

## I. DÜNYA SAVAŞI'NDA MECİDİYE KRUVAZÖRÜNÜN RUSLAR TARAFINDAN ELE GEÇİRİLMESİ, RUS DONANMASINDAKİ FAALİYETLERİ VE GERİ ALINMA SÜRECİ

Ferdi UYANIKER\*

### Öz

I. Dünya Savaşı'ndan yenilgiyle ayrılan Osmanlı Devleti, bu savaşın deniz cephelerinde de umduğunu bulamadı. Donanmasını, kara kuvvetlerini desteklemek amacıyla, savaş öncesinde hazırladığı sefer planlarında harekâtın önemli bir unsuru olarak düşünen Osmanlı Devleti, savaş başlayınca aldığı sonuçlara göre bu planları revize etmek durumunda kaldı. Bununla beraber I.Dünya Savaşı, denizlerde önemli mücadelelere sahne oldu. I.Dünya Savaşı süresince Osmanlı Devleti açısından en önemli deniz cephesi, Karadeniz'di. Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'de donama için düşündüğü görevler; Deniz nakliyatını korumak, olası bir Rus çıkarmasına engel olmak, Çatalca ve Boğazların savunulmasına katılmak ve düşman donanmasını imha etmektir. Deniz harekâtının en yoğun icra edildiği bu cephede Mecidiye kruvazörü, Osmanlı muharip unsurları arasında önemli bir yer işgal etti. Bu makalenin yazılış amacı, I.Dünya Savaşı'nda Karadeniz cephesinde icra edilen önemli harekâtlardan birinde yaşanan ve Mecidiye kruvazörünün batması ve Rusların eline geçmesiyle neticelenen olayı anlatmak olarak planlandı. Çalışmada Mecidiye kruvazörünün Osmanlı donanmasına katılışı, geminin teknik özellikleri, Karadeniz cephesinde karşılıklı mücadele eden Osmanlı ve Rus donanmalarının durumları anlatıldıktan sonra, esas konu olan geminin batışı, Ruslar tarafından denizden çıkartılıp kendi donanmalarına dahil edişi ve Mecidiye kruvazörünün yeniden Osmanlı donanmasının bir gemisi oluşu süreci ele alındı.

**Anahtar Kelimeler:** I. Dünya Savaşı, Mecidiye Kruvazörü, Osmanlı Donanması, Rus Donanması, Hamidiye Kruvazörü.

\* Doktora Öğrencisi, Marmara Üni., Türkiyat Araştırmaları Enst., Türk Tarihi Ana Bilim Dalı, (ferdiozan@hotmail.com), (<https://orcid.org/0000-0002-8587-1539>).

## THE CAPTURING OF THE CRUISER MEDJIDIEH BY THE RUSSIAN NAVY, AND THE OPERATIONS OF THE CRUISER IN THE RUSSIAN NAVY AND THE REPOSSESSION PROCESS DURING THE FIRST WORLD WAR

### Abstract

Having been defeated in the First World War, Ottoman Empire also failed to find the success in the sea front. Ottoman Empire considered naval forces as a supporting power of the army in their strategic plans. However, when the war broke out, the plan had to be revised. The First World War witnessed important battles on the sea. For the Ottoman Empire, the most important sea front was the Black sea. The duties of the navy as considered by Ottoman Empire were to protect the trade, prevent a possible Russian invasion, join the defense of Çatalca and the Bosphorus, and destroy the opponent navy. The cruiser, Medjidieh played an important role among Ottoman combating elements. The aim of the article is to describe the process of one of the important operations that took place in Black Sea during the First World War which resulted in the sinking of the Medjidieh and capturing of it by the Russians. In this article, the cruiser Medjidieh's joining to the Ottoman Navy, technical features of the cruiser were explained followed by the description of the Naval forces of the Russia and the Ottoman Empire. This article focuses on the sinking of Medjidieh, raising of it to the surface by the Russians as well as including the cruiser in their navy and repossession of the cruiser by the Ottomans.

**Keywords:** *First World War, The Cruiser Medjidieh, Ottoman Navy, Russian Navy, The Cruiser Hamidieh.*

### Giriş

Varlığının devamı ve gelişmesi için su kaynaklarına bağımlı olan insanoğlunun büyük su kütleleriyle ilgilenme ve onlardan yararlanma düşüncesi, denizlerle ilişkisinin doğmasına neden oldu. Bu düşünce ve ondan yararlanma ihtiyacının etkinliği ölçüsünde de denizle olan bağlantısı arttı veya azaldı.

Fertlerin ve toplumların içinde yaşadıkları coğrafi ve doğal şartlar, onların denizlere olan ilgilerini ve çıkarlarını yönlendirdi, çeşitlendirdi ve genişletti. Bu ilgi ve çıkarların başında genellikle beslenme, ulaşım ve mal mübadelesi sorunlarının çözümü yer aldı.

Denizcilik, denizlerin sağladığı sonsuz nimetlerden, imkânlardan ve kolaylıklardan yararlanma çabası ve uğraşısı olarak kabul edilir. İnsanoğlunun çeşitli araçlarla, değişik yol ve yöntemlerle, binlerce yıldır devam eden denizden yararlanma çaba ve uğraşılarının araçları geliştikçe, kapsamları çeşitlenip, alanları genişledikçe, örgütlenerek güçlenip, kendi kurallarını ürettikçe "Denizci

Toplumlar" - "Denizci Milletler" - "Denizci Devletler" tarihi varlık alanına çıktı. Bunlar arasında deniz kaynak ve imkânlarının daha çok ve daha etkin bir biçimde kullanılmaları konusunda acımasız rekabet ve mücadeleler, insanlık tarihinin önemli bir bölümünü oluşturdu.<sup>1</sup> Kısacası denizler, toprak altı zenginlikleri, sağladıkları sayısız besin kaynakları ve geniş kapasiteli ulaştırma imkânları ile insanlığın ortak hayat alanı olduğu gibi, önemli bir ekonomik mücadele zeminini de teşkil etti. Sonuç olarak denizcilik, ülkenin jeopolitik konumuna ve stratejik durumuna göre insanlığı en eski çağlardan beri meşgul eden önemli bir konu oldu.<sup>2</sup>

Tarihin her döneminde, denizci millet ve toplum olabilmeyi başaran devletler, bunu askeri güçleri ile muhafaza etmek durumunda kaldı. Bu anlamda Türk askerî tarihi de, geçmişi yüzyıllar öncesine dayanan sayısız olaylarla doludur. Ancak askerî tarih denilince genellikle kara savaşları ve karada gerçekleşen olayların akla geldiği ülkemizde, üzerinde fazla durulmasa da yüzyıllara dayanan bir deniz tarihi mevcuttur. Türk askerî tarihinin iyi anlaşılması için bu tarihi süreç içerisinde, denizlerdeki faaliyetlerin de iyi bilinmesi gerekmektedir.

Her savaşta olduğu gibi, I.Dünya Savaşı'nda da denizlerin önemli bir yeri oldu. Osmanlı Devleti, savaş öncesinde donanmasını güçlendirmek amacıyla, çeşitli sınıflarda ve tonajlarda savaş gemileri satın aldı. Alınan bu savaş gemilerinden biri de Mecidiye kruvazörüydü.

## 1. Mecidiye Kruvazörünün

### Osmanlı Donanmasına Katılması ve Teknik Özellikleri

#### 1a. Mecidiye Kruvazörünün Osmanlı Donanmasına Katılması

Osmanlı Devleti tarafından Amerika Birleşik Devletleri'ndeki William Cramp&Sons gemi yapım şirketine sipariş edilen Mecidiye kruvazörü, "İkinci Sınıf Zırhsız Muhafaza Güverteli Kruvazör"<sup>3</sup> sınıfında bir savaş gemisiydi. Mecidiye kruvazörünün sipariş nedenleri üzerine birçok görüş bulunsa da<sup>4</sup>, geminin Osmanlı donanmasına katılması, donanmanın vurucu gücünün artmasına neden oldu.

İlerleyen dönemde "Mecidiye kruvazörü" ismini alacak bir kruvazörün Osmanlı Devleti tarafından yaptırılmasına karar verilmesinin ardından, 1899

1 Tülay Duran, *Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları*, Tarihi Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırma Merkezi Yay., İstanbul, 2002, s.35.

2 Erdiñç Sancar, *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi*, IQ Kültür Sanat Yayınları, İstanbul, 2006, s.21.

3 Deniz Müzesi Komutanlığı (DM), Deniz Arşiv Kısım (DAK), Şura-yı Bahriye (ŞB), Defter No (DN), 575-A, T.09.06.1900, s.14A.

4 Bu görüşler üzerine ayrıntılı bilgi için bkz., Ferdi Uyanıker, *Türk Donanmasında Mecidiye Kruvazörü*, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Ana Bilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2009, ss.67-78.

yılı'nın Kasım ayında Philadelphia'daki William Cramp&Sons gemi yapım şirketinin temsilcileri, İstanbul'da Amiral von Hofe Paşa<sup>5</sup> ile buluştu ve bir muhafazalı kruvazör inşası için anlaşmaya varıldı.

Osmanlı Hükümeti William Cramp&Sons şirketi ile 25 Aralık 1900 tarihinde bir mukavelename imzaladı.<sup>6</sup> Buna göre Mecidiye kruvazörünün inşasının yirmi bir ayda tamamlanması kararlaştırıldı. Ayrıca mukavelenin imzalandığı tarihte 100.000 liralık bir peşinatın ödenmesi ve geri kalan borcun beş eşit taksitte verilmesi üzerinde anlaşıldı. Bu beş taksitin her biri için de 46'şar bin lira ödenmesi konusunda fikir birliğine varıldı. Peşinat olan ilk taksitin 25 Aralık 1900'de ödenmesinden sonra 2., 3., 4. ve 5. taksitlerin de mukavelename tarihinden 4, 8, 12 ve 16 ay sonra, son taksitin ise inşanın bitiminde, yani 21 ay sonra ödenmesi hususu karara bağlandı.

Mecidiye kruvazörünün ilk ödemesi Osmanlı Bankası aracılığı ile gerçekleştirerek, kruvazörün inşasına geçmek konusundaki engeller kaldırıldı.<sup>7</sup> Bundan sonra William Cramp&Sons şirketi yeni gemiyi inşa etmeye hazır olduğunu söyledi ve Osmanlı hükümetinden geminin inşasını denetleyecek uzmanlar göndermesini istedi.<sup>8</sup> Bu sıralarda Osmanlı Devleti de, geminin inşasını kontrol edecek heyetin oluşturulması çalışmalarına başladı.<sup>9</sup> 21 Kasım 1901 tarihli irade ile bu iş için Çarkçı Kolağalarından Sabri ve İnşaiye Yüzbaşlarından Ali Efendiler görevlendirildi.<sup>10</sup> Bu kişiler Amerika'da buldukları müddetçe maaşlarını yapılan mukavele gereğince William Cramp&Sons şirketinden alacaklardı. Kendilerine ayrıca Amerika'ya gitmek ve dönmekte kullanacakları harcırahları olan 40'ar liradan toplam 80 İngiliz lirasının verilmesi planlandı.<sup>11</sup>

1902 yılının başında Amerika'ya ulaşan Çarkçı Kolağası Sabri ve İnşaiye Yüzbaşısı Ali Efendiler, gönderdikleri 14 Şubat 1902 tarihli ilk raporda, Mecidiye kruvazörünün ana iskeletinin imalatına başlandığını ve diğer taraftan makine ile kazanlarının da yapılmakta olduğunu bildirdi.<sup>12</sup>

1903 yılının Mart ayından itibaren Kolağası Sabri ve İnşaiye Yüzbaşısı Ali Efendi'nin gönderdiği raporlar incelendiğinde, Mecidiye kruvazörünün neredeyse denize indirilecek aşamaya geldiği anlaşılmaktadır. Bu raporlarda subay kamaralarıyla iki yüz seksen askerden oluşan mürettebat için yapılmış

5 II. Abdülhamit'in danışmanlarından, bu tarihlerde Osmanlı donanmasında görevli bir Alman amiralitydir. Osmanlı Devleti'nde görevlendirilmiş ilk Alman deniz subayıdır. Bilgi için bkz. Celalettin Yavuz, *Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyönlör*, Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 2001, s.118.

6 Başbakanlık Osmanlı Arşivleri (BOA), Yıldız (Y), Mütenevvi (MTV), Dosya No (DOSN), 257, Gömlek No (GN), 133, Belge No (BN), 2, T.29 Zilhicce 1321 (17.03.1904)

7 *The Evening Times*, Washington, 1.06.1901, s.4, *The San Francisco Call*, 10.06.1901, s.4.

8 *The San Francisco Call*, 9.12.1901, s.3.

9 DM., DAK., Mektubi (MKT), Kısım (KSM), II, DN.1378, T.12 Şaban 1319 (24.11.1901), s.161.

10 DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1434, T.30 Mart 1318 (12.04.1902), s.41.

11 DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1378, T.18 Teşrinisani 1317 (01.12.1901), s.171.

12 DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1378, T.6 Zilkade 1319 (14.02.1902), s.254.

mahallerin bittiği, gemideki lumbuzların<sup>13</sup> takıldığı, dabil batımlar<sup>14</sup> ile bölmeler arasındaki su geçmez perdelerin hortum tazyikleriyle tecrübelerinin yapıldığı, güverteler ile filika kemerelerinin neredeyse bittiği, makinelerinin silindir tecrübelerinin yapıldığı, gemide bulunan valflerin basınç tecrübelerinin icra edildiği, geminin pervanelerinin manganez bronz madeninden olmak üzere dökümhanede döküldüğü ve basınç testlerinin yapıldığı, geminin iki kondenserinin<sup>15</sup> de tamamlandığı ve yerine takıldığı, kazanların tamamlanma aşamasına geldiği, Amerika'nın Pensilvanya eyaleti dâhilinde bulunan Bethlehem Top Fabrikası'nda imal edilen topların pirinç mekanizmalarının, kundaklarının, siperlerinin ve mermilerinin dahi imal edildiği ve top imalatının işçiliğinin yüzde yetmişinin bittiği, geminin elektrik tertibatıyla ilgili 50 kilovatluk, 125 voltluk ve 400 amperlik dinamoların, aydınlatma lambalarının elektrik motorlarının imalatına Newyork şehrindeki "General Elektrik" şirketi tarafından devam edildiği ve gemideki elektrik kablolarının döşenmesine başlandığı, seyir güvenliği açısından pruva direği<sup>16</sup> ve grandi direği<sup>17</sup> gibi geminin çeşitli yerlerinde bulunması gereken ve teknik şartnamede açıkça belirtilmemiş olan lambaların takılması konusunda, gemi yapım şirketi ile görüşüldüğü ve bunların takılmasına yönelik alınan karar gereğince gerekli çalışmalara başlandığı, geminin köprüüstü<sup>18</sup> gibi yerlerinde bulunan açıklama levhalarının Türkçelerinin yazılması çalışmalarına başlandığı, güverte üzerinde baş ve kış tarafta yer alan vardavelelerin<sup>19</sup> seyir halinde gemideki rüzgârın şiddetinin etkisinin artacağı düşünülerek yükseltilmesine karar verildiği ve güverte etrafında olan 3 kadem yüksekliğinde iki sıra çubuklu olan vardaveleler ile baş tarafta tente gerili olan vardavelelerin de 4 kadem yüksekliğinde ve üç sıra çubuklu olmak üzere inşa edilmesine başlandığı, geminin kış tarafında yer alacak isminin yazılması çalışmalarına ve baş ve kış tarafına yapılacak oymalara başlandığı, gemide yer alacak Vaythed torpidosu ve bunun donanımının takılma çalışmalarına başlandığı, teknik şartnamede yer almayan mübarek gün ve resmi gecelerde kullanılacak aydınlatma ışıklarının yapılan görüşmeler neticesinde gemi yapım şirketi tarafından ücretsiz olarak yapımına başlandığı, geminin boyanmasına geçileceğinden Amerikan donanmasında kullanılan

13 Gemilerin iç kısımlarına örneğin kamaralara, salonlara, hava ve ışık verebilmek için gemi bordalarına ve güvertelere açılmış olan ve genellikle çember biçiminde olan pencereler. Bilgi için bkz. Refik Akdoğan, *Türkçe İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü*, İstanbul, 1997, s.207.

14 Teknenin altında, dibinde iç ve dış sıra saç levhaları arasında kalan boşluk, tank. Bilgi için bkz. Akdoğan, *a.g.e.*, s.71.

15 Sitimi tekrar su haline getiren aygıt, yoğuşturucu. Bilgi için bkz. Akdoğan, *a.g.e.*, s.189.

16 Gemilerin baştan birinci direği. Bilgi için bkz. Akdoğan, *a.g.e.*, s.247.

17 Ana direk. İki ya da daha fazla direkli gemilerde baştan ikinci direktir. İkinci direk küçük olduğu takdirde ön direk ana direk, sonraki mizena ismini alır. Bilgi için bkz. Akdoğan, *a.g.e.*, s.133.

18 Gemilerin idare edildiği ve geminin görüşü en iyi olan yerine yapılan kumanda yeri. Bilgi için bkz. Akdoğan, *a.g.e.*, s.192.

19 Genel olarak gemilerin, teknelerin kenarlarına, iskelelerine, koruma amacıyla yatay olarak çekilmiş demir, ağaç, zincir ya da halat korkuluklar, çubuklar. Bilgi için bkz. Akdoğan, *a.g.e.*, s.307.

tekne, kamara ve genel aksamın beyaza, direklerin sarıya boyanması hususu hatırlatılarak Padişaha Mecidiye kruvazörünün hangi renge boyanacağına sorulması istendi ve Fabrika Müdürü Charles Cramp, İdare Müdürü Edwin Cramp ve İmalat Müdürü Tavdan'ın çıkan sorunların halledilmesinde büyük kolaylıklar gösterdiği bildirildi.<sup>20</sup> Ayrıca gece muhaberesi sırasında kullanılmak üzere (Ordvis) elektrikli işaret fenerlerinin gemiye yerleştirilmesi konusu da soruldu<sup>21</sup> ve kabul edilerek fenerlerin gemiye takılması onaylandı. Bununla beraber bu elektrikli fenerlerin dışında tek şimşekli fenerlerin de<sup>22</sup> gemiye takılması istendi.<sup>23</sup>

Mecidiye kruvazörü yapılan planlama uyarınca 25 Temmuz 1903 tarihinde denize indirildi.<sup>24</sup> Tören saat 13.40'ta gerçekleşti. Mecidiye kruvazörünün suya indirilmesi sırasında Müslüman inançlarına göre haram olmasına karşın, Bayan Edwin S. Cramp geminin üzerinde şarap şişesini kırarak gemiyi denize indirdi. Bu durum törene katılanlar tarafından "*Osmanlı'nın Amerikan halkına olan minnettarlığını gösterdiği*" şeklinde değerlendirildi. Törende Amerika'yı temsilen C.D. Sigsbee, Deniz Üs Komutanı Alb. C. F. Goodrich, Bölge komutanı J. F. Hanscom, Bnb. Charles H. Lauchheimer, Kongre üyesi H. C. Loudenslager, Hâkim ve eşi John B. Mcpherson bulunurken, ilaveten çok sayıda Philadelphialı vatandaş da yer aldı. Osmanlı Devleti adına ise Washington Büyükelçisi Şekip Bey ve iki oğlu (Ali Haydar Bey ve Osman Süreyya Bey), Celal Münif Bey, Osmanlı Sekreteri Sıtkı Bey, yardımcısı Selim Bey, Kolağası Sabri ve İnşaiye Yüzbaşı Ali bulundu. Ayrıca Küba elçisi Quesada ve Rusya elçisi Alexander Boutakoff de törende yer aldı.<sup>25</sup>

Mecidiye kruvazörü denize indirildiğinde tam manasıyla bitmemişti. Önemli bazı bölümlerinin bitirilip geminin tam manasıyla savaşa hazır hale gelebilmesi için William Cramp&Sons şirketi tarafından belli bir süre daha çalışılması gerekti. Bu çalışmaların neler olduğu Kolağası Sabri ve İnşaiye Yüzbaşı Ali Efendi tarafından gönderilen raporlarla Şura-yı Bahriye'ye iletildi.<sup>26</sup>

Osmanlı Devleti ile William Cramp&Sons şirketi arasında Mecidiye kruvazörünün teslimi noktasındaki görüşmeler sürerken, Mart 1904 başına kadar gemideki tüm çalışmalar bitti ve gemi yola çıkmaya hazır bir hale getirildi. Bu sırada geminin yolculuğunun 20 gün süreceği tahmin edildi ve yolda

20 BOA., Y., MTV., DOSN.241, GN.50, T.9 Zilhicce 1320 (09.03.1903)

21 DM., DAK., ŞB., DN.652, T.9 Mart 1319 (22.03.1903), s.12A.

22 Devamlı şekilde düzenli aralıklarla çakar, tek şimşek gösteren fener. Aydınlik periyodu karanlık periyodundan az olan fener. Bilgi için bkz. Akdoğan, *a.g.e.*, s.282.

