

MİLLİ MÜCADELE YILLARINDA TÜRK BAHRİYESİNİN DURUMU VE FAALİYETLERİ

Umut C. KARADOĞAN*

ÖZET

Dünya tarihine bakıldığında görülecektir ki; denizlere hakim olan dünyaya da egemen olmuştur. Bu nedenle denizler hak ve çıkarların yoğun olarak tartışıldığı ve çatıştığı uluslararası bir politik arena özelliğine de sahiptir. Türklerin denizcilik tarihi çok eskilere dayanmakla birlikte, Osmanlı Devleti'nin son dönemleri irdelenecek olur ise; 1914'de başlayıp 1918'de Mondros Ateşkes Antlaşması ile son bulan Birinci Dünya Savaşı, Osmanlı Donanması'nın gerçek durumunu göstermesi açısından oldukça yararlı olmuştur. Hali hazırda silahları ve cephaneleri alınmış, orduları terhis, donanması enterne edilmiş bir devletin mücadele gücü de bu sayede elinden alınmıştır.

Milli Mücadele başladığında Anadolu ordusunun silah, cephane, mühimmat eksikliği hangi yolla giderilecekti? Anadolu'da mücadelenin başında tüm ulaşım araçları İtilaf güçlerinin elindeydi veya yabancı şirketlerin himayesinde bulunuyordu. Bu durumda ulaşım için tek yol olarak denizler kalıyordu. Milli Mücadele kara cephelerinde yapılacaktı fakat bu cepheler denizlerden taşınacak savaş araçlarıyla desteklenebilirdi. İlk önceleri sivil denizcilerle yapılan taşımacılık, denizcilerin İstanbul'dan kaçarak Anadolu'ya geçmesiyle daha kuvvetlenmiş ve örgütlü taşımacılığa dönüştürülmüştür.

Milli Mücadele boyunca, Anadolu donanması Karadeniz'de faaliyet göstererek, Sovyet limanlarından ve düşman tarafından el konulan İstanbul'daki liman ve depolardan her çeşit savaş aracını ve malzemesini Anadolu'ya taşımışlar, cephenin silah gereksinimini karşılamışlardır. Ayrıca Karadeniz kıyısındaki Pontusçu Rum çeteleri ile karada, İtilaf devriye gemileri ile denizde mücadele vermişler, hatta başarılar da sağlamışlardır.

* Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İslam Tarihi ve Sanatları Ana Bilim Dalı.

Bu çalışma aynı zaman da, Milli Mücadele sırasında Türk denizcilerinin çabalarını ve Karadeniz’de kurdukları “taşıma filosu” nun bölge denizindeki faaliyetlerini, Türk kıyılarının İtilaf devleti destekli Yunan Deniz Kuvvetleri tarafından nasıl bombardımana tutulduğunu anlatmaktadır. Yaşanan tüm olumsuzluklara rağmen kurulan taşıma filosuna sonradan dahil olan “Preveze” ve “Aydınreis” gambotunun Ankara Hükümeti’nin emrine girişleri, Anadolu deniz gücünün ilk gemileri oluşları, ardından Sovyetlerden satın alınan ve yine Türk karasularında enterne edilen “Batum” gibi gemilerle adı geçen bu deniz gücüne bunların yaptıkları katkıları anlatmaya çalıştım.

Anahtar Kelimeler: Anadolu, Deniz, Taşıma filosu, Mondros Ateşkes Antlaşması, Milli Mücadele, Anadolu Deniz gücü, Karadeniz

THE SITUATION AND ACTIVITIES OF TURKISH NAVY IN THE YEARS OF NATIONAL STRUGGLE

ABSTRACT

In the history of the world, it is shown that if you dominated the sea, you also dominated the world. For this reason, seas have international political arena features in which the rights and interests are extensively discussed and conflict. It is widely necessary to examine the last era which was started in 1914 and ended in 1918 by the Mondros Cease Fire Agreement of the Ottoman Government to show the real situation of Ottoman Navy. The weapons and ammunitions were deprived, the armies were demobilized, the navy was interned already and finally the struggle force of the Government was deprived of its hand.

How would weapon and ammunition deficiency of Anatolian army be supplied when the national struggle began? At the beginning of national struggle all the means of transportation were in the hands of entente forces or in the keep of foreign companies. In this situation the only way for transportation was the sea. National

struggle would materialized from the land fronts but these fronts could be supported by the weapons transported from the seas. In the beginning marine (sea) transportation was done by civil sailors but then it became stronger and converted to organized transportation by the sailors who escaped from Istanbul to Anatolia.

During the national struggle, Anatolian army by showing activity in the Black sea, transported every kind of war equipments and materials which sequestered by the Soviet harbors and enemies from the stores and harbors of İstanbul, and they supplied weapon necessity of front. Besides, they fought with Pontus Rum (North Anatolian Greeks) gangs in the land and with entente forces in the sea and also they succeed.

This study also includes the efforts of the Turkish sailors during national struggle and the activities of the ‘shipping fleet’ that was organized by them in the Black Sea.

Key words: Anatolia, Sea, Shipping Fleet, Mondros Cease Fire Agreement, National Struggle, Anatolian Sea Force, Black sea

A. MİLLÎ MÜCADELENİN BAŞINDA DONANMANIN DURUMU

Türk Millî Mücadelesi herkesin bildiği gibi Samsun iskelesinde başlamış ve İzmir Limanı’nda bitmişti. Netice itibariyle Anadolu’nun istiklâl fitilini ateşleyen, mücadele ruhunu besleyen ve muvaffakiyete götüren yolların tamamı denizlerden geçmişti. Bunun farkında olan ve bu yolda gerekli gayretleri gösteren Anadolu insanı hürriyetin denizlerden geleceğinin bilinciyle özellikle Karadeniz’i bir istiklâl sahibi hâline getirebilmek için gerek bireysel, gerekse vasıtalarıyla mücadeleye dâhil olmuştu. Çünkü Anadolu mücadelesinin iğneden ipliğe her şeye ihtiyacı vardı. Türkleri istiklâlâe götürecek olan gemiler ise en fazla ihtiyacı duyulan vasıtaların başında gelmekteydi.

Osmanlı Devleti’nin sahibi olduğu hemen her gemi; dört yıl müddetince devam eden harpte oldukça yıpranmıştı. Mütareke gereği as-

kerlerin terhis edilmeleri sebebiyle gemilerde yeterli bakım yapılmadığı gibi mürettebat dahi bulunmuyordu. Türklerin gemilerinin tamamı ise, enterne edilmiş vaziyetteydi. Anadolu bahriyesi ile düşman arasındaki nispet 1/30, tüm işgal donanmasını esas alacak olursanız da 1/60 oranındaydı¹.

Her şeye rağmen Anadolu'nun coğrafi konumu itibariyle herhangi bir savaş durumunda ikmâli için deniz yollarının kullanılması birinci şarttı. Yavuz zırhlısı ile Zuhaf gambotu İzmit'te; Turgut Reis zırhlısı ile Hamidiye, Mecidiye kruvazörü, Berk-î Satvet, Peyk-î Şevket isimli iki torpido kruvazörü, Taşoz sınıfı üç muhrip, Muavenet sınıfı iki muhrip, Berk-i Efşan torpidobotu ile iki adet Sultanhisar sınıfı torpidobot, Preveze, Hızır Reis ve Malatya sınıfı iki gambot, sekiz motor gambot, Müstecip Onbaşı denizaltısı, İntibah mayın dökme gemisi, Galata, Ertuğrul, Söğütlü yatları, Muinizafer, İclaliye, Nemci Şevket korvetleri, Giresun ve Reşit Paşa yardımcı gemileri Haliç'te, Nusrat mayın gemisi İzmir Limanı'nda enterne edilmişti. Draç, Akhisar torpidobotları Marmara'da, Preveze (Sinop) ve Aydın Reis (Trabzon) gambotları Karadeniz'de, Hızır Reis ve Yunus ise İzmir'de karakol vazifelerini icra ediyorlarken, Bezm-i Âlem yardımcı vapuru Seyr-i Sefain İdaresine devredilmişti². Bu gelişmeleri mü-

¹ Nahit Çapaner; **İstiklâl Savaşında Deniz Kahramanları**, İstanbul, 1943, s.8

² **ATASE Arşivi, K: 28, G:11, B:11 (11;1)**; Türk İstiklal Harbi, **Batı Cephesi**, C. II, ksm. I, Ankara, 1999, s.27-28; Millî Mücadele başlarken elde mevcut olan ve savaşın devamında ve neticelenmesinin ardından Türk Deniz Kuvvetlerine dâhil olan tekneler; Aydın, Preveze, Burak Reis, Hızır Reis, Kemal Reis, İsa Reis, I.no ve 2. No'lu Rus yardımı gambotlar, Taşoz, Basra, Samsun, Sultanhisar, Sivrihisar, Yunus, Akhisar, Draç, Berk-i Efşan, Musul torpidoları, Sakız, Zuhaf korvetleri, İntibah (Uyanık), Nusrat, Tır-i Müjgan, 9 mayın toplayıcı motor, Samsun (Uranya), Trabzon (Enosis), Şahin, Batum vapurları, Alemdar, Galatalı, Tecrübe römorkörü, 4.No'lu Rüşumat, Mebruke, Ayyıldız, Amasra, İnönü, Arslan, Sinop, İkdam, Hüdaverdi, Derya, Fulya, Ereğli, Turgut, Zonguldak motorları, Dana, Şile, Kahraman yelkenlileri, Muin-i Zafer, İclaliye, Necmi Şevket kurs gemileri, Ertuğrul ve Söğütlü Yatları Bkz. Raşit Metel; **Atatürk ve Donanma**, İstanbul 1966, s.33; Anadolu bahriyesine hizmeti geçen diğer gemilere bakıldığında; Yavuz, Karakuş, İrfan, Ceylan-ı Bahri isimli tekneler ilk öne çıkanlardır. Hatta Damat Ferit Paşa Hükûmeti'nin dağılmasıyla kurulan Ali Rıza Paşa Hükûmeti'nin bir temsilcisi olarak Anadolu'ya Temsil Heyetiyle görüşmeye gönderilen Salih Paşa Amasya'ya 24.10.1919'da Altay vapuruyla gelmişti. Zeki Sarıhan; **Kurtuluş Savaşı Günlüğü**, C.II, Ankara, 1994, s. 189

teakip imza edilen Sevr Antlaşması da Türklerin ellerini bağlayan bir diğer unsurdu³.

Fakat tüm bu müşkülata karşın Türklerin yine de mücadeleyi sürdürme kararını almalarının ardından⁴ Yunanlıların Anadolu'ya baskısı daha da artmıştı. 7 Ağustos'ta Rize'deki Hamidiye İskelesi'ni bombalayan Yunan gemileri, Giresun vapurunu denetledikten sonra Galzal römorkörü başçarkçısı Kıbrıslı Sudi ile Samsun Bahriye Müfrezesine mensup iki er ve bir sivil esir etmişlerdi. Bu süreçte denizde hiçbir netice alamayan Yunan kuvvetleri Rize'yi yeniden bombardıman ettikten sonra "Vona" önünde üç kayığı, Sinop'ta da bir yelkenliyi batırdı⁵. Ama bu sırada Rusların Batum Limanı'nı Türklere açması, talihin kendileri için döndüğünü gösteren en önemli adımdı.

Millî Mücadele döneminde üs ve limandan yoksun olmanın dışında, politik gelişmeler de Türk donanmasının tam anlamıyla Anadolu'ya kaçıp çalışmasına mani olunmuştu. Bu hususta Türk denizcilerinin ısrar etmesine rağmen Anadolu Hükûmeti tarafından mücadele hareketine yarardan ziyade zararı olur düşüncesiyle pek fazla denizci subayın katılması fikri benimsenmemişti. Fakat yine de Millî Mü-

³ Madde 181: Aydın Reis, Burakreis, Sakız, Preveze, Hızır, Kemal, İsa Reis gambotları ile Sivrihisar, Sultanhisar, Draç, Musul, Akhisar, Yunus torpidobotları sadece 7,7 cm'lik top taşıyabilecek, torpil kovanları sökülecektir. Bu gemiler yirmi yılın sonunda değiştirilebilecektir. Reşit Paşa, Tirimüjgan, Giresun, Millet, Akdeniz vapurları ticaret gemisi olarak kullanılacaktır. Subay ve askerlerin sayısını komisyon belirlerken, bahriyenin komisyonun belirlediği silâh ve mühimmatın dışında bir askerî malzeme kullanmaması temin edilecektir. Türk Bahriyesi gönüllülük esasına dayandırılacaktır. Türkiye'nin hiçbir askerî, bahri ve hava kuvvetlerinde kullanılan uçak, balon ve benzeri taşıtı olmayacaktır. Denetim komisyonunun masraflarını Türk Hükûmeti üstlenecektir. Türkler yabancı memleketlere hiçbir askerî komisyon gönderemeyecektir.

⁴ Anadolu hareketini durdurabilmek için yalnızca müttefikler değil, İstanbul Hükûmeti de elinden geleni yapmıştır. Bunun için İtilâf Devletleriyle işbirliği yaparak, Anadolu'da isyanlar tertiplemişler ve Kuva-yi Milliye birliklerini dağıtmak için Anadolu'nun içlerinde elinde kalan orduları sevk etmişlerdir. İşte 7 Haziran 1336 tarihinde Gülnihâl vapuruyla ve dört mavnanın eşliğinde Büyükçekmece sahillerine mevcudu 32 amir, zabıt ve 100 askerden oluşan bir Kuva-yi İnzibatiye Ordusu çıkarılmıştı. **ATASE Arşivi, K:781 G:59 B:59 (1:2)**; Aynı kitaata mensup 500 Kuva-yi İnzibatiye askerinin 200'ü Haydarpaşa ve Gülcemal vapurlarından firar etmiştir. Bu kitaattan arta kalan 300 askerde "Amerkoyer" gemisiyle İzmit'e sevk edilmiştir. **ATASE Arşivi, K:1008 G:31 B:31 (1:2)**

⁵ Mithat Işın; **İstiklal Harbi Deniz Cephesi**, İstanbul 1946, s. 66

cadelede Türk cephesinin deniz yolu ile takviye edilmesine büyük ihtiyaç vardı⁶. Osmanlı Deniz Kuvvetleri, Mondros Mütarekesi'nin 6. maddesi uyarınca enterne edilince, Ankara'daki Milli Hükümet, çareyi eldeki sivil deniz ulaşım araçlarına el koymakta ve İstanbul'dan Osmanlı donanmasına ait gambotları kaçırmakta bulmuştu. İlerleyen dönemlerde el konulan birkaç parça yabancı tekne ile de küçük çaplı bir Anadolu deniz kuvveti oluşturulmuş oldu.

Ayrıca İstanbul limanları, Karadeniz Boğazı ve sahilleri Yunanlılarla İtilâf devletlerinin sürekli denetimi altında bulunuyordu. Bir ara Yunanlıların bu denetim işini mübalâğa etmesi üzerine devrin Dışişleri Vekili Yusuf Kemal Bey (Tengirşenk), Millî Müdafaa Heyeti'ni 13 Ağustos 1921 tarihinde gönderdiği bir şifreyle Yunanlıların Karadeniz üzerinde seyir eden Türk gemilerini zorla durdurmak suretiyle denetime tabii tuttuklarının, ardından gemilerdeki malları yağmaladıklarının tespit edildiğini belirtmiş ve Yunan Hükûmeti'ne protestoda bulunulmasını istemiş; fakat bunun olumlu bir netice vermeyeceğinin bilinmesi sebebiyle, gerek duyulursa vakit kaybedilmeksizin Karadeniz'in güney kıyı şeridinin torpilleneceği tehdidini ortaya atmanın daha doğru olacağı şeklindeki görüşünü beyan etmişti⁷.

