

T.C.
GENELKURMAY BAŞKANLIĞI
ANKARA



**ON DÖRDÜNCÜ ASKERÎ TARİH KONGRESİ
(SUNULMAYAN BİLDİRİLER)**

**XIVth CONGRESS OF MILITARY HISTORY
(PAPERS NOT PRESENTED)**

**XIV. YÜZYILDAN GÜNÜMÜZE BALKANLAR VE
BALKAN TARİHİ**

**THE BALKANS AND THE HISTORY OF THE BALKANS
FROM THE XIVth CENTURY TO THE PRESENT**

**(03 - 07 ARALIK 2012 - İSTANBUL)
(İSTANBUL, DECEMBER 03 - 07, 2012)**

**Genelkurmay Personel Başkanlığı
Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Daire Başkanlığı Yayınları**

**ANKARA
GENELKURMAY BASIMEVİ
2014**

ISBN: 978-975-409-682-8

KKSN: 7630KK0459078

YAYIN KURULU BAŞKANI

Tuğg.Necdet TUNA

YAYIN KURULU

Yrd.Doç.Dr.Öğ.Alb.Levent KUŐOĞLU

Hv.Uçk.Bkm.Yb. Ali CEM

Hv.Svn.Yb. Emin KURT

Tar.Uzm. Filiz ÖGER

BİLDİRİ İNCELEME KURULU

Prof.Dr. Temuçin Faik ERTAN

Prof.Dr. İhsan GÜNEŐ

Prof.Dr. Saadettin GÖMEÇ

Prof.Dr. Esat ARSLAN

Prof.Dr. Hamiyet Sezer FEYZİÖĞLU

Prof.Dr. Yusuf SARINAY

Prof.Dr. Neőe ÖZDEN

Doç.Dr. Selda Kaya KILIÇ

Yrd.Doç.Dr. Ahmet Emin YAMAN

Yrd.Doç.Dr.Öğ. Alb.Levent KUŐOĞLU

Dr.Öğ.Alb. Suat AKGÜL

Dr.Hv.Öğ.Alb. F. Rezzan ÜNALP

Dr.Öğ.Bnb. Hüsnü ÖZLÜ

DÜZELTİ / SAYFA DÜZENİ

İlkay SARIKAYA

İNGİLİZCE DÜZELTİ

Y.Serdar DEMİRTAŞ

Behice YILDIRIM

Kitabımızdaki yazı ve makalelerin her hakkı saklıdır; ancak kaynak gösterilmek suretiyle alıntı yapılabilir.

On Dördüncü Askerî Tarih Kongresi Bildirileri kitabında yayımlanan makaleler sadece yazarların görüşlerini yansıtır. Türk Silahlı Kuvvetleri ve / veya Yayın Kurulunun görüşlerini temsil etmez.

SUNUŞ

Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Daire Başkanlığı tarafından düzenlenen "XIV. Yüzyıldan Günümüze Balkanlar ve Balkan Tarihi" konulu On Dördüncü Askerî Tarih Kongresi uluslararası katılımlı olarak 03 - 07 Aralık 2012 tarihleri arasında İstanbul / Harbiye Askerî Müze ve Kültür Sitesi Komutanlığında icra edilmiştir.

Kongreye Türk Silahlı Kuvvetlerinin değişik kurum ve kuruluşlarında görev yapan general, amiral, subaylar, emekli general, amiral ve subaylar, çeşitli üniversitelerin tarih ve uluslararası ilişkiler bölümlerinden yerli ve yabancı öğretim üyeleri, Genelkurmay ATASE Daire Başkanlığına bağlı Türk Askerî Tarih Komisyonu ve ATATÜRK Araştırma ve Eğitim Merkezi (ATAREM) Genel Kurul üyeleri ile Harp Akademileri ve Harp Okullarından gelen öğrenciler katılmışlardır.

Katılımcılar arasında 22'nci Dz.K.K. Em. Ora.Metin ATAÇ, Harp Akademileri Komutanı Korg. Raif AKBAŞ, Genelkurmay Personel Başkanı Korg. Metin İYİDİL, Uluslararası Askerî Tarih Komisyonu (UATK) Başkanı Dr.Piet KAMPHUIS, UATK Onursal Başkanı Prof.Dr.Luc De VOS, KKTC Cumhuriyet Meclisi Eski Başkanı ve KKTC Tarih Kurumu Eski Başkanı Yrd.Doç.Dr.Vehbi Zeki SERTER, ATATÜRK Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Başkanı Prof.Dr. Derya ÖRS'ün yanı sıra dokuz ülkenin Askerî Tarih Komisyonu Başkan ve üyeleri de yer almıştır.

Kongre karşılama konuşması Genelkurmay ATASE Daire Başkanı Tuğg. Necdet TUNA, açılış konuşması Genelkurmay Personel Başkanı Korg. Metin İYİDİL, genel açılış konuşması Prof.Dr. Luc De VOS, akademik açılış konuşmaları Prof.Dr. İlber ORTAYLI ve Prof.Dr. Justin McCARTHY, kongre değerlendirmesi Prof.Dr. Melek DELİLBAŞI ve Prof.Dr. Dragi GJORGIEV, kongre genel değerlendirme konuşması UATK Başkanı Dr.Piet KAMPHUIS ve kongre kapanış konuşması ise Korg. Metin İYİDİL tarafından yapılmıştır.

Kongre süresince 13 oturumda 11'i yabancı olmak üzere toplam 41 bildiri sunulmuştur. Bildirilerde Balkanların jeopolitik ve jeostratejik önemi vurgulandıktan sonra bölgedeki gelişmeler XIV. yüzyıldan başlayarak günümüze kadar tarihsel akış içerisinde yeniden ele alınmıştır.

Kongrede Balkanların XIV. ve XV. yüzyıllarda Osmanlıların hızlı restorasyonu ile birleşmesinin ve bölgede dört asır süren bir sulhun yaşanmasının ardından milliyetçi temelli çatışmalar devrine girdiği; bunun yanı sıra milletlerin ayrı dil ve dinlerden olmalarına rağmen Balkanlılığın bir kültür olduğu ve bu kültürün bizi bir araya getirerek birbirimize yakınlığa getirdiği; Makedonya'nın tarihte büyük adamlar çıkardığı ve bu büyük adamların sonuncusunun Mustafa Kemal ATATÜRK olduğu hususları ele alınmıştır.

Ayrıca Balkanlar bölgesinin tarihsel açıdan olduğu kadar coğrafi, siyasi, ekonomik ve kültürel açılardan da Türkiye için önem ve öncelik taşıdığı; Balkanların Avrupa'yı Asya'ya, Asya'yı Avrupa'ya ve her iki kıtayı Anadolu'ya bağlayan bir köprü konumunda bulunduğu; Türkiye'nin bölge

lkelerinin tümüyle iyi ilişkiler kurmaya devam ettiği; bölge ülkeleri ile olan ikili ilişkilerinin bağımsızlık, egemenlik, toprak bütünlüğüne saygı ve iç işlerine karışmama ilkeleri üzerine kurulduğu; Türkiye'nin bölgede birçok uluslararası oluşuma destek vermek suretiyle gerginliklerin azaltılmasına ve krizlerin çözülmesine aktif katkıda bulunduğu hususları vurgulanmıştır.

Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı tarafından düzenlenen kongrede sunulan veya zaman yetersizliği nedeniyle sunulamayan bildirilerden oluşan ve  cilt hâlinde hazırlanan "On Dördüncü Askeri Tarih Kongresi Bildirileri" adlı bu eserin, Balkan tarihi konusunda bilgi edinmek isteyen tüm araştırmacı ve okuyuculara faydalı olmasını diliyoruz.

Necdet TUNA
Tuğgeneral
ATASE Daire Başkanı

INTRODUCTION

14th Congress of Military History on “The Balkans and the History of the Balkans from the 14th Century to the Present” organized by Turkish General Staff (TGS) Military History and Strategic Studies (ATASE) Division was held with international participation at Military Museum and Cultural Site Command in Harbiye/Istanbul, on December 03-07, 2012.

Generals, admirals and officers who work for various institutions and organizations of Turkish Armed Forces; retired generals, admirals and officers; Turkish and foreign academicians from history departments and international relations departments of various universities; members of General Boards of Turkish Commission of Military History and ATATÜRK Research and Education Center (ATAREM), both of which are affiliated to TGS ATASE Division; and cadets from War Colleges and Military Academies participated in the congress.

Among the participants were the 22nd Commander of the Turkish Naval Forces (R) Adm. Metin ATAÇ, TGS Chief of Personnel Lt. Gen. Metin İYİDİL, President of International Commission of Military History (ICMH) Drs. Piet KAMPHUIS, Honorary President of ICMH Prof.Dr. Luc De VOS, former President of the Assembly of Turkish Republic of Northern Cyprus (TRNC) and former President of TRNC Historical Society Assoc.Prof. Vehbi Zeki SERTER, Chairman of Atatürk Higher Institute of Culture, Language and History Prof.Dr. Derya ÖRS, as well as presidents and members of national military history commissions from nine countries.

Welcoming address of the congress was given by Chief of TGS ATASE Division Brig.Gen. Necdet TUNA, the opening speech was delivered by TGS Chief of Personnel Lt.Gen. Metin İYİDİL, the general opening remarks by Prof.Dr. Luc De VOS, and opening lectures by Prof.Dr. İlber ORTAYLI and Prof.Dr. Justin McCARTHY; while Prof.Dr. Melek DELİLBAŞI and Prof.Dr. Dragi GJORGIEV delivered evaluation speeches on the congress; President of ICMH Drs.Piet KAMPHUIS made a general evaluation of the congress, and the closing remarks were delivered by Lt.Gen.Metin İYİDİL.

During the congress, within 13 sessions, 41 papers were presented in total, 11 of which by foreign academicians. The papers emphasized the geopolitical and geostrategic significance of the Balkans, and re-evaluated the regional developments from the 14th century to the present within the course of history.

During the congress, it was indicated that the unification of the Balkans through the fast restoration activities by the Ottomans in the 14th and 15th centuries and the subsequent four-century peace period were followed by nationalism-based conflicts. Moreover, it was stated that although the Balkan nations had different languages and religions, being a member of the Balkans was a culture bringing us closer. It was also

expressed that Macedonia had raised many great men in the history, the last of whom was Mustafa Kemal ATATÜRK.

In addition, it was emphasized in the congress that the Balkan region was important and privileged for Turkey in geographical, political, economic and cultural terms as well as in historical terms; that the Balkans were a bridge connecting Europe to Asia, Asia to Europe, and both continents to Anatolia; that Turkey continued to establish good relations with all the regional countries; that the bilateral relations of Turkey with the regional countries were based on the principles of independence, sovereignty, respect to territorial integrity and non-interference in the internal affairs; and that Turkey actively contributed to the reduction of the tensions and settlement of the crises by supporting many international organizations in the region.

We hope that this work titled "Proceedings of the 14th Congress of Military History", which includes the papers that were presented or could not be presented due to the limited time of the congress held by Turkish General Staff Military History and Strategic Studies Division and which has been prepared in three volumes, would be useful to all the researchers and readers willing to learn about the history of the Balkans.

Necdet TUNA
Brigadier General
Chief of ATASE Division

İÇİNDEKİLER

SUNUŞ

İÇİNDEKİLER..... V

BİLDİRİLER

Prof.Dr. İbrahim YILMAZÇELİK Kurmay Albay Ali Gökçen ÖZDEM	İsmail Fazıl Paşa'nın Kaleminden 1292-1293 (1876-1877) Osmanlı- Karadağ Seferi.....	3
Doç.Dr. Mustafa HERGÜNER	Balkan Savaşlarında Donanma Kurmay Başkanı Vasıf Temel (1871-1958).....	39
Dr. Fahriye EMGİLİ	Boşnakların Türkiye'ye Göçü (1878-1890).....	85
Dr.Öğ.Bnb. Efdal AS	Osmanlı Devleti'nin Balkanlarda Kalan Demir Yolları.....	109
Dr. Aleksandar Vanče STOJČEV	Policies Of The Great Powers Towards The Macedonian Question During The Balkan Wars And The First World War, 1912-1918.....	133
Dr.Sadık ERDAŞ	Yıllık Raporlara Göre Türk Boğazları ve Balkan Ülkeleri Askerî ve Ticari Münakale Üzerine Bir İnceleme.....	143
Mu.Yzb. Eyüp AKPINAR	Soğuk Savaş Sonrası Uluslararası Sistemdeki Dönüşümün Uluslararası Sistem Teorisi Temelinde Yugoslavya Üzerindeki Yansımaları.....	157

BİLDİRİLER

İSMAIL FAZIL PAŞA'NIN KALEMİNDEN 1292 - 1293 (1876 - 1877)

OSMANLI - KARADAĞ SEFERİ

Prof.Dr. İbrahim YILMAZÇELİK*

Kurmay Albay Ali Gökçen ÖZDEM**

1.Giriş

Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküş ve dağılma sürecine tanıklık etmiş ve Millî Mücadele'nin başında görev üstlenmiş değerli şahsiyetlerden birisi olan İsmail Fazıl Paşa, Giritli tüccarlardan İbrahim Efendi'nin oğludur.¹ Rumi 1272'de (1856) Kandiye'de doğan Fazıl Paşa, Ali Fuat Cebesoy ve Mehmet Ali Cebesoy'un babası ve Türkiye'de kanser tedavisini ilk başlatmış kişi olan Dr. İsmail Fazıl Cebesoy'un dedesidir.²

Galatasaray'da Maçka Askerî İdadisinde "Kitâbet" sınavında yazısının güzelliği ve ifadesindeki pürüzsüzlüğüne hayran kalan mümeyyizlerden Ahmet Mithat Efendi, kâğıdının üzerine "*Fazıl dense sezağır, böyle sahib-i irfana.*" cümlesini yazmış ve bundan sonra İsmail adının sonuna "*Fazıl*" mahlası eklenmiştir.

1870 yılında Harp Okuluna giren İsmail Fazıl, 1873'te süvari teğmeni rütbesiyle mezun olarak Erkânıharbiye sınıfına ayrılmış, 12 Temmuz 1876'da Erkânıharbiye Mektebini bitirerek kurmay yüzbaşı olmuştur. Kurmay yüzbaşı olarak o tarihte isyan eden Karadağ'a kaşı sevk olunan fırkalardan İşkodra Fırkası Erkânıharbiye Heyetine memur edilmiş, Medun Kalesi'nde muhasara edilen askerlerin hâllerinin tahkiki ile beraber kurtarılmaları için hizmet görecek fedakârlar arandığı sırada, ortaya atılanlar arasında hizmet kabul ederek kıyafet değiştirmek suretiyle gizlice kaleye girmiştir.³

Savaş bitiminde İstanbul'a dönmüş, 21 Temmuz 1880'de II. Abdülhamit'in yaverliği görevini üstlenmiş, 3 Ağustos 1882'de "*Kaymakamlık*" derecesini almıştır. Ancak aleyhine verilen jurnallerin de etkisiyle 13 Mart 1884'te görevinden alınarak 17 yıl sürgünde kalacağı 4. Ordunun Erkânıharbiye 1. Şube Müdürlüğüne "*Miralay*" rütbesiyle atanmıştır.⁴

İsmail Fazıl Paşa, 4. Ordu ve İran sınırındaki görevlerini 1901 yılına kadar sürdürmüş, 28 Şubat 1901'den itibaren İstanbul'a geri dönmesine izin verilmiştir. 07 Ağustos 1894'te "*Albay*", 30 Mart 1901'de Tuğgeneral olmuş,

* Fırat Üniversitesi, İnsani ve Sosyal Bilimler Fakültesi, Tarih Bölümü Öğretim Üyesi Elazığ.

** TSK KBRN Okl. ve EM K. ve Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Öğrencisi, Elazığ.

¹ Mehmet Zeki Pakalın; Sicill-i Osmani Zeyli, Cilt X, Hazırlayan Mehmet Metin Hılagü, TTK Yayınları VII. Dizi, No. 231, Ankara 2008, s. 51.

² Tülay Ercoşkun; İsmail Fazıl Paşa'nın (CEBESoy) İslahata Dair Görüşleri, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih - Coğrafya Fakültesi, Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi, Cilt: 26, Sayı: 42, Yayın Tarihi: 2007, s. 182.

³ Pakalın; s. 51.

⁴ Ercoşkun; s. 183 - 184.

25 Ağustos 1908'de Harbiye Mektebi Nazırlığına atanmıştır. 28 Ağustos 1908 tarihinde ise "*Ferik*"liğe terfi etmiştir. 06 Ocak 1914'te yaş haddinden emekliye sevk edilmiştir.

Sivas Kongresi'nden önce 1919'da Ankara'ya gelerek Kuvayımilliye'ye katılmış, Sivas Kongresi'nde İstanbul azası ve kongre ikinci reisi seçilmiştir. Bu kongreden sonra İstanbul'da toplanan son Osmanlı Mebusan Meclisinde de bulunmuş, Ankara'da Millet Meclisi toplandıktan sonra ilk teşkil eden vekiller heyetinde Nafia Nazırlığı yapmıştır. Uğruna ömrünü verdiği vatanının ve ulusunun kurtuluşunu görmeyi müteakip 1921 yılında vefat etmiş, Hacı Bayram Camisi'nin yanındaki türbeye gömülmüştür.⁵

Osmanlı Devleti'nin yıkılmasını önlemek için cepheden cepheye koşmuş, Kurtuluş Savaşı ve Genç Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması esnasında Nafia Vekili olarak önemli hizmetlerde bulunmuş komutan ve devlet adamlarımızdan birisi olan İsmail Fazıl Paşa'nın "1292 - 1293 (1876 - 1877) Osmanlı - Karadağ Seferi" adlı eseri, bugüne kadar günümüz Türkçesine çevrilerek eğitimcilerin istifadesine sunulmamıştır.

Tüm olumsuz şartlara rağmen kendisine verilen her türlü görevi canı pahasına yerine getiren kahraman ordumuzun ve onun cefakâr mensuplarının yapmış oldukları hizmetlerin, tarihin keşfedilmemiş sayfaları arasında kalmaması ve kan ile kazanılmış tecrübelerin geleceğe taşınması açısından "1292 - 1293 (1876 - 1877) Osmanlı - Karadağ Seferi'nin sadeleştirilerek yayımlanması önem arz etmektedir.

1876 - 1877 yılı Osmanlı - Karadağ seferi ile ilgili General İ. Halil Sedes tarafından hazırlanan doküman,⁶ seferi çok ayrıntılı olarak anlatmıştır. Sefer ile ilgili detaylı bilgilere ulaşmak isteyen araştırmacıların bahse konu esere başvurmaları yeterli olacaktır.

İsmail Fazıl Paşa, 1292 - 1293 (1876 - 1877) Osmanlı - Karadağ Seferi adlı eserinde, taktik seviyedeki birlik ve bu birliklerin icra etmiş oldukları harekâtı detaylı bir şekilde anlatmaktan ziyade, millî ve stratejik değerlendirmelere esas olacak operatif seviyedeki birliklerin icra etmiş oldukları harekâttan bahsetmiştir.

Dolayısıyla bahse konu harekât ile ilgili taktik ve detaylı bilgi için General İ. Halil Sedes'in, millî ve stratejik değerlendirmeler için İsmail Fazıl Paşa'nın eserine başvurulması uygun olacaktır.

Diğer bir ifade ile her iki eser beraberce Karadağ Harekâtı'nı; Mehmet Arif tarafından yazılan "Başımıza Gelenler" adlı eser ile birlikte ise 1877 - 1878 Osmanlı - Rus Harbi öncesi ve esnasındaki hem Rumeli hem de Anadolu'daki askerî harekâtı, alınacak dersler açısından oldukça iyi bir şekilde resmetmektedir.

⁵ Pakalın; s. 52.

⁶ Halil Sedes; 1876 - 1877 Osmanlı Karadağ Seferi, Askerî İstanbul Matbaa, İstanbul, 1936.

İsmail Fazıl Paşa'nın eserinin genel olarak 3 bölümden oluştuğunu söylemek mümkündür. Birinci bölümde; Osmanlı - Karadağ Seferi'nin açılması yerine, başka hareket tarzlarının uygulanması gerektiği açıklanmış, İkinci Bölümde; 1876 yılında İşkodra Cephesi'nde meydana gelen muharebelerden detaylı olarak Hersek Cephesi'ndeki muharebelerden ise yüzeysel olarak bahsedilmiş, Üçüncü Bölümde ise 1877 yılında Hersek ve İşkodra Cephesi'nde meydana gelen muharebeler anlatılmıştır. Ayrıca bu bölümde, 1876 ve 1877 yılında İşkodra ve Hersek Cepheslerinde meydana gelen muharebeler, hem kendi içinde hem de birbirine olan etkileri açısından değerlendirilerek sonuçlara ulaşılmıştır.

Bölümler arasında bağlantıyı sağlamak ve anlaşılmayı kolaylaştırmak için ilave açıklamalarda bulunulmuştur. Hem ilave açıklamalar yapılırken hem de eser sadeleştirilirken eserin ruhuna dokunmayacak ve anlamını değiştirmeyecek şekilde, fakat günümüzün askerî terimleri kullanılarak sadeleştirme yapılmıştır. Bu kapsamda, sadeleştirme yapılırken kelime kelime değil, eserin mana ve ruhunun korunması esas alınmıştır.

Ayrıca icra edilen harekât hakkında değerlendirmelerde bulunabilmek maksadıyla, Osmanlı tarihindeki önemine ve çöküşündeki rolüne rağmen, çok az derecede bilinen Karadağ'ın coğrafyası, kimliği, toplumsal yapısı ve tarihi hakkında kısa bilgi verildikten ve 1876 - 1877 Karadağ Seferi'ne yol açan olaylar açıklandıktan sonra, eser açıklanacaktır.



Harita 1⁷

2. Coğrafya, Kimlik ve Toplumsal Yapı

XIX. yüzyılda Karadağ'ı, Zeta Nehri ve ovasının böldüğü iki ana bölüm olarak tanımlamak mümkündür. Birinci bölüm, eski Karadağ⁸ olarak adlandırılan ve dört nahiyeden (Kattunska, Rietska, Tzermnitska ve Liessanska) oluşan Lovcen Dağı bölgesidir. İkinci bölüm ise 1796 yılında ele geçirilen ve dört nahiyeden müteşekkil (Bielopavlichki, Piperi, Moratska ve Kutska) Brda bölgesidir.⁹

Karadağ, Adriyatik'e paralel uzanan Dalmaçya Alpleri ve Balkan Dağlarının birleşmesinden oluşan yoğun dağlık alanı kapsamaktadır. Dağlar birbirinden derin, sarp ve çoğunlukla geçit vermez vadiler ve sırtlar vasıtasıyla ayrılmıştır. Zeta Nehri'nin suladığı Zeta Ovası ve yüksek

⁷ BOA.; I. HR. Dosya No.: 161, Gömlek No.: 8640, Varak: 2.

⁸ Eski Karadağ bölgesi, "Crna Gora ve Stara Crna Gora" olarak adlandırılmaktadır. Kennet Morrison; Montenegro A Modern History (Karadağ'ın Modern Tarihi), Londra, 2009, s. 3 - 18.

⁹ Brda bölgesi, Eski Karadağ'ın doğusunda verimli arazilere sahip dağlık alanı kapsamaktadır. Natasha Margulis; A dissertation, (Doktora Tezi) Njegoš's Montenegro, the Great Powers, and Modernization in the Balkans: 1830 - 1851 (Njegos'un Karadağ'ı, Büyük Güçler ve Balkanlarda Modernleşme: 1830 - 1851), ABD, Haziran, s. 9 - 15.

kesimlerdeki küçük bazı düzlükler hariç, bölge tamamen çorak ve verimsizdir.¹⁰

Araştırmacılar genellikle aşağıda belirtilen iki efsaneye başvurarak bölgeyi resmetmeye çalışmışlardır. "...Tanrı, dünyayı yarattıktan sonra bir çuval dolusu dağ ve kaya ile yeryüzünde gerekli gördüğü yerlere bunları yerleştiriyordu. Karadağ'ın üzerinden geçerken kaza eseri çuval yırtıldı ve içerisindeki tüm dağlar ile kayalıklar Karadağ'a dökülerek burada büyük dağ yığınını oluşturdu..."¹¹ Diğer efsane ise şu şekildedir: "...Tanrı, dünyayı yaratmayı bitirince çantasında çok sayıda kaya bulunduğunu görür, hepsini alır, vahşi ve ıssız bir ülkenin üzerine serper. İşte Karadağ böyle oluşmuştur..."¹² Gerçekten de coğrafyanın vahşiliğinden günümüzde dahi bahsedilmektedir.

Ana hatlarıyla açıklanan coğrafi özellikler, nüfus bakımından büyük bir ehemmiyeti olmayan Karadağ'ın ve Karadağlıların tarih sahnesinde sürekli yer almalarındaki en önemli etkenlerden birisidir. Şöyle ki bu arızalı coğrafya, ilk bakışta dezavantajmış gibi görünse de bölgenin kontrol altına alınıp kontrolün sürdürülmesi için oldukça büyük kuvvetlere ihtiyaç duyulmasına neden olmakta, fakat bunun aksine çok büyük kuvveti besleyecek kaynaklara sahip olmaması nedeni ile de kuvvetlerin bölgede uzun süre kalmasına olanak tanımamaktadır. Kısaca: "...Karadağ küçük orduları yener, büyüklerini ise aklıktan öldürür..."¹³

Karadağlıların tartışmaya açık olan kimliği konusu, Karadağ ile Sırbistan arasındaki etnik, kültürel ve siyasi ilişkiler etrafında dolanan her tartışmanın dayanak noktasını oluşturmaktadır. Sırplarla Karadağlılar arasındaki tarihî ve kültürel benzerliklerin etnik değil de ortak dinî inanışların bir neticesi olduğuna inananlar kadar, Sırplarla Karadağlıları karşılaştırırken bölgenin yüzyıllardır mağlup ve dağınık bir Sırp ulusunun kalıntılarına sahip bir sığınak olduğunu söyleyen araştırmacılar da mevcuttur.¹⁴

Kimlik kavramı, basit bir ideoloji ya da kültür etkisi altında zamana ve şartlara göre değişebilen bir olgu olmasına rağmen Karadağlıların kimliklerinin şekillenmesinde, kendilerine özgü yorumlayarak gündelik

¹⁰ David Mason; Türkiye'nin Slovak, Bosnalı ve Karadağlı Nüfusu, Macmillan's Magazine, (Macmillan'ın Magazini), Vol. VI, May - October (Cilt VI, Mayıs - Ekim), Macmillan and Company, Londra, 1862, s. 3.

¹¹ Gabriel Frilley ve Jovan Wlahoviç; Le Montenegro Contemporain, (Günümüzdeki Karadağ), Paris, 1876, s. 88.

¹² Srđa Pavlović; Who Are The Montenegrins? Statehood, Identity and Civil Society. (Karadağlılar Kimdir? Devletçilik, Kimlik ve Toplum), Montenegro in Transition (Karadağ'ın Değişimi), Baden - Almanya, 2003, s. 83.

¹³ A., Micheal Schuman; Nations in Transition: Serbia and Montenegro, (Değişimdeki Ülkeler: Sırbistan ve Karadağ), s. 17.

¹⁴ Srđa Pavlović; Who Are The Montenegrins? Statehood, Identity and Civil Society (Karadağlılar Kimdir? Devletçilik, Kimlik ve Toplum) Montenegro in Transition (Karadağ'ın Değişimi), Baden - Almanya, 2003, s. 83 - 86.

yaşamlarına uyguladıkları *Ortodoksluk inancıyla yoğrulmuş Türk düşmanlığı*, değişmeyen tek ortak değer olarak karşımıza çıkmaktadır.¹⁵

Karadağ, coğrafyanın şekillendirdiği ve aşiret yapısından kaynaklanan parçalı bir toplum yapısından oluşmuştur.¹⁶ Tarihî kayıtlar, Eski Karadağ bölgesinde 20 adet kadar aşiret yaşadığını belirtmektedir.¹⁷ Karadağ kültürü, erkeğe münhasıran savaşçılık ve çobanlık görevi verirken kadınların da ağır ve angaryalı işlerde çalışarak ezilmesine neden olmuştur.

Bölgenin tarıma elverişli olmaması, koşulların elverişsizliği ve aşiret yapısının ortaya çıkardığı değerler sonucu Karadağlılar sık sık kıtlık ile karşı karşıya kalmışlardır. Bunu bertaraf etmek için erkekler çoğunlukla Türklerin yaşadığı bölgelere yağmaya gitmişlerdir.¹⁸

İhtiyaçların karşılanması ve ticari kazanç elde edilmesinin yanında yağma; aynı zamanda erkekliğin sınanması, ün, şan ve şeref kazanılması maksadıyla da yapılmıştır. Özellikle yapılan baskınlardan sonra Karadağlı birçok gencin, kestiği başı eve getirerek annesine vermesi, onur ve itibar kazanmanın en önemli yolu olmuştur.¹⁹

3. Karadağ Tarihi

Karadağ tarihinin en önemli merhalelerinden birisi, 1389 yılındaki Kosova Savaşı'dır. Kosova Savaşı, Osmanlı Devleti'nin Balkanlardaki ilerlemesinin önündeki son engeli kaldırırken aynı zamanda Karadağlıların ve Sırp'ların tarihî hafızalarında silinmez izler bırakmıştır. Öyle ki Karadağ ve Sırp'lara ait hemen hemen tüm efsaneler Kosova Savaşı'nı, savaş sonrası Karadağ'da varlıklarını devam ettirme mücadelelerini içermektedir.²⁰

Kosova Savaşı sonrasında Karadağ'daki aşiretlerin yönetiminde "Crnogovic" hanedanlığının ön plana çıktığı görülmektedir. Bu dönemde Osmanlı ilerlemesini durduramayacağını anlayan Ivan Crnogovic, Zeta'nın tarihî başkenti ve ikametgâhını önce Zabliak'tan Obad'a, daha sonra da yüzyıllar boyunca Karadağ'ın tarihî başkenti olacak Çetine'ye taşımıştır.²¹

¹⁵ Ali Gökçen Özdem; Karadağ'ın Osmanlı Egemenliğine Karşı Mücadelesi (1830 - 1878), Basılmamış Doktora Tezi Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı, Elazığ, 2012, s. 31 - 32.

¹⁶ Christopher Boehm; H. Blood Revenge The Enactment and Management of Conflict in Montenegro and Other Tribal Societies (Kan Davası, Karadağ ve Diğer Kabileler Arasındaki Uyuşmazlıkların Yönetimi), 1984, s. 42 - 43.

¹⁷ Sinisa Malesevic; Uzelac, Gordana, A Nation-state without the nation? (Milleti olmayan Devlet) The trajectories of nation - formation in Montenegro, Nations and Nationalism 13 (4), 2007, s. 700.

¹⁸ Georges Castellan; Balkanların Tarihi, Çev. Ayşegül Yaraman Başbuğu, Milliyet Yayınları, 1995, s. 314 - 315.

¹⁹ Boehm; s. 91 - 92.

²⁰ Margulis; s. 3.

²¹ Thomas Fleming; Montenegro: the Divided Land (Karadağ: Bölünmüş Topraklar), Chronicles Press, USA, 2002, s. 50.

Osmanlı'nın kesin hâkimiyet yılı olan 1496'dan sonra Karadağ; İşkodra Beyi ve Sancak yönetiminin gözetimi altında ayrı bir bölge olarak Osmanlı İmparatorluğu içerisinde yerini almış, bütün Osmanlı toprakları gibi Karadağ da tımar, zeamet ve has bölgelerine ayrılmıştır.²²

Karadağ'ın askerî harekâtı zorlaştırıcı coğrafi konumu ve Karadağlıların vahşi karakterleri bu bölgede tam bir hâkimiyet kurulmasını engellemiş, kontrol altına alınamayan bölgelerde kendine özgü toplumsal yapı ve kültür oluşmuştur.

Üst yönetim olarak Osmanlı'ya bağlı olan Karadağ aşiretleri, kendi içlerinde en ünlü aileler arasından seçilen ve ruhani bir kimlik de yüklenen Vladikalar tarafından yönetilmiştir. Ancak bu, 1696'da Vladika olarak seçilen I. Daniel Petrovic (Danilo) tarafından değiştirilerek veraset sistemine dönüşmüş, 1918'e kadar Petrovic ailesi Karadağ'a egemen olmuştur.²³

Dağlarda aşiretler hâlinde nispeten bağımsız olan Karadağlılar, Osmanlı Devleti'nin biraz güçlü olduğu zamanlarda vergilerini ödemişler, fakat yerel Müslüman beylerin savaş gibi herhangi bir sebeple bölgeden ayrılmalari ya da birbirleriyle mücadele etmeleri hâlinde, fırsattan istifade ile vergi vermeyi kesip civar Müslüman bölgelerine yağmalarda bulunmuşlardır. Bölgeye dikkatin çevrilmesi ile isyancıları cezalandırmak için defalarca Karadağ'a girilmiş, Çetine ele geçirilmiş ise de bu başarılar geçici kalmış, bir süre sonra tekrar eşkıyalık hareketleri başlamıştır. Daha çok vergi toplanması veya yağma nedeniyle olan bu isyan denemelerinin siyasi içeriği fazla değildir. Ancak XVII. yüzyılda, devletin ilk sarsıntılara uğraması ve bunun etkilerinin Balkanlarda hissedilmesi ile Karadağ'daki isyan girişimlerine siyasi içerik de eklenmiştir.²⁴

XVIII. yüzyıl sonu ve XIX. yüzyıl başlangıcına kadar Karadağ'da yaşayan aşiretler, bağımsız ve birbirleriyle sürekli mücadele hâlinde olduklarından, birlik içinde hareket etmeleri söz konusu olamamış ve bütünlük sergileyememişlerdir. Lider olarak seçtikleri Vladika ise merkezi yönetim araçlarından yoksun olarak kabileler arasındaki sorunları çözmede dahi yetersiz kalmıştır. Bunun yanında Osmanlı Devleti ise aşiretler arasındaki farklılıkları kullanarak bölgeyi denetim altında tutmaya çalışmıştır.²⁵

²² Enver Ziya Karal; Osmanlı Tarihi, Cilt VI, TTK, Yayınları, 1983, s. 70.

²³ M.C. Le Verloop; Royaume du Montenegro (Karadağ Krallığı), Berger Levrault Editeurs, Paris, 1911, s. 12 - 13.

²⁴ İbrahim Yılmazçelik ve Ali Gökçen Özdem; Düvel-i Muazzamanın Karadağ üzerinden Osmanlı Devletiyle Mücadeleleri ve Bunun Günümüze Yansımaları, Dokuz Eylül Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, "Berlin Konferansı'ndan Günümüze Büyük Güçler ve Türkiye" konulu, I. Uluslararası Tarih Sempozyumu, İzmir, 12 - 14 Ekim 2011.

²⁵ Maurus Reinskowski; Double Struggle, No Income: Ottoman Borderlands in Northern Albania, (İki Kat Mücadele, Sıfır Kazanç: Kuzey Arnavutluk'ta Osmanlı Sınırları), International Journal Of Turkish Studies 9, 2003, s. 239 - 253.

XVIII. yüzyıl sonları ve XIX. yüzyıl başlarına kadar, bağımsızlık bir tarafa, devlet denebilecek herhangi bir yapının olmadığı Karadağ'da, özellikle I. Peter'in Vladika seçilmesi ile durum değişmeye başlamıştır. I. Peter, ülkesinde ilk iş olarak kan davalarına son vermeye çalışmış, üst seviyede yasama ve yürütme kurumlarının teşkilini içeren ilk anayasayı hazırlamıştır. Fransız İhtilali ile ortaya çıkan milliyetçilik akımlarının Napolyon Savaşları ile tüm Balkanlara yayılmasıyla Osmanlı Devleti ile mücadeleye çok daha anlamlı manalar yüklenmeye başlanmıştır. Artık, Türkleri Karadağ topraklarından çıkarmak, Orta Çağ'daki Büyük Sırp Devleti'nin teşkilini sağlamak, yavaş yavaş, görünürdeki amaç olmaya başlamıştır.²⁶

Aşiretler arasındaki iş birliğinin gelişmeye başlamasıyla daha organize hareket imkânı bulan I. Peter, 1796 yılında düzeni sağlamak için Karadağ'a giren İşkodra Sancak Beyi Kara Mahmud Paşa'yı, Martinici - Krusi'de (Podgoriçe yakınlarında) yenmiş²⁷ ve kendisini şehit etmiştir.²⁸ Bu savaş neticesinde; I. Peter, kabileler üzerindeki hâkimiyetini artırmış, aşiretler aralarında birlik ve beraberliğin gelişmesi ile neleri başarabileceklerini anlamış ve Brda bölgesinde yaşayan aşiretler Karadağ'a katılmıştır.²⁹

Karadağ'ın Napolyon Savaşları süresince Rusya ve İngiltere ile Fransa'ya karşı savaşması, Karadağ'ın uluslararası politik arenada kendini tanıtmaya yol açmıştır. 1815 yılında yapılan Viyana Kongresi'nde, ele geçirdiği bölgelerden çıkarılmış olmasına rağmen Karadağ, Osmanlı Devleti ile mücadelesinde kendisine destek verebilecek Rusya dışındaki ülkelerle de iş birliği yapma olanağına kavuşmuştur.³⁰

I. Peter'i, vasiyeti üzerine Ekim 1830'da Karadağ kabile reisleri toplantısında, Vladika seçilerek II. Peter Njegos adını alan yeğeni, Rade Tomov Petrovic takip etmiştir.³¹

II. Peter, selefi gibi, Adriyatik'e çıkışı sağlayacak bir bölgeyi ele geçirmeyi ve toprakları mümkün olduğunca genişletmeyi hedeflemiştir.³² Ancak Adriyatik'e çıkış, Avusturya - Macaristan tarafından engellenmiştir. (Çünkü Karadağlıların Adriyatik'e ulaşması, aynı zamanda Rusların da Adriyatik'e ulaşması anlamına geliyordu.) Osmanlı Devleti'nin Mısır sorunu ile uğraşmasını fırsat bilip Podgoriçe, Eşpozi (Spuz) ve Grahova'yı ele geçirme çabaları ise sonuçsuz kalmıştır.

²⁶ Özdem; s. 109 - 112.

²⁷ Morrison; s. 20.

²⁸ Vaclik, Paşa'nın başının kesilerek Çetine'de sergilendiğini belirtmiştir. Jean La Vaclik; *Souverainete du Montenegro*, (Karadağ Egemenliği), 1858, Leipzig, s. 22 - 23.

²⁹ Mary Edit Durham; *Twenty Years Of Balkan Tangle* (Balkanlarda Yirmi Yıl), İngiltere, ebook, 30 Ekim, 2006, s. 31 - 33.

³⁰ Özdem; s. 110 - 112.

³¹ Fleming; s. 90.

³² P. Coquelle; *Histoire du Montenegro et de la Bosnie Depuis les Origines*, (Karadağ'ın Tarihi) Ernest Leroux, Paris, 1893, s. 289 - 308.

II. Peter Njegos, Karadağ'ı yönettiği 20 yıllık süre boyunca ülkesinin topraklarını genişletememiş olmasına rağmen ulusal kimliğin gelişmesine katkıda bulunan önemli eserler meydana getirmiştir. Bunlardan en ünlüsü olan Dağ Çelenk'i,³³ bugün dahi Sırp'ların klasik eserleri arasında gösterilmektedir.³⁴

Bağımsızlık sürecinde Karadağ'ın lehine olan en dramatik değişiklik; Bosna'daki güçlü beyleri baskı altına almak, Tanzimat'ın getirdiği reformları uygulamak maksadıyla Ömer Lütfi Paşa'nın³⁵ Bosna Hersek Valiliğine atanmasıyla olmuştur. Yerel otoriteler tarafından kontrol altında tutulmaya çalışılan Karadağ, Ömer Lütfi Paşa'nın harekâtından sonra, merkezî hükûmet organları tarafından kontrol altına alınmaya çalışılacaktır ki sadece coğrafya açısından dahi bakılırsa bunun imkânsız olabileceği görülecektir.³⁶

Yerel otoritelerinin ortadan kaldırılması ve yerine etkin merkezî yönetim organlarının oluşturulamaması sonucu ortaya çıkan ortamdan, II. Peter'in ölümü ile yerine geçen yeğeni Danilo (1852 - 1860) faydalanmıştır. Danilo, görünürde âşık olduğu Sırp kıızıyla evlenebilmek maksadıyla ruhani yetkilerini bir başkasına devretmiştir. Kendisini prens olarak ilan eden Danilo, bu değişikliği Rusya ve Avusturya - Macaristan'a da onaylatmıştır.³⁷

Karadağlı aşiretlerce sınır bölgelerinde yapılan yağma ve zulme ilave olarak Karadağ'dan 3.000 kişilik bir grubun, Orta Çağ Karadağ Devleti'nin başkenti olan Zabliak'ı 23 Kasım 1852'de ele geçirmesi, İstanbul'da yankı bulmuş, 16 Aralık 1852 tarihinde kış ayında olunmasına rağmen askerî harekât kararı alınmıştır.³⁸

Avusturya - Macaristan ve Rusya'nın müdahalesi ile Osmanlı Devleti'nin iç sorunu, birden uluslararası hâle dönüşmüştür. Dış müdahaleden çekinen Babıali, Karadağ'ın Osmanlı egemenliği altında olduğu, dolayısıyla icra edilen askerî harekâtın amacının, sadece ülke

³³ P. P. Nyegosh; Bishop of Montenegro, The Mountain Wreath, An Historical Happening Towards the Close of the XVIIth Century (Dağ Çelenk'i, XVII. Yüzyıl Sonundaki Tarihsel Olay), İngilizceye Çeviren, James W. Wiles, Londra, 1930.

³⁴ Eser, Ladika I. Daniel döneminde, Karadağ'da yaşayan tüm Türklerin yok edilmesini içermektedir. Olay şu şekilde gelişmiştir: Aşağı Zeta Bölgesi'nde bir kilisenin açılışı için Osmanlı topraklarından geçerken Vladika I. Daniel, İşkodra Valisi tarafından ele geçirilmiş ve 3.000 duka karşılığında serbest bırakılmıştır. Vladika esaret altında geçirdiği günlerin intikamını almak için aşiret liderlerinin toplantısında Karadağ'daki tüm Türklerin katledilmesini teklif etmiştir. Neticede 1702'nin Noel gecesi, Slav yazarların "Sicilya İntikamı" olarak da adlandırdıkları katliam başlamıştır. Coquelle; s. 199.

³⁵ Ömer Lütfi Paşa, Alman Slavlarından olup askerî okulda okurken kaçıp Osmanlı'ya sığınmış ve Müslüman olarak Ömer Lütfi adını almıştır. Osmanlı ordusunda etkin emir ve komuta yeteneği ile müşirliğe kadar yükselmiştir. Mehmed Süreyya; Sicill-i Osmanî Cilt IV, Tarih Vakfı Yurt Yayınları İstanbul, 1996, s. 1322 - 1323.

³⁶ İbrahim Yılmazçelik ve Ali Gökçen Özdem; Düvel-i Muazzamanın Karadağ üzerinden Osmanlı Devletiyle Mücadeleleri ve Bunun Günümüze Yansımaları.

³⁷ Fahir Armaoğlu ; XIX. Yüzyıl Siyasi Tarihi Cilt 1, Alkım Kitabevi, 16. Baskı, 2007, s. 275.

³⁸ Ali Suavi ; Montenegro, (Karadağ), Imprimerie Victor Goupy, Paris, 1876, s. 14.

güvenliğini sağlamak olduğunu içeren bir memorandum hazırlayarak Düvel-i Muazzama ülkelerine göndermiştir.³⁹

Rusya'nın müdahalesinin önüne geçmek için Avusturya - Macaristan, harekâtı durdurmak maksadıyla özel elçi sıfatıyla Kont Leiningin'i İstanbul'a göndermiş,⁴⁰ Karadağ hadisesi bir daha açılmamak üzere kapanacakken Avusturya - Macaristan'ın yardımıyla sorun, geleceğe daha büyüyük taşınmıştır.⁴¹

Karadağ ile 25 Şubat 1853 tarihinde ateşkes, 03 Mart 1853 tarihinde ise savaş öncesi konum esas alınacak şekilde barış anlaşması imzalanmıştır.⁴²

Karadağ, Kırım Savaşı süresince, tarihinde ilk defa, Rusya'nın destek talebine Avusturya - Macaristan, Fransa ve İngiltere'nin baskısı ile yanıt vermemiştir. Danilo, bunun karşılığında mükâfat olarak Paris Konferansı'na katılan devletlerden, Karadağ'ın bağımsızlığının kabul edilmesini ve Adriyatik'ten kıyı şeridi verilmesini talep etmiştir.⁴³

Rusya konferansta, Kırım Savaşı'nda kendisine yardım etmeyen Karadağ'ın talebine destek vermemiş, Osmanlı Delegatesi Ali Paşa'nın, "Karadağ'ın hâlen bir Türk toprağı olduğu ve bunun değişmesi için herhangi bir durumun söz konusu olmadığını" belirtmesi üzerine talep reddedilmiştir.⁴⁴

1857 yılındaki isyan, Hersek sınırları içindeki Zupçe (Zupçi), Şuma, Grahova ve Piva'da yaşayan Karadağlılara meyilli aşiretler ile Karadağlı aşiretlerin; civarında yaşayan Müslüman halka saldırmalarıyla başlamıştır. Saldırıda birçok Müslüman öldürülmüştür.⁴⁵

Ferik Hüseyin Daim Paşa komutasındaki Osmanlı ordusu, 1858 tarihinde Grahova'da büyük bir yenilgiye uğramıştır.⁴⁶ Ordunun uğramış olduğu hezimetini ortadan kaldırmak maksadıyla takviye birlikler bölgeye sevk

³⁹ Benoit Brunswick; Recueil de Documents Diplomatiques Relatif Au Montenegro, (Bir Giriş İle Birlikte Karadağ'a Bağlı Belgelerin Derlenmesi), Chez M. S. - H. Weiss, Libraire A Pera, İstanbul, 1876, s. 45 - 56.

⁴⁰ George Arbuthrot; Herzegovina or (Omer Pasha and Christian Rebels), (Ömer Paşa ve İsyanıcılar), 2005, s. 60 - 63.

⁴¹ İngiliz arşiv belgelerinde, Ömer Paşa'ya ilerlemesi için izin verilmesi hâlinde Karadağlıların bir daha problem yaratamayacakları belirtilmiştir. FO; 421/11 Montenegro: Correspondence (Karadağ: Yazışmalar) 1857 - 1859, Muhtıra No. 9.

⁽⁴²⁾ Henri Delaure ; Le Montenegro, (Karadağ), Paris, 1862, s. 80 - 83.

⁽⁴³⁾ Serbo Rastoder; A Short Review of the History of Montenegro, Montenegro in Transition (Karadağ'ın Tarihine Kısa Bir Bakış), (Karadağ'ın Değişimi), Baden - Germany (Baden - Almanya), 2003, s. 119 - 120.

⁴⁴ İsmail Hami Danişmend; İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi Cilt IV, İstanbul, 1971, s. 187.

⁴⁵ , Ahmet Hamdi İbni Resul Ergirili; 1268 - 1279 Osmanlı - Karadağ Muharebesi'ne Dair Tarihçe, Atıf Efendi Yazma Eserler Kütüphanesi Mehmet Zeki Pahalan Koleksiyonu, Arşiv No. 34 Mzp. 112. Varak 11.

⁴⁶ Elizabeth Roberts; Realm of the Black Mountain, A History of Montenegro (Karadağ Krallığı, Karadağ Tarihi), Horst&Company, Londra, 2007, s. 226.

edilirken Düvel-i Muazzama devreye girerek,⁴⁷ oluşturulacak bir uluslararası komisyonla sınır çizilmesine karar verilmiştir.⁴⁸ Komisyon, 1859 yılında çalışmalarını tamamlamış ve 1860 yılında Karadağ ile Osmanlı Devleti arasında sınır protokolü imzalanmıştır. Sınır protokolüne göre Grahova, Karadağ'a verilmiştir.⁴⁹

Danilo'yu Karadağ Devleti'nin son yöneticisi olan yeğeni Nikola (1860-1918) takip etmiştir. 1910'da kendini Karadağ kralı olarak ilan eden Petrovic hanedanının son üyesi sürgüne gönderildiği 1918 tarihine kadar yaklaşık 60 yıl hükümlük sürmüştür.⁵⁰

Hudut protokolü ile büyük oranda sınırları belirlenen Karadağ'da, beklenenin aksine sükûnet sağlanamamış; Karadağ, Panslavizme sarılan Rusya'nın kışkırtmasıyla Hersek'in Karadağ sınırına yakın bölgelerinde ayaklanan Hristiyan ahaliye tam destek vermiştir.⁵¹

Karadağlı eşkıyalar, Hersek'e girip Müslümanları katletmeye ve sınırdaki köyleri yakıp yıkmaya başlamışlar, hatta Sturina ve Nikşik gibi önemli bazı yerleşim yerlerini ele geçirmişlerdir. Bu esnada, Müslüman ahaliye her zaman olduğu gibi aklın almayacağı ölçütlerde zalimlikler yapılmıştır.⁵²

Bölgede meydana gelen önceki isyanlardan elde edilen tecrübeler doğrultusunda, Babiali, Hersek bölgesindeki isyanı ve Karadağ'ı bir bütün olarak görmeye başlamış, 1852 yılında Karadağ'a başarılı askerî harekâtı yöneten Ömer Lütfi Paşa'yı komutan olarak atamıştır.⁵³

Ömer Lütfi Paşa'nın, Çetine'yi hedef alan harekât planına göre İşkodra ve Hersek tarafından aynı anda harekete geçen Osmanlı ordusu kısa sürede Karadağ'ı mağlup edip Çetine'ye doğru ilerlerken Rusya ve

⁴⁷ Fransa ve Rusya, askerî hareket durdurulmaz ise Karadağ'ın bağımsızlığını tanıyacaklarını açıklamışlardır. FO; 421/11, 9 Mayıs 1858, No.: 66. Fransa ve Rusya, Adriyatik'e gemi göndereceklerini bildirmişlerdir. FO; 421/11, 15 Mayıs 1858, Nu. 127.

⁴⁸ Matthew Smith Anderson; The Eastern Question 1774 - 1923 A Study in International Relations, Hong Kong, 1966, s. 151 - 152.

⁴⁹ Fleming; s. 99 - 100. Abdolonime Ubicini ; Les Serbes de Turquie: Etudes Historiques, Statistiques et Politiques sur laPrincipaute de Serbia, Le Montenegro (Türkiye'deki Sırların Tarihi), E. Dentu, Libraire Editeur, Paris, 1865, s. 25 - 29. Brunswik; s. 73 - 75.

⁵⁰ Armaoğlu; s. 275.

⁵¹ Heyet; Mufasssal Osmanlı Tarihi Cilt VI, İskit Yayınevi, s. 3018.

⁵² "...Redief ayının 16'sında bir grup isyancı ve Karadağlılar Nikşik bölgesindeki birkaç köye baskın yaptılar ve orada yaşayan barış yanlısı Müslümanlara sayısız işkence uyguladılar. Çocukların ve 3 kadının da içinde bulunduğu 40 cana kıyıldı. Bir kadın hamileydi. Kadının karnını yarıp çocuğu çıkardılar ve parçalara ayırdılar. Diğer saldırgan grup bölgenin en büyük şehri Lorientz'deydi ve burada Müslüman nüfusa uygulanan işkencenin şiddeti yukarıda bahsedilen vahşilikten hiç de az değildi..." FO; 78/1716, No.: 17.

⁵³ Ahmed Cevdet Paşa; Sultan Abdülhamid'e Arzlar (Maruzat), Sadeleştiren Yusuf Halaçoğlu, 2010, s. 61.

Fransa'nın müdahalesiyle durdurularak Karadağ ile anlaşma imzalanmak zorunda kalmıştır.⁵⁴

Ömer Lütfi Paşa karşısında son anda Düvel-i Muazzama'nın müdahalesi ile kurtulan Nikola, ülkesinin savunma gücünde, ekonomisinde, eğitim ve kültüründe gelişme ve kalkınma olmadan Osmanlı Devleti ile başa çıkamayacağını anlamıştır. Bu kapsamda, 1875 yılına kadar bir taraftan geleneksel politikasını sürdürürken diğer taraftan Osmanlı Devleti ile iyi ilişkiler kurmaya ve onu gücendirmemeye gayret ederek bağımsızlık yolundaki son hazırlıkları tamamlamıştır.

4. 1875 Hersek İsyanı'nın Nedenleri

Genelde isyanın nedeni, 1875 Haziran ayının başlarında, Hersek'in Nevesin kazası halkından 160 kişinin, vergiler ve zaptiye askerlerinden şikâyet ederek Karadağ reisine sığınmaları ile konunun uluslararası alana taşınması ve bölgedeki Osmanlı yöneticileri ve Babıali'nin, başlangıçta yeterli tedbir almaması neticesinde küçük bir hareketlenmenin büyük bir isyana dönmesi⁵⁵ şeklinde açıklanmaktadır. Ancak isyanın nedenlerinin; isyanın süratle yayılması, birdenbire uluslararası ilişkilerin gündemini oluşturması, 1815 Viyana Kongresi ile kurulan ve 1856 Paris Anlaşması ile de tasdik edilen Avrupa dengesini bozacak sonuçlara yol açması bakımından, daha derin olduğunu düşünmekteyiz.

Karadağ tarafından 1875 yılına kadar organize edilen isyanların ortak noktaları şunlardır: Hersek bölgesinde bir grup Hristiyan ahalî, sözde vergi ve yerel yöneticilerinin baskısı gibi sebeplerle ayaklanır, Karadağ bir taraftan isyana destek verirken diğer taraftan konuyu uluslararası alana taşır. Avrupa'nın güçlü devletlerinin devreye girmesi ile Babıali'nin kuvvet kullanımı engellenir; bıçağın kemiğe dayandığı noktadan sonra kuvvet kullanılarak isyan bastırılır, ancak diplomasi alanında herhangi bir kazanıma müsaade edilmediği için eski statükonun devamı sağlanır. 1875 yılındaki isyan da benzer özellikleri göstermesine rağmen bundan önceki isyanlardan bariz farklılıkları bulunmaktadır. Bunları şu şekilde açıklamak mümkündür:⁵⁶

Karadağ, devletleşme sürecini tamamlamış, daha modern, daha çağdaş kurum ve kuralları geliştirmiştir. Ordusu düzenli hâle gelmiş ve donatılmıştır. Uluslararası alanda kurmuş olduğu ilişkiler ile gündem oluşturmaya başlamış ve seyyahlar, politikacılar aracılığı ile Avrupa kamuoyunda önemli ölçüde destek elde etmiştir.

⁵⁴ Hv. Korg., Ramiz Ertem; TSK Tarihi Balkan Harbi Garp Ordusu Karadağ Cephesi, Cilt III, Ankara, 1984, s. 2 - 3.

⁵⁵ İslam Ansiklopedisi; Cilt, VI, MEB Devlet Kitaplığı, Eskişehir, 200, s. 227. Danışmend; Cilt IV, s. 246. Karal; Cilt VIII, s. 14 - 16. Armaoğlu; s. 454 - 500. Mahmud Celaleddin Paşa; Mirat-ı Hakikat I, Hazırlayan İ. Miroğlu, M. Derin, M. Halacoğlu, Ö. Akdaş, Tercüman Gazetesi 1001 Temel Eser, İstanbul, 1979, s. 69 - 70. Kemal Baltalı; 1875 Hersek Ayaklaması'nın Uluslararası Bir Nitelik Kazanması, Belleten, Cilt: 51, Sayı: 199, Nisan 198, Ankara.

⁵⁶ Özdem; s. 232 - 245.

Rusya, 1856 yılında imzalanan Paris Anlaşması'nın prangalarından tamamen kurtulmuş ve Panslavizmi kullanarak Kırım savaşı öncesinde olduğundan daha fazla Balkanlarda etkinliğini arttırmış ve Şark meselesini kendi lehine çözebilecek altyapıyı oluşturmuştur.

Sırbistan da Karadağ gibi Şark meselesinin çözümünde kendisine verilen görevi yerine getirmek için hazırlıklarına çok önceden başlamış, özellikle isyanın başlangıcından itibaren, dikkate değer şekilde, ordusunun teçhizat ve malzemesindeki noksanlıkları gidermiştir.⁵⁷ "Büyük Sırbistan'ı" kurma noktasında ilk defa Karadağ ile ortak hareket imkânına kavuşmuş ve arkasına Rusya'nın tam desteğini almıştır.

İngiltere, yüzyıllık Osmanlı İmparatorluğu'nun toprak bütünlüğünü koruma politikasını⁵⁸ terk ederek dinî öğretilerle yetiştirilmiş Evangelist politikacılar tarafından oluşturulan ve Rusya'ya karşı, Osmanlı devletinin İngiltere'nin çıkarlarına uygun şekilde parçalanmasını içeren yeni politikayı takip etmeye başlamıştır.

Osmanlı Devleti'nin önceki isyanlarda olduğu gibi mevcut yapısal eksiklikleri devam etmekle beraber maliyesi, 1856 yılından itibaren kontrolsüz şekilde borçlanma neticesinde iflas noktasına gelmiş⁵⁹ ve asıl önemlisi eksiklikleri diplomasi alanında giderebilecek yetenekli devlet adamları yetiştirememiştir.

5. İsyanın Başlaması ve Yayılması

1875 yılının Haziran ayında Hersek'e bağlı Nevesin (Mostar'ın doğusunda Nevesinje) kazası Hristiyanlarından 160 kişinin, ağnam vergisi vermemek için Karadağ'a sığınması ve Karadağ prensinin de işin içine Rusya'yı sokması, Hersek Ayaklanması'nı, kısa sürede bir Avrupa sorunu hâline getirmiştir. Avrupalı büyük devletlerin kararları gereğince Osmanlı Devleti, asilerin dileklerini öğrenmek için Server Paşa'yı Hersek'e yollamış; Avusturya, Rusya ve Almanya'nın Raguza konsolosları da nasihatte bulunmak üzere, asilerin şefleriyle görüşmüştür. Görüşmelerden cesaret alan asiler, ayaklanmayı daha da genişletmek için Müslümanlara saldırmaya başlamışlar, Müslümanların da buna karşılık vermesi ile sorun din kavgası hâline gelmiştir.⁶⁰

Avrupa devletleri ile Osmanlı Devleti'nin çabaları bir sonuç vermemesine rağmen 02 Ekim 1875'te Mahmud Nedim Paşa'nın telkini ile Hristiyanlara birtakım yeni hak ve imtiyazların verilmesini içeren Adalet

⁵⁷Yüzbaşı Osman Nuri; Sırp Ordusunun Kıymet-i Harbiyesi, Osman Senayi, Şirket-i Mertebiye Matbaası, İstanbul, 1324, Millî Kütüphane Süreli Yayınlar, Yer No.: 1956 SA 160, s. 1 - 3.

⁵⁸Armaoğlu; s. 6.

⁵⁹Lord Newton; A Record Of British Diplomacy Vol.1 (İngiliz Diplomasi Kayıtları Cilt 1), Edward Arnold, Londra, 1913, s. 151 - 152. Alen Palmer; Osmanlı İmparatorluğu Son Üç Yüzyıl, Bir Çöküşün Yeni Tarihi, Çev. Belkis Çorakçı Dışbudak, Sabah Kitapları, İstanbul, 2003, s. 221.

⁶⁰İslam Ansiklopedisi; Cilt VI, s. 227. Mahmud Celaleddin; Mirat-ı Hakikat I, s. 69 - 71. Armaoğlu; s. 494.

Fermanı yayımlanmıştır.⁶¹ Adalet Fermanı'nın Rusya ve Almanya tarafından uygun bulunmaması üzerine Kont Andrassy, inisiyatifi kaçırmamak için bir reform programı hazırlanması maksadıyla harekete geçmiş, sonunda Andrassy Notası, 30 Aralık 1875'te Osmanlı Devleti'ne iletilmiştir.⁶²

Osmanlı Devleti, 11 Şubat 1876 tarihinde verdiği cevapta, vergilerin yerel olarak harcanmasına ait madde hariç, Andrassy Notası'nın kabul edildiğini bildirmiş ve konu ile ilgili 13 Şubat 1876'da ferman yayımlamıştır. Asiler ise bunları kabul etmeyip 28 Şubat 1876'da, ayaklanmaya devam kararı almışlardır.⁶³

İşyanla başa çıkılamaması Bulgaristan'ı da cesaretlendirmiş ve 1876 Mayıs'ında Filibe civarında işyan çıkmıştır. İşyanın süratle bastırılması Panslavistlerde hayal kırıklığı yaratmış olmasına rağmen Bulgarlara aşırı şiddet kullanıldığı gerekçesi ile Avrupa kamuoyunda oluşturulan Osmanlı aleyhtarı hava bu kişileri ziyadesi ile memnun etmiştir.⁶⁴ Ayrıca bir Bulgar kızının bir Müslüman gençle evlenmek üzere Selanik'e gelmesi sırasında kaçırılması ve sonrasında meydana gelen kargaşada Fransız ve Alman konsoloslarının öldürülmesi, yine kamuoyunun Osmanlı aleyhine döndürülmesinde etkin olarak kullanılmıştır.⁶⁵

Bu noktadan sonra inisiyatif tamamıyla Rusya'nın eline geçmiş, Gorçakof'un girişimiyle Almanya, Avusturya ve Rusya tarafından hazırlanan Berlin Memorandumu,⁶⁶ 13 Mayıs 1876'da, Osmanlı Devleti'ne tebliğ edilmiştir.⁶⁷

Ültimeatom niteliğindeki memorandumu İngiltere'nin reddetmesi, Osmanlı Devleti'ne bir rahatlama sağlamış olsa da 31 Mayıs 1876'da Abdülaziz tahttan indirilerek yerine V. Murat'ın getirilmesi gibi önemli iç meseleler, Osmanlı Devleti'nin politika üretmesine engel olmuştur.⁶⁸

⁶¹ Karal; Cilt VII, s. 76.

⁶² Armaoğlu; s. 498.

⁶³ Kenneth Bourne; The Foreign Policy of Victorian England 1830 - 1902, (Victoria İngiltere'sinin Dışişleri Politikası 1830 - 1902), Clarendon Press, Oxford, 1970, s. 126 - 139.

⁶⁴ L. Gwendolin Cecil; Life Of Robert Marquis Of Salisbury Vol II 1868 - 1880 (Robert Marquis Salisbury'nin Hayatı), Hodden and Stoughton Limited, Londra, MCMXXI, s. 80 - 81. Ahmet Saib; Abdülhamid'in Saltanatının İlk Günleri, Hazırlayan Adem Kara, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, Mayıs, 2008, 2. Baskı, s. 57.

⁶⁵ Sina Akşin, Metin Kunt, Suraiya Faroqi, Zafer Toprak, Hüseyin G. Yurdaydı, Ayla Ödekan; Türkiye Tarihi III Osmanlı Devleti 1600 - 1908, Cem Yayınevi, 10. Baskı, Ocak 2009, s. 149 - 151.

⁶⁶ Armaoğlu; s. 56.

⁶⁷ Anderson; 1966, s. 185.

⁶⁸ Ahmet Mithat Efendi; Üss-i İnkılab I, Kırım Muharebesi'nden II. Abdülhamid Han'ın Cülusuna Kadar, Selis Kitaplar, Seçil Ofset, 1.Baskı, İstanbul, Mayıs 2004, s. 185.

6. İsmail Fazıl Paşa; 1292-1293 Osmanlı Karadağ Seferi, Necm-i İstikbal Matbaası, İstanbul, 1329.⁶⁹

Hakikatleri açıklayacağımı beyan ederek yapılacak eleştirileri kabul ediyorum. Bundan otuz beş sene evvel yapılan bir savaş ve burada uygulanan siyaseti ve stratejiyi ortaya koyarak o dönemde devlet kademesinde görev yapan devlet ricalini, şimdiki şartlara göre değerlendirerek eleştirmek gibi bir niyetim bulunmamakla birlikte, bunu yapmanın haddini aşmak anlamına geleceğini de bilirim. Tam aksine o dönemde yaşanan zorlukları yansıtmak isterim.

Evvel, o zamanın eylemlerini, kendi zamanının imkânları, kaide ve usullerine göre değerlendirerek yarım asır önceki yöneticileri, askerî ve siyasi açıdan değerlendirmek mantıksız bir şey olur.

Kırk sene evvel, hukuk ve mülkiye mekteplerimiz olmadığı gibi Avrupa'da ciddi tahsil görmüş yöneticilerimiz seyrekti. Askerî alanda uygulanan taktikler ise Fransa'dan alınan esaslar ile arkadan doldurulan silahların icadından çok önceleri kullanılan ilim ve fenden uzak eski nesildi.

Şimdi bunlara bir de istibdat, körü körüne itaat ve inisiyatiften mahrumiyet gibi hususlar da ilave edilirse o zamanki yöneticilerimizi, karar ve hareketlerinden dolayı mazur görmemiz gereklidir. Affedilmeyecek tarafları ise ihtiraslarından kaynaklanan hataları olacaktır.

Diğer taraftan Rusya'nın muhtemel harp açması öngörülür iken Osmanlı Devleti'nin yüzlerce taburu başlayacağı ve sonuç alınıp alınamayacağı meçhul olan isyan için sefer düzenlemesi siyasi bir hatadır. Böylesine büyük bir taarruza maruz kalınması arifesinde, Karadağ gibi yerel bir konunun halledilmesi için başka hâl tarzları aranmalı idi.

Şöyle ki: Karadağlılar son derece fakir olduklarından ihtiyaçlarının temini noktasında dışarı bağımlıdır. Bunun için sık sık yurt dışına çalışmaya giderler. Harp zamanlarında yurt dışına çıkamadıkları için ihtiyaçlarının karşılanmasında güçlüklerle karşılaşır. Osmanlı ile İşkodra ve Hersek tarafındaki sınırının harp nedeniyle kapalı olması, dış irtibatında sadece Avusturya'nın Dalmaçya sahiline bağlı kalmasına neden olmuştu. İşte bu durum Karadağ'ı bir taraftan Osmanlı'ya, diğer taraftan ise Avusturya'ya bağımlı olmak gibi bir sonucu ortaya çıkarmıştır. Hatta 1876'da Karadağ ile yapılan ateşkes sonucu, Nikşik'e erzak götürülmesine müsaade edilmesi karşılığında, Karadağ'a Rusya'dan gönderilen ikmal malzemelerinin Bar Limanı'nda indirilerek Podgoriçe üzerinden, Vassovik nahiyesi ve Lim Vadisi'nin Karadağlı ahalisine götürülmesine müsaade edilmiştir. İşte bu durum, Karadağ'ın içinde bulunduğu müşkülâtı açıkça ortaya koymaktadır.

⁶⁹ İsmail Fazıl Paşa; 1292 - 1293 Osmanlı Karadağ Seferi, İstanbul, 1329, Gnkur. ATASE Kütüphanesi, Sıfıf/Yer 8/28, Demirbaş No.: 007802.

Bu noktadan hareketle uygulanabilecek en önemli hareket tarzı, Karadağ'ın abluka altına alınarak dışarıdan malzeme gelmesini engellemek olmalıydı. Bunu yapabilecek imkânımız varken doğrudan savaş açmaya gerek var mıydı?

İşkodra'nın fethinden itibaren ve hele 30 yıldan beri, Malisorları⁷⁰ devlete bağlayacak ve yapılarına uygun yönetim şekli ile idare edecek bir düzen kuramadık. Hatta bunları, Avusturya ve İtalya ajanları ile Karadağ papazlarının kucağına ittik.

Kendilerine hâkimiyetimizi, merhametimizi ve himayemizi gösteremedik. Geçmiş dönemlerin yapmış olduğu hatalara ek olarak bizler de şiddete devam ederek bunların husumetlerini artırdık. Cehalet içinde bulunan Malisorlara eskisi gibi şiddet uygulayarak kalplerini soğuttuk. Hâlbuki kendilerine şiddet yerine sakinlikle davransaydık, asker sevki maksadıyla harcadığımız paraları muhtaç olanlara verseydik ve bölgenin kalkınması için harcasaydık, bugün Malisor problemi olmaz veya bu hâle gelmezdi.

Karadağ'a uygulanabilecek siyasi ve askerî tedbirler hakkında yapacağım mütalaa, bundan sonra olması muhtemel Karadağ Savaşı'nda kullanılabilir. Şöyle ki Karadağ'ın askerî, siyasi ve ekonomik gücüne önemli katkısı bulunan Podgoriçe ve civar bölgesinin, ziraata müsait topraklara sahip Ülgün gibi ovaların ve Bar gibi limanların ele geçirilmesi, kati neticenin kazanılmasında önem arz eder.

Bunu gerçekleştirmek için iki ayrı taarruz kolu oluşturulması gerekmektedir. Taarruz kollarından birisi İşkodra - Podogoriçe - Danilovgrad istikametini kullanmalı; diğeri ise Bar, Ülgün Limanı'ndan kuzeye doğru ilerlemelidir. Bununla beraber iki kolun irtibatını sağlamak ve Virpazar ile Çetine'yi muhasara altına alınmak maksadıyla İşkodra'da kuvvet bulundurulmalı, nehir vapurları kullanılarak Virpazar'a kuvvet konuşlandırılmalıdır. Ayrıca sahil kesiminde gemi bulundurarak denize çıkış - giriş engellenmelidir.

⁷⁰ Malisorları Cevdet Paşa, Tezakir'de şu şekilde tanımlamıştır: Malisorlar, yani dağ ahalisi, Latin oldukları hâlde Müslümanlar ile aralarında muazzam bir uyum ve birlik vardır. Çünkü İşkodra halkının çoğunluğu zamanında dağlardan inip İslam ile tanışmış ise de eski kültürlerini terk etmeyip bağlı bulunduğu kabileler ile ilişkilerini koparmamış, hatta sürekli birbirine misafirliğe gitmiş ve böylelikle de Müslümanlar ile malisorlar arasında ailevi bir bağ varmışçasına güzel bir iletişim meydana gelmiştir. Ortodokslar ise hem Latinler hem de Müslümanlara uzak olduklarından mezhepleri sebebiyle Karadağlılara daha yakındırlar lakin İşkodra'da pek Ortodoks yoktur. Müslümanlar ile Latinler de her zaman birlikte hareket ederler ve ikisi de Ortodokslara kâfir gözüyle bakar. İslam buralara geldiği ilk zamanlarda Malisorların yaşayış tarzına karışılmamış askerlik hizmetleri karşılığında, cizyeden muaf tutulmuşlar ve bu geleneklerini hâlen de sürdürmektedirler. Üç yüz dirhem kokoroz ekmeği ve bir kuruşa nereye emredilirlerse oraya gitmeyi görev bilmişlerdir. Büyük devletlerin ve Osmanlıların baskısıyla bıraktıkları tek bir âdetleri vardır, o da savaştan kelle getirip bahşış alma âdetleri. Bu âdet Karadağlılarda yaygındır. Cevdet Paşa; Tezakir, 13 - 20, Yayımlayan Cavit Baysun, TTK, 2008, 3. Baskı, s. 166 - 167.



Harita 2⁷¹

Şimdi Karadağ bölgesinde, 1876 yılında cereyan eden muharebeden bahsedelim.

İşkodra tarafında bulunan kuvvetler şu şekildedir:

2. Orduya mensup Taliâ ve 4. Nizamiye Taburu,
3. Orduya mensup Manastır, Ohri, İlbasan ve Tiran Redif Taburları, 2 Nizamiye ve 6 Taliâ Taburu,
4. Orduya mensup, Vincester tüfeğine sahip, Sinop, Bolu, Samsun, Ünye, Ordu Seva Hil Taburları,
5. Orduya mensup Hama, Humus, Kilis, Maraş ve Ayıntap Taliâ Taburları, Beyrut, Gazze, Kudüs, Trablus, Şam, Duma ve Lazkiye Redif Taburları,

Altunizade / İstanbul ahâlisinin teşkil ettiği bir Tabur ve Üsküdar Hudud Taburu ile beş altı bin Arnavut askeri,

Dört ve altı fundalık seyyar dört batarya, tophanene imali üç fundalık tunç, altı dağ bataryası,

Kolordunun yetersiz lojistik ve ulaştırma unsurları.

⁷¹ Milli Kütüphane; Hrt. 1994 D 1164.

30 taburdan müteşekkil Kolordunun, alay kuruluşu mevcut değildi (Taburlar doğrudan Kolorduya bağlı). Mirliva Salim ve Abdi Paşalar ile Bekir Bey namında bir kaymakamın yanında, hiçbir harbe katılmamış, yaşlı ve malul Miralay Halid, Salim ve Kamil Beyler bulunmaktaydı. Karadağ ile muharebe edecek 3. Ordunun taburları bölgenin askerlerinden (Boşnak, Arnavut ve Rum ili ahalisi), 5. Ordu Komutanlığına mensup taburlar ise denizden intikal edeceğinden 5. Ordu Komutanlığı sorumluluk sahasındaki sahile yakın yerlerden oluşmuştur. Fakat bu taburlar eğitimsiz idi.

Yukarıda ifade edilen bir hareket tarzı seçildiğinde Karadağ itaat altına alınabileceksen maksat fersah fersah ileri taşınmış, askerî harekâtın maksadı kalelerdeki erzak noksanlığını tamamlamak gibi mahdut tutulmuş, neticede Hersek Cephesi'nde, Duga Boğazı ve Piva Kalesi civarında hezimete uğranılmıştır. Banyan bölgesindeki bozgun sonucunda bir miralay esir, bir liva⁷² ile birçok nefer şehit olmuştur.

İşkodra'da konuşlu Kolordunun da Medun Kalesi'ne erzak ikmalini sağlamaktan başka amacı yoktu. Bu amacı gerçekleştirmek için İşkodra Kolordusunun vermiş olduğu zayıat miktarı çok ciddi miktarlardadır.

Şöyle ki Podgoriçe kazasının, Koç nahiyesine bağlı, etrafı dağlarla çevrili bir tepe üzerine Romalılar zamanında inşa edilen kaleden ibaret olan Medun, önceleri Osmanlı Devleti'ne tabi iken isyan ile Karadağlıya ilhak etmiştir. Bahse konu kale, 1279 yılı Karadağ İsyanı'nda Çerkez Abdi Paşa⁷³ tarafından onarılmış, güya bölgede olabilecek isyanı önlemek için birkaç top konulmuş ve cephanelik inşa edilmiştir.

Koç nahiyesi ahalisi 1875 yılında tekrar ayaklanmış, kaledeki iki piyade bölüğü ile birkaç toptan oluşan birlik, isyanı önlemek bir yana, ilave olarak kalede mahsur kalmıştır. İşkodra valisi ve kumandanı olan Müşir Ahmed Hamdi Paşa,⁷⁴ 3. Ordu Komutanlığına ait üç tabur ve üç redif

⁷² Fazıl Paşa'nın; Muhtar Paşa'nın Beşina bölgesindeki zaferinden sonra, geri çekilerek Voçidol (Banyan civarı) bölgesinde tertiplenen düşmanı imha etmek maksadıyla 28 Temmuz 1876 tarihine düzenlediği harekâttan bahsettiği düşünülmektedir. Zira bu harekâta, Selim Paşa ile birlikte 1600 civarında şehit verilmiş, Osman Paşa, 300 askerle esir düşmüştür. Özdem; s. 250.

⁷³ Abdi Paşa Çerkez'dir. Hüsrev Paşa'nın kölelerinden olup askerlik mesleğine girmiş, 1247 (1831 / 1832) tarihine kadar sarayda muallimlik ile binbaşı ve 1248'de (1832 / 1833) miralay, 1254'te (1838) mirliva olmuştur. Cemaziyelahir 1274'de (Ocak - Şubat 1858) İşkodra mutasarrıfı, Zilhicce 1278'de (Haziran 1862) vezir, sonra 3. Ordu Müşiri olmuştur. Safer 1286'da (Mayıs - Haziran 1869) ikinci defa 3. Ordu Müşiri olup 28 Cemaziyellevvel 1288'de (14 Ağustos 1871) ayrılmıştır. Zilka'de 1293'te (Kasım - Aralık 1876) 3. Ordu Müşiri ve Manastır Valisi Kaymakamı, Cemaziyelahir 1294'te (Haziran - Temmuz 1877) ilaveten Yanya Valisi olup kısa süre sonra hepsinden azledilmiş ve 14 Haziran 1880'de vefat etmiştir. Mehmed Süreyya; Sicill-i Osmanî Cilt I, s. 52.

⁷⁴ Bosna Valisi olan Derviş Paşa'nın Sadrazam ve Serasker ile anlaşmazlığa düşmesi üzerine görevden alınıp yerine müşir rütbesiyle Ferik Ahmed Hamdi Paşa görevlendirilmiştir. Mahmud Celaleddin Paşa; Mirat-ı Hakikat'ta, Ahmed Hamdi Paşa için: "...zayıf akıllılardan ve askerlik bilgisinden dahi habersiz..." diye bahsetmektedir. İşkodra'ya takviye için oluşturulan birliğin başına, görevden alınan Derviş Paşa serasker yapılarak getirilmek istenmiş, ancak Derviş Paşa

taburuyla (toplam altı tabur kuvvetle) iki defa Medun Kalesi'ne erzak ikmalı için harekât düzenlemiştir. Birincisinde erzak ikmalını gerçekleştirmiş, ancak ikinci defasında hezimete uğramış; iki dağ topunu da kaptırarak Podgoriçe'ye kendisini zor atmıştır.

Bu mağlubiyetin nedeni, taktik alanında yapılan hatadır. Çünkü yürüyüş kolunda öncü ve artçı görevlendirilmediği gibi keşif unsurları da çıkarılmamış, birlik bir bütün hâlinde yürüyüş nizamında hareket etmiştir. Zaten bizim o tarihtelerdeki taktik anlayışımızda, bahse konu emniyet unsurları yoktu ve biz toplu olarak ilerler, durur veya geri çekilirdik. Sağa sola manevra yapmak, düşmanın yan tarafını çevirmek gibi taktik düzenler bilinmemekte idi.

Ahmet Hamdi Paşa'nın hezimetini 3. Ordu Redif Taburlarının en cesur askerlerinin gözünü o kadar korkutmuş idi ki ileri karakola hiçbir asker çıkmak istemezdi. Karadağlılar cesaretleri ve kahramanlıkları ile değil, vahşilikleri ile askerimizi yıldırıyordu. Gerçekten de harpte şehit ve yaralı askerlerimizin kulakları, burnu, dudakları ve kirpikleri kesilerek bırakılmıştır. Bu vahşiliği sadece erkekleri değil, kadınları dahi yapmıştır. Ayrıca, şehitlerimizin parmaklarını kırıp sağlam bıraktıkları iki parmağı birbirine birleştirerek haç çıkarmış gibi askerlerimizin göğüslerine koymuşlardır. Buna rağmen bunları, Avrupalılar himaye ederdi. Bu durumdaki arkadaşlarını gören askerlerin maneviyatı bozularak savaşma azim ve iradesi kırılmış ve firarlar artmıştır.

