TÜRKİYE SUALTI ARKEOLOJİSİ VAKFI
TİNA

1770
ÇEŞME
DENİZ SAVAŞI

1768 - 1774 OSMANLI RUS SAVAŞLARI

1768 - 1774 OTTOMAN - RUSSIAN WARS

BATTLE OF CESME
1770

ALİ RIZA İŞİPEK

OĞUZ AYDEMİR



DENİZLER KİTABEVİ

1770 ÇEŞME DENİZ SAVAŞI / 1768 - 1774 OSMANLI RUS SAVAŞLARI
BATTLE OF CESME 1770 / 1768-1774 OTTOMAN RUSSIAN WARS

ALİ RIZA İŞİPEK
OĞUZ AYDEMİR

ÇEVİRİ / TRANSLATION
CENGİZ AYDEMİR

GRAFİK TASARIM / GRAPHIC DESING
CENK ERKOÇOĞLU
MURAT BARÇIN

YAYIN HAKLARI / COPYRIGHT
KAPTAN YAYINCILIK LTD. ŞTİ. / DENİZLER KİTABEVİ
2010

BASKI / PRODUCTION
METGRAF MATBAACILIK

ISBN
978-9944-264-27-3

DENİZLER KİTABEVİ
İstiklal Caddesi No:199/A Beyoğlu - İstanbul
Tel: 0212 249 88 93 Faks: 0212 243 84 82
info@denizlerkitabevi.com
www.denizlerkitabevi.com

Bu eserin tüm dil ve ülkelerde yayın hakları saklıdır. Yayıncısından yazılı izin alınmadan kısmen veya tamamen alıntı yapılamaz, hiçbir şekilde kopya edilemez, çoğaltılamaz ve yayınlanamaz.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced or transmitted in any form or by any means, including any information storage and retrieval system without the prior written permission of the publisher.

DENİZLER KİTABEVİ

1770
ÇEŞME
DENİZ SAVAŞI

1768 - 1774 OSMANLI RUS SAVAŞLARI

1768 - 1774 OTTOMAN - RUSSIAN WARS

BATTLE OF CESME
1770

ALİ RIZA İŞİPEK

OĞUZ AYDEMİR

DENİZLER KİTABEVİ

1770 ÇEŞME DENİZ SAVAŞI
İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....

GİRİŞ.....

BÖLÜM 1

1.1 Bir Tarih Şehri Çeşme..... 11
1.2 XVIII. Yüzyılda Avrupa ve Osmanlı - Rus İlişkileri..... 25
1.3 Osmanlı Donanması..... 40
1.4 Cezayirli Gazi Hasan Pasha..... 71

BÖLÜM 2

2.1 I. Petro ve Donanma..... 79
2.2 Rus Filosu Komutanları..... 95
2.3 Ateş Gemileri ve Havan Gemileri..... 104
2.4 İskorbüt..... 116

BÖLÜM 3

3.1 Kronştadt - Çeşme..... 119
3.2 Mora Ayaklanlamaları..... 149
3.3 Anabolu ve Suluca Muharebeleri..... 158

BÖLÜM 4

4.1 Sakız Kanalı Muharebesi..... 185
4.2 Çeşme Savaşı..... 208

BÖLÜM 5

5.1 Limni Kuşatması ve Savaşı..... 233
5.2 Akdeniz Rus Donanmas' nın 1771 - 1774 Yılları Arasındaki Harekatı..... 255
5.3 Çeşme Savaşının Sonuçları ve Yapılan Hatalar..... 265

BIBLIOGRAPHY.....

INDEX.....

BATTLE OF CESME 1770
CONTENTS

PREFACE.....

INTRODUCTORY.....

CHAPTER 1

1.1 Cesme, Where History Took Place..... 11
1.2 European and Ottoman - Russian Relations in the 18th Century..... 25
1.3 Ottoman Navy..... 40
1.4 Gazi Hasan Pasha of Algiers..... 71

CHAPTER 2

2.1 Peter the First the Navy..... 79
2.2 Commanders of the Russian Fleet..... 95
2.3 Fire Ships and Mortar Vessels (Bomb Ships)..... 104
2.4 Scurvy..... 116

CHAPTER 3

3.1 Departure of the Russian Fleet Krostadt - Cesme..... 119
3.2 Uprising of the Morean Greeks (Peloponnes Uprising)..... 143
3.3 Battle of Anapoli and Battle of Suluca..... 152

CHAPTER 4

4.1 Battle of Chios Channel..... 185
4.2 Battle of Chesme..... 208

CHAPTER 5

5.1 Siege and Battle of Lemnos..... 233
5.2 The Russian Mediterranean Fleet Operation (1771 - 1774)..... 255
5.3 Lessons learned and Results of the Battle of Chesme..... 265

BIBLIOGRAPHY.....

INDEX.....

Önsöz

2006 yılında Çeşme Kalesi Çeşme Savaşı Holü'nü açarken sergi kataloğu olarak hazırladığımız ilk yayın kısa sürede tükendi. Aydınlanma Dönemi 18.yüzyılın önemli bir gelişmesi olan Çeşme Savaşı dönemini bugün yeniden her boyutuyla hatırlamak ve irdelemek günümüz Türkiye'sinde hala geçerliliğini korumaktadır.

Kültür turizmine katkıda bulunması, yerel yaşayan insanlarımızın geçmişle gelecek arasında tarihi mirasımızın sahibi olarak köprü teşkil etmesi ana düşüncelerimiz olurken, Çeşme'ye kazandırılan sergi holünün yanısıra dönemin önemli belge ve kayıtları bu vesileyle yurtdışından getirtilmiştir.

İngilizce ve Türkçe hazırlanan bu yayının Türkiye'nin yükselen turizm merkezlerinden Çeşme'ye kazandırılmasından mutluluk duyuyorum.

Hiçbir ticari amaç güdülmeksizin yayının gerçekleştirilmesinde takımı oluşturan başta Ali Rıza İşipek olmak üzere, Denizler Kitabevi'nden Turgay Erol, tercümeyi gerçekleştiren Pervin ve Cengiz Aydemir'e teşekkür ederim.

Oğuz Aydemir

Preface

We have run out of stocks of the issues of "Battle of Cesme", initial publication, that we have prepared as exhibition catalogue for the opening of the Cesme Fortress. Reminiscing and thoroughly examining the Battle of Cesme as one of the turning points in 18th century, the age of enlightenment, are deemed essential by Turkey, even at present.

Our main objectives were to make a contribution to the cultural tourism and establish a bridge between the past and the future for our local people as the owners of our historical heritage, and therefore, significant documents and records of the period were brought from abroad as well as the exhibition hall that was made available in Cesme.

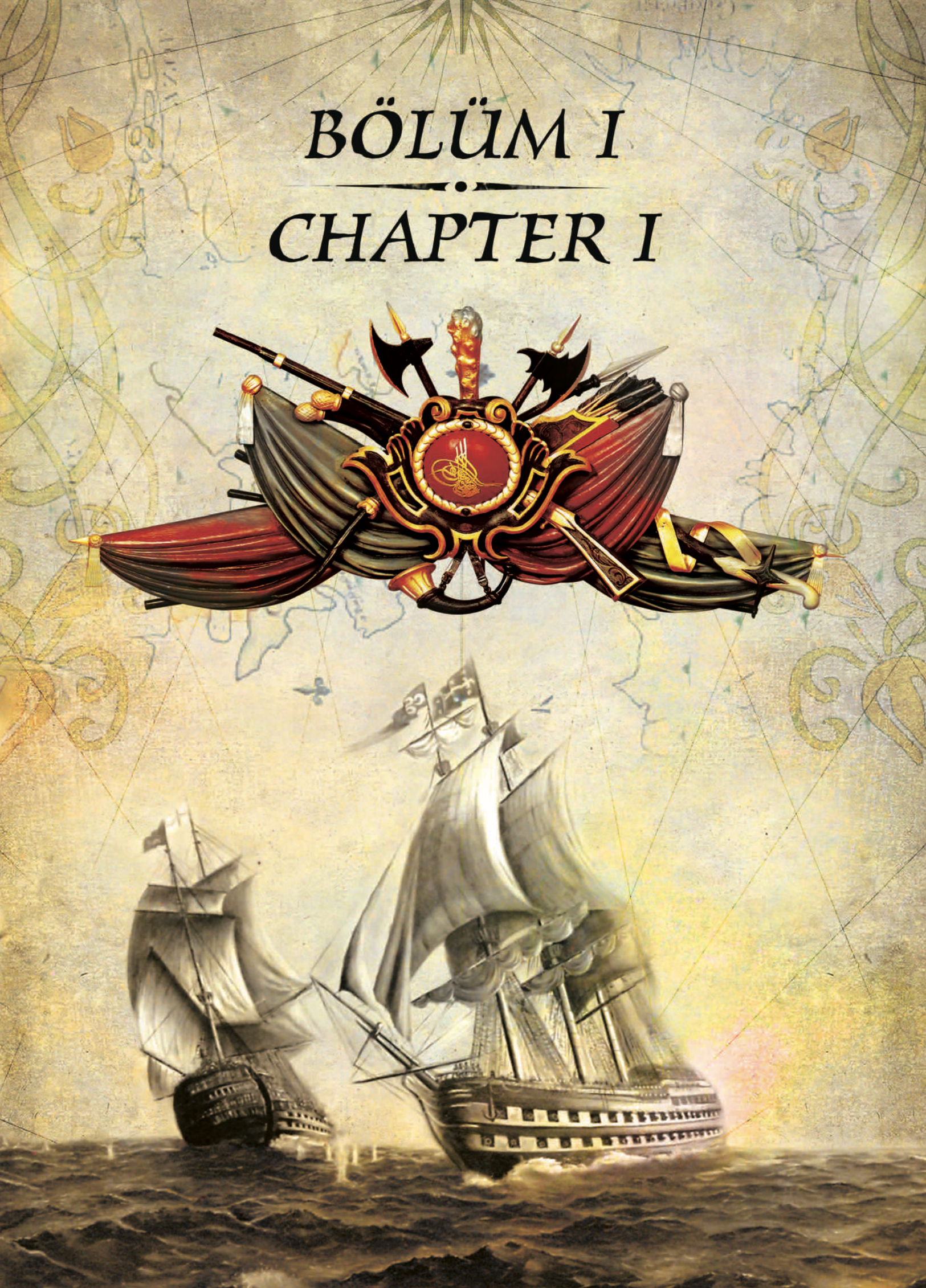
I am very pleased to provide Cesme, one of the rising stars of the Turkish tourism, with this publication written in Turkish and in English.

