla yürürlüğe giren "Fenerler Mukavelesi" ile idarede çalışanlardan 5 kişinin dışındakilerin Türk olması ve yazışmaların Türkçe yapılması istenmişti. Fenerler İdaresinin faaliyetleri ve bütçeleri Hükümet tarafından denetlenecek⁽¹⁰⁴⁾ Fenerler İdaresi 1938 yılında Türkiye'ye devr olunacaktır⁽¹⁰⁵⁾.

Lozan Boğazlar Sözleşmesi gereğince kurulan Boğazlar Komisyonu Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne kadar 24 Temmuz 1923'ten 20 Temmuz 1936'ya kadar faaliyetini sürdürmüştür. Komisyona Tümamiral Vasıf TEMEL 1934 yılına kadar yani 11 yıl başkanlık etmiştir. Vasıf Paşa bir taraftan komisyonun uluslararası statüdeki görevlerini yürütürken, diğer taraftan da Boğazların Millileştirilmesi için büyük gayretler harcamıştır. Bu konular ikinci bölümde incelenecektir.

⁽¹⁰³⁾ BCA, kutu 21 D. 68 Ev 8.

⁽¹⁰⁴⁾ Z. C. 13. C. s.329 ; C. 15 s.88-94, 102-103, 114-116, 124-126.

⁽¹⁰⁵⁾ TDİ Arşivi Fenerler İdaresi Dosyası.

İKİNCİ BÖLÜM

BOĞAZLAR KOMİSYONU BAŞKANI VASIF TEMEL PAŞA

A- EĞİTİMİ VE SUBAYLIĞI'NIN İLK YILLARI

Hüseyin Vasıf Efendi 7 Mart 1871' de Fatih'in Hacı Hasan Mah., Haydar Caddesinde 38 numaralı evde doğmuştur. Babası İstanbul kadılarından Ahmet Efendi' dir⁽¹⁾. Eşi Fatma Bahriye Hanımın babası yani kayınpederi Bahriye Nezaretinde çeşitli daire başkanlıkları yapan Mirliva (Tümamiral) Hacı Mustafa Paşa 'dır⁽²⁾. İlk ve Orta (İptidai, Rüstiye) eğitimini Fatih'te tamamladıktan sonra Kasımpaşa (Tersane-yi Amire)' daki Askeri Rüstiye' ye⁽³⁾ kaydolmuştur. Buradan mezun olduktan sonra 1 Mart 1890'da Mekteb-i Bahriye (Deniz Harp Okulu)' ye giren Vasıf Efendi Bahriye Mektebi'ni 9 Mayıs 1892 tarihinde bitirerek Mülazım-ı Sani (Teğmen) rütbesi ile o sırada Girit Adasında İstasyoner görev yapan (Nöbet tutan) Mehmet Selim Fırkateyni' ne⁽⁴⁾ Güverte Zabiti Kadrosuna tayin edildi.

⁽¹⁾ Deniz Müzesi Güverte Subayları Künye defteri No. 1 sayfa 99, Vasıf Efendi'nin babası Ahmet Efendi'nin kadı olduğu damadı Ord. Prof. Dr. Reşat KAYNAR' dan öğrenilmiştir.

⁽²⁾ Mirliva H. Mustafa Paşa 1311 Hicri (1894) ve 1315 Hicri (1897) yıllarına ait Bahriye Salnamelerinde Muhakemat D. Reisi olarak geçmektedir.

⁽³⁾ Tersaneyi Amire: Osmanlı Döneminde Deniz Üssü anlamındadır. Onarım, sağlık, İkmal ve Eğitim gibi faaliyetleri içerir. İstanbul' daki en büyüğüdür. Şehrin Deniz Ulaştırmasını bile bu kurum yapmıştır. Erat, Astsubay (Gedikli) ve Subaylar için eğitim kurumları' da bulunmaktaydı. İ. Hakkı UZUNÇARŞILI, "Merkez ve Bahriye Teşkilatı" Ankara 1984. S. 396 A. İhsan GENCER, "Bahriye'de Islahat Hareketleri" İst.1985 s.246; İdris BOSTAN, "Osmanlı Bahriye Teşkilatı", Ankara 1992; Fahri ÇOKER, " Tanzimat'ın Orduya Getirdiği Yenilikler " "Tanzimat' tan Cumhuriyete Türk Ansiklopedisi " C.5 İstanbul 1985, s.1260-1266

⁽⁴⁾ Mehmet Selim Fırkateyni 1879 yılında İzmit Tersanesinde yapılmış ağaç teknedir, kömürle çalışır, (B. LANGENSIEPEN- A.GÜLERYÜZ " The Ottoman Steam Navy " London 1995,s.144.

Doğu Akdeniz'in ikinci büyük kadası olan Girit'te ondokuzuncu yüzyılın sonlarında başlayan ayrılıkçı faaliyetler giderek artmıştı.⁽⁵⁾

Osmanlı Rus Savaşı (1877-1878) sonunda imzalanan Berlin Antlaşması'nın sağladığı ayrıcalıklar Ada Halkının Yunanistan'a bağlanma hazırlıklarını kolaylaştırmıştır. 1890' lı yıllarda Ada'daki bu ayrılıkçı hareketler 1897'deki Osmanlı- Yunan Savaşı'nın sebeplerinden birini oluşturacak kadar büyümüştür⁽⁶⁾. Vasıf Efendi Girit'te - bu atmosfer içinde - İstasyoner görev yapan Mehmet Selim Fırkateyni'nde iki yıl çalışmış, 29 Ocak 1894'te İstanbul'a dönerek Fethiye Kalyonuna " Güverte Bölük Subayı - Vardiya Zabiti " olarak tayin olunmuştur⁽⁷⁾.

Yaklaşık bir ay bu gemide görev yapan Vasıf Efendi 2 Mart 1894 günü Kasımpaşa'da bulunan Erkanı Harbiye'yi Bahriye Mektebi (Deniz Kurmay Okulu)'ne kabul edilir. 1864 yılından beri Tersaneyi Amire Bünyesinde Hasköy Tersane Binası içindeki Divanhane'de faaliyet gösteren " Deniz Kurmay Okulu "na Vasıf Bey Mektebi Bahriye'yi ikincilikle bitirdiğinden " Tercihan " alınmıştır⁽⁸⁾. Eğitime başladıktan iki hafta sonra 12 Mart 1894'te Mülazım Sani (Üsteğmen)'liğe terfi ettirilen Vasıf Efendi'nin kurmay okulu-ndaki " Teorik Eğitimi " bir yıl sürer ve 4 Mart 1895 günü " Kurmay Staj " için Muhbiri Sürur Fırkateyni'ne gönderilir⁽⁹⁾. İstanbul'da konuşlu, Muhbiri

⁽⁵⁾ Hammer, " B. Osmanlı Tarihi " Sabah Yayını C. 5 İst. 1999 s.360; İ. H. UZUNÇARŞILI " Osmanlı Tarihi " III.C.I. K.Ank. 1983 s.216, s.414; M. İŞİN " Tarihte Girit " Dz Bas. Evi.İst. 1948

⁽⁶⁾ E. Z. KARAL, " Osmanlı Tarihi " VII. C. S.12-32 VIII C, S:118-125.TTK Ank. 1983.

⁽⁷⁾ Fethiye kalyonu: 1853 yılında İzmit Tersanesinde yapılmış 70 m boyunda 3400 tonluk ağaç teknedir. 1903 yılında hizmet dışına ayrılmıştır.(The Ottoman Steam Navy s.142).

⁽⁸⁾ Deniz Harp Akademisi Tarihçesi, (1864-1998) Harp Akademileri Yayını Yeni Levent / İstanbul 1998 (Deniz Kurmay Okulları ile ilgili Padişah İradeleri ve diğer belgeler bu doküman da mevcuttur .); F. ÇOKER, " Deniz Harp Okulumuz ", Ankara 1994 s. II-42 ve II- 54

⁽⁹⁾ Dz. Müz. Gv. Sb'ları Künye Defteri No I. s.99 Muhbir-i Sürur, İskenderiye'de 1848 yılında inşa edilmiş, ağaç kaplamalı 70 m boyunda 1500 tonluk fırkateyni'dir. 1892'de İstanbul'da modernize edilen gemi 1904'te hizmet dışına ayrılmıştır. (The Ottoman Navy, s. 150)

Sürur (Sevinç Müjdecisi) fırkateyni'ndeki stajının üçüncü ayında Pola gemisine gönderilir. Avusturya - Macaristan İmparatorluğu'nun Pola adlı savaş gemisi, bu tarihlerde Hint Okyanusu kıyılarına yönelik incelemelerde bulunmaktadır. Bu cümleden olmak üzere Osmanlı İmparatorluğu'na ait Stiveyş, Kızıldeniz, Aden ve Basra Körfezleri'ni içine alan " Kıyı Şeridi " bu geminin inceleme alanı içine girmektedir. İngilizce lisanını çok iyi konuşan Vasıf Efendi Pola gemisine " İrtibat Subayı " olarak atanmıştır⁽¹⁰⁾. Bu suretle Vasıf Efendi çok genç yaşta yabancı bir gemide dokuz ay staj yapma olanağını bulmuş, mesleki bilgilerini artırmıştır. Uğranılan Müslüman Limanlarda bir taraftan gemiyle ilgili görevlerini yerine getirirken, diğer taraftan da " Bir Osmanlı Subayı " olarak Ülkesinin propagandasını yapan⁽¹¹⁾ Vasıf Efendiye, 9 aylık bu görevine karşılık 3 ay 28 gün " Sıcak Ülke Kıdemi " verilir. Ayrıca Avusturya Hükümeti tarafından da 3. Dereceden Krondöfer Nişanı ile onurlandırılır.

Vasıf Efendi'nin tekrar döndüğü Muhbiri Sürur fırkateyni'ndeki görevi 27 Ağustos 1896 tarihine kadar devam etti. Bu arada kurmay stajını ve üsteğmenlikteki bekleme süresini tamamladığından yine 27 Ağustos 1896 tarihi itibarıyla Gv. Kur. Yzb. rütbesine terfi ederek, Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa (1832-1903)'nın yaverliğine atandı⁽¹²⁾. Padişah Abdülhamit'in en güvendiği ve 1881-1903 tarihleri arasında en uzun süre Bahriye Nazırlığı yapan - ki vefat etmek suretiyle makamı boş kalmıştır - Hasan Hüsnü Paşa'nın yanında beş yıl yaverlik yapan Vasıf Bey, Nezarete

⁽¹⁰⁾ Osmanlı Sularında Hidrografik (derinlik, akıntı) ve Oşinografik (tuzluluk, yoğunluk) araştırmalar batı ülkeleri(İngiltere, Fransa) gemileri tarafından çokça yapılan bir olaydır. Vasıf Efendi'ye bu seyirle ilgili verilen kıdem ve aldığı nişan sicil dosyasında belirtilmektedir.

⁽¹¹⁾ Hint Okyanusu Kıyılarında 14 Temmuz 1889-18 Eylül 1890 tarihleri arasında Ertuğrul Fırkateyni " Japonya Seyahati " nedeniyle liman ziyaretleri bulunmuş ancak Japonya dönüşü fırtına nedeniyle gemi parçalanmış, 50'si subay 523 Denizcimiz şehit olmuştur. F. ÇOKER, " Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler", Dz. Bas. Ank. 1994 s. 72-75, Kaori Komatsu " Ertuğrul Faciası", İst. 1992.

⁽¹²⁾ F. ÇOKER, " Deniz Harp Okulumuz ", s. III. 26-27, Hasan Hüsnü Paşa subayların istirahatlerini bile saraya bildirmekte ve husus Cerideyi Bahriye (Deniz Haberleri) adlı resmi yayında ilan edilmektedir.(a.g.e. s. III-27)

karargah zabiti olarak görevlendirildi ve sarayla olan yazışmaları takip etti⁽¹³⁾. Bu arada 26 Nisan 1898' de Gv. Kur. Kd. Yzb.(Kolsani) Rütbesine terfi ettirildi

1-Londra Deniz Ataşeliği

Vasıf Efendi 21 Ekim 1900' de Gv. Kur. Öyzb.(Kolevel) rütbesine terfi ettirildi ve aynı gün Londra Deniz Ataşeliğine tayin olundu. II. Abdülhamit (1876-1909)' in istibdat idaresinden bıkan / yılan aydınlar, dört askeri tıp öğrencisinin (İbrahim Temo, Abdullah Cevdet, İshak Sükuti ve Mehmet Reşit) 1889' da kurduğu " İttihat ve Terakki Cemiyeti " ni kısa sürede benimsemiş ve cemiyet giderek yaygınlaşmıştı. Aydınların bir kısmı 1895' den itibaren ülkeyi terk ederek İngiltere, Fransa hatta Almanya gibi ülkelerde " Jön Türkler " adıyla propaganda yaptılar, çıkardıkları yayınları Osmanlı İmparatorluğuna - kaçak olarak - soktular. Padişahın eniştesi Mahmut Celalettin Paşa, iki oğlu (Lütfullah ve Sabahattin Beyler) ile 1899 yılında ülkeyi terk etmekle, bu faaliyetleri daha da güçlendirdi⁽¹⁴⁾. Berlin Kongresi (13 Haziran-13 Temmuz 1878) kararları; Balkanlar' da, Ege' de, Anadolu' da ve diğer Osmanlı topraklarındaki ulusların ayrılıkçılık faaliyetlerini giderek arttırmıştı. Kongre ile kurulan Bulgaristan Prensliği ve Şarki (Doğu) Rumeli Vilayeti' ne 4 May. 1896' da Alman kökenli Prens Ferdinand atanmıştı⁽¹⁵⁾. Girit İsyanı yüzünden çıkan Osmanlı-Yunan savaşı Dömeke zaferiyle (17 Mayıs 1897) kazanılmış iken, adaya Yunan Hanedanından bir vali atanarak adanın muhtariyeti kabul edildi. Yine Berlin Kongresinden güç alan Ermeniler, Van ve civarında muhtariyet elde etmek üzere ülke genelinde sabotaj faaliyetlerine giriştiler. 28 Eylül 1895' te Babıali'ye yürüdüler, 26 Ağustos 1896' da Osmanlı Bankasına saldırdılar, 21 Temmuz 1905' te II. Abdülhamit' e bombalı suikast yapacak kadar cüretlerini artırdılar.

⁽¹³⁾ Vasıf Paşa' nın damadı Reşat KAYNAR, bu beş yıllık sürede " Karargah Zabıtlığı" yaptığını, kendisinden dinlediğini belirtmektedir.

⁽¹⁴⁾ Y. Hikmet BAYUR, " Türk İnkılabı Tarihi ", İ.C.I. Kıs. Ank. 1983, s. 64-65 ve s. 241 İ. Hami DANİŞMEND, " Osmanlı Tarihi Kronolojisi ", 4. Cilt. İstanbul 1955, s.518

⁽¹⁵⁾ Y. Hikmet BAYUR, a.g.e. s. 103-110; E. Ziya KARAL, " Osmanlı Tarihi ", VIII Cilt s. 102-112

Öte yandan Süveyş Kanalı' nın açılışı ile stratejisini değiştiren İngiltere için Osmanlı Devleti' nin eski önemi kalmamıştır⁽¹⁶⁾. II. Abdülhamit bölgesindeki bu askeri, ekonomik ve politik ortamda, coğrafyasının başka özelliklerini değerlendirmek üzere yeni müttefikler aradı. Bu sırada henüz birliğini tamamlamış olan Almanya ile yakınlaşma denemelerinde bulundu. İngiltere' nin bir ölçüde Rusya' nın bile coğrafi bütünlüğünü tehdit eden ve İstanbul' u Basra Körfezine bağlayan " Anadolu Bağdat Demiryolu Projesini " gündeme getirdi. Orta Doğu ve Uzak Doğu'daki hükümlerini " Deniz Egemenliğine " dayandıran İngiltere; Dışişleri Bakanı Sir Edward Grey' in tabiriyle İstanbul' dan Basra' ya yani " denizden denize uzatılacak " olan demiryoluna karşıydı⁽¹⁷⁾. Bu nedenle Demiryolu imtiyazı 16 Ocak 1902' de 99 yıllığına Almanlara verildiyse de İngiltere' nin politik ve askeri manevralarıyla demiryolunun inşası tamamlanamadı.

Vasıf Bey, bu politik ortamda Londra Deniz Ataşeliği görevini yaptı. Bu görevi sırasında bir taraftan donanma' nın ihtiyacı olan malzeme ve diğer gereksinimlerinin teminini sağlarken diğer taraftan da Armstrong Şirketi (Sir W.G Armstrong, whitworth and G. Newcastle) tarafından inşa edilen Hamidiye kruvazörü ve aynı şirketin Sultan Abdülhamit' e hediye olarak yaptığı Ertuğrul yatının inşalarını kontrol etmiştir⁽¹⁸⁾. 14 Ocak 1903 tarihi

⁽¹⁶⁾ Osmanlı Rus Harbi (1876-1878)' ni bitiren ve onların İstanbul' a geldikleri yerin adıyla anılan " Ayastafanos Antlaşması " (3 Mart 1878)' nı müteakip İngiltere Ruslarla 30 Mayıs 1878' de Londra' da yaptığı gizli antlaşma ile Rusların Osmanlı Ülkesi ile ilgili emellerini sınırlar. Arkasından Kıbrıs' ı Sultan Abdülhamit' ten almakla (4 Haziran 1878) Ortadoğu stratejisini sağlamlaştırdı. E. Ziya KARAL, a.g.e. s. 65-75.

⁽¹⁷⁾ E. Mead FARLE, " Bağdat Demiryolu Savaşı ", Milliyet yayınları 1971. (Eserde 1918 yılı sonuna kadar olan olaylar anlatılmaktadır.) Yaşar YÜCEL, "Midhat Paşa'nın Bağdat Vilayetindeki Alt Yapı Yatırımları" Uluslararası Midhat Paşa semineri TTK. Ankara 1986 s.175-184; (Bildiri metinlerinde konuyu açıklayan belge ve bilgiler mevcuttur.) Demiryolları için bkz E. Ziya KARAL, a.g.e., s. 465-471.

⁽¹⁸⁾ Dz. Müz. Def. 711, sayfa 96-97 ve sayfa 404.(24 Şubat 1902 tarihine ait bu belgeler Deniz Ataşesi Vasıf Efendi' nin donanmanın İngiltere' den malzeme siparişlerine ait yazışmalarına aittir.)

itibariyle Kur. Bnb' lığa terfi ettirilen Vasıf Bey, bir yıl daha ataşelik görevine devam ettikten sonra Hamidiye Kruvazörü ikinci komutanlığına atandı. 16 Nisan 1904' te bu gemiyle birlikte yurda döndü. Hamidiye Kruvazöründe⁽¹⁹⁾ bir buçuk yıl çalışan ve bu arada (24 Eylül 1905) Yarbey (Kaymakam)' lığa terfi eden Vasıf Bey 19 Kasım 1905' de Ertuğrul yatı Süvari Muavinliği (Komutan Yardımcılığı)' ne tayin olundu⁽²⁰⁾. İngilizce ve Fransızca lisanlarını çok iyi bilen Vasıf Bey' in çalışkanlığı Ertuğrul Yatı kumandanı Amiral Eşref Paşa' nın dikkatini çekmiş, kendisini yanında istemişti⁽²¹⁾. II. Abdülhamit için inşa edilmiş olan bu gemi (Rikab-ı Şahane) Padişahın bilinen vehmi yüzünden genelde Dolmabahçe önünde demirli vaziyette bulunmuş, hatta Padişah tarafından hiç kullanılmamıştır. Dolayısıyla Vasıf Bey bu görevi yaptığı 3 yıl yine Bahriye Nezareti Karargahında çalışmıştır⁽²²⁾. Vasıf Bey bu süre içinde sınıf arkadaşı Yarbey A. Arif Bey ile birlikte İttihat ve Terakki Cemiyetine üye olmuştu⁽²³⁾.

⁽¹⁹⁾ Hamidiye Kruvazörü, 112m boyunda 3900 Tonluk Çelik Zırhlı, 1904 yılında İngiltere' de inşa olmuştur. Balkan ve I. Dünya savaşlarında büyük kahramanlıklarının yanı sıra ona Balkan savaşında kumanda eden Rauf (ORBAY)' a da karizma sağlamıştır. Kurtuluş savaşında Haliçte olmasına rağmen Deniz Harp Okulu öğrencilerine eğitim yönünden hizmet etmiş, Cumhuriyetimizin ilk yıllarında Atatürk' ün gezilerine hizmet etmekle ona denizlerimizi tanıtmış; 1947 yılında hizmet dışına ayrılmıştır. (Deniz Kuvvetleri Lalahan Arşivi Hamidiye Dosyası.)

⁽²⁰⁾ Vasıf Bey' in sicilinde geçen Ertuğrul Korveti 13 Eyl. 1890' da Japonya ziyaretinden dönerken Yokohoma açıklarında batmıştır. Ertuğrul Yatı Cumhuriyet Döneminde Cumhurbaşkanlığına tahsis olunmuş Atatürk' ü 1 Temmuz 1927' de İzmit' ten İstanbul' a getirmiştir. 1937 yılında hizmet dışına ayrılan Ertuğrul 1939' da satılmış 1960' da sökülüştür. The Ottoman Navy, s.169. A. Daver " Ertuğrul " Cumhuriyet Gaz. 18 Ekim 1947 s. 5.

⁽²¹⁾ Cemal KUTAY, " Osmanlıdan Cumhuriyete Yüzyılda Bir İnsanımız ", I. Cilt İstanbul 1992. s.449.

⁽²²⁾ R. KAYNAR Vasıf Bey 'in bu görevde iken de Bahriye Nezaretinde çalıştığını kendisine anlattığını belirtmektedir.

⁽²³⁾ C. KUTAY, c.II. s.24.

2- II. Meşrutiyetin İlanı ve Vasıf Bey

II. Meşrutiyet' in ilanına giden olaylar Yüzbaşı (Resneli) Niyazi Bey' in 4 Temmuz 1908 Cuma günü 200 kişilik kuvvetiyle dağa çıkmasıyla ve Meşrutiyet ilan edilmedikçe dağdan inmeyeceğini deklere etmesiyle başladı. Abdülhamit' in gönderdiği 18. Tüm. K. Şemsi Paşa Manastır Telgrafhanesi önünde Tgm. Atıf (KAMÇIL) tarafından vurularak öldürüldü. Gönderilen askeri birliklerin karşı tarafa geçmesi, 20 Temmuz' da Manastır' daki Müslüman halkın ayaklanması ve aynı gün Bnb. Enver (Enver Paşa) Bey' in Niyazi Bey' e katılmasıyla Makedonya' daki olaylar tamamıyla kontrolden çıktı. Yine 20 Temmuz' da Kolağası (Yzb) Eyüp Sabri, Firzovik' te 30.000 Arnavut ile birlikte Resneli Niyazi' yi desteklediğini beyan etmesinden, üç gün sonra (23 Temmuz 1908) Manastırda Meşrutiyet ilan edilmesi üzerine, çaresiz kalan Abdülhamit 23 / 24 Temmuz gecesi II. Meşrutiyeti ilan etti⁽²⁴⁾. Vasıf Bey bu olaydan iki hafta sonra (6 Ağustos 1908) Ertuğrul yatından alınarak Hamidiye Kruvazörüne kumandan tayin edildi, burada beş hafta görev yaptıktan sonra 15 Eylül 1908' de Şurayı Bahriye Azalığı' na (Deniz Danışmanlar Kurulu Üyeliğine) tayin olundu⁽²⁵⁾. Bu tarihlerde, Vasıf Bey' in adı politik olaylara da karışmıştır.

Meşrutiyetin ilanından 4 ay sonra yapılan seçimler sonunda 17 Aralık 1909' da Meclisi Mebusan toplandı, ancak Meclis' te yararlı bir çalışma yerine karşılıklı suçlamalarla vakit geçiriliyordu. Görüşülen konuların ağırlığını Hükümete yöneltilen yazılı takrirler (önergeler) almaktaydı. Meclis' in çalışmasını bile engelleyen bu önergelerin atmosferinde Harbiye Nazırı Ali Rıza ile Bahriye Nazırı (Çürüksulu) Arif Hikmet Paşaların Sadrazam (Kıbrıslı) Kamil Paşa tarafından görevlerinden alınmaları Meclisi daha da karıştırmıştı. Esasen Vasıf Paşa da pek çok aydın Türk Subayı gibi gidişattan memnun değildi. Haydar (Fatih)' da bulunan evinde arkadaşlarıyla sık sık toplantılar yapıyordu. Toplantıya Rauf (ORBAY) Bey, Ahmet Hamdi (DENİZMEN) Bey, İsmail Bey, Arif Bey gibi arkadaşları katılıyordu⁽²⁶⁾.

⁽²⁴⁾ Y. Hikmet BAYUR, a.g.e. s. 435-479; C. BAYAR, " Bende Yazdım ", C. I. Sabah Yayıncılık 1997 s. 96-97. E. Ziya KARAL, " Osmanlı Tarihi ", IX.C. s. 27-40.

⁽²⁵⁾ 1326 (1910) yılına ait, On ikinci Bahriye Salnamesi sayfa 55-56, bu sırada Bahriye Nazırı Çürüksulu Arif Hikmet Paşa' dır.

⁽²⁶⁾ C. KUTAY C.II s.28.

Bu sırada Şurayı Bahriye Azası olan Kaymakam (Yarbay) Vasıf Bey, donanma gemilerinde komutanlık yapan 7 arkadaşı ile birlikte Meclisi Mebusan' a " Tezkere " gönderdi. Asarı Tevfik Zırlısı Komutanı Bnb. Ali Kabuli (31 Mart Vakasında Şehit edilmiştir), Peyki Şevket Muhribi Komutanı Önyüzbaşı Hüseyin Rauf (ORBAY) ve Berkisatvet muhribi Komutanı Ahmet Hamdi (DENİZMEN) Çarkçı Mühendis İbrahim AŞKI' nın da aralarında bulunduğu 8 deniz subayı, Meclisi Mebusan' a gönderdikleri yazıda, anılan nazırların görevden alınmalarına karşı olduklarını bildirmekteydiler. Daha da ileri giderek yeni Bahriye Nazırı Hüseyin Hüsnü Paşa' yı beğenmediklerini Nezarete uygun bir kişi tayin oluncaya kadar Meclisi Mebusan' ı " Bahriye Nazırı " makamı olarak tanıyacıklarını deklere ettiler. Adı geçen Deniz Subaylarının verdikleri yazı, Mecliste Sadrazam aleyhine yapılan olumsuz görüşmeleri güçlendirdi, sonunda Kamil Paşa, istifasını vererek hükümet düştü (13 Şubat 1909)⁽²⁷⁾. Vasıf Bey Bahriye Şurasında 9 ay görev yaptıktan sonra 23 Eylül 1909' da Mesudiye zırlısı komutanlığına tayin olundu. Görev yaptığı süre içinde 15 Aralık 1908' de Merkez Sefinesi' ne tayin olundu ise de bunun sırf kadro-maaş düzenlemesinden yapıldığı değerlendirilmektedir. Esasen bu tarihlere ait Bahriye salnamesinde Vasıf Bey Şura Üyesi olarak görülmektedir⁽²⁸⁾.

Meşrutiyetin ilanı ve yapılan seçimlerden sonra İttihat ve Terakki Cemiyeti üyeleri -gizli bir iktidar mensubu gibi- maddi ve manevi kazanç sağladılar. Bu durum başta aydın kesim olmak üzere, her tabaka halkta memnuniyetsizlik ve karşıt davranışlar doğurdu. Bu bağlamda ülkede yeni fırkalar, yeni cemiyetler kuruldu, bunların içinde en tehlikelisi Derviş Vahdeti, Saidi Nursi (Kürdi) gibi yobazların bulunduğu "İttihadi Muhammedi Fırkası " oldu⁽²⁹⁾. İttihat ve Terakki muhalifi gazeteci Hasan

⁽²⁷⁾ A. Fuad TÜRKELDİ, " Görüp işittiklerim ", Ank. 1987, s. 16-20 F. ÇOKER "Sadrazamın İstifası ve Bahriyeliler" Tarih ve Toplum s. 67, s. 11... H. C. YALÇIN, " Çekilen Sadrazam", Yakın Tarihimiz, C. 2 s. 46.; İ. H. DANIŞMEND a.g.e s. 369..

H. Rauf ORBAY ve A. Hamdi DENİZMEN Vasıf Bey'in yakın arkadaşlarıdır, bundan sonraki bölümlerde görülecektir ki pek çok olaylarda birlikte olmuşlardır. Özgeçmişleri daha sonra anlatılacaktır.

⁽²⁸⁾ 1325 (1909) yılına ait 11 numaralı Bahriye Salnamesi s. 41-42.

⁽²⁹⁾ E. Ziya KARAL, " Osmanlı Tarihi ", IX. Cilt, s. 75-84, Y. Hikmet BAYUR " Türk İnkılabı Tarihi " C. I Kısım 2 s. 182-192.

Fehmi'nin 20 / 21 Mart gecesi Galata Köprüsü üzerinde öldürülmesi, 28 Mart günü orduya yayınlanan Laiklik yönündeki emir, sivil ve askeri kesimi karıştırmaya yetti. İttihat ve Terakki' nin en güvendiği, Meşrutiyet 'in ilanında İstanbul' a gönderdiği 4. Avcı Taburundan ve Resneli Niyazi Bey' le dağa çıkmış olan Hamdi Çavuş' un ele başlığını yaptığı kişiler, askeri birlikleri ayaklandırarak " Şeriat isteriz " avazeleri ile - tıpkı yeniçeri döneminde olduğu gibi - Sultanahmet' e yürüyüşe geçtiler (31 Mart 1909). Buna diğer isyancıların katılması hatta İstanbul' dan başka Bursa, Erzincan, Erzurum ve Adana Vilayetlerimizde de askerlerin subaylara başkaldırması ile başlayan isyan hareketi bütün ülkeyi kapladı. Donanmanın bazı gemilerindeki askerler de bu isyana katılmış, Asarı Tevfik Zırlısı komutanı Bnb. Ali Kabuli Bey II. Abdülhamit' in gözleri önünde onlar tarafından öldürülmüştür⁽³⁰⁾.

Bu sırada Selanik Redif Fırkası' nın Kurmay Başkanı Kolağası (Önyüzbaşı) Mustafa Kemal İstanbul' dan aldığı bilgileri değerlendirerek, komutanı Hüseyin Hüsnü Paşa ile Ordu Komutanı Mahmut Şevket Paşa' ya - durumun özelliğini - bildirmişti. Alınan haberleri değerlendiren III. Ordu komutanı M. Şevket Paşa Selanik Redif Fırkasını - Edirne' den katılacak birliklerle " Harekat Ordusu " adıyla- İstanbul' a gönderdi. Ordunun Kur. Başkanlığını Mustafa Kemal yapmaktadır. Harekat Ordusu önce Yeşilköy' de konuşlanarak emir beklerken İstanbul' da bulunan askeri ve mülki erkan, Yeşilköy' e Harekat Ordusunu karşılamaya gitmişti. Karşılamaya giden bu erkan arasında Vasıf Bey' de vardı, Vasıf Bey' in Mustafa Kemal ile tanışması burada olmuştur⁽³¹⁾. Bu tanışıklık ömür boyu devam etmiştir. M. Şevket Paşa, 9 Nisan' da Yeşilköy' e gelerek Hüseyin Hüsnü Paşa' dan Harekat ordusu komutanlığını devir aldı ve aynı gün Başkent' e girdi. 11 Nisan 1909 günü isyan bastırıldı, 14 Nisan 1909' da Sultan Abdülhamit tahtan indirilerek yerine 65 yaşındaki kardeşi Reşad Efendi V. Mehmet adıyla (1909- 1918) tahta geçirildi. Vasıf Bey saltanat değişikliğinden 40 gün sonra Şurayı Bahriye Üyeliğinden alınarak tekrar Mesudiye zırlısı Süvariliğine (Komutanlığına)

⁽³⁰⁾ Y. Hikmet BAYUR , a.g.e. s.184-192; Kazım ÖZALP, Hamdi Çavuş' un gericiiler tarafından kandırıldığını iddia etmektedir. ("Atatürk 'ten Anılar", İş Bankası yayını, 1992 s. 3)

⁽³¹⁾ C. KUTAY CII. S.31.

atandı⁽³²⁾. Bu sırada İttihat ve Terakki Cemiyeti, Orduyu Yeniden düzenlemek üzere yasal düzenlemeler yapmaktadır. Bu bağlamda olarak 25 Temmuz 1325 (7 Ağustos 1909) tarihinde "Tasfiyeyi Rütbe Askeriye Kanunu " yürürlüğe girer. Pek çok subayın rütbelerinin indirildiği bu kanundan Vasıf Bey' de etkilenir. Bu Kanunun birinci maddesi (rütbe bekleme sürelerinin yetersiz olması)' ne göre Vasıf Bey' in rütbesi Yarbaylıktan Binbaşılığa indirilir⁽³³⁾. Ve Vasıf Bey Binbaşı rütbesi ile yaklaşık bir yıl Mesudiye zırhlısında komutanlık görevini yapacaktır.