Mağlubiyetten sonra Ahmet Hamdi Paşa yerine Macar (daha doğrusu Polonyalı) meşhur Mahmud Hamdi Paşa, İşkodra Kolordusu kumandanı olarak atanmıştır. Mahmud Hamdi Paşa⁷⁵ Podgoriçe'ye geldiğinde 16 Tabur kadar kuvveti mevcut olup bu birlikleri takviye için 5. Ordu Komutanlığından verilen Redif Taburları, Bar İskeleyi'nde henüz karaya çıkarılmıştı. Takviye gelen birliklerle gönderilen ikmal malzemeleri ve mühimmat Bar Limanı'nda karmakarışık bir şekilde atılmıştı. Burada düzeni sağlamak, redif taburlarını eğitmek ve hiç değilse askerleri tüfek alıp atış yapabilecek seviyeye getirmek için Miralay Haşim Bey görevlendirilmiştir.

Karadağ'a uygulanacak harekâtın planı ve birliklerin hazırlıkları tamamlanmamışken Babıali ve o tarihte sadrazam olan Mütercim Rüştü Paşa, Osmanlı'nın şan ve şerefine kurtarılması için Medun Kalesi'ni kuşatmadan kurtarmak ve erzak ikmalını gerçekleştirmek maksadıyla acele edilmesini Mahmud Hamdi Paşa'ya emretmiş ve baskı uygulamıştır. Koca Osmanlı İmparatorluğu'nun nam ve namusunu bir kale parçasına dayandıran siyasi mantığa ne demeli?

da serasker olunca İşkodra'ya gitmek yerine Ahmed Hamdi Paşa'yı, İşkodra Birlikleri Komutanı olarak atamıştır. (Özdem; s. 252 - 253)

⁷⁵ Mahmud Hamdi Paşa'ya Macarlı denir ise de esasen Polonyalı ve Musevi'dir. Asıl ismi Freud olup Avusturya ordusunda erbaş iken firar ederek Osmanlı ordusu hizmetine girmiştir. Karadağ seferinin başlangıcında Ferik rütbesiyle Lübnan'da bulunur iken bölgeyi bilmesi nedeniyle, müracaatı üzerine, İşkodra Ordusu Komutanlığına terfi ettirilerek atanmıştır. Sedes; s. 96.

Baskıya dayanamayan Mahmud Hamdi Paşa, 16 Ağustos 1876 tarihinde iki kol hâlinde Medun'a hareket etmiştir. Kolun birisi; Mirliva Salim Paşa'nın emir ve komutasında, Podgoriçe de bulunan 14 tabur, birkaç seyyar batarya ve altı redif taburundan; diğeri ise kendi emir ve komutasında, 10 tabur ile Hersek ve Tiran Taburlarından oluşmuştur.

Salim Paşa, Goruda ve Vinoşe karyeleri civarından dolaşarak Medun Kalesi'ne hâkim olan Fudine silsilesine, 6 tabur iki hatta olacak şekilde tertiplenmiştir. Aynı zamanda, Mahmud Hamdi Paşa, 10 tabur ve üç adet sahra bataryası ile Kakariça bölgesini işgal etmiş ve ihtiyatı sol tarafta Medun Kalesi'ne doğru sevk etmiştir. Bu tertiplenmede birlikler birbirlerini destekleyemeyecek şekilde yerleştirilmiş, her birlik adeta bağımsız hareket etmek zorunda kalmıştır.

Mirliva Salim Paşa, Fudine tepelerine çıkarken attan düşüp ayağını incitmiş olduğundan cihetle Mahmud Hamdi Paşa'dan izin almadan (Sadece durumunu anlatan kurşun kalemle yazılmış bir not göndermiştir.) ve yerine Alaylı Binbaşı Ahmed Ağa'yı bırakarak gizlice, yedi saat mesafedeki Podgoriçe'ye dönmüştür.

Erzakin, öğlene doğru Podgoriçe'den Medun Kalesi'ne doğru sevk başlamıştır. Karadağlılar, konvoyun yaklaşmasını takiben emniyet birliklerine şiddetle hücumla geçmişler, birlikler şiddetli taarruz neticesinde zayıf vermeye başlayınca düzen ve intizam bozulmuş ve askerler firara başlamıştır. Bu hezimet, arkadan gelen erzak kafilesine ve Mahmud Hamdi Paşa'nın sol yanında bulunan askerî birliklere de sirayet etmiştir.

Yine o sırada Salim Paşa'nın Fudine ve Gradišta'da bulunan birliklerinden, Mahmud Hamdi Paşa'nın bulunduğu bölgeye çekilmeler başlamıştır. Salim Paşa'nın mevkiisini terk etmesi ile zaten birbirini desteklemeyecek şekilde yerleştirilen taburlar, bu kez de emir ve komutadan mahrum kalmış oluyorlardı. Karadağlılar ise hem cepheden hem de iki birliğin arasından taburlara taarruz ederek birlikleri perişan ettiler. Firar eden askerlerin bir kısmı Medun Kalesi'ne, bir kısmı da Goruda ve Vinoşe karyelerinden Podgoriçe'ye gitmiş, bazı bölümü ise Mahmud Hamdi Paşa'nın birliklerine katılmıştır. Bu firarlar ve geri çekilmeler, henüz harbe girmemiş Mahmud Hamdi Paşa'nın birliklerinin de bozulmasına neden olmuş ve birliklerde emir - komuta kalmamıştır. Yalnızca Mahmud Hamdi Paşa'nın yanında bulunan 5. Ordunun 6. Taliâ Taburu ile bataryalar yerinden kımıldamamış ve bu kıtalar geceyi Kakaris tepelerinde geçirerek ertesi gün düzenli bir şekilde Podgoriçe'ye çekilmiştir.

Mahmud Hamdi Paşa, firar ederek birliklerin bozulmasına neden olan personeli şiddetli şekilde azarlamıştır. Bu muharebenin kaybında Mahmud Hamdi Paşa'ya ait olan kusur, askerlerin durumunu ve bölgenin gerçeklerini bilmeyen Babıali'nin vermiş olduğu karara karşı duramamış olmasıdır. Fakat o zamanki komutanların itaat anlayışı, inisiyatif almalarındaki noksanlıklar ve

yetiştiriliş tarzları düşünüldüğünde Mahmud Hamdi Paşa'nın çok da hatalı olmadığı sonucu çıkabilmektedir.

Yukarıda belirtilen şekilde zorunlu olarak harbe girmiş olsa bile Mahmud Hamdi Paşa'nın, Taliâ Taburları ile her biri iki alaydan müteşekkil, iki liva teşkil ederek birlik düzenini sağlaması gerekirdi. Bu durumda bir livaya Salim Paşa, diğerine de kendisi emir komuta edebilir, alaylara ise en kıdemli binbaşılardan kumandan atayarak birliklerdeki komuta zafiyetini ortadan kaldırılabildi. Tertiplenme esnasında ise Salim Paşa'nın, birlikleriyle ve kendi unsurlarının, Salim Paşa'nın birlikleriyle irtibatını tesis etmeliydi. Mahmud Hamdi Paşa'nın affedilmeyecek bu kusurları ne yazık ki 1500 civarında şehide ve bir o kadar da gaziye mal olmuştur.

Mahmud Hamdi Paşa, telgrafın başına geçip Sadrazam Mütercim Rüştü Paşa'ya mağlubiyeti bizzat bildirmiş ve 5. Ordunun acemi askerleri ile Karadağ'da harp etmenin mümkün olamayacağını, bunlara ilave 3. Ordu birliklerinden takviye yapılmasını istemiştir. Mahmud Hamdi Paşa'nın bu beyanatına karşı Rüştü Paşa: *"...Galibiyet, mağlubiyet süneni seniyedendir. Bunun için meysus olmamalı, telafi mafata çalışmalıdır..."* şeklinde cevap vermiştir.⁷⁶

Başkumandanlıktan Dersaadete gönderilen raporda, meydana gelen muharebe, gerçeklerin aksine şu şekilde anlatılmıştır: *"...Piçar nahiyesine bağlı Tribaç tepelerine taarruz edilerek ele geçirilmiş, ancak görülen lüzum üzerine Podgoriçe'ye geri dönülmüştür. Bu harekât esnasında Karadağlılara zayıf verdirilmiş, bizde de birkaç şehit ve yaralı vardır..."*.

Derviş Paşa da Mahmud Hamdi Paşa gibi Podgoriçe'de bulunan Kolordunun Karadağlılarla harp etme imkân ve kabiliyetine haiz olmadığına dair bir rapor hazırlamıştır. Bu şekilde davranarak sorumluluktan kaçınmak istemeleri anlaşılıyorsa da aslında böylece, kendilerine teslim edilen vatan evlatlarını harp edebilecek hâle getirecek tedbirleri almadıklarını da itiraf etmiş oluyordı.

Mesuliyetin üzerinden atılması doğrultusunda gerekli tüm tedbirler alındıktan sonra, 30 tabur kadar kuvvetle Podgoriçe'de Karadağlıya karşı savunma tedbiri alınıp beklenilmeye başlanmıştır. İşte görülüyor ki İşkodra Kolordusunun ana vazifesi Medun Kalesi'ne erzak ikmalini sağlamaktan ibaret olmuştur.

Hersek Kolordusunun esas görevi de Piva ve Nikşik gibi kalelere erzak ikmal olmuş, bu kolordu da birçok telefât vermiştir.

Her iki kolordu birbirinden bağımsız hareket etmek yerine, iki taraftan Karadağ'a eş zamanlı harekât düzenlemiş olsaydı, sonuç bu şekilde

⁷⁶ İsmail Fazıl Paşa, bu muharebelere bizzat henüz Yüzbaşı iken katılmıştır. (Sedes; s. 96.)

olmazdı. Bir kere Muhtar Paşa⁷⁷ Hazretleri tarafından, makine başında, Derviş Paşa ile görüşme yapılmış, ancak bir sonuca varılamamıştır.

Şunu bir kez daha ifade etmek isterim ki 30 sene evvelki komutanlarımızın inisiyatif sahibi olmamaları, muharebenin ve birliğin şartlarına göre değil de mesuliyetten kaçma adına merkezin kararlarına göre hareket etmeleri aslında bir hata değil de bir nevi mazeret olarak kabul edilmelidir. Çünkü mutlak hâkimiyet altında olup da yetkileri ve sorumlulukları, duruma göre merkezden belirlenen komutanların kendi yetkilerinin dışında hareket etmesi beklenemezdi. İşte bu durum, Osman Paşa'yı Plevne'de düşmanı takip etmekten alıkoyarak zaferin kazanılmasına mani olmuştur.

Şurası kesindir ki harpte başarı, yalnız bir kumandanın, bir şahsın başarısına bağlı değildir. Bu konuda eğitim almış, idare yeteneğine sahip kurmaylar heyetine bağlıdır. Ordunun en önemli kesimini oluşturan bu kurmay subayların atıl durumda bulunması, ordumuzun muharebe müessiriyetini doğrudan etkiler. 93 Seferi'nde, kurmay subayların ordumuzda etkin olarak kullanılmaması, kurmay subayların yaverlik veya kıta komutanlarına danışmanlık yapmak gibi idari görevlerde kullanılması, ordumuzun gücünü olumsuz yönde etkilemiştir.

Fakat son 15 - 20 senedir durum değişti. Artık kurmay subaylarımızın günümüzün şartları doğrultusunda yetiştirildiğini görüyor ve Meşrutiyet'le ordumuzda başlayan eski âdetlerin terk edilmesi ve tekâmülü sayesinde, Avrupa'nın muntazam orduları seviyesine çıkabileceğimizi ümid ediyoruz.

93 Harbi'ne bir basamak teşkil eden Osmanlı Karadağ seferinden bahsetmemin asıl nedeni, birliklerimizin yetiştirilmesinde faydalı olabilecek hakikatleri ortaya çıkarmaktır.

Tekrar konuya dönelim. İşkodra Kolordusundan kalanlar İlbasan ve Podgoriçe'de beklerken Ekim 1876 başında İstanbul'a celp olan Ferik Cemil Paşa'nın⁷⁸ yerine, Hersek tarafında bulunan Ferik Mustafa Celalettin Paşa⁷⁹

⁷⁷ Ahmet Muhtar Paşa, Karadağ'ın savaş ilanını müteakip, Mostar'da Hersek Ordusu Komutanı olarak görevlendirilmiştir. Özdem; 245.

⁷⁸ Mahmud Hamdi Paşa, başarısızlığı nedeniyle görevden alınmış, Derviş Paşa bölgeye gönderilmiştir. Derviş Paşa'nın emir komutasında Medun'a erzak ikmalı için, 05 Eylül 1876 tarihinde icra edilen harekât, Ferik Cemil Paşa'nın, Haşim Paşa'nın koluna destek vermemesi nedeniyle başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Bunun üzerine Ferik Cemil Paşa da görevden alınarak yerine Mustafa Celalettin Paşa atanmıştır. Özdem; 255 - 256. İsmail Fazıl Paşa eserinde bu konudan bahsetmemiştir.

⁷⁹ Mustafa Celalettin Paşa, Polonya'da doğmuştur. Asıl adı Konstanty Borecki'dir. Polonya'da katıldığı 1848 Devrimi'nin bastırılması üzerine, diğer Polonya ve Macar devrimcilerle Türkiye'ye sığınmıştır. Rusya'nın bunların geri çevrilmesi isteği üzerine diğer mültecilerin çoğu gibi o da Müslüman oldu. Osmanlı ordusuna girerek kurmay subay, sonra da paşa olmuş, Yanya hududunda ve özellikle Girit savaşlarında pek büyük hizmetlerde bulunmuştur. Niyazi Berkes; Türkiye'de Çağdaşlaşma, Hazırlayan Ahmet Kuyaş, YPY, İstanbul, 1996, s. 304.

atanmıştır. Derviş Paşa da Celaleddin Paşa'nın emrine 18 taburdan oluşan bir kuvvet vermiştir.

Mustafa Celaleddin Paşa, o zamana kadar bilinmeyen askerî birliklerin yapması gereken manevraları birliklerine bir hafta süre ile uygulatmış, Karadağ çetelerine doğrudan müdahale edebilecek takımlar teşkil ederek bunların elbiselerine kırmızı arma diktirmiş ve bellerine yatağan ile kasatura taktırmıştır. Bu unsurları, birliklerin hemen önünde hareket ederek karşılaşılana düşmana şiddetle mukabele edecek şekilde eğitmiştir.

Bu faaliyetten sonra, hazırlanmış olduğu fırka ile Medun Kalesi'ne erzak temini gibi asıl maksadı gerçekleştirmeyecek hedef yerine (Bu şekilde hareket edilmiş olsa askerler kendilerinden önce öldürülmüş arkadaşlarını görüp maneviyatları sarsılabilirdi.) Eşpozi'den, Karadağ'a harekât icra etmeyi teklif etmiş ve bunu kabul ettirmiştir.

1876 yılının Ekim ayı sonuna doğru, Eşpozi'ye hareket edilerek ordugâh oluşturulmuş, müteakiben iki liva hâlinde, Malet Veli ve Malet tepelerine doğru taarruzi harekâta başlanmıştır. Livalarının birisinin kumandanı Mirliva Abdi Paşa, diğerini ise Mustafa Celaleddin Paşa idi. Bu kuvvete ilave olarak muharebelere, üç seyyar Batarya, Cebel toparlarından oluşan üç Batarya ve 2.000 kadar Zeybek ve Arnavutlardan oluşan kuvvet iştirak etmiştir. İki gün, bir gece muharebeden sonra Malet Veli, Malet tepeleri ele geçirilmiş ve personelin morali yükselmiştir.

Bu bölgenin emniyetinin ve Martinik sırtlarının toparlarla kontrol altına alınmasını müteakip, Bielopavlichi Ovası'ndaki önemli bir merkez olan Danilovgrad'ı ele geçirmek maksadıyla ileri harekâta devam edilmiştir. Harekât, başlangıçta başarılı şekilde devam edip Karadağlılara önemli miktarda zayıat verilirken Mustafa Celaleddin Paşa şehit olmuştur. Paşa, şehit olmasaydı harekâtın başarıyla devam edeceği ve devletimizin lehine sonuç doğuracağı muhtemeldi. Ancak Paşa'nın yerine başka bir komutan bulunamaması nedeniyle harekât durdurulmuş, müteakiben Kasım 1876 tarihinde imzalanan mütareke⁸⁰ ile Eşpozi'ye bir miktar kuvvet bırakılarak Podgoriçe'ye dönmüştür.

Aynı zamanlarda yaklaşık 8 ay boyunca Medun Kalesi'ni savunan birlikler, kaleyi Karadağlılara teslim etmek zorunda kalmışlardır.

Kalenin teslim edilmesinin, gerek İşkodra Kolordusu gerekse genel siyasi konjonktüre hiçbir etkisinin olmadığı görüldüğünde eski Roma

⁸⁰ Sırp Kuvvetleri Komutanı; Gregorovich Chernayef'in 25 Eylül 1876 tarihinde başlatmış olduğu tarruzların Ekim ayı ortalarında başarısız olması sonucu, Rusya tarafından 31 Ekim 1876 tarihinde Osmanlı Devleti'ne verilen notada: 48 saat içinde altı haftalık veya iki aylık mütareke yapılmasını istemiştir. İki aylık mütareke yapılması konusu Osmanlı Devleti'nce kabul edilmiştir. Armaoğlu; s. 507 - 508.

duvarlarını korumak için verdiğimiz şehit ve kayıplarımıza bakıp da kanlı gözyaşı dökmek elde mi olur?⁸¹

Önemli konulardan bir tanesi de Mustafa Celaledin Paşa emir - komutayı devralmadan önce, katıldığı muharebelerde bir varlık gösteremeyen birliğin, Mustafa Celaledin Paşa ile başarıdan başarıya koşmasıdır. Ordu, aynı ordu olmasına rağmen iki durum arasındaki fark, komutan ve komuta heyeti farkı olmuştur. Gerçekten de birliğin savaşma azim ve iradesine, komutan ve komuta heyetinin doğrudan etkisi bulunmaktadır.

Bu tespit ile ilgili bir misal daha vereyim. Hersek Kolordusunun durumu, İşkodra Kolordusunun durumu ile hemen hemen aynı iken 1877 tarihinde, Müşir Süleyman Paşa,⁸² Kurmay Başkanı Mirliva Şakir Paşa ve diğer kumanda heyeti, Hersek Kolordusuna katılış yapmıştır. Yeni komuta heyeti ile Kolordu, Karadağ'ı baştan sona geçerek Karadağlıları meşgul etmiş, müteakiben görevlendirildikleri başka cephelerde, Ruslara karşı önemli başarılar kazanmıştır.

İşkodra Kolordusu, Podgoriçe'ye çekildikten sonra 4. Ordunun taburları, ordularına ilhak etmek üzere Dersaadete, Arnavut Ziban (5 - 6 bin mevcutlu), 2. Ordu Taliâ Taburları ve 4 Nizamiye Taburu ile Altunize Taburu geriye sevk edilmiştir.

Böylece İşkodra Kolordusu; 3. Ordunun taburları (Manastır, Ohri, İlbasan ve Tiran Redif Taburları, 3. ve 4. Taliâ Taburları, 18 Nizamiye Taburu) ve 5. Ordunun taburlarından (5. Taliâ Tb., Hama, Humus, Kilis, Maraş, Ayıntap, Trablusşam, Gazze, Kudüs, Duma ve Lazkiye Redif Taburları) ibaret kalmıştır.⁸³

Süleyman Paşa'nın dört livadan müteşekkil kolordusu, Nikşik ve Piva'ya erzak ve mühimmat vermek üzere 2.000 yük arabasından oluşan erzak kafilesi ile Blagay'dan Gaçka ve Nikşik istikametinde harekâta başlamıştır. Birlikler 03 Haziran 1877 tarihinde Duga Boğazı girişindeki

⁸¹ İsmail Fazıl Paşa eserinde durumu şu şekilde anlatmıştır: "...İmdi şu mahud kalenin sukutile ne İşkodra kolordusunun vaziyet-i harbiyesinin fenalaşmasına ve ne de bir zayıatı mühimmei siyasete badi olmadığına nazaran, bunun mahsurinini ta bidayeti harpte celp ve tahlis ve eski Romalıların duvarlarını tahrip etmeyip te, bunun idamei vücudü için yapılan yaygaraların ne kadar boş olduğunu göstermekte ise de ne faide ki böyle, yaygaralar birçok vatan evladının bigayrihak imhayı hayatına badi olduklarını tasavvur ettikçe kanlı gözyaşları dökmek mümkün değildir!.."

⁸² Hersek Ordusu Komutanı Ahmet Muhtar Paşa, başına buyruk hareketleri ve Rusya'ya savaş açılmaması doğrultusundaki Serasker Redif Paşa'ya yazmış olduğu telgraf yüzünden Hersek Ordusu Komutanlığı görevinden alınmış ve Girit'e görevlendirilmiştir. Yerine ise Müşir Süleyman Paşa atanmıştır. Özdem; s. 251 - 252.

⁸³ İsmail Fazıl Paşa, bu bölüme kadar 1876 yılında İşkodra Cephesi'nde meydana gelen muharebeleri anlatmıştır. Bu bölümden itibaren ise Mayıs 1877 tarihinden sonraki Hersek ve İşkodra Cephelerinde meydana gelen muharebelerden bahsetmiştir.

Kristaç bölgesine ulaşmıştır. Süleyman Paşa'nın Kolordusuna karşılık, Karadağlıların 22 tabur kadar kuvveti vardı.

Süleyman Paşa'nın Piva'ya uğramadan Nikşik'e geçmeyeceğine inanan Karadağlılar, kuvvetlerini bölerek 5 tabur kadar kuvveti Piva bölgesine, 12 tabur kadar kuvveti ise Kristaç bölgesinde Duga Boğazı'na mevzilendirmiştir. Süleyman Paşa, Karadağlıların düşüncesinin aksine küçük bir müfrezeyle Piva bölgesine göndermiş, büyük bölümü ile Kristaç üzerine yüklenmiştir.

Karadağlılar; geçidi bırakmamak için yoğun çaba göstermelerine rağmen subaylarımızın ve askerlerimizin 12 saatlik insanüstü çabaları, Recep Paşa ile Miralay Hacı Osman Bey'in kahramanane hücumları ve hâkim tepelere askerlerin omzunda çıkarılan sahra bataryalarının icra eylediği şiddetli atışlar sayesinde tutundukları mevzilerden atılmıştır.

Karadağlıların, Duga Boğazı'nda ihtiyat olarak bıraktıkları kuvvetten istifade etmeyerek nispeten az bir kuvvetle, gayretli bir kuvvetin karşısında muharebe etmek mecburiyetinde kalmaları, mağlubiyetlerine zemin hazırlamıştır.

Süleyman Paşa, Kristaç'ı ele geçirdikten sonra Piva'ya sevk ettiği müfrezeyle Gorančka'ya yollayıp bir yıldan beri erzak sıkıntısı çeken birliklerin ikmalini tamamlamıştır. Şu efradımızın metaneti ve vatan sevgisi takdire şayan değil midir?

Süleyman Paşa, güya yorulan birliklerini dinlendirmek için bu bölgede (Kristaç) bir hafta süre ile beklemiş, müteakiben ileri harekâta devamla Duga Boğazı içinde, Nozdra ve Presyka arasındaki Karadağ birliklerine taarruz etmiştir. Taarruzun şiddetine dayanamayan Karadağlılar, Nikşik'in doğusundaki Ostrog Geçidi'ne çekilmişlerdir. Duga Boğazı'nı geçen Süleyman Paşa, 15 Haziran 1877 tarihinde Nikşik'e ulaşmıştır.

Süleyman Paşa'nın Kolordusundan, Ali Saib Paşa'nın⁸⁴ İşkodra Kolordusuna geçelim.

Ali Saib Paşa'nın İşkodra Kolordusu üç livadan [1. Liva Kumandanı Mirliva Hakkı (Madenci Hakkı Paşa da denilmektedir.), 2. Liva Kumandanı Mirliva Hacı Hüseyin Paşa ve Ali Saib Paşa da diğer livayı komuta etmekteydi.] müteşekkildi. Kolordu, 31 Mayıs 1877 tarihinde Podgoriçe'den Eşpozi'ye gelmiş ve buradan 02 Haziran 1877 tarihinde ileri harekâta devamla, geçen yıl olduğu gibi, Malet Veli, Malet tepelerini ele geçirerek tertiplenmiştir.

İşkodra Kolordusu ile Hersek Kolordusunun Ostrog Boğazı civarında birleşmesi planlanmıştır. Bu kapsamda, İşkodra Kolordusu, Eşpozi'den, geçit

⁸⁴ Ali Saib Paşa, Derviş Paşa'nın Mayıs 1877 tarihinde Anadolu Cephesi'ne alınması üzerine, İşkodra Kolordusu Komutanı olarak atanmıştır. Sedes; s. 149.

vermez Zeta Nehri'nin sol kenarı ile Martinik, Aslancebe sırtları arasından (Zeta Ovası) harekât icra edecekti.

Harekâtın sol yan emniyeti Zeta Nehri dolayısıyla alınamamıştı. Sağ yan emniyeti için Martinik ve Aslancebe sırtlarının ele geçirilmesi planlanmış, bu kapsamda; 06 Haziran 1877 tarihinde, o sıralar İşkodra Fırkasına atanan Ferik Hafız Paşa'nın emir ve kumandasında, Hakkı ve Hüseyin Paşa Livaları, Martinik sırtları ile Kokoşunya Taşlıklarına taarruza başlamışlardır. Taarruz hedefi, ancak üç gün süren şiddetli muharebelerden sonra ele geçirilmiştir.

20 Haziran 1877 tarihinde Martinik sırtlarından, Danilovgrad istikametine doğru, Hacı Hüseyin Paşa'nın livası birinci hatta, Hafız Paşa birlikleri yan emneti görevinde, Ali Saib Paşa da iki Tabur kadar ihtiyat kuvveti ile ikinci kademede taarruza başlamıştır. Ayrıca Martinik Tepesi'nin emniyeti maksadıyla birkaç Tabur kadar kuvvet bırakılmıştır.

Karadağlılar, her iki kolordunun birleşmesine mani olmak maksadıyla 15 bin kişiden oluşan bir kuvvetle İşkodra Kolordusuna şiddetli şekilde taarruz etmişler, taarruz neticesinde bozulan kuvvetlerimiz, Kokoşunya Taşlıkları civarında tutunmayı başarmışlardır.

İhtiyatta bulunan Ali Saib Paşa, ileri doğru hareket ederek 23 Haziran 1877 tarihinde Martinik sırtları ilerisinde, Hersek Kolordusunun ileri unsurları ile birleşmeyi gerçekleştirmiştir.

Süleyman Paşa'nın Hersek Kolordusundan bahsedelim:

16 Haziran 1877 tarihinde Nikşik'ten Ostrog Boğazı istikametinde harekâta başlayan Süleyman Paşa, Kristaç'taki birliklerini zamanında geri çekemeyen ve Ostrog Boğazı'nda yeterli kuvvet toparlayamayan Nikola'ya karşı kısa sürede başarı kazanmış ve Ostrog Boğazı ve buradaki Manastırı ele geçirmiştir.

Dört gün kadar bu bölgede oyalanan Süleyman Paşa, İşkodra Kolordusu ile birleşmek maksadıyla Zeta Vadisi boyunca güneye doğru taarruza başlamıştır. Her iki birliğin birleşmesine engel olmak için tüm güçleriyle saldıran Karadağlılar Süleyman Paşa birliklerini 3 - 4 gün haylice uğraştırmış, neticede Zeta Nehri'nin sağ tarafındaki hâkim tepelerin ele geçirilmesini takiben, 20 - 23 Haziran 1877 tarihleri arasında şiddetli mukavemet bertaraf edilerek Ali Saib Paşa birlikleri ile birleşme gerçekleşmiştir.

Birbirleriyle birleşmek üzere 20 gün Karadağ'ın sarp dağları içinde, gerçekten muharip olan Karadağlılarla muharebe ve mücadelede bulunan birlikler, şu son dört gün içinde ancak birbirinden 20 km'lik bir mesafede insanüstü mücadele etmişlerdir. İki tarafın birbirinin ateşlerini duyup da birbirine kavuşamaması üzüntü vermekte iken iki birliğin birleşmesinin sonucunda ortaya çıkan memnuniyetin ve oluşan bayram havasının tarifi imkânsızdır.

Bu muvaffakiyet üzerine Babıali'den gelen telgrafta: "...Aferin Ali Saib ve Süleyman Paşalar! Bugünkü hizmetinizle devlet ve milleti ihya ittiniz, Cenab-ı Hak sizi derunde müsavved eylesin, cümledenizi selam ve muhaziyet-i şahanemle teltif iderim umum zabitanemize bir derece terfi ittiklerini tebliğ ve tebşir idiniz..." şeklinde ifade edilerek Ali Saib ve Süleyman Paşalar tebrik edilmiş ve muharebeye katılan tüm personelin rütbeleri bir üst rütbeye yükseltilmiştir.

Müteakiben verilen karar üzerine her iki kolordu, kademeli olarak 26 Haziran 1877 tarihine kadar Podgoriçe'ye sevk edilmiştir.

Kuzeyde Mehmed Ali Paşa⁸⁵ fırkası ise Moratcha Vadisi'ne kadar gelmiş, ancak birleşme sağlanmış olduğundan ileri harekâtına ihtiyaç duyulmamış ve Sırlara karşı kullanılmak için Yenipazar bölgesine çekilmesi istenmiştir.

Her iki döneme ait icra edilen harekât değerlendirildiğinde:

1876 yılında Hersek Kolordusuna, Piva ve Nikşik kalelerine; İşkodra Kolordusuna ise Medun Kalesi'ne erzak ikmalini yapmak gibi mahdut hedefin ana hedef olarak verildiği görülmektedir. Bu hedefi yerine getirmek için oluşturulan birliklerin tertip, tertibat ve uyguladıkları muharebe düzenleri askerî gereklilikleri yerine getirmekten uzaktı. Her birlik, erzak ikmal esnasında karşılaştığı düşman çeteleriyle mücadele etmiş, mücadelenin sonucuna göre ya erzak ikmalini gerçekleştirebilmiş ya da bozulup dağılmıştır. Bazen de erzak ve mühimmatın bir kısmı düşmana kaptırılıp mağluben Podgoriçe ve Gaçka'daki ordugâhlara çekilmişlerdir.

Şimdi tamamı Romalılar zamanından kalan ve harap durumda bulunan bu kalelerin, düşmanın isyan ve tecavüzüne hiçbir etkisi olmadığı belli iken, daha 1875 yılı içinde tahrip edip zaten sınırlı olan birlik ve personeli, kolordular içine dâhil ederek birlikleri takviye etseydik ve 1877 yılındaki gibi müşterek harekât icra etseydik Rusya ile harbe girmeden bir yıl önce⁸⁶ Karadağ galesi bertaraf edilmiş olurdu.

Hersek İhtilali başlayıp da bastırılması konusunda zorluklarla karşılaşıldığında, isyanın bastırılması ile görevlendirilen Seryaver Ferik Halil Paşa, Sadrazamla birlikte Sultan Abdülaziz'e çıkmıştır. Görüşme esnasında Sultan Abdülaziz, Sadrazam Mütercim Rüştü Paşa'ya isyanın bastırılması için iki yol bulunduğunu, bunlardan birisinin çok büyük bir kuvvetle Hersek'e girip isyanın sona erdirilmesi (Bunun için ilave hazırlığa ihtiyaç bulunmaktadır.) veya sürekli isyan hâlinde olan Banyan ve Piva gibi Nevah-i Asiy⁸⁷ bölgelerinin Karadağ'a verilmesi olduğunu belirtmiştir. Rüştü Paşa

⁸⁵ Ferik Mehmet Ali Paşa, kumandasında 16 Tabur (6 - 7 bin) kadar kuvveti ile İşkodra ve Hersek Kolordularının harekâtını desteklemek maksadıyla Kolaşin bölgesinden hareketle Danilovgrad istikametinde taarruz edecektir. Özdem; 263.

⁸⁶ Rusya 12 Nisan 1877 tarihinde Osmanlı Devleti'ne Savaş ilan etmiştir. Armaoğlu; s. 516.

⁸⁷ Cevdet Paşa Nevah-i Asiy'e şu şekilde tanımlamıştır: "...Hersek ahalisinin ekseri Karadağ ile hem - mezhep ve hem - zeban oldukları hâlde, Hersek Mutasarrıfı Ali Paşa ile birlikte her

ise “...Her zerresi şehidimizin kanı ile yoğrulmuş olan bu bölgeleri nasıl terk ederiz, halk buna ne der?..” diyerek padişahın fikrini değiştirmiştir. İşte bu hikâyeyi bizzat merhum Halil Paşa’dan işitmiştim. Padişah’ın, isyanın büyük bir kuvvetle bir an önce bastırılması fikri mantıklı olduğu gibi devlete çok pahalıya mal olan Rus, Sırp ve Karadağ seferlerinin icrasına gerek olmayabilecek veya en azından bize zaman kazandırabilecek, Karadağ’a Nevah-i Asiye’nin terki “ehven-i şer” olarak görülebilir.

Her neyse, 1876 yılında Karadağ etrafındaki 75 - 80 tabur kadar kuvveti, yalnız kalelerde bulunanlara erzak ikmali yapmak gibi mahdut hedefe yöneltip bu uğurda binlerce şehit verilmesi, o zamanki askerî stratejiyi belirleyenlerin günahı olmuştur.

1877 senesindeki harekâtın hedefleri uygun seçilmiş ise de burada da uygulamadan doğan eksiklikler meydana gelmiştir. Şöyle ki: Karadağ’ın itaat altına alınması maksadıyla üç koldan Karadağ’ın merkezine doğru icra edilen harekâta, her kol birbirinden bağımsız hareket etmiş, kollar arasında irtibat sağlanamamış ve taarruz istikameti seçiminde, hâkimden mahkûma kuralına uyulmamıştır. 06 - 09 Haziran 1877 tarihinde İşkodra Kolordusu Martinik sırtlarında düşmanla muharebe ederken Süleyman Paşa, 03 Haziran 1878 tarihinde Kristaç Seferi’nden sonra bir hafta bekleyerek lüzumsuz yere zaman kaybetmiştir. Yine 20 Haziran 1878 tarihinde, İşkodra Fırkası, Martinik sırtlarında düşmanla muharebe ederken Süleyman Paşa, Ostrog Boğazi’nda zaman kaybetmeyip ilerlemiş olsaydı birleşme daha çabuk ve az zayıtla gerçekleşebilirdi.

İşkodra Kolordusu da 20 Haziran 1877 tarihinde, üç gün hareketsiz kalmasaydı, yerine 21 Haziran 1877 tarihinde ileriye doğru harekete geçseydi Süleyman Paşa’nın Ostrog’daki muharebeleri daha hafif olur, başarı süratle kazanılabilirdi.

Mehmet Ali Paşa’nın harekâtı ile ilgili ise en ufak bir malumat alınmamıştı.

Karadağlıların kuvveti yeterli olsaydı ve uygun donatılmış olsalardı birleşme gerçekleştirilemezdi. Bu durumda olmalarına rağmen harekâtı bir ay süreyle geciktirebilmişlerdir.

tarafa sefer edegelmişler iken Serdar-ı Ekrem Ömer (Lutfi) Paşa, Bosna beylerine galebe ve Hersek’i de isti’la ettiği sırada Hersekli Ali Paşa’yı da bir takrible i’dam ettikten sonra Hersek Hristiyanlarını sa’ir yerlerdeki Hristiyanlar gibi cizyeye rabt ile silahlarını toplamağa kalkıştı. Anın üzerine Karadağ hududu boyunda vakı’ sarb dağlarda sakin olan Hristiyanlar dahi isyan etdiler. İşte, bunların sakin oldukları yerlere Nevahi’i Asiye denildi. Nevahi-i Asiye ahalisi, gayet vahşi Karadağlılardan cesur bir halk olduklarından, Karadağlılar serbestçe nahiyeğe girip çıkar ve vakt-i harbde i’ane ider olduklarından, bir muharebe kapısı açıldı. Muharebat’ı vakı’a, Nevahi-i Asiye ahalisi namına olduğu hâlde içlerinde pek çok Karadağlılar var idi. Anlar dahi haricinden pek çok mu’avenetlere mazhar oluyorlardı...”. M. Hüdai Şentürk; Tuna Vilayetin Teşkiline, Karadağ ve Hersek Vukuatına (1861) Dair Cevdet Paşa Tarafından Kaleme Alınan Layiha, Ankara, 1996, s. 727.

Tüm hatalara rağmen birleşme gerçekleştirilmiş ve Karadağ ordusunun dağılması sağlanmıştır. Düşmana son darbeyi vurmak için Kolorduların Çetine'ye hareket ettirilmesi gerekiyken maalesef bu da yapılmamıştır.

İki Kolordu birleştikten sonra her iki kuvveti komuta edecek bir komutan atanamamıştır. Süleyman ve Ali Saib Paşalar, "Başarıda en büyük pay benim kolordumun." diyor, ancak Çetine'ye doğru harekât konusunda Süleyman Paşa "Benim askerim yorgun.", Ali Saib Paşa ise "Benim kuvvetim azdır." diyordu. İşte bu kararsızlık içinde Podgoriçe'de en kıymetli 10 günlük zaman boşa geçirilmiştir.

Babiali, Süleyman Paşa'ya, 03 Temmuz 1877 tarihinde, İşkodra Kolordusundan alacağı altı tabur ilave kuvvetle Balkanlarda başka bir bölgeye intikal emrini vermiştir. O zamanki subaylar arasındaki görüş; Süleyman Paşa'nın Çetine'ye hareket etmemesinin nedeni olarak harekâtın başarılmasında en fazla payın kendi kolordusunda olmasına rağmen başarının Ali Saib Paşa'ya mal edilmesinden duyduğu rahatsızlıktan kaynaklandığı doğrultusundadır.

Bu konuyu her ne kadar doğrulayamasam da yenilmiş, dağılmış ve ikmal sıkıntısı içinde olan düşmanı, emrindeki 16 tabur kadar kuvvetle imha etmeyi düşünmeyen Ali Saib Paşa'nın da bu olayda mesuliyeti vardır. Hasıla 1877 yılında Karadağ'a yapılan harekâtın sonucunda tüm emek ve dökülen kana rağmen yapılan stratejik hatalar nedeniyle başarılı olunamamıştır.

Karadağlılar, bu 10 günlük süre boyunca herhangi bir tarruza maruz kalmadıklarını görerek o sırada Rusya'nın Rumeli'deki harekâtı başladığından ve Osmanlı'nın kendilerine ilave gayret tahsis edemeyeceklerini istihbar ettiklerinden, bölgesindeki Malisorleri de kullanarak yeniden ordusunu düzenlemiştir.

Ordusunu yeniden düzenleme imkânı bulan Karadağ, harekâtın müteakip evresinde, Nikşik, Bar ve Ülgün'ü ele geçirmiş, imzalanan anlaşma ile bağımsızlığını kazanmanın yanında bu bölgeleri elinde tutmuştur.

7. Sonuç

Sun Tzu, Çin'de prensleri eğitmek için bundan 2.600 yıl önce yazmış olduğu "Savaş Sanatı" adlı eserinde "...Düşmanı tanı, kendini tanı; yüz kere savaşsan, yüzünü de kazanırsın. Düşmanı tanııyorsan ama kendini iyi tanıyorsan kazanma ve kaybetme şansları eşittir. Hem kendini hem de düşmanını tanııyorsan girdiğin her savaş senin yenilginle sonuçlanacaktır..."⁸⁸ demektedir.

382 yıl, göreceli de olsa, egemenliğimizde kalmış Karadağ ile ilgili Osmanlı dönemindeki kadar dahi, günümüzde yazılmış eser

⁸⁸ Sun Tzu; The Art of War (Savaş Sanatı), Çevri, Lionel GilesThe Project Gutenberg, eBook, May (Mayıs) 1994, s. 32.

bulunmamaktadır. Cumhuriyet öncesi dönemdeki imkânsızlıkları düşündüğümüzde Cumhuriyet dönemi aydınlarının ne kadar vurdumduymaz olduğu, diğer deyişle hiç değilse önceki dönem seviyesine yetişmek için ne kadar çaba göstermesi gerektiği ortaya çıkmaktadır. Bu kapsamda, İsmail Fazıl Paşa'nın eseri ve bunun günümüz diline uyarlanması, Sun Tzu'nun eserinde belirttiği gibi kendimizi ve Karadağ'ı tanımamız açısından önemli görülmektedir.

Coğrafyanın ve diğer imkânsızlıkların yanında, harp prensiplerinin (Hedef, Taarruz, Sıklet Merkezi, Kuvvet Tasarrufu, Manevra, Emir - Komuta Birliği, Emniyet, Baskın ve Sadelik) uygulanması konusundaki eksiklikler, önemli miktarda zayıat verilmesine neden olmuştur. Bunun yanında, millî strateji ve askerî stratejideki noksanlıklar ise bir miktar muharebenin kazanılmasına rağmen harbin kaybedilmesine neden olmuştur. Kısaca, taktik seviyedeki başarılar, stratejik seviyede yapılan hataları giderememiştir. Dolayısıyla eserde belirtildiği gibi stratejik seviyede hedefin uygun olarak belirlenmesi ve gayretin buna yönlendirilmesi önem arz etmektedir.

İsmail Fazıl Paşa'nın, subayların yetiştirilmesi, kurmay subayların kullanılması ve görevlendirilmesi ile inisiyatif sahibi olmaları konularındaki tespitleri günümüzde dahi geçerliliğini sürdürmektedir.

Vatanın her yerinde kendisine verilen görevi eksiksiz bir şekilde yerine getiren, bu uğurda terini, kanını ve canını esirgemeyen kahraman Türk Silahlı Kuvvetleri personelinin, barış şartlarından itibaren savaşa hazırlanması ve savaş süresince kullanılmasında, devletin tüm kurumlarının koordineli şekilde çalışarak uygun hedeflere yönlendirilmesi, dökülen kanın ve emeğin boşa gitmemesini sağlayacaktır.

Kaynaklar

1. Arşiv Belgeleri

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA); İrade Hariciye (İ.HR.) Dosya No.: 161, Gömlek No.: 8640, Varak: 2.

FO 78/1716 Herzegovina and Montenegro Disturbances, (Hersek ve Karadağ İsyanı); Vol. I. (Cilt I) 1861 Jan - March. (Ocak - Mart, 1861, No.: 17.

İngiliz Arşiv Belgeleri; FO 421/11 Montenegro: Correspondence (Karadağ: Yazışmalar) 1857 - 1859, Muhtıra No. 9, 127.

2. Yazmalar, Kronikler

ERGİRİLİ, Ahmet Hamdi İbni Resul; 1268 - 1279 Osmanlı - Karadağ Muharebesi'ne Dair Tarihçe, Atıf Efendi Yazma Eserler Kütüphanesi Mehmet Zeki Pahalan Koleksiyonu, Arşiv No. 34 Mzp. 112

Yüzbaşı Osman Nuri; Sırp Ordusunun Kıymet-i Harbiyesi, Osman Senayi, Şirket-i Mertebiye Matbaası, İstanbul, 1324, Millî Kütüphane Süreli Yayınlar, Yer No.: 1956 SA 160.

3. Tetkik Eserler

BOEHM, Christopher H.; Blood Revenge The Enactment and Management of Conflict in Montenegro and Other Tribal Societies (Kan Davası, Karadağ ve Diğer Kabileler Arasındaki Uyuşmazlıkların Yönetimi), 1984.

BRUNSWIK, Benoit; Recueil de Documents Diplomatiques Relatif Au Montenegro, (Bir Giriş ile Birlikte Karadağ'a Bağlı Belgelerin Derlenmesi), Chez M. S. - H. Weiss, Libraire A Pera, İstanbul, 1876.

COQUELLE P.; Histoire du Montenegro et de la Bosnie Depuis les Origines, (Karadağ'ın Tarihi) Ernest Leroux, Paris, 1893.

DELAURE, Henri; Le Montenegro, (Karadağ), Paris, 1862.

ERTEM, Ramiz; Hv. Korg., TSK Tarihi Balkan Harbi Garp Ordusu Karadağ Cephesi, Cilt III, Ankara, 1984.

FLEMING, Thomas; Montenegro: the Divided Land (Karadağ: Bölünmüş Topraklar), Chronicles Press, USA, 2002.

FRILLEY, Gabriel ve WLAHOVITJ, Jovan; Le Montenegro Contemporain, (Günümüzdeki Karadağ), Paris, 1876.

MARGULIS, Natasha; A dissertation, (Doktora Tezi) Njegoš's Montenegro, the Great Powers, and Modernization in the Balkans: 1830 - 1851 (Njegos'un Karadağ'ı, Büyük Güçler ve Balkanlarda Modernleşme: 1830 - 1851), ABD, Haziran.

MASSON, David; Türkiye'nin Slovak, Bosnalı ve Karadağlı Nüfusu, Macmillan's Magazine, (Macmillan'ın Magazini), Vol. VI, May - October (Cilt VI, Mayıs - Ekim), Macmillan and Company, Londra, 1862.

MORRISON, Kennet; Montenegro A Modern History (Karadağ'ın Modern Tarihi), Londra, 2009.

NYEGOSH, P. P.; Bishop Of Montenegro, The Mountain Wreath, An Historical Happening Towards the Close of the XVIIth Century (Dağ Çelenk'i, XVII. Yüzyıl Sonundaki Tarihsel Olay), İngilizceye Çeviren, James W. Wiles, Londra, 1930.

ÖZDEM, Ali Gökçen; Karadağ'ın Osmanlı Egemenliğine Karşı Mücadelesi (1830 - 1878), Basılmamış Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Elazığ, 2012.

PAVLOVIC, Srda; Who Are The Montenegrins? Statehood, Identity and Civil Society. (Karadağlılar Kimdir? Devletçilik, Kimlik ve Toplum), Montenegro in Transition (Karadağ'ın Değişimi), Baden - Almanya, 2003.

RASTODER, Serbo; A Short Review of the History of Montenegro, Montenegro in Transition (Karadağ'ın Tarihine Kısa Bir Bakış), (Karadağ'ın Değişimi), Baden - Germany (Baden - Almanya), 2003.

ROBERTS, Elizabeth; Realm of the Black Mountain, A History of Montenegro (Karadağ Krallığı, Karadağ Tarihi), Horst&Company, Londra, 2007.

SCHUMAN, Micheal A.; Nations in Transition: Serbia and Montenegro, (Değişimdeki Ülkeler: Sırbistan ve Karadağ).

SEDES, Halil; 1876 - 1877 Osmanlı Karadağ Seferi, Askerî İstanbul Matbaa, İstanbul, 1936.

SUAVİ, Ali; Montenegro, (Karadağ), Imprimerie Victor Goupy, Paris, 1876.

ŞENTÜRK, M. Hüdai; Tuna Vilayetinin Teşkiline, Karadağ ve Hersek Vukuatına (1861) Dair Cevdet Paşa Tarafından Kaleme Alınan Layiha, Ankara, 1996.

UBICINI, Abdolonime; Les Serbes de Turquie: Etudes Historiques, Statisques et Politiques sur laPrincipaute de Serbia, Le Montenegro (Türkiyedeki Sırlar'ın Tarihi), E. Dentu, Libraire Editeur, Paris, 1865.

VACLIK, Jean; La Souverainete du Montenegro, (Karadağ Egemenliği), 1858, Leipzig.

VERLOOP M.C.; Le Royaume du Montenegro (Karadağ Krallığı), Berger Levrault Editeurs, Paris, 1911.

YILMAZÇELİK, İbrahim ve ÖZDEM, Ali Gökçen; Düvel-i Muazzamanın Karadağ Üzerinden Osmanlı Devletiyle Mücadeleleri ve Bunun Günümüze Yansımaları, Dokuz Eylül Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, "Berlin Konferansı'ndan Günümüze Büyük Güçler ve Türkiye" konulu, I. Uluslararası Tarih Sempozyumu, İzmir, 12 - 14 Ekim 2011.

4. Genel Mahiyetteki Eserler

Ahmet Mithat Efendi; Üss-i İnkılab I, Kırım Muharebesinden II. Abdülhamid Han'ın Cülusuna Kadar, Selis Kitaplar, Seçil Ofset, 1. Baskı, İstanbul, Mayıs 2004.

Ahmet Saib, Abdülhamid'in Saltanatının İlk Günleri, Hazırlayan Adem Kara, IQ Kültür SanatYayıncılık, Mayıs, 2008, 2. Baskı.

Ahmed Cevdet Paşa; Sultan Abdülhamid'e Arzlar (Maruzat), Sadeleşiren Yusuf HALAÇOĞLU, 2010.

AKŞİN, Sina, KUNT, Metin, FAROQI, Suraiya, TOPRAK, Zafer, YURDAYDI Hüseyin G., ÖDEKAN Ayla; Türkiye Tarihi III Osmanlı Devleti 1600 - 1908, Cem Yayınevi, 10. Baskı, Ocak 2009.

ANDERSON, Matthew Smith; The Eastern Question 1774 - 1923 A Study in International Relations, Hong Kong, 1966.

ARBUTHROT, George; Herzegovina or (Omer Pasha and Christian Rebels), Ömer Paşa ve İsyanlılar), 2005.

ARMAOGLU, Fahir; XIX. Yüzyıl Siyasi Tarihi Cilt 1, Alkım Kitabevi, 16. Baskı, 2007.

BALTALI, Kemal; 1875 Hersek Ayaklaması'nın Uluslararası Bir Nitelik Kazanması, Belleten, Cilt: 51, Sayı: 199, Nisan 1986, Ankara.

BERKES, Niyazi; Türkiye'de Çağdaşlaşma, Hazırlayan Ahmet Kuyaş, YPY, İstanbul, 1996.

BOURNE, Kenneth; The Foreign Policy of Victorian England 1830 - 1902, (Victoria İngiltere'sinin Dış İşleri Politikası 1830 - 1902), Clarendon Press, Oxford, 1970.

CASTELLAN, Georges; Balkanların Tarihi, Çev. Ayşegül YARAMAN Başbuğu, Milliyet Yayınları, 1995.

CECIL, L. Gwendolin; Life Of Robert Marquis Of Sallisbury Vol II 1868-1880 (Robert Marquis SALLISBURY'nin Hayatı), Hodden and Stoughton Limited, Londra, MCMXXI.

CEVDET, Paşa, Tezâkir, 13 - 20, Yayımlayan Cavit BAYSUN, TTK, 2008, 3. Baskı.

DANIŞMEND, İsmail Hami; İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi Cilt IV, İstanbul, 1971.

DURHAM, Mary Edit; Twenty Years Of Balkan Tangle (Balkanlarda Yirmi Yıl), İngiltere, ebook, 30 Ekim, 2006.

ERCOŞKUN, Tülay; İsmail Fazıl Paşa'nın (CEBESoy) Islahata Dair Görüşleri, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih - Coğrafya Fakültesi, Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi, Cilt: 26, Sayı: 42, Yayın Tarihi, 2007.

Heyet; Mufassal Osmanlı Tarihi Cilt VI, İskit Yayınevi.

İslam Ansiklopedisi; Cilt, VI, MEB Devlet Kitaplığı, Eskişehir, 2000.

KARAL, Enver Ziya; Osmanlı Tarihi, Cilt VI, TTK, Yayınları, 1983.

Mahmud CELALEDDİN Paşa; Mirat-ı Hakikat I, Hazırlayan İ. MIROĞLU, M. DERİN, M. HALACOĞLU, Ö. AKDAŞ, Tercüman Gazetesi 1001 Temel Eser, İstanbul, 1979.

MALESEVIC, Sinisa; Uzelac, Gordana, A Nation - state without the nation? (Milleti Olmayan Devlet) The trajectories of nation - formation in Montenegro, Nations and Nationalism 13 (4), 2007.

NEWTON, Lord; A Record Of British Diplomacy Vol. 1 (İngiliz Diploması Kayıtları Cilt 1), Edward Arnold, Londra, 1913.

PAKALIN, Mehmet Zeki; Sicill-i Osmanî Zeyli, Cilt X, Hazırlayan Mehmet Metin Hülagü, TTK Yayınları VII. Dizi, No. 231, Ankara 2008.

PALMER, Alen; Osmanlı İmparatorluğu Son Üç Yüzyıl, Bir Çöküşün Yeni Tarihi, Çev. Belkıs ÇORAKÇI Dişbudak, Sabah Kitapları, İstanbul, 2003.

SÜREYYA, Mehmed; Sicill-i Osmanî Cilt IV, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1996.

TZU, Sun; The Art of War (Savaş Sanatı), Çevri, Lionel GilesThe Project Gutenberg, eBook, May (Mayıs) 1994.

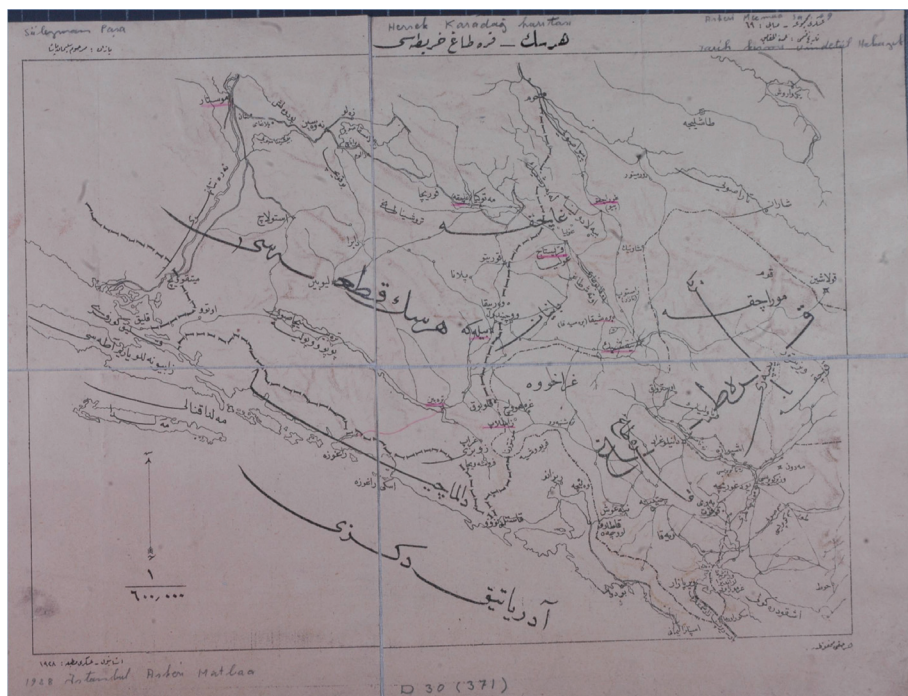
REINSKOWSKI, Maurus; Double Struggle, No Income: Ottoman Borderlands in Northern Albania,(İki Kat Mücadele, Sıfır Kazanç: Kuzey Arnavutluk'ta Osmanlı Sınırları),International Journal Of Turkish Studies 9, 2003.

5. Haritalar:

Millî Kütüphane; Hrt. 1994 D 1164.



BOA.; I. HR. Dosya No.: 161, Gömlek No.: 8640, Varak: 2.



Millî Kütüphane; Hrt. 1994 D 1164

BALKAN SAVAŞLARINDA DONANMA KURMAY BAŞKANI

VASIF TEMEL (1871 - 1958)

Doç.Dr. Mustafa HERGÜNER*

Balkan Savaşları (1912 - 1913) Osmanlı tarihi ve hatta dünya tarihi için önemli bir dönüm noktasıdır. Bu savaş, hemen bir yıl sonra başlayan Birinci Dünya Savaşı'nın da bir anlamda hazırlayıcısı olmuştur. Osmanlı Devleti 1911 - 1912 yıllarında İtalya ile yaptığı Trablusgarb Savaşı'nda Libya ile birlikte 12 Ada'yı yani Güney Ege'yi İtalyanlara terk etmişti. Bu savaşın hemen akabinde başlayan Balkan Harbi'nde Rumeli toprakları ile birlikte Kuzey ve Orta Ege adaları da kaybedilmiş, böylece Osmanlı Devleti Ege'den tamamıyla çekilmişti. Balkan Deniz Savaşları, denizcilik tarihimiz için alınması gereken pek çok ders ile doludur.

Bunun yanında bu savaşlarda görev alan pek çok subayımız Cumhuriyet'imizin ilk yıllarında büyük sorumluluklar yüklenmiştir. Balkan Savaşları sırasında Ege ve Marmara'daki deniz harekâtı sırasında donanmamızın kurmay başkanı olan Vasıf Bey, Birinci Dünya Savaşı'nda Bahriye Vekâleti Müsteşarlığı Lozan Barış Antlaşması'ndan sonra kurulan Boğazlar Komisyonunda 10 yıldan fazla başkanlık yapmıştır. Aşağıda Vasıf TEMEL ile ilgili yaptığımız çalışma anlatılacaktır:

1. Eğitimi ve Subaylığının İlk Yılları

Hüseyin Vasıf Efendi 7 Mart 1871'de Fatih'in Hacı Hasan Mah. Haydar Caddesi'nde 38 numaralı evde doğmuştur. Babası İstanbul kadılarından Ahmet Efendi'dir.¹ Eşi Fatma Bahriye Hanımın babası yani kayınpederi Bahriye Nezaretinde çeşitli daire başkanlıkları yapan Mirliva (Tümamiral) Hacı Mustafa Paşa'dır. İlk ve Orta (İptidai, Rüştîye) eğitimi Fatih'te tamamladıktan sonra Kasımpaşa (Tersane-yi Amire)'daki Askerî Rüştîye'ye² kaydolmuştur. Buradan mezun olduktan sonra 1 Mart 1890'da Mekteb-i Bahriye (Deniz Harp Okulu)'ye giren Vasıf Efendi 9 Mayıs 1892'de Teğmen rütbesi ile Girit Adasında İstasyoner görev yapan (Nöbet tutan) Mehmet Selim Fırkateyni'ne Güverte Zabiti kadrosuna tayin edilmiştir.

* (Cumhuriyet Tarihi)

¹ Deniz Müzesi Güverte Subayları Künye Defteri; No.:1 s. 99. Vasıf Efendi'nin babası Ahmet Efendi'nin kadı ve aslen Bandırmalı olduğu, damadı merhum Ord. Prof.Dr. Reşat Kaynar'dan öğrenilmiştir. (R.Kaynar ile 7 Nisan 2001 günü Harbiye Orduevinde yapılan görüşme)

² Tersane-yi Amire: Osmanlı döneminde "Deniz Üssü" anlamındadır. Onarım sağlık, iklim ve eğitim gibi faaliyetleri içerir. İstanbul'daki, en büyüğüdür. Şehrin deniz ulaştırmasını bile bu kurum yapmıştır. Erat astsubay (gedikli) ve subaylar için eğitim kurumları da bulunmakta idi. İ. Hakkı Uzunçarşılı; "Merkez ve Bahriye Teşkilatı" Ankara 1984. s. 396. A. İhsan Gencer; "Bahriye'de İslahat Hararetleri" İstanbul 1985 s. 246. İdris Bostan; "Osmanlı Bahriye Teşkilatı", Ankara 1992. Fahri Çoker, "Tanzimat'ın Orta Doğu'ya Getirdiği Yenilikler" Tanzimat'tan Cumhuriyet'e ATATÜRK Ansiklopedisi" C 5 İstanbul 1985, s. 1260 - 1266.

Doğu Akdeniz'in Kıbrıs'tan sonra ikinci büyük adası olan Girit'te XIX. yüzyılın sonlarında başlayan ayrılıkçı faaliyetler giderek artmıştı.³ Osmanlı - Rus Savaşı (1877 - 1878) sonunda imzalanan Berlin Anlaşması'nın sağladığı ayrıcalıklar Ada halkının Yunanistan'a bağlanma hazırlıklarını kolaylaştırmıştır. 1890'lı yıllarda Ada'daki bu ayrılıkçı hareketler 1897'deki Osmanlı - Yunan Savaşı'nın sebeplerinden birini oluşturacak kadar büyümüştür.⁴ Vasıf Efendi, Mehmet Selim fırkateyninde iki yıl çalışmış, 29 Ocak 1894'te İstanbul'daki Fethiye kalyonuna "Güverte Bölük subayı" olarak tayin olunmuştur.

Yaklaşık bir ay bu gemide görev yaptıktan sonra 2 Mart 1894'ta Kasımpaşa'da bulunan Erkânıharbiye-yi Bahriye Mektebine (Deniz Kurmay Okulu) kabul edilir. 1864'ten beri Tersane-yi Amirenin Hasköy'de bulunan Divanhane binasında faaliyet gösteren "Deniz Kurmay Okulu"na Vasıf Bey Mekteb-i Bahriye-yi ikincilikle bitirdiğinden "tercihan" alınmıştır.⁵ Eğitimine başladıktan iki hafta sonra 12 Mart 1894'te Mülazım Saniliğe (Üsteğmen) terfi ettirilen Vasıf Efendi'nin "Teorik Eğitimi" bir yıl sürer ve 4 Mart 1895'te "Kurmay Stajı" için Muhbir-i Sürur (sevinç müjdecisi) fırkateynine gönderilir.⁶ Ancak Vasıf Efendi burada kalmamış ve stajının üçüncü ayında Avusturya - Macaristan İmparatorluk donanmasına ait Pola gemisine gönderilmişti. Pola adlı savaş gemisi, bu tarihlerde Hint Okyanusu kıyılarına yönelik incelemelerde bulunmaktadır. Bu cümleden olmak üzere Osmanlı İmparatorluğu'na ait Süveyş, Kızıldeniz, Aden ve Basra körfezlerini içine alan "Kıyı Şeridi" bu geminin inceleme alanı içine girmektedir. İngilizceyi çok iyi konuşan Vasıf Efendi Pola gemisine "İrtibat subayı" olarak atanmıştır.⁷

Vasıf Efendi'ye 9 aylık bu görevine karşılık 3 ay 28 gün "Sıcak Ülke Kıdemi" verilir. Ayrıca Avusturya Hükûmeti tarafından da 3. Dereceden Krondöfer Nişanı ile onurlandırılır. 6 Mart 1896'da İstanbul'a dönen Vasıf Efendi'nin Muhrib-i Sürur fırkateynindeki stajı 27 Ağustos 1896 tarihine kadar devam etti. 27 Ağustos 1896 tarihi itibarı ile Gv. Kur. Yzb. Rütbesine terfi ederek Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'nın (1832 - 1903)

³ Hammer; "B. Osmanlı Tarihi" Sabah Yayını C 5 İst. 1999 s. 360. İ. H. Uzunçarşılı; "Osmanlı Tarihi" III. C K Ank.1983 s. 216, 414. M. Işın; "Tarihte Girit Dz. Bas. Evi İst.1948.

⁴ E. Ziya Karal; "Osmanlı Tarihi" VII. C Ank 1983, s.12 - 32, VIII. C s. 118 - 125.

⁵ Deniz Harp Akademisi Tarihçesi (1864 - 1998); Harp Akademileri Yayını Yeni Levent / İstanbul 1998 (1864 - 1998) Harp Akademileri Yayını Yeni Levent / İstanbul 1998 (Deniz Kurmay Okulları ile ilgili Padişah iradeleri ve diğer belgeler bu dokümanda mevcuttur.) F. Çoker; "Deniz Harp Okulumuz" Ankara 1994 S. II - 42 ve II - 54.

⁶ Dz. Müz. Gv. Sb.'ları Künye Defteri No. 1. s. 99. Muhbir-i Sürur, İskenderiye'de 1848 yılında inşa edilmiş, ağaç kaplamalı 70 metre boyunda 1.500 tonluk fırkateyndir. 1892'de İstanbul'da modernize edilen gemi 1904'te hizmet dışına ayrılmıştır. (The Ottoman Navy, s. 150)

⁷ Osmanlı sularında Hidrografik (derinlik, akıntı) ve Oşinografik (tuzluluk, yoğunluk) araştırmalar Batı ülkeleri (İngiltere,Fransa) gemileri tarafından çokça yapılan bir iştir. Vasıf Efendi'ye bu seyrile ile ilgili verilen nişan ve aldığı kıdem ile ilgili nişan sicil dosyasında belirtilmektedir.

yaverliğine atandı.⁸ Padişah Abdulhamit'in en güvendiği ve 1881 - 1903 tarihleri arasında 23 yıl süre ile Bahriye Nazırlığı yapan Hüsnü Paşa'ya beş yıl yaverlik yapan Vasıf Bey, nezarete karargâh zabiti olarak görevlendirilmiş ve donanmanın sarayla olan yazışmalarını takip etmiştir.⁹ Vasıf Bey 21 Ekim 1900'de Gv. Kur. Öyzb. (Kolevel) rütbesine terfi ettirildi ve aynı gün Londra Deniz Ataşeliğine tayin olundu. Bu görevlendirmede onun İngilizce ve Fransızca'yı çok iyi bilmesinin etkisi olmuştur. Bir taraftan Jön Türklerin Avrupa'da Sultan Abdülhamit aleyhinde yaptığı çalışmalar ve bir taraftan da İngiltere'de yeni oluşan Orta Doğu jeopolitiğinin tartışmalarının sürdüğü bu en karmaşık ortamda Vasıf Bey, 1904 yılına kadar Londra'da bulundu. Vasıf Bey bu dört yıllık görevi sırasında bir taraftan donanmanın ihtiyacı olan malzeme ve diğer gereksinimlerinin teminini sağlarken diğer taraftan da Armstrong Şirketi (Sir W.G Armstrong, whitworth and G. Newcastle) tarafından inşa edilen Hamidiye kruvazörü ve aynı şirketin Sultan Abdulhamit'e hediye olarak yaptığı Ertuğrul yatının inşalarını kontrol etmiştir.¹⁰ 14 Ocak 1903 tarihi itibarıyla Kur. Bnb'liğe terfi ettirilen Vasıf Bey bir yıl daha görevine devam ettikten sonra Hamidiye kruvazörü ikinci komutanlığına atandı. 16 Nisan 1904'te bu gemiyle yurda döndü. Hamidiye kruvazöründe¹¹ bir buçuk yıl çalışan ve bu arada (24 Eylül 1905) yarbaylığa (Kaymakam) terfi eden Vasıf Bey 19 Kasım 1905'te Ertuğrul yatı süvari muavinliğine (komutan yardımcılığı) tayin olundu.¹² II. Abdulhamit için inşa edilmiş olan bu gemi (Rikab-ı Şahane) Padişah'ın bilinen vehmi yüzünden genelde Dolmabahçe önünde demirli vaziyette bulunmuş, hatta Padişah tarafından hiç kullanılmamıştır. Dolayısıyla Vasıf Bey bu görevi yaptığı 3 yıl içinde yine Bahriye Nezareti Karargâhında çalışmıştır.¹³ Vasıf Bey bu süre

⁸ F. Çoker; "Deniz Harp Okulumuz", s. III. 26 - 27 Hasan Hüsnü Paşa subayların istirahatlarını bile saraya bildirmekte ve husus Ceridiye Bahriye (Deniz Haberleri) adlı resmî yayında ilan edilmektedir. (age.; s. III - 27)

⁹ Reşat Kaynar bu beş yıllık sürede "Karargâh Zabitiği" yaptığını Vasıf Paşa'nın kendisinden dinlediğini belirtmektedir.

¹⁰ Dz. Müz. Def.; 711, s. 96 - 97 ve s. 404. (24 Şubat 1902 tarihinde ait bu belgeler Deniz Ataşesi Vasıf Efendi'nin donanmanın İngiltere'den malzeme siparişlerine ait yazışmalarına aittir.)

¹¹ Hamidiye kruvazörü; 112 m boyundadır ve 3.900 tonluk bir çelik zırhlıdır. 1904 yılında İngiltere'de inşa olmuştur. Balkan ve Birinci Dünya Savaşlarında büyük kahramanlıklarının yanı sıra ona Balkan Savaşı'nda kumanda eden Rauf Orbay'a da karizma sağlamıştır. Kurtuluş Savaşı'nda Haliç'te olmasına rağmen Deniz Harp Okulu öğrencilerine eğitim yönünden hizmet etmiş, Cumhuriyet'imizin ilk yıllarında ATATÜRK'ün gezilerine hizmet etmekle ona denizlerimizi tanıtmış; 1947 yılında hizmet dışına ayrılmıştır. (Deniz Kuvvetleri Lalahan Arşivi; Hamidiye Dosyası.)

¹² Vasıf Bey'in sicilinde geçen Ertuğrul korveti 13 Eylül 1890'da Japonya ziyaretinden dönerken Yokohama açıklarında batmıştır. Ertuğrul Yatı Cumhuriyet döneminde Cumhurbaşkanlığına tahsis olunmuş, ATATÜRK'ü 1 Temmuz 1927'de İzmit'ten İstanbul'a getirmiştir. 1937 yılında hizmet dışına ayrılan Ertuğrul 1939'da satılmış, 1960'da sökülüştür. The Ottoman Navy; s. 169. A. Daver; "Ertuğrul" Cumhuriyet Gaz. 18 Ekim 1947 s. 5.

¹³ R. Kaynar, Vasıf Bey'in bu görevde iken de Bahriye Nezaretinde çalıştığını kendisine anlattığını belirtmektedir.

içinde sınıf arkadaşı Yarbay A. Arif Bey ile İttihat ve Terakki Cemiyetine de üye olmuştu.¹⁴

2. II. Meşrutiyet'in İlanı ve Vasıf Bey

II. Meşrutiyet'in ilanına giden olaylar Yüzbaşı (Resneli) Niyazi Bey'in 4 Temmuz 1908 Cuma günü 200 kişilik kuvvetiyle dağa çıkmasıyla ve Meşrutiyet ilan edilmedikçe dağdan inmeyeceğini deklare etmesiyle başladı. Gönderilen askerî birliklerin karşı tarafa geçmesi, 20 Temmuz'da Manastır'daki Müslüman halkın ayaklanması ve aynı gün Bnb. Enver (Enver Paşa) Bey'in Niyazi Bey'e katılmasıyla Makedonya'daki olaylar tamamıyla kontrolden çıktı. 23 Temmuz 1908'de yine Manastır'da Meşrutiyet ilan edilmesi üzerine, çaresiz kalan Abdülhamit 23 / 24 Temmuz gecesi II. Meşrutiyet'i ilan etti.¹⁵ Vasıf Bey bu olaydan iki hafta sonra (6 Ağustos 1908) Ertuğrul yatından alınarak Hamidiye kruvazörüne kumandan tayin edildi, burada beş hafta görev yaptıktan sonra 15 Eylül 1908'de Şura-yı Bahriye Azalığına (Deniz Danışmanlar Kurulu Üyeliğine) tayin olundu.¹⁶ Bu tarihlerde, Vasıf Bey'in adı bazı politik olaylara da karışmıştır.

Meşrutiyet'in ilanından 4 ay sonra yapılan seçimler sonunda 17 Aralık 1909'da Meclis-i Mebusan toplandı ancak Mecliste yararlı bir çalışma yerine karşılıklı suçlamalarla vakit geçiriliyordu. Görüşülen konuların ağırlığını hükûmete yöneltilen yazılı takrirler (önergeler) almaktaydı. Meclisin çalışmasını bile engelleyen bu önergelerin atmosferinde Harbiye Nazırı Ali Rıza Paşa ile Bahriye Nazırı (Çüçüksulu) Arif Hikmet Paşa'nın Sadrazam (Kıbrıslı) Kâmil Paşa tarafından görevlerinden alınmaları Meclisi daha da karıştırmıştı. Esasen Vasıf Bey de pek çok aydın Türk subayı gibi gidişattan memnun değildi. Fatih'te bulunan evinde arkadaşlarıyla sık sık toplantılar yapıyordu. Toplantıya Rauf Bey, Ahmet Hamdi (DENİZMEN) Bey, İsmail Bey, Arif Bey gibi arkadaşları katılıyordu.¹⁷ Vasıf Bey, donanma gemilerinde komutanlık yapan 7 arkadaşı ile Meclis-i Mebusana "Tezkere" gönderdi. Asar-ı Tefvik Zirhlisi Komutanı Bnb. Ali Kabuli (31 Mart Vakası'nda Şehit edilmiştir.), Peyk-i Şevket Muhribi Komutanı Ön Yüzbaşı Hüseyin Rauf Bey ve Berk-i Satvet Muhribi Komutanı Ahmet Hamdi Bey Çarkçı Mühendis İbrahim Aşki'nin da aralarında bulunduğu 8 deniz subayı, Meclis-i Mebusana gönderdikleri yazıda, anılan nazırların görevden alınmalarına karşı olduklarını bildirmekteydiler. Daha da ileri giderek yeni Bahriye Nazırı Hüseyin Hüsnü Paşa'yı beğenmediklerini Nezarete uygun bir kişi tayin oluncaya kadar Meclis-i Mebusan'ı "Bahriye Nazırı" makamı olarak tanıyacaklarını deklere ettiler. Adı geçen deniz subaylarının verdikleri yazı, Mecliste Sadrazam aleyhine yapılan olumsuz görüşmeleri güçlendirdi.

¹⁴ Cemal Kutay; "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Yüzyılda Bir İnsanımız" II. Cilt İstanbul 1992. s. 24.

¹⁵ Y. Bayur; "Türk İnkılap Tarihi", I. C T. Ks Ankara 1983 435 - 479. C. Bayar; "Ben de Yazdım", C I. İst 1997 s. 96 - 97. E. Z. Karal; "Osmanlı Tarihi", IX. C s. 27 - 40.

¹⁶ 1326 (1910) yılına ait, On İkinci Bahriye Salnamesi sayfa 55 - 56. Bu sırada Bahriye Nazırı Çürüksulu Arif Hikmet Paşa'dır.

¹⁷ C. Kutay; C II s. 28.

Sonunda Kâmil Paşa, istifasını verdi ve hükûmet düştü. (13 Şubat 1909)¹⁸ Vasıf Bey Bahriye Şurasında 9 ay görev yaptıktan sonra 23 Eylül 1909'da Mesudiye zırhlısı komutanlığına tayin olundu.

Meşrutiyet'in ilanı ve yapılan seçimlerden sonra İttihat ve Terakki Cemiyeti üyeleri -gizli bir iktidar mensubu gibi- maddi ve manevi kazanç sağladılar. Bu durum başta aydın kesim olmak üzere her tabaka halkta memnuniyetsizlik doğurdu. Ülkede yeni fırkalar, yeni cemiyetler kuruldu. Bunların içinde en tehlikelisi "İttihadı Muhammedi Fırkası" oldu.¹⁹ İttihat ve Terakki muhalifi gazeteci Hasan Fehmi'nin 20 / 21 Mart gecesi Galata Köprüsü üzerinde öldürülmesi, 28 Mart günü orduya yayımlanan laiklik yönündeki emir, sivil ve askerî kesimi karıştırmaya yetti. İttihat ve Terakkinin, Meşrutiyet'in ilanında İstanbul'a gönderdiği 4. Avcı Taburundan ve Resneli Niyazi Bey ile birlikte dağa çıkmış olan Hamdi Çavuş'un elebaşılığını yaptığı kişiler, askerî birlikleri ayaklandırarak "Şeriat isteriz!" avazeleri ile -yeniyeri döneminde olduğu gibi- Sultanahmet'e yürüyüşe geçtiler. (31 Mart 1909) Buna diğer isyancıların katılması, hatta İstanbul'dan başka Bursa, Erzincan, Erzurum ve Adana vilayetlerimizde de askerlerin subaylara başkaldırması ile başlayan isyan hareketi bütün ülkeyi kapladı. Donanmanın bazı gemilerindeki askerler de bu isyana katılmış, Asarı Tevfik zırhlısı komutanı Bnb. Ali Kabuli Bey II. Abdülhamit'in gözleri önünde öldürülmüştür.²⁰

Bu sırada Selanik Redif Fırkasının Kurmay Başkanı Kolağası (Ön Yüzbaşı) Mustafa Kemal İstanbul'dan aldığı bilgileri değerlendirerek komutanı Hüseyin Hüsnü Paşa ile III. Ordu Komutanı Mahmut Şevket Paşa'ya durumun özelliğini bildirmişti. Alınan haberleri değerlendiren M. Şevket Paşa, Selanik Redif Fırkasını -Edirne'den katılacak birliklerle "Hareket Ordusu" adıyla- İstanbul'a gönderdi. Ordunun Kur. Bşk.lığını Mustafa Kemal yapmaktadır. Harekât Ordusu önce Yeşilköy'de konuşlanarak emir beklerken İstanbul'da bulunan askerî ve mülki erkân, Yeşilköy'e Harekât Ordusunu karşılamaya gitmişti. Karşılamaya gidenler arasında Vasıf Bey de vardı, Vasıf Bey'in Mustafa Kemal ile tanışması burada olmuş ve ömür boyu devam etmiştir.²¹ M. Şevket Paşa, 9 Nisan'da Yeşilköy'e gelerek Hüseyin Hüsnü Paşa'dan Hareket Ordusu komutanlığını devraldı ve aynı gün başkente girdi. 11 Nisan 1909 günü isyan bastırıldı, 14 Nisan 1909'da Sultan Abdülhamit tahttan indirilerek yerine 65 yaşındaki kardeşi Reşad Efendi V. Mehmet adıyla (1909 - 1918) tahta geçirildi. Vasıf Bey, saltanat değişikliğinden 40 gün sonra Şûra-yı Bahriye üyeliğinden

¹⁸ A. Fuad Türkeldi; "Görüp İştikillerim" Ank. 1987, s. 16 - 20. F. Çoker; "Sadrazamın İstifası ve Bahriyeliler" Tarih ve Toplum s. 67, s. 11. H. C. Yalçın; "Çekilen Sadrazam", Yakın Tarihimiz, C 2 s. 46. İ. H. Danişmend; s. 369. H. Rauf Orbay ve A. Hamdi Denizmen Vasıf Bey'in yakın arkadaşlarıdır, bundan sonraki bölümlerde görülecektir ki pek çok olayda birlikte olmuşlardır.

¹⁹ E. Ziya Karal; "Osmanlı Tarihi", IX. Cilt, s. 75 - 84. Y. Hikmet Bayur; "Türk İnkılabı Tarihi" C I Kısım 2 s. 182 - 192.

²⁰ Y. Hikmet Bayur; s. 184 - 192. Kazım Özalp; ("ATATÜRK'ten Anılar", İst. 1992 s. 3. (Hamdi Çavuş'un gericiiler tarafından kandırıldığını iddia etmektedir.)

²¹ C. Kutay; C II. s. 31. (Damadı Reşat Kaynar da bu bilgileri doğrulamaktadır.)

alınarak tekrar Mesudiye zırhlısı komutanlığına atandı.²² Bu sırada İttihat ve Terakki Cemiyeti, orduya yasal düzenlemeler yapmaktadır. Bu bağlamda 25 Temmuz 1325 (7 Ağustos 1909) tarihinde “Tasfiye-yi Rütbe-i Askeriye Kanunu” yürürlüğe girer. Pek çok subayın rütbelerinin indirildiği bu kanundan Vasıf Bey de etkilenir. Bu kanunun birinci maddesine (rütbe bekleme sürelerinin yetersiz olması) göre Vasıf Bey’in rütbesi yarbaylıktan binbaşılığa indirilir²³ ve Vasıf Bey binbaşı rütbesi ile yaklaşık bir yıl Mesudiye zırhlısında komutanlık görevini yapacaktır.

Bu sırada Donanma’nın geliştirilmesi ve eğitimlerinin güçlendirilmesi için Bahriye Nazırı Çürüksulu Arif Hikmet Paşa’nın da gayretiyle İngiltere donanmasından bir heyet talep edilmiştir. İngiliz Tümamiral Douglas Gamble yıllık 3.000 Altın (Bir milyon dolar.) ödenekle ve donanma komutanı yetkisi ile İstanbul’a gelmiş, 2 Şubat 1909 - 25 Ocak 1910 tarihleri arasında görev yapmıştır. Vasıf Bey, Rauf Bey gibi lisan bilen subaylar İngiliz amiralin yanına verilmişti. İngiliz amiral bu süre içinde Bahriye Nezaretinde üç önemli radikal atılımda bulunmuştur.²⁴ Bunlardan bazılarını aşağıda vermektediriz:

*Mevcut gemileri faal hâle getirerek Marmara, Ege ve hatta Girit’e kadar uzanan geniş bir deniz alanını kapsayan eğitim ve tatbikatların yapılması (Marmara’da yapılan tatbikatların bazılarını Padişah Sultan Reşat da izlemiştir.)