I would like to extend my thanks to the team who helped to bring about this publication without any financial concerns, particularly to Ali Rıza İşipek, Turgay Erol of Denizler Kitabevi, Pervin and Cengiz Aydemir who made the translation from Turkish into English.

Oğuz Aydemir

BÖLÜM I

CHAPTER I



1.1 Bir Tarih Şehri Çeşme

Çeşme Anadolu'nun batısında, Ege Denizi içine girmiş bir yarımadanın da ucunda yer alan bir liman ve yerleşim birimidir. Urla veya Çeşme Yarımadası diye anılan bu yarımada asıl kütlesi kuzey-güney istikametinde uzanmakta olup, kuzey kısmına Karaburun denilmektedir. Bu kütle ile hemen aynı istikamette yarımadanın batısında Sakız Adası uzanmaktadır.

Urla Yarımadası tarihi ile doğrudan bağlantılı olan Çeşme'nin tarihi kesin olmayan bilgilere göre, Milattan 5.000 yıl öncesine kadar uzanır. Çeşme yöresi, M.Ö. 3.000'li yıllarda Erythoros komutasındaki kolonistler tarafından keşfedildi ve yerleşim yeri oldu. Erythrai ismini alan yerleşim bölgesi, bugünkü Çeşme'ye 27 km. uzaklıkta bir koyda kurulmuştu. Şehir, ilk dönemlerinde krallıkla yönetiliyordu. Cyssus adıyla anılan Çeşme, o dönemde Erythari'nin en güvenli ve korunaklı limanlarından biriydi. Erythrai, Chios(Sakız) adasıyla birlikte köle ve şarap ticaretinden önemli bir pay alıyordu.

M.Ö. 494'te şehir, Pers'lere karşı yapılan ve yenilgiyle sonuçlanan Lade Deniz Savaşı'na katıldı. Ardından Attik-Delon Deniz Birliği'ne üye oldu.

1.1 Cesme, Where History Took Place

Cesme is a settlement and a harbor situated on the promontory of a peninsula that projects out over the Aegean Sea, in Western Anatolia. The main body of this headland known as the Urla or Cesme Peninsula stretches out in a north-south direction and the northern section of the peninsula is known as Karaburun. The Island of Chios is oriented in a similar direction, and to the west of the peninsula.

The history of Cesme, which is directly related with the history of The Urla Peninsula, started circa 5000 BC, based on indefinite sources. The environs of Cesme were explored by the colonies under the command of Erythoros, and were settled around 3000 BC. The region was named Erythrae after being founded as a cove settlement 27 km from the present town of Cesme. The town was ruled by a kingdom in the precedent years. Cesme was called Cyssus, and it was at the time one of the most unshakable and secure harbors of Erythrae. Along with the island of Chios(Sakiz), Erythrae, had a significant share in the slavery and wine trade.



Çeşme Limanı, 1778 / Cesme Harbor, 1778

M.Ö. 334 yılında Büyük İskender, Erythrai'yi alarak şehre bağımsızlığını verdi. Makedonya İmparatorluğu'nun parçalanmasından sonra Bergama Krallığı'na, M.Ö. 130 da Bergama Kralı Atlalas'ın ölümü ile Roma İmparatorluğu'nun hakimiyetine geçmiştir. Roma İmparatorluğu bölününce Erythrai, Doğu Roma(Bizans) topraklarında kalır.

Çeşme ile ilgili otantik bilgiler, M.Ö. 190 yılında Romalı'ların 3. Antiokhos'un donanmasını bu sularda mağlup etmeleri ile başlar. Bu zafer üzerine Romalılar'ın Anadolu ve Yakın Doğu'yu işgale, Çeşme Yarımadası'nda başladıkları kabul edilmektedir.

İyoniyen döneminden, Çeşme Yarımadası'nda üç önemli şehir günümüze kadar mevcudiyetini korumuştur. Bunlar Klazomenai (şimdiki adı Kilizman veya Urla), Eritrai (şimdiki adı Ildır) ve Teos (şimdiki adı Seferihisar) dır.

Çeşme yöresinde Türk egemenliği, Alparslan'ın 1071'de Malazgirt'te Bizans İmparatoru Romenos Diogenes'i mağlup ve esir etmesi ile başlar. Bu zafer ile bütün Anadolu Türk hükümranlığına açılmış ve Türk'ler zaman kaybetmeden Anadolu'ya yayılmış ve bu arada, Selçuk Komutanı Kutalmışoğlu Çeşme'ye ulaşmıştır.

M.S. 1080 de Çeşme Yarımadası Türklerin mutlak hakimiyeti altındadır. Osmanlı İmparatorluğu'nun bu yöreye hakimiyetinden önceki dönemde, iki büyük Türk Beyi çok önemli faaliyetleri ile bölgeye yeni bir hayat getirmişlerdir. Çaka Bey ve Umur Bey.

Alparslan'ın komutanlarından Çaka Bey , Ege Denizi'ne açılan ilk Türk Komutanı'dır. İzmir'de inşa ettirdiği hafif filo ile (1085) Ege adalarına akınlar yapmış ve Bizans deniz hakimiyetine karşı başarılı deniz savaşları vermiştir.

Bu deniz harekâtında Çaka Bey Çeşme'yi üs olarak kullanmıştır. Bu nedenle, Türklerin Ege Denizi harekâtında Çeşme'nin önemli bir yeri vardır. Ancak bu önem tamamen askeri amaçlı ve stratejiktir. Bu askeri ve stratejik nedenler, Çeşme'nin bir yerleşim merkezi olarak da gelişmesini gerektirmemiştir.

Çaka Bey'in yaklaşık on yıl süren başarıları, ölümü ile büyük güç kaybetmiş, yerine geçen kardeşi Yavaş Bey yöreye Bizans'ın yeniden hakim olmasını önleyememiştir.

The town witnessed the Battle of Lade against the Persians, which resulted in defeat in 494 BC. It then became a member of the Delian League.

Alexander the Great conquered Erythrae in 334 BC, and granted the region its independance. It was ruled by the Pergamon Kingdom following the fall of the Macedonian Empire, then, following the death of King Attalos III of Pergamon in 130 BC, by the Roman Empire. After the division of the Roman Empire, Erythrae fell within the borders of the Eastern Roman (Byzantine) territory.

The authentic historical data on Cesme starts revealing itself with the defeat of the Armada of Antiochus III, by the Romans in these waters in 190 BC. It is assumed that, following this victorious confrontation, the Romans began their invasion of Anatolia and the Near-East, at the peninsula of Cesme..

The ruins of three of the Ionian cities on the Cesme Peninsula are preserved.. They are Clazomenae (today's Kilizman or Urla), Erythrae (today's Ildir), and Teos (Seferihisar).

The Turkish Hegemony around the Cesme region started with the defeat, and enslavement of the Byzantine Emperor Romanus IV Diogenes at Malazgirt (Manzikert) in 1071. Anatolia became completely open to further dominance by the Turks following this victory. The Turks, then quickly spread across Anatolia, and the Seljuks Commander Kutalmisoglu reached Cesme.

The Cesme Peninsula was under the direct rule of the Turks by 1080 AD. Two Turkish Beys brought new life to the region even before the Ottoman Empire became the dominant power on this soil. These were Caka Bey, and Umur Bey.

Caka Bey was one of the foremost commanders of Alparslan, and also the first Turkish Admiral to sail in the Aegean Sea. The fleet that was built under his command in Izmir (1085) undertook campaigns against the Aegean Islands, and successfully broke the Byzantine hegemony at sea.