Karadeniz sahillerinde kaçakçılık, eşkıyalık, nizama aykırı seyr-ü seferlere mani olabilmek maksadıyla 1919 senesinde mütareke şartlarına uygun olarak büyük topları çıkarılan Aydın ve Preveze gambotları Karadeniz'e gönderilmişti⁸. Bu gambotlar, Samsun'da bulunan Samsun Merkez Liman Reisliğine bağlı olarak vazife yapacaklardı. Preveze'nin hareket merkezi Sinop Limanyken, Aydın Reis'in hare-

⁶ Afif Büyüktuğrul, “İstiklâl Savaşı'nda Türk Sularında Yabancı Devlet Donanma Harekâtı”, *Belleten*, C.69, S. 153, Ankara, 1975, s. 62

⁷ ATASE Arşivi, Klasör: 1038, Dosya: 10-4/117, Arşiv: 1/4283 (eski düzenlemeye göre arşiv belgesi)

⁸ Işın; a.g.e., s.24; Preveze gambotu 4 Temmuz 1919'da Rusya'dan gelerek Çarşamba sahillerinde Rum çetelerini sahile çıkararak bir motoru yakalamış ve Samsun'a getirmişti. Bkz. Emrullah Nutku; “Deniz Cephesi”, *Yakın Tarih Dergisi*, C.I, S.2, 1962, s. 55 vd.; İstanbul Hükûmeti 1 Kasım'da Müttefik İşgal Kuvvetleri Komutanlığı'na Karadeniz'deki soygun, talan hadiselerinin sona erdirilebilmesi için deniz aracı istemişti. Bkz. Sarıhan; a.g.e., C.II, s.206

ket noktası Trabzon'du. Bu iki gambotun vazifelerini yerine getirebilmeleri için yeterli oranda kömürün bulunmaması sebebiyle yakıt sıkıntısı gündeme gelmiş ve bu sorun 8 Eylül ve 20 Ocak 1919'da Şam ve Giresun vapurlarıyla getirilen kömürlerle çözüme kavuşmuştu. Aydın ve Preveze üzerinde gerek Yunanlılar gerekse İtilâf devletlerinin deniz güçleri bir baskı unsuru oluşturmuşlar ve gambotların Anadolu'daki mücadeleye destek verdiğini ileri sürerek 1920 Nisanı'nda İstanbul'a çekilmesi için Alemdar tahlisiye römorkörüyle hazırlıklara başlamışlardı ki; Eylül 1920'de BMM silâhli kuvvetleri gemilere el koyarak derhâl gemilerin ve personelinin Rus limanı Novrosiski'ye hareket etmesi ve orada emniyete alınmasını emrini vermişti. Tüm bu gelişmeler olurken, bilinmeyen bir şey vardı. Türk Bahriye Nezareti'ne bağlı Seyr-i Sefain şirketinin malı olan "Alemdar" tahlisiye gemisinin, BMM Hükûmeti'nin kullanımına sunulmak üzere 1921'in Ocak ayında Anadolu sahillerine kaçırılması kararlaştırılmıştı. Ancak Fransız denizcilik makamlarının gemiyi İstanbul'a götürmek için tekrar ele geçirmeye çalışmaları üzerine çıkan çatışmada iki tarafta kayıplar vermiş ve gemi Fransızlara teslim edilmeyerek Ereğli'ye güç de olsa ulaştırılmıştı.

2 Şubat'ta Zonguldak Valisi Nusret Bey ile Amiral Dumesnil'in bu olayla ilgili görüşmesi sonrasında tarafların söz konusu gemiyi şimdilik hazır konumunda bırakmaları ve hükûmetlerini konuyla ilgili olarak ikna etmeleri öngörülmüş ve bu üstü örtülü mutabakata iki tarafta bugüne kadar riayet etmişti. Bu mülahazayla Alemdar'ın İstanbul'a götürülmesi için getirilen tekliflere BMM Hükûmeti olumlu cevap vermeyerek reddetmişti. Londra Konferansı evveli yani tatsızlıklara yol açmaması arzusuyla yapılan "Modus Vivendi" (Mutabakat) BMM tarafından da benimsenmişti. Öte yandan, Anadolu sahillerinde kurtarma gemisi olarak önemli hizmetlerde bulunacak olan geminin denizden tahrip edilmemesini temin etmek maksadıyla Müdafaa-i Millîye'nin bahriye birimi tarafından Alemdar'ın güvenliğe kavuşturulması ve gerekli önlemlerin alınması talimatı verilmişti. BMM Hükûmeti, bu kararı almak zorunda kalınmasının neden-

lerini, Fransız Hükûmeti'nin takdir edileceğini ummaktaydı⁹. Fakat Aydın Reis, Sovyet kıyılarına yaklaşmaya başladığında 1500 metre mesafeden topçu ateşine maruz kaldı. Bu ateşi atlatmasının ardından 10 Eylül'de Novrosiski Limanı'na girince Sovyet yetkililer tarafından gambota el konularak tamamen soyulup, tahrip edildikten sonra kızıl bayrak çekildi. Birkaç gün sonra Aydın Reis'in¹⁰ başına gelen Preveze'nin de başına gelmiş ve 1000 kişinin hazır bulunduğu bir askerî törenle bu gambotta Sovyet Rusya'nın malı ilân edilmişti. Ankara Hükûmeti ise, hadisenin vukuu bulmasının hemen ardından diplomatik yollardan gemileri almak için harekete geçmiş, Dersaadet-i Muavenet-i Bahriye Heyeti'nden konuyla ilgili olarak Müdafaa-i Millîye Vekâleti 21 Mart 1337 (1921) tarihinde yardım talebinde bulunmuş¹¹ ve 10 Mayıs 1921 senesinde varılan antlaşma neticesinde mezkûr gambotlar ile Şahin vapurunun Ruslardan teslimi karargir olmuş, ardından bu gemileri almak için vazifelendirilecek zabıtların, neferlerin tahsisatı gemilere ait levazımların masrafları da dâhil olmak üzere 5.000 liranın iki ay içerisinde Trabzon Nakliye Kumandanlığı emrine verilmesi kararlaştırılmıştı¹². Personel bölgeye Gazal refakatinde yedeğinde Dana yelkenlisi olduğu hâlde gitmişti¹³.

⁹ B.C.A. 18/181/2/1921 (belgenin orijinali Fransızcadır.); Işın, a.g.e., s.30 vd; Sarıhan; a.g.e., C. III, s.213; Aydınreis daha sonra Üsteğmen Mithat'ın komutasında 15 Eylül tarihinde Trabzon'a yola çıkmış ve yolda Türk Donanmasına "Ayyıldız" ismiyle nakliyat işlerini ve daha sonraları mayın dökme gemisi olarak kullanılacak motorlu ve çift direkli 120 tonluk bir yelkenli tekneyi kazandırmıştı. Ayyıldız'ın 26 Mayıs'ta Bahr-i Cedid'in yedeğinde yaptığı 2420 adetlik tüfek, 2593 sandıklık fişek, 24 adetlik makinalı tüfek sevkiyatı oldukça önemlidir. Mithat Işın; **İstiklâl Harbinde Deniz Cephesi** isimli eserindeki istatistiksel tablolardan istifade edilmiştir.

¹⁰ Aydın Reis, 29 Mayıs 1921 günü Ümit vapuruyla birlikte İnebolu'ya 4840 tüfek, 2614 sandık mermi, 45 makineli tüfek. getirirken, 25 Temmuz'da Tuapse'den 96 sandık fişek, 1287 sandık top mermisi, 5 Ağustos'ta 1244 sandık fişek, 3028 sandık top mermisi, 27 Kasım'da 489 tüfek, 298 sandık tüfek mermisi, 411 sandık top mermisi, Şubat ve Mart 1922'de muhtelif çap ve markada top, tüfek ve cephaneleri, 2 Nisan'da 20 ton eyer takımı, 127 ton top cephanesini Karadeniz limanlarına sevk etmiştir. Bkz. Mithat Işın; **İstiklâl Harbi'nin Deniz Cephesi** isimli eserinin muhtelif tablolarından derlenmiştir.

¹¹ ATASE Arşivi, Kls.1038, D.10-A/117, F. 4 (eski düzenlemeye göre arşiv belgesi), B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 18/64/1/1921

¹² B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 18/64/1/1921, Ek no: 64/1

¹³ Afif Büyüktuğrul; **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, C.IV., İstanbul, 1943, s.490-491

16 Mayıs 1920 tarihinden sonra Rusya ile varılan anlaşmalar neticesinde Anadolu'ya lojistik askeri nakliyatı gerçekleştirebilmek üzere Batum'da bir deniz komutanlığı kurulmuş, bu komutanlık bünyesinde faaliyet göstermek suretiyle Novrosiski'de Kıdemli Deniz Subaylığı, Tuapse'de de Esliha Komisyonu Sevkiyat Subaylığı gibi isimlerle vazifeler ihdas etmişti. Ankara, TBMM'nin faaliyete geçmesinin ardından Erkan-ı Harbiye'yi kurmuşsa da denizlerdeki askeri ve sivil hareketliliğinde takip edilmesi durumu ortaya çıkınca, Erkan-ı Harbiye bünyesinde 10 Temmuz 1920'de Umur-u Bahriye Müdürlüğü ihdas edildi. 1921 tarihine gelindiğinde müdürlüğün işleri artınca yeterli olmayan kurumun genişletilmesine ve adının Bahriye Dairesi olmasına karar verildi¹⁴.

Tuapse'deki ilk Türk temsilcisi Lazistan vekili Osman Bey'di. İşte tam kadrolu iki alay donatacak kadar yüklü olan bu ilk motor nakliyatı 22 Eylül-4 Ekim 1920 tarihlerinde Tuapse ile Trabzon arasında sivil motorlar vasıtasıyla Maçka'ya yapılmış ve getirilen esliha da buradaki mevcut ambarlara yerleştirilmişti. 13-14 Ekim 1920'de Kâzım Karabekir'in imzasıyla Maçka ambarlarındaki mühimmat, Trabzon'daki 3. Kafkas Tümeni'nin idaresinde ve sivil motorlar vasıtasıyla ordunun karargâhına getirilmişti. 3. Kafkas Tümeni'ni de taşıyan motor, daha sonra Tuapse'ye uğrayarak Alman cephanesi yükleyip İnebolu'ya getirme vazifesini de üstlenmişti¹⁵. Askerî nakliyat yapan gemilere verilen emir; azamî yükü doldurulmaları, dönüş seyirlerini Trabzon'a gece dönüş saatlerinde varacak şekilde yapmaları ve yükleme-boşaltma kurallarına riayet etmeleri yönündeydi. Rusya'dan ilk defa yük getiren Türk gemisi Yüzbaşı Adil Bey komutasındaki Rüsumat 4 no'lu motordu¹⁶. Aydın Reis gambotu, 16

¹⁴ Erol Mütercimler; **Bu Vatan Nasıl Kurtuldu**, İstanbul, 2005, s. 293

¹⁵ İlk sefer sonucunda Osman Bey, 4 büyük ve 4 küçük İngiliz topu, 25 mitralyöz, 600 tüfek ve bir miktar para getirmiştir. Bkz. Süleyman Yaşar; **"İlk Deniz Nakliyatı"**, *Yakın Tarih Dergisi*, C.II, S.19, İstanbul 1962, s.186-188; TİH, **"Türk Kültürü"**, V. Cilt, S: 129, Temmuz 1973, s.730

¹⁶ Rüsumatın ardından Eylül-Aralık 1920 ayları arasında Gazal römorkörü ile 4 motor Tuapse limanına 7 sefer yapmıştı. Bkz. Büyüktuğrul; **Osmanlı...**, C.IV., s.482-484

Eylül 1920 tarihinde saat 15.00’de Sohum yönünden gelen bir bar-ko’yu¹⁷ fark etti. Ancak gemi mürettebatının hiçbirisinin aklından bu yelkenlinin Yunan bandıralı olacağı geçmemiştir. Yunan bandıralı yelkenli hiçbir direniş sergilemeden derhal teslim oldu. Motor yelkenlerini söndürdü, makinelerini durdurdu. Bir subay ve iki silahlı er tekneye atlayarak Yunan bayrağını gizden arya (indirmek) edip, Türk bayrağını toka (çekmek) ettiler. Anadolu donanması üçüncü bir tekne kazanmış oldu. Akşam saatlerinde (20.30) İngiliz muhribine görünmeden Rize sahillerine yakın seyrederek Batum açıklarına kadar ulaşıldı. Burada Yunanlılara ait 120 tonluk yelkenli müsadere edilecek ismi ”Ayyıldız” olarak değiştirildi¹⁸.

24 Nisan Pazar günü güvenliğinin temini için Novrosiski Limanında bulunan Şahin gemisi 20 top ve 405 sandık piyade fişeğiyle beraber 4 Mayıs’ta Trabzon’a dönmüştü¹⁹. Motor, 24 Mayıs Salı günü İnebolu ve Akçaşehir’e çıkarmak için 3. Kafkas Tümeni’nin ağırlıkları olan 42.225 tüfek, 1339 sandık cephaneye, 50 mayın ve benzin varilini güvertesine yüklemişti²⁰. Eylül-Aralık 1920 tarihleri arasında gerçekleştirilen ilk seferlerde taşınan malzeme²¹:

¹⁷ **Bar-ko**: Üç direkli yelkenli gemi. (Pruva ve gramoli direkleri, kabasorta ve mizana direği, subye donanımı mevcuttur.)

¹⁸ Zeki Sarıhan Ayyıldız’ın bir Yunan teknesi olduğunu söylemiştir. Bkz. Sarıhan; **a.g.e.**, C. III, s.213; Ayyıldız yelkenlisi Milli Mücadele’nin sonuna kadar Türk bayrağı altında vazifesini ifa etmiştir. Hatta bir ara teknenin içerisine ray döşenmek suretiyle mayın dökme gemisi olarak dahi kullanılmış, savaş sonunda satılmıştır. Emrullah Nutku: “*İlk Ganimet*”, *Yakın Tarih Dergisi*, C. I, S. 13, 1962, s. 132-133; Büyüktuğrul; “**Osmanlı...**”, C.IV., s. 490 isimli eserinde “Ayyıldız” motorunun Wrangel ordusuna ait olduğunu iddia ediyor.

¹⁹ Sarıhan; **a.g.e.**, C.III, s. 508; Büyüktuğrul; **Osmanlı...**, C.IV., s.522; Şahin vapuru Yunan ablukasının en şiddetli olduğu dönemlerde bile Trabzon’dan Novrosiski’ye gidip 5 adet 15cm.lik top 200 adet mayın yükleyerek bunu Trabzon’a getirmiştir. Bkz. Büyüktuğrul; **Osmanlı...**,C.IV., s.528

²⁰ Sarıhan; **a.g.e.**, C.III, s.543, Büyüktuğrul eserinde Şahin motorunun taşıdığı yüklerin rakamlarını 4000 tüfek, 1500 sandık piyade mermisi şeklinde vermektedir. Motor, dönüşünde Trabzon, Zonguldak ve Kilimli’den 800 ton kömürde yüklemiştir. Bkz. **a.g.e.**, s.522

²¹ İnebolu’ya Rus yardımını ilk getiren Türk motoru Mebruke’dır. Bunun ardından Şahin-i Bahri, Mu zaffer,İhsan-ı Hüda sevkiyat yapmıştır. Bkz. Nurettin Peker; **1918-1923 İstiklâl Savaşı’nın İnebolu ve Kastamonu Havalisi**, İstanbul 1955, .s.244; Tablo 1, Mithat Işın; *İstiklâl Harbi’nin Deniz Cephesi* isimli eserinden alınmıştır.

Tablo 1

Tüfek	Kasatura	Sandık	Makineli Tüfek	Nakliye Vasıtası
184	315	422	---	Rusya'dan ilk motorla
315	315	299	---	Hayrettin motoru (Salih Kaptan)
191	191	59	---	Şükran Motoru
205	205	30	2	Yıldız Motoru (Harun Kaptan)
858	1108	727	---	Mebruke Motoru (Nazım Kaptan)
564	586	494	---	Gazal Römorkörü
632	615	1180	---	4No:Rüsümat Vapuru
438	378	412	---	4No:Rüsümat Vapuru

Trabzon'a getirilen bu silâhların ve cephanenin büyük kısmı yine motorlar vasıtasıyla Samsun'a taşınmıştı, bu silâhlarla ve mühimmatla Samsun Bahriye Müfrezesi teçhiz edilmişti. Bu sırada Rum Pontusçular bölgede yıkıcı faâliyetlerini artırarak sürdürmeye devam ediyorlardı. Trabzon'dan Samsun ve İnebolu'ya kaçak savaş malzemesi gönderebilmek için özel araçlardan da istifade ediliyor; fakat motorların emniyeti açısından yanlarına bir subay ve silâhlı asker de veriliyordu. Bunlardan biri de Rizeli Ahmet Efendi'ye ait Turgut motoruydu ki bu motorla 42.740 kilo piyade cephanesi, 18.000 kilo sahra topu, 4.632 kilo kurşun malzeme taşınmıştı²². Hemen hemen aynı tarihlerde Turgut motoru gibi Hopa'dan çıkan Kırım vapuru; ilk olarak Trabzon'a, oradan Gülcemal vapuruyla İnebolu'ya gelen 11. Alay ve mühimmatlarını, 15 ton cephanelerini İnebolu'dan yükleyerek Ereğli'ye çıkmış ve bu sevkiyat iki Rum'un ihbarıyla Yunan filosunun Ereğli'yi bombalamasına dahi sebep olmuştu.

²² Büyüktuğrul; "Osmanlı...", C.IV, s.485-486

Anadolu'nun çeşitli yerlerinde bunlar yaşanırken Kastamonu ahâlisi de teşkil ettirdikleri Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti vasıtasıyla ordunun giyim ve donanımı için gerekli olan para ve eşya bağışlarının sağlanmasına çalışmış, İstanbul'dan deniz yoluyla İnebolu'ya Millî Mücadele'ye katılmak amacıyla gelen subay ve sivillerin yanı sıra cephe hattına gönderilen pek çok mühimmat da bu yolla taşınmıştır. Bunlardan biri Penay vapuru ile muhafızı Fransız "T.R." markalı torpidonun 29 Mayıs 1921'de vapurdaki tüm askerî malzemeyi İnebolu'ya çıkartarak İstanbul'a dönmesidir. 1 Haziran'a gelindiğindeyse bu nakliyat işi devam etmiş ve Bahr-i Cedid ile Ümit vapurları İnebolu iskelesine çeşitli askerî malzeme getirmişlerdi²³.