*9.885 ere karşılık 4.258 subay -ki bunun ancak beşte biri muharip, (savaşçı) diğerleri yardımcı sınıftır- ayrıca çok miktarda yüksek rütbeli (3 Büyük Amiral, 45 Amiral) subay vardır. Rütbelerin ve subay miktarının yeniden düzenlenmesi,

*Bahriye Nezareti Karargâhının ve donanma kuruluşunun yeniden organize edilmesi Amiral Gamble tarafından hazırlanan ve Osmanlı Bahriye Nezareti tarafından kabul olunan teşkilat Cumhuriyet döneminde de kullanılmıştır. Örneğin limanlar teşkilatı hâlen kullanılmaktadır.

Osmanlı donanmasının güçlenmesi için o dönemde en büyük savaş gemisi olan 25 bin tonluk Reşadiye, Sultan Osman ve Fatih adlı dretnotların İngiltere’de inşaları ve bu gemiler için Gölçük’te bir deniz üssü yapılmasına ait planlama da yine Gamble tarafından hazırlanmıştır.

Amiral Gamble gemilere ve personeline yoğun eğitim programı hazırlayarak onları önce denize alıştırır. Bu arada Marmara ve Ege’de fiilî deniz eğitimleri yaptırır. Bu eğitimlerde donanma kısa zamanda kendine

²² A. Fuad Türkogeldi; s. 33. Mesudiye zırhlı fırkateyni İngiltere’de (Thames Iron Works - London) 1873 yılında yapılmış, 1993’te Kasımpaşa’da, 1903’te İtalya da modernize edilmiştir. Çanakkale Savaşları sırasında Yüzer Batarya (?) olarak kullanılmak üzere Erenköy (Çanakkale şehrinin güneyi) koyuna demirletilmiş, E- 11 borda numaralı İngiliz denizaltısı tarafından batırılmıştı. 13.12.1914). The Ottoman Navy; s. 134. Dz. Müz. Def., 472 s. 321 - 323. (13 Aralık 1914 ve 14 Aralık 1914 tarihli geminin batışı ve zayıtla ilgili raporlar)

²³ Tasfiye-i Rütbe-i Askeriye Layiha-i Kanunîyesi; Askerî Matbaa İst. 1925 (ATASE Harbiye Müzesinde bu kitap mevcuttur.)

²⁴ Dz. Müz. Def.; 313, s. 1 - 3 (18 Nisan 1909), 593-A, 2 - 7 (4 Mayıs 1909). İngiliz Danışman Amiral Gamble’in donanmayla ilgili raporları.

gelmişti. İttihat ve Terakki Cemiyeti tarafından Meşrutiyet'in birinci yılını kutlamak üzere donanmanın Ege'ye açılması Girit Adası'na kadar giderek sancak göstermesi planlanmıştı. Bu açık deniz tatbikatına çıkmadan önce donanma 14 Haziran 1909 günü Dolmabahçe - Haydarpaşa önlerinde iki sıra hâlinde demirletilerek Padişah V. Mehmet (Reşat) tarafından denetlenir. Ertuğrul yatına binmiş olan Sultan Reşat, gemileri denetleyip selamlarken Vasıf Bey'in kumanda ettiği Mesudiye zırhlısı diğer devlet büyüklerini almış olarak Ertuğrul'a refakat etmektedir.²⁵ Vasıf Bey, Amiral Gamble'ın bizzat idare ettiği ve Girit'e kadar devam eden açık deniz tatbikatlarına Mesudiye zırhlısı komutanı olarak katılmıştır.

Donanmanın 23 Temmuz 1909 günü Marmara'ya açılışını Sarayburnu'ndan izleyen halk, bir taraftan gururla donanmasını seyrederken diğer taraftan da donanmamızın daha yeni ve modern savaş gemileriyle güçlendirilmesinin gereğini idrak etmekteydi. Aynı gün İstanbul Şehiremanetliğinde (belediyesi) Dr. Hafız İbrahim, Dr. İsmail Hakkı, Dr. Petraki Papadapulo ve Mühendis Haşim, bir araya gelerek Donanma Cemiyetinin kurulmasını kararlaştırırlar. Düşüncelerini Tercüman-ı Hakikat Gazetesi Başyazarı Hüseyin Kâzım'a açarlar, konu gazete tarafından benimsenir. "Yeni bir donanma yapma" fikri tüm ülke çapında taraftar bulur.²⁶ Hatta bağış kabul edilmediği hâlde, gazeteye bizzat getirilen veya postayla gönderilen paralar 32.340 liraya ulaştı. Bunun üzerine 1 Ağustos 1909'da "Donanma-yı Osman-ı Muavenet-i Milliye Cemiyeti" kuruldu, "Memleketin otuz milyon kişisinden her ay bir kuruşluk bağış ile güçlü bir donanmaya sahip olma" parolası ile çalışmalara başlandı. II. Abdülhamit'in tahttan indirilmesinden hemen sonra Enver ve Niyazi isimleri ile satın alınması planlanan savaş gemileri için Tanin gazetesince toplanan 22.865 lira hükûmet tarafından Donanma Cemiyetine devrolundu. Cemiyet 1909 yılı sonunda (28 Şubat 1909) 750.576 lira toplamıştı. Halkın bu içten gayretine duyarsız kalmayan Meclisi Mebusanın 31 Ocak 1910 tarihinde oy birliği ile kabul ettiği "Bahriye Olağanüstü Bütçe Kanunu" ile on yıllık süre içinde Donanma Cemiyetine beş milyon lira verilmesi kararlaştırıldı.²⁷ Ayrıca kurban derisi, kibrit ve sigara kâğıdı gibi imtiyazların yanı sıra Sabık Padişah Abdülhamit'in mücevherleri satılarak elde edilen gelir de Donanma Cemiyetine verildi.²⁸

²⁵ A. Daver; "Meşrutiyet Dönemi'nde Osmanlı Donanması" R. Tarih Mecmuası, İstanbul Haziran 1952 s. 1532 - 1535. Dz. Müz. Def.; 662. s. 103 - 113 8 Temmuz 1909 (Padişahın da huzurlandıracağı Donanma-yı Hümayunun Resmi Geçit Merasım Programı.), Def. 94 s. 35. Def.; 666 s. 89.

²⁶ F. Çoker; "Donanma Cemiyetinin İhyası mı ?" Cumhuriyet Gaz. 4 May. 1965, s. 2. TSK Tarihi III. C 6 Kıs. s. 476 - 478.

²⁷ agm. (Meclis-i Mebusanın Donanma Cemiyetine verilecek para için yapmış olduğu görüşme, bu makaleye alınmıştır.) Dz. Müz. Def.; 665, s. 1 - 4. Def.; 666, s. 64 - 66.

²⁸ Dz. Müz. Def.; 671, s. 25 - 26 11 Nisan 1910. Abdülhamid'in mücevherleri (128 parça) donanmaya, diğer serveti (para, hisse senetleri) II ve III. Ordulara verilmiştir. Mücevherler Fransa'da satılmıştır. A. Fethi Okyar; "Üç Devirde Bir Adam" Tercüman Yay. İst. 1980, s. 68 - 73.

Donanma Cemiyeti kuruluşunun birinci yılında (17 Ağustos 1910) dış ülkelerden savaş gemisi tedarik etmeye başladı. Almanya'da 1909 yılında inşa edilmiş olan 765 Tonluk 4 Muhrip, (Gayret-i Vataniyye, Yadigâr-ı Millet, Numune-yi Hamiyet ve Muavenet-i Milliye) ile 1891 yapımı ve Alman donanmasında görev yapan 10.000 tonluk Turgutreis (Weissenburg) ile Barbaros Hayrettin (Kurfüst Friedrich) adlı zırhlılar satın alındı.²⁹ Bu bağlamda Vasıf Bey 15 Ağustos 1910 tarihi itibarıyla Barbaros Hayrettin zırhlısı komutanlığına atanarak Almanya'ya gönderildi.³⁰ Barbaros ve Turgutreis zırhlıları Türk komutanları ve Türk personeli tarafından ancak Alman personeli ile birlikte olarak Çanakkale'ye getirildi ve burada 1 Eylül 1910 Perşembe günü yapılan törenle Osmanlı sancağı çekildi. İki gün sonra (3 Eylül 1910) zırhlılar, Hamidiye ve Mecidiye kruvazörlerinin refakatinde İstanbul'a intikal ettiler. Başkent halkının coşkun tezahüratları arasında Dolmabahçe Sarayı önünde demirlediler.³¹ Vasıf Bey Barbaros zırhlısında dört aydan fazla komutanlık yaptı. 20 Aralık 1326 (2 Ocak 1911) tarihinde Washington Deniz Ataşeliğine tayin olundu.³²

Osmanlı Devleti 1904 yılında İngiltere'de Hamidiye kruvazörünü inşa ettirirken aynı yıl Amerika'dan, yine Hamidiye'nin özelliklerine sahip ve aynı tonajda Mecidiye kruvazörünü satın almıştı. Vasıf Bey Amerika'da bir taraftan bu ülke ile askerî yönden daha yakın ilişkiler kurulması için gayret sarf ederken diğer taraftan da donanmanın ihtiyacı olan ve Mecidiye ayarında bir kruvazörün satın alınması için araştırmalarda bulundu.³³ Ancak böyle bir savaş gemisi temin edilemedi. Vasıf Bey, Amerika'da denizaltı gemisi için de araştırmalarda bulundu, ancak bir sonuç alamadı. Bahriye Nezareti Amerika'dan savaş gemisi temin etme imkânını bulamayınca Vasıf Bey'i İngiltere'ye gönderdi. Vasıf Bey 8 Haziran 1911'de İngiltere'deki Vickers Ltd. Barrow-in Furnes Company'ye (Şirketi) sipariş olunan 25 bin tonluk Reşadiye zırhlısının İnşaat Komisyonuna başkanlık ve bu geminin komutanlığı göreviyle Londra'da bulundu.³⁴

²⁹ Deniz Müzesi Def.; 685 s. 7 - 8. 2 Haziran 1911 Turgutreis ve Barbaros zırhlıları ile ilgili yazışmalar. Barbaros Birinci Dünya Savaşı'nda batar. Turgutreis 1924'te Gölcük'te modernize edilir ve 1933'e kadar eğitim hizmetlerinde kullanılır. 1950'e kadar "Karargâh Gemisi" olarak kullanıldıktan sonra hizmet dışına ayrılır. Dz. Kuvvetleri Lalahan Arşivi; Turgutreis Dosyası.

³⁰ Barbaros zırhlısı, 1894 yılında inşa edildiği Alman Donanmasında Kurfüst Friedrich Wilhelm adıyla hizmete girmiştir. 1910 yılında satın alınarak adı Barbaros Hayreddin olarak değiştirilmiş, 8.8.1915'te (Çanakkale Savaşları sırasında) yine E-11 Bordo numaralı İngiliz Denizaltısı tarafından batırılmış, 253 personel şehit olmuştur. The Ottoman Navy; s. 141. Dz. Müz. Def.; 488, s. 763 - 763. (21 Ağustos 1915)

³¹ Nizamettin Akerman; "Balkan Harbî'nde Osmanlı Donanması", (1918 - 1920 yıllarında çeşitli gazetelerdeki makaleler) Yayına Hazırlayan Emin Yakıt AL, Dz. Bas. İst. 1981 s. 13.

³² Dz. Müz. Def.; 672, s. 9 - 20. (20 Aralık 1910) Anılan sayfalarda 17 Deniz subayının dış görev ataması vardı.

³³ Dz. Müz. Def.; 684 s. 14-16. (Mecidiye Kruvazörü ile ilgili yazışmalar)

³⁴ Deniz Müzesi Def.; 675, s. 44 - 53. (31 Aralık 1911- Reşadiye Zırhlısının İnşası ve Vasıf Bey'in Tayini)

3. Balkan Savaşları ve Vasıf Bey

Tarihimize “Balkan Savaşı” olarak geçen Sırbistan, Karadağ, Yunanistan’ın birlikte yaptığı saldırılar, Karadağ’ın, 8 Ekim 1912’de saldırısı ile başladı.³⁵ Bulgar orduları karşı konulmaz bir ilerlemeyle 4 Kasım 1912 günü Çatalca’ya ulaştılar ve ancak burada güçlükle durdurulabildiler. Diğer Balkan ülkeleri de diğer cephelerde aynı galibiyetleri alarak Osmanlı’yı Balkanlardan çıkardılar. Donanma 28 Kasım 1912 günü başlayan ateşkes görüşmelerine kadar kuvvet çoğunluğu ile Karadeniz’de sınırlı bir deniz gücü olarak konuşlanarak Bulgaristan kıyılarına taarruzi harekâtlar geliştirdi. Ancak bunda başarılı olduğu söylenemez, hatta Hamidiye kruvazörü bir Bulgar torpidobotu tarafından atılan torpido ile yaralandı ve batmaktan zor kurtuldu. Uzun süre Haliç’te onarımda kaldı. Bu dönemde Ege Denizi’ne ise hiç çıkılmadı, dolayısı ile Sırbistan - Karadağ ve Yunanistan ile savaşan ordularımızın lojistik ve personel desteği yapılamadı.

Balkan arazisi dar ve dağlık olduğundan yapılacak kara harekâtında deniz desteği gereklidir. Balkan ülkeleri ve özellikle Yunanistan Osmanlı donanmasının Kuzey Ege’ye çıkmasından çekiniyordu. Bunun için donanmasını 16 Ekim 1912’den itibaren Kuzey Ege’de konuşlandırılmıştı. Bölgede herhangi bir gemimizin olmadığını tespit edilmesi üzerine adaların işgaline başlanmıştı. 20 Ekim’de Bozcaada, Limni, 30 Ekim’de Taşoz ve Gökçeada, Kasım’da Semandirek adaları işgal edilirken Osmanlı donanması herhangi bir harekette bulunmamıştı.⁽³⁵⁾ Bunun üzerine Midilli ve Sakız Adalarının işgaline karar veren Yunanistan 21 Kasım’da Midilli Adası’na 24 Kasım’da Sakız Adası’na asker çıkardı. Midilli Adası’nda Bnb. Abdulgani, Sakız Adası’nda Kaymakam Zihni Bey, mevcut askerî birlikleri ve adadaki Türk halkı ile beraber direnişlerine devam ederlerken İstanbul’dan yardım taleplerinde bulundular.³⁶ Öte yandan Bulgar orduları Çatalca’ya kadar (İstanbul’a) dayanmıştı. Makedonya’da ise kuvvetlerimiz mağlup olmuşlar veya İşkodra gibi bazı yerlerde direnişte bulunuyorlardı. Anadolu kıyılarından, 4 km civarında bir yakınlıkta bulunan bu adalara yardım gönderilemedi. Bu arada Osmanlı Devleti ateşkes istedi, ancak Ege adalarının işgalini planlayan Yunanistan, 3 Aralık 1912’de Balkan devletleriyle imzalanan Ateşkes Sözleşmesi’ni imzalamadı. Mütarekeden sonra Osmanlı Hükûmeti, Karadeniz’de serbest kalan donanmasını Ege’ye çıkartarak adaların kurtarılmasına karar verdi. Ancak donanma kumandanı Alb. Tahir Bey gemilerin onarım ve lojistik (kömür) eksiklikleri nedeniyle Çanakkale’den dışarı çıkmak istememekteydi.

Öte yandan İngiltere 1 Ağustos 1911 tarihinde kızığa konulan Reşadiye zırhlısının inşasını İtalyan ve hemen sonra başlayan Balkan

³⁵ Cevdet Küçük; “Ege Adalarında Türk Egemenliği Dönemi, Ege’de temel sorun “TTK Yay. Ank. 1998 s. 42 - 43. Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi; VII. C (Balkan Harbi Deniz Harekâtı) Ank. 1993 s. 101 - 117.

³⁶ Mithat Işın; Balkan Harbi Deniz Cephesi Dz. Bas. İst. 1946 s. 173 - 180.

Savaşları nedeniyle durdurmuştu.³⁷ Bunun üzerine İngiltere’de önemli bir görevi kalmayan Vasıf Bey, Donanma Kurmay Başkanı; Reşadiye II. Komutanı Ahmet Hamdi Bey Donanma Harekât Şube Müdürü tayin edilerek 18 Kasım 1912 İngiltere’den İstanbul’a çağrıldılar. İstanbul’a gelen Vasıf Bey ve A. Hamdi Bey doğrudan Bahriye Nezaretine gitmişler ve Müsteşar Rüstem Paşa kendilerine -şimdilik- evlerinde oturmalarını bildirmişti. On gün sonra tekrar Büyük Karargâha çağırılmışlar, kendileri ile özel olarak görüşülmüştü. Bahriye Nazırı Salih Paşa Vasıf Bey’den Balkan ülkeleri ile yakında “Mütareke” imzalanacağını, uğranılan seri yenilgilerin ve kaybedilen toprakların halk üzerindeki olumsuz etkisini silmek üzere donanmanın Çanakkale’den çıkmasını, bu işe razı olmayan Donanma Kumandanı Albay Tahir Mehmet’in ikna edilmesini istemişti.³⁸

Donanmanın Ege’ye çıkarılmak istenmesinin bir sebebi de adalarda Yunan kuvvetlerine direnen Türk birliklerine yardım götürülmesidir. Çünkü Midilli ve Sakız Adalarında çarpışmalar devam etmekte, her türlü haberleşme vasıtası ile İstanbul’dan ve hatta 4 km yakınlıkta olan Anadolu kıyılarından yardım istenmektedir. Vasıf Bey Haydarpasha’da demirli Mesudiye zırhlısına gider, bu geminin arıza yapması üzerine Mecidiye kruvazörüne geçerek Çanakkale’ye gider, donanma kumandanı ile görüşür. Tahir Bey savaş gemilerini kifayetsiz bulmakta, Çanakkale dışına yapılacak “Gösteri Harekâtı’nı” gereksiz ve riskli bulmaktadır. Vasıf Bey onu razı edemez. Bunun üzerine Büyük Karargâh, Tahir Bey’i görevden alır. Yerine Asar-ı Tevfik Zırhlısı Kumandanı Alb. Ramiz Numan’ı Barbaros Zırhlısı Kumandanlığı ve Donanma Kumandan Vekilliğine tayin eder. (7 Aralık 1912) (Donanma-yı Hümayun Komutanı Sultan Reşat’tır.) Vasıf ve A. Hamdi Beyler Donanma Karargâhındaki görevleri için Barbaros’a geçerler. 3 Aralık 1912’de, Yunanistan hariç diğer Balkan ülkeleri ile imzalanan Mütareke ile birlikte Karadeniz ve Marmara’da serbest kalan Osmanlı donanması, Alb. Ramiz’in komutasında, bir taraftan onarım, ikmal ve diğer gereksinimleri tamamlayarak Çanakkale’de toplanırken diğer taraftan aynı bölgede gece talimleri yapmakta, İntibah mayın gemisinin çektiği hedefe su üstü atışları ile eğitimlerini pekiştirmektedir.³⁹ Bu sırada Yunan kuvvetleri her ne kadar Sakız ve Midilli’ye nüfuz etmişlerse de adalardaki Osmanlı birlikleri, Türk köyleri ile birlikte direnişlerini sürdürmektedirler. Dolayısıyla donanmadan istenen, Ege’ye çıkarak Yunan Deniz Kuvvetlerine üstünlük sağlaması ve adaların takviye edilmesidir.⁴⁰ Hatta bölgede deniz kontrolünün sağlanması ile birlikte adalara gönderilecek askerî birlikler de hazırdır.

³⁷ Şerafettin Turan; “Geçmişten Günümüze Ege Adaları” Tebliğ III. Askerî Tarih Semineri Genkur ATASE Yay. Ank. 1986. s. 45 - 49. The Otoman Navy; (141 - 142).

³⁸ Vasıf Temel’in 29 Temmuz 1924 tarihinde ve 24 Nisan 1944 tarihlerinde Genelkurmay (Harp Tarihi Encümeni) Başkanlığına verdiği rapor, Tevfik İnci; “Tipik Bir Don. K. Tahir Bey”, Resimli Tarih Say. 69. İst. Eyl. 1955 s. 4045 - 4047. (Em. Amiral T. İnci’nin kaleme aldığı tarihte Vasıf Paşa sağdır ve onun anlattıkları kaleme alınmıştır.)

³⁹ M. Işın; s. 208 - 227. Vasıf Temel’in adı geçen raporları.

⁴⁰ Ş. Turan; s. 49 (Çeşme’den 25 Kasım 1912 tarihli telgraf, ATASE; Kİ. 239, Dos, 198 F. 11 - 4. Çeşme’den 25 Aralık 1912 tarihli telgraf. ATASE; Kİ. 297, Dos. 7, F. 2 - 38.)

a. İmroz Deniz Savaşı (16 Aralık 1912)

Denizcilik tarihimizde İmroz Deniz Savaşı olarak bilinen “Harekât” 16 Aralık 1912 günü yapıldı. Ön. Yzb. Rauf (ORBAY) Bey’in⁴¹ kumanda ettiği Yadigâr, Muavenet, Taşoz muhriplerinden oluşan Bağımsız filotilla daha önce Kuzey Ege’ye açılmış ve bölgede keşif karakol faaliyetlerini sürdürmekte idi. Alb. Ramiz Numan’ın kumandasında olarak 4 zırhlı (Barbaros(s)⁴² Turgut Reis, Mesudiye ve Asar-ı Tevfik); 2 kruvazör (Mecidiye, Tirimüjgan); 8 muhrip (Yadigâr, Muavenet, Taşoz, Basra, Numune, Gayret, Yarhisar ve Samsun); 4 torpido bot (Demirhisar, Sivrihisar, Sultanhisar, Hamidabad); İntibah mayın dökücü ile Reşitpaşa hastane gemisi 16 Aralık 1912 günü saat 09.00’da Çanakkale Boğazı’ndan çıktı. Genel batı rotasını [İmroz (Gökçeada) istikameti] takip ederek ilerlerken 09.30’da Limni Adası’ndan çıkıp aynı istikamete seyir yapan Yunan donanması ile karşılaştılar.

4 zırhlı (Averoff, Hydra, Spezia, Psara), 4 büyük, 8 küçük muhrip ve 1 denizaltıdan oluşan Yunan donanmasının 12.000 metreden itibaren yaptığı top atışları ile savaş başladı. Gemiler 3.200 metrelik mesafeye kadar birbirlerine yaklaşarak atışlarına devam etti. Bu arada Demirhisar, Sivrihisar ve Sultanhisar baskı hücumları geliştirerek Yunan donanmasına ait Dolphin denizaltısına hasar verdi. Atışlar sırasında teknesinde isabetler alan Averoff zırhlısı, genel güney istikametine süratle ilerleyerek savaş alanını terk etmek istedi. Bu sırada güney taraftan yani Averoff’un önünde Ön. Yzb. Rauf Bey’in kumanda ettiği bağımsız filotilla bulunmaktadır. Ramiz Bey, görünür işaretle bağımsız filotillaya Yunan gemilerine hücum etmesini bildirdi. Donanma kumandanı bu başarıdan istifade etmek ve geri çekilen düşmana hücum etmek yerine Çanakkale’ye dönüşe geçti. Bağımsız Filotilla Komodoru Rauf Bey de Yunan gemilerine hücum edeceğine o da Ramiz Bey’in ardından Çanakkale’ye dönüşe geçti. Bu suretle Osmanlı donanması

⁴¹ Rauf Orbay (1888 - 1964) Amiral M. Muzaffer Paşa’nın oğludur. İstanbul’da doğmuştur. 1899 yılında teğmen çıkan Rauf Bey Amerika’da inşa ettirilen 3.500 tonluk Mecidiye kruvazörünü komutan olarak 1904 yılında Türkiye’ye getirmiş, Asar-ı Tevfik zırhlısını Almanya’nın Kiel Tersanesinde onarılmak üzere götürüp getirmiş, 1907 yılında Peyk-i Şevket muhribi komutanı olarak Sisam Adası’ndaki ayaklanmayı bastırmıştır. 1910 yılında Hamidiye zırhlısı komutanı olarak İngiltere’ye gitmiş ve Kral V. George’nin taç giyme töreninde Osmanlı Devleti’ni temsil etmişti. 1912 - 1913 yıllarında Balkan Savaşı’na yine bu gemiyle katılarak Ege ve Akdeniz’de meşhur Akın Harekâtını (13 Ocak - 5 Eylül 1913) yapmıştır. 1914 yılında İngiltere’ye Sultan Osman-ı Evvel zırhlısını almaya gitmekle beraber İngiltere’nin el koyması ile Bahriye Nezareti karargâhına atanarak “Deniz Kurmay Başkanı”, görevi yapmış; bu arada savaştan çekilen Ruslarla 2 Mart 1918’de yapılan Brest- Litovsk Anlaşması’nda deniz temsilcisi olarak bulunmuştur. 10 Ekim - 8 Kasım 1918 tarihleri arasında Bahriye Nazırlığı yapan Rauf Bey Osmanlı Devleti’nin Birinci Dünya Savaşı’ndan çekilmesini sağlayan Mondros Mütarekesi’nin Temsilcisi (30 Ekim 1918) imzalamıştır. Kurtuluş Savaşı’nda Mustafa Kemal’in en yakınında bulunan Rauf Bey Nafia Vekilliği ve icra Vekilleri Heyet-i Reisliği gibi görevler yapmıştır. İkinci Dünya Savaşı sırasında 1942 - 1944 yılları arasında Londra büyükelçiliği de yapan Rauf Orbay 1964 yılında ölmüştür.(F. Berk İnanc; “Rauf Bey” Deniz Basımevi İstanbul 1965.) (Ayrıca Deniz Müzesinde Rauf Orbay köşesi mevcuttur)

⁴² Deniz Harekâtında kumandanın bulunduğu gemi, sancak gemisidir, (s) ile gösterilir.(M H)

Ege'de üstünlük sağlayabileceği çok önemli bir fırsatı kaçırmış oldu. Savaş sırasında bir kişi (Barbaros zırhlısında ateşçi; Zonguldaklı Arif) şehit olmuştur.⁴³ İmroz Muharebesi'nde dakikada 2 mermi atabilen ve 22 mil sürat yapan Yunan donanmasının, dakikada 1 mermi atılabilen ve sürati 16 mil olan Osmanlı donanmasına teknik yönden üstün olduğu bir gerçektir. Ancak Yunan donanmasının eğitimsiz ve Osmanlı donanmasına karşı cesaretsiz olduğu bu savaşta görülmektedir. Averoff zırhlısı -ki o dönemde büyük bir ünü vardır- sıkıştırılmış, diğer Yunan gemilerine de bir o kadar üstünlük sağlanmış olmasına rağmen bu başarıdan istifade edilememiştir. Bağımsız Filotilla Komodoru Rauf Bey'in düşman gemilere saldırmaması ise herkes tarafından tenkit edilmiştir. Ali Haydar Emir (ALPAGUT), Mithat IŞIN ve Afif BÜYÜKTUĞRUL'un eserlerindeki konu ile ilgili görüşler ve raporlar Rauf Bey'in aleyhindedir.

Donanma Kurmay Başkanı Vasıf Bey'in daha sonra (1924 yılında) Harp Encümenine verdiği yazıda konuyla ilgili görüşleri farklıdır:⁴⁴ Donanmanın atışlarında isabetsizlikler olduğunu, bunun atış kontrol sistemlerinin eski ve personel eğitimlerinin yetersiz oluşundan ileri geldiğini belirtmektedir. Ancak o da donanma komutanının basiretsizliğini kabul etmektedir. Çok fazla cephane sarf edilmiş olmasına karşılık savaş gemilerinin ertesi günlerde yine bölgede olmasından, sanıldığı kadar isabet almadıkları değerlendirmektedir. Dolayısıyla Yunan gemilerine verilen zararın abartıldığını iddia etmektedir. Yine Vasıf Bey kullanılan kömürlerin hem kalitesiz hem de yetersiz olduğunu, dolayısıyla gemilerin manevralarını ve yine bu kömürlerin denizde kalışlarını olumsuz yönde etkileyeceğini ifade etmektedir. Rauf Bey'in hücum etmemesini savunan Vasıf Bey, Barbaros'tan çekilen sancakların -kömür dumanından- görülemeyeceğini veya bağımsız filotilla olduğundan kendisine bir emir verilmesini beklemeyebileceğini yazmaktadır.⁴⁵ (Raporun kaleme alındığı 27 Mayıs 1924'te Vasıf Paşa Boğazlar Komisyonu Başkanı, Rauf Bey ise TBMM'de Başvekillik yapmış, ATATÜRK'ün en yakınındaki kişidir. Üstelik damadı Reşat KAYNAR'ın anlattığı gibi son derece samimi iki dostturlar.) Ama kabul edilmesi gerekir ki İmroz Deniz Savaşı, Balkan Savaşı sırasında başarısı değerlendirilememiş önemli bir deniz harekâtıdır, yani Türk donanması bu savaşta Yunan donanmasını etkisiz hâle getirebilirdi. Gemilerin Çanakkale'ye dönmesi kanaatimizce stratejik bir hatadır. Bizim değerlendirmemize göre Rauf Bey'in Averoff'a saldırmaması da hatadır. Onun görevi zaten donanmayı desteklemektir. Buna rağmen Türk gazeteleri bu savaşta bir zafer olarak niteleyecek, askerî ve siyasi çevreler de bu görüşe katılacaklardır.

⁴³ Donanma Komutanlığının Başkumandanlığa verdiği 16 Aralık 1912 (3 Aralık 1318) tarihli rapor. M. Işın. s. 456 - 459. (Diğer gemi ve komodorların raporları müteakip sayfalardadır.) Yunan denizaltısı Dalphin'in savaş gemilerimize bir zararı olmamıştır.

⁴⁴ Vasıf Paşa'nın Harp Tarihi Encümenine (ATASE) verdiği 27 Mayıs 13&1 ve 29 Temmuz 24.4.1944 tarihli raporlar.

⁴⁵ Şefik Arıdur'u'nun (Savaşta Muavenet II. K.) Harp tarihi Encümenine verdiği 10 Ağ. 1944 tarihli rapor.

İmroz Deniz Savaşı ile moral ve kendine güven sağlayan Donanma Kumandanı Alb. Ramiz Bey, yeni bir harekât için gemilerin onarım, yedek parça, cephane ve kaliteli kömür ihtiyaçlarının giderilmesini istemişti. Bu sırada Midilli ve Sakız adalarındaki Osmanlı birlikleri Türk köyleri ile birlikte direnişlerini güçlkle devam ettirmekte ve yardım istemektedirler. Büyük Karargâh, adaların kurtarılması için Çanakkale'den, Ayvalık'tan, İzmir'den veya Çeşme'den adalara askerî birlikler nakletmek üzere kıyılara yığınaklanmalar yapmaktadır.⁴⁶ Donanmadan istenen, kıyılardan adalara yapılacak nakliyatın deniz geçiş emniyetinin sağlanmasıdır. Ancak Donanma Kumandanlığı bu iş için "Deniz Kontrolü"nün ele geçirilmesi gereğini savunmaktadır.

19 Aralık 1912 günü Başkumandan Vekili ve Harbiye Nazırı Nazım Paşa Çanakkale'ye gelerek donanma kumandanı ve gemi kumandanları ile görüşmeler yapar, Midilli ve Sakız'ın askerî birlikle takviye edilmesinin önemini ve bunun için de Ege'de deniz harekâtının gereğini anlatır. Donanma komutanı ve diğer subaylardan olumlu cevaplar aldıktan sonra İstanbul'a döner. Donanma gemileri özellikle Kuzey Ege'de keşif - karakol faaliyetlerini sürdürmekte ve bu faaliyetler sırasında zaman zaman çatışmalar da olmaktadır.

22 Aralık 1912 günü Mecidiye kruvazörü ile Berk, Gayret, Muavenet ve Numune muhripleri Rauf Bey komutasında Bozcaada bölgesinde keşif - karakol harekâtı yaparken Ada'da Yunan bayrağı çekilmiş olan binaları bombalamışlar, Dolphin denizaltısı ile karakol yapan Yunan muhriplerine taarruzlar geliştirmişlerdi. Bu sırada Averoff zırhlısının iki muhriple birlikte Limni Adası'ndan bölgeye gelmesi üzerine Rauf Bey birliğini Nara'ya döndürmüştü.⁴⁷ Daha önce Karadeniz'de Bulgar torpidobotu tarafından ve Haliç'te onarım gören Hamidiye kruvazörünün 1 Ocak 1913 günü Çanakkale'ye gelmesi ile donanmanın savaş gücü artmıştı. 4 Ocak günü yine Kuzey Ege'de yapılan "Deniz Harekâtı"nın amacı Bozcaada'ya askerî birlik nakletmektir. Plan gereğince Bozcaada'nın etrafında deniz kontrolü sağlanması ile birlikte Plevne vapuru, Çanakkale'den yükleyeceği askerî birlikleri (Yenihan Taburu) adaya getirecekti. Donanma komutanının Barbaros zırhlısı ile katıldığı bu harekâta Bozcaada etrafında "Deniz Kontrolü" sağlandı, ancak bu sırada kötü hava koşulları yüzünden Plevne vapuru yüklenmediğinden, adaya asker çıkartılamadı. Bugünlerde Midilli Adası'ndan ümidini kesen Başkumandanlık Sakız Adası'nın kurtarılmasını planlamaktadır. Bu maksatla savaş gemilerinin güneye kaydırılmasını ister. 10 Ocak'ta Donanma komutanının bizzat yönettiği deniz harekâtının amacı yine Yunan donanmasını mağlup edip "Deniz Kontrolü'nün Ele Geçirilmesi"dir. Bunun için sabah saat 08.00'de Çanakkale'den çıkılarak İmroz istikametinde ilerlenir. İmroz güneyinde tespit edilen Yunan muhriplerine ateş açılarak onların Limni Adası'na gitmesi sağlanır. Daha

⁴⁶ A. Büyüktuğrul; s. 164 - 169. Dz. Müz. Def.; 319 A, s. 91.

⁴⁷ M. Işın; s. 238 - 241 501 - 504. (Savaş Raporları)

sonra geri gelen düşman muhripleri Asarı Tefik zırhlısına top atışı yaparlar. İki tarafın karşılıklı atışlarında isabet olmadığından, bir hasar da olmaz. Daha sonra Ramiz Bey donanmayı Çanakale'ye götürür. Dolayısı ile bu harekâttan da hiçbir sonuç alınamaz.⁴⁸

Yunan donanmasını güçlü kılan en büyük, unsur silah ve manevra yönünden büyük gücü olan Averoff zırhlısıdır. Averoff zırhlısının yarattığı bu olumsuz durumu değiştirmek üzere Rauf Bey'in kumanda ettiği Hamidiye kruvazörü ile Ege, Akdeniz ve Kızıldeniz'i kapsayan "Akin Harekâtı" planlanır. Bu harekâttan amaç, Yunan donanmasının -özellikle Averoff zırhlısının- bir kısım unsurlarını üzerine çekip Osmanlı donanması yönünden Ege'de kuvvet üstünlüğü sağlamaktır. Hamidiye'nin bir diğer görevi Adriyatik Denizi'ne giderek Arnavutluk'a para ve silah götürmektir. Hamidiye 13 Ocak - 5 Eylül 1913 tarihlerini kapsayan bu 9 aylık sürede bu iki önemli görevi yerine getirememekle beraber Batı Akdeniz'de veya Güney Ege'de birkaç Yunan ticaret gemisini batırarak, bu arada Şıra, Şingir gibi limanlarını topa tutmuş ve Osmanlı halkına bu yönden moral vermiştir.⁴⁹ Oysa o sırada Osmanlı donanmasında görev yapan İngiliz Amiral A. Limpus'un dediği gibi Anadolu sahillerindeki küçük teknelerle Sakız ve Midilli adalarına takviye yapılsaydı hem adalardaki Türk savunması güçlendirilir ve hem de Yunan donanması bölgeye kuvvet ayıracağından bölünürdü. Hamidiye'nin Akdeniz'e gönderilmesiyle Yunan donanması yerine Osmanlı donanması bölünmüştür.

b. Mondros Deniz Savaşı (18 Ocak 1913)

Hamidiye'nin Yunan sularına girip Şıra Limanı'nı bombalamasıyla Yunan donanmasının o tarafa kuvvet ayıracağını değerlendiren Osmanlı donanması Kuzey Ege'ye yönelik bir harekâta girişti. 3 zırhlı (Barbaros, Turgut, Mesudiye), bir kruvazör (Mecidiye) 6 muhrip (Muavenet, Gayret, Numune, Basra, Taşoz, Yarhisar) ile 18 Ocak 1913 günü saat 08.30'da Boğaz'dan çıkıldı. Bu sırada Asar-ı Tefik zırhlısı, Samsun muhribi ile boğaz ağzında karakol yapmakta, Dolphin denizaltısını gözetlemekteydi. Güneye doğru intikal sırasında Bozcaada batısında karakol -gözetleme- yapan iki Yunan zırhlısına ateş açıldı, muhripler süratle Limni Adası istikametinde uzaklaştılar. Bunun üzerine 4 zırhlı ve 5 torpidobottan oluşan Yunan donanması 09.00'da Limni Adası'nın Mondros Limanı'ndan hareket etti. Osmanlı donanması üç zırhlı ve bir kruvazör ile Pruva (düz hat) nizamında ilerlerken mevcut altı muhribi üçerli olarak sancak ve iskele kış omuzluklarında yerleştirilmişti. Bu arada personele moral vermek üzere en önde bulunan ve sancak gemisi olan Barbaros zırhlısına Barbaros Hayrettin

⁴⁸ A. Büyüktuğrul; s. 170. M. Işın, s. 244. Tanin; 18 Ocak 1914. Nizamettin Akerman; "Balkan Harbi'nde Osmanlı Donanmasının Deniz Muharebeleri", Deniz Basımevi 1981 s. 69 - 74. (Kitap 1919'da hazırlanmıştır) Donanma Kumandanlığının Resmi Raporu M. Işın; s. 533.

⁴⁹ A. Büyüktuğrul; age.; s. 301 - 323. F.Çoker; "Hamidiye Kahramanı Rauf Orbay, Cumhuriyet Gazetesi 20 Temmuz 1965 s. 2. M. Işın s. 518 - 531. (Rauf Bey'in Donanmaya verdiği "Görev Raporu")

Paşa'nın sancağı çekilmişti. Filo bu şekilde ilerlerken Yunan donanmasına 9.000 metre yaklaşıldığı sırada (saat 11.40) Yunan donanması ile savaş başladı. Her iki donanma da hat nizamında yaptığı bu savaşta aradaki mesafe 9.000 m'den 4.000 m'ye düştü. Ancak belirli bir üstünlük sağlanamadı. Savaş sırasında Yunan gemilerinin atışları ve manevralarında büyük bir gelişme olduğu bellidir. Sonradan bu gemilerde ve özellikle Averoff'ta İngiliz Gedikli Zabitlerinin görev yaptığı ve harekâtın İngiliz subayları tarafından yönetildiği öğrenilecektir.⁵⁰

Yunan donanmasındaki Averoff, Spezia, Hydra, Psara zırhlıları ile Osmanlı donanmasındaki (Barbaros, Turgutreis, Mesudiye zırhlıları ve Mecidiye kruvazörü saat 12.10'dan itibaren ve 8.800 metreden birbirlerine isabetli atışlar, yaptılar. Atışlar sırasında gemilerde özellikle Barbaros ve Turgut'ta büyük hasarlar olmuştur. Hatta bir ara Barbaros'un sürati 5 mile düşmüş ve rehberlik Turgut Reis'e verişmiştir. Donanma kumandanı yine savaşın en sıcak anlarında yani iki taraf arasında belirli bir üstünlük sağlanmadan Çanakkale'ye dönüşe geçer. Yunan donanması 14.30'a kadar Türk gemilerini takip eder. Bu takip sırasında Yunan gemileri -özellikle Averoff- baş topları ile Osmanlı gemilerine ateş ederken Türk savaş gemileri kıç topları ile karşılık verdiler. Bu arada Averoff'un altı isabet aldığı da tespit edilmiştir. Osmanlı donanmasının Çanakkale'den girmek üzere olduğunu gören Yunan gemileri Saat 14.30'da savaş alanını terk ederek genel güney rotasında uzaklaşır. Osmanlı donanması saat 15.00'ten itibaren savaş nizamını değiştirerek Çanakkale Boğazı'na yönelir ve 16.00'da Boğaz'a girer. Barbaros ve Turgutreis zırhlılarının hasar aldığı bu deniz savaşında 4 subay, 36 er şehit olmuş, 8 subay, 106 er yaralanmıştır.⁵¹ Vasıf Bey bu savaşta gösterdiği yararlıktan ötürü fırkateyn kaptanlığına (yarbaylığa) terfi eder.

Vasıf Bey, Mondros Deniz Savaşı ile ilgili olarak yine eğitim, materyal ve ikmal eksikliklerini eleştirirken donanma kumandanının heyecanlı ve panik içinde olmasından da yakınır. Vasıf Bey'in ifadesine göre Ramiz Bey, Barbaros zırhlısının kumanda mevkisi olan köprü üstü ile hemen yan taraftaki orta taret topunun aldığı isabetle 30 kişinin şehit olması üzerine büyük heyecan yaşar ve kontrolünü tamamen kaybeder. Ertesi gün Çanakkale'de tedaviye alınan donanma kumandanı olaydan 15 gün sonra yerini önceki komutan Albay Tahir Bey'e bırakarak Tersane'ye (Kasımpaşa) tayin olunur. Ramiz Bey iki ay sonra da Avusturya - Macaristan İmparatorluğu'na Deniz Ataşeliğine gönderilecektir.⁵²

⁵⁰ İngiliz Amiral Maker 15 Ekim 1928 tarihli Times gazetesinde yayımladığı makalesinde Mondros Deniz Savaşı'nı bizzat idare ettiğini kabul ederken Vasıf Bey 1914 yılı başlarında Reşadiye zırhlısı için İngiltere'de bulunduğu görüştüğü İngiliz Albay (Vickers fabrikası adına Reşadiye'nin inşaa sorumlusu) Mondros Deniz Savaşı'nda Avereff'un topçu subayı olduğunu söylediğini Paşa'nın 24.4.1944 tarihli raporu)

⁵¹ M. Işın; s. 270 - 280. Donanma K.'lığının Savaş Sonu Raporu. (age; s. 532 - 534) N. Akerman; s. 24.

⁵² Dz. Müz. Def.; 722 s. 1 - 5. (Ramiz Bey'in Viyana Ataşeliği - 4 Nisan 1913).

Osmanlı donanması Aralık 1912 ve Ocak 1913'teki bu beceriksiz ve çekingen deniz harekâtıyla Ege'deki 500 yıllık hâkimiyetinden vazgeçmiştir. Her ne kadar mevcut gemilerin silah, materyal ve lojistik yetersizliği bu olayları haklı gösterebilirse de disiplin (Üst seviyedeki kumandanlar politikaya bulaşmıştır.) moral ve savaşıma azminin yok seviyede olması bu acı sonu hazırlamıştır. Ancak Ege adalarının kaybı kamuoyunu derinden etkilemiştir. Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı donanmasına geçen Alman zırhlılarından Brestlau zırhlısına, Midilli ve yine bu tarihlerde Fransa'dan gelen gambotlardan birine Sakız adalarının verilmesinde bu nostalji aranmalıdır.⁵³ Ama asıl önemlisi, bu dönemde 9. Kolordu (Gelibolu) Harekât Şube Müdürü olan Mustafa Kemal'in (ATATÜRK) Cumhuriyet'imizin ilk yıllarında donanmayı kurarken bu olayları hiç unutmadığıdır. Nitekim onun döneminde tatbikat / manevralarda hep bu olaylar (Balkan Deniz Savaşları) senaryo olarak işlenmiştir.

c. Şarköy Çıkarması (7 - 8 Şubat 1913)

Londra'daki barış görüşmelerinin bir sonuç vermemesi üzerine 3 Aralık (veya görüşmelerin başlatıldığı 28 Kasım) 1912 tarihinden beri 2 ay devam eden ateşkes 4 Şubat 1913 tarihinde sona erdi, çarpışmalar yeniden başladı. Bulgarlar özellikle Bolayır (Gelibolu) hattından taarruza geçtiler. Bu sırada Çatalca tarafında bulunan Mürefte, Şarköy kıyıları henüz işgal olunmamıştı. Büyük Karargâh tarafından Bulgar kuvvetlerinin gerilerine sarkmak ve böylece mevcut kuvvetlerini bölmek üzere denizden çıkarma yapılmasına karar verilmişti. Planlamaya göre İstanbul, İzmit, Erdek ve Bandırma'dan deniz yoluyla Şarköy'e getirilecek 10. Kolordu, Çatalca istikametinden taarruz edecek; Gelibolu'da bulunan 9. Kolordu ise Bolayır istikametinden taarruz edecekti.⁵⁴ Bu suretle iki kolordunun yapacağı taarruzla Bulgar birlikleri Edirne'ye atılacaktı.

Çıkarma planı gereğince Seyrisefain İdaresinin 18, Şirket-i Hayriyenin 12 ve özel denizcilik kuruluşlarının 8 vapur, mavna, römorkör, ve benzeri tekneleri kiralamıştı. Bu tekneler, 10. Kolordunun unsurlarını İstanbul, İzmit ve Bandırma'dan yükleyerek 7/8 Şubat gecesi Şarköy açıklarına getireceklerdir. Barbaros Zırhlısı İkinci Kumandanı Binbaşı Üsküdarlı İbrahim Cevat, çıkarma harekâtı için "Koordinatör Subay" olarak görevlendirilmişti. Donanma Kumandanı Alb. Tahir, Kurmay Başkanı Yarbay Vasıf Bey'in bulunduğu Barbaros zırhlısı 7/8 Şubat 1913 gecesi bölgeye geldi. 10. Kolordu komutanı Hurşit Paşa ve Kurmay Başkanı Enver Bey (sonradan Harbiye Nazırı Enver Paşa) Nilüfer vapuru ile aynı gece bölgeye geldiler ve

⁵³ Esasen Osmanlı Devleti bu adalardan vazgeçtiğine dair uluslararası geçerliği olan bir belge vermemiştir. Kıbrıs gibi bu adaları kendine ait olarak görmüştür. C. Küçük; s.43 - 61.

⁵⁴ Balkan Savaşı'nda 26 Ekim 1912'de kurulan Karargâh-ı Umumi, Büyük Kara Harbiye Nazırının Başkumandan Vekilliğine atanması ile teşkil olunmuştu. Dünya Savaşı'nda da aynı usul tekrarlanmıştır. Balkan Savaşı'ndaki başarısızlığın bir nedeni de emir - komuta birliğinin olmayışıdır. Bir başka anlatışla donanma sahibi yoktur. Vasıf Paşa da raporlarında bu hususu belirtir.

Berk muhribi ile kıyıları inceledikten sonra Barbaros'a geçtiler. Ancak deniz yoluyla gelmesi gereken birliklerin henüz bölgeye gelmediklerini gördüler.⁵⁵

Öte yandan durumdan haberi olmayan 9. Kolorduya ait, Fahri Paşa komutasındaki 27. Tümen ile mürettep tümen 8 Şubat 1913 günü saat 07.00'den itibaren taarruza geçti. 10. Kolordu bölgeye gelerek çatışmalara katılmadığı gibi Donanma Komutanlığının da bu harekâttan haberi olmadığından taarruz hâlindeki 9. Kolordunun denizden ateş desteği de yapılamadı. Oysa ateş desteği yapması gereken Mesudiye, Berk, Zuhaf gemileri Şarköy açıklarındadır, kendilerine bir emir verilmemiştir. Boşu boşuna beklemektedirler, oysa 9. Kolordunun Bolayır istikametindeki taarruzu başlangıçta çok başarılıydı ve planlanan hedefleri ele geçiriyordu. 10. Kolorduya taşıyan konvoy yine 7 Şubat günü öğleden sonra bölgeye gelmeye başladı. Bunun üzerine tekrar Şarköy'e çıkarma yapmaya karar verildi. Bir gün gecikmeli olarak 8 Şubat günü saat 09.00'da başlayan çıkarma; elverişsiz hava ve deniz koşulları, daha önemlisi bölgenin coğrafi değerleri bilinmediğinden başarısız biçimde devam ettirildi. Bu sırada Bulgar kuvvetleri ile savaşı 9. Kolordu denizden yapılması gereken ateş desteğini alamıyor, bu nedenle zayıflıyor. Nitekim 8 Şubat günü öğleden sonra savaş, kolordunun aleyhine dönmüştü. Bolayır'daki birliklerin üstün Bulgar Kuvvetlerine, büyük zayıflar vererek yenilmesi üzerine çıkarmanın artık bir önemi kalmamıştı. Öte yandan Bulgar kuvvetleri çıkan birlikleri de geri püskürtüyor, onların karada tutunmalarını engelliyordu. Bunun üzerine 10 Şubat günü çıkan birlikler 13 Şubat'ta tekrar geri alınarak 9. Kolordunun takviyesi için Gelibolu'ya götürüldü. Bu suretle Bulgar ordusunun gerisine düşerek onu yenmek ve Edirne istikametinde ilerleyerek kaybedilen toprakların geri alınması planı da suya düşmüş oldu.

Vasıf Bey bu harekâtın başarısızlığında Başkumandanlık Karargâhını sorumlu tutmakta, eleştirilerini üç noktada toplanmaktadır.⁵⁶

*Karargâhın planlaması son derece zayıftır, konuyla ilgili bir harita incelemesi bile yapılmamıştır.

*Kara ve deniz birliklerinin birbirlerinden haberi yoktur. (Emir - Komuta Birliği yapılmamıştır; koordinasyon hiç yoktur.)

*Karşı taarruz gibi riski ve can kaybının çok büyük olduğu bu harekâta hem kuvvetler bölünmüş hem de taarruz eden birliklerin hedefleri belirlenmemiştir.

10. Kolordu unsurlarının Gelibolu'ya çıkartılmasından itibaren donanma bölgede belirli bir harekâta bulunmaz. Karadeniz'de deniz nakliyatı ve Bulgar limanlarının ablukası gibi görevler yapan "Karadeniz Müfrezesi Komodorluğu", 9 Şubat 1913 günü Asar-ı Tefik zırhlısını (Podima

⁵⁵ M. Işın; s. 349 - 360. TSK Tarihi; "Balkan Harbi " III C 204 - 208.

⁵⁶ Vasıf Bey'in adı geçen raporları; Balkan Harbi'nde Osmanlı Donanması s. 77 - 78. Y. H. Bayur; "Türk İnkılabı Tarihi ", II. C 2 k s. 285.

açıklarında bir kayaya çarparak batması ile) kaybeder. Marmara'da ise Turgutreis, Barbaros gibi zırhlılar kara ordumuzun ateş desteğini sağlarlarken Mecidiye, Berk gibi süratli kruvazör / muhripler Boğaz ağzında yine karakol yaparlar. 22 Mart tarihi itibarıyla bölgeden ayrılan Vasıf Bey, inşası devam eden Reşadiye zırhlısı kumandanlığı görevi için tekrar Londra'ya gönderildi.⁵⁷

4. Londra'ya Tekrar Gidiş

Osmanlı Devleti için Balkan Savaşı, Londra Anlaşması (30 Mayıs 1913) ile bitti.⁵⁸ Ancak Osmanlı mirasını paylaşamayan Balkan ülkeleri bu kez de aralarında savaştılar. (İkinci Balkan Savaşı) Bundan istifadeyle Edirne geri alındı. Daha sonra Bulgaristan ile İstanbul, (29 Eylül 1913) Yunanistan ile Atina, (14 Kasım 1913) anlaşmaları imzalanarak Osmanlı Hükûmeti için bir barış dönemi başladı. Ancak Ege adalarının durumu Londra'da toplanacak olan Büyükelçiler (Süfera) Konferansı'na bırakıldı. Bu bağlamda Mayıs 1913'ten itibaren Reşadiye zırhlısının inşasına başlandı.

İtalyanlarla ve Balkan ülkeleriyle yapılan ve büyük toprak kayıplarına neden olan savaşlarda "Deniz Gücü"nün önemi anlaşılmıştı. Osmanlı İmparatorluğu'nun devamı için Karadeniz, Ege, Doğu Akdeniz; Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nde "Deniz Kontrolü"ne gereksinim vardı. 3 Ocak 1914'ten beri Sait Halim Paşa Kabinesinde Harbiye Nazırı ve Başkumandan Vekili olan Enver Paşa⁵⁹ yeni savaş gemilerinin tedariki için girişimlerde bulunmaktaydı. Brezilya Hükûmeti tarafından İngiltere'de Armstrong Gemi İnşa Şirketine sipariş edilen 27.500 Tonluk Rio de Janeiro adlı zırhlı 14 Eylül 1911'de kızağa konmuş, 22 Ocak 1913'te denize indirilmişti. Aynı yıl Brezilya, Şili ve Arjantin aralarında "Donanma Yapmamak Üzere" anlaşmışlar, dolayısıyla Brezilya'nın bu gemiye ihtiyacı kalmamıştı. Yapılan girişimler sonunda Osmanlı Hükûmeti gemiyi 3.387.485 altına satın aldı (Ocak 1914). Sultan Osman-ı Evvel adı verilen zırhlının inşaatı hızla devam ederken komutanlığına atanan Bnb. Rauf Bey ve çekirdek personeli de İngiltere'ye gönderildi.⁶⁰ Bundan üç ay sonra Reşadiye'nin inşa edildiği Vickers Tersanesine aynı özellikleri taşıyan üçüncü bir zırhlı sipariş edildi.

⁵⁷ Dz. Müz. Donanma K'lığı dosyasında Vasıf Bey'in Kurmay Başkanlığı görevinin 22 Mart 1913'te sona erdiği yazılmaktadır.

⁵⁸ Londra Konferansı, büyük devletlerin büyükelçilikleri ve savaşçı ülkelerin delegeleri olmak üzere iki aşamada planlanmış; 16 Aralık'ta başlayan konferans bazı kesintilere rağmen 30 Mayıs 1913'te bitmiştir. E. Ziya Karal; s. 328 - 338. Vasıf Bey'e ait belgeler Dz. Müz. Def.; 722 s. 53 - 54. 5 Mayıs 1913; Def.; 800 s. 171 - 174. 16 Nisan 1913.

⁵⁹ Babialı Baskını ile (23 Ocak 1913) Sadaret makamına geçen M. Şevket Paşa 11 Haziran 1913 günü Beyazıt Meydanı'nda suikast düzenlenerek öldürülür. Ertesi gün Sadarete gelen S. Halil Paşa, 3 Ocak 1914 günü Enver ve Cemal Beylerin paşalığa terfisini sağlar. Enver Paşa aynı gün Harbiye Nazırlığı ve Başkumandan Vekilliğine getirilecektir. 174. (Sultan Osmanı Evvel ve Reşadiye Zabitan Tayinleri)

⁶⁰ Rauf Orbay'ın Hatıraları, Yakın Tarihimiz, S 1. İst. 1962 s. 18 - 19. Dz. Müz. Def.; 704, s. 143. 9 May. 1914, Def 800 s. 17.

Fatih Sultan Mehmet adıyla 29 Nisan 1914 günü kızağa konulan 25 bin tonluk bu savaş gemisinden başka Sultan Osman'ın inşa edildiği Armstrog Tersanesine 2 muhrip (destroyer) daha sipariş edildi. 13 Mayıs 1914'te kızağa konulan muhriplerin su üstü silahlarının yanında denizaltılara karşı el bombası, torpido gibi silahlarla donatılması planlandı.⁶¹ Vasıf Bey İngiltere'de bulunduğu bu süre içinde yukarıda belirttiğimiz ve Osmanlı Devleti'nin denizcilik yönünden kaderini değiştirecek güçteki savaş gemilerinin inşalarını takip ve kontrol etmiştir. Bunun paralelinde donanmanın materyal ihtiyaçlarını sağlamıştır. Cumhuriyet döneminde İzmit ve İzmir körfezleri ile Boğazlarda kullanılan 9 adet motorgambot (avcıbot) onun girişimleriyle alınmıştır.

1914 yılı Mayıs ayı ortalarında aralarında Goben (Yavuz) zırhlısının da bulunduğu Alman filosu İstanbul'u ziyaret etti.⁶² Temmuz 1912'de hizmete girmiş olan 25.000 tonluk Goben'in İstanbul'a getirilmesinin bir nedeni de onu Osmanlı Bahriyesine tanıtmaktır.

Bundan bir ay sonra İngiltere'nin Akdeniz filosu komutanı Amiral De Robeck, Irresistible zırhlısı ile (Bu komutan ve bu zırhlı Çanakkale Savaşlarına katılmış, zırhlı batmıştır.) İstanbul'a geldi. De Robeck Bahriye Nazırı Cemal Paşa⁶³ ve Donanma Komutanı durumundaki İngiliz Amiral Limpus ile yaptığı görüşmelerde İngiltere'de inşa olunan iki zırhlının Türkiye'ye geliş şeklini konuştu. Zırhlıların yapımını, Yunanların gösterdiği telaşı söz konusu ederek gemilerin Akdeniz'de belirlenecek rotaları (intikal yolu) izlemelerini ve hatta Girit'ten itibaren donanmanın bu gemileri karşılamasını tavsiye etti. (Oysa bu iki gemi mevcut özellikleri ve kabiliyetleri ile Ege'de "Deniz Kontrolü" sağlayabildikleri gibi onların alınış nedenleri de budur. Gemilerin Ege'de başlı başına bir savaş gücü oluşturması varken Yunan donanmasına karşı korunma teklifi çok anlamsızdır.) Cemal Paşa ertesi ayın (Temmuz 1914) ortalarında Fransa'ya deniz tatbikatı nedeniyle gittiğinde Paris'e geçti. Reşadiye zırhlısı komutanı Gv. Kur. Yb. Vasıf Bey ve Osman-ı Evvel Zırhlısı komutanı Gv. Kur. Bnb. Rauf Bey'i Londra'dan Paris'e çağırdı. Beraberinde getirdiği danışman ve aynı zamanda Osmanlı Donanma Komutanı durumundaki İngiliz Amiral Limpus'un da katıldığı bir toplantı yaptı. Toplantıda seyir hazırlıklarına başlamış olan Sultan Osman-ı Evvel'in yurda dönüşü ve izleyeceği rotalar kararlaştırıldı. Geminin cephaneleri 19 Mayıs 1914'te teslim alınmıştı. Bu arada geminin tüm topları takılmış ancak 2 adet

⁶¹ The Ottoman Navy, s. 141, 151. Hayati Tezel; "Anadolu Türklerinin Denizcilik Tarihi" C I, İstanbul 1986 s. 571.

⁶² Dz. Müz. Def.; 704 s. 236 (28 May 1914).

⁶³ A. Cemal Paşa; (1872 Midilli - 1922 Tiflis) 1890 yılında Harp Okulunu bitirdi, 1899 yılında Selanik'te İttihat ve Terakki Cemiyetine girerek Talat ve Enver Beylerle tanıştı. II. Meşrutiyet'in İlanı (10 Temmuz 1908) ve Padişah Abdülhamid'in tahtından indirilmesinde başrolde bulundu. Adana valiliği (1911) İstanbul muhafızlığı (1913), Nafia nazırlığı (1914) ile Birinci Dünya Savaşı süresince (1914 - 1918), Bahriye nazırlığı ile 4. Ordu komutanlığı ve Suriye valiliği yaptı. 14 Ekim 1918'de diğer İttihat ve Terakki Cemiyeti üyeleri ile Rusya'ya geçti. 22 Temmuz 1922'de Tiflis'te Ermeni çetecileri tarafından şehit edildi. Kurtuluş Savaşı'ndan sonra mezarı Erzurum'a getirilmiştir. (Meydan Larus C 4, s. 98.)

305 mm'lik top fabrikadan henüz teslim alınmadığından takılmamıştı. Cemal Paşa geminin o şekilde alınmasını istedi.⁶⁴ Rauf Bey geminin dönüşü için 1.000 kişiyi bulan Sultan Osman personelinin ivedilikle İngiltere'ye gönderilmesini talep etti.

Cemal Paşa bu iki topun İstanbul'da takılmasını, gemi personeli ile diğer ihtiyaçların Haliç Komodoru Yarbey İsmail Bey tarafından Reşitpaşa vapuru ile götürülmesini⁶⁵ kararlaştırarak Paris'ten ayrıldı. İstanbul'a giderken yanında Vasıf Bey'i de götürdü. Bundan böyle Reşadiye zırhlısı komutanlığı Yarbey İsmail Bey tarafından yerine getirilecektir. Bahriye Nezareti I. Daire Başkanı (Kur. Bşk.) olarak atanan Vasıf Bey'in de gemi hayatı böylece sona erdi. Bundan sonra onu kara görevlerinde görecekiz. Reşitpaşa vapuru temmuzun üçüncü haftasında Osmanlıye zırhlısının personelinin götüreceği ve gemi Türk personeli ile seyir tecrübelerine başlayacaktır.

5. Birinci Dünya Savaşı ve Vasıf Paşa

Osmanlı Devleti'ni yönetenler yaklaşmakta olan Birinci Dünya Savaşı'nın değerlendirmesini yaparak bir müttefik (bağlaşık) arayışına girişmişlerdi. İngiltere, Fransa, Rusya ve hatta Balkan ülkelerine yapılan ittifak tekliflerinden bir netice alınmamıştı. Osmanlı Devleti'ne sadece Almanya ve Avusturya - Macaristan İmparatorlukları sıcak bakıyorlardı. Diğer taraftan Alman İmparatoru II. Wilhelm'in talimatıyla Büyükelçi Wangenheim, Osmanlı Hükümeti ile anlaşma görüşmelerine başlamıştı. Sonunda Sadrazam Sait Halim Paşa, padişahın aldığı yetki ile 1 Ağustos 1914 tarihinde anlaşmayı imzaladı. Osmanlı Devleti'ni, Rusya'ya karşı Almanya'yla yandaş yapan, askerî ve mali yönden yardımlar vadeden anlaşmadan sadece dört kişinin (Sait Halim Paşa, Enver Paşa, Talat Paşa ve Halil Bey) imzadan da sonra Cemal paşa ile Cavit beylerin haberleri olmuştur.⁽⁶⁷⁾ Osmanlı İmparatorluğu, Almanlarla yapmış olduğu İttifak gereğince anlaşmanın hemen ertesi günü ülkede seferberlik ilan etmişti. Ardından Başkumandan Vekili Enver Paşa başkanlığında "Başkumandanlık Karargâhı" kurulmuştu.⁶⁶ Esasen Balkan Savaşı sırasında (7 Ekim 1912) yayımlanan 80 numaralı kanunla Bahriye Nezareti, Başkumandanlığa bağlanmıştır; dolayısı ile Vasıf Bey Bahriye Nezareti Kurmay Başkanlığı (I. Daire Reisliği) görevini bir anlamda Başkumandanlık Vekâletine karşı yapmıştır.

İngiltere bu anlaşmaya tepkisini oradaki savaş ve ticaret gemilerimize el koymakla gösterdi. Yapımcı firma olan Armstrong Şirketi ile yapılan anlaşma gereği Sultan Osman-ı Evvel zırhlısı 2 Ağustos'ta, Reşadiye ise

⁶⁴ F. Çoker; Cemal Paşa "Hatıralar", İst. 1959 s. 113 - 116.

⁶⁵ Dz. Müz. Def.; 800, s. 171 - 174, 18 Mart 1914. Def.; 770, s. 155, 156, 159, 165.15 - 29 Nisan 1914 (Sultan Osman Zırhlısı Personelinin Muin-i Zafer gemisinde eğitimleri); Def.; 704 s. 350 - 356. Def.; 737, s. 19. İsmail Bey'in tayini 17 Aralık 1913'te yapılmıştır.

⁶⁶ Cemal Paşa; s. 114 - 120. E. Ziya Karal; s. 375 - 395. David Promkin; "Barışa Son Veren Barış" Çev. M. Harmancı Sabah Yay. İst. 2000 s. 34 - 40.

Ekim ayında teslim olunacaktı. Son taksit olan 700.000 Lira Osmaniye'nin tesliminden sonra ödenecekti. Londra Büyükelçisi Tevfik Paşa, devir - teslimden önce son taksit olan 700.000 altını şirkete verdi.⁶⁷ İngiltere Hükûmeti gemilerin devir - teslim edilmesinden bir saat önce Osman-ı Evvel ve Reşadiye zırhlısı ile Şirket-i Hayriyeye ait ve inşası tamamlanan (71 numara) Reşitpaşa vapuruna el koydu. Osmaniye zırhlısının ve Reşitpaşa vapurunun personelini, onları İstanbul'dan getiren ve Seyrisefain İdaresine ait Reşitpaşa vapuruna gönderdi.

Diğer üç savaş gemisi ile yine Şirket-i Hayriyeye ait diğer iki vapurun yapımını da durdurdu. İngiltere Birinci Dünya Savaşı sırasında Reşadiye zırhlısını Erin, Osmaniye zırhlısını Agincourt ve Reşitpaşa vapurunu ise Water Witch (Su Perisi) adlarıyla kullanmıştır. Reşitpaşa veya Water Witch, Mondros Mütarekesi'nde (30 Ekim 1918) İşgal Kuvvetleri Komutanı General Harrington'a gönderildi. Lozan Anlaşması'ndan (24 Temmuz 1923) sonra yeniden Şirket-i Hayriyeye verilerek Halas (kurtarıcı) adıyla 1978 yılına kadar çalıştırıldı.⁶⁸

Bu tarihten itibaren gazetelerde, gerek hükûmetin ve gerekse halkın / yazarların, İngiltere'ye karşı ağır bildiri ve suçlamaları yayımlanır. İngiltere kralı, 25 Ağustos 1914'te yaptığı açıklamada: "Bu savaş gemilerinin kısa bir müddet için alıkonulduğunu, bundaki amacın İngiltere'nin menfaatinin Osmanlı İmparatorluğu'nun tarafsızlığının devamı olduğunu, savaş sonunda geri verileceğini ve bu hususun Osmanlı padişahı tarafından bilinmesini" ifade etmektedir.

Reşadiye, Osmaniye ve Reşitpaşa personeli Seyrisefain İdaresine ait Reşitpaşa vapuru ile 11 Ağustos 1914 günü İngiltere'den hareketle 22 Ağustos günü Çanakkale'den içeri girdiler.⁶⁹ İngiltere'nin zırhlılarımıza el koyması üzerine Osmanlı kamuoyunda meydana gelen çalkantı Osmanlı Hükûmetini, politik yönden Alman zırhlıları Goben ve Brestlau'yu Marmara'ya almaya hazırlamıştır. Alman zırhlıları 3 Ağustos'ta Fransızlara ait olan Cezayir Limanı'nı bombaladıktan sonra Çanakkale Boğazı'na yol aldılar. 10 Ağustos'ta Başkumandan Vekili Enver Paşa'nın özel izniyle Marmara'ya geçtiler. Ertesi gün Osmanlı Hükûmeti bu gemileri 80 Milyon Mark karşılığında satın aldığını ve isimlerini Yavuz ve Midilli olarak değiştirdiğini ilan etti.⁷⁰ Alman zırhlılarının -o dönemin en kuvvetli donanmaları olan - İngiltere ve Fransa'ya rağmen rahat bir şekilde Marmara'ya girmesi, bu ülkelerin (İngiltere ve Fransa'nın) bir taraftan Osmanlı donanmasının zayıf

⁶⁷ Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi"; s. 47 - 48. İsmet Görgülü; "On Yıllık Harbin Kadrosu" TTK Yay. Ank. 1993 s. 47 - 53. 1851

⁶⁸ Y. Hikmet Bayur; "Türk İnkılabı Tarihi" C III, Kıs. I s. 71 - 74.

⁶⁹ The Ottoman Navy; s. 141. TDİ Arşivi; Halas Vapuru Dosyası.

⁷⁰ Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII. Cilt, Ankara 1976, s. 50 - 51. Cemal Kutay; "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e", C 3 İstanbul 1992 s. 181 - 186.

olmasını isterken diğer taraftan da bu zırhlılarla Ruslara karşı savaşmasını istediği anlaşılmaktadır.⁷¹

Gemilerin Osmanlı donanmasına katılışından (14 Ağustos 1914) bir ay sonra bu gemilere komuta eden (Aynı zamanda Yavuz'un komutanıdır.) Alman Amiral Souchon Donanma Komutanlığı yetkisi ile Osmanlı Bahriye Nazırlığı kadrosuna geçerken hâlen donanmada danışman olarak görev yapan İngiliz Amiral Arthur H. Limpus ve beraberindeki heyetin görevine son verildi. (9 Eylül 1914)⁷² Bu tarihten itibaren Osmanlı Donanması Amiral Souchon komutasında sık sık Karadeniz'de eğitim ve tatbikatlar yaptı. Bu tarihlerde Bahriye Nezareti I. Daire Reisi (Kurmayaş Başkanı) Gv. Kur. Yarbay Vasıf Bey -pek çok Osmanlı Subayı gibi- Osmanlı İmparatorluğu'nun savaşa girmesine karşıydı. Bu bağlamda 11 Eylül 1914 günü Bahriye Nazırı A. Cemal Paşa'ya bir rapor vermiş ancak bunun bir faydası olmamıştır.

9 Eylül 1914'te Donanma Birinci komutanlığına atanan Amiral Souchon, bütün gücü ile donanmayı savaşa hazırladı. Bu arada her gemiye bir Alman subayı vermeye çalışarak Türk donanmasını kontrol etmeye çalıştı. Denizaltı savunma harbi, deniz hava unsurları ve mayın silahı için birimler kurdu. Alman donanmasından getirttiği ve konusunda uzman Amiral Von Usedom ile Amiral Marten'in de aralarında bulunduğu 15 subay, 28 eri Boğazlarda görevlendirdi.⁷³ 17 Eylül'de Prens Adaları (Kınalı, Burgaz, Heybeli ve Büyükkada) arkasında donanmaya tatbikat yaptırdı. Ertuğrul yatı ile törene gelen Padişah V. Mehmet'e bu tatbikatı ve dolayısı ile donanmanın savaşa gücünü gösterdi.⁷⁴

Bu tarihten itibaren Amiral Souchon, Karadeniz'e çıkmak için Osmanlı Hükümetini sıkıştırmaya başladı, bunda da başarılı oldu. Nihayet 24 Ekim 1914 tarihinde Bahriye Nazırı A. Cemal Paşa'nın ayrıca gemi komutanlarına da verilen bir yazılı emriyle: "Donanmanın eğitim için Karadeniz'de bulunduğu sırada Amiral Souchon tarafından verilecek her türlü emrin yerine getirilmesi istendi."⁷⁵ 27 Ekim günü öğleden sonra donanmayı İstanbul Boğazı çıkışında (Kilyos önlerinde) toplayan Alman Amiral, gemi

⁷¹ ATASE; 1/1 Dolap 177, Göz 3. Klasör 4669, Dosya H. 5. Cemal Paşa; Hatıralar s. 71. Andrew Mango; "ATATÜRK", Sabah Yayını, İstanbul 1999, s. 132 - 133. D. Promkin; s. 52 - 57.

⁷² Osmanlı Hükümeti Ruslarla savaşa girmekle onun potansiyelini azaltacaktır, bunun için Goben ve Brestlav zırhlılarının Karadeniz'de bulunması en uygun fırsat oluyordu. Alman zırhlılarının Akdeniz'de İngiliz ve Fransız Savaş gemilerine rağmen rahat bir şekilde Marmara'ya gelmeleri bu savı doğrulamaktadır. Esasen Y. Hikmet Bayur ve E. Ziya Karal da bu hususu benimsemektedir. Öte yandan David Promkin; s. 50. Sultan Osman ve Reşadiye'nin Almanlara verilmesi için Büyükelçi V. Wangenheim ile anlaşma yapıldığını (U. Trumpener; Germany and the Ottoman Empire s. 14 - 23) yazmaktadır.

⁷³ Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, VIII. " C s. 52. Amiral Souchon'un Donanma Komutanlığına atanma emri bu kitabın ek 4'ündedir. F. Çoker; "Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler", Deniz Kuvvetleri Yayını Ankara 1994 s. 166 - 177. (Osmanlı Bahriyesinde 1839 - 1914 yılları arasında görev alan İngiliz amiraller anlatılmaktadır.)

⁷⁴ Lorey; s. 58 - 59. Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi C Sill J2 - 34. Celalettin Yavuz; "Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonları" Deniz Basımevi, İstanbul 1999, s. 245 - 248.

⁷⁵ ATASE; 1/1 Dolap 102, Kıs. 87 Dosya 444. Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi; s. 55.

komutanlarına “Hareket Emri” ile her gemi komutanına bir kapalı zarf verdi. 29 Ekim günü Karadeniz harekât alanında -açılan bu zarflarla- gereği yapılan bu emirlere göre Yavuz kruvazörünün bulunduğu grup Sivastapol’u, Gayret ve Muavenet Odesa’yı, Midilli ve Berkisatvet Novrososky’i, Hamidiye ise Kefe’yi (Feodosya) bombardıman ederek Osmanlı İmparatorluğu’nu savaşa soktu. Resmî harp ilanı 11 Kasım 1914’te padişah bildirisiyle yapılırken bundan üç gün sonra da yine padişah tarafından 14 Kasım 1914’te ilan edilen “Mukaddes Cihat” ile diğer Müslüman ülkeler de savaşa davet edilmiştir.

Bahriye Nazırı Ahmet Cemal Paşa 18 Kasım 1914’te Suriye Valiliği ve 4. Ordu Komutanlığı görevine atanarak 21 Kasım 1914 günü İstanbul’dan ayrıldı. Tarihimizde I. ve II. Kanal Seferi olarak geçen harekâtlar ile Sina ve Filistin Cephesi’ndeki savaşların yönetildiği bu cephede Cemal Paşa 1917 yılı Aralık ayına kadar görev yaptı.⁷⁶ Bu dönem süresince Başkumandan Vekili Enver Paşa Bahriye Nazırlığına vekâlet etti. Vasıf Bey 7 Ocak 1915 günü Bahriye Nezareti Müsteşarlığına atanmakla bir taraftan Büyük Karargâh (Başkumandanlık - Enver Paşa) ile çalışırken diğer taraftan da Suriye’deki Bahriye Nazırı Ahmet Cemal Paşa ile temasını devam ettirdi. Bu nedenle Osmanlı donanması bir taraftan Alman Amiral Souchon’un kumandasında iken diğer taraftan da Başkumandanlık emrinde olarak görev yaptı.

Osmanlı donanması, Birinci Dünya Savaşı’nda kuvvet çoğunluğu ile Karadeniz’de konuşlanarak bu harekât alanında “Deniz Kontrolü” uğruna mücadele etmiştir. Rusların Boğaz tarafeynine çıkarma yapmalarına engel olunmasına ait birinci görev başarılmakla beraber kendi deniz nakliyatımızın devamı, onlarınkine mani olunmasına ilişkin mücadeleler savaş boyunca devam etmiştir. Çanakkale Boğazı’nın savunulması için ise statik kuvvetlerden (kıyı topçu bataryaları, mayın silahı) istifade edilmiş, hafif tonajlı torpido bot veya muhripler keşif, karakol veya denizaltı savunma harbi için burada kullanılmıştır.⁷⁷ Bu arada Almanya’dan getirilen uçakların konuşlandırılmasıyla Yeşilköy’de Deniz - Hava birimi kurulmuştur. Bu uçaklarla Çanakkale Boğazı’nda veya buradan Marmara’ya geçerek deniz ulaştırmamıza zarar veren, hatta kıyıya yakın İzmit - Gebze veya Mudanya - Bandırma hatlarında işleyen trenlere bile taarruz eden denizaltılar için keşif uçuşları yapılmıştır.

Öte yandan Alman Amiral Souchon Karadeniz’deki donanmaya direkt kumanda etmekle kalmamakta; yazışmaları, beraberinde getirdiği General vapurundaki karargâhı ile yapmaktaydı.⁷⁸ Ayrıca Alman Amiral Von Usedom

⁷⁶ ATASE; 1/1 Dolap 874, Göz 3 Dos. 125. (Bahriye Nezaretinin 11 Teşrin evvel 330 - 24 Ekim 1914 gün ve 1571 sayılı yazısı)

⁷⁷ Cemal Paşa; “Hatıralar” s. 154 - 156. İ. Görgülü; s. 138 - 139. Birinci Dünya Harbi’nde Türk Harbi C VIII, s. 112 - 117.

⁷⁸ Çanakkale Boğazı’nın savunulması tarih boyunca statik kuvvetlere dayandırılmıştır, bu nedenle Boğaz’da 8 adet kale bulunmaktadır. (Kumkale, Seddülbahir, Kilitbahir, Çimenlik, Nara,

Boğazlar komutanı durumunda idi ve o da Almanya'dan getirdiği Korkovada vapurunu Tarabya önünde demirletmiş ve kendisine karargâh yapmıştı. Öte yandan Çanakkale ve diğer bölgelerdeki deniz gücümüze ait unsurlar oralarda "Garnizon Komutanı" durumundaki ordu, kolordu veya eşiti komutanlıklara bağlı idi. Bu nedenle Bahriye Nezareti ve dolayısı ile Vasıf Bey'in savaş sırasındaki faaliyetleri "İdari görevler" seviyesinde olmuştur. Cemal Paşa'nın talebiyle 22 Ocak 1917'de Bahriye Nezaretine danışman olarak gelen Dz. Bnb. A. Hopman, (Sonradan amiral olmuştur.) Osmanlı Bahriye Nezaretinin bu karmaşıklığından rahatsızlık duymaktadır. Hopman; Bahriye Nazırının Suriye'de olmasını, ona vekâlet eden Enver Paşa'nın aşırı inisiyatif kullanmasını ve bu iki otorite arasında bocalayan Komodor (Albay) Vasıf Bey'in çaresizliğini ve beceriksizliğini eleştirirken konu ile ilgili gerçekleri ortaya koymaktadır. Mondros Mütarekesi ile Alman subaylar ülkeyi terk ederken donanmanın karargâh gemisi görevini yapan General vapuru ile Boğazlar Komutanlığının karargâh gemisi görevini yapan Korkovado Vapurunu da beraberinde götürmüştür. Bu da dönemle ilgili arşiv çalışmalarını olumsuz yönde etkilemiştir.⁷⁹

Vasıf Bey'in Eğitim Faaliyetleri

7 Ocak 1915 günü Bahriye Nezareti Müsteşarlığına getirilen Vasıf Bey 27 Haziran 1915'te kalyon kaptanlığına (komodor - albay) terfi ettirilmiştir. Vasıf Bey'den boşalan kurmay başkanlığına Fırkateyn Kaptan (Yarbay) Rauf Bey tayin olundu.⁸⁰ Vasıf Bey'in müsteşarlık dönemindeki faaliyetlerinde eğitimle ilgili olanlar ağırlık taşımaktadır. Vasıf Bey göreve gelişinin ertesi ayında "Neşriyat Nizamnamesi" hazırlamıştı. 28 Ekim 1914'te yayımlanan Nizamname ile denizcilikle ilgili yayınlar düzene sokulmuştur.⁸¹

*Ceride-yi Bahriye: Donanma Emirnamesi adıyla her hafta yayımlanacak kanun, talimat, atama gibi haberleri içerecektir.

