

Araştırma Makalesi / Research Article

**OSMANLI DONANMASINDA FETH-İ BÜLEND KORVETİ
VE TARİHİ DEVAMLILIK BAĞLAMINDA
OSMANLI'DAN CUMHURİYETE
MİRAS BİR DONANMA DAVASI***

Ferdi UYANIKER**

Öz

Bu makale Feth-i Bülend korvetinin Balkan Savaşı sırasında Selanik Limanı'nda Yunan donanmasına ait 11 numaralı torpidobot tarafından batırılması süreci ve sonrası hakkında bilgi vermeyi amaçlamaktadır. Konuya Feth-i Bülend korvetinin Sultan Abdülaziz döneminde Osmanlı donanmasına katılması ve batırılmasına kadar gerçekleştirdiği faaliyetler ele alınarak başlanmıştır. Ardından korvetin Selanik Limanı'nda batırılması sırasında yaşananlar ele alınarak devam edilmiş ve olayın gerçekleşmesinden sonra meydana gelenler açıklanmıştır. Bundan sonra makalenin omurgasını teşkil eden Feth-i Bülend korvetin batırılması sırasında hatası olup olmadığı konusunda yargılanan korvetin komutanı Binbaşı Aziz Mahmud meselesi ele alınmıştır. Makalenin en önemli noktası olduğu değerlendirilen bu süreç, Osmanlı Devleti Dönemi'nde gerçekleşen bu vakanın Türkiye Cumhuriyeti Devleti Dönemi'ne intikal etmesi sonrasında Türklerdeki tarihi devamlılık kültürü açısından önemi üzerinde durulmasıyla incelenmiştir. Son olarak konunun Türk ve Yunan tarihi açısından kıymeti değerlendirilmiş ve geçmişten günümüze verdiği tarihi mesajlar açıklanmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Feth-i Bülend Korveti, Balkan Savaşı, Selanik Limanı, Thames Iron Works Şirketi, Donanma.*

* Bu makalede Etik Kurul Onayı gerektiren bir çalışma bulunmamaktadır.
There is no study that would require the approval of the Ethical Committee in this article.

** Dr. Öğ. Alb., Milli Savunma Üniversitesi, Deniz Harp Okulu Dekanlığı,
(fuyaniker@dho.edu.tr), (Orcid: 0000-0002-8587-1539).

FETH-İ BÜLEND CORVETTE IN THE OTTOMAN NAVY AND A NAVAL LEGISLATION CASE FROM THE OTTOMAN TO THE REPUBLIC IN THE CONTEXT OF HISTORICAL CONTINUITY

Abstract

This article aims to give information about the process and aftermath of the sinking of Feth-i Bülend corvette by the Greek navy torpedo boat number 11 at the Thessaloniki Port during the Balkan War. In the first part of the article, the activities of Feth-i Bülend corvette until it joined the Ottoman navy during the reign of Sultan Abdülaziz, and the time it was sunk were considered in detail. In the following part, the sinking of the corvette was discussed along with the aftermath of the incident. The main focus of this article, the issue of Major Aziz Mahmud, the commander of the corvette, who was judged as to whether he had any mistakes related to the sinking of the corvette, was discussed. The incident, which took place during Ottoman period's but transferred to the Republic of Turkey period can be considered as the most important part of this article and it is examined through cultural continuity of history. Finally, the importance of the issue for the Turkish and Greek history was evaluated and the historical highlights of the incident along with the present were explained.

Keywords: *Feth-i Bülend corvette, Balkan War, Thessaloniki Port, Thames Iron Works Company, Navy.*

Giriş

İnsanoğlunun su ile olan münasebeti beşeriyet kadar eskiye dayanır. İnsanlar var oldukları her dönemde denizler, göller, ırmaklar ve benzeri su kütleleriyle askeri ve ticari nedenlerle yakından ilgilendi. Çünkü teknolojik gelişim ve şartlardan bağımsız olarak her zaman en ucuz ve en güvenli yol su yollarını kullanmaktan geçti. Bu su yollarından mümkün olduğunca çok yararlanmak isteyen topluluklar, önceleri basit ulaşım araçları geliştirip zaman içinde çok gelişmiş gemiler icat etti. İşte bu icat edilen gemiler insanlığın ilk zamanlarından günümüze kadar temel olarak savaş gemisi ve ticaret gemisi olarak ikiye ayrıldı.

Türkler de tarih boyunca su kütleleriyle yakından ilgilenen milletlerden biri oldu. Zaman içinde ihtiyaçları doğrultusunda savaş ve ticaret gemileri imal edip kullandı. Ancak Türk tarihi incelendiğinde bu gemilerden sadece bazıları tarihe adını yazdırıp Türk ulusunun benliğine işleyebildi. "Gazi", "Veli" gibi unvanları olan Mahmudiye kalyonu, Balkan Savaşı'nda dünyaca ünlü Akın Harekâtı'nı yapan Hamidiye kruvazörü, Çanakkale Savaşları sırasında adını tarihe altın harflerle yazdıran Nusret mayın gemisi, Sultanhisar torpidobotu ve Muavenet-i Milliye muhribi, I. Dünya Savaşı'nda yaptıklarıyla hafızalara kazınan Yavuz kruvazörü ve Millî Mücadelenin silah ve cephane nakliyatını

yürüten korkusuz Alemdar tahlisiye gemisi efsaneleşen gemiler arasına girebildi. Feth-i Bülend korveti ise Osmanlı donanmasında görev yaptığı süreçte verilen tüm görevleri başarıyla yerine getirmesine rağmen ün kazanan gemiler arasına giremedi.

Tarihi hatırası unutulsa da yaşanan bu hadise Türklerde görülen tarihi mirasa sahip çıkma ve tarihi devamlılık geleneğinin büyük bir örneğinin sergilenmesine neden oldu. III. Selim döneminden bu yana aynı bayrağı kullanan, 26 Ağustos'ta Büyük Taarruz'u, Alparslan'ın Anadolu'ya girdiği gün başlatan, Osmanlı Devleti'nin borçlarına sahip çıkan ve her yıldönümünde Preveze Deniz Zaferi ile Çanakkale Zaferini kutlayan Türk milleti, bunun bir numunesini de Feth-i Bülend korvetinin batırılmasından sonra bu işte sorumlulukları olanların yargılanması sürecinde sergiledi. Daha Balkan Savaşları devam ederken oluşturulan Heyet-i Tahkikiye komisyonu ile başlayan süreç davanın 22 Şubat 1913 tarihinde Ordu Divan-ı Harb'ine havale edilmesiyle devam etti. İşin dikkat çekici tarafı ise davaya I. Dünya Savaşı neticesinde Osmanlı Devleti'nin yıkılması sonrası yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin sahip çıkması oldu. Osmanlı Devleti'nin bünyesinden doğan Türkiye Cumhuriyeti Devleti bu hadisede mesuliyetleri olanların yargılanma sürecini de takip ederek karara bağladı. Yaşanan bu gelişmeler de Türk devletlerindeki tarihi mirasa sahip çıkma ve tarihi devamlılık ilkesini gösteren çok çarpıcı bir vaka olarak tarih sayfalarındaki yerini aldı.

Feth-i Bülend korvetinin batırılması hadisesi Osmanlı Devleti için olduğu kadar Yunan devleti için de kullanılan bir argüman oldu ve bu olay farklı bir hedefe ulaşmakta kullanıldı. Osmanlı Devleti ve onun tarihi mirasçısı Türkiye Cumhuriyeti Devleti için çıkış noktası belli kaygılar ve düşüncelerle unutulmuş, unutturulmuş olan bu hadise, Yunan ulusu için simgeleştirildi ve bir sembol olarak değerlendirildi.

Neredeyse XIX. yüzyılın başından itibaren Osmanlı Devleti'ne karşı bağımsızlık mücadelesi veren Yunan ulusu, Balkan Savaşı'nda elde ettiği ve kendileri adına büyük bir başarı olan Feth-i Bülend korvetinin batırılması hadisesini, ulus devlete geçişi tamamladıktan sonra halkının, kendisini, kurulan yeni ulus devlete ait hissetmesini sağlamada kullandı. Fransız İhtilali'nden sonra tüm dünyada olduğu gibi Yunan ulusunda da baş gösteren yükselen milliyetçilik duygusu, zaman içinde ulusal kimlik, ulusal benlik algısının oluşturulmasında kullanmak üzere kendisine mitler aradı. İşte Yunan ulus devletinin şekillendiricileri aradıkları bu mitlerden birini, XX. yüzyılın başında yapılan Balkan Savaşı'nda buldu. Selanik Limanı'nda alınan yetersiz önlemlerle kaderinin yazılmasını bekleyen Feth-i Bülend korveti, zihinlere yerleştirilmesi istenen Yunan ulus devleti için kullanılacak bir sembol, bir simgeye dönüştürüldü. Bu maksatlarla Yunan tarih yazıcıları tarafından o günden itibaren kullanılmaya başlanan bu mesele, ilerleyen zamanlarda da kullanılmaya devam etti.

1. Feth-i Bülend Korvetinin Teknik Özellikleri, Osmanlı Donanmasına Katılması ve Görev Süresince Geçirdiği Tadilatlar

Feth-i Bülend korveti Sultan Abdülaziz döneminde Osmanlı donanmasına katılan harp gemilerindendir. Sultan Abdülaziz dönemi, donanmanın güçlendirilmesi anlamında ciddi çalışmaların yapıldığı bir dönem olarak tarih sayfalarındaki yerini aldı. Sultan Abdülaziz, donanmayı geliştirmek için gerçekleştirdiği tüm faaliyetlerini kendinden önceki padişahlardan III. Selim, II. Mahmut ve Abdülmecit zamanında yapılanlar üzerine bina etti. Bu bakımdan Abdülaziz devri için “Yaklaşık yüz senelik bir ağacın meyvelerinin toplandığı bir dönem oldu.” nitelemesi yapılabilir.¹

Dünya ölçeğinde bir donanma oluşturma vizyonu ile hareket eden Sultan Abdülaziz, bu işte ortak hareket etmek için dünyanın en güçlü donanmasına sahip ülke olan İngiltere’yi seçti. Ancak ileri gelen devlet adamlarından bazıları devletin mali durumunu gözeterek, donanmanın ciddi manada büyütülmesi fikrine karşı çıktı. Başta Sadrazam Fuad Paşa olmak üzere bazı nazırlar, dış borç alınarak oluşturulacak donanmanın karşısında olduğunu beyan etti. Bu karşı çıkışın temel nedeni ülkenin iktisadi vaziyetiydi. İktisadi durumu düzeltmek maksadıyla çok ciddi bir tasarruf politikası izlenmesi gerektiği düşünülüyordu. Fuad Paşa ve nazırlar, tasarruf politikası takip edilmesi gerekirken büyük bir donanma inşasını hayalcilik olarak nitelendiriyordu. Ancak tüm bu karşı çıkmalara ve ülkenin içinde bulunduğu iktisadi duruma rağmen Sultan Abdülaziz, bazı tarihçiler ve yazarların adlandırdığı gibi “Dolmabahçe’nin Çılgını”, verdiği karardan dönmeyerek dünya çapında bir donanma oluşturma fikrinden vazgeçmedi.² Sultan Abdülaziz’in hayali doğrultusunda İngiltere’ye sipariş edilen gemilerden biri de Feth-i Bülend korveti oldu.

Feth-i Bülend korveti bu adla Osmanlı donanmasında görev yapacak ikinci gemi olacaktı. İlk gemi Sultan II. Mahmud döneminde hizmette bulunan “brik³” tipi yelkenli bir gemiydi.⁴ Aynı adla görev yapacak ikinci Feth-i Bülend’in

1 Faruk Aydın-Erkan Göksu, “Ana Hatlarıyla Abdülaziz Dönemi Osmanlı Bahriyesi ve Ceride-i Askeriyelere Göre 1864 Yılı Denizcilik Faaliyetleri”, *Türkler Ansiklopedisi*, C.XIII, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s.822.

2 Celalettin Yavuz, *Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar*, Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 2001, s.79; Ferdî Uyaniker, *Türk Donanmasında Mecidiye Kruvazörü*, Marmara Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2009, s.46.

3 Brik: Tek ambarlı, iki direkli, tam serenli ve arması kabasorta donanımlı olan en hızlı yelkenli savaş gemisidir. XVIII. yüzyılda savaş gemisi olarak kullanılan brik, daha sonraları ticaret gemisi olarak da kullanılmıştır. Bkz., İdris Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, Bilge Yayınevi, Bursa, 2014, s.384.

4 *Cumhuriyetin İlanından Önce Hizmet Görmüş Gemiler Kataloğu*, Donanma Komutanlığı Basımevi, Kocaeli, 2000, ss.1-7.

ise "korvet"⁵ tipinde zırhlı bir gemi olması düşünüldü. Siparişi kararlaştırılan Feth-i Bülend 1868 yılında İngiliz "Thames Iron Works Şirketi"ne⁶ ısmarlandı. Geminin uzunluğu 71.6 metre, genişliği 11.9 metre, su çekimi 5,2 metreydi. Ağırlığı 2.762 ton olan korvetin hızı 13 deniz mili, zırh kalınlığı tabyada 5 pus⁷, kuşak kısımlarında 6 pustu. Makinesi 1 şaftlı buhar gücüyle hareket eden ve 3.250 beygir güç üreten Humphrys-Tennat markaydı. Gemide 6 bölmeli Thames I.W. marka kazan mevcuttu. Yakıt olarak kömür kullanılan korvet, 300 ton kömür alabilmekteydi. Ayrıca Feth-i Bülend korvetinde silah olarak 4 adet 222 mm. ağızdan dolma Armstrong top bulunmaktaydı. Gemide barış zamanında 150-200 civarında personel görev yapmakta olup, bunların 15-20 kadarı çarkçı, bir ya da ikisi sıhhiyeci, geri kalanı ise muharip sınıftandı.⁸

Feth-i Bülend korveti 1868 yılında İngiliz Thames Iron Works şirketine sipariş edilirken, aynı zamanda Avusturya'nın Trieste Tersanesi'ne İclaliye korveti ısmarlandı. Yine aynı özelliklere sahip olarak İstanbul Tersanesi'nde de Mukaddeme-i Hayr adlı korvetin imalatına başlandı.⁹ Böylece kısa aralıklarla aynı tipte üç korvetin donanmaya katılması için inşa sürecine geçildi.

Feth-i Bülend korvetinin imalatına dönük ön sözleşme "Thames Ironworks Shipbuilding Engineering and Dry Dock Company Limited" şirketi ile 18 Eylül 1868 tarihinde imzalandı. Bu sözleşmeye göre şirkete 11,250 Sterlinlik bir ön ödeme yapıldı.¹⁰ Yine sözleşmeye göre 45 gün içinde fiili olarak korvetin yapımına başlanılması gerekmekteydi. 19 Ocak 1869'da "The Government of His Majesty The Sultan of Turkey" ile ifade edilen Osmanlı Devleti ile Thames Iron Works şirketi arasında Feth-i Bülend korveti için asli mukavele imzalandı.¹¹ Buna göre, ücreti doğrudan Sultan Abdülaziz tarafından karşılanan korvetin¹², bir an önce bitirilmesi kararlaştırılıyor ve bu süre 10 ay olarak belirleniyordu.¹³ Korvet, 6 Haziran 1870'de tamamlandı ve geminin tecrübelerinin yapılabileceği bildirildi.¹⁴ Bir taraftan da Feth-i Bülend korvetinin teçhizatı için Armstrong

5 Korvet: Baş ve kık kasaraları olmayan, baştan kıça düz güverteli ve 20-30 toplu gemilerdir. Bkz., *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri, 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi Deniz Harekâtı*, Genelkurmay Basımevi, C.III, Ankara, 1980, s.1.

6 Şirket hakkında ayrıntılı bilgi için bkz., https://www.gracesguide.co.uk/Thames_Ironworks_and_Shipbuilding_Co, (Erişim: 02.12.2021).

7 Pus: 1) 2.54cm. (25.4mm.)'lik uzunluk ölçüsü. 2) Görüş mesafesi 1 km'den aşağı olmayan sisli hava. Bkz., Refik Akdoğan, *Türkçe İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü*, İstanbul, 1997, s.248.

8 Bernd Langensiepen-Ahmet Güteryüz, *1828-1923 Osmanlı Donanması*, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2014, s.113; Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, C.3, Deniz Basımevi, İstanbul, 1973, ss.109,151; <https://astypalaia.wordpress.com/2010/12/27/>, (Erişim: 25.01.2021).

9 BOA. (Başkanlık Osmanlı Arşivi), İ.DH. (Dahiliye), 602/41990, 29 Kasım 1869; Celalettin Yavuz, "Sultan Abdülaziz Donanması, Yelkenli Teknelerden Buhar Makineli Gemilere Geçiş, Bitmeyen Reform İhtiyaçları", *XIII. Türk Tarih Kongresi*, Cilt III, Kısım III, TTK Yayını, Ankara, 2002, s.1814.

10 BOA., HR. SFR.3. (Hariciye Nezareti Londra Sefareti), 143/77, 18 Eylül 1868.

11 BOA., İ.HR. (Hariciye), 236/13992/43, 6 Nisan 1869.

12 BOA., HH.İ. (Hazine-i Hassa İradeler), 50/11, 3 Mayıs 1871.

13 BOA., İ.HR., 236/13966, 8 Mart 1869; BOA., HR.TO. (Tercüme Odası), 117/100, 2 Mart 1869.

14 BOA., HR. SFR.3., 166/87/1, 5 Haziran 1870; BOA., HR. TO., 57/69/2, 6 Haziran 1870; BOA., HR. SFR.3., 164/28/1, 18 Haziran 1870.

firması ile anlaşıldı. Armstrong firması ile yapılan görüşmeler neticesinde %10'luk bir tenzilat yapıldı ve nihayetinde teçhizat işi, 4596¹⁵ İngiliz Sterlini şeklinde üç taksit olmak üzere toplam 12.598 Lira 15 Şilin'e mal oldu.¹⁶

Feth-i Bülend korvetinin seyir tecrübesi 20 Temmuz 1870'de icra edildi. Bu tecrübeye katılan eski donanma başmühendisi ve geminin inşa mühendisi olan Edward G. Reed, Londra Sefiri Musurus Paşaya bir mektup gönderdi. Bu mektupta Mr. Reed, gemide inceleme yaptığını ve aynı gün Sheerness açıklarındaki Maphin Sands'te yapılan deneme gezisine katıldığını belirttikten sonra, tecrübe sırasında gemide ağırlık yapması için fazla miktarda kömür ve güverteye konulmuş su bidonları bulundurulduğunu belirtti. Ayrıca bu tecrübenin denizdeki gelgitin müsait olmadığı zamanda gerçekleştirildiğini söyledi. Tecrübeye tüm olumsuzluklara rağmen 14,4 knot¹⁷ ile 16,4 knot arasında değişen bir ortalama sürat elde edildi. Gemi, suyun derinliği ve gelgite rağmen İngiliz donanmasındaki en büyük ve hızlı gemilere eşdeğer bir derece elde etti. Geminin makineleri deneme sırasında oldukça iyi bir değer olan 4197 beygir gücü üretti. Mr. Reed mektubunda, Thames Iron Works şirketinin çok iyi bir işçilik çıkarttığını ifade etti. Deneme sırasında ayrıca, gemiye Ocak ayında monte edilen "Admiral İngelefield Hidrolik Dümen Sistemi"nin de oldukça iyi bir durumda olduğu görüldü. Fakat 4 adet 222 milimetrelik topun montajının çok iyi yapıldığı belirtilirken, geminin silah denemelerinin Times nehri dışında yapılmasının firma tarafından önerildiği söylenerek, geminin teslim edilmesinde ısrar edildiği için silahların denemelerinin yapılamadığı eklendi. Bununla beraber gemideki zırh kalınlığının ekseriyetle 9 inç olduğu, zırh kalınlığının kış tarafta arttığı vurgulandı. Mr. Reed son olarak gemiyi teslim edilebilir gördüğünden gerekli belgeleri imzaladığını söyledi.¹⁸ Hatta daha sonra bu gayretlerinden ötürü geminin inşa mühendisi olan Edward G. Reed Sultan Abdülaziz tarafından ödüllendirildi.¹⁹

Korvetin maliyeti, top ve bir kısım edevatın fiyatı hariç olmak üzere 97.250 İngiliz lirası tuttu. İmzalanan kontratta bu meblağın, Bank-ı Osmani aracılığıyla 22,562 liralık dört eşit taksit halinde düzenli olarak yapılması ve kalan kısmın da en son ödenmesi yer aldı.²⁰ Feth-i Bülend korvetinde bulunması kararlaştırılan 4 adet 222 milimetre ağızdan dolma Armstrong topun ödemeleri için de Maliye Nezareti'nce Osmanlı Bankası'nın Londra şubesine onay verildi.²¹ Osmanlı Devleti üzerine düşen tüm ödemeleri tam zamanında ve eksiksiz olarak gerçekleştirdi. Bu nedenle mukavele gereği korvetin imalatının 10 ay içinde tamamlanarak 1869 yılı Ekim ayında tamamlanması gerekiyordu. Fakat

15 BOA., HR.MKT. (Mektubi Kalemi), 659/90/1, 28 Temmuz 1869.

16 BOA., HR. TO., 57/57/2, 2 Haziran 1870.

17 Knot: Beher saatte deniz mili. Ortalama 1853 metre. Bkz., Akdoğan, A.g.e., s.285.

18 BOA., HR.İD. (İdare), 945/13/1, 2, 3, 4, 5, 6, 22 Temmuz 1870; *The Times*, 28 Temmuz 1870, s.5.

19 *The Times*, 31 Ocak 1870, s.5; BOA., İ.HR., 246/14602/3, 20 Eylül 1870.