Bu sırada Donanma' nın geliştirilmesi ve eğitimlerinin güçlendirilmesi için Bahriye Nazırı Çürüksulu Arif Hikmet Paşa' nın da gayretiyle İngiltere donanmasından bir heyet talep edilmiştir. Yıllık 3000 Altın ödenekle göreve başlayan İngiliz Tümamiral Douglas Gamble Donanma Komutanı yetkisi ile 2 Şubat 1909 - 25 Ocak 1910 tarihleri arasında Osmanlı Donanmasında görev yapmıştı. Vasıf Bey, Rauf Bey gibi lisan bilen subaylar İngiliz amiralin yanına verilmişti. İngiliz amiral bu süre içinde Bahriye Nezaretinde üç önemli radikal atılımda bulunmuştur⁽³⁴⁾:

- Mevcut gemileri faal hale getirerek Marmara , Ege ve hatta Girit 'e kadar uzanan geniş bir deniz alanını kapsayan Eğitim ve Tatbikatların yapılması

- 9885 Er 'e karşılık 4258 subay – ki bunun ancak beşte biri muharip (savaşçı) diğerleri yardımcı sınıftır – Ayrıca çok miktarda yüksek rütbeli (3 Büyük Amiral , 45 Amiral) subay vardır. Rütbeleri ve subay miktarını yeniden düzenlenmesi

⁽³²⁾ A. Fuad TÜRKELDİ, a.g.e s. 33.. Mesudiye Zırhlı fırkateyni İngiltere'de (Thames Iron Works- London) 1873 yılından yapılmış, 1993'te Kasımpaşa'da, 1903'te İtalya da modernize edilmiştir. Çanakkale Savaşları sırasında Yüzer Batarya (?) olarak kullanılmak üzere Erenköy (Çanakkale Şehrinin güneyi) koyuna demirletilmiş, E- 11 borda numaralı İngiliz denizaltısı tarafından batırılmıştır(13-12-1914). The Ottoman Navy s. 134. Dz. Müz. Def. 472 s. 321-323 (13 Aralık 1914 ve 14 Aralık 1914 tarihli- geminin batışı ve zaiyatla ilgili raporlar)

⁽³³⁾ Tasfiye-i Rütbe-i Askeriye Layiha-i Kanuniyesi, Askeri matbaa İst. 1925 (ATASE Harbiye Müzesi' nde bu kitap mevcuttur.)

⁽³⁴⁾ Dz. Müz. Def. 313, s. 1-3 (18 Nisan 1909); 593-A, 2-7 (4 Mayıs 1909). İngiliz Danışman Amiral Gamble'ın donanmayla ilgili raporları.

- Bahriye Nezareti karargahının ve donanma kuruluşunun yeniden organize edilmesi

Amiral Gamble tarafından hazırlanan ve Osmanlı Bahriye nezareti tarafından - aşağı yukarı - Cumhuriyet dönemine kadar kullanılan bu teşkilatın şemasını aşağıya veriyoruz.

BAHRIYE NAZIRI

- Müsteşar
- Müşavirlik
- Hukuk Müşavirliği
- Muhakemet Dairesi Reisliği
- Şurayı Ali – yi Bahriye (Bahriye Şurası)

- 1- Daire Erkanı Harbiye
- 2- " Personel
- 3- " Tersane
- 4- " Levazım
- 5- " Limanlar ⁽³⁵⁾

Seyrisefain İdaresi

Mektepler

Donanma Komutanlığı

Donanma Erkanı Harbiye Reisliği

Komodorlar (Osmanlı' nın Basra, Süveyş, Kızıldeniz, Beyrut, İzmir gibi uzak eyaletlerindeki deniz birliklerinin komutanları)

Tümamiral D. Gamble Bahriye Nezareti' ne verdiği 18 Nisan 1909 tarihli raporda; Osmanlı Donanmasında mevcut 64 gemiden sadece 15' inin hareket kabiliyetinde bulunduğunu, bunların savaş gücünün çok düşük

⁽³⁵⁾ Limanlar Dairesine 8 merkez Liman Reislikleri bağlıdır. Ülkedeki tüm limanlarda coğrafyalarına göre bu merkez liman reisliklerine bağlıdır. İngiltere'de olduğu gibi Deniz Subaylarının görev aldığı bu teşkilatta Merkez Liman Reisliklerinde birde " Deniz Komodorluğu" bulunmaktadır ve emirlerinde savaş gemileri vardır. (İstanbul Limanı, Bahriye Nezareti Yayını, İst. 1910, TDİ Kitaplığında mevcuttur.)

olduğunu ve hatta modern bir zırhlı kruvazörün açacağı ateşe bile dayanmalarının hemen hemen imkansız olduğunu belirtmektedir. Amiral Gamble gemilere ve personeline yoğun eğitim programı hazırlayarak onları önce denize alıştıtır. Bu arada Marmara ve Ege' de fiili deniz eğitimleri yaptırır. Bu eğitimlerde donanma kısa zamanda kendine gelmişti. İttihat ve Terakki Cemiyeti tarafından Meşrutiyetin birinci yılını kutlamak üzere Donanma' nın Ege' ye açılması Girit Adasına kadar giderek sancak göstermesi planlanmıştı. Bu Açık Deniz Tatbikatına çıkmadan önce donanma 14 Haziran 1909 günü Dolmabahçe - Haydarpaşa önlerinde iki sıra halinde demirletilerek Padişah V. Mehmet (Reşat) tarafından denetlenir. Ertuğrul Yatına binmiş olan Sultan Reşat, gemileri denetleyip selamlarken Vasıf Bey' in kumanda ettiği Mesudiye zırhlısı diğer devlet büyüklerini almış olarak Ertuğrul' a refakat etmektedir⁽³⁶⁾. Vasıf Bey, Amiral Gamble' ın bizzat idare ettiği bu fiili Deniz Eğitimlerine, Girit' e kadar devam eden Açık Deniz Tatbikatlarına Mesudiye zırhlısı Komutanı olarak katılmıştır. Donanma' nın açık denizlere çıkması, İstanbul Belediyesi' ndeki bir grup doktorun " Donanma Cemiyeti " ni kurmalarına neden olacaktır.

Donanma' nın Marmara' ya açılışı (23 Temmuz 1909) sırasında Sarayburnu' nda bu resmi geçidi seyreden halk, bir taraftan gururla donanmasını seyrederken diğer taraftan da donanmamızın daha yeni ve modern savaş gemileriyle güçlendirilmesinin gereğini idrak etmekteydi. Aynı gün İstanbul Şehiremanetliği (belediyesi)' nin sağlık şubesinde Dr. Hafız İbrahim, Dr. İsmail Hakkı, Dr. Petraki Papadapulo ve Mühendis Haşim, Donanma Cemiyetinin kurulmasını, bu konudaki ihtiyaçları konuşurlar. Düşüncelerini Tercümanı Hakikat gazetesi başyazarı Hüseyin Kazım' a açarlar, konu gazete tarafından benimsenir. " Yeni bir donanma yapma " fikri tüm ülke çapında taraftar bulur⁽³⁷⁾.

⁽³⁶⁾ A. DAVER, "Meşrutiyet Döneminde Osmanlı Donanması" R. Tarih Mecmuası, İstanbul Haziran 1952 s. 1532-1535. Dz. Müz. Def. 662. Sayfa 103-113 8 Temmuz 1909 (Padişahın da huzurlandıracağı Donanmayı Hümayun' un Resmi geçit Merasim programı.); Def. 94 s. 35; Def. 666 s. 89

⁽³⁷⁾ F.ÇOKER, " Donanma Cemiyetinin İhyası mı ? " , Cumhuriyet Gaz. 4 May. 1965, s.2; T.S.K Tarihi III.C. 6 Kıs. s. 476-478.

Hatta bağış kabul etmediği halde, gazeteye bizzat getirilen veya postayla gönderilen paralar 32.340 Liraya ulaştı. 1 Ağustos 1909' da " Donanmayı Osman-ı Muaveneti Milliye Cemiyeti " kuruldu, " Memleketin otuz milyon kişisinden her ay bir kuruşluk bağış ile güçlü bir donanmaya sahip olma " parolası ile çalışmalara başlandı. II. Abdülhamit' in tahtan indirilmesinden hemen sonra ENVER ve NİYAZİ isimleri ile satın alınması planlanan savaş gemileri için Tanin gazetesince toplanan 22.865 Lira hükümet tarafından Donanma Cemiyetine devrolundu. Cemiyet 1909 yılı sonunda (28 Şubat 1909) 750.576 Lira toplamıştı. Halkın bu içten gayretine duyarsız kalmayan Meclisi Mebusan' ın 31 Ocak 1910 tarihinde oybirliği ile kabul ettiği " Bahriye Olağanüstü Bütçe Kanunu " ile on yıllık süre içinde Donanma cemiyeti 'ne beş milyon lira verilmesi kararlaştırıldı⁽³⁸⁾. Ayrıca kurban derisi, kibrit ve sigara kağıdı gibi imtiyazların yanı sıra sabık Padişah Abdülhamit' in mücevherleri satılarak elde edilen gelir de Donanma Cemiyeti' ne verildi⁽³⁹⁾.

Donanma Cemiyeti kuruluşunun birinci yılında (17 Ağustos 1910) dış ülkelerden savaş gemisi tedarik etmeye başladı. Almanya' da 1909 yılında inşa edilmiş olan 765 Tonluk 4 Muhrip, (Gayret-i Vatanıyye, Yedigari Millet, Numuneyi Hamiyet ve Mavenet-i Milliye) ile 1891 yapımı ve / fakat Alman donanmasında görev yapan 10.000 tonluk Turgutreis (Weissenburg) ile Barbaros Hayrettin (Kurfüst Friedrich) adlı zırhlıları (battleship) satın alındı⁽⁴⁰⁾. Vasıf Bey 15 Ağustos 1910 tarihi itibarıyla Barbaros Hayrettin

⁽³⁸⁾ F. ÇOKER, a.g.m. (Meclisi Mebusan 'ın Donanma Cemiyeti'ne verilecek para için yapmış olduğu görüşme bu makaleye alınmıştır.); Dz. Müz. Def. 665, s. 1-4; Def 666, s. 64-66.

⁽³⁹⁾ Dz. Müz. Def. 671, s.25-26 11 Nisan 1910; Abdülhamid 'in Mücevherleri (128 parça) donanmaya, diğer serveti (para, hisse senetleri) II ve III Ordulara verilmiştir. Mücevherler Fransa' da satılmıştır. A. Fethi OKYAR, " Üç Devirde Bir Adam", Tercüman Yay. İst. 1980, s. 68-73

⁽⁴⁰⁾ Deniz Müzesi Def. 685 s. 7-8 2 Haziran 1911 Turgutreis ve Barbaros Zırhlıları ile ilgili yazışmalar; Barbaros I. Dün. Savaşında batar. Turgutreis 1924'te Gölçükte modernize edilir ve 1933'e kadar eğitim hizmetlerinde kullanılır. 1950'e kadar " Karargah Gemisi" olarak kullanıldıktan sonra hizmet dışına ayrılır. Dz. Kuvvetleri Lalahan Arşivi, Turgutreis dosyası.

zırhlısı Komutanlığına atandı⁽⁴¹⁾. Barbaros ve Turgut reis zırhlıları Türk komutanları ve Türk personeli tarafından ancak Alman amiralin koordinesinde olarak Çanakkale'ye getirildi. Ve burada 1 Eylül 1910 Perşembe günü yapılan törenle Osmanlı Sancağı çekildi. İki gün sonra (3 Eylül 1910) zırhlılar Başkent halkının coşkun tezahüratları arasında İstanbul' a intikal ettiler⁽⁴²⁾. Padişah Mehmet Reşat' ın gezilerini yaptığı, Balkan Savaşında Donanma Komutanının Sancak gemisi olan, Barbaros zırhlısında dört aydan fazla görev yapan Vasıf Bey 20 Aralık 1326 (2 Ocak 1911) tarihinde Washington Deniz Ataşeliğine tayin olundu⁽⁴³⁾.

3-Washington Deniz Ataşeliği ve Londra'ya Tekrar Gidiş

Gv. Kur. Bnb. Vasıf Bey' in Washington Deniz Ataşeliği bir yıl sürdü. Osmanlı Devleti 1904 yılında İngiltere' de Hamidiye kruvazörünü inşa ettirirken aynı yıl Amerika' dan, yine Hamidiye'nin özelliklerine sahip Mecidiye kruvazörünü satın almıştı. Vasıf Bey Amerika' da bir taraftan bu ülke ile daha yakın ilişkiler kurulması yönünde gayret sarf ederken diğer taraftan da donanmanın ihtiyacı olan ve Mecidiye ayarında bir kruvazörün satın alınması için araştırmalarda bulundu⁽⁴⁴⁾. Ancak böyle bir savaş gemisi temin edilemedi. Vasıf Bey Amerika' da denizaltı gemisi için de araştırmalarda bulundu, ancak bir sonuç alamadı. Bahriye Nezareti Amerika' dan savaş gemisi temin etme imkanını bulamayınca Vasıf Bey' i İngiltere' ye gönderdi. Vasıf Bey 8 Haziran 1911' de İngiltere' deki Vickers Ltd. Barrow-in Furnes Company (Şirketi)' ne sipariş olunan 25 bin tonluk Reşadiye zırhlısının

⁽⁴¹⁾ Barbaros Zırhlısı, 1894 yılında inşa edildiği Alman Donanmasında Kurfürst Friedrich Wilhelm adıyla hizmete girmiştir. 1910 yılında satın alınarak adı Barbaros Hayreddin olarak değiştirilmiş, 8.8.1915'te (Çanakkale Savaşları sırasında) yine E-11 Bordo numaralı İngiliz Denizaltısı tarafından batırılmış, 253 personel şehit olmuştur. The Ottoman Navy s.141. Dz. Müz. Def. 488, s. 763-765 (21 Ağustos 1915)

⁽⁴²⁾ Nizamettin AKERMAN, " Balkan Harbinde Osmanlı Donanması", (1918-1920 yıllarında çeşitli gazetelerdeki makaleler) Yayına Hazırlayan Emin YAKITAL, D. Bas. İst. 1981 s. 13

⁽⁴³⁾ Dz. Müz. Def. 672, s. 9-20 (20 Aralık 1910) Anılan sayfalarda 17 Deniz Subayının dış görev ataması vardır.

⁽⁴⁴⁾ Dz. Müz. Def. 684 s. 14-16 (Mecidiye Kruvazörü ile ilgili yazışmalar)

İnşaat Komisyonu'na başkanlık ve bu geminin komutanlığı göreviyle Londra'ya tayin olundu⁽⁴⁵⁾.

Reşadiye Zırhlısı II. Kumandanlığına daha önceden dostlukları olan ve mesleki patemi kendisinininkine benzeyen Yzb. A. Hamdi (DENİZMEN) atandı⁽⁴⁶⁾. Vasıf Bey' in Hamdi Bey ile olan beraberlikleri ölümüne (1958) kadar devam edecektir. Bilindiği gibi Osmanlı Bahriye Nezareti 1909 yılından beri donanmasına, yeni gemi alma gayreti içindedir, gemilerin modernizasyonu ile mevcut koşullarda kullanılmasına ilişkin malzeme ve yedek parça ihtiyaçları da bu ülkeden (İngiltere' den) temin edilmektedir. Reşadiye zırhlısı kumandanlığı görevi için iki yıl Londra' da kalan Vasıf Bey' in bu konularda yani gemilere yedek parça temininde donanmaya büyük hizmetleri olmuştur.

4-Balkan Savaşları ve Vasıf Bey

Tarihlerimizde Balkan Savaşı olarak geçen, Sırbistan, Karadağ, Yunanistan ve Bulgaristan' ın Osmanlı Devleti' ne ortaklaşa yaptıkları saldırılarla, Rumeli topraklarının ve Ege Adalarının kaybına neden olan savaşlar Karadağ' ın, 8 Ekim 1912' de saldırısı ile başladı⁽⁴⁷⁾. Bulgar orduları karşı konulmaz bir ilerlemeyle 4 Kasım 1912 günü Çatalca' ya ilerlemeye başladılar. 28 Kasım 1912 günü başlayan Ateşkes görüşmelerine kadar Osmanlı Donanması Karadeniz' de kuvvet çoğunluğu ile konuşlanarak Bulgaristan Deniz ve Kara Kuvvetlerine taarruzi hareketler geliştirdi.

⁽⁴⁵⁾ Deniz Müzesi Defter. 675, s. 44-53 (31 Aralık 1911- Reşadiye Zırhlısının İnşası ve Vasıf Bey'in Tayini.)

⁽⁴⁶⁾ A. Hamdi (DENİZMEN) (1876-1959) 1894'te Mektebi Bahriye 'yi bitirerek Mehmet Selim Fırkateynine atandı. Mecidiye Kruvazörünü komutan olarak Amerika'dan getirir. Reşadiye Zırhlısı II. Komutanlığı, Seyrisefain Umum Müdür Vekilliği, Cumhuriyet Döneminde Donanma Komutan Vekilliği, İstanbul Liman Şirketi Müdürlüğü yaptı. Vasıf Bey'le olan münasebetini ölünceye kadar devam ettirdi. Dz. Müz. Künye Def. 2 sicil no.185,Emekle Sandığı A. Hamdi DENİZMEN Dosyası (Varisi yok) " Türk Parlamento tarihi " II. Dönem 3 C. (1923-1927 TBMM Yay. Ank. 1999 s.404-405.

⁽⁴⁷⁾ Evdet KÜÇÜK, "Ege Adalarında Türk Egemenliği Dönemi, Ege'de temel sorun " TTK Yay. Ank. 1998 s. 42-43. Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi VII. C. (Balkan Harbi Deniz Harekatı) Ank. 1993 s. 101-117

Karadeniz' deki Varna ve Burgaz Limanlarının ablukası ile kara ordularımızın denizden ateş desteği şeklinde özetlenen bu hareketler nedeniyle donanma Karadeniz' de bulunduğundan Marmara' dan Ege' ye çıkmadı.

Yunanistan Rumeli' deki askeri harekata Osmanlı Devletinin denizden destek vermesini önlemek üzere 16 Ekim 1912' den itibaren Kuzey Ege' de konuşlanmıştı. Boğazönü Adalarını işgale başlamıştı. 20 Ekim' de Bozcaada, 21 Ekim' de Limni, 30 Ekim' de Taşoz ve Gökçeada, 1 Kasım' da Semandirek adası işgal edilirken Osmanlı Donanması herhangi bir harekette bulunmuyordu⁽⁴⁸⁾. Bunun üzerine Midilli ve Sakız Adalarının işgaline karar veren Yunanistan 21 Kasım' da Midilli Adası, 24 Kasım' da Sakız Adasına asker çıkardı. Midilli Adasında Bnb. Abdulgani, Sakız Adasında Kaymakam Zihni Bey, mevcut askerleri birlikler ve Türk Halkı ile direnişlerine devam ederken İstanbul' dan yardım taleplerinde bulundular⁽⁴⁹⁾. Öte yandan Bulgar Orduları Çatalca' ya kadar (İstanbul' a) dayanmıştı. Makedonya' da ise kuvvetlerimiz mağlup olmuşlardı. Osmanlı Devleti ateşkes istedi, ancak Ege Adaları' nın işgalini planlayan Yunanistan, 3 Aralık 1912' de Balkan Devletleriyle imzalanan Ateşkes Sözleşmesini imzalamadı. Mütarekeden sonra Osmanlı Hükümeti, Karadeniz' de serbest kalan Donanmasını Ege' ye çıkartarak adaların takviye edilmesine karar verdi. Ancak Donanma Kumandanı Alb. Tahir Bey gemilerin onarım ve lojistik (kömür) eksiklikleri nedeniyle Ege' den dışarı çıkmak istememekteydi.

Bu sırada İngiltere 425 numarayla, 1 Ağustos 1911 tarihinde kızağa konulan Reşadiye zırhlısı' nın inşası, İtalyan ve Balkan Savaşları nedeniyle durdurmuştu⁽⁵⁰⁾. İngiltere' de önemli bir görevi kalmayan, Vasıf Bey Donanma Kurmay Başkanı göreviyle, Reşadiye II. Komutanı Ahmet Hamdi (DENİZMEN) Bey Donanma Harekat Şube Müdürü tayin edilerek 18 Kasım 1912 İngiltere' den İstanbul' a çağrıldılar. İstanbul' a gelen Vasıf Bey yanında A. Hamdi Bey olduğu halde doğrudan Bahriye Nezaretine gider. Müsteşar Amiral Rüstem kendilerine – şimdilik - evlerinde oturmalarını

⁽⁴⁸⁾ Mithat İŞİN, Balkan Harbi Deniz Cephesi Dz. Bas. İst. 1946 s. 173-180

⁽⁴⁹⁾ Şerafettin TURAN " Geçmişten Günümüze Ege Adaları " Tebliğ III. Askeri Tarih Semineri Genkur ATASE Yay. Ank. 1986. s. 45-49

⁽⁵⁰⁾ The Ottoman Navy (141-142)

bildirir. On gün sonra tekrar Büyük Karargaha çağırılırlar. Bahriye Nazırı Salih Paşa Vasıf Bey' den " Balkan Ülkeleri ile yakında " Mütareke " imzalanacağını, uğranılan seri yenilgilerin ve kaybedilen toprakların, halk üzerindeki olumsuz etkisini silmek üzere, Donanmanın Çanakkale' den çıkmasını, bu işe razı olmayan Donanma Kumandanı Albay Tahir Mehmet' in ikna edilmesi " ister⁽⁵¹⁾.

Donanmanın Ege' ye çıkarılmak istenişinin temel sebebi, adalarda Yunan Kuvvetlerine direnen Türk Birliklerine yardım götürülmesidir. Çünkü Midilli ve Sakız Adalarında çarpışmalar devam etmekte, her türlü haberleşme vasıtası ile merkezden yardım istenmektedir. Vasıf Bey Haydarpaşa' da demirli Mesudiye zırhlısına gider, arıza yapması üzerine Mecidiye kruvazörüne geçer, Çanakkale' ye giderek donanma kumandanı ile görüşür. Tahir Bey savaş gemilerini kifayetsiz bulmakta, Çanakkale dışına yapılacak " Gösteri Harekatı " nı da gereksiz ve riskli bulmaktadır. Büyük karargah, bunun üzerine Tahir Bey' i görevden alır. Yerine Asarı Tevfik zırhlısı kumandanı Alb. Ramiz Numan' ı Barbaros zırhlısı kumandanlığı ve Donanma Kumandan Vekilliğine tayin eder (7 Aralık 1912). Vasıf ve A. Hamdi Beyler Donanma karargahındaki Kurmay Başkanlığı ve Harekat Şube Müdürlüğü görevleri için Barbaros Zırhlısına geçerler. 3 Aralık 1912' de imzalanan Mütareke ile birlikte Karadeniz ve Marmara' da serbest kalan Osmanlı Donanması, Alb. Ramiz' in komutasında, bir taraftan onarım ikmal ve gereksinimleri tamamlayarak Çanakkale' de toplanırken, diğer taraftan aynı bölgede gece talimleri yapmakta, İntibah mayın gemisinin çektiği hedefe su üstü atışları ile eğitimlerini pekiştirmektedir⁽⁵²⁾. Bu sırada Yunan Kuvvetleri her ne kadar Sakız ve Midilli Adalarına nüfuz etmişlerse de adadaki Osmanlı kara birlikleri, Türk köyleri ile birlikte direnişlerini sürdürmektedirler.

⁽⁵¹⁾ Vasıf TEMEL' in 29 Temmuz 1924 tarihinde ve 24 Nisan 1944 tarihlerde Genelkurmay (Harp Tarihi Encümeni) Başkanlığına verdiği rapor, Tevfik İNCİ, "Tipik Bir Don. K. Tahir Bey", Resimli Tarih Say. 69. İst. Eyl. 1955 s. 4045-4047. (Em. Amiral T. İNCİ' nin kaleme aldığı tarihte Vasıf Paşa sağdır. Ve o' nun anlattıkları kaleme alınmıştır. Büyük karargahın amacı Adaların geri alınmasıdır)

⁽⁵²⁾ M. İŞİN s. 208-227; Vasıf TEMEL' in adı geçen raporları

Dolayısıyla donanmadan istenen Ege' ye çıkarak Yunan Deniz Kuvvetlerine üstünlük sağlaması ve adaların takviye edilmesidir⁽⁵³⁾. Balkan Savaşı' nın en önemli deniz hareketlerinin yapıldığı 7 Aralık 1912 – 22 Mart 1913 tarihleri arasında Vasıf Bey Donanma Kurmay Başkanlığı görevinde bulunmuştur.

a- İmroz Deniz Savaşı (16 Aralık 1912)

Ön. Yzb. Rauf (ORBAY)Bey' in⁽⁵⁴⁾ kumanda ettiği Yadigar, Muavenet, Taşoz muhriplerinden oluşan Bağımsız Filotilla' nın Boğaz ağzında yaptığı keşif karakolda verdiği bilgiler paralelinde 16 Aralık 1912 günü saat 09:00' da Donanma Kumandası Alb. Ramiz Numan' ın kumandasında olarak 4 zırhlı (Barbaros(s)⁽⁵⁵⁾, Turgut reis, Mesudiye ve Asarı Tefvik) 2 kruvazör (Mecidiye, Tirimüjgan) 8 Muhrip (Yadigar, Muavenet, Taşoz, Basra,

⁽⁵³⁾ Ş. TURAN s.49 (Çeşmeden 25 Kasım 1912 tarihli Telgraf, ATASE KI. 239, Dos, 198 F. 11-4; Çeşmeden 25 Aralık 1912 tarihli telgraf. ATASE KI. 297, Dos. 7, F. 2-38.)

⁽⁵⁴⁾ Rauf ORBAY (1888-1964) Amiral M. Muzaffer Paşa' nın oğlu dur. İstanbul da doğmuştur. 1899 yılında Teğmen çıkan Rauf Bey Amerika' da inşa ettirilen 3500 tonluk Mecidiye Kruvazörüne komutan olarak 1904 yılında Türkiye' ye getirmiş, Asarı Tefvik Zırhlısının Almanya' nın Kiel Tersanesinde onarılmak üzere götürülüp getirmiş, 1907 yılında Peyki Şevket Muhribi Komutanı olarak Sisam Adasındaki ayaklanmayı bastırmıştır. 1910 yılında Hamidiye Zırhlısı ile İngiltere' ye giderek Kral V. George' nin taç giyme töreninde Osmanlı Devletini temsil etmiş, 1912-1913 yıllarında balkan savaşına bu gemiyle katılarak Ege ve Akdeniz de meşhur Akın Harekatını (13 Ocak – 5 Eylül 1913) yapmıştır. 1914 yılında İngiltere' ye Sultan Osman- ı Evvel Zırhlısını almaya gitmekle beraber İngiltere' nin el koyması ile Bahriye Nezareti karargahına atanarak, " Deniz Kurmay Başkanı", görevi yapmış bu arada savaştan çekilen Ruslarla yapılan Brest- Litovsk Antlaşmasında Deniz Temsilcileri olarak bulunmuştur.(2 Mart 1918) 10 Ekim – 8 Kasım 1918 tarihleri arasında Nazırlığı yapan Ruf Bey Mondros Mütarekesini (30 Ekim 1918) imzalamıştır. Kurtuluş savaşında Mustafa Kemal' in en yakınında bulunan Rauf Bey Nafia Vekilliği ve icra Vekilleri Heyeti Reisliği gibi görevler yapmıştır. II. Dünya savaşı sırasında 1942-1944 yılları arasında Londra Büyükelçiliği de yapan Rauf ORBAY 1964 yılında ölmüştür.(F. Berk İNAM, " Rauf Bey ", Deniz Basımevi İstanbul 1965)(Ayrıca deniz müzesinde Rauf ORBAY köşesi mevcuttur)

⁽⁵⁵⁾ Deniz Harekatında Kumandanın bulunduğu gemi , Sancak Gemisidir, (s) ile gösterilir.(M H)

Numune, Gayret, Yarhisar, Samsun) 4 Torpidobot (Demirhisar, Sivrihisar, Sultanhisar, Hamidabad) İntibah mayın dökücü ile Reşit paşa Hastane gemisi Çanakkale Boğazından çıktılar. Genel batı rotasını (İmroz- Gökçeada istikameti) takip ederken Limni Adasından çıkıp aynı istikamete seyir yapan Yunan Donanması ile saat 09:30' da karşılaştılar.

4 zırhlı, (Averof, Hydra, Spezia, Psara), 4 Büyük, 8 küçük muhrip ve 1 Denizaltı' dan oluşan Yunan Donanması ile 12000 metreden itibaren top atışları ile savaş başladı, gemiler 3200 metrelik mesafeye kadar birbirlerine yaklaşarak atışlarına devam ettiler. Bu arada Demirhisar, Sivrihisar ve Sultanhisar' ın baskı hücumları ile Dolphin denizaltısına hasar verdiler. Atışlar sırasında teknesinde isabetler alan Averof zırhlısı, genel güney istikametinde sıratla ilerleyerek savaş alanını terk etmek istedi. Bu sırada güney taraftan yani Averoff' un önünde Ön. Yzb. Rauf (ORBAY) Bey' in kumanda ettiği Bağımsız Filotilla (Yadigar, Muavenet ve Taşoz Muhripleri) bulunmaktadır. Donanma Kumandanı bu başarıdan istifade etmek ve geri çekilen düşmana hücum etmek yerine Çanakkale' ye dönüşe geçti. Bu arada Rauf Bey' e görünür işaretle (sancakla) Yunan gemilerine hücum emrini verdi. Bağımsız Filotilla komodoru bu hücumu gerçekleştirmedi ve o' da donanma ile birlikte Çanakkale' ye girdi. Bu suretle Osmanlı Donanması Ege' de üstünlük sağlayabileceği çok önemli bir fırsatı kaçırmış oldu. Savaş sırasında bir kişi (Barbaros zırhlısında ateşçi; Zonguldaklı Arif) şehit olmuştur⁽⁵⁶⁾. İmroz Muharebesinde Yunan gemilerinin teknik açıdan (dakikada 2 mermi atabilmektedirler ve sıratları 22 mildir.) Osmanlı Donanmasına (dakikada 1 mermi atılabilmekte sırat 16 mil) üstün oldukları bir gerçektir. Ancak Yunan donanmasının eğitim- siz ve Osmanlı Donanmasına karşı cesaretsiz oldukları bu savaşta görülmektedir. Averoff zırhlısı - ki Osmanlı donanmasını Çanakkale' den çıkarmamıştır - sıkıştırılmış, diğer gemilere de bir o kadar üstünlük sağlanmış olmasına rağmen bu başarıdan istifade edilememiştir. Bağımsız Filotilla komodoru Rauf Bey' in gemilere saldırmaması ise herkes tarafından tenkit edilmiştir. Ali Haydar Emir (AL PAÇUT), M.İŞİN ve A. BÜYÜKTUĞRUL 'un eserlerinde konu ile ilgili görüşler ve raporlar Rauf Bey' in aleyhindedir.

⁽⁵⁶⁾ Donanma Komutanlığının Başkumandanlığa verdiği 16 Aralık 1912 (3 Aralık 1918) tarihli rapor. M. İŞİN. S. 456-459. (Diğer gemi ve komodorların raporları müteakip sayfalardadır.) Yunan denizaltısı Dalphin' in savaş gemilerimize bir zararı olmamıştır.

Donanma Kurmay Başkanı Vasıf Bey'in konuyla ilgili görüşleri farklıdır⁽⁵⁷⁾. Donanma'nın atışlarında isabetsizlikler olduğunu bunun, atış kontrol sistemlerinin eski ve personel eğitimlerinin yetersiz oluşundan ileri geldiğini belirtmektedir. Ancak o' da Donanma Komutanı'nın basiretsizliğini kabul etmektedir. Çok fazla cephane sarf edilmiş olmasına karşılık savaş gemilerinin ertesi günlerde yine bölgede olmasından sanıldığı kadar isabet almadıklarını değerlendirmektedir. Dolayısıyla Yunan gemilerine verilen zararın abartıldığını iddia etmektedir. Yine Vasıf Bey kullanılan kömürlerin, hem kalitesiz hem de yetersiz olduğunu dolayısıyla gemilerin manevralarını sağlıklı yaptıklarını, denizde kalışlarının da kısıtlı olduğunu ifade etmektedir. Rauf Bey'in hücum etmemesini savunan Vasıf Bey, Barbaros'tan çekilen sancakların - kömür dumanından - görülemeyeceğini veya Bağımsız Filotilla olduğundan kendisine bir emir verilmesini beklemeyebileceğini yazmaktadır⁽⁵⁸⁾ (Raporun kaleme alındığı 27 Mayıs 1924'te Vasıf Paşa Boğazlar Komisyonu Başkanı, Rauf Bey'in TBMM'de Başvekillik yapmış, Atatürk'ün en yakınındaki kişidir Üstelik damadı Reşat KAYNAR'ın anlattığı gibi son derece samimi iki dostturlar). Ama kabul edilmesi gerekir ki İmroz Deniz Savaşı, Balkan Savaşı sırasında başarısı değerlendirilememiş önemli bir deniz harekâtıdır. Nitekim Türk gazeteleri bu savaşta bir zafer olarak niteleyecektir.