Caka Bey used Cesme as a base during this naval campaign.. Therefore, Cesme played a particularly significant role during Turkish Campaign in the Aegean Sea. But this had a purely military and strategical motive.

XIII. Yüzyıl sonlarında, Anadolu Türk Beylikleri Dönemi'nde evvela Germiyan Beyi Sasa Bey, bir kez daha yöreye yönelmiştir. Daha sonra, XIV. Yüzyıl başlarında, Ege kıyılarında güçlü bir devlet kuran Aydınoğulları Beyi Mehmet Bey, kardeşi İbrahim Beyi Çeşme Yarımadası'nı işgal etmekle görevlendirmiş bu suretle Çeşme tekrar Türk egemenliğine girmiştir. İbrahim Bey'in ölümünde, Mehmet Bey'in diğer oğlu Umur Bey yörenin hükümdarıdır. İyi bir Komutan olduğu kadar büyük bir devlet adamı olan Umur Bey , Ege Denizi ve Çeşme tarihinde çok önemli bir yere sahiptir.

Umur Beyin zamanında Aydınoğulları, deniz ticaretinin ye dolayısı ile liman şehirlerinin önemini kavramışlar ve İç Anadolu ile ticaretin gelişmesi için ciddi girişimlerde bulunmuşlardır. Bu dönemde çeşitli nedenlerle Efesos ve Miletos'un önemlerini kaybetmeleri, İzmir 'in ve Çeşme yöresinin gelişmesini hızlandırmıştır.

Umur Bey, büyük bir ileri görüşle, deniz ticaretini ellerinde tutan Cenevizliler ile anlaşmış, Cenevizlilerin Sakız Adası'nda yerleşmelerini ve buradan Anadolu ile ticari ilişkilerini devam etmelerini kabul ve himaye etmiştir (1328). Sakız Adası'nın bu suretle Batı'ya açılan bir ticaret merkezi durumuna gelmesi, Çeşme'nin süratle gelişmesinde büyük bir etken olmuştur. Çeşme, askeri ve stratejik önemi yanında, ilk kez, bir ticari önem kazanmıştır.

Bunun sonucu olarak XIV. Yüzyıl ortalarından itibaren Çeşme'de bir yerleşim merkezi oluşmaya başlamıştır. Bu ticaret ve yerleşim merkezinde Türk ve yabancı uyruklu halkın beraberce yaşamaları zorunluluğu doğmuş ve bu durum, bölgenin bir özelliği olarak, yerleşmiştir. Çeşme'nin tarihte Cyssus olarak bilinen adı, bu dönemde, Latin Dünyasında Passagio (Geçit) e dönüşmüştür.

Çıkarlarını ciddi olarak tehdit eden bu gelişmeyi durdurmak için Bizanslılar 1328 de Sakız Adası'nı işgal etmişler, ancak, Umur Bey 1328 - 29 kış aylarında, Çeşme'den düzenlediği bir baskınla adayı geri almış ve eski statüsü gereği Cenevizlilerin istifadesine iade etmiştir. Çeşme adı, bu harekât dolayısıyla ilk defa tarih sayfalarında yer almıştır.

Bizans taht kavgalarının sonucu, Ortodoks ve Katolik kiliselerinin birleşeceği vaadi ile Papa'nın düzenlediği Haçlı Donanması, 1344 de İzmir Liman kalesini zapt etmiş, Umur Beyin Donanması'nı yakmış ancak, Çeşme'yi ve Yarımada'yı ele geçirememiştir.

These military and strategical motives did not necessarily favor the development of settlements in the Cesme region.

The successes achieved during the Caka Bey period, which lasted approximately ten years,, came to a decline after his death. His brother, Yavas, who succeeded him, could not prevent the resurgence of Byzantine control in the region.

Sasa Bey, who was a Germiyan Lord, became interested in the region during the Turkish Anatolian Beyliks Period at the end of the 13th Century. Then Mehmet Bey of Aydinogullari Beylik, who founded a strong state on the Aegean shore in the beginning of the 14th century, commanded his brother Ibrahim Bey to invade the Cesme Peninsula. Hence, Cesme once again came under Turkish rule. Umur Bey, who was the other son of of Mehmet Bey, became the sovereign of the region after the death of Ibrahim Bey. Umur Bey was an excellent commander and a great statesman at the same time. He also played a very significant role in the history of the Aegean Sea, and of Cesme.

During the rule of Umur Bey, the Aydinogullari, realizing that maritime commerce relied particularly on the harbor towns, seriously undertook the development of commerce with Central Anatolia. The fact that Ephesus and Miletus, for various reasons, lost their importance during this period ,caused Izmir and Cesme to develop faster.

Umur Bey, making the wise decision to come to terms with the Genoese who dominated the maritime trade, saw to it that they settled on Chios Island and continued their commercial relations with Anatolia from there under his protection (1328). As Chios became a commercial center and a gateway to the western world, this caused Cesme in turn to develop faster. In addition to its military and strategic significance, Cesme now gained its commercial edge for the first time in its history.

As a result of this, starting in the mid 14th century, Cesme turned into a point of interest for new settlers. It thus became indispensable, both for the Turkish and the foreign-born newcomers, to learn to become part of a society which later turned out to be characteristic of the region. The name Cesme, known as Cyssus until then, was transformed into Passaggio (Passage) in the Latin World.

Bu olay, artık deniz alaka ve menfaatlerini anlamış bulunan Türk'lerin denize olan ilgilerini durduramamış, harekatın odak noktasının İzmir yerine Çeşme'ye kaymasına neden olmuş ve Çeşme'nin gelişmesini olumlu yönde etkilemiştir.

XIV. yüzyılda Türk iskanı açısından önemli bir gelişme, Roma çağının ünlü şehri, canlı ve parlak bir geçmişi olduğu kalıntılarıyla da anlaşılan Eritrai'nin mirasçısı Ildırının gelişmesinin durmasıdır. Ildırı, kazılarda çıkan sikkelerin de gösterdiği gibi, Türk fethinin ilk döneminden beri meskun bulunmaktadır. Limanı güvenilir olduktan başka, kaynak suları da çok boldur.

XIV. yüzyılda, Sakız Adası'ndaki Cenevizli tüccarlar, Anadolu ile ilişkilerini sağlamak zorunda idiler. Anadolu kıyılarında ise en elverişli durumda olan yer, Çeşme Limanı'dır. Her iki İzmir, Müslüman ve Gavur İzmir arasında XIV. yüzyılın ikinci yarısında devam eden mücadele Sakız Adası'ndaki ticaret evlerinin faaliyetinin iyice artmasına sebep olmuştur. Zaten Avdınoğulları ile anlaşmalar, da olduğundan Sakız ile Anadolu kıyıları arasındaki deniz ulaşımı, Urla Yarımadası'nın batı kıyılarında uygun liman arayışını, kısa sürede sonuçlandırmıştı. Daha uzak daha karmaşık giriş-çıkış imkanı olan Eritrai'nin yerine, Çeşme tercih edildi. Çünkü Çeşme, Sakız'ın tam karşısında olup aralarında 18 mil mesafe vardır.

Çeşme, Eritrai kadar olmasa da çevre şartlan ile uygun bir liman idi. Hemen bütün rüzgarlara kapalı olan limanı, çevresindeki ziraat sahaları ve çeşmeleri, denizcilerin bütün ihtiyacını karşılayabilecek niteliktedir. Denizciler için su ihtiyacının çok daha önemli oluşu, Çeşme adının ortaya çıkışından da belli olmaktadır.

1348'de Umur Bey'in şehit düşmesi Türklerin Ege Denizi'ndeki uzun mesafeli faaliyetini durdurmuştur. Ancak yöre Türkleri denizle ilgili bilgi ve tecrübelerini denizlerde kullanmaya devam ettiler.

XIV. yüzyıl sonlarında Yıldırım Beyazıt Çeşme'yi işgal ederek Osmanlı İmparatorluğu'na katmıştır. Ankara Savaşı'nda Yıldırım Beyazıt mağlup olup Timur'a esir düşünce, 1402 de Timur'un kuvvetleri İzmir Liman Kalesi'ni zapt etmişlerdir. Bu nedenle deniz harekâtı, tekrar Çeşme'ye kayarak, devam etmiş, İzmir'in düşmesi bir kere daha Çeşme'nin gelişmesine neden olmuştur.

In 1328 Byzantiium invaded Chios Island to put a stop to this development, which was seriously threatening their interests. However, Umur Bey took the island back with a raid from Cesme during the winter of 1328-29, and returned it to the Genoese to their advantage based on the existing bilateral agreement. Following this military operation the name of Cesme took its place in the pages of history for the first time.

The Crusaders' Armada was organized by the Pope with the assurance that the Orthodox and Catholic Churches would unite over the Byzantine conflicts over the throne. The Armada took over the castle of Izmir Harbor and destroyed the Armada of Umur Bey, by setting fire to the entire fleet yet was not able to invade Cesme and the Peninsula.

This defeat did not limit the interests of the Turks, who understood the importance and benefits of a maritime presence, but caused a displacement of the focus of operations from Izmir to Cesme. which resulted in the further development of Cesme.