*Mecmua-yı Fünunu Bahriye: Yeniden düzenlenecek ve Risale-yi Mevkute-yi Bahriye (Belirli Günlerde Çıkan Deniz Mecmuası) adıyla her ay yayımlanacak, denizcilikle ilgili konuları içeren yazıları bulunduracaktır.

Akbank, Çardak ve Gelibolu) Birinci Dünya Harbi'nde bu usûl devam etmiş, 10.000 tonluk Mesudiye zırhlısı yüzen ve sabit top bataryası görevi için planlanmış ve B-11 borda numaralı İngiliz denizaltısı tarafından batırılmıştır. (13 Aralık 1914)

⁷⁹ Goben ve Brestlau gemilerinin girişlerinin ertesi gününde General ve Korkovado vapurları Çanakkale Boğazı'ndan içeri girerler. General vapuru, Donanma Komutanlığına atanan Amiral Souchon'un, Korkovado vapuru ise Boğazlar Komutanlığına atanan Amiral Von Usedom'un karargâh gemisi oldular. Gemiler Mondros Mütarekesi ile ülkelerine gittiler. Lorey; 58. Bir. Dün. Har. Türk Har.; VIII. C, s. 50 - 55.

⁸⁰ Dz. Müz.; Güverte Subayları No. 4, Künye No. 76. Rauf Bey Bahriye Nezareti Kurmay Başkanlığı görevine 14 Ekim 1918 tarihine kadar devam etmiş, aynı gün Bahriye Nazırı atanmıştır.

⁸¹ Hüseyin Yıldırım; "Risale-yi Mevkute-yi Bahriye, Deniz Mecmuası "Dz. Baş. Ank. s. 3 - 23. Fahri Çoker; "Donanma Dergimiz 77 Yaşında ", Donanma Dergisi 452 Sayı Dz. Bas. İst. Ocak 1966 s. 1.

*Mecmua-yı Seneviye-i Bahriye (yıllık): Meşrutiyet'in ilanını (10 Miladi 23 Temmuz) esas alan günde ve her yıl çıkacak, bu dergide Osmanlı ve diğer ülkelerin "Deniz Güçleri" ile benzeri konularda bilgiler verilecektir.

*Salname-yi Bahri: iki yılda bir yayımlanacak, Bahriye Nezaretine ait tüm bilgilerle ilaveten yabancı ülkelerin denizciliğine ait bilgileri de içerecektir. 1915 yılında yayımlanan 19. tertip Salname'nin içeriği bu şekilde olmuştur.

Mecmualardan Risale-yi Mevkute-yi Bahriye (Deniz Kuvvetleri Dergisi) hâlen devam etmektedir ve Mart 2012 tarihi itibarı ile 612 sayısı yayımlanmıştır. Salname-yi Bahriye'nin 24. sayısı 1926'da yayımlanmış, diğerleri 1920'den sonra yayımlanmamıştır.

22 Şubat 1915'te kabul olunan kanunla Osmanlı Bahriyesindeki personele yeni bir düzenleme getirildi.

Yapılan bu düzenlemeye göre personel dört sınıfa ayrıldı:⁸²

I. Neferler (rütbesiz erler)

II. Küçük Zabitan (Erbaşlar): Onbaşı, Çavuş, Başçavuş, Gedikli Namzedi.

III. Gedikli Zabitan: I. Sınıf, II. Sınıf, III. Sınıf.

IV. Subaylar

Gedikli zabitleri için 3 Aralık'ta Makine Çırac Mektebi 3 Şubat 1916'da Güverte Çırac Mektebi Nizamnameleri yayımlandı. Bu cümleden olarak Muin-i Zafer korveti "Eğitim Gemisi" yapıldı. Bu arada Heybeliada Çam Limanı'nda bulunan Rum Ticaret Mektebi satın alınarak buraya Makine Çırac Mektebi ile Musiki Çırac Mektebi yerleştirildi.⁸³

Vasıf Bey'in bir başka gayreti de denizcilerin kıyafetlerine ilişkin olmuştur. 30 Nisan 1916'da yayımlanan "Kıyafet Nizamnamesi" ile Fes kaldırılmış, yerine Serpuş (Viziersiz Şapka) getirilmiş daha sonraki düzenlemeler ile bu serpuşlara rütbe ve kıdeme göre sırma konmuştur.⁸⁴ (Bilindiği gibi Cumhuriyet döneminde de Şapka İnkılabı 1925 yılında donanmadan başlamıştır.)

Osmanlı donanmasında denizaltıcılık Birinci Dünya Savaşı sırasında yani Vasıf Bey'in döneminde başladı.⁸⁵ İlk olarak 15 Ocak 1915'te 6 Subay

⁸² Dz. Müz. Def.; 33 s. 40. (21 Ağustos1916) Bu bina Mondros Mütarekesi ile İngiliz kuvvetleri okula el koyarlarsa da Cumhuriyet döneminde tekrar geri alınır.

⁸³ ATASE Arşivi; 1/1 Dolap 125 Dos. 19 F. 1-5. Birinci. Dünya Harbi'nde Türk Harbi; VIII. C s. 28-32. Halit Recep Arman; "Tarihte Bahriye Mızıkaları", Dz. Bas. İst. 1958. S 60. F. Çoker; "Dz Kuvvetlerimizde Astsubay Sınıfı", Dz. Kuv. Dergisi, Sayı 463. İst. Ekim 1968 s. 21 - 25.

⁸⁴ Figen Atabey; "Dz. Kuvvetlerinin Personel Kıyafetleri ",Dz. Bas. Ank. 1997. S 16 - 19.

⁸⁵ Osmanlı Donanmasına denizaltı gemisi alınması ve denizaltıcı personel yetiştirilmesi 1904 yılında başladı. Amerika'dan 1905 yılında istenen tipte denizaltı bulunamaması üzerine Fransa ile görüşmelere başlandı. 1910 yılında başlayan görüşmelerle 1914'te iki denizaltının inşasına

Almanya'ya denizaltı kursu için gönderildi. Sonradan Türkiye Cumhuriyeti Donanma Komutanlığını yapacak olan M. Şükrü'nün (OKAN) de aralarında bulunduğu bu subaylar Alman donanmasında staj, hatta sorumlu görevler aldılar. Bir yıl sonra yine bu subayların nezaretinde Kasımpaşa'da denizaltıcılık kursları düzenlendi. 12 Mart 1917 - 17 Haziran 1918 tarihleri arasında ve üç aylık sürelerle 5 dönem denizaltı kursları açıldı. Bu kurslarda 30 subay denizaltıcı olarak yetiştirildi.⁸⁶ Almanya'da daha önce kurs görmüş olan Yzb. Rifat İbrahim'in Aydınreis komutanlığını ve kurs müdürlüğünü yaptığı kurslara Çanakkale Savaşı'nda esir alınan Fransız Turquoise (Müstecip Onbaşı) denizaltısının komutanı Yzb. Ali Rıza (HAYIRLIOĞLU) ile Başçarkçısı Ahmet Fetkeri (AŞENİ) de katıldı. Kasımpaşa'ya getirilen ve Haliç'te demirletilen Aydınreis ve Preveze gambotları eğitim hizmetleri için kullanıldı. Bu gemiler Çanakkale Savaşları sırasında Boğaz'dan içeri giren düşman denizaltılarına karşı savunma savaşları yaptıklarından tecrübeli personellere sahiptiler.⁸⁷

Vasıf Bey Donanma II. Komutanı Arif Ahmet Bey ile 7 Ağustos 1917 günü mirliva tümamiralliğe terfi ederken yine aynı gün yayımlanan diğer bir padişah iradesi ile donanmadaki diğer amiraller emekli edildi. Dolayısı ile 1917 yılı itibarıyla Osmanlı Bahriyesinde iki amiral (Arif Ahmet ve Hüseyin Vasıf) kalmış oldu.⁸⁸ Cemal Paşa 25 Ağustos - 7 Eylül 1917 tarihleri arasında Almanya ve Avusturya - Macaristan İmparatorluklarının davetlerini yerine getirmek üzere bu ülkelere ziyarette bulunmuştu. Yanında Müsteşar Vasıf Paşa ve I. Daire Başkanı (Kurmaya Başkanı) Alb. Rauf Bey ve özel kalem müdürü Faliş Rıfki (ATAY) olduğu hâlde 1 Eylül 1917'de Almanya'nın Kiel Limanı'nı ziyaret etti. Ziyaretin bir amacı da Almanya'dan Osmanlı Donanmasına verilmesi planlanan on denizaltıya ay yıldız takılması törenlerine katılmaktır. Kiel Tersanesinde yapılan tören sırasında Alman donanmasında staj yapan Yzb. Mehmet Şükrü (OKAN) Alman denizaltısına kumanda ederek başarılı bir dalma tecrübesini icra etmişti.⁸⁹ Ancak Birinci Dünya Savaşı'nın giderek değişik hâl alması, denizaltıların verilmesini engellemiştir.

Rusya'da 17 Ekim Devrimi ile Çarlığı deviren Bolşevik liderler (Lenin, Stalin...) Osmanlı İmparatorluğu ile 3 Mart 1918'de Brestlitovsk'ta Barış Anlaşması imzaladılar. (Bahriye Nezareti Kurmay Başkanı Alb. Rauf Bey

başlandı. Tekneleri biten bu iki denizaltıya Fransa Birinci Dünya Savaşı'nı bahane ederek 23 Eylül 1914'te el koydu. (Raşit Metel; Türk Denizaltıcılık Tarihi, Dz. Basımevi 1960 s. 26 - 27.)

⁸⁶ Dz. Müz. Def.; 691 s. 21 - 23. 15 Mart 1917 (Bahriye Müsteşarlığının Suriye'de bulunan Cemal Paşa'yla kursla ilgili yazışmaları) "138 - 141. 1 Nisan 1917 96 - 97. 7 Mart 1917.

⁸⁷ R. Metel; s. 28 - 36. V. Ziya Dümer; "Türk Denizaltıcılık Tarihine Genel Bir Bakış, Konferans, Dz. Harp Ak. 1972 (Yayımlanmadı.)

⁸⁸ Bahriye Salnamesi; Sayı 22 Bah. Mat. İst. 1334 - 1918, s. 9 - 10. (Vasıf Paşa, Arif Paşa'dan subay çıkışı ve albaylığa terfi bakımından 1 yıl geridedir.) Liva Amiral: Kumanda edilen birliğe göre tuğ veya tümamiral karşıtıdır. Cumhuriyet dönemi yazışmalarında Vasıf Paşa Tümamiral olarak geçmektedir.

⁸⁹ Vasıf Paşa'nın Genelkurmay Harp Tarihi Encümenine 16 Mart 1944 tarihli yazısına verdiği cevabın 4. maddesi. (M. Işın; s. 492.)

anlaşma sırasında deniz danışmanı olarak bulundu.) Böylece Rusya'nın savaştan çekilmesi ile Karadeniz'de tehdit kalmamış oluyordu. Osmanlı donanması bu tarihten itibaren güneye (Ege'ye) gönderildi. 4 Eylül 1917'de Amiral Souchon'un yerine görevlendirilen Alman Amiral Rebeur Von Paschwitz Osmanlı donanmasını Ocak 1918'den itibaren, Çanakkale'den Ege'ye çıkardı. İtilaf devletleri gemilerinin bulunduğu İmroz (Gökçeada) ve Limni adalarına saldırılar düzenlendi. 20 Ocak 1918'de İmroz (Gökçeada) Adası önlerinde bulunan İngiliz gemilerine yapılan taarruz harekâtında, Midilli kruvazörü mayına çarparak batarken Yavuz zırhlısı baş tarafından yaralandı. Donanma Marmara'ya dönerken Yavuz'un Nara Burnu'nda -seyir hatasından dolayı- karaya oturması ikinci bir şanssızlık oldu. Buradan İstinye Tersanesine onarıma götürülen Yavuz kruvazörü, Mondros Mütarekesi'ne (30 Ekim 1918) kadar denize çıkamadı.⁹⁰ Böylece Almanlar 4 gemiyle geldikleri İstanbul'dan geri giderken tek gemiyi -o da yaralı- bırakmış oluyorlardı.

6. Mondros Mütarekesi ve Vasıf Paşa

Savaşın kötü gidişinden ve Bulgaristan'ın teslim olması ile birlikte Trakya sınırının da güvensiz olmasından dolayı çareyi barış yapmakta bulan Osmanlı Hükûmeti, Rauf Bey başkanlığındaki heyeti mütareke için görevlendirdi. Türk heyeti, Mondros Limanı'nda İngiltere Akdeniz Filosu Komutanı Koramiral Caltrophe ile 30 Ekim 1918'de Mütareke (Ateşkes) sözleşmesini imzaladı.⁹¹ Mütarekenin imzalanmasından iki hafta sonra yani 13 Kasım 1918'den itibaren 91'i savaş gemisi, 76'sı yardımcı sınıf olmak üzere toplam 167 gemiden oluşan "İtilaf Devletleri Birleşik Donanması" İstanbul'a geldi. O gün Boğazlar dâhil tüm Marmara'da deniz trafiği durdurulmuştu. Marmara ve Boğazlarda alınan tertip ve düzende İrtibat Subayı Kur. Yb. Sadullah Bey ve Vasıf Paşa'nın büyük rolü olmuştur. (Vasıf Paşa bu sırada Seyrisefain Umum Müdürlüğü görevini de yapmaktadır.) Vasıf Paşa İzmit'te bir Deniz Kumandanlığı kurulmasını ve Harbiye Nezaretindeki Mütareke Şubesine bağlı olarak görev yapacak bu şubenin, yabancı savaş ve ticaret gemilerine ait işlevleri yerine getirmesini planlamıştı. Bunun için de Bahriye Nezaretinden bir kısım personeli İzmit'e göndermişti. Ancak bu planlama daha sonra iptal olmuştur. (21 Haziran 1919)⁹² Aynı gün Yıldırım Orduları Grubu Komutanlığından ayrılarak Harbiye Nezaretine dönen Mustafa Kemal Paşa da İstanbul'a gelmişti. 13 Kasım öğleden sonra Haydarpaşa Garı'nda kendisine yapılan karşılama töreninden sonra Harbiye Nezaretine ait istimbotla Sirkeci'ye giderken teknesi boğazın sularında demirlenmiş devasa savaş gemilerinin arasından geçmektedir. Ulu Önder gözleri dalgın, gemilere bakarak:

– Geldikleri gibi giderler, der.

⁹⁰ Dz. Müz. Def.; 399, s. I. (22 Ocak 1918) Lorey; s. 612 - 648.

⁹¹ ATASE; 1/3 Kıs. 6 Dos. 25 Fih. 3 - 5 TİH. Mondros Mütarekesi s. 41 - 47.

⁹² ATASE; /Kıs. 51, Dos. 17-1, F 4-5. Dz. Müz. Def.; 484, s. 136 - 138. (21 Haziran 1919) Türkiye Denizcilik İşletmeleri Arş.; Mütareke Dosyası.

Bunun üzerine yaveri Cevat Abbas:

- Paşam inşallah bu vatani kurtarmak size nasip olacak, demesiyle o:
- Bakalım, şeklinde cevap verir.⁹³

Vasıf Paşa'nın Seyrisefain Umum Müdürlüğü sırasında Mustafa Kemal Paşa 9. Ordu Kıtaaatı Müfettişliği görevi ile Bandırma vapuruyla Samsun'a gitmiştir. Seyrisefain İdaresine ait olan Bandırma vapuru, "Tarihî Seferine" çıkmadan önce Taşkızak'ta onarılmış ve kaptan (Hakkı DURUSU) ve personeli özenle seçilmişti.⁹⁴ O tarihlerde Asker Yollama Müdürü Sadullah Bey ve Seyrisefain İdaresi Müdürü Vasıf Paşa'nın koordine ettiği bu büyük olay için elimizde çok az bilgi vardır.

Vasıf Paşa'nın Seyrisefain İdaresinde oldukça önemli hizmetleri olmuştur. Göreve başladığında Seyrisefain İdaresinin kasasında 160.000 lira varken tüccara 125.000 lira borç olduğunu görür ve borçların kısa sürede ödenmesini sağlar. Bir proje hazırlayarak idarenin anonim şirket hâline getirilmesinin yararlı olacağını 22 Eylül 1919 tarihli yazı ile üst makama arz eder. (Seyrisefain İdaresinin bağlısı olduğu Bahriye Nezareti Balkan Savaşı'ndan beri Harbiye Nezaretine bağlıdır.) Harbiye Nezareti 1 Ekim 1919 tarih ve 1082/123 sayılı yazı ile idarenin ticari bir ortaklık hâline getirilmesiyle devletin kontrolünden çıkacağı düşüncesi ile bu önerinin reddedildiğini bildirir. Vasıf Paşa'nın Seyrisefain İdaresinde yapmak istediği bir başka atılım da bir kılavuzluk teşkilatının kurulması yönündedir. Preveze Komodorluğundan emekli Miralay Süleyman (NUTKU) Bey'in gayretleriyle 19 Ekim 1918 tarihinde Bahriye Nazırı Rauf Bey'in özel izni ile Seyrisefain İdaresinin bünyesinde faaliyete geçen kılavuzluk müdürlüğü maddi imkânsızlık (Hiçbir deniz araçları yoktur.) nedeniyle bir varlık gösteremiyordu. Vasıf Paşa aynı zamanda yönetim kurulu üyesi olduğu Donanma Cemiyetinin kılavuzluk işlevlerini yerine getirmesi için hükûmete teklifte bulunur. Rauf Bey tarafından teklif olumlu bulunarak yılda 5.000 lira kâr getirmesi planlanan kılavuzluk imtiyazını almak için Seyrisefain İdaresine 2.000 lira ödenmesi kararlaştırılır. Ancak bu sırada Rauf Bey nazırlıktan ayrılmış, yerine Ali Rıza Paşa Bahriye Nazırı olmuştur; o, bu işe sıcak bakmaz. 1 Ocak 1919 günü 6.000 liralık bütçe ile kılavuzluk hizmetleri yine Seyrisefain idaresinde kalır.⁹⁵ Diğer taraftan Osmanlı Hükûmetinin 1 Şubat 1919'da aldığı kararla Donanma Cemiyeti feshedilir, mal varlığı Bahriye Nezaretine devrolunur. Buna ait padişah iradesi 2 Şubat'ta yayımlanacaktır.

⁹³ Cevat Abbas Güre; "ATATÜRK'ün Zengin Tarihinden Birkaç Yaprak "Halk Basımevi, İst. 1939 s. 165 - 166.

⁹⁴ C. Kutay; C II. s. 347 - 348.

⁹⁵ Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) Arşivi; Seyrisefain İdaresi Dosyası, Osmanlı Hükûmetinin 24 Ağustos 1914 tarihinde çıkardığı 11 sayılı Nizamnamesiyle bu hak (Kılavuzluk ve Römorkörcülük) Seyrisefain İdaresine verilmiştir.

Bu suretle kılavuzluğun Donanma Cemiyetine verilmeyişinde isabet olduğu anlaşılır.⁹⁶

Vasıf Paşa'nın bu dönemde yaptığı bir başka hizmet de 19 Temmuz 1909'dan beri faaliyet gösteren Donanma Cemiyetinin 1 Şubat 1919'da Bahriye Nezaretine devredilmesidir. Birinci Dünya Savaşı'nın son yıllarında alınan mağlubiyetler ve ülkenin her yönden çektiği sıkıntı, İttihat ve Terakki Cemiyetinin itibarını giderek kaybettirmişti. Cemiyetin bir destekçisi hatta siyasi organı durumundaki Donanma Cemiyeti de aynı şekilde halkın nefretini üzerine çekiyordu. 1918 yılında cemiyetin sivil toplum örgütü konumundan çıkartılıp bir devlet kurumu olması ve Bahriye Nezaretine bağlanması planlanmıştı. Bu bağlamda, Vasıf Paşa cemiyetin 19 Mart 1918'de yaptığı toplantıda idare heyetine seçilmişti.⁹⁷ Ancak savaşın kötü gidişi, İttihat ve Terakki Cemiyeti üyelerinin ülkeyi terk edişi ve nihayet Mondros Mütarekesi'nin imzalanması Donanma Cemiyetinin ülkedeki konumunu olumsuz yönde değiştirmişti. 2 Şubat 1939 tarihli padişah iradesi ile Donanma Cemiyetinin bütün mal varlığı ile birlikte Bahriye Nezaretine geçmesine karar verilmişti.⁹⁸

Bu sırada Anadolu'da Millî Mücadele hazırlıkları başladığından ordularımızın askerî personel ve malzeme yönünden güçlendirilmesi büyük önem taşımaktadır. Seyrisefain İdaresi vapurları İstanbul'dan Karadeniz limanlarına (İnebolu) veya Marmara limanlarına (Karamürsel) askerî personel ve silah nakliyatı yapmaktadır. Vasıf Paşa görevi sırasında bu nakliyat için İdareyi yönlendirmiştir.⁹⁹ Vasıf Paşa 28 Aralık 1919'da tekrar Bahriye Nezareti Karargâhına tayini ile Seyrisefain İdaresinden ayrılır.

Yerine gelen Sadullah Bey'in Seyrisefain Umum Müdürlüğü bir buçuk ay devam eder. Bunun temel sebebi Seyrisefain İdaresinin 13 Kasım 1919'da Harbiye Nezaretinden ayrılarak Bahriye Nezaretine bağlanmasıdır. Sadullah Bey'in kadrosu Harbiye Nezaretinde olduğundan Umum Müdürlükten alınır. Vasıf Paşa tekrar göreve gelir, iki ay kadar Seyrisefain İdaresinde çalıştıktan sonra 16 Şubat 1920 tarihi itibarıyla tekrar eski görevine döner. Vasıf Paşa'ya bu tarihten Lozan Antlaşması'nın imzasına (24 Temmuz 1923) kadar hiçbir resmî görev verilmez.

Vasıf Paşa'nın İstanbul'dan Anadolu'ya askerî personel ve malzeme göndermeleri için teşkil olunan kuruluşlardan "İstanbul Muavenet-i Bahriye Grubunda" görev aldığı değerlendirilmektedir. 14 Ekim 1920 tarihinde kurulan Millî Müdafaa Grubu (MM Grubu)'nun bir bağlısı olarak çalışan İstanbul Muavenet-i Bahriye Grubu, Ocak 1921'de faaliyete geçmiş, 28 Aralık 1921'de (Ankara Hükûmetinin emirleriyle) Felah Grubuna katılmıştır.

⁹⁶ Z. Sarıhan; "Kurtuluş Savaşı Günlüğü "C I Ank. 1993 s. 116 - 123. S. Özel; "Millî Mücadele'de Trabzon", Ank. 1991, s. 28.

⁹⁷ Selahattin Özçelik; "Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti", TTK. Ank. 2000 s. 42.

⁹⁸ age.; s. 228.

⁹⁹ Mithat Işın; "İstiklal Harbi Deniz Cephesi" Deniz Basımevi 1946. (çeşitli sayfalar) Türk İstiklal Harbi C V. Cevat Ülmen; "Kurtuluş Savaşı'nda Karadeniz" Deniz Basımevi İstanbul 1943

Kasımpaşa'daki Bahriye Nezaretinin (şimdiki Kuzey Deniz Saha K.lığı) alt katında faaliyet gösteren ve üyeleri tamamıyla deniz subayı olan bu gruba Vasıf Paşa, gerek Seyrisefain İdaresinde gerekse Bahriye Nezaretindeki görevlerinde yardımcı olmuştur. Bilindiği gibi Anadolu'ya askerî personel ve malzeme taşımalarında Seyrisefain İdaresi gemilerinin büyük hizmetleri olmuştur. Vasıf Paşa'nın bu konudaki çalışmaları için resmî bir belgeye tesadüf edemedik. Ancak kendisine 3 yıl İstiklal Savaşı kıdemi ve madalyası verilmiştir. Ayrıca Muavenet-i Bahriye üyeleri Bahriye Nezaretinin bilerek tayin ettiği deniz subaylarıdır. 4 yıl müsteşarlık yapmış olan Vasıf Paşa Ankara'da bulunan Rauf Bey ile irtibatını hiç kesmemiştir. Dolayısı ile Vasıf Paşa'nın bu grupta olduğunu değerlendirmekteyiz.¹⁰⁰ Kaldı ki Bahriye Nezaretinin I. Daire Başkanı Rauf ORBAY, II. Daire Başkanı Mehmet Ali DALAY ve III. Daire Başkanı Ahmet Hamdi DENİZMEN Kurtuluş Savaşı ve Cumhuriyet dönemimizin ilk yıllarında denizcilik yönünden hizmetler yapmışlar, büyük sorumluluk almışlardır. Diğer taraftan damadı Reşat KAYNAR, bu kişilerin Vasıf Paşa'yı ölünceye kadar (1958) ziyaret ettiklerini de belirtmektedir.

23 Nisan 1920'de Ankara'da toplanan Büyük Millet Meclisi millî orduyu kurma gayretlerinde -personel yönünden- çok dikkatli olmuştur. Hele deniz subayları Anakara'ya çağrılırken daha da titiz davranılmıştır. Bunun iki nedeni vardır: Donanma Haliç'te enterne olduğundan elde gemi yoktur, diğer taraftan da mevcut görevler, çok miktarda deniz subayına ihtiyaç duymamaktadır. Bu nedenle makine subaylarının bir kısmı kara ordularımızın imalat / onarım kısımlarında çalıştırılmıştır.¹⁰¹

Esasen Genelkurmay Başkanlığı Millî Müdafaa Vekâletine gönderdiği 12 Haziran 1921 tarih ve 5117 sayılı yazı ile bu hususu doğrulayarak İstanbul'dan, denizci personel yerine, silah, araç ve gereç gönderilmesini istemiştir. Diğer taraftan yüksek rütbeli subaya da ihtiyaç duyulmamıştır. Nitekim Anadolu'ya geçen 252 deniz subayından sadece bir kişidir. (Alb. Dr. Fuat Bey) ve Samsun'da sıhhiye müfettişi olarak bulunmuştur. Anadolu'ya geçişleri organize eden İstanbul'daki gizli örgütlere (Felah, Muavenet-i Bahriye) bu hususta kesin emirler verilmiştir. Dolayısıyla Vasıf Paşa Anadolu'ya geçmemiş, ancak İstanbul'dan Ankara'daki Millî Hükûmete yardımcı olmuştur.¹⁰² Esasen daha Kurtuluş Savaşı sırasında BMM tarafından 18 Ocak 1922'de çıkartılan 1328 sayılı kararname; Memalik-i Meşgulede (işgal altındaki yerlerde) bulunan memurlar hakkında yapılacak muamele ve yine aynı esası içeren 5 Eylül 1922 tarihinde çıkartılan 1.810

¹⁰⁰ ATASE; 1/7895 D. 26, G. 3, Kİ. 1533, Dos. 2 F. 51. (Muavenet-i Bahriyenin Kuruluşu) Muzafer Polat; "Kuzey Deniz Saha Komutanlığı Binası Tarihçesi" Dz. Basımevi İstanbul s. 27.

¹⁰¹ "Türk İstiklal Harbi (İdari Faaliyetler) "C VIII. Ankara 1975 (İmalat-ı Harbiye bu subaylar tarafından kurulmuş / çalıştırılmıştır.)

¹⁰² Afif Büyüktuğrul; s. 19. (F. Çoker, 232 deniz subayının Anadolu'ya geçtiğini yazmaktadır. Bazı deniz subayları kara ordularında çalıştığından rakamlar farklıdır.) Mert Bayat; "ATATÜRK'ün Jeopolitik ve Jeostratejik Görüşleri" Harp Akademileri Yayını İstanbul 1981 s. 49 ve devamı. Vasıf Paşa'nın 3 yıl İstiklal Harbi kıdemi olması bunu göstermektedir

sayılı Kararname (İşgal mıntıkasında memuriyetlerine devam edenlere veya İstanbul Hükûmetine hizmet edenlere yapılacak işlemler) ile kurulacak devletin yapı taşları belirlenmeye başlanılmıştır.

25 Eylül 1923 tarihinde çıkartılan 347 numaralı Kanun (Millî Mücadele'ye Katılmayan ve Millî Sınırlar Dışında Kalan Erkân, Ümera, Zabitan ve Askerî Personel Hakkında Yapılacak İşlem ve Millî Mücadele'ye Katılanların Emekliliklerine Dâhil Edilmesine Ait Kanun) ile İstanbul'da kalanlar, yani Anadolu'ya gitmeyenler için yasal işlemler yapılmıştır. Hatta Cumhuriyet'in ilk yıllarında Donanma Komutanlığı ve Ulaştırma Bakanlığı yapmış olan Amiral M. Fahri ENGİN (1888 - 1970) Padişah Vahdettin'in yaverliğini yaptığında soruşturmaya uğramış, 1925'te beraat ederek orduya kabul olunmuştur.¹⁰³

Vasıf Paşa böyle bir soruşturmaya uğramadığı gibi hem üç yıl İstiklal Savaşı kıdemi hem de İstiklal Madalyası almıştır. Damadı Reşat Kaynar bu kıdemin Rauf Orbay'ın tanıklığı ile verildiğini anlatmıştır. Bizim değerlendirmemiz, Vasıf Paşa'nın gerek Bahriye Nezaretinde ve gerekse Seyrisefain İdaresinde iken Anadolu'ya silah ve personel sevkiyatında gerekli yardımlarda bulunduğu şeklindedir. Yine Kaynar; Mustafa Kemal Paşa'nın Birinci Dünya Savaşı sırasında Vasıf Bey ile sık sık görüştüğünü, bu görüşmelerde Anafartalar Savaşlarını (9 - 10 Ağustos 1915) anlattığını Vasıf Paşa'dan dinlediğini belirtmektedir. Anlaşılan Vasıf Paşa - Mustafa Kemal ilişkisinin son derece samimi olduğudur. Bilindiği gibi Anadolu'daki bin yıllık tarihimizin sonu olan Sevr Anlaşması'nın imzası (10 Ağustos 1920) ile birlikte İstanbul Hükûmeti, tamamıyla İngilizlerin kanatları altına girdi. Hatta Sadrazam Damat Ferit Paşa onların yardımı (?) ile 25 bin kişilik bir kuvvet kurmaya bile kalktı. Bu arada hükûmet, 24 Ağustos 1920'de bir kararname çıkartarak emekliye ayrılan subayları yeniden orduya çağırırken aynı tarihte çıkarttığı "Tasfiyeyi Rütbe-i Askeriye Kararnamesi" ile Vasıf Paşa'nın rütbesini - 9 Mart 1918'den geçerli olmak üzere - kalyon kaptanlığına (komodorluğa - albaylığa) indirdi. İki ay sonra 7 Kasım 1920'de yayımlanan yeni bir kararname ile hem emekli subayların orduya alınması ve hem de rütbelerin indirilmesine ilişkin 24 Ağustos'ta yayımlanmış olan kararnameler iptal edildi.¹⁰⁴ Bu suretle Vasıf Paşa tekrar tümamirallik rütbesine kavuştu.

7. Lozan Antlaşması ve Boğazlar Komisyonu Başkanlığı

Türkiye'nin Kurtuluş Savaşı'nı kazanmasıyla birlikte 24 Temmuz 1923'te imzaladığı Lozan Antlaşması ile birlikte Boğaz geçişleri yeniden düzenlendi. Antlaşmaya ek olarak hazırlanan "Boğazlar Rejimine Ait Sözleşme" gereğince gemi geçişleri sınıf ve tonaj esaslarının yanında savaş

¹⁰³ Mete Tuncay; "Bilineceği Bilmek" Alan Yayınevi İstanbul 1983, s. 113 - 160. F. Çoker; "Heyet-i Mahsusadan Geçen Bahriyeliler ve Vahdettin Yaveri Yüzbaşı Fahri Efendi" Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler, Dz. Kuvvetleri Yayını Ankara 1994. s. 179- 185.

¹⁰⁴ A. Sofuoğlu; "Kuvayimillîye Döneminde Batı Anadolu", Gnkur. Yay. Ank. 1989. s. 405 - 407. R. Sonyel; "Kurtuluş Savaşı'nda İngiliz İstihbarat Servisi" Ankara 1995. s. 107 - 110.

ve barış hâlleri de dikkate alınarak yeniden düzenlendi.¹⁰⁵ İmzacı ülkeler (İngiltere, Fransa, İtalya ve Japonya) yine Milletler Cemiyetinin kararları paralelinde garantör olmakta, ancak Boğazlar bölgesinde asker bulundurmayacaklardı. Sözleşme gereğince Türkiye, Boğazlar bölgesine asker yerleştiremeyecekti. Boğazlar Komisyonu yine bu sözleşmenin 10 - 18. maddelerinde belirtilmişti. Komisyon, isimleri yukarıda belirtilen devletlerin gönderecekleri yetkili temsilcilerden oluşacak, komisyon başkanı Türk Hükûmetinin görevlendireceği amiral rütbesinde bir subay olacaktı. Rusya ve Sırp - Hırvat - Sloven Devleti sözleşmeyi onaylamadıklarından komisyonda yer almamışlardır.¹⁰⁶

Komisyon üyeleri ülkelerin gönderdikleri yarbay - albay rütbesinde deniz subaylarından oluşmakta, Naval Attashe (Dz. Kuvvetleri Askerî Temsilcisi) statüsünde görev yapmaktadırlar. Tümamiral Vasıl Paşa, (Yazışmalarda böyle geçmektedir.) 28 Temmuz 1923 tarihinde Donanma Komutanı Tümamiral Arif Ahmet Paşa emekli edildiğinden donanmada tek amiral kalmıştı. 31 Temmuz 1923 tarihi itibarıyla Boğazlar Komisyonu Başkanlığına atandı, fasılasız olarak 1 Aralık 1934 tarihine kadar yani 11 yıl 4 ay görevde kaldı.¹⁰⁷ Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükûmeti, Boğazlar Komisyonuna Seyrisefain İdaresine ait (şimdiki TDİ) Tophane Kasrı'nı tahsis etti. Binanın aylık kirasını Hariciye Vekâletinin takdirine bıraktı.¹⁰⁸ Sözleşmede belirtildiği gibi gemiler, Boğazlara girişlerinde bildirimde bulunacaklardı. Türkiye Cumhuriyeti'nin bu bildirimleri alacak bir istasyonu mevcut değildi. Vasıf Paşa, geçiş yapan gemilerin telsiz haberleşmesi için Preveze ve / veya Aydın Reis gambotunu, Çanakkale Boğazı girişindeki Morto Koyu'na gönderdi. Preveze veya Aydın Reis Seddülbahir'deki telsiz istasyonu tamamlanıncaya -1925 yılı sonuna- kadar bölgede kaldı. İstanbul girişindeki Telli Tabya ise süratle telsiz istasyonu hâline getirilerek Boğazlar Komisyonunun emrine verildi.¹⁰⁹

¹⁰⁵ İsmail Soysal; "Türkiye'nin Siyasi Anlaşmaları", I. C, Ankara 1989, s. 67 ve devamı. Boğazlar Sözleşmesi 140 - 151 Cemal Tukin; "Boğazlar Meselesi", Ankara 1999, s. 437 - 449. F. Cemal Erkin; "Türk - Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi" Ankara 1968. s. 52 - 62. Dışişleri Bakanlığı; "Lozan", Ankara 1973 s. 46 - 58.

¹⁰⁶ C. Tukin; s. 19 - 25. A. Kurumahmut; "Türk Boğazlarının Statüsü", Harp Yay. İst. 1999 s. 19 - 25. (EK-A'da Sevr Anlaşması vardır.)

¹⁰⁷ Cemil Bilsel; "Lozan" II. C İst. 1933, s. 389. Dışişleri Bakanlığı; "Lozan", Ankara, 1973, s. 56 - 60.

¹⁰⁸ Vasıf Paşa'dan bir yıl kıdemli, onunla aynı tarihte amiral olan ve Birinci Dünya Savaşı'nda Donanma II. Komutanı, Mondros Mütarekesi'nden sonra Donanma komutanı olan Arif Paşa'nın 28 Temmuz 1923'te emekli olmasıyla Vasıf Paşa Cumhuriyet dönemine geçen tek amiral olmuştur. F. Çoker; s. II - 41. 1918'de yayımlanan 22 numaralı Bahriye Salnamesi'ne göre Osmanlı Bahriye Nezaretinde iki amiral vardır: 1 Numarada Arif, 2 Numarada Vasıf Paşa'dır. (sayfa 9 - 10)

¹⁰⁹ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA); 25 Ocak 1341 (1925) tarihli 1.463 sayılı kararname. Deniz Kuvvetleri Lalahan Arşivi; Bahriye Dairesi Dosyası. (1923 - 1924 yılları) Aynı tarihlerde donanmanın Okmeydanı'nda mükemmel bir telsiz istasyonu vardı, ancak bu istasyon komisyona verilmedi.

Sözleşmeye göre (Md. 14) komisyon; savaş gemileri ve uçakların (Askerî uçakların boğazlardan geçişi Montreux Sözleşmesi - 1936 ile yasaklanmıştır.) Boğazlardan geçişine ilişkin hükümlerin gereği gibi uygulanmasını kontrol edecek, yani zararsız geçiş yapmalarını sağlayacaktır. Bütün ticaret gemilerinin geçişlerinde sağlık kontrolü (pratika) yapılması ve talep edilmesi hâlinde, diğer hizmetlerin (kılavuzluk, römorkör,) yapılmasını yine Boğazlar Komisyonunu takip ve kontrol edilecektir. Komisyon, geçiş yapan askerî ve ticari gemilere ait bilgiler toplama, özellikle askerî gemileri ve uçakları Karadeniz’de sahilgar ülkelerin güvenliği yönünden değerlendirmek ve kontrol etmek şeklinde olan görevlerini Milletler Cemiyetinin himayesinde olarak yaparken (Md. 15) Türkiye’nin hükümlerlik haklarını zedelememiştir. Bir başka deyişle deniz trafiğinin zararsız ve güvenli biçimde yapılmasını Milletler Cemiyeti adına kontrol etmiştir.¹¹⁰

Boğazlar Komisyonunun göreve başladığı ilk yıllar ülkemizin Osmanlı’dan kalma imtiyazlardan kurtulma gayretleri ile çabaladığı yıllardır. Kıyı denizciliğimizle ilgili tüm hizmetlerin (kılavuzluk, fenerler, limancılık, römorkörcülük) yabancıların elinde olduğu bu dönemde, Türk denizciliği önce yapılanmak için gayretler harcamıştır. Bu yapılanma programına Vasıf Paşa da uymuştu. Boğazlar Komisyonu Milletler Cemiyetine bağlı bir birim olarak görev yaparken Hariciye Vekâletinin kuruluşunda bulunmuştu. (Komisyonun faaliyetlerine ilişkin belgeler bu vekâletin arşivinde olması gerekmektedir. Ancak Dışişlerine yaptığımız taleplerde bu belgelere ulaşamadık.) Sözleşme gereği (Md.13) her ülke kendi personelinin masraflarını karşılayacak, ek harcamalar Milletler Cemiyetinin koordinesinde üye ülkelere bölüşdürülecektir. Hariciye Vekâleti Komisyonunun Başkan ve Türk memurlarının maaş ve ödeneklerini çeşitli tarihlerde kabul ettiği “İcra Vekilleri Heyeti Kararnameleri” ile karşılamıştır.

Komisyonun personel masrafları ve kira giderleri Hariciye Vekâletince, denizcilikle ilgili giderleri ise 1923 - 1925 yıllarında Millî Müdafaa Vekâleti (MMV) Bahriye Dairesi, 1925 - 1927 yıllarında Bahriye Vekâleti ve 1927’den sonra yine MMV bağlı Bahriye (Deniz) Müsteşarlığı tarafından karşılanmıştır. Bu kurumlar komisyona denizcilikle ilgili araç, gereç hatta para yardımları yapmışlardır.¹¹¹ Yaptığımız araştırmada Boğazlar Komisyonunun bütçesi MMV veya Bahriye Vekâleti bütçesi içinde yer almıştır. Bazen komisyonda görev alan memurlar için bile ödenek yine Bahriye Bütçesinden karşılanmıştır.¹¹²

Cumhuriyet döneminde 1924 yılında Bahriye Dairesi ve 1926 yılında Bahriye Vekâleti tarafından iki adet Bahriye Salnamesi yayımlanmıştır.

¹¹⁰ İstanbul Sanayi ve Ticaret Odasının üç ayda çıkan dergileri 1923 - 1936 yılları (Dergiler anılan kurumun kütüphanesindedir, her sayıda Boğazlarla ilgili bilgiler mevcuttur.)

¹¹¹ Dz. Kuv. Lal. Arş.; Def. 635 s. 4 - 5. Def.; 635 s. 88 - 90. Def.; 216 s. 646 - 648.

¹¹² 1927’de kabul olunan 997 sayılı Bütçe Komisyonu Bahriye Vekâleti Bölüm. 1932 yılında Yayımlanan 2.031 sayılı Muvazene-yi Umumiye Kanunu. 24. Fasil MMV Bütçesi III. Kısım Boğazlar Komisyonu Bütçesi.

Osmanlı döneminden beri devam eden bu yayın, Deniz Kuvvetlerinin konuş, kuruluş bilgilerini içerirken subayların da sıralamasını ve durumlarını belirtmektedir. Vasıf Paşa her iki salnamede Mirliva (Tümamiral) ve Boğazlar Komisyonu Başkanı olarak gösterilmektedir.¹¹³ Dolayısı ile görev her ne kadar Hariciye Vekâletine ait ise de kadro ve bir kısım bütçe MMV'ye aittir. Vasıf Paşa Boğazlar Komisyonu Başkanı sıfatıyla Cumhuriyet Donanmasının protokolünde de yer almıştır. 1926 yılında Hollanda'ya sipariş edilen ve iki yıl sonra tamamlanan I. ve II. İnönü denizaltılarının “Bayrak Değiştirme” (devir - teslim) törenleri 9 Haziran 1928 Pazar günü Dolmabahçe Sarayı önünde yapılmıştır. Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın saraydan izlediği ve donanma gemilerinin de katıldığı bu törende 3. Kolordu Komutanı Şükrü Nail Paşa, Vali Mithat Bey gibi şehrin ileri gelen erkânının yanında Vasıf Paşa da bulunmuştur.¹¹⁴ Bilindiği gibi Boğazlar Komisyonu uluslararası bir kuruluştur ama Türkiye Cumhuriyeti Vasıf Paşa'yı kendi personeli görmektedir.

Vasıf Paşa'nın görevini yürütmesindeki tarafsız tutumu en fazla Rusya'yı memnun etmişti. Oysa Rusya, Boğazlar Sözleşmesi'ni imzalamamış, dolayısı ile komisyonda görev almamıştı. Rusya, geçen zaman içinde sözleşmenin uygulanış biçiminden duyduğu güven ve memnuniyeti Türkiye ile olan ilişkilerine de yansıtmıştı. 17 Aralık 1925'te imzalanan Dostluk Anlaşması ve bunu takiben 11 Mart 1927'de imzalanan Ticaret ve Seyriseferin Sözleşmesi ile 22 Temmuz 1931'de yürürlüğe giren Bahri Protokol, Rusya'nın Boğazlar Komisyonunun tutumundan memnuniyetini göstermektedir. 1925 tarihli anlaşma uzatılması sırasında (17 Aralık 1929) Rus Büyükelçisi Karahan, “İki memleketin ayrı ayrı yaşaması başlı başına bir kuvvettir, fakat bu iki kuvvetin birleşmesi on kuvvete eşittir.” diyecek kadar Türkiye'ye yaklaşmıştı.¹¹⁵ Ruslar bu iyi niyetlerinin göstergesi olarak Sinop Baskını'nda (30 Kasım 1853) Osmanlı donanmasını yakan Amiral Nahimov'un Sivastapol meydanında bulunan heykelini 29 Ekim 1928 tarihinde kaldırmıştır.¹¹⁶

Bilindiği gibi sözleşmeye göre Karadeniz'e geçiş yapan yabancı ülke savaş gemilerinin toplam tonajı, Karadeniz'de kıyısı bulunan devletlerden en büyük donanmaya sahip devletin donanmasından büyük olmayacaktır. Bu duruma göre Rus donanmasının büyük olması Karadeniz'e daha fazla savaş gemisinin gelmesine neden olmakta idi. Vasıf Paşa, 1931 yılında Rus donanmasının toplam tonajını belirlemek üzere bazı tedbirler aldırılmıştı. Yaptırdığı tespite göre 1917 Ekim İhtilali'nde ülkeyi terk edip Fransızların Bizerte Limanı'nda bulunan Çarlık dönemine ait Vrangeli filosunun Rus deniz kuvvetleri mevcudundan düşürülmesini sağlamıştı.¹¹⁷ Böylece Karadeniz'de

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

¹¹⁴ R, Metel; s. 36 - 37. 10 Haziran 1928 tarihli Cumhuriyet.

¹¹⁵ Ayın Tarihi; Sayı 70. Ocak 1930 s. 5243. Cumhuriyet; 2 Kasım 1929.

¹¹⁶ Cumhuriyet; 19 Mart 1931 (Konu biraz da o dönemdeki “Deniz Silahlarının Sınırlandırılması” konferansı ile de bağlantılıdır.)

¹¹⁷ Cumhuriyet; 26 Mart 1933

savaş gemisi miktarı azaldığından Boğazlardan kuzeye çıkan yabancı savaş gemisi tonlatosu da azalıyor ve bu suretle Rusya'nın Karadeniz'deki güvenliğinin sağlanmasına yardımcı olunuyordu. Bunun semeresi yakın zamanda alınacak, Rusya Türkiye'ye daha fazla yaklaşacaktır. Nitekim Dışişleri Vekili Dr. Tevfik Rüştü Aras'ın 20 Mayıs 1933'te Cenevre'de yapılan Milletler Cemiyetinin silahsızlanma/silahların sınırlandırılması konferansında Boğazlar ve Trakya bölgesinin askersizleşme statüsüne son verilmesine ilişkin taleplerine Rusya'nın önemli destekleri olmuştur.¹¹⁸ Boğazlar ve Trakya bölgesinin askersizleştirilmesi nedeniyle Türkiye Cumhuriyeti Boğaz'ın iki tarafını (Çatalca - İzmit) "Yasak Saha" ilan etmişti. Askerî ve ticaret gemilerini bu bölgelere -sınırlı biçimde- almakta idi. Bu durum yabancı ülkelerin denizcilik kuruluşlarında eleştiri konusu oluyor, sık sık şikâyetler yapılıyordu. Vasıf Paşa bu eleştirileri ülke menfaati yönünde değerlendirerek Türkiye'nin güvenliği için bu bölgelerin askerleştirilmesinin gereğini ortaya koymuştu.

Royter Ajansı (İng.) 4 Nisan 1929'da yayımlanan Boğazlar Komisyonunun yıllık raporunu iki noktada eleştirmekte idi:¹¹⁹ Gemilerin sağlık kontrollerinin (Pratika) daha çabuk yapılması, İzmit Körfezi ve Çatalca kıyılarındaki yasak sahaların kaldırılması. Vasıf Paşa 10 Nisan 1929'da yaptığı basın toplantısında, gemilere yapılan sağlık kontrolünün Türkiye Cumhuriyeti'nin görevlendirdiği memurlar tarafından yapıldığını, bu işlemin gemilere gidilmeden yapılamayacağını, bu takdirde gemilerin boğazlara giriş yapmış sayılamayacağını belirtmişti. Lozan Boğazlar Rejimi gereğince egemenliğimizin bir kanıtı olarak yapılan sağlık kontrolünün seyir sırasında ve gemilere gidilerek yapılmasından dolayı yapılan eleştiriler 1930 ve takip eden yıllarda -hatta bugün bile- yapılmıştır / yapılmaktadır. Vasıf Paşa bu ifadesi ile Boğazların Türk topraklarına ait ve zararsız geçiş yapılabilen bir su geçidi olduğunu savunmaktadır. R. Ajansının ikinci eleştirisi olan Yasak Bölge konusu için; İzmit ve Çatalca'daki yasak sahaların kötü niyet olmadıkça ticaret gemilerine açık olduğunu, boğazların askersizliğinden, anılan yerlere savaş gemilerinin izinle girdiklerini, Türk Hükümetinin buralardaki gemileri kontrol etmesinin kendi güvenliği yanında geçiş yapan gemilerin de yararına olduğunu belirtmişti. Bu suretle Vasıf Paşa bölgenin askersizleştirilmesinin yarar sağlamadığını, gereksiz zaman ve gayret sarfına neden olduğunu anlatmak istemekte idi.¹²⁰ Burada hatırlatalım ki 20 Temmuz 1936'da imzalanan Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne göre İstanbul'a askerî birlikler getirilmekle beraber yaklaşmakta olan İkinci Dünya Savaşı nedeniyle yasak sahalar kaldırılmamıştır. Yasak sahalar savaş sonunda 1947 yılında kaldırılacaktır.

Osmanlı döneminde İstanbul Boğazı yaklaşma sularında sabit fener kullanılmamıştı. Bu görev "Fener Gemisi" tarafından yerine getiriliyordu ve

¹¹⁸ Cumhuriyet; 25 Mayıs 1933. İ. Soysal; s. 396.

¹¹⁹ Cumhuriyet; 10 Nisan 1929.

¹²⁰ Cumhuriyet; 11 Nisan 1929.

fener gemisi Fransız bandıralı idi. Fener gemisi görevi Kabotaj Kanunu'ndan (1926) sonra Türk bayraklı gemiler tarafından yerine getirilmiştir. Zaman zaman fener gemileri onarıma alınıyor yerine başkası gönderiliyordu. 1929 yılında, İstanbul Boğazı'nın fener gemisi onarıma alınmış, yerine Türk bandıralı Şafak gemisi görevlendirilmişti.¹²¹ Vasıf Paşa'nın da gayretleri ile 1932 yılında bu mevkiye 20 mil görüş mesafeli sabit fener konulacaktır.

Yunanistan'ın 1923 - 1930 yıllarında Türkiye ile yaşadığı anlaşmazlıklarda Boğazlar da yer almıştır. Yunan denizcilik kuruluşları Cemiyet-i Akvam (Milletler Cemiyeti) nezdinde Boğazlar Komisyonunu eleştirmek yolunu tutmuştur. Yunan gemi acenteleri 26 Ekim 1929'da Hariciye Vekâletine gönderdiği raporda Yunan gemilerine boğaz geçişlerinde güçlük çıkarıldığını iddia ediyordu.

Hariciye Vekâletinin talebi üzerine toplanan Boğazlar Komisyonu, aynı zamanda komisyonda Yunanistan üyesi olan Dz. Yarbay M. Halkiropulos'u dinleyerek yapılan şikâyetleri değerlendirmişti. Yunan üye, gemilerin Boğaz geçişi sırasında sağlık kontrolü için bekletildiklerini, römorkör ve kılavuzluk ücretlerinin pahalı olduğunu ve Rum acentelerin buna benzer şikâyetlerini tekrarlamıştı. Bu tarihlerde kılavuzluk Seyrisefain idaresinde, römorkörcülük İngiliz şirketinin imtiyazında idi. Her ikisi de geçiş yapan gemiler için mecburi değildi. Ücretleri her ne kadar İstanbul Belediyesi tarafından belirleniyor ise de yine de kurumlar bağımsızdı. Komisyonda Yunan üyenin kendisine bu hususlar anlatılmış, gerekli cevaplar verilmişti. Vasıf Paşa bununla kalmamış, Ankara'ya giderek Hariciye Vekâletine konu ile ilgili açıklamalar yapmıştı. Ayrıca 20 Kasım 1929 günü komisyonu tekrar toplayarak Yunan vapurlarına güçlük çıkartılmadığı şeklinde karar aldırarak, bu kararını Cemiyet-i Akvama bildirirken gazetelere de bu yönde beyanat vermişti. Vasıf Paşa, Yunan acentelerinin şikâyetlerini genelleştirmiş ve Boğazlardan yapılan ticari gemi geçişlerinin kolaylaşması için ilgililer nezdinde girişimlerde bulunmuştur ve bunu da 25 Mart 1930 günü yaptığı "Basın Toplantısında" açıklamıştır.¹²²

1930'lu yıllar Mussolini İtalya'sının silahlandığı ve Akdeniz'de varlık olmak gayretleri içinde olduğu dönemdir. İtalyan donanmasına ait deniz / hava uçakları Karadeniz üzerinde eğitim uçuşu yapıyorlardı. Sözleşmenin tanıdığı haktan yararlanan İtalyanların bu hareketi Rusları rahatsız ediyordu. İtalyanlara ait deniz / hava uçaklarının 12 Haziran 1930'da Karadeniz'de uçuş yapmaları Rusya'nın Cemiyet-i Akvam nezdinde şikâyetine neden olmuştur. Nitekim Rusya'nın 8 Temmuz 1930'da bu konuda yaptığı şikâyet, Cemiyet-i Akvam Genel Sekreterliğince Boğazlar Komisyonuna bildirilmişti.¹²³ Siyasi bir eleştiri konusu yapılan bu olayı Vasıf Paşa basın toplantısı ile açıklar. Bu açıklamaya göre İtalyanlara ait 34 deniz / hava

¹²¹ Cumhuriyet; 07 Ekim 1930 Cumhuriyet 17 Aralık 1932.

¹²² Cumhuriyet, 3 Kasım 1929. Cumhuriyet, 4 Kasım 1929. Cumhuriyet, 21 Kasım 1929. Cumhuriyet; 26 Mart 1930.

¹²³ Cumhuriyet; 10 Temmuz 1929. Cumhuriyet; 13 Şubat 1930.

uçacağının ancak 21'inin Karadeniz'e uçuş yapabilecek durumda olduğu, Rusya'nın da zaten bu kadar uçağının olduğu belirtilmekte idi. Ancak buna rağmen bu geçişi onaylamadıklarını ve meselenin Cemiyet-i Akvama bildirildiğini ifade etmiştir.¹²⁴ Bu olaydan sonra İtalyan uçakları Karadeniz'de görünmemiştir.

8. Vasıf Paşa'nın Boğazları Millileştirme Gayretleri

Vasıf Paşa'nın komisyon başkanı olduğu dönemde pek çok kıyı denizciliği kuruluşu yabancıların imtiyazında idi. Osmanlı İmparatorluğu'nun Kırım Savaşı'ndan (1854) sonra yabancı uyruklulara verdiği ve bir türlü kurtulamadığı bu imtiyazlar, Cumhuriyet Hükûmeti tarafından -geçen zaman içinde- satın alınarak millileştirilmiştir. Can kurtarma (tahlisiye), gemi kurtarma, römorkörcülük, kılavuzluk ve limancılık (İstanbul Limanı) gibi denizciliğin temel dayanağı olan ancak yabancıların elinde olan bu kurumlardan kurtulmak için büyük gayretler harcanmıştır. 1925 yılında yayımlanan 618 sayılı Limanlar Kanunu ile limanlarda bu işler için anonim şirketler kurulmuş ve böylece bir altyapı hazırlanmıştı. Özellikle 1 Temmuz 1926 yani Kabotaj Kanunu'nun kabulünden itibaren bu yabancı kuruluşlar yine zaman içinde millileştirilmiştir. Bilindiği gibi bu kanun, tüm sularımızda yapılacak ticaret için Türk sermayesi ve Türk çalışanı olma zorunluluklarını getiriyordu.¹²⁵ Türk denizciliğinin 1926'dan sonraki yapılanmasında Kabotaj Kanunu'nun büyük yararı olacak, denizlerimizdeki yabancı kuruluşlar -zaman içinde- Türk sermayesi ve Türk çalışanlarının oluşturduğu kurumlara yerlerini bırakacaktır. Bu bağlamda yine kurtarma gemilerini ilk disipline eden düzenleme, 7 Kasım 1925 günü yayımlanan 2.729 sayılı Kararname olmuştur.¹²⁶ "Türkiye Sularında Seyr-i Sefer Eden Ticaret Gemilerinin Güvenli Seyirlerine Ait Nizamname" adıyla bilinen bu düzenleme ile kurtarma ve yardım hizmetlerinde haberleşme, kullanılacak rotalar ve bulunan yerlerdeki otoriteler (limanlar) belirlenmekte idi. Bu suretle kurtarma gemileri 6 ay önce 14 Nisan 1925'te yayımlanan 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun kapsamına -yani liman başkanlarının kontrolüne- giriyordu.

14 Nisan 1925 günü kabul edilen 617 sayılı kanunla Ticaret Vekâletine bağlı "Tahlisiye İdaresi" kuruldu. Bu bağlamda, bir yıl sonra gemi kurtarmacılığı işlevleri için 9 Nisan 1926'da İstanbul Ticaret-i Bahriye Müdürlüğü'nün bünyesinde olarak "Gemi Kurtarma Müdürlüğü" teşkil olundu.¹²⁷ Ancak ne tahlisiye idaresinin ne de gemi kurtarma müdürlüğü'nün gemi; araç ve gereçleri vardı. Bu tarihlerde yabancı bandıralı (bayraklı) römorkör, gemi hatta kaptanlar ve gemi adamları, gemi kurtarmacılığı

¹²⁴ Cumhuriyet; 26 Mart 1930. İtalya bu tarihten itibaren saldırgan tavrını giderek netleştirecek hatta 20 Temmuz 1936'da imzalanan Montreux Sözleşmesi'ni de imzalamayacaktır. Boğazlar Komisyonu raporları Cemiyet-i Akvama verildikten ertesi günü İstanbul Ticaret Odasına da verilmiştir. Raporların özeti odanın aylık dergilerinde (her yıl Mart veya Nisan) mevcuttur.

¹²⁵ 11 Nisan 1926 Tarih ve 815 sayılı Kanun.

¹²⁶ Düstur; III. Tertip 7. C s. 72. BCA; Kutu 16 Dos 70 Ev. 4.

¹²⁷ Düstur; 3. Tertip 5 C s. 310.

işlevleri için Boğazlar bölgesinde çalışmaktaydılar. Bunlardan en belirginleri Salıpazarı ile Kabataş önlerinde bulunmakta olan Danimarka bandıralı Sanbel Parados ile İsveç bandıralı Belos adlı kurtarma gemileri idi. Kurtarmacılık hizmetleri ise İngiliz Klickers Werker Company adlı Şirket tarafından yürütülmekteydi.

Bu kuruluş Kabotaj Kanunu nedeniyle Türk sularından ayrılarak Midilli Adası'na gitmişti. Boğazlarda meydana gelen kaza ve / veya benzeri durumlarda ve talep hâlinde bölgeye geliyorlardı. 1.000 tonluk Sambel Parados kurtarma gemisi (Sanbel Kardeşler geminin sahibidirler ve gemide kaptanlık yapmaktadırlar.) ile yine 1.000 tonluk Belos gemisi Boğazlara ilaveten Boğaz yaklaşma sularında da kurtarmacılık yapmaktaydı. Yine bir İngiliz kuruluşu olan Ocean Salvage and Towage Company (Açık Denizde Kurtarma ve Yedekleme Şirketi) Boğazlar, Marmara Denizi ve hatta Boğazların Karadeniz ve Ege Denizi'ndeki yaklaşma sularında kurtarmacılık hizmetleri yapıyordu.¹²⁸ Şirket filosunda bulunan La Nina La Valetta, Cleopatra ve Ceasseur adlı gemileri ile faaliyet gösteriyordu.

Boğazlarda ihtiyaç duyulan römorkörcülük ve kurtarmacılık işlevlerinin millîleştirilmesinde Türk armatörlerinin de gayretleri olmuştur. İzmir İktisat Kongresi'nin de mimarlarından olan ve Türk Vapurlar Birliği Başkanı olan Sudi Bey'in gayretleri ve dönemin armatörlerinden Sadık, Nuri, Halil Beylerin katkıları sermaye ile merkezi İstanbul olmak üzere “ Türkiye İmdat Tahlisiye ve Gemi Kurtarma AŞ” kuruldu.¹²⁹ Cumhuriyet döneminde kurulan ilk “Millî Kurtarmacılık Şirketi” İmdat şirkettir. Ancak şirket güçsüzdü, bölgedeki talepleri karşılayamıyordu. Bu nedenle bir taraftan Midilli'de bulunan Danimarka ve İsveç uyruklu kurtarmacıların Çanakkale'de çalışmalarına, diğer taraftan İstanbul'da bulunan öbür yabancı kurtarmacılık kuruluşlarının gayretlerine ihtiyaç vardı. 5 Aralık 1928'de yayımlanan 7.465 sayılı kararname ile yabancı uyruklu kurtarma kuruluşlarının -Kabotaj Kanunu'na uygun olarak- Türk kaptan ve Türk tayfa alımı mecburiyeti getirilmişti. Bu suretle yabancı kuruluşların manevra alanları daraltılarak Türk sermayesi korunmuş oluyordu.¹³⁰

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

¹²⁸ Eser Tutel; “Gemiler, süvariler iskeleler”, İletişim Yayını İst. 1998, s. 311 - 315. Türkiye Denizcilik işletmeleri Arşivi; Tüm Kurtarma - Tahlisiye Dosyası, 20 Nisan 1930 tarihli Cumhuriyet.

¹²⁹ BCA; Kutu 19 Dos. 29 Ev. 16.

¹³⁰ BCA; Kutu 1 Dos. 06 Ev. 16.

gemi kuruluşlarına bırakılmamalı veya paylaşılmamalıdır.¹³¹ Böylece Vasıf Paşa, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin değişme gereğini anlatıyordu.

Diğer taraftan Limanlar Kanunu'nun 8. Maddesi ile 9 Ağustos 1925 tarihinde kurulan İstanbul Liman İnhisarı TAŞ geçen zaman içinde güçlenmiş ve İstanbul Limanı'nda; tahlisiye, gemi kurtarma, römorkörcülük, kömür ve su dağıtma işlemlerini yürütür olmuştur. 1930 yılına gelindiğinde Türkiye, Boğazların sorumluluğuna hazırды. 22.05.1930 tarihinde yayımlanan 9.433 sayılı kararname ile İstanbul Liman İnhisarı Umum Müdürü A. Hamdi (BAŞAR) tarafından İmdat Tahlisiye ve Gemi Kurtarma Şirketi satın alındı.¹³² Şirketin güçlenmesi için yasal düzenlemeler yapıldı. 3 Eylül 1930'da çıkartılan 9.883 sayılı kararname ile -Kabotaj Kanunu emsal gösterilerek- Türkiye kara sularında gemi kurtarma işlevlerinde yabancıların çalışması yasak edildi.¹³³ A. Hamdi Bey; 1931 yılı başlarında (7 Şubat 1931 tarihli 10.644 sayılı ve 11 Mart 1931 tarihli 10751 sayılı kararnamelerle) satın alınan bu şirketin % 45 hissesinin Seyrisefain İdaresine devredilmesini sağladı.¹³⁴ Bu suretle gemi kurtarma işlevleri -bir devlet kuruluşu olan- Seyrisefain İdaresinin yani Türkiye Cumhuriyeti'nin kontrolüne geçmiş oluyordu.

Esasen 1929'dan itibaren bütün dünyayı içine alan “Ekonomik Buhran” Türkiye Cumhuriyeti'nde “Devletçilik” ilkesinin güçlenmesine yol açmıştı. Öte yandan ülkede çalışan yabancı kuruluşlar -eskisi gibi- kârlı işler yapamıyorlardı. Yabancı kıyı denizcilik kuruluşlarının satın alınmasında bu ekonomik buhranın büyük yararı olmuştur.¹³⁵ ATATÜRK Türkiye'si bu fırsatı değerlendirmeyi bilmiş ve denizlerini millîleştirmiştir.

Türk Gemi Kurtarma Şirketi

İmdat Tahlisiye Şirketinin İstanbul Liman İnhisarının kontrolündeki faaliyeti iki yıl sürdü. Şirket giderek güçleniyor, Boğazlar bölgesinde etkin hizmetler veriyordu. Şirketin reorganize edilmesine, yeni bağımsız bir kuruluş hâline getirilmesine gerek duyuldu. 18 Mayıs 1932'de kabul olunan 1.284 sayılı kararname ile Gemi Kurtarma ve Tahlisiye Şirketi kuruldu. Bu şirketin % 70 hissesi Seyrisefain İdaresine, yani devlet; diğerleri özel şirket ve şahıslara, (Kalkavanzade Denizcilik Şirketi ile Vasıf Paşa ve Ahmet Hamdi Bey'e) aitti. 30 Temmuz 1932 tarihinde çıkartılan 2.070 sayılı yasa ile şirket “Türk Gemi Kurtarma Limited Şirketi” olarak yeniden organize edildi. Şirket 1 Temmuz 1926 tarihinden beri bağımsız bir kurum olarak çalışan “Tahlisiye (Can Kurtarma) İdaresi” ile İstanbul Liman İnhisarının 1931'de satın aldığı

¹³¹ Cumhuriyet; 17 Mart 1928. (Müteakip yıllarda da aynı konular vardır.)

¹³² BCA; Kutu 11 Dos 25 Ev. 20. (Aynı Kararname ile kuruluşun yabancı gemi veya gemi adamı-kaptan / tayfa ile koordine yapma yetkisi verilmektedir.) Aynı zamanda İstanbul milletvekili olan A. Hamdi Bey'in soyadı bazı kitaplarda Başer olarak geçmektedir. Bu dönemde Başer soyadlı İstanbul Milletvekili de yoktur. Ayrıca A. Hamdi Bey 1926 yılı Bahriye Salnamesi'nde de Dz. Alb. olarak belirtilmektedir.

¹³³ BCA; Kutu 13 Dos. 58 Ev. 8.

¹³⁴ BCA; Kutu 07 Dos. 10 Ev. 9 Kutu 18 Dos. 15 Ev. 17.

¹³⁵ Cumhuriyet Dönemi Türk Ekonomisi; “Akbank Yay. İst. 1980 s. 267 - 278.

“İmdat Kurtarmacılık AŞ”yi de bünyesine kattı. Vasıf Paşa, Boğazlar Komisyonu Başkanı olarak böyle bir yapılanmanın gereğine inanmakta idi. Nitekim Türk Hükûmeti ve Milletler Cemiyetine verdiği raporlarda geçiş yapan gemilerin emniyeti ve güvenliği yönünden kıyı devleti olarak böyle bir yapılanmanın faydalarını anlatmıştı.

Böylece 1932 yılında kurulan Türk Gemi Kurtarma Limitet Şirketi Genel Müdürlüğüne Amiral Vasıf (TEMEL), yardımcılığına A. Hamdi (BAŞAR) getirilmişti. Tamamıyla ATATÜRK’ün direktifleri ile yerine getirilen bu uygulama ile uluslararası statüde faaliyet gösteren Boğazlar Komisyonunun Başkanı, Boğazlardaki tahlisiye ve kurtarmacılık yönünden Türkiye Cumhuriyeti’ne ait bir kurumun da başına getirilmiş oluyordu. Bu cümleden olarak Vasıf Paşa 1932 ve 1933 yıllarına ait Boğazlarla ilgili raporlarında kurtarmacılık faaliyetlerindeki başarıyı övgülerle anlatıyordu. Oysa kurtarmacılık Türkiye Cumhuriyeti’nin kontrolünde ve kendisinin başkanlığım yaptığı bir kurum tarafından yapılıyordu.

Türk Gemi Kurtarma Limitet Şirketi, İngilizlere ait kuruluşunun ertesi yıllarında (1933 yılında) ve İstanbul’da faaliyet gösteren Ocean Salvage and Towage firmasının 4 gemisini 25.000 Türk lirasına satın aldı. Kalkavanların elindeki Adalet gemisini de 100.000 liraya satın alan şirket Seyrisefain İdaresine ait Alemdar kurtarma gemisi ile 6 gemilik bir filoya ulaştı.¹³⁶ Gemi Kurtarma Şirketinin ilk işi İngiliz firmasından aldığı gemilerin adlarını değiştirmek olmuştu. Şirketin elindeki gemiler, yeni isimleri ve tonajları ile aşağıda verilmiştir.¹³⁷

<u>Adı</u>	<u>Yeni Adı</u>	<u>GRT</u>
La Nina	Hora	573
La Valetta	Akbaş	342
Cleopatra	Kilyos	323
Cessaur	Saros	315
Alemdar	Alemdar	362
Adalet	Adalet	1.216

Türk gemi Kurtarma Şirketinin sermayesi başlangıçta 500.000 lira olup 50 liralık 10.000 hisseden oluşmakta idi. Seyrisefain İdaresi -1933’ten sonra Deniz Yolları- hisselerin % 45’ini satın alırken % 25’ini İstanbul Liman İnhisarı AŞ satın almış bu suretle % 70 hisse devlet kuruluşlarında kalmış, diğer %30 hisse özel kişi ve kuruluşlara satılmıştı. 1933 yılında Şirket Umum Müdürlüğüne -aynı zamanda İstanbul Liman İnhisarı AŞ Umum Müdürü- Ahmet Hamdi (BAŞAR) getirilmişti. Ahmet Hamdi Bey ilk iş olarak kalan % 30’luk hissenin Kalkavanzadeler, Vasıf Paşa ve kendisinden alınarak

¹³⁶ Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) Arşivi; Kıyı Emniyeti Dosyası, Tahlisiye ve Gemi Kurtarma Bölümü.

¹³⁷ İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Dergisi; Haziran 1933 s.207 - 208. “Cumhuriyet”imizin 10. Yılında Türk Ticareti” İst. Tic. Odası Yay. Kasım 1933 s. 178 - 180.

Kurtarma Şirketine devrini sağlamış, böylece şirketin tamamının devlete geçmesini temin etmiştir.¹³⁸

Vasıf Paşa 1932 yılında Türk Hükümetine verdiği yıllık raporunda (Raporun verilış tarihi Mart 1933) Tahlisiye ve Gemi Kurtarma işlevlerinin yürütülmesinde mevcut gemi ve ekipmanın faaliyetlerini överken şirketin Seyrisefain İdaresinin bünyesine geçmesini önermekteydi.¹³⁹ Çünkü Seyrisefain İdaresinin imkânları genişti ve bu konudaki gayretler birleştirilmiş olacaktı. Vasıf Paşa yine bu raporunda: (Boğazlar Komisyonu Başkanı olarak verdiği son rapordu.) Fener, Kurtarma ve Kılavuzluk ücretlerinin düşürülmesini istemektedir.¹⁴⁰ Bu suretle Paşa, Boğazları uluslararası statüye ait bir su yolu değil de Türkiye Cumhuriyeti'nin hükümrânlığındaki bir su alanı olarak görmektedir. Bu suretle Vasıf Paşa, Ulu Önder ATATÜRK'ün dikte ettiği siyaseti tamamıyla uygulamakta, Türk Boğazlarının hâkimiyetinin Türkiye Cumhuriyeti'ne teslim edileceği Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne yönelik en son hazırlıkları yapmaktadır.

Vasıf Paşa, Fenerler İdaresinin millileştirilmesinde de gayretler sarf etmişti. Boğaz'ın yaklaşma sularında sabit fener yoktu. Bu görevi “Fener Gemisi” adıyla devamlı aynı mevkide bulunan bir tekne yerine getiriyordu. Çok fırtınalı havalarda gemi boğaz içine saklanıyordu. Vasıf Paşa yine 1932 yılına ait raporunda bu hususa değinmiş, 20 milden görünebilen bir sabit fener konulmasını önermişti. Bu tarihlerde Fransızların imtiyazında olan Fenerler İdaresi (1 Ocak 1938'de 500.000 liraya satın alınmıştır.) belirtilen mevkiye 1934 yılında bir fener inşa etmiştir. Bugün hâlen kullanılan fener Vasıf Paşa'nın önerisiyle yapılmıştır.¹⁴¹

Emekliye Ayrılış

Vasıf Paşa 14 Nisan 1931'de Hariciye Vekâletinin 25 Mayıs 1931 tarih ve 9.923/258 sayılı yazısı ile “Yaş Haddi” nedeniyle askerlik görevinden emekliye ayrıldı. Ancak Türk donanmasında henüz amiral rütbesinde bir subay yoktu ve komisyon üyeleri diplomat statüsünde deniz subayları idi. Komisyon başkanının onlardan kıdemli yani amiral olması gerekiyordu. Vasıf Paşa'nın görevine olan liyakati ve dirayeti nedeniyle aynı günden geçerli olmak üzere bakanlar kurulunun 25 Mayıs 1931 tarih ve 93 sayılı Kararnamesi gereğince Boğazlar Komisyonu başkanlığına “Emekli Amiral” olarak yeniden tayin olundu; üç yıl da emekli amiral olarak Boğazlar Komisyonu Başkanlığı yaptı. 30 Ağustos 1934'te Mehmet Ali DALAY'ın amiral olması üzerine 11 Ekim 1934 tarihinde yayımlanan kararname ile yeniden emekliye sevk edildi. 1 Aralık 1934'te görevini Amiral M. Ali

¹³⁸ Bu yıllar denizciliğimizin devletleştirildiği yıllardır. Örneğin 9 Temmuz 1932'de yayımlanan 2.068 sayılı Kanun'la “Türkiye Cumhuriyeti'nin iskele ve limanları arasındaki posta seferleri Seyrisefain İdaresi tarafından yapılacaktır.” Bu konu hâlen yürürlüktedir.

¹³⁹ Cumhuriyet; 17 Mart 1933.

¹⁴⁰ TDİ Arşivi; Fenerler Dosyası.

¹⁴¹ Cumhuriyet; 21 Mart 1934.

DALAY'a bıraktı ve görev ile ilişkisi tamamen kesildi.¹⁴² Bu suretle 1890 - 1934 yılları arasında 44 yıl, 5 ay bilfiil, 9 yıl 4 ay kıdem (4 ay Pola gemisi, 2 yıl Balkan, 5 yıl Birinci Dünya, 3 yıl Kurtuluş Savaşı) ile birlikte 55 yıl hizmetten sonra emekli olan Vasıf Paşa Üsküdar'a Bağlarbaşı'ndaki evine yerleşti. Yerine 11 Ekim 1934'te yayımlanan 2/1390 sayılı kararname ile Tuğamiral Mehmet Ali DALAY atandı. M. Ali DALAY; Birinci Dünya Savaşı sırasında Bahriye Müsteşarlığı yani Vasıf Paşa'nın yanında 2. Daire (Personel) Başkanlığı yapmış, onun yakın arkadaşısıdır.¹⁴³ 26 Haziran 1934 tarihinde çıkan kanunla TEMEL soyadını alan Vasıf TEMEL Paşa 1934 - 1941 yıllarında Seyrisefain İdaresinde 1939 - 1942 yıllarında yine bir denizcilik şirketi olan Şirketi Hayriyede Yönetim Kurulu Başkanlığı yapmıştı. Vasıf paşa Şirketi Hayriyenin 1942 yılında Seyrisefain İdaresine (o zamanki adıyla Deniz Yolları İdaresi) devredilmesinde faal görev yapmış, şirketin taşınır ve taşınmaz mallarının tesliminde, hissedarlarının haklarının korunmasında ve nihayet çalışan ve emeklilerin yeni kurumla olan ilişkilerinin düzenlenmesinde gerekli koordinasyonu yapmıştır.

Vasıf TEMEL Paşa'nın üç çocuğu olmuştu. Bunlardan Mehmet Mansur, eğitimini İngiltere'de tamamlayarak makine mühendisliğini seçmişti. Büyük kızı Havva Müveddep evlenmemiş ve babası ile yaşamını devam ettirmişti. Annesi yani Vasıf Paşa'nın eşi Fatma Bahriye Hanım 26.10.1943'te vefat ettiğinden dolayı babasına yardımcı olmuştu. Diğer kızı Hatice İllet (KAYNAR), 14 Mayıs 1943'te ünlü tarihçilerimizden Ord. Prof. Dr. Reşat KAYNAR ile evlenmişti.¹⁴⁴ Vasıf Paşa zaman zaman Reşat Bey'in Şişli'deki evine gelmekle beraber, genelde Üsküdar Bağlarbaşı'nda bulunan evinde kızı H. Müveddep Hanım'la birlikte gösterişsiz bir yaşam sürüyordu.¹⁴⁵ Vasıf Paşa'nın 1934 tarihinden itibaren "Askerî Tarih

¹⁴² Emekli Sandığı, Vasıf Temel (No. 7.329 - Emsb. 4.634) Dosyası, Dz. Müz. Gv. Sb.'lar Künye ve Def. No. 1, Künye 99, (Her iki dosyada da Vasıf Paşa'nın göreve devam etmesinin gerekçeleri yazılıdır.), Başbakanlık Arşivi; Kutu 48 Dosya 69 Ev. 8.

¹⁴³ Mehmet Ali Dalay; (1878 - 1943) 1897'de Teğ. rütbesi ile Mekteb-i Bahriyeden mezun oldu. Kurmay eğitimi gördü. İngiliz eğitim danışmanlarından Amiral Gamble ve Amiral Limpus'un kurmay heyetlerinde bulundu. Bir ara (17 Temmuz - 24 Ekim 1923) Donanma Komutanlığı da yaptı. 22 Ocak 1927'de İstanbul komutanı oldu. 5 Mart 1928'de Millî Savunma Bakanlığı Deniz Müsteşarlığına (Bugünkü anlamda Deniz Kuvvetleri Komutanı) tayin oldu. 30 Ağustos 1932'de tuğamiralliğe terfi ettirildikten sonra 11 Ekim 1934'te Boğazlar Komisyonu Başkanlığına atandı. Buna göre görevi Montreux Sözleşmesi'nin imzalandığı 20 Temmuz 1936 tarihine kadar sürdüren M. Ali Dalay 10 Mart 1943'te vefat etmiştir. Dz Müz Güv. Sub. Künye Def.; No. 5, s. 42. E. Sandığı; Mehmet Ali Dalay Dos. F. Çoker; "Dz. Harp Okulumuz", s. III, 79 - 80.

¹⁴⁴ Fatih Nüfus Müdürlüğünün 30.10.1965 tarihinde V. Temel ailesine verdiği "Vukuatlı Nüfus Sureti" Reşat Kaynar'ın anlattıkları.

¹⁴⁵ Vasıf Paşa'nın maaşlarının zamanında ödenmemesi nedeniyle vermiş olduğu dilekçeyi EK'e koyduk. Bu kadar ikbal görmüş bir kişinin ne derece dürüst olduğunun bir belgesidir. Nitekim Reşat KAYNAR da kendi mülkünün olmadığını anlatmaktadır.