20 BOA., HR, SFR.3., 147/35, 12 Ocak 1869.

21 BOA., HR.MKT., 677/97/1, 21 Şubat 1870.

Thames Iron Works şirketi, geminin imalatı sırasında 300-400 civarında işçi çalıştırmasına rağmen belirlenen sürede gemiyi tamamlayamadı.²² Bu durum Sadrazam Âli Paşa ile Londra Sefiri Musurus Paşa arasında geçen yazışmalara da net bir şekilde yansdı. Geminin makine silindirlerinde tespit edilen çatlaklardan kaynaklanan eksiklik ve hasarlar nedeniyle²³ korvetin tesliminde 6 aylık bir gecikme yaşandı. Bu sebeple şirketin tazminat ödemesi gerekmektedir.²⁴

Bu sırada bir taraftan da geminin muayenesi tamamlanarak seyir hazırlıkları çalışmaları yürütülmekteydi. Muayene ve seyir hazırlıkları biter bitmez Feth-i Bülend korveti, Osmanlı Devleti Londra Sefareti tarafından gemiyi İstanbul'a götürmek üzere tutulan ve İngiltere donanmasında görevli bir kaptan olan Bay Comyn'in komutası altında 28 Temmuz 1870 günü saat 03.30'da Thames Iron Works tersanesinden hareket ederek sabaha karşı Greenhithe'e ulaştı. Daha sonra buradan ayrılan korvet 29 Temmuz sabahında Plymouth'a demirledi. Thames Iron Works şirketi gemi Plymouth'dayken, geminin tesliminin gecikmesinden kaynaklı tazminat meselesinin aleyhlerine gelişeceğini öngörerek, Feth-i Bülend korvetinin İstanbul'a doğru hareketinden hemen önce mahkeme kararıyla tedbir koydurarak limandan ayrılmasını engelledi. Fakat Osmanlı Devleti Londra Sefareti aracılığıyla mahkeme kararına süratle itiraz etti. İtirazı inceleyen mahkeme, geminin Osmanlı bayrağı ile seyahat etmesi, Osmanlı savaş gemisi ve malı olması nedenleriyle gemi üzerinde bir yaptırımlarının bulunmadığına kanaat getirerek, el konulma işleminin yasalara aykırı olduğuna hükmederek geminin serbest bırakılmasına karar verdi. Bunun üzerine korvet, 2 Ağustos akşamı Plymouth Limanı'ndan hareket ederek²⁵, Cebelitarık'tan geçti, 11 Ağustos günü Malta'ya uğradı ve 16 Ağustos 1870 tarihinde İstanbul'a getirildi.²⁶

İlerleyen süreçte Tazminat meselesinin çözülmesi için Thames Iron Works şirketi Yönetim Kurulu Başkanı Peter Rolt, Muzurus Paşa'ya bir mektup gönderdi. Mektupta, geminin tamamlanmasıyla ilgili bazı sorunlar yaşandığı kabul ediliyor, bu sorunların iki tarafın da birbirini yanlış anlamasından kaynaklandığı belirtilerek, şirket olarak üzerlerine düşen görevi yaptıklarını ve kontratın şartlarını yerine getirdiklerini ifade ediyor ve ödemenin kalan kısmının yapılması isteniyordu. Ancak bu talep uygun görülmemeyerek kontrat şartlarına uyulmadığı gerekçesiyle gemi için ödenmesi gereken toplam paradan 3.500 İngiliz sterlini kesinti yapıldı.²⁷

Feth-i Bülend korvetinde Osmanlı donanmasında görev yaptığı süre içinde çeşitli modernizasyon çalışmaları ile tadilatlar da gerçekleştirildi. Bu

22 BOA., HR.TO., 57/69/2, 3, 4, 6 Haziran 1870; BOA., HR.MKT., 692/9/1, 27 Temmuz 1870.

23 BOA., HR. SFR.3., 170/33, 6 Mayıs 1870.

24 BOA., HR.İD., 945/9, 1 Kasım 1869; BOA., HR. SFR.3., 167/13, 10 Ağustos 1870.

25 BOA., İ.HR., 246/14602/1, 20 Eylül 1870.

26 *The Times*, 30 Temmuz 1870, s.5; *The Times*, 1 Ağustos 1870, s.11, 12; *The Times*, 2 Ağustos 1870, s.7; *The Times*, 3 Ağustos 1870, s.12; *The Times*, 8 Ağustos 1870, s.12; *The Times*, 19 Ağustos 1870, s.10; *Basiret*, Nr.:145, 18 Ağustos 1870, s.3.

27 BOA., HR. SFR.3., 167/13, 10 Ağustos 1870; BOA., İ.HR., 246/14602/3, 20 Eylül 1870.

tadilatlardan ilki geminin silah sistemlerinin modernizasyonu oldu. Korvet imal edildiğinde üzerinde 4 adet 222 milimetre ağızdan dolma Armstrong top vardı. 1882 yılında bu toplara ilave olarak gemiye, 1 adet 170 milimetre top ile 2 adet 87 milimetre top konuldu.²⁸ Silahlarda yapılan bu geliştirme hareketinden sonra 1888 yılında gemide bir başka tadilat girişimi oldu. Bu tarihte gemi alt kısmının temizlenmesi için kızağa çekildi ve bu esnada geminin omurgasında oluşan 3-4 yerdeki içe doğru bükülme fark edilerek, yapılan tetkiklere binaen tamiratına lüzum görüldü ve gerekli işlemler yapıldı.²⁹

1900 yılına gelindiğinde korvetin silah sisteminde ikinci bir değişikliğe gidildi. 11 Ağustos 1900'da Krupp firması Orhaniye, Aziziye, Mahmudiye, Osmaniye, Muin-i Zafer, Mukaddeme-i Hayr ve Feth-i Bülend korvetinin "yeniden silahlarla donatılması" için Osmanlı Devleti ile anlaşma imzaladı. Bu iş için Krupp firmasının alacağı para 648,000 altın liraydı. Bu kapsamda Feth-i Bülend korvetinde mevcut 4 adet 222 milimetre ağızdan dolma Armstrong top ile 2 adet 87 milimetrelik topa dokunulmazken 1882 yılında gemiye konan 1 adet 170 milimetrelik top gemiden söküldü. Bu topun yerine 2 adet 63 milimetrelik top, 2 adet 37 milimetrelik top ve 1 adet 25.4 milimetrelik top konuldu.³⁰

1903 yılında Feth-i Bülend korvetinde yine tamirat ve düzenlemelere gidildi. Bu çalışmalar sırasında esas itibariyle iskele, kış ve güverte kısımlarında bulunan döşemelerin kalafat³¹ işleri yapıldı. Bunun yanında bazı topların mevzilerinin tahkim edilmek üzere saç levhalarının çıkartılması, güvertenin boyanması, temizlik ve yenileme işlemlerinin yapılması ile tente, zincir ve valflerde temizlik ve yenileme işlemine gidilmesi de yapılan diğer çalışmalar oldu.³²

Korvette görülen bir diğer tadilat süreci 1904 yılında gerçekleştirildi. Bu süreçte geminin tekne ve makine kısımlarında tamiratlar yapılırken, özellikle elektrik aksamında ve lambalarda temizlik ve tamiratlar icra edildi. Bununla birlikte boyama, tıraşlama ve cila işlemleri ile gemi zincirleri yenilendi.³³ 1905 yılına gelindiğinde de sancak taraftaki kumanyalığın bitişiğindeki cephaneliğin yanındaki tuvalet kapatılarak yeni bir cephanelik kısmı imal edildi. Ayrıca baş

28 <https://astypalaia.wordpress.com/2010/12/27> (Erişim: 25.01.2021); Langensiepen-Güleryüz, *a.g.e.*, s.113.

29 BOA., Y.MTV. (Yıldız Mütenevvi Maruzat), 34/73/1, 9 Ağustos 1888.

30 Langensiepen-Güleryüz, *A.g.e.*, s.10; Büyüktuğrul, *a.g.e.*, ss.109,151.

31 Kalafat (Caulk - Calk - Fullering): Gemilerde ağaç güverte kaplamaları ile ağaç teknelerin kaplama tahtalarının armuz ve sukralarını kalafat üstübüsü ile doldurup ziftleyerek sızdırmaz hale getirme işlemidir. Perçinli saç gemilerde su sızdıran perçin başlarını özel keskinlerle döverek onları sızdırmaz hale getirmektir. Bkz., Burhanettin Seri, *Denizcilik Ansiklopedisi*, Deniz Basımevi, İstanbul, 2009, s.275.

32 BOA., Y.PRK.ASK. (Yıldız Askeri Maruzat), 191/32/1, 7 Mart 1903; BOA., Y.PRK.EŞA. (Yıldız Elçilik Şehbenderlik ve Ateşemiliterlik), 42/95/1, 9 Mayıs 1903; BOA., Y.PRK.EŞA., 43/1/17, 20 Mayıs 1903; BOA., Y.PRK.KOM. (Yıldız Komisyonlar Maruzatı), 11/52/1, 6 Haziran 1903; BOA., Y.PRK.ASK., 198/58/1, 18 Temmuz 1903; BOA., Y.PRK.ASK., 199/20/1, 29 Temmuz 1903.

33 BOA., Y.PRK.ASK., 212/46/1, 14 Mart 1904; BOA., Y.PRK.ASK., 215/58/2, 27 Mart 1904; BOA., Y.PRK.ASK., 225/24/1, 31 Aralık 1904.

tarafında bulunan cephaneliğe yeni bir asansör eklendi.³⁴ Süreç içerisinde korvette silah sistemiyle ilgili farklı düzenlemelere de gidildi. Bu düzenlemeler Ansaldo firması tarafından 1903 ile 1907 yılları arasında tamamlandı. Gemide artık ne imal edildiğinde ne de en son 1900 senesinde yapılan çalışmadaki silahlar bulunuyordu. Gemideki silahların son durumu şöyleydi: 4 adet 150 milimetrelik top, 4 adet 75 milimetrelik top, 6 adet 57 milimetrelik top ve 2 adet Nordenfelt topu.³⁵

2. Feth-i Bülend Korvetinin Osmanlı Donanmasındaki Faaliyetleri

2.a. 1877-1878 Osmanlı Rus Savaşı Dönemi Faaliyetleri

Osmanlı donanması bünyesine dahil olan Feth-i Bülend korveti, ilk ciddi sınavını 1877-1878 tarihleri arasında cereyan eden Osmanlı-Rus Savaşı'nda verdi. Feth-i Bülend korveti bu savaşta "Türk-Tuna Filosu" kuruluşunun Sünne filusunda yer aldı. Korvet Rusların Osmanlı'ya savaş ilan ettikleri 24 Nisan 1877 tarihinden itibaren Karadeniz'de görevliydi.³⁶ Burada görevli gemilerin ana vazifeleri Rus kıyılarını kontrol etmek, Tuna Nehri etrafını korumak ve Nikolayef ile Odesa'da bulunan Rus donanmasının harekâtını engellemek üzere abluka vazifesinde bulunmaktı. Ayrıca bu gemiler gerekli görülmesi durumunda Rus sahillerini bombalamak, faaliyetler sırasında karşılaşılan düşman unsurlarını saf dışı etmek, deniz ticaretinin devamlılığını sağlamak ve Türk sahillerinin korunmasını temin etmek görevlerini yerine getirmekten sorumluydu.³⁷

Sünne filosu bünyesinde görevli Feth-i Bülend korvetinin savaştaki ilk faaliyeti, Batum ve Kars'a gönderilecek Rus kuvvetlerinin bir kısmını üzerine çekmek ve bölge halkını ayaklandırmak amacıyla düzenlenen harekâta yer almak oldu. Bu harekâta Feth-i Bülend korveti ile birlikte Muin-i Zafer, Necm-i Şevket, Mukaddime-i Hayr, Avnillah ve İclaliye korvetleri de görev yaptı. Ferik Hasan Paşa'nın komutası altında bulunan gemiler Sohumkale'ye hareket ederek, kentin yakınlarındaki Rus top mevzilerini bombaladı. Ardından 16 Mayıs günü de Sohumkale Osmanlı güçlerinin eline geçti.³⁸

Feth-i Bülend korvetinin içinde bulunduğu bir diğer olay, açık denizde Osmanlı filosuyla çarpışma gücüne sahip olmayan Rus donanmasının,

34 BOA., Y.PRK.ASK., 226/17/2, 11 Şubat 1905.

35 BOA., Y.PRK.KOM., 11/52/1, 6 Haziran 1903; BOA., Y.PRK.ASK., 198/58/1, 18 Temmuz 1903; BOA., Y.PRK.ASK., 199/20/1, 29 Temmuz 1903; BOA., Y.PRK.KOM., 11/80/1, 13 Eylül 1903; BOA., Y.MTV., 251/111/1, 23 Eylül 1903; BOA., Y.PRK.KOM., 12/43/1, 21 Kasım 1903; BOA., Y.PRK.ASK., 212/46/1, 13 Şubat 1904; BOA., Y.PRK.ASK., 215/58/1, 27 Mart 1904; BOA., Y.PRK.ASK., 223/65/1, 2, 5 Kasım 1904; BOA., Y.PRK.ASK., 225/24/1, 31 Aralık 1904; BOA., Y.PRK.ASK., 226/17/1, 11 Şubat 1905; BOA., Y.MTV., 292/65/1, 5 Ocak 1907; BOA., Y.MTV., 310/145/1, 1 Haziran 1908; BOA., Y.PRK.ASK., 258/37/1, 2, 3, 25 Haziran 1908; *T.Fred Jane's, All The World Fighting Ships 1860-1905*, Robert Gardiner, London, England, 1979, s.390; Langensiepen-Güleryüz, *A.g.e.*, s.113.

36 Fevzi Kurtoğlu, *1877-1878 Türk-Rus Harbinde Deniz Hareketleri*, Deniz Matbaası, İstanbul, 1935, s.87; Büyüktuğrul, *A.g.e.*, s.89, 127.

37 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri*, s.41 ve Kuruluş ve Konuş-3.

38 *Hobart Paşa'nın Anıları*, Çev. Derin Türkömer, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2010, s.211.

Batum ve Sünne Limanları'nda demirli bulunan Osmanlı gemilerine torpido hücumu planlaması sonrasında gerçekleşti. Bahsi geçen hücum 29 Mayıs 1877'de Tuna Nehri ağzındaki Sünne Limanı'nda yapıldı. Sünne Limanı'nda Tophaneli Mustafa Paşa kumandasında bir filo bulunuyordu. Bu gemiler Feth-i Bülend, İclaliye, Necm-i Şevket, Muin-i Zafer, Mukaddeme-i Hayr korvetleri ile Kartal vapurundan oluşuyordu. Rus filosu ise Yüzbaşı Stepan Osipoviç Makarov kumandasındaki Velikit Knyaz Konstantin (Grandük Konstantin) gemisi, Teğmen Puşkin kumandasındaki 1. torpido, Teğmen Roçestoveneski kumandasında 2. torpido, Çeşme zırhlı gambotu, Minon botu, Sinop botu ve Navarin botundan oluşuyordu. Bu gemilerin tamamının yanında birer hareketli Whitehead torpidosu vardı. Gece yarısı Teğmen Puşkin ve Teğmen Roçestoveneski, botlarıyla ön sırada ilerlemeye başladı. Gece yarısından iki saat sonra Osmanlı gemileri görüldü. Fakat donanmanın diğer gemilerinden daha ileride olan İclaliye korvetinden hemen top ve tüfek ateşi açıldı. Teğmen Roçestoveneski İclaliye korvetine yaklaşarak torpidosunu attıktan sonra hasara uğramış halde geri çekildi. Teğmen Puşkin komutasındaki 1 numaralı torpidobot ise Osmanlı gemilerinin top atışıyla battı. Teğmen Puşkin ile dört Rus gemicisi esir edildi. Velikit Knyaz Konstantin gemisi de Osmanlı gemilerinin top atışı yüzünden geriye çekilmek istedi. Ancak bu sırada karaya oturdu. Rus gemisi sabah saatlerine kadar deposundaki kömür ve bazı ağırlıklarını denize atarak kurtuldu ve Odesa'ya döndü.³⁹

1877 yılının temmuz ayına kadar Feth-i Bülend korveti rutin görevleri yerine getirdi ve ağırlıklı olarak Balçık ve Kavarna bölgesinde faaliyet gösterdi. Bu faaliyetler arasında Feth-i Bülend korvetinin en dikkat çeken olayı, 24 Temmuz 1877'de Rusların Vestiya kruvazörü ile çarpışması oldu. Mühimmat ve cephe yüküyle Sünne Limanı'na ilerleyen Feth-i Bülend korveti, Köstence Limanı'na 35 deniz mili mesafede, Sivastopol Limanı'na ilerleyen Vestiya kruvazörüyle karşı karşıya geldi. İki gemi saat 08:00'da çarpışmaya başladı. Çarpışma sırasında gemiler birbirlerine 700 metre kadar yaklaştı. Bu sırada Feth-i Bülend, Vestiya kruvazörünü mahmuzlayarak batırmak istemişse de yapamadı. Çarpışma saat 09.30'a kadar sürdü. Bu esnada iki gemiye de birer top mermisi isabet etti. Vestiya kruvazörü çarpışma sırasında 2 filikasını kullanarak Feth-i Bülend korvetine torpido hücumu gerçekleştirmeyi planlamışsa da denizdeki fazla dalga nedeniyle bu girişimden vazgeçti. Nihayetinde Vestiya kruvazörü Sivastopol Limanı'na doğru ilerledi. Feth-i Bülend korveti de Sünne Limanı'na doğru olan yoluna devam etti ve yükünü bu limana boşalttıktan sonra Sinop Limanı'na döndü. Bu çarpışmada Feth-i Bülent korveti mühimmat ve cephe yükü ile gemideki buhar kaçağı nedenleriyle Vestiya kruvazörüne istediği hasarı veremedi. Ancak yine de Feth-i Bülend korveti yaptığı hücumlar neticesinde Vestiya kruvazöründe görevli, altısı subay olmak üzere 43 kişinin yaralanmasına ve ölmesine neden oldu. Bununla birlikte Ruslar, bu çarpışmayı kendi zaferleri

39 *Hobart Paşa'nın Anıları*, ss.217-218; Kurtoğlu, *a.g.e.*, s.105; Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s.128.

olarak lanse ettiler ve Rus Donanma Kurmay Başkanı Menthorpe, Taymis gazetesine verdiği demeçte Feth-i Bülend korvetinin batırıldığını ifade etti.⁴⁰

Ancak batırıldığı iddia edilen Feth-i Bülend korveti 31 Temmuz günü Muhbir-i Sürur fırkateyni, Mukaddimei Hayr korveti, Süreyya yatı, Asir ve Talia vapurlarıyla birlikte Varna'ya asker taşımak üzere Sohumkale'den Trabzon'a doğru hareket etti. Bu bölgede bulunan gemiler zaman zaman Sohumkale, Batum, Trabzon ve Karadeniz'deki diğer yerlere asker taşımak üzere faaliyetlerde bulundu.⁴¹

Osmanlı-Rus Savaşında Feth-i Bülend korvetinin içinde bulunduğu bir diğer olay ise 24 Ağustos 1877 günü gerçekleşti. 24 Ağustos tarihinde, Balçık'ın 15 deniz mili açığında rastlanan Ereğli adlı Rus yardımcı kruvazörü, Amiral Hobart Paşa komutasındaki Asar-ı Tevfik fırkateyni ve Feth-i Bülend korveti tarafından kovalandı. Düşman, süratının üstünlüğü ve sonra da Sivastopol tahkimatının ateş himayesi sayesinde, bu limana girmeyi başardı. İstihkâmların attığı 100 kadar mermiye Asar-ı Tevfik fırkateyni ve Feth-i Bülend korveti tarafından karşılık verildi. Bununla birlikte bir başka iddiaya göre ise bu olaydaki Rus gemisi Ereğli kruvazörü değil, Amiral Arkas'ın Rumeli kıyılarına gönderdiği Livadya adlı Çarlık yatı idi. Yardımcı kruvazör olan bu gemi, önce Kavarna önlerine gelmiş, burada üç Osmanlı harp gemisi, sonra Varna bölgesinde de 14 harp ve taşıt gemisi tespit etmişti. Yat körfezden çıkarken iki Osmanlı harp gemisi peşine düşmüş ve uzun bir takip sonunda yardımcı kruvazör Sivastopol'e sığınmayı başarmıştı.