An important evolution in Turkish settlement in the 14th century was caused by the decline of Ildiri, inheritor of the famous Byzantine city of Erythrae, with its splendid and brilliant past, obvious from the ruins still visible today. Ildiri, which in addition to its well-guarded harbor, has immense resources of spring waters, had been inhabited since the early period of the Turkish conquest, as evidenced in coins unearthed during excavations of the site.

Genoese merchants from Chios were bound to establish good relations with Anatolia in the 14th century, the harbor of Cesme being the most advantageous position on the Anatolian coast. . The competition between Muslim and Non-Muslim Izmir that lasted into the second half of the 14th Century , caused an increase in the commercial activities of trading houses on the Island of Chios.. The presence of maritime transportation between Chios and Anatolia, due to pre-existing treaties between the Genoese and the Aydinogullari, put an end to the quest for a suitable harbor on the western shores of the Urla Peninsula. Hence, Cesme was prefered over Erythrae, which was further from Chios and had a more complex route of access. Cesme is only 18 miles from Chios, and located right across from Chios (Sakiz).



Koyun Adaları Savaşı, 1695, Cem Çevikbaş, 2004, 120 x 235 cm, Güney Deniz Saha Komutanlığı /
Battle of the Oinousses Islands, 1695, Cem Çevikbaş, 2004 , 120 x 235 cm, Southern Sea Area Command

Timur'un Anadolu'dan çekilmesi ile bir süre yeniden Aydınoğulları'nın hakimiyetine giren Çeşme, 1422 de Osmanlılar tarafından tekrar ilhak edilmiştir. Sakız Adası - Çeşme ticari ilişkileri de, zaman içinde, bir Osmanlı - Ceneviz işbirliğine dönüşerek 1566 yılına kadar devam etmiştir. Çeşme ile Sakız arasındaki ulaşımda Türk gemicilerin etkinliği XIX. yüzyıla ortalarına kadar devam edecektir. İlk Osmanlı denizcilerinin bu yöreden çıkması da bir tesadüf olmasa gerektir.

Çeşme'de Osmanlı - Türk egemenliği, Birinci Dünya Savaşı'nı takip eden üç senelik (1919 - 1922) Yunan İşgali dikkate alınmazsa, günümüze kadar devam etmiştir.

Yaklaşık altı asırlık yaşamı içinde Çeşme önemli olaylara sahne olmuştur. Bunlardan bazılarını kısaca şu şekilde özetleyebiliriz:

1472 Osmanlı - Akkoyunlular (Uzun Hasan) savaşında Otlukbeli zaferi üzerine, Akkoyunlular'ın müttefiki olan Venedik, bir filo göndererek bazı Osmanlı kıyı şehirlerini ve bu arada Çeşme'yi topa tutmuş ve yağmalamıştır(Eylül 1472). Bu bombardıman, Çeşme'nin XV. yüzyıl ortalarında artık önemli bir ticaret merkezi ve stratejik hedef olduğunu kanıtlaması bakımından dikkat çekmektedir. Bu taarruz ve verilen hasar, Çeşme'nin ticari faaliyetini durduramamış ancak, ticaret limanlarının savunulması gereğini ortaya koymuştur. Çeşme'ye ikinci saldırı 1501 de yine Venedikliler tarafından yapılmıştır. 1499 Türk - Venedik Savaşında Osmanlılar Adriyatik kıyılarında önemli başarılar kazanmışlar.

Buna bir cevap vermek ve kırılan morallerini düzeltmek amacı ile Venedik Ege Denizi'ne bir filo göndermiş ve Çeşme'yi topa tutmuş, asker çıkararak şehri tahrip etmiştir. Bu ikinci baskın Çeşme'nin önemini ve savunulması gereğini tekrar gündeme getirmiş sonuçta Çeşme Kalesi'nin yapılması kararı alınmıştır.

Çeşme ve yöresinin geçmişte, Türk Donanması'nda özel bir yeri vardır. Kürek ve kısmen yelken döneminde, Osmanlı Donanması her yıl rutin olarak "Evveli Seferi Derya" denilen Hidrellez günü İstanbul'dan (Haliçten) hareket eder, Gelibolu'da gemilere sefer için peksimet ikmali yapılır, daha sonra Foça'ya inilerek gemiler karaya çekilir, çam çırası ile gemi karinaları reçinelenir, oradan son durak olarak Çeşme'ye gelinirdi.

Although the environmental conditions were not as good as Erythrae's, Cesme's harbor provided the similar conditions. The harbor, which was protected against winds from all directions, the fountains, and the arable lands in the environs, provided for the mariners' every need. The fact that potable water was the top priority among the mariners' needs, probably shows how the name Cesme originated.

With Umur Bey's martyrdom in 1348, the widespread operations of the Turks in the Aegean came to a halt. Though local Turkish people continued to use their skills and knowledge of the sea.

At the end of the 14th century, Sultan Bayezid I (Yildirim) invaded Cesme and made it part of the Ottoman Empire. When he was defeated and enslaved by Tamerlane in the war of Ankara, Tamerlane's forces seized the fortress at Izmir harbor. There henceforth, maritime operations were redirected to Cesme, and furthered the town's development.

After the departure of Timur's forces from Anatolia, Cesme once again came under the sovereignty of the Aydinogullari until it was re-annexed by the Ottomans in 1422. The commercial relations between the island of Chios and Cesme turned into a relationship between the Ottomans and the Genoese which lasted until 1566. The effectiveness of Turkish mariners in the transportation route between Sakiz, and Cesme continued into the mid 19th Century. This also shows that it was not a coincidence that Cesme was the origin of the first Ottoman mariners.

Turkish sovereignty over Cesme has continued since then except during the Greek Invasion which took place over three years after (1919 - 1922).

Cesme has witnessed significant historical events during its six hundred years of existence. These can be summarized as follows:

Upon the victory of The Ottomans over The Turkomans (Uzun Hasan) during the war of Otlukbeli in 1472, the Venetians - who were allies of The Turkomans at the time - sent a fleet to bombard and loot Cesme and other coastal settlements under Ottoman rule. (September 1472). This bombardment re-emphasized the importance of Cesme as an important trade center and strategical target in the mid 15th Century. The damage caused by this attack did not keep Cesme from exercising its commercial



Osmanlı Donanmasının yakıldığı Çeşme Limanının bugünkü görüntüsü / Current view of the Cesme Harbor, where the Ottoman Armada was destroyed

Çeşme'de (Paşa Limanı, Ildır ve yöresi dahil) gemiler su ikmallerini yaparlar, personel çamaşır yıkar, hamam yapar, temizlenir ve buradan harekat bölgesine intikale geçilirdi. Bu düzen çok uzun yıllar süre gelmiştir. Çeşme adı da muhtemelen bu özelliğinden gelmektedir.

Çeşme'nin Türk Deniz Harp Tarihi'nde bir de büyük ve acı anısı vardır. Türk denizciliği üzerinde büyük etkileri olan "Çeşme Deniz Savaşı" 1770 yılında Çeşme Limanı'nda Osmanlı Donanması'nın ateş gemileri marifetiyle yakılmasıyla sonuçlanmış ve hitamında kale ve şehir Rus ve Yunanlılar tarafından yağmalanmıştır.

Ama asıl ilginç olan husus daha sonraları dört sene boyunca Ege Denizi'nde kalacak olan Rus Donanması'nın 2 Kasım 1772 ve 9-10 Haziran 1774 tarihlerinde iki kez daha Çeşme Limanı'na gelerek kaleyi ve şehri topa tutmalarıdır. Çünkü dört senelik süre zarfında Ruslar Anadolu kıyılarında sadece Çanakkale'yi ve Bodrum'u birer kez topa tutmuşlardır. Onlarca liman ve şehri bulunan Ege'de diğer yerler dururken neden üçüncü defa Çeşme'nin bu şekilde tahrip edilmek istendiği hususu da, tarihçilerin ve strateji uzmanlarının üzerinde derinlemesine tartışmaları gereken bir konudur.

activities, but underscored the necessity to defend the trading harbors. Ottomans were victorious at the Adriatic shores during the war between the Turks and the Venetians in 1499.

A second campaign against Cesme was carried out by Venetians in 1501. To overcome their feelings of desperation, the Venetians sent a fleet to the Aegean Sea for a counter attack, They bombarded Cesme and landed their troops to loot and pillage the town. This second campaign prioritized the defense of Cesme and resulted in the construction of the Cesme Fortress.

During the Age of Oars and Sails, Cesme and its environs held a special status for the Turkish Naval Force.. Each year as a routine the Ottoman Armada would leave Istanbul from Halic harbor on "The Eve of the Naval Campaign" (the day of Hidrellez May 6th, was officially the beginning of summer) . Biscuits were supplied for the mariners in Gallipoli.. Then, the ships were to be dry docked in Foca (Focia), where the hulls were treated with pine resin. This was followed by the sailing of the boats to Cesme as the final base. There water was provided, the personnel washed their clothes, bathed in the hammam, and proceeded to the operation location in Cesme (incl. Pasa Harbor, Ildiri, and environs). This custom lasted for a very long period of time.