Türk vapurları ile yolculuk ve nakliyat yapmanın oldukça güçleştiği 1921 yılında, yabancı bandıralı gemilerin kullanımı oldukça yaygınlaşmıştı. İstanbul'da TBMM adına faaliyet gösteren Muavenet-i Bahriye grubu, La Frances ve Pake şirketlerinin Dana, Anadolu, Ararat, Lodvil, Langer, Mecda, Vesta, Vestalya vapurlarıyla, İtalyan Loit Trestino şirketlerinin Dukovina, Kampidiglio, Kastinia, Cleopatra, Marne, Megri, Minerva, Oratina yolcu vapurları ile Anadolu'daki Batı cephesine büyük oranda savaş malzemesi taşıdılar. Bu gemilerin ana personelleri ayrıca Türk mürettebatında yetiştirilmesi görevini gönüllü olarak üstlenerek, Milli Mücadele'ye dışarıdan destek de olmuşlardır²⁴.

İnönü Savaşlarının beklenmedik şekilde Türklerin başarısıyla sonuçlanması İngiliz ve Yunan güçlerini tedirgin ettiği gibi Türklerin kaçak askerî sevkiyatına karşı tedbirlerinin daha sert ve şiddetli olmasına da sebep olmuştu. Bunun üzerine Türkler de üzerlerindeki baskıyı azaltabilmenin yollarını aramaya başladılar ve 16-18 Ağustos

²³ Peker; a.g.e., s.326-327; Bahr-i Cedid vapurunun İnebolu'ya getirdiği askerî malzeme 2260 tüfek, 2593 cephane sandığı, 24 makineli tüfek, Ümit vapurunun getirdikleri ise, 4840 tüfek, 2614 cephane sandığı, 45 makineli tüfektir. Peker; a.g.e.,s.328

²⁴ Emrullah Nutku, "Anadolu'ya Sevkiyat", *Yakın Tarihimiz*, C. II, S:26, İstanbul 1962, s. 411; Emrullah Nutku, "Ümit Vapuru Yolcuları", *Yakın Tarihimiz*, C. II, S: 23, İstanbul 1962, s. 316

1921 tarihlerinde Trabzon'daki 13. Tümen Karargâhında Tuapse temsilcisi Osman Bey ile Rusların Karadeniz Donanması Komutanının katıldığı toplantıda Türk tarafı Karadeniz'deki nakliyatlarını sekteye uğratmamak maksadıyla Ruslardan denizaltı, mayın dökücü gemiler, deniz uçakları, 400 kadar da mayın istediği hâlde Ruslar bu taleplere karşılık kendilerine 400 mayınla birlikte mayın dökücü gemiyi hemen verebileceklerini diğer istenen gemilerinse Batlık Denizi'nden geleceğinden ötürü tesliminin uzun zaman alacağını belirtmişlerdi. Fakat Türkler gemilerin hemen teslim edilmesini şart koşuyorlardı. Çünkü her geçen gün İngiliz ve Yunan baskısı artmaktaydı. Bunun üzerine Ruslar, Tuapse Limanının da bulunan, Türkler tarafından daha sonra 1 ve 2 No'lu motorbot olarak anılacak (Jivoi, Jourky) tekneleri vermeyi teklif edince Türkler bunu derhâl kabul ederek mezkûr tekneleri 9 Ekim 1921 tarihinde teslim aldılar. Tabii, Ruslar bu motorların torpido düzeneklerini denize düşürüp, makinelerini arızaya geçirmiş olduklarından tekneler hemen Novrosiski Limanında onarıma alınmış, arızaları ve eksiklikleri giderildikten sonra 6 Aralık 1921'de Türk kıyılarına doğru hareket ettirilmişlerdi²⁵.

Ankara sevkiyatlarla ve Yunan işgaliyle meşgulken, Sovyet yönetimi de rejimini halkına ve bünyesinde barındırdığı milletlere kabul ettirmeye çabalıyordu. Çarlık Rusya'daki halk bu uygulamaya sert tepki gösterince, Rusya'da bir iç savaş patlak vermişti. Savaşın neticesinde mağlup olan Beyaz Rus General Wrangel, elinde kalan ordusunun bir kısmı ve 1200 tonluk gambotuyla yine mağlup bir devletin başkentine gelmişti. İstanbul'a ulaşmadan evvel gambottaki motor arızası sebebiyle 21 Kasım tarihinde Ereğli Limanına zorunlu sığınan Wrangel, o dönemde elde edilebilecek her türden silâha ihtiyacı olan Anadolu hareketinin bölgedeki komuta seviyesinin dikkatini çekmişti. Gambotu, içerisindeki askerî mühimmatla birlikte yakalanabilmesi için bu komutanlar tarafından planlar dahi yapılmıştı. Lakin gambotun açıkta demirlemiş olması ve Ereğli'deki Türk bah-

²⁵ Büyüktuğrul; **Osmanlı...**, C.IV, s.518

riyesinin elinde gemiye ulaşmayı sağlayacak herhangi bir vasıtanın bulunmaması, Wrangel ordusunu Anadolu hareketinin düzenleyeceği bir baskından kurtarmıştı²⁶.

Bunun dışında 1 ve 2 no'lu tekneler Gürcülerin, Türk sınırlarını tehdit ettiği dönemlerde 7. Piyade Alayı'nı Rize'den Batum'a nakletmişti²⁷. 26 Haziran 1922'ye gelindiğindeyse satın alınan 29 Alman uçağının nakli için Şahin vapuru görevlendirildi ve verilen görevi yerine getirebilmek adına Novrosiski'ye hareket etti. Bu uçaklar 21 Temmuz'da Trabzon'a getirilir getirilmez Kâzım Karabekir'in emriyle Batı Cephesine nakledildi²⁸.

Millî Mücadele'de birçok deniz subayı teknik işlerde de vazifelendirilmişti. Geyve Köprüsü ile İzmit-Adapazarı arasındaki Karacım Köprüsü'nün onarımı, Duba ve küçük botların tamir edilmesi, Sakarya Nehri ile Eğirdir Gölü'nde nakliyatın tesis edilebilmesi için dubalar inşa edilmesi, Van Gölü'nde Ernis Tersanesi'nin inşası gibi sorumluluklar alan Türk denizciler yalnız denizlerde değil, karada da etkili olabileceklerini göstermişlerdi²⁹.

Tüm bu yaşananların yanında Anadolu'nun denizcilik faaliyetlerinin bir teşkilât yapısına da kavuşturulması gerekiyordu. Bu maksatla 10 Temmuz 1336 (1920) tarihlerinde Millî Müdafaa Vekâleti'ne bağlı olarak Umur-u Bahriye Müdüriyeti, üç subayla birlikte

²⁶ General Wrangel'in gambotunda 300 subay, 700 er, 80 ağır makineli mevcuttu. Bkz. Büyüktuğrul; **Osmanlı...**, C.IV, **a.g.e.**, s.513; Milli kuvvetler, Wrangel ordusu artıkları için Reşit Paşa ve Kızılırmak vapurlarını hastane gemisine çevirerek hizmetlerine sunmuştu. Bkz. "Gülcehal Vapurunun Başına Gelenler" **Açıksöz Gazetesi**, 20 Kanun-u Evvel 1336 (20.11.1920)

²⁷ Işın; **a.g.e.**, s.45; II. İnönü ve Aslıhanlar muharebeleri sırasında Batı Cephesini takviye etmek amacıyla 3. Kafkas Tümeni Trabzon'dan, Akçaşehir'e nakledilmiştir. Bkz. Ali Sarıkoymuncu; "**Zonguldak ve Havalisi'nin Milli Mücadele'de Ekonomik ve Stratejik Bakımdan Önemi**", Atatürk Yolu, C.II, Ankara, 1997, s.684

²⁸ Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.496,539; Nuri (Conker) ve Saffet (Arıkan) Beylerin Almanya'dan gizlice aldıkları bu uçakların çeşitli sebeplerle fazlaca yıpranmış oldukları, bunlardan ancak ikisinin cepheye uçarak gidebilecek durumda olduğunu Yzb. Sabahattin komutasındaki 4 pilot ve birkaç makinist ile teknisyenden oluşan heyet bildirmişti. Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.554; Bunun dışında Novrosiski'den getirilen uçakların niceliği ve niteliği hakkında farklı ifadelerde tetkik eserlerde göze çarpmaktadır.

²⁹ Metel; **a.g.e.**, s.32

Ankara Mekteb-i Sultanisi'nin üst katında tahta ranzalar üzerinde faaliyetlere geçildi. Kısa bir zaman dilimi içerisinde Ocak 1337 (1921) tarihinde de riyaset seviyesine yükselmiş ve beş ayrı şubede icraatlarını sürdürmüştü. I. Şube; Personel İşleri, II. Şube: Deniz Harekât Dairesi, III. İkmâl ve Levazım, IV. Şube: Limanlar ve Deniz Ticareti, V. Şube: Bütçe³⁰. Elbette Anadolu'daki Hükûmet kendi Bahriye Müdüriyetini tesis eder etmez İstanbul'daki Bahriye Nezaretiyle tüm irtibatlarını koparmalarını istemiş, böylece Kefken'den Hopa'ya, Antalya kıyılarından Küllük sahillerine kadar tüm limanlarda BMM otoritesi tesis edilmişti³¹. Ayrıca birbirinden bağımsız hareket eden sair tüm liman reisliklerinin de koordineli hareket etmesi temin edilmiş oluyordu. Bu suretle, Umur-u Bahriye'nin ilk yürürlüğe koyduğu işi, Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı'na, Rusya'dan yürüttüğü nakliyat işlerine ek olarak, cepheye gitmek üzere sahil boyunca İnebolu, Akçaşehir, Ereğli istikametinde deniz taşımacılığında görev icra etmesini sağlamaktı³².

Ancak İnönü zaferinin kazanılmasının ardından Karadeniz'deki denetimlerini şiddetlendiren Yunanlılar, 26 Mart 1921 tarihinde de Türk sahillerinde resmen abluka ilân etmişler ve bu abluka vasıtasıyla da fırsat buldukça Karadeniz sahil şehirlerini denizden topa tutmuşlardı. 2 Haziran ve 27 Ağustos 1921 tarihlerinde iki defa bir Yunan muhribi Ereğli Limanını topa tutmak istemişse de alınan tedbirler sayesinde muvaffak olamamıştı³³. Ayrıca İngiliz donanması da sık sık yöre sahillerinde devriye görevi görmüş, hatta zaman zaman Yu-

³⁰ Işın; **a.g.e.**, s.12

³¹ **a.g.e.**, s.20, Trabzon'da; Bahriye Müfrezesi, Trabzon Nakliye İnspektörlüğü, İrkap ve İhraç Komutanlığı, Atölye ve Mayın Memurlukları, Samsun'da Bahriye Müfrezesi, Deniz Harp Okulu, Ganaimi Bahriye Mahkemesi, Bahriye Divan-ı Harp Mahkemesi, İnebolu'da; İrkap ve İhraç Komutanlığı, Amasra'da; bahriye bataryası, Bahriye Uçak İstasyonu, Mayın Memurluğu, Batum'da Teşkiatı Bahriye Komutanlığı, Novrosiski'de Kıdemli Deniz Zabıtlığı, Tuapse de Esliha Komisyonu, Van Gölü'nde Ernis Tersane Komutanlığı, Eğridir Gölü'nde Bahriye Müfrezesi, Ereğli'de; Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı, Kocaali Bahriye Komutanlığı (6 Temmuz 1921'den itibaren), İzmir'de Bahriye Müfrezesi Komutanlığı, Fethiye'de İhtiyat Bahriye Grubu, İzmit Deniz Tayyare İstasyonu (2 Aralık 1922'den itibaren), İstanbul'da Felah Grubu Bkz. Metel; **a.g.e.**, s. 30-31

³² Işın; **a.g.e.**,s.40

³³ Sarıkoyuncu; “Zonguldak...”, s.691

nanlıların bölgedeki donanmasına Türklerin faaliyetleri hakkında tel-sizle malumat da vermekten geri durmamıştı³⁴.

BMM Hükûmeti de Anadolu sahillerinde yaşanan bu gelişmeler karşısında sahip olduğu Umur-u Bahriye'yi aciz duruma düşürmek ve mukavemetini artırabilmek adına; 28 Şubat, 6 Mayıs ve 3 Temmuz 1922 tarihinde denizcilik, savunma ve askerî fabrikalar için kabul ettiği 34 milyon liralık bütçeye ilk etapta 13 milyon, sair resmî daireler içinde 7 milyon ve nihayet 21 Ağustos 1922'de de 8 milyon lira daha ek bütçe ayırmaya karar vermişti³⁵.

Türk bahriyesinin Millî Mücadele süresince üzerine düşen görevi yerine getirirken gösterdiği çabayı TBMM Reisi Mustafa Kemal Paşa, 1 Mart 1923 tarihinde Meclisin 4. Toplantı Yılıni açarken yaptığı konuşmasında şu cümlelerle takdir ettiğini vurgulamıştı: "...düşmanın her türlü ablukasına, gelişmiş askerî mühimmatlarına, modern donanmalarına rağmen Türk Bahriyesi'nin birkaç köhne tekne ile Millî Mücadele döneminde ordunun ihtiyacı olan her malzemeyi zayi etmeksizin yerine zamanında ulaştırmayı başardığı için bu millet askerlerine minnettardır³⁶."

Karadeniz'deki deniz taşımacılığı ve ulaşımı Ankara'da Bahriye Müdürlüğü İle Karadeniz Nakliyat-ı Bahriye Müdürlüğü kurulmadan evvelde yapılmaktaydı. Salih Kaptanın "*Hayrettin*" motoru, "Şükran" isimli motorlu takası, Ahmet Reis'in "*Turgut*" motorlu takası, Nazım Kaptan'ın "Mebruke" motoru İstanbul ve çevresindeki tüm ambarlardan çalınıp gönderilen araç ve gereçler, gündün güne büyüyen Anadolu ordusunu donatmaya yetmiyordu. Türkler savaş sonuna kadar 26 parçalık bir filo oluşturmuşlardı³⁷.

³⁴ a.g.m.,s. 692

³⁵ B.C.A. Kanun Lahiyesi, 030/18/01/-/05/23/19 ve B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/01/-/05728/20

³⁶ Metel; a.g.e. s.30

³⁷ Türk İstiklal Harbi, *İstiklâl Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, C.V, Ankara, 1963, s. 29; Aydın Reis, Preveze gambotları, Alemdar gemisi, *Amasra, Arslan, Ayyıldız, Ereğli, Filya, İnönü, Rüşumat 4 No, Zonguldak, İkdam, Sinop, Sakarya, Keşşaf, İve 2 no'lu* motorbotları, *Kahraman ve Küllük* yelkenli mavnaları, *Tecrübe ve Dana* yelkenlileri, *Gazal, Batum* römorkörü, *Bartın, Samsun, Şahin* (şilep), *Trabzon* motorlu gemileri, *Mebruke* motorlu mavnası Anadolu bahriyesinin temel gücünü teşkil ediyordu. Bkz: *Celalettin Orhan, Askerlik Hatıraları*, İstanbul, 1984, s. 126

A.1. Rüsumat 4 No'lu Motorun Faaliyetleri ve Batırılması

Rüsumat No:4, savaşın başında Ereğli'de gümrük idaresi mevkiindeyken, Eylül 1920 tarihinde milis güçler tarafından el konularak Anadolu'daki mücadele için kullanılmaya başlanmıştı. Rüsumat'ın ilk taşıma görevi Rusya limanlarından 4 Kasım 1920'de yüklediği askerî malzemeyi Karadeniz sahillerine getirmesiyle gerçekleşti³⁸. Bu yüklemeler, boşaltmalar ve yolculuklar esnasında pek çok hadiseyle karşılaşan 50 yaşındaki Rüsumat 4 No'lu motor, Anadolu mücadelesinin belki de en talihsiz teknesiydi. Bu küçük teknenin personeli, Rüsumat'ı İtilâf kuvvetlerinin eline teslim etmemek adına her defasında batırarak gemiyi ister istemez hasara uğratmıştı. İşte bu batıpyüzdürme hadiselerinin birinde de gemi bir daha yüzdürülemedi.