Amiral Hobart Paşa'nın bu olaya dair raporu ise şöyleydi;⁴² "24 Ağustos'ta, Galara burnunun yaklaşık olarak 15 deniz mili açığında, bir Türk briğini yakmakla görevli Rus imparatorluk yatını gördüm. Feth-i Bülend'i yanıma alarak takibe geçtim. Önce büyük bir hızla beş mile kadar sokuldum. Bu esnada hızımız 13 mildi ve düşmanınki de aynı olduğundan aradaki mesafeyi muhafaza ediyorduk. Makine personeli yorgun ve iki yağcuyu da Varna'da bırakmış olduğumuzdan, süratimiz her ne kadar 12 mile düştüyse de, düşmana nazaran durumumuz, Sivastopol'e kadar aynı kaldı. Bu limana 3500 metre kalıncaya kadar böyle devam etti. Liman tahkimatını topa tuttuğumuz esnada, limanın sağ ve solunda mevzilenmiş olan gizli topların ateşine uğradık. Uzun süren bir muharebeden sonra, 100'den fazla topun ateşi karşısında, iki gemiden en az birini kaybetmek kuşkusuyla ateş keserek topların menzili dışına çıktık.

40 Muhittin Atayığıt, "1293-1877 Osmanlı-Rus Harbine Bir Bakış", *Donanma Dergisi*, Deniz Basımevi, Cilt 60, Sayı:385 (Ekim 1948), s.112; Mozgvesky, *Rus Karadeniz Filosu Tarihi*, Çev. Fevzi Kurtoğlu, Deniz Matbaası, İstanbul, 1935, ss.51-52; Kurtoğlu, *A.g.e.*, ss.108-109; *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri*, ss.46-47; Büyüktuğrul, *A.g.e.*, s.135.

41 Büyüktuğrul, *A.g.e.*, s.132; *Hobart Paşa'nın Anıları*, s.211.

42 Sadullah Tezcan, *Türk Deniz Tarihi, Olaylar, Ünlüler, Anılar, Kurumlar, İlkler, Önemli Olay ve Kişiler*, Deniz İkmal Grup Komutanlığı Matbaası, Ankara, 2005, s.348; *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri*, ss.47-48; *Amedee Le Faure, Histoire de la Guerre D'Orient (1877-1878)*, Garnier Freres, Paris 1878.

Sivastopol'un, mevcut mayın hatları bir tarafa, kuvvetli topçusuyla en güçlü bir filoyu dahi yok edebilecek kudrette olduğu kanısına vardım. Hepsi örtülü olan bataryaların, harbin başından itibaren kurulmuş olduğunu tahmin etmekteyim. Düşmanın telemetreler⁴³ kullanmakta olduğunu, bu aletlerin güneşle parlayan adeselerinden⁴⁴ tahmin ettim."

Feth-i Bülend korveti ayrıca 1877 Ağustos ayı içinde Rusların Karaburun gibi bazı kıyılara yapabileceği bir çıkarma ihtimaline karşın, Sünne'ye hareket eden gemiler arasında yer aldı. Yine Trabzon, Batum ve İstanbul'a yapılan nakliyatların korunması görevinde de bulundu.⁴⁵

Karadeniz nakliyatının korunması kapsamında yoğun bir tempo içinde çalışan Feth-i Bülend korveti, Rus donanmasının 15 Aralık 1877'de Batum Limanı'nda Osmanlı gemilerine yaptığı torpido hücumunda baskına uğrayan gemiler arasında bulundu. Bu baskın, Yüzbaşı Makarov'un 23 Mayıs günü gerçekleştirilen baskından sonra Osmanlı gemilerine yaptığı ikinci baskın oldu. Baskın sırasında Batum'daki filonun komutanı Hobart Paşa'ydı. Baskın 15 Aralık 1877'de Velikit Knyaz Konstantin gemisinden denize indirilen torpidobotların limandaki gemilere hücumu şeklinde icra edildi. Gece yarısından üç saat sonra limana giren Rus torpidobotları, limanın ağzında devriye görevi yapan Osmanlı filikaları tarafından görüldü ve üzerlerine tüfekle ateş açıldı. Tüfek sesleri üzerine Osmanlı gemileri de bu ateşe katıldılar ve Ruslar ateş altında iyi nişan alamadıkları için isabetli atışlar yapamadı. Rusların Çeşme botu tarafından atılan bir torpido, demirli bulunan Avnillah korvetinin kış tarafı açığındaki torpido maniasına çarparak patladı, ancak hasar vermedi. Sinop botu tarafından atılan iki ayrı torpido da zırhlı Mahmudiye fırkateyninin sancak⁴⁶ ve iskele bordasından⁴⁷ geçerek patlamadan karaya çıktı. Bunun üzerine Avnillah ve Feth-i Bülend korvetleriyle İntibah gambotu, torpidobotları takip etmek için harekete geçtiler, ancak Rus torpidobotları Velikit Knyaz Konstantin gemisine katılarak Poti'ye kaçtı. Ertesi gün Batum Limanı sahilinde patlamamış halde bulunan bir Whitehead torpidosu İstanbul'a gönderildi.⁴⁸

43 Telemetre (Range Finder): Bir silahın hedefe olan uzaklığını bulan optik alet. Bkz., Akdoğan, *a.g.e.*, s.290.

44 Adese (Lens): Gözlem aletlerinde ışınların yönlerini değiştirmek amacıyla kullanılan cam ya da sentetik malzemeden yapılmış "Her iki tarafı iç bükey - her iki tarafı dış bükey - ya da bir tarafları iç bükey - dış bükey ve diğer yüzeyleri düz olan" camlardır. Bkz., Seri, *a.g.e.*, s.5.

45 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri*, s.60.

46 Sancak borda: Bir geminin güvertesi üzerinde, yüzümüzü baş bodoslamasına doğru gelecek şekilde durduğumuzda, gemi teknesinin sağ tarafındaki su üstünde görünen dış yüzeyidir. Bkz., Seri, *a.g.e.*, s.76.

47 İskele borda: Bir geminin güvertesi üzerinde, yüzümüzü baş bodoslamasına doğru gelecek şekilde durduğumuzda, gemi teknesinin sol tarafındaki su üstünde görünen dış yüzeyidir. Bkz., Seri, *a.g.e.*, s.76.

48 Kurtoğlu, *a.g.e.*, s.105; Büyüktuğrul, *A.g.e.*, s.128; *Hobart Paşa'nın Anıları*, s.218. İstanbul'a gönderilen Whitehead torpidosu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz., Muhittin Atayığit, "Osmanlı Bahriyesine Seyyar Torpido Nasıl Girmişti?", *Donanma Dergisi*, Deniz Basımevi, Cilt 61, Sayı:389, (Ekim 1949), ss.15-22.

Osmanlı-Rus Savaşı'nda Feth-i Bülend korvetinin bir diğer vazifesi, 1877 yılının son gününde, Batum komutanı ile Amiral Hobart Paşa ve Trabzon Valisi arasında yapılan görüşmede, Batum-Ereğli kıyılarının korunması yönünde aldıkları karar sonrasındaki faaliyetleri oldu. Bu kapsamda icra edilen faaliyetler; 1 Ocak 1878'de Şekvetil, Poti, Çamçıra önlerinde gösteride bulunulması, Hobart Paşa'nın Feth-i Bülend korveti ve İzzeddin vapuru ile Samsun'a gitmesi, İstanbul'daki Asar-ı Tevfik fırkateyninin katılmasıyla Sinop ve havalisi ile Batum bölgesinin korunması ve ilaveten Batum-Trabzon arasında karakol yapılması şeklindeydi.⁴⁹

Feth-i Bülend korveti ayrıca 30 Ocak 1878 günü Rusların Batum'u ele geçirmek maksadı ile yaptıkları kış taarruzu sırasında da aktif olarak görev yaptı. Esasen Batum Cephesi'nde, Sohum ve Çamçıra'nın Türk kuvvetlerince tahliyesinden 1878 yılı başına kadar ciddi bir harekât ve muharebe olmamıştı. Ancak Ruslar 1878 yılı Ocak ayı sonunda Batum'u ele geçirmek maksadıyla yeniden taarruza karar verdi. Taarruz, Tümgeneral Oblobzhio tarafından daha önce denenmiş olan cepheden daha geniş bir cephe ile başlayacaktı. Rus taarruzu, 30 Ocak sabah karanlığında başladı. Bu taarruz sırasında Feth-i Bülend korveti yaptığı topçu atış desteği ile muharebede önemli bir vazife ifa etti. General Şelemetev komutasındaki Rus taarruz kolu gerek Surhızır'daki uzun menzilli kale topları ve gerekse Kandiriç Suyu ağzına yaklaşmış bulunan Avnillah ve Feth-i Bülend korvetleriyle Mansura ve Talia vapurlarından açılan topçu ateşiyle ağır kayıplar verdi. Bu arada General Şelemetev aldığı yaralardan dolayı hayatını kaybetti. Feth-i Bülend korvetinin de denizden topçu atışıyla verdiği katkılarla, Ruslar mevzilerine çekilmek zorunda kaldı.⁵⁰

Savaş sırasında çeşitli cephelerde ufak çapta başarılar kazanılsa da 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Osmanlı Devleti ağır bir yenilgi aldı. Savaşın hemen sonra devletin her alanında yenilginin izlerini silmek adına girişimlerde bulunuldu. Bu kapsamda yıpranan donanma gemilerinin bakımlarının yapılması da alınan kararlar arasındaydı. Alınan bu karar doğrultusunda Feth-i Bülend korveti de bakım için Haliç'e alındı.⁵¹

2.b. 1897 Osmanlı Yunan Savaşı Dönemi Faaliyetleri

Osmanlı-Rus Savaşı'ndan çokta uzun sayılmayacak bir zaman sonra Osmanlı Devleti kendini 1897 Osmanlı Yunan Savaşı içinde buldu. Yunanistan'ın Berlin Antlaşması sonrasında cüretkâr bir strateji benimseyerek "Megalo İdea" hedefine erişmek düşüncesiyle başlattığı bu savaş, Osmanlı'nın donanma olarak yetersizliğini ortaya koydu. Bununla beraber savaş o kadar kısa sürede

49 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri*, s.63.

50 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri, 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi Kafkas Cephesi Harekâtı*, C.II, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1985, ss.187-188.

51 Langensiepen-Güleryüz, *a.g.e.*, s.113.

tamamlandı ki Yunanlılar da donanmalarını aktif olarak kullanabilecek vakit bulamadı. Bu durumda doğal olarak Feth-i Bülend korveti de bu savaşta aktif bir görev icra etmedi.⁵²

2.c. Alman İmparatoru II. Wilhelm'in Ziyaretinde İcra Edilen Vazifeler

Feth-i Bülend korvetinin icra ettiği önemli görevlerden biri de Alman İmparatoru II. Wilhelm'in ziyaretinde onu ve maiyetini karşılamaktır. Bu ziyaret II. Abdülhamid'in askeri ve siyasi olarak çok önem verdiği Almanya ile ticari ve dostluk ilişkileri kapsamında gerçekleşen bir ziyaretti. II. Wilhelm bu ziyareti donanma gemileriyle yapmayı kararlaştırdı ve 3 Ekim 1889 tarihinde Osmanlı'nın Berlin elçiliğinden gelen yazı ile Alman İmparatoru II. Wilhelm ve İmparatoriçesi Augusta Victoria'nın 1 Kasım 1889 Cuma günü gelecekleri bildirildi.⁵³ 19 Ekim günü Almanya'dan Kaiser zırhlısı, Hohenzollern imparatorluk yatı ve Danzing vapuru ile ayrılan İmparator ve maiyeti⁵⁴, 1 Kasım 1889 Cuma günü Çanakkale'ye ulaştı ve Alman gemileri burada 101 pare top atışıyla karşılandı.⁵⁵ Karşılamada İzzeddin vapuru ve Sultaniye vapurlarıyla, Feth-i Bülend korveti ile Asar-ı Tevfik fırkateyni bulundu. İçinde Feth-i Bülend korvetinin de bulunduğu gemiler 2 Kasım 1889 Cumartesi sabah saatlerinde Dolmabahçe Sarayı önüne demirledi. Müşterek donanma top ve alkış sesleri ile karşılandı. Ardından hazırlanan özel filika ile Alman İmparatoru II. Wilhelm ve İmparatoriçe Augusta Victoria, Dolmabahçe Sarayı'na doğru yola çıktı.⁵⁶

İstanbul'daki ziyaretini tamamlayan İmparator II. Wilhelm maiyetiyle birlikte 6 Kasım 1889 günü yine geldikleri gibi deniz yolunu kullanarak İstanbul'dan ayrıldı. Karşılamada olduğu gibi Alman gemilerinin Çanakkale Boğazı'na kadar uğurlanması işini Feth-i Bülend korveti ile Asar-ı Tevfik fırkateyni yerine getirdi.⁵⁷

52 Mehmet Tanju Akad, *Türk Tarihinin Yönünü Değiştiren Savaşlar II, Deniz Savaşları: Anadolu Selçuklu Devleti'nden Osmanlı İmparatorluğu'na*, İnkılap Kitabevi, İstanbul, 2018, s.227. Osmanlı Yunan Savaşından hemen önce 1896 tarihinde Feth-i Bülend korvetinin komutanlığına Yarbay Halil İbrahim atanmıştı. Ayrıntılı bilgi için bkz., Nurcan Bal, *Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları*, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 2003, s.95.

53 BOA., Y.A.HUS. (Yıldız Hususi Maruzat), 229/45/1, 2, 3, 4, 5, 6, 3 Ekim 1889. II. Wilhelm, kız kardeşi Prenses Sophia'nın Yunan veliht prensi Konstantin ile Atina'da yapılacak evlilik merasimine iştirak edeceğinden deniz yolu ile İstanbul'a gelmeye karar verdi. Bkz., BOA., Y.A.HUS., 229/55/1, 2, 3, 4, 5, 6, 11 Ekim 1889; BOA., Y.A.HUS. 229/58/1, 2, 3, 4, 5, 6, 12 Ekim 1889.

54 BOA., Y.A.HUS. 229/82/1, 2, 3, 4, 5, 6, 20 Ekim 1889.

55 BOA., Y..PRK.SRN. (Yıldız Serkuneralık Evrakı), 2/68/1, 2, 2 Kasım 1889.

56 BOA., Y..PRK.PT. (Yıldız Posta Telgraf Nezareti Maruzatı), 5/76, 79, 80, 81, 83, 2 Kasım 1889; *İki Dost Hükümdar - Sultan II. Abdülhamid - Kasier II. Wilhelm*, Milli Saraylar Daire Başkanlığı, Ankara, 2009, s.62; Bedi N. Şehsuvaroğlu, "Alman İmparatoru II. Wilhelm'in Yurdumuzu Ziyaretleri", *Hayat Tarih Mecmuası*, S. 6, Temmuz 1972, s.21.

57 DMA. (Deniz Müzesi Komutanlığı Arşivi), Ktn.:105, Gmn.:2378, Dosn.:2535, Bn.:1, 2, 5 Kasım 1889; DMA., Ktn.:570, Gmn.:22760, Dosn.:20714, Bn.:1, 17 Kasım 1889; BOA., Y..PRK.PT., 5/107/1-22, 7 Kasım 1889; *İki Dost Hükümdar - Sultan II. Abdülhamid - Kasier II. Wilhelm*, s.62

2.d. II. Meşrutiyet ve Trablusgarp Savaşı Dönemi Faaliyetleri

Feth-i Bülend korvetinin II. Meşrutiyet sürecindeki en ciddi faaliyeti, Sultan II. Abdülhamid döneminden sonraki donanmanın yeniden teşkilatlanması çalışmaları sırasında görüldü. 1909 Salnamesine göre “Zırhlı Donanma” grubunda görev yapan Feth-i Bülend korveti, aynı süreçte 1908 yılı sonundan itibaren donanmayı ıslah etmek için görevlendirilen İngiliz Amiral Gamble’ın donanmayı modernize etme çalışmaları sırasında aktif olarak çalışmalarda yer aldı. Bu süreçte Amiral Gamble gemilerin hepsini maiyetiyle birlikte teker teker dolaşarak, gemileri dikkatli şekilde inceledi ve dört gruba ayırdı. Birinci grup donanmayı teşkil edecek gemiler, ikinci grup çeşitli komodorluk ve limanlara istinaden kıyı kontrolü yapacak gemiler, üçüncü grup depo ve donanma yedeği olarak kullanılacak gemiler ve dördüncü grup envanterden çıkartılacak gemiler şeklinde isimlendirildi. Feth-i Bülend korveti donanmayı teşkil edecek gemiler grubunun ikinci fırkasında yer alıyordu.⁵⁸

Amiral Gamble, içinde Feth-i Bülend korvetinin de bulunduğu Osmanlı gemilerini Heybeliada’da topladı ve seyir emniyeti eğitimleri ile eğitim faaliyetlerini başlattı. Amiral Gamble, ilk olarak gemi personelini ayrı ayrı eğitimlere tabi tuttu. Karada verilen eğitimlerden sonra gemilerin bireysel olarak denizdeki eğitimlerine geçildi. Sonrasında gemiler tiplerine göre filotillalara⁵⁹ ayrılarak deniz eğitimlerine başladı. Son olarak ise filo şeklindeki eğitimler icra edildi. Bu eğitimler 1911 yılına kadar aralıksız sürdü. Bununla beraber bu eğitim faaliyetleri sırasında gemilerin en az üçte birinin yıpranmaması ve yaşanacak ani bir gelişme için hazır bekletilmesi kuralı hiçe sayılarak, tüm gemiler eğitim ve tatbikatlarda aktif olarak kullanıldı. Bu uygulama da gemileri tersane bakımına muhtaç bir hale soktu. İlaveten tüm gemiler 12 Ağustos 1911 tarihinde siyasi ve politik nedenlerle Beyrut’a gönderildi. Yaşanan bu gelişme de savaş gemilerinin bakımlarının yapılmasını engelledi.⁶⁰

Donanmanın Beyrut’ta bulunduğu sırada Osmanlı-İtalya Savaşı’nın işaretleri görülmeye başladı. Trablusgarp Savaşı’na giderken Feth-i Bülend korveti, Selanik Komodorluğu emrindeki gemilerden biriydi. Feth-i Bülend korveti, Fuat

58 Yavuz, *a.g.e.*, s.152; Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s.232.

59 Filotilla: Dört adetten fazla muhrip, refakat gemisi, hücumbot, denizaltı gibi gemiden oluşan taktik bir kumandanın komutasındaki savaş gemileri grubudur. Bkz., Seri, *a.g.e.*, s.201.