In Turkish Naval History, Cesme also grieves in rememberance of "The Sea Battle of Cesme", which had an important impact on Turkish maritime history when the Ottoman Armada was destroyed by fire ships sent by the Russians. As a result, the fortress, and city were looted by the Russians, and the Greeks.

In fact it is more interesting, that the Russians, -who later based in the Aegean Sea for four years, bombarded the city and fortress of Cesme twice; once in November 2, 1772, and once more in June 9-10, 1774. It is intriguing, because the only bombardments by Russians on the Anatolian shores during these four years, took place once in Canakkale, and once in Bodrum. The fact that Cesme was bombarded, and destructed three times, when all the harbors and settlements in the Aegean were not, is a curious issue that should be thoroughly debated by historians, and experts on military strategy.

Çeşme Kalesi

Anadolu'da bataklık ve sıcak kıyıların hiçbir zaman iskân edilmediği bilinmektedir. Buna karşılık verimli ova ve yaylalarda yerleşim daha yaygındır.

Batı Anadolu'da deniz kıyıları, denizlerin tam olarak Türk hakimiyetinde olmadığı XI. ile XVI. yüzyıllar arasındaki dönemlerde güvenli değildir. Ege'deki korsanlar aniden saldırarak evleri yakıp, insanları esir alır veya öldürürdü. Bu nedenle bir kalenin bulunmadığı bölgelerde iskan hiçbir zaman sahilde olmamıştır.

Bilinen şehir ve kasabalar,kıyıdan belirli bir mesafe içerdedirler. Urla, kıyıdan 4-5 km. içeridedir. Seferihisar ve Sığaçık da yine sahilden yaklaşık aynı uzaklıktadır. Çeşme de adını taşıyan ilk yerleşim yeri de kıyıdan üç km. kadar içeride bulunuyordu. Bu bilgilerden, kıyılardaki yerleşim birimlerinin belirli bir güvenlik sahası göz önüne alınarak oluşturulmuş olduğu sonucuna varabiliriz. Bunu bir saatlik yürüyüş mesafesi olarak kabul edebiliriz.

Çeşme ve çevresinin durumuna dair ilk ve kesin bilgi veren 1466 ve 1468 yıllarına ait belgelerin hemen arkasından 1472'de, Venedik Donanması'nın Çeşme Limanı'na saldırısını görürüz.

Venedikliler, Akkoyunlular'a destek olmak üzere, Anadolu kıyılarına bir filo göndermişlerdi. Foça, Klizman, İzmir ve daha güneyde Antalya, Venedik filosunun saldırısına uğrayan yerlerden idi.

The Cesme Fortress

As the history shows, particularly the locations with a hot climate on the Anatolian shores, that bore swamps were never preferred for inhabitance. In the mean time the common locations for settlements are the plains, and the plateaus.

The western shores of Anatolia were not trustworthy, during the period when the Aegean Sea was not under the control of Turks, between the 11th and the 16th centuries. The pirates in the Aegean organized sudden attacks to burn down the houses, enslave, or kill the people. Therefore residences were never built on the sea shores lacking a fortress.

The towns, and the cities that are known to us, were at a certain distance from the sea shore. Urla, is approximately 4 or 5 km from the shore. Seferihisar and Sigacik again are about the same distance from the sea shore. The first settlement in Çesme, which was named after, was also 3 km from the shore. These facts may result in the hypothesis, that the sea side settlements were founded with the consideration of a certain security zone. Thus, consisting of a one hour walking distance from the shore.

Following the primary, and exact documentation on the status of Çesme, and its environs that date to 1466 and 1468, the first event that came up was the attack of the Venetian Navy to the Çesme Harbor in 1472.



Çeşme Kalesi/ The Cesme Fortress



Venedik Kadırgası / Venetian Galley

Venedik filosunun amacı, Anadolu'nun en canlı ve faal limanlarına saldırmak, mümkün olduğunca Türk ülkesine zarar vermek idi. Nitekim seçilen limanlar hep eski ve etkin limanlardır.

Bunlar arasında Çeşme'nin de girmesi iki yönden önemlidir. Öncelikle burası da düşman saldırısına maruz kalabilecek önemli faal bir limandır. İkincisi limanda koruyucu herhangi bir savunma tesisi bulunmamaktadır. Felâketle karşılaşan İzmir'i korumak üzere, derhal bir tedbir düşünülmüş, 1415'ierde yapımına girişilip Çelebi S. Mehmed'in durdurduğu inşaatın üzerine, Liman kalesi yapılmıştır.

Çeşme'ye saldırı 1472 Eylül ayında İzmir ve Klizman'la birlikte gerçekleşmiştir. Çeşme'deki etkilerini sadece Batılı kaynaklardaki yankılarından bildiğimiz bu saldırı, "passagio" yani geçite yönelmiştir. Çünkü burası Sakız Adası ile ulaşımda önemli bir kapı idi. Sahildeki ticari ambar ve depolar yakılıp yıkılmıştır. Buradaki dükkanlarda özellikle işlemeli halılar, renk renk ipekliler, Ankara tiftiğinden şaliler bulunup yağmalandığı da ifâde edilmektedir. Birden bire karaya çıkan düşman, içerdeki Türkler yetişinceye kadar büyük zarar vermiş, sonra gemilerine binerek çekilip gitmiştir.

1472 saldırısı, Çeşme'nin, bu yıllarda artık Batı Anadolu'daki önemli limanlardan birisi olduğunu açıkça göstermektedir. Burası gelişme halinde Önemli bir merkezdir; lâkin savunma imkânları ve tesisleri pek o kadar etkili değildir. 1472 saldırısından sonra, İzmir'de derhal yeni savunma önlemleri alındığı halde, Çeşme de bir tedbir alınmamıştır. Bu saldırı, Çeşme'deki ticareti durdurup, yolu İzmir'e çevirebilirdi.

The Venetians sent their fleet to the Anatolian shores in order to endorse the Turkomans. Focia, Klizman, Izmir, and further south Antalya, were among the places which were attacked by the Venetian fleet.

The goal of the Venetian fleet was to attack the most vivacious harbors of Anatolia, and to harm the Turkish territories as much as it was possible. Therefore the harbors they selected for the attacks, were the ones, that were founded long before, which were more effective.

The listing of Çesme among these harbors had two significant root causes. Primarily, it was an important, and effective harbor which was vulnerable in terms of enemy attacks. And secondly there were no facilities to provide for the defense of the harbor. The prevention against a second attack to Izmir, which went through a disaster, was the construction of the Harbor Fortress, which was originally started in 1415, but stopped by Çelebi S. Mehmed.

The attacks to Çesme took place along with Izmir, and Klizman in September of 1472. This attack which was only documented in the western sources, was directed to the passage also known as "passagio". Because this was an important gate for the accessibility to the island of Chios. The commercial warehouses and storages on the shore were burnt down. It was also stated that particularly the fine embroidered rugs in the shops the silk fabrics in all colors, and alpaca made of Angora goats wool were looted. The enemy suddenly landed and harmed before even the Turks arrived, and left with their ships.



Kaledeki Toplar / Ottoman Cannons, Cesme Fort

Ancak bu gerçekleşmemiş, ticaret Çeşme'de etkili olmaya devam etmiştir.

Çeşme'nin gelişmesi devam ederken, II. Beyazıt devrinde Venedik ile 1499'da başlayan savaşta Osmanlı, Adriyatik kıyılarında önemli başarılar kazanmış, Venedik ise Çeşme'ye 1501 yılında ikinci defa saldırarak buna cevap vermişti.

Çeşme'de 30 yıl ara ile yapılan bu iki saldırı aynı zamanda Çeşmenin bu yıllardaki büyük ekonomik önemini de göstermektedir. Bu dönemde Çeşme'de halen bir kale, veya benzeri bir savunma tesisi yer almamaktadır. Çeşme gibi önemli bir ticaret kapısının sık sık düşman saldırısına uğraması Türk devlet adamlarını savunma için çare aramaya sevk etmiş olmalıdır.

Sonunda kalenin yapımı için çalışmalar başlamıştır. Mir Haydar'ın yaptığı hisar, 1508 ile 1509 arasında tamamlanmıştır. Kalenin mimar kitabesinde, kalenin mimar Mehmed bin Ahmed bin Muallim tarafından bina edildiği belirtilmekte olup kitabenin tarihi yoktur.

Çeşme Kalesi'nin, kitabesinden daha kesin tarihli yapılış kayıtları, II.Beyazıt devrine ait bir in'amat defterinde bulunmaktadır. Çeşme Kalesi ile ilgili kayıtları, Sn. Rıfkı Melul Meriç tarafından yayınlanmıştır:

Gerek kitabesi, gerekse II. Beyazıt devrine ait defter kayıtları, Çeşme Kalesi'nin yeni bir Türk eseri olduğunu açıkça göstermektedir.

The attacks of 1472 clearly showed that Çesme was one of the important harbors on the western Anatolian shores. It was an important and developing center. But the defense possibilities, and facilities were not as efficient. Although new defensive measures were taken in Izmir following the 1472 attack, Çesme did not take its share of these measures. This attack could mean the halt of the trade for Çesme, and direct all the focus on Izmir, but this just was not the case, in contrary the trade in Çesme was as vivid as before.