Rüsumat No:4, 15. Kolordu'nun Ermenilerden ele geçirdiği silâh ve mühimmatı zaman kaybetmeksizin Batı Cephesi'ne nakletmek amacıyla 15 Ağustos'ta Batum mendireğine yanaştı. Ama bu sırada Karadeniz'deki Yunan karakolu sıklaştığından gemi geceyi Batum mendireğinde geçirmiş, ardından 16-17 Ağustos gecesi limandan gizlice hareket etmişti. Gemi, 17 Ağustos'ta Ordu Limanına ulaştı. Kalecik Burnu'nda kıyıya baştankara etti. Burada panther sınıfı Yunan muhribiyle yardımcı kruvazörü görünce gemi personeli komutanlığın emri gereği, yakalanmamak uğruna ellerindeki tüm haritaları, araç-gereci ve hususi eşyalarını var güçleriyle kıyıya taşımış ve gemiyi sığılğa doğru sürerek, kinistin valfi açıp, gemiyi batırmışlardı. Motorun gövdesi, makine dairesi, kömürlüğü, ambarı suyla dolup, kuma batarken, Paskal Mahmut (Gökbora) kaptan köşkünün birkaç camını kırdırdı, diğer kamaraların camlarını yanık yağla kirletip, kararttı. Ön güverte denizle bir hizadaydı. Fakat bununla yetin-

³⁸ Bu seferlerden Mayıs ayının ortalarında yapılanında 1671 sandık fişek getirilirken, 1 Haziran 1921 tarihli sevkıyatta Trabzon'a 2115 sandık fişek nakledilmişti. 30 Haziran'da 4 adet top, 1144 sandık top mermisi Trabzon'a getirilirken daha sonra verilen emir gereğince Rüsumat No:4'ün getirdiği askerî mühimmat Gazal ve yedeğindeki vasıtayla Samsun'a götürülmüştü. 10 Eylül'de Rüsumat, 2081 sandık fişegi Karadeniz sahillerine getirirken yavaş yavaş sonuna doğru da yaklaşıyordu. Mithat Işın; **İstiklâl Harbinde Deniz Cephesi** isimli eserindeki istatistiksel tablolardan istifade edilmiştir.

meyen gemi komutanı Pascal Mahmut, Yunanlıları inandırabilmek için güverteye birde gaz döktürerek yaktırdı. Bu sırada geminin baş üstünde bulunan piyade mermileri de patlamaya başlayınca Yunanlılar gemiye yanaşamadı. Ama yanaşamamalarına rağmen Türklerin faâl bir nakliye gemisini kendi elleriyle yakarak tahrip ettiğini düşünmenin verdiği rahatlıkla kıyıyı terk ettiler. O gün İstanbul'daki Yunan Yüksek Komiserliğinden bir görevli, Rum gazetelerine şu haberi geçmelerini söyledi: "Rüsumat No: 4 adlı kaçakçı Türk gemisi, Ordu Limanında batırılarak yakılmıştır." Benzer haber iki gün sonra Batum'daki gazetelerin manşetlerinde yerini alacaktı. Geminin personeli daha sonra batan gemiyi kurtarmak için hızla çalışmalarına başladı. Kinistin valfi yeniden açıldı ve su tersi işlemle tahliye edilmeye çalışıldı. Bunun için İtalyan Lloyt Tirestino şirketinin "Remo" isimli vapurundan tulumba dahi alındı. Motor kuma battığı için su tamamen boşaltılsa dahi yüzdürüleliyordu. Yapılacak tek şey vardı; makinelere var güçle yüklenmek. Bunun için belediyenin yolladığı çuvallar dolusu fındık, motorun kazanına doldurularak makineler fındık yağı ile temizlendi. Neticede 20 Ağustos 1921'de Rüsumat No:4 tekrar yüzdürüldü. Ertesi günü Yunan "Panther" muhribi ile "Dafny" kruvazörü yeniden limana uğradıklarında gemiyi yerinde bulamadı. Bunun üzerine Çatlı Burnu'na inen muhrip ve kruvazör burada üç kotrayı top ateşiyle batırdı. 20-21 Eylül'de Ordu civarında gözükken, kömür alan Yunan muhribi ve kruvazörü, Rize civarındaki Arakli İskeleyi'ni bombardıman etmesinin ardından Samsun'a yöneldi. Rüsumat No:4 ise, tamir edilmek üzere aynı gün Batum'a yola çıktı. Geminin tamiri Eylül sonuna kadar devam etti. Sakarya Savaşı'nın bitiği günlerde 88 m/m'lik 3 adet 75 mm'lik Fransız, 4 adet 105 mm'lik ve yine 4 adet 159 mm lik Rus top bataryası ile telsiz teçhizatı gibi askerî mühimmat yeniden Batum, Ararat vapurları ile Hayrettin ve Rüsumat motorlarına yüklenerek 25-26 Eylül gece yarısı Batum'dan Trabzon'a gönderildi. Bu teknelerin arasından Rüsumat, yükünü Trabzon'dan Samsun'a nakletti. Tekne, 29 Eylül sabahı Tirebolu'yu geçip, Trabzon'a yaklaşırken, Üsteğmen Reşat (Talayer) bir Yunan muhribinin yaklaşmakta olduğu haberini kaptana ulaştır-

miş, geminin kaçmasının mümkün olmadığı anlaşılınca kaptanı yine gemiyi kurtarabilmek için kinistin valfini açarak gemiyi terk emri vermişti. Fakat bu sırada Yunan ateşi başladığından sandalın yanına düşen bir top mermisinin etkisiyle denize düşen personel yüzerek karaya çıkmak zorunda kalmıştı. Rüsumat'a ve sahile atılan kırk merminin beşi de gemiye isabet etmişti. Elbette geminin bu tehlikeyi de atlatmasının ardından komutanı Önyüzbaşı Mahmut, Görele'den Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanı Fahri Bey'e çektiği telgraf neticesinde geminin kurtarılmasını istemiş, bunun üzerine Fahri Bey Tecrübe römorkörüyle gerekli malzemeyi bölgeye sevk etmişti. Tecrübe personeli 30 Eylül'de hızla kurtarma işlemlerini başlattı; ama 10 Ekim 1921'de Yunan muhribinin yeniden bölgedeki hareketliliği öğrenerek baskın bir saldırıyla tüm tesisi tahrip etmesi ve gemiye yeniden üç mermi isabet ettirmesi sonucunda yapılan çalışmaların tamamı boşa gitmiş oldu. Bu arada Rüsumat'ın bölgedeki görevini üstlenen Şahin vapuru ise, 1 Ocak 1922 günü 3 adet 150/45 mm'lik gemi topu 200 tane mayını ve biraz da cephaneyi Trabzon'a getirmişti³⁹. Rüsumat No:4, batırılıncaya kadar on sefer yaparak taşıdığı yükü Anadolu mücadelesine önemli bir hizmette bulundu⁴⁰.

A.2. Anadolu Bahriyesinin Kaçak Gemisi Alemdar'ın Millî Mücadeleye Etkisi

Alemdar, Danimarka ticaret filosuna mensup bir kurtarma teknesiydi. 1898 yılında galvanizli çelikten inşa edilmiş, 750 beygir gü-

³⁹ Şemsettin Bargut; **Birinci Dünya Savaşı'nda ve Kurtuluş Harbinde Türk Deniz Harekatı**, Ankara 2000, s.116-117; Nurullah Utku; *"Rüsumat 4'ün Serencamı"*, *Yakın Tarih Dergisi* C.3, S:38, 1962, s. 378-380; Işın; **a.g.e.**, s.78-82; Cevat Ülmen; **İstiklâl Savaşında Karadeniz**, İstanbul 1943, s.9-11, Cemalettin Saraçoğlu; **Gazi Gemilerimiz**, İstanbul 1953, s.62-66; TİH; **İstiklâl Harbi Deniz...**, C.V, s.45-46

⁴⁰ Rüsumatın on sefer sonunda taşıdığı yük yekunu 1070 tüfek, 7459 sandık fişek, 993 kasatura, 8 top ve 2244 sandık top mermisidir. Bkz. Emrullah Nutku; *"Millî Mücadele Ruh-u"*, *Yakın Tarih Dergisi*, C.3, S.37, 1962, s.348; Sarihan; **a.g.e.**, C.IV, s.8; İkinci kaptan Reşat (Talayer), Baş Makinist Önyzb. Arif, İkinci makinist Yusuf, Güverte Tğm.Fahrettin (Akyollu), Makine Tğm. Cevat (Talu); Afif Büyüktuğrul; **Çanakkale Olayı (İstiklâl Harbinde Deniz Cephesi)**, İstanbul, 1969, s.24; Büyüktuğrul; **Osmanlı...**,C.IV, s.521-522; Işın; **a.g.e.**,s.72-76

cüde bir motoru olan, çift kazanlı, 12 mil yapabilen bir vapurdu. Kapitülasyonlar sebebiyle tekne Marmara Denizi'nde kendi hesabına çalışmaktaydı. 1914 yılında da savaş çıkınca ülkesine dönemeyerek Çanakkale Boğazı'nda kalmıştı. Osmanlı Hükûmeti de bunun üzerine tekneye ambargo koymuş, tekneyi "Alemdar" ismiyle İstanbul'dan Çanakkale'ye cephane taşımayla görevlendirilmişti. Birinci Dünya Savaşı'nın Türklerin de mensubu olduğu İttifak kuvvetleri tarafından kaybedilmesi neticesinde Alemdar da diğer gemilerin akıbetine uğrayarak Haliç'e demirlenmişti. Ancak Yunanistan'ın Rusya'dan yaptığı sevkiyatı önleyecek ve Karadeniz'den Anadolu hareketi için silâh ve cephane nakledecek böyle bir tekneye de Anadolu hareketinin ihtiyacı vardı. Alemdar'ın Haliç'te demirli olduğu günlerde geminin başçarkçısı Üsküdarlı Osman Efendi, Anadolu hareketini destekliyordu. Tirimüjgan'ın Bafra'da karaya oturması sebebiyle açıldıkları Karadeniz'den gemiyi zorla oturduğu yerden söküp Kuruçeşme önlerine geldiler. Burada başçarkçı Osman Efendi vapura Anadolu hareketinin ihtiyacı olduğunu, istiklâl mücadelesine kendilerinin de vapurla katılabileceği kaptana söylediğinde, gemi kaptanı Üsküdarlı Osman kendisini yaşlı olduğu için bu işi yapamayacağını; ancak oğlunun yapabileceğini ifade ederek, geminin Anadolu'ya kaçırılmasına müsaade edeceğini söyledi⁴¹. Bu gelişme üzerine 23 Ocak 1921 tarihinde gemi yola çıktı. Süvari Hikmet Bey'in rotası Ereğli Limanıydı. Boğaz'da karakol bekleyen İngiliz gemilerine "Karadeniz'de batmak üzere olan bir gemiyi kurtarmaya gittiklerini" söyleyerek İngilizleri atlattılar ve Ereğli'ye ulaştılar. Ereğli'ye gelmelerinin ardından gemiyi ve personelini Ereğli Liman Reisi Nazmi Bey karşıladı. Nazmi Bey 25 Ocak 1921 tarihinde Ankara'ya çektiği telgrafta, "Alemdar gemisi dün gece (24 Ocak) Kuruçeşme'den üçüncü çarkçısı ve 8 mürettebatıyla birlikte kaçırılarak Kuva-yi Millîye'ye iltihak etmek üzere limanımıza iltica etmişlerdir." di-

⁴¹ Erol Mütercimler; **Millî Mücadele'nin Kahraman Gemisi Alemdar**, İstanbul 1989, s.26-28

yerek Alemdar'ın Anadolu hareketine katılımını ilânen duyurdu. Bu sırada Ereğli Liman Reisi Nazmi Bey, Ankara'dan geminin eksiksiz Trabzon'a gönderilmesi emrini almıştı. Bunun üzerine gemiyi Trabzon'a götürecek personelin seçimini de kendisi yaptı. Birinci kaptanlığa İsmail Hakkı Bey, ikinci kaptanlığa Rizeli Ali Bey, Beykozlu Adil Bey; ikinci çarkçılığa ve makine lostromoluğuna Hikmet Efendi (Üsküdarlı Osman Bey'in oğlu), serdümenliğe Recep Kâhya ve Rıfat Reis; ateşçiliğe Görelî Yusuf; güverte lostromosu Ali Reis; kamarot Erzincanlı Salih ve Yahudi Avram (daha sonra Hidayet adını alacak) tayin edildi. Gemi personeline 13 kişinin daha katılmasıyla Alemdar'ın mürettebat sayısı 21'e yükseltildi⁴².

Karadeniz'de başlayan halkın isyan hareketlerini, kaçakçılığı ve deniz korsanlığını önleyebilmek maksadıyla görevlendirilen Fransızların C-27 botu, kısa bir zaman diliminden sonra yeni görevini almıştı: "Alemdar'ı bulmak ve yakalamak". Bu sırada Alemdar maceralı bir yolculuktan sonra Ereğli Limanı'na ulaşmıştı. Ancak, Fransızlar, teknenin Trabzon'a gideceğini düşündüklerinden Ereğli Limanı'na bakmayı akıl edemediler. Ama her şeye rağmen kurtarma gemisi, 27 Ocak'ta Sinop'a doğru ilerlerken Fransız C-27 gambotuna yakalandı. Bu durumda kaçmayı başaramayan Alemdar, Fransızların direktifine uyarak durdu. Yüzbaşı "Tilli" ve yanındaki 4 Fransız askerî tarafından İstanbul'a götürülmek için teslim alındı. Alemdar, C-27'nin yedeğinde İstanbul'a doğru ilerlerken Serdümen Recep, tekneyi C-27'den uzaklaştırmaya muvaffak oldu. Aslında geminin gambotla arasının açılmasında tabiat şartları da etkili olmuş ve çıkan fırtına Türkleri cesaretlendirerek sessiz bekleyişi eyleme dönüştürmüştü⁴³. Bu Türk mürettebat için bir işaretti. Derhâl harekete geçen Türk personel, kısa bir arbedenin sonunda geminin yönetimini C-27'ye hissettirmeden ele geçirdi. Gemi komutanı dümeni tekrar ele alınca, ya-

⁴² a.g.e.; s.29-37; lostromo: ticaret gemilerinde tayfaların başı

⁴³ Büyüktuğrul; Çanakkale Olayı...,s.30

kıt ikmâli yapmak için esirleriyle birlikte yeniden Ereğli Limanı'na dönmüş, ancak tekne karaya oturunca Fransızlarla tekrar çatışmaya girmek zorunda kalınmıştı⁴⁴. Türkler, Alemdar'ın İtilâf güçlerinin eline geçmemesi için batırılması kararını aldı. Tam da bu sırada Ereğli tabyalarından gelen bir top mermisiyle isabet alan C-27, limanı terk ederek Zonguldak'a döndü⁴⁵. Fakat 28 Ocak günü yanında iki torpidobotu ve "Valdek Rousso" vapuru olduğu hâlde Ereğli Limanı önüne gelen Fransız amirali üç maddelik bir ultiyatomu Türk Hükûmeti yetkililerine verdi. Ültimatonda Fransız esirlerin salıverilmesi ön şart olmakla birlikte, Alemdar personelinin ve teknenin ait olduğu İstanbul Hükûmet'ine iadesi talep edilmekteydi. Çobançeşmesi önünde yatan gemiyi ve personelinin verilmesinin mümkün olmadığını söyleyen Bölge Komutanı Muhittin Paşa⁴⁶, durumu derhâl Ankara Hükûmetine bildirdi. Yunanlılar, 26 Martta denizden abluka ilân etti. Ereğli'de yatan ve Fransızlarla yapılan antlaşma gereğince Türk İstiklâl Savaşı'nın sonuna kadar burada demirli tutulması kararı alınan gemi 24/25 Eylül gecesi demirlerini kesmek suretiyle Trabzon'a, oradan da birkaç gün sonra Novrosisiki Limanına cephaneye almaya gitti⁴⁷. Buradan getirilen cephaneye II. İnönü Savaşı'na yetiştirilirken, 7 Haziran 1922 günü güvertesinde 2 bin ton cephaneye yüklü olmasına rağmen Averoff zırhlısını peşine takarak ilerleyip, Şahin motorbotunun taşıdığı 21 uçağın Büyük Taarruza yetiştirilmesini de bu sayede temin etmiş oluyordu. Bu gelişmeye müteakip Fransızlarla 20 Ekim 1921 tarihinden (Ankara Antlaşması) itibaren varılan ant-

⁴⁴ Ereğli Limanına gelen Alemdar karaya oturunca Fransızlarla girilen çatışmada 3 mecruh (yaralı) ve 1 şehit verirken, Fransızların 3 yaralı, 2 ölüsü vardır. **ATASE Arşivi, K: 701, G:23, B: 23-1; ATASE Arşivi, K: 699, G: 62, B: 62-1**

⁴⁵ Büyüktuğrul; **Çanakkale Olayı...**, s.31

⁴⁶ Fransız esirlerin iadesine hazır olduklarını bildiren Muhittin Paşa, kahramanlarına asla verilemeyeceğini Fransız subayına söyler. Bu hadisenin ardından tehditler gevşer. Fransızlar esirlerini almaya razı olduklarını ima eden son tehditlerini de savurarak bölgeyi terk ederler. Bkz. Nurullah Nutku; **"Kahramanlar Verilmez"**, *Yakın Tarih Dergisi*, C.I, S.10, 1968, s.314

⁴⁷ Geminin limandan serbestçe ayrılmasında Fransız Amiralinin Alemdar'a dokunulmamasına söz vermesi önemli bir etken olmuştur. **ATASE Arşivi, K: 699, G: 62, B: 62-1**

laşma uyarınca Alemdar vapurunun serbestçe kullanılması mevzu görüşülerek karara bağlanmış ve Dışişleri Bakanlığı'nca durumun General Pelle'ye bildirilmesi için Hamit Bey görevlendirilmişti⁴⁸. Bunun üzerine Alemdar, yeni görevler için 5 Şubat 1921'de Ereğli Limanından ayrıldı⁴⁹. Bundan sonra Alemdar'ı zor görevler bekliyordu. Çünkü Anadolu'da özellikle Karadeniz yöresi ve çevresinde Rum çeteleri Türklere karşı tethiş ve yıldırma politikalarını sürdürmekteydi. İşte bu sebeple bölgedeki mevcut Rum çetelerini takip, baskı ve yakalama görevi Alemdar ve personeline verildi. Alemdar'da görevin icrası maksadıyla Trabzon'a doğru yol aldığı sırada, yolda Teğmen Celal (Orhan) gördüğü şüpheli bir motoru kaptanı Binbaşı Mustafa (Civelek) Bey'e ilettili. Gemi bu sırada Sinop'a yaklaşmaktaydı ve içi insanla doluydu. Binbaşı, derhâl gemiye yaklaşma kararını verdi ve teğmene bu görevi tevcih etti. Bu emir üzerine teğmen iki tüfek ve bir erle gemiyi teslim almak üzere harekete geçti⁵⁰. Elbette bu işin silâhla hâl edilmesine imkân yoktu. Çünkü karşıdakiler sayıca üstün ve Karadeniz sahillerini yıldıran Abacı Yanko çetesinden başkası değildi. Bu sebeple genç teğmen politik bir manevrayla teknenin sahibi Sandıkçı Şükrü ve makinisti Ali ile konuşmaya başladı. Bu yolla geminin hükûmetin müsaadesiyle Kızıllırnak kıyılarından yüklendiğini ve İstanbul'a gittiğini öğrendi. Geminin Samsun veya Karadeniz'deki limanların herhangi birinden de vizesi mevcut değildi. Çete mensupları Alemdar'daki topun varlığın-

⁴⁸ B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı; 030/18/01/01/3/33/18

⁴⁹ Bkz. B.C.A. 18/181/2/1921; Mütercimler; *Millî Mücadele'nin...* s.24-80; Tefvik İnci; "*Alemdar Geminin Millî Mücadelede Karadeniz'e Kaçırılışı ve İlk Savaşı*", *Resimli Tarih Mecmuası*, Cilt:IV, S.43, İstanbul 1953, s.2450-2452; Alemdar'ı İstanbul'a kaçırılan mürettebat; Komutan: Adil Bey, İkinci çarççı: Osman, Üçüncü çarççı: Trabzonlu Hikmet, Güverte lostromosu: Üsküdarlı Ali, Serdümen: Trabzonlu Rifat, Serdümen: Recep kahya, Ateşçi: Görelî Yusuf, Kamarot: Erzincanlı Salih, İstanbullu Avram (Gemide Kemal olarak anılırdı. Kendisi sonra Hidayet ismini aldı.) Büyüktuğrul; *Çanakkale Olayı...*, s.27-29; Ülmen; *a.g.e.*, s.5-8; Mütercimler; *Destanlaşan...*, s.202-242; Emrullah Nutku; "*Alemdar*", *Yakın Tarih Dergisi*, C.I, S.8, 1968, s.217 vd.