60 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Balkan Harbi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913*, C.VII, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1993, ss.13,16,26,27.

vapuru⁶¹, Selanik⁶², Sürat⁶³, Teslihat⁶⁴ ve Katerin römorkörleriyle birlikte Selanik ve çevresinin korunmasından sorumluydu. Bunlardan Fuat vapuru, İzmir Komodorluğu emrindeydi fakat savaş başlayınca Selanik'te görevlendirildi.

Bu süreçte savaştan önce Selanik Limanı'nın korunması maksadıyla birtakım önlemler de alındı. Liman girişinin bir kısmına hâkim olan Karaburun bölgesi kara kuvvetleri personeliyle donatılmıştı ve 4 adet 210 milimetrelik ağır ateşli toptan kurulmuş tabya ile savunulmaktaydı. Karaburun karşısında, Karaazmak ağzına konulmuş olan fener dubası⁶⁵ ile burun arasındaki mesafe 2.2 mil (4079 metre) olduğundan burundaki ışıldaklar ancak dubaya kadar aydınlatabiliyor; duba ile Karaazmak ağzı arasında 9-12 kulaç⁶⁶ derinlikteki geçidin savunulması için elde bir araç bulunmuyordu. Bu noktada geçidin savunulması için öncelikli olarak geçidin mayınlanması ve mayın hatlarının Feth-i Bülend korveti tarafından korunması düşünüldü. Ancak komuta heyeti tarafından geçidin Fuat vapurunun iki adet 47 milimetrelik topu ve bir Nordenfelt bataryası⁶⁷ ile de korunabileceği fikri değerlendirilmekteydi.

Diğer taraftan Kumtabya ve Karaburun'da bulunan bir adet 90'lık seyyar ve bir adet 60'lık sabit ışıldakın görev icrası ve eğitimi için Müstahkem Mevki Müfettişliği, Selanik Liman Reisliği yardımcısının görevlendirilmesini istedi. Bunun üzerine bir ışıldak yönergesi hazırlandı. Ayrıca eldeki mesafe aletlerinden (telemetre) Kumtabya denilen yerde bulunanı hakkında bir bilginin olmadığı da görüldü ve topçu personeli bu duruma göre eğitildi.

-
- 61 Fuat vapuru: 1865'te İngiltere'de imal edildi. 1075 ton ağırlığındaydı ve 12 deniz mili sürat yapabiliyordu. 17 Kasım 1912'de Selanik'te Yunanlılar tarafından el konuldu. Bkz., *Cumhuriyetin İlanından Önce Hizmet Görmüş Gemiler Kataloğu*, ss.1-8.
- 62 Selanik römorkörü: 1878 tarihinde İngiltere'de imal edildi. Selanik Liman İşletmesi'ne ait bir römorkör olarak kullanılan gemiye Eylül 1911'de Osmanlı Devletince el konuldu ve aynı tarihte gemiye mayın dökme vasfı kazandırıldı. Zaman içinde mayın dökme vasfını kaybeden geminin mayın dökme aparatları sökülerek yardımcı gemiler statüsünde Y-1003 borda numarası ile Gölcük'te ve Marmara ve Boğazlar Deniz Kolordu Komutanlığı bağlı İstanbul Boğaz Komutanlığı emrinde 1960'lı yıllara kadar römorkör ve personel taşıma hizmetlerinde kullanıldı. Bkz., *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Adları Süregiden Gemiler*, Deniz Müzesi Komutanlığı Piri Reis Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul, 2010, s.343.
- 63 Sürat römorkörü: 1911'de Tersane-i Amire'de imal edildi. Selanik'te özel bir römorkör olarak kullanılan gemiye 1911'de Selanik'te Osmanlı Devleti tarafından el konuldu. Römorkör Balkan Savaşlarına katıldı, 1913'te ise Çanakkale'de görevlendirildi. Römorkör Kasım 1918'de hizmet dışı kaldı. Bkz., *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Adları Süregiden Gemiler*, s.365.
- 64 Teshilat römorkörü: 81 tonluk bu römorkör hakkında fazla bir bilgi yoktur. Yunanlılar Selanik'i işgal ettikten sonra 28 Kasım 1912 günü Sürat ve Selanik römorkörleriyle beraber Seddülbahir'e geldi. Bkz., Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, C.IV, Deniz Basımevi, İstanbul, 1984, s.196
- 65 Fener Dubası (Light vessel - Light boat): Deniz feneri taşıyan makinesiz teknelerdir. Belirli yerlere demirlenen bu tekneler, gemilerin o bölgede seyir güvenliğini sağlarlar. Bkz., Seri, *a.g.e.*, s.194.
- 66 Kulaç (Fathom): Zincir gomenalarının denizin derinliğinin halat uzunluklarının ölçülmesinde kullanılan bir İngiliz ölçü birimidir. 1 Kulaç = 1828766 metre olup 6 kademdir. Bkz., Seri, *a.g.e.*, s.315.
- 67 Nordenfelt bataryası: İsveçli makineli tüfek ve top fabrikası direktörü Nordenfelt ile G. W. Garrett'in 19.yy'ın sonunda geliştirdiği bir top türüdür. Bkz. Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1960, s.3.

Bu sırada Feth-i Bülend korvetinin ne şekilde kullanılacağı, tıpkı İzmir Komodorluğu emrinde görevli Muin-i Zafer korvetinde olduğu gibi uzun tartışmaları gerektirdi. Bahriye Nezareti, Beşinci Kolordu Komutanlığı, Harbiye Nezareti ve Komodorluk arasında uzun yazışmalar oldu. Bahriye Nezareti bu hususta önceden Muin-i Zafer korvetinin topları için bildirmiş olduğu düşünceleri tekrarlamaktaydı. Tartışmaların sonunda Feth-i Bülend korvetinin mayın hattının iç tarafında bulunması ve gerektiğinde kara tabyalarının ateşine katılması şeklindeki kolordu komutanlığının düşüncesi kabul edildiyse de sonradan bundan da vazgeçilerek Feth-i Bülend korvetinin toplarının tamamı çıkarılarak Karaburun'a konuldu. Bu gelişmeyle bağlantılı olarak da 4 adet 150, 4 adet 75, 6 adet 57 milimetrelik top ile 2 adet Nordenfelt topunda Feth-i Bülend korvetinin personeli görevlendirildi.⁶⁸

Trablusgarp Savaşı süresince Feth-i Bülend korveti, Selanik Körfezi'nden ayrılmadı ve doğal olarak İtalyan donanması unsurlarıyla karşı karşıya gelmedi. Zaten toplarının tamamı çıkarılıp Karaburun'a konulduktan sonra, savaş gemisi özelliğini de kaybetmişti. Bunun yanında II. Meşrutiyet'in ilanının ardından Osmanlı Deniz Kuvvetleri, yabancı askeri ve teknik personelin danışmanlığı altında önemli gelişimler sağladıysa da nitel ve nicel olarak İtalyan donanması ile baş edebilecek güçte değildi. Bu sebeple Osmanlı donanmasını yönetenler, donanmayı İtalyan donanmasıyla karşı karşıya getirmemeye özen gösterdi.⁶⁹

3. Feth-i Bülend Korvetinin Balkan Savaşı'ndaki Faaliyetleri, Selanik Limanı'nda Batırılması ve Sonrasındaki Gelişmeler

Osmanlı donanması Trablusgarp Savaşı'nda fiili olarak kullanılmasa da ciddi manada yıprandı. Donanmanın önemli bir kısmı Çanakkale Boğazı'nda İtalyan donanmasının bölgedeki faaliyetlerini engellemek maksadıyla savaşa hazır olarak bekletildi. Bu esnada gemilerin makine ve silahları aktif tutulduğundan, bu aksamlarda ciddi manada yıpranma görüldü. Gemilere bakım yapma fırsatı bulunamadan başlayan Balkan Savaşı nedeniyle, gemiler neredeyse hiç tersane yüzü görmeden Balkan Savaşı'na girdi.⁷⁰

Balkan Savaşı başladığında Feth-i Bülend korveti Selanik Limanı'ndaydı. Geminin toplarının tamamı çıkarılmış bir şekilde Karaburun'da kara tahkimatı olarak kullanılmaktaydı ve gemi personeli de bu tahkimatta görevlendirilmişti. Savaş başladıktan kısa bir süre sonra 19 Ekim 1912'de Bahriye Nezareti, korvetin karaya çıkarılan toplarının yeniden gemiye monte edilmesini isteyerek, başkomutanlığa teklifte bulundu. Ancak başkumandanlık 20 Ekim 1912'de bu teklifin kabul edilmediğini Bahriye Nezareti'ne bildirdi. Böylelikle Feth-i Bülend

68 Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s.20; *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Balkan Harbi*, ss.51-53.

69 Hale Şıvgın, *Trablusgarp Savaşı ve 1911-1912 Türk-İtalyan İlişkileri*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara, 1989, ss.59-61.

70 Haydar Alpagut, *Büyük Harbin Türk Deniz Cephesi*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1937, s.7.

korveti savaş sırasında aktif savaş gemisi özelliğini yitirmiş bir istasyonier gemi hüviyetine sahipti.⁷¹

Balkan Savaşı'na giderken Selanik Komodorluğu emrinde Feth-i Bülend korveti ile birlikte, Fuat vapuru, Selanik, Sürat, Teshilat ve Katerin römorkörleri bulunmaktaydı. Feth-i Bülend korvetinden Trablusgarp Savaşı sırasında çıkartılan 4 adet 150, 4 adet 75 ve 6 adet 57 milimetrelilik top ile oluşturulmuş bir kara tahkimatı mevcuttu. Bu tahkimata Balkan Savaşı öncesinde 4 toplu 21 cm'lik seri ateşli batarya (Bu batarya 4 millik Karaburun- Vardar geçidi müdafaasından başka, 10,5 mil uzaktaki Azaridi Burnu'ndan itibaren 19 millik saha dahilindeki hedeflere, gemilere ateş edebilecek güçteydi.), 6 toplu 8,7 cm'lik bir batarya ve 16 adet Nordenfelt topu ile oluşturulmuş bataryalar eklendi. Ayrıca Selanik Limanı için alınan tedbirlerin başında liman ağzının mayınlanması gelmekteydi. Hazırlanacak mayın hatları için Bahriye Nezareti'nce başlangıçta 30 mayın ile birlikte bir de deniz subayı gönderildi. Bu müsademeli mayınlardan⁷² 24'ü birinci mania olarak Karaburun-Karaazmak arasına döküldü. Kalan 6 mayın yedek olarak elde tutuldu. Oysa Karaburun-fener dubası arasını kapatmak için 50'şer metre aralıkla dökülecek 80 mayına ihtiyaç vardı. Üstelik yapılan değerlendirme neticesinde en az üç mayın hattıyla limanın güvenliğinin sağlanabileceği sonucuna ulaşılmıştı. Bunun üzerine birinci manianın iç tarafına iki hat olarak 26 adet rasadi mayın⁷³ ile ikinci mania hattı ve birinci manianın dış tarafına 22 adet müsademeli mayın ile üçüncü mania hattı oluşturuldu.⁷⁴

Bütün silahları ve mürettebatın büyük bir kısmı karaya çıkarılan Feth-i Bülend korvetinde 13 subay ve 9 erle, silah olarak 9 tüfek bırakılmıştı. Fuat vapurunda 3 adet 4.7 cm'lik top ile 2 adet Nordenfelt topu vardı. Selanik römorkörü, emir alır almaz güvertesindeki 6 adet mayını dökerek geçidi kapamak üzere Karaburun'da demirli vaziyette bekliyordu. Sürat ve Teshilat römorkörleri ise kılavuz işlerine ayrılmıştı.⁷⁵

Eldeki imkânlar nispetinde bölgede yaşanması muhtemel olaylara karşı çeşitli tedbirler alındı. Ancak alınan bu önlemlerin yanında Selanik'teki en büyük zafiyet, emri komuta düzeninin hatalı tesis edilmiş olmasıydı. Günümüzde olduğu gibi o dönemde de bir askeri birlik için en büyük sıkıntı, çift başlı emir komuta zinciriydi. Bu çift başlı yapının bir savaş döneminde olması ise çok ciddi personel ve materyal kayıplarına neden olabilirdi. İşte bahsi geçen çift başlı

71 Mithat Işın, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1946, s.67.

72 Müsademeli mayın: Su sathından aşağı bir seviyede bulundurulmuş ve düşman gemisinin çarpması/teması ile infilak eden mayınlardır. Bkz., Kaymakam Mazhar, *Mayın Notları*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1939, s.2.

73 Rasadi Mayın: Bu tür mayınlar, gemilerin çektikleri sudan biraz daha derinde muayyen bir umka konup, üzerine düşman gemisi geldiği karadaki gözlem istasyonlarından tespit edildiğinde, istasyon ile mayın arasında mevcut bulunan kablo vasıtasıyla infilak etmek üzere tertip edilen mayınlardır. Bkz., Kaymakam Mazhar, *a.g.e.*, s.6.

74 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Balkan Harbi*, s.53.

75 Işın, *a.g.e.*, s.130.

yapı, Selanik'te Balkan Savaşı sırasında oluşturulmuştu. Bu süreçte bölgede tesis edilen askeri hiyerarşiye göre Selanik Komodorluğu Bahriye Nezareti'nin, Müstahkem Mevki ise Harbiye Nezareti'nin bağlısıydı. Bu durum da doğal olarak yapılan yazışmalarda vakit ve enerji kaybına neden oluyor, zaman zaman bazı aksaklıkların yaşanmasına sebep oluyordu. Bu yapısal hataya ilave olarak Selanik Komodoru Yarbay Bekir'in izine gitmesi ve komodorluk vekâletini Feth-i Bülend korveti komutanı Bnb. Aziz Mahmud'a bırakması işleri daha da zora soktu.⁷⁶

Materyal, personel, silah ve cephanе eksiklikleri ile idari aksaklıklar bir tarafa, Selanik'teki Osmanlı idarecileri, yükselen gerginliğin bir savaşa evrileceğini öngörüyor ve gerekli hazırlıkları yapıyordu. Çok geçmeden Yunanlılar Osmanlı İmparatorluğu'na karşı 18 Ekim 1912 günü savaşa girdi. Aynı gün Yunan Kralı, Yunan donanması mensuplarının morallerini yükseltmek amacıyla donanmayı teftiş ederek Donanma Komutanı Albay Pavlo Konduriotis'i Tuğamiral rütbesine terfi ettirdi.⁷⁷ Kısa bir zaman sonra Ekim ayının sonuna doğru ise Yunan donanması Ege Denizi'ndeki egemenliğini kurarak Boğazönü Adaları'na yerleşti. Bu gelişmeler yaşanırken Selanik Körfezi'ndeki Osmanlı yöneticileri, Yunan donanma unsurlarının bölgelerinde etkili olabileceğini değerlendirerek alınan tedbirleri gözden geçirdi. Yapılan inceleme sonucunda bölgede bulunan fener dubasının batısındaki küçük geçidin korumasız bırakılmasının, savunma hattının en zayıf karnı olduğu tespit edildi. Yapılan tespitlerden bir diğeri de Karaburun'daki ışıldakların karbonlarının azalmış olması ve ışıldakların üçer saat müddetle birer birer nöbet tutuyor olmalarıydı. O zaman ki kaidelere uygun olarak, bir ışıldakla 2 milden fazla olan geniş liman ağzının daimî surette aydınlatılması gerekiyordu. Fakat bu uygulamanın bile yetersiz kaldığı noktalar olabilmekteydi. Karaburun bölgesi özelinde değerlendirildiğinde, en kuvvetli dört ışıldağın birlikte faaliyette bulunması durumunda bile, fener dubası kısmı ve batısındaki geçidin aydınlatılmadığı ortadaydı.⁷⁸

Yapılan inceleme sonucunda ortaya çıkan en net durum, özellikle gece karanlığında Selanik Limanı'nın güvenliğinin ciddi bir tehlike arz etmesiydi. Zaten kısa bir süre sonra da bu güvenlik açığı Feth-i Bülend korvetinin kaybedilmesine neden oldu. Bahsi geçen bu olay 31 Ekim'i 1 Kasım 1912'ye bağlayan gece gerçekleşti.⁷⁹

Olayın olduğu gün yani 31 Ekim 1912 gecesi saat 22.30'da 60 cm'lik seyيار ışıldak nöbet aldı. Ancak ışıldakta bir arıza olduğundan ışıldak yakılamadı. Bu sebeple 1 numaralı 90 cm'lik sabit ışıldak devreye sokuldu. Bu ışıldak Feth-i Bülend korvetinin 7.5 cm'lik bataryasının bulunduğu iyi bir noktada konuşluydu. Işıldağın aydınlatma gücü ve hava şartları da uygundu.⁸⁰

76 Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s.192.

77 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Balkan Harbi*, s.77.

78 Işın, *a.g.e.*, s.154.

79 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Balkan Harbi*, s.83.