23 DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1475, T.17 Nisan 1319 (30.04.1903), s.17.

24 DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1455, T.14 Ağustos 1319 (27.08.1903), s.172.

25 *The New York Daily Tribune*, 12.07.1903, s.14; *The Bee Earlington*, 21.07.1903, s.1; *Deseret Evening News*, 25.07.1903, s.1; *The New York Daily Tribune*, 26.07.1903, s.2; *The Washington Times*, 26.07.1903, s.3; *The Bourbon News*, 18.08.1903, s.2.

26 Örnek bir rapor için bkz., BOA., Y., MTV., DOSN.252, GN.93, BN.1-2, T.19 Receb 1321 (11.10.1903)



sadece iki kez durulması planlandı. Ayrıca geminin son hız denemesinin Girit yakınlarında yapılması düşünüldü. Tüm bunların ardından Mecidiye kruvazörü 1 Mart 1904 günü William Cramp&Sons şirketinin limanından ayrıldı. Bu sırada Mecidiye kruvazöründe Osmanlı Devleti adına Washington Büyükelçisi Şekip Bey ve iki oğlu (Ali Haydar, Osman Süreyya Beyler), Kolağası Sabri ve İnşaiye Yüzbaşı Ali Efendiler bulunmaktaydı. Seyir sırasında Mecidiye kruvazörü, çoğu William Cramp&Sons şirketi ile bağlantılı Amerikalı denizcilerin idaresinde, şirkette çalışan işçilerin kontrolünde ve William Cramp&Sons şirketinin çalışanı Ransford D. Bucknam'ın komutanlığı/süvariliği altındaydı. Mecidiye kruvazörü, Osmanlı yetkilileri ve gemi yapım şirketi arasında daha önceden alınan karar uyarınca, yola çıktıktan sonra, Delaware Nehri üzerinde Mifflin Limanı'nda durdu ve yaklaşık 100 ton cephane alındı. Daha sonra Delaware burnunda silah denemeleri yapmak üzere izin istemek için Norfolk'a devam edildi. Denemelerin yapılmasının ardından Hampton Road'a ulaşıldı. Burada Mecidiye kruvazörüne 16 Mart 1904 tarihinde Osmanlı sancağı çekildi ve bu olay 21 pare top atışı ile kutlandı. Mecidiye kruvazörüne Osmanlı sancağı çekildikten sonra geminin komutanlığı/süvariliğini yapan Ransford D. Bucknam Osmanlı üniforması giydi. Ardından Washington Büyükelçisi Şekip Bey ve iki oğlu gemiden ayrıldı. Bu seyir ile ilgili olarak Şekip Bey Amerikan gazetelerine verdiği demeçte; *"Seyir sırasında hava muhalefeti nedeniyle çok zorlandık ve geminin zor hava şartlarına uyum sağladığını gördük. Ayrıca Delaware Nehri'nde ilerlerken buz parçaları ile karşılaştık ve yavaşlamak zorunda kaldık. Daha sonra ise sisten geçtik. Nihayet açık denize ulaştığımızda oldukça dalgalı bir denizle karşılaştık. Hampton yolunda bayrağımızı çektik."* dedi. Yapılan seyirler sırasında geminin kötü hava şartlarında bile 15 knot hıza çıktığı belirlendi.<sup>27</sup>

Amerika'dan ayrılan Mecidiye kruvazörü, Asor Adaları'nda bulunan Puntadelko Limanı'na gelerek kömür ve gerekli diğer ihtiyaçlarını tamamladı ve 6 Nisan 1904 tarihinde Cezayir'e doğru hareket etti.<sup>28</sup> 10 Nisan 1904 tarihinde Cebelitarık Boğazı'ndan geçerek Akdeniz'e giren<sup>29</sup> Mecidiye kruvazörü, 12 Nisan 1904 tarihinde Cezayir'e ulaştı.<sup>30</sup> İkmal işleri tamamlanan Mecidiye

27 BOA., Y., MTV., DOSN.254, GN.99, T.15 Şevval 1321 (04.01.1904); DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1445, T.22 Kanunuevvel 1319 (04.01.1904), s.70-71; DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1480, T.17 Şubat 1319 (01.03.1904), s.239; BOA., Y., Perakende (PRK), Askerî (ASK), DOSN.213, GN.58, T.13 Zilhicce 1321 (01.03.1904); DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1463, T.17 Şubat 1319 (01.03.1904), s.83; DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1444, T.17 Şubat 1319 (01.03.1904), s.207; DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1463, T.29 Şubat 1319 (03.03.1904), s.148; DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1444, T.25 Şubat 1319 (09.03.1904), s.223; BOA., Y., PRK., ASK., DOSN.214, GN.11, T.27 Şubat 1319 (11.03.1904); BOA., Y., Hususi Maruzatı, DOSN.468, GN.99, BN.1-2-3, T.3 Mart 1320 (16.03.1904); DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1540, T.28 Zilhicce 1321 (16.03.1904), s.13; BOA., İrade, Bahriye, DOSN.196, GN.1322 Ra-3, BN.1-2, T.5 Safer 1322 (21.04.1904); *The San Francisco Call*, 22.02.1904, s.13; *The Washington Times*, 1.03.1904, s.4; *The San Francisco Call*, 2.03.1904, s.3; *The New York Daily Tribune*, 5.03.1904, s.8; *The Washington Times*, 8.03.1904, s.1.

28 DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1540, T.23 Mart 1320 (05.04.1904), s.136.

29 DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1540, T.28 Mart 1320 (10.04.1904), s.171.

30 DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1540, T.30 Mart 1320 (12.04.1904), s.191.

kruvazörü 14 Nisan 1904 tarihinde buradan ayrıldı ve 21 Nisan 1904 tarihinde gece saat 04.00 civarında Midilli Adası'na geldi.<sup>31</sup> Mecidiye kruvazörü burada Osmanlı yetkililerine teslim edildi. Teslim sonrasında gemiyi teslim alan yetkililer, II. Abdülhamit'e geminin çok iyi bir durumda olduğunu belirten bir rapor gönderdi. Bunun üzerine II. Abdülhamit Amerikan Başkanı Roosevelt'e ve Amerika'nın İstanbul'daki Büyükelçisi Mister Leishman'a Amerikan gemi inşa sektörünü öven bir tebrik mesajı çekti ve ileride başka gemi siparişleri de verilebileceğini söyledi. Başkan Roosevelt de bu mesaj karşısında bir teşekkür mesajı yayınladı.<sup>32</sup>

### 1b. Mecidiye Kruvazörünün Teknik Özellikleri

Mecidiye kruvazörü ile ilgili 9 Haziran 1900 tarihli William Cramp&Sons gemi yapım şirketine verilen tarifnamede geminin genel özellikleri şu şekilde tespit edildi:

Havuzdaki boyu	: 330 kadem,
Genişliği	: 42 kadem,
Derinliği	: 30 kadem,
Çektiği su	: 16 kadem,
Ağırlığı	: 3.250 ton,
Sürati	: 22 knot,
Beygir gücü	: 12.000,
Kömür kapasitesi	: 600 ton,
Cephane kapasitesi	: 95 ton,
Mühimmat ve kumanya kapasitesi	: 265 ton,
İçme suyu kapasitesi	: 25 ton.

Tarifnameye göre geminin tamamının çelikten yapılması ve inşasında kullanılacak malzemelerin en iyi cinsten seçilmesi istendi. Geminin üst güvertesindeki kaplamalar haricinde hiçbir yerinin ağaç olmayacağı özellikle vurgulandı.

Geminin silah sistemlerinin ise 2 adet 6 pusluk top ve bunlara ait kundak siper ve bunların yedekleri, 8 adet 4,7 pusluk seri ateşli top ve bunlara ait kundak siper ve bunların yedekleri, 6 adet 47 milimetrelik hareket donanımlı gece ve gündüz nişangâhlı seri ateşli top, 6 adet 1 fontluk siperli toptan oluşması istendi. Gemide bulunması düşünülen hafif silahlar ise 175 adet seri ateşli tüfek, 75 adet rovelver tabanca, 75 adet kılıç ve 40 adet rampa baltasıydı.

31 DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1540, T.7 Nisan 1320 (20.04.1904), s.242; *The Sun*, 28.04.1904, s.8.

32 *The New York Daily Tribune*, 23.04.1904, s.2; *The Washington Times*, 23.04.1904, s.3; *The Bourbon News*, Paris, 26.04.1904, s.6.



Gemide bulunması istenen topların yerleri şu şekilde tespit edilmişti; 2 adet olacak 6 pusluk toplar merkez hattında olmak üzere, biri baş diğeri kıçta olacaktı. Baştaki top kıç tarafa 40 dereceye kadar, kıçtaki top baş tarafa 45 dereceye kadar ateş edebilecek şekilde üretilecekti. 4,7 pusluk toplardan 2 adedi başta, 2 adedi kıçta ve kalan 4 adedi bordada bulunacaktı. Bu toplardan başta olanı kıça, kıçta olanı başa 60'ar dereceye kadar ateş edebilecekti. Bordada bulunan toplar da, başa ve kıça 60 dereceye kadar ateş edebilecek şekilde tasarlanacaktı. Ayrıca üretici fabrikadan, gemide bulunan tüm toplara ait cepanelerin cepanelikten toplara ulaştırılmasını sağlayan sistemlerinin, en gelişmiş teknikle üretilmesi istenmişti.<sup>33</sup>

Gemi baştan kıça kadar uzanan kuvvetli bir çelik muhafaza ile kaplanacaktı. Güvertenin baş tarafı baştan kıça kadar su hattından aşağı 3-7 derece meylinde olacaktı. Gemide görevli subaylar için gerekli kamaralar kıç tarafta olurken, diğer personel için yapılacak kamaralar baş tarafta olacaktı. Bunun dışında muhafaza güvertesinde açılacak ambar ağızları zırh kapak veya ızgaralarla kapatılacaktı. Kömürlük, muhafaza güvertesinin altına yapılacaktı. Bu güvertenin altında ayrıca cepanelik, kumanyalık, içme suyu depolama yeri ve dabil batım olacaktı. Cepaneliklerin altına su geçirmez döşemelikler yerleştirilecekti.

İki adet çelik direk bulunacak gemide bu direklerden birinde 1 adet muharebe çanaklığı bulunurken, bir adet sitim ile çalışan ırgat ve vinç inşa olunacaktı. Baş ve kıç bodoslamaları dökme çelikten imal edilecekti.<sup>34</sup>

Geminin dış kaplamalarının da nasıl istendiği tarifnamede ayrıntılı olarak belirtilmişti. Örneğin tarifnamede yer alan "*Dikey levhaların üst kenarında bulunan köşebentler 6 libreX3 pusX3 pus ebadında olup, alt kenardakiler ise 8X3X3 tam 1/2 libre ebadında...*" şeklindeki ibare, kaplamaların ne kadar ayrıntılı olarak betimlendiğini anlamamıza yardımcı olmaktadır. Bununla beraber tarifnamede baştaki kömürlükten kıçtaki makine perdesine kadar su sızdırmaz bir dip kaplamasının yapılması ve bunun ayrıntılı olarak nasıl yapılacağına da açıklaması bulunmaktaydı.<sup>35</sup>

Tarifnamede Mecidiye kruvazörü ile ilgili tüm teknik özellikler ayrıntılı olarak belirtilmişti. Kömürlüklerin nerede olacağı ve özellikleri, shaft şekli ve yapısı, kamaraların yerleri ve özellikleri, palavra<sup>36</sup> ve muhafaza güvertesinin yapısı, brandalıkları, güverte döşemeleri, ambar ağızları, puntelleri<sup>37</sup>, yalpa omurgaları, pruva ve borda fenerleri, cepanelikleri, zincirlikleri, gemi hastanesi, gemi içindeki havayı yenileyen sistemleri, gemi içindeki dolaplar ve iskemle

33 DM., DAK., ŞB., DN.575-A, T.09.06.1900, s.14B.

34 DM., DAK., ŞB., DN.575-A, T.09.06.1900, s.15A.

35 DM., DAK., ŞB., DN.575-A, T.09.06.1900, s.15B.

36 Üst güverte altındaki güverte. Bkz. Akdoğan, *a.g.e.*, s.238.

37 Gemi güvertesi ve kemerlerinin üzerine oturduğu dikey elemanlar veya güverte korkulukları dik elemanları. Bkz. Akdoğan, *a.g.e.*, s.247.

gibi eşyaları, el tulumbaraları, aydınlatma lambaları ve fenerleri, zırhlı komutan kulesi ve içindeki alet edevatları, işaret gönderleri, dümen makinesi, pusulaları, vardaveleleri, dabil batımları, muhabere borularıyla telefonları, hesap kamarası, filika metaforaları<sup>38</sup>, iskele ve borda iskeleleri, cankurtaran şamandırası ve gemide bulunacak her türlü makine ve sistemlerin açıklaması verilmiştir.<sup>39</sup>

9 Haziran 1900 tarihinde Osmanlı Devleti'nin William Cramp&Sons gemi yapım şirketine verdiği tarifname ve burada yer alan istekler büyük ölçüde uygulandı. Ancak zaman içerisinde Osmanlı Devleti bu tarifnamede olmayan bazı isteklerde bulununca, gemiye bazı eklemeler yapılmak zorunda kaldı. Bu duruma örnek olarak Osmanlı'nın gemide olmasını istediği torpido tüyübünün gemiye monte edilmesi verilebilir.<sup>40</sup> Bununda dışında Mecidiye kruvazörü bu tarifnamedeki şartlara uygun bir şekilde imal edildi. Netice itibarıyla Mecidiye kruvazörü, Osmanlı donanmasına aşağıdaki özelliklere sahip bir şekilde katıldı.

TİP	:	Muhafazalı kruvazör
YAPIMCI	:	William Cramp&Sons Philadelphia
DEPLASMAN	:	3.485 ton normal draftta <sup>41</sup> , 3.967 ton tam yüklü draftta
BOYUTLAR	:	Uzunluk 102.4 m, Lpp (Dikeyler, kaimeler arası boy) 100.5m, B (Geminin en geniş yeri) 12.8 m, D 4.8 m
TEKNE	:	Çelik
MAKİNE TAHRİKİ	:	Buharlı, 2 shaftlı
ANA MAKİNE	:	2 VQE, 12.000 ihg, W.Camp
KAZAN	:	16 Niclausse su borulu kazan
HIZ	:	22 kts.
YAKIT	:	600 ton kömür
MÜRETTEBAT	:	(1901) 22 subay/280 gemici, (1915) 340 Türk, 15 Alman, (1936) 25 subay/285 gemici
SİLAH	:	(1901) 2-152 mm QF L/45, (B) (300), 8-120 mm QF L/45 (B) (1400), 6-47 mm QF (B) (1500), 6-37 mm QF (B) (3000), 2 TT 457 mm (WH) <sup>42</sup>

38 Gemilerde filikaların asıldığı, bağlandığı dikmeler. Genellikle gemilerin bordalarında bulunan metaforaların dışarı atılması ya da içeri alınması modern gemilerde makine gücü ile yapılır. Bkz. Akdoğan, *a.g.e.* s.214.

39 *DM., DAK., ŞB., DN.575-A, T.09.06.1900, s.16A-17A-18A-18B-19A-19B-20A-20B-21A-21B-22A-22B-23A-24A-24B-25A-25B-26A-26B-27A-27B-28A.*

40 1902 yılının Kasım ayında Şura-yı Bahriye, Mecidiye kruvazörüne 18 pusluk torpido tüyüplerinin takılmasını kararlaştırmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz., *DM., DAK., ŞB., DN.575-A, T.26 Teşrinievvel 1318 (8.11.1902), s.57A.*

41 Geminin baş, orta ve kıçına çektiği su. Diğer bir deyişle su düzeyinin başta, ortada ve kıçta gemiyi kestiği yer ile gemi omurgası arasındaki yükseklik. Bilgi için bkz. Akdoğan, *a.g.e.* s.278.

42 Bernd Langensiepen, Ahmet Güleriyüz, *The Ottoman Steam Navy 1828-1923*, Conway Maritime Press, London, 1995, s.149; T.Fred Jane's, *All The World Fighting Ships 1904*, David&Charles Reprintis, London, England 1904, s.320.