İmroz Deniz Savaşı ile üstünlük sağlayan Donanma Kumandanı Alb. Ramiz Bey yeni harekât için gemilerin onarım, yedek parça, cephane ve kaliteli kömür ihtiyaçlarının giderilmesini ister. Bu sırada Midilli ve Sakız adalarındaki Osmanlı Birlikleri ile Türk Köyleri direnişlerini güçlkle devam ettirmektedirler. Büyük Karargah, adaların kurtarılması için Çanakkale'den, Ayvalık'tan, İzmir'den veya Çeşme'den adalara -Ticaret Gemileri ile - askeri birlik nakletmeyi planlar ve anılan yerlerde yığınaklanmalar yapar⁽⁵⁹⁾. Donanmadan istenen adalara yapılacak takviyenin deniz geçişinin sağlanmasıdır. Ancak Donanma Kumandanlığı bu iş için "Deniz Kontrolü" nün ele geçirilmesi gerektiğini savunmaktadır.

⁽⁵⁷⁾ Vasıf Paşa'nın Harp Tarihi Encümenine (ATASE) verdiği 27 Mayıs 1341 ve 29 Temmuz 24-4-1944 tarihli raporlar.

⁽⁵⁸⁾ Şefik ARIDURU (savaşta Muavenet II. K)'nın Harp tarihi Encümeni'ne verdiği 10 Ağ.1944 tarihli rapor.

⁽⁵⁹⁾ A. BÜYÜKTUĞRUL s. 164-169, Dz. Müz. Def. 319 A, s. 91

19 Aralık 1912 günü Başkumandan Vekili ve Harbiye Nazırı Nazım Paşa Çanakkale' ye gelerek Donanma kumandan ve gemi kumandanları ile görüşür, Midilli ve Sakız' ın askeri birlikle takviye edilmesinin önemini ve Ege' deki deniz harekâtının gereğini anlatır.

22 Aralık 1912 günü Mecidiye kruvazörü ile Berk, Gayret, Muavenet ve Numune muhripleri Rauf (ORBAY) komutasında Bozcaada bölgesinde keşif - karakol harekâtı yaparken, Ada' da Yunan bayrağı çekmiş olan binaları bombaladılar. Dolphin denizaltısına ve karakol yapan Yunan muhriplerine taarruzlar geliştirdiler. Averoff ve diğer zırhlıların Limni adasından bölgeye gelmesiyle Nara' ya geri döndü⁽⁶⁰⁾. Hamidiye kruvazörü 1 Ocak 1923 günü Çanakkale' ye gelerek birliğe katılması ile donanmanın savaş gücü arttı. 4 Ocak günü yapılan " Deniz Harekâtı " nın amacı Bozcaada' ya askeri birlik nakletmekti. Plan gereğince Bozcaada' nın etrafında Deniz Kontrolü sağlanması ile birlikle Plevne vapuru, Çanakkale' den yükleyeceği askeri birlikleri (Yenihan Taburu) adaya getirecekti. Donanma komutanının Barbaros Zırhlısı ile katıldığı bu harekâtta Bozcaada etrafında Deniz Kontrolü sağlandı, ancak bu sırada kötü hava koşulları yüzünden Plevne vapuru yüklenemediğinden, adaya asker çıkartılamadı⁽⁶¹⁾. Bu günlerde Midilli Adasından ümidini kesen Başkumandanlık Sakız Adasının kurtarılmasını planlamaktadır. Bu maksatla savaş gemilerinin güneye kaydırılmasını ister. 10 Ocak' ta ve Donanma Komutanının bizzat yönettiği 11 Ocak 1913 tarihlerinde yapılan Deniz Harekâtının amacı yine Yunan Donanmasını mağlup edip " Deniz Kontrolü" nün Ele Geçirilmesi " içindir. Ancak hiçbir sonuç alınmaz⁽⁶²⁾.

Averoff zırhlısının yarattığı bu olumsuz durumu değiştirmek üzere 13 Ocak - 5 Eylül 1913 tarihlerinde Rauf (ORBAY) Bey' in komanda ettiği Hamidiye kruvazörü ile Ege, Akdeniz ve Kızıldeniz'i kapsayan " Akın Harekâtında " bulunulur. Bu harekâttan amaç, Yunan Donanmasının - özellikle Averoff zırhlısının- bir kısım unsurlarını üzerine çekip Osmanlı

⁽⁶⁰⁾ M.İŞİN s. 238-241,501-504 (Savaş Raporları)

⁽⁶¹⁾ M. İŞİN s. 234-241, s. 507, A. BÜYÜKTUĞRUL s. 160-162.

⁽⁶²⁾ A. BÜYÜKTUĞRUL, s. 170; M. İŞİN, s. 244; Tanin 18 Ocak 1914; Nizamettin AKERMAN, " Balkan Harbinden Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri ", Deniz Basımevi 1981 s. 69-74 (Kitap 1919'da hazırlanmıştır) Donanma Kumandanlığının Resmi Raporu M.İŞİN s. 533)

Donanması yönünden Ege' de kuvvet üstünlüğü sağlamaktır. İdamidiye' nin bir diğer görevi Adriyatik Denizine giderek Arnautluk' tan para ve silah götürmektir. Hamidiye bu iki önemli görevi yerine getirememekle beraber Batı Akdeniz' de veya Güney Ege' de birkaç Yunan ticaret gemisini batırmış, bu arada Şıra, Şingın gibi limanlarını topa tutmuştur. Osmanlı halkına bu yönden moral vermiştir⁽⁶³⁾. Oysa Osmanlı Devleti' nde görev yapan İngiliz Amiral A. Limpus' un dediği gibi Anadolu sahillerindeki küçük teknelerle Sakız ve Midilli adalarına takviye yapılsaydı Yunan donanması zaten bölünürdü.

b- Mondros Deniz Savaşı (18 OCAK 1913)

Hamidiye' nin Yunan sularına girip Şıra limanını bombalamasıyla birlikte Yunan Donanmasının bu tarafa kuvvet ayıracağını değerlendiren Osmanlı Donanması 3 zırhlı (Barbaros, Turgut, Mesudiye), 1 kruvazör (Mecidiye) 6 muhrip (Muavenet, Gayret, Numune, Basra, Taşoz, Yarhisar) ile 18 Ocak 1913 günü saat 08:30' da Boğazdan çıktı. Bu sırada Asarı Tefik zırhlısı, Samsun muhribi ile boğaz ağzında karakol yapmakta, Dolphin denizaltısını gözetlemekteydiler. Bölgede karakol - gözetleme yapan iki Yunan zırhlısına ateş açıldı. Bunun üzerine 4 zırhlı ve 5 torpidobottan oluşan Yunan donanması 09:00' da Limni adasının Mondros limanından hareket etti. Osmanlı Donanması üç zırhlı ve bir kruvazör ile Pruva (düz hat) nizamında, muhrip-lerin üçerli olarak sancak ve iskele kıç omuzluklarında olarak Limni adasına 9000 metre yaklaştığı sırada (saat 11:40) Yunan donanması ile savaş başladı. Her iki donanma da hat nizamında yaptığı bu savaşta aralarındaki mesafe 9000 m' den 4000m' ye düştü. Ancak belirli bir üstünlük sağlanamadı. Savaş sırasında Yunan gemilerinin atışları ve manevralarında büyük bir gelişme olduğu bellidir. Sonradan bu gemilerde ve özellikle Averoff' ta

İngiliz Gedikli Zabitlerinin görev yaptığı hareketin İngiliz Subayları tarafından yönetileceği öğrenilecektir⁽⁶⁴⁾.

Yunan Donanmasındaki Averoff, Spezia, Hydra, Psara zırhlıları ile Osmanlı Donanmasındaki Barbaros, Turgutreis, Mesudiye zırhlıları ve Mecidiye kruvazörü Saat 12:10' dan itibaren ve 8.800 metreden birbirlerine isabetli atışlar yaparlar. Atışlar sırasında gemilerde can kayıpları ile özellikle Barbaros ve Turgut' ta büyük hasarlar olmuştur. Donanma Kumandanı yine savaşın en sıcak kısmında Çanakkale' ye dönüşe geçer. Yunan donanması 14:30' a kadar Türk gemilerini takip eder. Bu takip sırasında Yunan gemileri - özellikle Averoff - baş topları ile Osmanlı Gemilerine ateş ederken Türk savaş gemileri kıç topları ile karşılık verirler. Averoff' un altı isabet aldığı tespit edilir ve Yunan gemileri Saat 14:30' da savaş alanını terk ederek genel güney rotasında uzaklaşırlar. Osmanlı Donanması saat 15:00' dan itibaren savaş nizamını değiştirerek Çanakkale Boğazına yönelir ve 16:00' da boğaza girer. Barbaros ve Turgutreis zırhlılarının hasar aldığı bu deniz savaşında 4subay, 36 er şehit olmuş, 8 Subay 106 er yaralanmıştır⁽⁶⁵⁾. Vasıf Bey bu savaşta gösterdiği yararlıktan ötürü firkateyn kaptanlığına (yarbaylığa) terfi eder.

Vasıf Bey Mondros Deniz Savaşı ile ilgili olarak yine eğitim, materyal ve ilmal eksikliklerini eleştirirken Donanma kumandanının heyecanlı ve panik içinde olmasından da yakınır. Vasıf Bey' in ifadesine göre Ramiz Bey, bulunduğu Barbaros zırhlısının aldığı yaralar ve kumanda mevki olan köprü üstünün yanındaki orta taret topunun aldığı isabetle 30 kişinin şehit olması üzerine kontrolünü tamamen kaybeder. Ertesi günü Çanakkale' de tedaviye alınan Donanma kumandanı olaydan 15 gün sonra yerini Albay Tahir Bey' e bırakarak Tersane' ye (Kasımpaşa) tayin olunur. Ramiz Bey iki ay sonrada Avusturya - Macaristan İmparatorluğu' na Deniz Ataşeliğine gönderilecektir⁽⁶⁶⁾.

⁽⁶³⁾ A. BÜYÜKTUĞRUL, a. g.e, s. 301-323; F. ÇOKER, " Hamidiye Kahramanı Rıuf ORBAY, Cumhuriyet Gazetesi 20 Temmuz 1965 s.2 ; M:İŞİN s. 518-531 (Rıuf Bey'in Donanma 'ya verdiği " Görev Sonu Raporu")

⁽⁶⁴⁾ İngiliz Amiral Maker 15 Ekim 1928 tarihli Times gazetesinde yayınladığı makalesinde Mondros Deniz Savaşını bizzat idare ettiğini kabul ederken Vasıf Bey 1914 yılı başlarında Reşadiye Zırhlısı için İngiltere' de bulunduğu, görüşüğü İngiliz Albay (Vickers fabrikası adına Reşadiye'nin inşa sorumlusu) Mondros deniz savaşında Avereff'un topçu sobayı olduğunu söylediğini anlatmaktadır (Vasıf Paşa' nın 24.4.1944 tarihli raporu).

⁽⁶⁵⁾ M. İŞİN , s.270-280, Don. K'lığının Savaş Sonu Raporu, (a.g.e s.532-534) N. AKURMAN s.24..

⁽⁶⁶⁾ Dr. Müz. Def. 722 s. 1-5 (Ramiz Bey'in Viyana Ataşeliği- 4 Nisan 1913).

Osmanlı Donanması Aralık 1912 ve Ocak 1913 aylarındaki beceriksiz ve çekingen deniz hareketiyle Ege'deki 500 yıllık hakimiyetinden vazgeçmiştir. Her ne kadar mevcut gemilerin silah, materyal ve lojistik yetersizliği bu olayları haklı gösterebilirse de disiplin (üst seviyedeki kumandanlar politikaya bulaşmıştır) moral ve savaşma azminin yok seviyede olması bu acı sonu hazırlamıştır. Ancak Ege Adalarının kaybı kamuoyunu derinden etkilemiştir. I. Dünya Savaşında Osmanlı Donanmasına geçen Alman zırhlılarından Brestlau zırhlısına, Midilli adının verilmesinde bu nostalji aranmalıdır⁽⁶⁷⁾. Ama asıl önemlisi bu dönemde 9. Kolordu (Gelibolu) Harekat Şube Müdürü olan Mustafa Kemal (ATAÜRK)'in Cumhuriyetimizin ilk yıllarında donanmayı kurarken bu olayları hiç unutmadığıdır. Bu tarihlerde yapılan tatbikat / manevralarda hep bu olaylar (Balkan Deniz Savaşları) senaryo olarak işlenmiştir. Bu gün (2003) Ege hatta Akdeniz'de bir güç olan Türk Donanmasının kuruluşunda – subayların sadece meslekleriyle uğraşması yönünden – O'nun büyük ve önemli katkıları olmuştur⁽⁶⁸⁾.

c- Şarköy Çıkarması (7-8 Şubat 1913)

Londra'daki barış görüşmelerinin bir sonuç vermemesi üzerine 3 Aralık (veya görüşmelerin başlatıldığı 28 Kasım) 1912 tarihinden beri 2 ay devam eden ateşkes – anlaşma sağlanamadığı için - 4 Şubat 1913 tarihinde sona erdi, çarpışmalar yeniden başladı. Bulgarlar özellikle Bolayır (Gelibolu) hattından taarruza geçtiler. Bu sırada Çatalca tarafında bulunan Mürefte, Şarköy gibi Marmara'nın kuzey kıyıları henüz işgal olunmamıştı. Başkumandanlık Vekaleti (Büyük karargah) tarafından Bulgar Kuvvetlerinin gerilerine sarkmak ve kuvvetlerini bölmek üzere denizden çıkarma yapmaya karar verildi. İzmit ve Bandırma'dan deniz yoluyla Şarköy'e getirilecek 10. Kolordunun, Çatalca istikametinden, Gelibolu'daki 9. Kolordunun Bolayır

istikametinden, taarruz etmesi planlandı⁽⁶⁹⁾. Bu suretle iki kolordunun yapacağı taarruzla Bulgar Birlikleri Edirne'ye atılacaktı.

Plan gereğince Seyrisefain İdaresinin 18, (10'u mavna. Römorkör..vs) Şirketi Hayriye'nin 12 ve özel denizcilik kuruluşlarının 8 vapur İstanbul, İzmit ve Bandırma'dan 10. Kolordunun unsurlarını yükleyerek 7/8 Şubat gecesi Şarköy açıklarına gelecektir. Barbaros zırhlısı II. Kumandanı Binbaşı Üsküdarlı İbrahim Cevat, çıkarma hareketi için "Koordinatör Subay" olarak görevlendirilmişti. Donanma kumandanı Alb. Tahir, Kurmay Başkanı Yarbay Vasıf Bey'in bulunduğu Barbaros zırhlısı 7/8 Şubat 1913 gecesi bölgeye geldi. 10. Kolordu komutanı Hurşit Paşa ve Kurmay Başkanı Enver Bey (sonradan Harbiye Nazırı Enver Paşa) Nilüfer vapuru ile aynı gece bölgeye geldiler ve Berk muhribi ile kıyıları inceledikten sonra Barbaros'a geçtiler. Ancak deniz yoluyla gelmesi gereken birliklerin henüz bölgeye gelmediklerini gördüler⁽⁷⁰⁾. Öte yandan durumdan haberi olmayan 9. Kolordu'ya ait, Fahri Paşa komutasındaki 27. Tümen ile mürettep tümen 8 Şubat 1913 günü saat 07:00'dan itibaren taarruza geçtiler. 10. Kolordu bölgeye gelerek çatışmalara katılmadığı gibi Donanma Komutanlığı'nın da bu harekattan haberi olmadığından taarruz halindeki 9. Kolordunun denizden ateş desteği de yapılamadı. Oysa ateş desteği yapması gereken Mesudiye, Berk, Zuhaf Savaş gemileri Şarköy açıklarındadırlar. 9. Kolordunun Bolayır istikametindeki taarruzu başlangıçta çok başarılıydı ve planlanan hedefleri ele geçiriyordu. Bunun üzerine tekrar Şarköy'e çıkarma yapmaya karar verildi. Bir gün gecikmeli olarak 8 Şubat günü saat 09:00'da başlayan çıkarma; elverişsiz hava ve deniz koşulları, daha önemlisi bölgenin coğrafi değerleri bilinmediğinden başarısız biçimde devam ettirildi. 9. Kolordu denizden yapılması gereken ateş desteğini alamıyor, bu nedenle zayıflıyordu. Nitekim savaş öğleden sonra kolordunun aleyhine dönmüştü. Bolayır'daki birliklerin üstün Bulgar Kuvvetlerine büyük zayıflıklar vererek yenilmesi ile çıkarmanın, bir önemi kalmamıştı. Bunun üzerine çıkan birlikler tekrar geri alınarak Gelibolu'ya 9. Kolordu'nun

⁽⁶⁷⁾ Esasen Osmanlı Devleti bu adalardan vazgeçtiğine dair Uluslararası geçerliği olan bir belge vermemiştir. Kıbrıs gibi bu adaları kendine ait olarak görmüştür. C. KÜÇÜK s.43-61.

⁽⁶⁸⁾ Jane's Fighting Ship, London 2003 p.285-317 (Türk savaş gemileriyle ilgili en son uluslararası bilgiler).

⁽⁶⁹⁾ Balkan Savaşında 26 ekim 1912'de kurulan Karargahı Umumi- Büyük Karargah Harbiye Nazırı'nın Başkumandan Vekilliğine atanması ile teşkil olunmuştur. I. Dünya Savaşında da aynı usul tekrarlanmıştır. Balkan Savaşındaki başarısızlığın bir nedeni de emir komuta birliğinin olmayışındır. Bir başka anlatıyla Donanma'nın sahibi yoktur. Vasıf Paşa'da raporlarında bu hususu belirtir.

⁽⁷⁰⁾ M. İŞİN s. 349-360; TSK Tarihi "Balkan Harbi" III C. 204-208.

takviyesine götürüldü. Bu suretle Bulgar Ordusunun gerisine düşerek o' nu yenmek ve Edirne istikametinde ilerleyerek kaybedilen toprakların geri alınması planı suya düşmüş oldu.

Vasıf Bey bu hareketin başarısızlığında Başkumandanlık karargahı sorumlu tutmakta, eleştirileri üç noktada toplanmaktadır⁽⁷¹⁾.

- Karargah konuyla ilgili bir harita incelemesi yapmamıştır.
- Kara ve Deniz birliklerinin birbirlerinden haberi yoktur. (Emir Komuta Birliği yapılmamıştır; Koordinasyon hiç yoktur.)
- Karşı taarruz gibi riski ve can kaybının çok büyük olduğu bu harekatta hem kuvvetler bölünmüş hem de taarruz eden birliklerin hedefleri belirlenmemiştir.

13 Şubattan itibaren yani 10. Kolordu unsurlarının Gelibolu' ya çıkartılmasından itibaren donanma belirli bir harekatta bulunmaz. Karadeniz' de Deniz Nakliyatı ve Bulgar limanlarının ablukası gibi görevler yapan " Karadeniz Müfrezesi Komodorluğu ", 9 Şubat 1913 günü Asarı Tevfik zırhlısını (Podima açıklarında bir kayaya çarparak batması ile) kaybeder. Marmara' da ise Turgut Reis, Mecidiye gibi zırhlılar kara ordumuzun ateş desteğini sağlarken Mecidiye, Berk gibi süratli kruvazör / muhripler boğaz ağzında karakol yaparlar. 22 Mart tarihi itibariyle bölgeden ayrılan Vasıf Bey Reşadiye zırhlısı kumandanlığı görevi için tekrar Londra' ya gitti⁽⁷²⁾.

5- Londra' ya Tekrar Gidiş

Osmanlı Devleti için Balkan Savaşı. Londra Antlaşması (30 Mayıs 1913) ile bitti⁽⁷³⁾. Ancak Osmanlı mirasını paylaşmayan Balkan ülkeleri bu kez de aralarında savaştılar (II. Balkan Savaşı). Bundan istifadeyle Edirne geri alındı. Daha sonra Bulgaristan ile İstanbul (29 Eylül 1913) Yunanistan ile

⁽⁷¹⁾ Vasıf Bey'in adı geçen raporları; Balkan Harbinde Osmanlı Don. S. 77-78 Y.H.BAYUR "Türk İnkılabı Tarihi ", II.c, 2k s. 285.

⁽⁷²⁾ Dz. Müz. Don. K'lığı dosyasında Vasıf Bey'in Kurmay Başkanlığı görevinin 22 Mart 1913'te sona erdiği yazılmaktadır.

⁽⁷³⁾ Londra Konferansı; Büyük Devletlerin Büyükelçilikleri ve savaşçı ülkelerin delegeleri olmak iki aşamada planlanmış, 16 Aralıkta başlayan Konferansı- bas kesintilere rağmen- 30 Mayıs 1913'te bitmiştir. E. Ziya KARAL, a.g.e. s. 328-338. Vasıf Bey'e ait belgeler; Dz. Müz. Def. 722, s. 53-54 5 Mayıs 1913; Def 800 s. 171-174 . 16 Nisan 1913;

Atina (14 Kasım 1913) anlaşmaları imzalanarak Osmanlı Hükümeti için bir barış dönemi başladı.

Bu bağlamda Mayıs 1913' ten itibaren Reşadiye zırhlısının inşasına yeniden başlandı. Vasıf Bey bu sefer İngiltere' de bir yıl kaldı. Vasıf Bey, İngiltere' de kaldığı bu süre içinde gemilerin inşası ile birlikte Osmanlı Devleti' nin tanıtılmasında da gayretler gösterdi. 13 Eylül 1913 günü Reşadiye zırhlısında Londra Büyükelçisi Tevfik (OKDAY) Paşa' nın Kızı Naile Hanım' ın onuruna bir öğlen yemeği tertiplenmişti. Reşadiye personeli, Vickers Tersanesi ilgilileri ve Londra'da bulunan Osmanlı vatandaşlarından bazılarının katıldığı yemekte zırhlı tanıtıldı⁽⁷⁴⁾. Dağıtılan davetiyelerde Reşadiye'nin resmi ve özellikleri vardır.

İtalyanlarla ve Balkan ülkeleriyle yapılan ve büyük toprak kayıplarına neden olan savaşlarda " Deniz Gücü "nün önemi anlaşılmıştı. Osmanlı İmparatorluğu' nun devamı için Karadeniz, Ege ve Doğu Akdeniz' de " Deniz Kontrolü "ne gereksinim vardı. 3 Ocak 1914' ten beri Sait Halim Paşa Kabinesinde Harbiye Nazırı ve Başkumandan Vekili olan Enver Paşa⁽⁷⁵⁾ yeni savaş gemilerinin tedariki için girişimlerde bulunmaktaydı. Brezilya Hükümeti tarafından İngiltere' de Armstrong Gemi İnşa Şirketine sipariş edilen 27.500 Tonluk Rio de Janeiro adlı zırhlı 14 Eylül 1911' de kızığa konmuş, 22 Ocak 1913' te denize indirilmişti. Aynı yıl Güney Amerika Ülkeleri (Brezilya, Şili, Arjantin) aralarında " Donanma Yapmamak Üzere " anlaşmışlar, dolayısıyla Brezilya' nın bu gemiye ihtiyacı kalmamıştı. Yapılan girişimler sonunda Osmanlı Hükümeti gemiyi 3.387.485 Altın' a satın aldı (Ocak 1914). Sultan Osman-ı Evvel adı verilen zırhlının inşaatı hızla devam ederken komutanlığına atanan Bnb. Rauf (ORBAY) Bey ve Çekirdek personeli de İngiltere' ye gönderildi⁽⁷⁶⁾. Bundan üç ay sonra Reşadiye' nin inşa

⁽⁷⁴⁾ İsmail ARAR, " Halil Menteş'in Anıları ", Hürriyet Yay. İst. 1986. F. ÇOKER, " I Dünya Savaşında İngilizlerin el koyduğu iki Dretnotumuz " Tarih ve Toplum Dergisi s. 43. Temmuz 1987 (Davetiyelerin fotokopisi bu makalenin ekindedir.)

⁽⁷⁵⁾ Babıali Baskını ile (23 Ocak 1913) Sadaret makamına geçen M. Şevket Paşa 11 Haziran 1913 günü Beyazıt Meydanında suikast düzenlenerek öldürülür. Ertesi günü Sadaret'e gelen S. Halil Paşa, 3 Ocak 1914 günü Enver ve Cemal Beyleri Paşalığa terfiliğini sağlar. Enver Paşa aynı gün Harbiye Nazırlığı ve Başkumandan Vekilliğine getirilecektir.

⁽⁷⁶⁾ Rauf ORBAY' ın Hatıraları, Yakın Tarihimiz, say 1. İst. 1962 s. 18-19. Dz. Müz. Def. 704, s. 143, 9 May. 1914, Def 800 s. 171-174.(Sultan Osmanı Evvel ve Reşadiye zabitan tayinleri)

edildiği Vickers Tersanesine aynı özellikleri taşıyan üçüncü bir zırhlı sipariş edildi. Fatih Sultan Mehmet adıyla 29 Nisan 1914 günü kızağa konulan 25 bin tonluk bu savaş gemisinden başka Sultan Osman'ın inşa edildiği Armstrog Tersanesine 2 muhrip (destroyer) daha sipariş edildi. 13 Mayıs 1914' te kızağa konulan muhriplerin su üstü silahlarının yanında denizaltılara karşı el bombası, torpido gibi silahlarla donatılması planlandı⁽⁷⁷⁾. Vasıf Bey İngiltere' de bulunduğu bu süre içinde yukarıda belirttiğimiz ve Osmanlı Devletinin denizcilik yönünden kaderini değiştirecek güçte toplam 5 adet savaş gemilerinin inşalarını takip ve kontrol etmiştir. Bunun paralelinde donanmanın materyal ihtiyaçlarını sağlamıştır. Cumhuriyet döneminde İzmit ve İzmir Körfezleri ile Boğazlarda kullanılan 9 adet motorgambot (avcıbot) onun girişimleriyle alınmıştır.

1914 yılı Mayıs ayı ortalarında aralarında Goben (Yavuz) zırhlısının da bulunduğu Alman filosu İstanbul' u ziyaret etti ⁽⁷⁸⁾. Temmuz 1912' de hizmete girmiş olan 25.000 tonluk Goben' in İstanbul' a getirilmesinin bir nedeni de o' nu Osmanlı Bahriyesine tanıtmaktır.

Bundan bir ay sonra İngiltere' nin Akdeniz filosu komutanı Amiral De Robeck, Irresistible zırhlısı ile (bu komutan ve bu zırhlı Çanakkale Savaşlarına katılmış, zırhlı batmıştır.) İstanbul' a geldi. De Robeck Bahriye Nazırı Cemal Paşa⁽⁷⁹⁾ ve Donanma Komutanı durumundaki İngiliz Amiral Limpus ile yaptığı görüşmelerde İngiltere' de inşa olunan iki zırhlının Türkiye' ye geliş şeklini konuştu. Zırhlıların yapımından, Yunanlıların gös-

⁽⁷⁷⁾ The Ottoman Navy s. 141, 151; Hayati TEZEL " Anadolu Türklerinin Denizcilik Tarihi " C.1, İstanbul 1986 s.571

⁽⁷⁸⁾ Dz. Müz. Def. 704 s. 236 (28 May 1914).

⁽⁷⁹⁾ A. Cemal Paşa, (1872 Midilli- 1922 Tiflis) 1890 yılında harp Okulunu bitirdi. 1899 yılında Selanik te İttihat ve Terakki Cemiyetine girerek Talat ve Enver Beylerle tanıştı. II. Meşrutiyetin ilanı(10 Temmuz 1908) ve Padişah II. Abdülhamid 'in tahtından indirilmesinde başrolde bulundu. Adana valiliği (1911) İstanbul Muhafızlığı (1913), Nafia Nazırlığı (1914) ile I. Dünya Savaşı süresince (1914-1918) , Bahriye Nazırlığı ile 4. Ordu komutanı ve Suriye Valiliği yaptı. 14 Ekim 1918'de- diğer İttihat ve Terakki Cemiyeti Üyeleri ile Rusya'ya geçti. 22 Temmuz 1922'de Tiflis' te Ermeni Çetecileri tarafından şehit edildi. Kurtuluş Savaşından sonra mezarı Erzurum'a getirilmiştir.(Meydan Larus C. 4, s.98.)

terdiği telaşı söz konusu ederek, gemilerin Akdeniz' de belirlenecek rota (intikal yolu)'ları izlemelerini ve hatta Girit' ten itibaren donanmanın bu gemileri karşılamasını tavsiye etti. (oysa bu iki gemi mevcut özellikleri ve kabiliyetleri ile Ege' de " Deniz Kontrolü " sağlayabildikleri gibi onların alınış nedenleri de budur. Gemilerin Ege' de başlı başına bir savaş gücü oluşturması varken Yunan Donanmasına karşı korunma teklifi çok anlamsızdır.) Cemal Paşa ertesi ayın (Temmuz 1914) ortalarında Fransa' ya deniz tatbikatı nedeniyle gittiğinde Paris' e geçti. Reşadiye zırhlısı komutanı Gv. Kur. Yb. Vasıf Bey ve Osman-ı Evvel Zırhlısı komutanı Gv. Kur. Bnb. Rauf Bey' i Londra' dan Paris' e çağırdı. Beraberinde getirdiği danışman ve aynı zamanda Osmanlı Donanma Komutanı durumundaki İngiliz Amiral Limpus' un da katıldığı bir toplantı yaptı. Toplantıda seyir hazırlıklarına başlamış olan Sultan Osman-ı Evvel' in yurda dönüşü ve izleyeceği rotalar kararlaştırıldı. Geminin Cephaneleri 19 Mayıs 1914' te teslim alınmıştı. Bu arada geminin tüm topları takılmış ancak 2 ad. 305 mm' lik top fabrikadan henüz teslim alınmadığından takılmamıştı. Cemal Paşa geminin o şekilde alınmasını istedi⁽⁸⁰⁾. Rauf Bey geminin dönüşü için 1.000 kişiyi bulan Sultan Osman personelinin ivedilikle İngiltere' ye gönderilmesini talep etti.

Cemal Paşa bu iki topun İstanbul' da takılmasını ve Reşit Paşa vapurunun gemi personeli ile diğer ihtiyaçlarını götürmesini ve bu işler için Haliç Komodoru İsmail Kaptan' ın görevlendirilmesini⁽⁸¹⁾ kararlaştırarak Paris' ten ayrıldı. İstanbul' a giderken yanında Vasıf Bey 'i de götürdü. Bundan böyle Reşadiye zırhlısı komutanlığı bu göreve atanan Yarbey İsmail Bey tarafından yerine getirilecekti. Bahriye Nezareti I. Daire Başkanı (Kur. Bşk.) olarak atanan Vasıf Bey' inde gemi (kıta) hayatı sona erdi. Bundan sonra O' nu kara görevlerinde göreceğiz. Reşit Paşa vapuru Temmuz' un üçüncü haftasında Osmaniye zırhlısının personelinin götürülecek ve gemi seyir tecrübelerine başlayacaktır.

⁽⁸⁰⁾ F. ÇOKER, a.g.m. Cemal Paşa "Hatıralar", Selek Yay. İst. 1959 s. 113-116.

⁽⁸¹⁾ Dz. Müz. Def. 800, sayfa 171-174, 18 Mart 1914; Def 770, s. 155,156,159,165 15-29 Nisan 1914 (Sultan Osman Zırhlısı Personelinin Muini Zafer gemisinde eğitimleri); def 704 s. 350-356. Def 737, s. 19 İsmail Bey 'in tayini 17 Aralık 1913'te yapılmıştır.

B- BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI VE VASIF BEY (PAŞA)

I. Dünya Savaşını meydana getiren siyasi ve askeri hazırlıklar yarım hatta bir asır öncesine dayanır. On sekizinci yüzyıldan itibaren gelişen teknik ve ekonomik boyutlar on dokuzuncu yüzyılda, işçi ve sermaye sınıflarını meydana getirirken milliyetçilik akımları da giderek güçlenir. Bu olguların kesiştiği eksen, mevcut ülke / imparatorlukların coğrafi boyutlarıdır. I. Dünya Savaşı bu boyutların saptanması için yapılmış ve tüm dünyayı kaplayan bir savaştır. Bir taraftan İngiltere - Fransa ve Rusya' nın oluşturduğu üçlü itilaf (uzlaşma) bloğuyla diğer tarafta Almanya - Avusturya ve İtalya' nın oluşturduğu üçlü ittifak (antlaşma) bloğu Avrupa' da ve daha sonrada dünya jeostratejisinin' de yerini alır. Tanzimat Fermanı (1839), hatta ondan bir yıl önce İngiltere ile imzalanan Ticaret Antlaşmasından beri geniş İmparatorluk topraklarındaki siyasi, askeri ve ekonomik potansiyelini " Büyük Devletler " in mücadelesine sahne ederek, onların mücadelesinden doğacak bir denge ortamında varlığını devam ettirme siyaseti güden Osmanlı, 1914' lere geldiğinde yaklaşık 7 misli küçülmüştür.