80 Işın, *a.g.e.*, s.154.

Feth-i Bülend korveti, Selanik Limanı'nın Beşçınar tarafında ve mendirekten 200 metre kadar açıkta demirliydi. Fuat vapuru Beyaz Kule'nin hemen önünde sahile yakın demirlemişti. İki gemi arasındaki mesafe ortalama 1500 metre kadardı. Fakat iki gemi arasındaki sahada tekneler demirli bulunuyordu ve Feth-i Bülend korveti ile Fuat vapuru birbirini göremiyordu. İlâveten Feth-i Bülend korvetinin makinesinde arıza vardı ve gemi makineleri çalışmıyordu. Arıza, rıhtım şirketinin atölyesinde tamir edileceği için komodor Feth-i Bülend korvetini mendireğin içine almak için girişimde bulunduysa da rıhtım şirketi buna engel olarak korvetinin mendirek içerisine alınması durumunda ticaret gemilerinin giriş çıkışlarına engel olacağı için tazminat isteneceğini bildirdi.⁸¹

Fuat vapuru da özellikle Beyaz Kule önüne demirletilmişti. Çünkü Selanik şehrinde son zamanlarda asayiş problemi vardı. Hemen her gece şehirde bombalar patlıyor, silah sesleri geliyor ve adli olaylar yaşanıyor. Vali Nazım Paşa, böyle durumlarda şehrin kolluk kuvvetlerine askeri gemilerden destek sağlanmasına, Beşçınar ve Beyaz Kule'den gündüzleri kırmızı flama ve geceleri kırmızı fenerle verilecek işaret üzerine Fuat vapurundan 20, Feth-i Bülend korvetinden 40 kişilik silahlı müfrezenin kıyıya çıkartılmasına ilişkin bir emir verdi. İlâveten Karaburun mayın müfrezesi emrinde bulunan birkaç filika geceleri Karaburun ağzında karakol yapacak, Fuat vapuru da kendi filikalarını gemisinin 500 metre uzağında karakola yapmak üzere görevlendirecekti.⁸²

Feth-i Bülend korveti topları çıkarılmış, makineleri de arızalı olduğu için denizde karakol görevi yapmıyordu. Korvetin pruvasında⁸³ bulunan ışıldak en son 23 Temmuz 1912 şenliğinden üç ay kadar önce kullanılmıştı. Limandaki dört römorkörden Nordenfelt topu bulunan Sürat römorkörü önceden Karaburun önünde demirliydi. Bu römorkörün görevi acil bir durumda demir alır almaz güvertesinde bulunan mayınları geçide dökerek burasını gemi geçişine kapatmaktı. Katerin römorkörü çürüğe çıkarılmıştı. Diğer iki römorkör ise körfez ağzında kılavuz hizmetlerine tahsis edildiklerinden her gün nöbetleşe bu vazifede çalışıyordu.

11 numaralı küçük Yunan torpidobotu⁸⁴, Yzb. Nikolaos Votsis

81 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Balkan Harbi*, s.83.

82 Işın, *a.g.e.*, s.155.

83 Pruva (Head bow): Bir geminin güvertesi üzerinde, yüzümüzü baş bodoslamasına doğru gelecek şekilde durduğumuzda, baktığımız yön geminin pruvası olur. Bkz., Seri, *A.g.e.*, s.412.

84 11 numaralı Yunan torpidobotu 1884-1885 tarihleri arasında Alman tersanesi Vulkan'da inşa edildi ve 1885 tarihinde Yunan filosuna katıldı. Torpidobot 1897 Osmanlı Yunan savaşında yer aldı. 1905 tarihinde Pire'deki "McDouall ve Barbour" fabrikasında ikinci bir kazan ve baca eklenerek hızı artırıldı. Yüzbaşı Nikolaos Votsis'in komutasında Balkan Savaşına katıldı ve 1 Kasım 1912 tarihinde Feth-i Bülend korvetini Selanik Limanı'nda batırdı. 23 Nisan 1913 tarihinde Limni adasının Mondros Limanı'nda kötü hava koşulları nedeniyle personel kaybı vermeden battı. Daha sonra çıkartılarak donanmaya dahil edildi. 1920 tarihinde hizmet dışı bırakıldı. Ardından "Vassiliadis" tersanesinde su tankerine dönüştürüldü. Uzun yıllar Poros-Pire rotasında Pire'ye su taşıdı. Gemi 85 ton deplasmana,

komutasında 31 Ekim 1912 sabahı Leftehor'dan Katerin'e geldi. Yzb. Votsis saat 21.00'de Katerin'den demir alarak Selanik Körfezi ağzına doğru ilerledi. Hava bulutlu, deniz ve rüzgar sakindi. Yunan torpidobotu saat 22.30'da yani 60 cm'lik seygar ışıladağın yakılmasına çalışıldığı sırada Selanik Limanı ağzındaki fener dubasına ulaştı. Torpidobotun hareket ettiği Leftehor'dan Selanik Limanı 18 mil olduğuna göre, torpidobot 12 mil süratle seyretmişti. Torpidobot bölgeyi iyi bilen iki tecrübeli kayıkçı rehberliğinde dubanın batısından ve mayın hatları arasından geçerek saat 23.20'de Feth-i Bülend korvetinin sancak tarafına geldi. Üç aydan bu yana aynı yerde demirli bulunan korvetin liman feneri yanmıyor, lumbuzlarından⁸⁵ ışık sızıyordu.⁸⁶

Yunan torpidobotu, Feth-i Bülend korvetinin takriben 800 metre kadar açığında, geminin baş tarafı poyraz yönüne, sancak bordası Sultan II. Abdülhamid'in bir süre kaldığı Alatini Köşkü'ne⁸⁷ dönüktü. Torpidobot iskeleye dönerek hücumla geçmek üzereyken, saat 23.30'da Feth-i Bülend korvetinden görülerek nöbetçi subayına bildirildi. Bu esnada komodor vekili ve korvetin komutanı Bnb. Aziz Mahmud da gemide bulunuyordu. Çünkü 31 Ekim 1912 akşamı Yunanlıların Vardar ağzına asker çıkardıkları hakkında bir haber geldiğinden vilayet tarafından görevlendirilen Bnb. Aziz Mahmud Fuat vapurunu denetledikten sonra, Feth-i Bülend korvetine geçmiş ve yazdığı emri geminin üç çifte filikası ile mendirek içerisinde bulunan Teslihat römorkörüne göndermişti. Teslihat römorkörü durumu incelemek için Vardar ağzına gitmek üzere hazırlanıyordu. Bu sırada üç çifte filika Feth-i Bülend korvetine dönmüş ve korvetin iskelesine yanaşmıştı. Diğer filikaların hepsi metaforalarında⁸⁸

37,5 metre uzunluğa, 4,6 metre genişliğe ve 2 metre su çekimine sahipti. Dört silindirli 800Hp motoru vardı ve 1905 tarihindeki tadilatın sonra 1.000 Hp. motora ve 18 knot olan hızı da 25 knota yükseltildi. Gemide 356 mm'lik 2 sabit torpido kovanı ve dört namlulu 1 makineli tüfek mevcuttu. Bkz., <http://www.balkanwars.gr/vithissi-tou-fetich-boulen.html>, (Erişim: 08.01.2021); <https://www.mixanitouxronou.gr/to-torpidovolo-me-to-opoio-o-votsis-vythise-toyrkiko-thorikto-sti-hessaloniki>, (Erişim: 08.01.2021).

85 Lumbuz (Lomboz): Kamaraları ve alt güverteleri aydınlatmak, havalandırmak amacıyla bordalara ve güvertelere açılmış yuvarlak şeklindeki pencerelerdir. Çok kalın camdan yapılan lumbuz, bronz, pirinç gibi paslanmaz bir metal çerçeve içine yerleştirilmiştir. Bu kapak ayrıca camın kırılması halinde, emniyeti sağlamak için aynı şekilde metalden yapılmış bir kör kapak ile takviye edilmiştir. Bkz., Seri, a.g.e., s.333.

86 Ali Haydar Emir, *Balkan Harbinde Türk Filosu*, Deniz Matbaası, İstanbul, 1932, s.182; Y. Teofanidis-O. Ramis, *Türk ve Yunan Deniz Harbi Hatıratı ve 1909-1913 Yunan Bahri Tarihi*, Çev. Binbaşı Lütü, Deniz Matbaası, İstanbul, 1930, s.64.

87 Alatini Köşkü: Köşk italyan uyruklu bir un tüccarı olan Musevi "Alatini" ailesinindi. Sultan II. Abdülhamid'in ikameti amacıyla 3. Ordu tarafından satın alındı ve "Ordu Köşkü" ismi verildi. Bu köşkte Sultan II. Abdülhamid 1909 tarihinden 1912 tarihlerine kadar ikamet etti. Daha sonraki yıllarda üniversite ve hastane binası olarak kullanıldı. Bkz., Cemal Kutay, *Türkiye İstiklal ve Hürriyet Mücadeleleri Tarihi*, C.XVII, S. XXIII, Tarih Matbaası, İstanbul, 1961, s.9505; İdris Bostan, "II. Abdülhamid'in Selanik'te Korunması ve Alatini Köşkü", *Tarih ve Toplum Aylık Ansiklopedik Dergi*, C. XXVII, S. 160, Ankara, 1997, ss.24-25.

88 Matafora (Davit): Gemilerde gemi vasıta ve filikalarının gemi seyir halinde iken üzerlerine asıldıkları gereğinde üzerinden deniz indirildikleri sistemlerdir. Bkz., Seri, a.g.e., s.350.

Saldırmak için çok iyi bir pozisyon alan Yunan torpidobotu saat 23.35'te sancak kovandaki torpidoyu Yzb. Votsis'in emrine istinaden 150 metre mesafeden ateşledi. Ardından iskeleye doğru dönüşünü tamamlayan torpidobot iskele kovandaki torpidoyu gönderdi. Bu zaman zarfında Feth-i Bülend korvetinin nöbetçi subayı, Bnb. Aziz Mahmud'un kamarasına koşarak mavnaya benzeyen bir cismin gemiye doğru geldiğini rapor etti. Bunun üzerine Bnb. Aziz Mahmud da dışarıya fırlatarak, cismin üzerine tüfek ateşi açılmasını emretmişse de asker ateşe başlayamadan, birinci torpido bacanın önü hizasına, makine ile kazan daireleri arasına isabet etti. Gemide hasar aldığı anda batmasını engelleyen bölme sistemi bulunmadığından torpido isabeti sonrası Feth-i Bülend korveti süratle su almaya ve sancağa doğru yatmaya başladı. Bu sırada 11 numaralı Yunan torpidobotunun attığı ikinci torpido Feth-i Bülend korvetinin kıç tarafından geçti ve rıhtım yönüne giderek kömür deposu önünde infilak etti. Yzb. Votsis bu patlamayı kıyıda açılan top ateşi zannetti.⁸⁹

Bu olaylar cereyan ederken Selanik Limanı'nda ticaret gemilerinden başka İngiliz, Fransız, Avusturya donanmalarına ait savaş gemileri de bulunuyordu. 11 numaralı Yunan torpidobotu güvertesindeki yedek torpidoyu Fuat vapuruna karşı kullanmak amacıyla yabancı ülkelere ait savaş gemilerinin arasına girdi ve torpido atışını gerçekleştirdi. Ancak torpido atışı hedefi bulmayarak, Sultan II. Abdülhamid'in savaşın bölgeye yayılması üzerine bir gün önce Alman donanmasına mensup S.M.S Loreley yatıyla⁹⁰ ayrıldığı ve denize 800 metre mesafede bulunan Alatinî Köşkü'nün kumsalına çıktı. Ertesi gün yapılan incelemeler sırasında torpido burada bulundu.⁹¹

Torpido isabeti alan Feth-i Bülend korveti süratle sancak tarafa yatarak denizin dibine oturdu. Bulduğu yerdeki derinlik 5,5 kulaç olduğu için geminin direği, bacası ve mataforaları denizin üstünde kaldı. Gemiye terk etme emri verilmediği ve önceden yeterince gemiyi terk etme eğitimi yapılmadığı için korvette bir karmaşa yaşandı. Mataforalardaki filikalar denize indirildi. Gemideki mürettebat karmakarışık bir surette bunlara ve denizdeki 3 çifte filikaya bindi. Bir kısım personel denize atlayarak rıhtıma doğru yüzmeye başladı. Etraftan yetişen balıkçı kayıkları denizdeki askerleri kurtardı. Son grup personel, torpido isabetinden 45 dakika sonra sudan çıkarıldı ve Komodor Vekili Bnb. Aziz Mahmud da bunlar arasındaydı. Tüm bu karmaşa neticesinde gemi imamı Tefvik Efendi ile baş mangada⁹² yatan 6 er boğularak şehit oldu.⁹³

89 Emir, *a.g.e.*, s.182; Teofanidis-Ramis, *a.g.e.*, ss.64-65.

90 S. M.S Loreley Yatı: 1859 tarihinde çarklı bir vapur olarak Prusya donanması için inşa edildi. 1869 ve 1873 yılları arasında kapsamlı bir tadilat gördü. 47,08 m uzunluğunda, 6,6 m genişliğindeydi ve 3,02 m draftı vardı. Tam yüklü ağırlığı 470 tondur. Gövdesi ahşaptı ve gövde bakırla kaplıydı. 7 adet su geçirmez bölmeden oluşmaktaydı. 1896 tarihinde donanma envanterinden çıkarıldı ve satıldı.

Bkz., <https://www.danieldraym.com/2020/11/07/sms-loreley/>, (Erişim: 29.11.2021).

91 Celalettin Yavuz, "Abdülhamid'in Selanik'ten İstanbul'a Alman Gemisi ile Nakli; Alman Belgelerine Göre", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C.XX, S. 31, Ankara, 2000, ss.171-174; Orhan Türker, "Selanik'teki Alatinî Köşkünün Dünü ve Bugünü", *Tarih ve Toplum*, S. 178, Ekim 1998, ss.23-25; *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Balkan Harbi*, s.83.

92 Manga (Mess): Savaş gemilerinde er ve erbaşların yemek yediği, istirahat ettiği ve ders gördüğü bölümdür. Bkz., *Seri, a.g.e.*, s.344.

93 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Balkan Harbi*, s.83.

Bu süreçte kıyıda patlayan ikinci torpidonun sesi limanın hemen her tarafından duyulmuştu. Fuat vapuru ile römorkörlerdeki personel bu sesi Selanik şehri içinde hemen her gece patlayan bombalardan biri zannetti. Bu sebeple Fuat vapurunun komutanı Bnb. Tefik 20 kişiden oluşan mangayı, daha önceden Vali Nazım Paşanın yayınladığı emre istinaden şehrin içine kolluk kuvveti görevi yapmaları maksadıyla gönderdi. Bu esnada Beşçınar tarafındaki rıhtıma Feth-i Bülend korvetinin birinci filikası ulaştı ve yaşanan hadise hükümet konağına, polis mevkilerine ve Karaburun Liman Reislğine telefonla bildirildi. Fuat vapurundan çıkan 20 kişilik manga, haberi alınca vapura döndü. Gemide savunma tertibatı alındı ve karakol filikası çıkarıldı. Ancak Feth-i Bülend korvetinin battığı mahalle hiçbir vasıta gönderilmedi.⁹⁴

Karaburun Mevki Komutanı ise Feth-i Bülend korvetinin batırıldığı ve düşman torpidobotunun hala liman içinde bulunduğunu haber alınca askerleri silahlandırdı, mayın müfrezesi emrindeki filikayı karakol görevine gönderdi, Teslihat römorkörünün demir almasını ve bütün ışıldakların yakılmasını emretti. Bu emirler uygulanana kadar epeyce bir zaman geçti. Bu sırada Yunan torpidobotu mevcut mayın hatlarına temas etmeden liman içinden çıkarak uzaklaştı. Ancak torpidobot, 1 Kasım 1912 gecesi saat 02.00 sularında yeniden liman girişine geldi ve karakol görevi yapan Teshilat römorkörü tarafından tespit edilerek torpidobota süratle ateş açıldı. Fakat 11 numaralı Yunan torpidobotu bu ateş karşısında ani bir dönüş yaparak karanlık sahaya doğru ilerledi ve gözden kayboldu. Bu sırada torpidobot, dönüşünü tamamladıktan sonra biraz uzaklaştı ve Karaburun'a bir top mermisi attı. Sonrasında yoluna devam ederek saat 04.00 civarında Katerin iskelesine yanaştı.⁹⁵

4. Feth-i Bülend Korvetinin Batışı Sonrasında Yaşananlar ve Dava Süreci

Selanik Körfezi'nde Feth-i Bülend korvetinin torpido atışı ile batırılmasının hemen ardından Selanik Komodoru vekili ve Feth-i Bülend korveti komutanı Binbaşı Aziz Mahmud, Bahriye Nezareti'ne 1 Kasım 1912 tarihli bir rapor gönderdi. Binbaşı Aziz Mahmud Nezarete gönderdiği bu raporda; 31 Ekim 1912 gecesi saat 23.45'te bir Yunan torpidobotunun birdenbire liman içerisinde görüldüğünü, aniden torpido atışı gerçekleştirdiğini ve bu atışla birlikte elde mevcut tüfeklerle askerin silah başına alındığını ifade etti. Ayrıca o anda torpidobottan ikinci bir torpidonun atıldığını, atılan birinci torpidonun geminin sancak tarafına isabet ettiğini, açılan yaradan gemiye çok miktarda su dolduğunu, geminin beş dakika içinde sancak tarafa yattığını ve iskele

⁹⁴ Büyüktuğrul, *a.g.e.*, ss.193-194.

⁹⁵ Işın, *a.g.e.*, ss.156-157.

küpeştesinin⁹⁶ suyun üzerinde yarım kadem⁹⁷ kadar kaldığını belirtti. İlâveten beş dakika içinde subay ve erlerin dışarı çıkarıldığını, kendisinin, başçarkçının, ikinci çarkçı ile elektrik subayı ve dört askerin yarım saat sonra yarı bellerine kadar suda beklerlerken balıkçı kayıkları tarafından kurtarıldıklarını ifade etti. Ayrıca tüm bu süreçte gemi kazanının iki defa hafif surette patladığını ve şimdilik mürettebat mevcudu hakkında gece olduğu için tam olarak bilgi verilemediğini ekledi.⁹⁸

Binbaşı Aziz Mahmud, Bahriye Nezaretî'ne gönderdiği bu ilk rapordan kısa süre sonra yine aynı gün içinde ikinci bir rapor gönderdi. Gönderilen ikinci raporda olayın gerçekleşme şekli ve olay sonrası hakkında daha ayrıntılı bilgiler verildiği gibi ilk raporda yer alan bilgilere ilave bilgiler verilirken bazı bilgilerde de düzeltmeler yapıldı. Ancak ilk rapordaki bilgilerde düzeltmeler yapılırken, verilen yeni bilgilerde de çeşitli hatalar yer aldı. İkinci raporda dikkat çeken ilk husus olayın gerçekleştiği saattir. İlk raporda 31 Ekim 1912 gecesini saat 23.45'te bir Yunan torpidobotunun birdenbire liman içerisinde görüldüğü söylenirken, ikinci raporda Yunan torpidobotunun saat 23.50'de görüldüğü belirtildi. Ayrıca raporda gemide torpidobota karşı kullanılacak top bulunmadığının altı çizilirken, gemideki subay ve erlerin fedakâr bir şekilde tüfek ateşiyle saldırıya karşı koydukları ifade edildi. İlâveten raporda, saldırıyı gerçekleştiren geminin sınıfı hatalı olarak muhrip şeklinde belirtildi. Fakat saldırı 11 numaralı Yunan torpidobotuyla gerçekleştirilmişti.⁹⁹

Rapordaki bir diğer yanlış, atılan torpido sayısında yapıldı. Raporun ilerleyen kısmında birinci torpidonun gemiye isabet edip geminin batmasına neden olduğu, ikinci torpidonun gemiye değil sahildeki liman idaresine ait kömürlük rıhtımına isabet ederek rıhtımı tahrip ettiği, üçüncü torpidonun geminin beş dakika içinde batmasına ve sancak tarafına on derece meylederek oturmasına sebep olduğu belirtildi. Ancak raporda atıldığı ifade edilen fakat gerçekte olmayan dördüncü torpidonun, rapor dikkatlice incelendiğinde gemiye isabet etmeyen ve sahildeki liman idaresine ait kömürlük rıhtımına isabet ederek rıhtımı tahrip eden ikinci torpido olduğu anlaşılmaktadır. Yine rapordan öğrenildiğine göre atılan torpidolardan iki adedi Whitehead¹⁰⁰

96 Küpeşte (Gunwale, Gunnel): Güverte hizasında ıskarmoz (posta) başlarına çakılan dikmelerin dış yüzlerine kaplanan kaplamaların oluşturduğu kısımdır. Ana güverte üzerinde kalırlar bunların üzerine boydan boya konan kalın iki tarafı çıkıntılı ağaca da küpeşte tirizi denilmektedir. Bkz., Seri, *a.g.e.*, s.322.