## 2. I. Dünya Savaşı'nda Karadeniz Cephesinde Osmanlı-Rus Donanmalarının Kuvvet Durumları

1905 yılında Rus-Japon savaşında Çarlık Rusyasının hem Uzak Doğu ve hem de Baltık Denizi donanmalarının tamamına yakını imha oldu.<sup>43</sup> Buna rağmen 1905 harbinde Karadeniz filolarını kullanmadıklarından Karadeniz'de Osmanlı Devleti'ne karşı üstünlüklerini koruyorlardı.<sup>44</sup> Fakat 1905 harbinin donanmaya vurduğu darbe üzerine, Rusya'da donanma restorasyonu yapılması kararlaştırıldı. Bununla ilgili ilk hareket kurumsal anlamda Çar II. Nikola tarafından başlatıldı. Donanma Bakanlığı, donanmanın yeniden kuvvetlendirilmesi amacıyla donanma bütçesinin artırılması ile ilgili yeni planlar yaptı. 1906 yılında 17.200'er tonluk Andrei Perzvozvannyi ve Imperator Pavel I zırhlıları Baltık Filosuna, 12.840 tonluk SV.Evstafi ve Ioann Zlatoust zırhlıları da Karadeniz Filosuna katılmalarına rağmen, Donanma Bakanlığı bütçe sıkıntısı nedeniyle 1909 yılına kadar gemi yapımını durdurdu. 1908'de kabul edilen ve 1912 yılında genişletilen donanma planı ile Rus donanması için 8 dretnot sınıfı zırhlı, 4 savaş kruvazörü, 10 hafif kruvazör, 53 destroyer ve 30 denizaltıdan oluşacak bir filonun yapılması planlandı. Fakat bütçe sıkıntısı ve teknolojik yetersizlikler aşılamadığından, 1913 yılına kadar Rusya hiçbir büyük geminin yapımını tamamlayamadı.<sup>45</sup>

1908 planı çerçevesinde ilk Rus dretnotları, Haziran 1909'da kızağa kondu. Gangut sınıfı adını alan ve Gangut, Petropavlovsk, Poltava ve Sevastopol adında dört dretnotun yapımı ile Rus Donanması Baltık Denizi'nde önemli ölçüde modern bir savaş filosuna kavuşmuş oldu. Alman ve İtalyan dretnot dizaynlarından önemli şekilde etkilenmiş olan bu zırhlılar, 23.000 ton ağırlığındaydı ve 23 knot hız yapabilmekteydi. Fakat bu zırhlıların yapımı, finansman zorlukları nedeni ile 1914-15 yıllarına kadar uzadı. 1908 planı çerçevesinde yapılması planlanan diğer dört dretnot ise 1912'de Karadeniz Filosu için kızağa kondu. Empress sınıfı bu dretnotlar Imperatriza Maria, Imperatriza Ekaterina II, İmperator Nikolai I ve İmperator Alexander I adlarını taşıyan dört zırhlıdan oluşmaktaydı. Bu zırhlılar, Gangut sınıfı dretnotların benzerleri olarak, 22.435 ton ağırlığa ve 23 knot hıza sahipti. Bu zırhlılardan Imperatsia Maria ve İmperatsa Ekaterina II'nin yapımı 1915 yılında tamamlandı.<sup>46</sup> Diğer iki dretnot ise 1917'deki devrim nedeni ile tamamlanamadı. Aynı zamanda

43 Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, Cilt (C) 4, Deniz Basımevi, İstanbul, 1974, s.381.

44 Erdoğan Dümen, *Birinci Dünya Harbinde Karadeniz'deki Deniz Olayları*, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1990, s.4.

45 Burak Samih Gülboy, *I. Dünya Savaşı'nın Bir Nedeni Olarak Denizlerde Silahlanma*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler (İktisat) Anabilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2002, ss.276-277.

46 Ruslar bu arada Arjantin, Şili ve Brezilya'dan gemi satın almaya çalışmış, ancak başarılı olamamıştır. Bilgi için bkz. *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı*, C.8, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s.37.

1912 yılında, 30.000 tonluk ve 12 ve 14 inçlik top taşıması öngörülen Borodino sınıfı savaş kruvazörleri de kızağa kondu. 1919 yılına kadar Baltık Filosuna katılmaları hesaplanan bu gemilerin yapımı da 1917'deki devrim nedeni ile tamamlanamadı.<sup>47</sup>

Rus Karadeniz filosu Osmanlı donanmasına kıyasla, gerek ana ve gerekse hafif kuvvet bakımından üstün durumdaydı. Bu sayede Anadolu kıyılarına sürekli taarruzda buldukları gibi, Osmanlının deniz nakliyatını da sekteye uğrattılar. Genel olarak savaş süresince Rus Karadeniz filosu iyi bir şekilde sevk ve idare edildi.<sup>48</sup>

Osmanlı donanması ise devletin Balkan Savaşı'nın hemen ardından, I. Dünya Savaşı'na girmek zorunda kalması nedeni ve iki savaş arasındaki sürenin de kısa olmasından dolayı, oldukça hırpalanmıştı. Donanmanın nitelik ve nicelik olarak iyileştirilmesi gerekiyordu. Bu sebeple I.Dünya Savaşı öncesinde, donanmanın güçlendirilmesi adına çeşitli girişimlerde bulunuldu. Bu girişimlerin en başında, I. Dünya Savaşı öncesinde donanmanın güçlendirilmesi adına, 6 Ocak 1912 tarihinde Mebusan Meclisinde kabul edilen "Donanma Projesi" uygulamaya kondu.

Öncelikle Sultan Osman ve Sultan Reşad gibi dretnot sınıfından iki geminin ısmarlanması düşünüldü. Aslında bu dretnotların alınması yönündeki çalışmalar, daha önceki yıllarda başlamıştı. Bu yöndeki ilk girişim 1910 yılına kadar gitmekteydi. Osmanlı Hükümeti 1910 yılında kendi donanmasının ıslah çalışmalarında görevli İngiliz Amirali Williams aracılığıyla, İngiltere'ye başvurarak Triumph zırhlısıyla bu geminin bir eşini satın almak istediğini bildirdi. Fakat İngiltere, Osmanlı'nın bu isteğini geri çevirdi.<sup>49</sup>

1911 yılı içerisinde donanmanın güçlendirilmesi isteği, 2 büyük zırhlının ısmarlanması düşüncesi olarak yeniden ortaya çıktı. Ancak bu düşünce sonucunda gerçekleşen süreç, sadece Reşadiye dretnotunun ısmarlanmasıyla neticelendi. İngiliz Vickers Şirketiyle, Bahriye Nazırı Mahmut Muhtar Paşa'ya vekâlet eden Müsteşar Rüstem Paşa arasında, 8 Haziran 1911 tarihinde Reşadiye dretnotunun ısmarlanmasıyla sonuçlanan görüşmeler yapıldı. Bunun ardından Reşadiye'nin Komutanlığına ve İnşaat Komisyonu Başkanlığı'na, Vasıf (Temel) Bey tayin oldu. Bu ısmarlamanın sonucunda, Osmanlı Devleti'nin yetkilileriyle İngiliz şirketi yetkililerinin arasında 5-18 Temmuz 1911 tarihlerinde Reşadiye dretnotunun yapılması hususunda, bir kontrat imzalandı.<sup>50</sup> Vickers Şirketi, Balkan Savaşları sırasında bu kontrat gereği belirlenen taksitlerin ödenmesinde aksilikler yaşanacağını düşündü. Ancak Osmanlı Devleti, Balkan Savaşları

47 Gülboy, a.g.t., ss.277-278.

48 Dümen, a.g.e., s.5.

49 Bilal Şimşir, *Ege Sorunu Belgeler 1912-1913*, C.I, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara, 1989, s.51.

50 Rasim Ünlü, *Tarihimizde Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel Dretnotları*, Mimar Sinan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Ortaçağ Tarihi Programı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2007, ss.24-25.

süresince dahi, gemiye ilişkin taksit ödemelerini aksatmadı ve tüm ödemeler vadesinde gerçekleştirildi.<sup>51</sup>

Osmanlı donanmasının güçlendirilmesi için ayrıca, Brezilya Hükümeti'nin Eylül 1913'ten sonra satılığa çıkardığı, İngiltere'de inşası devam eden Rio de Janerio dretnotunun alınması gündeme geldi.<sup>52</sup> Satış haberinin duyulmasından sonra, Reşadiye dretnotunun yapımını kontrol amacıyla İngiltere'de bulunan Rauf Bey, hemen Perrier adlı Fransız bankasına başvurarak % 12 faizle 4 milyon sterlin kredi sağladı. Bunun ardından geminin satın alınma mukavelesi 20 Ocak 1913 tarihinde İngiltere Büyükelçisi Tefik Paşa ile Armstrong şirketi müdürü arasında yapıldı. Gemiye "*Sultan Osman-ı Evvel*"<sup>53</sup> adı verildi.<sup>54</sup>

I. Dünya Savaşı'ndan önce İngiltere'ye verilen siparişler sonucunda yapımları tamamlanan Sultan Reşat ve Sultan Osman dretnotları Osmanlı'ya teslim edilmedi.<sup>55</sup> Bu durum I. Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı donanmasının aldığı büyük bir darbe oldu.

I. Dünya Savaşı'ndan önce Osmanlı donanmasının gücünü arttıran olay, Fransızlara ait Nazaire şirketinin Toulon'daki tersanesine, Osmanlı Bahriye Nezareti'nin (Donanma Cemiyeti'nin katkılarıyla) Nisan 1911'de verdiği 7 adet gambot siparişinin, Osmanlı donanmasına katılması oldu. Nisan 1912'de omurgaları konan gambotların inşaları sırasında, Osmanlı Devleti Balkan Savaşı'nı yaşadı.<sup>56</sup> Gambotlardan saç olan İtareis, Hızırreis ve Durakreis'in inşaları 1912 yılı içinde bitti ve gemiler Balkan Savaşı nedeniyle Fransa'nın La Havre Limanı'nda tutuldu.<sup>57</sup> Gambotlardan tahta olan Aydınreis, Preveze, Sakız ve Burakreis'in yapımları daha sonra tamamlandı.<sup>58</sup>

51 Serhat Güvenç, *Dretnot Ateşi ve Osmanlı Devleti, Reşadiye ve Sultan Osman Savaş Gemilerinin Öyküsü*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2005, ss.36-37.

52 Brezilya Hükümeti'nin İngiltere'nin Armstrong şirketine ısmarladığı bu zırhlıyı almaktan vazgeçmesinin nedeni, Şili ve Arjantin Hükümetleriyle donanma yapmamak üzere anlaşmasıdır. Bilgi için bkz. Cemal Kutay, *Osmanlıdan Cumhuriyete Yüzyıllımızda Bir İnsanın Hüseyn Rauf Orbay 1881-1964*, C.3, Kazancı Matbaası, İstanbul, 1992, s.22.

53 DM., DAK., Muhasebe Bölümü, Defter/Sayfa No (DSN) 2522/33.

54 Afif Büyüktuğrul, "Osmanlı (Türk)-Yunan Deniz Silahlanma Yarışı", *Belleten*, C.XXXIX, S.156, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1975, ss.743-744.

55 Rauf Bey bu gemilere İngilizler'in el koymalarını anlarında şöyle anlatmaktadır. "Sultan Osman ismi verilen dretnotu teslim alıp memlekete götürecek olan bin kişilik mürettebat ve askerim Reşid Paşa vapuruyla İngiltere'ye gelmişti. Geminin son taksidi olan yedi yüz bin lira da ödenmişti. İşleri bir an evvel bitirmek için-tecrübelerin bir kısmından da vazgeçerek-fabrika ile 2 Ağustos 1914 günü geminin, bize teslimi konusunda mutabık kalmıştık. Fakat, parayı verişimizin ertesi günü için kararlaştırılan sancağımızı çekme töreni zamanından yarım saat evvel İngilizler, Sultan Osman'a el koydular. Birdenbire içine düşülen bu karışık durumu bahane eden İngiltere, Sultan Osman'dan sonra, Vickers tezgâhlarında inşası tamamlanmış Reşadiye dretnotumuzla, gene orada Şili Hükümeti adına inşa edilmişken hükümetimiz tarafından satın alınması kararlaştırılıp pazarlığı da yapılmış olan iki torpido destroyerine de el koydu." Bilgi için bkz. Cemal Kutay, *a.g.e.*, s.22.

56 Mustafa Hergüner, *Kurtuluş Savaşı'nda Deniz Şehitlerimiz ve Kahraman Gemilerimiz, Aydın Reis ve Preveze Gambotları*, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 2000, s.70.

57 DM., DAK., Umumi Evrak Bölümü, DSN.331/41.

58 Doğan Hacipoğlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Birinci Dünya Harbi'ne Girişi*, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı, İstanbul, 2003, s.41.



İnşaları tamamlanan Aydınreis, Burakreis, Sakız, Preveze, İsareis, Durakreis<sup>59</sup> ve Hızırreis gambotlarının personel, mühimmat ve diğer gereksinimleri Fransa'ya, Seyr-i Sefain İdaresi'ne bağlı ancak Balkan Savaşı'ndan beri Harbiye Nezareti emrinde olan Reşitpaşa vapuru ile gönderildi. Gambotlar her türlü hazırlığını tamamladıktan sonra Reşitpaşa vapuru ile birlikte 25 Mayıs 1914 tarihinde Toulon'dan ayrıldı. 4.500 tonluk deplasmanı ile o devrin en büyük vapurlarından olan Reşitpaşa ve 7 gambot, bir filo görünümü ile Gibraltar (İngiltere) ve Malta (İngiltere) Limanlarına ziyarette bulunarak, 13 Haziran 1914 tarihinde Çanakkale'den Marmara'ya girdi. Bu gambotlar Marmara kıyılarındaki Tekirdağ, Mudanya, Erdek ve İzmit'e liman ziyaretleri yaptıktan sonra, 23 Haziran 1914 tarihinde İstanbul'da yapılan törenle Osmanlı donanmasına katıldı.<sup>60</sup>

I. Dünya Savaşı'ndan önce, Osmanlı donanmasının güçlenmesini sağlayan son fakat en önemli olay, Goeben ve Breslau isimli Alman gemilerinin, Yavuz ve Midilli isimleriyle Osmanlı donanmasına katılmalarıydı. Bu gemilerin Osmanlı donanmasına katılması süreci, 2 Ağustos 1914 tarihinde Sadrazam Sait Halim Paşa ile Almanya'nın İstanbul Büyükelçisi Baron von Wangenheim arasında Osmanlı-Alman İttifak Antlaşması'nın imzalanması ile başladı.

Osmanlı-Alman ittifakının imzalanmasının hemen ardından, Almanya, bir taraftan derhal Osmanlı Devleti'ni savaşa dahil etme çareleri ararken, diğer taraftan Akdeniz'de bulunan Goeben ve Breslau zırhlılarını Çanakkale Boğazı'ndan içeri sokma girişimine başladı. Öyle anlaşılıyor ki Almanya, Goeben ve Breslau gemileri ile Osmanlı donanmasını güçlendirerek, Karadeniz'de Ruslara karşı etkili bir silah haline getirmek için bundan daha uygun bir fırsat olamayacağını düşünüyordu.<sup>61</sup>

Akdeniz'de İngiliz donanmasının takibinde olan Goeben ve Breslau savaş gemileri, Başkomutan Vekili Enver Paşa'nın Çanakkale Boğazı'ndan girişlerine izin veren 7-8 Ağustos 1914 tarihli emri üzerine<sup>62</sup>, 10 Ağustos 1914 günü Çanakkale'ye demirledi.

İki Alman savaş gemisinin Çanakkale Boğazı'ndan içeriye alınması, Osmanlı Hükümeti'ni siyasi bir sorunla karşı karşıya getirdi. Tarafsızlık kurallarına göre Osmanlı Devleti'nin ya 24 saat içinde bu savaş gemilerini kara sularından çıkarması ya da silahsızlandırarak savaş sonuna kadar bu limanda gözetim altında tutması gerekmektedir. Bu iki tedbir de Osmanlı-Alman Silahlı Antlaşması ile çelişmekteydi. İki tedbirden birini yerine getirmek ise Osmanlı

59 Durakreis gambotunun adı, Burakreis ile karıştırıldığından 16 Aralık 1915 tarihinden itibaren "Kemalreis" olarak değiştirilmiştir. Bilgi için bkz. *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı*, s.28.

60 Hergüner, *a.g.e.*, s.70.

61 *Türkiye-Federal Almanya İlişkilerinin Dünü Bugünü Yarını*, Harp Akademileri Komutanlığı Yay., İstanbul, 1994, s.83.

62 *Askerî Tarih Belgeleri Dergisi*, Y.38, S.88, BN.2123, Arşiv No.6/1666, Klasör No.4611, DOSN.10, Fihrist No.1-22, Genelkurmay Yayınları, Ankara, 1989.



tarafsızlığının sonu demek olacaktı.<sup>63</sup> Bu karmaşık durumdan çıkış, Mebusan Meclisi Reisi Halil Bey'in (Menteşe) "*Gemiler Osmanlı tarafından satın alınabilir*" fikriyle çözüldü.<sup>64</sup> Alman İmparatorunun onayı alındıktan sonra bu gemilerin satın alındığı kamuoyuna duyuruldu.<sup>65</sup> Ancak mali durum sebebiyle gerçekte bu gemileri satın alacak para yoktu.<sup>66</sup> Bununla beraber Alman İmparatoru bu gemilerin sadece Alman parlamentosunun (Reichstag) onayı ile satılabileceğini bildirdiğinden, kesin satış işlemi savaş sonunda parlamentodan alınacak karara göre yapılabilecekti.<sup>67</sup>

Gerçekleşen tüm bu gemi alımları ve çeşitli gemi alım girişimlerinden sonra, I. Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı donanması yeni bir şekle sokulmuş oldu.

Sonuç olarak Karadeniz'deki Osmanlı Rus karşılıklı donanma durumu hakkında bir yargı belirtmek gerekirse; Osmanlı donanmasının Rus donanması karşısında sayı bakımından üstün, tonaj bakımından ise çok az olduğu söylenebilir. Yani Osmanlı gemileri küçük tipte ve sayı olarak fazla, Rus gemileri ise büyük tipte ve sayı olarak azdı. Bu nedenle Karadeniz'deki Osmanlı gemileri daha ufak top taşıyan gemilerdi. Fakat Yavuz'un Osmanlı donanmasına katılımı, dengeyi ortada tutacak bir durum oluşturdu. Bununla beraber Rus Karadeniz donanmasının ortalama 15 mil süratine karşılık, Yavuz'un sürati 28 mildi. İlaveten 30.5'lik ağır atışlı Rus toplarına karşılık, Yavuz'un 28'lik topları seri atışlıydı.<sup>68</sup>

### **3. Karadeniz'de Mecidiye Kruvazörünün Batması, Çıkartılma Çalışmaları, Aktif Hale Getirmek İçin Yapılan Çalışmalar ve Rus Donanmasındaki Faaliyetleri 3a. Karadeniz'de Mecidiye Kruvazörünün Batması**

I.Dünya Savaşına girişi bir deniz harekati ile gerçekleşen Osmanlı Devleti, savaşın ilerleyen safhalarında da denizlerde ciddi faaliyetler içerisinde gözüktü. Özellikle I.Dünya Savaşının Karadeniz cephesi büyük mücadelelere

63 Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi, İkinci Meşrutiyet ve I.Dünya Savaşı (1908-1918)*, C.9, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1996, s.386.

64 Halil Bey anılarında bu fikrin kendisine ait olduğunu söylemektedir. Bilgi için bkz. Halil Mentese, *Osmanlı Mebusan Meclisi Reisi Halil Mentese'nin Anıları*, Yay.Haz. Orhan Birgit, Hürriyet Vakfı Yayınları, İstanbul, 1986, ss.189-191.