Yazarları'nın (Mithat İŞİN, Tevfik İNCİ, Afif BÜYÜKTUĞRUL, H. SAMİ) makalelerinde adının geçtiğini görmekteyiz.¹⁴⁶

Bazen de gazete ve dergilerde Deniz Kuvvetlerinin kutlama törenlerinde kendisiyle yapılan söyleşiler yayımlanmaktadır. Örneğin Deniz Harp Okulunun kuruluş günü olan 18 Kasımlarda -1936'dan sonra- kıdemli subay olarak konuşmalar yapmıştır. 1936 yılı 18 Kasım kutlamasında gazetecilere öğrencilik anılarını anlatırken bir defa ceza talimine¹⁴⁷ çıktığını, dersleri nedeniyle de bir kez hafta iznine gönderilmediğini anlatmıştır.¹⁴⁸ Bunun yanında yine damadı R. KAYNAR, Paşa'nın ölünceye kadar Ahmet Hamdi (DENİZMEN) ve Rauf ORBAY'la olan dostluklarını devam ettirdiğini anlatmıştır. Tümamiral Vasıf TEMEL 4 Kasım 1958 günü evinde vefat etmiştir, mezarı Karacaahmet'tedir.¹⁴⁹

Sonuç

Osmanlı donanmasından Cumhuriyet dönemine geçen tek Amiralimiz olan Vasıf (TEMEL) Paşa'nın 1871 - 1958 yılları içinde hayatını incelediğimizde denizciliğimiz yönünden pek çok önemli sonuçlar çıkmaktadır:

Vasıf Bey'in 1890 - 1904 yıllarını içerisine alan subaylığının ilk yıllarında görev aldığı gerek Girit Adası ve gerekse Avusturya'ya ait Pola gemisinin onun görev aldığı Kızıldeniz ve Basra Körfezi bölgesindeki çalışmalarında Osmanlı donanması ve / veya denizciliği son derece etkisizdir. 1904 yılından itibaren İngiltere'den Hamidiye ve Amerika Birleşik Devletleri'nden Mecidiye kruvazörlerinin satın alınmaya başlanması ile başlayan denizcilik atılımlarımız 23 Temmuz 1908'de İkinci Meşrutiyet'in ilanı ile hızlanmıştır. Ertesi yıl İngiltere'den danışman olarak getirilen Amiral Gamble'in raporları ile yeniden organize olan Osmanlı denizciliği büyük bir gelişme göstermişti. Bu arada kurulan Donanma Cemiyeti; Almanya, Fransa ve İngiltere'den yeni gemilerin alınmasında büyük destekler sağlamıştır. Vasıf Paşa bu dönemde Londra Ataşeliği, Almanya'daki Barbaros zırhlısının Türkiye'ye getirilmesi ve nihayet İngiltere'de yeniden inşa olan 25 tonluk Reşadiye dretnotunun komutanlığı gibi stratejik görevler üstlenmiştir.

Osmanlı Devleti'nin deniz gücünü yeniden oluşturmak ve / veya geliştirmek gayretleri ne yazık ki 1911 yılında İtalyanlarla yapılan Trablusgarp Savaşı ve 1912 - 1913 yıllarındaki Balkan Savaşları nedeni ile istenen faydayı sağlayamamıştır. Özellikle Ege'de Yunan donanması ile

¹⁴⁶ Mithat İşin'in, "Balkan Harbi Deniz Cephesi" adlı eserinin dipnotları ve ekleri, Tevfik İnci ve Afif Büyüktuğrul'un çeşitli tarih dergilerindeki makaleleri, H. Sami'nin Lorey'in "Türk Sularında Deniz Harekâtı" adlı eserinin tercümesindeki tenkitler.

¹⁴⁷ Bahriye Mektebinde (Deniz Lisesinde) yat taburundan sonra o gün suç işleyenler ceza talimi yaparlar. Genelde bir beden eğitimi şeklinde olan ceza en az bir saat sürer. (MH.)

¹⁴⁸ Cumhuriyet; 19 Kasım 1936.

¹⁴⁹ Vasıf Paşa'nın vefat ettiği 4 Kasım 1958 tarihini takip eden günlerde Cumhuriyet, Hürriyet ve Milliyet gazetelerinde herhangi bir yazıya rastlamadık, vefat ilanı bile yoktu. Oysa aynı tarihlerde ölen Aka Gündüz ve Y. Kemal Atlı ile ilgili yazılar mevcuttur.

yapılan deniz harekâtında donanmamız bir başarı gösterememiş ve Ege'deki hak ve menfaatlerimiz korunamamıştır. Vasıf Bey, bu deniz harekâtları sırasında Donanma Kurmay Başkanlığı görevinde idi.

Vasıf Paşa Birinci Dünya Savaşı sırasında Bahriye Nezareti Müsteşarlığı gibi son derece önemli bir görevi yerine getirmiştir. Bilindiği gibi Bahriye Nezareti Balkan Savaşları sırasında da Harbiye Nezaretine bağlanmıştı. Diğer taraftan aynı zamanda Suriye'deki 4. Ordu Komutanı olan Bahriye Nazırı Ahmet Cemal Paşa'ya Harbiye Nazırı ve Başkumandan Vekili Enver Paşa vekâlet etmektedir. Bu nedenle Vasıf Bey'in (1917'de Paşa olmuştur.) müsteşarlığı döneminde etkin bir faaliyet gösterdiği söylenemez.

Vasıf Paşa'yı 30 Ekim 1918'de imzalanan Mondros Mütarekesi sırasında Seyrisefain İdaresi Umum Müdürü olarak görmekteyiz. Kurtuluş Savaşı'nın başlatılmasında en büyük etken olan Bandırma vapurunun Samsun'a gönderilmesinde Vasıf Paşa'nın büyük rolü vardır. Çünkü bu gemi Seyrisefain İdaresine bağlıdır. Öte yandan yine bilinmektedir ki Kurtuluş Savaşı'nın lojistik ve personel desteği genelde İstanbul'dan yapılmıştır. Bu nakliyatla Seyrisefain İdaresi vapurlarının büyük gayretleri vardır. Vasıf Paşa Seyrisefain İdaresinde iken Anadolu'ya her türlü yardımı yapmıştır. Büyük Zafer'in ardından 24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Barış Antlaşması ile Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması sağlanmıştır. Aynı anlaşmalarından birisi de Boğazlardaki egemenliğimizdir. Bu bağlamda kurulan Boğazlar Komisyonunun başkanı Tümamiral Vasıf TEMEL'dir ve 11 yıl kesintisiz biçimde bu görevini tamamlamıştır. Vasıf Paşa görevi sırasında uluslararası deniz trafiğinin ihtiyaç duyduğu emniyet ve güvenliği yerine getirirken Türkiye Cumhuriyeti'nin egemenliğini içeren hak ve menfaatlerini gözetmeyi esas bilmiş ve bunda da başarılı olmuştur.

Osmanlı'nın 1854 Kırım Savaşı'ndan itibaren verdiği deniz imtiyazlarının yani kapitülasyonların kaldırılmasında ve özellikle Boğazlar bölgesindeki denizlerimizin millîleştirilmesinde Vasıf Paşa'nın büyük gayretleri vardır. Nitekim 1930'lu yıllara gelindiğinde bu bölge artık millîleşmiştir. Türkiye'nin 20 Temmuz 1936'da imzaladığı Montreux Boğazlar sözleşmesi ile birlikte "iki kıyısı kendine ait olan bu uluslararası su geçidinde" egemenliğe kavuştuğu bir gerçektir. Vasıf Paşa 11 yıllık Boğazlar Komisyonu başkanlığı sırasında bir anlamda Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin de hazırlayıcısı olmuştur.

Kaynaklar

AHMET Hamdi; "İstanbul Limanı" Akşam Matbaa İst. 1929.

AKKERMAN Nizamettin; "Balkan Harbi'nde Osmanlı Donanması" Deniz Müzesi Yay. İstanbul 1981. (Çeşitli Makaleler toplanmış, ancak yazarları belli değil, yayına hazırlayan. Emin YAKITAL)

ATABEY Figen; "Deniz Kuvvetleri Personel Kıyafetleri" Dz. K.Yay. Ank 1997.

BAYAR Celal; “Ben de Yazdım” Sabah Yayını İstanbul I. C Ankara 1983.

BAYUR Yusuf Hikmet; “Türk İnkılabı Tarihi” I. II. ve III. ciltler. TTK Ankara 1989.

BÜYÜKTUĞRUL Afif; “Osmanlı Deniz Harp Tarihi” Deniz Basımevi İstanbul 1984.

CEMAL Ahmet; “Hatıralar” İstanbul 1959.

ÇOKER Fahri; “Deniz Harp Okulumuz” Deniz Basımevi Ankara 1994.

GENCER Ali İhsan; “Bahriyede Islahat Hareketleri” Türk Tarih Kurumu Yay. Ankara 2006.

İŞİN Mithat; “Tarihte Girit”, Deniz Basımevi İstanbul 1948.

İŞİN Mithat; “Balkan Savaşı Deniz Cephesi” Deniz Basımevi İstanbul 1950.

KARAL E. Ziya; “Osmanlı Tarihi” VII. ve IX. ciltler TTK Ankara 1983.

KUTAY Cemal; “ Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Yüzyılda Bir İnsanımız” II. Cilt İstanbul 1992.

LANGENSİFFEN B. - GÜLERYÜZ A.; “The Ottoman Steam Navy”, London 1995.

LOREY Herman; “Türk Sularında Deniz Harekâtları” Çev. H. Sami, I. Cilt Deniz Basımevi İst. 1936.

OKYAR A. Fethi; “Üç Devirde Bir Adam” Yayına Hazırlayan C. KUTAY İstanbul 1980.

ÖZÇELİK Sabahattin; “Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti” TTK. Yay. Ankara 2000.

ÖZDALÇA Numan; “Türk Boğazlarının Tarih İçindeki Önemi”, Deniz Basımevi, İstanbul, 1965.

POLAT Muzaffer; “Kuzey Deniz Saha Komutanları Tarihçesi” Deniz Basımevi, İstanbul 1998.

SOYSAL İsmail; “Türkiye’nin Siyasi Antlaşmaları” I.C TTK Ankara 1989.

SOYSAL İsmail; Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politikası”, TTK Yay. Ank. 1991.

TUKİN Cemal; “Boğazlar Meselesi”, Ankara 1999.

TUNCAY Mete; “Bilineceği Bilmek”, Alan Yayınları İstanbul 1983.

TÜRKGELDİ A. Fuad; “Görüp İşittiklerim” TTK Yayını Ankara 1999.

TÜTEL Eser; “Seyrisefain İdaresi İletişim Yayını İstanbul 1995.

TÜTEL Eser; “Gemiler, Süvariler, İskeleler” İletişim Yayını İstanbul 1998.

YAMAN Şükrü; “Deniz Ticareti Tarihçesi” I ve 2. Cilt Türkiye Denizcilik İşletmeleri İstanbul 1999, 2000.

Makale ve Arşiv bilgilerini içeren kaynaklar çalışmamızın dipnotlarında verilmiştir.

BOŞNAKLARIN TÜRKİYE'YE GÖÇÜ (1878 - 1890)

Dr. Fahriye EMGİLİ*

Giriş

Bu çalışma, Berlin Anlaşması kararları uyarınca Avusturya - Macaristan'ın Bosna - Hersek'i işgalini izleyen ilk yıllarda Türkiye'ye yaşanan Boşnak göçlerini (1878 - 1890), büyük ölçüde, Bosna - Hersek kaynaklarına dayanarak incelemek amacıyla kaleme alınmıştır.

Osmanlı Devleti'nin çeşitli dönemleri, pek çok göç olayına sahne olduğundan incelenmeye değerdir. Boşnakların göç serüveni de Osmanlı Devleti'nin 1877 - 1878 Osmanlı - Rus Harbi yenilgisi sonrası meydana gelen göçlerin bir parçasıdır.

Boşnakların siyasi, sosyal ve iktisadi hayatı, Avusturya - Macaristan idaresi (1878 - 1918) ile değişmiştir. Bu yeni idarenin yönetimi altında yaşayamayarak çeşitli sebeplerle Bosna topraklarından ayrılarak uzun bir göç yolculuğuna çıkan Boşnak muhacirler, yurt tuttıkları yeni topraklara yerleşmişlerdir. Boşnakların göçlerinin arka planında yatan sebepleri analiz etmek, onların göç serüvenlerini anlamamız açısından önemlidir. Göçe çıkılan Bosna topraklarındaki hayat, oradan ayrıldıktan sonra izlenen yol ve yeni yerleşilen iskân bölgeleri arasındaki bağ bir bütün olarak değerlendirilmelidir. Göçün temel unsuru olan Boşnakların etrafında siyasi, sosyal ve iktisadi etkenlerden oluşan bir olay söz konusudur. İşte buradan hareketle Boşnakların göçü ele alınırken Osmanlı Devleti'nin idaresinden Avusturya - Macaristan idaresine geçiş sürecinde siyasi değişimler bağlamında, yaşanan sosyokültürel değişimin anlatılması gereklidir.

Bilindiği üzere, XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti, hem doğuda hem batıda askerî başarıları gerçekleştiremez olmuştur. Bunun neticesinde ise daha önce sınırları içinde bulunan toprakların bir bölümü elinden çıkmıştır. Hem savaş sırasında hem savaş sonrasında bu kaybedilen toprakların eski sahibi konumundaki Müslüman nüfus, yer değiştirmek zorunda kalmış ve doğal olarak da Osmanlı hinterlandı içindeki çeşitli bölgelere göç ederek orada kendisine yeni hayat alanları yaratmıştır.

Avusturya - Macaristan için Osmanlı'nın 1877 - 1878 Savaşı'nda yenilmesiyle ortaya çıkan durum, siyasi hedeflerini gerçekleştirmek için yararlanabileceği önemli bir fırsat yaratmıştır.¹ XIX. yüzyılın ikinci yarısında çok güçlenmiş olan Slav milliyetçiliği, Avusturya - Macaristan'ı bir savaş ihtimali ve tehlikesiyle karşı karşıya bırakmıştı ve bu yüzden Avusturya, Slav

* Mersin Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü. Elmek: femgili@gmail.com

¹, Kemal H. Karpat; "The Ottoman Attitude Towards The Resistance Of Bosnia And Herzegovina To The Austrian Occupation in 1878", Posebna Izdanja Knjiga XLIII, Odjelenje Društvenih Nauka Knjiga 8, Akademija Nauka i Umjetnosti Bosne i Hercegovine, Sarajevo, 1979, s. 147.

kökenliler üzerindeki otoritesini sağlamlaştırmak umuduyla Balkanlardaki Rus etkisini azaltmayı veya ortadan kaldırmayı amaçlamaktaydı.²

Aslında, Avusturya'nın Bosna'yı ele geçirme planları XVII. yüzyılın ilk yarısında başlamıştır. Avusturya, bu planları, evvela 1697 - 1757, ikincisi 1788 - 1791 yıllarındaki savaşlarda olmak üzere askerî bakımdan iki defa denemiş ve bunlarda da başarısız olmuştur.³ Üçüncü hamlede de Bosna - Hersek'in 1878'de işgal edilmesiyle Bosna - Hersek, Avusturya - Macaristan'ın "mandası altına" alınabilmiştir.⁴

Bosna'nın Avusturya tarafından 1878'de işgali ve otuz yıl sonra da 1908'de ilhakı süreci,⁵ toplumsal ve idari değişimlerin yanı sıra, manevi ve dinî baskı, toprak sorunu gibi meselelerin ortaya çıkmasına ve pek tabi olarak da Bosna'daki Müslüman halkın tepkisine sebep olmuştur.⁶

1878 Berlin Barış Anlaşması kararları uyarınca, Bosna - Hersek vilayeti Avusturya - Macaristan Devleti'nin idaresine terk edilmiştir. Ancak Boşnaklar buna direndiği için Avusturya ordusunun Bosna'ya girişi kanlı olmuş, ciddi kayıplara yol açmıştır. Bu tarihten itibaren, Boşnaklar kitle hâlinde Sancak, Kosova, Makedonya ve Anadolu'ya; Edirne, Kırklareli, Çanakkale, Çorlu, İstanbul, Kocaeli, Sakarya, Bolu, Eskişehir, Bursa, Balıkesir, İzmir, Manisa, Aydın, Ankara, Konya, Malatya, Adana, Antalya, Kars, Erzurum, Hopa, Samsun; Suriye, Lübnan, Arabistan, Mısır ve Trablus vs. bölgelere yerleştirilmiştir.

Bosna'dan 100.000 ile 300.000 arasında bir muhacirin Türkiye'ye göç ettiği tahmin edilmektedir.⁷

1. Berlin Kongresi'nde Bosna - Hersek Sorunu

1877 - 1878 Osmanlı - Rus Harbi sonrası toplanan Berlin Kongresi neticesinde Balkanlardaki çoğu toprağını kaybeden Osmanlı Devleti, Bosna - Hersek'i de kendi hükümrânlığı altında Avusturya - Macaristan Devleti'nin işgaline bırakmak zorunda kalmıştır. Kuşkusuz bu siyasi değişiklik hem Osmanlı Devleti hem de Bosna - Hersek için yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur.

Ayastefanos Anlaşması'nın gözden geçirilip değiştirilmesini ve bu anlaşmanın Rusya'ya sağladığı üstünlüklerin sınırlandırılmasını öngören

² Faruk Ayın-Hamit Pehlivanlı; "Prof. Dr. Fahir Armaoğlu ile Orta Asya ve Balkanlar Üzerine", Silahlı Kuvvetler Dergisi, S 332, Nisan 1992, s. 12.

³ Bk. Avusturya politikası için Vasa Čubrilović; Bosanski Ustanak 1875 - 1878, Beograd, 1930.

⁴ Aleksandre Popović; Balkanlarda İsam, İnsan Yayınları, 1995, s. 195.

⁵ Avusturya - Macaristan tarafından Bosna'nın işgali sırasında ve sonrasında Osmanlı topraklarına yaşanan göç süreci ile ilgili önemli bir tez çalışması için bk. Ayşe Özkan; Bosna - Hersek'in Avusturya - Macaristan Tarafından İşgali, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2002.

⁶ Fahriye Emgili; Bosna - Hersek'ten Türkiye'ye Göç (1878 - 1934), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2011, s. 71.

⁷ Noel Malcolm; Bosnia A Short History, Macmillan General Books, London, 1996, s. 140.

Berlin Kongresi'nin toplanmasında, Avusturya'nın ve İngiltere'nin yanında, 1871'de Alman millî birliğini gerçekleştirmiş olan Otto von Bismark'ın da rolü etkili olmuştur. Ne var ki ne İngiltere ne Avusturya ne de Almanya, Ayastefanos'un Balkanlar için öngördüğü milliyetler esasını ret veya inkâr etmişti. Rusya, Panslavist siyaset için bunu vazgeçilmez bir şart olarak görmüş iken, aksine bir iddianın, Almanya, kuruluş ve varoluş sebebi olarak göttüğü Pan - Cermenizime, İngiltere de Anglosakson Birliği ve sömürgelerin bütünlüğü düşüncesine zarar verebileceğine kani olduğu için kongre kararlarını benimsemek durumunda kalmıştır.⁸ Böylece, Balkanlardaki millî yapıyı din ögesinden daha fazla ön plana çıkaran ve Osmanlı Devleti'ne bölgede bir dizi reform yapmayı dayatan Berlin Kongresi'nin getirdiği sözde düzen, 1908'de ilan edilecek II. Meşrutiyet'e kadar devam etmiştir.

Berlin Kongresi, 13 Haziran 1878'de, Bismark'ın başkanlığında toplanmıştır. Kongrenin toplanması, Almanya'nın aracılığıyla mümkün olduğu için kongrenin Berlin'de toplanması yolunda Bismark tarafından yapılan teklif de kolaylıkla kabul edilmiştir.⁹ Anderson'a göre: "Berlin Kongresi, demokrasi ve küçük devlet milliyetçiliği milletlerarası ilişkileri bozmadan önce, "eski diplomasinin" son milletlerarası toplantısı olacaktı."¹⁰ Kongre bir ay devam ederek 13 Temmuz 1878'de Berlin Barış Anlaşması'nın imzalanması ile sona ermiştir.¹¹

Anlaşmanın 25. maddesi ise Bosna - Hersek'in idaresini ve geleceğini ilgilendirmekteydi. Buna göre: Osmanlı hâkimiyetinin Bosna - Hersek'te devam etmesi kaydıyla bu bölgenin Avusturya tarafından geçici olarak işgal edilmesi ve Avusturya'nın Yeni Pazar Sancağı'nda askerî ve ticari amaçlı yollar yapması ve burada asker bulundurması konusunda ileri bir tarihte müzakere yapılması kararlaştırıldı.¹² Avusturya - Macaristan'ın işgaline

⁸ Aram Andonyan; Balkan Savaşı, Aras Yayıncılık, Çev. Zaven Biberyan, İstanbul, 1999, s. 74.

⁹ Enver Ziya Karal; "I. Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri", Osmanlı Tarihi, C VII, TTK Yayınları, Ankara, 1995, s. 74.

¹⁰ Anderson, Matthew Smith; The Eastern Question 1774 - 1923, A Study in International Relations, New York, 1966, s. 223.

¹¹ Bk. Berlin Anlaşması maddeleri için W.N. Medlicott; The Congress of Berlin and After, Londra, 1938; Anderson, The Eastern, s. 225. Gül Tokay; "Ayastefanos'tan Berlin Anlaşması'na Doğu Sorunu (Mart - Temmuz 1878)", Çağdaş Türk Diplomasisi: 200 Yıllık Süreç, Ankara, 15 - 17 Ekim 1997, Sempozyuma Sunulan Tebliğler, TTK Yayınları, Ankara, 1999, s. 188 - 202. Osmanlı Devleti için Berlin Kongresi acı bir yenilgi olmuştur. Bu anlaşma gereğince oluşan sınır düzenlemeleriyle Osmanlı Devleti, toplam toprağının beşte ikisi ile nüfusunun yaklaşık yarısı Müslüman olan bölgenin beşte birini (5,5 milyon) terk etmek zorunda bırakılmıştır. Elbette bu kayıplar, büyük bir gelir kaybını da doğurmuştur. Bu anlaşmadan en kârlı çıkan devlet ise Avusturya idi. Bu kongrede, Rusya, Yeni Pazar Sancağı'nın da Avusturya denetiminde olmasını kabul etmiştir ve eğer Habsburg monarşisi Yeni Pazar Sancağı'nı işgal etmek durumunda kalırsa, işgale karşı çıkmamaya söz vermiştir. Bk. Barbara Jelavich; Balkan Tarihi, 20. Yüzyıl, C.2, Küre Yayınları, İstanbul, 2006, s. 62. Stefanos Yerasimos; Milliyetler ve Sınırlar, İletişim Yayınları, İstanbul, 1995, s. 67. Anderson; The Eastern..., s. 225.

¹² Fuad Slipičević; Bosna i Hercegovina od Berlinskog Kongresa do Kraja Prvogsvjetskog Rata (1878 - 1918), Zagreb, 1954, s. 9. Berlin Muahedenamesi; Selânik, 1224; Ali Fehmi, Berlin

bırakılan Bosna - Hersek'in dışında, Yeni Pazar Sancağı'nda asker bulundurma hakkını elde eden Avusturya, böylece Balkanlarda Rus etkisini de kırma hedefine de ulaşmış oluyordu.¹³ Bunun yanı sıra, Osmanlı Devleti'nin temsilcilerinin ısrarı üzerine Avusturya - Macaristan ile Osmanlı arasında gizli bir protokol de imzalanarak Bosna - Hersek'te sultanın hükümranlılığının devam etmesine ve Avusturya - Macaristan'ın varlığının geçici olmasına karar verilmiştir.¹⁴ Avusturya - Macaristan, Berlin Kongresi'nde her iki bölgeyi de işgal etme hakkını kazandığından Yeni Pazar Sancağı da aynı şekilde Habsburg'un kontrolüne geçmiş ve her iki vilayet tek bir idareye bağlanmıştır.¹⁵ Esasen, Bosna - Hersek için çok acı olan durum, pek çok toprağın kaybedilmesi idi. Kaybedilen topraklarla birlikte kurumsal yapı da baştan aşağıya değişime uğramıştır.

Avusturya idaresinin Bosna'da ne kadar devam edeceği, ülkenin hangi tarihte Osmanlı idaresine geri verileceği veya verilmeyeceği belirtilmemiştir. Öte yandan, Sırbistan ile Karadağ'ı birbirinden ayıran Yeni Pazar Sancağı, Avusturya - Macaristan'ın sancakta garnizonlar bulundurma ve ticari ve askerî iletişim kanallarını kullanma haklarına sahip olması şartıyla Osmanlı yönetimine bırakılmıştı. Ayrıca, Sırbistan'ın Yeni Pazar Sancağı üzerine genişlemesine de Berlin Kongresi'nde izin verilmemiş oldu.

Avusturya - Macaristan için Bosna, Balkanların güneyine yayılması için uygun bir alandı. Dış ticaretinin sadece küçük bir payını teşkil etmekle beraber Habsburg İmparatorluğu'nun iktisadi bünyesinde uzun zamandan beri yer alan Bosna - Hersek, zengin madenleriyle yeterince yatırım yapıldığında önemli bir pazar ve Avusturya ile Macar ürünlerinin Balkanlarda daha fazla yaygınlaşması için yardımcı olabilirdi.

Berlin Kongresi'nden sonra, stratejik açıdan önemli olan bazı yerlerin kaybedilmesi (Kolaşin ve Nikşiç) ve bu bölgelerin Karadağ'a verilmesi, bölgede büyük yankı uyandırmıştı. Boşnaklar, Bosna - Hersek'te gelişen olaylardan ve Sırbistan ve Karadağ'dan korkup Sancak, Kosova, Makedonya, Arnavutluk ve Anadolu'ya yerleşmeye başlamışlardı.¹⁶ Bosna - Hersek'in işgali sonrasında, sadece Boşnaklar değil, Sırp ve Hırvatlar kimseler de Zagreb'e kaçarak, Hırvatistan'a yerleşmek istemişlerdir.¹⁷

Muahedenamesi, Filibe, 1903; Mehmedalija Bojić; Historija Bosne i Bošnjaka, Šahinpašić, Sarajevo, 2001, s. 129. Berlin Kongresi Protokollerinin Tercümesi, s. 1297.

¹³ Nikola Stojanović; Bosanska Kriza (1908 - 1914 god.), Sarajevo, 1958, s. 11.

¹⁴ Muhsin Rizvić; Bosansko - Muslimanska književnost u doba Preporada 1887 - 1918, Sarejevo, 1990, s. 11.

¹⁵ Stojanović; s. 8.

¹⁶ Реџеп Шкријел; Мухачирската Криза и Населувањето на Бошњациите во Македонија (1875 - 1901), Скопје, 2006, s. 118.

¹⁷ Bk. Državen Arhiv Hrvatska u Zagreb (DAHR); Ktj.brj. 460, Blg. Nr. 5448, god. 1878; DAHR, Ktj.brj. 461, Blg. Nr. 24.21, god. 1879; DAHR, Ktj.brj. 460, Blg. Nr. 21199; DAHR, Ktj.brj. 460, Blg. Nr. 4847; DAHR, Ktj.brj. 461, Blg. Nr. 8617.

Denilebilir ki 1878'de imzalanan Berlin Anlaşması, Balkanlarda yeni bir dönemi başlattı ve Bosna'da 1908'e kadar yaşanacak olan gelişmeleri şekillendirdi. Berlin Anlaşması'nın getirdiği değişiklikler, millî ve dinî bağılıkları, bağımsızlıklarını henüz elde etmiş olan "millî" devletlerin ideolojik temeli hâline getirerek bölgedeki siyasi, toplumsal ve millî çatışmaları yoğunlaştıran sosyoekonomik bir sistemin ortaya çıkmasını hızlandırmıştır. Bu anlaşma, Osmanlı Devleti'ndeki egemenlik, iktisat ve kültür alanındaki gelişmelerin genel gidişatını bozmuş ve saptırmış; milliyetin psikolojik temeli olarak din unsurunu esas almakla Osmanlı millet sistemi çatısı altındaki çeşitli etnik ve dinî gruplar arasında çatışmaya da yol açmıştır.

2. Avusturya - Macaristan'ın Bosna'yı İşgali ve Yeni Yönetim

Avusturya - Macaristan, Bosna - Hersek'in işgalini Berlin Kongresi'nde kabul ettirmiş ve kısa bir süre sonra büyük bir askerî güç ile Bosna topraklarını işgale başlamıştır.

Berlin görüşmelerinin başlamasından bir yıl sonra, 21 Nisan 1879'da anlaşma imzalandı.¹⁸ Bu anlaşmaya göre Osmanlı Devleti Bosna - Hersek'in yönetimini Avusturya'ya bırakıyordu. Ayrıca, işgalin Sultan'ın egemenliğini etkilemeyeceği kabul edilmişse de işgalin mahiyetine ilişkin herhangi bir ifade bulunmuyordu.¹⁹

Nihayetinde, Avusturya - Macaristan ordusu 29 Temmuz 1879'da Bosanski Brod ve Bosanska Gradiška şehirlerine yakın olan Sava Nehri üzerinden Bosna - Hersek'i 80 bin kişilik ordu işgale başlamıştır.²⁰

İşgale başlayan Avusturya - Macaristan ordusunun Generali Yosef Filipoviç, Bosna - Hersek halkına teslim olma çağrısında bulunmuş ve imparator adına bir bildiri yayımlamıştır. Bu bildiri ile Bosna - Hersek halkının can ve mal güvenliğini sağlayacağını, dil ve din konularında haklarının korunacağını belirtmiştir. Avusturya - Macaristan ordusunun, Avrupa devletleri ve Osmanlı Padişahı ile bu ortak karara varıldıktan sonra ülkeye girmiş olduğu da bildiride belirtilmiştir.²¹ İşgale, Bosna - Hersek'in Müslüman

¹⁸ Fuad Slipičević, Bosna i Hercegovina od Berlinskog Kongresa do Kraja Prvogsvjetskog Rata (1878 - 1918), Zagreb, 1954, s. 13. Daha sonra Avusturya, anlaşma gereğince Yeni Pazar Sancağı'nı almak için Babıali'ye başvurmuştu. Babıali ile Avusturya Hükûmeti arasında yapılan görüşmelerden sonra 21 Haziran 1879 tarihinde, Yeni Pazar Sancağı Avusturya'ya bırakılmış oldu.

¹⁹ Karpat, "The Ottoman Attitude...", s. 160.

²⁰ Avusturya ordusu 18 Ağustos'ta Saraybosna dağlarına ulaştı. Ertesi günün sabahı 6.30'da topçu atışları başladı ve 13.30'da Saraybosna'nın -57 ölü ve 314 yaralı- Avusturya birlikleri tarafından işgali gerçekleştirildi. 20 Ekim'e gelindiğinde Bosna - Hersek'in tamamı işgal edildi. Bk. Noel Malcolm; Bosnia - A Short History-, 2. Basım, Pan Boks, London, 2002, s. 224. Mustafa İmamamović; Historija Bošnjaka, Sarajevo, 1997, s. 353.

²¹ İmamamović; Historija..., s. 351 - 352. Oysaki Yosef Filipoviç'e gönderilen bir talimatta, Bosna - Hersek işgalinin Avrupa kamuoyuna barışsever bir olay olarak gösterilmesi bildirilmişti: Tüm halka, Katolik, Müslüman, Ortodoks ayrımı yapılmadan muamele edilmeliydi. Ayrıca isyana yol açacak koşullar ortadan kaldırılmalıydı. Bk. Hayri Kolaşin, Muhacirlerin İzinde Boşnakların Trajik Göç Tarihinden Kesitler, Lotus Yayınevi, Ankara, 2004, s. 411.

halkı ile birlikte Ortodoks halk da karşı idi. Habsburg yetkilileri bölgeye girdiklerinde, Boşnaklardan ve Sırlardan gelen aynı şiddetli direnişle karşı karşıya kalmışlardır.²² Saraybosna'da; Hacı Loyo, Hacı Zuna, Ahmed Efendi Nako, Sırlardan da Petar Petroviç, Risto Çukoviç, Corce Hacıyamakoviç, Avusturya - Macaristan kuvvetlerine karşı direnişin önde gelen isimleri olarak işgale karşı halkın direnişini örgütlemişlerdir.

Böylece, Müslümanlar 5 Temmuz 1878'de, Saraybosna'nın merkezinde bulunan Begova Camisi'nin önünde büyük bir kalabalık toplayıp Avusturya'yı protesto etmeye başlamışlardı. Hersek İsyanı zamanında faal bir kişi olarak tanınan Hacı Loyo elindeki yeşil bir bayrak ile arkasındaki kalabalıkla hükümet konağına yönelmişti. Vali, kalabalığın isteklerine boyun eğerek Saraybosna için bir kumandanı tayin edip şehrin savunmasının hazırlanacağını duyurmuştu.²³

Ortodoks nüfus ile Müslüman nüfusun işgali önlemeye yönelik bu tutumu, ortak harekete ve isyana karşı durmayı sağlamak amacını taşımaktaydı. Ne var ki Avusturya, Saraybosna çevresi ve Bosna - Hersek'in bazı bölgelerinde bunu engelleyememiştir. Müslümanlar için Hristiyan bir hükümet altında yaşamak kabul edilemez bir durumdu.

Nihayetinde, Avusturya orduları 27 Temmuz'da Sava Nehri'ni geçip Bosna'nın işgaline başlamışlardı. Buna karşın Hacı Loyo önderliğinde Saraybosna halkı; Saraybosna valisini işgale karşı çıkmayan bazı memurların görevinden azledilmesine zorlayarak şehir garnizonunu direnişe davet etti. Üstelik pek organize olmayan bir "millî hükümet" kurulmuştu. Hükümet, Osmanlı Devleti'nden ayrılmaktansa Osmanlı - Müslüman varlığını korumayı amaçlamaktaydı. Saraybosna şehir kumandanı şehri terk etmeye kalkıştığında Hacı Loyo'nun adamları tarafından geri getirilip şehrin savunmasına katılmaya zorlanmıştı.

*İşgale karşı ayaklanan Bosnalı Müslümanların komutanı Selmanoviç, "Müslümanlara, Hristiyanlara ve Latinlere çağrıda bulunarak düşmana karşı savaşı sürdürmelerini istemiş ve yayımladığı bildirisinde Osmanlı Devleti ve Padişah'tan söz etmemiştir. Bu, aynı zamanda Bosna'nın tek başına olduğunu ve sadece kendini savunduğunu açıklamaktadır."*²⁴

²² Filipoviç'in komutanlığındaki Avusturya - Macaristan'ın 13. Hırvat ordusu, Bosna - Hersek'te büyük ölçüde Müslüman direnişi ile karşılaştı. Ordu, Doboy (Doboj), Yayçe (Jajce), Banya Luka (Banja Luka) ve Maglay (Maglaj)'a girmek isterken kuzeyde büyük çatışmalar yaşandı. Bk. Georges Castellan; Balkanların Tarihi, Çev. Ayşegül Yaraman, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1993, s. 362.

²³ Malcolm; Bosnia -A Short..., s. 134.

²⁴ Imamamović; Historija..., s. 351 - 352.

Bosna'nın Avusturya ordusu tarafından fiilî işgali büyük zorluklarla gerçekleştirilebilmiştir.²⁵ Ordu, ülkeye savaşarak girebilmiş ve hadise büyük kayıplara sebep olmuştur.

82.000 Avusturya askerine karşı Boşnak asiler 40.000 civarında adam toplayabilmişti. Mareşal Filipoviç'in başında bulunduğu kuvvetleri, Banya Luka, Maglay ve Yayçe şehirlerini işgal ederek 18 Ağustos'ta Saraybosna'nın kenarına kadar varmışlardı.²⁶ Karşı koymaya rağmen şehir bir günde işgal edildi ve 20 Ağustos'a kadar Yenipazar Sancağı'nı kontrol altına almakla Bosna'nın her tarafı Avusturya'nın kontrolü altında idi. Başkumandan Filipoviç tarafından oluşturulan ilk müessese, Olağanüstü Divaniharbi idi.²⁷ Avusturya, Bosna'da zor bir görev ile karşı karşıya idi: Bir yandan bütün unsurların güvenliğini kazanmalıydı, diğer taraftan asayiş sağlanacaktı ve modern bir idare sistemi teşkil edilecekti.

Bölge ele geçirilir geçirilmez, nasıl yönetileceği meselesi baş göstermiştir. Filipoviç, kadrosunu büyük ölçüde Hırvat devlet memurlarının oluşturduğu geçici bir hükümet kurdu ve Hırvatistan kanunları ve hukuk düzenini uygulamaya koydu. Bekleneceği üzere, Hırvat kamuoyunda, işgal konusunda büyük bir coşku vardı. Bölgenin Hırvat topraklarına katılacağı umuluyordu ki böyle bir iş, Hırvat millî hedefleri açısından çok önemliydi. Hem Hırvat Meclisi (*Sabor*) hem de Hırvatistan Valisi (*Ban*) İvan Mazuraniç birleşme talep ediyordu. Benzer görüşler Slovenya'da da savunuluyordu.²⁸

Nihayet bir orta yol bulundu: Topraklar hükümdara ve Ortak Maliye Bakanlığının doğrudan idaresine bağlandı. İhtiyaçlar karşısında da ilgili bakana genişletilmiş yetkiler tahsis edecek bir idari sistem geliştirildi. Vilayet yönetiminin itibari yöneticisi, burada konuşlanan kolordunun başkumandanı olmakla birlikte, kendisine hâkimiyeti icra eden sivil bir memur eşlik ediyordu. Habsburg Hükûmeti, Osmanlı'nın idari bölgelerini muhafaza ediyor, bunlara sadece Almanca isimler veriyordu. Temel sosyal ve iktisadi düzen de korunuyordu.²⁹

Hukuki bakımdan Bosna - Hersek eyaletlerinin konumu milletlerarası siyasette statüko şeklinde idi. Eyaletler formalite olarak Osmanlı Devleti'ne bağlı kalacaktı, ancak Avusturya - Macaristan ortakça idareyi üstlenmişti. Savunma, yargı, maliye, posta, para siyaseti gibi sektörler tamamen

²⁵ Askerî işgalde Hırvat generaller Yosip Filipoviç ve Sityepan Yovanoviç, görev almıştı. Hırvatistan'da konuşlandırılan Yosip Filipoviç'in askerleri Slavonya topraklarından Bosna'ya yönelirken Sityepan Yovanoviç'in askerleri Hersek'i işgal etmiştir. İşgal, General Yosip Filipoviç'in komutasındaki 13. Hırvat Kolordusunun birlikleri tarafından gerçekleştirilmiştir. Bojić; "Svrgavanje Turske...", s. 71 - 94.

²⁶ Malcolm; Bosnia..., s. 135. Özkan; Bosna - Hersek'in..., s. 42.

²⁷ İmamoviç; Historija..., s. 353. General Filipoviç; Bosna - Hersek'in birçok yerinde komutasındaki bu işgale karşı direnişe karşı koyan halka karşı sert tedbirler almıştır. Filipoviç, Doboy'da kurduğu askerî mahkemede birçok Boşnak'ın öldürülmesine ve hapse gönderilmesine neden olmuştur. Ayrıca, işgal kuvvetleri işgal edilen bölgelerde pek çok cinayet işlemişlerdir.

²⁸ Jelavich; Balkan Tarihi..., s. 62.

²⁹ Emgili; Bosna - Hersek'ten..., s. 87.

Avusturya - Macaristan'a bağılı olduğundan, bütün Osmanlı memurları Bosna-Hersek'ten geri çekildiğinden eyaletler fiiliyatta Avusturya - Macaristan toprağı gibi muamele görmüştür.

1878 yılının sonunda yapılan resmî bir açıklamayla yeni bir duyuru gelinceye kadar Bosna'da Osmanlı kanunlarının yürürlükte kalacağı ilan edilmiş, Avusturya - Macaristan kanunları ve Bosna için oluşturulan kanunlar, kademeli olarak mevcut Osmanlı kanunlarının yerine geçirilmiş ya da eklenmişti. İslam hukukuna bağılı şeriat mahkemeleri de Müslümanların çeşitli davalarına bakılması amacıyla olduğu gibi bırakılmıştı. Osmanlı idari yapısının kullanılabilir olarak kabul edildiğı yerlerde ise düzene dokunulmamış; kurum, yalnızca isim ve görevlileri bakımından Avusturya - Macaristan biçimini almıştı.³⁰

Öte yandan, 1879 yılında Osmanlı Devleti ile Avusturya - Macaristan arasında imzalanan Sancak Konvansiyonu, hem Yenipazar Sancağı'nın hem Bosna - Hersek eyaletlerinin hukuki durumuna açıklık getirdi. Konvansiyona göre Yenipazar Sancağı'nda Avusturya silahlı güçleri Osmanlı ordusuyla beraber asayiş sağılayacaktı, ancak idaresi tamamen Osmanlı Devleti'ne ait olacaktı.

Bosna'nın Avusturya'ya mı yoksa Macaristan'a mı verileceğı meselesi, Bosna'nın hükümdarlık toprağı yapılması ile çözülmüştü.³¹ İdari olarak Bosna'daki en büyük yetkili, doğrudan hükümdarlığa karşı sorumlu olan askerî valiydi. Ne var ki izlenecek siyasete karar veren Ortak Maliye Bakanı idi ve Maliye Bakanlığının başına getirilen Macar Benyamin Von Kalay, Bosna'nın ilhakı siyasetini savunmaktaydı.³² XIX. yüzyılda ortaya çıkan bir kavram olarak Bosna, Orta Avrupa'nın bir parçası olacak şekilde

³⁰ Malcolm; Bosnia..., s. 227 - 228. Sancaklar "Kreise" (bölge) olarak yeniden adlandırılmış, her biri "Bezirksvorster" (mıntika amiri) sorumluluğundaki alt gruplara ayrılmış, kazalar ve kadıliklar ise "Bezirke" (mıntika) olarak adlandırılmıştır. Bk. Bojić; Historija Bosne..., s. 130. Ayrıca, İslam hukukuna bağılı şeriat mahkemeleri de Müslümanların çeşitli davalarına bakılması amacıyla olduğu gibi bırakılmıştır. Bk. Bojić; Historija Bosne..., s. 130. Malcolm; Bosnia..., s. 227 - 228. Castellán; Balkanların..., s. 62. Srecko M. Dzaja; Bosnien - Herzegowina in der österreichisch - ungarischen Epoche (1878 - 1918). Die Intelligentsia zwischen Tradition und Ideologie. 1. Basım, Münih: R. Oldenbourg Verlag: 1994, s. 43.

³¹ Ismet Ovčina; Bosna i Bošnjaci u Hrvatskoj Politici (1878 - 1914), Sarajevo, 2004, s. 52 - 53.

³² Hamidija Kapidžić; Hergovački ustanak 1882. Godine, Veselin Masleša, Sarajevo, 1958. Kalay'ın Bosna - Hersek siyaseti için bk. Jelana Milojković - Djurić; "Benjamin von Kalay's Role in Bosne i Hercegovina 1882 - 1903: Habsburg's Policies in an Occupied Territory", Journal of the North American Society for Serbian Studies, Vol. 14/2, 2000, s. 211 - 220. Ovčina; Bosna i Bošnjaci..., s. 52 - 53. Ortak Maliye Bakanı Benyamin Von Kalay, Haziran 1882'den itibaren 21 yıl süreyle Bosna - Hersek yönetimine nezaret etti. Balkanları çok iyi bilen Kalay, monarşinin diğer bölgelerinde de benzer bir bürokratik sistem kurdu. Bk. Fikret Karčić; Bosna - Hersek İslam Hukuku Tarihi, Koba Yayınları, İstanbul, 1994, s. 87.

modernleştirilecekti. Kalay'ın modernleşme projesi kapsamında Saraybosna'da sivil idareciler görevlendirilmişti.³³

Bosna'da modernleşme projesi kapsamında görevlendirilen bürokratlar arasında, Baron Hugo Kutşera bulunmaktaydı.³⁴ Daha önce Belgrad'da konsolos yardımcısı olarak bulunan ve şimdi de Adalet Bölüm Başkanı olan Adalbert Anger Baron Kutşera, Bosna'nın monarşiye olan bağlılığını arttırmak için İslam hukukunu uygulamaktaydı. Habsburg modernleşme projesinde, ülkenin yeni bir sisteme bağlanması hedefi vardı ve iktisattan başlanarak şeriat kurallarına kadar birçok alanda yenilikler getiriliyordu.³⁵ Avusturya idaresine göre Bosna son derece geri kalmış bir bölge olduğundan bazı memurlar, bölgenin çözülmesi zor meseleleriyle baş edecek güce sahip değildi. Bu durum, Habsburg kurumlarının getirilmesi ile birlikte devlet memurlarında da hızlı bir artışa yol açtı.³⁶ Memur kadrolarının yaklaşık yarısını Hırvatlar dolduruyordu ama birçok Çek, Leh ve Sloven de bulunuyordu.³⁷

Avusturya yönetiminin izlediği bir siyasetle amaçlanan, Bosna topraklarında ve kurumlarında Hırvat unsurun varlığını sağlamaktı. Özellikle, doğu sınırlarında büyüyen Sırbistan tehdidine karşı, güçlü bir Bosna - Hersek tasarladığından, Hırvat unsurunu desteklemişti. Müslümanları etkisiz hâle getirmek amacıyla ve yukarıda belirtilen siyasi amaçla Avusturya, Bosna - Hersek'i ilhak sürecinde de yavaş yavaş Katolikler lehine bir nüfus ihtilali yapmaya özellikle gayret etmiştir. Bu amaçla da Müslümanların arazilerine Katolik, Hırvat, Leh göçmenlerin yerleştirilmesine başlanmıştır.³⁸ Hırvatlar yönetimde ağırlıklı olmuş ve Katoliklik Bosna - Hersek'in resmî dini gibi gösterilmiştir.³⁹ İsmail Baliç de Avusturya - Macaristan'ın Bosna - Hersek'te varlığının ülke için köklü ve sert değişikliklere yol açtığını ve

³³ Karčić; Bosna - Hersek... s. 85. Bk. Kalay dönemi uygulamaları ile ilgili ayrıntılar için Bk. Bojić; Historija Bosne..., ss. 134 - 142. A. Popovic; L'Islâm Balkanique, Les Musulmans Du Sud - Est Europeen Dans La Periode Post - Ottomane, İstanbul, 2009, s. 276 - 277.

³⁴ Muhsin Rizvić; Bosansko - Muslimanska knjizevnost u doba preporada 1887- 1918, Sarejevo, 1990, s. 28.

³⁵ Karčić; Bosna - Hersek..., s. 86.

³⁶ Osmanlı idaresindeki Bosna, 120 memur tarafından yönetilirken bu sayı 1881'de 600'e ve son olarak 1908'de 9.533'e yükselmiştir. Popovic; L'Islâm Balkanique..., s. 276 - 277.

³⁷ Malcolm; Bosnia..., s. 227 - 228. Nusret Šehić; "Politički Razvitak Muslimana za vrijeme Austrougarske uprave u Bosni i Hercegovini (1878 - 1909), Prilozi za istoriju Bosne i Heregovine, ANU, Sarajevo, 1987, s. 195.

³⁸ Arhiv Grada Sarajevo (AGS); Fond: Zbirka Poklona Otkupa (ZOP), O-ŞA-1. Avusturya - Macaristan tarafından yapılan nüfus sayımına göre Bosna'ya yerleşen kolonistler ve göç eden kişiler dikkate alındığında Bosna - Hersek'te 1879 yılında yaklaşık 1.466.000 kişi yaşamaktaydı. Müslümanlar 38%, Sırp - Ortodokslar 42% ve Katolikler 18% teşkil etmekteydi. Ayrıca küçük bir Musevi azınlığı mevcuttu. Bk. Dzaja; Bosnien - Herzegowina..., s. 39.

³⁹ P. Sugar; Industrialization of Bosna - Hercegovina 1878 - 1918, Scattle, Universty of Washington Pres, 1963, s. 26 - 32.

Bosnalı Katoliklerin kendilerini bir topluluk olarak Hırvat milleti içinde tanımladıklarını belirtmektedir.⁴⁰

Hükümetin asıl amacı Katolikliğin propagandası ile birer birer ve çok az sayıda şahsı Katolikleştirmekten ziyade, Katolik Müslüman nüfusun Bosna - Hersek'te hızla artmasını sağlayarak kilisenin teşkilatlanmasını ve arazi sahipleri ile zenginlerin Katolikleştirilmesini sağlamaktı.

Berlin Anlaşması uyarınca işgali gerçekleştiren Avusturya - Macaristan, aynı zamanda milletlerarası bir sorumluluk da üstlenmişti. Özellikle de Bosna'yı işgali için sebep olarak gösterdiği tarım sorununu çözmeye gücü olduğunu göstermek zorundaydı. İşgal karşısında Bosna - Hersek halkını yönetime bağıllığını sağlamak için çaba sarf eden Avusturya - Macaristan, ülkede birliği sağlamak ve kendi idaresine karşı oluşabilecek karşı duruşu engellemek için Bosna - Hersek'teki tüm milletleri içine alan bir "Bosna milleti" oluşturma siyaseti ile hareket etmiştir.

Kalay'a göre Müslüman Boşnaklar, kendilerini sadece Müslüman ve hatta Türk olarak algılamaktan ziyade Bosnalı olarak Habsburg İmparatorluğu'nun bir parçası olarak görebilirlerdi. Aynı zamanda bu şekilde Müslümanları kendi tarafına çekmeye çalışan Sırlara ve Sırp milliyetçiliğine engel olunacaktı. "Bošnjastvo" (Bosnalılık) adıyla anılan bu fikrin tarihî altyapısı siyasi maksatlıydı.

Kımetlik sistemi verimli ve modern bir çiftçiliğin önüne en büyük engeli teşkil ediyordu ve Müslümanları rahatsız etmeden onu kaldırılmak mümkün değildi. Böylece Ortak Maliye Bakanlığı kredi programları geliştirip kımetlerin kendi topraklarını kredi vasıtasıyla satın almasını mümkün kılmaya çalıştı. Yalnız, hem ilgilenen bankaların yanlış idare siyasetinden ve yolsuzluktan dolayı bu sistem istenen neticeleri vermedi. Müslümanlar Bosna'da büyük toprakların sahibi olduğundan, onların gönüllerini kazanmak ancak eski sistemi fazla değiştirmeden, reformlarla geleneksel hayat tarzlarını fazla etkilemeden mümkün olabilirdi. Müslümanlar, Katolik Hırvatların yanında Bosna - Hersek'teki Avusturya - Macaristan idaresinin güvencesi konumuna geldiler. Hızla yayılan Panslavist Sırp milliyetçiliğine karşı güvenilir bir tebaaya ihtiyaç vardı. Böylece Avusturya - Macaristan tarafından yapılan reformlar hem eski sistemini korumak hem de yeniliklere yol açmak gibi zor bir ikilemin içinde idi.

Müslümanların en büyük tepkisi, Bosna'da faaliyetlerine yoğunluk veren Katolik kilisesi idi. Uzun yıllar Saraybosna'da piskoposluk yapan Kardinal Stadler, Katolik inancını yayma girişimleriyle hem Sırp Ortodoks nüfusun hem de Müslümanların tepkisini çekmişti. Çok az olmakla birlikte Müslüman toplumda geniş infial uyandıran din değiştirme olayları ve Katolik

⁴⁰ Smail Balić; "Bosnian Muslims: Historical Background And Present Conflicts", Balkans, A Mirror Of the New International Order, (Ed.by) Günay Göksu Özdoğan - Kemali Sayabaşlı, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1995, s. 153.

Kilisesinin onları destekleme girişimleri doğal olarak Müslümanlar tarafından hayat tarzına yönelik bir saldırı olarak değerlendirilmekteydi.

XX. yüzyılın başlangıcında vakıf arazilerinin bir kısmına Avusturya idaresi tarafından el konulmasına karşın vakıfları korumaya çalışan bir vakıf hareketi ortaya çıktı, bu da Bosna Müslümanlarının siyasi kimliğinin oluşmasının başlangıcıydı.

Avusturya idaresinde, Bosna'nın ayrı bir yönetim birimi olarak tutulması, bir anlamda siyasi kimliğini korumasını sağlamıştı. İmamoviç, Boşnakların yeni idare ile geçirdiği dönüşümü şöyle ifade eder:

“İşgalden sonra, Boşnaklarda büyük değişiklikler oldu. Avusturya - Macaristan'ın Bosna - Hersek'e gelmesiyle Boşnaklarda farklı bir medeniyete ve kültüre geçiş ve farklı bir hayat tarzına dönüş olmuştur. Ancak bu geçiş hızlı ve kolay değil, sancılı olmuştur. Boşnaklar işgal nedeniyle yıllar sonra bile kendilerini kaybolmuş bir vaziyette görmüşlerdir. Bosna dışında hiçbir ülkeye yaslanamadıkları, organize olamadıkları ve kendi kaderlerine bırakıldıkları için farklı bir medeniyeti kabul etmek zorunda kalmışlar, yoksa yok olacaklarını düşünmüşlerdir.”⁴¹

Boşnaklar bir taraftan Avusturya - Macaristan Hükûmetine karşı siyasi bir şuurla hareket ederken diğer taraftan birçok sebeple de vatanlarını terk ederek yeni yerleşimleri yurt edinmişlerdi.

Avusturya yönetimince uygulanan “Bosna milleti” yaratma siyaseti doğrudan doğruya Müslüman kimliğine dayanmayan, fakat çok dinli, çok kültürlü bir Bosnalılık kimliğini hedefliyordu. Ancak Hırvat ve Sırp milliyetçiliği, Bosnalı Katolikler ve Ortodokslar arasında yayıldıkça Kalay'ın uygulamaya koyduğu bu siyaset başarısızlığa mahkûm olmuştur. Her ne kadar, Müslümanlar, dinlerinin gereklerini yerine getirmelerine yönelik birçok hususta, kendilerine izin veren Avusturya - Macaristan yönetimine yakınlaşmışlarsa da zamanla Müslümanların Hristiyanlaştırılması uygulamasının yayılması, Müslümanların bu yönetime olan bağlılığını zedelemiş ve Habsburg hâkimiyeti döneminde Müslümanların bu ülkeden kitleler hâlinde göç etmesine sebep olmuştur. Göç eden Boşnakların çoğunluğu Anadolu, bir kısmı ise Arnavutluk, Makedonya, Filistin, Tunus ve Cezayir yönüne gitmişlerdi. Ayrıca Müslümanların terk ettiği yerlere Sırpların yerleşmesiyle Bosna'nın etnik yapısında değişim yaşanmıştır.⁴²

3. Göçlerin Sebepleri ve Göç Yollarında Boşnaklar

Avusturya - Macaristan'ın Bosna - Hersek'i işgali Boşnakların hayat tarzında köklü değişikliklere yol açmıştır. Özellikle, Avusturya - Macaristan idaresi ile birlikte ortak özelliklere sahip oldukları Osmanlı toplumundan ayrı düşmek Boşnaklar için oldukça zor olmuştur ve Boşnaklar kitleler hâlinde

⁴¹ İmamoviç; Historija..., s. 361.

⁴² Emgili; Bosna - Hersek'ten..., s. 93.

Osmanlı topraklarına doğru çoluk çocuk göçe başlamıştır. İşgalin ardından Bosna'dan Osmanlı topraklarına doğru meydana gelen göçte; ülkeyi ilk terk eden kitleyi Osmanlı memurları ve aydınlar oluşturmaktaydı. Özellikle de ticaretle uğraşan varlıklı nüfusun 1878 sonrası, İstanbul'a ticaret yapmak maksadıyla yerel makamlara başvuruda bulundukları söylenebilir. Bu şekilde Bosna arşivlerinde ticaret yapmak maksadını içeren gizli göç belgeleri mevcuttur.

Çok sayıda Boşnak muhacir kendini ilk göç güzergâhı olan Makedonya'da bulmuştu. İngiliz kaynaklarına göre 1878'de Bosna'dan İstanbul'a 50 bin kişi hareket etmiştir.⁴³ Bazı kaynaklarda ise aynı sene açlıktan ölmek üzere göç eden 60 bin muhacirin olduğu bilgisi yer almıştır.⁴⁴ Fransız kaynaklarına göre Ocak 1879'da Makedonya'da 50 - 60 bin muhacir aile bulunmaktaydı. Bunların arasında Bosna ve Bulgaristan'dan gelen göçmenler bulunuyordu.⁴⁵ Mesela, bir kısım Boşnak 1878'de Bosna'nın Hersek bölgesinden Arnavutluk bölgesindeki Draç'ın Şiyak şehrine, Borak ve Kocoe, Muziçeya çevresine göç etmiştir.⁴⁶ XX. yüzyılın son yarısında burada yaklaşık 15 bin civarında Müslüman muhacir olduğu bilinmekteydi.

Avusturya Hükûmeti tarafından 1881 yılında Bosna Müslümanlarını Avusturya ordusunda askere alma hakkında kanun çıkarılınca Bosna'dan göçler yeniden başlamış ve 1883 yılına kadar devam etmiştir. 1881'de yürürlüğe konan askerlik kanunu, Boşnakların çoluk çocuk göçmeleri için en önemli sebeplerden biriydi. Bu yeni yasa, 15 yaş üstündeki erkeklerin Türkiye'ye göç etmesini sınırlandırmaktaydı. Askerliğe gitmesi gerekmeyen çocuklar için ise özel bir izin alınması gerekmiyordu. Üstelik askerlik hizmetini yapmayanlara Avusturya tarafından göçmen pasaportu verilmemesi, Avusturya - Macaristan Hükûmetine sayısız göç izni başvurusuna yol açmıştır. Bu başvuru dilekçeleri incelendiğinde de ailelerin panik içinde göç için başvuruda bulunduğu anlaşılmaktadır. Aileler için tek geçim dayanakları olan erkek çocuklarının askere alınması, onların sefalet ve çaresizliğe sürüklenmeleri demektir. Askerlik faktörünün Boşnakların göçünde önemli bir sebep olduğu sonucuna ulaşılmaktadır.

Öte yandan Pinson'a göre Boşnaklar Habsburg ordusunda Müslüman birliklerde bulundular ve dinî özellikleri dikkate alınmıştı. Müslümanlara dinî bayramlarında izin verildi ve yemek usullerinin izlenmesine müsaade edildi ve Boşnak birlikleri Avusturya ordusunda takılan şapkaları kullanmayıp fes taktılar.⁴⁷

⁴³ O migracionim kretanjima na Balkanu; s.194 - 195.

⁴⁴ Bilal Şimşir; Rumeli'den Türk Göçleri, C 1, TTK Yayınları, Ankara, 1989, s. 737.

⁴⁵ DARM; Ktj.brj. 358, Blg. Nr. 5447, god. 1879.

⁴⁶ T. Kraljačić; Iseljivanje muslimana iz Bosne i Hercegovine u Albaniju za vrijeme Austrougarske Uprave, u :Stanovništva slovenskog porijekla u Albaniji, Titograd, 1991, s. 585 - 590.

⁴⁷ Mark Pinson (ed.); The Muslims of Bosnia-Herzegovina: Their Historic Development from the Middle Ages to the Dissolution of Yugoslavia, Harvard University Press, Cambridge, 1993, s.95.

Ancak burada vurgulanması gereken nokta, Müslümanlar için Hristiyan bir orduda askerlik yapmaktı ve bu, başlı başına istemedikleri bir durumdu. Her ne kadar Müslümanların dinî ritüelleri dikkate alınmış olsa da günden güne fakirleşen ailelerin 15 yaş üstü çocuklarının askere alınması demek, Müslümanlar için yıllar sürecektir bir iktisadi kayıp demektir. Bu bağlamda olay ele alındığında da bu durum tek başına bir dinî sebep olarak gösterilmemelidir. Nitekim, bu yasa ile çoğunluğu tarım ile geçimini sağlayan ailelerin erkeklerinin askere alınmasıyla ortaya çıkan iş gücü kaybını telafi etmeye yönelik herhangi bir önlem alınmamıştı.

1881'de askerlik yükümlülüğü ilan edilmesine karşı 11 Ocak 1882'de Hersek Ayaklanması olarak adlandırılan bir ayaklanma meydana geldi. Bu direnişe o zamana değin Osmanlı Devleti ordusunda askerlik hizmeti olmayan Sırp da katılmıştı.

Ayaklanmaya katılanlar, jandarma kışlarına ve ordu mevzilerine saldırılarda bulunarak hükûmete ve yasaya tepki gösterme yolunu seçmişlerdi. Foça ile Saraybosna arasındaki dağlar olmak üzere, Foça civarındaki bölgede, 1882 Şubat ayı boyunca çatışmalar devam etti. Bu isyancılar, Pero Tunguz adlı bir Pandur subayının idaresinde Ortodokslardan oluşan bir grup, Ömer Saciç adlı bir toprak sahibinin idaresindeki bir Müslüman grup ve iki karışık grup olmak üzere ayaklanmışlardı.⁴⁸

Bu sebeple Boşnaklar, Avusturya ordusu için askerliğe gitmek istemediklerinden, bunu protesto etmek için de hükûmete birçok göç dilekçesi vererek göç izni talebinde bulunmuşlardı.

1878 - 1882 yıllarında kitlesel bir biçime dönüşen Bosna - Hersek'ten göç, 1893 - 1899 yılları arasında biraz durulmuştur. Daha sonra yine artan göç hareketi, 1900 yılında en yüksek noktasına ulaşmıştır.

İşgal Bosna'da uzun süre devam edecek bir karmaşa ortamının doğmasına sebep olmuştu ve işgalin ardından daha büyük göç dalgaları meydana gelmeye başladı. Göçle birlikte, Bosna'da oluşan karmaşa ortamında birtakım kişilerce din adına "hicret" fetvaları verilmesi ve Bosna - Hersek'te "Darü'l-harp" ilan edilmesine yönelik de gelişmeler yaşanmıştır.

Bosna - Hersek'in Tuzla şehrinde kadılık ve müftülük yapan Mehmet Tevfik Azapgiç, 1886 yılında kaleme aldığı "*Hicret Hakkında Risâle*" adlı eserinde, "Darü'l-harp" tartışmalarını şu cümlelerle ifade eder:

"Bilinmelidir ki aziz vatanımız olan Bosna - Hersek kıtaları Allah'ın takdiri sebebiyle Devlet-i Âliye-i İslâmiye'nin idaresinden çıktığından beri Bosna - Hersek'teki Müslümanlardan bazıları vatanlarını terk ederek hicret etmeye başlamışlardır. Aileleri ve çocuklarıyla birlikte dayanılması çok güç olan hicret ve yolculuğun bunca zorluklarını göze alıyorlar. Bunun başlıca sebebi, güya Bosna - Hersek "Darü'l-harp" olarak görülmekte ve

Müslümanların burada kalmalarının caiz olmadığını, dolayısıyla kendilerine hicretin farz olduğunu zannetmelerinden kaynaklanmış”tır.⁴⁹

Bütün bu gelişmelerin ardından göç olgusu gittikçe hızlanan bir biçimde artacak ve başta “hicret fetvası” olmak üzere diğer pek çok sebebe bağlı olarak gelişen göç dalgası günden güne büyüyecektir.

Avusturya - Macaristan idaresinin, 1878’den 1890 yılına kadar Boşnakların göçüne seyirci kaldığı, hatta bunu hızlandıracak kanalları açık tuttuğu söylenebilir. Mesela 1882 yılında, başka ülkelere göç etmek isteyen Müslüman Boşnaklar, yeni hükümete 3.003 dilekçe vermişlerdi. Bu dilekçelerde Boşnakların göç etme sebepleri hakkında herhangi bir gerekçe gösterilmediği hâlde, Avusturya - Macaristan yönetimi dilekçeleri kabul etmiş ve göçe izin vermiştir.⁵⁰

Avusturya - Macaristan yönetimine göre Boşnak nüfusunun göç etmesine dair birçok sebep bulunmaktaydı. Ne var ki Ortodoksların ve öteki unsurların, Boşnakların arazilerine el koymalarından ya da binlerce insanı Türkiye’ye göç etmeye zorlayan etkenin hayat korkusu olduğundan hiçbir zaman bahsedilmemiştir.

Boşnakların Bosna’dan neden göç ettiğine dair araştırmacılar tarafından çeşitli sebepler öne sürülmüştür. Mesela, Cvijić’e göre Boşnakların göçü, psikolojik sebeplerden kaynaklanmakta, iktisadi ya da herhangi başka sebeple meydana gelmemekteydi. Avusturya - Macaristan Hükûmeti, resmî olarak göç olayını kamuoyuna açıklarken, “*Muhammedan ailelerin*”, yeni hayat şartlarına uyum sağlayamamaları sebebiyle, işgalin ilk yıllarında ülkeden göç etmek durumunda kalmış olduklarını ileri sürmüştür.⁵¹ Ortak Maliye Bakanı Kalay’a göre de, Bosna - Hersek sakinleri “...*yabancı olan her şeyden nefret etmekte*” idiler ve göçün asıl sebebi Boşnak fanatizmiydi ve Boşnaklar, gayrimüslim idarecilere karşı nefret duyguları içindeydi. Kalay’ın ifade edemediği ise Boşnakların o dönemde de bugün olduğu gibi dinlerini korumak için kimsenin hevesli olmadığını anlamış olmaları ve bunun yarattığı tedirgin psikolojileriydi.

Belgrad Üniversitesinde Fransızca öğretmenliği yapan Gravier de Boşnakların Avusturya - Macaristan yönetimi altında (1878 - 1918) yaşadıklarına dair yazdığı metinde, Müslümanların Bosna’dan göçlerinin sebeplerinin en önemlisi olarak Boşnakların fakirleşmesini ve Avusturya - Macaristan’ın, Boşnakların göçüne imkân tanıyarak Bosna - Hersek’i sömürgeleştirmek istemesi olarak göstermektedir.

⁴⁹ Genç Osman Geçer; “İşgal Sonrası Bosna - Hersek’te Göç Olgusunun Vatan Gazetesine Yansımaları”, TÜBAR, C XXVIII, Güz, 2010, s. 195.

⁵⁰ İmamamović; Historija..., s. 368. 1878 yılında Bosna - Hersek’in, Avusturya - Macaristan tarafından işgalinden sonra, çok sayıda Müslüman, Müslüman olmayan bir ülkeden Türkiye’ye göç etmeyi dinî bir zorunluluk olarak düşünmüştür.

⁵¹ Jovan Cvijić, “O iseljavanju bosanskih Muhamedenaca, 1910”, Srpski književni glasnik, knj.24, Beograd, 1910, s. 84.

Nitekim işgalden sonraki ilk yıllarda, Bosna'da köylülerin hızlı bir şekilde yoksullaştığı bilinen bir gerçektir. Müslüman toprak sahipleri, temelde küçük arazi sahibi olan sınıfa aitti. Arazi sahiplerinin sadece %10'u fazla kiracıya sahipti ve büyük arazi sahipleri olarak adlandırılabilirlerdi. İşgali izleyen ilk dört yılda, Avusturya resmî makamları Bosna - Hersekli Müslümanlardan yüzlerce şikâyet dilekçesi aldı. Bu dilekçelerin çoğunda, hükûmet görevlilerinin kötü muamelelerine dair şikâyetler vardı. Toprak sahibi Müslümanların verdiği şikâyet dilekçeleri ise toprak meselesi ve Müslüman halkın genel sıkıntıları ile ilgiliydi.⁵² Arazi sahipleri, genelde mallarını o dönemin gelişmiş tarımsal işletmelerine dönüştüremiyordu ve siyasi güçleri sürekli olarak azalıyordu.⁵³

Diğer taraftan, bazı bölgelerdeki gayrimüslimler Müslümanların mallarına el koyabilmek için onları göçe zorlamışlardır. Sazin ve Kladaşa taraflarında yaşanan göç böyle bir sebebe dayanmaktadır. İşgal sonrası iktisadi hayat durma noktasına gelmiş, pek çok esnaf, dükkânını kapatmak zorunda kalmıştır. Bu sorun, ülkenin bütününe şamil olmakla birlikte, iktisadi zorluk içinde bulunan Müslüman aileler göç etmeye karar vermişlerdir. İşgalden sonra "Bosna - Hersek'te din elden gidiyor.", "Ülkede din adamı kalmıyor." gibi söylemlerle Müslümanları göç etmeye teşvik edenler de olmuştur. Esasen Boşnak muhacirler, canlarının ve mallarının açıkça ya da üstü kapalı bir şekilde tehdit edilmesi yüzünden harekete geçmişlerdir. Yağma, taciz, yokluk ve dinî hayata müdahale bireyleri huzursuz kılıyordu. İşte bu sebeple insanlar, kendileri için yaşanılabilir bir tarafı kalmadığına inandıkları Bosna'yı, bir daha geri dönmek üzere terk etmeye razı olmuşlardır. Çünkü can ve mal güvenliklerinin kalmamasının yanında keyfî vergi yüklerine maruz kalmaları onları göçe zorlamaktaydı.

4. Boşnak Muhacirlerin Göç İşlemleri

Muhacirlere ilişkin dosya verilerine göre Boşnakların göç başvurusu için *Bosna - Hersek Ülke Yönetimine (Visoka Zemaljska Vlada Sarajevo u Bosni)*⁵⁴ dilekçelerle müracaat ettiği görülür. Bu dilekçeler, Boşnakların yaşadığı yerdeki bağlı bulunduğu belediye dairesi aracılığıyla diğer makamlara iletiliyordu. Muhacirler dilekçeleri ile birlikte kişisel bilgilerini; yaş, vergi, suç,⁵⁵ emlak durumlarını; doğum, meslek, askerlik yükümlülüğü⁵⁶ olup

⁵² Aydın Babuna; Geçmişten Günümüze Boşnaklar, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000, s. 25 - 26.

⁵³ Karčić; Bosna - Hersek..., s. 90. Bu arada Bosna'da nüfus artışı da vardı. Diğer tarafta ise Bosna topraklarına gelen kolonist baskısı da hissedilmekteydi. Bosna'da 1905 yılı sonuna gelindiğinde, 1817 aileden oluşan 9.660 kolonist, 21.892 hektarlık araziye yerleştirilmişti. Izveštaj o upravi; Zagreb, 1906, s. 309 - 310. Avusturya - Macaristan döneminde Bosna topraklarına, 180.000 - 200.000 Katolik köylü (Polonyalı, Çek, Alman, İtalyan) yerleştirilmişti. Bk. Bojić; Historija Bosne..., s. 150.

⁵⁴ Visoko Zemaljska Vlada Sarajevo u Bosnu: Bosna - Hersek'teki Yüce Ülke Yönetimi şeklinde çevrilebilir. Bosna - Hersek'teki Avusturya - Macaristan Hükûmetine yönelik başvuruların yapıldığı idari birimin adı.

⁵⁵ Göç edecek kişilerin bütün şartları kanuna uygun olarak yerine getirmesi gerekiyordu. Bu anlamda kendisi ile göç edecek kişilerin olup olmadığı göç edecek aile üyelerinin mahkemeye

olmadığını bildirmekteydiler. Herhangi bir suç işleyip işlemediği gibi bilgileri tutanakla bağlı bulundukları belediyede muhtarın şahitliği ile beyan etmekteydiler. Boşnaklar, öne sürülen belirli şartları yerine getirip getirmeme durumlarına göre muhacir belgesi almaya hak kazanıyorlardı. İlk aşamada belge alamayanlar, yeniden resmî makamlara başvuruda bulunmaktaydı.

Müslümanlardan göç etmeyi isteyenler, ülkenin vatandaşlığından ayrılmayı ve buradaki haklarından vazgeçtiklerine dair işlemlerinin yanı sıra, başvurularının her aşamasına ilişkin işlemler tamamlandıktan sonra yasal bir konumda göç etme hakkını elde etmekteydiler. Başvuruları olumlu şekilde sonuçlanarlara, *Bosna - Hersek Ülke Yönetiminin* bir göçmen izin belgesi verilmekteydi. Bu şekilde göç izni alan aile reisleri diğer aile üyeleri için de muhacir belgesi talebinde bulunmaktaydı. Böylece ailenin bütün üyeleri göç sertifikasına sahip olarak sıkıntı yaşamadan yasal şartlarda göç edebilmekteydiler. Bununla birlikte gerekli resmî göç başvurusunu yapanların bazıları çeşitli nedenlerden dolayı muhacir belgesi alamamaktaydılar. Bu defa da ilk başvurusu olumsuz sonuçlananlar ikinci kez göç istemiyle hükûmete belediyeler aracılığıyla başvuruda bulunabilmekteydiler. Osmanlı topraklarında bulunanlar da Osmanlı vatandaşlığını alabilmek ve iskân hakkından yararlanabilmek için Avusturya Konsolosluklarına başvuru yaparak göç izni işlemlerini tamamlamaktaydılar.

Göç başvurusuna ilişkin dilekçelerde, Bosna'dan Anadolu'ya veya Makedonya'ya (Üsküp, Kosova, Selanik) göç talebinde bulunanların gerekçeleri farklılıklar içermekteydi. Boşnakların *Bosna - Hersek Ülke Yönetimine* bağlı bulundukları belediyeler aracılığıyla yaptıkları başvurularda hangi sebeple ve hangi düşünceyle göç etmek istediklerine dair bilgiler yer almaktaydı. Bu başvuru dilekçelerinden ulaşıldığı kadarıyla Türkiye'de daha iyi bir hayat sağlanacağı düşüncesi ya da Türkiye'de yaşamak isteği⁵⁷ etkin olmakla birlikte, dinî duygular, yönetime karşı duyulan rahatsızlık veya ailevi sebepler gibi farklı gerekçeler görülebilmektedir. Ayrıca, muhacirlerin mali durumu ve hayat uğraşısının zorluğu da söz konusu edilebilir.⁵⁸ Akrabaların ve dostların göçü de kişilerin göç etmek istemesinde önemli bir etmen idi.

5. Göçmen Yerleşimleri

Bosna'dan Avusturya işgali ile ilk göç eden bazı muhacirler Anadolu'yu değil, Makedonya'da Selanik, Üsküp gibi yerleşim bölgelerini yeni hayat alanları olarak görüyorlardı. Bunda, şartların düzeleceğine olan düşünce ve bir süre sonra yeniden doğdukları topraklara dönebilme isteği etkiliydi. Bu sebeple de doğdukları topraklardan uzakta olan Anadolu yerine,

intikal eden suçu veya cezası olup olmadığı, muhacirlerin kendilerine ait malları olup olmadığı sorgulanmaktaydı. ABİH; ZVS, 1899, K.Brj.61, Ş.8 - 152, Dosya No. 8 - 152.

⁵⁶ ABİH; ZVS, 1899, K. Brj. 61., Dosya No.: 8 - 153.

⁵⁷ ABİH; ZVS, 1899, K. Brj.61, Blg. Nr. 871 - 121.

⁵⁸ ABİH; ZVS, 1899, Ş. 20 - 15, K.Brj.61, Blg. Nr. 10 - 618.

Balkan topraklarının kendileri için uygun olduğunu düşündükleri için bir Balkan şehrinde hayatlarını sürdürmeyi tercih etmekteydiler.

Boşnaklar, Makedonya'nın yanı sıra daha önce bazı muhacirlerin yerleşmiş olduğu Taşlıca'ya ya da Sancak bölgesine de göç etmişlerdir. Bu muhacirler Sancak'ın farklı bölgelerine dağılmışlardır. Bosna - Hersek topraklarının Bosna kısmından göç eden Boşnaklar daha çok Yeni Varoş ve Priboy'a, Hersek bölgesinden göç edenler ise Priyepolye - Taşlıca bölgesine yerleşmişlerdir. Seniçe yakınlarındaki Konyevina köyü, Peşter köyü, Yeni Pazar yakınlarındaki Tırnava ve Tutin yakınlarındaki Suhido ile Trebinje civarına yerleşmişlerdir.

Mesela, 1890 yılında Sırpolar tarafından tutulan gümrük raporlarında Avusturya - Macaristan'ın, Bosna - Hersek'teki Müslüman unsurun yeni kurulan Yeni Pazar Sancağı'na göç etmesini teşvik ettiğine dair ifadeler yer almıştır ve Avusturya'nın Yeni Pazar'a asker göndermekte olduğuna değinilerek bu hadisenin oranın da işgaline yol açacağı düşünülmekteydi. Yine, Yavor Gümrüğünden Belgrad'a gönderilmiş raporlarda Türk Hükûmetinin terk edilmiş ve işlenmemiş arazileri bu muhacirlere dağıttığına dair uyarılara da dikkat çekilerek buna karşı durulması yönünde bilgiler mevcuttur.⁵⁹

Boşnak muhacirlerin kitle hâlinde özellikle Sancak bölgesine gelmesi, Sırp ve Karadağ devletlerinin millî ve siyasi menfaatleri açısından tehlikeliydi. Bu yüzdendir ki bu devletler muhacirlere yönelik herhangi bir yardımda bulunmamışlardır. Bu devletlerin hükûmetleri tarafından uygulanmak istenen ve izlenen siyaset, Boşnak muhacirlerin Anadolu'ya göç ettirilmesini teşvik etmek yönünde olmuştur.

Berlin Anlaşması'ndan sonra ana vatanları Bosna - Hersek'ten ayrılmış ve sürülmüş olan Müslümanların Sancak'a göçü, bölgenin gelişim süreci açısından kuşkusuz yeni bir dönemi başlatmıştır. Bosna'dan göç edenlerin büyük bir çoğunluğu Sancak'tan doğuya doğru hareket etmiştir. Sancak'taki Bosna - Hersekli muhacir ailelerden bazıları şunlardır: Alivodiç, Bayroviç, Aliç, Çatoviç, Fazlagiç, Babiç, Meşiç, Hociç, Hasiç, Hasanbegoviç, Kaliç, Kurtoviç vb.

Sancak'taki Sırp Beyler, kendilerine ait mülkleri kolayca bırakmayı ve bu bölgeye Müslüman muhacirlerin yerleşmesini istememekteydiler. Mesela Aluloviçi köyünde yaşayan Sırp çiftçiler, liderlerine de danışarak Boşnak muhacirlerden kurtulmak için çözüm aramaya başlamışlardı. Öncelikle muhacirleri kaçırma yöntemi olarak onların kullandıkları tahılların öğütülmesi sırasında un yerine kireç kullanılması seçilmiştir. Böylece, muhacirler yavaş yavaş rahatsızlanarak bölge iklimine uyum sağlayamadıklarını düşünerek yeniden göç etmek üzere Kosova ve Türkiye'ye doğru yola koyulacaklardı.⁶⁰

⁵⁹ Arhiv Sırbija; F. 22 W Peg 650 (II).

⁶⁰ Kolaşinli; s. 32.

Bir kısım muhacir de Yeni Varoş üzerinden Makedonya'ya ve Türkiye'nin değişik bölgelerine göç etmişlerdir. Boşnak muhacirler, Makedonya'da Pehçevo, Delçevo (Carsko selo) ve Rusinov çevresine yerleşmişlerdi. Yine işgali izleyen yıllarda, Manastır vilayetinde yaklaşık 80 Boşnak muhacir aile bulunmaktaydı.⁶¹

Üsküp Hasanbey'de iskân edilen Boşnak muhacirlere verimli topraklar verilmiştir. Aynı zamanda, Kumanova bölgesinde Mateçe köyü üzerinde bulunan ormanlık arazilere de Boşnaklar yerleştirilmiştir.⁶² Muhacirler, Sancak ve Kosova'ya hiçbir gelir sahibi olmayan insanlar olarak gelmişlerdir ve bu sebeple de istenmeyen kişiler olarak muamele görmüşlerdir.

Göç yolları Sancak'a, Kosova'ya, Üsküp'e, Arnavutluk'a ve Bosna'da Tuzla üzerinden Anadolu köylerine ve şehirlerine doğru akmaktaydı. Boşnak muhacirler günlerce süren yolculuklarla Bar, Arnavutluk ve Sancak güzergâhı üzerinde zaman zaman molalar vererek Anadolu'ya doğru ilerlemişlerdir.

Osmanlı Devleti topraklarına yapılan göç organizasyonu, Bosna'dan göç edecek toplulukların kendi aralarında temsilci seçerek isteklerini Osmanlı yönetimine yazı ile bildirerek ya da temsilcileri bizzat iskân alanlarına göndererek başlamakta idi. Mesela, Avusturya'nın Bosna'yı işgalinden sonra Mostar'dan İstanbul'a gelen bazı ailelerin temsilcileri; Rizvanbegović, Lakišić, Drače, Stupac, Čehajić, Hadžijahić vb. İstanbul'a yerleşmek için Osmanlı Hükûmetinden göç izni istemişlerdir.