97 Kadem (Foot): 30,48 cm'lik bir uzunluk ölçüsüdür. İngiliz ölçü birimlerindedir. Bkz., Seri, *a.g.e.*, s.273.

98 BOA., BEO. (Bab-1 Ali Evrak Dosyası), 4107/307956/2, 3, 4, 5, 1 Kasım 1912; BOA., DH.SYS. (Siyasi Kısım), 112.11/10/10.01, 10.02, 1 Kasım 1912.

99 Işın, *a.g.e.*, s.Ek Vesika-9.

100 Whitehead torpido: Kendinden tahrikli olarak geliştirilen ilk torpidoydu. Giovanni Luppis'in Avusturya-Macaristan Donanması'nda görev yaparken yaptığı tasarımın, 1866 tarihinde "Robert Whitehead" tarafından işlenmesiyle ortaya çıkarılmış oldu. 1870'li yıllardan itibaren birçok ülke donanması envanterine girdi. Bkz., https://stringfixer.com/tr/Whitehead_torpedo, (Erişim: 29.11.2021).

markaydı. Rapordan edinilen son bilgi ise Selanik komodorluğunda görevli 23 subayın tamamının sağlam olduğuyula, 105 erden 99'unun sağlam, Feth-i Bülend korveti imamı Tevfik Efendi ve 5 erle birlikte toplam 6'sının şehit olduğuydu.¹⁰¹

Olayın gerçekleşmesinden hemen sonra yine 1 Kasım 1912 tarihli benzer bilgileri içeren telgraflar Selanik Vilayeti Valisi Nazım Paşa ile Selanik Liman Reisi Nazmi Bey tarafından Dahiliye Nezareti'ne gönderildi.¹⁰² Dâhiliye ve Bahriye Nezaretlerinden gelen ilk raporlar sonrasında özellikle bölgede görevli er ve şehit sayısında kafa karışıklığı oluştu. Çünkü bu raporlarda görevli er sayısı 105 olarak ifade edilirken, önce hiç şehit verilmediği daha sonra 6 ve 17 şehit verildiği gibi bilgiler yer alıyordu. Fakat daha sonra gönderilen rapor ve telgraflarla er sayısının 110 olduğu, Karaburun'daki askerlerle birlikte bu sayının 200'ü bulduğu, şehit sayısının da gemi imamı Tevfik Efendi ve 5 erle birlikte toplam 6 olduğu anlaşıldı.¹⁰³

Feth-i Bülend korvetinin bir Yunan torpidobotu tarafından batırılması Osmanlı Devleti için kabul edilebilecek bir durum değildi. Kısa bir zaman önce kendisinden ayrılıp bağımsızlığını kazanmış ve yeni kurulmuş bir devletin kendisine ait bir savaş gemisini batırması büyük bir olaydı. Bu olayın sorumlularının bulunması ve cezalandırılması gerekmekteydi. Bu nedenle daha Balkan Savaşı olanca hızıyla devam ederken benzer olayları araştırmak üzere "Heyet-i Tahkikiye"¹⁰⁴ adı verilen heyetler oluşturuldu. Osmanlı Devleti bu tür olayların sorumlularını tespit ve cezalandırma noktasında oldukça hassastı. Balkan Savaşı sırasında bu olaya benzer başka olaylar için de bu tür heyetler oluşturuldu. Bu heyetlerden biri 24 Kasım 1912'de saat 02.15'te Ayvalık Koyu'nda Çamlı Manastırı önünde bulunan Trabzon gambotunun batırılması sonrası bu olayın gerçekleşmesinde sorumlulukları bulunanların cezalandırılmalarını sağlamak üzere kurulmuştu.¹⁰⁵

Selanik komodor vekili ve Feth-i Bülend korveti komutanı Küçükmustafapaşalı Binbaşı Aziz Mahmud Efendi'nin¹⁰⁶ suçlu olup olmadığıyla alakalı kurulan Heyet-i Tahkikiye komisyonu "vazifede gösterilen tekâsül ve ihmal yüzünden Feth-i Bülend korvetinin düşman tarafından batırılmasına sebebiyet vermek" iddiasıyla soruşturmaya başladı. Heyet-i Tahkikiye komisyonu 22 Şubat 1913'te davanın Ordu Divan-ı Harbine havale edilmesine karar verdi. Bunun üzerine Ordu Divan-ı Harbi 3 Mayıs 1913'te Binbaşı

101 Işın, *a.g.e.*, s.Ek Vesika-9.

102 BOA., DH.SYS. , 112.11/10/ 10.04, 10.05, 1 Kasım 1912.

103 BOA., BEO., 4107/307955/1, 2, 3, 4, 5, 3 Şubat 1915; BOA., BEO., 4106/307946/1, 2, 3 Şubat 1915.

104 Balkan Savaşından sonra savaş sırasında yaşanan birçok mesele hakkında Heyet-i Tahkikiye'ler oluşturuldu. Örnek bir Heyet-i Tahkikiye raporu için bkz., ATASE. (Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Arşivi), BLH. (Balkan Harbi Klasörü), Kln.:7, Dosn.:30, Fhn.: 03-02, 19 Şubat 1914.

105 Trabzon gambotunun batırılması ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz., Emir, *a.g.e.*, ss.200-202.

106 Küçükmustafapaşalı Binbaşı Aziz Mahmud Efendi'nin görev safahatını gösteren künye defteri için bkz., DMA., Künye Defterleri Bölümü, Ktn.:18939, Gmn.:54, Sicil No (Scn.) 53, Bn.:1-8.

Aziz Mahmud'u sorguya aldı. Yapılan sorgulama neticesinde olay ile ilgili Selanik'te görevli diğer subayların da alakalı görülmeleri nedeniyle bunların da sorgulanmaları gerektiği düşünülerek dava Merkez Divan-ı Harbine havale edildi. Merkez Divan-ı Harbinde yapılan değerlendirme neticesinde dava konusu olayın bahriyeye ait olması sebebiyle davanın 30 Mart 1914'te Bahriye Nezareti'ne gönderilmesine karar verildi. Bahriye Nezareti İkinci Daire Muhakim Şubesinin yaptığı inceleme neticesinde dava, 16 Mart 1915'te 238/794 numaralı tezkereyle Bahriye Divan-ı Harb-i Daimisine havale edildi. Bunun üzerine Divan-ı Harb-i Daimisi Binbaşı Aziz Mahmud'u yargılamak için 2 Nisan 1915 tarih ve 27 numaralı tezkere ile Tarifât-ı Kanuniye Dairesinde bir heyetin teşkil edilmesi gerektiğini Bahriye Nezareti'ne bildirdi.

Bu teklif sonrası Bahriye Nezareti'ne bağlı İkinci Daire Muhakim Şubesi, dava ile ilgili olan ve ifadeleri alınması gereken tüm subayların diğer gemi ve birliklerde görevli olmaları ve I. Dünya Savaşı'nın devam etmesi nedeniyle, bu kişilerin vazifelerinden zorla ayrılmalarının uygun olmayacağına hükmetti. Ardından 26 Mayıs 1915'te 303/1089 numaralı tezkereyle yargulamaların I. Dünya Savaşı sonrasına bırakılmasına karar vererek, durumu Bahriye Divan-ı Harp Daimisine bildirdi. Böylelikle davanın görüşülmesi savaş sonrasına kaldı. Fakat savaşın bitişiyile Osmanlı Devleti tarih sahnesinden çekildi. Bununla beraber Türk devletlerindeki devamlılık kültürü burada devreye girerek, konu artık yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin takip ettiği bir davaya dönüştü.

Zaten dava ile alakalı olarak çoktan Bahriye Vekâleti devreye girmişti. Bahriye Vekâleti 12 Ağustos 1925'te, savaştan ve seferberlikten sonraya bırakılan diğer davalar gibi Feth-i Bülend korveti davasına da kaldığı yerden devam edilmesi direktifini verdi. Bunun üzerine Bahriye Divan-ı Harb-i Daimisi tarafından yapılan incelemede, davanın önce Ordu Divan-ı Harbine, ardından yetkisizlik gerekçesiyle Bahriye Divan-ı Harbine havale edildiğinin görüldüğü ve 12 Ağustos 1925'e kadar herhangi bir tahkikata ve incelemeye tabi tutulmadığının anlaşıldığı tespit edildi.¹⁰⁷

Artık dava aşaması başlayacaktı. Bu noktada davanın merkezindeki isim olan dönemin Selanik komodor vekili ve Feth-i Bülend korveti komutanı Küçükmustafapaşalı Binbaşı Aziz Mahmud'a tebligat yapılarak mahkemeye çağırılması sürecine geçildi. Bu sebeple 7 Aralık 1925'te emekli Binbaşı Aziz Mahmud'a celpname yazılarak 16 Ocak 1926'da mahkemede hazır bulunması istendi. Yapılan incelemeler neticesinde emekli Binbaşı Aziz Mahmud'un deniz ticaret şirketinde çalıştığı öğrenildi ve İstanbul Liman Riyaseti'nden soruşturulması için 18 Ocak 1926'da inzibat zabıtlığına tezkere gönderildi. İnzibat zabıtlığı yaptığı incelemede bahsi geçen kişinin Üsküdarlı Aziz Mahmud olduğunu ve bu kişinin de vefat ettiğini, oğlu Efrad Mektebi müdür yardımcısı

107 DMA., Mbn. (Mülga Bahriye Nezareti Bölümü), Ktn.:331, Gmn.:7664, Bn.:4, 5, 7 Temmuz 1926.

Kıdemli Yüzbaşı Şefik Bey'den öğrenerek mahkemeye bildirdi.¹⁰⁸ Ayrıca inzibat zabıtlığı yaptığı araştırma neticesinde emekli Binbaşı Aziz Mahmud'un İzmir'de tuz taşıyan Sadıkzade isimli vapurun süvarisi olarak çalıştığını ve bu sırada İzmir'den Beyrut'a gitmek üzere olduğunu öğrenildiğini 23 Ocak 1926'da Divan-ı Harp Dairesi Riyaseti aracılığıyla mahkemeye ilettili.¹⁰⁹ 1 Şubat 1926'da toplanan mahkeme yeni bir celpname yazılmasını kararlaştırarak ertelendi. Daha sonra Bahriye Divan-ı Harb Dairesi Riyaseti 24 Şubat 1926'da İstanbul Liman Riyaseti'ne, emekli Binbaşı Aziz Mahmud'un 27 Mart 1926'da yapılacak mahkemede hazır bulundurulmasının sağlanması gerektiğini bildirdi.¹¹⁰ Ancak emekli Binbaşı Aziz Mahmud 27 Mart 1926'da yapılan celseye de gelmedi. Sonrasında İstanbul Liman Riyaseti 21 Nisan 1926 tarihinde Bahriye Divan-ı Harb Dairesi Riyaseti'ne emekli Binbaşı Aziz Mahmud'un seferde olduğunu ve gerekli tebliğin yapılamadığı bilgisini verdi.¹¹¹

Tüm bu gayretlere rağmen emekli Binbaşı Aziz Mahmud mahkemeye getirilemedi. Bunun üzerine Bahriye Divan-ı Harp Daimisi mevcut evraklar üzerinden 7 Temmuz 1926 günü davayı görüştü ve karara bağladı. Yazılan karar metninde Bahriye Divan-ı Harb-i Daimisi, Bahriye Nezareti'nin dava ile ilgili tecil kararını hatırlatarak, davanın savaştan/seferberlikten sonraya bırakılan davalar arasında olduğunu belirterek, her ne kadar dava savaştan/seferberlikten sonraya bırakılan davalar arasında olsa da bu tür davalarda 3 senelik zamanaşımı kuralının uygulanması gerektiğini vurguladı. Bu kapsamda Bahriye Divan-ı Harp Daimisi, söz konusu dava ile ilgili olarak Ceza Kanununun 482'nci maddesi uyarınca olayın başlangıç noktasından itibaren davanın 3 sene sonra düşeceği yönünde karar verdi¹¹² ve dosyayı 17 Temmuz 1926 tarih ve 22/26 numaralı tezkereyle Bahriye Vekâlet'ine gönderdi.¹¹³ Böylelikle Ceza Kanunu'ndaki zamanaşımı maddesi uyarınca emekli Binbaşı Aziz Mahmud'un olaydaki sorumluluğu tam olarak tespit edilememiş, hatalı olup olmadığı değerlendirilememiş ve bu duruma göre cezalandırılmamış oldu.

Sonuç

Tüm devletler istediği türdeki vatandaş profilini milli tarihlerini öğretmek oluşturur. Bu açıdan devletler, sosyal bilimler alanında yer alan tarih bilimine diğer bilimlere oranla farklı bir misyon yüklerler. Devletler kendi belirledikleri bir eğitim müfredatı içinde tarihi olayları ve olguları, belirlediği bakış açısı çerçevesi içinde ele alır ve bu sayede istenilen vatandaş oluşturulmaya çalışılır. Devletlerin bu gayretleri ulus devlet kavramının yerleşmeye başlamasıyla

108 DMA., Mbn., Ktn.:331, Gmn.:7664, Bn.:11, 19 Ocak 1926.

109 DMA., Mbn., Ktn.:331, Gmn.:7664, Bn.:12, 23 Ocak 1926.

110 DMA., Mbn., Ktn.:331, Gmn.:7664, Bn.:18, 24 Şubat 1926.

111 DMA., Mbn., Ktn.:331, Gmn.:7664, Bn.:19, 20, 21 Nisan 1926.

112 DMA., Mbn., Ktn.:331, Gmn.:7664, Bn.:4, 5, 7 Temmuz 1926.

113 DMA., Mbn., Ktn.:331, Gmn.:7664, Bn.:2, 13, 17, 17 Temmuz 1926.

görünür hale gelmiş ve temel nirengi noktası da milliyetçilik olmuştur. Bununla beraber devletler, ister imparatorluk aşamasında ister ulus devlet aşamasında olsun, tarih öğretim planlamalarında daha çok askeri ve kronolojik tarihi ön plana çıkarmış, ülkesine bağlı bireyler modellenirken, geçmişte elde edilen başarılar vurgulanmış, başarısızlıklar görmezden gelinmiştir.

Bu durum ile bağlantılı olarak, Türk askeri tarih yazıcılığındaki silahlı kuvvetlerin kara gücünün ön plana çıkartıldığı tarihçilik anlayışına dikkat etmek gerekir. Esasında Türk tarihi incelendiğinde Türklerin denizci olmaktan çok karacı olmayı tercih ettiği görülür. Bu nedenle Türk tarihinin belli dönemleri hariç tüm Türk tarihi karalarda yazılmıştır. Denizciliğin karacılık karşısında ikinci planda kaldığı ortamda, deniz harp tarihi yazıcılığı da arka planda kalmıştır. Bu durumda deniz harp tarihi yazıcılığı sadece belli başlı kişilerin kalem oynattığı dar bir çerçeveye sıkışmıştır. Bu klasik bakış açısı çerçevesinde düşünüldüğünde, Feth-i Bülend korveti hadisesinin de Türk tarih yazıcılığında kendisine yer bulamadığı gerçeği ortadadır. Dolayısıyla savaşın deniz cephesiyle ilgili verilen eserler oldukça sınırlı kalırken, Feth-i Bülend korvetinin batırılışı hadisesi de belirli sayıdaki kitapta bir iki paragraf şeklinde ele alınmıştır. Bu dönemle ilgili verilen eserler incelendiğinde bu durum açıkça ortaya çıkmaktadır. Yani bir anlamda Feth-i Bülend korvetinin batırılması vakasına olan Türk tarih yazıcılığının bakışı, Türk klasik tarih yazıcılığı anlayışına da ışık tutmaktadır.

Yaşanan bu hadisenin Türk tarihi ve tarihçiliği açısından ortaya koyduğu bir diğer boyut da tarihi mirasa sahip çıkma ve tarihi devamlılık geleneği açısından sergiledikleridir. Bu durum esasında sadece Türklere has bir özellik olmamakla birlikte, Türklerde belirgin bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Örneğin Kara Kuvvetleri Komutanlığı'nın kuruluş tarihi Büyük Hun Devleti'nin ilk sistemli ordusunu oluşturduğu tarih olan MÖ. 209 yılı olarak kabul edilir. Yine Türkiye Cumhuriyeti'nin yüksek yargı organları arasında bulunan Danıştay ve Yargıtay'ın da kuruluş tarihi, Sultan II. Mahmut döneminde oluşturulan Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye'nin kurulduğu 1837'dir. Türk tarihinde bu örnekler gibi onlarca örnek verilerek tarihi devamlılık kültürü vurgulanabilir.

İşte Feth-i Bülend korvetinin batırılması hadisesi sonrasında yaşanan ve bu olayla ilgili sorumlulukları bulunanların dava süreci de bu tarihi devamlılık kültürünün bir örneğinin sergilendiği vaka olarak tarihteki yerini aldı. İşin konuyla ilgili olan boyutu, hadisenin Osmanlı Devleti zamanında ve Balkan Savaşı'nda cereyan etmesi, olayın sorumlularının dava aşamasının Türkiye Cumhuriyeti Dönemi'nde tamamlanmasıydı. Yaşanan bu gelişme de Türklerdeki tarihi devamlılık ve miras kültürünü gösteren en güzel örneklerden biri oldu. Balkan Savaşları devam ederken Heyet-i Tahkikiye komisyonu oluşturularak başlatılan süreç, Ordu Divan-ı Harbi aracılığıyla I. Dünya Savaşı sonrasında Osmanlı Devleti'nin yıkılması üzerine davanın Türkiye Cumhuriyeti Devleti mahkemeleri tarafından sonuçlandırılmasıyla neticelendi. Türklerde mevcut olan tarihsel devamlılık algısı olmasa, yıkılıp tarih sahnesinden çekilmiş bir

devletin bir savaş gemisine ait olan hukuki davanın kapanması ve unutulup gitmesi gerekmekteydi. Oysa dava kapanmadığı gibi Osmanlı Devleti'ne ait mahkemeler isim değiştirerek Türkiye Cumhuriyeti Devleti mahkemelerine dönüştü ve Osmanlı Dönemi'nde gerçekleşen bu olayın hesabını Türkiye Cumhuriyeti Devleti mahkemeleri sordu. Yaşanan bu durum da açıkça, Türk devletlerindeki tarihi mirasa sahip çıkma ve tarihi devamlılık ilkesini gösteren çok çarpıcı bir vaka olarak tarihteki müstesna yerini aldı.

Feth-i Bülend korvetinin batırılışı hadisesinin verdiği bir diğer mesaj da Osmanlı Devleti açısından Balkan Savaşı'ndaki gidişatın net bir fotoğrafını ortaya koyması oldu. Balkan Savaşları bilindiği gibi ordunun siyasete karışması, alınan aceleci ve yanlış kararlar, siyasal ve yönetsel hatalar silsilesinin yaşandığı bir döneme şahitlik etti. Yani Feth-i Bülend korvetinin batırılışı, bir mikro olay olarak tüm Balkan Savaşları'nda yapılan askeri ve idari hataların özeti mahiyetinde oldu. Nasıl ki Balkan Savaşları sırasında alınacak basit önlemler savaşın gidişatına kumanda edecek ve büyük toprak kayıplarına neden olmayabilecekse, aynı şekilde alınacak tedbirler de Feth-i Bülend korvetinin batırılmasını engelleyebilecekti. İşte Feth-i Bülend korvetinin batırılışında yaşananlar tüm Balkan Savaşları sırasında yaşananları bir şablon olarak yansıttı.