Topraklarında görülen bu küçülme, Balkan Savaşındaki bozgun, ekonomisindeki çöküntü ve nihayet devlet idaresindeki kokuşmuşluk, onu giderek yalnızlığa itmektedir. Osmanlı İmparatorluğu önce İngiltere ile bir anlaşma yapmayı dener. İngiltere, Kıbrıs ve Mısır' ı almakla Ortadoğu ve Uzakdoğu için ulaştırma yollarını emniyete almış, Arabistan ve Yemeni' de kendine katmayı planlamaktadır. Bahriye Nazırı A. Cemal Paşa' nın Temmuz 1914' te geldiği Fransa' da Osmanlı - Fransız Antlaşması için görüşmelerde bulunur, bir sonuç alamaz. Doğu Akdeniz Limanları ile Suriye' deki demiryolu imtiyaz karşılığında 15 Nisan 1914' te Fransa dan alınan 730 milyon Frank (35 Milyon Osmanlı altını)' lık bir borç (bunun sadece 300 milyonu ödenmiştir) dışında bir yarar sağlanamaz. Rus Çar' ı Mayıs 1914' te Kırım' daki yazlığına gelir, Dahiliye Nazırı Talat Paşa Yalta' ya giderek, kendisini ziyarete gider ve İttifak (Antlaşma) önerisinde bulunur. Çar, ülkede bulunan Alman Askeri Kurullarından şikayet ederek olumsuz cevap verir⁽⁸²⁾.

⁽⁸²⁾ Genkur, " I. Dünya Harbi Türk Harbi " C.I, Ank. 1970 s.35; M. MUHTAR "Maziye Bir Nazar " Genkur. Yay. Ank. 1999 s.106. Doğan HACIPOĞLU "Osmanlı İmparatorluğu 'nun Birinci Dünya Savaşına Girişi ", İst. 2000 s. 38.

Osmanlı Hükümeti Balkan ülkeleri ile antlaşma yapmayı dener, bu ülkelerin mevcut coğrafyaları, din, mezhep ve ırk durumları, Alman, Avusturya hatta Rusya İmparatorluklarının karşı tavırlarına neden olur ve bir anlaşma gerçekleştiremez. Bu suretle Almanya ile Antlaşmadan başka çare kalmamıştır. Almanya' ya İttifak önerisi yine Osmanlı Hükümetinden gelir. Harbiye Nazırı Enver Paşa, Alman Hükümetinin İstanbul Büyükelçisi Von Wangenheim' e doğrudan ittifak önerisinde bulunur. Avusturya - Macaristan İmparatorluğu Veliht' nın 28 Haziran 1914 günü Saraybosna' da bir Sırp tarafından öldürülmesiyle başlayan gerginlik bir ay sonra Avusturya' nın Sırbistan' a saldırıya geçmesiyle I. Dünya Harbi başladı (28 Temmuz 1914).

Bu tarihten itibaren Alman İmparatoru Giyom (II. Wilhelm)' ın talimatıyla Wangenheim Osmanlı Hükümeti ile antlaşma görüşmelerine başladı. Sadrazam Sait Halim Paşa, Padişah'tan aldığı yetki ile 1 Ağustos 1914 tarihinde antlaşmayı imzaladı. Osmanlı Devletini Rusya' ya karşı Almanya' yı yandaş yapan, askeri ve mali yönden yardımlar vadeden antlaşmadan sadece dört kişinin (Sait Halim Paşa, Enver Paşa, Talat Paşa ve Halil Bey) imzadan sonra Cemal paşa ile Cavit beylerin haberleri olmuştur⁽⁸³⁾. Osmanlı İmparatorluğu Almanlarla yapmış olduğu İttifak Antlaşmasının ertesini günü ülkede seferberlik ilan eder. Başkumandan Vekili Enver Paşa tarafından başkumandanlığında " Başkumandanlık Karargahı " kuruldu⁽⁸⁴⁾. Esasen Balkan Savaşı sırasında (7 Ekim 1912) yayımlanan 80 numaralı kanunla Bahriye Nezareti Başkumandanlığa bağlanmıştır, dolayısı ile Vasıf Bey Bahriye Nezareti Kurmay Başkanlığı (I. Daire Reisliği) görevini bir anlamda Başkumandanlık Vekaleti' ne karşı yapmıştır.

İngiltere bu antlaşmaya tepkisini oradaki savaş ve ticaret gemilerimize el koymakla gösterir. Yapımcı firma Armstrong Şirketi ile yapılan anlaşma gereği Sultan Osman-ı Evvel zırhlısı 2 Ağustos' ta, Reşadiye Ekim ayında teslim olunacaktır. Son taksit olan 700.000 Lira Osmanlıya' nin tesliminden sonra ödenecekti. Londra Büyükelçisi Tefik Paşa, devir - teslimden önce son taksit olan 700.000 altını şirkete verdi⁽⁸⁵⁾. İngiltere hükümeti gemilerin

⁽⁸³⁾ Cemal Paşa , s. 114 - 120 E. Ziya KARAL, a.g.e. s. 375-395; David PROMKIN, "Barış son veren Barış ", Çev. M. HARMANCI Sabah Yay. İst. 2000 s. 34- 40;

⁽⁸⁴⁾ "I. Dünya Harbinde Türk Harbi", s. 47-48.İsmet GÖRGÜLÜ, " On yıllık Harbin Kadrosu ", TTK. Yay. Ank. 1993 s. 47-53.

⁽⁸⁵⁾ Y. Hikmet BAYUR, " Türk İnkılabı Tarihi " C. III, Kıs . I s. 71-74.

devir- teslim edilmesinden bir saat önce Osmanlı Evvel ve Reşadiye zırhlısı ile Şirketi Hayriye' ye ait ve inşaatı tamamlanan (71 numara) Reşit paşa vapuruna el koydu. Osmaniye zırhlısının ve Reşit paşa vapurunun personeli- ni onları İstanbul' dan getiren ve Seyrisefain İdaresine ait Reşit paşa vapuruna gönderdi.

Diğer üç savaş gemisi ile yine Şirketi Hayriye' ye ait diğer iki vapurun yapımını da durdurdu. İngiltere I. Dünya Savaşı sırasında Reşadiye zırhlısını Erin, Osmaniye zırhlısını Agincourt ve Reşit Paşa vapurunun Water Witch (Su Perisi) adlarıyla kullanmıştır. Reşit Paşa veya Water Witch, Mondros Mütarekesinde (30 Ekim 1918) İşgal Kuvvetleri Komutanı General Harrington' a gönderildi. Lozan Antlaşmasından (24 Temmuz 1923) sonra yeniden Şirketi Hayriye' ye verilerek Halas (kurtarıcı) adıyla 1978 yılına kadar çalıştırıldı⁽⁸⁶⁾. Savaş gemilerimize el konulması, gerek diplomatik yön- den ve gerekse İstanbul' daki gazetelerde tartışma konusu olmuştur. Londra Büyükelçisi A. Tevfik Paşa' nın İstanbul' a gönderdiği 5 Ağustos 1914 tarih- li raporu, aşağıdadır⁽⁸⁷⁾:

“ İngiltere Hükümeti iki savaş gemimize el koyduğunu ve subaylarımızı gemilerimizden çıkarmaya davet ettiğini öğrenince İngiltere Dışişleri Müsteşarlığı ile görüşüm, bu tedbirlerin Amirallikçe görülen lüzum üzerine alındığını söyledi. Bu olayın gemilere - kesin bir şekilde - el konulması mı sayılması gerektiğini sordum. Gemilerin İngiltere Hükümetince satın alınmasını gerektirmediğini, şimdilik bir ihtiyatı tedbir olduğunu, İngiltere Hükümetinin; bunları satın almakta veya uygun göreceği zamanda bize geri vermekte serbest olduğunu söyledi. ”

Bu tarihten itibaren gazetelerde, gerek Osmanlı Hükümetinin ve gerekse halkın / yazarların, gemilere el koyan İngiliz Hükümetine karşı ağır bildiri ve suçlamaları yayınlanır. İngiltere kralı, 25 Ağustos 1914' de yaptığı açıklamada; “ Bu savaş gemilerinin kısa bir müddet için alıkonulduğunu bundaki amacın İngiltere' nin menfaatinin Osmanlı İmparatorluğunun tarafsızlığını

devamı olduğu, savaş sonunda geri verileceğini ve bu hususun Osmanlı Padişahı tarafından bilinmesini ifade etmektedir. “Osmanlı Devleti, Almanlarla İttifak imzalamakla tarafsızlığını bozmasına rağmen, zaten güçsüz olan ekonomisi için bu gemilerin paralarını talep eder. Konuyla ilgili olarak İngiltere Büyük elçisinin Talat Paşa ya cevabı şu şekildedir⁽⁸⁸⁾;

“ Bu zırhlıların İngiltere hükümeti tarafından geçici olarak alıkonul- masından bu kadar müteessir olan millet bunların İngiltere' ye satılmasını nasıl kabul eder? Almanya' nın güdümünde olarak İngiltere ve onun yandaşlarına (Fransa, Rusya) karşı her gün tehditte bulunan bir hükümete (Osmanlı Hükümetine) birkaç milyon kazandıramayız. ”

1- Vasıf Bey' in Karargah Faaliyetleri

Reşadiye, Osmaniye ve Reşit paşa personeli Seyrisefain İdaresine ait Reşit paşa vapuru ile 11 Ağustos 1914 günü İngiltere' den hareketle 22 Ağustos günü Çanakkale' den içeri girdiler⁽⁸⁹⁾. İngiltere' nin zırhlılarımıza el koyması üzerine Osmanlı Kamuoyunda meydana gelen çalkantı Osmanlı Hükümeti' ni, politik yönden Alman zırhlıları Goben ve Brestlau' ı Marmara' ya almaya hazırlamıştır. Alman Zırhlıları 3 Ağustos da Fransızlara ait olan Cezayir Limanını bombaladıktan sonra Çanakkale Boğazına yol aldılar. 10 Ağustos' ta Başkumandan Vekili Enver Paşa' nın özel izniyle Marmara' ya geçtiler. Ertesi gün Osmanlı Hükümeti bu gemileri 80 Milyon Mark karşılığında satın aldığını ilan etti⁽⁹⁰⁾. Alman zırhlılarının - o dönem için en kuvvetli donan- maları olan - İngiltere ve Fransa' ya rağmen rahat bir şekilde Marmara' ya girmesi, bu ülkelerin (İngiltere ve Fransa' nın) bir taraftan Osmanlı

⁽⁸⁶⁾ “ The Ottoman Navy ” , s.141., TDİ Arşivi Halas Vapuru Dosyası.

⁽⁸⁷⁾ Y. Hikmet BAYUR s. 72.

⁽⁸⁸⁾ Bu gemilere ödenen paralardan Lozan Antlaşması sırasında vaz geçilecektir. Düstur 3. Tertip 5. Cilt 23 Ağustos 1923 tarihinde çıkan 340 sayılı kanun, Bölüm 2. Paraf 1, Md. 58. Y. Hikmet BAYUR a.g.e s. 74 M. MUHTAR a.g.e. s. 127;

⁽⁸⁹⁾ I. Dünya Harbinde Türk Harbi VIII. Cilt, Ankara 1976, s. 50-51.Cemal KUTAY, “Osmanlı'dan Cumhuriyete ”, C.3 İstanbul 1992 s. 181-186;

⁽⁹⁰⁾ ATASE 1/1 Dolap 177, Göz 3. Klasör 4669, Dosya H.5... Cemal Paşa Hatıralar 1. T1... Andrew MANGO, “ Atatürk”, sabah yayını, İstanbul 1999, s. 132-133, D. FROMKIN a.g.e. s.52- 57,

Donanmasının zayıf olmasını isterken diğer taraftan da bu zırhlılarla Ruslara karşı savaşmasını istediği anlaşılmaktadır⁽⁹¹⁾.

Gemilerin Osmanlı Donanmasına katılışından (14 Ağustos 1914) Bir ay sonra bu gemilere komuta eden (aynı zamanda Goben' in komutanıdır) Alman Amiral Souchon Donanma komutanlığı yetkisi ile Osmanlı Bahriye Nazırlığı Kadrosuna geçerken İngiliz Amiral Arthur H.

Limpus ve beraberindeki heyetin görevine son verildi (9 Eylül 1914)⁽⁹²⁾. Bu tarihten itibaren Osmanlı Donanması Amiral Souchon Komutasında sık sık Karadeniz' de eğitim ve tatbikatlar yaptı. Bu tarihlerde Bahriye nezareti I. Daire reisi (Kurmay başkanı) Gv.Kur. Yarbey Vasıf Bey –pek çok Osmanlı Subayı gibi - Osmanlı İmparatorluğu' nun savaşa girmesine karşıydı. 11 Eylül 1914 günü Bahriye Nazırı A. Cemal Paşa' ya bir rapor verdi. Osmanlı Donanmasının durumu ile Rus ve Yunan Deniz Güçlerinin akademik ve analitik biçimde incelendiği ve savaş sonunda büyük bir isabetle doğru çıkan bu değerlendirmeleri, - Vasıf Bey' in tanınması yönünden - aşağıda veriyoruz⁽⁹³⁾.

⁽⁹¹⁾ Osmanlı Hükümeti Ruslarla Savaşa girmekle onun potansiyelini azaltacaktır, bunun için Goben ve Brestlav Zırhlılarının Karadeniz de bulunması en uygun fırsat oluyordu. Alman Zırhlılarının Akdeniz de İngiliz ve Fransız Savaş gemilerine rağmen rahat bir şekilde Marmara ya gelmeleri bu savı doğrulamaktadır. Esasen Y. Hikmet BAYUR ve E. Ziya KARAL' da bu hususu benimsemektedir. Öte yandan David PROMKIN a.g.e s.50, Sultan Osman ve Reşadiye' nin Almanlara verilmesi için Büyükelçi V. Wangenheim ile anlaşma yapıldığını (U. Trumpener, Germany and the Otoman Empire s. 14-23) yazmaktadır.

⁽⁹²⁾ "I. Dünya Harbinde Türk Harbi VIII. " C s.52, Amiral Souchon 'un Donanma Komutanlığına atanma emri bu kitabın ek- 4 ündedir , F. ÇOKER " Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler ", Deniz Kuvvetleri yayını Ankara 1994 s. 166 – 177 (Osmanlı Bahriyesin de 1839 – 1914 yılları arasın da görev alan İngiliz Amiraller anlatılmaktadır.)

⁽⁹³⁾ H. Lorey , " Türk Suların da Deniz Hareketleri ", Çev. H. Sami , Deniz Matbaası İstanbul 1936 s. 89 – 95 , Yazıda sözü edilen ülkelere ait deniz kuvvetleri yoktur. Ancak bu ülkelerin deniz kuvvetleri için bkz I. Dünya harbinde Türk Harbi VIII Cilt ek 1,2,3. (Rapor Türkçeleştirilmiştir.)

BAHRİYE NEZARETİ CELİLESİNE

Ülkeler arasındaki mevcut politik durum nedeniyle yüce Devletimiz'in iki büyük politikadan Alman - Avusturya tarafına geçerek " Dünya Savaşına " girmek niyetinde olduğu anlaşılmaktadır.

Balkan Harbi gibi büyük bir beladan istiklalini bile nasıl bir fedakarlık, mahrumiyet ve güçlüklerle kurtardığı dikkate alınarak daha büyük bir mücadeleye atılmasının taşıdığı risk anlaşılır. Kanaatimizce, Hükümet Seniyye' nizin Almanlara bir iyilik olmak üzere Balkanların tarafsızlığının sağlanmasıdır. Yüce devletimizin milyonlarca insanın çarpışacağı / çarpıştığı bu savaş ortamında ordularını sefer ederse Yunan ve Bulgar gibi daha önceki anlamsız düşmanlarımızın karşımızda nasıl bir tavır takınacakları ve nasıl bir zarar verecekleri değerlendirmelerinize arz olunur.

Karadeniz' de bulunan Rus Donanması, Ege' de bulunan Yunan Filosu ve yüce Devletimize düşman olduklarında Çanakkale Boğazı dışında olan İngiliz ve Fransız birleşik donanmalarının da savaşa iştirak ettiklerinde deniz gücümüz çok zor durumda kalacak, dolayısıyla başta Karadeniz olmak üzere deniz nakliyatımız sekteye uğrayarak, yabancı filoların Çanakkale' yi zorlamaları ile meydana gelecek neticeleri ise izah etmek çok zordur.

Bu günkü	Osmanlı Devletinin Deniz Kuvveti	Cetvel	- 1
"	Karadeniz Rus	" " "	- 2
"	Yunan	" " "	- 3
"	Boğaz dışındaki İngiliz ve Fransız	" " "	- 4

I- Turgut ve Barbaros' un yedek cephaneleri yoktur, Fransız yapısı (Aydınreis.....) torpidobotların kazanları güvenli değildir. Karadeniz' de hareket üssü yoktur, bu gemiler donanmanın vurucu gücünün % 70' ini oluşturmaz. Yavuz' u havuzlayacak havuz yoktur. Mesudiye faal değildir, dolayısıyla manevraları sınırlıdır. Peykişevket ve Berkisatvet' in bugün benzerleri yoktur, dolayısıyla makine yedek parçaları yoktur sadece yakın mesafede keşif görevi yapabilirler. Donanmamızda bulunan Almanların savaş arzuları, memleketlerinin içine düştüğü harp hali ve düşmanlarına daha birleşik güçle karşı koymak arzusundan ileri gelmektedir.

2-Karadeniz'deki Rus Filosu hakkında bahriye dairesinde kesin bilgiler yoktur. Ancak denizcilik dokümanlarında bulunan zırhlı ve kruvazörlerin faal ve hareket kabiliyetlerinde oldukları tüm liman başkanlıklarından gelen bilgilerden anlaşılmaktadır. Donanma personelinin eğitimsizliği ve ihtilal perverliği hakkındaki bilgiler söylenti şeklindedir, kesin deliller yoktur. Böyle olsa bile müttefiki olan Fransız, İngiliz ve hatta Japon bahriyesinden gereği kadar yetenekli subay ve eratin takviyesi mümkündür. Esasen donanmanın isyan ettiği, Odesa limanını topa tuttuğu gibi gazete haberleri hükümet tarafından yalanlanmış, konsolos raporları da bunu doğrulamıştır. Bunun yanında Rus donanmasının toparlanıp zayıf olduğu doğru değildir ve bilindiği gibi İngiltere fabrikaları donanmanın silahlarını yenilemiştir.

Bundan dolayı Karadeniz'deki Rus donanması hakkında yeterli istihbarat bilgileri olmadıkça ve özellikle Ülkenin toprak kaybı veya istiklali söz konusu olmadıkça böyle bir maceraya girilmemelidir.

3- Yunan donanmasını anlatmaya gerek bile yoktur, harp gücü balkan savaşında görülmüştür.

Bir deniz altısı, dört torpidobotu bir muhrip ve iki yeni Amerikan Zırhlısı ile bizim için önemli bir tehdittir. Bir İngiliz amirali' nin sorumluluğundaki Yunan donanmasının Çanakkale Boğazı çıkışı abluka edebileceği beklenmelidir.

4- Halen Çanakkale boğazını abluka eden birleşik donanma (İngiliz ve Fransız) gelen raporlara göre 4' ü denizaltı ve 4' ü nakliye gemisi olmak üzere 40' ın üzerindeki gemiden oluşmaktadır ve Almanların Akdeniz' de gemileri olmadığı gibi Avusturya donanması Adriyatik denizindeki Fransız donanması tarafından enterne edilmiş durumdadır. Fransızlar Adriyatik'i abluka etmişlerdir.

5- Mesudiye Zırhlısı' nın ömrü azalmış, Çanakkale boğazı istihkamlarındaki toparlanıp zayıflığı herkesçe malumdur ve diğer ülkedekiler nispetle en zayıf tabyalardır. Toplar zırh yerine toprak yığınlarıyla korundukları gibi mevcut mayınlar boğaz için yeterli değildir. Boğaz kıyılarından özellikle Rumeli (Gelibolu yarımadası) tarafına yapılacak bir çıkarma hareketi ile bu yakadaki topçu tabyalarını etkisiz bırakarak donanmalarının boğazı geçmesini sağlayabilirler.

6- İtilaf devletlerinin donanmasının Çanakkale boğazını geçmeleri mümkün müdür sualine verilecek cevap evettir. Zırhlılar uzun menzilli toplarıyla boğaz ağzındaki Seddülbahir ve Kumkale istihkamlarını düşürdükten sonra kademe kademe boğaza girip diğer istihkam ve tabyaları etkisiz hale getirebilirler.

7- Halihazırda yüce devletin Karadeniz'de herhangi bir limana personel, malzeme veya yük nakletmesi hele askeri birlik (birkaç kolordu) sevk etmesi çok tehlikelidir, böyle bir hareket için şu şartlar gereklidir:

A- Karadeniz'de düşman donanması mahvedilerek deniz kontrolü sağlanmalı daha sonra nakliyata başlanmalıdır.

B- Şarköy çıkartması dikkate alınarak bir kolordunun ihtiyacı olan gemi miktarına göre 150-200 bin kişilik ordunun sevk 'i için en az 20 vapur ile top, topçeker ve hayvan nakli içinde bir o kadar duba, şat ve benzeri tekne gerekir ve Marmara Denizinde bu konuda eğitimler yapılmalıdır.

C- Düşman donanması önemli bir şekilde tahrip edilmeli kalanlarda limanlarda abluka edilerek harekattan men edilmelidir.

D- Düşman harbi kabul etmediği takdirde filoların hareket üsleri tamamıyla abluka edilmelidir.

Yukarıda belirtilen hususlar dikkate alınırken donanmaların, denizaltı ve mayın gibi silahları da kullandıkları, Ruslar' ın Karadeniz' de 8 adet denizaltı bulundurdıkları göz önünden uzaklaştırılmamalıdır. Başlangıçta Kafkas cephesine askeri nakliyat başarıyla yapılmış olsa bile savaşın gidişatına göre geri çekilme veya ikmal için yine deniz nakliyatının devamı gerekir.

NETİCE; Yukarıda belirtilen düşünceler nedeniyle Rusya' ya yapılacak bir taarruz' i harekatta Akdeniz' de bulunan İtilaf Devletleri filoları Çanakkale' yi zorlayacaklar ve büyük bir ihtimalle İstanbul' a geçip bir taraftan da burada bulunan tersane, silah depoları ve fabrikalarına el koyacaklardır.

Oysa Balkan Ülkelerinin tarafsızlığını sağlayarak veya onların savaş içinde durumlarını takip ederek silahlı tarafsızlığın (savunmada beklenilmesi) tercih edilmesinde fayda vardır. Hatta bir milyonluk Osmanlı ordusunun

Rumeli' de bekletilerek Almanlarla Rusya' ya taarruzda destek sağlanması Karadeniz' de taarruz 'i harekattan daha önemlidir. Bu takdirde dinlenmesi sağlanan veya yıpranmamış donanmamız ile Çanakkale boğazındaki istihkamlarımız onu zorlayacak olan itilaf donanması gemilerine geçit vermeyecek savaş sonunda daha karlı olunacaktır.

11 Eylül 1914.

Erkan-ı Harbiye Reisi
Vasıf

Not :Rapor tarafımdan hazırlanmış olup şubede kayıtlı değildir⁽⁹⁴⁾.

⁽⁹⁴⁾ Bu rapor Amiral Herman Lorey'in (Türk Sularında Deniz Harekatı) kitabından alınmıştır. H. Lorey Savaş sırasında Barbaros / Turgutreis zırhlılarında İtaliya Zabıtlığı yaptığından Vasıf Paşa ile tanışmaktadır, ondan almış olabilir. Ancak abla yakın olanı, kitabı tercüme eden ve Vasıf Paşa ile dost olan Deniz Yarbay Hacı Bey'in, raporu Vasıf Paşa'dan aldığıdır. Çünkü Vasıf Paşa savaş dolayısı ile Almanlara karşıdır, Sami bey kitabı sadece tercüme etmemiş, zaman zaman eleştirmiştir.

Bahriye Erkanı harbiye Reisi' nin (Vasıf Bey) nezarete vermiş olduğu bu rapor Cemal Paşa vasıtası ile Talat Paşa' ya kadar ulaştıktan ve aralarında görüşüldükten sonra verimsiz kalmıştır.

“ Ok yaydan çıktığı ve artık bunun önünde durulamayacağı bildirilecek, akan sele kendisini kaptırmadan başka çare olmadığı “ Bahriye Erkanıharbiye ” Reisine söylenmiştir.

Bu tarihlerde Bulgaristan' da Ataşe görevinde olan Mustafa Kemal (Atatürk) 17 Eylül 1914' te Tevfik Rüştü (ARAS)' ye yazdığı mektupta savaşa girilmesine karşı olduğunu bildirir. Öte yandan yine aynı tarihlerde Harbiye Nezaretinde 3. Şube (Hareket)' de çalışan Kur. Bnb.İsmet İNÖNÜ) Bey'de aynı fikirdedir⁽⁹⁵⁾.

9 Eylül 1914' te Donanma Birinci komutanlığına atanan Amiral Souchon, bütün gücü ile donanmayı savaşa hazırladı. Bu arada her gemiye bir Alman subayı vermeye çalışarak Türk Donanması' nı kontrol etmeye çalıştı. Denizaltı Savunma Harbi, Deniz Hava unsurları ve Mayın silahı için birimler kurdu. Alman Donanmasından getirttiği ve konusunda uzman Amiral Von Usedom ile Amiral Marten' inde aralarında bulunduğu 15 Subay, 28 Eri Boğazlarda görevlendirdi⁽⁹⁶⁾. 17 Eylül' de Prens Adaları (Kınalı, Burgaz, Heybeli ve Büyüka) arkasında donanmaya tatbikat yaptırdı, Ertuğrul yatı ile törene gelen Padişah V. Mehmet' e bu tatbikatı ve dolayısı ile donanmanın savaş gücünü gösterdi⁽⁹⁷⁾.

Bu tarihten itibaren Amiral Souchon, Karadeniz' e çıkmak için Osmanlı Hükümetini sıkıştırmaya başladı, bunda da başarılı oldu. Nihayet 24 Ekim 1914 tarihinde Bahriye Nazırı A. Cemal Paşa' nın ayrıca gemi komutanlarına da verilen yazılı emriyle; “ Donanmanın eğitim için Karadeniz' de bulunduğu sırada Amiral Souchon tarafından verilecek her türlü emrin yerine getirilme-

⁽⁹⁵⁾ Andrew MANGO , a.g.e s. 134. I. İnönü “ Hatıralar”, I. Kitap, Bilgi Yay. 1985 Ank. S. 141-143.

⁽⁹⁶⁾ LOREY, a.g.e. s. 58-59; Türk silahlı kuvvetleri Tarihi C VIII, s. 32-34; Celalettin YAVUZ, “ Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyona ” Deniz Basını evi, İstanbul 1999; s. 245-248.

⁽⁹⁷⁾ ATAKİTİ 1/1 Dolap 102, kıs 87 Dosya 444. Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi, s. 55.

si istendi ⁹⁸. 27 Ekim günü öğleden sonra donanmayı İstanbul Boğazı çıkışında (Kilyos önlerinde) toplayan Alman Amiral, gemi komutanlarına “ Hareket Emri ” ile her gemi komutanına bir kapalı zarf verdi. 29 Ekim günü Karadeniz Harekat alanında - açılan bu zarflarla - gereği yapılan bu emirlere göre; Yavuz Kruvazörü’ nün bulunduğu grup Sivastapol’ u, Gayret ve Muavenet Odesa’ yı, Midilli ve Berkisatvet Novrososky’ i Hamidiye ise Kefe (Feodosya)’ yi bombardıman ederek Osmanlı İmparatorluğunu savaşa soktular. Resmi harp ilanı 11 Kasım 1914’ te padişah bildirisiyle yapılırken, bundan üç gün sonrada yine padişah tarafından 14 Kasım 1914’ te ilan edilen “ Mukaddes Cihat ” ile Osmanlı İmparatorluğu yanında diğer Müslüman ülkelerde savaşa davet edilmiştir.

Bahriye Nazırı Ahmet Cemal Paşa 18 Kasım 1914’ te Suriye Valiliği ve 4. Ordu Komutanlığı görevine atanarak, 21 Kasım 1914 günü İstanbul’ dan ayrıldı. Tarihlerimizde I. ve II. Kanal Seferi olarak geçen hareketler ile Sina ve Filistin Cephesindeki savaşların yönetildiği bu cephede Cemal Paşa 1917 yılı Aralık ayına kadar görev yaptı⁹⁹. Bu dönem süresince Başkumandan Vekili Enver Paşa Bahriye Nazırlığına vekalet etti. Vasıf Bey 7 Ocak 1915 günü Bahriye Nezareti Müsteşarlığına atanmakla bir taraftan Büyük Karargah (Başkumandanlık - Enver Paşa) ile çalışırken diğer taraftan da Suriye’deki Bahriye Nazırı Ahmet Cemal Paşa ile temasını devam ettirdi. Bu nedenle Osmanlı Donanması bir taraftan Alman Amiral Souchon’ un kumandasında iken diğer taraftan da Başkumandanlık emrinde olarak ordu komutanlarının kontrolünde görev yaptı (o zamanki talimnamelerde garnizon komutanı ve / veya ordu komutanı donanma gemilerine kumanda edebiliyordu).

Osmanlı Donanması, Birinci Dünya Savaşında kuvvet çoğunluğu ile Karadeniz’ de konuşlanarak bu harekat alanında “ Deniz Kontrolü ” uğruna mücadele etmiştir. Rusların Boğaz tarafeynine çıkarma yapmalarına engel olunmasına ait birinci görev başarılmakla beraber kendi deniz nakliyatımızın devamı, onlarınkine mani olunmasına ilişkin mücadeleler savaş boyunca

⁹⁸ ATASE 1/1 Dolap 874, göz 3 Dos 125 (Bahriye Nezaretinin 11 Tesrin evvel 330-24 Ekim 1914 gün ve 1571 sayılı yazısı)

⁹⁹ Cemal Paşa “ Hatıralar ” s. 154-156; İ. GÖRGÜLÜ, s.138-139; I. Dünya Harbinde Türk Harbi C.VIII, s.112-117

devam etmiştir. Çanakkale Boğazının savunulması için ise statik kuvvetlerden (kıyı topçu bataryaları, mayın silahı) istifade edilmiş, hafif tonajlı torpidobot veya muhripler keşif, karakol veya denizaltı savunma harbi için burada kullanılmıştır¹⁰⁰. Bu arada Almanya’ dan getirilen uçakların konuşlandırılmasıyla Yeşilköy’de Deniz - Hava birimi kurulmuştur. Bu uçaklarla Çanakkale Boğazına geçiş yapan veya buradan Marmara denizine geçerek deniz ulaştırmamıza zarar veren, kıyıya yakın olan İzmit - Gebze, Mudanya - Bandırma hatlarında işleyen trenlere bile taarruz eden denizaltılar için keşif uçuşları yapılmıştır.

Osmanlı Deniz Gücü, İzmir, Irak, Filistin, Sina ve Trablus (Libya) cephelerinde de varlık göstermiştir. Ege’ de özellikle İzmir Limanının savunulması için Körfez girişinin mayınlanması deniz-hava uçakları keşif veya taarruz uçuşları, mevcut torpidobotlarla (Demirhisar, Hızırreis) düşman gemilerine saldırılar yapılması verilecek örnekler arasındadır.

Irak cephesinde başta Doğan hücumbotu olmak üzere buradaki hafif tonajlı gemiler, hem kıyıları mayınlamış, hem de İngilizlere karşı yapılan kara hareketine ateş desteği sağlarken Dicle ve Fırat’ ta mevcut nehir filolarıyla ulaştırma yaparak lojistik destek sağlamışlar, bu suretle Kutül Amare Zaferinin (29 Nisan 1916) hazırlayıcısı olmuşlardır¹⁰¹.

Suriye ve Filistin Cephesinde kıyı kesimine mayın dökülmek suretiyle İtilaf Devletlerine ait savaş gemilerinin kara hareketimize denizden ateş açmaları gibi bir tehdit olması azaltılmıştır. Süveyş Kanalı’na da mayın dökülmek suretiyle 4. Ordu’nun Mısır’ın işgaline yönelik yaptığı I. Kanal Seferi (4 Şubat 1915) ve II. Kanal Seferi (4 Ağustos 1916)’ ni desteklerken

¹⁰⁰ Çanakkale Boğazının savunulması tarih boyunca statik kuvvetlere dayandırılmıştır, bu nedenle boğazda 8 adet kale bulunmaktadır.(Kumkale, Seddülbahir, Kilitbahir, Çimenlik, Nara, Akbank, Çardak ve Gelibolu) I. Dünya Harbinde bu usul devam etmiş, 10.000 tonluk Mesudiye Zırhlısı yüzen ve sabit top bataryası görevi için planlanmış ve B- 11 borda numaralı İngiliz denizaltısı tarafından batırılmıştır. (13 Aralık 1914)

¹⁰¹ Lorey ve Türk silahlı Kuvvetleri Tarihi C. VIII’de deniz hareketine ait geniş bilgiler vardır.

İngiliz Kuvvetlerinin buradan geliştirdikleri (Gazze Muharebeleri) taarruzların gücünü kırmıştır⁽¹⁰²⁾.