65 Aynı gün Boğaz'dan geçmeye çalışan bir İngiliz kruvazörüne "Boğaz kapalıdır" denilmiştir. İlerleyen saatlerde, Boğaz önünde beklemeye başlayan İngiliz kruvazörüne yanan bir Osmanlı botu "Alman gemileri Osmanlı Hükümeti tarafından satın alınmıştır" bilgisini iletmıştır. Bilgi için bkz. Askerî Tarih Belgeleri Dergisi, Belge Tarihi.12.08.1914, Sıra No.2121. Ayrıca 12 Ağustos günü Çanakkale önlerinde demirli Breslau'ya Vali ile birlikte gelen Alman Generali Weber geminin subaylarına hitaben yaptığı konuşmada "Her iki gemi de Osmanlı Devleti'ne satılmıştır" demiştir. Bilgi için bkz. Yavuz, a.g.e., s.240.

66 Erol Mütercimler, *İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bakış*, Toplumsal Dönüşüm Yayınları, İstanbul, 2004, s.229; Karal, a.g.e., s.387.

67 Cemal Paşa, *Hatıralar, İttihat Terakki ve Birinci Dünya Harbi*, Yay.Haz. Behçet Kemal, Selek Yayınları, İstanbul, 1959, s.136.

68 Dümen, a.g.e., s.3.

sahne oldu. İşte bu mücadelenin 1915 yılı içerisinde geçen bir safhası, Osmanlı Devleti için üzüntü verici bir tablo olarak tarih sahnesindeki yerini aldı.

Odesa bölgesinden alınan istihbaratlara göre, Odesa'ya büyük miktarda asker transferinin yapıldığı,<sup>69</sup> Odesa' da yirmiye yakın taşıt gemisinin bulunduğu ve askerî nakliyat için hazırlıklar yapılmakta olduğu öğrenildi. Osmanlı donanmasının Çanakkale önünde bekleyen İngiliz ve Fransız donanması sebebiyle buraya bağlı olmadığını, Yavuz kruvazörünün yaralı olmasına karşın harekâta bulunabileceğini göstermek yani psikolojik üstünlüğü elde etmek için<sup>70</sup> adı geçen limana karşı bir taarruz hareketi kararlaştırıldı. Plana göre; Mayın arama tarama hizmetinde kullanılacak dört muhriple birlikte hareket edecek olan Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri, Odesa'ya yaklaşacaklar ve sabah gün ağarırken Odesa'yı bombardıman edecekler, bu sırada Yavuz ile Midilli kruvazörleri de Sivastopol önlerine gelerek limandan çıkacak Rus donanmasını karşılayacaklardı.<sup>71</sup>

Zonguldak ve Ereğli'nin beş Rus muharebe gemisi ve beraberindeki uçaklar tarafından bombardıman edildiği 30 Mart 1915 tarihinden iki gün sonra, yani 1 Nisan 1915 tarihinde, planlanan harekâta tahsis edilen Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri, Yadigar-ı Millet, Muavenet-i Milliye, Taşoz ve Samsun muhripleri ile birlikte Boğaz'dan çıktı. Bu harekât için yola çıkılırken, Odesa'dan 7-8 mil uzakta mayın bulunduğundan başka, elde düşman hakkında bir bilgi yoktu. Bu sebeple bu sular hakkında bilgi sahibi olan ve bölgeyi yakından tanıyan, bir ticaret gemisinde kaptanlık yapan Schenk isimindeki kişi de harekâtın kadrosuna dâhil edildi.<sup>72</sup> Harekâtın yönetimi Mecidiye komutanına verildi.<sup>73</sup> Ayrıca bu harekât sırasında gemilerde Alman subaylar da bulunmaktaydı. Gemilerde bulunan Alman subaylar şunlardı: Mecidiye kruvazörü Bnb.Büchsel, Hamidiye kruvazörü Bnb.F.V.Kottwitz, Muavenet-i Milliye muhribi Yzb. Firle, Yadigar-ı Millet muhribi Yzb.V.Schrader, Taşoz muhribi Yzb.Rümann, Samsun muhribi Yzb.Meis.<sup>74</sup> Gemilerde belirtilen bu subayların dışında, çeşitli branşlarda görevli Alman personel de mevcuttu.

69 www.agentura.ru/press/about/jointprojects/inside-zi/medjidie (Erişim: 16.09.2007).

70 Paul G. Halpern, *A Naval History of World War I*, Naval Institute Press, Annapolis, 1994, s.231.

71 Türk Ansiklopedisi, "Mecidiye Kruvazörü", C.23, Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, Ankara, 1970, s.354.

72 Hermann Lorey, *Türk Sularında Deniz Hareketleri*, C.I, Çev.Tekirdağlı H.Sami, Deniz Matbaası, İstanbul, 1936, s.248.

73 Bu tarihte Mecidiye kruvazörünün Komutanı Albay Cibalili Mehmet Nazmi (Görev Süresi: 14 Nisan 1914-7 Nisan 1915), İkinci Komutanı Binbaşı Kasımpaşalı Kadri (Görev Süresi: 14 Ekim 1913-7 Nisan 1915, Başçarkıcı Binbaşı Edirnekapılı Ahmet (Görev Süresi: 8 Temmuz 1911-7 Nisan 1915)'tir. Bilgi için bkz. Lorey, *a.g.e.*, Ekler Bölümü, s.4.

74 Lorey, *a.g.e.*, s.248. Bazı kitaplarda ve internet sitelerinde harekâtı baştan sona kadar Mecidiye kruvazöründe bulunan Bnb.Büchsel'in yönettiği iddia edilmektedir. Ancak gemilerdeki Osmanlı komutanlarının daha kıdemli olduğu düşünülürse, bu iddiaların mantıklı olmadığı söylenebilir. İddialar için bkz., Lorey, *a.g.e.*, s.248; A.B. Şirokorat, *Karadeniz Filosunun Üç Savaşı ve Üç Operasyonu*, Hiranitel Yayınevi, Moskova, 2007, s.107; www.agentura.ru/press/about/ jointprojects/ inside -zi/medjidie (Erişim: 16.09.2007).

3 Nisan günü ortalık ağarırken Odesa'ya yapılacak baskında hazır bulunabilmek için, kıyıdan görülmeyecek biçimde açıktan seyir yapılacaktı. 2 Nisan günü, yolda mayın arama tarama eğitimleri icra edildi. Aynı gün saat 18.30'da Yılan Adası, 25 milden çok az görülebilmekteydi. Harekât emrinde, 2 Nisan gece yarısından itibaren mayın arama tarama muhriplerinin arkasında seyre başlanacağı, Odesa'nın güneyindeki Fonton Burnu'nun yedi mil doğusu açığına gelindiğinde yıldızkarayele dönüleceği ve bu rotanın, bombardıman hattı olacağı kaydedilmişti.

2-3 Nisan gecesi hava durgun olarak geçti. Saat 23.00'e kadar aralıklı olarak poyraz doğrultusunda görülen ışıltak ışınları, bu sessizliği bozan tek şeydi. Saat 23.00'te muhripler, önde Samsun ve Taşoz, arkada Muavenet-i Milliye ve Yadigar-ı Millet olmak üzere mayın arama tarama aygıtlarını suya attı. Durgun ve mehtaplı olan denizde, önde Mecidiye arkasında Hamidiye kruvazörleri olmak üzere seyre devam edilirken, muhripler tarafından yapılan mayın arama tarama faaliyetleri kolaylıkla takip edilebilmekteydi.

3 Nisan saat 02.00'de Muavenet-i Milliye muhribinde bulunan komodorun, tam pruvadan kara gördüğü hakkındaki raporu, Yadigar-ı Millet muhribi komutanı tarafından doğrulandı. Saat 03.50'de Samsun-Taşoz muhriplerinden oluşan mayın arama takımı da pruvada kara gördüğünü bildirerek rotasını iskeleye (sola) doğru değiştirdi.

Mecidiye kruvazöründe böyle bir gözlemde bulunulmadığından, muhriplere görevlerini sürdürmeleri bildirildi. Yıldızkarayel rotasındaki seyir, aralıklı yapılan iskandiller sayesinde bir değişikliğe uğramadı. Saat 04.45'te karanın görüldüğü sırada 9-10 metre derinlikte suyun kirli ve sarı bir renk aldığı görüldü. Saat 05.10'da, en öndeki takım, derinliğin 6,5 metre olduğunu bildirmekle beraber, arama tarama aygıtlarını da gemiye aldı. İskeleye doğru uzanan kıyı, artık tam olarak görülmekte ve sancak tarafında da basık adalar kendini göstermekteydi. Bulunulan yerin saptanmasıyla 15 mil kadar Doğu'ya düşülmüş olduğu anlaşılınca, Batı rotasına geçilerek Odesa'ya doğru yol verildi. Bu sırada Samsun ve Taşoz muhriplerinden birinin uçurtması kopmuş olduğundan, yalnız arama halatıyla seyre devam etti. Bu muhripleri 600 metre aralıkla, arama tarama aygıtlarıyla Muavenet-i Milliye ve Yadigar-ı Millet muhripleri izlemekte olup, bunun 500 metre gerisinde Mecidiye kruvazörü ve onun arkasında da 700-800 metre mesafede Hamidiye kruvazörü seyretmekteydi.

Saat 06.00'ya doğru Odesa pruvada görüldü. Derinliğin azlığı nedeniyle arama tarama aygıtlarının dibi bulması korkusu karşısında Filotilla Komodoru, rotanın değiştirilmesini önerdiyse de, izlenmekte olan rotanın bombardıman için en elverişli rota olması bakımından bu öneri uygun görülmedi.<sup>75</sup>

75 *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı, ss.136-137.*

Saat 06.40'ta, bombardıman hattına girmeye yarım saat kala Mecidiye kruvazörü, Odesa'nın güneydoğusunda, 46° 28' 18" enlem ve 31° 05' 00" boylam noktasında 13 metre derinlikte, iskele baş omuzluk<sup>76</sup> kazan dairesi hizasında bir mayına çarptı.<sup>77</sup> İskele taraftan kazan dairesinde sular yükselmeye başladı. Dumanla kaplanan Mecidiye hızla durdu ve süratli bir şekilde iskele baş omuzluk tarafa, 10 dereceye kadar battı. Sancağa yatan dümen, gemiyi sağ tarafa doğru götürmeye başladı. Bu arada geminin personeli, kruvazörü kurtarmak için şiddetli bir şekilde çalışmaya başladı. Bütün bölmeler ve sugeçirmez kaportalar desteklenirken, su alan delikler payandalarla<sup>78</sup> kapatıldı ve tulumbalar ile sular boşaltılmaya başlandı. Ancak kazan bölmesi hızla su ile doldu. Geminin su altında kalan kısmı gittikçe arttı ve sabah saat 07.00'de geminin burnu dibe oturdu. Dolayısıyla küpeşte<sup>79</sup> ve iskele güvertedeki silahlar suya battı.

Mecidiye kruvazörünün ümitsiz durumunu gören gemi komutanı topların kamalarının ve telsiz istasyonunun gemiden sökülmesini emretti.<sup>80</sup> Personel kruvazörü boşalttıktan sonra, saat 07.20'de Yedigâr-ı Millet muhribi boşaltılmış olan kruvazöre, geminin tamamen batması amacıyla sancak güverteden pupa<sup>81</sup> tarafına doğru bir torpedo gönderdi. Torpidonun kık cephaneliğine rastlaması sonucu Mecidiye kruvazörü doğruldu ve hızlıca battı.<sup>82</sup> Suyun derinliğinin fazla olmaması sebebiyle, gemi dibe oturmasına rağmen, geminin direkleri, topların bazı kısımları ve güvertenin üst bölümleri suyun üstünde kaldı.<sup>83</sup> Kazayı gören Hamidiye kruvazörü, mayın bölgesinden çıktığını kabul edinceye kadar, eski rotasında tornistanla<sup>84</sup> seyretti.

76 Teknenin başından 45 derece sol iskele tarafa olan sektör. Bkz. Akdoğan, *a.g.e.*, s.159.

77 Sen Petersburg Askerî Deniz Müzesi Sergi Salonu'ndaki "1914-1917 Karadeniz Rus Mayın Bölgesinde Türk Alman Donanmalarının Zayıatları" panosuna göre Rus Karadeniz donanması, I.Dünya Savaşı boyunca Karadeniz'e toplam 13.184 adet mayın dökmüştür. Mecidiye kruvazörü dökülen bu mayınlardan birine çarpmıştır. Ruslar bölgeyi mayınlarken 115 kilogramlık mayınlar kullanmış ve bunları ortalama 15 metre derinliğe düşmüşlerdir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Şirokorat, *a.g.e.*, s.107.

78 Özellikle havuzda bulunan gemilerin devrilmemesi için bordalarına, havuz duvarlarından vurulan ağaç destekler. Genel anlamda payanda; dayanıklılık etmek, sağlamlaştırmak anlamında kullanılır. Bkz. Akdoğan, *a.g.e.*, s.241.

79 Vardavele, puntallarının parampetlerin en üstlerine gemi boyunca vurulan ağaç ya da profil trabzan. Bkz. Akdoğan, *a.g.e.*, s.200.

80 [www.navycollection.narod.ru/ships/Turkey/Cruisers/Mejidie/history.html](http://www.navycollection.narod.ru/ships/Turkey/Cruisers/Mejidie/history.html) (Erişim: 14.03.2007)

81 Geminin tam arka, geri tarafı. Kık bodoslamının baktığı yön, taraf. Bkz. Akdoğan, *a.g.e.*, s.247.

82 *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı*, s.137.

83 Bu olay 3 Nisan 1915 tarihinde gerçekleşmiştir. Ancak birçok Rusça kitap ve internet sitesinde olayın tarihi 21 Mart olarak verilmektedir. Bunun nedeni olayın Rumi takvim tarihi ile 21 Mart 1331 tarihinde gerçekleşmesidir. Yani bu yanlışlık rumi takvim ile miladi takvim arasındaki farkı bilmeden Osmanlıca kaynaklardan yapılan tercümeleden kaynaklanmıştır. Yapılan hataya örnek kitap olarak bkz. M.Makareyev, G.Rijanok, *1783-2004 Yılları Arasında Karadeniz Donanması Komuta Biyografisi*, Mir Yayınevi, Sivastopol, 2004, s.115. Hataya örnek internet sitesi olarak bkz. [www.agentura.ru/press/about/jointprojects/inside-zi/medjidie](http://www.agentura.ru/press/about/jointprojects/inside-zi/medjidie) (Erişim: 16.09.2007)

84 Makinenin tekneyi geriye hareket ettirecek şekilde dönmesi ve teknenin geri geri gitmesi. Bkz. Akdoğan, *a.g.e.*, s.297.

Olay, Sivastopol önlerindeki Yavuz kruvazörüne bildirilince, harekâttan vazgeçilerek Boğaz'a dönme emri verildi. Mecidiye kruvazörünün şehit olan 26 personeli dışındaki personelini almış olan Hamidiye kruvazörü, muhriplerin peşinde, 17 mil hızla Yılan Adası'na doğru seyre başladı. Saat 12.10' da Donanma Kumandanlığı'ndan alınan bir telsiz mesajında, Rus Ana Kuvvetinin iki kruvazör ve üç muhrip ile birlikte saat 11.15'te bu bölgeye yaklaştığı ve Yavuz ile Midilli kruvazörlerinin de bu bölgeden fazla uzakta bulunmadığı bildirildi. Hamidiye kruvazörü, yollarının kesileceğini kabul ederek daha az hızla hareket eden Samsun ve Taşoz muhriplerinin yanına Muavenet-i Milliye ve Yadigar-ı Millet muhriplerini katmak suretiyle bunları, kıyı seyri yaparak yollarına devamları için gönderdi. Kendisi de 20 mil hızla Boğaz'a yöneldi. Filotilla ise, bir süre kıyı seyri yaptıktan sonra, vaktinde Boğaz girişinde bulunmak üzere kısa rotadan seyrini sürdürdü. 4 Nisan saat 06.00'ya doğru Boğaz önünde buluşan yedi gemi Boğazdan içeri girdi.<sup>85</sup>

Mecidiye kruvazörünün batmasıyla sonuçlanan bu olay Donanma Cemiyeti'nin haftalık olarak yayınladığı "*Donanma Mecmuası*"<sup>86</sup> ile halka duyuruldu. Batan Mecidiye kruvazörünün yerine yenisinin alınması için bir kampanya başlatıldı<sup>87</sup> ve bu olaydan duyulan üzüntüye derginin devam eden nüshalarında da yer verildi.<sup>88</sup>

### 3b. Mecidiye Kruvazörünün Çıkartılma Çalışmaları

Mecidiye kruvazörünün battığı bölgedeki Osmanlı ve Alman gemilerinin ayrılmasının ardından, batan Mecidiye kruvazöründe aynı gün, Odesa'nın deniz komutanlığı yetkilileri, başlarında Karadeniz'in Kuzey-Batı bölümünün savunma komutanı Albay Fedorevichem olmak üzere gelip incelemeler yaptı. Çok geçmeden bu yetkililer kruvazörün denizden çıkartılması ve gereken yerlerinin onarılması kararını aldı.<sup>89</sup>

7 Nisan 1915 tarihinde, Mecidiye kruvazörünün suyun altında kalan bölmelerine, dalış subayı Feoktist Andreyeviç Şpakovicha<sup>90</sup> komutasında

85 *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı*, s.138.

86 Donanma Mecmuası, Donanma-i Osmaniye-i Milliye Cemiyeti tarafından 1326 (1910) tarihinde haftalık olarak yayınlanmaya başladı. 1335 (1919) tarihinde yayın hayatı sona erene kadar 191 sayı olarak yayınlandı. Bkz. S.Murad Hatip, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S.603, Kasım 2008, s.5.