Anadolu'ya göçe karar veren bu aileler yaklaşık 6 ay gibi kısa sürede, mal ve mülklerini ucuz fiyatlarla elden çıkararak Bosna'dan göç etmeye mecbur kalmışlardır. Mostar'dan, Hersek'ten, Trebinje, Stolas, Çapliyne'den 100 civarında ailenin, İstanbul'a ve İzmir'e göç ettiği bilinmektedir.⁶³

Boşnakların göç taleplerini değerlendiren Osmanlı yönetimi uygun gördüğü takdirde göç edeceklerin yerleşebilecekleri toprakları tahsis etmekte ve bunu göçmen temsilcilerine bildirmekteydi.

Yine 1881 - 1887 arasında, Sazin bölgesinden 5.000 Boşnak, Osmanlı topraklarına göçü çare olarak görmüştür. Bu insanlar göç

⁶¹ Üsküp'te, Rom yerleşimlerine yakın Boşnak muhacirlerin oluşturduğu mahalleler oluşmuştu. Bunlar, Sindeliç, Macarlık, Hasanbey, Ogyanise, Miralino, Kadino köyleri idi. Bu yerleşimlere daha çok, Kuzey Bosna şehirlerinden gelen Boşnak aileler yerleştirilmişti. Bu muhacirler: Biyelina, Bosanski Šamas, Bırčko, Bosna Gradişkası, Banya Luka, Bihaç, Doboy, Tuzla vs. yerlerden göç etmişlerdi.

⁶² Državen Arhiv na Republika Makedonija u Skopje (DARMS), Fond. 875/3/16/17, 9 Haziran 1298. (21 Eylül 1882) Hasanbey köyü eski Üsküp - Kumanova yolunda, Üsküp'ten 7 km uzaklıktadır. Мухаџирската Криза;..., s. 156.

⁶³ Đ. Mikić; Pregled društveno - ekonomskog i političkog žvota u Bosanskoj krajini u razdoblju austrougarske uprave 1878 - 1914, Istorijki zbornik, br. 6, Banja Luka 1985, s. 50 - 51. Arhiv Bosna i Hercegovine (ABİH); Fond: Zemaljska Vlada Sarajevo, Ş. 4 - 755, god. 1880, No. 2113. ABİH; Fond: Zemaljska Vlada Sarajevo, Ş. 4 - 741, god. 1880.

yolculuğuna o kadar hızlı çıkmışlardı ki topraklarını dahi satamamışlardı.⁶⁴ 1879 yılında, Hersek'te ve Bosna'nın diğer bazı yerleşim birimlerinde açlık baş göstermişti. Aynı yıl, sadece 50 kişi açlıktan dolayı ölmüştür. Bu da insanların göç telaşına düşmesinde önemli bir etkindir. İnsanlar açlıktan öyle bir hâle gelmiştir ki kimi zaman ağaç köklerini yiyerek bu meşakkatli koşullarda hayatlarını sürdürmeye çalışmışlardır.⁶⁵

Aynı şekilde göç edenleri Osmanlı topraklarına geldiklerinde büyük sıkıntılar beklemekteydi. Öncelikle; doğdukları, büyüdükleri, uzun yıllar yaşadıkları toprakları baskılar sonucu terk etmeleri, onları psikolojik açıdan olumsuz etkilemişti. Göç yolculuğunda ve öncesinde yaşanan düzgün beslenememe, salgın hastalıklar, geçici barınma yerlerinde yaşanan sıkıntılar, yolculuk sırasında yaşanan zorluklar Boşnak muhacirleri etkileyen diğer sıkıntılar olmuştur.

Osmanlı Devleti, göç eden nüfusu devlete fayda sağlayacak şekilde iskân etmeye çalışmıştır. Göç eden nüfusun bir kısmını, Osmanlı topraklarında oturan Hristiyan nüfusun yaşadığı alanlara iskân ettirerek demografik yapıyı dengelemeye çalışmıştır. Bir kısım muhaciri ise boş tarım alanlarına yerleştirerek tarımsal üretimin devamını ve verimliliğini arttırmaya çalışmıştır.

Sonuç

Avusturya - Macaristan idaresi (1878 - 1918) Boşnak halkın tarihinde dramatik gelişmelere ve sonuçlara yol açmıştır. Bu yeni dönemde yaşanan siyasi, sosyal ve iktisadi değişimlerin etkisi ile Boşnaklar doğdukları toprakları, aileleriyle veya bireysel olarak terk etmeye zorlanmışlardır.

Berlin Anlaşması'nın 25. maddesi, Avusturya - Macaristan monarşisinin geçici bir dönem için Bosna - Hersek'e sahip olmasını ve kendi yönetimini kurmasını sağlamıştı. Osmanlı Devleti ise kâğıt üzerinde sadece varlığını devam ettirmiş, bütünüyle yönetim Avusturya - Macaristan'ın olmuştur. Avusturya - Macaristan yönetimindeki Bosna - Hersek'in durumu 1908 yılına kadar belirsiz olmuş ve bu bağlamdaki meselelere cevap verecek açık bir tasarım da ortaya konamamıştır.

Boşnakların 1878 - 1890 yılları arasında yoğun olarak meydana gelen göçü de bu memnuniyetsizliğin neticesidir. Bosna - Hersek'te Avusturya - Macaristan idaresi altında yaşamayı istemeyerek göç etmek zorunda kalan Boşnaklar, başta Sancak bölgesi olmak üzere Arnavutluk, Makedonya ve Anadolu'ya, Suriye'ye, Filistin'e ve Amerika'ya göç etmişlerdir. Üstelik göçler sadece işgali izleyen yıllarda meydana gelmemiş, Bosna'dan yıllarca yaşanacak olan büyük bir göç dalgasını da beraberinde getirmiştir.

⁶⁴ ABİH; Fond: Zemaljska Vlada Sarajevo, 1899 (61).

⁶⁵ M. Ekmečić; Ustanak u Hercegovini 1882, i istorijske pouke. u: Radovi iz istorije Bosne i Hercegovine XIX veka, Beograd, 1997, s. 39.

Göçün sebepleri arasında inancın ve ideolojik faktörlerin yanı sıra iktisadi meseleler de mevcuttu. İlk başta, birçok Boşnak için gayrimüslim bir devletin hâkimiyeti altında yaşamak kabul edilmez bir durumdu. Neticede, ekonomik bakımdan sanayileşmeye karşın çiftçilikte yeterince gelir sağlayamayan veya bundan endişe eden kişiler de Osmanlı topraklarına göç etmişlerdir.

Avusturya - Macaristan döneminde, yeni yönetimin siyasi, sosyal, iktisadi düzenlemelerinden en çok etkilenen Müslüman nüfus olmuştur. Ne var ki Avusturya idaresinde yaşanan bu değişikliklerle birlikte Müslüman elit, tepkilerini siyasi ve toplumsal seviyede ifade etmeye başlamıştır. Bunun da Boşnakların kendi kimliklerini kazanma ve ifade etme sürecinde önemli olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Bosna'dan meydana gelen göçün toplumsal ve kültürel yönü de ayrıca önemliydi. Çünkü göç eden Boşnaklar arasında iyi eğitilmiş, varlıklı ailelerden gelenler ve bu topraklarda yüzyıllar boyunca liderlik etmiş, Osmanlı sınırlarını düşmana karşı korumuş olan bey ve ağa konumundaki soylu aileler ve çocukları da yer almaktaydı.

Denilebilir ki 1878 - 1908 tarihleri arasındaki işgalden ilhak sürecine değin olan 30 yıllık dönemde, Bosna topraklarından Boşnak göçleri aralıksız olarak devam etmiştir. Bazen kitlesel, bazen de aile bazında olarak meydana gelen bu göç hareketi ile ilgili kesin rakamsal değerlere ulaşabilmek güç görünmektedir. Göçün sayısal boyutunu yaklaşık olarak ifade etmek mümkün olmamakla beraber, bu çalışmada belirtilen göç sebepleri neticesinde göçün farklı dönemlerde yoğunlaştığı ifade edilebilir. Avusturya - Macaristan idaresi, göç ile ilgili kayıtları, özellikle işgal sonrası yıllarda meydana gelen göçleri, siyasi sebeplerle gizli tutmuştur. Hatta Boşnakların göçü Avusturya idaresinin kayıtlarına dahi yansımamıştır. Bosna'nın hemen hemen bütün bölgelerinden göçe karar alan Boşnaklar dilekçelerinde genellikle göç sebeplerini belirtmekten kaçınmışlardır.

Kaynaklar

1. Arşivler

a. Arhiv Grada Sarajevo

Fond; Zbirka Poklona Otkupa (ZOP), O-ŞA-1.

b. Arhiv Bosna i Hercegovina (ABİH)

ABİH, Fond; Zemaljska Vlada Sarajevo, Ş.4-755, god. 1880, no. 2113.

ABİH, Fond; Zemaljska Vlada Sarajevo, Ş.4-741, god.1880.

ABİH, Fond; Zemaljska Vlada Sarajevo, 1899 (61).

c. Državen Arhiv na Republika Makedonija u Skopje (DARMS)

Fond; 875/3/16/17, 9 Haziran 1298 (21 Eylül 1882).

ç. Državen Arhiv Hrvatska u Zagreb (DAHR)

DAHR, Ktj.broj. 460, Blg. Nr.5448, god. 1878.

DAHR; Ktj.broj. 461, Blg. Nr.24.21, god.1879.

DAHR; Ktj.broj. 460, Blg. Nr.21199.

DAHR; Ktj.broj. 460, Blg. Nr.4847.

DAHR; Ktj.broj. 461, Blg. Nr.8617.

d. Arhiv Srbija

F. 22 W Peg 650 (II).

2. Kitaplar

Ali Fehmi; Berlin Muahedenamesi, Filibe, 1903.

ANDERSON, Matthew Smith; The Eastern Question 1774 - 1923, A Study in International Relations, New York, 1966.

ANDONYAN, Aram; Balkan Savaşı, Aras Yayıncılık, Çev. Zaven Biberyan, İstanbul, 1999.

ARMAOĞLU, Fahir; 19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789 - 1914), TTK Yayınları, Ankara, 1997.

BABUNA, Aydın; Geçmişten Günümüze Boşnaklar, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000.

Berlin Kongresi Protokollerinin Tercümesi; s. 1297.

Berlin Muahedenamesi; Selanik, 1224.

ŞİMŞİR, Bilal; Rumeli'den Türk Göçleri, C 1, TTK Yayınları, Ankara, 1989.

BOJİĆ, Mehmedalija; Historija Bosne i Bošnjaka, Šahinpašić, Sarajevo, 2001.

CASTELLAN, Georges; Balkanların Tarihi, Çev. Ayşegül Yaraman, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1993.

ČUBRILOVIĆ, Vasa; Bosanski Ustanak 1875 - 1878, Beograd, 1930.

MIKIĆ, Đ.; Pregled Društveno - Ekonomskog i Političkog Života U Bosanskoj Krajini U Razdoblju Austrougarske Uprave 1878 - 1914, Istorijki zbornik, br.6, Banjaluka, 1985.

DZAJA, Srećko M.; Bosnien - Herzegowina in der österreichisch - ungarischen Epoche (1878 - 1918), Die Intelligentsia zwischen Tradition und Ideologie, R. Oldenbourg Verlag, München, 1994.

EKMEČIĆ, M.; Ustanak u Hercegovini 1882, i istorijske pouke. u: Radovi iz istorije Bosne i Hercegovine XIX veka, Beograd, 1997.

EMGİLİ, Fahriye; Bosna - Hersek'ten Türkiye'ye Göç (1878 - 1934), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2011.

KARĆIĆ Fikret; Bosna - Hersek İslam Hukuku Tarihi, Koba Yayınları, İstanbul, 1994.

SLIPIČEVIĆ, Fuad; Bosna i Hercegovina od Berlinskog Kongresa do Kraja Prvogsvjetskog Rata (1878 - 1918), Zagreb, 1954.

Izveštaj o upravi; Zagreb, 1906.

İMAMAMOVIĆ, Mustafa; Historija Bošnjaka, Sarajevo, 1997.

JELAVIČ, Barbara; Balkan Tarihi, 20. Yüzyıl, C 2, Küre Yayınları, İstanbul, 2006.

YERASİMOS, Stefanos; Milliyetler ve Sınırlar, İletişim Yayınları, İstanbul, 1995.

KAPIDŽIĆ, Hamidija; Hergovački Ustanak 1882. Godine, Veselin Masleša, Sarajevo, 1958.

KOLAŞIN, Hayri; Muhacirlerin İzinde Boşnakların Trajik Göç Tarihinden Kesitler, Lotus Yayınevi, Ankara, 2004.

KRALJAČIĆ, T.; Iseljivanje muslimana iz Bosne i hercegovine u Albaniju za vrijeme austrougarske uprave, u: Stanovništva slovenskog porijekla u Albaniji, Titograd, 1991.

MALCOLM, Noel; Bosnia -A Short History-, 2. Basım, Pan Boks, London, 2002.

MEDLICOTT, W.N.; The Congress of Berlin and After, Londra, 1938.

AZAPAGIĆ, Mehmet Tevfik; "Risala o Hidžri", Analı, knjg. XV - XVI, Gazi Hüsrevbegove Biblioteke, Sarajevo, 1990.

OVČINA, Ismet; Bosna i Bošnjaci u Hrvatskoj Politici (1878 - 1914), Sarajevo, 2004.

ÖZKAN, Ayşe; Bosna - Hersek'in Avusturya - Macaristan Tarafından İşgali, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2002.

PINSON, Mark (ed.); The Muslims of Bosnia - Herzegovina: Their Historic Development from the Middle Ages to the Dissolution of Yugoslavia, Cambridge, Mass: Harvard University Press, 1993.

POPOVIĆ, A.; L'İslâm Balkanique, Les Musulmans Du Sud - Est Europeen Dans La Periode Post - Ottomane, İstanbul, 2009.

POPOVIĆ, Aleksandre; Balkanlarda İslam, İnsan Yayınları, 1995.

RIZVIĆ, Muhsin; Bosansko - Muslimanska književnost u doba Preporada 1887 - 1918, Sarejevo, 1990.

SLIPIČEVIĆ, Fuad; Bosna i Hercegovina od Berlinskog Kongresa do Kraja Prvogsvjetskog Rata (1878 - 1918), Zagreb, 1954.

STOJANOVIĆ, Nikola; Bosanska Kriza (1908 - 1914 god.), Sarajevo, 1958.

SUGAR, P.; Industrialization of Bosna - Hercegovina 1878 - 1918, Scattle, Universty of Washington Pres, 1963.

ШКРИЈЕЛ, Реџеп; Мухаџирската Криза и Населувањето на Бошњациите во Македонија (1875 - 1901), Скопје, 2006.

3. Makaleler

AYIN, Faruk - PEHLİVANLI, Hamit; "Prof. Dr. Fahir ARMAOĞLU ile Orta Asya ve Balkanlar Üzerine", Silahlı Kuvvetler Dergisi, S 332, Nisan 1992.

BALIĆ, Smail; "Bosnian Muslims: Historical Background And Present Conflicts", Balkans, A Mirror Of the New International Order, (Ed.by) Günay Göksu ÖZDAĞAN - Kemali SAYABAŞLI, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1995.

BOGIČEVIĆ, V.; "Emigracija müslimana Bosne i Hercegovine U Tursku u Doba Austro-Ugarske vladanine 1878 - 1918 Godine", Glasnik VISA, S VII - IX, Sarejevo, 1951.

BOJIĆ, Mehmedalija; "Svrgavanje Turske Vlasti i Odbrambeni Rat Bosne i Hercegovine Protiv Austrougarske Invazije 1878. Godine," Posebna Izdanja Knjiga XIII, Odjelenje Društvenih Nauka Knjiga 8, Akademija Nauka i Umjetnosti Bosne i Hercegovine, Sarajevo, 1979.

CVIJIĆ, Jovan; "O iseljavanju bosanskih Muhamedeneca, 1910", Srpski književni glasnik, knj. 24, Beograd, 1910.

GEÇER, Genç Osman; "İşgal Sonrası Bosna - Hersek'te Göç Olgusunun Vatan Gazetesine Yansımaları", TÜBAR, C XXVIII, Güz, 2010.

JELANA Milojković - Djurić; "Benjamin Von Kalay's Role in Bosne i Hercegovina 1882 - 1903: Habsburg's Policies in an Occupied Territory", Journal of the North American Society for Serbian Studies, Vol. 14 / 2, 2000.

KARAL, Enver Ziya; "I. Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri", Osmanlı Tarihi, C VII, TTK Yayınları, Ankara, 1995.

KARPAT, Kemal H.; "The Ottoman Attitude Towards The Resistance Of Bosnia And Herzegovina to The Austrian Occupation in 1878", Posebna Izdanja Knjiga XLIII, Odjelenje Društvenih Nauka Knjiga 8, Akademija Nauka i Umjetnosti Bosne i Hercegovine, Sarajevo, 1979.

ŠEHIĆ, Nusret; "Politički Razvitak Muslimana za vrijeme austrougarske uprave u Bosni i Hercegovini (1878 - 1909), Prilozi za istoriju Bosne i Heregovine, ANU, Sarajevo, 1987.

TOKAY, Gül; "Ayestefanos'tan Berlin Anlaşması'na Doğu Sorunu (Mart - Temmuz 1878)", Çağdaş Türk Diplomasisi: 200 Yıllık Süreç, Ankara, 15 - 17 Ekim 1997, Sempozyuma Sunulan Tebliğler, TTK Yayınları, Ankara, 1999.

OSMANLI DEVLETİ'NİN BALKANLARDA KALAN DEMİR YOLLARI

Dr.Öğ.Bnb. Efdal AS*

Giriş

XIX. yüzyılda dünyanın birçok bölgesinde en önemli ulaşım aracı hâline gelen demir yolları, kısa sürede Osmanlı Devleti'nin de ilgisini çekmiştir. Devlet yöneticileri, bu yeni ve hızlı ulaşım aracını hem yol sorununu çözebilecek hem de ekonomik, siyasal, özellikle de askerî sorunlara çözüm olabilecek bir unsur olarak görmüşlerdir.

Devletin mali ve ekonomik bakımdan güçsüz oluşu, bu çağdaş ulaştırma sistemini kendisinin inşa etmesine olanak tanımaması, devletin demir yolu yapımını kendi çıkarlarından daha ziyade, aralarında önemli rekabet olan emperyalist devletlerin ekonomik ve siyasal, hatta askerî çıkarlarına göre ele alması sonucunu doğuruyordu.¹

Osmanlı yöneticileri, emperyalist devletlerin demir yollarını kendisi aleyhinde kullanabileceğinin farkında olmasına rağmen demir yollarını ülkenin kalkınmasında önemli bir araç olarak görmüşlerdir.

Osmanlı Devleti topraklarının bir kısmını ele geçirmeye çalışan İngiltere ve Fransa'nın yanı sıra, Prusya önderliğinde Alman birliğini sağlayan ve doğuya doğru genişleme politikası (*Drang nach Osten*) güden Almanya'nın çıkarları, devletin hem Anadolu'daki hem de Arap Yarımadası'ndaki topraklarında kesişiyordu. Demir yolu imtiyazları elde etmek için birbirleriyle âdeta yarışırcasına hareket eden bu devletler, zaman zaman politik ve ekonomik baskılar yoluyla da bu emellerini gerçekleştirmeye çalışıyorlardı. Önceleri Fransa ve İngiltere bu konuda üstünlüğü elinde tutarken 1889'dan itibaren durum Almanya lehine gelişecektir.

Demir yollarının emperyalist devletler tarafından yapılması, demir yolu güzergâhlarını da etkilemiş, Osmanlı'nın arzuladığı ekonomik, siyasal ve askerî amaçların dışına çıkmış, genellikle Avrupalı ülkelerin çıkarlarına göre hatlar seçilmiş ve inşa edilmiştir. Örneğin Osmanlı yöneticileri, merkezî yönetimin güçlendirilmesi anlamında İstanbul'dan tüm ülkeye yayılan bir hattın yapılmasını isterlerken bu istek yabancılarca uygun görülmediği gibi, kendi çıkarları ile taban tabana zıt olarak algılanmış, ülkenin tarımsal açıdan zengin batı ve güney bölgelerine yönelinmiştir.

Osmanlı demir yolları ile ilgili yapılan araştırmalarda Osmanlı yöneticilerini demir yolları yapımına yönelten önemli bir neden olarak emperyalist ülkeler tarafından yapılan telkinler gösterilmekte fakat Osmanlı

* Kara Harp Okulu Tarih Öğretim Görevlisi.

¹ Muhteşem Kaynak; "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklenmesi Sürecinde Osmanlı Demir Yollarına Bir Bakış, Yapıt, S 5, Haziran - Temmuz 1984, s. 69.

yöneticilerinin demir yolu yaptırma istekleri göz ardı edilmektedir.² Oysa artan asayişsizlik ile vergi toplanamaması arasında doğrudan bir bağ olduğunu düşünen Osmanlı yöneticileri de en az Avrupalı yatırımcılar kadar demir yolu yaptırmak istiyorlardı. Çünkü demir yolu ülkede zenginleşmeyi sağlayacağı gibi merkezî otoritenin gücünün diğer bölgelerde de hissedilmesini sağlayacaktı. Özellikle Abdülmecit, Abdülaziz ve II. Abdülhamit, bu konuda çok istekli davranmışlardır.

Demir yolları ile ulaşılacak istenen ikinci hedef, yukarıda da belirtildiği gibi ülkenin uzak köşelerinde ortaya çıkan isyan ve huzursuzlukları bastırmak üzere gönderilecek birlikleri hızla olay yerlerine intikal ettirmek, böylece iç güvenliği, dolayısıyla merkezîleşmeyi ve siyasi istikrarı garanti altına almaktır. Demir yolları sadece bir ulaşım aracı değil, aynı zamanda yol boyunca döşenen telgraf hatları yardımıyla merkezin taşradan anında haber almasını, dolayısıyla merkezin taşımayı denetim altında tutmasını sağlayan siyasi bir araçtı.

Demir yollarından ekonomik açıdan beklentiler, özellikle tarımsal potansiyelin artmasıyla ilgili olmuştur. Tarımsal potansiyelin artması hem tarımsal vergileri hem de gümrük vergilerini artıracaktı. Ayrıca madensel üretim de bu sayede gelişebilecekti.

1. Osmanlı Devleti'nde Yol

Osmanlı Devleti'nde kuruluştan İstanbul'un fethine kadar büyük ölçüde Selçuklu yolları kullanılmıştır. Fakat dünya ticaret merkezlerinin değişimi, yeni siyasi merkezlerin önem kazanması, Osmanlı yol ağlarını da bu isteklere uygun biçime getirmiştir. Diğer taraftan İstanbul'un başkent olması, İstanbul merkezli bir yol sistemini de beraberinde getirmiştir.

Merkezî idare, Anadolu ve Rumeli'yi harekât, ikmal ve haberleşme bakımından üçer bölgeye ayırmış ve bu bölgelere *yol kolları* demiştir. Söz konusu bu kollar da *sağ*, *orta* ve *sol* olmak üzere üçe ayrılmıştır. Her kolda bir ana stratejik yol ve bu bölgelerdeki şehir ve kasabaları birbirine bağlayan tali yollar bulunmaktaydı.³

Konumuzu oluşturan Rumeli'de de benzer bir sınıflandırma gözlenmektedir. Rumeli sağ kol güzergâhı *İstanbul - Vize - Kırkkilise - Karasu - Babadağ - İsakçı - Akkerman* yolu ile Özi ve Kırım'a ulaşmaktaydı. Bu güzergâh kapsamında olan *İstanbul - Çatalca - Pınarhisar - Kırklareli - Aydos - Pirevadi - Babadağ - Tolçı - Akkerman - Odesa*'ya uzanan yol; Osmanlı ordusunun Bulgaristan, Romanya ve Rusya'ya karşı yaptığı savaşlarda kullandığı stratejik yoldur.

² İsmail Yıldırım; Cumhuriyet Döneminde Demir Yolları (1923 - 1950), ATATÜRK Araştırma Merkezi Yay., Ankara, 2001, s. 9.

³Rıza Bozkurt; "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Ülkenin Harekât Bakımından Bölgelere Ayrılması, İkmal ve İlaş İşleri, Haberleşme Sistemleri", Askerî Tarih Bülteni, Genelkurmay ATASE Yay., Yıl 13, S 25, Ağustos 1988, s. 1.

Rumeli'deki sol kol güzergâhı *İstanbul - Tekirdağ - Malkara - Firecik - Dimetoka - Gümülcine - Pravişte - Lankaza - Yenişehir - İzdin* yönüyle İskeçe'ye ve Gördüş'e uzanıyordu. O dönemde İstanbul - Gördüş arası 94 saatte kat ediliyordu. Bu güzergâh kapsamında bulunan *İstanbul - Silivri - Tekirdağ - Keşan - Ferecik - Gümülcine - Serez - Selanik - Yenişehir - Atina* yolu genellikle Yunan ve Venedik savaşlarında kullanılmış olan stratejik yoldur. Rumeli'deki orta kol güzergâhı *İstanbul - Silivri - Edirne - Filibe - Sofya - Niş - Yagodima* üzerinden Belgrad'a uzanmaktaydı. İstanbul - Belgrad arası 173 saat süren bir yolculuk gerektiriyordu. Bu güzergâh kapsamında olan *İstanbul - Silivri - Çorlu - Lüleburgaz - Babaeski - Edirne - Filibe - Sofya - Niş - Belgrad - Esek - Viyana*; Filibe'den sonra *Samakof - Köstendil - Üsküp*; Üsküp'ten kuzeye Saraybosna ve batıya İşkodra'ya uzanan yollar genellikle Avusturya ve Macaristan savaşlarında kullanılmış olan stratejik güzergâhtır.

Tanzimat'la birlikte devletin tüm kuruluşlarında başlayan düzeltme, iyileştirme ve modernleştirme akımı, bayındırlık alanında da kendisini göstermiştir. Önceki dönemlerde derbent köyleri, köprücüler gibi vergi muafiyetinden yararlanan teşkilatlar ile devlete fazlaca yük getirmeden ulaştırmayı sağlama politikasının yerini, devlet icraatı fikri almıştır. Böylece köprü inşaatı, hükümet konağı yapımı ve benzeri angarya ve mükellefiyetlerin devlet tarafından uygulanması anlayışı prensip olarak kabul edilmiştir.⁴

1848'den sonra yapılan yolların harcamaları bütçeden ayrılmaya başlamış ve "kaldırım tertibatı"ndan ödenmiştir. Yapılan yeni yollarda da ilk kez "şose kaldırımları" deyiimi kullanılmıştır.⁵

İmparatorluğun son döneminde fetihlerin artık yapılmaması, zaten daha çok ordu eliyle yapılan yol yapımı olanaklarını da yok etmiştir. Bu son dönemde, özellikle de devletin son 50 yılında, gerçek anlamda icraat yapan valiler, bulundukları illerde yol yapımına önem vermişler, günümüzde bile kullanılan yolları yapmışlardır. Bu valilerden özellikle ikisi ön plana çıkmaktadır: Tuna ve Bağdat valiliklerinde bulunan Mithat Paşa ve Sivas ve Aydın valilikleri yapan Halil Rıfat Paşa. Bunlardan Halil Rıfat Paşa,⁶ kara yolcuların piri olarak kabul edilmiştir. "*Gidemediğin yer senin değildir.*" özdeyişi de ona aittir.

⁴ Cengiz Orhonlu; "Köprücülük", VI. Türk Tarih Kongresi, C II, Ankara, 1973, s. 707.

⁵ İlhan Tekeli - Selim İlkin; "Osmanlı İmparatorluğu'nda XIX. Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Kara Yolu Yapımındaki Gelişmeler", Cumhuriyetin Harcı - 3. Kitap: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, Bilgi Üniversitesi Yay., İstanbul, 2004, s. 109.

⁶ Nevrokoplu Bölükbaşı İbrahim Ağa'nın Oğlu Halil Rıfat, 1827'de Siroz sancağına bağlı Lika köyünde doğmuştur. Siroz tahrirat kaleminde başlayan memuriyeti, Selanik'ten sonra hızla yükselmeye başlamış, 1864'te Tuna Vilayeti Mektupçuluğuna kadar gelmiştir. Sonra sırasıyla Varna, Tırhala, Vidin mutasarrıflıkları, Rumeli Beyliği ve Tuna, Kosova, Selanik, Sivas, Aydın, Manastır, tekrar Aydın valiliklerinde bulunmuş, 1891'de Dâhiliye Nazırlığına getirilmiştir. 1895 yılında sadrazam olan Halil Rıfat Paşa, 1901 yılında sadarete iken ölmüştür.

2. Osmanlı Topraklarında Demir Yolu Yapımına Yönelik İlk Girişimler

Modern anlamda ilk demir yolunun İngiltere’de 15 Eylül 1830 tarihinde Liverpool ile Manchester şehirleri arasında faaliyete geçmesinden sonra demir yolları hızla gerek Avrupa’da gerekse Asya ve Amerika kıtalarında yayılmaya başlamıştır. 1830 yılında ABD’de, Baltimore - Ohio arasında ilk demir yolu seferi gerçekleştirilirken 1832’de Fransa’da St.Etienne - Lyon ; 1835’te Almanya’da Nürnberg - Furth ve yine aynı yıl Belçika’da Brüksel - Malines arasında demir yolu seferleri başlamıştır.⁷

Osmanlı toprakları üzerindeki ilk demir yolları planını İngiliz Topçu Albayı Sir Francis Chesney’in yapmış olması tesadüfi değildir. Henüz Süveyş Kanalı’nın açılmadığı dönemlerde sömürgesi Hindistan’a ulaşmak için pratik bir yol arayışında olan İngiltere, Fırat bölgesinden Basra Körfezi’ne ulaşabilecek bir çıkış bulmayı umuyordu. Chesney, 1835’ten 1837’ye kadar olan dönemde yaptığı seyahatlerde,⁸ Fırat ve Dicle su yollarını incelemiş, Orontes’ten⁹ Fırat’a kadar bir demir yolu inşasını etüt etmiştir. Chesney, Fırat ve Dicle havzalarına ulaşacak bir demir yolunun yapımını isterken bu demir yollarının yapımının, nehirlerin su seviyesindeki değişimler nedeniyle ortaya çıkacak sorunları aşmak için nehir vadilerini izleyecek ve Basra Körfezi’ne ulaşacak şekilde olmasını öneriyordu. Chesney, yapmış olduğu birkaç deneme seferinde başarısız olunca proje rafa kalkmıştır.

İngilizlerin Osmanlı topraklarına yönelik ikinci demir yolu girişimi Akdeniz - Kızıldeniz bağlantısını sağlamayı amaçlamıştır. 1851 yılında Mısır Valisi Abbas Paşa, Osmanlı Hükûmetine haber vermeksizin İskenderiye ile Kahire arasında bir demir yolu yapma imtiyazını İngilizlere vermiş, Osmanlı Devleti’nin tepkisi üzerine İngiliz elçisi Canning devreye girmiş ve Abbas Paşa - Osmanlı Devleti anlaşmazlığında ara bulucu rol üstlenerek Osmanlı Devleti’nin hat için izin vermesini sağlamıştır. Hat, 211 km olarak 1856’da tamamlanmış ve işletmeye açılmıştır.¹⁰ Osmanlı topraklarında yapılan ilk demir yolu olma özelliğine sahip bu hat, 1869’da Süveyş Kanalı’nın açılmasıyla önemini kaybetmiştir.

⁷ Louis de Norman; Chemins de Fer, İstanbul, 1872, s. 7.

⁸ Kaynaklar bu konuda farklı tarihler vermektedir. Earle, Chesney’in 1831 yılında Yakın Doğu’da görevlendirildiğini, 1835 - 1837 arası Fırat Vadisi’nde araştırmalar yaptığını (bk. Edward Mead Earle; Bağdat Demir Yolu Savaşı, (Çev. Kasım Yargıcı), İstanbul, 1972, s. 189.) belirtirken bu konuda son dönemde çıkan bir makalede ise bu gezi için 1829 - 1832 tarihleri gösterilmektedir. (bk. Suavi Aydın; “Türkiye’nin Demir Yolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış”, Kebikeç, S 11, Ankara, 2001, s. 50).

⁹ Asi Nehri.

¹⁰ Enver Ziya Karal; Osmanlı Tarihi, C VI, TTK Yayınları, Ankara, 1992, s. 264.

a. Balkanlardaki İlk Girişimler

(1) Cernovada (Boğazköy) - Köstence Hattı

Devletin Avrupa yakasındaki ilk demir yolları hattı, Cernovada - Köstence arasındaki Tuna - Karadeniz demir yoludur. Bu hat için Tredur Barkle adında bir İngiliz ile 2 Eylül 1857'de sözleşme imzalanmıştır. *Devlet-i Âliye Karadeniz ve Tuna Demir Yol Kumpanyası* adlı şirkete verilen imtiyazın süresi 99 yıldır. Kilometre garantisi olmayan 66 km uzunluğundaki bu hat, 4 Ekim 1860 tarihinde işletmeye açılmıştır.¹¹ Başta Padişah Abdülaziz olmak üzere Osmanlı yöneticilerinin İstanbul'u Avrupa'ya bağlayacak her girişimi destekleyeceğinin bir göstergesi olmak üzere şirket yöneticileri Mecidiye nişanları ile ödüllendirilmiştir.¹²

1877 - 1878 Osmanlı - Rus Savaşı sonunda Osmanlı toprakları dışında kalan hat, 1 Aralık 1882'de Romanya Hükûmeti tarafından 1.560.000 frank karşılığında satın alınmıştır. Hat, sonraki dönemlerde Avrupa demir yolu şebekesine Tuna üzerinden bağlanmıştır.¹³

(2) Varna - Rusçuk Hattı

Cernovada - Köstence Hattı'nda olduğu gibi bu hat için de bir İngiliz grubu ile anlaşılmış, 1858 yılında önce taslak sözleşme hazırlanıp 12 Şubat 1859'da da esas sözleşme imzalanmıştır. İnşaatı üstlenen grup, *Rusjuk and Varna Railway Company* adlı bir şirket kurmuştur. İmtiyaz süresi 99 yıldır. İngiltere'nin bu girişimlerinin nedenleri arasında bölgenin tarımsal potansiyelini değerlendirmek olduğu söylenebilir.¹⁴ 224 km'lik bu hat Kasım 1866'da işletmeye açılmıştır.¹⁵ Fakat bu hat daha sonra Berlin Anlaşması gereğince Bulgaristan'da kalacak ve Bulgar Hükûmeti tarafından satın alınacaktır. Ayrıca Bulgaristan, Osmanlı Devleti'nin hattın yapımı dolayısıyla şirkete olan borçlarını da kendi üzerine almıştır. Hat, Avrupa'dan İstanbul'a Akdeniz yolunu tercih etmeyenler tarafından kullanılmış, yolcular Varna'ya kadar trenle gelmişler ve burada deniz yoluyla İstanbul'a geçmiştir.

(3) Anadolu'da Durum

Ülkenin Anadolu topraklarındaki ilk demir yolu ise İzmir-Aydın arasında yapılmıştır. 23 Eylül 1856'da Robert Wilkins adındaki İzmirli bir İngiliz tüccar ve dört arkadaşına 94 yıllık imtiyaz verilmiştir. % 6 kâr garantisi üzerinden Osmanlı Hükûmeti ile anlaşılan şirket, bir süre sonra bu kârı yeterli bulmamaya başladı. Kârı artırmak için iş yavaşlatma yoluna giden şirket,

¹¹ Mustafa Işıksağan; "Türkiye Demir Yollarında Tarihî Olaylar", Demir Yolları Mecmuası, S 434-435 (Ayrı basım ek), (Mart - Nisan 1961), s. 9. Charles Morawitz; Türkiye Maliyesi, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayını, Ankara, 1979, s. 345.

¹² Vahdettin Engin; Rumeli Demir Yolları, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993, s. 40.

¹³ Morawitz, s. 373 - 374.

¹⁴ Engin; s. 40 - 41.

¹⁵ Ahmet Onur; Türkiye Demir Yolları Tarihi 1860 - 1953, İstanbul, 1953, s. 12.

1860'ta ancak İzmir Alsancak'tan başlayıp Buca ve Gaziemir'e giden hatları açtı. Böylece şirket amacına ulaştı ve hükûmeti yeni bir sözleşme yapmaya ikna etti. İnşaatın hızlanması ile İzmir - Torbalı Hattı 24 Aralık 1860, 11 km'lik Torbalı - Celadkahve 9 Eylül 1861'de ve nihayet 70 km'lik ilk bölüm 14 Kasım 1861'de bitirildi ve işletmeye açıldı. Bu arada şirketin 30.600.000 franklık sermayesi 45.000.000 franka çıkarıldı.¹⁶ Nihayet İzmir - Aydın arasındaki 133 km'lik demir yolu 7 Haziran 1866'da bitirildi. Böylece Anadolu'da yapılan ilk demir yolu hattı işletmeye açılmış oldu.

3. Balkanlara Yönelik Kapsamlı Çalışmaların Başlaması

Tanzimat Fermanı'nın ilanı ile birlikte yeni bir yapılmaya giren Osmanlı Devleti, Avrupa ile bütünleşmeye daha bir önem veren politikalar izlemeye başlamıştır. 1856'da Islahat Fermanı sonrası devletin bir Avrupa devleti sayılmasıyla hızlanan bu süreçte, şüphesiz dönemin sadrazamları Mustafa Reşit Paşa ile Âli ve Fuat Paşaların rolü büyüktür.

İşte İstanbul'dan başlayıp Osmanlı'nın Balkan topraklarını geçerek Avrupa ile bağlantıyı sağlayacak bir demir yolu hattı fikri, bu ortamda tasarlanmıştır. Hat, Avrupa ile daha sık ilişkilere girilmesini sağlayacak, Rumeli'deki tarımsal potansiyelin değerlendirilmesi ile bölgede ticari ve sınai faaliyetleri de artıracaktı.

Diğer taraftan hat, XIX'uncu yüzyılın başlarından itibaren giderek artan Balkanlardaki milliyetçi dalganın getirdiği çeşitli ayaklanma ve isyan hareketlerinin bastırılmasının yanı sıra, ülkenin Avrupa topraklarında olası bir savaş durumunda bölgeye kısa sürede asker sevkîyatının yapılmasında etkin bir rol oynayabilirdi.

a. Sonuçsuz Kalan Sözleşmeler Dönemi

Hattın yapımının büyük bir sermaye gerektirdiğinin bilincinde olan Osmanlı yöneticileri, daha Kırım Savaşı sırasında, Ekim 1855'te İstanbul ile Belgrad arasında bir hat yaptırmak istediklerini, ilgilenen çevrelere kolaylık sağlanacağını basın yoluyla duyurmuşlardır.¹⁷

Bu çağrıya ilk yanıt, bir İngiliz parlamenterî olan Labro'dan gelmiştir. Labro, Tuna'da Bükreş ya da Silistre'den başlayarak Ege'ye ulaşacak bir hat yapma isteğini, 22 Aralık 1856'da Sadrazam Mustafa Reşit Paşa'ya bir mektupla bildirmiştir. Labro'ya göre bu hat, Avrupa ile Türkiye, Yunanistan, Suriye, Mısır ve Hindistan arasındaki en işlek ve kolay yol olacak; Eflak ve Boğdan'ın tüm ticareti Osmanlı toprakları üzerinden yapılacağı için bu beylikler çıkarları gereği devlete daha çok bağlanacaklar; askerî açıdan da Asya'dan gelen birlikler kolayca bölgeye sevk edilebilecektir.¹⁸

¹⁶ Aydın; s. 54.

¹⁷ Engin; s. 44.

¹⁸ age.; s. 45.

Teklif Osmanlı Devleti tarafından kabul edilmiş ve Labro ile 23 Ocak 1857'de bir sözleşme imzalanmıştır. Buna göre İstanbul'dan Edirne ve Şumnu yoluyla Rusçuk'a; Edirne'den Enez çevresine kadar olan bir demir yolu inşasını 99 yıllığına Labro'ya vermiştir.¹⁹ Fakat yeterli sermayeyi sağlayamayan ve yatırması gereken kefalet akçesini de veremeyen Labro ile yapılan sözleşme 5 Nisan 1857'de feshedilmiştir.²⁰

Rumeli Demir Yolları için ikinci sözleşme, 13 Nisan 1860 tarihinde Liddell, Dunbar, Gordon ve Page adlı girişimcilerle yapılmıştır.²¹ Sözleşmeye göre hat İstanbul'dan başlayacak; Edirne, Filibe, Sofya ve Niş'ten geçerek Sırbistan sınırına ulaşacak, bir kolu da Selanik'e varacaktır. Kumpanya sözleşme hükümlerini yerine getirememiş ve sözleşme 2 Aralık 1861'de feshedilmiştir.

Hükûmet, üçüncü olarak 31 Mayıs 1868'de *Van Der Elts Kardeşler* adlı bir şirketle bir sözleşme imzaladıysa da mali durumu iyi olmayan şirket, ancak Küçükçekmece'ye kadar inşaatı getirmiş, kalanını tamamlayamayacağını Osmanlı Devleti'ne bildirince sözleşme 12 Nisan 1869 tarihinde feshedilmiştir.²²

Aslında devlet, *Van Der Elts Kardeşlerin* sözleşme yükümlülüklerini yerine getiremeyeceğini 1868'in son aylarında anlamış ve yeni bir kumpanya arayışları içine girmiştir. Dönemin sadrazamı Âli Paşa, Nafia Nazırı Davut Paşa'yı 19 Aralık 1868'de Avrupa'ya göndermiş, Davut Paşa da Belçika uyruklu Macar Yahudisi bir banker olan Baron Hirsch ile temas sağlamıştır. Davut Paşa, Şubat - Mart 1869'da Hirsch ile görüşmüş ve Hirsch'in tekliflerini padişah Abdülaziz'e iletmıştır.

b. Baron Hirsch ile Temasların Başlaması

Abdülaziz, bir Osmanlı padişahının savaş dışında ilk kez Avrupa'yı seyahat etmiş olduğu Paris gezisi dönüşünde Baron Hirsch'e, *Şark Demir Yolları* denilen ve payitaht İstanbul'u Orta Avrupa'ya bağlayacak olan 2.000 km'lik hattın inşaatı için 17 Nisan 1869'da 99 yıllık bir imtiyaz vermiş²³ ve Osmanlı Demir Yolları İdaresine genel müdür olmak üzere Avusturyalı mühendis Wilhelm Von Pressel'i atamıştır. İmtiyaza göre Hirsch, gereken sermayeyi bulacak ve Osmanlı Devleti de imtiyaz süresince, bulunan sermayenin faizini ödeyecektir. Buna göre kilometre başına her yıl ödenecek bedel 22.000 frank olarak tespit edilmiş, bu bedelin 14.000'ini devletin, kalanını da Hirsch'in ödemesi kararlaştırılmıştır. Bu arada *Van Der Elts*

¹⁹ BOA; Dosya No. 9, Gömlek No. 353, Fon Kodu: İ.MMS.

²⁰ BOA; Dosya No. 9, Gömlek No. 393, Fon Kodu: İ.MMS.

²¹ BOA; Dosya No. 58, Gömlek No. 8, Fon Kodu: HR.SFR.3..

²² Mukbil Sezginer; "Şark Demir Yolları Tarihi", *Demir Yollar Dergisi*, C 12, S 144, (Şubat 1937 tarihli nüshasının eki), s. 5.

²³ A.Du Velay; *Türkiye Maliye Tarihi*, Ankara, 1978, s.156 - 157.

Kardeşlerin o zamana kadar yapmış olduğu inşaatın bedelini de Osmanlı Devleti adına Baron Hirsch ödeyecektir.

Fakat bu arada sözleşmeyle ilgili bir sorun yaşanmış, Davut Paşa ile Baron Hirsch arasında Paris'te yapılan söz konusu sözleşme, kanunen görüşülmek üzere Şura-yı Devlet'e havale edilmesi gerekirken burada değişikliğe uğrayabileceği endişesiyle üç kişilik bir paşalar komisyonuna havale edilmiştir.²⁴

Komisyon, sözleşmeyi genel olarak olumlu bulurken 12 madde konusundaki kararı Meclis-i Vükelânın görüşüne bırakmıştır. Meclis-i Vükelâ görüşmelerinde Ahmed Cevdet Paşa, sözleşmenin düzenlenmesi şartıyla kabul edilebileceğini belirtirken Âli ve Mahmut Nedim Paşalar sözleşmenin tamamını kabul eder bir tavır takınmışlardır. Konuyla ilgili çağrılan Davut Paşa'nın, sözleşmenin içeriğinden habersiz olduğu, sözleşmeyi bir avukata yaptırdığı ortaya çıkmıştır.²⁵ Bunun üzerine Avrupa'ya tekrar gönderilen Davut Paşa, 16 Haziran 1869'da Baron Hirsch ile yeni bir sözleşme yapmıştır.

Hat; İstanbul - Çatalca - Edirne - Harmanlı - Sofya - Niş Ana Hattı ile Dedeoğlu, Yanbolu, Selanik şube hatlarından oluşacak ve Sava Nehri'ne kadar uzanacaktır.²⁶ Sözleşme 1869'da imzalandığı hâlde, sözleşmeye göre tüm proje 7 yıl içinde bitirileceği için 9 yıllık imtiyaz süresi 1876'dan başlayacaktır.²⁷

Baron Hirsch, sözleşmeyi yaptıktan sonra kendisi tarafından verilmesi gereken kilometre başına 8.000 franklık ücreti temin etmek için *Lombar* adlı bir Avusturya demir yolu şirketinin²⁸ Paulin Talabot adındaki Paris temsilcisiyle anlaşmaya vardıysa da şirket yönetiminin bu anlaşmayı tanımaması üzerine zor durumda kalmış ve Davut Paşa'dan ek süre istemiştir.

c. İnşaat Şirketlerinin Kurulması ve İnşaatın Başlaması

Davut Paşa tarafından kendisine verilen birkaç aylık ek sürenin sonunda Baron Hirsch, Şark Demir Yolları Hattı'nı yapmak üzere iki şirket kurmuştur. Her ikisi de 50'şer milyon frank sermayeli bu şirketlerden 5 Ocak 1870'te kurulan *Rumeli (Avrupa-i Osmanî) Demir Yolları Şirket-i Şâhanesidir. (Societe Imperiale des Chemins de Fer de la Turquie d'Europe)*

²⁴ Bu paşalar, Şirvanizade, Sadık ve Kabuli Paşalardır. Ahmed Cevdet Paşa; Tezakir, (Yay. Cavit Baysun), Ankara, 1986, C IV, s. 94.

²⁵ Ahmed Cevdet Paşa; Maruzat, (Hzl. Yusuf Halaçoğlu), İstanbul, 1980, s. 202 - 203.

²⁶ Bu hattın bugün sadece İstanbul - Edirne ve Alpulu - Kırklareli kısımlarından oluşan 337 km'lik kısmı Türkiye Cumhuriyeti toprakları içerisinde kalmıştır. (N.Teoman; "Türk Demir Yolları Tarihi ve Baron Hirsch", Demir Yolları Dergisi, S 147, (Mayıs 1937), s. 85 - 90).

²⁷ Sezginer; s. 6.

²⁸ Şirketin sahibi Rotschild'dir. Rotschild'in de Hirsch gibi bir Yahudi olması, Engin'e göre aralarında bir dayanışmanın olduğu şeklinde yorumlanmalıdır. Bk. Engin; s. 59 - 60.

Diğeri ise 7 Ocak'ta kurulan ve Hirsch'in vermeyi taahhüt ettiği 8.000 frangı temin edecek *Rumeli Demir Yolları İşletme Kumpanyası (Compagnie Generale d'Exploitation des Chemins de Fer de la Turquie d'Europe)* adlı işletici şirkettir.²⁹

İnşaat için gerekli sermayenin sağlanması için ikramiyeli tahviller çıkarılması ve bu tahvillerin hem Avrupa'nın çeşitli kentlerinde hem de İstanbul, İzmir ve Selanik'te satılması kararlaştırılmıştır. Tahvillerin 750 bin adetlik ilk bölümü tanesi 180 franktan Londra, Paris ve Viyana'da satışa çıkarılmış fakat beklenen ilgiyi görmemiştir. İstanbul'da ise durum tersine olmuş, tahvillere sadece halk değil, saray da ilgi göstermiş ve başta Padişah Abdülaziz olmak üzere Valide Sultan ve Sadrazam da tahvil almışlardır.³⁰

14 Mayıs 1870 tarihinde, şirkette görevli mühendisler tarafından belirlenen Yedikule - Küçükçekmece, Edirne - Enez, Edirne - Filibe - Sarımbey hatlarının güzergâhları Nafia Nezaretine sunulmuş, onaylanması üzerine 4 Haziran'da Yedikule - Küçükçekmece arasında inşaat başlamıştır.³¹ Bu arada 30 Haziran'da, şirketin teklifi üzerine Edirne - Enez Hattı, Edirne - Dedeoğlu olarak değiştirilmiştir. Diğer güzergâhlar da 1870 sonlarına kadar onaylanmıştır. Onay işlemleri de tamamlandıktan sonra artık inşaat çalışmalarının önünde bir engel kalmamıştır. Devlet, inşaat sırasında gerekli araziye sağlama yükümlülüğünü üzerine almış, personel ve malzeme sağlanmasını ise şirkete bırakmıştır.

Selanik - Üsküp Hattı'nın inşaatı 10 Ocak 1871'de Beşçınarlar adlı bölgede yapılan bir törenle başlamıştır. Bu hattın yapımı, yüklenici firma tarafından Baryola adlı bir İtalyan mühendise ihale edilmiştir.³²

Selanik tarafında bu çalışmalar devam ederken diğer taraftan Mayıs 1871'de Banialuka'dan başlayıp Avusturya sınırındaki Novi'ye kadar uzanacak hattın inşaat çalışmaları ile Edirne bölgesinde kazı çalışmaları da başlamıştır. Böylece ilk planda İstanbul - Edirne (319 km), Edirne - Sarımbey

²⁹ Sezginer; s. 9.

³⁰ Engin; s. 64.

³¹ 15 km'lik bu hat, 4 Ocak 1871'de Sadrazam Âli Paşa'nın da katılımıyla açılmış, o gün birçok resmî daire tatil edilmiştir. (Sait Toydemir; "Yedikule - Çekmece Kısımının İşletmeye Açılması", *Demir Yollar Dergisi*, S 285 - 287, (1949), s. 56.) İstanbul halkı tarafından büyük coşkuyla karşılanan hattın açılışından bir süre sonra Yedikule'nin İstanbul'un merkezine uzaklığı dolayısıyla birtakım şikâyetler belirmiştir. Hattın ya Sirkeci'ye kadar uzaması, ya da şehir içine araba seferleri konulması istenmiştir. Hattın Sirkeci olması mantıklı görülmekteyse de bu konudaki en büyük pürüz, böyle bir durumda hattın sarayın içinden geçecek olmasıdır. Bir yabancı şirketin sarayın içinden tren geçirecek olması, Sarayburnu'nun tarihsel dokusunun bozulacağı kaygısı, inşaat sırasında birçok tarihî eserin yıkılacak olması gibi nedenlerle kamuoyunun bir kısmında bu konuda itirazlar yükseldiyse de Padişah Abdülaziz'in onayıyla hattın Sirkeci'den başlamasına karar verilmiştir. Abdülaziz'in bu konuda "Memleketime tren yolu yapilsın da isterse sırtımdan geçsin, razıyım." dediği söylenir. (Abdurrahman Şeref; *Tarih Musahabeleri*, İstanbul, 1339, s. 96 - 97.)

³² Engin; s. 72 - 73.

(243 km), Dedeağaç - Edirne (149 km), Selanik - Üsküp (243 km) ve Banialuka - Novi (102 km) ve Tırnova - Yanbolu (70 km) hatlarının yapımı devam etmiştir.³³

Bu arada *Rumeli (Avrupa-i Osmanî) Demir Yolları Şirket-i Şâhanesi*, 18 Mayıs 1872'de yapılan yeni sözleşme ile imtiyaz hakkını, işletme şirketi ile arasındaki sözleşmenin sağladığı kazançla Osmanlı Hükûmetine geri vermiştir. Bu durumun oluşmasında, Baron Hirsch'in, yapımı diğerlerine göre daha zor ve masraflı hatların inşaatının yükümlülüğü altına girmek istememesi yatmaktadır. Sözleşmeye göre yukarıdaki hatları şirket tamamlayacak; Sarımbey - Sofya - Niş, Niş - Priştine, Mitroviçe - Banialuka, Yanbolu - Burgaz ile Sırbistan sınırına kadar uzanan hat ile Yanbolu - Şumnu yoluyla Varna'ya ve Burgaz - Varna arasına ek hat uzatılması, Osmanlı tarafından 3 yıl içerisinde gerçekleştirilecek, eksikleri de 6 yıl içinde tamamlanacaktır. Fakat 2.000 km olarak planlanan hat, 1.279 km'ye indirilmiştir.³⁴

1872 ortalarına doğru Hirsch'in yapmayı taahhüt ettiği hatların bir kısmının inşası tamamlanmış ve Dedeağaç - Edirne (149 km) ile Banialuka - Novi (102 km) hatları Haziran 1872'de açılmıştır. Yine yapımı bu dönemde tamamlanan İstanbul - Edirne (319 km) ve Edirne - Sarımbey (243 km) hatlarının açılışı ise 17 Haziran 1873 tarihinde görkemli bir törenle gerçekleşmiştir.

ç. Osmanlı Devleti'nin Yükümlülüğündeki Hatların Durumu

Osmanlı Devleti, 18 Mayıs sözleşmesinin yapıldığı tarihten sonra 7 ay boyunca hattın yapımı için herhangi bir girişimde bulunmamıştır. 1873'e gelindiğinde konu Meclis-i Vükelâda görüşülmüş, öncelikle kilometre başına masrafın ne olacağı konusunda bir keşif yapılması kararlaştırılmıştır. Keşif konusunda başta Pressel olmak üzere hükûmete birkaç teklif verildiyse de keşfin devlet tarafından yapılmasına karar verilmiştir.

İnşa için gerekli miktarın 13 milyon Osmanlı lirası olduğu hesaplanmıştır. Devletin, Anadolu'da da demir yolu yapma isteği düşünüldüğünde bu miktarın 25 milyona çıkacağı görülmüş ve yükün altından ancak istikraz yoluyla kalkılabileceği düşüncesi Osmanlı yöneticilerinde hâkim olmaya başlamıştır. Buna yönelik olarak devlet ile Osmanlı Bankası ve *Credit General Ottoman* arasında 27 Mart 1873 tarihinde, Anadolu ve Rumeli'de yapılacak 3.000 km demir yolu inşaatında kullanılmak üzere 50 milyon Osmanlı lirası değerinde bir istikraz sözleşmesi

³³ Yukarıda belirtilen hatların ortak özelliği, arazi arızalarının fazla olmayışı, dolayısıyla inşaat masraflarının nispeten daha az olmasıdır. Nitekim Engin de eserinde inşaatı başlatmamış olan hatların, oldukça engebeli araziden geçen hatlar olduğuna dikkat çekmektedir. Bk. Engin; s. 73.

³⁴ Sezginer'e göre hattın uzunluğunun azaltılmasında 1871'de Âli Paşa'nın ölümüyle sadrazamlığa gelen Mahmut Nedim Paşa'nın etkisi vardır. Ona göre Rus yanlısı bir siyaset izleyen Mahmut Nedim Paşa, (ki o dönemde lakabı "Nedimof"tur) Âli Paşa'nın her ne pahasına olursa olsun İstanbul'u Avrupa'ya demir yolu ile bağlama siyasetine muhalifti. Bk. Sezginer; s. 13 - 14.

yapılmıştır. Fakat yıl sonunda Viyana borsasındaki buhran nedeniyle sözleşme feshedilmiş ve bu da hatların tamamlanmasını olumsuz etkilemiştir.³⁵

Keşif çalışmaları beklentilerin daha altında bir hızda gitse de 8 Nisan 1873 tarihinde bazı hatların keşifleri tamamlanmış, haritaları hazırlanmış ve padişah tarafından onaylanmıştır. Fakat inşaata başlanılabilmesi için Hirsch'in şirketinin de onayı gerekmektedir ve Hirsch, sürekli bahanelerle işi uzatmaya çalışmıştır.³⁶

Ağustos 1873'te Osmanlı Devleti ile şirket arasında yeni bir anlaşma yapılarak Selanik - Mitroviçe Hattı ile Edirne - Sofya Hattı'nın bir iltisak hattı ile birbirlerine bağlanması kararlaştırılmıştır. Sofya'dan başlayacak olan bu hat, Köstendil'den geçerek Üsküp yakınlarında Selanik - Mitroviçe Hattı'na bağlanacaktır. Hattın yapımını devlet üstlenecektir.³⁷ Diğer taraftan Hirsch, Yanbolu'dan Şumnu yoluyla Varna demir yoluna ulaşacak hattın haritasını Osmanlı'nın onayına sunmuşsa da taslağın askerî açıdan büyük sakıncalar doğurduğu kararına varan yöneticiler, taslağı kabul etmemişlerdir. Hat için karşı bir harita hazırlanması görevi Şumnu'daki 2'nci Ordu Erkânıharbiye Reisi Mirliva Mehmed Paşa'ya verilmiştir. Mehmed Paşa, maiyetindekilere hem askerî sakıncaları ortadan kaldıran hem de masrafları azaltan yeni bir harita hazırlatmışsa da buna yanaşmayan Hirsch, ancak ilk keşif sırasında şirketin yapmış olduğu masrafları devlet karşılırsa güzergâh değişikliği konusunda masaya oturabileceğini beyan etmiştir.³⁸

Gerek ekonomik sorunlar gerekse Hirsch'in uzlaşmaz tutumu hatların yapımını o kadar geciktirmiştir ki hatların, inşaatın bitmesi gereken tarih olan 18 Mayıs 1875'e yetişmeyeceği belli olmuştur. Durumdan yararlanmak isteyen kimi şirketler, hatlarla ilgili olarak hükûmete çeşitli tekliflerle gelmişlerdir. İlginç olan, bu teklifler arasında Hirsch'in de teklifinin bulunmasıdır. 1872 yılında Osmanlı'ya kabul ettirmiş olduğu yeni sözleşme ile üzerine almış olduğu birçok inşaat yükümlülüğünden kurtulan ve bunları Osmanlı Devleti'ne âdeta yıkan Hirsch, şimdi de zor durumda kalan devlete güya yardım elini uzatarak tutsuz bir davranış içerisine girmiştir.

Gelen teklifleri görüşen Heyet-i Vükelâda, özellikle Nafia Nazırı Ethem Paşa'nın etkisiyle Hirsch'in teklifi geri çevrilip kendisiyle görüşmeler kesilmiş, diğer teklifler konusunda ise net bir karar çıkmamış, bu durum da inşaatların bir süre durmasına neden olmuştur. Bu olumsuzlukların üzerine bir de Nisan

³⁵ Velay; s. 307.

³⁶ 18 Mayıs 1872 Sözleşmesi'ne göre Osmanlı Devleti, hatları 3 yılda bitireceği taahhüdüne girdiği için hatların bu sürede tamamlanamaması, devletin Hirsch'e bir tazminat ödemesini zorunlu kılacaktır.

³⁷ Engin; s. 120.

³⁸ age; s. 108. Taraflar arasında yapılan görüşmelerden sonuç alınamamış, hattın bitmesi gereken 18 Mayıs 1875'te dahi inşaat başlamamış, böylece -birkaç yıl sonra başlayacak olan Osmanlı - Rus Savaşı da düşünüldüğünde- askerî açıdan önemli faydalar sağlaması muhtemel bir hat tamamlanamamıştır.

1875'ye Balkanlarda isyan çıkması, 1876'da Sırp larla savaş ve hepsinden önemlisi 1877 - 1878 Osmanlı - Rus Savaş ı gibi birtakım siyasi - askerî sıkınt ıların ortaya çıkması, zaten kıt olan kaynakların askerî harcamalara kaydırılmasına ve demir yolu yap ımının bırakılmasına neden olmuş, devletin 1872 Sözleşmesi'yle yapmayı üzerine aldı ęı hatlar, kağıt üzerinde kalmıştır.

Hirsch'in taahhüdünde bulunan diğ er hatlara bakıldı ęında, Üsküp - Mitroviçe ve Tirmova - Yanbolu hatlarının son kısımlarının ancak 1875 yılının ilk yarısında bitirildi ęi görülmektedir. Böylece Hirsch, 1872 Sözleşmesi ile 2.000 km'den 1.279 km'ye inen yükümlülüğ ünü yerine getirmiştir. Fakat hatların hizmete ağılışından kısa bir süre sonra görülecektir ki hatlar teslim alınamayacak kadar kötü inşa edilmiştir.

18 Mayıs 1872 Sözleşmesi'ne göre hatların kati olarak teslim alınabilmesi için hatların tamamlanmasının ardından 6 aylık bir deneme süreci geçtikten sonra hükümet tarafından görevlendirilecek bir komisyonun onayı gerekmektedir. Hükümet böyle bir komisyonu Mart 1874'te oluşturmuş, komisyon da çalışmalarını tamamlayıp Ekim 1874'te raporunu sunmuştur.

Raporda, hatların gereksiz kıvrımlarla uzatıldı ęı, istasyonların bir kısmının hem yerleşim merkezlerine hem de birbirlerine uzak inşa edildi ęi, köprülerin metal yerine tahtadan, traverslerin de dayanıksız malzemeden yapıldı ęını; dolayısıyla şirketin yükümlülüklerini yerine getirmeden kati kabul işleminin yapılmaması gerektiğ ini hükümete bildirmiştir. Hükümet, şirkete durumu bildirip şirketi protesto etmiştir. Bunun üzerine şirket, kendi komisyonunu oluşturmuş ve bu komisyon, eksikliklerin sorumlüğ unu Osmanlı Devleti'nin yetersizliklerine bağlamış, yerleşim merkezleri ile istasyonlar arasındaki mesafenin uzaklı ęı dışında şirketi haklı çıkarıcı bir rapor hazırlamıştır.³⁹

Bunun üzerine tarafsız bir komisyona başvurma yoluna gidilmiş, İngilizlerden yardım istenmiştir. İngiltere'nin oluşturdu ęu 3 kişilik komisyon, hazırlamış oldu ęu raporu Ekim 1875'te Babıali'ye göndermiştir. Komisyon, hattın mevcut durumuyla teslim alınmamasını tavsiye etmiştir. Hükümet de bu tavsiyeye uymuştur. Hirsch bu kez de 1872 Sözleşmesi'nin 34'üncü maddesine dayanarak bir hakem heyeti oluşurma gayreti içerisine girmiştir. Fakat bu sırada Balkanlarda başlayan ayaklanmalar ve arkasından gelen Sırp ve Rusya savaşları, sorunun uzun süre sürüncemede kalmasına neden olmuştur. Bu arada şirket, 1878'den itibaren *şark Demir Yolları* adını almıştır.

4. İsyanlar ve Savaşlar Döneminde Durum

Nisan 1875'te Bosna - Hersek'te çıkan ayaklanma, Osmanlı Devleti'nin Ruslarla savaşa girmek durumunda kalaca ęı bir dizi süreci başlatmıştır. İsyandan bir ay kadar sonra Bulgaristan bölgesinde de isyan

³⁹ Engin; s. 172 - 176.

çıkılmış, Temmuz 1876'da ise karışıklıklar Osmanlı - Sırp Savaşı'na dönüşmüştür.

Tüm bu silahlı mücadelelerden başarıyla çıkan devletin bu başarısında şüphesiz yapımı yeni tamamlanan demir yollarının da katkısı olmuştur. Bulgar isyanında, her ne kadar Osmanlı Devleti için Balkanlardaki önemli bir askerî merkez olan Şumnu'ya demir yolu getirilememiş olsa bile, İstanbul'dan Filibe'ye uzanan hat sayesinde süratle gönderilen birlikler ve teçhizat, isyanın Bulgar - Sırp birleşmesine mahal vermeden hızlı bir şekilde bastırılmasını sağlamıştır denilebilir.

1877 - 1878 Osmanlı - Rus Savaşı'nda ise Rumeli Demir Yollarının son istasyonu Yanbolu ile Şumnu arasında bağlantının olmaması, buraya yeterli askerî sevkıyatın yapılamamasına neden olmuştur. Yine de savaşta demir yolları, Süleyman Paşa'nın Dedeağaç Demir Yolu sayesinde birliklerini hızlı bir şekilde Şıpkı bölgesine getirmesi; gerek savaş sırasında ve gerekse savaş sonunda binlerce Rumeli Türk'ünün Rus ve Bulgar zulmünden kaçmak için İstanbul'a ve Anadolu'ya sevkıyatı örneklerindeki gibi yararlar da sağlamıştır.⁴⁰ Bu arada savaşın başlarında Rusların ilk hedeflerinden birisinin Varna - Rusçuk Hattı olması, bölgede demir yollarının önemini göstermesi açısından önemlidir.

1877 - 1878 Osmanlı - Rus Savaşı'ndan sonra, Romanya, Sırbistan ve Karadağ bağımsızlıklarını kazanmış, Bulgaristan ise muhtar bir prenslik olarak kalmıştır. Savaş sonunda imzalanan Berlin Anlaşması'nın 10, 21 ve 38'inci maddeleri Rumeli Demir Yollarının yeni statüsüne yöneliktir. Anlaşmaya göre, Varna - Rusçuk Hattı, Osmanlı Devleti'nin tüm yükümlülüklerini yüklenmek şartıyla Bulgar Hükûmetine bırakılmıştır. Osmanlı Devleti'nin, Doğu Rumeli'deki 309 km uzunluğundaki demir yolları üzerindeki tüm hakları korunacaktır. Avrupa hatlarıyla Rumeli Demir Yollarının birleştirilmesi konusunda Osmanlı Devleti, Avusturya, Sırbistan ve Bulgaristan kendi aralarına görüşmeler yaparak bu konuyu karara bağlayacaklardır.⁴¹

Söz konusu dört devletin, konuyu görüşmeye yönelik toplanmaları, özellikle Osmanlı Devleti'nin savaş sonrası içinde bulunduğu politik ve ekonomik durum nedeniyle bir süre gecikecektir. Nihayet toplanabilen dört ülke arasında 9 Mayıs 1883'te bir anlaşma sağlanabilmiştir. Sağlanan anlaşma ile her ülke kendi sınırları içerisinde bağlantı hatlarını döşeyecektir.

Osmanlı Devleti, Belova'dan Bulgar sınırındaki Vakarel'e ve Selanik - Mitroviçe Hattı'ndan Sırp sınırına (Üsküp - İvronya İltisak Hattı); Avusturya Budapeşte'den Belgrad'a; Sırbistan, Belgrad'dan Niş'e, Belgrad'dan

⁴⁰ Bilal N. Şimşir; Rumeli'den Türk Göçleri, Ankara, 1989, C 3, s. 192.

⁴¹ Muahedat Mecmuası; TTK Yayınları, Ankara, 2008, C V, s. 110 - 141.

Avusturya sınırına ve Niş'ten Pirot'a; Bulgaristan ise yapılacak Pirot Hattı'na uzanacak hatlar inşa etmeyi, bu anlaşmayla taahhüt etmiştir.⁴²

Avusturya ve Sırbistan, hatların yapımına derhâl başlamıştır. Bulgarlar, Ruslardan dolayı önceleri çekingenlik gösterdilerse de bir süre sonra Bulgarlar da hat inşasına girişmişlerdir. Osmanlı Devleti ise taahhüt etmiş olduğu Belova - Vakarel (46 km) ve Üsküp - İvronya (85 km) hatları için maddi olanaksızlıklar nedeniyle hemen harekete geçememiştir. Daha sonra ise hatların inşası için gelen iki tekliften biri değerlendirilmiş, 20 Şubat 1885 tarihinde Nafia Nazırı Raif Paşa ile *Osmanlı Bankası - Comptoir d'Escompte* şirketinin oluşturduğu grup arasında hatların yapımı için sözleşme imzalanmıştır.⁴³

Sözleşmeye göre grup, sözleşme tarihinden itibaren bir ay içerisinde *Rumeli Demir Yolları Hutûd-ı İltisakîyesi İnşaat Şirketi* adıyla bir şirket kuracak, iltisak hatlarını Osmanlı adına kilometre başına 175.000 frank bedel karşılığında yapacaktır. Şirket, km başına yapılacak harcamalar ve gerekli arazinin satın alınabilmesi amacıyla gerekli olan parayı Osmanlı Devleti'ne yıllık % 7 faizle kredi olarak verecektir.⁴⁴

Hatların inşası 1887 ortalarında -Sırbistan sınır istasyonu inşaatı hariç- tamamlanmış ve Osmanlı Devleti ile Sırbistan arasında 4 Temmuz 1887'de ulaşım ve haberleşmeye yönelik bir sözleşme imzalanmıştır. Hatları işletme imtiyazı, Mayıs 1888'de hatları yapan inşaat şirketine verilmiştir.⁴⁵

Fakat Berlin Anlaşması sonrası süreçte her fırsatta Doğu Rumeli'yi Bulgaristan'a ilhak etmek gayreti içerisinde olan Bulgarlar, hükûmetin Doğu Rumeli'ye atamış olduğu demir yolu komiserini tanımadıkları gibi Belova - Vakarel Hattı'nın inşasının bitiminde bu hattı işgal etmişler ve işletmeye başlamışlardır. Hükûmet bu durumun kabul edilemeyeceğini, işletmenin ilgili şirket tarafından yapılacağını Bulgarlara bildirse de vazgeçmeyen Bulgarlar, hattı km başına 1.500 franka kiralamak istediklerini bildirmişlerdir. Konuyla ilgili olarak uzun süren bir belirsizlik yaşanmıştır. Bulgarlar, 14 Şubat 1894'te Sarımbey İstasyonu'nu işgal etmişler, artık sınır muamelelerinin burada yapılacağını bildirmişler ve Rumeli Demir Yolları İşletme Şirketi ile de 8 Mart'ta bir anlaşma yapmışlardır. Bu konuda yalnız kalan hükûmet, 14 Nisan

⁴² Engin; s. 184.

⁴³ İmtiyazat ve Mukavelat Mecmuası; C III, s. 1849 - 1853. Hatlar için diğer teklif veren şirket Baron Hirsch'in şirkettir. Teklif Osmanlı yöneticilerini ikiye bölmüş, basında çok tartışılmış ve sonunda teklif reddedilmiştir.

⁴⁴ Ayrıca şirket alacaklarını garanti altına almak için birtakım önlemler de almıştır. Örneğin şirket, inşa ettiği demir yolları üzerinde rehin hakkına sahip olacağı gibi Selanik, Bursa ve Aydın vilayetlerinin ağnam rüsumunun yıllık hasılatından bir miktarının şirkete ait olduğuna dair hükûmetten senet alacaktır. Bk. Engin; s. 186 - 187.

⁴⁵ 1888 yılı aynı zamanda, Avrupa hatları ile temas kurulup İstanbul ile Viyana'nın demir yolları ile birbirlerine bağlandığı tarih olmuştur. 12 Ağustos 1888'de İstanbul - Viyana arasındaki ilk tren, yani Orient Express (Şark Ekspresi), Sirkeci'den hareket etmiştir.

1894'te yapılan sözleşmeyle km başına 2.250 franka hattı Bulgarlara kiralamıştır.⁴⁶

Tüm bu gelişmeler yaşanırken Osmanlı Devleti, 1890'ların başından itibaren askerî düşüncelerle Doğu Rumeli'deki vilayetleri hem İstanbul'a hem de Makedonya'ya bağlamak amacıyla iki iltisak hattı yapımı için harekete geçmiştir. Hatlardan ilki Selanik - İstanbul (510 km) Hattı, ikincisi ise Selanik - Manastır (219 km) Hattı'dır. Selanik - İstanbul Hattı'nın imtiyazı 8 Ekim 1892'de 99 yıllığına Fransız banker M. Rene Baudouy'e 15.500 frank km garantisi ile verilmiştir. Hat, kıydan en az 15 km içeride yapılacak ve Harbiye Nezaretinin onayından geçtikten sonra hattın inşası başlayabilecektir. Hattın inşası yaklaşık bir yıl sonra, 1 Ekim 1893 tarihinde başlamış ve 1 Nisan 1896'da hattın açılışı yapılmıştır.⁴⁷

28 Ekim 1890'da, 99 yıl süre ve 14.300 frank km garantisi ile Deutsche Banka bağlı bir Alman grubunun temsilcisi olan Alfred Kaulla'ya verilen Selanik - Manastır Hattı ise 3 Haziran 1894 tarihinde işletmeye açılmıştır.

5. Meşrutiyet Dönemi

23 Temmuz 1908'de II. Meşrutiyet'in ilanından kısa bir süre sonra 18 Eylül'de Şark Demir Yolları işçileri greve gitmişlerdir.⁴⁸ Bunu fırsat bilen Bulgarlar, grevin çıkarlarını tehdit ettiğini öne sürerek 20 Eylül'de Doğu Rumeli'deki 309 km'lik demir yolu hattını işgal etmişlerdir. İşgalin ertesi günü grevin sona ermesine rağmen Bulgarlar işgale devam etmişlerdir. Bunun üzerine Osmanlı Devleti, Berlin Anlaşması'na taraf olan ülkeler nezdinde olayı protesto etmişlerdir.⁴⁹ Almanya, Avusturya ve İngiltere bu konuda Osmanlı Devleti'nin yanında yer alırken Rusya sorunu iki ülkenin çözmesi gerektiğini öne sürmüştür.

İşgalden hemen sonra, 5 Ekim 1908'de Bulgarlar bağımsızlıklarını ilan etmişlerdir. Bu olupbittiyi kabul etmek durumunda kalan Osmanlı Devleti, 19 Nisan 1909'da Bulgaristan'ın bağımsızlığını tanıyan protokolü yapmıştır. Söz konusu protokolde, demir yollarına yönelik bir madde de vardır. Bu maddeye göre Bulgaristan, Belova - Vakarel Hattı için Osmanlı Devleti'ne 42 milyon frank tazminat verecektir. Bu arada protokolden haberdar olan Şark Demir Yolları Şirketi, tazminatta kendilerinin de payı olduğunu ileri sürmüştür. Görüşmeler sonucunda 28 Temmuz 1909'da Osmanlı Devleti, Bulgarların vereceği tazminatın 21,5 milyonluk kısmını şirkete vermeyi kabul etmiştir. Aynı tarihte Şark Demir Yolları İşletme Şirketinin, 10 ay içerisinde bir Osmanlı anonim şirketi hâline dönüştürülmesi kararlaştırılmış, 29 Mayıs

⁴⁶ BOA; Amtz.04, No. 24 / 53.

⁴⁷ Morawitz; s. 61 - 64.

⁴⁸ Şehmuz Güzel; "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İşçi Hareketleri ve Grevler", Tanzimattan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, C III, s. 803 - 830.

⁴⁹ Engin; s. 212.

1910 tarihinde de Şark Demir Yolları Şirketi, bir Osmanlı anonim şirketi olmuştur. Böylelikle hem Bulgarlarla hem de şirketle süren uzun süreli sorunlar çözüme kavuşturulmuş oluyordu.

Bu tarihten sonra başta devletin girmiş olduğu savaşlar olmak üzere çeşitli olumsuz gelişmeler, Birinci Dünya Savaşı sonunda devletin Avrupa'da kalan demir yollarını 337 km'ye indirmiştir. Bu hatlar, Şark Demir Yolları tarafından işletilmeye devam etmiştir. Balkan Savaşları sonrasında hattın 370 km'lik kısmı Sırp topraklarında kalmış, 294 km'lik kısmı da Yunanistan'a geçmiştir. Ayrıca İstanbul ve Edirne arasındaki hattın bir kısmı da Yunan topraklarından geçmek durumunda kalmıştır.⁵⁰

Birinci Dünya Savaşı sonrasında 30 Ekim 1918'de imzalanan Mondros Ateşkesi sonrasında Şark Demir Yolları Hattı'na Fransızlar el koymuşlardır.

6. Cumhuriyet Dönemindeki Gelişmeler

Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyet Türkiye'sine, 3.756 km'si imtiyazlı, yani yabancı şirketlerce inşa ettirilip işletilebilen, 356 km'si de Rusya'dan geri alınan topraklardan elde edilen toplam 4.112 km demir yolu kalmıştır. Bunun 232 km'lik Erzurum - Sarıkamış demir yolu dar hat olduğu gibi ülkenin büyük kısmı da (doğu, güneydoğu ve kıyı kesimler) demir yolu şebekesi dışında bulunmaktadır. Bunun % 67,5'i Alman, % 19,8'i Fransız, % 12,7'si İngiliz şirketlerince gerçekleştirilmiştir.⁵¹

Lozan Barış Antlaşması ile çizilen sınırlar sonucunda, İstanbul - Edirne Hattı'nın 33 km'lik kısmı Yunan topraklarında kalmıştır. Bu da İstanbul'dan Edirne'ye yapılacak olan bir yolculuğun bir kısmının Yunan topraklarından geçilerek yapılması demektir. Konuyla ilgili olarak, Lozan Barış Antlaşması'nın 107. maddesinde şöyle bir düzenleme yapılmıştır:

“Türkiye’den ya da Yunanistan’dan gelecek ya da Türkiye’ye ya da Yunanistan’a gidecek ve Doğu demir yollarının Yunan - Bulgar sınırı ile Kuleli Burgaz yakınındaki Yunan - Türkiye sınırı arasında bulunan üç parçasından transit geçerek yararlanacak yolcularla mallar (ticaret eşyası, yük, marchandises), bu transit yüzünden, hiçbir vergi ya da resmî, pasaport işlemine ya da gümrük denetimine bağlı kılınmayacaklardır.

İşbu maddedeki hükümlerin yürütülmesi, Milletler Cemiyeti Meclisinin seçeceği bir komiser aracılığıyla sağlanacaktır.⁵² (...)”

⁵⁰ Söz konusu 337 km'nin 281 km'si İstanbul - Meriç Nehri arası, 7 km'si Yunan arazisi içindeki kısım, 3. km'lik Karaağaç - Edirne hattı ve 1912'de yapımı tamamlanan 46 km'lik Babaeski - Kırklareli hattıdır. Bk. “Balkan Yarımadası Demir Yolları”, Demir Yollar Mecmuası, S 71 (1931), s. 499.

⁵¹ Ünsal Yavuz; “Cumhuriyet Devri Demir Yolu Politikasına Yaklaşım Biçimi”, IX. Türk Tarih Kongresi, (21 - 25 Eylül 1981), Kongreye Sunulan Bildiriler, C III, s. 1641.

⁵² Anlaşmanın “ulaşım yolları” başlığını taşıyan kısmının 106, 107 ve 108. maddeleri Şark demir yollarına yönelik olarak düzenlenmiştir. 106. madde, “Yeni sınırın geçeceği yerler sebebiyle aynı

a. Şark Demir Yollarının Satın Alınması

Cumhuriyet öncesinde kapitülasyonlardan yararlanan yabancı şirketlerin; demir yolları, deniz yolları ve limanlar, tramvay ve tünel, elektrik, hava gazı ve su gibi kamu hizmetlerinde hukuksal ya da ya fiilî bir tekel kurdukları görülmektedir. Ülkenin bu gibi hizmetlerinin yabancıların elinde bulunması, kapitülasyonların getirdiği olumsuz ortamı bizzat yaşayan genç Cumhuriyet'in yöneticilerini, yabancı özel sermaye kuruluşlarını tasfiye etmeye itmiştir.