⁵⁰ Gemide biri Yüzbaşı Ruhi'de diğeri Teğmen Celal'de olmak üzere 2 tüfek ve 150 mermi bulunmaktadır. Bkz. Mütercimler; *Millî Mücadele'nin...*, s. 65

dan haberdar olunca teğmene dokunmayı göze alamamışlardı. Teğmen de konuşmalar neticesinde vizeleri olmadığını anlamış ve vize vermek bahanesiyle makinisti Alemdar'a çağırmişti. Maksat gemiyi hareketsiz bırakarak, baskınla çeteyi çökertmekti. Bu yolla Abacı Yanko ve çetesi ele geçirilmiş oldu⁵¹.

Bu muvaffakiyetin ardından Alemdar, 12 Mayıs 1923'te başka bir Pontus çetesinin peşine düştü⁵². Gemi, Yanko'nun çetesinden ele geçirilen silâhlarla ve komutanlık tarafından yapılan 8 Jandarma personeli takviyesiyle kuvvetlendirilmişti. Gelişmeyi müteakip gemi, Trabzon'dan Rize'ye kaçmakta olan bir teknenin ihbarını da alır almaz harekete geçti. Bu Hacı Yanni'nin çetesinden başkası değildi. Binbaşı Mustafa, Rize'ye yaklaşırken gördüğü Yanni'nin teknesinin üzerine Alemdar'ı sürünce Yanni ve çeteninin diğer mensupları taşıyabildikleri ne varsa (mücevherat, para...) alarak denize atlamaya başladılar. Binbaşı Mustafa, teknedekileri ikna edip, teknelerinin güvertesine çıkmaya razı edince, fırsattan istifade eden diğer çete mensupları da Alemdar'a ateş etmeye başladı. Bunun üzerine Binbaşı tekneyi mahmuzlamak⁵³ için ileriye atıldı ve kısa sürede Hacı Yanni ve çetesini ele geçirdi. 130 kişilik çetenin 90 mensubu öldürülmüştü. Tekne ele geçtikten sonra yapılan muayenesinde, teknede kullanılan silâhların tamamının Rus yapımı olduğu ortaya çıktı⁵⁴.

Alemdar'ın Millî Mücadele süresince getirdiği malzemenin önemli bir kısmı Samsun-Ankara, zaman zamanda İnebolu yolunu kullanmak suretiyle evvela denizden ardından kara yoluyla cephele-re taşınmıştır. 26 Ağustos 1922'de Büyük Taarruz'un başarıyla neticelenmesinde deniz-kara koordinasyonunun fonksiyonu büyük olmuştur.

⁵¹ a.g.e., s.62 vd. ; Büyüktuğrul; **Çanakkale Olayı...**, s.31-32

⁵² Büyüktuğrul; a.g.e. , s.33-35

⁵³ Eski tür savaş gemilerinde su kesimi altında, ileriye doğru uzanan, karşısındaki gemiyi devirebilen uzantı.

⁵⁴ Mütercimler; **Millî Mücadele'nin...**, s.76-81; Işın; a.g.e., s, 134-135, Büyüktuğrul; **Çanakkale Olayı...**, s.33-35

A.3. Şahin Vapurunun Millî Mücadele'ye Katkısı

1920 yılının sonlarına doğru, bir görevle Ereğli Limanı'na uğrayan Rus "Abronosyan" Şirketi'ne ait 1250 tonluk bu gemiye, vasıta yokluğu içinde çırpınan Ankara Hükûmeti, kıyıdaki silâhlı kuvvetleri nakliye ve sevkiyatta kullanabilmek maksadıyla el koymuştu⁵⁵. Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı emrine verilen vapur 25 yaşındaydı, Rusya'da pek çok sefer tamir görmüş olmasına rağmen fazlaca hizmet verdiği için yıpranmıştı. Şahin'in komutanlığına deneyimli bir denizci olan Cevat Bey getirildi ve ilk görev olarak 4 Mayıs'ta 3. Kafkas Tümeninin 8. Alayının 1000 kadar askerini, top, cephane ve 200 tona yakın sair ağırlığını İnebolu ve Amasra'ya çıkarma işi verildi. Bu birlik ve mühimmat II. İnönü Savaşı'na yetiştirilecekti⁵⁶. Hemen bu sevkiyatın ardından 13. Fırkanın tüm ağırlıklarıyla 1921 yılının Mayıs ayının 21. günü Trabzon'dan hareket etti. Gemide, Kafkas Fırkası Karargâhının dışında 4.000'den fazla tüfek, 1500 sandık fişek ve diğer askerî teçhizat bulunuyordu. Şahin bu yüklerini Akçaşehir'e bıraktıktan sonra tüm gemilerin yaptığı gibi dönüşünde Ereğli ve Kilimli'ye uğrayarak 800 ton kömür alacaktı. 22 Mayıs'ta, devriyenin en fazla olduğu bir zamanda Giresun Lima-

⁵⁵ İslamiyeti sonradan kabul eden "Abronosyan" Şirketinin kurucusu Ahmet Sırrı Efendi'ye ait olan ve 1920 yılında Ereğli'de müsadere edilen "Turan" ve "Şahin" vapurları yalnız Ahmet Bey'in malı olmayıp, aile şirketi olan Abronos Şirketi'nin ortak malı olduğu tetkikler neticesinde tespit edilmiştir. Bu suretle gemiler üzerinde pek çok müslümanın hakkı olduğu iddia edilmiştir. Hak sahipleri gemilerden Turan için Ankara Hükûmeti'nden zararlarının ve kayıplarının karşılanmasını talep etmiştir. Ayrıca Ahmet Efendi'nin şirketteki 50 adet hisse senedini de devlete bağışlamış olmasına rağmen mezkur hisselerin kar payları üzerinden adaletli olarak dağılımının sağlanması, ayrıca Şahin vapurunun kiraya verilmesi karşılığında Turan vapuru şirkete geri verilmiştir. Fakat 2,5 yılın ardından batan Şahin vapurunun kira bedeli hakkında Hükûmetin verdiği kararı hak sahipleri beğenmediğinden gemi devlete kalmıştır. 11 Haziran 1920'de 150.000 lira bedel ile Ahmet Sırrı Efendi tarafından satın alınan ve iki ay sonra Hükûmet tarafından el konulan geminin %90'ının Türk halkına ait olması sebebiyle gemiye Hazinesin sahip çıkması hukuka aykırı olduğu gerekçesiyle Hükûmetin batan vapur için 2,5 senelik kirasını satış bedeli üzerinden ödemesine ve Hazinesinde bulunan mezkur hisse senetlerinin üzerine düşen kar paylarının hak sahiplerine veya şirketin hesabına ödenmesi Ankara Hükûmeti tarafından kararlaştırılmıştır. **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/017/-/013/18/11**

⁵⁶ Saraçoğlu; a.g.e., s.32

nı'na sığındı. 25 Mayıs'a kadar yol aldı ve bir Fransız vapuruyla onu muhafaza eden bir torpidoya rastlayınca yükünü tehlikeye atmamak için Sinop'ta demirledi. Ertesi günü Akçaşehir'e ulaştığında gemi 2 saatte boşaltıldı⁵⁷.

Ereğli'nin Fransızlar tarafından bombalandığı günlerde Şahin, Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı'ndan bir emir aldı. Bu emirde, Zonguldak'ta konuşlu deniz erlerinin Samsun'a nakli isteniyordu. Ama Fransızlar limanın girişindeydiler ve devamlı surette bu çevrede (Cide, Ereğli, Bartın, İnebolu) karakol görevini irca ediyorlardı. Durumu fark eden Şahin mürettebatı, derhâl İstanbul'a dümen kırdı. Maksat, Fransızları yanıltmaktı. Bu girişimi muvaffakiyetle neticelendirdiğini anlayınca tekrardan yönünü Ereğli'ye çevirdi ve askerleri Samsun'a ulaştırdı⁵⁸.

Tüm bu yaşananların sonunda Şahin'i ve personelini daha ağır bir sorumluluk bekliyordu. Almanya'dan Rusya'ya gönderilen, oradan tren yoluyla Novrosiski'ye nakledilen ve buradan da Anadolu'ya naklolacak 21 adet uçağın taşınması.

Bu uçakları Rus Limanlarından Anadolu sahillerine taşımaya "Enosis" nam-ı diğer Trabzon'da memur edilmişti. Şahin yola çıkar-

⁵⁷ Çapaner; **a.g.e.**s.31-32; Işın; **a.g.e.**,s.49-52; Saraçoğlu; **a.g.e.**,s.29-47; Şahin 4 Mayıs 1921 senesinde 550 sandık fişek, 25 sandık top mermisi, 3.Kafkas tümeni 8. Alaydan 960 asker, 200 ton sair malzemeyi İnebolu ve Amasra'ya çıkarmıştır. 19 Mayıs'ta 4225 tüfek, 1389 sandık fişek, 150 mekkari, 3 tümen karargâhını, 50 mayını,litrelerce benzini İnebolu ve Akçaşehir'e götürmüştür. 25 Haziran'da 2920 adet tüfek, 746 sandık fişek, 22 adet top, 1526 sandık top mermisi, 89 mak. Tüf., kasatura ve sair askerî malzeme, 20 Ağustos'ta 2873 adet tüfek, 992 sandık fişek, 799 sandık top mermisi, 98 makineli tüfek, litrelerce gaz ve gaz yağı, 26 Ekim'de 2 adet top, 5189 sandık top mermisi, tüfek aksamı ve teferruatı, Ocak 1922'de Novrosiski ve Tuapse'den ayrı ayrı 288 tüfek, 479 sandık fişek, 4 adet 15 sn/40 gemi topu, 1571 atım 10,5 lik, 58 sandık 7,5 lik, 194 sandık 10,5 lik top mermisi, Nisan ayında Batum ve Novrosiski'den 62 sandık fişek, 1 adet 15/sn, 16 adet 7,5 s/n 250 ton top, 195 sandık15 cm.lik top cephanesi, 150 rakkaslı mayın, 10.000 adet telörgü makası ve 94 piyade kalkanı, dürbün, mesafe ölçerler, 3 Haziran'da Batum'dan 2858 adet tüfek, 3766 sandık fişek, 2 adet 21 s/n 8 ton obüs, 1930 sandık top mermisi, 23 mak. Tüf. 1722 sandık mak.tüf. cephanesi, roket sehpaları, süngü Samsun'a çıkarılmıştır. Bkz. Saraçoğlu, **a.g.e.** s.46-47; Mithat Işın; **İstiklâl Harbi Deniz Cephesi**, İstanbul 1946 isimli eserinin statiksel tablolarından istifade edilmiştir.

⁵⁸ Saraçoğlu; **a.g.e.**, s.34

ken görevin gizliliği personel tarafından biliniyordu. Vapur, Novrosiski’de bir çimento fabrikasının önüne doğru yanaştığında akşam ortaya çıkacak sorunun kimse farkında değildi. Akşam saatlerinde mahsus yük vapura alınacağı sırada bir Yunan şilebi Şahin’in önüne demirleyince tüm planlar alt üst oldu. Durumun nazikleşmesi üzerine Şahin’in personeli sorunu kendi çözümlenmek üzere harekete geçti ve rıhtımda bağlı duran şilebin hâlâtlarını kesmek suretiyle sürüklenmesini temin etti. Bunun yapılmasının en önemli sebebi Yunanlıların sevkiyatı öğrenmesinin hemen ardından, bunu yakındaki İtilâf kuvvetlerine ve Yunan donanmasının bölgede karakol vazifesini irca etmekte olan gemilerine duyuracağını biliniyor olmasıydı. Bu sorun aşılmıştı aşılmasına, ama Karadeniz’in hırçın fırtınası ile yüz yüze kalınmıştı. Ancak her şeye rağmen fırtına güçlkle aşılarak yük Trabzon’a, hemen ertesi gün de Samsun’a ulaştırılmıştı⁵⁹.

A.4. Batum Vapurunun Türk Donanmasına Yaptığı Katkı

Anadolu’da başlayan Millî Mücadele hareketinin her alanda olduğu gibi denizlerden gelecek yardıma belki karadan gelecek destekten daha fazla ihtiyacı vardı. İşte millî donanmanın denizden beklediği bu destek, 17 Mart 1921 tarihinde geldi.

Trabzon’un Değirmendere mevkiinde demirli bir Türk muhafaza motorunun dışında Anadolu donanmasının tamamı bu dönemde cepheye silâh, mühimmat ve erzak taşıyordu. Tam bu sırada Kaleburun noktasında beliren bir gemi karartısının haber alınması üzerine, yetkili subay yanında bir manga silâhlı er olduğu hâlde, derhâl harekete geçerek muhafaza motoruyla karartının olduğu noktaya doğru motorun ilerlemesini emretti. Karartının olduğu noktaya geldiklerinde oldukça köhne, 100 tonluk, yandan çarklı, ırmak römorkörü tipinde bir tekneyle karşı karşıya kaldı. Geminin kaptanı bir Bulgar vatandaşı olmasına rağmen, köhne gemi Yunan bandırası taşıyordu.

⁵⁹ a.g.e., s.35-40

Gemiye el koymayı planlayan Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığının nöbetçi subayı, derhâl harekete geçerek komutanlık adına tekneye el koyduklarını gemideki Selanikli bir Rum vasıtasıyla anlattı. Buna göre tekne mürettebatı karaya çıkacak, mürettebatın içinden isteyen Batum'a, isteyen İstanbul'a gönderilecek ve tekneye Türk bayrağı çekilecekti.

Bu sırada kıyı komutanlığına durumu bildiren nöbetçi üsteğmen hızla teknenin boşaltılmasını istedi. Mürettebata misafirleri olduklarını, kendilerinin en kısa zaman dilimi içerisinde ilk deniz aracıyla tercih edecekleri mezkur iki limana gönderileceklerini beyan etti. Ardından kıyı komutanlığından muhafaza motoru vasıtasıyla gelen konuyla ilgili yazıda müsadere edilen geminin adının "Batum", kaptanının ise Kıdemli Yüzbaşı Münir Bey olduğu, teknenin Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı'na bağlandığı üsteğmene ve geminin yeni ve eski mürettebatına duyuruldu.

Batum adı verilen Millî Mücadelenin bu yeni teknesinin üzerinde çimento ve çaputla yapılmış pek çok yama ilk etapta göze çarpıyordu. Ama her ne olursa olsun vatanın bağımsızlığı için ordunun her şeye ihtiyacı vardı. Tekne düzenlediği her seferinde batacak kadar yük alırdı; ancak bu yükün bir kısmı da çimento ve çaput olurdu. Çünkü teknenin yamalarının ne zaman ve ne şekilde patlayacağı belli olmazdı. Hatta Amerika Birleşik Devletleri'nin Samsun-Trabzon kıyı şeridinde karakol görevi yapan 211 numaralı destroyerinin kaptanı ve personeli teknenin ağızına kadar cephaneye, silâh, erzak yüklü olduğunu bilmelerine rağmen tekneye müdahâle etmeyerek, yanlarından geçip gitmesine ses çıkarmadıkları gibi bu insanüstü gayreti her defasında takdir ettiklerini gösterebilmek adına tüm mürettebat geminin bordasına çıkarak, destroyerlerinin ihtişamına inatla, Karadeniz sularını yara yara ilerleyen bu küçük, köhne Türk teknesini selamlamaktan geri durmazlardı⁶⁰.