As the development of Çesme continued the Ottomans achieved important successes during the Sultan Bayezid II period, starting with the war against Venice on the shores of the Adriatic Sea in 1499, and Venice answered these campaigns by attacking Çesme for the second time in 1501.

These two attacks against Çesme that took place 30 years apart prove the growing economic importance of the region. Still no fortress or a similar defensive facility was not built in Çesme during this period. The fact that an important trade port like Çesme was frequently attacked, most probably forced the Turkish statesmen to look for preventive measures.

Finally the construction of the fortress has begun. It was constructed by Mir Haydar between 1508 and 1509. It was stated on the



Çesme Kalesinde Osmanlı ve Rus Topları /
Ottoman and Russian Guns at Chesme Fortress

Özellikle defterdeki "nev-bina kerde est" "yeni bina edilmiştir " ifadesi hiçbir şüpheye yer bırakmayacak derecede bunu kanıtlamaktadır. Kısacası, Çeşme kalesi, Türk devrinde oluşan şartların ortaya çıkardığı, yeri ve öteki özellikleri ile yepyeni bir inşaattır . Yapılışı da Türk mühendis, mimar ve işçisinin eseridir. Çünkü bu devirde yörede Türk nüfusu tam bir çoğunluğa sahip bulunuyordu.

Kale yapımı için geniş bir yönetici kadrosu kullanılmıştır. En başta Aydın Sancak Beyi olması gereken Mir Haydar akla geliyor ki, kitabede zikredilmektedir. Onun yanında Ayasuluğ Kadısı Mevlânâ Musluhiddin ikinci yetkilidir. Bina emini, inşaatın fiilî sorumlusu Zaim Şeyh Musa, kâtibi de Mehmed'dir ki, hepsinin yapımda ayrı ayrı yerleri ve payları vardır.

XVI. yüzyıl başlarında Pirî Reis'in haritasına işaretlenen kaleyi 1671'de gören Evliya Çelebi, canlı bir ifâde ile şöyle anlatmaktadır.

"Deniz kıyısında bir alçak kaya üzere; batı tarafı deniz, doğu tarafı bayırlı sahra ve dağdır... Kale içindeki haneleri hepsi batı tarafından Sakız adasına doğru denize nazır elli adet toprak örtülü evlerdir. Dizdarı ve 185 neferi hep bunda otururlar. Kalesi dörtgen şekilli, taş yapılı Hoşâ-b â d kalesidir. Bu kale doğudan batı tarafına uzunlamasına olub boyu yokuş aşağı hendek kenarınca îkiyüz adımdır ve genişliği yüz elli adımdır. Bu hesap üzere kale çepeçevre yediyüz adımdır.

architect's epigraph of the fortress, that the fortress was built by Mehmed bin Ahmed bin Muallim, but there is no date on the epigraph.

A more accurate construction date for the Castle of Çesme can be found in the logbook records of donations dating to the period of Bayezid the 2nd, and these were published by Mr. Rifki Melul Meriç:

Both its epigraph, and the logbook records from Bayezid the 2nd period, clearly state that Çesme Fortress is a new building made by the Turks.

Particularly the statement in the logbook emphasizing "nev-bina kerde est" meaning that the building was "newly built" proves this, with no doubt. In brief the Çesme Fortress is a completely new building with its location and other features, which arose from the conditions which came into being in the period of the Turks. Its construction was the result of the cooperation of Turkish engineers, architects, and workers, due to the fact that the region was inhabited by a Turkish majority at the time.

A crowded team of commanders were involved in the construction of the fortress. Mir Haydar, who was the Sanjak Beigh of Aydin at the time is the first name to be remembered, which was also mentioned in the epigraph. The second responsible person after him was Mevlana Musluhiddin as the Kadi of Ayasulug. Zaim Sheikh Musa was the bailee of the building, and he was actually responsible for the construction, and his assistant's name was Mehmed, and they all had their shares and responsibilities in the construction.

In 1671 Evliya Çelebi saw the fortress which was in the map of Piri Reis drawn in the beginning of the 16th century, and described the following:

"It is situated on a low rock on the shore; the sea is on its west side, there is a declined field, and a mountain on the east side... There is a total of fifty houses inside the fortress all covered with soil, and lined in the western direction towards the island of Chios. Its castellan and the 185 private soldiers live here. It is the fortress of Hoşâ-b â d, made of stones in a quadrangle plan. It is situated lengthwise in east – west direction, measures two hundred steps alongside the ditch that goes downhill, and its width is one hundred fifty steps.



Sakız - Çeşme Haritası, Piri Reis / Chios – Chesme map, Piri Reis

Üç tarafı derin hendektir. Lakin batı tarafı kayalarını deniz dövdüğünden hendeği yoktur, Kıbleye(güneye) bakan varoşa açılır bir sağlam demir kapası vardır. Hendek üzerinde zenberekli asma köprü ile geçilir köprü vardır. Bu kapu tarafı iki kat kale divandır. İç kalenin batıya nazır bir demir kapusu var ki, üzerinde tarihi yazılı olan kapudur."

Bu kapudan içeri bir kat demir kapu daha vardır. İç kale böylece iki kat kapu olmuş olur. Bu iki kapunun üstünde Sultan İkinci Bayezid'in üstkat camii var".

Evliya Çelebi'nin tarifi gerçeği yansıtmaktadır. Dr. İ.A. Yüksel de kaleyi 127 X 82—86 mt. boyutlarında bulmuştu. Dar cephelerden tepe yönü daha kısadır. Evliya Çelebi'nin yeni yapıldığından söz ettiği iki yuvarlak burç, halen kalenin en alt bölümünü teşkil etmektedir. İç kale iki ana bölüm olup, ikinci bölme muhtemelen ikamet sahası idi. İlk saha ise, askeri kısım kabul edilebilir.

Çeşme Kalesi yapıldıktan sonra, Anadolu'da XI. yüzyıldan beri oluşan geleneğe uygun olarak, içine dizdar, kethüda, nefer ve öteki savaş araç ve gereçleri konmuş, kaledeki görevliler için de, belirli dirlikler tahsis edilmiş, dizdar ve kethüdası için Künabisa'nın geliri ayrılmıştır. Dizdar'ın 7.097, Kethüda'nin ise 2.052 akçelik tımarları vardır.

Kapıcı, ambarcı, topçu, bölükbaşı ve kale ile birlikte yapılan bunun için Bavezid-i Sâni'nin adıyla anılan camiin imam-hatibi ile öteki askerlerin dirlikleri üç köyden gelir idi.

1529 tarihinde toplam 71.500 akçe, 54 kişiye paylaştırılmıştı. Ambar-dar, Topçu, Bevab-ı Kal'a veya ser-bölük (Bölükbaşı)'ların tımarı 1500'şer akçelik olup ötekilerinkilerden daha azdı. Bu yıldaki dirliklerin dökümü şöyledir:

The circumference of the fortress is then calculated as seven hundred steps. The fortress is surrounded by ditches on three directions. But there is no ditch on the western direction, where the waves hit the rocks. It bears a sturdy iron door, which provides access towards the outskirts in the south. There is a dra wbridge over the ditch for passage. There is a two storey administrative section on this side of the gate. The citadel has an iron door overlooking west with the date of construction written above. There is another iron door following the first one. This way the citadel is accessible through two doors. The upper storey mosque of Sultan Bayezid the 2nd is right above these doors".

The description by Evliya Çelebi reflects the conndition of the fortress as is. Dr. I.A. Yüksel also measured the fortress, and came up with the same dimensions, which are: 127 X 82—86 mt. The top part is shorter on the narrow sides. The two circular bastions, of which Evliya Çelebi mentioned during their construction phase, are currently the lowermost section of the fortress. The citadel consists of two major sections, where the second division possibly was the residential section. The first one probably was meant for military purposes.

Following its construction the Çeşme Fortress was assigned a castellan, a chief steward, private soldiers, the appropriation of dirlik for this personnel was arranged, and the fortress was also equipped with various tools of war. The castellan had an appanage of 7.097 aspers, and his chief steward's appanage was 2.052 aspers.

The wealth shared between the usher, warehouse man, artillery man, head man and the preacher of the mosque built inside the fortress, who was called Bavezid-i Sâni, and the other soldiers were collected from three villages.

71.500 silver coins were shared among 54 people in 1529. Fief for the personnel, artillery men, usher or head were worth 1500 silver coins each which was actually lower compared to the fief granted to the other military staff. That year the wealth was shared as follows:

1500 silver coins	: 8 pcs	750 s.c.	: 3 pcs.
11400 s.c.	: 27 pcs	600 s.c.	: 2 pcs.
1200 s.c.	: 14 pcs.		