Bu tasfiye hareketinde, her şeyden çok bu kuruluşların kamu hizmeti niteliğinde görülen alanlarda faaliyet göstermeleri konusu dikkate alınmıştır.⁵³ Diğer taraftan bu tasfiyeler yapılırken o dönemde pek çok ülkede yapıldığı gibi *“yabancı yatırımların maddi bir karşılık vermeksizin tasfiye edilmesi ve kalan borçların ödenmemesi”* gibi antidemokratik bir yöntem uygulanmadığı da altı çizilmesi gereken bir hükümet tavrıdır. Üstelik kuruluşundan itibaren mali yönden büyük sıkıntılarla karşı karşıya olan Türkiye Cumhuriyeti hükümetlerinin, bu tasfiye işlemlerini iki taraflı anlaşmalarla ve kendisine düşen borçları yüklenmek suretiyle yürütmesini, takdir edilecek bir olay olarak nitelendirmek gerekmektedir. Yabancı şirketlerin tasfiyesinde aslan payını demir yolları millileştirmeleri almaktadır.

Ülkedeki tüm yabancı şirketlerin devletçe satın alınmasına başlandığı otuzlu yıllarda, bu işletmenin de satın alınması gündeme gelmiştir. Hükümetin satın alma kararı şirkete bildirildiğinde şirket önceleri bunu kabule yanaşmamış, şirket müdürü bu konuda yetkinin kendilerinde değil, şirket ortaklarında olduğunu belirtmiş, imtiyaz süresinin henüz bitmediğini öne sürmüştü, ancak hükümet şirkete kârlı şartlar teklif ederse satışa razı olacağını söylemiştir.⁵⁴ Yapılan yazışmalardan sonra şirket ortakları şirketin yönetim kuruluna bu konuda yetki vermiştir. Yönetim kurulunun seçtiği delegeler Ankara'ya gelmiş ve satın alma görüşmeleri 19 Ekim 1936'da başlamıştır.⁵⁵

Görüşmelerde Nafia Vekili Ali Çetinkaya, *“Trakya'nın siyasi ve askerî önemini siz de görüyorsunuz, burası bizim için hayat meselesidir. Burada*

ülkenin iki parçasını birbirine bağlayan bir demir yolu öteki ülkeyi kestiği ya da bir ülkede başlayan bir kol diğer bir memlekette son bulduğu takdirde iki toprak arasındaki ulaşım ilişkisi konularda işletme koşulları, özel kararlar saklı kalarak ilgili demir yolu yönetimleri arasında yapılacak bir anlaşma ile düzenlenecektir. Bu yönetimler uyuşamazlarsa koşullar tahkim yolu ile saptanacaktır. (...)” derken, 108. maddede ise demir yollarının devrine yönelik şartlar sıralanmıştır. Bk. Lozan Barış Konferansı Tutanaklar Belgeleri; Birinci Takım C I, Kitap I, Çev. Seha L. Meray, (3. Basım), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2001.

⁵³ Baran Tuncer; Türkiye'de Yabancı Sermaye Sorunu, Ankara, SBF Yayınları No. 241, 1968.

⁵⁴ Asım Us; “Ecnebi İmtiyazlarının Son Kalesini de Aldık”, Kurun, 21 I. Kanun 1936 Us, şirketin işletme imtiyazını neden elinden çıkarmak istemediğini de şöyle açıklamıştır: “(...) Çünkü uzunluğu 310 km'yi bulan bu hattın mülkiyeti tamamen devlete aitti. Bu da en aşağı 30 milyon lira bir kıymet demektir. Hattın işletme imtiyazını almış olanların yaptıkları fedakârlık ise sadece bu işe beş altı milyon liralık bir sermaye tahsisinden başka bir şey değildi.(...)”

⁵⁵ TBMMZC; D. 5, C 17, S No. 138, s. 2.

*sizin yarım yamalak araç gereçle çalışmanıza zamanın tahammülü yoktur.*⁵⁶ diyerek Türkiye'nin düşüncesini açıkça ortaya koymuştur.

Nizamnamelere göre 8 milyon liralık bir sermayesi bulunan şirket, Türk Hükûmetinden 11 milyon lira istemiştir. Üstelik imtiyaz süresinin bitim tarihi olan 1958'e kadar tazminat talebinde de bulunmuştur ki bu rakam 10 - 15 milyon lira daha demektir. Uzun süre görüşmelerden sonra 6 milyon lirada anlaşılmıştır.⁵⁷ Ödeme şekli % 5 faiz ve 20 yılda ödemek suretiyle yapılacaktır.

İnönü, şirketin satın alınmasıyla ilgili olarak Mecliste yapılan görüşmelerde, satın alınan bu hattın, diğer hatlara göre pahalıya mal olduğunu, *"istikbalin bunu bize söyleyeceği"*ni belirtmiş ve eklemiştir: *"Arkadaşlar, sermayeye, faize, mali hususlara, (ait) mesela % 7 yerine % 5 faiz gibi birtakım noktalar vardır ki bir münekkittir bu kadar tecrübelerden sonra, bunu İnönü Hükûmeti nasıl yapmış diye söyleyecektir. (...) İstikbalin tenkit edeceği bir nokta da şudur: İki vekil arasındaki münakaşalardan, 1937 Mukavelesi'nin her iki vekil tarafından aynı şekilde ve iyi bir surette anlaşılmış olduğu, efkâr-ı umumiye nazarında müphem kalmıştır. (...) İstikbalin bu suallerine cevap veriyorum: Biz 1937 mukavelesini her şekilde satın alma hakkı vardır - yoktur, franktır, altındır veya kâğıttır taraflarını bilerek takip ettik. Bütün mütalaaları kıymetleri derecesinde göz önüne aldık. Netice olarak vardığımız karar, Şark Şimendifer Hattı'nın size teklif ettiğimiz anlaşma neticesinde alınmasının faydası vardır (...) İki üç sene daha beklemekten, hattın üzerinde vücuda gelecek tahribatla daha fazla zararlı olacağız neticesine vardık. Çünkü şirket, gideceğim diye buraya fazla para sarf etmemiştir..."*

Sonuçta, 68 gün süren görüşmelerden sonra satın alma sözleşmesi 25 Aralık 1936'da imzalanmıştır. Edirne - İstanbul Hattı ile Kırklareli Şube Hattı'nı kontrol eden Şark Demir Yolları Türk Anonim Şirketinin elindeki işletme imtiyazı ve mallar, 26 Nisan 1937 tarih ve 3156 sayılı kanunla, 1 Ocak 1937'den geçerli olmak üzere bedeli 20.760.000 İsviçre francı karşılığında % 5 faizli ve 20 sene itfali "1937 Türk Borcu Tahvilleri" ile ödenerek Nafia Vekâletince satın alınmıştır.⁵⁸

b. Uzunköprü - Svilengrad - Pityon Hattı

İkinci Dünya Savaşı'nda Almanların Yunanistan'ı işgali, demir yolları açısından önemli bir sorunu beraberinde getirmiştir. Bu sorun, Türkiye ile Avrupa arasındaki tek bağlantı noktasını oluşturan ve bir noktasından Dedeağaç yoluyla Selanik'e kadar giden Uzunköprü - Svilengrad Hattı'nın statüsü sorunudur.

⁵⁶ Bayındırlık İşleri Dergisi; Yıl 5, S 5, (I. Teşrin 1938), s. 75.

⁵⁷ Pazarlığın safhaları için bk. TBMMZC; D. 5, C 17, 19.04.1937, 49. Birleşim, S No. 138, s. 2.

⁵⁸ Bayındırlık İşleri Dergisi; Yıl 4 S 5 (I. Teşrin 1937), s. 9.

Almanlarla yapılan anlaşma gereğince hat üzerindeki iki köprünün ve diğer tamiratı bir an önce yapılarak işletmeye açılması kararlaştırılmıştır. Meclis, Temmuz 1941'de Türk toprağı dışında kalan kısımları işletmek için 4095 sayılı kanunla Devlet Demir Yolları İşletme Umum Müdürlüğüne yetki vermiştir.⁵⁹ Bu yetki sonucunda Türk Hükûmeti ile Alman Hükûmeti arasında bir anlaşma yapılmıştır.⁶⁰ Anlaşmaya göre toplamı 74 km olan ve 63 km'si işgal altındaki Yunan arazisinden, 7 km'si Türkiye'den, 3 km'si de Bulgaristan'dan geçen Uzunköprü - Svelingrad arasındaki hattın işletilmesi ve Arda - Meriç köprülerinin geçit verecek surette tamirlerinin yapılması görevi Devlet Demir Yolları İşletme Umum Müdürlüğüne verilmiştir.⁶¹ Devlet Demir Yolları İşletme Umum Müdürlüğü ayrıca demir yolu hattı üzerindeki köprülerin inşasına kadar Babaeski ile Svilengrad arasında, Edirne'den de geçecek bir kara nakliyatı servisi kurulması görevini de üstlenmiştir.⁶²

Bir süre sonra Almanya ile ikinci bir anlaşma yapılması için görüşmeler başlamıştır. Aslında görüşme, Temmuz ayında yapılan anlaşmanın devamı niteliğindedir. Zira anlaşmanın 20'nci maddesine göre Pityon İstasyonu'nun statüsü daha sonra taraflarca belirlenecektir. Bu konuyu çözümlmek ve Pityon İstasyonu'nun Pityon - Dedeağaç Hattı'nı işletecek olan Almanlarla birlikte bir "mübadele garı" olarak kullanılmasını sağlamak üzere Şubat 1942'de Türk ve Alman heyetleri arasında görüşmeler başlamış⁶³ ve anlaşma sağlanmıştır.

Bu süreli işletme savaş sonunda bitmiş, 1945 sonundan itibaren Pityon - Svelingrad arası demir yolları Yunan Hükûmetine teslim edilmiştir.⁶⁴ Bu durumda Türkiye ile Bulgar sınırı arasına Yunan demir yolları girmiş, Edirne ile nakliyat Yunan demir yollarından geçerek yapılmaya başlanmış, bu da Yunan tarifelerinin çok sık değişmesi, Yunan ve Bulgar demir yolları arasında nakil ücretlerinin ödenmesi için bir anlaşmanın olmaması nedeniyle Avrupa ile olan demir yolu bağlantısında sorunlar yaşanmasına neden olmuştur.

Bu sorunu gidermek amacıyla Yunan, Bulgar ve Romen demir yolları temsilcileri İstanbul'da bir toplantıya davet edilmiş, 10 Ocak 1946'da yapılan

⁵⁹TBMMZC; D. 6, C 20, 73. Birleşim, 04.07.1941, s. 40.

⁶⁰Bu anlaşmaya Türk Hükûmeti adına Dışişleri Bakanlığı Genel Sekreteri Numan Menemencioğlu ile Devlet Demir Yolları Genel Müdür Muavini Fuad Zincirkıran imza koymuşlardır. Bk. BCA; 10 Temmuz 1941 tarih ve 030.18.01.02.95.59.13 sayılı belge.

⁶¹BCA; 25 Temmuz 1941 tarih ve 030.10.152.74.4 sayılı belge.

⁶²BCA; 7 Temmuz 1941 tarih ve 030.10.155.93.25 sayılı belge. Böyle bir servisin kurulması için istek Almanya'dan gelmiştir. Bu konuda Münakalat Vekâletine inceleme görevi verilmiş ve yapılan inceleme sonucunda Münakalat Vekâleti, söz konusu servisin yapılabilmesi için ikişer tonluk 10 adet kamyon ve onar kişilik beş otobüse ihtiyaç duyulacağını, bu araçların ülke içinden sağlanamayacağını, bu yüzden araçların Almanya'dan alınmasının uygun olacağını bildirmiştir.

⁶³BCA; 25 Şubat 1942 tarih ve 030.018.001.002.97.121.11 sayılı belge. İki taraf temsilcilerinin yapmış olduğu anlaşma, Bakanlar Kurulu tarafından 7 Mayıs 1942 tarihinde kabul edilmiştir. Bk. BCA; 7 Mayıs 1942 tarih ve 030.018.001.002.98.43.4 sayılı belge.

⁶⁴BCA; 3 Aralık 1945 tarih ve 030.018.001.002.109.69.14 sayılı belge.

ve Romanya'nın katılmadığı toplantıdan olumlu sonuç alınmış⁶⁵ ve yapılan anlaşma 1 Şubat'tan itibaren yürürlüğe girmiştir.

Anlaşma ile Yunanistan tarafında Türk tarifelerinin uygulaması için bir formül bulunmuştur. Buna göre Yunan kısmından geçen yolcu ve eşya için yolcu ve eşya km'si başına Yunanlara belirli bir ücret verilecek, buna karşılık Türk tarafında DDY tarifeleri uygulanacaktır.⁶⁶ Tespit edilen bu ücretler 6 aydan önce değiştirilmeyecektir.

Ayrıca yeni bir Türk - Yunan yolcu tarifi de yapılmış, yolcuların tek biletle Türk istasyonlarından Yunan istasyonlarına seyahat edebilmeleri sağlanmıştır. Yolcuları sınırda aktarma güçlüğünden kurtarmak için de İstanbul - Selanik arasında bir yolcu vagonu ve ileride Selanik'e kadar devam ettirilmek üzere şimdilik haftada iki gün İstanbul - Dedeağaç arasında karşılıklı yataklı servisi konulması kararlaştırılmıştır.

Bu durum, 4 Ekim 1971 tarihine kadar sürmüş, bu tarihte açılan 67 km'lik Pehlivan köy - Edirne Hattı sayesinde İstanbul - Edirne arası, tamamen Türk topraklarından geçecek şekilde düzenlenmiştir. Yeni hattın açılmasıyla Yunan topraklarındaki 33 km'lik kısım kaldırılmıştır. Hâlen İstanbul - Edirne demir yolu 229 km'dir.

Sonuç

XIX. yüzyılın ilk yarısında başlayan ve yüzyılın ortalarında başta Avrupa, Amerika ve Asya olmak üzere dünyanın dört bir yanına yayılan demir yolu ulaşımı faaliyeti, Osmanlı Devleti'ni de etkilemiş ve yöneticilerin de teşvikleriyle demir yolu inşası süreci, ülkenin üç kıtasında bulunan topraklarda başlamıştır.

Bu süreçte, ülkenin Avrupa'da kalan toprakları üzerine hatlar inşa edilirken siyasi, askerî ve ekonomik kaygılar düşünülmüş, isyanları bastırarak asayişsizliği önlemek ve bölgede merkezî otoritenin gücünü etkin kılarak siyasi istikrarı sağlamak yanında, bölgenin verimli topraklarının getirilerinin, özellikle de doğrudan ve dolaylı vergilerin ülke ekonomisine katkıları da göz önünde bulundurulmuştur.

Balkanlarda yapılan Cernovada - Köstence ve Varna - Rusçuk hatlarından sonra, özellikle İstanbul'u Avrupa'ya bağlayacak hatlar için girişimler başlatılmıştır. Osmanlı Devleti ile çeşitli yüklenici şirketler arasında 1856 - 1869 dönemindeki birkaç girişim, yüklenici şirketlerin sözleşme şartlarını yerine getirememeleri nedeniyle sonuçsuz kalmıştır. 1869'da ise Baron Hirsch ile sözleşme yapılmış ve Hirsch, Şark Demir Yolları Hattı'nı yapmak üzere iki şirket kurarak hat inşaatına başlamıştır.

⁶⁵ BCA; 22 Ocak 1946 tarih ve 030.010.152.78.34 sayılı belge.

⁶⁶ İktisadi Yürüyüş; Mart 1946, S 143, s. 7.

Hirsch, yapımı daha kolay olan ve daha az masraf gerektiren İstanbul - Edirne, Edirne - Sarımbey, Dedeğaç - Edirne, Selanik - Üsküp, Banialuka-Novi ve Tırnova - Yanbolu hatlarını tamamlarken yapımı nispeten zor olan, arazi şartlarının çetin olduğu bölgelerdeki yükümlülüklerinden kaçındığı gibi 1872 yılında bu hatların yapımını Osmanlı Devleti'ne yüklemiştir.

Osmanlı Devleti, kendisi tarafından yapılması gerekli hatların çoğunu maddi olanaksızlıklar ve Nisan 1875'te Bosna - Hersek'te çıkan ayaklanma, Temmuz 1876'da Osmanlı - Sırp Savaşı gibi bir dizi siyasi ve askerî sıkıntılar nedeniyle tamamlayamamıştır.

1877 - 1878 Osmanlı - Rus Savaşı sonunda imzalanan Berlin Anlaşması ile de Varna - Rusçuk Hattı, Bulgar Hükûmetine bırakılmış, Doğu Rumeli'deki 309 km uzunluğundaki demir yolları ise Osmanlı Devleti'nde kalmaya devam etmiştir. Anlaşma sonrası süreçte Avrupa hatlarıyla Rumeli demir yollarının birleştirilmesi konusunda Osmanlı Devleti, Avusturya, Sırbistan ve Bulgaristan arasında görüşmeler yapılması kararlaştırılmıştır.

Osmanlı Devleti, 1890'ların başından itibaren askerî düşüncelerle Doğu Rumeli'deki vilayetleri hem İstanbul'a hem de Makedonya'ya bağlamak amacıyla iki iltisak hattı yapımı için harekete geçmiş, bu hatlardan Selanik - Manastır Hattı 1894'te, Selanik - İstanbul Hattı ise 1896'da hizmete girmiştir.

1908'de Bulgarların bağımsızlıklarını ilan etmeleri ve 1909'da da Osmanlı Hükûmetinin bu durumu kabul etmesi üzerine Belova - Vakarel Hattı Bulgarlara bırakılmıştır.

Balkan Savaşları sonrasında Şark Demir Yollarının 370 km'lik kısmı Sırp topraklarında kalmış, 294 km'lik kısmı da Yunanistan'a geçmiştir. Ayrıca İstanbul ve Edirne arasındaki hattın bir kısmı da Yunan topraklarından geçmek durumunda kalmıştır.

Lozan Barış Antlaşması ile çizilen sınırlar sonucunda, İstanbul - Edirne Hattı'nın 33 km'lik kısmı Yunan topraklarında kalmıştır.

Cumhuriyet Dönemi'ne gelindiğinde, ülkedeki tüm yabancı şirketlerin devletçe satın alınmasına başlandığı otuzlu yıllarda, hattı işleten Şark Demir Yolları Türk Anonim Şirketinin de satın alınması gündeme gelmiştir. Yapılan görüşmeler sonucunda, satın alma sözleşmesi 25 Aralık 1936'da imzalanmıştır. Edirne - İstanbul Hattı ile Kırklareli Şube Hattı'nı kontrol eden elindeki işletme imtiyazı ve mallar, Türkiye Cumhuriyeti'ne geçmiştir.

İkinci Dünya Savaşı'nın yaşandığı yıllarda, Almanya'nın Yunanistan'ı işgali üzerine, hattın Yunan topraklarından geçen kısmının işletmesi için Almanlarla anlaşma yapılmış, Uzunköprü - Svelingrad arasındaki hattın işletilmesi Devlet Demir Yolları İşletme Umum Müdürlüğüne verilmiştir. Bu süreli işletme savaş sonunda bitmiş, 1945 sonundan itibaren Pityon - Svelingrad arası demir yolları Yunan Hükûmetine teslim edilmiştir. 1971 yılında Pehlivan köy - Edirne Hattı'nın yapılmasıyla hattın Yunanistan ile bağlantısı kalmamıştır.

Kaynaklar

Arşiv Belgeleri

BCA; 7 Temmuz 1941 030.10.155.93.25.

BCA; 10 Temmuz 1941 030.18.01.02.95.59.13.

BCA; 25 Temmuz 1941 030.10.152.74.4.

BCA; 25 Şubat 1942 030.018.001.002.97.121.11.

BCA; 7 Mayıs 1942 030.018.001.002.98.43.4.

BCA; 3 Aralık 1945 030.018.001.002.109.69.14.

BCA; 22 Ocak 1946 030.010.152.78.34

BOA; Dosya No.: 9, Gömlek No.: 353, Fon kodu: İ..MMS.

BOA; Dosya No.: 9, Gömlek No.: 393, Fon kodu: İ..MMS.

BOA; Dosya No.: 58, Gömlek No.: 8, Fon kodu: HR.SFR.3.

Resmî Yayınlar

TBMMZC; D: 5, C:17, 19.04.1937, 49. Birleşim, S. No.: 138, s.2.

TBMMZC; D: 6, C: 20, 73. Birleşim, 04.07.1941, s. 40.

Kitaplar

Abdurrahman Şeref; Tarih Musahabeleri, İstanbul, 1339.

Ahmed Cevdet Paşa; Maruzat, (Haz. Yusuf Halaçoğlu), İstanbul, 1980.

Ahmed Cevdet Paşa; Tezakir, (Yay. Cavit Baysun), C IV, Ankara, 1986.

DU VELAY A.; Türkiye Maliye Tarihi, Ankara, 1978.

EARLE Edward Mead; Bağdat Demir Yolu Savaşı, (Çev.: Kasım Yargıcı), İstanbul, 1972.

ENGİN Vahdettin; Rumeli Demir Yolları, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993.

İmtiyazat ve Mukavelat Mecmuası; C III, İstanbul, 1302.

KARAL Enver Ziya; Osmanlı Tarihi, C VI, TTK Yayınları, Ankara, 1992.

MERAY Seha L.; Lozan Barış Konferansı Tutanaklar Belgeler, Birinci Takım Cilt I, Kitap I., Çev. (3. Basım), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2001.

MORAWITZ Charles; Türkiye Maliyesi, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayını, Ankara, 1979.

Muahedat Mecmuası; TTK Yayınları, C V, Ankara, 2008.

NORMAN Louis de; Chemins de Fer, İstanbul, 1872.

ONUR Ahmet; Türkiye Demir Yolları Tarihi 1860 - 1953, İstanbul, 1953.

ŞİMŞİR Bilal N.; Rumeli'den Türk Göçleri, C 3, Ankara, 1989.

TUNCER Baran; Türkiye'de Yabancı Sermaye Sorunu, Ankara, SBF Yayınları No.: 241, 1968.

YILDIRIM İsmail; Cumhuriyet Dönemi'nde Demir Yolları (1923 - 1950), ATATÜRK Araştırma Merkezi Yay., Ankara, 2001.

Makaleler

AYDIN Suavi; "Türkiye'nin Demir Yolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış", Kebikeç, S 11, Ankara, 2001.

"Balkan Yarımadası Demir Yolları"; Demir Yollar Mecmuası, S 71 (1931).

Bayındırlık İşleri Dergisi; Yıl 5, S 5, I. Teşrin 1938.

Bayındırlık İşleri Dergisi; 4/5 (I. Teşrin 1937).

BOZKURT Rıza; "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Ülkenin Harekât Bakımından Bölgelere Ayrılması, İkmal ve İlaş İşleri, Haberleşme Sistemleri", Askerî Tarih Bülteni, Genelkurmay ATASE Yay., Yıl 13, S 25, Ağustos 1988.

GÜZEL Şehmuz; "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İşçi Hareketleri ve Grevler", Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, C III.

İŞIKSAÇAN Mustafa; "Türkiye Demir Yollarında Tarihî Olaylar", Demir Yolları Mecmuası, S 434 - 435 (Ayrı basım ek), (Mart - Nisan 1961).

İktisadi Yürüyüş; Mart 1946, S 143.

KAYNAK Muhteşem; "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklenmesi Sürecinde Osmanlı Demir Yollarına Bir Bakış, Yapıt, S 5, Haziran-Temmuz 1984.

ORHONLU Cengiz; "Köprücülük", VI. Türk Tarih Kongresi, C II, Ankara, 1973.

SEZGİNER Mukbil; "Şark Demir Yolları Tarihi", Demir Yollar Dergisi, C 12, S 144, (Şubat 1937 tarihli nüshasının eki).

TEKELİ İlhan - İLKİN Selim; "Osmanlı İmparatorluğu'nda XIX. Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Kara Yolu Yapımındaki Gelişmeler", Cumhuriyetin Harcı - 3. Kitap: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, Bilgi Üniversitesi Yay., İstanbul, 2004.

TEOMAN N.; “Türk Demir Yolları Tarihi ve Baron Hirsch”, Demir Yolları Dergisi, S 147, (Mayıs 1937).

TOYDEMİR Sait; “Yedikule - Çekmece Kısımının İşletmeye Açılması”, Demir Yollar Dergisi, S 285 - 287, (1949).

US Asım; “Ecnebi İmtiyazlarının Son Kalesini de Aldık”, Kurun, 21 I. Kanun 1936.

YAVUZ Ünsal; “Cumhuriyet Devri Demir Yolu Politikasına Yaklaşım Biçimi”, IX. Türk Tarih Kongresi, (21 - 25 Eylül 1981), Kongreye Sunulan Bildiriler, C III.

POLICIES OF THE GREAT POWERS TOWARDS THE MACEDONIAN QUESTION DURING THE BALKAN WARS AND THE FIRST WORLD WAR, 1912-1918

Dr. Aleksandar Vanče STOJČEV*

Towards the end of the XIX century and in the beginning of the XX century, the Macedonian Question became the biggest diplomatic problem around which the main political and military events in the relations between the Great Powers and the Ottoman Empire have evolved, like a nucleus on so called "Eastern question".¹ Macedonia was the „microcosm of the Balkan problem with all the different elements which, on a larger scale and in successive phases, have combined to make up the Eastern question“.² The geostrategic position of the Macedonian territory and the ethnic composition of the population enhanced the presence of the Macedonian Question. It became significant for the neighbouring countries, since any of them beginning to rule Macedonia would mean acquiring the advantage that provides domination on the Balkans. The demographic factor, i.e. the ethnic composition of the population also had a significant impact on the geostrategic position of Macedonia. In times of non-recognition of the Macedonian nation, the Macedonian population have declared themselves depending on the neighbouring countries propaganda.³

The Balkan Wars in 1912 and 1913 were a tragic outcome of the liberation fight that the Macedonian people have started with numerous uprisings and rebellions in the second half of the XIX century and in the beginning of the XX century. The Ilinden Uprising from 1903 represented the peak in the progress of the Macedonian people's national spirit and the ultimate point to which the Macedonian people's awareness of their national feature managed to rise. The repression of the uprising, as well as the lack of support and assistance from the neighbouring countries and the Great Powers, were the reason behind the fierce silencing of the Macedonian people and their loss of hope that someday liberation will be gained. That was even greater loss than the battlefield defeat itself.⁴ Apart from that, the Macedonian people lost the belief in their own political organizations, in their

* Military History Department at the "General Mihailo Apostolski" Military Academy in Skopje.

¹ Lord Courtney of Penwith, *Nationalism and War in the Near East (By a Diplomatist)*, Carnegie Endowment for International Peace, Division of Economics and History, Oxford, Clarendon Press, 1915, pp. 1-2. Andreson F.M. and Hershey A.S., *Handbook for the Diplomatic History of Europe, Asia and Africa 1870-1914*, Washington, 1918.

² J.A.R. Marriott, *The Eastern Question, an historical study in European Diplomacy*, Oxford, 1940, pp. 409-412.

³ Alfred E. Zimmern, *Nationality & Government with other War-time Essays*, London, 1919., p. 50.

⁴ Lieutenant-Colonel Vance Stojcev, *Defence Policy in the Balkans and the Division of Macedonia in 1913*, Partnership for peace Consortium of Defense Academies and Security Studies Institutes, Working Group on Military History, *Military Police in Europe, 1870-1914*, International Seminar, Sofia, Bulgaria, 4-7 March 2002, pp. 75-80.

leaders - who before the Balkan Wars were in constant quarrels and fierce conflict – so their wishes and strengths for defence against foreign propaganda faded away. Disappointed and under influence of the neighbouring propagandas, the Macedonian people started believing that their liberation can be achieved only with the assistance of Bulgaria, Serbia and Greece in a joint war.⁵

Immediately before the onset of the Balkan Wars, the Ottoman Empire was in a middle of a deep economic and political crisis. Becoming indebted to the Western countries by taking big loans, the Ottoman Empire made efforts to avoid the economic crisis. However, the political crisis deepened day by day.⁶ The Great Powers tried to maintain status quo situation on the Balkans. On the other hand, after the formation of the Balkan League, the Balkan countries prepared themselves for division of the European part of the territory of the Ottoman Empire. The Great Powers expected to gain benefits, as well as the Balkan countries. Therefore, various secret treaties were signed, numerous interests were set in order for the Entente and the Central Powers to attract the Balkan countries into their alliance and for the Balkan countries to make division of the territory of the Ottoman Empire. After the establishment of the Balkan League, the Balkan countries were confident in their own power and looked upon the Great Powers, especially upon Russia, with distrust.⁷

Anatoly Neklyudov, the Russian ambassador in Sofia, sent a telegram to the Russian Government on September 17, 1912 in which he informs it that "general mobilisation of the army is announced here. Danev⁸ came today to inform me that the sending of the note from the Balkan governments to the states and the Sublime Porte has been delayed for several days. According to his opinion, the war can still be avoided, but there is only one way to do that: if Europe immediately and in its own fashion manages to force Turkey to agree with the implementation of Article 23 of the Congress of Berlin under guarantee of the Great Powers by appointing valys from the states in accordance with the presence of the subjects of neighbouring countries and with international gendarmerie in the beginning."⁹ The Russian

⁵ Архив Србије, Министарство иностраних дела, Политичко одељење, 1906, М/18, фасцикла V, досије VI, V/390. (Archive of Serbia, Ministry of Foreign Affairs, Political Department, 1906, M/18, Fascicle V, Dossier VI, V/390.)

⁶ Ernest Weibel, *Histoire et géopolitique des Balkans de 1800 à nos jours*, Paris, 2002, pp. 220-221.

⁷ Ванче Стојчев, Александар Стојчев, *Букурешкиот мировен договор и поделбата на Македонија во 1913 година*, Институт за национална историја, Скопје, 2011, стр. 22-23. (Vance Stojcev, Aleksandar Stojcev, *The Peace Treaty of Bucarest and the division of Macedonia in 1913*, Institute of National History, Skopje, 2011, pp. 22-24)

⁸ Stoyan Danev, Prime Minister of Bulgaria (1911-1913).

⁹ *Балканската война или руската оранжева книга (дипломатически документи, издадени от руското външно министерство докосващи се до събитията на балканския полуостров - август 1912 година - юли 1913 г.)*, София, 1914, док. бр. 9,

government knew from the beginning that Serbia and Bulgaria intend to wage war against the Ottoman army for territories exclusively, i.e. to divide Macedonia, since it was already defined in the Treaty between Serbia and Bulgaria signed on March 13, 1912.¹⁰

In order not to break the status quo situation in the Balkans, after reaching an agreement with the French Minister Reymond Poincare on 24 September 1912 in Paris, the Russian Foreign Minister, Sergei Sazonov, sent telegrams to the Russian diplomats in Sofia, Belgrade, Cetinje and Athens in order for them, on behalf of all the big countries, to convey the following message to the governments there: "The Great Powers declare to the Balkan states and Turkey that they vigorously oppose any action which can cause breach of peace; that in case a war is incited between the Sublime Porte and the Balkan states, the Great Powers would not allow for any changes in the existing territorial status quo situation on the Balkans after the end of the conflict; that by observance of Article 23 of the Congress of Berlin and by following the interest of the Christian populations, the Great Powers shall take in their own hands the implementation of reforms in European Turkey, whereby these reforms should not interfere with the sacrosanctity of the territory of the Ottoman Empire."¹¹ On 24 September 1912, the ministries Sazonov and Poincare sent telegrams to the Foreign Ministries and to their ambassadors in Berlin, Vienna and London as well, having the following content: "The five states should declare to the Sublime Porte that they take as a basis the official proclamation of the Turkish Government's intent to introduce reforms and that they shall officially approach, along with the Sublime Porte, in their implementation, in the spirit of Article 23 of the Congress of Berlin and the Law from 1880, necessary for governing European Turkey and the necessary measures for implementation thereof, whereby those reforms should not tamper with the territorial sacrosanctity of the Ottoman Empire."¹²

Immediately before the commencement of the Balkan Wars, Austria-Hungary proposed the other Great Powers to make a joint intervention at the Government of the Ottoman Empire for it to implement the reforms, and to give autonomy to Macedonia and Albania in order to avoid war.¹³ This proposal was not accepted by the other Great Powers. The Austria-

стр. 7. (The Balkan War or the Russian Orange Book – diplomatic documents, published by the Russian Ministry of Foreign Affairs, August 1912 – July 1913, Sofia, 1914, Doc. No. 9, p. 7.)

¹⁰ Ibidem.

¹¹ *Балканската война или руската оранжева книга...*, док. бр. 21, стр. 13.

¹² Ibidem, doc. No. 24, p. 14.

¹³ ДАСИП-Државни архив секретаријата иностраних послова, МИДС-Министарство иностраних дела Србије, ПО-Политичко одељење, 1912, Ф-Х, Д-1; *Документи о спољној политици Краљевине Србије 1903-1914*, књига V, свеска 2, САНУ, Београд, 1985, док. бр. 168, стр. 356-357. (The State Archive of the Secretariat of Foreign Affairs, Ministry of Foreign Affairs of Serbia, Political Department, 1912, fascicle 1, Document 1; Documents of foreign policy of the Kingdom of Serbia 1903-1914, book V, volume 2, Serbian Academy of Sciences and Arts, Belgrade, 1985, Doc.no. 168, pp. 356-357.)

Hungarian Foreign Minister, Count Leopold von Berchtold, was especially in favour of the idea for giving autonomy to Macedonia. Opinions on this proposal were exchanged between the governments of Austria-Hungary, Germany and Italy. After the military actions in the course of the First Balkan War and the agreed ceasefire between the Ottoman Empire and the Balkan League, on 28 December 1912, Reshid Pasha presented the proposal of the Ottoman Government to grant Macedonia autonomy under the sovereignty of the sultan and under direct control of a Christian prince who should be selected from the families that rule in some neutral state and to be protestant, if possible. He would be appointed by the allies and approved by the Sublime Porte.¹⁴ The Balkan allies did not accept the proposal of the Sublime Porte for granting autonomy to Macedonia. The tensions around Macedonia have intensified even among the Great European powers that were present in London at the Conference of Ambassadors, the first session of which was held on 17 December 1912.¹⁵

The Serbian representative in Vienna, Jovan M. Jovanovic, informs his government the following: "Europe wants peace and wants it established as soon as possible. Therefore, the proposal for granting autonomy to Macedonia may be adopted by all the cabinets of the European governments. This proposal was especially insisted on by Great Britain, where the Balkan committee developed a broad action in that direction. The combination of having neutral Macedonia is pernicious for Serbia and should be prevented as soon as possible. Therefore, any misunderstandings with the Greeks in the process of partitioning the captured territory of Macedonia should be avoided. This information was received by Nikola Pashic and was rendered as a new Bulgarian attempt to pull out of the defeat."¹⁶ The Serbian representative in Paris, Milenko Vesnic, informed his government that he has been summoned for talk by the French Foreign Minister Stephen Pichon on 7 June 1913 whereby it was said to him that if Serbia and Greece have unreasonable demands, than the Great Powers would be forced to get involved in the solution of the situation in the Balkans, whereby the issue of having autonomous Macedonia would be raised.¹⁷ On 30 May 1913, immediately before the beginning of the Second Balkan War, the Austria – Hungary Foreign Minister, Count Leopold von Berchtold, summoned the Serbian representative in Vienna, Jovanovic, and presented to him the idea for granting autonomy to Macedonia and emphasised the fact that "the population there is Slavic and not pure Serbs and Bulgarians. Wouldn't it be possible for it to be autonomous Macedonia? You indicate this possibility in

¹⁴ Ernest Weibel, *Histoire et géopolitique des Balkans de 1800 à nos jours*, Paris, 2002, pp. 220-275.

¹⁵ Ibidem.

¹⁶ ДАСИП, МИДС, ПО, Ф-9, Д-3, Д-4, П-6/II; *Документи о спољној политици Краљевине Србије 1903-1914*, књига VI, свеска 3, САНУ, Београд, 1983, док. бр. 76, 77, стр. 171-173.

¹⁷ ДАСИП, МИДС, ПО, Ф-5, Д-9, П-6/I; *Документи о спољној политици Краљевине Србије 1903-1914*, књига VI, свеска 3, САНУ, Београд, 1983, док. бр. 94, стр. 184.

your treaty with Bulgaria.” The Serbian representative has responded that “it was possible for Macedonia to be autonomous only within the Ottoman Empire. This possibility was mentioned in the treaty only pro-forma, in order to satisfy the wishes of the Bulgarians. The establishment of one autonomous Macedonia after capturing those territories would be problematic even for Bulgaria itself.”¹⁸

Immediately before the beginning of the Peace Conference in Bucharest in August 1913, when it was clear that during the Second Balkan War, i.e. the inter-ally war, Bulgaria suffered a catastrophic defeat and that the division of the occupied territories is inevitable, the Great Powers rejected the idea for an autonomous Macedonia.

Regardless of the fact that the Great Powers declaratively stated to be in favour of the preservation of the territorial entirety of the Ottoman empire and the implementation of reforms, and regardless of the claims of the Balkan countries of Serbia, Bulgaria and Greece that they demand implementation of those reforms, and even giving national independencies to the peoples in the European part of the Empire, however, according to secret agreements, both the Great Powers and the Balkan countries planned a division of the territory of the European part of the Empire. The Great Powers, Austria-Hungary, Germany, Italy, France, Russia and Great Britain grouped in the Central Powers and the Entente respectively, offered Macedonia as a gift to those countries that shall join their alliance. For example, the Central Powers promised Bulgaria the opportunity for territorial expansion within the frames of the San Stefano borders, and the Balkan states, greedy for other territories, did not miss such offers, especially because those offers were in line with their Great-State ideas. That kind of policy toward the Macedonian Question has been constantly employed by the Great Powers since the peace conference in Bucharest in 1913 until the Paris Peace Conference in 1919.

With the signing of the Bucharest peace agreement on August 10, 1913, the territory of Macedonia was divided amongst Serbia, Greece and Bulgaria. Macedonia went from being the central and most important part of the Balkan to being peripheral area and a province of the Balkan countries. The assimilation of the Macedonian population into Southern Serbs, Bulgarians, Slavophone Greeks etc., commenced immediately thereafter. Even in the counting of victims and losses during the Second Balkan War, the Macedonian designation was not used, even though the war was waged mainly in Macedonia.¹⁹

¹⁸ ДАСИП, МИДС, ПО, Ф-7, Д-7, Р-И/6; *Документи о спољној политици Краљевине Србије 1903-1914*, књига VI, свеска 2, САНУ, Београд, 1981, док.бр. 423, стр. 493.

¹⁹ Јаша Томић, *Рат у Македонији и Старој Србији 1913*, Нови Сад, 1914, стр. 185 (Jasha Tomić, *The War in Macedonia and Old Serbia 1913*, Novi Sad, 1914, p. 185); А. Христовъ, *Исторически преглед на войната на България срещу всички балкански държави 1913*, София, 1924, стр. 232 (A. Hristov, *Historical Review of the War of Bulgaria against the all*

The Great Powers did not take into account the demands of the Macedonian people, who had intervened in several associations, especially from Russia and Switzerland, regarding the preservation of the Macedonian people and the union and entirety of the Macedonian territory. On March 1, 1913, representatives from the Macedonian colony in Petrograd, Georgi Konstantiovikj, Dimitrija Chupovski, Nace Dimov and Aleksandar Vezenkov signed the "Memorandum for Independence of Macedonia" and submitted it to the Foreign Minister of Great Britain, Edward Grey, and to the ambassadors of the Great Powers in London.²⁰ Along with the memorandum, Dimitrije Chupovski developed a map of Macedonia that included all the specifications that reasonably proved the uniqueness and reasons for independence of Macedonia. However, because of their own interests and in total absence of any kind of sense of reality and of the Macedonian people, the Great Powers left the faith of Macedonia in the hands of the warring Balkan states.

The attitude of the USA government towards the Macedonian Question during the Balkan Wars and First World War was part of their global policy regarding the Balkans and Europe in whole. The political strategy of the USA towards Europe and the rest of the world was devised by president James Monroe.²¹ With Monroe's doctrine, the USA accepts the isolationism and abandons it in 1917.

Taking into account the fact that after the end of World War One, the Great European Powers showed no interest in preventing the inter-ally war, and since it was already too late for the American president to accept the arbitration, the American diplomacy decided to abstain from immediate involvement in the resolution of the Balkan dispute. However, the USA continued to carefully monitor the further development of events in the Balkans.²² During the Bucharest Peace Conference in August 1913, the USA government intervened with the Balkan states governments. The USA government using a note, pointed out that they "would gladly accept a provision entry in the treaty that was expected to be signed during the conference, which would guarantee the civil and religious rights of the citizens on the territories that shall be given to the interested states".²³

Balkans States in 1913, Sofia, 1924, p. 232); Саво Скоко, *Други балкански рат*, књига прва, Београд, 1968, стр. 337. (Savo Skoko, *The Second Balkan War*, book one, Belgrade, 1968, p. 337.)

²⁰ *Македонски глас*, Ст. Петербург, I, 1, 9. VI 1913, с. 23. („The Macedonian Voice“, St. Petersburg, I, 1, 9.VI 1913, p. 23.)

²¹ *Documents of American history (DAH)*. Edit by Henry Stelle, Seventh edition, vol. I. New York, 1963, doc. 127; *The Monroe Doctrine. Extracts from President Monroe's Seventh Annual Message to Congress*, December 2, 1823, pp. 235-237.

²² Clyde Sinclair Ford, *The Balkan Wars*, Being a Series of Lectures delivered at The Army Service School, Fort Leavenworth, Kansas, 1915.

²³ Арвих Војноисторијског института ЈНА, Београд, пописник 2, кут. 9, *Букурешка конференција*, Протокол бр. 6. (Archive of the Military-Historical Institute of the Yugoslav People's Army, Belgrade, Register 2, box 9, Bucarest Conference, Protocole No. 6)

Bearing in mind the fact that the Balkan states could not simply reject the note of a Great Power such as the USA, a conclusion was made during the conference for the demand of the USA to be entered in the minutes, but not as a separate provision in the treaty.²⁴

In the battles at the Macedonian Front 1915 – 1918, Serbia and Greece on the side of the Entente, and Bulgaria on the other side as part of the Central Powers, collided once again on the issue of capture of territories of Macedonia and subjugation of the Macedonian population under their jurisdiction. At the Paris Peace Conference in 1919, the Great Powers did not take into account the demands of the Macedonians for national recognition and an independent state in accordance with the Fourteen Points of the USA President Woodrow Wilson. In point eleven, the American president expressed his opinion of the Macedonian question stating that the armies of Serbia should be evacuated from the occupied territories and that the relations of the several Balkan states to one another determined by friendly counsel along historically established lines of allegiance and nationality; and international guarantees of the political and economic independence and territorial integrity of the several Balkan states should be entered into.²⁵

The Great Powers at the Paris Peace Conference found no interest in supporting and taking into account the Memorandums of March 24 and April 10, in which Paul Christoph as a delegate of the Interim representation of Internal Macedonian Revolutionary Organisation at the Conference implored the Great Powers to become interested in the future of the Macedonian people and exposed the history of the revolutionary fights with the motion for establishment of autonomous Macedonia with Thessalonica as its capital and with a free harbour.²⁶ In the course of examining the peace treaty with Austria, especially the provisions related to minorities' protection, the Macedonian Question was raised as well, in order to classify it as separate minority issue. Then, it was proposed for a special provision for protection of the minorities in Macedonia to be included in the Treaty of Bucharest of 1913. At the session of the Committee on Minorities Issues on July 10, 1919, the Italian delegation submitted a draft-proposal for the Kingdom of the Serbs, Croats and Slovenes to establish a special order in Macedonia, a system of local self-governments which also implied the right to use the

²⁴ Ministère des affaires étrangères, *Le Traité de paix de Bucarest du 28 juillet (10 août) 1913, Protocoles de la conférence*, Imprimerie de l'état, Bucarest, 1913, n. 19.001/67.

²⁵ Jovan M. Jovanović, *Borba za narodno ujedinjenje 1914-1918*, Beograd, 1938, str. 132 (Jovan M. Jovanovic, *The Struggle for People's Unification 1914-1918*, Belgrade, 1938, p. 132); Harry Hansen, *The Adventures of the Fourteen Points Vivid and dramatic episodes of the Peace Conference from its opening at Paris to the signing of the Treaty of Versailles*, New York, 1919, pp. 352-353.

²⁶ Desanka Todorović, *Jugoslavija i balkanske države 1918-1923*, Beograd, 1979, str. 39-40. (Desanka Todorovic, *Yugoslavia and the Balkans States from 1918 to 1923*, Belgrade, 1979, pp. 33-40.)

native language and the right to freedom of confession. According to this proposal, a special governor should have been appointed in Macedonia, who for his work would have been responsible to the League of Nations.²⁷

The Paris Peace Conference of 1919 verified – with only few exceptions – the Bucharest Peace Treaty. Despite the large number of memorandums sent by Macedonian organisations, parties and persons with the purpose of finding a solution for the Macedonian Question in favour of the Macedonians themselves, the British advocacy of status quo situation was prevailing. Macedonia was not allowed to exist as an independent and autonomous state. The interests of the Great Powers and their Balkan satellites were ahead of the desires of the Macedonian people.

Not only that the Macedonian Question was not resolved at the Paris Peace Conference in 1919, but it was placed in such a difficult position that it was impossible to bring it to light with all its dimensions: historical, ethnic, national, state, legal and from the aspect of the international law. By giving consent for some parts of the single ethnic territory of Macedonia to be incorporated in the neighbouring countries, the Paris Peace Conference left the Macedonian Question open and it continued to exist and was the basis for numerous disagreements and conflict situations in the Balkans. The American delegates at the Paris Peace Conference, the authorised commissary Edward House and history professor at Yale University Charles Seymour described the caused injustice to the Macedonian people with the following words: "The Macedonian Question, once the chief political problem of the Near East, has passed into an entirely new phase. Neither Greece nor Serbia is expected to give up Macedonian territory for a possible future Macedonia. It is therefore improbable that the Macedonian Question will be revived except through the possible cruelties of Greeks and Serbs in their treatment of the Macedonians."²⁸

Bibliography

ANDRESON F.M. and Hershey A.S., *Handbook for the Diplomatic History of Europe, Asia and Africa 1870-1914*, Washington, 1918.

Colonel Lamouche, *Quinze ans d'histoire Balkanique 1904-1918*, Paris, 1928.

GIBBONS Herbert Adams, *The New Map of Europe 1911-1914, A study of Contemporary European national Movements and Wars*, London, 1914.

²⁷ David Hunter Miller, *My Diary at the Conference of Paris, With Documents*, Volume XIII, New York, 1924, pp. 263-265.

²⁸ *What really happened at Paris, the story of the Peace conference 1918-1919 by American delegates*, edited by E.M. House and Charles Seymour, New York, 1921, p. 170.

HOUSE E.M. and Charles Seymour *What really happened at Paris, the story of the Peace conference 1918-1919 by American delegates*, edited by, New York, 1921.

KRIZMAN Bogdan, Hrabak Bogumil, *Zapisnici sa sednica Delegacije Kraljevine SHS na Mirovnoj konferenciji u Parizu 1919-1920*, Beograd, 1960.

Lord Courtney of Penwith, *Nationalism and War in the Near East (By a Diplomatist)*, Carnegie Endowment for International Peace, Division of Economics and History, Oxford, Clarendon Press, 1915.

OAKES S.A., Mowat R.B., *The Great European Treaties of the Nineteenth century*, Oxford, 1921.

Protocols of Congress of the Representatives of Great Britain, Austria-Hungary, France, Germany, Italy, Russia, and Turkey, for the Settlement of Affairs in the East, Berlin, June, July, 1878.

Report of the International Commission To Inquire into the Causes and Conduct of the Balkan Wars, Washington D.C., 1914.

Stojcev Vance, *Military History of Macedonia*, Skopje, 2004.

THOMSON Christopher Birdwood, *Old Europe's Suicide or the Building of a Pyramid of Errors*, New York, 1922.

WEIBEL Ernest, *Histoire et géopolitique des Balkans de 1800 à nos jours*, Paris, 2002.

Балканската война или руската оранжева книга (дипломатически документи, издадени от руското външно министерство докосващи се до събитията на балканския полуостровъ - августъ 1912 година - юли 1913 г.), София, 1914.

Документи о спољној политици Краљевине Србије, 1903-1914, књига I-VII, САНУ, Београд, 1981-1986.

Стојанов Петар, *Македонија во времето на Балканските и во Првата светска војна 1912-1918*, Скопје, 1969.

Стојчев Ванче, Стојчев Александар, *Букурешкиот мировен договор и поделбата на Македонија во 1913 година*, Институт за национална историја, Скопје, 2011.

YILLIK RAPORLARA GÖRE TÜRK BOĞAZLARI VE BALKAN ÜLKELERİ ASKERÎ VE TİCARÎ MÜNAKALE ÜZERİNE BİR İNCELEME

Dr. Sadık ERDAŞ*

1. Giriş

Toplumların kaderini, devletlerin akıbetini ve tarihin değişimini sağlayan önemli faktörlerin başında içinde bulunulan coğrafya gelmektedir. Bu nedenledir ki denizaşırı ticaretin başlamasından bu yana dünyanın önemli geçiş noktalarından biri olan Türk Boğazları sadece bu toprakların değil çevre bölgelerin ve buralarda oluşan devletlerin ve büyük güçlerin tarihlerinin ve politikalarının şekillenmesinde önemli bir rol oynamıştır.

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan oluşan Türk Boğazları, sahip olduğu coğrafi konum nedeniyle siyasi, askerî ve ekonomik açıdan XVIII. asır sonundan itibaren bölge devletlerinin ve özellikle emperyal büyük güçlerin ilgi odağı olmuş, bu güçler arasında yaşanan "Büyük Oyun"a sahnelik etmiş "Şark Meselesi"nin düğümlendiği en önemli alanlardan biri olmuştur.

Türkiye'nin egemenliği altında bulunan bu su yolunun, yabancı askerî ve ticari gemiler tarafından hangi koşullar altında kullanılabileceği konusu, son yüz yıl içerisinde iki defa çok taraflı uluslararası anlaşmalarla belirlenmeye çalışılmıştır: Lozan Boğazlar Sözleşmesi ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi. Bilim ve teknoloji alanında kaydedilen gelişmeler, gemi yapım endüstrisine yansımış ve eskiden olduğundan çok daha farklı özelliklere, büyüklüğe ve taşıma kapasitesine sahip gemiler boğazlardan geçiş yapar duruma gelmişlerdir. Türk Boğazlarından geçiş yapan gemi sayısı, Hazar bölgesinden Batılı ülkelere yapılan petrol ve petrol türevlerinin ticaret hacmi ile doğru orantılı olarak artmaktadır. Boğazlar bölgesindeki trafik yoğunluğu üzerinde, Ren - Main - Tuna kanalıyla Kuzey Denizi'nden Akdeniz'e inen ticaret gemileri ile Volga - Baltık Volga - Don bağlantılı gemiler de giderek daha etkili hâle gelmektedir.

Hâl böyle olmasına rağmen Türk boğazlarının gemi trafiği yükü ve bunların ülkelere göre dağılımı konusunda bir iki istisna dışarıda tutulursa bir incelemeye rastlanılmamaktadır¹. Bu nedenledir ki bu çalışmanın amacı: Yıllık raporlar verileri ışığında Boğazlardan geçiş yapan ticari ve askerî gemilerin bayrakları, uğraklı / uğraksız geçiş rakamlarını ve tonajları ihtiva

* Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, serdas@hacettepe.edu.tr

¹Sınırlı da olsa sadece şu çalışma bunun dışında tutulabilir: Kemal Baltalı; 1936 - 1956 Yılları Arasında Boğazlar Meselesi, Yeni Desen Matbaası, Ankara 1959. 1995 yılından itibaren Denizcilik Müsteşarlığı Boğazlardan geçen gemilerle ilgili detaylı istatistikler yayımlamakta ve bu bilgiler bazı yayınlarda kullanılmaktadır. Bakınız T.C. Denizcilik Müsteşarlığı 1996 - 2007 İstanbul ve Çanakkale Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik.asp>

eden istatistiki bilgileri inceleyerek Balkan ülkelerinin Türk Boğazlarını kullanım oranlarını tespit etmek olacaktır.

2. Yıllık Raporlar Hakkında

Cumhuriyet Dönemi'nde Türk Boğazlarından geçiş rejimi ilk olarak 1923 tarihli Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile belirlenmiştir. Konuyla ilgili tarafların görüşlerinin kayda alındığı en geniş katılımlı görüşme olan Lozan'da Boğazlar meselesi görüşülürken Romanya temsilcisi Duca tam bir serbestlik fikrini savunmuş ve ayrıca bu serbestliğin bir komisyonca kontrol edilmedikçe hiçbir anlam ifade etmeyeceğini dile getirmişti.² Müttefik devletler de konuyla ilgili tekliflerini izah ederken Boğazlar bölgesinde deniz işaretleri, aydınlatma, sıhhi koruma gibi teknik işleri temin etmek, askersizleştirilmiş ve silahtan arındırılmış bölgeleri teftiş etmek üzere milletlerarası bir komisyon kurulması gereğinden bahsetmişlerdi. Nitekim bu devletlerin 18 Aralık tarihli oturumda verdikleri projede komisyonun kuruluşundan ve görevlerinden bahsedilmektedir.³ Bunun bir sonucu olarak:

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 10'uncu maddesine göre adı "Boğazlar Komisyonu" olan bir uluslararası komisyon oluşturulmuştu. Komisyon; Türk temsilcinin başkanlığında, sözleşmeyi imzalayan devletlerin temsilcilerinden oluşacaktı. ABD ve Karadeniz'e kıyıdaş diğer bağımsız devletler de sözleşmeye katıldıkları takdirde, komisyonda birer temsilci bulundurabilecek ve komisyon üyesi olabileceklerdi. (md. 12) Komisyonun yetkisi, Sözleşme'nin 2'nci maddesinin getirmiş olduğu düzene uyulmasını denetlemektir. Diğer bir ifade ile savaş gemilerinin ve askerî uçakların geçiş ve ulaşım ile ilgili hükümlere uyup uymadıklarını denetlemektir. Kısaca belirtmek gerekirse komisyonun görevi yalnızca bir haber alma ve istatistiki bilgileri toplamaktan ibaretti. Boğazlar Komisyonu görevini Milletler Cemiyetinin himayesi altında yapacak ve her yıl cemiyete bir rapor gönderecekti. (md. 15)⁴

Bu çerçevede Komisyon tarafından "Rapport de la Commission des Detroits a la Societe des Nations. Annee 1925" adıyla İstanbul'da 1926 yılında ilk yıllık rapor yayımlanmıştır. 1924 ile 1925 yıllarına ait istatistikleri ihtiva eden⁵ ve Fransızca olarak kaleme alınan raporun 1. bölümünde Lozan'da imzalanan Boğazlar rejimi hakkında bilgiler verilmiş, 2. bölümde, Pavillon (Bayrak) / Opere a Constantinople (Uğraklı Geçiş) / Transit (Uğraksız Geçiş) / Total (Toplam) / Total reg.net.(Safi Tonalito) / başlıkları

² Lozan Barış Konferansı. Tutanaklar Belgeler. Çeviren Seha L. Meray; Takım I, Cilt I, Kitap I, Genel Oturumların Protokolleri ve I. Komisyonun Tutanakları ile Raporları, (Ülke ve Askerlik Sorunları) İstanbul 2001, YKY, s. 139.

³ age.; s. 253 - 254.

⁴ age.; İkinci Takım, Cilt 2, Konferansta İmzalanan Senetler, (30 Ocak ve 24 Temmuz 1923)

s. 57 - 58.

⁵ Rapport de la Commission des Detroits a la Societe des Nations; Annee 1924, Constantinople 1926.

altında ve beş sütun içerisinde 1924 ve 1925 yılı gemi geçiş istatistikleri verilmektedir.⁶

Yayımlanan ilk yıllık raporda Türkiye bandıralı gemi geçiş istatistiklerine yer verilmiş olduğu ancak daha sonraları bundan vazgeçildiği görülmektedir. Aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 26 ülkeye ait gemi geçiş bilgileri içerisinde Finlandiya da bulunmasına karşın bu devlet bandıralı bir gemi geçişine tesadüf edilmemiştir. Sadece 1933 yılına ait raporda⁷ önceki üç yıla ait istatistiklere de toplam bağlamında yer verildiği görülmektedir. Yıllık raporlarda ek olarak yasak bölgeler ve hava trafik haritalarına da rastlanılmaktadır.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye'nin Türk Boğazları üzerindeki egemenliği ve kontrol yetkisi yeniden tesis edilmiştir. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 10. ve 16. maddelerine göre kurulmuş ve yetkileri belirlenmiş olan "Uluslararası Komisyon", Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin 24. madde hükmü ile ortadan kaldırılmış ve komisyonun tüm yetkileri Türkiye'ye devredilmiştir.⁸ Türkiye'ye verilmiş olan yetkiler, esas olarak savaş gemilerinin Boğazlardan geçişi sırasında, bunun Montreux Sözleşmesi hükümleri uyarınca yapılmasının sağlanmasına yönelik olan önemli bir uluslararası sorumluluk ve görev niteliğindedir. Savaş gemileri yanında, ticaret gemileri ve uçaklar bakımından da Türkiye, yapılan geçişleri izlemek ve yıllık raporlar hazırlayarak Milletler Cemiyetine vermekle yükümlü tutulmuştur. 1945 yılında kurulan Birleşmiş Milletler Teşkilatı, Milletler Cemiyetinin yerini aldığı için günümüzde bu raporlar Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine verilmektedir.

Çalışmaya kaynak olan yıllık raporlardan ikincisi de bu bağlamda Türk Dışişleri Bakanlığı tarafından hazırlanarak "Rapport Annuel sur le Mouvement des Navires a Travers les Detroits et des Aeronefs entre la Mediterranee et la Mer Noire" adıyla 1938'de yayımlanan ve 15 Ağustos sonrası 1936 yılı ve 1937 yılı istatistiki verilerini içeren rapordur.⁹ Ne var ki yıllık raporların kapağında yer alan adı 1951 yılından itibaren "Rapport Annuel sur la Mouvement des Navires a Travers les Detroits Turcs" olarak değiştirilmiş ve Türk Boğazları ifadesi kuvvetli bir şekilde vurgulanmıştır.

Önceki yıllık raporlarda olduğu gibi Türk Dışişleri Bakanlığınca hazırlanan raporların da dili Fransızca olmakla beraber, 1983 yılından itibaren Fransızcanın yanında Montreux Boğazlar rejimine ilişkin metin

⁶ age.; s. 49 - 51.

⁷ Rapport de la Commission des Detroits a la Societe des Nations; Année 1933, İstanbul 1934, s. 116.

⁸ Montreux Boğazlar Konferansı, Tutanaklar Belgeler, Çevirenler: Seha L. Meray - Osman Olcay, AÜ SBF Yayınları No.: 390, Ankara 1976, s. 518 - 519.

⁹ Rapport Annuel sur le Mouvement des Navires a Travers les Detroits et des Aeronefs entre la Mediterranee et la Mer Noire; Première Année, Ankara Janvier 1938.

İngilizce olarak da verilmeye başlanmıştır.¹⁰ Bu raporlarda da ek olarak “Yasak Bölgeler ve Uluslararası Hava Yolu Haritası” veya uçuş koordinatları verilmektedir. Yıllık raporlarda önemli bir başka değişiklik Türk Hükûmetinin 1996 yılından itibaren istatistiki bilgileri sıraladığı tablodan “Tonnage” sütununu çıkarması¹¹ ve 1997 yılından başlayarak verilere Türk bandıralı gemi geçişlerinin eklemesidir.¹² 1998 yılından itibaren de gemi geçişleri İstanbul ve Çanakkale Boğazları için ayrı ayrı verilmeye başlanmıştır.¹³

Bu yeni dönemde yıllık raporlarda Montreux Boğazlar rejiminin 24. maddesi uyarınca Türk Boğazlarının askerî açıdan kullanımı konusunda önemli bir bilgi kaynağına rastlanılmaktadır. Türk Boğazlarından geçen askerî gemiler Noms / Pavillons / Classes / Provance / Dates-d’arrivée / de depart / direction başlıkları altında istatistiklendirilmekte, ayrıca Montreux Boğazlar sözleşmesinin 18. maddesi uyarınca Karadeniz’e kıyıdaş ülkelerin, raporların yayımlandığı yıla ait Karadeniz’deki donanmalarının toplam tonajlarına da yer verilmektedir. Bu açıdan yıllık raporlar Türk Boğazlarında görülen askerî ve ticari gemi trafiği açısından önemli bilgiler ve veriler içermektedir.

3.Türk Boğazlarında Ticari Gemi Trafîği

a. Lozan Boğazlar Sözleşmesi ve Boğazlardan Geçiş Rejimi

Lozan Boğazlar Sözleşmesi; Türkiye, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya Sırp - Hırvat - Sloven Devleti (Yugoslavya) Rusya ve Bulgaristan arasında 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanmış olmakla beraber Karadeniz’e kıyıdaş devlet olmaları nedeniyle Sovyetler Birliği ve Bulgaristan da görüşmeci ve imzacı devletler arasında yer almıştır. Ne var ki Sovyetler Birliği ile Sırp - Hırvat - Sloven Devleti, imzalamış olduğu sözleşmeyi onaylamamıştır. Ancak Sovyetler, Sözleşme’nin uygulanmasına karşı çıkmamıştır.

Lozan Barış Antlaşması’nın 23’üncü maddesiyle kabul edilen serbest geçiş ve ulaşım ilkesini ayrıntılı olarak düzenlemek amacıyla hazırlanan sözleşmede Boğazlardan geçiş serbestliği, ticaret gemileri ve savaş gemileri ayırımı yapılarak düzenlenmiştir. Ayrıca, barış zamanı Türkiye’nin tarafsız olduğu savaş zamanı ve Türkiye’nin muharip olduğu savaş zamanı durumları da göz önünde bulundurularak ayırım yapılmıştır. Sözleşmenin 1’inci maddesine göre “Boğazlar” deyimini ile ifade edilen Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı’ndan denizde ulaşım ve havada uçuş

¹⁰ Rapport Annuel sur le Mouvement des Navires a Travers les Detroits Turcs; 1983 47 éme Année, Ankara Janvier 1984.

¹¹ Rapport Annuel sur le Mouvement des Navires a Travers les Detroits Turcs; 1996, 60 éme année, Ankara Aout 1997, s. 47.

¹² Rapport Annuel sur le Mouvement des Navires a Travers les Detroits Turcs; 1997, 61 éme année, Ankara Aout 1998, s. 48.

¹³ Rapport Annuel sur le Mouvement des Navires a Travers les Detroits Turcs; 1998 62 éme année, Ankara Octobre 1999.

serbestfisi, ticaret ve savaş gemisi ile sivil ve askerî uçak farkı gözetilmeden kabul edilmektedir.

Ticaret gemileri, bayrak ve yükleri ne olursa olsun, gündüz ve gece, Boğazlardan serbest geçiş ve ulaşım özgürlüğüne sahiptir. Gemiler geçiş sırasında uluslararası sağlık kurallarına uyacaklardır. Ticaret gemilerinin Boğazlardan geçişleri karşılığı olarak vergi veya harç adı altında herhangi bir ücret alınamaz.¹⁴

b. Lozan'dan Montreux'a Boğazlar Konusunda Türk Girişimi ve ve Balkan Ülkeleri

Daha 1931 sonlarına doğru Türkiye'nin Balkan ülkeleriyle yakınlaşması İngiliz kamuoyunca Boğazların serbestfisine ve Türkiye'nin Karadeniz hâkimiyetine dair gelişmeler olarak yorumlansa da¹⁵ Türkiye, 1933 Temmuz'unda Roma'da yapılan Türk - Yunan ikili görüşmelerinde Boğazların tekrar askerileştirilmesi sorunu gibi kendisini kısıtlayan kayıtlardan kurtulma çabalarını gündeme getirmiştir. Ne var ki bu talep "Türkiye ve Yunanistan'ın Balkanlarda hegemonya kurma isteği" olarak yorumlayan Yugoslavya ve Bulgaristan'ın direnişiyle karşılaştığı için¹⁶ sonuçsuz kalmıştır.

Milletler Cemiyetinin yaptırım gücündeki eksikliğin görülmesi Avrupa'da fırsat bekleyen revizyonist devletleri de harekete geçirmiş, Almanya 1934'ten itibaren silahlanmaya başlamış ve 1935 Mart'ında da Versay Anlaşması hilafına zorunlu askerlik sistemini kabul ederek silahlanmayı aleni hâle getirmiştir. 1935 yılında İngiliz Hükûmetinin sözleşmenin gözden geçirilmesi ile ilgili tutumu cesaret kırıcı olsa da Türk Hükûmetine karşı çıkma isteği yoktu. 1936 Ocak ayının sonlarına doğru Dışişleri Bakanlığı genel bir politik bakış açısında Türk isteklerini desteklemenin mantıklı olacağı görüşünü kabul etmeye başladı.¹⁷

Bu bağlamda Türkiye, Nisan 1936'da Boğazlarla ilgili sözleşmenin tadili meselesi konusundaki taleplerini Dışişleri Bakanı T.R.Aras aracılığıyla İngiltere'nin Ankara Büyükelçisi Sir P.Lorraine'e beş temel üzerine inşa etmeye çalışmıştır:

1. İtalya - Habeşistan çatışması; Almanya'nın Locarno Anlaşması'nı reddetmesi ve Rhineland'ı tek taraflı olarak yeniden işgal etmesi; Avusturya'nın St.Germain'in askerî maddelerini objektif ve tek taraflı bir

¹⁴ Ancak kılavuzluk, fener ücretleri, römorkaj veya gemiye doğrudan doğruya yapılan diğer hizmetler ücrete tabidir.

¹⁵ Daily Telgraf gazetesinde bu konuda çıkan yazının tercümesi, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA); Tarih, 31.10.1931, Dosya, 433298, Fon Kodu: 10.0.0.,Yer No.: 254.712.43.

¹⁶ A.J.Toynbee; Survey of International Affairs 1936, Oxford Univercity Press, London 1937, s. 361.

¹⁷ Edited By, W. N. Medlicot, Douglas Dakin, M. E. Lambert; Documents on British Foreign Policy 1919 - 1939. Second Series, Volume XVI, The Rhineland Criss and Ending of Sanctions. March 2 - July 30 1936, London, Her Majesty's Stationery Office 1977, p. 657.

şekilde kınaması; genel olarak yeniden silahlanma süreci, Uzak Doğu'daki olayların akışının doğal sonuçları olarak genel güvensizlik duygusu artmakta,

2. Fark edilebilir şekilde bir Avrupa savaşı tehlikesinin söz konusu olması,

3. İtalya'nın Oniki Ada'yı tahkim ederek Akdeniz'deki konumunu değiştirmesi,

4. Boğazlar Sözleşmesi'nin 18. maddesi ile Türkiye'ye verilen teminat şu sebeplerle ciddi biçimde geçersiz kılınmıştır.

a. Japonya Milletler Cemiyetinden çıkmıştır.

b. Kendisine karşı uygulanan yaptırımlar devam ettiği sürece İtalya kendisini kabul ettiği bazı uluslararası teminatlara bağlı olarak görmeyi reddetmiştir.

5. Uluslararası yükümlülükleri tek taraflı olarak reddetme yaygınlaşmaktadır. Bu nedenlerle Türkiye, Boğazlar bölgesindeki konumunu korumak ve ulusal topraklarının güvenliğini emniyete almak için harekete geçecektir.¹⁸

Bu gelişmeler ışığında Türk Hükûmeti, İngiliz, Fransız, İtalya, Yunan, Bulgar, Japon, Romen, Sovyet ve Yugoslav Hükûmetlerini Montreux'de yeni bir görüşmeye davet etmiş ve 10 Nisan 1936'da rebus sic stantibus -şartlar değişmiştir- prensibine dayanan bir nota vererek¹⁹ genel tavrını açıklamıştır. Türk Büyükelçisi M.Münir Ertegün ABD Dışişleri Bakanı Cordell Hull'a, T.Rüştü Aras da Ankara'da ABD Büyükelçilik Diplomatu G.Howland Shaw'a ABD'nin Lozan'a taraf olmadığını ve fakat "dünyada olup biten her şeyle doğal olarak ilgilendiğinden" dolayı notanın birer suretini vermişlerdir²⁰.

1936 Mayıs'ında Belgrad'da yapılan Balkan Antantı konsey toplantısında Türkiye çabalarına destek istemiştir. Her ne kadar Romanya denize tek çıkış noktası olan Boğazlardan ücretsiz geçiş sorununa takılmış ve Yunanistan da Ege adalarının Boğazlarda yapılmak istendiği gibi tahkimatı meselesini öne sürse de bu sorunlar dostane bir hava içerisinde ele alındı²¹ ve konferans sonrası yayımlanan bildiriyle Türkiye'nin önerileri desteklendi. Aynı zamanda Türkiye Hükûmetinin bir savaş hâlinde Boğazları kapatmadan önce antant üyelerine danışması gerektiği, Boğazların

¹⁸ "Sir Percy Loraine'den (Ankara) Sayın Eden'e" kişiye mahsus tel, 10 Nisan 1936, Documents On British..., No. 491, p. 663.

¹⁹ Notanın metni için bk.: ATATÜRK'ün Millî Dış Politikası, Millî Mücadele Dönemi'ne ait 100 Belge 1919 - 1923, C II, Kültür Bakanlığı Yayını, Ankara 1992, Belge No.: 50, s. 280 - 286. Ayın Tarihi; Nisan 1936, No.: 29, s. 47 - 50 Montreux ve Savaş Öncesi Yıllar, s. 21 - 24. Cumhuriyet; 12 Nisan 1936, s. 1.

²⁰ Harry N.Howard; Turkey, The Straits and U.S. Policy, The John Hopkins University Press, Baltimore / London, 1974, s. 141 - 142.

²¹ age.; s. 151.

kapatılması gerektiği takdirde ortak tedbirlerin görüşülmesi ve kararlaştırılması esası benimsendi.²²

Boğazlar Sözleşmesi'nin yenilenmesi konusunda başlatmış olduğu diplomatik maratonun başlangıcından itibaren Türkiye'nin yanında olan Balkan ülkelerinin Boğazlardaki gayri askerî hâlin sona erdirilmesi teşebbüslerine tepkileri genelde olumlu olmuştur. Yunanistan ve Yugoslavya, Boğazların yeniden silahlandırılması girişimini Türkiye'nin askerî ve stratejik önemini güçlendirecek bir olanak olarak görüyor ve bunu da aynı zamanda Balkan Antantı'nın güçlenmesi olarak değerlendiriyordu.²³ Böyle olmakla beraber özellikle Yugoslavya'nın başbakan düzeyinde Türkiye ile beraber hareket edeceği konusunda sözlü teminat vermesine rağmen²⁴ Romanya'yı gözetmesi nedeniyle cevabı gecikmiş, bu durum da Ankara'yı telaşlandırmıştır.

Başlangıç itibarıyla Bulgaristan'ın da Türk önerisi karşısında belirli bir çekingenlik yaşadığı görülmekle beraber değişikliğin kendisini sınırlayan Neuilly Anlaşması'nın, kurtuluşuna örnek teşkil edeceğini umuyordu. Bu nedenle Bulgaristan, Sözleşme'nin değiştirilmesi davetine sempati ile bakmış, Türkiye'nin bu şekilde kuvvetlenmesi Bulgaristan için de yeni bir kuvvet ve emniyet unsuru olarak telakki edilmiştir.²⁵ Ancak Bulgaristan'ın olumlu tavrının bu devletin revizyonist amaçlarından endişe duyan diğer Balkan devletlerinin Türk önerilerini esasta desteklemelerine rağmen kısa süreli bir tereddüt yaşamalarına da neden olduğu söylenebilir.

Bu koşullarda N. Menemencioğlu Balkan ülkeleri başkentlerinde meslektaşlarıyla yaptığı temaslarda Akdeniz'de ve Orta Doğu'da günden güne artan İtalyan tehdidine atıflar yaparak²⁶ onların çekincelerine son vermeye çalıştı. Bulgaristan, Yunanistan ve Yugoslavya devletleri Türk notasında yer alan hususların bulundukları bölgenin de güvenliğini esas alması nedeniyle olumlu yaklaşmışlar, Romanya ise kendisine ve Balkan Paktı üyelerine önceden bilgi verilmediği, konsültasyon yapılmadığı gerekçesiyle olumsuz tepki gösteren tek Balkan ülkesi²⁷ olmuştur.

A. Toynbee Romanya'nın davranışını Akdeniz'e çıkış olanağından yoksunluğuna ve bu nedenle Türkiye'nin Boğazlardaki mevzilerini canlandırma olasılığına korkuyla yaklaştığına bağlamaktadır.²⁸ Romen Dışişleri Bakanı Titulesco'ya göre Türkiye böyle bir meseleyi ortaya

²² A.J.Toynbee; s. 610.

²³ age.; s. 608.

²⁴ Montreux ve Savaş Öncesi Yıllar; s. 27.

²⁵ Sofya Elçisi Şevki Berker'den Dışişleri Bakanlığına Tel, Montreux ve Savaş Öncesi Yıllar, s. 25 - 26.

²⁶ A. Toynbee; s. 610. Türkiye'nin olası İtalyan saldırısına karşı duyduğu endişe İngiltere ile yapılan görüşmelere de yansımıştır. "Sn. P. Loraine'den Sn. Eden'e 24 Nisan tarihli tel", Documents on British, Belge No.: 496, s. 673 ve Belge No.: 497, s. 674.

²⁷ age.; s. 28 - 35.

²⁸ A.J.Toynbee; s. 609.

atmazdan önce kendilerine ve Balkanlı müttefiklerine danışmak ve onların olurlarını almak zorunda idi.²⁹ Kanaatimce Romanya'nın sorunu bu kadar büyütmesinin nedenini, bu devletin de üyesi bulunduğu "Küçük Antant"ın izlediğı antirevizyonist politikalar bağlamında savaş sonrası oluşturulan 1919 düzeninin değıştirilmesine karşı çıkma politikasıyla izah etmek mümkündür. Ayrıca bu devletin Baserabya gibi tartışmalı sınır sorunlarının olduğu ve Türkiye'nin Balkan Antantı'na bir Sovyet rezervi koyduğu da akla gelmelidir. Bu nedenlerle Romanya Montreux Konferansı'ndan ancak birkaç gün önce Türkiye'nin tezlerini desteklemeye karar vermiştir.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile birlikte Türkiye, dünyanın en stratejik su yollarından biri üzerinde yeniden egemen duruma gelmiş ve bölgesel bir güç olmasına rağmen bu hâkimiyeti sebebiyle küresel gelişmeleri etkileyebilecek ve aynı zamanda da olumsuz gelişmelerden etkilenebilecek hassas bir konum içine girmiştir.

Amacı "Boğazlardan geçişı ve gemilerin ulaşımını, Lozan Barış Antlaşması'nın 23. maddesiyle tespit edilen prensibi, Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde düzenlemek" olarak belirlenen Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde de Boğazlardan geçiş ve seyrisefain (ulaşım) serbestisi; ticaret gemileri, savaş gemileri ve uçaklar ayrımı yapılarak düzenlenmiştir. Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumu; Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde öngörölmeyen ve Türkiye'ye önleyici meşru müdafaa hakkına dayanarak tedbir alma imkânı veren yeni bir düzenleme olarak Sözleşme'de yer almıştır.

4. Türk Boğazlarında Ticari Gemi Geçişleri

En düşük maliyetli taşıma yöntemi olması sebebiyle büyük miktarlarda kuru yük, başta likit ve gaz olmak üzere petrol türevleri ve ham petrol ve konteynerlenebilen her türlü malzemenin deniz yoluyla taşındığı, bu nedenlerle dünya ticaretinin yüzde 80'i, Türkiye'nin de ithalat ve ihracat taşımalarının yüzde 90'ının deniz yoluyla yapıldığı³⁰ dikkate alınırsa deniz ulaşımında önemli ve stratejik bir yer işgal eden Türk Boğazlarının ticari gemi trafiğı açısından haiz olduğu önem kendiliğinden ortaya çıkacaktır.

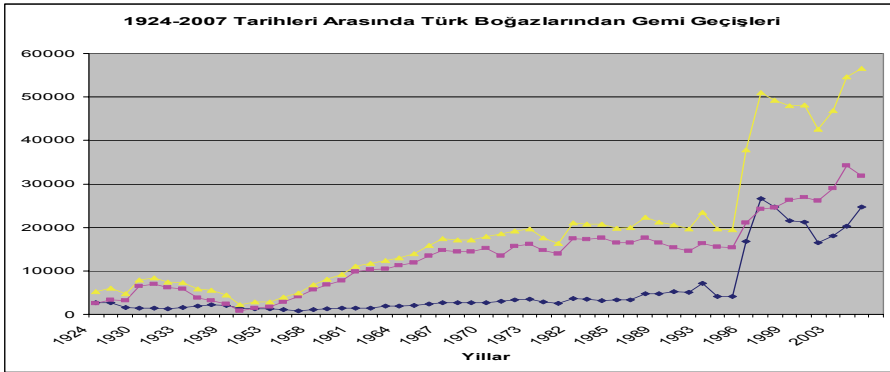
Belirtilmelidir ki 1924 - 2007 yılları arasında Türk Boğazlarındaki gemi trafiğı 1929 - 1930 Dünya Ekonomik krizi, İkinci Dünya Savaşı, 1973 Petrol krizi, Sovyetler Birliğı'nin dağılması gibi gelişmelerden olumsuz olarak etkilenmiş ve geçişlerde ciddi kırılmalar yaşanmıştır. 1937 den itibaren gemi geçişı ve toplam tonaj olarak savaş öncesi ekonomik durgunluğun etkisiyle düşüş eğilimine giren geçişlerin 1940 yılına geldiğinde %75 oranında azaldığı görölmektedir. (Grafik 1)

²⁹ Montreux ve Savaş Öncesi Yıllar; s. 29.

³⁰ Devlet Planlama Teşkilatı; IX. Kalkınma Planı (2007 - 2013), Deniz Yolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara 2006, s. iii.

Savaş sonu dünya ekonomisinde başlayan toparlanma, Stalin sonrası Sovyet politikalarındaki temel değişim ve buna bağlı olarak Karadeniz havzasının dünya ekonomisine entegrasyonu gibi gelişmelerle toparlanma sürecine giren gemi geçişleri 1931 seviyelerine ancak 1963 yılında ulaşabilmektedir. 1973 yılında yaşanan petrol krizi Boğaz trafiğini %10 civarında düşürürken bu oran tonaj bazında %22'ye kadar çıkmaktadır. Özellikle 1996 sonrası Hazar havzası ve Orta Asya petrollerinin ekonomik kaygılarla Batı pazarlarına ulaştırılmasında Türk Boğazlarının tercih edilmesi Boğaz trafiğini etkileyen önemli bir faktör olmuştur. Ancak Grafik 1'de görülen 1997 sonrası sıçrama, yukarıda da belirtildiği gibi Türk Hükümetinin, bu çalışmaya temel olan Boğazlar geçiş istatistiklerine kabotaj taşımacılığını eklemesinden kaynaklanmaktadır.³¹ Zaten grafikte de görüleceği gibi sıçrama uğraklı geçiş ve toplam geçiş miktarında kendini gösterirken transit geçişlerde daha yumuşak bir yükselmeye rastlanılmaktadır. Ne var ki bu durum trafik yoğunluğundaki artışı gölgeleyemez.