⁶⁰ TİH; *Deniz...*, C.V, s.50, Emrullah Nutku; "*Bir Deniz Subayının İstiklâl Savaşı Hatıraları I*", Yakın Tarihimiz, C.I, ,S.12, İstanbul, 1962, s.24-25

B. Yunanlıların Anadolu Nakliyatının Koordinasyon Merkezi Olan Trabzon’u Bombardımanı

Trabzon şehri Türklerin nakliyat işlerini yürüttüğü önemli merkezlerinden biriydi. Anadolu’nun iç kesimlerine silâh ve cephane sevkiyatı yapan bu liman ve şehri, Yunanlılar da denetimleri altına almayı amaçlıyordu. Fakat İtilâf devletlerinin özellikle bu konuda Yunanlıların beklentilerine tam olarak yanıt vermemeleri sebebiyle bölgede yaşayan kendi soydaşları Pontus Rumlarını devreye sokarak Türk ahâliyi yıldırabilmek adına Karadeniz’in tüm şehirlerindeki Pontus çetelerini gerek siyasî, iktisadî gerekse askerî olarak destekliyor ve ayrıca bölgenin şehir ve sahillerini devamlı surette abluka altında tutuyordu. Yunanlılar gemileri vasıtasıyla I. Dünya Savaşı’ndan itibaren Türk kıyılarına, devamlı çetelere verilmek üzere silâh ve cephanenin yanı sıra sivil kıyafetli subaylar da çıkararak mevcut çetecileri beslemiş, bunların hatta eğitimini de üstlenmişti. Böylece Türk köylerinin basılması, yağmalanması ve halkın öldürülmesiyle Türkler yıldırılmaya çalışılıyordu⁶¹.

26 Mart’ta abluakanın da devreye girmesiyle Yunanlılar, Türk sahillerine karşı başlattıkları saldırı faâliyetlerini güçlendirdiler. 6 Temmuz’da iki gemiden oluşan Yunan filosu, Trabzon’daki karakol görevini bahane ederek limana uğrayan veya transit geçen her kayak, tekne, gemi, motor ve vapuru aramaya başladı. Böylece bundan sonra gelecek tüm yardımları önleyerek Batı Cephesi’ndeki Türk ordularını kırmayı amaçlıyordu. 18 Temmuz’da olduğu gibi 20 Temmuz 1921 tarihinde Rusya’dan gelecek bir yardımın şehre ulaşmasını önleyebilmek için harekete geçen Yunanlılar bir muhrip ve bir kruvazör desteğiyle Trabzon’u bombardıman ettiler. Bunun üzerine şehrin sırtlarına yerleştirilen top tabyaları da karşı ateşe başlayınca Yunan muhribi yara aldı ve torpidosunun yedeğinde savaş alanını terk etti. Bombardımanın ardından bu kruvazörün Kalkış olduğu anlaşıldı⁶².

⁶¹ Erol Mütercimler; *Destanlaşan Gemiler*, İstanbul 1987, s.24

⁶² Mesut Çapa; *“Karadeniz’de Yunan Gemilerinin Faâliyetleri ve Trabzon Üzerindeki Etkileri”*, *Askerî Tarih Bülteni*, S.42, Ankara 1997 ,s.83

Tüm bu tedbirlere rağmen 18 Ağustos 1921’de bir Yunan muhribi yine Trabzon’u bombardıman etmişti⁶³.

C. Yunanlıların Samsun Şehrini Bombardımanı

Sakarya Savaşı’nın Türkler açısından başarıyla bitirilmesinin ardından Anadolu’da tutunma ümidini yitiren ve Eskişehir-Afyon hattına çekilen Yunan Kuvvetleri, taarruz inisiyatifini Türklerle kaptırmamak maksadıyla harekete geçme kararı almıştı. Yunanlılar bu gelişme üzerine harekâtı denizden yapmayı planladılar. Böylece “Enosis” vapurunun da intikamı alınmış olacaktı. Bunun için Samsun şehri seçildi. Çünkü Türklerin mühimmat, malzeme, teçhizat ve gıda depoları buradaydı. Ayrıca Samsun, Yunanlıların Pontus hayallerinin ve Anadolu’daki Türk İstiklâl hareketinin manevî merkezi konumundaydı. Planın temel fikri; Türk ordusunu beklenmedik bir durumda yakalamak, hayati önem taşıyan bölgeyi savunmak için asker sevk etmelerini ve bölgedeki kuvvetlerini bölerek maneviyatlarını kırmak, Rum çetelerine de moral vermek olarak belirlenmişti. Filo 7 Haziran sabahı harekete geçer geçmez İstanbul’daki haber alma teşkilâtı durumu derhâl Ankara’ya bildirdi. Yunanlıların rotası Samsun şehrine doğruydı. Filo’da Kılış zırhlısı, Averoff zırhlı kruvazörü, Panter sınıfı iki muhrip, iki yardımcı kruvazör ile dört mayın tarayıcı gemi bulunuyordu. Samsun’da bu dönemde 15. Tümen ve Bahriye Müfrezesi mevcuttu. Türkler, savunma planları gereğince kıtalarını kıyı boyunca mevzilendirdiler. Şehirde sıkıyönetim uygulamasına geçildi. İskele ve kıyıdaki askerî malzeme ve cephanenin sahil gerisine taşınması sağlanırken, ağzına kadar cephane yüklü olan ve denize karşı açık bir mevkiî de bulunan büyük kilisenin boşaltılmasına ise imkân yoktu. Yunanlılar, 10.30’da Averoff’tan bir motor indirerek, 248 No’lu istasyonier olarak bulunan ABD muhribine bir ultiatom gönderdi. Ültimatomda Samsun şehrinin uluslararası hukuk gereğince açık bir şehir olmadığı, askerî bir üs olarak kullanıldığı, şehirdeki si-

⁶³ Bargut; a.g.e., s.114

lâh, cephane ile askerî malzemenin derhâl İtilâf kuvvetlerinin personeline teslim edilmesini ve ultiyatoma 12.00'a kadar cevap verilmezse, şehrin bombardıman edileceği bildirildi. Bunun üzerine harekete geçen Samsun mahalli yonetimi Ankara'dan aldığı talimat doğrultusunda Samsun'un uluslararası hukuka göre açık bir şehir olduğunu, bombalanamayacağını, askerî bir üs olmadığını, halkın yaşadığı yerlerin ve sivillerin öldürölmesi hâlinde aynı şekilde karşılık verileceğinin bilinmesi gerektiğini ifade etti. Buradan da istediği sonucu çıkaramayacağını anlayan Yunanlılar, 14.30'da bombardımana başladılar. Yunanlıların hedefleri belliydi: Hükümet Konağı, kıyıdaki askerî depolar (Bunların birinde mayınlar mevcuttu.), ambarların önündeki tekneler, tütün depoları (ABD güçlerinin ve Hollandalıların mallarıydı.), şehrin batısındaki petrol tankları (Bunlar da Sovyet Rusya'ya aitti.) ki bunlar bombardımanda ilk hasar alan yerlerdi. Petrol tankları ve depoların tamamı tutuşmuştu. Sovyet Rusya, kendisine ait petrol tanklarının yanması üzerine Rus limanlarındaki tüm Yunan gemilerine el koydu. Bu denli büyük bombardımana rağmen hasar beklenen kadar olmamıştı⁶⁴.

D. Yunanlıların Millî Mücadele'nin Sevkiyat Merkezi İnebolu'yu Bombardımanı

Üç yıldan fazla süren Türk İstiklâl Savaşı'nın başarılı olmasında temel unsurlardan biri "lojistik desteğin" kuvvetli olmasıydı. Savaş müddetince yapılan tüm personel, silâh, malzeme sevkiyatının %55'i İnebolu üzerinden gerçekleşmişti⁶⁵. İstanbul'dan ve Rusya'dan getirilen askerî malzemenin İnebolu Limanından iç bölgelere sevk edilmesinde ilk aşamada Askerlik Şube Başkanlığı ile o dönemde emekli olan Bnb. Zeki Bey görev almışlardı. Bu tarihte İnebolu'dan gelen askerî malzemeler için iki müessese tesis edilmişti. Bunlardan biri Silâh ve Cephane Komisyonu, diğeri Menzil Nokta Komutanlı-

⁶⁴ a.g.e., s.126-129

⁶⁵ Mustafa Hergüner; "İnebolu Bombardımanı", *Askerî Tarih Bülteni*, S.49, Ankara 2000, s.167

ğıydı. Ayrıca 10 Haziran 1921’de Umur-u Bahriye Müdüriyeti, Karadeniz’deki bazı sahillerde (İnebolu, Trabzon, Ereğli...) irkap-ihraç komutanlıkları tesis etmişti⁶⁶. Bunda maksat Anadolu’ya yapılacak hemen tüm sevkiyatın bir bölgeden ve merkezden yönlendirilmesini temin etmektir. Mevcut komutanlıkların dışında İnebolu’da bir de Kıyı Muhafaza Komutanlığı, Ulaştırma Kolu, Liman Başkanlığı, Teçhizat-Ambar Nokta Komutanlığı, Telsiz istasyonu, Depo Komutanlığı benzeri askerî birimler de devreye sokuldu. İnebolu’ya gelen mallar, Yükleme-Boşaltma Komutanlığı tarafından görevlendirilen mavnacıların reisi Mustafa Kaptan’ın gözetiminde kayıkçılar loncası tarafından taşınıyordu⁶⁷. İnebolu’da halk topyekûn bir seferberlik hâlindeydi. Bu seferberlikte yalnız Müslüman Türk ahâli değil, aynı zamanda bölgede yaşayan gayr-i müslim ahali de ulusal mücadeleye maddi ve manevî katkıda bulunmaya başlamıştı⁶⁸.

I.İnönü Savaşı’nın Türkler tarafından kazanılmasıyla toplanan Londra Konferansı’ndan da beklenen neticenin alınamamış olmasıyla Yunanlılar harekete geçmiş ve bildiği gibi 26 Mart 1921 tarihinden itibaren Türk kıyılarında abluka ilân etmişti. 2 Haziran günü de Yunan muhribi “Leon”un, İnebolu açıklarında kayıkları aramaya başlamasıyla İnebolu’ya yönelik tehdidin artacağı Türkler tarafından anlaşılmıştı. 9 Haziran 1921’de de Kalkış muhribi İnebolu’yu topa tuttu. Fakat Türklerin direnişi karşısında kıyılarda umduğunu bulamayan Yunanlılar, bir müddet sonra saldırılarına eşkıyalığı da ekleyerek deniz korsanlığına yeltendiler. Bu sırada Karadeniz’e sefer düzenleyen Ümit vapurunu içerisinde subay ve askerî eşya bulundurduğu gerekçesiyle İnebolu yakınlarında durdurarak aradılar. Giresun

⁶⁶ Işın; **a.g.e.**, s.15 vd.

⁶⁷ Hergüner; “**İnebolu...**”, s.170

⁶⁸ İlyas Simyanoğlu, Danil Kürkçüoğlu, Fadyos Papazoğlu, Kuyumcu Ehliye Zevcesi, Maslakçioğlu Nikolaki, Çaroğlu Yuvanaki, kuyumcu Arakli, Bülbüloğlu Vasil, Hokradis Elmasoğlu, Hindibatoğlu Aleksî, Simyanoğlu Yasof, Maslakçioğlu Yuvan, Mayasoğlu Bedos, Çopuroğlu Andon, Liberoğlu Sokradis, Yordanoğlu Lazaris, Liberoğlu Vasil, Tuhafiyecioğlu Vasil, Hacı Hristooğlu Klima, Kuyumcu Sinoplu Yanko. Kastamonu yöresinin gayri Müslim halkının verdiği nakdi destek ilk aşamada 4.000 Osmanlı lirasıydı. Bkz. Peker; **a.g.e.**, s.228

vapuru da aynı sebeple durdurularak içindeki 1 sandık konserve, 50 çuval kahve, 5 sandık kibrit, 327 çuval un, 18 sandık çay, 2 sandık manifatura, 1 sandık boya Yunanlılar tarafından gasp edildi. Bu saldırıların bir benzerini İstanbul'dan Trabzon'a yük taşıyan Gülnihâl vapuruna da düzenleyen Yunan donanması, 200 sandık şekeri çalmaktan geri durmamıştı. Bitmek bilmeyen Yunan saldırıları, Karadeniz üzerindeki Türk sevkîyatını önlemekte etkisiz kaldıkça şiddetini artırıyordu.

Karadeniz'deki bu gelişmeleri müteakip Tuapse Limanı'ndan yüklediği askerî mühimmatı Trabzon'a getiren Preveze gambotunun ağırlıklarını İnebolu'ya indireceğinden haberdar olan Yunan güçler, mevcut yükü Anadolu'ya sevk edilmeden durdurabilmek için hazırlıklara başladılar. 6 Haziran'da Akdeniz vapuruna yüklenen askerî mühimmat İnebolu'ya getirildiğinde İtalyan bandıralı "Mertikos" ile Türk bandıralı Yeni Dünya da 400 kişilik bir askerî personeli aynı günlerde mezkûr limana getirir. Böylece Yunan donanması duruma derhâl müdahâle edebilmek maksadıyla harekete geçer. 9 Haziran 1921, tarihinde Kurban Bayramında saat 6.40'da "Kılkış" kruvazörü ve "Panther" zırhlısı İnebolu önüne gelerek demirler⁶⁹. Panther'den inen bir yüzbaşı ve altı er kıyıya çıkarak Yunan komutanın talimatlarını yöre kaymakamına bildirir. Akabinde verilen yanıtta Kastamonu valisi ve bölgenin kuvvet komutanları bir araya gelerek istenilenlerin yapılabilmesinin mümkün olmayacağını ifade edince, Kılkış ile Panther derhâl kıyı şeridine doğru bombardımana başlar. Bombardımanda Mehmet Bey'in kereste fabrikası, Behçet, Salih Efendi ve Katip Ahmet Bey'in evleri hasar görür. Kel Seymen tepesinden 8,7 cm menzilli toplarla gemilere karşılık verilince gemiler Kilimli istikametine çekilmek zorunda kalır. Fakat dört saat sonra yine geri dönerler⁷⁰. BMM'de Yunanlıların yeniden bir saldırı ihtimaline karşın 16 Haziran 1921 tarihinde Karadeniz sahillerini "harp bölgesi" ilân

⁶⁹ *TİH*, "İdari Faaliyetler", C.VII, Ankara 1975, s.135; Çapa; a.g.m., s.84-85

⁷⁰ Işın; a.g.e., s.57

eder. Yunanlılar bunun üzerine 30 Temmuz günü Kılıkış zırhlısının yanında iki torpido olduğu hâlde yeniden bölgeye gelerek, deniz nakliyatını önleyebilmek maksadıyla bir müddet bombardıman yaparak batıya yönelirler. Kılıkış bu hadisenin ardından bir daha İnebolu yöresine ve çevresine gelmez⁷¹.

E. 1920 ve Sonraki Yıllarda Anadolu Sahillerine Karşı Düzenlenen Sair Bombardımanlar

Yunanlılar, Gümrü Antlaşması'nın (2-3 Aralık 1920) ve Moskova Antlaşması'nın (16 Mart 1921) imzalanmasının ardından Ankara Hükûmeti'nin askerlerini Doğu Cephesi'nden Batı Cephesi'ne doğru aktaracağını ve Sovyet Ruslarla imzalanan Moskova Antlaşması'nın neticesinde de Rus yardımlarının Batum ve Tuapse'den direkt veya Trabzon aracılığıyla İnebolu, Samsun, Akçaşehir'e taşınacağını ve bu yolla batıya ulaştırılacağını düşündüklerinden baskılarını ve ablukalarını Doğu Karadeniz üzerine yoğunlaştırdılar⁷².

Yunanlılar, II. İnönü Savaşı öncesinde Türklerin nakliyat faaliyetlerinin önüne geçebilmek için ilk atılımlarını yaparak Kaptanı Celaleddin (Orhan) olan on tonluk Sinop motoruna el koymak istediler. Yunan torpidobotu liman ağzına demirlerken, denize indirdiği içerisinde 4-5 silâhlı askerîn bulunduğu bir motoru da Sinop motorunun üzerine doğru gönderdi. Bu sırada Sinop motoru önde, Yunan motoru arkada hızla limana giren Celaleddin Kaptan, Yunanlılardan kurtulmak için limanda demirli Fransız muhribine doğru yanaştı; ancak Fransızlar durumdan rahatsız olunca Sinop'un kaptanı ile temas geçtiler. Celaleddin kaptan, motorun cephaneye yüklü olduğunu, yakalanması hâlinde kendini imha etme emrini aldığını, zararın sadece kendisine değil, tüm limana dokunacağını Fransız komutana açıkladı. Genç Fransız komutan devreye girerek, Yunan motorunu gemisine göndermeyi başardı ve böylece Yunanlılar daha ilk raunddan mü-

⁷¹ Peker; a.g.e., 356

⁷² Işın; a.g.e., s.66

cadeleyi kaybetmiş oldular. Elbette Fransızların bu hususla ilgili olarak yardımcı olmalarında Alemdar hadisesinde anlaşmaya varılması ve İtilâf devletlerinin aralarında ortaya çıkan anlaşmazlıkların neticesinde Fransızların Millî Mücadele'ye daha yumuşak bakmaları büyük etkindir⁷³.