87 Donanma Mecmuası, "*Mecidiye İçin*", S.88, 26 Mart 1331 (08.04.1915), Donanma Cemiyeti Yay., İstanbul 1915, s.138.

88 Donanma Mecmuası, "*Mecidiye*", S.89, 2 Nisan 1331 (15.04.1915), Donanma Cemiyeti Yay., İstanbul 1915, s.1.

89 [www.navycollection.narod.ru/ships/Turkey/Cruisers/Mejidie/history.html](http://www.navycollection.narod.ru/ships/Turkey/Cruisers/Mejidie/history.html) (Erişim: 14.03.2007)

90 Feoktist Andreyeviç Şpakovicha, 1882 yılında Sivastopol'de doğdu. Konstantinovski Meslek Yüksek Okulu'nu bitirdi. Sivastopol'deki askeri limanda dalgıç olarak çalışmaya başladı. İlerleyen dönemde gemi kurtarma kısmına geçti ve 1905 yılında gemi kurtarma üzerine kendisine ait bir teknik geliştirdi. Bu gelişmenin ardından kendisi Rus ordusuna



dalgıçlar girip incelemelerde bulundu. Bu incelemeler sonucunda, geminin 9,75 metreye battığı, makine dairesinde kaportaların harap ve yerlerinden sökülmiş olduğu anlaşıldı. Suyun üstünde kalan bölmelerde ise kaportaların iyi durumda olduğu tespit edildi. Ayrıca güvertenin üst bölümünün patlama ile şiştiği, köprü üstü güvertesinin zarar gördüğü belirlendi.<sup>91</sup>

Mecidiye kruvazörünün sualtı bölümünde yapılan inceleme neticesinde, 2 adet yara tespit edildi. Bu yaralardan ilki iskele güverte baş tarafta bulunmaktaydı. Bu yara Mecidiye kruvazörünün mayına çarpması sonucunda kazan dairesi yakınlarında oluşmuştu. Yaranın tam yeri, birinci 120 mm'lik toptan, birinci 150 mm topa kadar olan kısımdaydı. Yara 5,18x12,19 metre çapında olup, çatlak ve eriyen yerlerle ve içeriye bükülmelerle birlikte, olduğundan daha büyük görülmekteydi. Yaralardan ikincisi, Yedigöller Millet torpido kruvazörünün Mecidiye kruvazörüne attığı torpidonun açmış olduğu yaraydı. Sancak kış omuzlukta<sup>92</sup> olan yaranın çapı 3,66x6,1 metreydi.<sup>93</sup> Patlamada aynı zamanda iki kazan, iki evaporatör<sup>94</sup>, bir dinamo makinesi ve sancak makinesinin şaftı parçalanmıştı. Ayrıca kış bölmeler çatlamış, kış güverte dağılmıştı. Geminin diğer sistemleri ve bölmelerinde de birçok hasar ve patlama yararı vardı.<sup>95</sup>

Mecidiye kruvazörünün sudan çıkarılması imkânını ve bunun en elverişli nasıl yapılacağını belirlemek için St. Peterburg'dan gemi mühendisleri birliğinden Albay D.N. Shvetsov çağrıldı. Albay D.N. Shvetsov'un yaptığı incelemede, geminin batarken 1.116 ton su aldığı anlaşıldı. Albay D.N. Shvetsov, yanındaki mühendis A.A Starkov'ın önerdiği, "*Gemi sualtı inşası çalışmalarıyla su üstüne çıkartılabilir*" kararına uydu ve çalışmaları bu yönde ilerletmeye karar verdi. Bu fikir, geminin batarken su almamış olan baş ve kış kısmı arasındaki özel su geçirmez bölmelerden hareketle düşünülmüştü.<sup>96</sup>

Mecidiye kruvazöründe kurtarma çalışmalarına 17 Nisan 1915 tarihinde Akademik Per katırı, üç dalgıç botu, Chernomor ve 25 tonluk vinçleri ile Lekodol II, Lekodol III ve Lekodol IV römorkörleri tarafından başlandı. Mecidiye kruvazöründe yapılan ilk çalışma, silahların sökülmesi, iki duman bacasının ve baş manikanın<sup>97</sup> kesilmesi oldu. Daha sonra marangozluk işlerine başlandı

---

alındı ve dalgıç subayı yapıldı. Zamanla Rus Karadeniz Filosu Kurtarma Grubu yardımcısı oldu. Askeri Rus Dalgıç Okulu'nun kurucusu ve baş dalgıç olan Shpakovich, II.Dünya Savaşı yıllarında Rus ordusunun gemi kurtarma çalışmalarına katılmıştır. www.duel.ru/200031/?31\_6\_1 (Erişim: 12.08.2009)

91 www.ruskarfagen.ru/rif/medjidie.php (Erişim: 05.10.2008)

92 Geminin kış, pupa yönünden itibaren sancak (sağ) tarafa 45 derecelik sektör. Bkz. Akdoğan, a.g.e., s.264.

93 Değişik kaynaklarda yaranın çapının 5,48x7,3 metre olduğu iddia edilmektedir.

94 Deniz suyunu tatlı suya çeviren aygıt. Bkz. Akdoğan, a.g.e., s.108.

95 www.navycollection.narod.ru/ships/Turkey/Cruisers/Mejidie/history.html (Erişim: 14.03.2007)

96 www.filot.com/history/events/mejidie.htm (Erişim: 28.05.2009)

97 Gemilerin aşağı katlarını, salonlarını, kamaralarını havalandırmak için yapılan



ve çalışmalar sırasında gemiyi fırtınalardan korumak için yapının etrafına 50 metre uzunluğunda kütükler yerleştirildi. Bu işler 12 gün sürdü ve 15 Mayıs 1915 tarihinde bitirildi. Ertesi sabah ilk su tahliye işlemlerine başlandı. Ancak bu sırada, daha önce fark edilmemiş delik ve çatlaklar bulundu ve bunların kapatılması için çalışmalara başlandı.<sup>98</sup>

17 Mayıs 1915 tarihinde kalaslardan, 9,75x8,53 ve 9,75x7,92 çaplarında, delikler için yamalar yapıldı ve gemiden suyun boşlatılma işlemine, 9 Haziran 1915 gecesi saat 03.00'te başlandı. Bu çalışmalar sırasında 1.016 tonluk iki türbin kullanıldı. Yelken direklerinin dönmesini engellemek için, her iki taraftan ırgat<sup>99</sup> ve halatlarla Velikorassii ve Petr Karpov deniz vasıtaları hazır bulunduruldu. 14 saatte geminin gövdesi ve draftı<sup>100</sup> tamamen yüzeye çıkartıldı. Ancak gemi planlanandan 7 metre fazla kaldırıldığı için, çıkabilecek olası bir fırtınadan korunmak amacıyla, gemiyi acilen limana çekmek için karar alındı. Bu sırada beklenmedik bir gelişme yaşandı ve yedekleme sırasında kış taraftaki yamalar yırtılmaya başladı. Bu durumda denizciler gemiyi kurtarmak için bellerine kadar suya girdi ve hayatlarını riske atarak 28 payanda ile gemiyi desteklemeyi başardı. Daha sonra, yaklaşık 21 saatte Mecidiye kruvazörü Odesa'ya kadar yedeklendi ve Varansofsky geçidinden geçerek savaş gemilerinin ışıldıklarının aydınlattığı limana girdi. Bu giriş sırasında Mecidiye kruvazörünün draftı, Odesa Limanı'nın derinliğinden 91 cm fazla olduğu için, gemi zaman zaman kelimenin tam anlamıyla çamurlu tabanda sürtünür vaziyette çekildi. Denizciler akşam saatlerinde Mecidiye kruvazörünün 3/4'ünü yüzer havuza sokmayı başardı. Bundan sonra *Chernomor* römorkörü 10 hortumla beş gün daha geminin kış tarafından su boşaltma işlemine devam etti. Sonunda gemi 13 Haziran 1915 tarihinde havuza sokululabildi. Kruvazörün planları olmamasına rağmen, bütün sudan çıkarma işlemleri 100 kişilik bir insan grubunun çalışmasıyla bir aydan daha kısa sürede bitirildi ve gemi artık az çok dengeye sahip bir hale sokuldu.<sup>101</sup>

---

donanımlardır. Saç ambar manikaları bunun en belirgin örneklerini oluşturur. Bezden yapılan manikalarda ambarları havalandırmakta kullanılır. Bilgi için bkz. Akdoğan, *a.g.e.*, s.212.

98 [www.agentura.ru/press/about/jointprojects/inside-zi/medjidie](http://www.agentura.ru/press/about/jointprojects/inside-zi/medjidie) (Erişim: 16.09.2007)

99 Yatay bir aks etrafında dönen fenerlikleri ve palamar babaları (fenerleri) ile demirli fundo (demirlemek) etmede, demir zinciri ve halat virasında kullanılan gemi teçhizatı. Elektrik sitim ya da hidrolik olarak çalışır. Bkz. Akdoğan, *a.g.e.*, s.151.

100 Su çekimi, geminin baş, orta ve kışında çektiği su. Diğer bir deyimle su düzeyinin başta, kışta ve ortada gemiyi kestiği yer ile gemi omurgası arasındaki yükseklik. Bkz. Akdoğan, *a.g.e.*, s.278.

101 [www.navycollection.narod.ru/ships/Turkey/Cruisers/Mejidie/history.html](http://www.navycollection.narod.ru/ships/Turkey/Cruisers/Mejidie/history.html) (Erişim: 14.03.2007)

### 3c. Mecidiye Kruvazörünü Aktif Hale Getirmek İçin Yapılan Çalışmalar

21 Haziran 1915 tarihinde Ruslar Mecidiye kruvazörüne “Prut” ismini vererek donanmalarına dâhil etti.<sup>102</sup> Bu arada Mecidiye kruvazörünü inşa eden William Cramp Tersanesi’nden geminin planları satın alındı ve geminin bu planlar çerçevesinde yeniden yapılmasına karar verildi. Mecidiye kruvazörünün batışı sırasında geminin Osmanlı personeli, toplardaki kamaları çıkartmış ve topları kullanılamaz bir hale getirilmişti. Bu sebeple Prut kruvazörünün Rus üretimi 130 mm’lik toplar ile silahlandırılması kararlaştırıldı. Rus gemi işletmeleri imkânlarıyla Odesa’da havuz işleri devam ederken, buna paralel olarak metal gövdeleri, yeni silahları, donanımları, elektronik aksamaları, sitim motorları ve filikalarının siparişleri verildi. Bu çalışmalar devam ederken Nikolayev Tersanesi’nin eskimiş havuzu sebebiyle zorluklar ortaya çıktı. Ancak yine de Prut’un denize indirilişi 25 Eylül 1915 tarihinde gerçekleştirildi.<sup>103</sup>

Bundan sonra 4 Kasım 1915 tarihinde günlük deneme seyirlerine çıkıldı. Fakat sancak ve iskele makinelerin 165 ve 172 devir dakika ile çalışmasından kaynaklanan bir problem çıktı. Bu sorunun giderilmesi için hemen çalışmalara başlandı. Gemi üzerindeki tüm çalışmaların sona ermesi, geçirilen bir dizi askerî denetlemeler ve deneme seyirlerinden sonra, 15 Şubat 1916 tarihinde gerçekleşti. Ancak yine de Prut’un kazanlarındaki var olan sorunlar ve gemide bulunan denge sorunu halledilemediğinden, gemi askerî tatbikatlara katılmadı. Denge sorununun çözümü için 177,5 ton ek sert demir ve çimento kullanıldı. Ancak bu önlem de yeterli olmadı ve ek tedbirlerin alınmasının gerekliliği ortaya çıktı. Bu zamana kadar yapılan çalışmalar sonucunda gemi 4.030 ton tonaja, 101 metre boya, 12,3 metre genişliğe ulaştı. Ayrıca geminin baş draftı 5,48 metre, vasat draftı 5,74 metre oldu. Personel kapasitesi 300 kişi olan Prut kruvazörü, silah olarak ise 10 adet 130 mm’lik top ve 4 adet makineli tüfek ile donatıldı.

Kruvazörü savaşabilir duruma getirebilmek için İngiliz firması ile 10 adet su türbinli kazan için anlaşılma zemini arandı. Anlaşma, 28 Nisan 1915 tarihinde sonlandırıldı ve anlaşma uyarınca ilk dört kazan Aralık 1915 tarihinde Arhangelsk’e geldi. Diğer kazanlar ise ilginç bir şekilde nakliye esnasında

102 Mecidiye kruvazörüne Prut ismi verilmesinin sebebi, Osmanlı Devleti’nin I.Dünya Savaşı’na girmesine neden olan 29 Ekim 1914 tarihinde Karadeniz’deki Rus limanlarına yapılan baskında Osmanlı donanmasının batırdığı bir gemi olmalıdır. Bu baskın sırasında Yavuz kruvazörü Sivastopol açıklarında 700 mayın yüklü ve 75 personel kapasiteli Prut adlı bir mayın gemisini batırmıştır. Mecidiye kruvazörünün de bir Rus mayınıyla batmasının ardından Ruslar ele geçirdikleri bu gemiye büyük ihtimalle bir mesaj verme kaygısıyla hareket ederek daha önce batırılan Prut gemilerinin ismini vermiştir. Prut gemisinin teknik özellikleri için bkz. Haydar Alpagut, *Büyük Harbin Türk Deniz Cephesi*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1937, s.66.

103 [www.navycollection.narod.ru/ships/Turkey/Cruisers/Mejidie/history.html](http://www.navycollection.narod.ru/ships/Turkey/Cruisers/Mejidie/history.html) (Erişim: 14.03.2007)

kayboldu. Tersanede çalışmalar devam ederken<sup>104</sup> daha önceden var olan geminin denize elverişliliği ve denge sorunlarının giderilmesine karar verildi ve çalışmalar bu yönde yoğunlaştırıldı.<sup>105</sup>

### **3ç. Mecidiye Kruvazörünün Rus Donanmasındaki Faaliyetleri**

Prut kruvazörü (Mecidiye kruvazörü) denge ve özellikle kazan sorunlarından dolayı Rus donanmasında aktif olarak çok fazla kullanılmadı. Katıldığı en önemli faaliyet, 18 Nisan 1916 tarihinde gerçekleştirilen “*Trabzon Çıkarması*”ydı.

Trabzon’a bir çıkarma yapma fikri 1915 yılı sonunda Erzurum’un Rusların eline geçmesinden sonra ortaya çıktı. Erzurum’un alınmasından sonra Ruslar, Anadolu’da kolay bir harekât yapabilmek için, Anadolu’nun Karadeniz kıyısında bir deniz üssüne sahip olmak gerektiğini düşündü. Bu üs için de en iyi yerin Trabzon olduğuna karar verildi. Ancak Trabzon’un sadece kara harekâtıyla alınmasının çok zor olacağını düşünen Ruslar, bu harekâtın denizden de desteklenmesine karar verdi. Ruslar tarafından 7 Nisan 1916 tarihinde yapılan bir toplantıda, Trabzon’a 16.800 asker, 2.300 hayvan, 1.358 araba ve 36 toptan oluşan 127. Piyade Tümeninin çıkarılmasına karar verildi. Bu tümenin nakledilmesi için de 30 ticaret gemisi ayrıldı. Netice itibariyle Rus harekâtı denizde bir Osmanlı donanmasının saldırısına uğramadan tamamlandı ve Trabzon, 18 Nisan 1916 tarihinde Rusların eline geçti.<sup>106</sup> Prut kruvazörü (Mecidiye kruvazörü) ise işte bu harekâta, İmparatoriçe Maria, II.Katerina, Merkür, Kagul ve Almas gibi gemilerle birlikte, Karadeniz’de bulunarak yaptığı destekleme faaliyeti ile yer aldı.<sup>107</sup>

104 Mecidiye kruvazörünün tersanedeki tamiratı sırasında Rusya Denizcilik ve Ticaret Kurumu ile işçiler arasında bir takım sorunlar çıkmıştır. Bu durumu 11 Ocak 1916 tarihli 59 nolu gizli ibaresi taşıyan Odesa Jandarma İdaresi Müdürü’nün İçişleri Bakan Yardımcısı’na Odesa’dan gönderdiği rapordan anlamaktayız. Raporda şu bilgiler yer almaktadır: “Prut’un (Mecidiye kruvazörü) tamiratıyla ilgili Rusya Denizcilik ve Ticaret Kurumu hizmetli ve ustalarına söz verdiği ikramiyeyi ödemiştir. Aynı ikramiyenin 10 rubleden başlayarak 50 rubleye kadar işçilere de ödenmesine söz verilmiştir. Ancak işçilerin bir kısmına 5 ile 10 ruble arası ödeme yapılmış, geri kalanına hiçbir şey verilmemiştir. Bunun sebebi olarak işin gecikmesi ve iyi yapılmaması gösterilmiştir. Yapılan bu açıklama işçileri tatmin etmemiş ve işçiler arasında huzursuzluk yaratmıştır. Bu durumun çözümü olarak işçiler ilişkilerin gerilmemesi için kurumun müdürüne ortak ricada bulunmaya karar vermiştir.” Bkz. *Rusya Federasyonu Devlet Arşivi* (GARF) Fond 102, Liste OO (1915), DOSN.167, Bölüm 51, Yaprak 75 ve 75 arkası.

105 [www.navycollection.narod.ru/ships/Turkey/Cruisers/Mejidie/history.html](http://www.navycollection.narod.ru/ships/Turkey/Cruisers/Mejidie/history.html) (Erişim: 14.03.2007)

106 Afif Büyüktuğrul, *a.g.e.*, ss.439-440.

107 Şirokorat, *a.g.e.*, s.127; [www.flot.sevastopol.info/ship/cruiser/prut.htm](http://www.flot.sevastopol.info/ship/cruiser/prut.htm) (Erişim: 12.04.2008)

#### 4. 1918 Yılında Ruslarla Mütareke Yapılması ve Mecidiye Kruvazörünün Yurda Getirilmesi

I. Dünya Savaşı yıllarında endüstri bakımından gelişmiş olan Rusya, aslında hâlâ tarımsal bir toplumdur. 1917 yılına gelene kadar savaşın tüm yükü büyük toprak sahipleri tarafından köylüler üzerine yüklenmişti. Göstermelik olan parlamento, bir avuç saray erkânıyla toprak sahiplerini temsil eden Çarın elindeydi. Yüksek siyasette söz sahibi olamayan burjuva sınıfı da durumdan memnun değildi. 1917 yılı içindeki genel görünüm ise şöyleydi: Sanayi ve ulaştırma felce uğramaya başlamış, yiyecek sıkıntısı baş göstermiş, maliye çığırından çıkmıştı. Büyük ölçüde grevler oluyor, emniyet ve ordu kuvvetleri bunları önlemekte güçlük çekiyordu. Bu sırada Rusya içinde başlayan devrim taraftarlığı orduyu da sardı. Yalnız işçi sınıfı değil, köylü sınıfı da sesini yükseltmeye başladı. Devrimci patlama ile yüz yüze gelen yöneticiler, çıkarlarını sağladıkları sınıf ve tabakadan da kopmuştu.<sup>108</sup>

Birçok sebebi olmakla birlikte 1917 yılı Ekim ayı içerisinde Rusya'da devrim hareketi başladı ve Çarlık Rusya'sı tarihe karışarak yerine Bolşevik bir hükümet geldi. Çok geçmeden Bolşevik Rusya, 8 Aralık 1917 tarihinde Osmanlı Devleti ile Erzincan'da bir silah bırakma anlaşması imzaladı ve 22 Ocak 1918 tarihinde de savaş haline son vermek istediğini resmen açıkladı.<sup>109</sup> 3 Mart 1918 tarihinde imzalanan Brest Litovsk Antlaşması<sup>110</sup> ile Ruslarla olan savaş resmen sona erdi.<sup>111</sup>

Rusya devrim sürecine doğru giderken, 1917 Nisan'ında Prut kruvazöründe (Mecidiye kruvazörü) özel bir heyet toplandı ve bu heyet tüm güvertelerde bulunan 130 mm'lik topların çıkartılıp, bunların yerine 4 adet 75 mm makineli tüfek koymayı önerdi. Bu fikir kabul gördü ve Sivastopol deniz fabrikasında çalışmalara başlandı.<sup>112</sup> İşte bu çalışmalar devam ederken yukarıda da açıklandığı üzere Çarlık Rusya'sı yıkıldı ve yerine Bolşevik bir hükümet kuruldu.<sup>113</sup>

108 Fahri Belen, *20'nci Yüzyılda Osmanlı Devleti*, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1973, s.312.

109 Şerafettin Turan, *Türk Devrim Tarihi, 1. Kitap, İmparatorluğun Çöküşünden Ulusal Direniş*, Bilgi Yayinevi, İstanbul, 2004, s.59.