I. Dünya Savaşında - Balkan Savaşı'nda olduğu gibi - Büyük karargah kurulmuştu, bu bağlamda olarak “ Başkumandanlık Vekaleti ve Genel Karargah ” Deniz Gücü’ ne de kumanda etti⁽¹⁰³⁾. Esasen Bahriye Nazırı A. Cemal Paşa’ nın, Suriye Valiliği ve 4. Ordu komutanlığı göreviyle İstanbul’ dan ayrılması ile Başkumandan Vekili ve Harbiye Nazırı Enver Paşa, Bahriye Nezaretine de vekalet etmekteydi⁽¹⁰⁴⁾. Öte yandan Alman Amiral Souchon Karadeniz’ deki donanmaya direk kumanda etmekle kalmamakta, yazışmaların beraberinde getirdiği

General vapurundaki karargahı ile yapmaktaydı⁽¹⁰⁵⁾. Ayrıca Alman Amiral Von Usedom Boğazlar komutanı durumunda idi. Ve o’ da Almanya’ dan getirdiği Korkovada vapurunu Tarabya önünde demirlemiş ve kendisine karargah yapmıştı. Öte yandan Çanakkale ve diğer bölgelerdeki deniz gücümüze ait unsurlar oralarda “ Garnizon Komutanı ” durumundaki Ordu, Kolordu veya eşidi komutanlıklara bağlı idi. Bu nedenle Bahriye Nezareti ve dolayısı ile Vasıf Bey’ in savaş sırasındaki faaliyetleri “ İdari görevler ” seviyesinde olmuştur. Cemal Paşa’ nın talebiyle 22 Ocak 1917’ de Bahriye Nezareti’ ne danışman olarak gelen Dz. Bnb. A. Hopman (sonradan amiral olmuştur)

⁽¹⁰²⁾ Türk silahlı Kuvvetleri Tarihi, “ I. Dünya Harbinde Türk Harbi ” IV. Cilt C.I. Kö. Ankara 1979. S. 180-215; s. 340-368.

⁽¹⁰³⁾ “I. Dünya Harbinde Türk Harbi ” VIII. C. s. 47-49 (Kuruluş – 4 kroki’ de Başkumandanlığın Organizasyon Şeması vardır.) İ. GÖRGÜLÜ, s.52 ; LOREY s. XIV-XVIII. Eseri tercüme eden Dz. Yb. Tekirdağlı Sami, Bahriye Nezareti’nin Başkumandanlık Vekaletine, savaş gemilerinin Alman Amirale veya bölgelerindeki kara birliklerine bağlanmasını eleştirmektedir.

⁽¹⁰⁴⁾ Cemal Paşa, “ Hatıralar ” s. 154 ve devamı. LOREY s. 96. Bilindiği gibi Enver, Cemal ve Talat Paşalar İttihad ve Terakki ’nin liderleri dolayısı ile düşüncelerinde fark yoktur.

⁽¹⁰⁵⁾ Goben ve Brestlau gemileri ’nin girişlerinin ertesi gününde General ve Korkovada vapurları Çanakkale Boğazından içeri girerler. General Vapuru, Donanma komutanlığına atanan Amiral Souchon’un Korkovado Vapuru ise Boğazlar Komutanlığına atanan Amiral Von Usedom’un Karargah gemisi oldular. Gemiler Mondros Mütarekesi ile ülkelerine gittiler. Lorey. 58; I. Dün. Har. Türk Har. VIII.C, s.50-55.

Bahriye Nazırı’ nın Suriye’ de olmasını, o’ na vekalet eden Enver Paşa’ nın aşırı inisiyatif kullanmasını ve bu iki otorite arasında bocalayan Komodor (Albay) Vasıf Bey’in çaresizliğini ve beceriksizliğini eleştirirken konu ile ilgili gerçekleri ortaya koymaktadır⁽¹⁰⁶⁾. Mondros Mütarekesi ile birlikte, Alman Subaylar ülkeyi terk ederken, Donanmanın karargah gemisi görevini yapan General vapuru ile Boğazlar Komutanlığı’ nın karargah gemisi görevini yapan Korkovado Vapurunu’ da beraberinde götürmüşlerdir. Dolayısı ile konu ile ilgili yazışmalar emirler ve raporlarda beraberinde götürüldüğünden bu dönemle ilgili yapılan incelemeler olumsuz yönde etkilenmektedir⁽¹⁰⁷⁾.

2- Vasıf Bey’ in Eğitim Faaliyetleri

7 Ocak 1915 günü Bahriye Nezareti Müsteşarlığına getirilen, Vasıf Bey 27 Haziran 1915’ te Kalyon Kaptanlığına (komodor - Albay) terfi ettirilmiştir (Bazı belgelerde o’ nu Bahriye Nazır Vekili olarak görmekteyiz). Vasıf Bey’ den boşalan Kurmay Başkanlığı (I. Daire Reisliği)’ ne Firkateyn Kaptan (Yarbey) Rauf (ORBAY) tayin olundu⁽¹⁰⁸⁾. Vasıf Bey’ in Müsteşarlık dönemindeki faaliyetlerinde eğitimle ilgili olanlar ağırlık taşımaktadır.

Bahriye Nezareti tarafından 1889 yılında Mecmuayı Fünunu Bahriye adıyla “ Denizcilik İlimleri Dergisi ” yayınlanmaya başlanmıştı. 1903 yılında yayın hayatına ara veren dergi (o zaman) Şurayı Bahriye’ de bulunan Vasıf Bey’ in gayretleri ile Eylül 1908’ den itibaren yeniden yayınlandı. Bu mecmualardan başka bahriyede bulunan subay, gedikli subay, erbaş, er ve memurların kayıtları, Bahriye Nezareti’ ne bağlı askeri ve sivil gemiler, onarım tesisleri ile yabancı ülkelerin deniz gücüne ait bilgilerin yer aldığı Sahnemeyi Bahri adıyla yıllıklar yayınlanıyordu. İlki 1891 yılında yayınlanan bu Sahnemeler denizciliğimiz için en önemli kaynak eserdir.

⁽¹⁰⁶⁾ Celalettin YAVUZ “ Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonaerler ” Dz. Bas. İst. 1919 s. 255; Dz. Müz. Def. 484 s. 273 (22 Aralık 1916)

⁽¹⁰⁷⁾ Almanlar bu resmi belgelerin yanında eğitim ve talimatla ilgili dokümanları da beraberinde götürmüşlerdir. Cumhuriyetin ilk yıllarında bu hususta sıkıntılar yaşanmıştır.

⁽¹⁰⁸⁾ Dz. Müz. Güverte Subayları No:4, Künye No.76. Rauf Bey Bahriye Nezareti Kurmay Başkanlığı görevine 14 Ekim 1918 tarihine kadar devam etmiş, aynı gün Bahriye Nazırı atanmıştır.

Bugün “ Deniz Kuvvetleri Dergisi ” adıyla yayınlanan dergi 1889 yılında yayına başlayan Mecmuayı Fünunu Bahriye’ nin devamıdır (Mart 2004 itibari ile 589. sayısı yayınlanmıştır).Vasıf Bey’ in Bahriye Nezareti I. Daire (Kurmay Başkanlığı) döneminde Bahriye Nezareti tarafından yayınlanan mecmualarla ilgili olarak “ Nizamname ” hazırlandı. 28 Ekim 1914 tarihinde yayınlanan Neşriyat Nizamnamesi gereğince;

- Cerideyi Bahriye; Donanma Emirnamesi adıyla her hafta yayınlanacak, Kanun, Talimat, atama gibi haberleri içerecektir.

- Mecmuayı Fünunu Bahriye; Risaleyi Mevkuteyi Bahriye (Belirli Günlerde Çıkan Deniz Mecmuası adıyla her ay yayınlanacak, Denizcilikle ilgili konuları içeren yazıları bulunduracaktır.

- Mecmuayı Seneviyei Bahriye (yıllık); Meşrutiyetin ilanını (10 Miladi 23 Temmuz) esas alan günde ve her yıl çıkacak, bu dergide Osmanlı ve diğer ülkelerin “ Deniz Güçleri ” ile benzeri konularda bilgiler verilecektir⁽¹⁰⁹⁾.

- Salnameyi Bahri; iki yılda bir yayınlanacak, içeriği Bahriye Nezaretine ait tüm bilgilerle ilaveten yabancı ülkelerin denizciliğine ait bilgileri içerecektir. 1915 yılında yayınlanan 19. tertip Salname’ nin içeriği bu şekilde olmuştur.

Mecmualardan; Risaleyi Mevkuteyi Bahriye (Deniz Kuvvetleri Dergisi) halen devam etmekte, Salnameyi Bahriye’ nin 24. sayısı 1926’da yayınlanmış, diğerleri 1920’ den sonra yayınlanmamıştır.

Bahriye Nazırı A. Cemal Paşa ve Müsteşar Vasıf Bey bir taraftan Eğitim kurumlarını Heybeliada’ da yoğunlaştırırken diğer taraftan da lisan bilen, İngiliz ekolünde yetişmiş Bnb. Şevket Bey’ i Bahriye Mektebine Müdür veya Komutan tayin etmişlerdir. Şevket Bey bu görevini 1914 yılından 1926 yılına kadar - kısa fasıllarla - devam ettirecektir⁽¹¹⁰⁾. Heybeliada’ daki - iskele

⁽¹⁰⁹⁾ Hüseyin YILDIRIM, “ Risaleyi Mevkuteyi Bahriye, Deniz Mecmuası ” Dz. Baş. Ank. S. 3-23; Fahri ÇOKER, “ Donanma Dergimiz 77 yaşında ”, Donanma Dergisi 452 sayı Dz. Bas. İst. Ocak 1966 s.1..

⁽¹¹⁰⁾ Rasim ÜNLÜ, “Deniz Lisesi Tarihçesi ” Dz. Basımevi, İst. 1999; Kenan SAY ACI, Deniz “ Harp Okulu Tarihçesi ”, Dz. Bas. İst. 1999 (Her iki okul - bu yıllarda - aynı binadadır, tarihçeleri aynıdır); F. ÇOKER, “ Deniz Harp Okulumuz”, 6.b, İst. 2000 s. 4-23.

yanındaki - mektep binasının yeterli olmaması üzerine Çam Limanındaki Rum Ticaret Mektebi satın alındı. Ve buraya Çarkçı Gedikli Okulu ile Musiki Gedikli Okulu yerleştirildi. Bu okul Mondros Mütarekesi (30 Ekim 1918)’ e kadar devam etmiştir⁽¹¹¹⁾.

22 Şubat 1915’ te kabul olunan kanunla Bahriye’ deki Gedikli sınıfı yeniden düzenlendi. Buna göre Subay Sınıfı (Zabitan) dışındaki denizciler Güverte ve Makine olarak iki esas sınıfa ayrıldılar. Bu sınıflara ait denizcilerin rütbeleri üç gruptur⁽¹¹²⁾.

I. Neferler (rütbesizler)

II. Küçük Zabitan (Erbaş); Onbaşı, Çavuş, Başçavuş, Gedikli Namzedi.

III. Gedikli Zabitan : I. Sınıf, 2. Sınıf, 3. Sınıf.

3 Aralık 1915’ te Makine 3 Şubat 1916’ da Güverte olmak üzere Çırak Okulu Nizamnamesi yayınlandı. Nizamnameye göre Muinizafer korveti Makine Gedikli Okulu için, “ Eğitim Gemisi ” olmuştur. 26 Ocak 1916’ da Musiki Çırak Okulu’ da açılarak Çam Limanındaki binada Çarkçı Gedikli Mektebi ile birlikte eğitim gördüler.

Vasıf Bey’ in bir başka gayreti de, Denizcilerin kıyafetlerine ilişkin olmuştur. 1915 ve 1916 yıllarında yayınlanan emirnamelerin en önemlisi 30 Nisan 1916’ da yayınlanan Nizamname ile, Fes yerine özel Serpuş – Viziyeşiz Şapka giydirilmesidir. Bir ay sonra 26 Mayıs 1916’ da yayınlanan Nizamname ile Serpuşlara Amiraller için iki, üstsubaylar için tek sırma konuldu⁽¹¹³⁾. (Bilindiği gibi Şapka İnkılabı 1925 yılında yine donanmadan başlamıştır)

⁽¹¹¹⁾ Dz. Müz. Def. 33 s. 40 (21 Ağustos 1916) Mondros Mütarekesi ile İngiliz Kuvvetleri okula el koyarlarsa da Cumhuriyet Döneminde tekrar geri alınır.

⁽¹¹²⁾ ATASE Arşivi I/I Dolap 125 Dos.19 F. 1-5; I. Dünya Harbinde Türk Harbi VIII. C. s. 28-32; Halit Recep ARMAN, “ Tarihte Bahriye Mızıkaları”, Dz. Bas. İst. 1958. S. 60.. F. ÇOKER, “ Dz Kuvvetlerimizde Astsubay Sınıfı”, Dz. Kuv. Dergisi, Sayı 463. İst. Ekim 1968 s. 21-25.

⁽¹¹³⁾ Figen ATABEY, “ Dz. K.lerinin Personel Kıyafetleri ”, Dz. Bas. Ank. 1997. 8. 16-19.

Osmanlı Donanmasında denizaltıcılık I. Dünya Savaşı sırasında yani Vasıf Bey' in döneminde başladı⁽¹¹⁴⁾. İlk olarak 15 Ocak 1915' te 6 Subay Almanya' ya denizaltı kursu için gönderildiler. Sonradan Türkiye Cumhuriyeti Donanma komutanlığını yapacak olan M. Şükrü (OKAN)' nün de bulunduğu bu subaylar Alman Donanmasında staj hatta mesul görevler aldılar. Bir yıl sonra yine bu subayların nezaretinde Kasımpaşa' da Denizaltıcılık kursları düzenlendi. 12 Mart 1917 - 17 Haziran 1918 tarihleri arasında ve üç aylık sürelerle 5 dönem denizaltı kursları açıldı. Bahriye Müsteşarı Vasıf Bey' in Suriye' de bulunan A. Cemal Paşa' nın olurluğu ile koordineli ettiği bu kurslarda 30 Subay denizaltıcı olarak yetiştirildi⁽¹¹⁵⁾. Almanya' da daha önce kurs görmüş olan Yzb. Rifat İbrahim' in Aydınreis komutanlığını ve kurs müdürlüğünü yaptığı kurslara Çanakkale Savaşında esir alınan Fransız Turquoise (Müstecip Onbaşı) denizaltısının komutanı Yzb. Ali Rıza (HAYIRLIOĞLU) ile Başçarkçısı Ahmet Fetkeri (AŞENİ)' de katıldı. Kasımpaşa' ya getirilen ve Haliç' te demirletilen Aydınreis ve Preveze gambotları eğitim hizmetleri için kullanıldı. Bu gemiler Çanakkale Savaşları sırasında boğaz 'dan içeri giren düşman denizaltılarına karşı savunma savaşları yaptıklarından tecrübeli personellere sahiptiler. Bu suretle kurslar daha faydalı ve verimli oldu⁽¹¹⁶⁾.

⁽¹¹⁴⁾ Osmanlı Donanmasına denizaltı gemisi alınması ve denizaltıcı personel yetiştirilmesi 1904 yılında başladı. Amerika'dan 1905 yılında istenilen tipte denizaltı bulunamaması üzerine Fransa ile görüşmelere başlandı. 1910 yılında başlayan görüşmelerle 1914'te iki denizaltının inşasına başlandı. Tekneleri biten bu iki denizaltıya Fransa I. Dünya Savaşını bahane ederek 23 Eylül 1914'te el koydu. (Raşit METEL, Türk Denizaltıcılık Tarihi, Dz. Basımevi 1960 s.26-27)

⁽¹¹⁵⁾ Dz. Müz. Def. 691 say. 21-23 15 Mart 1917 (Bahriye Müsteşarlığının Suriye'de bulunan Cemal Paşaya kursla ilgili yazışmaları)

" " " 138-141 1 Nisan 1917

" " " 96-97 7 Mart 1917

⁽¹¹⁶⁾ R. METEL, s. 28-36; V. Ziya DÜMER, " Türk Denizaltıcılık Tarihine Genel Bir Bakış , Konferans, Dz Harp Ak. 1972 (yayımlanmadı.)

Vasıf Bey Donanma II. Komutanı Arif Ahmet Bey ile 7 Ağustos 1917 günü Mirliva Tuğamiral- Tümamiralliğe terfi ederken aynı Padişah iradesi ile donanmadaki diğer amiraller emekli edildi. Dolayısı ile 1917 yılı itibarıyla Osmanlı Bahriyesinde iki amiral (Arif Ahmet ve Vasıf Paşalar) kalmış oldu⁽¹¹⁷⁾. Cemal Paşa 25 Ağustos – 7 Eylül 1917 tarihleri arasında Almanya ve Avusturya – Macaristan İmparatorluklarının davetlerini yerine getirmek üzere bu ülkelere ziyarette bulundu. Yanında Müsteşar Vasıf Paşa ve I. Daire Başkanı (Kurmay Başkanı) Rauf Bey ve özel kalem müdürü Falih Rıfkı (ATAY) olduğu halde 1 Eylül 1917' de Almanya' nın Kiel Limanını ziyaret etti. Ziyaretin asıl amacı Almanya' dan Osmanlı Donanmasına verilmesi planlanan on denizaltıya ayyıldız takılması törenlerine katılmaktır. Kiel Tersanesinde yapılan tören sırasında Alman Donanmasında staj yapan Yzb. Mehmet Şükrü (Şükür OKAN- Adı Atatürk'ün emriyle Şükür olarak değiştirilmiştir) Alman Denizaltısına kumanda ederek başarılı bir dalma tecrübesini icra etmişti⁽¹¹⁸⁾. Ancak I. Dünya Savaşının giderek değişik hal alması, denizaltıların verilmesini engellemiştir.

Rusya' da 17 Ekim Devrimi ile Çarlığı deviren Bolşevik Liderler (Lenin, Stalin..) Osmanlı İmparatorluğu ile 3 Mart 1918' de Brestlitovsk' ta Barış Antlaşması imzaladılar (Bahriye Nezareti Kurmay Başkanı Alb.Rauf Bey antlaşma sırasında deniz danışmanı olarak bulundu). Bu suretle Karadeniz' de tehdit kalmamış oldu. Osmanlı Donanması bu tarihten itibaren güneye (Ege' ye) gönderildi. 4 Eylül 1917 Souchon yerine görevlendirilen Alman Amiral Rebeur Von Paschwitz Osmanlı Donanmasını Ocak 1918'den itibaren, Çanakkale' den Ege' ye çıkardı. İtilaf devletleri gemilerinin bulunduğu İmroz (Gökçeada) ve Limni adalarına saldırılar düzenlendi. 20 Ocak 1918' de İmroz (Gökçeada) adası önlerinde bulunan İngiliz gemilerine yapılan taarruz hareketinde, Midilli kruvazörü mayına çarparak batarken Yavuz zırhlısı baş tarafından yaralandı. Donanma Marmara' ya dönerken

⁽¹¹⁷⁾ Bahriye Salmesi sayı 22 Bah. Mat. İst. 1334-1918 s.9-10 (Vasıf Paşa Arif Paşadan subay çıkış ve Alb'lığa terfi 1 yıl geridedir.) Liva Amiralı Kumanda edilen birliğe göre Tuğ veya Tümamiral karıştıdır. Cumhuriyet Dönemi yazışmalarında Vasıf Paşa Tümamiral olarak geçmektedir.

⁽¹¹⁸⁾ Vasıf Paşa 'nın Genelkurmay Harp tarihi Encümenini 16 Mart 1944 tarihli yazısına verdiği cevabın 4. Maddesi. (M. İŞİN s.492)

Yavuz' un Nara Burnunda - seyir hatasından dolayı - karaya oturması ikinci bir şanssızlık oldu. Buradan İstinye tersanesine onarım götürülen Yavuz kruvazörü, Mondros Mütarekesi (30 Ekim 1918)' ne kadar denize çıkamadı⁽¹¹⁹⁾.

C- MONDROS MÜTAREKESİ VE VASIF PAŞA

Osmanlı İmparatorluğu ve O' nun Müttefikleri için 1918 yılı talihsizliklerle doludur. Halil Paşa' nın savunduğu Irak, A. Cemal Paşa' nın savunduğu Suriye ve Filistin Cepheleleri İtilaf Devletleri' nin taarruzlarına karşı koyamadığı gibi, bölgede teşkil olunan Yıldırım Orduları Grubu da Osmanlı İmparatorluğu' nun İtilaf Devletlerine karşı büyük toprak kayıplarına engel olamadı. 29 Eylül 1918' de Bulgaristan' ın İtilaf Devletleri ile barış imzalaması Trakya sınırının da güvenliğini azalttı. İttihat ve Terakki Cemiyeti üyeleri 14 Ekim 1918' de ülkeyi terk ederlerken aynı gün Ahmet İzzet Paşa kabinesi iktidara geldi. Yeni Kabine' de Bahriye Nezareti I. Daire Reisi (Kurmay Başkanı) Miralay Rauf Bey Bahriye Nazırı olurken Müsteşarı Vasıf Paşa Seyri sefain İdaresi Umum Müdürlüğü' ne tayin olundu⁽¹²⁰⁾.

Savaşın kötü gidişinden ve Trakya sınırının da güvensiz olmasından çareyi barış yapmakta bulan Osmanlı Hükümeti Rauf Bey Başkanlığındaki heyeti Mütareke için görevlendirdi. Rauf Bey 30 Ekim 1918' de Mondros Limanına giderek İngiltere Akdeniz Filosu Komutanı Koramiral Caltrophe ile Mütareke (Ateşkes) sözleşmesini imzaladı⁽¹²¹⁾. Mütarekenin imzalanmasından iki hafta sonra yani 13 Kasım 1918' den itibaren 91' i savaş gemisi, 76' sı yardımcı sınıf olmak üzere toplam 167 gemiden oluşan İtilaf Devletleri Birleşik Donanması İstanbul' a geldi. O gün Boğazlar dahil tüm Marmara' da deniz trafiği durdurulmuştu. Marmara ve Boğazlarda alınan tertip ve düzende İrtibat Subayı Kur. Yb. Sadullah Bey (Mütareke' yi imzalayan heyet üyesi) ve Seyrisefain Umum Müdürü Vasıf Paşa' nın büyük rolü olmuştur. Vasıf

Paşa Sadullah Bey ile birlikte İzmit' te bir Deniz Kumandanlığı kurulmasını ve bu kumandanlığın Harbiye Nezaretindeki Mütareke şubesine bağlı olarak Yabancı Savaş ve Ticaret gemilerine ait işlevleri yerine getirmesini planlamış çekirdek personeli bölgeye göndermiştir. Ancak bu planlama daha sonra iptal olunmuştur (21 Haziran 1918)⁽¹²²⁾. Aynı gün Yıldırım Orduları Grubu Komutanlığından ayrılarak Harbiye Nezaretine dönen Mustafa Kemal Paşa' da Haydar Paşa' dan karşıya geçmişti. 13 Kasım öğleden sonra Haydarpaşa Garında yapılan karşılama töreninden sonra Harbiye Nezaretine ait sitimbotla Sirkeciye giderken teknesi boğazın sularına yaslanmış çelik kaleler arasından geçmektedir. Ulu Önder gözleri dalgın gemilere bakarak,

- "Geldikleri gibi giderler" der. Bunun üzerine yaveri Cevat Abbas
- Paşam inşallah bu vatani kurtarmak size nasip olacak demesiyle O;
- Bakalım şeklinde cevap verir⁽¹²³⁾.

Mustafa Kemal Paşa için Haydarpaşa' ya gönderilen sitimbotun Vasıf Paşa veya Sadullah Bey tarafından tedarik edildiği kesindir. Ancak bu konuda bir belgeye tesadüf edemedik. Bu konuda Amiral Fahri ÇOKER (1913 - 2001) ile yaptığımız görüşmede ordu komutanlarının sitimbotla karşıdan karşıya geçirilmesinin bir usul olduğunu belirtmiştir. Vasıf Paşa' nın Seyri Sefain Umum Müdürlüğü sırasında Mustafa Kemal Paşa 9. Ordu Kıtaaı Müfettişliği görevi ile Bandırma vapuruyla Samsun' a gitmiştir. Bandırma vapuru, " Tarihi Seferine " çıkmadan önce Taşkızak' ta onarılmış ve kaptan (Hakkı DURUSU) ve personeli özenle seçilmişti⁽¹²⁴⁾. Rauf (ORBAY) ve Vasıf Paşa' nın koordine ettiği bu büyük olay için elimizde çok az bilgi vardır.

Vasıf Paşa' nın Seyri Sefain İdaresinde oldukça önemli hizmetleri olmuştur, göreve başladığında Seyri Sefain İdaresinin kasasında 160.000 lira varken tüccara 125.000 lira borç olduğunu görür ve borçların kısa sürede ödenmesini sağlar. Bir proje hazırlayarak İdarenin anonim şirket haline getir-

⁽¹¹⁹⁾ Dz. Müz. Def. 399, s.1 (22 Ocak 1918) LOREY s. 612-648.

⁽¹²⁰⁾ Abdülhak Nuri, " Seyrisefain İdaresi Tarihçesi ", A. İhsan Matbaası İst. 1926 s. 125;Türk İstiklal Harbi (TİH), " Mondros Mütarekesi ve Tatbikatı " C. I 2.b , Ankara 1992, s. 36-49;

⁽¹²¹⁾ ATASE 1/3 Kıs. 6 Dos.25 Fih. 3-5 TİH. Mondros Mütarekesi s. 41-47,

⁽¹²²⁾ ATASE _ Kıs. 51, Dos 17-1, F 4-5; Dz. Müz. Def. 484, s. 136-138 (21 Haziran 1919) Türkiye Denizcilik İşletmeleri Arş., Mütareke Dosyası.

⁽¹²³⁾ Cevat Abbas GÜRER, "Atatürk' ün Zengin Tarihinden Birkaç Yaprak ", Halk Basımevi, İst. 1939 s.165-166.

⁽¹²⁴⁾ C. KUTAY , CII. S.347-348.

ilmesinin yararlı olacağını 22 Eylül 1919 tarihli yazı ile üst makama arz eder. (Seyri Sefain İdaresi Balkan Savaşından beri Harbiye Nezaretine bağlıdır) Harbiye Nezareti 1 Ekim 1919 tarih ve 1082 / 123 sayılı yazı ile- kısaca- idarenin ticari bir ortaklık haline getirilmesiyle devletin kontrolünden çıkacağı düşüncesi ile bu önerinin ret edildiğini bildirir. Vasıf Paşa'nın Seyri Sefain İdaresinde yapmak istediği bir başka atılım da kılavuzluk teşkilatının kurulması yönündedir. Preveze Komodorluğundan emekli Miralay Süleyman (NUTKU) Bey' in gayretleriyle 19 Ekim 1918 tarihinde Bahriye Nazırı Rauf (ORBAY) Bey'in özel izni ile Seyri Sefain İdaresinin bünyesinde faaliyete geçen kılavuzluk müdürlüğü maddi imkansızlık (hiçbir deniz araçları yoktur) nedeniyle bir varlık gösteremiyordu. Kılavuzluğun Donanma Cemiyetince yapılması düşünülür, yılda 5.000 lira kâr getirmesi planlanan kuruluşun imtiyazını almak için Seyri Sefain İdaresine 200.000 lira ödenmesi kararlaştırılır. Ancak bu sırada Rauf Bey nazırlıktan ayrılmış yerine Ali Rıza Paşa Bahriye Nazırı olmuştur, bu işe sıcak bakmaz. 1 Ocak 1919 günü 6.000 liralık bütçe ile kılavuzluk hizmetleri yine Seyri Sefain idaresinde kalır⁽¹²⁵⁾. Diğer taraftan Osmanlı Hükümeti'ni 1 Şubat 1919' da aldığı kararla Donanma Cemiyeti fesh edilir, mal varlığı Bahriye Nezareti'ne devrolunur. Buna ait Padişah İradesi 2 Şubatta yayınlanacaktır. Bu suretle kılavuzluğun Donanma Cemiyetine verilmeyişinde isabet olduğu anlaşılır⁽¹²⁶⁾.

Vasıf Paşa'nın bu dönemde yaptığı bir başka hizmet' te 19 Temmuz 1909' dan beri faaliyet gösteren Donanma Cemiyetinin 1 Şubat 1919' da Bahriye Nezareti'ne devredilmesidir. I. Dünya Savaşı'nın son yıllarında alınan malubiyetler ve ülkenin çektiği sıkıntı İttihat ve Terakki Cemiyetinin itibarını kaybettiriyordu. Cemiyetin bir destekçisi hatta siyasi organı durumundaki Donanma Cemiyeti' de aynı şekilde halkın nefretini üzerine çekiyordu. 1918 yılında Cemiyetin sivil toplum örgütü konumundan çıkartılıp bir devlet kurumu olması ve Bahriye Nezaretine bağlanması planlanmıştı. Bu bağlamda,

⁽¹²⁵⁾ Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) Arşivi, Seyri Sefain İdaresi dosyası, Osmanlı Hükümeti'nin 24 Ağustos 1914 tarihinde çıkardığı 104 sayılı Nizamnamesiyle bu hak (Kılavuzluk ve Römorkörcülük) Seyri Sefain İdaresine verilmiştir.

⁽¹²⁶⁾ Z. NARİHAN, " Kurtuluş Savaşı Günlüğü " C. I Ank. 1993 s. 116 -123; S. ÖZEL, "Milli Mücadelede Trabzon", Ank.1991, s.28.

Vasıf Paşa Cemiyetin 19 Mart 1918' de yaptığı toplantıda İdare Heyetine seçilmişti⁽¹²⁷⁾. Ancak savaşın kötü gidişi, İttihat ve Terakki Cemiyeti üyelerinin ülkeyi terk edişi ve nihayet Mondros Mütarekesinin imzalanması Donanma Cemiyetinin ülkedeki konumunu tamamen değiştirmişti. 2 Şubat 1939 tarihli padişah iradesi ile Donanma Cemiyeti'nin bütün mal varlığı ile birlikte Bahriye Nezaretine geçmesine karar verilmişti⁽¹²⁸⁾. Donanma Cemiyeti İdare Heyetinde olan Vasıf Paşa, bu sırada kadrosu Bahriye Nezaretinde olarkten Seyri Sefain İdaresi Umum Müdürlüğü görevinin yapıyordu.

Bu sırada Anadolu' da Milli Mücadele hazırlıkları başlamış, ordularımızın askeri personel ve malzeme yönünden güçlendirilmesi büyük önem taşımaktadır. Seyri Sefain İdaresi vapurları İstanbul' dan Karadeniz Limanlarına (İnebolu) veya Marmara limanlarına (Karamürsel) askeri personel ve silah nakliyatı yapmaktadırlar. Vasıf Paşa görevi sırasında bu nakliyat için İdareyi yönlendirmiştir⁽¹²⁹⁾. Vasıf Paşa 28 Aralık 1919' da Merkez Sefinesine (Bahriye Nezareti Karargahına) tayin ile görevden ayrılır.

Yerine gelen Sadullah Bey' in Seyri Sefain Umum Müdürlüğü bir buçuk ay devam eder. Bunun temel sebebi Seyri Sefain İdaresinin 13 Kasım 1919' da Harbiye Nezaretinden ayrılarak Bahriye Nezaretine bağlanmasıdır. Sadullah Bey' in kadrosu Harbiye Nezaretinde olduğundan Umum Müdürlükten alınır. Vasıf Paşa tekrar göreve gelir, iki ay kadar Seyri Sefain İdaresinde çalıştıktan sonra 16 Şubat 1920 tarihi itibarıyla tekrar Merkez Sefinesi (gemisi)'ne tayin olunur. Vasıf Paşa' ya bu tarihten Lozan Antlaşmasının imzasına (24 Temmuz 1923) kadar hiçbir, resmi görev verilmez.

⁽¹²⁷⁾ Selahattin ÖZÇELİK, "Donanmayı Osmani Muaveneti Millîye Cemiyeti", TTK, Ank. 2000, S.42.

⁽¹²⁸⁾ A.g.e. , s.228.

⁽¹²⁹⁾ Mithat IŞIN, " İstiklal Harbi Deniz Cephesi " Deniz Basımevi 1946. (çeşitli sayfalar); Türk İstiklal Harbi C.V. Cevat ÖLMEİN, " Kurtuluş Savaşında Karadeniz ", Deniz Basımevi İstanbul 1943.