Türk tarihi açısından durum böyleyken Feth-i Bülend korvetinin batırılmasının Yunanistan açısından ortaya çıkardığı askeri ve tarihi boyutta önem arz etmektedir. Bu hadise, Osmanlı Devleti'ndeki bakış açısının tam tersi bir şekilde vakanın gerçekleşmesinden hemen sonra ve hatta günümüzde Yunan milli şuurunun kazandırılmasında, ulusal kimlik edinme sürecindeki düşünce ve inancın oluşturulmasında kullanıldı. Yunanlılar elde ettikleri bu başarıyı, Balkan Savaşı'nın kalan kısmında ve ilerleyen zamanda elde edilecek başarılar dizisinin başlangıcı olarak gördü ve kurdukları ulus devletin temellerinin güçlendirilmesinde vatanına ve tarihine bağlı bir vatandaş topluluğu yaratılmasında kullandı. Çünkü Osmanlı hâkimiyetinde bulunan Yunanlılar, Fransız Devrimi sonrası dünyaya yayılan milliyetçilik akımından ilk ve en çok etkilenen ulus olarak, 1820-1830'lu yıllardaki mücadeleleri sonrasında Osmanlı Devleti'ne karşı bağımsızlığını en erken ilan eden ulusların başında geldi. Yunanlılar kısa zaman içinde ulus devletlerini kurarak milli kimliklerini kazandı. İşte bu oluşum sürecinin devamında gerçekleşen Balkan Savaşları, Yunanlıların hem topraklarını genişletmeleri için bir fırsat olarak görüldü hem de ulusal kimlik tanımlamalarında kullanılacak bir faktör olarak değerlendirildi. Dolayısıyla o günün şartlarında ve ilerleyen zamanda Feth-i Bülend korvetinin batırılması hadisesi, Yunan milli kimliğinin yerleştirilmesinde kullanılarak simgeleştirildi.¹¹⁴

114 <http://www.wreckhistory.com/fetich-boulen-lost-victory/>, (Erişim: 18.01.2021);
<http://www.balkanwars.gr/vithissi-tou-fetich-boulen.html>, (Erişim: 18.01.2021);
<https://infognomonpolitics.gr/2020/10/18-1912/>, (Erişim: 18.01.2021);
Ünsal Başak, "Yunanistan'da 1843 Mali İflası ve Yunan Ordusu'nun Anayasa İlanı İçin Ayaklanması", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, S. 69, (2021), ss.64-79.

Yunan donanması tarafından elde edilen bu başarı, Yunan siyasileri ve resmi tarihçileri açısından bulunmaz bir fırsat olarak görüldü. XIX. yüzyılın başından itibaren Osmanlı Devleti'ne karşı bağımsızlık mücadelesi veren ve başaran Yunanlılar, diğer tüm ulus devletlerin yaptığı gibi vatanına milletine bağlı Yunan vatandaşları oluşturmaya gayret etti. Bu süreçte ulusal ve milli kimlik meydana getirme çalışmaları için kullanılacak tarihi olay ve olgulara ihtiyaç duyulmaktaydı. İşte Feth-i Bülend korvetinin batırılması olayı bu maksatla kullanılacak sembol ve simgelerden biri oldu.

Öncelikle kazanılan bu başarı 11 numaralı Yunan torpidobotunun komutanı Yüzbaşı Nikolaos Votsis'e atfedildi ve kendisi kahramanlaştırıldı. Esasında 1877'de Yunanistan'ın Hydra adasında doğan Yüzbaşı Nikolaos Votsis, Yunanistan'ın köklü Votsis-Kountouriotis ailesinden geliyordu. Yüzbaşı Votsis, Balkan Savaşları sırasında Yunanistan Deniz Kuvvetleri Komutanı olarak görev yapan Amiral Pavlos Kountouriotis'in yeğeniydi. Anne tarafından büyük büyükbabası ise Yunan Bağımsızlık Savaşı'na katılan ve Navarin Deniz Muharebesinde Ares gemisine komuta etmiş Georgios Kountouriotis'ti.¹¹⁵ Yüzbaşı Votsis'in geçmişinden gelen bu tarihi bağ Feth-i Bülend korvetinin batırılışının Yunan ulusal kimliği ve değerlerinin oluşturulmasındaki kullanılma sürecinde bulunmaz bir fırsat olarak görüldü. Olaydan hemen sonra bu hadiseyi anlatan birçok kartpostal hazırlandı. Bu kartpostallar ağırlıklı olarak Feth-i Bülend korvetinin ateş ve dumanlar içindeki çizimi ile Yüzbaşı Votsis'in fotoğrafları kullanılarak süslendi. Böylece bu görüntü bağımsız bir Yunan Devleti ile milliyetçi bir halkın meydana getirilmesinde kullanılan simgelerden biri haline getirilerek, sonsuza kadar Yunan halkının hafızasına kazınmış oldu. Yüzbaşı Votsis'in Yunan gemisine ve mürettebatına zarar vermeden mayın hatlarının arasından etkileyici geçişi, Feth-i Bülend korvetini batırışı ve dönüşü vurgulanarak kendisi Yunan milli kahramanı seviyesine yükseltildi. Hatta Balkan Savaşı bittikten sonra Selanik'teki Beyaz Kule'nin tepesine batık Feth-i Bülend korvetinden çıkartılan geminin ana direği monte edilerek, elde edilen bu maddesel değer, gelecek nesillere aktarılacak mesaja dönüştürüldü. Hatta bu olay Konstantinos Lykortas'ın 1912'de bestelediği "The Sailor of the Aegean" adlı donanma marşına da dahil edildi.

115 Yüzbaşı Votsis 1897 Türk-Yunan Savaşında görev yaptı ve daha sonra 1904-1906 tarihlerinde Fransız donanmasında eğitim gördü. Balkan Savaşı sırasında elde ettiği Feth-i Bülend korvetinin batırılmasında gösterdiği gayret kendisini bir Yunan kahramanı yaptı. Ardından 20 Ekim 1912 tarihinde Preveze Körfezinde Yunanlıların eline geçmemesi için kinistin muslukları (Deniz suyunun gemi içine istenildiği zaman alınmasını sağlayan direkt olarak denizle irtibatlı valflardır.) açılarak batırılan ancak daha sonra yüzdürülerek Yunan donanmasına dahil edilen ve adı Nikopolis'e çevrilen Antalya torpidobotuna komutan yapıldı. 1920 tarihinde İstanbul'un işgali sürecinde İstanbul'da bulunan Kilis zırhlısının komutanıydı. 1921-1922 yılları arasında İstanbul'daki Müttefik misyonunda Yunanistan'ın Yüksek Komiseri olarak görev yaptı. 1922 yılı Ekim ayında istifa ederek Tümamiral rütbesiyle emekliye ayrıldı. Bkz., https://stringfixer.com/tr/Nikolaos_Votsis, (Erişim: 29.11.2021); <https://greekherald.com.au/culture/history/on-this-day-greek-shipowner-politician-georgios-kountouriotis-died/>, (Erişim: 29.11.2021); Işın, *a.g.e.*, s.155.

Yunan deniz harp tarihi açısından Balkan Savaşı'nda elde edilen en büyük başarılarından bir olan Feth-i Bülend korvetinin batırılması hadisesi, yıllar sonra bile Yunan halkına unutturulmamaya çalışılan konular arasında yer aldı. Bu hadisenin unutturulmaması ile ilgili en kapsamlı faaliyetlerden biri, Selanik'li bir mühendis olan Argyris Maltsidis'in 1997 yılı Ekim ayında Milli Savunma Bakanı Akis Tsochatzopoulos'a gönderdiği bir mektupla başladı. Bu mektupta Feth-i Bülend korvetinin enkazının liman içinde bulunduğu hatırlatılarak, burada bulunan enkaza arkeolojik bir dalış yapılarak incelenmesi gerektiğinden bahsedildi. Milli Savunma Bakanı Tsochatzopoulos mektuba, 1997 yılı Kasım ayı içinde yanıt vererek arkeolojik araştırma yapılmasına izin verildiğini bildirdi. Liman Başkanlığının hemen karşısındaki dalgakıranına paralel olan enkazın yer tespiti ve dalış hazırlıklarının ardından Helenik Dalış Merkezi ekibi başkanı Kostas Nizamis başkanlığında Yunan Deniz Kuvvetleri ile işbirliği içinde ilk dalış 25 Ekim 1999 günü yapıldı. Dalış sırasında öncelikle tarihsel belgeler ışığında enkazın Feth-i Bülend korvetine ait olduğu belirlendi. Ardından enkazda yapılan incelemede bazı parçaların eksik olduğu tespiti yapıldı. Bu parçaların Selanik Limanı'nın dibinde bulunan gemi enkazlarının 1947-1949 yılları arasında yapılan temizlik çalışmaları sırasında çıkartılmış olabileceği değerlendirildi. Dönemin yazılı kaynakları tarandığında Feth-i Bülend korvetinin enkazının liman içindeki deniz trafiğini olumsuz etkilememesi sebebiyle çıkartılmamasına karar verildiği bilgisine ulaşıldı. Ayrıca dalış ekibi başkanı Kostas Nizamis, dalışın amacının ilk aşamada keşif amaçlı olduğunu, ilerleyen süreçte enkaz ile ilgili başka kararlar alınabileceğini açıkladı. İlaveten enkazın tamamının kaldırılmasının düşünülmediği, enkazdan çıkartılacak silah ve sergilenmeye degecek parçaların Selanik Müzesi'nde veya Beyaz Kule'nin hemen önündeki 11 numaralı Yunan torpidobotunun komutanı Yüzbaşı Nikolaos Votsis'in büstünün yanında sergileneceği bilgisini verdi.¹¹⁶

Kısacası Feth-i Bülend korvetinin batırılması hadisesi, Türk ve Yunan tarihi için çok önemli ve simgesel bir olaydı. Bu hadise sadece Balkan Savaşları sırasında Selanik Limanı'nda yaşanan ve unutulmuş bir olay olmanın çok ötesinde, bünyesinde çok değerli mesajlar saklayan bir hadise, geçmişten günümüze verdiği mesajlarla bilinmesi ve ders alınması gereken tarihi bir vakadır.

116 <http://www.balkanwars.gr/vithissi-tou-fetich-boulen.html>, (Erişim: 18.01.2021);
<https://www.sansimera.gr/articles/680>, (Erişim: 18.01.2021);
<https://www.in.gr/2019/10/18/plus/fetix-mpoulent-proti-megali-elliniki-naytiki-epityxia/>, (Erişim: 18.01.2021);
<https://www.tanea.gr/1999/11/04/greece/brethike-to-fetix-tis-istorias/>, (Erişim: 18.01.2021);
<https://parallaximag.gr/thessaloniki/plio-ston-pato-tou-thermaikou>, (Erişim: 18.01.2021).

KAYNAKÇA

I. Arşiv Kaynakları

- ATASE. (Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Arşivi), BLH. (Balkan Harbi Klasörü), Kln.:7, Dosn.:30, Fhn.: 03-02, 19 Şubat 1914.
- DMA. (Deniz Müzesi Komutanlığı Arşivi), Ktn.:105, Gmn.:2378, Dosn.:2535, Bn.:1, 2, 5 Kasım 1889.
- DMA., Ktn.:570, Gmn.:22760, Dosn.:20714, Bn.:1, 17 Kasım 1889.
- DMA., Künye Defterleri Bölümü, Ktn.:18939, Gmn.:54, Sicil No (Scn.) 53, Bn.:1-8.
- DMA., Mbn. (Mülga Bahriye Nezareti Bölümü), Ktn.:331, Gmn.:7664, Bn.:4, 5, 7 Temmuz 1926.
- DMA., Mbn., Ktn.:331, Gmn.:7664, Bn.:11, 19 Ocak 1926.
- DMA., Mbn., Ktn.:331, Gmn.:7664, Bn.:12, 23 Ocak 1926.
- DMA., Mbn., Ktn.:331, Gmn.:7664, Bn.:18, 24 Şubat 1926.
- DMA., Mbn., Ktn.:331, Gmn.:7664, Bn.:19, 20, 21 Nisan 1926.
- DMA., Mbn., Ktn.:331, Gmn.:7664, Bn.:2, 13, 17, 17 Temmuz 1926.
- DMA., Mbn., Ktn.:331, Gmn.:7664, Bn.:4, 5, 7 Temmuz 1926.
- BOA. (Başkanlık Osmanlı Arşivi), İ.DH. (Dahiliye), 602, 41990, 29 Kasım 1869.
- BOA., Fn.: HR. SFR.3., Ktn.:166, Gmn.:87, Bn.:1, 5 Haziran 1870.
- BOA., Fn.: HR.MKT., Ktn.:692, Gmn.:9, Bn.:1, 27 Temmuz 1870.
- BOA., Fn.: Y..PRK.PT. (Yıldız Posta Telgraf Nezareti Maruzatı), Dosn.:5, Gmn.:76, 79, 80, 81, 83, 2 Kasım 1889.
- BOA., Fn.: Y..PRK.PT., Dosn.:5, Gmn.:107, Bn.:1-22, 7 Kasım 1889.
- BOA., Fn.: Y..PRK.SRN. (Yıldız Serkunerallık Evrakı), Ktn.:2, Gmn.:68, Bn.:1, 2, 2 Kasım 1889.
- BOA., Fn.: Y.MTV. (Yıldız Mütenevvi Maruzatı), Ktn.:34, Gmn.:73, Bn.:1, 9 Ağustos 1888.

- BOA., Fn.: Y.MTV., Ktn.:251, Gmn.:111, Bn.:1, 23 Eylül 1903.
- BOA., Fn.: Y.MTV., Ktn.:292, Gmn.:65, Bn.:1, 5 Ocak 1907; BOA., Fn.: Y.MTV., Ktn.:310, Gmn.:145, Bn.:1, 1 Haziran 1908.
- BOA., Fn.: Y.PRK.ASK. (Yıldız Askeri Maruzat), Ktn.:191, Gmn.:32, Bn.:1, 7 Mart 1903;
- BOA., Fn.: Y.PRK.ASK., Ktn.:198, Gmn.:58, Bn.:1, 18 Temmuz 1903.
- BOA., Fn.: Y.PRK.ASK., Ktn.:199, Gmn.:20, Bn.:1, 29 Temmuz 1903.
- BOA., Fn.: Y.PRK.ASK., Ktn.:212, Gmn.:46, Bn.:1, 13 Şubat 1904.
- BOA., Fn.: Y.PRK.ASK., Ktn.:212, Gmn.:46, Bn.:1, 14 Mart 1904.
- BOA., Fn.: Y.PRK.ASK., Ktn.:215, Gmn.:58, Bn.:1, 2, 27 Mart 1904.
- BOA., Fn.: Y.PRK.ASK., Ktn.:223, Gmn.:65, Bn.:1, 2, 5 Kasım 1904.
- BOA., Fn.: Y.PRK.ASK., Ktn.:225, Gmn.:24, Bn.:1, 31 Aralık 1904.
- BOA., Fn.: Y.PRK.ASK., Ktn.:226, Gmn.:17, Bn.:1, 2, 11 Şubat 1905.
- BOA., Fn.: Y.PRK.ASK., Ktn.:258, Gmn.:37, Bn.:1, 2, 3, 25 Haziran 1908.
- BOA., Fn.: Y.PRK.EŞA. (Yıldız Elçilik Şehbenderlik ve Ateşemiliterlik), Ktn.:42, Gmn.:95, Bn.:1, 9 Mayıs 1903.
- BOA., Fn.: Y.PRK.EŞA., Ktn.:43, Gmn.:1, Bn.:17, 20 Mayıs 1903.
- BOA., Fn.: Y.PRK.KOM. (Yıldız Komisyonlar Maruzatı), Ktn.:11, Gmn.:52, Bn.:1, 6 Haziran 1903.
- BOA., Fn.: Y.PRK.KOM., Ktn.:11, Gmn.:52, Bn.:1, 6 Haziran 1903.
- BOA., Fn.: Y.PRK.KOM., Ktn.:11, Gmn.:80, Bn.:1, 13 Eylül 1903.
- BOA., Fn.: Y.PRK.KOM., Ktn.:12, Gmn.:43, Bn.:1, 21 Kasım 1903.
- BOA., Fn.:BEO. (Bab-ı Ali Evrak Dosyası), Dosn.:4107, Gmn.:307956, Bn.:2, 3, 4, 5, 1 Kasım 1912.
- BOA., Fn.:BEO., Dosn.:4107, Gmn.:307955, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, 3 Şubat 1915;
- BOA., Fn.:DH.SYS. (Siyasi Kısım), Dosn.:112.11, Gmn.:10, Bn.:10.01, 10.02, 10.04, 10.05, 1 Kasım 1912.
- BOA., Fn.:HH.İ. (Hazine-i Hassa İradeler), Ktn.:50, Gmn.:11, 3 Mayıs 1871.
- BOA., Fn.:HR, SFR.3., Ktn.:147, Gmn.:35, 12 Ocak 1869.
- BOA., Fn.:HR. SFR.3. (Hariciye Nezareti Londra Sefareti), Ktn.:143, Gmn.:77, 18 Eylül 1868.
- BOA., Fn.:HR. SFR.3., Ktn.:167, Gmn.:13, 10 Ağustos 1870.
- BOA., Fn.:HR. SFR.3., Ktn.:170, Gmn.:33, 6 Mayıs 1870.

- BOA., Fn.: HR. SFR.3., Ktn.:164, Gmn.:28, Bn.:1, 18 Haziran 1870.
- BOA., Fn.:HR. TO., Ktn.:57, Gmn.:57, Bn.:2, 2 Haziran 1870.
- BOA., Fn.:HR. TO., Ktn.:57, Gmn.:69, Bn.:2, 6 Haziran 1870;
- BOA., Fn.:HR.İD. (İdare), Ktn.:945, Gmn.:13, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, 6, 22 Temmuz 1870.
- BOA., Fn.:HR.İD., Ktn.:945, Gmn.:9, 1 Kasım 1869.
- BOA., Fn.:HR.MKT. (Mektubi Kalemi), Ktn.:659, Gmn.:90, Bn.:1 28 Temmuz 1869.
- BOA., Fn.:HR.MKT., Ktn.:677, Gmn.:97, Bn.:1, 21 Şubat 1870.
- BOA., Fn.:HR.TO. (Tercüme Odası), Ktn.:117, Gmn.:100, 2 Mart 1869.
- BOA., Fn.:HR.TO., Ktn.:57, Gmn.:69, Bn.:2, 3, 4, 6 Haziran 1870;
- BOA., Fn.:İ.HR. (Hariciye), Ktn.:236, Gmn.:13992, Bn.:43, 6 Nisan 1869.
- BOA., Fn.:İ.HR., Ktn.:236, Gmn.:13966, 8 Mart 1869;
- BOA., Fn.:İ.HR., Ktn.:246, Gmn.:14602, Bn.:1, 3, 20 Eylül 1870.
- BOA., Fn.:Y.A.HUS. (Yıldız Hususi Maruzat), Dosn.:229, Gmn.:45, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, 6, 3 Ekim 1889.
- BOA., Fn.:Y.A.HUS. , Dosn.:229, Gmn.:55, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, 6, 11-12 Ekim 1889.
- BOA., Fn.:Y.A.HUS. , Dosn.:229, Gmn.:82, Bn.:1, 2, 3, 4, 5, 6, 20 Ekim 1889.

II. Süreli Yayınlar

- Basiret*, Nr.:145, 18 Ağustos 1870.
- The Times*, 31 Ocak 1870.
- The Times*, 28 Temmuz 1870.
- The Times*, 30 Temmuz 1870.
- The Times*, 1 Ağustos 1870.
- The Times*, 2 Ağustos 1870.
- The Times*, 3 Ağustos 1870.
- The Times*, 8 Ağustos 1870.
- The Times*, 19 Ağustos 1870.