110 Brest-Litovsk Antlaşması müttefik dört devlet ile Sovyet Rusya arasında imza edilen 14 maddelik asıl antlaşma metninden ve buna ilaveten düzenlenen ek protokollerden başka, Almanya, Avusturya-Macaristan, Bulgaristan ve Osmanlı Devleti ile Ruslar arasında yapılan ayrı barış antlaşmalarından oluşmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Selami Kılıç, *Türk Sovyet İlişkilerinin Doğuşu, Brest Litovsk Barışı ve Müzakereleri 22 Aralık 1917-3 Mart 1918*, Dergâh Yayınları, İstanbul, 1998, s.376.

111 Rifat Uçarol, *Siyasi Tarih*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2000, s.476.

112 [www.navycollection.narod.ru/ships/Turkey/Cruisers/Mejidie/history.html](http://www.navycollection.narod.ru/ships/Turkey/Cruisers/Mejidie/history.html) (Erişim: 14.03.2007)

113 Donanma Mecmuası'na göre Bolşevik hükümet Mecidiye kruvazörünü ihtilal mahkemesi olarak kullanmıştır. Hatta bazı mahkumların idam cezaları, mahkumların Mecidiye kruvazörünün kazanlarında yakılması şeklinde gerçekleştirilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Donanma Mecmuası, *"Mecidiye Kruvazörümüzün Menakıbı"*, S.165, 9 Mayıs 1334 (9 Mayıs 1918), Donanma Cemiyeti Yay., İstanbul, 1918, s.1854.

Ruslarla barış imzalanmış olmasına rağmen, siyasi ve ekonomik amaçlarla Alman-Avusturya işgal harekâtının devamı üzerine,<sup>114</sup> Alman Genel Karargâhı Osmanlı donanmasının kendileriyle Karadeniz'de ortak harekette bulunmasını istedi.<sup>115</sup> Mecidiye kruvazörünün Ruslardan alınması süreci de bu düşüncenin hayata geçirilmesinden sonra başladı.

Alman Genel Karargâhı'nın isteğiyle Mart ve Nisan ayları içinde Karadeniz'de Osmanlı donanmasının faaliyetleri başladı. Nisan ayının sonuna doğru Ukrayna'nın Alman ve Avusturya kuvvetleri tarafından işgali tamamlandı ve harekât Kırım'a doğru genişledi. 30 Nisan 1918 tarihinde Boğaz'dan çıkan Yavuz ve Hamidiye kruvazörleri, ertesi gün 1 Mayıs 1918 tarihinde, işgal edilmiş olan Sivastopol'un 30 mil açığında kendilerine Muavenet-i Milliye muhribinin katılmasını bekledi. Muavenet-i Milliye muhribinin gelmesiyle tüm gemiler, 2 Mayıs 1918 tarihinde Sivastopol Limanı ağzına demirledi ve ertesi gün de limana girdi. Rus filosunun bir kısmı yani 2 muharebe gemisi, 15 muhrip ve 10 vapur üç gün önce geceleyin burasını terk ederek Novorosisk'e gitmiş olduklarından, limanda terk edilmiş durumda 7 eski muharebe gemisi, 3 kruvazör, 8 muhrip, 14 denizaltı, birçok yardımcı gemi ve torpidobot bulunmaktaydı.<sup>116</sup> Mecidiye kruvazörü de limanda bulunan bu gemiler arasındaydı.<sup>117</sup> Aslında 1918 Mayıs başlarında Prut kruvazörü Almanlar tarafından ele geçirilmişti. Almanlar gemiyi aldıklarında gemi tek bacalı, silahsız ve direkleri sökülmiş bir durumdaydı. Gemiye bu şekilde el koyan Almanlar, geminin yeniden yapıldığından şüphelenmemiş, sadece kurtarıldığını zannetmişti.<sup>118</sup> Almanlar bu gemiye el koymak istedi. Özellikle Alman Amiralı Fon Paschwitz bu konuda oldukça gayret sarf etti. Burada bulunan Osmanlı subaylarının gösterdikleri olağanüstü ısrar üzerine, Amiral Fon Paschwitz durumu Alman İmparatoruna sormak zorunda kaldı. Alman İmparatorunun onayını alan amiral, ısrarından vazgeçti.<sup>119</sup> Böylece Mecidiye kruvazörü tekrar gerçek sahipleri olan Osmanlı Devleti'nin eline geçmiş oldu.

12 Mayıs 1918 tarihinde Mecidiye kruvazörüne Osmanlı sancağı çekildi.<sup>120</sup> Daha sonra Hamidiye kruvazörü personeli, Mecidiye kruvazöründe

114 Aslında ne Almanya ne de Sovyet Rusya Brest Litovsk Barışının şartlarını tam olarak uygulayamadılar. Barışın imzalanmasından hemen sonra bunun birçok hükmü bozulmaya başladı. Ayrıntılı bilgi için bkz. Kılıç, *a.g.e.*, s.393.

115 *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Deniz Harekâtı*, ss.384-385.

116 *A.e.*, s.386.

117 Mecidiye kruvazörünün burada bulunduğu Donanma Mecmuası'nda yazılan bir yazı ile kısa sürede halka duyurulmuştur. Ayrıntılı bilgi için bkz. Donanma Mecmuası, "Mecidiye Kruvazörümüzün Menakibi", s.1854.

118 [www.navycollection.narod.ru/ships/Turkey/Cruisers/Mejidie/history.html](http://www.navycollection.narod.ru/ships/Turkey/Cruisers/Mejidie/history.html) (Erişim: 14.03.2007)

119 Lorey, *a.g.e.*, s.708; Şemsettin Bargut, *Birinci Dünya Harbi'nde ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk Deniz Harekâtı*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara, 2000, s.83.

120 "Mecidiye kruvazörünün sancak keşide merasimi için Mecidiye kruvazörüne Yüzbaşı Tahsin Efendi ile makineden Yüzbaşı Ahmet Hamdi Efendi kumandasında, güverteden 13, makineden 3 asker, mürettebat olarak levazımatı ile beraber gönderilmiştir." Bkz. *DM.*,



ufak tefek temizlik işleri ile ilgilendi<sup>121</sup> ve 15 Mayıs 1918 tarihinde Kerç'teki Alman harekâtına yardım etmek üzere, sabah saat 06.00'da Sivastopol'dan ayrıldı.<sup>122</sup> Hamidiye kruvazörünün Sivastopol'dan ayrılmak zorunda kalması sebebiyle, Mecidiye kruvazörünün getirilmesi işi biraz ertelenmek zorunda kaldı.

Hamidiye kruvazörü (yanında bazen Taşoz, Basra muhripleri ve Berk-i Satvet torpido kruvazörü olduğu halde) Mayıs, Haziran ayları içerisinde Kerç, Kefe, Azak ve Tomruk arasında dolaşarak, yapılmakta olan deniz nakliyatını ve esir Osmanlı, Alman ve Avusturya askerlerini taşıyan gemileri muhafaza etme görevini yerine getirdi.

1 Temmuz 1918 tarihinde Hamidiye kruvazörü, Donanma Komutanından aldığı emir üzerine Novorosisk'e hareket etti. Burada Yavuz kruvazörü ile birleşen Hamidiye kruvazörü, limanda bulunan 2 Avusturya gemisi ile Osmanlı, Alman ve Avusturya esirlerini, Ruslarla yapılan çetin bir mücadele sonrasında alarak, Yavuz kruvazörü ile birlikte 2 Temmuz 1918 tarihinde Sivastopol'a getirdi.<sup>123</sup>

HamidiyekruvazörününSivastopol'agelmesiyleMecidiyekruvazörünün İstanbul'a götürülme sürecinin sonuna gelindi. Vakit kaybetmeden Mecidiye kruvazörünün İstanbul'a götürülme işi için gerekli hazırlıkların yapılmasına başlandı. 5 Temmuz'da kömür ve su alındı,<sup>124</sup> 7 Temmuz'da gemideki kumanya ve cephaneler tamamlandı.<sup>125</sup> 8 Temmuz'da ise Mecidiye kruvazörünü çekmekte kullanılacak tel halatlar gemiye getirildi.<sup>126</sup>

9 Temmuz 1918 tarihinde Hamidiye kruvazöründe, Mecidiye kruvazörünü çekmek için yapılan işler hızlandırıldı. Mecidiye kruvazörünün güverte işlerini yapmakla görevli 40 asker, çalışmak üzere Mecidiye kruvazörüne gönderildi. Bu askerler limanda bulunan Mecidiye kruvazörünü, açıkta bulunan şamandıraya çekecek sitimbotlara bağlama işleriyle uğraştı. Öğleden sonra askerler Mecidiye kruvazöründeki işlerini bitirdi ve liman içindeki gemi, sitimbotlar vasıtasıyla çekilerek açıktaki şamandıraya bağlandı.<sup>127</sup>

10 Temmuz 1918 tarihinde saat 11.30'da Mecidiye kruvazörü römorkör yedeğinde olarak Hamidiye kruvazörünün iskele kış omuzluğuna<sup>128</sup> getirildi ve Hamidiye kruvazörüne bağlama çalışmalarına başlandı. Saat 14.45'te Mecidiye

DAK., Gemi Journalleri Bölümü (GJB), Hamidiye Kruvazörü Seyir Jurnalı (HKSJ), DN.1046, Tarih Aralığı (TA), 04.01.1918/11.04.1923, T.12 Mayıs 1334 (12.05.1918).

121 DM., DAK., GJB.HKSJ.DN.1046, TA.04.01.1918/11.04.1923, T.13 Mayıs 1334 (13.05.1918).

122 DM., DAK., GJB. HKSJ.DN.1046, TA.04.01.1918/11.04.1923, T.15 Mayıs 1334 (15.05.1918).

123 Lorey, a.g.e., s.710.

124 DM., DAK., GJB. HKSJ.DN.1046, TA.04.01.1918/11.04.1923, T.5 Temmuz 1334 (05.07.1918).

125 DM., DAK., GJB. HKSJ.DN.1046, TA.04.01.1918/11.04.1923, T.7 Temmuz 1334 (07.07.1918).

126 DM., DAK., GJB. HKSJ.DN.1046, TA.04.01.1918/11.04.1923, T.8 Temmuz 1334 (08.07.1918).

127 DM., DAK., GJB. HKSJ.DN.1046, TA.04.01.1918/11.04.1923, T.9 Temmuz 1334 (09.07.1918).

128 Kış, pupa yönünden itibaren iskele (sol) tarafa doğru 45 derecelik sektör ya da gemi kışından sol tarafa doğru eğri hatların düz borda hatları ile kavuşması arasında kalan bölüm. Genellikle uygulamada 45 derecelik iskele kış omuzluk yönü ve civarı tanımlanır. Bkz. Akdoğan, a.g.e., s.159.



kruvazörünün bağlanma çalışmaları tamamlandı. Mecidiye kruvazöründe bağlama işinde çalışan personel, geminin şaftı, pervaneleri ve yekesi bağlanmadığı için, gemi hareket ettiği zaman bunların dönebileceklerini ve bu durumun seyir sırasında bir sıkıntıya sebep olabileceğini rapor etti. Rapor edilen bu durumu kontrol için, Hamidiye kruvazörünün çarkçıbaşı ile gemide görevli Alman Çarkçı Giz, muayene amacıyla Mecidiye kruvazörüne gönderildi. Onların bağlanmayan şaft, pervane ve yekenin bir sıkıntıya sebep olmayacağı yönündeki raporları üzerine, saat 14.55'te hareket edildi. Bu sırada bir problem çıkması ihtimaline karşı römorkörün kafileye refakat etmesi kararlaştırıldı. Saat 15.50'de çarkçıların problem olmaz dedikleri şaft, pervane ve yekenin hareketleri sebebiyle, Hamidiye kruvazörü durmak zorunda kaldı. Sorunun giderilmesi için saat 16.10'da denize filika indirildi ve durumu incelemek üzere Alman Çarkçı Giz, Mecidiye kruvazörüne gönderildi. Seyir sırasında Çarkçı Giz'in Mecidiye kruvazöründe kalmasına karar verildi ve saat 17.45'te denize indirilen filika Hamidiye kruvazörüne alındı. Ardından sürat iyice düşürülerek en yavaş bir şekilde harekete devam edildi. Saat: 18.15'te Giresun feneri bordalanarak Fekolend'e doğru yol alındı. Saat 19.55'te ise Fekolend Burnu bordalandı ve Sabric Burnu'na ilerlendi. Ayrıca bu saatte, Sivastopol'dan buraya kadar Mecidiye kruvazörünün çekilmesi sırasında çıkabilecek herhangi bir probleme karşı kullanılmak üzere bulundurulmuş römorköre, Sivastopol'a dönmesi için gerekli izin verildi. Saat 23.00'te Sabric Burnu'ndan Karadeniz Boğazı fener dubasına doğru ilerlenmeye başlandı.<sup>129</sup>

11 Temmuz 1918 Perşembe günü saat 05.55'te, seyir halindeki gemiler Mecidiye kruvazöründeki şaft, pervane ve yeke sorunundan dolayı tekrar durmak zorunda kaldı. Mecidiye kruvazörüne kontrol maksatlı filika gönderilmek için gerekli hazırlıklar yapıldı ve filika yollanarak yapılan muayene sonucunda, tel halatlar ile pervanelerin ve yekenin bağlanmasına karar verildi. Saat 06.00'da Mecidiye kruvazörüne filika ile pervanelerin ve yekenin bağlanması için tel halat gönderildi. Bu çalışma saat 08.35'e kadar sürdü ve ardından tekrar yola devam edildi.<sup>130</sup>

13 Temmuz 1918 Cumartesi günü saat 08.20'de, Fener dubası puruvaya alınarak İstanbul Boğazı'na doğru ilerlendi. Saat 13.30'da İstanbul Boğazı'na iyice yaklaşmış olan gemilere Selanik ve Pars römorkörleri yaklaştı ve onlarla seyre devam edildi. Saat 15.00'te Anadolu Feneri bordalandı ve saat 15.20'de Büyük Liman'a demirlendi. Burada Mecidiye kruvazörünün palamarları<sup>131</sup> çözüldü ve kruvazör gelen römorkörlere bağlandı.<sup>132</sup> Daha sonra bu römorkörler

129 DM., DAK., GJB. HKSJ., DN.1046, TA.04.01.1918/11.04.1923, T.10 Temmuz 1334 (10.07.1918).

130 DM., DAK., GJB. HKSJ., DN.1046, TA.04.01.1918/11.04.1923, T.11 Temmuz 1334 (11.07.1918).

131 Geminin bağlanmasında kullanılan ana halatlar. Bunlar özellikle geminin başından ya da kıçından ileri ve geri verilen sağlam yomalar, halatlardır. Bkz. Akdoğan, *a.g.e.*, s.237.

132 Mecidiye kruvazörünü römorkörlere verdikten sonra Hamidiye kruvazörü saat 16.40'ta demir almış ve saat 17.15'te Beykoz'da bulunan Yavuz kruvazörü ile beraber Sarayburnu tarafına doğru hareket etmiştir. Bu iki geminin Sarayburnu tarafına doğru gelmelerinin sebebi, 4 Temmuz 1918 tarihinde ölen Padişah V.Mehmet Reşat'ın yerine geçen yeni padişah V.Mehmet Vahdettin için saray önünde selamlama topu atmaktır. Saat 18.05'te

Mecidiye kruvazörünü alarak Haliç'e götürdü.<sup>133</sup>

Mecidiye kruvazörünün Haliç'e getirilmesinden sonra, Donanma Mecmuası'nda yayınlanan bir yazıda geminin son durumu hakkında bilgiler verildi. Bu yazıda Rusların Mecidiye kruvazörünü yüzdürdükten sonra gemide esaslı bir tamirata karar verdikleri, geminin toplarının, makinelerinin, kazanlarının söküldüğü ve bunların yenilerinin imaline başlandığı belirtildi. Fakat bu çalışmalar sona ermeden Rusya'da ihtilal olduğu için, yapılacak işlerin büyük kısmının yarım kaldığı vurgulandı. Yazıda ayrıca, geminin baş tarafındaki mayın yarası ile kıç tarafındaki torpido yarasının hiç belli olmayacak mükemmel bir şekilde kapatıldığı açıklandı. Yazıya, Rusların subay kamaralarında da tadilat yaptıkları, eski kazanların yerine mükemmel ve son sistem yeni kazanlar koydukları, geminin 24 mil hızla seyir yapabilecek duruma getirildiği de eklendi. Ancak bazı aksamın imali bitmediği için bunların Sivastopol'da bulunduğu ve yakında İstanbul'a getirilerek yerlerine konulacağı söylendi. Bu yazıda Mecidiye kruvazörünün silahları ile ilgili olarak da bilgiler verildi. Ruslar, Mecidiye kruvazörünün toplarını (geminin batması sırasında gemi personeli tarafından tahrip edildiği için) çıkarmak zorunda kalmıştı. Bu topların yerlerine, 1914 model Vikers fabrikası imali 55 çap tolünde, yeni ve gayet uzun, 13 santimetrelik son sistem toplar konuldu. Bu toplardan gemiye 10 tane konulması kararlaştırılmasına rağmen, tamamı geminin baş tarafında olmak üzere yalnız 4 tanesi yerlerine monte edilebildi. Diğer 6 topun Almanların elinde bulunan Sivastopol veya Nikolayev silah ambarlarında bulunduğu ve bu topların da İstanbul'a gönderilmesi için gerekli girişimlerin gerçekleştirildiği açıklandı.

Donanma Mecmuası'ndaki yazının son bölümünde ise Rusların Mecidiye kruvazörünün şeklini 1 direkli ve 3 bacalı olmak üzere tasarladıkları, ancak bu şeklin Osmanlı donanmasındaki mühendisler tarafından kabul edilip edilmeyeceğinin belli olmadığı belirtildi. Ruslar tasarladıkları şekli, bazı makineler yerlerine takılmadığı için tam olarak uygulayamamıştı. Bu sebeple Mecidiye kruvazörü İstanbul'a getirildiğinde üzerinde 1 bacası ve 1 direği bulunmaktaydı. Diğer iki bacası ve makinelerin bir kısmının henüz yerlerine takılmadığı, bununla birlikte genel itibarıyla geminin oldukça kirli ve boyasız bir vaziyette olduğu vurgulandı. Sonuç olarak yazı, Bahriye Nezareti'nin, çok kıymetli hizmetleri olan Mecidiye kruvazörünün mükemmel bir şekilde tamirine karar verdiğini söyleyerek sona erdi.<sup>134</sup>

Yavuz kruvazörü saat 18.15'te Hamidiye kruvazörü yeni padişah için 21 pare selamlık toplarını atmıştır. Her iki gemi de saat 18.35'te Sarayburnu önünden ayrılıp İstinye'ye doğru ilerlemiştir. Bkz. DM., DAK., GJB. HKSJ., DN.1046, Ta.04.01.1918/11.04.1923, T.13 Temmuz 1334 (13.07.1918).

133 Yüzbaşı Fevzi, *Cihan Harbinde Deniz Muharebeleri, Türk Donanması Ne Yaptı?*, Ahmet Kamil Matbaası, İstanbul, 1928, s.234.

134 Donanma Dergisi, "Mecidiyemizin Avdeti", S.174, 18 Temmuz 1334 (18 Temmuz 1918), Donanma Cemiyeti Yay., İstanbul, 1918, s.1998.