Grafik 2'de görüleceği gibi 1960 yılından itibaren tırmanmaya başlayan Boğaz trafiği 1988 yılında geçiş ve tonaj bazında zirvesine ulaşırken geçişlerle toplam tonaj arasındaki fark hissedilir derecede açılmış ve bu seviye ancak gemi geçişi bazında 1993 yılında aşılabilmiş, asıl çıkış ise 1997 sonrasında yaşanmıştır. 1988 yılından itibaren bu tarihe kadar geçişlerde çoğunluğu elinde bulunduran Balkan ülkeleri ve Sovyetler Birliği gibi devletler üstünlüklerini Güney Kıbrıs, Suriye, Malta, Liberya ve Panama gibi devletlere kaptırdıkları görülmektedir.

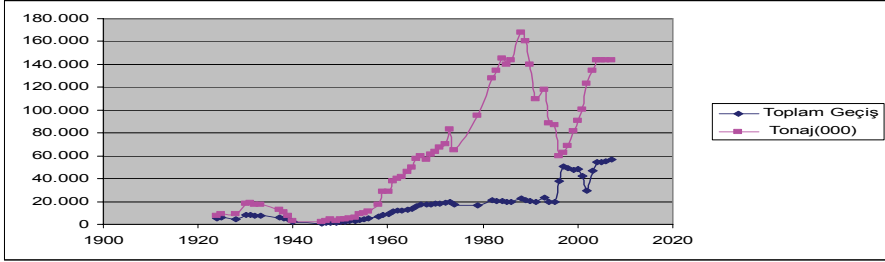


Grafik 1. Türk Boğazları Gemi Geçişleri. Kaynak: Rapport de la Comission des Detroits a la Societe des Nations; Anee 1925, 1928, 1933 ve Rapport Annuel sur la Mouvement des Navires a Travers Les Detroits Turcs; 1937...2007

İncelemeye söz konusu dönemdeki son on yılda Rusya Federasyonu, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan ve Yunanistan %30,5 oranında geçişe

³¹ Rapport Annuel sur la Mouvement des Navires a Travers Les Detroits Turcs; 1997, 61 éme année, Ankara Aout 1998, s. 48.

sahiplerken anılan diğer devletlerin ortalama %26,2'lik bir geçiş gerçekleştirmişlerdir. Bu durum şüphesiz Türk Boğazlarının uluslararası bir deniz yolu niteliğinde olduğunu gösteren tipik verilerden biridir.

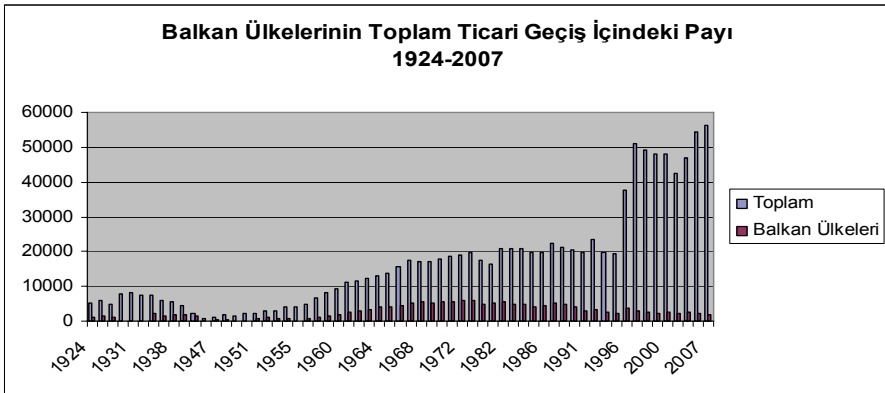


Grafik 2. 1924 - 2007 Toplam Gemi Geçişi ve Tonaj Arası Farklılık.

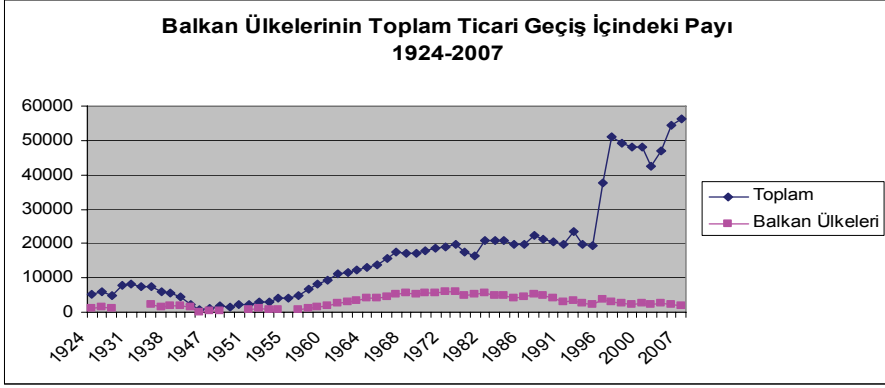
Kaynak: Rapport de la Commission des Detroits a la Societe des Nations; Anee 1925, 1928, 1933 ve Rapport Annuel sur la Mouvement des Navires a Travers Les Detroits Turcs; 1937... 1995.

Balkan Ülkelerinin Türk Boğazlarını Kullanımı

Balkan ülkeleri ve özellikle Romanya ve Bulgaristan için Türk Boğazları hayati önem taşımaktadır. Bu nedenledir ki 1924 - 2007 yılları arasında incelemeye söz konusu dört Balkan ülkesi ortalama olarak Boğaz trafiğinin yaklaşık %14,2'sini elinde bulundurmaktadır. Bu oran Montreux'u izleyen savaş öncesi yıllarda ortalama %40'a ulaşmış, Soğuk Savaş döneminin inşa süreci olan 1950'li yıllarda %25 seviyelerinde kalmıştır. Balkan ülkelerinin Boğaz trafiğindeki payları 1980'lere kadar yükselişini sürdürmüştü de bu tarihten itibaren düşüş sürecine girdiği, Sovyet sonrası dönemde ise düşüşün daha da hızlanarak Balkan ülkelerinin Boğaz geçişlerindeki payın son olarak % 3 seviyesine kadar gerilediği görülmektedir. (Grafik 3 ve 4)



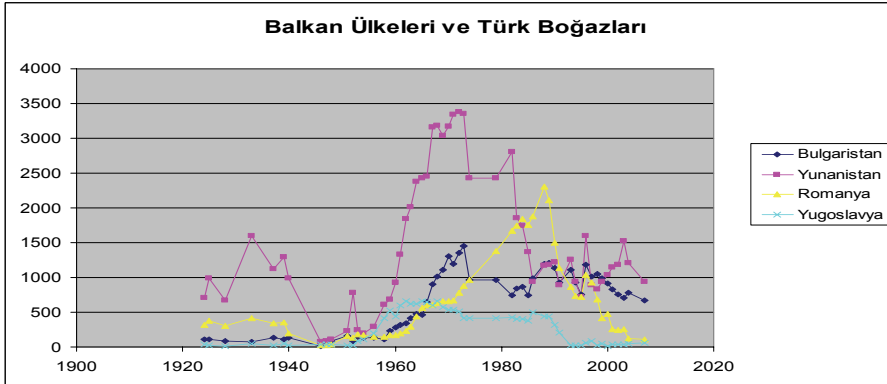
Grafik 3. Balkan Ülkeleri Kaynaklı Gemi Geçişlerinin Türk Boğazlarındaki Toplam Geçiş Oranları



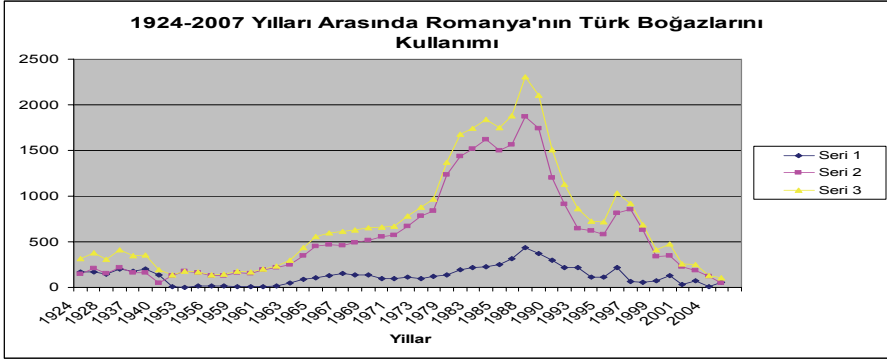
Grafik 4. Balkan Ülkeleri Kaynaklı Gemi Geçişlerinin Türk Boğazlarındaki Toplam Geçiş Oranları

a. Türk Boğazları ve Romanya

Türk Boğazlarından yapılan ve dünya ekonomik krizi sonrası 1933 yılında zirveye ulaşan Romanya kaynaklı gemi geçişleri, İkinci Dünya Savaşı sonrasında toparlanmakla beraber Soğuk Savaş dönemini düşük bir seyirle tamamlamış ve ancak 1963 yılında 30 yıl önceki seviyeye ulaşabilmiştir. Romanya kaynaklı gemi geçişleri asıl çıkışını muhtemeldir ki sahip olduğu petrol kaynakları nedeniyle tüm dünyada yaşanan petrol krizini fırsata çevirerek yapmıştır. Bu bağlamda Romanya bayraklı gemi geçişlerinin 1973-1988 yılları arasında üç kat arttığı görülmektedir.(Grafik 6) Bu yıldan itibaren Sovyet sonrası Karadeniz ve Sovyet coğrafyasında yaşanan ekonomik belirsizliğe koşut olarak sürekli iniş süreci seyretmiştir. Romanya uğraklı geçişlerinde %2,81, transit geçişlerde de %7,79'luk bir paya sahiptir ki bu oran toplamda %5,91 olmuştur.



Grafik 5. Balkan Ülkeleri ve Türk Boğazları. Kaynak: Rapport de la Comission des Detroits a la Societe des Nations; Anee 1925, 1928, 1933 ve Rapport Annuel sur la Mouvement des Navires a Travers Les Detroits Turcs; 1937...2007.



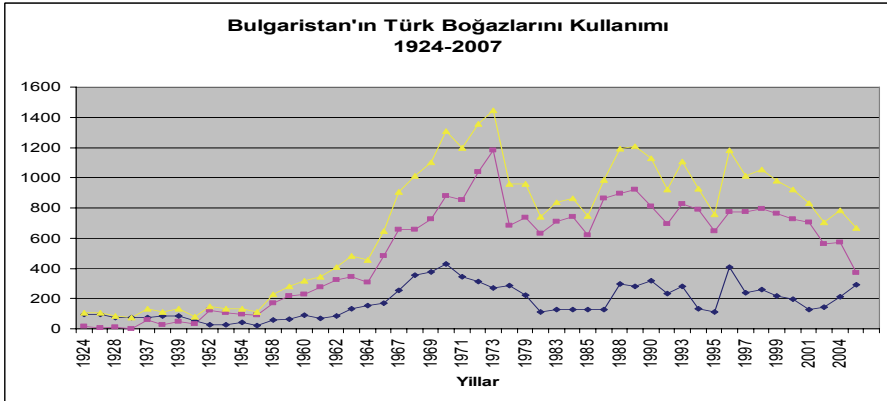
Grafik 6. Romanya'nın Türk Boğazlarını Kullanımı 1924 - 2007.

Kaynak: Rapport de la Comission des Detroits a la Societe des Nations; Anee 1925, 1928, 1933 ve Rapport Annuel sur la Mouvement des Navires a Travers Les Detroits Turcs; 1937...2007.

b. Bulgaristan ve Türk Boğazları

Romanya gibi Türk Boğazlarını kendisi için dünyaya açılan bir pencere olarak gören Bulgaristan'ın 1954 yılına kadar Türk Boğazlarını kullanımı düşük bir seyir izlemekle beraber 1973'e kadar sürecek ve önceki döneme kıyasla 12 kat fazla bir yükselme başarısı gösterecektir. Ne var ki Bulgar bandıralı gemi trafiğinin petrol krizi gibi uluslararası sorunlara ve Türkiye ile yaşadığı problemlere paralel olarak inişli çıkışlı ama daha çok azalış yönünde bir seyir takip ettiği görülmektedir.

Bulgaristan; Türk limanlarına yönelik gemi trafiği uğraklı geçişlerde %3,83, transit geçişlerde %6,89 ve toplamda da %5,71'lik bir paya sahiptir. Uğraklı geçişlerde Yunanistan kadar olmasa da araştırmaya konu diğer devletler arasında iyimser bir tabloya sahip olduğu tespiti de yapılabilmektedir.



Grafik 7. Bulgaristan'ın Türk Boğazlarını Kullanımı. Kaynak:

Rapport de la Comission des Detroits a la Societe des Nations; Anee 1925, 1928, 1933 ve Rapport Annuel sur la Mouvement des Navires a Travers Les Detroits Turcs; 1937...2007.

c. Yunanistan ve Türk Boğazları

Türk Boğazlarını en fazla kullanan ilk dört devlet arasına girmeyi son yıllara kadar başarabilen Yunanistan için de durum diğer Balkan devletlerinden farklı değildir. 1930 sonrasında hızlı bir çıkış yakalayan Yunan bandıralı gemi geçişleri savaş öncesi ticari daralmanın bir sonucu olarak iniş süreci yaşamıştır. Savaş sonrası yaşadığı iç sorunların yarattığı istikrarsızlığın ortadan kalkmasıyla beraber 1953 yılından itibaren 20 yıl boyunca sürekli yükselmiştir. Ne var ki tüm dünya ekonomilerinde etkileri görülebilen petrol krizi gibi dış baskıların ve albaylar cuntası gibi yaşadığı iç sorunların etkisiyle 1986 yılına kadar düşüşler yaşamış, sonrasında inişler ve çıkışlar görülmüşse de 1933 seviyesi ötesine asla gidememiştir.

Araştırmaya konu dönem içerisinde Yunan gemi geçişleri uğraklı %2,74, transit %5,32 olmak üzere toplamda da %4,35 olarak gerçekleşmekte ise de Türkiye'nin Kıbrıs'a müdahalesi sonrasında bu ülkenin uğraklı geçişlerinde ciddi bir kırılma yaşanmış, sonrasında zaman zaman yükselişler olsa da 1973 öncesine hiçbir zaman ulaşılammıştır.

SOĞUK SAVAŞ SONRASI ULUSLARARASI SİSTEMDEKİ DÖNÜŞÜMÜN ULUSLARARASI SİSTEM TEORİSİ TEMELİNDE YUGOSLAVYA ÜZERİNDEKİ YANSIMALARI

Mu.Yzb. Eyüp AKPINAR*

Giriş

Uluslararası ilişkileri değerlendirebilmek, onun sahip olduğu temel öğeleri anlamlandırmayı gerektirmektedir. Bu anlamlandırmaların günümüze kadar tarihsel, bölgesel ve hatta bireysel birtakım değişiklikler ile karşımıza çıktığını görmekteyiz. Örneğin, kelimelerin yüklendiği anlamlar postodern çağ dediğimiz günümüzde Orta Çağ'daki anlamından daha farklı noktalara işaret edebilmektedir. Bu manada literatüre günümüz kullanımına uygun yeni birtakım kavramsallaştırmaların girdiğine şahit olmaktayız. Çalışmanın konusunun "Soğuk Savaş Sonrası Uluslararası Sistemdeki Dönüşümün Uluslararası Sistem Teorisi Temelinde Yugoslavya Üzerindeki Yansımaları" olması dolayısıyla ilk olarak "Sistem" kavramı, "Uluslararası Sistem" ve bunu bütünleyen "Sistem Teorisi" ele alınacaktır. Akabinde, tarihsel süreç içerisinde "sistem" in nasıl değiştiği ve dönüştüğü, bu dönüşümün alt aktör / sistemlere -Balkanlar esas alınarak- nasıl yansıdığı ve bunların üzerinde nasıl etkili olduğu tartışılacaktır.

Kuramsal Çerçeve

Günümüz uluslararası politikasında sistemi değerlendirmek için çok yönlü bir analizin yapılması gerekmektedir ve yapılan analizler birçok açıdan eski sistem tartışmalarına uygunluk göstermemektedir. Uluslararası sistem teorisi, analiz düzeyinin sistem olduğu bu hâli ile büyük güçlerin etkileşimlerinin önemli fakat diğer devletlerin davranış ve motivasyonlarının önemsiz olarak kabul edildiği bir duruma işaret etmektedir. Diğer taraftan bugünkü sistemi ve onun dönüşümünü en iyi şekilde anlamlandırmak için eski sistem anlayışlarından yola çıkarak bir çıkarsama yapmak da mümkündür.

Analiz düzeyi olarak uluslararası sistem düzeyi, çok geniş bir bakış açısı ile ilgili olup sistemin içinde ve onun çevresindeki tüm etkileşimlerin toplamını kapsamaktadır.¹ Diğer bir ifade ile uluslararası sistem, çıkarları peşindeki üniter aktörler olarak ulusların birbirleri ile etkileşimleri ile oluşmaktadır.² Bu etkileşimler açıklanırken ve uluslararası ilişkiler yorumlanırken sistem düzeyinde yapılan analizlerin bazı avantajları ile dezavantajları olduğu üzerinde durulur. Dış politikada karar vericiler ile karar verme mekanizmasına sahip olan ulus - devlet düzeyi uluslararası ilişkileri

* 3 üncü Ordu Muhabere Alayı Elektronik Harp Bölük Komutanlığı

¹ Bk. J. David Singer; "The Level of Analysis Problem in International Relations", World Politics, Vol. 14, No. 1, The International System: Theoretical Essays, (Oct., 1961), p. 80.

² Robert T. Holt, Brian L. Job, Lawrence Markus; "Catastrophe Theory and the Study of War", The Journal Of Conflict Resolution, Vol. 22, No. 2., (June 1978), p. 191.

daha detaylı bir şekilde analiz ederken sistem düzeyi daha geniş çerçevede bir analiz sunmaktadır. Bunun dışında olayların durumu da analiz düzeyinin sistem ya da devlet düzeyinde olduğunun belirlenmesine yardımcı olmaktadır. Örneğin, uluslararası sistem iki en güçlü aktörün arasındaki siyasi çatışma şeklindeki bir duruma sahne oluyor ise sistemin iki kutuplu olma eğiliminden bahsedilmesini ve bu durumun sistem - yönlü sorun perspektifinden analiz edilmesini olanaklı kılacaktır.

Bu bağlamda, uluslararası ilişkilerdeki büyük güçlerin çıkarları bazen daha küçük ölçekteki güçlerin çıkarları ile örtüşebilir ya da farklılaşabilir. Soğuk Savaş yıllarında Sovyetler Birliği'ne bağımlı olarak var olabilen Doğu Avrupa ülkeleri Sovyetler Birliği'nin eski gücünü kaybetmesi ile birlikte eski rollerini bırakarak uluslararası sisteme yeniden entegre olmak durumunda kalmışlardır.³ Doğu Avrupa gibi Balkanlar da Sovyetler'in bu yeni yapısal çözümünden derinden etkilenmiş ve büyük çıkar farklılaşmalarının ortaya çıktığı gözlemlenmiştir. Çıkarların çatışması bir anlamda düzen bozucu bir unsur olarak görülmüş ve sistemde istikrarın sağlanması adına çıkarların büyük güçler arasında paylaştırılması söz konusu olmuş ve bu sayede istikrar sağlanmaya çalışılmıştır.

Uluslararası ilişkilerde istikrar, geniş manada sistemin tüm temel özelliklerini kaybetmediği, tek bir ulusun baskın olmadığı, üyelerinin birçoğunun varlığını sürdürdüğü ve geniş ölçüde savaşların olmadığı⁴ bir düzen olarak da tanımlanmaktadır. Birbirinden ayrı olarak devletlerin daha sınırlı perspektiflerinden istikrar, siyasi bağımsızlıkların olası herhangi önemli bir yaşam savaşı ile meşgul olmadıkları bir topraksal bütünlüğün devamlılığı olarak görülmektedir.⁵ Sistemin istikrarı açısından ulus - devletlerin karşılıklı olarak etkileşim fırsatlarının artması ya da azalması bir gösterge olarak ele alınmıştır.

Örneğin, Thucydides'in hegemonik savaş teorisi uluslararası sistemdeki temel değişimleri savaşların esas belirleyicileri olarak kabul etmektedir. Sistemin yapısı ya da sistemin içinde yer alan devletler arasındaki güç dağılımı istikrarlı ya da istikrarsız olabilir. İstikrarlı sistemde baskın devletlerin hayati çıkarlarının korunduğu ve aralarında bir savaşa neden olacak bir durumun söz konusu olmadığı gözlenmiştir. İstikrarsız sistem ise ekonomik, siyasi ve diğer değişimlerin uluslararası hiyerarşiyi yıprattığı ve hegemon devletin pozisyonunun temelden çürüdüğü bir sistemdir. Bu son durumda talihsiz birtakım olaylar ile diplomatik krizler sistemde devletler arası hegemonik bir savaşın meydana gelmesine neden

³ Daha Fazla Bilgi için bk. Oktay F. Tanrısever, "Güç," Atilla Eralp (Der.). Devlet ve Ötesi: Uluslararası İlişkilerde Temel Kavramlar, İletişim Yayınları, İstanbul, 2006, s. 53 - 71.

⁴ Karl W. Deutsch and J. David Singer, "Multipolar Power Systems and International Stability", World Politics, Vol. 16, No. 3. (Apr., 1964), p. 390.

⁵ Bk, Deutsch and Singer; p. 390.

olur. Bu gibi bir savaşıñ sonucu yeni uluslararası yapı olur.⁶ Bu yapı içerisinde birtakım gruplaşmaların olmaması uluslararası ilişkilerde imkânsız gözükmeğdir. Birtakım güçlerin etrafında toplanan yapılanmalar yeni sistemin ne şekilde arz edeceğinin sinyallerini verir.

Örneğın, N.(N-1)/2 formülü ile olası çiftlerin belirlendiğı bir sistem tanımlaması yapılmış, iki kutuplu sistemde sadece 1 çiftin etkileşimde olduğı, üç kutuplu durumda üç çiftin etkileşimde olduğı, dört aktörün altı çift oluşturduğı, beşin ise on olası çift oluşturduğı gözlemlenmiştir.⁷ Bu çiftlerin arasındaki etkileşimler uluslararası sistemin belirlediğı çizgide oluşmuş ve çok aktörlü sistemde etkileşim alanının çok daha geniş olduğı, az aktörlü sistemik yapılanmada ise sistem üzerinde daha az etkileşimlerin oluştuğı gözlemlenmiştir.

Bununla birlikte son dönem sistem çözümlemelerine örnek olarak ABD'nin Sovyet - Yugoslavya, İngiltere - Mısır ve Hindistan - Pakistan arasındaki ilişkilerle alakadar olduğuna, diğertaraftan ise Sovyetlerin kendini Arap - İsrail, Küba - Amerika, Fransa - Cezayir ikililerine adadığına şahit olmaktadır.⁸

Etkileşimlerin yoğunluğunun sistemi şekillendirdiğı kanısının dışında Waltz; etkileşim birimleri ile uluslararası sonuçlar arasında nedensel bir bağ olduğunu da savunmaktadır. Uluslararası politikanın mantığına göre, bazı uluslararası sonuçların nedenleri birim düzeyindeki etkileşimlerin sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Birim düzeyindeki etkileşimler ile yapı düzeyindeki etkileşimlerin nedenleri birbiri ile ilişkilendirilir.⁹ Eğer ki bir yaklaşım, birim düzeyi ile yapı düzeyinin nedenlerinin her ikisini de göz önünde tutmayı kabul ediyorsa bu yaklaşım sistemdeki değişim ve devamlılığın açıklanmasını sağlayabilmektedir. Fakat uluslararası politikada sistem teorisi ulusal düzeydeki kuvvetlerin incelenmesinden çok, uluslararası düzeydeki kuvvet korelasyonuna bakmaktadır. Bu manada Waltz gibi yapısal gerçekçiler uluslararası sistem teorisini, dış politika teorisi gibi önem arz eden ulusal düzey analizlerini sistemi etkiledikleri konusuna hiç değinmediklerinden eksik bulmuşlardır. Ayrıca, sistem analizi sistemde dinamik parçaların var olması ve bu parçalar arasındaki çok boyutlu etkileşimler dolayısıyla karmaşık bir hâl almakta, dolayısıyla sistemi çözümlemek kolay olmamaktadır. Ayrıca sistemin dinamik yapısı sürekli bir değişimi de beraberinde getirmektedir. Bu açıdan bakıldığında sistem, özü itibarı ile onu oluşturan aktörlerin ve bu aktörler arasında meydana gelen etkileşimlerin ortaya çıkardığı ilişkiler bütünüdür. Sistem teorisi de bu çerçevede analiz yapmayı elverişli kılmaktadır.

⁶ Robert Gilpin; "The Theory of Hegemonic War", Journal of Interdisciplinary History, Vol. 18, No. 4, (Spring 1988), p. 592.

⁷ Daha fazla bilgi için Bk. Deutsch and Singer; A.g.m., p. 394.

⁸ agm.; s. 397.

⁹ Kenneth N. Waltz; "The Origins of War in Neorealist Theory", Journal of Interdisciplinary History, Vol, 18, No. 4, (Spring 1988), p. 618.

Ekonomik ya da siyasi temelli olsun sistem teorileri, etkileşim birimlerinin içinde zorlayıcı ve düzenleyici kuvvet olarak bir aktör (ulus - devlet) hareketlerinin örgütlenmesinin nasıl olduğunu açıklayan teoriler olarak kabul edilir. Bu teoriler, birimlerin bağlı oldukları kuvvetler hakkında bize bilgi verir. Bunlardan, birimlerden umulan davranışlar ve akıbetleri ile alakalı bazı çıkarımlar yapılabilir, bu ölçüde sistem dinamikleri birimlerinin özgürlüklerini ve davranışlarını sınırlandırmakta ve davranışlarının sonuçları öngörülebilir hâle gelmektedir.¹⁰ Örneğin, Robert Gilpin'in 1981'de yayımlanan "Savaş ve Dünya Politikalarındaki Değişim" adlı eserinde güç geçişlerinin sadece çatışmaya sebep olmadığını, aynı zamanda birtakım değişimlerle ortaya çıkan uluslararası düzenin özelliklerini de şekillendirdiğini açıklamaya çalışmaktadır.¹¹ Bu açıdan değerlendirildiğinde uluslararası sistem içerisinde güç temel alınarak birtakım öngörülerin yapılması da mümkün hâle gelmektedir. Bu bağlamda, gücün dağılımı, bir öngörü oluşturabilmek için izlenmesi gereken bir husus olarak karşımıza çıkar.

Nitekim, günümüz uluslararası ilişkilerinde realist bakış açılarının sunduğu devlet ve sistem kavramları çok büyük farklılaşmaya giderek sistemin anlamlandırılması konusunda yeni bir çığır açmıştır. Bunlardan en önemlisi 9/11 retoriği olarak karşımızda durmaktadır. Örneğin, bir terörist örgüt olan El-Kaide devletlerin egemen oldukları sistemde çok önemli bir pozisyon elde ederek onların üstünde hatta onlardan öte sistemin dönüşümünü sağlayan bir güç olagelmıştır. Terörist grupların sistem içerisinde varlıklarını arttırmaları ve buna bağlı olarak güç kullanma araçlarının değişmesi ile beraber sistemde karşı - güç kullanma modelleri ve yöntemleri de çeşitlilik göstererek dönüşüme uğramıştır. Sistemin organları kendi varlıklarını sürdürebilmek için ortak fayda esasına göre hareket ederek birbirlerinin egemenliklerini kısıtlayıcı davranışlar sergilemekten kaçınmış, hatta bunları hukuki boyutta uygulama altına almıştır. Bunun yansımaları da Afganistan modelinde açıkça gözlemlenmektedir.

Kısacası, sistemdeki değişim, belirli araçlar esas alınarak analiz edilebilir hâle gelmekte ve belirli olay çözümlemeleri bu değişim - dönüşüm çerçevesinde incelenabilmektedir. Dönüşümün meydana gelmesi ile birlikte nüfuz alanları da değişime uğramakta ve sistemik yapıda bir farklılaşma ortaya çıkmaktadır. Nüfuz alanlarındaki bu değişim döngüsel olarak bir sistemik yapılanmanın varlığını vurgulamaktadır.

Balkanlarda Çözülme

Komünizmin ortadan kalkması ile birlikte bir anda Pandora'nın Kutusu açılmış, onlarca yıllık baskıdan sonra ulusalcı söylem tekrar ortaya

¹⁰ Waltz; s. 618.

¹¹ Jack Snyder; "Russia: Responses to Relative Decline", Edt. T. V. Paul & John A. Hall, International Order and the Future of World Politics, Cambridge University Press, Cambridge, 2001, p. 146.

çıkıştır.¹² Böylece ulusalcı söylem, sinyallerini dönüşümün gerçekleşmesi yönünde vermişti.

Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle iki kutuplu dünyanın ve Sovyetler Birliği'nin yıkılması, dünyanın geri kalan kısmı kadar Balkanları da değiştirmiştir.¹³ Komünizm çökmüş, yakın bir Rus tehlikesi yok olmuş ve ABD tek süper güç durumuna gelmişti. Ama yeni tehlikeler baş gösteriyordu. Aşırı milliyetçilik, etnik çekişmeler barışı tehdit etmeye başlamıştı.¹⁴ Varşova Paketi'nin dağılması, Yugoslavya Savaşı, Sovyetler Birliği faktörünün ve Doğu Bloku çatısının ortadan kalkması ile bölge devletlerinin askerî, ekonomik, siyasal, jeopolitik güçlerinin dağılımında ortaya çıkan dengesizlik, Balkanlarda yeni bir siyasal ortam şekillendirmiştir. Totaliter dönemde bir anlamda dondurulmuş olan devletler arası ve devletler içi bölgeler arası gelişmişlik farklılıkları, etnik ve tarihsel sorunlar yeni siyasal ortamda tekrar gündeme gelmiş ve bölge ülkelerinin dış politikalarının başlıca pusulalarını oluşturmuştur.¹⁵

Soğuk Savaş sonrası dönemde yalnız Rusya değil, Balkanlarda da bireyler ve toplumlar komünizm öncesindeki kişiliklerine hemen bürünverdiler. Bunun en belirgin göstergesi de milliyetler, etnikler ve bunların arasındaki ezeli çekişmeler oldu. Dolayısıyla Balkanlar gibi karmaşık niteliklere sahip bir bölgede, değişen güçler dengesi ve ekonomik iş birliği perspektiflerinden, hatta din ve mezhep farklılıklarından kaynaklanan kuşku ve bölgenin etrafında yer alan büyük devletlerin (Rusya, Almanya ve ister istemez ABD) yeni etki alanları hesapları ortaya bir Balkan sorunsallığı (problematic) koymakta gecikmedi.¹⁶

Yugoslavya, Soğuk Savaş döneminde hem ABD hem de Avrupa devletleri tarafından Rusya'ya karşı bir tampon bölge olarak kullanılmıştı. Ayrıca, bölge üzerindeki siyasi bölünmeler için izlediği göreceli ılımlı politika nedeniyle bölgede mevcudiyeti hayati görülmüştü. Soğuk Savaş'ın sona ermesi ile birlikte Yugoslavya'nın bütünlüğü Batı için birincil önemini yitirmiştir. Soğuk Savaş'ın bitiminin hemen ardından Balkanların içerisinde bulunduğu karmaşa ve bölgenin içerisine itildiği dengesizlik ortamı Batı Avrupa ülkeleri tarafından hemen fark edilememiş ve olayların boyutlarının ve etkisinin diğer Avrupa ülkelerini de tehdit eder boyuta ulaşmasından

¹² Gamzen Xhudo; *Diplomacy and Crisis Management in the Balkans: A US Foreign Policy Perspective*, MacMillan Press, London, 1996, p. 107.

¹³ J.R.Crampton; *İkinci Dünya Savaşı'ndan Sonra Balkanlar*, Çev. Emel Kurt, Yayın Odası Yayınları, İstanbul, 2007, s. 225.

¹⁴ İsmail Soysal; "Günümüz Balkanlar ve Türkiye'nin Tutumu 1989 - 1992", Orta Doğu ve Balkan İncelemeleri Vakfı (OBİV), Balkanlar, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993, s. 186.

¹⁵ Nurcan Özgür; "1989 Sonrası Türkiye - Bulgaristan İlişkileri", Faruk Sönmezoğlu, Türk Dış Politikasının Analizi, 3. Baskı, Der Yayınları, İstanbul, 2004, s. 610.

¹⁶ Soysal; s. 191.

sonra Avrupa Topluluğu (AT) devletleri istikrar ve güven arayışlarına yönelmişlerdir.¹⁷

Slovenya ve Hırvatistan'ın ardından diğer bölgelerde de bağımsızlık talepleri yükselişe geçmiş ve Yugoslavya hızla dağılma süreci içine girmiştir. Yugoslavya'nın dağılması sürecinde şu hususlar da etkili olmuştur: Çok milletli / kültürel doku ile tarihî altyapının oluşması, Doğu Avrupa'daki komünist rejimlerin yıkılması, iktisadi ve sosyal hayattaki kötüye gidiş, etnik ve millî unsurların bağımsızlık talepleri ve Avrupa Birliği ile Amerika'nın Yugoslavya'nın devamındaki çelişkili / çakışan siyasetleri¹⁸ ve en önemlisi Rusya'nın uluslararası sistemdeki yerini koruyamaması ile birlikte sistemin dönüşümüdür.

Balkanların özellikle son yüz yıl içindeki önemi, özellikle Soğuk Savaş yıllarının ürünü olan "İkili Güç Dengesi"nin iki ana aktörü olan Sovyet Bloku ile Batı Blokunun arasındaki sınır bölgelerinden birinin de Balkanlar olması; ikincisi de Sovyet Blokunun dağılmasının, aslında, Rus - Çin uyumsuzluğundan önce, Yugoslavya'daki ayrılıkçı hareket sonunda, Balkanlarda başlamasıdır. Bunlara eklenebilecek üçüncü bir nokta, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra, güneye, Akdeniz ve Orta Doğu'ya yönelen Sovyetler'in, İran'dan sonra, Balkanlardaki girişimlerinin, Yunanistan İç Savaşı'nda Batı'nın zaferi; Yugoslavya'nın Moskova'dan kopması; hatta Çin'in nüfuzunun Balkanlara uzanması sonunda, başarısızlığa uğramasının onları Türkiye üzerinden atlayarak Orta Doğu'ya inmek gibi sonu başından belli olan bir serüvene itmesi¹⁹ şeklinde gelişmiştir. Batı bu yolla Balkanlardaki Rus etkisinin kırılmasını sağlamış, böylece tüm bölge üzerindeki tek hâkim güç olma isteğinin önünü açmıştır. 1990'da Doğu Blokunun dağılmasıyla ortaya çıkan ve 2001'e kadar devam eden sistemin yapısı ABD'nin nispi bir üstünlüğünün söz konusu olduğu bir güç dengesi sistemine benzemektedir.²⁰

Bush'un dünyada yeni düzenin (new order) güvencesinin ABD olacağı izlenimini Körfez Savaşı'ndaki kararlılığı ile verdiği bir sırada, böylesine bir "Balkan Faciası"nın ortaya çıkması²¹ Avrupa'da barışın korunması ve devamlılığının sağlanması adına ABD'ye bir görev yüklemiştir. ABD,

¹⁷ Başak Kale; "Avrupa Birliği'nin Balkan Politikası: Çelişkiler İçinde Bir Yanılsama?", Asya - Bir Vakfı, Balkan Diplomasisi, Der: Ömer E. Lütem ve Birgül Demirtaş - Coşkun, Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi (ASAM) Yayınları, Balkan Araştırmaları Dizisi: 3, Ankara, 2001, s. 294 - 295.

¹⁸ Bk. Necmettin Alkan; "Yugoslavya'nın Dağılması", Balkanlar El Kitabı, Cilt 2, Der. Osman Karatay ve Bilgehan A. Gökdağ, Karadeniz Araştırmalar Merkezi (KARAM), Vadi Yayınları, Ankara, 2007, s. 22 - 41.

¹⁹ İhsan Gürkan; "İkinci Dünya Savaşı'ndan Günümüze Değin Balkanlar (1945 - 1989)", Orta Doğu ve Balkan İncelemeleri Vakfı (OBİV), Balkanlar, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993, s. 147.

²⁰ Tayyar Arı; Uluslararası İlişkiler ve Dış Politika, 8. Baskı, MKM Yayıncılık, Bursa, 2009, s. 179.

²¹ Soysal; s. 186.

SSCB'nin ortadan kalkması ile birlikte sistemin devamlılığını ve barışı sağlamayı bir sorumluluk alanı olarak üzerine almıştır.

Bölgede çıkarlar dengesinde meydana gelen değişimler bölge dışı güçlerin nüfuzuna da yansımış ve çok yönlü müdahalelerin tesiri ile denge zaman zaman negatif şekilde etkilenebilmiştir. Bölgede ABD dışında Japonya, Çin, Fransa, Yunanistan, Almanya, Türkiye ve İtalya'nın nüfuzlarında artış gözlenmiştir. Ayrıca din ve mezhepleri temel alan akımların mücadelesi ile etnik hareketlere Balkanlardaki siyasal ortam iç ve dış güçlerin (devlet açısından) ve iç ve dış çıkarların (devlet açısından) karşılıklı mücadelesi altında yeniden bir şekillenme sürecini yaşamıştır.²²

Balkanlarda “tekrar Balkanlaşma (rebalkanizasyon)” ve “Avrupalılaşma” süreçlerinin bir arada gelişmesi bölgenin temel sorununu oluşturmuştur. Bir yandan bölge ülkeleri Avroatlantik örgütlere (NATO, AB, AGİT, BAB'a) entegre olma mücadelesi sürdürürken diğer yandan Kosova, Makedonya, Transilvanya, Panislamizm, “Slav Birliği” gibi dinsel, etnik çatışma odakları tekrar gündemde tehdit ve gerilim kaynağı olmuştur.²³ Bunların dışında, Balkan ülkelerinin Yugoslav çatışmasının dışında kalmasının temel bir nedeni, içeride yeniden yapılanma ve dışarıda yeniden bağlantılar kurma ile meşgul olmalarıydı. Dış bağlantıların nihai hedefi genellikle NATO ve AB üyelikleriydi.²⁴

1989'da Berlin Duvarı'nın yıkılışı ile simgelenen Soğuk Savaş'ın bitişi sistemik bir kırılma veya değişime işaret etmektedir. Sistemik etmenlerin (ya da üçüncü imgenin) devletlerin dış politika davranışlarının temel belirleyicisi olduğu, neo-realist öğretinin en önemli önermelerinden birisidir. Soğuk Savaş'ın bitişiyle ortaya çıkan sistemik kırılma ülkelerin dış politikaya davranışları üzerinde böyle bir etki yaratmıştır.²⁵ Özellikle Kafkasya ve Balkan bölgelerinde Rusya ile ABD arasındaki anlaşmazlık / uzlaşma ilişkisinin daha belirgin olarak ortaya çıktığı²⁶ gözlemlenmektedir.

Yugoslavya Meselesi

Öncelikle, Balkanlar adının dünyanın dört büyük medeniyetinin örtüştüğü, -dinamik, bazen patlayıcı, çok katmanlı- ve yerel bir uygarlık yarattığı sınır bölgesi, Eski Yunan ve Roma, Bizans, Osmanlı Türkiye'si ile Katolik Avrupa'nın kültürlerinin buluştuğu, çatıştığı, bazen kaynaştığı bir yer

²² Marin Rusev; “Anatomiya na Globalnoto Geopolitičesko Protivostoene”, Voenen Jurnal, Broy 2. (Sofiya: “Sv.Georgi Pobedonosets”, 1994), s. 8 - 17'den aktaran Özgür; s. 611.

²³ Asotiyatsiya za Natsionalni Regionalni Evropesyski Politologičeski İzsledvaniya; Balkanite Pred İzbor, (Sofia: Markiza, 1993), s. 28 - 30'den aktaran Özgür; s. 611.

²⁴ Crampton; s. 227.

²⁵ Serhat Güvenç; “Bir Dış Politika Aracı Olarak Türk Silahlı Kuvvetleri: Yetenekler ve Uygulamalar”, Der. Faruk Sönmezoğlu, Türk Dış Politikası Analizi, 3. Baskı, Der Yayınları, İstanbul, 2004, s. 914.

²⁶ Beril Dedeoğlu; “Değişen Uluslararası Sistemde Türkiye - ABD İlişkilerinin Türkiye - Avrupa Birliği İlişkilerine Etkileri”, s. 410.

olarak hiçbir kültürün tek başına egemen olamadığı bir toprak²⁷ parçası olarak görülen bir bölgeyi temsil ettiğini kavramak gerekir.

Öyle ki Balkanlarda birbirine muhalif, hatta düşman toplumların meydana gelmesi, siyaset bilimcilerin herhangi bir ülkenin kontrolünü ele geçirme ya da nüfuz altına alma amacıyla birbirine düşman parçalara bölmeyi hedef tutan ve Romalıların “divide et impera” (böl ve yönet) ilkesiyle ifade ettikleri politik stratejilere, XX. Yüzyılın başlarından beri “Balkanlaştırma” adını vermelerine yol açmıştır.²⁸ “Balkanlaşma” terimi, Balkan Savaşlarının ve Birinci Dünya Savaşı’nın bir sonucu olarak üretilmiş ve Balkanlara, âdeta onun ayrılmaz bir parçası sayılan tamamen olumsuz bir değer yüklenmiştir.²⁹

Balkanlarda XIX. yüzyıldan başlayarak ulus duygusunu geliştirmenin kazandığı aciliyet; beraberinde iyimser bir bakışla türdeş bir ulus - devlet oluşturma sürecinin önünde bir engel, kötümser bir bakışla düşman komşunun beşinci kolu gibi görülen azınlıklardan kurtulma isteğini getirmiştir. 1945’te federal ve çok uluslu bir temelde yeniden kurulması gereken Yugoslavya bu deneyimi çok pahalı ödemiştir.³⁰

Yugoslavya; Batılıların bu ülkeye başlangıçta sahip çıkmasına ve Sovyet desteğinden yoksun ilk gerçek komünist diktatörlük olmasına rağmen Moskova’yla erken tarihte girdiği çatışmadan dolayı eleştirilerden muaf tutulmuştur.³¹ Yugoslavya’nın bağlantısız dış politikası Doğu ve Batı bloklarının o dönemdeki gerginliklerini yumuşatıp dünya politikasında da etkili olmuştur. Daha 1961 yılının Eylül’ünde Tito, Nasır, Nehru üçlüsünün girişimiyle ilk bağlantısız ülkeler konferansı Belgrad’da yapılmıştı. Bağlantısızlık Hareketinin kurucuları olarak bu üçlünün başlattığı harekete tam yirmi beş ülke katılmıştı. Tito Yugoslavya’sının bağlantısızların lideri oluşu ve dış politikasının bu yönü, bu ülkeye büyük ekonomik faydalarla birlikte, dünyada itibar getirmiştir. Tito’nun öz yönetimli iç politikası ve bağlantısız dış politikası dünyada “ilginç deney” olarak kabul edildiyse de Yugoslavya’da yaşayan ulus ile halklara on yıllık refah ve otuz beş yıllık barış ve huzur getirmiş, Sırp ve Hırvat ayrılıkçılar hariç, vatandaşlarının

²⁷ Andrew Baruch Wachtel; Dünya Tarihinde Balkanlar, Çev. Ali Cevat Akkoyunlu, Doğan Kitap, İstanbul, 2009, s. 15.

²⁸ İhsan Gürkan; “Jeopolitik ve Stratejik Yönleriyle Balkanlar ve Türkiye, Geçmişin Işığında Geleceğe Bakış”, Orta Doğu ve Balkan İncelemeleri Vakfı (OBİV), Balkanlar, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993, s. 263.

²⁹ Rumyana Koneva; “Balkanskite Voini V Nemskiya Periodichen Pechat”, Balkanistic Forum, C 2, 1993, 76 - 78’den aktaran Maria Todorova, Balkanları Tahayyül Etmek, Çev. Dilek Şendil, İletişim Yayınları, 3. Baskı, İstanbul, 2010, s. 248.

³⁰ Stefanos Yerasimos; Milliyetler ve Sınırlar Balkanlar, Kafkasya ve Orta - Doğu, 6. Baskı, Çev. Şirin Tekeli, İletişim Yayınları, İstanbul, 2010, s. 35.

³¹ Todorova; s. 274.

çoğundan destek almış, savaş sonrası doğan kuşakların büyük bir bölümü gönülden kardeşlik ve birliğe inanarak yaşamışlardır.³²

Tito'nun 1980'de ölümüyle, halklar arasındaki son bağ da kopmuştur. Ne var ki 1989'dan sonra dış koşullar değişene kadar Yugoslavya çökmemiştir. Sovyetler Birliği'nin sahneden çekilmesiyle birlikte, Yugoslavya'nın Doğu ile Batı arasında olma konumundan yararlanmasa artık mümkün olmamıştır. Avrupa'da herhangi bir dış tehdidin kalmaması da Yugoslavya'nın küçük cumhuriyetlerini bağımsız devlet olma yönünde cesaretlendirmiştir. Ayrıca, Avrupa Birliği'ne katılma şansı da bazı eski Yugoslav cumhuriyetleri için çekici bir gelecek³³ olarak algılanmıştır.

Bu bağlamda ilk olarak Yugoslavya'dan ayrılan Slovenya ve Hırvatistan bağımsızlıklarını ilan ettiler. Bağımsızlık ilanının ardından Yugoslavya'nın birer parçası oldukları gerekçesiyle bu ülkelere (Slovenya ve Hırvatistan) müdahale eden Sırbistan'ın denetimindeki Yugoslav Federal ordusu Slovenya'yı bir hafta içinde terk etmek zorunda kaldı. 27 Nisan 1992'de Sırbistan ve Karadağ'ın yeni "Yugoslavya Federal Cumhuriyeti"ni ilan etmeleriyle eski Yugoslavya Federasyonu resmen son bulduğunda ise bu kez de artık bağımsız iki ülke olan Hırvatistan ve Bosna-Hersek'te, Sırbistan'ın dolaylı desteğiyle iki ayrı iç savaş yaşanmaya başlandı.³⁴

Yugoslavya Avrupa'daki diğer sosyalist ülkelerden farklı olarak yalnızca bir sistem değişikliğine gitmedi, ülke aynı zamanda bir parçalanma sürecine girdi. Savaş, çatışma ve etnik gerginlikle seyreden parçalanma süreci, hem Federasyon (öncelikle Slovenya, Hırvatistan, ardından Bosna ve Makedonya) hem de Sırbistan içinde (Kosova) yaşanırken yeni Yugoslavya'yı uluslararası alanda yalıtılmış bir ülkeye dönüştürdü.³⁵

Tito'nun uygulamak istediği "Yugoslavyacılık" ideolojisi veya düşüncesi, Osmanlı pratiğinden sonra farklı kültür ve dinlerden oluşan bu mozaikten tekrar bir bütün meydana getirme teşebbüsüydü. Sonuç itibarıyla bu denemenin çok fazla uzun sürmediği görülmüş, tekrar başa dönülmüş ve herkes kendi tarihî ve kültürel tercihleri çerçevesinde istikbalini şekillendirme yoluna gitmiştir. "Yugoslavyacılık" modelinin çökmesiyle birlikte Osmanlı öncesi ve sonrasına hâkim olan o kargaşa ortamına dönülmüş; bölgede çok ciddi etnik ve dinî ayrışmalar yaşanmıştır.³⁶ Balkanları çevreleyen

³² Sacettin Koka; "Sosyalist Yugoslavya Dönemi", Balkanlar El Kitabı, Cilt 2, Der. Osman Karatay ve Bilgehan A. Gökdağ, Karadeniz Araştırmalar Merkezi (KARAM) - Vadi Yayınları, Ankara, 2007, s. 18.

³³ Wachtel; s.135.

³⁴ Şule Kut; "Yugoslavya Bunalımı ve Türkiye'nin Bosna - Hersek ve Makedonya Politikası: 1990-1993", Faruk Sönmezoglu, Türk Dış Politikasının Analizi, 3. Baskı, Der Yayınları, İstanbul, 2004, s. 588.

³⁵ İlhan Uzgel; "Yugoslavya Federasyonu'ndan Sırbistan'a", Balkanlar El Kitabı, Cilt 2, Der. Osman Karatay ve Bilgehan A. Gökdağ, Karadeniz Araştırmalar Merkezi (KARAM), Vadi Yayınları, 2007, Ankara, s. 50.

³⁶ Alkan; s. 25.

imparatorlukların hâkimiyeti altında yaşayan farklı etnik gruplar, Balkanlar dediğimiz bölgeyi ulus devletler şeklinde parçalamıştır.³⁷

1992'de Yugoslavya'nın resmen ortadan kalkmasıyla 1990'dan beri süren Yugoslavya Bunalımı da sona ermiş oluyordu. Artık Yugoslavya meselesi, Hırvatistan ve Bosna - Hersek'te barışın nasıl sağlanacağı sorunu hâline dönüşmüştü. Bu arada, Avrupa Topluluğu'nun (AT) 15 Ocak'ta Hırvatistan'la birlikte tanıdığı Slovenya, Sırp tehdidini başarıyla savuşturmuş olarak Avrupa'da kendi yolunda devam etmekteydi. Makedonya da artık Yugoslavya sorununun parçası olmaktan çıkmış, kendi başına ayrı bir uluslararası sorunun, yeni bir Makedonya sorununun öznesi olmuştu. Böylelikle Yugoslavya Sorunu, artık Hırvatistan ve Bosna - Hersek'te yeni Yugoslavya Federal Cumhuriyeti'nin desteğiyle süren iç savaşların nasıl durdurulacağı konusunda düşünülmüştür.³⁸ Bu düşünülme iki önemli güç unsuru arasında Balkanların nasıl nüfuz altına alındığının da bir çeşit göstergesi olmuştur.

Sistemin Dengeleyicileri Bakımından Balkanlarda Rus Faktörü

Ruslar öteden beri Balkanları stratejik bakımdan kendi amaçları için yaşamsal önemde bir bölge olarak görmüşlerdir. Bu bölgenin bir başka büyük devletin egemenliği altında olmasını kendilerinin genişleme emelleri ya da en azından, ülkelerinin savunması bakımından büyük bir önemi olduğuna inanmışlardır. Son üç yüzyıl içinde, 13 Türk - Rus savaşının çoğunluğu Balkanlar yüzünden olmuştur.³⁹ Tarihsel olarak ele aldığımızda yine komünist dönemde Batı Balkanların Rus etkisi altında olduğu bilinmektedir. Özellikle Stalin döneminde ağır komünist uygulamaların yaşandığı bölgede Tito'nun liderliği ile biraz da olsa bu uygulamaların dışında kalmıştır. Tito'nun ölümü ile Sırbistan - Karadağ himayesi altında yaşam bulmaya çalışan Yugoslavya, sistemin dönüşümü ile birlikte bu durumun devam etmesine daha fazla izin vermemiştir.

Sovyetler Birliği'nin dağılması ve Doğu Blokunun yıkılması ile birlikte eski Sovyet nüfuz alanına giren Balkanlar (özellikle Batı Balkanlar) güç mücadelelerine sahne olmuştur. Balkanlar yeni dünya düzeninde ABD ve ona bağlı olarak AB etki sahası içerisine girmiş, Balkan halkları bu yeni sisteme adapte olma konusunda farklılık göstermiş, kimi durumlarda müdahale şart olmuştur. SSCB'nin dağılması ile birlikte yerine oluşan Rusya'nın sistem içerisinde ekonomik ve siyasi anlamdaki güç kaybı da Balkanlara müdahale etmesini güçleştirmiş hatta olanaksız kılmıştır.

Ayrıca, 1993 - 1994 yılları arasında Rusya'nın çevresinde ve Rusya'nın içinde (Çeçenistan) meydana gelen askerî zorlamalar, eski Sovyet Cumhuriyetlerinin Rusya'ya karşı yarı düşmanca olan davranışları, NATO genişlemesi ve Balkanlardaki alevlenme karşısında uluslararası

³⁷ Yerasimos; s. 48.

³⁸ Şule Kut; s. 589.

³⁹ Soysal; s. 194.

kurumlaşmayı savunanların olması, ülkenin bu gibi problemlerle başa çıkabilmesini öneren kavramsal perspektifleri sunamaz hâle gelmesine⁴⁰ neden olmuş, böylece Rusya aktif bir dış politika uygulaması sergileyememiştir.

1991 - 1995 yılları arasında Rusya'nın Batı yanlısı bir siyaset izlediği gerçektir: Irak'a karşı Birleşmiş Milletler (BM) ambargolarına Körfez'e iki savaş gemisi göndererek katılmış, Libya'ya uygulanan ambargoyu desteklemiş ve Arap - İsrail barış görüşmelerinin en heyecanlı teşvikçilerinden biri olmuştur.⁴¹ Bununla birlikte 1991 yılından itibaren Rusya'daki Yeltsin karşıtı muhalefet; iktidarı, Yugoslavya meselesindeki pasif tutumu ve Rusya'nın tarihî müttefiki Sırp'ları yalnız bıraktığı gerekçesiyle sert bir biçimde eleştirmeye başlamıştır.⁴² Soğuk Savaş'ın bitimiyle birlikte Batı'nın Rusya Federasyonu'nu askerî bir tehdit olarak algılamadığı gözlenmiştir. Birinci Soğuk Savaş dönemi, *detente* ve ikinci Soğuk Savaş dönemlerinde devamlılık özelliği taşıyan Sovyetler Birliği'nin çevrelenmesi stratejisi, yerini Rusya Federasyonu'nun kontrol edilmesi ve aynı zamanda onunla kontrollü iş birliği oluşturulması sürecine bırakmıştır. 1990'lı yıllarda kullanılan terminoloji bu tespiti desteklemektedir: "Önce Rusya", "Rusya ile bölgesel iş birliği oluşturma", "Rusya ile stratejik iş birliği" gibi terminolojiler son analizde "değişimin" niteliğini de yansıtmaktadır.⁴³

Ayrıca Rusya ilk etapta; Hırvatistan, Bosna ve diğer cumhuriyetlerin tanınma politikasına karşı çıkmıştı fakat 1992 Temmuz'undaki yaptırımları veto etmedi. Birleşmiş Milletlerin 1994'te Saraybosna çevresindeki Sırp mevzilerine hava gücü kullanma tehdidine kadar Rusya, istemeyerek de olsa, Yugoslavya'ya karşı Batılı politik girişimlerin çoğunu kabul etmiştir.⁴⁴

Diğer taraftan, Rusya'nın NATO müdahalesi ile ilgili birtakım çekinceleri gayet anlaşılır bir konumdaydı. Rusya'nın karşı çıktığı en önemli konu, egemen bir devletin iç işlerine uluslararası hukukun yok sayılarak müdahalede bulunulması olmuştu. Rusya'nın da Yugoslavya gibi çok uluslu bir topluma sahip olması Rus idaresinin kaygılarını destekler niteliktedir.⁴⁵ Özellikle, NATO'nun genişlemesinden rahatsız olan Rusya, buna rağmen bölgedeki istikrarın ve güvenliğin NATO ile ortaklaşa sağlanabileceği

⁴⁰ Daha fazla bilgi için bk. Andrei P. Tsygankov; "From International Institutionalism to Revolutionary Expansionism: The Foreign Policy Discourse of Contemporary Russia", *Mershon International Studies Review*, Vol. 41, No. 2 (Nov.1997), p. 250.

⁴¹ C. Cem Oğuz; "Rusya'nın Balkan Politikası ve Balkanlardaki Gelişmelerin Rus Siyasetine Etkileri (1991 - 2000)", *Asya - Bir Vakfı, Balkan Diplomasisi*, Der.: Ömer E. Lütem ve Birgül Demirtaş - Coşkun, *Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi (ASAM) Yayınları*, Balkan Araştırmaları Dizisi: 3, Ankara, 2001, s. 270.

⁴² *agm.*; s. 270.

⁴³ Mustafa Türkes; "NATO Bağlamında ABD - Türkiye İlişkilerinde Devamlılık ve Değişim", Faruk Sönmezoğlu, *Türk Dış Politikasının Analizi*, Der Yayınları, 3.Baskı, İstanbul, 2004, s. 388.

⁴⁴ Misha Glenny; *Balkanlar 1804 - 1999 Milliyetçilik, Savaş ve Büyük Güçler*, Çev. Mehmet Harmancı, *Sabah Kitapları*, İstanbul, 1999, s. 508.

⁴⁵ Oğuz; s. 277.

üzerinde durmuştur. Bu çerçevede Rusya, AGİT ve özellikle 1991 sonunda oluşturulan ve NATO ve tüm BDT üyeleri de dâhil eski Varşova Paktı uluslarını kapsayan Kuzey Atlantik İş Birliği Konseyi (KAİK) çerçevesinde askerî ve politik iş birliği içine girmiştir.⁴⁶

2000 yılında Vladimir Putin'in iktidara gelmesiyle ülkede ağırlık kazanan Avrasyacı görüş, Batı'nın Balkanlarda Rusya'yı dışlayıcı tutumunu da göz önünde bulundurarak Rus dış politikasının önceliklerini yeniden tanımlamıştır. Bu tanımla Rus dış politikası ağırlık merkezini Batı'dan Doğu'ya kaydırmaya, Doğu eksenli ve enerji odaklı politikalar izlemeye başlamıştır.⁴⁷ Özellikle yer altı zenginlikleri ve askerî üslerin eski Sovyet coğrafyasında oluşu, ekonomik ve siyasi çıkarların bu bölgelerde daha kolay tesis edilebilmesi olanağını ortaya çıkarmıştır.

Kremlin'in Balkanlara yaklaşımını Slav kardeşliği ya da Ortodoksluk ortak inancı dışında akılcı enerji politikaları da artık belirlemektedir. Bu nedenle Rusya, bölge ülkelerinin AB perspektifinden rahatsız değildir. Moskova son dönemde Balkanları, Rusya - Avrupa Birliği (AB) ekseninde enerji güvenliğini sağlayacak bir geçiş alanı konumunda değerlendirmektedir.⁴⁸ Bu nedenle Rusya'nın Balkanlardaki etkisinin 2000'li yıllarla birlikte daha çok, enerjiye olan bağımlılık temelinde ekonomik mekanizmalar aracılığıyla olacağı, gerçekleşeceği gözlemlenmektedir.

Sistemin Dengeleyicileri Bakımından Balkanlarda Amerikan Faktörü

Amerika Birleşik Devletleri'nin Balkanlarla ilişkileri, 1947 Truman Doktrini çerçevesinde, Türkiye ve Yunanistan'ı komünizmin, daha doğrusu Sovyetler Birliği'nin tehdidine karşı korumakla başlamış ve 1952'de bu iki Balkan devletinin NATO'ya alınmasıyla süreklilik kazanmıştı.⁴⁹ Fakat bu dönemde ABD'nin Balkanlara olan ilgisi uluslararası konjonktür çerçevesinde sınırlı kalmıştır. ABD, SSCB'nin dağılması ile birlikte bölgede aktif bir rol oynama fırsatını yakalamış ve bölgenin Avrupalılaşması adına birçok misyonu yerine getirmiştir. Bosna ve Kosova'da istikrarın devamlılığı ve barışın sağlanması adına yapılanlar ABD'nin uluslararası sistemde tek süper güç olarak üstlendiği girişimler arasında yer almaktadır.

Balkanların, Batı Avrupa ile Orta Doğu arasında yer alan jeostratejik konumu da ABD'nin bölge için uzun vadeli politikalar üretmesiyle alakalı olmuştur.⁵⁰ Amerika için Balkanlarda böylesi aktif bir yaklaşım içerisinde

⁴⁶ Andrei Kozirev; "Yeni Rusya ve Atlantik İttifakı", NATO Dergisi, No. 1, 1993, s. 47'den aktaran Arı; s. 332.

⁴⁷ Orhan Dede ve Esra Diri; "Rus Dış Politikasında Balkanlar" http://www.bilgesam.org/tr/index.php?option=com_content&view=article&id=1123:rus-d-politikasinda-balkanlar&catid=95:analizler-balkanlar&Itemid=143, 20.01.2012.

⁴⁸ Dede ve Diri.

⁴⁹ Soysal; s. 193.

⁵⁰ Bk. Xhudo; s. 120.

olmak, geniş manada Avrupa'nın güvenliği ve düzeni hakkında söz sahibi olma fırsatını vermiştir.⁵¹

Başkan Bush 1992 sonlarında Sırbistan Cumhurbaşkanı Miloseviç'e bir mesaj göndererek "Kosova'da Sırlardan kaynaklanan bir karışıklık çıkarsa hem Kosova'daki Sırlara hem de Sırbistan'a karşı askerî bir harekâta geçeriz." uyarısında bulunmuştur.⁵² Bu durum da ABD'nin sistemdeki yerini pekiştirdiğini ve Balkanlardaki nüfuzunu tesis etmede ne derece ciddi olduğunu göstermiştir.

Aslında Amerika başlangıçta Yugoslavya'nın devamı ve ayrılan devletlerin bağımsızlıklarının tanınmaması taraftarıydı.⁵³ ABD yetkilileri, ancak Srebrenica trajedisinden sonra, yani 1995 yılının trajik yazında, ABD'nin NATO içindeki üstünlüğünü göstermek ve bir anlamda Clinton'ın konumunu güçlendirmek için Bosna - Hersek'e ABD askerlerinin gönderilmesinin riskli olmadığını ABD Kongresine kanıtlamaya çalışmışlardır.⁵⁴ Amerikan kamuoyu da insani müdahale olarak adlandırılan bu askerî müdahalelere destek vermiştir. BM çerçevesinde uygulanan tüm askerî müdahaleler ABD'nin öncülüğünde gerçekleşmiştir. Bir diğer deyişle, tüm bu askerî müdahalelerin temelinde ABD'nin BM'nin bir üyesi olarak BM'nin kriz yönetimini sağlayan sistemin bir parçası olmaktan öteye, bir süper güç olarak ABD'nin BM ile iş birliğine dayanmaktadır.⁵⁵

Diğer taraftan, ABD'nin Bosna ve Kosova'ya olan müdahalelerine AB'nin de bir tepki gösterememesi ABD'nin, Avrupa'da kendisi olmadan karar verme sürecinin bittiği mesajını vermiştir. Yani ABD; Avrupa'da olduğu gibi Balkanlarda da üstün bir güç olduğunun itiraf edilmesi gerektiğini, Avrupalıların Hırvatistan ve Bosna - Hersek'teki savaş ile ilgili dört yıl içerisinde yaptıkları yetersiz kalırken kendisinin Balkanları yönetebileceğini belirtmiştir.⁵⁶

18 Mart 1994'te ABD'nin girişimleri sonucunda, Washington Anlaşması adıyla da anılan Boşnak - Hırvat Federasyon Anlaşması'nın imzalanmasıyla Bosnalı Müslümanlarla Bosnalı Hırvatlar arasında ateşkes sağlanması sonucunda, Bosna - Hersek Savaşı'nda önemli bir dönüm

⁵¹ Bk. age., s. 120.

⁵² Soysal; s. 193.

⁵³ Alkan; s. 39.

⁵⁴ Tufik Burnazović; "Bosna Örneğinde ABD'nin Balkan Siyasetini Anlamak", Çev.: Emir Türkoğlu, Asya - Bir Vakfı, Balkan Diplomasisi, Der.: Ömer E. Lütem ve Birgül Demirtaş - Coşkun, Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi (ASAM) Yayınları, Balkan Araştırmaları Dizisi: 3, Ankara, 2001, s. 282 - 283.

⁵⁵ Hüseyin Bağcı; Güvenlik Politikaları ve Risk Analizi Çerçevesinde Balkanlar (1991 - 1993), Dış Politika Enstitüsü Yayını, Ankara, 1994, s. 116.

⁵⁶ S.Woodward; "The Issues Raised by Bosnia and the Transatlantic Debate; Calic, N.Gnessotto, J.Sharp Woodward, Paris, 1998, s. 44'ten aktaran Burnazović; s. 283.

noktasına ulaşılmıştır. Bu federasyonun kurulması, Bosna - Hersek'in yeniden yapılandırılması olasılığının ilk ve en ciddi belirtisini oluşturmuştur.⁵⁷

Ayrıca ABD, çatışmaları sona erdirmek amacıyla bir plan taslağı hazırlamış ve Aralık 1995'te Dayton Barış Anlaşması imzalanmıştır.⁵⁸ Diğer barış planlarından farklı olarak ilk defa ABD bir barış planı önerisine etkin olarak katılmış ve bu barış planının imzalanmasına ev sahipliği yapmış ve bu barışın devamı için gerekli maddi desteği sağlamıştır.⁵⁹

Diğer taraftan, NATO müdahalesi altında ABD'nin bazı yan amaçlarının da bulunduğu söylenebilir. Her şeyden önce, ABD söz konusu müdahale ile Rusya ve Çin'in nabzını yoklamıştır. Bilindiği gibi NATO müdahalesinin devam ettiği 7 Mayıs 1999 tarihinde, Amerikan uçakları "yanlışlıkla" Belgrad'daki Çin Büyükelçiliğini vurmuştur. Rusya açısından bakıldığında ise Balkanlar bu ülkenin tarihî yayılma ve etki alanı olmuştur. Diğer taraftan 1999 yılındaki, NATO'nun kuruluşunun 50. yıl dönümüne denk gelmiştir. NATO'ya ihtiyaç duyan ABD, müdahale ile hem silah sanayisini canlandırmış hem de yeni tehditlerin varlığını ittifak üyelerine kabul ettirmiştir. Bu çerçevede, NATO genişlemesinin gerekli olduğunun altı çizilmiştir.⁶⁰ ABD ve NATO'nun operasyonel anlamda Balkanlarda mevcudiyetinin sonucunda güvenliğin tedarikçisi konumuna yükseldiği gözlemlenmiştir.

Ayrıca, Avrupalı müttefiklerin güvenlik ve refahlarının, ABD ve Avrupa arasındaki güçlü siyasi bağlara dayandığı⁶¹ ABD ve NATO müdahalesi ile teyit edilmiş oldu. Bu durum bir anlamda Amerikan liderliği ve varlığının Avrupa için hâlâ vazgeçilmez olduğunu göstermiştir.⁶²

11 Eylül saldırıları ile birlikte ABD Orta Doğu'ya kilitlendiği dönemde aktif bir Balkan politikası yürütmemiş olsa da dünyadaki 820 civarındaki askerî üsse Balkanlardan da üs ekledi. Nasıl ki Rusya, enerji sektöründe yoğunlaşmış yatırımları ve Balkanları sarmalayan boru hatlarıyla Balkanlarda kalıcı olduğunun işaretini veriyorsa ABD de açtığı her bir üsle askerî konuşlanmasının en az 10 yıl süreceğini ortaya koymuş⁶³ ve böylece bölgede hâlâ etkin bir aktör olduğunu göstermiş oluyordu.

⁵⁷ Nesrin Kenar; "Bosna - Hersek Savaşı", Balkanlar El Kitabı, Cilt 2, Der. Osman Karatay ve Bilgehan A. Gökdağ, Karadeniz Araştırmalar Merkezi (KARAM), Vadi Yayınları, 2007, Ankara, s. 186 - 187.

⁵⁸ agm.; s. 190.

⁵⁹ agm.; s. 187.

⁶⁰ Erhan Türbedar; "Kosova Sorunu", Balkanlar El Kitabı, Cilt: 2, Der. Osman Karatay ve Bilgehan A. Gökdağ, Karadeniz Araştırmalar Merkezi (KARAM), Vadi Yayınları, Ankara, 2007, s. 87.

⁶¹ Xhudo; s. 103.

⁶² age.; s. 103.

⁶³ Gözde Kılıç Yaşın; "Balkanlarda Stratejik Kısaç", <http://www.turksam.org/tr/yazdir1982.html>, TÜRKSAM resmi web sitesi, 18.02.2012.

Sonuç

Sonuç olarak iki kutuplu yapının bozulması ve Soğuk Savaş'ın sona ermesi, 1991 ve 2003'teki Birinci ve İkinci Körfez krizleri ve 1991'den başlayarak Yugoslavya'nın dağılma sürecinde ortaya çıkan Balkanlardaki sorunlar sadece bir ya da birkaç devletin dış politikası olmaktan ziyade birer uluslararası politika sorunu olarak görülmektedir.⁶⁴ Bu bağlamda uluslararası sistemdeki dengelerin değişimi Balkanların dönüşümüne doğrudan bir etki sağlamıştır.

Uluslararası sistem teorisi bağlamında ele alındığında Balkanların karşılaştığı bu değişimin temeli ulus devletler içerisinde yer alan dinamiklerin etkisinden çok, uluslararası sistemin getirmiş olduğu birtakım yenilikler ve dönüşüm temelinde açıklanmaya çalışılmıştır. Bu dönüşüm Yugoslavya esas alınarak incelendiğinde Tito döneminden önce yarım kalan ulus devlet olma sürecine tekrar geri dönüşü ifade etmektedir. Böylece, 1989 yılından itibaren Yugoslavya toplumunu oluşturan milliyetler devlet yapısından ayrılarak Yugoslavya öncesi ulus devlet oluşumuna kaldıkları yerden devam etmişlerdir. Uluslararası sistem iki kutuplu dönemini yaşarken sistemik dengeler Yugoslavya'nın üniter yapısı üzerinde ısrar etmiş fakat sistemin dönüşümü ile birlikte Yugoslavya'da etnik - dinî temelli ayrışma meşru görülmeye başlanmıştır. Günümüz uluslararası sistemini oluşturan ulus devletlere yenileri eklenmiştir.

Uluslararası sistemin getirdiği dengeler çerçevesinde eski Yugoslav topraklarında ortaya çıkan yeni ulus devletler sistemik dönüşümün gerekli kıldığı bir sonuç olarak karşımıza çıkmıştır -ki Kosova bunun en son örneğidir-. ABD öncülüğünde gerçekleşen müdahaleler ile birlikte ABD, Avrupa ve Balkanlarda başat güç olduğunu perçinleyerek göstermiştir. Özellikle Rusya'nın eski etkinliğinin kalmayıp ve olaylara müdahale edemeyişinin yanında engelleyici vasfının da ortadan kalkması, bununla birlikte Avrupa Birliği'nin kendi içinde uyum sergileyememesi ve müdahale araçlarından yoksun oluşu, bu oluşumların meydana gelmesine zemin hazırlamıştır. Bu nedenle sistemik yapı ABD'nin müdahil olmasını gerekli kılmış ve uluslararası sistemdeki egemen pozisyonundan dolayı Balkanlar yeniden ABD tarafından inşa edilmiştir.

Diğer taraftan, NATO'nun "insani gerekçelerle" Kosova sorununa müdahalesi Rusya - ABD arasında bir kriz ortamı yaratmış olsa da NATO ve Rusya Federasyonu arasında yeni iş birliği alanlarının oluşturulmasına da yol açmıştır. Birbiriyle çelişen gelişmeler gibi görünmekle birlikte her kriz ABD, NATO ve Rusya arasında yeni iş birliği alanları yaratmıştır.⁶⁵ Ayrıca Balkanlarda meydana gelen olaylar Soğuk Savaş'ın sona ermiş olduğunu gösteren önemli birer kanıt olarak karşımıza çıkmaktadır.

⁶⁴ Arı; s. 63.

⁶⁵ Türkeş; s. 398.

Kısacası, Balkanlar üzerinde Amerikan etkisinin yoğun olarak hissedilmesi ile birlikte uluslararası sistemin de üzerinde durduğumuz Yugoslavya sorunu bağlamında tek kutuplu bir yapıya büründüğü ve Rus etkisinin giderek azaldığı hatta etkisiz kaldığı görülmektedir. Bu dönem ile birlikte çeşitli alanlarda yaşanan değişimlerin de sistemik dönüşüme bağlanarak açıklanması, olayların daha kolay ve net yorumlanmasına olanak sağlamaktadır.

Kaynaklar

ALKAN, Necmettin; “Yugoslavya’nın Dağılması”, Balkanlar El Kitabı, Cilt 2, Der. Osman Karatay ve Bilgehan A.Gökdağ, Karadeniz Araştırmalar Merkezi (KARAM), Vadi Yayınları, 2007

ARI, Tayyar; Uluslararası İlişkiler ve Dış Politika, MKM Yayıncılık, 8. Baskı, Bursa, 2009

BAGCI, Hüseyin; Güvenlik Politikaları ve Risk Analizi Çerçevesinde Balkanlar (1991 - 1993), Dış Politika Enstitüsü Yayını, Ankara, 1994.

BURNAZOVIÇ, Tufik; “Bosna Örneğinde ABD’nin Balkan Siyasetini Anlamak”, Çev: Emir Türkoğlu, Asya - Bir Vakfı, Balkan Diplomasisi, Der.: Ömer E.Lütem ve Birgül Demirtaş - Coşkun, Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi (ASAM) Yayınları, Balkan Araştırmaları Dizisi: 3, Ankara, 2001.

CRAMPTON, J.R.; İkinci Dünya Savaşı’ndan Sonra Balkanlar, Çev. Emel Kurt, Yayın Odası Yayınları, İstanbul, Mart 2007

DEDE, Orhan ve DİRİ, Esra; “Rus Dış Politikasında Balkanlar”, http://www.bilgesam.org/tr/index.php?option=com_content&view=article&id=1123:rus-d-politikasnda-balkanlar&catid=95:analizler-balkanlar&Itemid=143 , 20.01.2012.

DEDEOĞLU, Beril; “Değişen Uluslararası Sistemde Türkiye - ABD İlişkilerinin Türkiye - Avrupa Birliği İlişkilerine Etkileri”, Der. Faruk Sönmezoğlu, Türk Dış Politikası Analizi, Der Yayınları, 3. Baskı, 2004

DEUTSCH, Karl W. and SINGER, J. David; “Multipolar Power Systems and International Stability”, World Politics, Vol. 16, No. 3. (Apr., 1964),

GILPIN, Robert; “The Theory of Hegomonic War”, Journal of Interdisciplinary History, Vol. 18, No. 4, (Spring 1988)

GLENNY, Misha; Balkanlar 1804 - 1999 Milliyetçilik, Savaş ve Büyük Güçler, Çev. Mehmet Harmancı, Sabah Kitapları, İstanbul, 1999.

GÜRKAN, İhsan; “İkinci Dünya Savaşı’ndan Günümüze Değin Balkanlar (1945 - 1989), Orta Doğu ve Balkan İncelemeleri Vakfı (OBİV), Balkanlar, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993

GÜVENÇ, Serhat; “Bir Dış Politika Aracı Olarak Türk Silahlı Kuvvetleri: Yetenekler ve Uygulamalar”, Der.Faruk Sönmezoğlu, Türk Dış Politikası Analizi, Der Yayınları, 3. Baskı, 2004

HOLT, Robert T., JOB, Brian L. and MARKUS, Lawrence; Catastrophe Theory and the Study of War, The Journal Of Conflict Resolution, Vol. 22, No. 2,, (June 1978)

KALE, Başak; “Avrupa Birliği’nin Balkan Politikası: Çelişkiler İçinde Bir Yanılsama?”, Asya - Bir Vakfı, Balkan Diplomasisi, Der.: Ömer E. Lütem ve Birgül Demirtaş - Coşkun, Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi (ASAM) Yayınları, Balkan Araştırmaları Dizisi: 3, Ankara, 2001

KENAR, Nesrin; “Bosna - Hersek Savaşı”, Balkanlar El Kitabı, Cilt 2, Der. Osman Karatay ve Bilgehan A. Gökdağ, Karadeniz Araştırmalar Merkezi (KARAM), Vadi Yayınları, Ankara, 2007.

KOKA, Sacettin; “Sosyalist Yugoslavya Dönemi”, Balkanlar El Kitabı, Cilt 2, Der. Osman Karatay ve Bilgehan A. Gökdağ, Karadeniz Araştırmalar Merkezi (KARAM), Vadi Yayınları, Ankara, 2007.

KUT, Şule; “Yugoslavya Bunalımı ve Türkiye’nin Bosna - Hersek ve Makedonya Politikası:1990 - 1993”, Faruk Sönmezoğlu, Türk Dış Politikasının Analizi, Der Yayınları, 3. Baskı, İstanbul, 2004.

OĞUZ, C. Cem; “Rusya’nın Balkan Politikası ve Balkanlardaki Gelişmelerin Rus Siyasetine Etkileri (1991 - 2000)”, Asya - Bir Vakfı, Balkan Diplomasisi, Der.: Ömer E.Lütem ve Birgül Demirtaş - Coşkun, Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi (ASAM) Yayınları, Balkan Araştırmaları Dizisi: 3, Ankara, 2001

ÖZGÜR, Nurcan; “1989 Sonrası Türkiye - Bulgaristan İlişkileri”, Faruk Sönmezoğlu, Türk Dış Politikasının Analizi, Der Yayınları, 3.Baskı, İstanbul, 2004

SOYSAL, İsmail; “Günümüz Balkanlar ve Türkiye’nin Tutumu 1989 - 1992”, Orta Doğu ve Balkan İncelemeleri Vakfı (OBİV), Balkanlar, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993

SNYDER, Jack; “Russia: Responses to Relative Decline”,Edt. T. V. Paul & John A. Hall, International Order and the Future of World Politics, Cambridge University Press, Cambridge, 2001

SİNGER, J. David; “The Level of Analysis Problem in International Relations”, World Politics, Vol. 14, No. 1, The International System: Theoretical Essays, (Oct., 1961)

TANRISEVER, Oktay F.; “Güç,” Atilla Eralp (Der.). Devlet ve Ötesi: Uluslararası İlişkilerde Temel Kavramlar, İletişim Yayınları, İstanbul, 2006

TODOROVA, Maria, Balkanları Tahayyül Etmek, Çev. Dilek Şendil, İletişim Yayınları, 3. Baskı, İstanbul, 2010

TSYGANKOV, Andrei P.; "From International Institutionalism to Revolutionary Expansionism: The Foreign Policy Discourse of Contemporary Russia", *Mershon International Studies Review*, Vol. 41, No. 2 (Nov. 1997).

TÜRBEDAR, Erhan; "Kosova Sorunu", *Balkanlar El Kitabı*, Cilt 2, Der. Osman Karatay ve Bilgehan A. Gökdağ, Karadeniz Araştırmalar Merkezi (KARAM), Vadi Yayınları, Ankara, 2007.

TÜRKEŞ, Mustafa; "NATO Bağlamında ABD - Türkiye İlişkilerinde Devamlılık ve Değişim", Faruk Sönmezoğlu, *Türk Dış Politikasının Analizi*, Der Yayınları, 3.Baskı, İstanbul, 2004.

UZGEL, İlhan; "Yugoslavya Federasyonu'ndan Sırbistan'a", *Balkanlar El Kitabı*, Cilt 2, Der. Osman Karatay ve Bilgehan A. Gökdağ, Karadeniz Araştırmalar Merkezi (KARAM), Vadi Yayınları, Ankara, 2007.

WACHTEL, Andrew Baruch; *Dünya Tarihinde Balkanlar*, Çev. Ali Cevat Akkoyunlu, Doğan Kitap, 2009

WALTZ, Kenneth N.; "The Origins of War in Neorealist Theory", *Journal of Interdisciplinary History*, Vol, 18, No. 4, (Spring 1988)

XHUDO, Gamzen; *Diplomacy and Crisis Management in the Balkans: A US Foreign Policy Perspective*, MacMillan Press, London, 1996.

YAŞIN, Gözde Kılıç; "Balkanlarda Stratejik Kısaç" <http://www.turksam.org/tr/yazdir1982.html>, TÜRK SAM resmi web sitesi, 18.02.2012.

YERASİMOS, Stefanos; *Milliyetler ve Sınırlar Balkanlar, Kafkasya ve Orta - Doğu*, Çev. Şirin Tekeli, İletişim Yayınları, 6. Baskı, İstanbul, 2010.