Top-ı ahen	kıt'a	2
Top-ı pranko	kıt'a	22
Enik pranko	adet	27
Pranko sakım	kıt'a	8
Enik pranko sakim	kıt'a	1000
Zarbzen	kıt'a	3
Şayka	adet	4
Tophâ-yı şîr		6
Zarbzen sakim	kıt'a	4
Zarbzen-i nuhas	kıt'a	1
Top-ı şayka sakîm	adet	1
Tüfenk	kabza	99
Fınduk-i tüfenk	sandık	4
	adet	180
Saçayak	adet	1
Kumhare	adet	50
Cebe	adet	50
Tulga	adet	50
Bakır Tulga	adet	30
Tîrhâ-yı zenberek	sandık	I
Peykân-ı tîr	adet	85
Çöb-i tîr	kıt'a	69
Ahen çıbık	adet	107
Kazık-ı ahen	adet	16
Varya	adet	10
Çekic	adet	15
Balta	adet	15
Kazma	adet	35
Kürek	adet	41

Iron ball	pieces	2
Ball and chain	pieces	22
Small ball and chain	pieces	27
Pranko sakım	pieces	8
Small piercing hampers	pieces	1000
Mace	pieces	3
Boat	pieces	4
Lionhead mace	pieces	6
Piercing mace	pieces	4
Copper mace	pieces	1
Cannon	pieces	1
Rifle	pieces	99
Rifle pellets	boxes	4
		180
Trivet	pieces	1
Grenade	pieces	50
Armor	pieces	50
Helmet	pieces	50
Copper Helmet	pieces	30
Mechanical Arrow Thrower	box	I
Iron Arrowhead	pieces	85
Arrow shafts	pieces	69
Spear shafts	pieces	107
Pile	pieces	16
Sledge hammer	pieces	10
Hammer	pieces	15
Axe	pieces	15
Pick	pieces	35
Shovel	pieces	41

1500 akçe : 8 adet 750 akçe : 3 adet

11400 akçe : 27 adet 600 akçe : 2 adet

1200 akçe : 14 adet

Dirliklerin durumu, sonraki yıllarda biraz farklı olabilmektedir. Mesela 1575'de kadro 50'ye inmiştir. Çeşme Kalesi'nin ilk dizdarı (komutanın) adı bilinmemektedir. 1529'da Sancaktar Hızır, 1575'de Rüstem oğlu Mehmed, dizdardır. Son dizdar ise, 1830'larda kaydedilen Osman oğlu Hasan olmalıdır. XVI. yüzyılın ilk çeyreğinde yapılan bir tahrir, Çeşme Kalesi'ndeki silah mevcudunu göstermektedir. Bu listeye göre mevcut silah ve malzeme miktarı yan tablodadır.

Kale, Yunan İsyanı sırasında (1821-1828) önemli işler görmüştür. Bu sırada Kale'nin mevcudu da artmış, 69'a yükselmiştir. Bu yıllara ait kayıtlarda dikkati çeken en önemli özellik, XVI. yüzyıl kayıtlarında hiç görülmeyen, gayri-müslimlerin kale hizmetlerine alınmış olmasıdır. Anlaşılıyor ki XVIII. yüzyıl sonlarında, 4 suyolcu, 2 mimar ve 3 neccar olmak üzere 9 gayrimüslim görevlendirilmiştir.

Kalenin Çeşme Limanı'na sağladığı emniyetin etkisi önemlidir. Güvenliğin sağlanması ile Çeşme'deki ticaret çok daha büyük boyutlara ulaşmıştır. Çeşme Karyesi'nin geliri, 1527 sonlarındaki tahrire göre 50.000 akçeye yükselmiştir.

The status of the wealth distributed was a little different in the following years. For example the staff was decreased to 50 in 1575. The name of the first castellan (commander) of Çesme Fortress is unknown. In 1529 Hizir the Flag Man, in 1575 Mehmed the son of Rustem became the castellan. The last castellan according to the records in 1830s was Hasan, the son of Osman. A drafting prepared in the first quarter of the 16th century shows the total weapons kept inside the fortress of Çesme. The weapons, ammunition and other material which were available at the time according to this listing, are in the following table.

The fortress got involved in important events during the Greek Uprising (1821-1828). During this period the population of the fortress increased and reached to 69 people.

The most significant feature that attracts the attention inside the records of this period is, the non-muslims that were hired, which was not seen during the records of the 16th century. Apparently 9 non-muslim personnel were hired out of which 4 were water canal builders, 2 were architects, and 3 were carpenters.

Also important is the effect of security on the harbor provided by the fortress. With the level of security achieved the trade volume got even larger. The income of Çesme Village according to the drafting written in 1527 was 50.000 silver coins.



Çeşme Kalesi Çeşme Savaşı Sergi Holü / Chesme Naval Battle Exhibition Hall

Ticari faaliyet büyük ölçülere ulaştığından, gelip gidenler için konaklama ihtiyacı da artmıştır. Bu sorunu gidermek amacıyla, 1528 – 1529 yıllarında Pabuççuoğlu Ali tarafından bir han, kervansaray yaptırılmıştır. Evliya Çelebi'ye göre bu han, Kanuni Sultan Süleyman'ın veziri İbrahim Paşa'nın hayratı idi.

Çeşme Kalesi, Yunan İsyanı'nda son faal görevini yaptıktan sonra 1832 ve 33 yıllarında sadece toplarıyla hizmet veren bir kale haline gelmiştir. En son olarak da Kırım Savaşı'ndan sonra topları da çıkarılarak Kale askeri özelliğini yitirmiştir.

Çeşme Kalesi, Anadolu'da Türk devrinin şartlarının ortaya çıkardığı bir Türk eseridir. Fatih S. Mehmed devrinin sonlarında başlayan Anadolu kıyılarında kaleler yapılması, Kanuni S. Süleyman Han'ın ilk döneminde de devam etmiştir. Baba-kale, Çandarlı, Foça, Çeşme, Sığacık ve güneydeki Kuşadası Kaleleri bu kale inşaatının değişik zamanlarında görülen örnekleridir. İzmir liman kalesi 1472'lerde, Sancak-kale 1657'lerde, Sığacık Kalesi 1520'lerde yapılmıştı. Çeşme Kalesi de 1508 senesinde tamamlanan, her şeyi ile Türk bir yapıdır.

Since the commerce sector reached larger volumes the need for accomodation also increased. A caravanserai was built by Pabuççuoğlu Ali between 1528 – 1529. According to Evliya Çelebi this caravanserai was a charity by the vizier Ibrahim Pasha of Sultan Suleiman (Kanuni).

The Çesme Fortress became a fortress which only served with its cannons in the years 1832, and 1833 following its final duty during the Greek Uprising. The fortress lost its military characteristics after the removal of the cannons following the Crimean War.

Çesme Fortress is a Turkish monument created by the conditions unfolded during the Turks period in Anatolia. The fortress building sequence that began in the end of Sultan Conqueror Mehmed period, continued during the first period of Sultan Kanuni Suleiman Khan in Anatolia. The first examples of such fortresses are Baba-kale, Çandarli, Foça, Çesme, Sigacik and the Kusadasi Fortress in the south. The Harbor Fortress of Izmir was built in the 1472s, Sancak-kale Fortress in the 1657s, Sigacik Fortress in the 1520s. Çesme Fortress is a completely Turkish structure that was finished in 1508.

1.2 XVIII. Yüzyılda Avrupa ve Osmanlı - Rus İlişkileri

XVIII. yüzyılda dış siyaset genel anlamda XVII. yüzyıl siyasetine göre daha çok muğlak bir nitelik kazanmıştır. XVII. yüzyılda da Habsburglar ve Burbonlar gibi Avrupa'da üstünlük davasında bulunan hanedanlara karşı bir denge sağlamak veya Doğu Avrupa'da nispeten geri kalmış ülkelere karşı arazi ele geçirmek için savaşılıyordu. XVIII. yüzyılda ise durum bir hayli değişmiştir. Bunları başlıklar altında toplamak gerekirse:

1. Rusya ve Prusya gibi iki yeni ve kuvvetli devlet Avrupa Devletleri arasına katılmıştır. Artık Avrupa'nın meselelerinde bunların da emel, ihtiras ve çıkarlarının hesaba katılması gerekmiştir.

2. XVIII. yüzyıl anlaşmazlıkları da -eskiden olduğu gibi- komşularının aleyhine genişlemek isteyen devletlerin yeni arazi elde etmek ihtiraslarından doğmaktadır. Fakat Utreht Anlaşması ile Avrupa'da genel dengeye dayanan bir siyasi durum oluşturulmuştur. Bu dönemde XVII. yüzyılda olduğu gibi, yalnız kendi gücüne dayanarak bir araziyi işgal etmesi kolay değildi. Birtakım ittifaklar yaparak amaca ulaşmak gerekiyordu. Bundan ötürü XVIII. yüzyılda devletler arasındaki diplomatik görüşme ve ilişkiler genişlemiş ve içinden çıkılmaz karışık bir niteliğe bürünmüştür.

3. Siyasi anlaşmazlıkların alanı XVIII. yüzyılda artık yalnız Avrupa'dan ibaret değildir. Deniz ticareti ve sömürgecilik bir kat daha genişlemiştir. Bu sebeple özellikle deniz ticareti ve sömürgecilik ile ilgisi olan devletler arasındaki anlaşmazlıklar, denizlerle, denizaşırı ülkeleri daha doğrusu bütün dünyayı içine almaktadır.