Mecidiye kruvazörü İstanbul'a getirildikten sonra, geminin makinesine ait çeşitli parçaların Sivastopol'dan getirilmesi için Alemdar römorkörü görevlendirildi. 5 Ekim 1918 tarihinde İstanbul'dan hareket eden Alemdar römorkörü Sivastopol'a gitti, oradan Mecidiye kruvazörünün makinesine ait olan parçaları aldı ve 19 Kasım 1918 tarihinde İstanbul'a getirdi.<sup>135</sup>

## Sonuç

Mecidiye kruvazörü ülkeye getirilince hemen gerekli tadilatlarla başlanması planlandı. Ancak bu sırada Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı'nı kaybetti ve Mecidiye kruvazörü diğer gemilerle birlikte Haliç'e kapatıldı. Mecidiye kruvazörü Milli Mücadele yıllarını Haliç'te geçirerek yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla yeniden doğdu.

Cumhuriyet dönemine geçilince Mecidiye kruvazöründe onarım çalışmalarına vakit kaybetmeden başlandı. Ancak bu çalışmalar hızlı bir şekilde bitirilemedi ve 1928 yılına kadar devam etti. Bu tarihte Cumhuriyet donanmasına katılan Mecidiye kruvazörü birçok faaliyette görev aldı. Afgan Kralı, İran Şahı gibi devlet başkanlarının karşılamasında bulunan gemi, Türkiye'ye gelen Yunan, Amerikan, Alman savaş gemilerinin de ağırlanması görevini icra etti. Mecidiye kruvazörü ayrıca 1935 yılında Türkiye'ye gelen Yunan filosunu karşılayan gemiler içinde yer aldı.

Cumhuriyet döneminde gittikçe gerginleşen siyasi ortamda, her an savaşa hazır olmak prensibinden hareketle birçok deniz manevrası düzenlendi. Mecidiye kruvazörü bu manevralardan 1928 yılında bizzat Atatürk'ün idare ettiği başta olmak üzere, hemen hepsinde yer aldı ve üzerine düşen görevi fazlasıyla yerine getirdi. Hatta bunlara ilaveten Harp Akademisi'nde yetiştirilen kurmay subaylara da ev sahipliği yaparak onların bilgi, tecrübe ve deneyimlerinin artmasına yardımcı oldu.

Mecidiye kruvazörünün aktif olarak donanmadaki son görevi, 1946 manevrasına katılmak oldu. Bu manevradan sonra İzmir dönüşünde İhtiyat Filo'dan ayrılarak diğer gemilerle birlikte Haliç'e gitti. Ardından Yüksek Askerî Şura tarafından 12 Ağustos 1948 tarihinde Hamidiye kruvazörü, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet torpido kruvazörleriyle birlikte kadrodan çıkartıldı.

135 Getirilen makine parçaları şunlardır: 1 adet makine kaportası ve kapakların rodları, 4 adet pakon makinesi teferruatı, 2 adet yardımcı kondenser podu, 15 adet ufak sitim geç, 2 adet vakum geç (vacuum gage), 2 adet makine kaunteri (counter), 10 adet sitim geç (kampaund geç) , 25 adet yangın musluğu, 3 adet denizden su alıcı valf, 2 adet makine eskizi, 13 adet bakır su sitim boruları, 1 sandık islayd valf (slide valve) paketleriyle yağdanlık, 6 adet grank yataklarının laizleri, 22 adet kroshed (cross head) yataklarının laizleri, 16 adet indikatör (indicator) borusu, 16 adet siper sapı, 2 adet sifti valf, 1 adet bulana/yolana destgâhı, 2 adet makine telgrafı, 2 adet makine saati, 4 adet telefon borusu ağızlığı. Bkz. DM., DAK., Gemiler Erkân-ı Harbiye, Tersane, Limanlar, Daireler Bölümü (I,II,III,IV), DN.57, T.27 Teşrinisani 1334 (27.11.1918), s.26/1.

## KAYNAKÇA

### I. Arşiv Kaynakları

- Başbakanlık Osmanlı Arşivleri (BOA), Yıldız (Y), Mütenevvi (MTV), Dosya No (DOSN), 257, Gömlek No (GN), 133, Belge No (BN), 2, Tarih (T), 29 Zilhicce 1321 (17.03.1904).
- BOA., İrade, Bahriye, DOSN.196, GN.1322 Ra-3, BN.1-2, T.5 Safer 1322 (21.04.1904).
- BOA., Y., Hususi Maruzatı, DOSN.468, GN.99, BN.1-2-3, T.3 Mart 1320 (16.03.1904).
- BOA., Y., MTV., DOSN.241, GN.50, T.9 Zilhicce 1320 (09.03.1903).
- BOA., Y., MTV., DOSN.252, GN.93, BN.1-2, T.19 Receb 1321 (11.10.1903).
- BOA., Y., MTV., DOSN.254, GN.99, T.15 Şevval 1321 (04.01.1904).
- BOA., Y., Perakende (PRK), Askerî (ASK), DOSN.213, GN.58, T.13 Zilhicce 1321 (01.03.1904).
- BOA., Y., PRK., ASK., DOSN.214, GN.11, T.27 Şubat 1319 (11.03.1904).
- Deniz Müzesi Komutanlığı (DM), Deniz Arşiv Kısım (DAK), Şura-yı Bahriye (ŞB), Defter No (DN), 575-A, T.09.06.1900, s.14A.
- DM., DAK., Gemi Journalleri Bölümü (GJB), Hamidiye Kruvazörü Seyir Journali (HKSJ), DN.1046, Tarih Aralığı (TA), 04.01.1918/11.04.1923, T.12 Mayıs 1334 (12.05.1918).
- DM., DAK., Gemiler Erkân-ı Harbiye, Tersane, Limanlar, Daireler Bölümü (I,II,III,IV), DN.57, T.27 Teşrisani 1334 (27.11.1918).
- DM., DAK., GJB. HKSJ., DN.1046, TA.04.01.1918/11.04.1923, T.10 Temmuz 1334 (10.07.1918).
- DM., DAK., GJB. HKSJ., DN.1046, TA.04.01.1918/11.04.1923, T.11 Temmuz 1334 (11.07.1918).
- DM., DAK., GJB. HKSJ., DN.1046, Ta.04.01.1918/11.04.1923, T.13 Temmuz 1334 (13.07.1918).

- DM., DAK., GJB. HKSJ.DN.1046, TA.04.01.1918/11.04.1923, T.15 Mayıs 1334 (15.05.1918).
- DM., DAK., GJB. HKSJ.DN.1046, TA.04.01.1918/11.04.1923, T.5 Temmuz 1334 (05.07.1918).
- DM., DAK., GJB. HKSJ.DN.1046, TA.04.01.1918/11.04.1923, T.7 Temmuz 1334 (07.07.1918).
- DM., DAK., GJB. HKSJ.DN.1046, TA.04.01.1918/11.04.1923, T.8 Temmuz 1334 (08.07.1918).
- DM., DAK., GJB. HKSJ.DN.1046, TA.04.01.1918/11.04.1923, T.9 Temmuz 1334 (09.07.1918).
- DM., DAK., GJB.HKSJ.DN.1046, TA.04.01.1918/11.04.1923, T.13 Mayıs 1334 (13.05.1918).
- DM., DAK., Mektubi (MKT), Kısım (KSM), II, DN.1378, T.12 Şaban 1319 (24.11.1901).
- DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1378, T.18 Teşrinisani 1317 (01.12.1901).
- DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1378, T.6 Zilkade 1319 (14.02.1902).
- DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1434, T.30 Mart 1318 (12.04.1902).
- DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1444, T.17 Şubat 1319 (01.03.1904).
- DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1444, T.25 Şubat 1319 (09.03.1904).
- DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1445, T.22 Kanunuevvel 1319 (04.01.1904).
- DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1455, T.14 Ağustos 1319 (27.08.1903).
- DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1463, T.17 Şubat 1319 (01.03.1904).
- DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1463, T.29 Şubat 1319 (03.03.1904).
- DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1475, T.17 Nisan 1319 (30.04.1903).
- DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1480, T.17 Şubat 1319 (01.03.1904).
- DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1540, T.23 Mart 1320 (05.04.1904).
- DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1540, T.28 Mart 1320 (10.04.1904).
- DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1540, T.28 Zilhicce 1321 (16.03.1904).
- DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1540, T.30 Mart 1320 (12.04.1904).
- DM., DAK., MKT., KSM.II, DN.1540, T.7 Nisan 1320 (20.04.1904).
- DM., DAK., Muhasebe Bölümü, Defter/Sayfa No (DSN) 2522/33.
- DM., DAK., ŞB., DN.575-A, T.09.06.1900.

DM., DAK., ŞB., DN.575-A, T.09.06.1900.

DM., DAK., ŞB., DN.575-A, T.09.06.1900.

DM., DAK., ŞB., DN.575-A, T.09.06.1900.

DM., DAK., ŞB., DN.575-A, T.26 Teşrinievvel 1318 (8.11.1902).

DM., DAK., ŞB., DN.652, T.9 Mart 1319 (22.03.1903).

DM., DAK., Umumi Evrak Bölümü, DSN.331/41.

Rusya Federasyonu Devlet Arşivi (GARF) Fond 102, Liste OO (1915), DOSN.167, Bölüm 51.

## II. Süreli Yayınlar

BÜYÜKTUĞRUL, Afif "Osmanlı (Türk)-Yunan Deniz Silahlanma Yarışı", *Bellekten*, C.XXXIX, S.156, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1975.

*Askerî Tarih Belgeleri Dergisi*, Y.38, S.88, BN.2123, Arşiv No.6/1666, Klasör No.4611, DOSN.10, Fihrist No.1-22, Genelkurmay Yayınları, Ankara, 1989.

*Deseret Evening News*, 25.07.1903.

Donanma Dergisi, "Mecidiyemizin Avdeti", S.174, 18 Temmuz 1334 (18 Temmuz 1918), Donanma Cemiyeti Yay., İstanbul, 1918.

Donanma Mecmuası, "Mecidiye İçin", S.88, 26 Mart 1331 (08.04.1915), Donanma Cemiyeti Yay., İstanbul 1915.

Donanma Mecmuası, "Mecidiye Kruvazörümüzün Menakıbı", S.165, 9 Mayıs 1334 (9 Mayıs 1918), Donanma Cemiyeti Yay., İstanbul, 1918.

Donanma Mecmuası, "Mecidiye", S.89, 2 Nisan 1331 (15.04.1915), Donanma Cemiyeti Yay., İstanbul 1915.

HATİP, S. Murad, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S.603, Kasım 2008.

*The Bee Earlington*, 21.07.1903.

*The Bourbon News*, 18.08.1903.

*The Bourbon News*, Paris, 26.04.1904.

*The Evening Times*, Washington, 1.06.1901, s.4, *The San Francisco Call*, 10.06.1901.

*The New York Daily Tribune*, 12.07.1903.

*The New York Daily Tribune*, 23.04.1904.

*The New York Daily Tribune*, 26.07.1903.

*The San Francisco Call*, 2.03.1904, s.3; *The New York Daily Tribune*, 5.03.1904.



*The San Francisco Call*, 22.02.1904, s.13; *The Washington Times*, 1.03.1904.

*The San Francisco Call*, 9.12.1901.

*The Sun*, 28.04.1904.

*The Washington Times*, 23.04.1904.

*The Washington Times*, 26.07.1903.

*The Washington Times*, 8.03.1904.

### III. Kitaplar

AKDOĞAN, Refik, *Türkçe İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü*, İstanbul, 1997.

ALPAGUT, Haydar, *Büyük Harbin Türk Deniz Cephesi*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1937.

BARGUT, Şemsettin, *Birinci Dünya Harbi'nde ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk Deniz Harekâtı*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara, 2000.

BELEN, Fahri, *20'nci Yüzyılda Osmanlı Devleti*, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1973.

*Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, *Deniz Harekâtı*, C.8, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, Cilt (C) 4, Deniz Basımevi, İstanbul, 1974.

Cemal Paşa, *Hatıralar, İttihat Terakki ve Birinci Dünya Harbi*, Yay.Haz. Behçet Kemal, Selek Yayınları, İstanbul, 1959.

DURAN, Tülay, *Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları*, Tarihi Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırma Merkezi Yay., İstanbul, 2002.

DÜMEN, Erdoğan, *Birinci Dünya Harbinde Karadeniz'deki Deniz Olayları*, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1990.

GÜLBOY, Burak Samih, *I. Dünya Savaşı'nın Bir Nedeni Olarak Denizlerde Silahlanma*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler (İktisat) Anabilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2002.

GÜVENÇ, Serhat, *Dretnot Ateşi ve Osmanlı Devleti, Reşadiye ve Sultan Osman Savaş Gemilerinin Öyküsü*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2005.

HACİPOĞLU, Doğan, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Birinci Dünya Harbi'ne Girişi*, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı, İstanbul, 2003.

HALPERN, Paul G., *A Naval History of World War I*, Naval Institute Press, Annapolis, 1994.

- HERGÜNER, Mustafa, *Kurtuluş Savaşı'nda Deniz Şehitlerimiz ve Kahraman Gemilerimiz, Aydın Reis ve Preveze Gambotları, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 2000.*
- KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi, İkinci Meşrutiyet ve I.Dünya Savaşı (1908-1918), C.9, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1996.*
- KILIÇ, Selami, *Türk Sovyet İlişkilerinin Doğuşu, Brest Litovsk Barışı ve Müzakereleri 22 Aralık 1917-3 Mart 1918, Dergâh Yayınları, İstanbul, 1998.*
- KOÇER, Özdem, *Şanlı Yavuz, Deniz Basımevi, İstanbul, 2008.*
- KUTAY, Cemal, *Osmanlıdan Cumhuriyete Yüzyılımızda Bir İnsanımız Hüseyin Rauf Orbay 1881-1964, C.3, Kazancı Matbaası, İstanbul, 1992.*
- LANGENSİEPEN, Bernd - GÜLERYÜZ, Ahmet, *The Ottoman Steam Navy 1828-1923, Conway Maritime Pres, London, 1995.*
- LOREY, Hermann, *Türk Sularında Deniz Hareketleri, C.I, Çev.Tekirdağlı H.Sami, Deniz Matbaası, İstanbul, 1936.*
- MAKAREYEV M. - RIJANOK G., *1783-2004 Yılları Arasında Karadeniz Donanması Komuta Biyografisi, Mir Yayınevi, Sivastopol, 2004.*
- MENTEŞE, Halil, *Osmanlı Mebusan Meclisi Reisi Halil Menteşe'nin Anıları, Yay. Haz. Orhan Birgit, Hürriyet Vakfı Yayınları, İstanbul, 1986.*
- MÜTERCİMLER, Erol, *İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bakış, Toplumsal Dönüşüm Yayınları, İstanbul, 2004.*
- NİKRAŞOV, Georgi, *Çarlığın Düşmanları, 1914-1917 Yılları Harbinde Karadeniz Donanması Harp Harekâtı, Sen Petersburg, 2008.*
- SANCAR, Erdinç, *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi, IQ Kültür Sanat Yayınları, İstanbul, 2006.*
- ŞİMŞİR, Bilal, *Ege Sorunu Belgeler 1912-1913, C.I, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara, 1989.*
- ŞİROKORAT, A.B., *Karadeniz Filosunun Üç Savaşı ve Üç Operasyonu, Hiranitel Yayınevi, Moskova, 2007.*
- T. Fred Jane's, *All The World Fighting Ships 1904, David&Charles Reprintis, London, England 1904.*
- TURAN, Şerafettin, *Türk Devrim Tarihi, 1. Kitap, İmparatorluğun Çöküşünden Ulusal Direnişe, Bilgi Yayınevi, İstanbul, 2004.*
- Türk Ansiklopedisi, *"Mecidiye Kruvazörü", C.23, Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, Ankara, 1970.*

*Türkiye-Federal Almanya İlişkilerinin Dünü Bugünü Yarını*, Harp Akademileri Komutanlığı Yay., İstanbul, 1994.

UÇAROL, Rifat, *Siyasi Tarih*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2000.

UYANIKER, Ferdi, *Türk Donanmasında Mecidiye Kruvazörü*, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Ana Bilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2009.

ÜNLÜ, Rasim, *Tarihimizde Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel Dretnotları*, Mimar Sinan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Ortaçağ Tarihi Programı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2007.

YAVUZ, Celalettin, *Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar*, Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 2001.

Yüzbaşı Fevzi, *Cihan Harbinde Deniz Muharebeleri, Türk Donanması Ne Yaptı?*, Ahmet Kamil Matbaası, İstanbul, 1928.

#### **IV. İnternet Kaynakları**

<http://kortic.borda.ru/?1-15-0-00000040-000-0-0-1221646024>

(Erişim: 03.06.2007).

[www.agentura.ru/press/about/jointprojects/inside-zi/medjidie](http://www.agentura.ru/press/about/jointprojects/inside-zi/medjidie)

(Erişim: 16.09.2007).

[www.duel.ru/200031/?31\\_6\\_1](http://www.duel.ru/200031/?31_6_1) (Erişim: 12.08.2009).

[www.filot.com/history/events/mejidie.htm](http://www.filot.com/history/events/mejidie.htm) (Erişim: 28.05.2009).