III. Kitaplar

- AKAD, Mehmet Tanju, Türk Tarihinin Yönünü Değiştiren Savaşlar II, Deniz Savaşları: Anadolu Selçuklu Devleti'nden Osmanlı İmparatorluğu'na, İnkılap Kitabevi, İstanbul, 2018.

- AKDOĞAN, Refik, Türkçe İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü, İstanbul, 1997.
- ALPAGUT, Haydar, Büyük Harbin Türk Deniz Cephesi, Deniz Basımevi, İstanbul, 1937.
- BAL, Nurcan, Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları, İstanbul, Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 2003.
- BOSTAN, İdris, Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri, Bilge Yayınevi, Bursa, 2014.
- BÜYÜKTUĞRUL, Afif, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, C.IV, Deniz Basımevi, İstanbul, 1984.
- BÜYÜKTUĞRUL, Afif, Osmanlı Deniz Harp Tarihi, C.3, Deniz Basımevi, İstanbul, 1973.
- Cumhuriyetin İlanından Önce Hizmet Görmüş Gemiler Kataloğu, Donanma Komutanlığı Basımevi, Kocaeli, 2000.
- EMİR, Ali Haydar, Balkan Harbinde Türk Filosu, Deniz Matbaası, İstanbul, 1932.
- Hobart Paşa'nın Anıları, Çev. Derin Türkömer, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2010.
- İŞİN, Mithat, 1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi, Deniz Basımevi, İstanbul, 1946.
- İki Dost Hükümdar - Sultan II. Abdülhamid - Kasier II. Wilhelm, Milli Saraylar Daire Başkanlığı, Ankara, 2009.
- Kaymakam Mazhar, Mayın Notları, Deniz Basımevi, İstanbul, 1939.
- KURTOĞLU, Fevzi, 1877-1878 Türk-Rus Harbinde Deniz Hareketleri, Deniz Matbaası, İstanbul, 1935.
- KUTAY, Cemal, Türkiye İstiklal ve Hürriyet Mücadeleleri Tarihi, C.XVII, S. XXIII, Tarih Matbaası, İstanbul, 1961.
- LANGENSİEPEN, Bernd - GÜLERYÜZ, Ahmet, 1828-1923 Osmanlı Donanması, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2014.
- LE FAURE, Amedee, Histoire de la Guerre D'Orient (1877-1878), Garnier Freres, Paris, 1878.
- METEL, Raşit, Türk Denizaltıcılık Tarihi, Deniz Basımevi, İstanbul, 1960.
- MOZGFESKY, Rus Karadeniz Filosu Tarihi, Çev. Fevzi Kurtoğlu, Deniz Matbaası, İstanbul, 1935.
- Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Adları Süregiden Gemiler, Deniz Müzesi Komutanlığı Piri Reis Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul, 2010.
- SERİ, Burhanettin, Denizcilik Ansiklopedisi, Deniz Basımevi, İstanbul, 2009.

- ŞIVGIN, Hale, Trablusgarp Savaşı ve 1911-1912 Türk-İtalyan İlişkileri, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara, 1989.
- T.Fred Jane's, All The World Fighting Ships 1860-1905, Robert Gardiner, London, England, 1979.
- TEOFANİDİS, Y. – RAMİS, O., Türk ve Yunan Deniz Harbi Hatıratı ve 1909-1913 Yunan Bahri Tarihi, Çev. Binbaşı Lütfi, Deniz Matbaası, İstanbul, 1930.
- TEZCAN, Sadullah, Türk Deniz Tarihi, Olaylar, Ünlüler, Anılar, Kurumlar, İlkler, Önemli Olay ve Kişiler, Deniz İkmal Grup Komutanlığı Matbaası, Ankara, 2005.
- Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Balkan Harbi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913, C.VII, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1993.
- Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri, 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi Deniz Harekâtı, Genelkurmay Basımevi, C.III, Ankara, 1980.
- Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri, 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi Kafkas Cephesi Harekâtı, C.II, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1985.
- YAVUZ, Celalettin, Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar, Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 2001.

IV. Makaleler

- ATAYİĞİT, Muhittin, "1293-1877 Osmanlı-Rus Harbine Bir Bakış", Donanma Dergisi, Deniz Basımevi, Cilt 60, Sayı:385 (Ekim 1948), ss.103-113.
- ATAYİĞİT, Muhittin, "Osmanlı Bahriyesine Seyyar Torpido Nasıl Girmişti?", Donanma Dergisi, Deniz Basımevi, Cilt 61, Sayı:389, (Ekim 1949), ss.15-22.
- AYIN, Faruk – GÖKSU, Erkan, "Ana Hatlarıyla Abdülaziz Dönemi Osmanlı Bahriyesi ve Ceride-i Askeriyelere Göre 1864 Yılı Denizcilik Faaliyetleri", Türkler Ansiklopedisi, C. XIII, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, ss. 822-829.
- BAŞAK, Ünsal, "Yunanistan'da 1843 Mali İflası ve Yunan Ordusu'nun Anayasa İlanı İçin Ayaklanması", Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, S. 69, (2021), ss.64-79.
- BOSTAN, İdris, "II. Abdülhamid'in Selanik'te Korunması ve Alatinî Köşkü", Tarih ve Toplum Aylık Ansiklopedik Dergi, C. XXVII, S. 160, Ankara, 1997, ss.24-27.
- ŞEHSUVAROĞLU, Bedi N., "Alman İmparatoru II. Wilhelm'in Yurdumuzu Ziyaretleri", Hayat Tarih Mecmuası, S. 6, Temmuz 1972, ss.20-27.
- TÜRKER, Orhan, "Selanik'teki Alatinî Köşkünün Dünü ve Bugünü", Tarih ve Toplum, S. 178, Ekim 1998, ss.23-25.

YAVUZ, Celalettin, “Abdülhamid’in Selanik’ten İstanbul’a Alman Gemisi ile Nakli; Alman Belgelerine Göre”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C.XX, S.31, Ankara, 2000, ss.167-177.

YAVUZ, Celalettin, “Sultan Abdülaziz Donanması, Yelkenli Teknelerden Buhar Makineli Gemilere Geçiş, Bitmeyen Reform İhtiyaçları”, XIII. Türk Tarih Kongresi, Cilt III, Kısım III, TTK Yayını, Ankara, 2002, ss. 1805-1837.

V. İnternet Kaynakları

<http://www.balkanwars.gr/vithissi-tou-fetich-boulen.html>, (Erişim: 18.01.2021).

<http://www.wreckhistory.com/fetich-boulen-lost-victory/>, (Erişim: 18.01.2021).

<https://astypalaia.wordpress.com/2010/12/27/>, (Erişim: 25.01.2021).

<https://greekherald.com.au/culture/history/on-this-day-greek-shipowner-politician-georgios-kountouriotis-died/>, (Erişim: 29.11.2021).

https://stringfixer.com/tr/Nikolaos_Votsis, (Erişim: 29.11.2021).

<https://www.danieldraym.com/2020/11/07/sms-loreley/>, (Erişim: 29.11.2021).

<https://infognomonpolitics.gr/2020/10/18-1912/> (Erişim: 18.01.2021).

<https://parallaximag.gr/thessaloniki/plio-ston-pato-tou-thermaikou>,
(Erişim: 18.01.2021).

https://stringfixer.com/tr/Whitehead_torpedo, (Erişim: 29.11.2021).

https://www.gracesguide.co.uk/Thames_Ironworks_and_Shipbuilding_Co,
(Erişim: 02.12.2021).

<https://www.in.gr/2019/10/18/plus/fetix-mpoulent-proti-megali-elliniki-naytiki-epityxia/>, (Erişim: 18.01.2021).

<https://www.mixanitouxronou.gr/to-torpilovolo-me-to-opoio-o-votsis-vythise-toyrkiko-thorikto-sti-hessaloniki>, (Erişim: 08.01.2021).

<https://www.sansimera.gr/articles/680>, (Erişim: 18.01.2021).

<https://www.tanea.gr/1999/11/04/greece/brethike-to-fetix-tis-istorias/>,
(Erişim: 18.01.2021).

<https://hydraislandgreece.com/listings/bust-of-nikolaos-votsis/>, (Erişim: 14.01.2021).

VI. Tezler

Ferdi Uyanıker, *Türk Donanmasında Mecidiye Kruvazörü*, Marmara Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2009.

Extended Abstract

All states create the type of citizen profile they want by teaching their national history. In this respect, states assign a different mission to the science of history in the field of social sciences compared to other sciences. In connection with this situation, it is necessary to pay attention to the historiography in Turkish military historiography, in which the ground power of the land forces is brought to the fore. Naval historiography remained in the background in an environment where maritime was in the background against land army. Considering within the framework of this classical point of view, the fact that the Feth-i Bülend corvette incident did not find a place for itself in Turkish historiography is obvious. Therefore, the incident of the sinking of the Feth-i Bülend corvette has been dealt with in a few paragraphs in a number of books. When the works related to this period are examined, this situation clearly emerges.

Another dimension revealed by this event in terms of Turkish history and historiography is its display in terms of the tradition of protecting the historical heritage and historical continuity. This situation is evident in Turks. The litigation process of those who were responsible for the incident after the sinking of the Feth-i Bülend corvette took its place in history as an example of this historical continuity culture. The relevant aspect of the matter was that the incident took place during the Ottoman Empire and the Balkan War, and the trial phase of those responsible for the incident was completed during the Republic of Turkey. This development was one of the best examples showing the historical continuity and heritage culture of the Turks. While the Balkan Wars were going on, the process that was started by establishing the Committee of Inquiry Commission resulted in the conclusion of the case by the courts of the Republic of Turkey after the collapse of the Ottoman Empire after the First World War through the Army Court of War. If there was not the perception of historical continuity in the Turks, the legal case of a warship of a state that was destroyed and withdrawn from the stage of history should have been closed and forgotten. However, as the case was not closed, the courts of the Ottoman Empire changed their names to the courts of the Republic of Turkey, and the courts of the Republic of Turkey asked for the account of this event that took place in the Ottoman Period. This situation has taken its place in history as a striking case that clearly shows the principle of protecting the historical heritage and historical continuity in the Turkish states.

Another message given by the sinking of the Feth-i Bülend corvette was that it presented a clear picture of the course of the Balkan War for the Ottoman Empire. The sinking of the Feth-i Bülend corvette was a summary of the military and administrative mistakes made in all the Balkan Wars as a micro event. Just as simple measures to be taken during the Balkan Wars would control the course of the war and not cause great territorial losses, similarly, measures to be taken would prevent the sinking of the Feth-i Bülend corvette. Here, what happened in the sinking of the Feth-i Bülend corvette reflected what happened during the entire Balkan Wars as a template.

While this is the case in terms of Turkish history, the military and historical dimension revealed by the sinking of the Feth-i Bülend corvette is also important for Greece. This event was used immediately after the event took place, and even today, in the acquisition of Greek national consciousness, in the formation of thought and belief in the process of acquiring national identity. The Greeks saw this success as the beginning of a series of successes to be achieved in the remainder of the Balkan War and in the future, and used it to strengthen the foundations of the nation-state they established and to create a community of citizens loyal to their homeland and history. The Balkan Wars were seen both as an opportunity for the Greeks to expand their lands and as a factor to be used in defining their national identity. Therefore, the sinking of the Feth-i Bülend corvette was symbolized by using it to establish the Greek national identity under the conditions of that day and in the future.

From the beginning of the 19th century, the Greeks, who struggled for independence against the Ottoman Empire and succeeded, tried to create Greek citizens who were loyal to their homeland and nation, as all other nation-states did. In this process, there was a need for historical events and facts to be used for the creation of national identity. The sinking of the Feth-i Bülend corvette became one of the symbols to be used for this purpose.

First of all, this success was attributed to Captain Nikolaos Votsis, the commander of the Greek torpedo boat number 11, and he was made a hero. In fact, Captain Nikolaos Votsis, born on the Greek island of Hydra in 1877, came from the deep-rooted Votsis-Kountouriotis family of Greece. Captain Votsis was the nephew of Admiral Pavlos Kountouriotis, who served as the Commander of the Greek Naval Forces during the Balkan Wars. His maternal great-grandfather was Georgios Kountouriotis, who participated in the Greek War of Independence and commanded the Ares ship in the Battle of Navarino. This historical link from the past of Captain Votsis was seen as a unique opportunity in the process of using the sinking of the Feth-i Bülend corvette in the formation of Greek national identity and values. Immediately after the event, many postcards were prepared describing this event. These postcards were mainly decorated with the drawing of the Feth-i Bülend corvette in fire and smoke, and the photographs of Captain Votsis. Thus, this image became one of the symbols used in the creation of an

independent Greek State and a nationalist people, and was forever engraved in the memory of the Greek people.

The sinking of the Feth-i Bülend corvette, which was one of the greatest achievements in the Balkan War in terms of Greek naval history, was among the issues that the Greek people tried not to forget even years later. In order not to forget this incident, archaeological research was allowed in the wreck site in November 1997, and after the location of the wreck was determined and the dive preparations were made, the first dive was made on October 25, 1999, under the leadership of the Hellenic Diving Center team head, Kostas Nizamis, in cooperation with the Greek Navy.

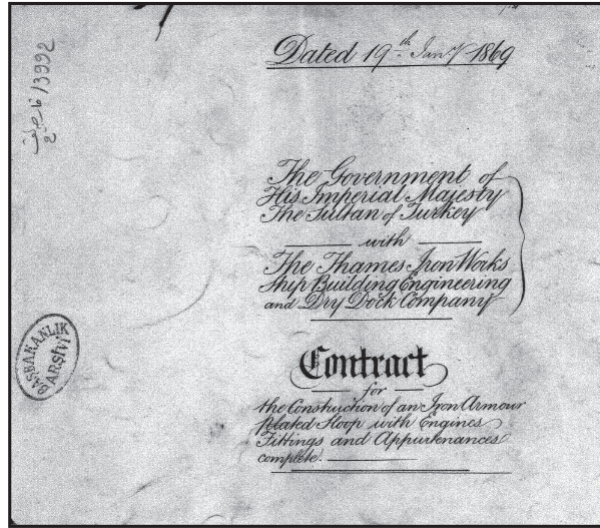
In short, the sinking of the Feth-i Bülend corvette was a very important and symbolic event for Turkish and Greek history. This incident is far more than just an incident that happened and forgotten in Thessaloniki Port during the Balkan Wars, it is an incident that hides very valuable messages, a historical incident that should be known and learned from with the messages it gave from the past to the present.

EKLER

EK 1: Feth-i Bülend korvetinin 1905-1906 yılları arasında çekilmiş fotoğrafı.¹¹⁷



EK 2: 19 Ocak 1869 tarihinde "The Government of His Majesty The Sultan of Turkey" ile ifade edilen Osmanlı Devleti ile Thames Iron Works şirketi arasında Feth-i Bülend korvetinin imalatı için yapılan asli mukavelenin kapak sayfası.¹¹⁸



117 Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi.

118 BOA., İ.HR., 236, Gmn.:13992, Bn.:43, 6 Nisan 1869.

EK 3: Feth-i Bülend korvetinin 20 Temmuz 1870 günü Maphin Sands'te yapılan seyir tecrübesinde elde edilen sürat performans verileri.¹¹⁹

Time	Speed	Distance	Mean
1 st d.	13-517	14-280	14-223
2 nd d.	13-443	14-166	14-177
3 rd d.	13-590	14-188	14-204
4 th d.	13-477	14-220	14-231
5 th d.	13-259	14-343	
6 th d.	13-253	14-343	
6/35-624		4/56-835	
14-276 knots		14-221 knots	
- 16 1/2 miles nearly		- 16 1/2 miles nearly	

(sig.) C. J. R.

EK 4: Feth-i Bülend korvetinin 16 Ağustos 1870 tarihinde İstanbul'a getirildiğini gösteren Basiret Gazetesinde yer alan haber.¹²⁰

انکلترده پلمیوت ترسانه سنده بتون بتون برطرز
 جدید اوزره اعمال واکمال قلمش اولان (فتح بلند)
 زرھلی فرقتین همایونی اولنکی کون درسه ادا ته
 مواصلت ایلمشدر .

119 BOA., HR.İD., 945, Gmn.:13, Bn.:7, 22 Temmuz 1870.

120 Basiret, Nr.:145, 18 Ağustos 1870, s.3.

EK 5: Nikolaos Votsis'in Selanik Beyaz Kule'nin Önündeki Büstü.¹²¹



EK 6: Nikolaos Votsis'in portresinin yer aldığı Feth-i Bülend korvetine yapılan saldırıyı tasvir eden litografik kartpostal.¹²²



122 <http://www.wreckhistory.com/fetich-boulen-lost-victory/>, (Επίσημο: 16.01.2021).

EK 7: Nikolaos Votsis'in anne tarafından büyük büyükbabası olan, Yunan Bağımsızlık Savaşı'na katılan ve Navarin Deniz Muharebesinde Ares gemisine komuta eden Georgios Kountouriotis'in portresini içeren kartpostal.¹²³



EK 8: Nikolaos Votsis'in ile Ayvalık koyunda Çamlı Manastırı önünde bulunan Trabzon gambotunu batıran 14 numaralı torpidobotun komutanı Periklis Argyropoulos'un fotoğrafını içeren kartpostal.¹²⁴



123 <http://www.balkanwars.gr/vithissi-tou-fetich-boulen.html> (Erişim: 16.01.2021)

124 <http://www.balkanwars.gr/vithissi-tou-fetich-boulen.html> (Erişim: 16.01.2021)

EK 9: Nikolaos Votsis'i Balkan Savaşları sırasında Yunanistan Deniz Kuvvetleri Komutanı olarak görev yapan dayısı Amiral Pavlos Kountouriotis ile birlikte gösteren kartpostal.¹²⁵



125 <http://www.balkanwars.gr/vithissi-tou-fetich-boulen.html>, (Erişim: 16.01.2021).

Ek 10: Feth-i Bülend Korvetinin Teknik Özellikleri.¹²⁶

İmal Eden Firma: Thames Iron Works, Londra
Gemi Omurgasının Kızağa Konduğu Tarih: Mayıs 1868
Geminin Denize İniş Tarihi: 1869
Osmanlı Donanmasına Katılış Tarihi: 1870
Tip: Silahlı Korvet
Taşıdığı Su (Displacement): 2.62 Ton
Uzunluk: 71.6 Metre
Genişlik: 11.9 Metre
Su Çekimi: 5,2 Metre
Sağladığı Güç: 3.250 Beygir Gücü üreten Humphrys- Tennat marka makine
Tahrik: 1 Şaftlı, Bileşik Genişletmeli Buhar Motoru
Kazan: 6 bölmeli Thames I.W. marka kazan
Yakıt Tipi: Kömür
Hız: İlk Denemede 13 Knot, 1906'da 9 Knot
Personel Sayısı: 16 Subay, 153 Er/Erbaş (1912'de Toplam 150)

Silahları:

- 1) İmal Edildiğinde 4X222 mm. Ağızdan dolma Armstrong top
- 2) Yıllar içindeki silah durumu;
 - a) 4X222 mm., 1X170 mm., 2X87 mm. (1882),
 - b) 4X222 mm., 2X87 mm., 2X63 mm., 2X37 mm., 1X25.4 mm. (1890),
 - c) 4X150 mm., 4X75 mm., 6X57 mm., 2 adet Nordenfelt (1903-1907).

126 <https://astypalaia.wordpress.com/2010/12/27/>, (Erişim: 25.01.2021); Bernd Langensiepen-Ahmet Güteryüz, 1828-1923 Osmanlı Donanması, Denizler Kitabevi, İstanbul 2014, s.113; Afif Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi, C.3, Deniz Basımevi, İstanbul, 1973, ss.109,151.