Vasıf Paşa'nın İstanbul'dan Anadolu'ya askeri personel ve malzeme göndermeleri için teşkil olunan kuruluşlardan "İstanbul Muaveneti Bahriye Grubunda" görev aldığı değerlendirilmektedir. 14 Ekim 1920 tarihinde kurulan Milli Müdafaa Grubu (MM. Grubu)'nun bir başlısı olarak çalışan, İstanbul Muaveneti Bahriye Grubu, Ocak 1921'de faaliyete geçmiş 28 Aralık 1921'de (Ankara Hükümeti'nin emirleriyle) Felah Grubuna katılmıştır. Kasımpaşa'daki Bahriye Nezareti (şimdiki Kuzey Deniz Saha K'lığı)'nin alt katında faaliyet gösteren ve üyeleri tamamıyla deniz subayı olan bu gruba Vasıf Paşa, gerek Seyri Sefain İdaresinde gerekse Bahriye Nezaretindeki görevlerinde yardımcı olmuştur. Vasıf Paşa'nın bu yardımları için resmi bir belgeye tesadüf edemedik. Ancak kendisine 3 yıl İstiklal Savaşı kıdemi ve madalyası verilmiştir. Ayrıca Muaveneti Bahriye üyeleri Bahriye Nezaretinin bilerek tayin ettiği deniz subaylarıdır. 4 yıl Müsteşarlık yapmış olan Vasıf Paşa Ankara'da bulunan Rauf (ORBAY) Bey ile irtibatını hiç kesmemiştir. Dolayısı ile Vasıf Paşa'nın bu grupta olduğunu değerlendirmekteyiz⁽¹³⁰⁾. Kaldı ki Bahriye Nezaretinin I. Daire Başkanı Rauf ORBAY, II. Daire Başkanı Mehmet Ali DALAY ve III. Daire Başkanı Ahmet Hamdi DENİZMEN Kurtuluş Savaşı ve Cumhuriyet dönemimizin ilk yıllarında denizcilik yönünden hizmetler yapmışlar, büyük sorumluluk almışlardır. Diğer taratan damadı Reşat KAYNAR bu kişilerin Vasıf Paşa'yı ölünceye kadar (1958) ziyaret ettiklerini belirtmektedir.

23 Nisan 1920'de Ankara'da toplanan Büyük Millet Meclisi Milli Ordu'yu kurma gayretlerinde- Personel yönünden- çok dikkatli olmuştur. Hele Deniz Subayları Ankara'ya çağrılırken daha da titiz davranılmıştır. Bunun İki Nedeni vardır; Donanma Haliçte enterne olduğundan elde gemi yoktur, diğer taraftan da mevcut görevler, çok miktarda deniz subayına ihtiyaç duymamaktadır. Bu nedenle makine subaylarının bir kısmı kara ordularımızın imalat / onarım kısımlarında çalıştırılmıştır⁽¹³¹⁾. Esasen Genelkurmay Başkanlığı Milli Müdafaa Vekaletine gönderdiği 12 Haziran 1921 tarih ve

⁽¹³⁰⁾ ATASE 1/7895 D.26, G.3, Kl. 1533, Dos. 2 F. 51 (Muaveneti Bahriye'nin Kuruluşu). Muzaffer POLAT, "Kuzey Deniz Saha Komutanlığı Binası Tarihçesi" Dz. Basımevi İstanbul s. 27.

⁽¹³¹⁾ "Türk İstiklal Harbi (İdari Faaliyetler)" C. VIII. Ankara 1975 (İmalatı Harbiye bu subaylar tarafından kurulmuş/çalıştırılmıştır)

5117 sayılı yazı ile bu hususu doğrulayarak İstanbul'dan, personel yerine, silah, araç ve gereç gönderilmesini istemiştir. Anadolu'ya geçen 252 deniz subayından bir kişi Albay (Alb. Dr. Fuat Bey)'dir ve Samsun'da Sıhhiye Müfettişi olarak bulunmuştur. Anadolu'ya geçişleri organize eden İstanbul'daki gizli örgütlere (Felah, Muaveneti Bahriye..) bu hususta kesin emirler verilmiştir. Dolayısıyla Vasıf Paşa Anadolu'ya geçmemiş, ancak İstanbul'dan Ankara'daki Milli Hükümete yardımcı olmuştur⁽¹³²⁾. Esasen daha Kurtuluş Savaşı sırasında BMM tarafından 18 Ocak 1922'de çıkartılan 1328 sayılı kararname (Memalik-i Meşgule Memurları hakkında yapılacak muamele) ve yine aynı esası içeren 5 Eylül 1922 tarihinde çıkartılan 1810 sayılı kararname (İşgal muntıkasında memuriyetlerine devam edenlerin veya İstanbul Hükümetine hizmet edenlerin...) ile kurulacak devletin yapı taşları belirlenmeye başlamıştır.

25 Eylül 1923 tarihinde çıkartılan 347 numaralı kanun (Milli Mücadeleye Katılmayan ve Milli Sınırlar Dışında Kalan Erkan, Ümera, Zabitan ve Askeri Personel Hakkında Yapılacak İşlem ve Milli Mücadeleye Katılanların Emekliliklerine Dahil Edilmesine Ait Kanun) ile İstanbul'da kalanlar için yasal işlemler yapılmıştır. Hatta Cumhuriyetin ilk yıllarında Donanma Komutanlığı, Ulaştırma Bakanlığı yapmış olan Amiral M. Fahri ENGİN (1888-1970) Padişah Vahdettin'in yaverliğini yaptığı sırada soruşturmaya uğradı, 1925'te beraat ederek orduya kabul olundu⁽¹³³⁾.

Vasıf Paşa böyle bir soruşturmaya uğramadığı gibi hem üç yıl İstiklal Savaşı kıdemi hem de İstiklal Madalyası almıştır. Damadı Reşat Kaynar Mustafa Kemal Paşa'nın I. Dünya Savaşı sırasında kendisiyle görüştüğü,

⁽¹³²⁾ Afif BÜYÜKTUĞRUL, a.g.e s. 19...(F. ÇOKER 232 Deniz Subayının Anadolu'ya geçtiğini yazmaktadır, bazı deniz subayları kara ordularında çalıştığından rakamlar farklıdır); Mert BAYAT, "Atatürk'ün Jeopolitik ve Jeostratejik Görüşleri", Harp Akademileri Yayını İstanbul 1981 s. 49 ve devamı. Vasıf Paşa'nın 3 yıl İstiklal Harbi Kıdemi olması bunu göstermektedir.

⁽¹³³⁾ Mete Tuncay, "Bilineceği Bilmek" Alan Yayınevi İstanbul 1983, s. 113, 160; F. ÇOKER, "Heyeti Mahsusa'dan Geçen Bahriyeliler ve Vahdettin Yaveri Yüzbaşı Fahri Efendi"; Bahriyemizin Yakın tarihinden kesitler, Dz. E'leri Yayını Ankara 1994, S.179-185.

bu görüşmelerde Anafartalar Savaşlarını (9 - 10 Ağustos 1915) anlattığını Vasıf Paşa' dan dinlediğini belirtmektedir. Anadolu'daki bin yıllık tarihimizin sonu olan Sevr Antlaşmasının imzası (10 Ağustos 1920) ile İstanbul Hükümeti tamamıyla İngilizlerin kanatları altına sokuldu, hatta onların yardımı (?) ile 25 bin kişilik bir kuvvet kurmaya bile kalktı. Bu arada Sadrazam Damat Ferit, 24 Ağustos 1920' de bir kararname çıkartarak emekliye ayrılan subayları yeniden orduya çağırırken aynı tarihte çıkarttığı " Tasfiyeyi Rütbe-i Askeriye Kararnamesi " ile Vasıf Paşa' nın rütbesini - 9 Mart 1918' den geçerli olmak üzere - kalyon kaptanlığına (komodorluğa - Albaylığı) indirdi. İki ay sonra 7 Kasım 1920' de çıkarttığı yeni bir kararname ile hem emekli subayların orduya alınmasını hem de rütbelerin indirilmesine ilişkin 24 Ağustos' ta yayımlanmış olan kararnameleri iptal ettirdi⁽¹³⁴⁾. Bu suretle Vasıf Paşa tekrar Tümamirallik rütbesine kavuştu. Kurtuluş Savaşının kazanılması ve Lozan Antlaşması' nın imzalanması (24 Temmuz 1923) ile birlikte Türkiye Cumhuriyeti' nin uluslararası statüleri belli olmuştur. Bu statülerin içinde en önemlilerinden biriside şüphesiz Boğazlar sözleşmesidir.

D- LOZAN ANTLAŞMASI VE BOĞAZLAR KOMİSYONU BAŞKANLIĞI

Beş yüzyıl devam eden Boğazlardaki Türk Hakimiyeti' nin en tartışmalı olduğu dönem I. Dünya savaşı sonlarıdır⁽¹³⁵⁾. Mondros Mütarekesiyle birlikte dünyanın en stratejik bölgesine el koyan İtilaf devletleri, Osmanlı Hükümetine imzalattıkları Sevr Antlaşmasıyla bu uluslararası su geçidini, kurdukları Boğazlar Komisyonuna devrettiler. Bu sırada ulusun kaderini belirlemek üzere yine ulusun temsilcileri tarafından oluşturulan Büyük Millet Meclisi (BMM)

⁽¹³⁴⁾ A. SOFUOĞLU, " Kuvayi Milliye Döneminde Batı Anadolu ", Genkur yay. Ank. 1989. S. 405- 407, R. SONYEL, " Kurtuluş Savaşında İngiliz İstihbarat Servisi ", Ankara 1995. S. 107-110.

⁽¹³⁵⁾ İsmail SOYSAL, " Türkiye nin Siyasi Antlaşmaları ", I. C, Ankara 1989, s. 67 ve devamı ; Boğazlar Sözleşmesi 140-151 Cemal TUKİN, " Boğazlar Meselesi ", Ankara 1999, s. 437-449 F. Cemal ERKİN, " Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi " Ankara 1968. S. 52-62; Dışişleri Bakanlığı, " Lozan ", Ankara 1973 s. 46-58.

23 Nisan 1920' de Ankara' da toplanmış, Misak-ı Milli (Ulusal Ant) felsefesinin mücadelesini vermektedir. Bu temel prensip içinde olarak Ankara Hükümeti tarafından kabul edilmeyen Sevr Antlaşmasının 37-61 maddelerinde boğazlardan- savaş gemisi dahil- gemi ve uçak geçişleri tamamıyla serbest olduğu gibi 170 Mil veya 300km uzunluğunda ve 10.000 km² yüzölçümündeki bu su geçidinin hükümlerliği İngiltere, Fransa, İtalya ve Japonya' nın gönderecekleri yetkili kişiler den oluşan " Boğazlar Komisyonu " na bırakılmaktadır. Türkiye' nin yer almadığı bu komisyonun ayrı bir bayrağı ve bütçesi olacaktı. Gelirleri ise, geçiş yapan gemilerin zorunlu olarak verecekleri sağlık, fener ve can kurtarma (tahlisiye) vergileri ile gemilerce talep edilmesi halinde yapılacak kılavuzluk, gemi kurtarma ve römorkörcülük gibi hizmetlerden alınan ücretler olacaktı. Bunun yanında yukarıda adı geçen devletler Milletler Cemiyetinin kararları paralelinde Boğazlarda asker bulundurma ve gerekirse bu su geçidini koruma görevini üstlenmekte idiler⁽¹³⁶⁾. Kısacası Boğazlar bölgesinde ayrı bir devlet oluşturmuştu.

1- Lozan Barış Antlaşması

Türkiye' nin Ulusal Kurtuluş Savaşını kazanmasıyla birlikte imzaladığı Lozan Antlaşmasında (24 Temmuz 1923) bu hususlar tamamıyla değiştirildi. Antlaşmaya ek olarak hazırlanan " Boğazlar Rejimine Ait Sözleşme " gereğince gemi geçişleri sınıf (savaş – ticaret), tonaj esaslarının yanında savaş ve barış halleri de dikkate alınarak yeniden düzenlendi. İmzacı ülkeler (İngiltere , Fransa, İtalya ve Japonya) yine Milletler Cemiyetinin kararları paralelinde garantördürler, ancak boğazlar bölgesinde asker bulundurmaya caklardır. Türkiye' de aynı şekilde Boğazlar Bölgesine asker yerleştiremeyecektir. Boğazlar Komisyonu yine bu sözleşmenin 10 – 18 maddelerinde belirtilmişti, bu komisyon isimleri yukarıda belirtilen devletlerin gönderecekleri yetkili temsilcilerden oluşacak, komisyon başkanı Türk Hükümeti' nin görevlendireceği amiral rütbesinde bir subay olacaktı. Rusya ve Sırp-Hrvat-Sloven Devleti Sözleşmeyi onaylamadıklarından Komisyonunda yer

⁽¹³⁶⁾ C. TUKİN, a.g.e s. 19-25, A. KURUMAHMUT " Türk Boğazlarının Statüsü ", Harp Yay. İst. 1999 s. 19-25.(EK-A'da Sevr Antlaşması vardır)

⁽¹³⁷⁾ Cemil BİLSEL, " Lozan " II. C İst. 1933, s. 389, Dışişleri Bakanlığı, "Lozan ", Ankara, 1973, s. 56-60.

almamışlardır⁽¹³⁷⁾. Komisyon üyeleri ülkelerin gönderdikleri Yarbay- Albay rütbesinde Deniz Subaylarından oluşmakta, Naval Attashe (Dz. Kuvvetleri Askeri Temsilcisi) statüsünde görev yapmaktadır. Tümamiral Vasıf Paşa (yazışmalarda böyle geçmektedir) 28 Temmuz 1923 tarihinde Donanma Komutanı Tümamiral Arif Ahmet Paşa emekli edildiğinden donanmada tek amiral kalmıştı. 31 Temmuz 1923 tarihi itibarıyla Boğazlar Komisyonu Başkanlığı'na atandı, fasılasız olarak 1 Aralık 1934 tarihine kadar yani 11 yıl 4 ay görevde kaldı⁽¹³⁸⁾. Boğazlar Komisyonu için önceden aylığı bin liradan Galata bölgesinde bir han kiralanmak istendi. Ancak han (Movrando hanı) hem korumasızdı ve hem de kirası (aylık bin lira) pahalı idi. Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti Komisyona Seyri Sefain İdaresine ait (şimdiki TDİ) Tophane Kasrını tahsis etti. Binanın aylık kirasını Hariciye Vekaletinin takdirine bıraktı⁽¹³⁹⁾. Sözleşmenin ekteki 3. fıkrasında belirtildiği gibi gemiler Boğazlar'a girişlerinde bildirimde bulunacaklardı. Türkiye Cumhuriyeti' nin böyle bir istasyonu mevcut değildi. Savaş gemileri Boğazlar' da telsiz istasyonu kuruluncaya kadar haber vermeden geçebileceklerdi. Boğazlar Komisyonu Vasıf Paşa, geçiş yapan gemilerin telsiz haberleşmesi için Preveze ve / veya Aydın reis gambotunu, Çanakkale Boğazı çıkışındaki Morto Koyuna gönderdi (Preveze veya Aydın reis Seddülbahir' deki Telsiz istasyonu tamamlanuncaya - 1925 yılı sonuna- kadar bölgede kaldı). İstanbul girişindeki Telli Tabya ise, süratle Telsiz İstasyonu haline getirilerek Boğazlar Komisyonunun emrine verildi⁽¹⁴⁰⁾.

Sözleşmeye göre (Md. 14), Komisyon Savaş gemileri ve uçakların (Askeri Uçakların boğazlardan geçişi Montreux Sözleşmesi – 1936 ile yasak-

⁽¹³⁸⁾ Vasıf Paşa' dan bir yıl kıdemli, onunla aynı tarihte amiral olan ve I. Dünya Savaşında Donanma II. Komutanı, Mondros Mütarekesinden sonra Donanma komutanı olan Arif Paşa 28 Temmuz 1923'te emekli olmasıyla Vasıf Paşa Cumhuriyet dönemine geçen tek amiral olmuştur. F. ÇOKER, a.g.e, s. II-41;1918'de yayınlanan 22 numaralı Bahriye Salnamesine göre Osmanlı Bahriye Nezaretinde iki amiral vardır. 1 Numarada Arif, 2 Numarada Vasıf Paşa' dır.(sayfa 9-10)

⁽¹³⁹⁾ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA) 25 Ocak 1341 (1925) tarihli 1463 sayılı kararname.

⁽¹⁴⁰⁾ Deniz Kuvvetleri Lalahan Arşivi Bahriye Dairesi Dosyası (1923-1924 yılları) Aynı tarihlerde donanmanın Ok Meydanında mükemmel bir telsiz istasyonu vardı, ancak bu istasyon komisyona verilmedi.

lanmıştır) boğazlardan geçişine ilişkin hükümlerin gereği gibi uygulanmasını kontrol edecek - yani zararsız geçiş yapmalarını sağlayacak- ticaret gemilerinin geçişlerinde sağlık kontrolü (pratika) yapılması, talep halinde diğer hizmetlerin (kılavuzluk, römorkör,..) yapılmasını takip ve kontrol edecektir. Boğazlar Komisyonu, geçiş yapan askeri ve ticari gemilere ait bilgiler toplama, özellikle askeri gemileri ve uçakları Karadeniz' de sahilgar ülkelerin güvenliği yönünden değerlendirmek ve kontrol etmek olan görevini Milletler Cemiyetinin himayesinde olarak yaparken (Md. 15) Türkiye' nin Hükümlerlik haklarını zedelememiştir. Bir başka deyişle deniz trafiğinin zararsız ve güvenli biçimde yapılmasını Milletler Cemiyeti adına kontrol etmiştir⁽¹⁴¹⁾.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Boğazlarda askeri kuvvet bulundurmamasından doğan zafiyeti gidermek üzere, İzmit Körfezinde “ Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Kumandanlığı ” teşkil etmişti. Bu suretle boğazlardan geçiş yapacak gemilerle ilgili güvenlik tedbirleri İzmit Körfezi' nde alınacaktı. Gölcük' te Tersane kurulması, Cumhuriyet Donanmasının Gölcük' te konuşlanması ve gelişmesi bu tarihten itibaren başladı. Bu bağlamda olarak Çatalca kıyıları ile İzmit Körfezi Askeri yasak saha ilan edildi.

Boğazlar Komisyonu' nun göreve başladığı ilk yıllar ülkemizin Osmanlı' dan kalma imtiyazlardan kurtulma gayretleri ile çabaladığı yıllardır. Kıyı denizciliğimizle ilgili tüm hizmetlerin (kılavuzluk, fenerler, römorkör-cülük...) yabancıların elinde olduğu bu dönemde, Türk denizciliği önce yapılanmak için gayretler harcamıştır. Bu yapılanma programına Vasıf Paşa' da uymuştu. Boğazlar Komisyonu Milletler Cemiyetine bağlı bir birim olarak görev yaparken, Hariciye Vekaleti' nin kuruluşunda bulunmuştu. (Komisyonun faaliyetlerine ilişkin belgeler bu vekaletin arşivinde olması gerekmektedir. Ancak yaptığımız taleplerde bu belgelere ulaşamadık.) Sözleşme gereği (Md.13) her ülke kendi personelinin masraflarını karşılayacak, ek harcamalar Milletler Cemiyeti' nin koordinesinde üye ülkelere

⁽¹⁴¹⁾ İstanbul Sanayi ve Ticaret Odası'nın üç ayda çıkan dergileri 1923-1926 yılları (dergiler anılan kurumun kütüphanesinde, her sayıya Boğazlarla ilgili bilgiler mevcuttur)

bölüşdürülecektir. Hariciye Vekaleti Komisyonu' nun Başkan ve Türk Memurlarının maaş ve ödeneklerini çeşitli tarihlerde kabul ettiği " İcra Vekilleri Heyeti Karamameleri " ile karşılamıştır.

16 Eylül 1923 günü çıkan 2780 sayılı kararname ile Komisyon Başkanına 120, Refakat Zabıtine 50 ve Komisyon Katibine 30 lira aylık ek ücret tahsis edilmiş ve bu para Milli Müdafaa Vekaletinin 1340 (1924) yılı bütçesine konulması kabul edilmiştir⁽¹⁴²⁾. Bu tarihten sonrada çeşitli tarihlerde yayınlanan kararnamelerle Boğazlar Komisyonu personelinin ücretlerine ilişkin yeni düzenlemeler yapılmıştır⁽¹⁴³⁾. Aynı şekilde komisyonun görev yaptığı ve Seyri Sefain İdaresine ait olan Tophane Kasrı' nın kira bedeli ile binanın diğer masrafları yine Hariciye Vekaleti tarafından karşılanmıştır⁽¹⁴⁴⁾. Komisyonun denizcilikle ilgili giderleri Milli Müdafaa Vekaleti (Bahriye Dairesi), Bahriye Vekaleti (1925-1927 yıllarında) ve 1927' den sonra Bahriye (Deniz) Müsteşarlığı tarafından karşılanmıştır. Bu kurumlar komisyon' a denizcilikle ilgili araç, gereç hatta para yardımları yapmışlardır⁽¹⁴⁵⁾. Yaptığımız araştırmada Boğazlar Komisyonu' nun bütçesi Milli Müdafaa Vekaleti veya Bahriye Vekaleti bütçesi içinde yer almıştır. Bazen Komisyon' da görev alan memurlar için bile ödenek yine Bahriye Bütçesinden karşılanmıştır⁽¹⁴⁶⁾.

Öte yandan Cumhuriyet Döneminde (1340) 1924 yılında Bahriye Dairesi, (1342) 1926 yılında Bahriye Vekaleti tarafından Bahriye Salnamesi

⁽¹⁴²⁾ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA) Kutu 07, Dos.34, Ev.30

⁽¹⁴³⁾ BCA (Hariciye Vekaletinin komisyon üyeleri ile ilgili ödenek kararnameleri)

7 Aralık 1924 Tarih ve 1213 sayılı Kararname Kutu 10, Dos.39, Ev.20

4 " 1927 " 5915 sayılı kararname kutu 26 Dos.67.Ev. 4.

23 Eylül 1928 " 7120 sayılı kararname kutu 30 Dos 56 Ev. 14.

25 Tem. 1929 " 8233 sayılı kararname Kutu 4, Dos.39 Ev. 20.

⁽¹⁴⁴⁾ 10 Haziran 1925 Tarih ve 2070 sayılı kararname kutu 14, Dos37, Ev.2

⁽¹⁴⁵⁾ Dz. Kuv. Lal. Arş. Def. 635 s.4-5

Def. 635 s.88-90

Def. 216 s. 646-648.

⁽¹⁴⁶⁾ 1927'de kabul olunan 997 sayılı Bütçe Komisyonu Bahriye Vekaleti Bölüm. 1932 yılında Yayınlanan 2031 sayılı Muvazeneyi Umumiye kanunu. 24. Fasil MMV Bütçesi III. Kısım Boğazlar Komisyonu Bütçesi.

yayınlanmıştır. Osmanlı Döneminden beri devam eden bu yayın, bir anlamda Deniz Kuvvetlerinin kıdem sıra kitabıdır. Vasıf Paşa her iki salnamede Mirliva (Tümamiral) ve Boğazlar Komisyonu Başkanı olarak gösterilmektedir⁽¹⁴⁷⁾. Dolayısı ile görev her ne kadar Hariciye Vekaletine ait ise de kadro ve bir kısım bütçe MMV' ne aittir. Vasıf Paşa Boğazlar Komisyonu Başkanı sıfatıyla Cumhuriyet Donanmasının protokolünde yer almıştır. 1926 yılında Hollanda' ya sipariş edilen ve iki yıl sonra tamamlanan I. ve II. İNÖNÜ denizaltılarının " Bayrak Değiştirme " (devir - teslim) törenleri 9 Haziran 1928 Pazar günü Dolmabahçe Sarayı önünde yapılmıştır. Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Paşa' nın saraydan izlediği ve donanmanın da katıldığı bu törenlere Kolordu Komutanı Şükrü Nail Paşa Vali Mithat Bey gibi şehrin ileri gelen erkanının yanında Vasıf Paşa' da törende bulunmuştur⁽¹⁴⁸⁾.

2- Boğazlar Komisyonunun Faaliyetleri

Vasıf Paşa, Komisyon Başkanı olarak Askeri ve Ticaret Gemilerinin zararsız geçişlerine ilişkin görevlerini tam bir tarafsızlıkla yapmış, Karadeniz' deki sahildar (kıyıdaş) ülkelerin (Rusya, Romanya, Bulgaristan) güvenliklerinin korunmasına özel önem vermiştir. Her yıl Mart ayında yayınlanan raporlar - ki önce Milletler Cemiyetince yayınlanmaktadır - geçiş yapan gemiler bildirilmiştir. Bir örnek olmak üzere bazı yıllara ait gemi geçişleri ve toplam tonajları aşağıda verilmektedir⁽¹⁴⁹⁾.

Yıllar	Toplam Gemi Geçişi	Toplam Tonaaj
1927	4121	10.500.000 Ton
1928	4746	11.800.000 Ton
1930	5961	16.400.000 Ton
1932	8317	18.900.000 Ton

⁽¹⁴⁷⁾ 23 ve 24 sayılı Bahriye Salnamesi Bahriye Mat. İst.1340 (1924), 1342(1926) s. 7-8

⁽¹⁴⁸⁾ R, METEL s.36-37; 10 Haziran 1928 tarihli Cumhuriyet.

⁽¹⁴⁹⁾ Cumhuriyet 17 Mart 1928

Cumhuriyet 24 Ocak 1929

Cumhuriyet 21 Nisan 1929 (Bulgaristan, Rusya, Roma Ds. K' lerine ait bilgiler)

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odasının Ocak 1933 ayına ait dergisi s.8.

Vasıf Paşa'nın görevini yürütmesindeki tarafsız tutumu en fazla Rusya'yı memnun etmişti. Oysa Rusya Boğazlar Sözleşmesini imzalamamış, dolayısı ile komisyonda görev almamıştı. Rusya, geçen zaman içinde sözleşmenin uygulanış biçiminden duyduğu güven ve memnuniyeti Türkiye ile olan ilişkilerine de yansıtmıştı. 17 Aralık 1925 yılında imzalanan Dostluk Antlaşması ile bunu takiben 11 Mart 1927' de imzalanan Ticaret ve Seyriseferin sözleşmesi, 22 Temmuz 1931' de yürürlüğe giren Bahri Protokol, Rusya'nın Boğazlar Komisyonunun tutumundan memnuniyetini göstermektedir. 1925 tarihli Antlaşma uzatılması sırasında (17 Aralık 1929) Rus Büyükelçisi KARAHAN " İki Memleketin ayrı ayrı yaşaması başlı başına bir kuvvettir, fakat bu iki kuvvetin birleşmesi on kuvvete eşittir " diyecek kadar Türkiye' ye yaklaşmıştı⁽¹⁵⁰⁾. Ruslar bu iyi niyetlerinin göstergesi olarak, Sinop Baskınında (30 Kasım 1853) Osmanlı Donanmasını yakan Amiral Nahimov' un heykelini Sivastapol' dan (29 Ekim 1928) kaldırmışlardır⁽¹⁵¹⁾. Bilindiği gibi Karadeniz'e geçiş yapan yabancı ülke savaş gemilerinin toplam tonajı, Karadeniz'de kıyısı bulunan devletlerden en büyük donanmaya sahip devletin donanmasından büyük olmayacaktır.

(EK-2a) Vasıf Paşa 1931 yılında Rus donanmasının toplam tonajını düşürmek üzere bazı tedbirler almıştı. Yaptırdığı tespite göre, 1917 Ekim ihtilalinde ülkeyi terk edip Fransızların Bizerte Limanında bulunan Çarlık dönemine ait Vrangeli filosunu Rus deniz kuvvetleri mevcudundan düşürmüştü⁽¹⁵²⁾. Karadeniz' de savaş gemisi miktarı azaldığından, Boğazlar' dan kuzeye çıkan savaş gemisi tonajı da azalıyordu. Bu suretle Rusya'nın Karadeniz' deki güvenliğini sağlamasına yardımcı olunuyordu. Bunun semeresi yakın zamanda alınacak, Rusya Türkiye' ye daha fazla yaklaşacaktır. Nitekim Dışişleri Vekili Dr. Tevfik Rüştü ARAS' ın Milletler Cemiyetinde silahsızlanma / silahların sınırlandırılması konferansında (20 Mayıs 1933 Cenevre) Boğazlar ve Trakya bölgesinin askersizleşme statüsüne son verilmesine ilişkin taleplerine Rusya'nın önemli destekleri olmuştur⁽¹⁵³⁾.

⁽¹⁵⁰⁾ Ayın Tarihi, sayı 70. Ocak 1930 s. 5243.

⁽¹⁵¹⁾ Cumhuriyet 2 Kasım 1929.

⁽¹⁵²⁾ Cumhuriyet 19 Mart 1931 (konu birazda o dönemdeki "Deniz Silahlarının Sınırlandırılması" konferansı ile de bağlantılıdır.)

⁽¹⁵³⁾ Cumhuriyet 26 Mart 1933

Cumhuriyet 25 Mayıs 1933; İ. SOYSAL, s. 396

Boğazlar ve Trakya bölgesinin askersizleştirilmesi nedeniyle Türkiye Cumhuriyeti boğazın iki tarafını (Çatalca-İzmit) " Yasak Saha " ilan etmişti. Askeri ve ticaret gemilerini bu bölgelere - sınırlı biçimde - almakta idi. Bu durum yabancı ülkelerin denizcilik kuruluşlarında eleştiri konusu oluyor, sık sık şikayetler yapıyordu. Vasıf Paşa bu eleştirileri ülke menfaati yönünde değerlendirerek Türkiye' nin güvenliği için bu bölgelerin askerileştirilmesinin gereğini ortaya koymuştu. Bir başka deyişle, Vasıf Paşa Atatürk' ün Direktifleri ile Boğazlar komisyonu görevlerinin Türkiye' ye terk edilmesi, yönünde bir politika izleyerek - bir anlamda - Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin (20 Temmuz 1936) hazırlığını yapmıştır.

Royter Ajansı (İng) 4 Nisan 1929' da yayınlanan Boğazlar Komisyonunun yıllık raporunu iki noktada eleştirmekte idi⁽¹⁵⁴⁾. Gemilerin sağlık kontrollerinin (Pratika) daha çabuk yapılması, İzmit Körfezi ve Çatalca kıyılarındaki yasak sahaların kaldırılması. Vasıf Paşa 10 Nisan 1929' da yaptığı Basın Toplantısında, gemilere yapılan sağlık kontrolünün Türkiye Cumhuriyeti' nin görevlendirdiği memurlar tarafından yapıldığını, bu işlemin gemilere gidilmeden yapılamayacağını, bu takdirde gemilerin boğazlara giriş yapmış sayılamayacağını belirtmişti. Boğazlarda yapılan sağlık kontrolünün seyir sırasında ve gemilere gidilerek yapılmasından dolayı yapılan eleştiriler 1930 ve takip eden yıllarda - hatta bu gün (2004 yılı) bile - yapılmıştır / yapılmaktadır. Vasıf Paşa bu ifadesi ile Boğazların Türk topraklarına ait ve zararsız geçiş yapılabilen bir su geçidi olduğunu savunmaktadır. R. Ajansı'nın ikinci eleştirisi olan Yasak Bölge konusu için; İzmit ve Çatalca' daki yasak sahaların kötü niyet olmadıkça ticaret gemilerine açık olduğunu, boğazların askersizliğinden anılan yerlere savaş gemilerinin izinle girdiklerini, Türk Hükümeti'nin buralardaki gemileri kontrol etmesinin kendi güvenliği yanında geçiş yapan gemilerin de yararına olduğunu belirtir. Bu suretle Vasıf Paşa bölgenin askersizleştirilmesi' nin yarar sağlamadığını, gereksiz zaman ve gayret sarfına neden olduğunu anlatmak istemekte idi⁽¹⁵⁵⁾.

Osmanlı döneminde İstanbul Boğazı yaklaşma sularında sabit fener kullanılmamıştı. Bu görev Seyyar (mobil) olarak " Fener Gemisi " tarafından

⁽¹⁵⁴⁾ Cumhuriyet 10 Nisan 1929

⁽¹⁵⁵⁾ Cumhuriyet 11 Nisan 1929 .

yerine getiriliyordu ve fener gemisi Fransız bandıralı idi. Fener gemisi görevi Kabotaj Kanunundan (1926) sonra Türk Bayraklı gemiler tarafından yerine getirilmiştir. Zaman zaman fener gemileri onarıma alınıyor yerine başkası gönderiliyordu. 1929 yılında, İstanbul Boğazının Fener gemisi onarıma alınmış, yerine Türk bandıralı Şafak gemisi görevlendirilmişti⁽¹⁵⁶⁾. Vasıf Paşa' nın da gayretleri ile bu mevkiye (20 mil görüş mesafeli) 1932 yılında sabit fener konulacak, bu suretle Boğazlar Komisyonu' nun çalışmalarında Türkiye'nin ülkelerle olan politik durumu da etkili olmuştur. Örneğin Yunanistan' la 30 Ocak 1923 tarihinde Lozan'da imzalanan ve iki ülke arasında büyük göçlere sebep olan " Mübadil Antlaşması " 1930 yılına kadar sağlıklı biçimde işlememiştir. Başbakan Venezilos' un 27 Ekim - 3 Kasım 1930 tarihlerindeki Ankara ziyaretinde bu konu çözülmüş, 22 Aralık 1930' da imzalanan Türk- Yunan Dostluk, Tarafsızlık ve Hakem Antlaşması ile Türk- Yunan deniz kuvvetlerinin sınırlandırılması Antlaşması ile iki ülke yakınlaşmıştır⁽¹⁵⁷⁾. Yunanistan, Türkiye ile yaşanan bu anlaşmazlık süreleri (1923 - 1930 yıllarında) içinde, Cemiyeti Akvam (Milletler Cemiyeti) nezdinde Boğazlar komisyonunu eleştirmek yolunu tutmuştur.