[www.flot.sevastopol.info/ship/cruiser/prut.htm](http://www.flot.sevastopol.info/ship/cruiser/prut.htm) (12.04.2008)

[www.navycollection.narod.ru/ships/Turkey/Cruisers/Mejidie/history.html](http://www.navycollection.narod.ru/ships/Turkey/Cruisers/Mejidie/history.html)

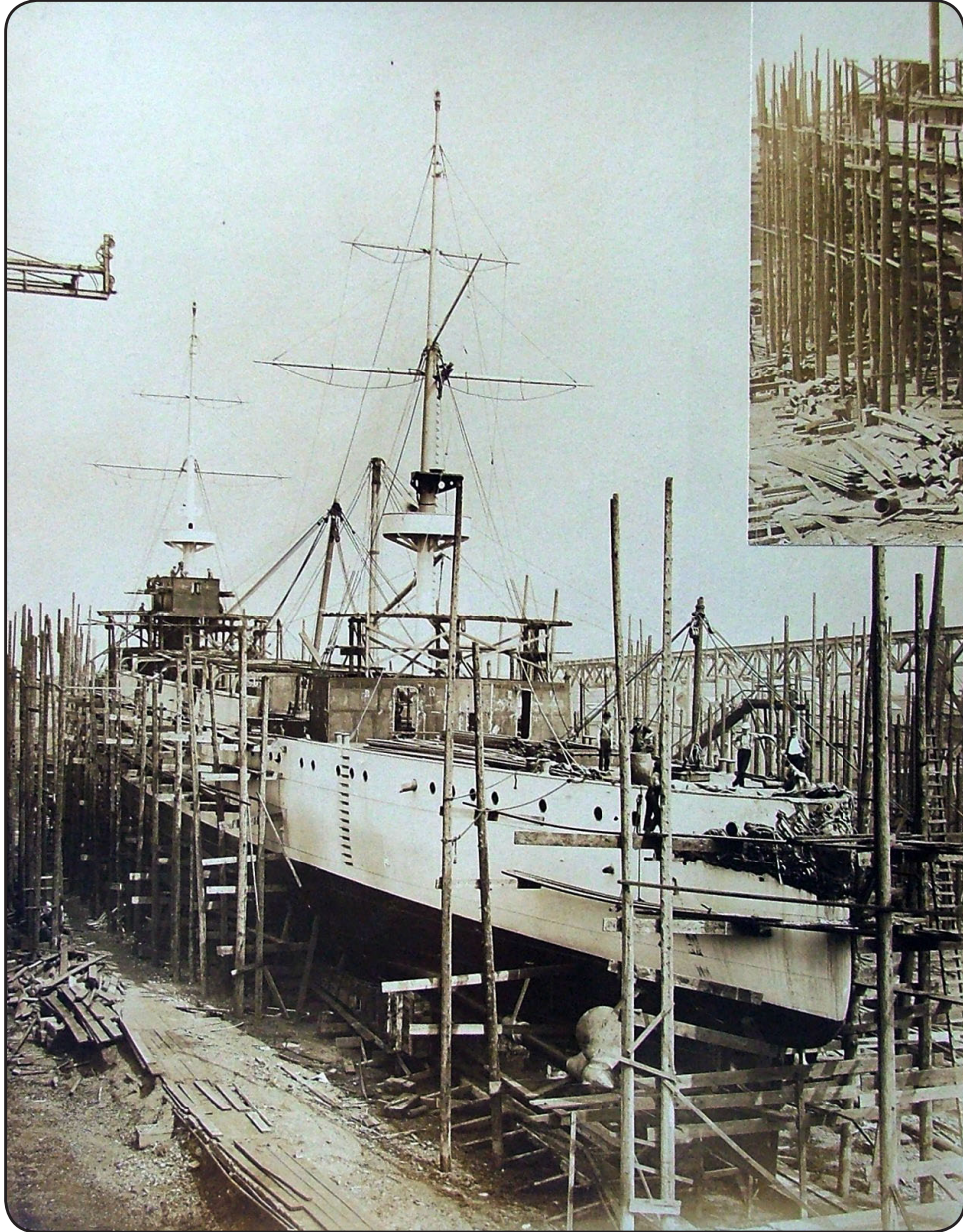
(Erişim: 14.03.2007).

[www.ruskarfagen.ru/rif/medjidie.php](http://www.ruskarfagen.ru/rif/medjidie.php) (Erişim: 05.10.2008).

## EKLER

### EK-1<sup>136</sup>

Mecidiye kruvazörünün Amerika Birleşik Devletleri'ndeki William Cramp&Sons Tersanesinde İnşa Halindeyken Çekilmiş Fotoğrafi.





**EK-2<sup>137</sup>**

Mecidiye Kruvazörünün 3 Nisan 1915 Tarihinde Odesa Açıklarında Mayına Çarpıp Battıktan Sonra Çekilmiş Bir Fotoğrafi.



137 <http://kortic.borda.ru/?1-15-0-00000040-000-0-0-1221646024> (Erişim: 03.06.2007).

EK-3<sup>138</sup>

I. Dünya Savaşı Öncesinde Donanmanın Güçlendirilmesi Amacıyla 6 Ocak 1912 Tarihinde Mebusan Meclisinde Kabul Edilen “Donanma Projesi”ne Göre Yapıtılacak Gemileri Gösteren Tablo.

Sayı	Geminin Cinsi	Tonaj	Yapıtılacağı Yıl					Bedeli
			1327 (1911)	1328 (1912)	1329 (1913)	1330 (1914)	1331 (1915)	
6	Dretnot	23.000	1	2	1	1	1	2.000.000
4	Skaut <sup>1</sup>	5.500	-	2	2	-	-	350.000
20	Destroyer	1.000	-	4	6	5	5	135.000
6	Denizaltı	500	-	2	2	1	1	80.000
1	Ana Gemisi <sup>2</sup>							
1	Tahlisiye Gemisi	1.300	-	-	1	-	-	100.000
2	Lağım Gemisi <sup>3</sup>	5.000	-	1	-	1	-	130.000
1	Temirit Gemisi		-	1	-	-	-	200.000
1	Büyük Havuz		-	1	-	-	-	300.000
2	Küçük Havuz		-	1	-	-	1	300.000
1	Muhrip Havuzu		-	-	-	-	1	50.000
1	Okul Gemisi		-	-	1	-	-	300.000

## Notlar:

- 1 Muhriplere önderlik edecek büyük muhrip.
- 2 Denizaltı personeli yatak gemisi.
- 3 Mayın dökme gemisi.

138 Afif Büyüktuğrul, “Osmanlı (Türk)-Yunan Deniz Silahlanma Yarışı”, *Belleten*, C.XXXIX, S.156, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara, 1975, s.739.



**EK-4<sup>139</sup>**

Mecidiye Kruvazörü Battıktan Sonra Dalgıçların Dalış Subayı F.A. Shpakovicha Komutasında Mecidiye Kruvazöründeki Çalışmalarını Gösteren Fotoğraf.

(Techizatlı iki dalgıçın ortasındaki şapkalı, dalış subayı F.A. Shpakovicha'dır.)



139 <http://kortic.borda.ru/?1-15-0-00000040-000-0-0-1221646024> (Erişim: 03.06.2007).

**EK-5<sup>140</sup>**

Mecidiye Kruvazöründe Yapılan Kurtarma Çalışmalarını Gösteren Fotoğraf.

Fotoğraftakiler: Ortada Batmış Durumdaki Gemi Mecidiye Kruvazörü ve Etrafındakiler Lekodol II, Lekodol III Römorkörleri, Vanya Botu, Üç Dalgıç Botu, En Sağda ise Chernomor ve Lekodol IV Römorkörü.



140 <http://www.agentura.ru/press/about/jointprojects/inside-zi/medjidie/>  
(Erişim: 03.06.2007).

EK-6<sup>141</sup>

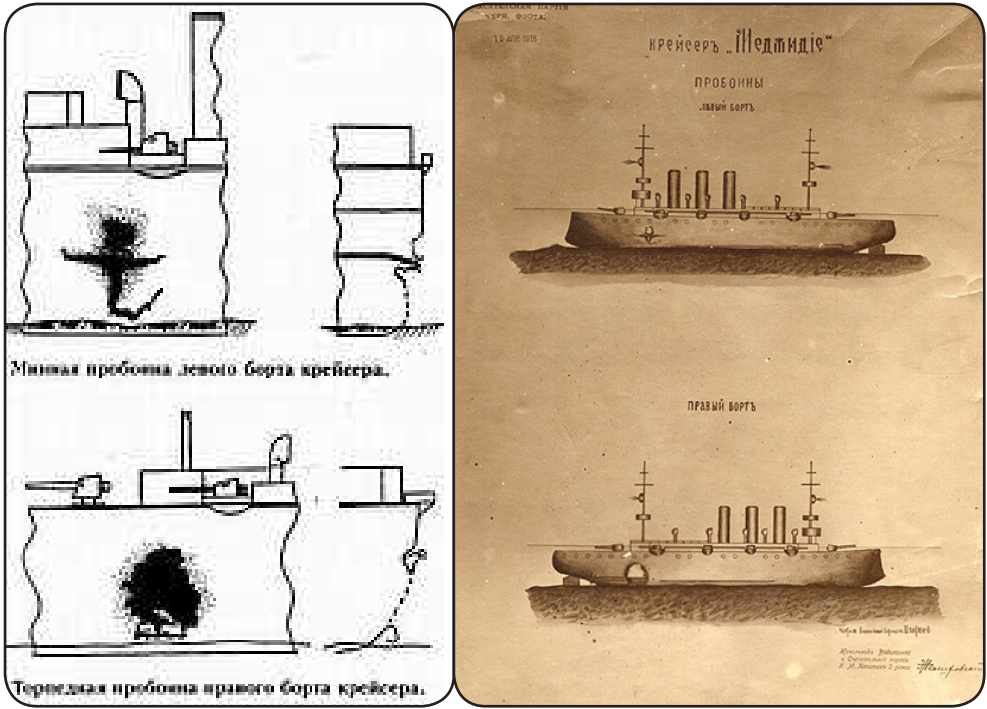
### Mecidiye Kruvazörünün Batmasına Neden Olan Yaraların Yerlerini Gösteren Çizimler

Soldaki Çizim Üst Kısım: Mecidiye kruvazörünün iskele borda mayın yarası.

Soldaki Çizim Alt Kısım: Mecidiye kruvazörünün sancak borda torpido yarası.

Sağdaki Çizim Üst Kısım: Mecidiye kruvazörünün iskele borda mayın yarası.

Sağdaki Çizim Alt Kısım: Mecidiye kruvazörünün sancak borda torpido yarası.



(Bu çizim Mecidiye kruvazöründeki kurtarma çalışmalarına katılan dalış subayı F.A. Shpakovicha tarafından yapılmıştır.)

141 <http://www.navycollection.narod.ru/ships/Turkey/Cruisers/Mejdiev/history.html> (Erişim: 03.06.2007);  
<http://flot.com/history/events/mejdiev.htm> (Erişim: 28.05.2009)



**EK-7<sup>142</sup>**

Odesa Açıklarında Batmış Durumda Bulunan Mecidiye Kruvazörü ve Almış Olduğu Yaraları Kapatmaya Çalışan Rus Botlarını Gösteren Fotoğraf.



**EK-8<sup>143</sup>**

Mecidiye kruvazörünün iskele baş taraftaki yarasını kapatmakta kullanılacak yamayı ve bunu götüren Rus botlarını gösteren fotoğraf.



142 [www.ruskarfagen.ru/rif/medjidie.php](http://www.ruskarfagen.ru/rif/medjidie.php) (Erişim: 07.09.2009)

143 [www.ruskarfagen.ru/rif/medjidie.php](http://www.ruskarfagen.ru/rif/medjidie.php) (Erişim: 07.09.2009)

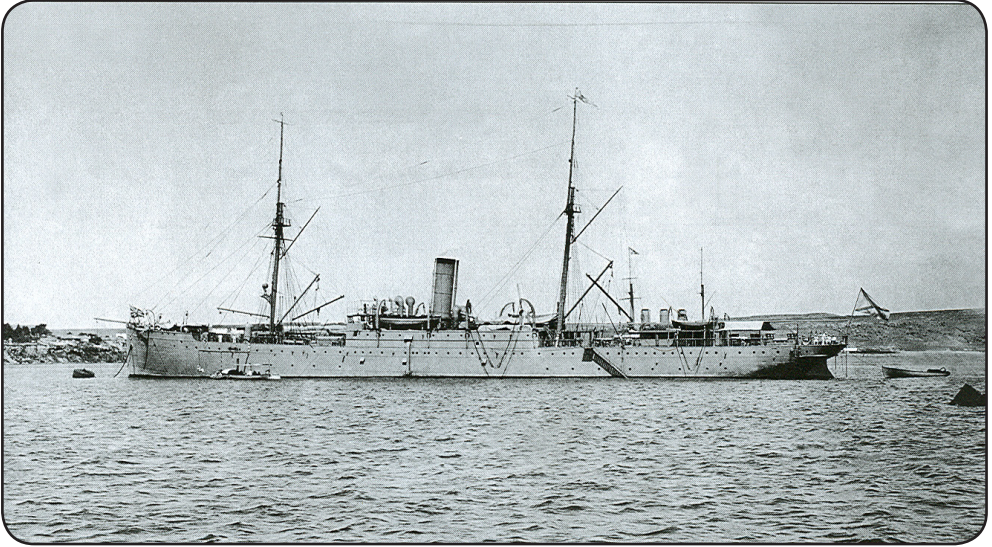
**EK-9<sup>144</sup>**

Mecidiye Kruvazörünün Rus Sancağı Altındaki Fotoğrafı.



**EK-10<sup>145</sup>**

Mecidiye Kruvazörünün Rus Tersanelerindeki Onarımlardan Çıkıp Rus Donanmasına Prut Adı Altında Katılmasından Sonraki Fotoğrafı.



144 Özdem Koçer, *Şanlı Yavuz*, Deniz Basımevi, İstanbul, 2008, s.66.

145 Georgi Nikrasov, *Çarlığın Düşmanları, 1914-1917 Yılları Harbinde Karadeniz Donanması Harp Harekâtı*, Sen Petersburg, 2008, s.49.



EK-11<sup>146</sup>

Mecidiye kruvazörünün Prut adı altında  
Rus donanmasına katıldıktan sonraki  
ilk personelinin fotoğrafı.



146 Georgi Nikrasov, *Çarlığın Düşmanları, 1914-1917 Yılları Harbinde Karadeniz Donanması Harp Harekâtı*, Sen Petersburg, 2008, s.49.

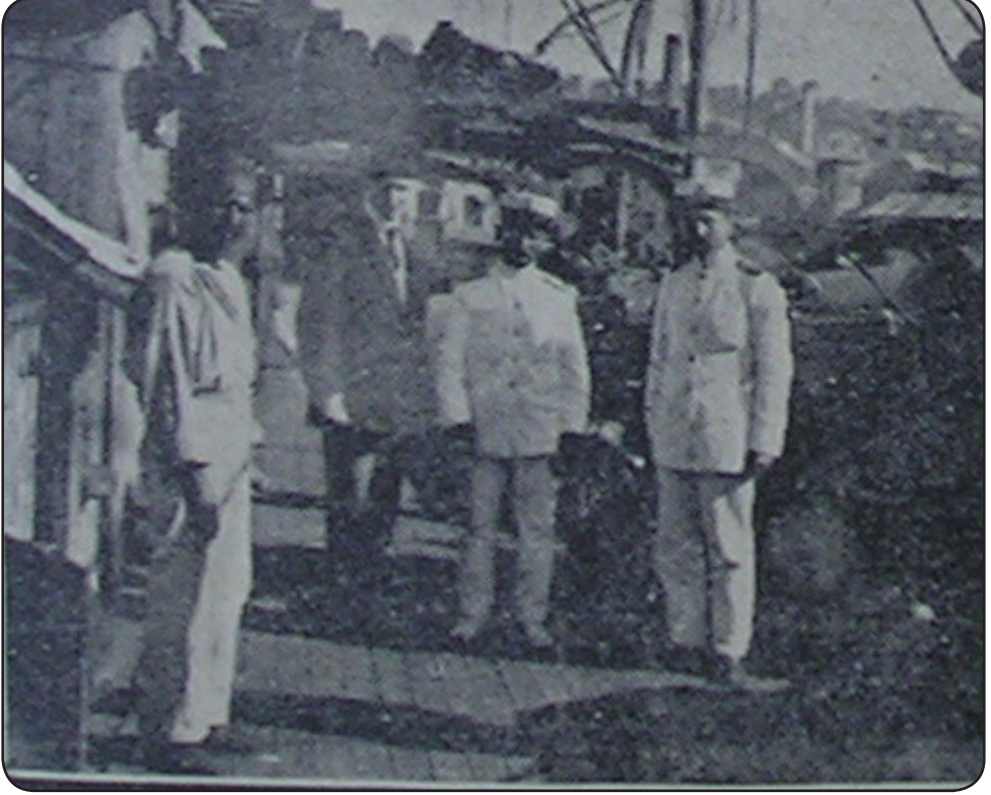






**EK-14<sup>149</sup>**

Rusların Mecidiye Kruvazörüne Monte Ettikleri  
1914 Model Vickers Fabrikası İmalı 13 cm'lik Toplarından Birinin  
14 Temmuz 1918 Tarihinde Çekilmiş Fotoğrafı.

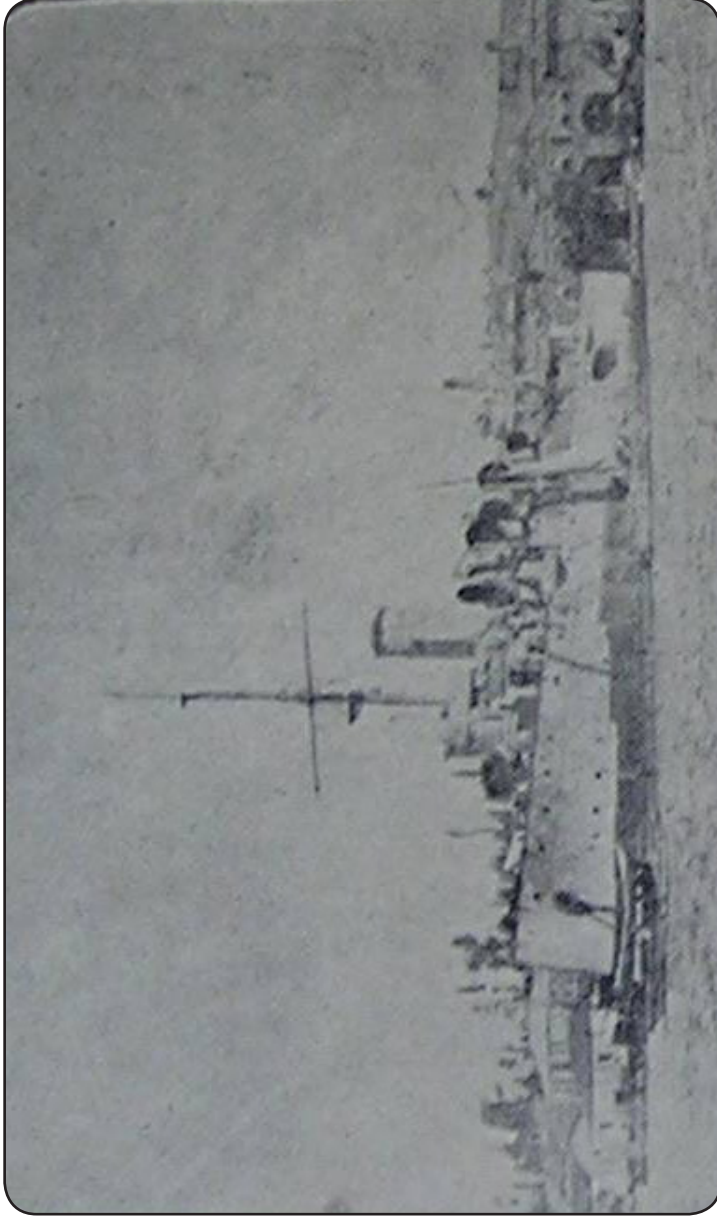


149 *Donanma Dergisi*, "Mecidiyemizin Avdeti", Sayı 174, 18 Temmuz 1334 (18 Temmuz 1918), Donanma Cemiyeti Yay., İstanbul, 1918, s.1998.



**EK-15<sup>150</sup>**

Mecidiye Kruvazörünün Hamidiye Kruvazörü ile İstanbul'a Getirilmesinin  
Ardından Römorkörler ile Haliç'e Çekilmesinin Bir Gün Sonrasında (14  
Temmuz 1918) Çekilmiş 1 Direkli 1 Bacalı Fotoğrafı.



150 *Donanma Dergisi*, "Mecidiyemizin Avdeti", Sayı 174, 18 Temmuz 1334 (18 Temmuz 1918), Donanma Cemiyeti Yay., İstanbul, 1918, s.1998.