Kütahya-Eskişehir Savaşı'nın başlayacağı dönemde de Yunanlılar tekrardan tedhiş faaliyetlerine hız vermişlerdi. 2 Temmuz'da bir Yunan kruvazörü ve torpidosu Değirmendere bölgesine 40 dakika boyunca ateş açmış, üç eve hasar vermiş, 6 Temmuz'da ise Türklere yardım götürdüğünden şüphelendikleri "Marianna" isimli İtalyan bandıralı bir şilebi durdurarak, arama yapmış; ancak bir şey ele geçiremeyince Batum'daki Türk gemileri hakkında İtalyan kaptandan bilgi almaya çalışmışlardı.

Tabiidir ki Yunanlılar yıldırma, baskı ve taarruz faaliyetlerinden böyle münferit olaylarla vazgeçmeyeceklerdi. Bunun da ilk adımını 2 Nisan'da Sinop'ta yelkenlileri arayarak attılar, ardından "Tela" muhribi Küllük, Gökabat çevresinde yıldırma politikasına devam etti. Mayıs ayında bir Yunan muhribi Ereğli Limanı'na girmek istedi; fakat sahil bataryalarının ateşiyle dönmek zorunda kaldı⁷⁴.

Tüm bunların ardından Trabzon'da 50-60 kişinin bulunduğu üç motordan, Görele ile Vakfıkebir arasındaki kıyı ateşe tutuldu. Bölgede asayişi sağlamayla görevli jandarma birlikleri karşılık vererek, motordaki Rum ve Ermeni göçmenlerin olduğu sanılan grubun karaya çıkmasını önledi⁷⁵. 10 Haziran 1920'de Fransızlar, Türk direniş gruplarının 8 Haziran'da ağır makineli ve iki topla beraber Ereğli'ye çıkarılan Senegal birliklerine saldıracağını haber aldıkları için bir kruvazör ve gambot eşliğinde Ereğli'yi bombaladılar⁷⁶. 26 Mayıs'ta yine Yunanlılar, İzmit Körfezi kıyı kesiminde Tavşancıl ve Hereke'yi

⁷³ Rahmi Doğanay; **Milli Mücadele'de Karadeniz**, Ankara, 1999, s.134-135

⁷⁴ **a.g.e.**, s.55

⁷⁵ Sarıhan; **a.g.e.**, C.I, s.5

⁷⁶ Büyüktuğrul; **Osmanlı Deniz ...**, C.IV, s.496

bombalarken⁷⁷, 2 Haziran 1921 tarihinde Karadeniz Ereğli'sine gelen Yunanlılar, kıyıda seyir hâlindeyken Türk bataryalarının ateşiyle karşılaşınca bölgeyi terk ederek Ereğli Limanı'nın dışına çıktı. Limanın dışına çıkarırken de mayın dökmeyi ihmâl etmedi⁷⁸. Bu gelişmeyi müteakip ilk olarak İnebolu'ya 40-50 mermi atan Yunanlılar⁷⁹, 20 Temmuz 1921'de Sinop Limanı'na yönelmiş, 22 Temmuz'da Sinop'u ardından Trabzon'u, 26 Temmuz'da yeniden Sinop'u, 30 Temmuz'da tekrar İnebolu'yu ve yine aynı günlerde Trabzon'u tekrar bombalamışlardı. 22 Temmuz'da Yunan silâhlı nakliye gemisi ve torpidosu Sinop'ta gözetleme istasyonunu bombaladıktan sonra Samsun önlerinde Kırım vapurunu aramış; fakat Samsun'u bombardıman etmelerine bölgede karakol vazifesi gören Amerikan destroyeri mani olmuştu. Kırım vapuru bu aramalar sonucunda ele geçirilmiş ve "Taksoz Baraksi" isimli geminin yedeğinde İğne Ada'ya götürülmüştü. Teknenin kaptanı İbrahim tutuklanırken, teknesindeki mallara el konulmuştu. Ayrıca tek başına 30 Temmuz'da Sinop şehri önlerine gelen Kılış zırhlısı şehre 3 mermi atmış, tüm bu sıkı bombardımanlara rağmen, Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanı, 13. Tüme- ne ait Karakuş motorunu bölgedeki Yunan gemilerini gözetlemesi maksadıyla Hopa'ya, karakola gönderebilmişti. Yine bir başka Yunan muhribinin 7 Ağustos'ta Rize'deki Hamidiye İskeleyi'ne 4 mermi, 16 Ağustos 1921'de 21 mermi⁸⁰, 17 Ağustos günü de Vona ve Gerze'ye 6 mermi atması, 18 Ağustos'ta Trabzon Limanı'ndaki gemileri bombalaması, Anadolu'da ardı ardına alınan yenilgilerin acısını Türk halkından çıkarmaktan başka bir şey değildi⁸¹. 1 Eylül 1921

⁷⁷ Sarıhan; **a.g.e.**, C.IV, s.448

⁷⁸ Büyüktuğrul; **Osmanlı Deniz...**, C.IV, s.496; Yunanlıların limanın dışına mayın döktüğünü haber verense bir İtalyan ticaret gemisiydi. Bkz.**a.g.e.**, s.526-527

⁷⁹ İnebolu'nun bombalanmasının ardından limana giren Yunanlılar Zarbana İskeleyinde bulunan Ahmet Reis'e ait kereste yüklü bir tekne de arama yapmışlar, gemide bulunan bir kalpak yüzünden reisi ve mürettebatı "Kemalistlikle" suçlayarak tüm kumanyalarına el koymuşlar, gemiyi yakmışlar, mürettebatı serbest bırakmışlardır. Peker; **a.g.e.**, s.349

⁸⁰ **ATASE Arşivi; K: 1291, D: 2, F: 14 (eski arşiv düzenlemesine göre)**

⁸¹ Büyüktuğrul; **Osmanlı Deniz ...**, C.IV, s.527; Doğanay; **a.g.e.**, s.138-141

tarihinde bu sefer 2 zırhlı, 1 yardımcı kruvazör ve 2 muhripten oluşan filolarıyla Terme'yi 40 dakika süreyle bombardıman etmiş, üç kotrayı batırmışlardı. Yunan gemileri İzmit Körfezi'nde (Dilburnu) sıkı bir karakolun ardından 5 Ekim'de Çatalburnu'na 8 mermi atarak şehri bombardıman etmişti⁸². 17-18-19 Eylül günleri, Akçaşehir-Ereğli hattını kontrol eden Yunan filosundan bir torpido Ereğli Limanı'na sokulmuş; ancak kıyıda hafif silâhlarla karşılık verilince, Baburun'a 4 mermi atarak çekilmişti⁸³. Yunanlıların Ağustos ayı müddetince Karadeniz'e uyguladıkları abluka ve çıkarma propogandası Türklerin bölgedeki askerlerini Sakarya'ya götürmelerini kısmen de olsa engellemişti. Tüm bunların yanında Sakarya Savaşı sırasında Eylül ayının ilk günlerinde Yunan donanmasına ait gemiler Türk kıyılarına uyguladıkları ablukayı açık denizlere de yaymak istemiş, Tuapse yolunu kesmek için keşif hareketlerine başlamışlardı⁸⁴.

Yunan donanmasının sürdürdüğü bu faaliyetlere Türkler de zaman zaman karşılık veriyorlardı. Özellikle kötü iklim koşulları sebebiyle Türk limanlarına sığınmak zorunda kalan veya açık denizlerde Türk denizcileri tarafından sıkıştırılan Yunan gemilerine ve mallarına el konuluyor, çoğu zaman mürettebatı esir ediliyordu. Bu gelişmeler üzerine de Yunanlılar şiddete başvuruyor ve liman şehirlerini bombalıyorlardı.

F. Fransa'nın, İngiltere'nin, Amerika Birleşik Devletleri'nin, İtalya'nın Türk Karasularındaki Bazı Faaliyetleri

Fransızlar, Mondros Ateşkes Antlaşması imzalanır imzalanmaz 13 Kasım'da 22 İngiliz, 17 İtalyan, 4 Yunan savaş gemisiyle birlikte, Marmara'dan içeri girerek Dolmabahçe Sarayı önlerine demirlemişti. Böylece Marmara Denizini, Karadeniz'de gösterecekleri faaliyetler sırasında kendilerine üs bölgesi durumuna getirmiş oldular.

⁸² Işın; **a.g.e.**,s.70

⁸³ Doğanay; **a.g.e.**, s.139-142; Büyüktuğrul; **Osmanlı Deniz ...**, C.IV,s.528

⁸⁴ Doğanay; **a.g.e.**, s.142-143

1918 ile 1919 yıllarına gelindiğinde Fransa, Güney Rusya'da ve Çukurova'da çıkarlarını korumayla uğraşıyordu. 1919 yılı sonunda ise, Güney Rusya'da başarısız olunca Anadolu kıyıları ile ekonomik bağı bulunan Zonguldak ve Ereğli çevresi önemli bir konuma yükselmişti. Bunun için Fransa, 8 Mart 1919 tarihinde bir tabur askerini Zonguldak'a çıkardı. Böylelikle bütün kömür kaynaklarını elde ettiği gibi, Karadeniz'deki ulaşımı da kontrol edebilecek bir duruma geldi. 19 Şubat 1920'de Fransız bandıralı Bulgar vapuruyla bir subay, 8 top; 20 Şubat 1920'de de Yunan bandıralı Venizelos vapuruyla 5 subay, 253 Cezayirli piyade 32. Alay'ın boşalttığı Zonguldak'taki binaya yerleştirilmişti. Bu sayede Fransız donanmasının ve İstanbul'un kömür ihtiyacı karşılanmış olacaktı. İstiklâl Savaşı sırasında Batı Cephesi'ne asker, mühimmat ve kömür taşımada kullanılan İstanbul-Ereğli-Akçakoca yolu kapanmış, İnebolu'ya kadar tüm yollar Fransız denetimine girmişti. Fransızlar fiili olarak işgalleri altında olan Zonguldak'ın yanı sıra Ereğli'yi de işgal bölgelerine katarak 8 Haziran 1920 tarihinde asker yüklü bir nakliye gemisiyle bir deniz subayını karaya çıkarırken, 4 Temmuz 1920'de Yunan bandıralı Venizelos vapuru ile Zonguldak'a 200 Fransız askeri, silâh ve cephaneye; 11 Temmuz'da da 1040 Fransız askeri, 30 sandık cephaneye, 35.000 tüfek, 45 atlı nakliye aracını bu sefer İngiliz bandıralı bir gemiyle Zonguldak'a çıkarmıştı. Bu zaman süreci içerisinde Zonguldak'taki Fransız mevcudiyeti 1.800 kişilik bir piyade taburu, 17,5'lik Cebel Bataryası, bir Huchins Bataryası, on adet hafif makineli tüfeği bulunan geniş bir bölüğe kadar ulaşmıştı. 19 Aralık 1920 tarihinde Kozlu'dan kömür yükleyerek İstanbul'a yol alırken Ereğli'ye ulaşan Yunan bandıralı "Hamal" isimli motor da Millî Kuvvetler tarafından Anadolu donanmasına katılmıştı⁸⁵. Şubat ayına ulaşıldığında Batı Karadeniz'de yoğun bir faaliyetle karşılaşmıştı. Bunun yegâne sebebiyse Alemdar kurtarma gemisinin İstanbul'dan kaçırılmasıydı. 5 Şubat'ta İstanbul'dan kaçan Alemdar'ı yakalamak amacıyla İngiliz ve

⁸⁵ Doğanay; a.g.e., s.299

Fransız gemileri Karadeniz’de etkin bir denetim ağı kurarak tüm limanları ve kıyıları kontrolden geçirerek Ereğli’de ikmâl yapıp, Trabzon’a gitmek için yola çıkarken vapuru yakalamayı başarmıştı. Nisan ayına gelindiğindeyse, Fransız gemileri Anadolu limanlarına nezaket ziyaretleri yapar bir görünüm içerisindeydi. Temmuz 1921 tarihinde Fransız gemileri Karadeniz kıyılarında pek az görülürken, genelde Samsun ve Sinop limanlarına kötü hava şartları sebebiyle geldikleri bilinmekteydi. Fransızların 1920-1921 tarihleri arasında Türklere yönelik Ereğli ve Zonguldak’ın işgalinden başka bir etkinliği bulunmazken, karakol faaliyetleriyle Wrangel ordusuna yardım hususunda bir takım girişimlerine de rastlanmıyor değildi. Fransızlarla Türkler arasındaki ilişkiler ilerleyen dönemlerde diplomatik dengelerde göz ardı edilmeden giderek askerî, mali, ekonomik desteğe kadar uzanan bir boyut kazanarak gelişmiş, bu gelişim Fransızlara olduğu kadar menfaatleri örtüşen İtalya, Sovyet Rusya ve az da olsa A.B.D’yi de etkilemiş, böylelikle İngiliz, Yunan ittifakını karşılıklarına almaktan çekinmemişlerdi. Durumun bu seviyeye gelmesinde İngilizlerin bölgede yegâne kuvvet olmak için başlattığı mücadelenin de etkisi olmuştu.

Birinci Dünya Savaşı sonunda, yenilen Osmanlı ile Bolşevik İhtilâli neticesinde Rusya’dan boşalan Karadeniz kıyıları ve Kafkaslardan istediğini alabilmek için İngiltere de Fransa gibi harekete geçerek Kazak bölgesi, Ermenistan, Gürcistan ve Doğu Anadolu yöresini birer birer işgale başlamıştı. İngiltere, Bolşevik devriminin ardından hızla Çar yanlılarına yardıma başlamış ve ilk aşamada yüz milyon dolar maddi destekte bulunmuştu. Yaşanan mevcut gelişmelerin yanı sıra 17 Aralık 1918’de İngiliz destekli Yunan ve Fransız birlikleri Odessa ile Kırım bölgesine çıkarma yapmaya başlamışlardı. 1919 yılında İngiltere’nin Anadolu’ya olan ilgisi, bölgedeki Ermeni ve Rumları korumaya yönelik bir düzenlemeyle ortaya çıkmıştı. 9 Mart tarihinde Samsun’a iki yüz kişilik bir kuvvet gönderildi. 30 Mart’ta Merzifon işgal edildi. İngilizler Mayıs ayına gelindiğindeyse Samsun’a yüz kadar asker çıkarmışlardı. 1920 senesi Mart ayı bo-

yunca da Rusya'dan göçmen taşınması, Anadolu kıyılarının ve Türk gemilerinin denetimlerinin yapılması uygulaması devam etmişti. İngiltere, Fransa'nın Ereğli'yi işgalinin ardından Karadeniz'deki filosuna E 22 ve T 24 numaralı muhripleriyle denizaltı tuzak gemilerini de dâhil etmişti. Haziran ayında ise, F 5 ve F 35 numaralı torpidolarla Denikin yenilgisinin ardından Rusya içlerine göç eden muhacirlerle ilgilenmeye başlamışlardı. İngiliz gemileri Türk limanlarına gelen yabancı bandıralı gemileri de zaman zaman denetimden geçiriyordu. 2 Aralık'ta Fransız bandıralı "Maisan" vapuru aranmak suretiyle yolcu almaktan men edilmeye çalışılmış; fakat başarılı olunamamıştı. 6 Ocak 1921 tarihindeyse Rumların ihbarı üzerine durdurulan "Emir" isimli vapur, aramalar neticesinde boş çıkınca İngilizler emekli asker Hayri ve İsmail Hakkı beyleri esir almışlardı. İngilizler bu bölgede denizden yapılan nakliyatı önlemek, Ankara'nın Batı Cephesiyle olan bağlarını koparmak amacıyla sürekli, savaş gemilerinden uçak kaldırıyorlardı. Aralık 1921 tarihinden itibaren Türk gemilerinin dışında Fransız ve İtalyan gemileri de aranmaya başlandı. Bu çerçevede İtalyan Loit Triestino'nun denetlenmesi, 22 Aralık'ta Fransız Vera'nın Anadolu'ya gönderilmek üzere yola çıkarılmış cephanelerinin fark edilmesi üzerine malzemelerini denize dökmesi yaşananlardan yalnızca bazılarıydı⁸⁶.