Yunan Gemi Acenteleri 26 Ekim 1929' da Hariciye Vekaletine gönderdiği raporda Yunan gemilerine boğaz geçişlerinde güçlük çıkardığını iddia ediyorlardı. Hariciye Vekaleti' nin talebi üzerine toplanan Boğazlar Komisyonu, aynı zamanda komisyonda Yunanistan üyesi olan Dz. Yarbay M. Halkiropulos' u dinleyerek yapılan şikayetleri değerlendirmişti. Yunanlı üye gemilerin Boğaz geçişi sırasında sağlık kontrolü için bekletildiklerini, römorkör ve kılavuzluk ücretlerinin pahalı olduğunu ve acentelerin buna benzer şikayetlerini tekrarlamıştı. Bu tarihlerde Kılavuzluk Seyri Sefain idaresinde, römorkörcülük İngiliz şirketinin imtiyazında idi. Her ikisi de geçiş yapan gemiler için mecburi değildi. Ücretleri her ne kadar Belediye tarafından belirleniyor ise de yine de kurumlar bağımsızdı. Komisyonunda ken-

⁽¹⁵⁶⁾ Cumhuriyet 07 Ekim 1930
Cumhuriyet 17 Aralık 1932

⁽¹⁵⁷⁾ Türk-Yunan Mübadelesi için bkz. Kemal ARI " Büyük Mübadele ", 2b. Tarih Vakfı Yay.İst. 2000 Venezilos'un Türkiye ziyaretinde pek çok sorun çözüldükten başka yukarıda belirtilen antlaşmada imzalanır.(27-04 Kasım 1930 tarihli Cumhuriyet Gazeteleri. 22 Aralık 1930 tarih 1033 sayılı kararname Başbakanlık Arşivi, Kutu 15. Dos.80 Ev.14.

disine bu hususlar anlatılmış, gerekli cevaplar verilmişti. Vasıf Paşa bununla kalmamış, Ankara' ya giderek Hariciye Vekaletine konu ile ilgili açıklamalar yapmıştı. Ayrıca 20 Kasım 1929 günü komisyonu tekrar toplayarak Yunan vapurlarına güçlük çıkartılmadığı şeklinde karar aldırarak, bu kararını Cemiyeti Akvama bildirirken, gazetelere beyan etmişti. Vasıf Paşa Yunan Acentelerinin şikayetlerini genelleştirmiş ve boğazlardan yapılan ticaret gemi geçişlerinin kolaylaşması için ilgililer nezdinde girişimlerde bulunmuştur. Ve bunu da 25 Mart 1930 günü yaptığı " Basın Toplantısında " açıklamıştır⁽¹⁵⁸⁾.

1930'lu yıllar Mussolini İtalya' sının silahlandığı ve Akdeniz' de varlık olmak gayretleri içinde olduğu dönemdir. İtalyan donanmasına ait deniz / hava uçakları Karadeniz üzerinde eğitim uçuşu yapıyorlardı. Sözleşmenin (EK-3c) tanıdığı haktan yararlanan İtalyanlar' ın bu hareketi Rusları rahatsız ediyordu. İtalyanlara ait Deniz / Hava Uçaklarının 12 Haziran 1930' da Karadeniz' de uçuş yapmaları Rusya' nın Cemiyeti Akvam nezdinde şikayetine neden olmuştur. Nitekim Rusya' nın 8 Temmuz 1930' da bu konuda yaptığı şikayet, Cemiyeti Akvam Genel Sekreterliğince Boğazlar Komisyonuna bildirilmişti⁽¹⁵⁹⁾. Siyasi bir eleştiri konusu yapılan bu olayı Vasıf Paşa basın toplantısı ile açıklar. Bu açıklamaya göre İtalyanlara ait 34 Deniz / Hava uçağı' nın, ancak 21' inin Karadeniz' e uçuş yapabilecek durumda olduğu, Rusya' nın da zaten bu kadar uçağının olduğu belirtilmekte idi. Ancak buna rağmen bu geçişi onaylamadıklarını ve meselenin Cemiyeti Akvam (Milletler Cemiyeti)' a bildirildiğini ifade etmiştir⁽¹⁶⁰⁾. Bu olaydan sonra İtalyan uçakları Karadeniz' de görünmemiştir.

⁽¹⁵⁸⁾ Cumhuriyet 3 Kasım 1929
Cumhuriyet 4 Kasım 1929
Cumhuriyet 21 Kasım 1929
Cumhuriyet 26 Mart 1930
⁽¹⁵⁹⁾ Cumhuriyet 10 Temmuz 1929
Cumhuriyet 13 Şubat 1930

⁽¹⁶⁰⁾ Cumhuriyet 26 Mart 1930 İtalya bu tarihten itibaren saldırgan tavrını giderek netleştirecek hatta 20 Temmuz 1936' da imzalanan Montreux Sözleşmesini de imzalamayacaktır. Boğazlar Komisyonu raporları Cemiyeti Akvama verildikten ertesi günü İstanbul Ticaret Odasına da verilmiştir. Raporların özeti odanın aylık dergilerinde (her yıl Mart veya Nisan) mevcuttur.

3- Vasıf Paşa' nın Boğazları Millileştirme Gayretleri

Vasıf Paşa' nın Komisyon Başkanı olduğu dönemde fenerler kurtarmacılık, kılavuzculuk, can kurtarma gibi Osmanlı İmparatorluğunun Kırım savaşı (1854) sonra yabancı uyruklulara verdiği bu imtiyazlar Cumhuriyet Hükümeti tarafından - geçen zaman içinde - satın alınarak millileştirilmiştir. Can kurtarma (tahlisiye) gemi kurtarma, römorkörcülük, kılavuzluk ve limancılık (İstanbul Limanı) gibi Denizciliğin temel dayanağı olan ancak yabancıların elinde olan bu kurumlardan kurtulmak için 1925 yılında yayınlanan 618 sayılı Limanlar Kanunu ile limanlarda buna benzer birimler kurulmuş ve alt yapı hazırlanmıştı. Özellikle 1 Temmuz 1926 yani Kabotaj Kanununun kabulünden itibaren bu yabancı kuruluşlar zaman içinde millileştirilmiştir. Bilindiği gibi kanun denizlerimizde yapılacak ticaret için Türk sermayesi ve Türk çalışanı olma zorunluluklarını getiriyordu⁽¹⁶¹⁾. Türk denizciliğinin 1926' dan sonraki yapılanmasında Kabotaj kanununun büyük yararı olacak, denizlerimizdeki yabancı kuruluşlar - zaman içinde - Türk sermayesi ve Türk çalışanlarının oluşturduğu kurumlarına yerlerini bırakacaklardır. Kurtarma gemilerini ilk disipline eden düzenleme 7 Kasım 1925 günü yayınlanan 2729 sayılı kararname olmuştu⁽¹⁶²⁾. “ Türkiye Sularında Seyri Sefer Eden Ticaret Gemilerinin Güvenli Seyirlerine Ait Nizamname ” adıyla bilinen bu düzenleme ile kurtarma ve yardım hizmetlerinde haberleşme, rotalar ve otoriteler (limanlar) belirlenmekte idi. Bu suretle kurtarma gemileri 6 ay önce 14 Nisan 1925' te yayınlanan 618 sayılı limanlar kanununun kapsamına - liman başkanlarının kontrolüne - giriyorlardı.

14 Nisan 1925 günü kabul edilen 617 sayılı kanunla Ticaret Vekaletine bağlı “ Tahlisiye İdaresi ” kuruldu. Bu bağlamda olarak bir yıl sonra, gemi kurtarmacılığı işlevleri için 9 Nisan 1926' da İstanbul Ticareti Bahriye Müdürlüğü' nün bünyesinde olarak “ Gemi Kurtarma Müdürlüğü ” teşkil olundu⁽¹⁶³⁾. Ancak ne tahlisiye idaresinin ne de gemi kurtarma müdürlüğü' nün gemi; araç ve gereçleri yoktu. Bu tarihlerde yabancı bandıralı (Bayraklı) römorkör, gemi hatta kaptanlar ve gemi adamları, gemi kurtarmacılığı işlev-

leri için boğazlar bölgesinde çalışmaktaydılar. Bunlardan en belirginleri Salıpazarı ile Kabataş önlerinde bulunmakta olan, Danimarka bandıralı Sanbel Parados ile İsveç bandıralı Belos adlı kurtarma gemileri idi. Kurtarmacılık hizmetleri ise İngiliz Klickers Werker Company adlı Şirket tarafından yürütülmekteydi. Bu kuruluş Kabotaj kanunu nedeniyle Türk sularından ayrılarak Midilli Adasına gitmişlerdi. Boğazlarda meydana gelen kaza ve / veya benzeri durumlarda ve talep halinde geliyorlardı. 1.000 tonluk Sambel Parados Kurtarma gemisi (Sanbel Kardeşler geminin sahibidirler ve gemide kaptanlık yapmaktadırlar) ile yine 1.000 tonluk Belos gemisi Boğazlar' a ilaveten Boğaz yaklaşma sularında da kurtarmacılık yapmaktaydı. Yine bir İngiliz kuruluşu olan Ocean Salvage and Towage (Açık Denizde Kurtarma ve Çekme) şirketi Boğazlar, Marmara Denizi ve hatta Boğazların Karadeniz ve Ege Denizindeki yaklaşma sularında kurtarmacılık hizmetleri yapıyorlardı⁽¹⁶⁴⁾. Filosunda bulunan La Nina La Valetta, Cleopatra ve Ceasseur adlı gemileri ile faaliyet gösteriyordu.

Boğazlar' da ihtiyaç duyulan römorkörcülük ve kurtarmacılık işlevlerinin millileştirilmesinde Türk Armatörleri' nin de gayretleri olmuştur. İzmir İktisat Kongresi' nin de mimarlarından olan ve Türk Vapurlar Birliği Başkanı Sudi Bey' in gayretleri ve dönemin armatörlerinden Sadık, Nuri, Halil Beylerin kattıkları sermaye ile 9 Mayıs 1926 günü yayınlanan 3537 sayılı kararname ile Merkezi İstanbul olmak üzere “ İmdat Türk Tahlisiye ve Gemi Kurtarma A.Ş. ” kuruldu⁽¹⁶⁵⁾. Cumhuriyet döneminde kurulan ilk Milli Kurtarmacılık Şirketi “ İmdat ” şirkettir. Ancak Şirket güçsüzdü, bölgedeki talepleri karşılayamıyordu. Bu nedenle bir taraftan Midilli' de bulunan Danimarka ve İsveç uyruklu kurtarmacıların Çanakkale' de çalışmalarına, diğer taraftan İstanbul' da bulunan öbür yabancı kurtarmacılık kuruluşlarının gayretlerine ihtiyaç vardı. 5 Aralık 1928' de yayınlanan 7465 sayılı kararname ile yabancı uyruklu kurtarma kuruluşlarının - Kabotaj Kanununa uygun olarak - Türk kaptan ve Türk tayfa alımı mecburiyeti getirilmişti. Bu suretle yabancı kuruluşların manevra alanları daraltılarak Türk sermayesi korunmuş oluyordu⁽¹⁶⁶⁾.

⁽¹⁶¹⁾ 11 Nisan 1926 Tarih ve 815 sayılı kanun.

⁽¹⁶²⁾ Düstur III, Tertip 7. C. s.72; BCA Kutu 16 Dos 70 Ev.4.

⁽¹⁶³⁾ Düstur 3. Tertip 5 Cilt s. 310.

⁽¹⁶⁴⁾ Eser TUTEL, “ Gemiler, silvariler iskeleler ”, İletişim yayını İst. 1998, s. 311-313; Türkiye Denizcilik işletmeleri Arşivi, tüm kurtarma- tahlisiye Dosyası, 20 Nisan 1930 tarihli Cumhuriyet.

⁽¹⁶⁵⁾ BCA Kutu 19 Dos. 29 Ev. 16.

⁽¹⁶⁶⁾ BCA Kutu 1 Dos. 06 Ev. 16.

Öte yandan Boğazlar Komisyonu Başkanı Vasıf Paşa 1927 yılından itibaren verdiği raporda Tahlisiye (Can Kurtarma) ve gemi kurtarma hizmetlerinin boğazların kıyılarının ait olduğu devlet tarafından yapılmasının gereğini anlatmaya başlamıştı. Vasıf Paşa Milletler Cemiyetine verdiği raporda bu hususla ilgili gerekçesini şöyle açıklıyordu. Boğazlar uluslararası statüye sahip olmakla beraber gemilerin mal ve can emniyeti kıyı devletinin sorumluluğundadır. Bu sorumluluk yabancı uyruklu gemi kuruluşlarına bırakılmamalı veya paylaşılmamalıdır⁽¹⁶⁷⁾.

Limanlar Kanunu' nun 8. Maddesi ile 9 Ağustos 1925 tarihinde kurulan İstanbul Liman İnhisarı TAŞ. Geçen zaman içinde güçlenmiş ve İstanbul Limanı' nda; Tahlisiye, Gemi kurtarma, Römorkörcülük, kömür ve su dağıtma işlemlerini yürütür olmuştur. 1930 yılına gelindiğinde Boğazlar' ın sorumluluğuna hazır. 22-05-1930 tarihinde yayınlanan 9433 sayılı kararname ile İstanbul Liman İnhisarı Umum Müdürü A. Hamdi (DENİZMEN) tarafından imdat Tahlisiye ve gemi kurtarma şirketi satın alındı⁽¹⁶⁸⁾. Şirketin güçlenmesi için yasal düzenlemelerde yapıldı. 3 Eylül 1930'da çıkartılan 9883 sayılı kararname ile - Kabotaj kanunu emsal gösterilerek - Türkiye kara sularında gemi kurtarma işlevlerinde yabancıların çalışması yasak edildi⁽¹⁶⁹⁾. A. Hamdi Bey; 1931 yılı başlarında (7 Şubat 1931 tarihli 10644 sayılı ve 11 Mart 1931 tarihli 10751 sayılı karamamelerle) satın alınan bu tahlisiye ve kurtarmacılık şirketinin % 45 hissesini Seyri Sefain İdaresine devredilmesini sağladı⁽¹⁷⁰⁾. Bu suretle gemi kurtarma işlevleri - bir devlet kuruluşu olan - Seyri Sefain İdaresinin yani Türkiye Cumhuriyeti'nin kontrolüne geçmiş oluyordu.

⁽¹⁶⁷⁾ Cumhuriyet 17 Mart 1928 (müteakip yıllarda da aynı konular vardır.)

⁽¹⁶⁸⁾ BCA Kutu 11 Dos 25 Ev. 20 (Aynı kararname ile kuruluşun yabancı gemi veya gemiadamı - Kaptan / tayfa ile koordine yapma yetkisi verilmektedir.) Aynı zamanda İstanbul Milletvekili olan A. Hamdi Bey'in soyadı bazı kitaplarda BAŞER olarak geçmektedir. Bu dönemde Başer soyadlı İstanbul Milletvekili de yoktur. Ayrıca A. Hamdi Bey 1926 yılı Bahriye Salnamesinde de Dz. Alb. Olarak belirtilmektedir.

⁽¹⁶⁹⁾ BCA Kutu 13 Dos. 58 Ev. 8.

⁽¹⁷⁰⁾ BCA Kutu 07 Dos. 10 Ev. 9
Kutu 18 Dos. 15 Ev. 17

Esasen 1929' dan itibaren bütün dünyayı içine alan " Ekonomik Buhran " Türkiye Cumhuriyetinde " Devletçilik " ilkesinin güçlenmesine yol açmıştı. Öte yandan ülkede çalışan yabancı kuruluşlarda - eskisi gibi - karlı işler yapamıyorlardı. Yabancı kıyı denizcilik kuruluşlarının satın alınmasında bu Ekonomik Buhranın büyük yararı olmuştur⁽¹⁷¹⁾. Atatürk Türkiye' si bu fırsatı değerlendirmesini bilmiş ve denizlerini millileştirmiştir.

İmdat Tahlisiye Şirketi' nin İstanbul Liman İnhisarı' nın kontrolündeki faaliyeti iki yıl sürdü. Şirket giderek güçleniyor, Boğazlar Bölgesi' nde etkili hizmetler veriyordu. Şirketin reorganize edilmesine yeni bağımsız bir kuruluş haline getirilmesine gerek duyuldu. 18 Mayıs 1932'de kabul olunan 12884 sayılı kararname ile Gemi kurtarma ve Tahlisiye Şirketi kuruldu. Bu şirketin % 70 hissesi Seyri Sefain İdaresinin yani devletin, diğerleri özel şirket ve şahıslara, Kalkavanzade Denizcilik Şirketi ile Vasıf Paşa ve Ahmet Hamdi Bey'e aitti. 30 Temmuz 1932 tarihinde çıkartılan 2070 sayılı yasa ile " Türk Gemi Kurtarma Limited Şirketi " kuruldu. Şirket 1 Temmuz 1926 tarihinden itibaren Bağımsız bir kurum olan " Tahlisiye (Can Kurtarma) İdaresi " ile İstanbul Liman İnhisarı tarafından 1931' de satın alınan " İmdat Kurtarmacılık A.Ş " yi de bünyesine kattı. Vasıf Paşa Boğazlar Komisyonu Başkanı olarak, böyle bir yapılanmanın gerek geçiş yapan gemilerin güvenliği yönünden ve gerekse Türk Hükümeti' nin zorunluluklarını yerine getirmesi yönünden ne derecc önemli ve gerekli olduğunu Türk Hükümeti ve Milletler Cemiyeti' ne bir raporla bildirmişti.

Türk Gemi Kurtarma Limited Şirketi Genel Müdürlüğü' ne Amiral Vasıf (TEMEL), yardımcılığına A. Hamdi (DENİZMEN) getirilmişti. Tamamıyla Atatürk' ün direktifleri ile yerine getirilen bu uygulama ile uluslararası statüde faaliyet gösteren Boğazlar Komisyonu'nun başkan, Boğazlardaki Tahlisiye ve Kurtarmacılık yönünden Türkiye Cumhuriyeti' ne ait bir kurumun basına getirilmiş oluyordu. Bu da Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Paşa' nın ayrı bir dehası idi. Vasıf Paşa 1932 ve 1933 yıllarına ait Boğazlarla ilgili raporlarında kurtarmacılık faaliyetlerindeki başarıyı övgülerle anlatıyordu. Oysa kurtarmacılık Türkiye Cumhuriyeti' nin kontrolünde ve kendisinin başkanlığını yaptığı kurum tarafından yapıyordu.

⁽¹⁷¹⁾ " Cumhuriyet Dönemi Türk Ekonomisi " Akbank Yay. İst. 1980 s.267-278.

Türk Gemi Kurtarma Limited Şirketi İngilizlere ait Ocean Salvage and Towage firmasının 4 gemisini 25.000 Türk lirasına satın aldı. Kalkavanların elindeki adalet gemisini de 100.000 liraya satın alan şirket Seyri Sefain İdaresinden geçen Alemdar Kurtarma gemisi ile 6 gemilik bir filoya ulaşmıştı⁽¹⁷²⁾.

Gemi kurtarma şirketinin ilk işi İngiliz firmasından aldığı gemilerin adlarını değiştirmek olmuştu. Şirketin elindeki gemiler, yeni isimleri ve tonajları ile aşağıda verilmiştir⁽¹⁷³⁾.

Adı	Yeni Adı	GRT
La Nina	Hora	573
La Valetta	Akbaş	342
Cleopatra	Kilyos	323
Cessaur	Saros	315
Alemdar	Alemdar	362
Adalet	Adalet	1216

Türk gemi Kurtarma Şirketinin sermayesi 500.000 lira olup 50 liralık 10.000 hisse halinde satılmıştı. Seyri Sefain İdaresi - daha sonra deniz yolları - hisselerin % 45' ini , % 25' ini İstanbul Liman İnhisarı A.Ş. satın almış, bu suretle % 70 hisse devlet kuruluşlarında kalmıştı. 1933 yılında Şirket Umum Müdürlüğü' ne - aynı zamanda İstanbul Liman İnhisarı A. Şirketi Umum Müdürü - Ahmet Hamdi (DENİZMEN) getirilmişti. Ahmet Hamdi Bey kalan % 30' luk hisseyi Kalkavanzadeler ve Vasıf Paşa ile kendisinden alınarak % 100' lük hissenin devlete geçmesini sağlamıştı⁽¹⁷⁴⁾.

⁽¹⁷²⁾ Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) Arşivi Kıyı Emniyeti Dosyası, Tahlisiye ve Gemi Kurtarma Bölümü.

⁽¹⁷³⁾ İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Dergisi Haziran 1933 s.207-208; "Cumhuriyetimizin 10. Yılında Türk Ticareti" İst. Tic. Odası Yay. Kasım 1933 s.178-180.

⁽¹⁷⁴⁾ Bu yıllar denizciliğimizin devletleştirildiği yıllardır. Örneğin 9 Temmuz 1932'de yayınlanan 2068 sayılı kanunla "Türkiye Cumhuriyeti'nin iskele ve limanları arasındaki posta seferleri Seyri Sefain İdaresi tarafından yapılacaktır." Bu konu halen yürürlüktedir.

Vasıf Paşa 1932 yılına ait raporunda (Raporun veriliş tarihi Mart 1933) Tahlisiye ve Gemi Kurtarma işlevlerinin yürütülmesinde mevcut gemi ve ekipmanın faaliyetlerini överken şirketin Seyri Sefain İdaresinin bünyesine geçmesini önermekteydi⁽¹⁷⁵⁾.

Vasıf Paşa, Fenerler İdaresinin Millileştirilmesinde de gayretler sarf etmişti. Boğazın yaklaşma sularında sabit fener yoktu. Bu görevi " Fener Gemisi " adıyla devamlı aynı mevkide bulunan tekne yerine getiriyordu. Çok fırtınalı havalarda gemi boğaz içine saklanıyordu. Vasıf Paşa yine 1932 yılına ait raporunda bu hususa değinmiş, 20 milden görünebilen bir sabit fener konulmasını önermişti. Bu tarihlerde Fransızların imtiyazında olan Fenerler İdaresi (1 Ocak 1938' de 500.000 liraya satın alınmıştır) belirtilen mevkiye 1934 yılında bir fener inşa etmiştir. Bugün halen kullanılan fener Vasıf Paşa' nın önerisiyle yapılmıştır⁽¹⁷⁶⁾.

Vasıf Paşa 1933 yılına ait raporunda (Boğazlar komisyonu başkanı olarak verdiği son raporu) Fener, Kurtarma ve Kılavuzluk ücretlerinin düşürülmesini istemektedir⁽¹⁷⁷⁾. Bu suretle Paşa, Boğazları Uluslararası statüye ait bir su yolu değil de Türkiye Cumhuriyeti' nin hükümrancılığındaki bir su alanı olarak görmektedir. Bu suretle Vasıf Paşa, Ulu Önder Atatürk' ün dikte ettiği siyaseti tamamiyle uygulamakta, Türk Boğazlarının hakimiyetinin Türkiye Cumhuriyetine teslim edileceği Montreux Boğazlar sözleşmesine yönelik en son hazırlıkları yapmaktadır. Vasıf Paşanın görevden ayrıldığı 1 Aralık 1934 tarihinden itibaren Lozan Boğazlar Sözleşmesinin değiştirilmesi yönünde politik gayretler yapılacaktır. Bunun en belirgin örneği Mustafa Kemal Paşa' nın dava arkadaşı Ali Fethi OKYAR' ı Londra Büyükelçiliği' ne göndermesidir. Cumhurbaşkanı Ali Fethi Bey ile görüşmesinde; ülke kalkınmasında " Karma Ekonomi Sistemi " benimsendiğini, öte yandan Lozan Boğazlar Sözleşmesi' nin değiştirilmesi için yakında görüşmeler yapılacağını anlatmıştı. Atatürk her iki konu içinde İngiltere' nin ilgi ve yardımlarının beklendiğini bu nedenle Londra' ya kendisine çok yakın bir büyükelçi göndermek istediğini ifade etmişti. Ali Fethi

⁽¹⁷⁵⁾ Cumhuriyet 17 Mart 1933

⁽¹⁷⁶⁾ TDİ Arşivi Fenerler Dosyası.

⁽¹⁷⁷⁾ Cumhuriyet 21 Mart 1934

OKYAR bu direktifler ışığında 7 Nisan 1934 tarihinde Londra Büyükelçiliği' ne gidecekti⁽¹⁷⁸⁾. Ali Fethi Bey' in bu görevi Atatürk' ün vefatına kadar devam edecek, bu süre içinde Montreux Boğazlar Sözleşmesi' nin alt yapısını oluşturacaktır. Ali Fethi OKYAR Montreux Boğazlar Konferansına Türkiye Cumhuriyeti Temsilcisi olarak katılmıştır.

5- EMEKLİYE AYRILIŞ

Vasıf Paşa 14 Nisan 1931'de Hariciye Vekaleti'nin 25 Mayıs 1931 tarih ve 9923 / 258 sayılı yazısı ile " Yaş Haddi " nedeniyle askerlik görevinden emekliye ayrıldı. Ancak Türk Donanmasında henüz Amiral rütbesinde bir subay yoktu. Ve komisyon üyeleri diplomat statüsünde deniz subayları idi, komisyon başkanının amiral olması gerekiyordu. Vasıf Paşa' nın görevine olan liyakatı ve dirayeti nedeniyle aynı günden geçerli olmak üzere bakanlar kurulunun 25 Mayıs 1931 tarih ve 93 sayılı Kararnamesi gereğince Boğazlar Komisyonu başkanlığına " Emekli Amiral " olarak yeniden tayin olundu, üç yılda emekli amiral olarak Boğazlar Komisyonu Başkanlığı yaptı. 30 Ağustos 1934' te Mehmet Ali DALAY' ın amiral olması üzerine 11 Ekim 1934 tarihinde yayımlanan kararname ile yeniden emekliye sevk edildi. 1 Aralık 1934'te görevini yeni başkana (Amiral M. Ali DALAY' a) bıraktı ve görev ile ilişkisi tamamen kesildi⁽¹⁷⁹⁾. Bu suretle 1890-1934 yılları arasında 44 yıl, 5 ay bilfiil, 9 yıl 4 ay kıdem (4 ay Pola gemisi, 2 yıl Balkan, 5 yıl I. Dünya, 3 yıl Kurtuluş Savaşı) ile birlikte 55 yıl hizmetten sonra Emekli olan Vasıf Paşa Üsküdar' a Bağlarbaşı' ndaki evine yerleşti. Yerine 11 Ekim 1934' te yayımlanan 2 / 1390 sayılı kararname ile Tuğamiral Mehmet Ali DALAY atandı. M. Ali DALAY I. Dünya Savaşı sırasında Bahriye Müsteşarlığı yani Vasıf Paşa' nın yanında 2. Daire (Personel) Başkanlığı yapmış, o' nun yakın

arkadaşıdır⁽¹⁸⁰⁾. 26 Haziran 1934 tarihinde çıkan kanunla TEMEL soyadını alan Vasıf TEMEL Paşa vefat ettiği 4 Kasım 1958 tarihine kadar hiçbir faal görev almamıştır.

Vasıf TEMEL Paşa' nın üç çocuğu olmuştu. Bunlardan Mehmet Mansur eğitimini İngiltere' de tamamlayarak makine mühendisliğini seçmişti. Büyük kızı Hava Müveddep evlenmemiş ve babası ile birlikte yaşamını devam ettirmişti. Annesi yani Vasıf Paşa' nın eşi Fatma Bahriye Hanım' ın 26-10-1943 yılında vefat etmesi ile birlikte Babasına yardımcı olmuştu. Diğer kızı Hatice İlet (KAYNAR), 14 Mayıs 1943'te ünlü tarihçilerimizden Ord. Prof. Dr. Reşat KAYNAR ile evlenmişti⁽¹⁸¹⁾. Vasıf Paşa zaman zaman Reşat Bey' in Şişli' deki evine gelmekle beraber genelde Üsküdar Bağlarbaşı' nda bulunan evinde kızı H. Müveddep Hanımla birlikte gösterişsiz bir yaşam sürdürüyordu⁽¹⁸²⁾. Vasıf Paşa' yı 1934 tarihinden itibaren " Askeri Tarih Yazarları " nın (Mithat İŞİN, Tevfik İNCİ, Afif BÜYÜKTUĞRUL, H. SAMİ) makalelerinde adının geçtiğini görmekteyiz⁽¹⁸³⁾. Bazen de Deniz

⁽¹⁷⁸⁾ A. Fethi OKYAR, " Üç Devirde Bir Adam ", Tercüman Yay. İst. 1980, s. 541

⁽¹⁷⁹⁾ Emekli Sandığı Vasıf TEMEL (No 7329- Emsb 4634) Dosyası, Dz. Müz. Gv. Sb' lar künye ve Def. No I, künye 99, (Her iki dosyada da Vasıf Paşa' nın göreve devam etmesinin gerekçeleri yazılıdır), Başbakanlık Arşivi Kutu 48 Dosya 69 Ev. 8

⁽¹⁸⁰⁾ Mehmet Ali DALAY (1878-1943) 1897 de Teğ. rütbesi ile Mektebi Bahriye 'den mezun oldu. Kurmay Eğitimi gördü. İngiliz Eğitim Danışmanlarından Amiral Gamble ve Amiral Limpus'un Kurmay Heyetlerinde bulundu. Bir ara (17 Temmuz -24 Ekim 1923) Donanma Komutanlığı da yaptı. 22 Ocak 1927'de İstanbul komutanı oldu. 5 Mart 1928'de Milli savunma Bakanlığı Deniz Müsteşarlığına (bu günkü anlamda Deniz Kuvvetleri Komutanı) tayin oldu. 30 Ağustos 1932'de Tuğamiralliğe terfi ettirildikten sonra 11 Ekim 1934'te Boğazlar Komisyonu Başkanlığına atandı. Buna göre Montreux Sözleşmesi imzalandığı 20 Temmuz 1936 tarihine kadar sürdüren M. Ali DALAY 10 Mart 1943'te vefat etmiştir. Dz. Müz. Gv. Sub. Künye Def. No 5, s. 43; E. Sandığı Mehmet Ali DALAY Dos; F. ÇOKER, " Dz. Harp Okulumuz ", s. III: 79-80.

⁽¹⁸¹⁾ Fatih Nüfus Müdürlüğü'nün 30-10-1965 tarihinde V. TEMEL ailesine verdiği " Vukuatlı Nüfus Sureti ", Reşat KAYNAR' ın anlattıkları.

⁽¹⁸²⁾ Vasıf Paşa' nın maaşlarının zamanında ödenmemesi nedeniyle yazdığı otluk dilekçeyi EK' e koyduk. Bu kadar ikbal görmeyen bir kişinin ne deneye denecek olduğunun bir belgesidir. Nitekim Reşat KAYNAR' ın kendi mutkânını olmadığını anlatmaktadır.

⁽¹⁸³⁾ Mithat İŞİN' in, "Balkan Harbi Deniz Cephesi" adlı eserinin dipnotları ve ekleri, Tevfik İNCİ ve Afif BÜYÜKTUĞRUL' un çeşitli tarih dergilerindeki makaleleri, H. Sami'nin Lorey' in "Türk Sularında Deniz Harekati" adlı eserinin tercümesindeki tenkidler.

Kuvvetlerinin kutlama törenlerinde kendisiyle yapılan söyleşiler yayınlanmaktadır. Örneğin Deniz Harp Okulunun kuruluş günü olan 18 Kasımlarda - 1936'dan sonra - kıdemli subay olarak konuşmalar yapmıştır. 1936 yılı 18 Kasım kutlamasında gazetecilere öğrencilik anılarını anlatırken bir defa ceza talimine⁽¹⁸⁴⁾ çıktığını, dersleri nedeniyle bir kez hafta iznine gönderilmediğini anlatmıştı⁽¹⁸⁵⁾. Bunun yanında yine damadı R. KAYNAR Paşa' nın ölünceye kadar Ahmet Hamdi (DENİZMEN) ve Rauf ORBAY' la olan dostluklarını devam ettirdiğini anlatmıştır.

Vasıf Paşa Savaş anılarını - o zaman ki adıyla - Harp Tarihi Encümenine (Genel Kurmay ATASE Başkanlığı) gönderdiği kesindir. Ancak 24 Nisan 1944 tarihinde Har Tarihi Encümenine gönderdiği raporda kendisinin tuttuğu bir defterden söz etmektedir. Gerek Reşat KAYNAR ve gerekse ATASE Başkanlığında yaptığımız araştırmalarda bu deftere ulaşamadık.

1890 - 1934 yıllarında Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyeti' nin yaşadığı pek çok denizcilik olaylarında faal görevler ve önemli sorumluluklar yüklenen Tümamiral Vasıf TEMEL 4 Kasım 1958 günü evinde vefat etmiştir⁽¹⁸⁶⁾. Denizcilik Tarihimizin 1890 - 1934 yıllarının en önemli olaylarında ağır sorumluluk yüklenmiş olan, bu 44 yıllık hizmetine karşılık 10 yıl savaş kıdemi alan, müsteşarlığı sırasında beraber çalıştığı arkadaşları Cumhuriyet Denizciliğimizde çok önemli görevler yapan Tümamiral Vasıf TEMEL' in mezarı Karacaahmet' tedir.

Dr. Mustafa HERGÜNER

⁽¹⁸⁴⁾ Bahriye Mektebinde (Deniz Lisesinde) yat taburundan sonra o gün suç işleyenler ceza talimi yaparlar, Genelde bir beden eğitimi şeklinde olan ceza en az bir saat sürer.(MH.)