Karadeniz'de sadece İngiliz ve Fransızlar değil, Amerikalılar da menfaat arayışı içerisindeydi. 1830 yılında Amerikan gemilerine Karadeniz'e çıkış hakkı tanınması, 5 Ekim 1831 tarihinde imza edilen ticaret antlaşması bu gelişmelerin birer parçasıydı. 1917 yılında

⁸⁶ Bölgenin egemenliğinin Fransızlar, İngilizler, Amerikalılar ve nihayet İtalyan tarafından paylaşılma gayretlerinden rahatsız olan Sovyet Ruslar, 21 Kasım 1336 (1920) tarihinde Ereğli Limanına 300 zabıt ve 700 asker olduğu hâlde General "Riklov" komutasında, "Çakt" namındaki üzerinde iki top, iki makineli tüfek olan bir gambotla Zonguldak sahillerine gelmişlerdi. Bu hareket muhtemel bir güç gösterisinden "Bende varım" çabasından başka bir şey değildi. **ATASE Arşivi, K: 717 G:106 G:106-1** ABD bölgede "Scorpion", "Namla", "Noma" isimli üç yat ve 82, 128, 129, 215 numaralı denizaltı savunma botlarıyla güvenlik ve karakol hizmeti veriyordu. Bu gemilerin dışında İstanbul'da "Arizona" muharebe gemisi, "Dryer", "Gregory", "Luce", "Manley" muhripleri de bulunuyordu. Bkz. Büyüktuğrul; "İstiklâl Savaşında ...", s.92

Amerika savaşa girmesine rağmen, iki ülke birbirlerine savaş ilân etmemiştir. Millî Mücadele yıllarında ise, Türk-Amerikan ilişkileri değerlendirildiğinde ülkedeki Ermeni ve Rumların kışkırtması ve Amerikan misyonerlerinin yoğun gayretleri sonucunda Amerikan kamuoyunda oluşturulan bir soykırım iddiası mevcuttu ki Amerika bunun için Karadeniz'e savaş gemisi dahi göndermişti. Mütarekenin imzalanmasının ardından ABD, Yakındoğu ve Güney Rusya ile ilgilenmeye başladı. Bu ilgi çerçevesinde 1918 yılında Büyükelçi sıfatıyla Mr. Lewis Heck'i İstanbul'a yerleştirdi. Amerikan Yakındoğu Bölgesi Donanma Komutanlığına da Amiral Bristol'u tayin etti. 1919 yılının başında Amerikalı işadamlarıyla birlikte donanması da (Noma, Nahama, Scorpion ve 82,128,129,215 borda numaralı savunma botları) Türkiye'ye geldi. Donanmanın amacı taşıma ve bilgi toplamak değil, Amerikan sermayesinin muhafaza edilmesini sağlamaktı. Bu birliklere Mayıs ayının sonlarına doğru dört muhrip daha eklendi. 1919-1921 yıllarında görülen faaliyetlerin neticesinde Amerikan petrolü Anadolu pazarında yegâne satıcı konumuna gelmişti. Bolşevik devrimi Amerika'nın bölgeyle ilgilenmesinin bir diğer sebebiydi. Amerika, Karadeniz ve Kafkaslar üzerindeki etkinliğini misyoner kuruluşları ve istihbarat kadrosuyla sağlıyor, donanmayı da bunlara lojistik sağlamada kullanıyordu. 24 Şubat 1919 tarihinde Amerikan Kongresinde, Hristiyanlara 100 milyon dolarlık bir yardımın yapılması öngörülürken İzmir, İstanbul, Derince ve Köstence'de birer liman komutanlığının kurulması karara bağlanıyordu. Fakat Amerika Nisan 1921 tarihinden itibaren, az da olsa, Türklere bir yardımda bulundu. Yunanlıların 1921 yılının Mart ayında Türk kıyılarındaki abluka uygulamaya başlamasıyla birlikte Amerika bu ablukayı tanımayacağını bildirdi. Takvimler 12 Temmuz'u gösterdiğindeyse hiç beklenmedik bir gelişme oldu ve Yunan savaş gemilerinin Samsun'u bombalayacakları ihbarı geldi. İhbar üzerine harekete geçen Amerikalılar, limanda bulunan destroyerleri vasıtasıyla saldırının önüne geçmeyi başardı. Son olarak Amerikalıların Karadeniz sahillerinde faaliyet gösterdiği tarih kayıtlara 6 Ocak 1923 olarak geçti. ABD bu

tarihte Yunan ve Ermeni göçmenlerini Amerika'ya götürmek için bir gemi göndermişti.

İtalyanlar ise kendilerine ağırlık merkezi olarak Akdeniz'i (Adalar Denizini) seçtikleri için bölgeyle fazla ilgilenmemişler; fakat Zonguldak-Ereğli kömür ocakları hususunda Fransızlarla rekabetten de kaçınmamışlardı. 1920 yılında İngiltere, Karadeniz'i tamamen boşaltmazdan evvel Kafkas seddi projesini Amerika ve İtalya'ya teklif etmiş, böylece İtalyanların bölgeye olan ilgisinin artmasına sebebiyet vermiştir. Aynı dönemde İtalya, Sevr Antlaşması uyarınca Karadeniz kıyılarında bazı ekonomik rant bölgeleri talep etmesine rağmen Fransa'nın karşı duruşları sebebiyle bu menfaatleri temine muvaffak olamamıştı. Ama İtalya'nın başlattığı Anadolu işgalleri karşısında telaşa kapılan Fransa, İtalya'ya ilerleyen zaman içerisinde bölgedeki kömür madeni ocaklarından (Almanların açtığı) verebileceğini bildirmesi, İtalyanları bölgeye çeken bir diğer unsur olarak belirmişti. Bu gelişmelerin neticesinde İtalyan savaş gemileri Zonguldak ve Ereğli limanlarına uğramaya başladılar. Fransız-İtalyan rekabeti, neticede Fransa'nın Ereğli'yi işgaline sebep oldu. Böylece bölgeden istediğini bir türlü alamayan İtalya, tamamen yalnızlığa itildi. Böylece İtalyanlar, Türklere desteklerini artırmaya başladılar. İtalya daha evvelki yıllarda da Karadeniz'e fiili saldırıda bulunmamış, yumuşak başlı bir politikayı tercih etmişti ⁸⁷.

SONUÇ

Birinci Dünya Savaşı sonrasında Türk donanmasının kaybı oldukça fazlaydı. Bu kayıpların belirli bir kısmı İngiliz gemi uzmanlarınca ve Bahriye Nazırlığına getirilen Kraliyet donanması subaylarının art niyetli yaklaşımları sonucunda, bilinçli olarak hasarlı tutulduğu, parçaların bozulduğu, yedeklemelerinin yapılmadığı ya da gemilerin hiçbir şeye ihtiyacı yokmuş gibi bir tutum sergilenerek, özellikle de bir kısmının da savaşta batırılarak yok edildiği de hatırdan çıkarılmamalıdır.

⁸⁷ Doğanay; a.g.e., s.154 vd.; Büyüktuğrul; *Osmanlı Harp...*, C.IV, s.592-597

İstiklal mücadelesinde kullanılan gambotlar, istimbotlar, torpidolar, römorkörler Osmanlı Deniz Kuvvetlerinin envanterindeki gemilerdi ve denizci personelin tamamı yine Osmanlı bünyesindeki askeri okullarda eğitim almış subaylardan mürekkepti.

Milli Mücadele de kara savaşlarında kati neticeyi alacak olan Kara Kuvvetlerinin yeniden örgütlenerek, Yunan kara kuvvetlerini yenebilecek seviyeye ulaştırılması, ancak bu kuvvetlerin lojistik imkânlarının sağlam olmasından geçmekteydi. Bu şartlarda İstanbul, Amasra, İnebolu, Samsun, Trabzon'daki Anadolu bahriyesine ait limanlarla Sovyet Rusya'nın Novrosiski, Tuapse Limanları ile Batum arasında haberleşme ağının ve işbirliğinin sıkı olması gerekiyordu. Osmanlı Devletinin savaş malzemelerini başta İstanbul olmak üzere Marmara Bölgesindeki cephaneliklere yığması, Milli Mücadelenin silah ve cephane ihtiyacı açısından olumsuz bir durum yaratmıştı. Fakat devreye deniz taşıma vasıtaları girince, İnebolu üzerinden silah ve cephane kaçırma faaliyetleri başladı. Bunun yanı sıra düşmanın hareket sahasına göre Türk motorbotları, gambotları, tekneleri özellikle Karadeniz kıyı şeridinde seferlere çıkarıldı, karakollar ve gözetleme istasyonları tesis edildi. Hatta Türk denizcileri buldukları hal düşünülecek olursa kendilerinden beklenmeyecek derece de cesur ve arzulu davranarak Karadeniz'de düşman gemilerine karşı mücadele vererek bazı gemileri ele geçirmeyi bile başarmışlardı.

Anadolu'nun Doğu Akdeniz ve Adalar Denizi Limanları kısmı olarak Yunan, İngiliz, Fransız işgali altındaydı. Karadeniz Limanları ise sıkı sıkıya işgaline gerek duyulmayan bir bölgeydi çünkü arada Boğazlar bölgesi mevcuttu ve itilaf devletleri güney limanlarından Anadolu'daki Yunan birliklerini destekliyordu. Ayrıca İngilizler, Türklerin Osmanlı Donanmasına mensup gemilerinin Karadeniz'e kaçırılabilceğini düşünüp, Boğazlardaki tedbirlerini artırmışlardı. Boğazların savunmasına Fransa ve İtalya katılmayınca, menfaatleri doğrultusunda İngiltere, Yugoslavya ve Romanya gibi ülkeleri boğaz savunmasına dâhil etmek zorunda kaldı. Çünkü savaşın sonunda beklentileri doğrultusunda boğazların statüsünü belirlemek istiyordu.

Milli Mücadele süresince deniz kuvvetlerinin sınırlı imkânlarla da olsa Karadeniz-Marmara hattında kendisine tevdi edilen tüm görevleri başarı ile yerine getirmiş olması ve Mudanya Ateşkes Antlaşması'na gelinceye kadar geçen süreçte de denizlerde yapılan tüm faaliyetlerde başarılı olmaları üzerinde durulması gereken bir husustu.

Denizlerde savaş sevk ve idaresi için esas olan unsur deniz yollarına hâkim olmaktan geçmekteydi. Bu sadece savaş alanlarındaki kati zaferle değil, aynı zamanda ulaştırmanın emniyeti, bayrağın dalgalandırılması, seyir ve gemi serbestisi ile sağlanabilirdi.

Deniz hâkimiyetinin elde edilmesi bazen siyasi manevralarla da mümkün olabilmektedir. O zaman devlet politikasının icapları deniz hâkimiyetini temin edebilecek surette sevk ve idare edilmelidir. Emperyalizmin temsilcileri Türkiye üzerinde Lozan Antlaşması ile bekledikleri statükoyu kuramamış olsalar da, belirli bir ölçüde bölge üzerinde söz sahibi olabildiler. Türkiye'nin egemenliğini ve güvenliğini tehdit eden bu durum, 1936 yılında en son yapılan Montreux Antlaşması ile ortadan kalkacaktı. Birinci Dünya Savaşı sonrası kurulan statüko, İkinci Dünya Savaşı öncesinde Türkiye'nin lehinde sonuca bağlanmış oldu.

KAYNAKÇA TETKİK ESERLER

Afif Büyüktuğrul; *Çanakkale Olayı (İstiklâl Harbinde Deniz Cephesi)*, İstanbul, 1969; —————; **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, C.IV., İstanbul, 1943

Cemaleddin Saraçoğlu; *Gazi Gemilerimiz*, İstanbul 1953

Cevat Ülmen; *İstiklâl Savaşında Karadeniz*, İstanbul 1943

Celalettin Orhan, *Askerlik Hatıraları*, İstanbul, 1984

Erol Mütercimler; *Destanlaşan Gemiler*, İstanbul 1987

—————; *Millî Mücadele'nin Kahraman Gemisi Alemdar*, İstanbul 1989

—————; *Bu Vatan Nasıl Kurtuldu*, İstanbul, 2005

Gotthard Jaeschke; **Kurtuluş Savaşı ile İlgili İngiliz Belgeleri**, Ankara 1991

Hüsnü Merdanoğlu, **Ulusal Kurtuluş Süreci ve Kuva-yi Milliye**, Ankara, 2006

Hüsrev Gerede, **Hüsrev Gerede'nin Anıları**, Haz: Sami Önal, İstanbul 2002

Mithat Işın; **İstiklal Harbi Deniz Cephesi**, İstanbul 1946

Nahit Çapaner; **İstiklâl Savaşında Deniz Kahramanları**, İstanbul,1943

Nurettin Peker; **1918-1923 İstiklâl Savaşı'nın İnebolu ve Kastamonu Havalisi**, İstanbul 1955

Rahmi Doğanay; **Milli Mücadele'de Karadeniz**, Ankara, 1999

Raşit Metel; **Atatürk ve Donanma**, İstanbul 1966

Şemsettin Bargut; **Birinci Dünya Savaşı'nda ve Kurtuluş Harbinde Türk Deniz Harekatı**, Ankara 2000

Şevket Süreyya Aydemir, **Tek Adam Mustafa Kemal (1914-1919)**, Cilt: I, İstanbul 1994

Türk İstiklal Harbi, “**İdari Faaliyetler**”, C.VII, Ankara 1975

Türk İstiklal Harbi, “**Türk Kültürü**”, Cilt V., S: 129, Ankara 1973

Türk İstiklal Harbi, “**Batı Cephesi**”, C. II, Kısım I, Ankara, 1999

Zeki Sarıhan; **Kurtuluş Savaşı Günlüğü**, C.II, Ankara, 1994

SÜRELİ YAYINLAR

Afif Büyüktuğrul, “**İstiklâl Savaşı'nda Türk Sularında Yabancı Devlet Donanma Harekâtı**”, *Belleten*, C.69, S. 153, Ankara, 1975

Ali Sarıkoyuncu; “**Zonguldak ve Havalisi'nin Milli Mücadele'de Ekonomik ve Stratejik Bakımdan Önemi**”, *Atatürk Yolu*, C.II, Ankara, 1997

Emrullah Nutku; “**Deniz Cephesi**”, *Yakın Tarih Dergisi*, C.I, S.2, 1962

-----; “**İlk Ganimet**”, *Yakın Tarih Dergisi*, C. I, S. 13, 1962

-----; “**Millî Mücadele Ruhu**”, *Yakın Tarih Dergisi*, C.3, S.37, 1962

-----; “**Alemdar**”, *Yakın Tarih Dergisi*, C.I, S.8, 1968

-----; **“Bir Deniz Subayının İstiklâl Savaşı Hatıraları I”**, *Yakın Tarihimiz*, C.I, S.12, İstanbul, 1962

-----; **“Anadolu’ya Sevkiyat”**, *Yakın Tarihimiz*, C. II, S: 26, İstanbul 1962

-----; **“Ümit Vapuru Yolcuları”**, *Yakın Tarihimiz*, C. II, S: 23, İstanbul 1962

Mesut Çapa; **“Karadeniz’de Yunan Gemilerinin Faâliyetleri ve Trabzon Üzerindeki Etkileri”**, *Askerî Tarih Bülteni*, S.42, Ankara 1997

Mustafa Hergüner; **“İnebolu Bombardımanı”**, *Askerî Tarih Bülteni*, S.49, Ankara 2000

Nurullah Nutku; **“Rüsumat 4’ün Serencamı”**, *Yakın Tarih Dergisi* C.3, S:38, 1962

-----; **“Kahramanlar Verilmez”**, *Yakın Tarih Dergisi*, C.I, S.10, 1968

Süleyman Yaşar; **“İlk Deniz Nakliyatı”**, *Yakın Tarih Dergisi*, C.II, S.19, İstanbul 1962

Tevfik İnci; **“Alemdar Gemisinin Millî Mücadelede Karadeniz’e Kaçırılışı ve İlk Savaşı”**, *Resimli Tarih Mecmuası*, Cilt:IV, S.43, İstanbul 1953

GAZETELER:

“Gülcehal Vapurunun Başına Gelenler” **Açıksöz Gazetesi**, 20 Kanun-u Evvel 1336 (20.11. 1920)

BASILI BELGELER:

ATASE Başkanlığı, **Atatürk Özel Arşivinden Seçmeler**, Kültür Bakanlığı, Ankara 1981

ARŞİV BELGELERİ

ASKERİ TARİH VE STRATEJİK ETÜT DAİRE BAŞKANLIĞI:

ATASE Arşivi, K: 28 G: 11 B:11 (11;1)

ATASE Arşivi, K: 29 G:132 B: 132-1

ATASE Arşivi, K:189 G:181 B:181-1

ATASE Arşivi, K: 699 G: 62 B: 62-1

ATASE Arşivi, K: 701, G:23, B: 23-1

ATASE Arşivi, K: 717 G:106 G:106-1

ATASE Arşivi, K: 781 G: 59 B:59 (1:2)

ATASE Arşivi, K:1008, G:31, B:31 (1:2)

ATASE Arşivi, K: 1038, D: 10-4/117, A: 1/4283 (eski düzenlemeye göre arşiv belgesi)

ATASE Arşivi, K.1038, D.10-A/117, F. 4 (eski düzenlemeye göre arşiv belgesi)

ATASE Arşivi; K: 1291, D: 2, F: 14 (eski düzenlemeye göre arşiv belgesi)

BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 18/64/1/1921, Ek no: 64/1

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 18/64/1/1921

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/01/-/05728/20

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 18/181/2/1921 (belgenin orijinali Fransızcadır.)

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı; 030/18/01/01/3/33/18

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 030/18/017/-/013/18/11

B.C.A. Kanun Lahiyası, 030/18/01/-/05/23/19