⁽¹⁸⁵⁾ Cumhuriyet 19 Kasım 1936.

⁽¹⁸⁶⁾ Vasıf Paşa' nın vefat ettiği 4 Kasım 1958 tarihini takip eden günlerde Cumhuriyet, Hürriyet ve Milliyet gazetelerinde herhangi bir yazıya rastlamadık, vefat ilanı bile yoktu. Oysa aynı tarihlerde ölen Aka GÜNDÜZ ve Y. Kemal BEYATLI ile yazılar mevcuttur.

SONUÇ

Fatih Sultan Mehmet' in 1453' te İstanbul' u fethetmesi ile birlikte, Türklerin Boğazlar üzerinde başlayan sorumluluğu 551 yıldır devam etmektedir. 6 asra yaklaşan bu süre içinde, Boğazlar uluslararası ilişkilerin odaklarından biri olmuştur. Osmanlı Devleti üç kıtanın, iki okyanusun birleştiği bu tarihi su yolunun varlığının ve devamının bir parçası olarak görmüştür. Boğazların geçen zaman içinde farklı statüler kazanmasını salt Osmanlı Devleti' nin güçsüzlüğüne yormamak gerekir.

Osmanlı Devletinin gelişme ve yükselme dönemlerinde Avrupa şehir devleti standartlarını aşamamış, din baskısından kurtulamamıştı. Rönesans ve Reform döneminden sonra Avrupa, bir taraftan devlet anlayışını geniş boyutlara ulaştırırken diğer taraftan da sanayi, ekonomi ve ticaret unsurlarını da geliştiriyor, coğrafyasının dışına taşıyordu. 1699 Karlofça Antlaşmasından sonra Türk Boğazları üzerinde gayretlerin yoğunlaşmasını bu açıdan değerlendirmek gerekmektedir. Ama ne var ki Osmanlı İmparatorluğu bu dönemlerde itibaren, Varlığını ve Boğazlar üzerindeki hükümranlığını korumasını bilmiştir. Nitekim İngiltere ile 1809' da yapılan Kaley Sultaniye Anlaşması ile Napolyon Fransa' sı ile Rusya' nın birleşmesine karşılık İngiltere ile bir pakt yapılması sağlanmıştır. Yine bu anlaşma ile İngiltere, Akdeniz' de Rus Donanmasına karşı bir filo konuşlandırmıştır. İngiltere' nin bu geleneği Nato' nun kuruluşuna (1951) kadar devam edecektir.

İngiliz, Fransız ve Rus filolarının Osmanlı - Mısır birleşik donanmasını 1827' de Navarin' de yaktıklarında Sultan II. Mahmut' un Fransız Büyükelçisine söylediği: " Avrupa' yı Moskof tehlikesinden artık nasıf korurum? " şeklindeki serzenişi Osmanlı Devleti' nin Boğazlar üzerindeki fonksiyonel görevini açıklamaya yetmektedir. Ama ne var ki II. Mahmut, Navarin' in acısını Mısır Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa' nın isyanını baskılayarak Rusları İstanbul Boğazına çağırarak çıkarmıştır. 1833' te yapılan Hünkâr İskelesi Antlaşmasına Avrupa ancak 7 yıl katılmamıştır. 1834' te Londra' da imzalanan Boğazlar Protokolü ile Osmanlı' nın Boğazlardaki hükümranlığı kabul olunuyordu.

Denizcilik tarihimizin belki de en önemli olayı Kırım Savaşı (1854) Rusya' nın " Hasta Adam " dediği Osmanlı İmparatorluğunu bir müddet daha yaşatmak, - sıcak deniz sevdalısı - Rusya' yı Karadeniz' den çıkartmamaktır. İngiltere, Fransa, İtalya ve Avusturya' nın Osmanlı' nın yanında olduğu bu savaş sonunda imzalanan Paris Antlaşması (1856) ile Rus Donanması Karadeniz' e bile çıkamıyordu. Rusya, denizciliğini yok eden Paris Antlaşmasının elbette ki tahammül edemiyordu. Nitekim öyle oldu, Rusya' nın isteği ile imzalan Londra Antlaşması (1871) ile - padişahın iznine tabi olarak - boğazlardan savaş gemisi geçmesi kabul olundu. Bu suretle Rusya Karadeniz' de donanma bulundurabiliyordu. Rusya bununla kalmadı ve 1877 - 1878 Osmanlı Rus savaşından sonra imzalanan Ayastefanos (Yeşilköy) barışında Karadeniz' i kendi gemilerine açık diğerlerine kapalı olması şeklinde bir madde koydurdu. Buna elbette ki başta İngiltere olmak üzere Avrupa Devletleri razı olamazdı. Berlin Antlaşma (1878) ile Rusya' nın bu istekleri dizginlenmiş oldu. Boğazlar yine ticaret gemilerine açık, savaş gemileri için ise bölgenin güvenliği paralelinde geçiş yapabileceklerdi.

Osmanlı Devleti Boğazları Türk- İtalyan Savaşı (1911 - 1912) ve Balkan Savaşında (1912 - 1913) kapadı. I. Dünya Savaşı sırasında da (1914 - 1918) Boğazları yabancı savaş gemilerine kapatan Osmanlı Devleti savaşı kaybedip Mondros Mütarekesini (30 Eylül 1918) imzalamakla Boğazlar İtilaf Devletlerinin kontrolüne geçti.

Kurtuluş Savaşımızın vazgeçilmez hedefi olan Misak-ı Milli prensiplerinin 4. Maddesi Boğazlarla ilgili idi. Marmara ve İstanbul' un emniyeti koşulu ile Boğazlar ticaret gemilerine açık olacaktı. Bu temel prensipten ne Sevr Barış Antlaşmasından (10 Ağustos 1920) ve ne de Sevr' i yumuşatmak için toplanan Londra ve Paris Konferanslarında ödün verilmişti. 16 Mart 1921 tarihinde imzalanan Türk - Sovyet Dostluk ve Kardeşlik Antlaşması da yine Misak-ı Milli prensiplerinin kabul olunduğu uluslararası bir antlaşma idi. Büyük Taarruz ve Takip Harekatı (26 Ağustos - 18 Eylül 1922) sonunda toplanan Mudanya Konferansının 11ve 12. Maddeleri - bir anlamda - Boğazlar üzerindeki TBMM haklarının kabul edildiğini belgeliyordu. 20 Kasım 1922' de başlayan Lozan Barış görüşmelerinin temel konularından birisi Boğazlar olmuştu. Nitekim istenilen biçimde antlaşma sağlanamayınca görüşmeler kesilmiş, bunun üzerine I. Ordu Birlikleri İstanbul, II. Ordu

Birlikleri Çanakkale Boğazı yakınlarında yığınaklanmalarını arttırmışlardı. Hatta Başkumandan Gazi Mustafa Kemal Paşa, Gebze' ye kadar gelerek (19 Ocak 1923) birliklerini denetlemiş, onlara fiili atışlı manevralar yaptırmıştı. Türk orduları bu şekilde hazırlık yaparlarken İngiliz kuvvetleri Gelibolu' da Yunan kuvvetleri de Trakya' da yığınaklanıyordu.

Lozan Barış Antlaşmasının imzalandığı 24 Temmuz 1923 günü Lozan Boğazlar Sözleşmesi de imzalanmıştı. 20 maddeden oluşan sözleşmenin en önemli hususu; Boğazlar Komisyonun kurulması idi. Türk üyenin (Vasıf Paşa) başkanlığını yapacağı komisyon, Ticari ve Askeri gemi ve uçak trafiğinin işlerliğini takip edecek, Boğazlardan geçiş yapan savaş gemisi ve uçakların tonaj, silah ve adet olarak kontrolünü - Karadeniz ülkelerinin güvenliği için - yapacaktı. Boğazların ve İstanbul' un askersizleştirilmesi Türkiye' yi yeni tedbirlere itmişti. Çatalca' nın ve İzmit Körfezi' nin yasak saha ilan edilmiş, Gölcüğü' nün donanma ve tersane üssü olması bu dönemde gerçekleşmiştir. Boğazlar komisyonunun faaliyeti tüm kıyı denizcilik faaliyetleri vaktiyle yabancıların imtiyazında olan bir bölgede - Boğazlar Bölgesinde - icra olunuyordu. Bu nedenle Türkiye Boğazların sorumluluğunu yüklenmek için önce yabancı imtiyazlardan kurtulmalı idi.

Komisyon Başkanı Vasıf (TEMEL) Paşa görev yaptığı 11 yıl zarfında kıyı denizciliğimizin yabancıların imtiyazından kurtulması için büyük gayretler sarf etmiştir. Çalışmamızın ana konusu olan Vasıf Paşa' nın hayatını incelediğimiz görülmektedir ki subay çıktığı tarihten itibaren İngiltere' ye gönderildiği 1900 yılına kadar Doğu Akdeniz (Girit Adası), Kızıl Deniz ve Basra Körfezinde Osmanlı ve Avusturya Donanmalarına ait gemilerde çalıştıktan sonra, 4 yıl Bahriye Nezaretinde görev almış, bu suretle deniz ve kara hizmetini en etkin kuruluşlarda yapmıştır. Daha sonra 4 yıl Londra Ataşeliği yapan Vasıf Bey, ülkeye HAMİDİYETİ zırlısı ile geri dönüyor, Padişah II. Abdülhamit' in tahtan indirilişine kadar yine Bahriye Nezaretinde " Karargah Görevleri " yapmıştır. Vasıf Bey' e İtilaf ve Terakki Cemiyeti üyelerinin de değer verdiği anlaşılmaktadır. Nitekim Donanma Cemiyetinin öncülüğünde Almanya' dan alınan ve dönemin sayılı gemilerinden olan BARBAROS zırlısı Vasıf Bey kumandasında İstanbul' a getirilmişti.

Balkan Savaşı' nın Ege Denizine yayılarak adaların işgal edilmesi üzerine Osmanlı Donanması Ege' ye çıktığında Vasıf Bey Kurmay Başkanıdır. Deniz hareketleri sırasında Osmanlı Deniz Gücünün eğitim, disiplin, moral ve ikmal yönünden eksiklikleri değerlendirmesi ve bunların giderilmesi için alınması gereken tedbirleri bir raporla üs makama belirtmesi, bunları yaparken yaptığı analitik incelemeler ve kullandığı akademik lisan; Vasıf Bey' in mesleki bilgi ve yeterliliğini ortaya koymaktadır. Deniz Harekatının bitmesinden hemen sonra Londra' ya dönen Vasıf Bey, Ahmet Cemal Paşa tarafından Bahriye Nezaretinde görevlendirilinceye kadar REŞADİYE, SULTAN OSMAN ve FATİH SULTAN MEHMET zırhlılarının inşalarını takip etmiştir. I. Dünya Savaşı boyunca Bahriye Nezaretinde Kurmay Başkanlığı ve Müsteşarlık görevini sürdüren Vasıf Bey / Paşa Enver ve Cemal Paşalarla ilişkilerini en uygun biçimde devam ettirirken donanmanın eğitimi ve modernizasyonu için büyük gayretler sarf etmiştir.

Vasıf Paşa Kurtuluş Savaşı sırasında Seyri Sefain İdaresi veya Bahriye Nezaretinde görev yapmıştır. Bu görevleri sırasında Anadolu' da sürdürülen " Milli Mücadele " için gerekli yardımlarda bulunmuş, özellikle İstanbul' dan Anadolu' ya yapılan nakliyatta büyük hizmetleri olmuştur. Ama onun asıl hizmeti Lozan Antlaşması gereğince teşkil olunan Boğazlar Komisyonundaki Başkanlığıdır. 1934 yılı sonuna kadar sürdürdüğü görevi sırasında yansız tutumu ülkenin menfaatlerini gözetken davranışları ile Cumhuriyet Hükümetinin takdirini kazanmış, bu nedenle yaş haddine kadar görevini sürdürmesine neden olmuştur. Vasıf Paşa' nın siciline baktığımızda Avusturya gemisindeki görevi, Balkan Savaşı, I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı dönemlerinde hükümet tarafından madalyalar ve savaş kıdemleri ile ödüllendirildiği anlaşılmaktadır. Görev yaptığı Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinde 10 yıl savaş kıdemi ile onurlandırılmıştır. Denizcilik tarihinde bu özelliği taşıyan çok az askerimiz vardır.

Vasıf Paşa' nın daha da önemli yanı birlikte çalıştığı arkadaşlarının yeni Türk devletine denizcilik yönünden önemli görevler yapmış olmalarıdır. Rauf (ORBAY) Bey icra vekilleri reisliği (Baş Vekillik) yaparken İstanbul Millet Vekili Ahmet Hamdi (DENİZMEN) Bey yıllarca İstanbul Liman Şirketi Umum Müdürlüğü, Mehmet Ali (DALAY) Bey Bahriye Müsteşarlığı (Deniz Kuvvetleri Komutanlığı) yapmışlardır. Atatürk İlke ve İnkılaplarına bağlı bu kişilerin kurdukları Cumhuriyet Donanması, geçen zaman içinde güçlenmesini bu ekole borçludur.

KAYNAKÇA

I. ARŞİVLER

- A- Başbakanlık Arşivi İstanbul (Osmanlı Dönemi) ve Ankara (Cumhuriyet Dönemi)
- B- Genelkurmay ATASE Arşivi
- C- Deniz Kuvvetleri
 - 1- Deniz Müzesi (İstanbul) Arşivi (Osmanlı Dönemi)
 - 2- Lalahan (Ankara) Arşivi (Cumhuriyet Dönemi)
- D- Emekli Sandığı Arşivi
- E- Türkiye Büyük Millet Meclisi Arşivi (Zabıt Cerideleri)
- F- Türkiye Denizcilik İşletmeleri Arşivi

II. ANAKAYNAK YAPITLAR

- A- Resmi Yayınlar
 - Düstur 3. Tetip 1 - 13. Ciltler
 - Ayın Tarihi 1924 - 1934 yılları
- B- Süreli Yayınlar
 - Bahriye Salmeleri 1324 (1908) – 1342 (1926) yıllarına ait 14 - 24 sayılar.
 - Cumhuriyet Gazetesi 1925 - 1934 yılları İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Dergiler 1924 - 1934 yılları
 - İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Dergileri 1924 - 1933

III. KİTAP, MAKALE VE ANILAR

A. KİTAPLAR

- A. De Lamartin, " Türkiye Tarihi " T.C. Çev. H. M. Uzman, Tercüman Yay. İst. (Tarihsiz)
- Abdülhak Nuri, " Seyri Sefain İdaresi Tarihçesi " Ahmet İhsan Matbaası İstanbul 1926
- Ahmet Hamdi, " İstanbul Limanı ", Akşam Matbaası İst. 1920
- AKKERMANN Nizamettin, " Balkan Harbinde Osmanlı Donanması " Deniz Müzesi Yay. İstanbul 1981 (Çeşitli Makaleler toplanmış, ancak yazarları belli değil, yayını hazırlayan Emin YAKITAL)

ARAR İsmail, " Halil Menteş'in Anıları ", Hürriyet Yay. İst. 1986.
 ARI Kemal, " Büyük Mübadele " 2.b, Tarih Vakfı Yay. İst. 2000.
 ARMAOĞLU Fahir, " 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi " T. İş Bankası Yayını Ankara 1986
 ATABEY Figen, " Deniz Kuvvetleri Personel Kıyafetleri " Dz. K. Yay. Ank. 1997.
 AYBARS Ergun, " Türkiye Cumhuriyeti Tarihi " J.C İzmir 1986
 BAYUR Y. Hikmet " Türk İnkılabı Tarihi " I,II ve III. Ciltler. TTK Ank. 1989.
 BAYAR Celal, " Bende Yazdım " I. Cilt, Sabah Yayını İstanbul 2000 Ankara 1983.
 BİLSEL Cemil, " Türk Boğazları " İst.1948
 BOSTAN İdris, " Osmanlı Bahriye Teşkilatı ", Tersaneyi Amire, TTK. Ankara 1992.
 BAYAT Mert, " Atatürk'ün Jeopolitik ve Jeostratejik Görüşleri ", Harp Akademileri Yayını. İstanbul 1981.
 BÜYÜKTUĞRUL Afif, " Osmanlı Deniz Harp Tarihi " Deniz Basımevi İstanbul 1984.
 Cemal Paşa, " Hatıralar " Selek Yayınevi, İstanbul 1959.
 Çanakkale Valiliği, Çanakkale Vilayet Yıllığı (1000)
 ÇOKER Fahri, " Deniz Harp Okulumuz ", Deniz Basımevi. Ankara 1994,
 _____, " Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler ", Deniz Basımevi Ankara 1994.
 _____, " Türk Parlamento Tarihi (1919-1923) " C.T. Ank. 1994
 DANIŞMEND İ. Hami, " Osmanlı Tarihi Kronolojisi " 4.c, İstanbul 1955.
 Deniz Harp Akademisi, " Dz. Harp Ak. Tarihçesi ", Harp Akademileri Yayını 1998.
 DERİN Haldun, " Türkiye'de Devletçilik ", İstanbul 1940.
 DIŞİŞLERİ Bakanlığı, " Lozan " Ankara 1973.
 EARLE E. Mead, " Bağdat Demiryolu Savaşı " Milliyet Yayını; İstanbul 1971.
 ERİM Nihat, " Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinleri ", T.C. Ank. 1953
 ESMER A. Şükrü " Siyasal Tarih " Arkadaş Basımevi, İstanbul 1936.
 ERKİN F. Cemal, " Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi " Ankara 1968.

GENCER A. İhsan, " Bahriyede Islahat Hareketleri " İstiklal Üniversitesi Yay. İst. 1985.
 Gen. Kur. Ataşe Başkanlığı; " Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi ", III. C. 3. K. Ank. 1977
 _____, " I. Dünya Harbinde Türk Harbi " I. Cilt Ankara 1970.
 _____, " I. Dünya Harbinde Türk Harbi " VIII. Cilt Ankara 1976.
 _____, " Türk İstiklal Harbi " C.V. Ankara 1964
 _____, " Türk İstiklal Harbi " C. VII. Ankara 1975.
 GÖNLÜBOL Mehmet, " Olaylarla Türk Dış Politikası " I.C, Ank. Ü. Yay. Ank. 1982.
 GÜRER Cemal Abbas, " Atatürk'ün Zengin Tarihinden Birkaç Yaprak ", Halk Bas. İst. 1939.
 GÖRGÜLÜ İsmet, " On yıllık Harbin Kadrosu ", TTK Ankara 1993.
 HACİPOĞLU Doğan, " Osmanlı İmparatorluğu 'nun I. Dünya Savaşına Girişi ", Deniz Basımevi İstanbul 2000.
 HAMMER, " Büyük Osmanlı Tarihi ", C. 5 Sabah Yayını İstanbul 1999
 İNAN Afet, " M. Kemal Atatürk 'ün Karlsbad Hatıraları " Cum. Gaz. Yay. İstanbul 1999.
 _____, " Türkiye Cumhuriyeti II. Sanayi Planı " 1939, Ank. 1989.
 İŞİN Mithat, " Tarihte Girit ", Deniz Basımevi İstanbul 1948.
 _____, " İstiklal Harbi Deniz Cephesi ", Deniz Basımevi İstanbul 1946
 _____, " Balkan Savaşı Deniz Cephesi ", Dz Bas. İst. 1946.
 İNAM Berk, " Rauf Bey " Deniz Basımevi İstanbul 1965
 İNÖNÜ İsmet, Hatıralar 1 ve 2. Kitap, Bilgi Yayınevi Ankara 1985 İstanbul 1992.
 İstanbul Deniz Ticaret Müdürlüğü, " Türk Deniz Ticareti Yıllık " İst 1936
 KARAL E. Ziya, " Osmanlı Tarihi ", VII, VIII ve IX. Ciltler. TTK. Ankara 1984-1988.
 KIZILDEMİR Orhan, " Şirketi Hayriye " Denizeliler Sendikası Yayını; İstanbul 1995. KUTAY Cemal, " Osmanlı'dan Cumhuriyete " J.C, İstanbul 1992.
 KOCATÜRK Utkan, " Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronolojisi " TTK. Ank. 1998

- KURUMAMUT Ali, " Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü ", Harp Akademisi Yay. İstanbul 1999.
- LANGENSİFEN. B – GÜLERYÜZ. A, " The Ottoman Steam Navy ", London 1995
- LOREY Herman, " Türk Sularında Deniz Hareketleri " Çev. I.Cilt H. Sami, II.Cilt T. Talayman Dz. Bas. İst. 1936.
- MAHMUT Muhtar, " Maziye Bir Nazar " Atase Yayını Ankara 1999.
- MANGO Andrew, " Atatürk " Sabah Yayını İst. 1999.
- METEL Raşit, " Türk Deniza İtuları Tarihi " Deniz Basımevi İst. 1960.
- _____, " Atatürk ve Donanma " Deniz Basımevi İst. 1964.
- MERAY Seha – OLCAY Osman, " Montreux Boğazlar Konferansı Tutanakları, Belgeleri ", Ank. 1976
- MUSTAFA Kemal (ATATÜRK) " Nutuk " 1 ve 2. Cilt, MEB İstanbul 1975.
- ORBAY Rauf, " Haturalar " Yakın Tarihimiz Cilt 1 .İstanbul 1962.
- OKYAR A. Fethi, " Üç Devirde Bir Adam "(Yayına Hazırlayan C. Kutay) İstanbul 1980.
- ÖZALP Kazım, " Atatürk' ten Anılar " İş Bankası Yayını Ankara 1992
- ÖZÇELİK Sabahattin, " Donanmayı Osmani Muaveneti Milliye Cemiyeti ", TTK. Yay. Ank. 2000
- ÖZDALÇA Numan, " Türk Boğazlarının Tarih İçindeki Önemi ", Deniz Basımevi İst. 1965
- ÖZEL Sabahattin, " Milli Mücadelede Trabzon " TTK Yayını Ankara 1991.
- ÖZTUNA, Yılmaz " Büyük Türkiye Tarihi " 9 ve 10. Ciltler, Ötüken Yay. İst. 1983.
- PROMKİN David, " Barışa Son Veren Barış " Çev. M. HARMANCI, Sabah Yay. İst. 2000.
- POLAT Muzaffer, " Kuzey Deniz Saha Komutanlığı Binası Tarihçesi ", Dz. Bas. İst.1998
- SARIHAN Zeki, " Kurtuluş Savaşı Günlüğü ", C.I,II, III, IV., TTK Yayını Ankara 1991.
- SOFUOĞLU Adnan , " Kuvayi Milliye Döneminde Batı Anadolu " Genkur Yay. Ank. 1989.
- SOYSAL İsmail, " Türkiye' nin Siyasi Antlaşmaları ", I. C. TTK. Ankara 1989.
- _____, " Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politikası ", TTK. Yay. Ank. 1991.

- SONYEL R, " Kurtuluş Savaşında ilgili İstihbarat Servisi ", TTK. Ankara 1995.
- ŞİMŞİR Bilal, " Lozan Telgrafları ", I. Cilt. TTK. Ank. 1990.
- Tahlisiye Umum Müdürlüğü, " T.C. Tahlisiye İdaresi ", İst. 1933
- TUKİN Cemal, " Boğazlar Meselesi ", İst. 1999.
- TUNÇAY Mete, " Bilineceği Bilmek ", Alan Yayınları İstanbul 1983.
- Türkiye Büyük Millet Meclisi, " Türk Parlamento Tarihi ", 1920-1934'e kadar 11 Cilt, Ank. 1995...
- TÜTEL Eser; " Seyri Sefain İdaresi " İletişim Yayını İstanbul 1995.
- _____, " Gemiler Stüvariler İskeleler ", İletişim Yayını İstanbul 1998.
- TEZEL Hayati, " Anadolu Türklerinin Denizcilik Tarihi " I. C. Deniz Basımevi İst. 1986.
- TÜRKGELDİ A. Fuad, " Görüp İşittiklerim ", TTK Yayını Ankara 1987.
- TUKİN Cemal, " Boğazlar Meselesi ", Ankara 1999.
- UZUNÇARŞILI İ. Hakkı, " Osmanlı Tarihi ", III C. TTK. Ankara 1983.
- _____, " Merkez ve Bahriye Teşkilatı ", TTK. Ankara 1984.
- ÜLMEN Cevat, " Kurtuluş Savaşında Karadeniz " Deniz Basımevi İstanbul 1943.
- YAMAN Şükrü, "Deniz Ticareti Tarihçesi ", 1ve 2. Cilt, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Yay. İstanbul 1996, 2000.
- YAVUZ Celalettin, " Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar " Deniz Basımevi İstanbul 1999.

B. MAKALELER / TEBLİĞLER

- ÇOKER Fahri, " I Dünya Savaşında İngilizlerin El Koydukları İki Dretnetimiz ", Tarih ve Toplum Dergisi Sayı 43, Temmuz 1987.
- _____, " Donanma Cemiyetinin İhyası mı? " Cumhuriyet Gazetesi 4 Mayıs 1965.
- _____, " Hamidiye Kahramanı Rauf Orbay ", Cumhuriyet Gazetesi 20 Temmuz 1965.
- _____, " Tanzimat' ın Orduya Getirdiği Yenilikler " Tanzimattan Cumhuriyete Türk Ansiklopedisi, 31. İst 1983.
- _____, " Osmanlı Bahriyesinde İngiliz İslah Heyetleri " Cumhuriyet Gazetesi 18 Ekim 1947.

- _____, " Meşrutiyet Döneminde Osmanlı Donanması ", R. Tarih Mecmuası, İstanbul Haziran 1952.
- DAVER Abidin, " Meşrutiyet Döneminde Osmanlı Donanması ", R.T. Mecmuası İst. Haz. 1952 s. 1532-1535.
- _____, " Ertuğrul " Cumhuriyet Gazetesi 18 Ekim 1947.
- _____, " Meşrutiyet Döneminde Osmanlı Donanması " Resimli Tarih Mecmuası, İstanbul Haziran 1952.
- DÜMER Y. Ziya, " Türk Denizaltıcılık Tarihine Genel Bir Bakış ", Konferans Ocak 1972 Deniz Harp Akademisi Kitaplığı.
- GÖKDENİZ Sermet, " Türk Boğazlarının Tarihçesi " 474 sayılı Donanma Dergisi İst. 1968
- İNCİ Tevfik, " Tipik Bir Donanma K. Tahir Bey ", R.T. Eyl.1955 s. 4045-4047.
- KÜÇÜK Cevdet, " Ege Adalarında Türk Egemenliği Dönemi ", " Ege'de Temel Sorun ", Derleyen Ali KURUMAHMUT, TTK Ank. 1999 s.42-43
- TURAN Şerafettin, " Geçmişten Günümüze Ege Adaları " Tebliğ, III. Askeri Türk Semineri, ATASE Yayını Ank. 1986 s.45-49.
- ÜLTAY Emrullah, " Türkiye' de Kılavuzluğun Tarihçesi " Deniz Mecmuası Haziran 1939 sayısı İst. 1939 s. 105
- YALÇIN H. Cahit, " Çekilen Sadrazam " Yakın tarihimiz 2.C İst. 1962, s.46..
- YÜCEL Yaşar, " Mithat Paşa'nın Bağdat Vilayetindeki Alt Yapı Yatırımları ", Uluslararası Mithat Paşa Semineri, TTK Yayını, Ankara 1986 s. 175-184.

C. ANILAR

Vasıf Paşa' nın Damadı Ord. Prof. Dr. Reşat KAYNAR' dan alınan bilgiler dip notlarında verilmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti
Başvekilat
Kâhrem-i Mahsus Müdriyyeti
İstanbul
Müşurisi
1463

Kararnâme

Boğazlar Komisyonuna tahsis olunan Tophâne Kahrı'nın icar bedelinden ferâğat edilmesi hakkında İtalya Müessis-i Siyâsîliği vevâriti ile vuku' bulan iltimâs üzerine Hâriciyye Vekâlet-i Celîlesinden mevrûd tezkireye cevâben, Komisyonun vaziyeti alelâde bir içtimâ-ı ilmi veya siyâsî mahiyette olmayıp gayr-ı muayyen bir zamana mahsus bulunması hasebiyle, mezkûr binanın bîlâ-bedel icarı mevzuât-ı kanûniyye ile kabil-i te'lif görülememiş iş'âr kılınmış ise de bu hususta Boğazlar Komisyonu'ndan mevrûd cevapta gehvî bin lira bedel-i icâr gâîf olduğundan hâmda bir daire isticâfına teşebbüs olunduğu bildirilmiş ve işbu masrafa Hükûmetçe de iştirâk edileceğinden bahisle bedel-i icârın münâsib bir hadde tensilî Hâriciyye Vekâlet-i Celîlesince mütâlan edilmiş olduğundan Meclis-i İdare ve Belediyece takdir edilecek şâyân-ı istikâfı görülen bedel-i icârın münâsib bir miktara tensilî Mâliyye Vekâlet-i Celîlesinin 24 Kânûnu sâni 1341 tarihli teskiresiyle teklif edilmiştir.

Keyfiyet, İcra Vekilleri Hey'etinin 25.1.1341 tarihli içtimâsında iktisâd-ı mezkûr, mezkûr binanın Hâriciyye Vekâlet-i Celîlesince alâkâdâranla kararnâme tairilacak miktarda ile icârı takarrür etmiştir. 25.1.1341

Türkiye Hükûmeti
Osmanlı Hükûmeti
Başvekil ve Müdâfâa-ı Millîyye Vekili Adliyye Vekâleti Vekili Hâriciyye Vekâleti Vekili
Ali Fethi Sükrü Saracoğlu İhsan
Mâliyye Vekili Hâriciyye Vekili Mâliyye Vekili
M. Cemil Sükrü Vaya Mustafa Arslan
Kâhrem-i Mahsus Vekili Hâriciyye Vekâleti Vekili Hâriciyye Vekâleti Vekili
Sükrü Saracoğlu İhsan Fethi İhsan
Ticâret Vekili Hâriciyye Vekâleti Vekili Hâriciyye Vekâleti Vekili
Ali Cenân M. Cemil

27.3.935

Uşak'da Askerlik Şubesi Reisliğine

Bidayet tevkâtlüğünde resmi senecim
verilmedi; yalnız Uşak'da Malmüdürlüğünü
mânevî suret ile maaş alıyorum. Maliye
Vekâleti Muhasebe Divanından tasdikli ma
lumatımı Muntazam Başlar Müdürlüğünde
borçlup tarafına verilmesini hürmetle dilerim.



adres Uşak'da Fethiye ağası N°1
Mutevakkil Amirale Vazifetand

T.C.
Millî Müdafaa Vekâleti
Deniz Levazım
Müdürlüğü
sayı:

3 - 2 - 1932

Maliye Vekâletinden alınan 170 Numaralı ve 8/9 - 12
931 Tarihinde tevkere suretidir . .

Bogazlar komşuyunu reisi vasıf paşanın muhasebesi hakkında hari-
ciye vekâleti Celilesinin tezkeresinde Müşarunileyhin bir seneye yakın
bila ücret vazife görürken bulunmuş ahiren tevkât maaşında kesilmiş oldu-
ğundan bahisle tevkât maaşına bizzat beraber münasip bir ücretin de ita-
sı hususunun karar altına alınması talep olunmaktadır 1076 Numaralı ihtiyat
sabitleri ve ihtiyat askerî memurları kanununun ikinci maddesinin (A)
fıkrasında (ordu bahriye ve jandarmadan müteakit ve müdafaa olanlardan ihtiyat
sabit ve memurları muvazafa nakletmeksizsin dahi hararda millî müdafaa ve
kâletince lüzum görülecek müddetce kullanılır.) denilmekte olmasına mebni
tahdidî sin kanunu mucibince tevkâdü iera edilmiş olan Müşarunileyh Vasıf
Paşanın yokarşı hükümlere istinaden yine mezkûr Bogazlar Komşuyunu Riyaseti-
ne müteakiden istihdam olduğuna anlaşılmaktadır . Bogazlar Komşuyunu Riyaseti
kadrosu mirliya olarak tesbit edilmiş olup bu mevkiide ücretle sivil
istihdam edilebileceğine dair mezkûr kadro hizasında mevzuat mevzuat bulun
madığını Millî Müdafaa vekâleti celilesinden bildirilmekte olmasına göre
mezkûr Riyaset mevkiinde ücretli sivil istihdam olunması şaruridir.

Tekarda Ars olunan fıkralı kanuniye mucibince Müşarunileyhin muhtesab
iden istihdam olunabileceğini ve tevkât kanunu ve diğer mevzuat hükümlerine
ne tevfikkan maaşlı bir mevkiide tevzif olunan müteakitlerin tevkât maaşını
rı kat olunarak memuriyet maaşlarının verilmesi muktasî bulunduğu ihtisab
Müşarunileyhin mezkûr Riyaset mevkiinde müteakiden hizmet ifa ettiğinden bu
dotçe tevkât maaşlarının itasına mesağ kanuni yokunda emriyle kadriye tevkât
memiş olan maaşlarının itası ile bu kamana ait verilmiş tevkât maaşları vatan
mahsubu icabeylediğini arzeyerim efendim .

Süretin Ayınadır .