4. Bu şartların ve özelliklerin bir sonucu olmak üzere, siyasi düzen ve durumların, askeri hesapların daha geniş alanlarda ve bazen bütün dünya üzerinde düşünülmesi gerekmiştir. Çünkü savaşan devletler artmış, savaş alanları genişlemiştir. Bundan dolayı XVIII. yüzyılda başarılar kazanılması ve siyasi durumunun değiştirilmesi eskisine göre daha da güçleşmiştir.

1.2 European and Ottoman – Russian Relations in the 18th Century

The foreign relations became more complicated in the 18th century, compared to the politics of the 17th century. War went on in Europe in the 17th century to counter balance the power against the dynasties such as the Habsburgs, and the Bourbons, or in order to invade the lands of the lesser developed countries. The conditions were very different in the 18th century. And these may be itemized as follows:

1. Two strong countries Russia, and Prussia were considered as European Countries. They should be taken into account when the goals, ambitions and interests of Europe were in question, from then on.

2. The conflicts of the 18th century, as in the previous centuries, derived from the ambitions of the countries, which were aiming to enlarge their territories by trespassing their neighbor's borders. But a general political stability was maintained in Europe through the Treaty of Utrecht. Unlike 17th century, an invasion of any territory by using their own power alone was not easy during this period. It could only be achieved through alliances. Therefore the relationships between countries during the 18th century was extremely developed and it became very labyrinthine.

3. The political discrepancies in the 18th century did not only take place inside Europe. The maritime trade, and the colonialism had doubled. Particularly the conflicts between the countries which were involved in maritime trade, and colonialism covered a wider area through the seas; hence, the overseas countries, and the whole world.

4. As a result of these conditions and characteristics, a thorough study of the political order and events as well as the military strategies that covered wider territories, and even the whole world was necessitated, because the number of the countries, that went into war, and the areas where these wars took place increased. For this reason, it became harder to be triumphant, or even to change the political status in the 18th century, compared to the previous periods.

XVIII. yüzyılın başlıca meseleleri ve anlaşmazlıkları; Yüzyılın ilk yarısını dolduran miras meseleleri ve savaşları, Osmanlı, İsveç ve Lehistan etrafındaki ihtiraslardan doğan "Doğu Meselesi" ve savaşları ile sömürge meselelerinden ve savaşlarından ibarettir.

XVIII. Asırda Avrupa Devletleri

XVII. yüzyılda züstünlük ve hakimiyet davasında bulunan güçlü devletlere karşı açılan denge savaşları, mücadele eden devletlerin tamamını az çok zayıflatmıştı. Özellikle XVIII. yüzyılın başında gerçekleşen "İspanya Mirası Savaşı" Fransa'yı çok yıpratmıştı.

Doğu Avrupa'da da İsveç'in genişlemek arzusundan doğan Kuzey Savaşı, Avrupa'nın kuzeyindeki bu kuvvetli devleti çok yor-duğu gibi, Katolik olmayan komşularına karşı giriştiği savaşlar da Lehistan'ı tamamıyla kuvvetten düşürmeye sebep olmuştu. XVIII. asır basında Avrupa'nın doğusunda XVII. asrın en kuvvetli üç devleti (Osmanlı, İsveç ve Leh devletleri) gerileme içinde görülmektedir. Bu gerileme bütün asır içinde devam eder. Lehistan tamamen yıkılır; Osmanlı ve İsveç devletleri zayıf düşer. Bu devletlerin zararına olarak gelişen Rusya, Prusya ve Avusturya devletleriyse Avrupa siyasetinde önemli roller oynamaya adaydırlar. Batı Avrupa devletlerine gelince, sömürge siyasetine verilen önem sayesinde yeni gelişme imkanları bulurlar. XVII. yüzyıl savaşlarının doğurduğu felaketler, bu asrın hakim hükümet şekli olan mutlakiyetin, en iyi idare tarzı olmadığı fikrini doğurmuştur. Bundan dolayı bazı ülkelerde hükümdarlar, siyasi kudretlerini feda etmeksizin, toplumsal, mülki ve iktisadi reformlar yapmayı kendi çıkarları için zorunlu görüyorlardır.

Rusya'nın Durumu

Rusya, kurulmasını müteakip devamlı bir gelişme ve yayılma çabası içindeydi. Rusya'nın genişleme alanları ise sadece doğudaki buzlu Sibirya stepleri değil, ondan daha da önemli ve çekici olan güneyde Osmanlı İmparatorluğu'na ait Karadeniz kıyıları, batıda Avusturya-Macaristan Devleti ve Lehistan, kuzeyde ise İsveç Krallığı'na ait Baltık Denizi kıyıları ve diğer yerler idi. Bu komşu ülkelerden Avusturya-Macaristan Devleti de tıpkı Rusya gibi yeni kurulmuş, Osmanlı İmparatorluğu'nun Viyana bozgunundan sonra topraklarını devamlı

The principal events and conflicts of the 18th century were nothing more than the discrepancies, and fights over inheritance, the "Eastern Conflict" which consisted of the ambitions, and wars over the territories of the Ottomans, Sweden, and Poland, and finally the colonial problems, and wars.

European Countries in the 18th Century

The fight over power against the mighty countries in the 17th century where these mighty countries sought superiority and domination more or less weakened the resisting countries. Particularly France has gotten worn by the War of the Spanish Succession (1701–1714).

Just as the Northern War that derived from the ambitions of Sweden to expand, made this strong country in northern Europe become weaker, Lechia became completely weak following the war they started against their non-Catholic neighbors in the Eastern Europe. The three most powerful countries of the 17th century (Ottoman, Swedish and Lechian) were in the Period of Decline in the beginning of the 18th century. This decline continued throughout the century. Lechia fell completely, Ottoman Empire and Sweden weakened. Russia, Prussia, and Austria which expanded at these countries' expense were likely to play important roles in the European political scene. Western European countries on the other hand had other chances for expanding through the colonialism politics, which was regarded important. The catastrophy born by the 17th century wars suggested the idea that the monarchy which found wide acceptance during that century was not necessarily the best method to run a country. Therefore in some countries, the rulers believed that it was vital to start new reform actions in the areas of society, economy, and civilian matters in order not to give up on their political powers.

The State of Russia

Following its foundation, Russia was constantly struggling for expansion, and the area to expand did not only consist of the icy Siberian steppes in the east, but the more important and attractive parts were mainly the Black Sea coast of the Ottoman Empire in the south, Austro – Hungarian Empire, and Lechia in the west, the Baltic Sea coasts of the Swedish Kingdom in the north, and others. Just

olarak Balkanlarda güneye doğru genişletmeye başlamış, askeri siyasi ve ekonomik yönden de güçlenmeye devam ediyordu.

Bu yüzyıl içinde Osmanlı-Venedik, Osmanlı-Rus, Osmanlı-Avusturya ve Osmanlı-İran Savaşları ile Avrupa'da Veraset Savaşları aralıksız olarak sürüyordu. Rusya; Çar I. Petro'nun vasiyeti doğrultusunda güneye doğru sarkarken, Osmanlı devlet adamları da Rus tehlikesi'nin büyüklüğünü sezebilmişlerdi. Sultan Ahmet, bir tedbir olarak ortaya bir "Karadeniz Politikası" çıkarmıştı. Bu politika'nın ana hatları, Rusları Azak Denizi üzerinden Karadeniz'e çıkarmamaya dayanıyordu. Bu amaçla da başta Kerç Kalesi olmak üzere bütün kaleler takviye edilmişti.



1. Petro (Büyük Petro) / 1. Peter the First (Peter the Great)

I. Petro (Büyük Petro)

30 Mayıs 1672'de Moskova'da doğan ve kendi kurduğu Petersburg'da 1725 yılında ölen Pyotr Alekseyeviç, namı diğer Büyük Petro, 53 yıllık kısa ömrüne gerçekten de namına uygun büyük işler sığdırmıştır. On yaşındayken resmi olarak Çar ilan edildi. Müthiş bir iktidar hırsına sahip ablası Sofiya'nın düzenlediği kanlı entrikalarla karşı karşıya kalarak fiilen iktidardan uzak tutuldu. Ancak ablasının kendisine karşı hazırladığı son suikastı ortaya çıkarıp onu etkisiz hale getirdiği 17 yaşında gerçekten Çar olabildi. Aynı yıl annesinin ısrarlarıyla Yevdokya Fyodorovna Lapuhina ile evlendi, daha doğrusu evlendirildi.

like Russia the Austro Hungarian Empire was then newly founded, and started its expansion in the southern territories of the Balkans following the defeat of the Ottoman Empire near Wien, and grew stronger militarily, politically and economically.

The Ottoman – Venetian, Ottoman – Russian, Ottoman – Austrian, and Ottoman – Persian wars as well as the fights over heritage in Europe continued ceaslessly. On one hand Russia, followed the testament of the Tzar Peter the 1st, and expanded towards the south, but the Ottoman statesmen perceived the seriousness of the Russian threat. Sultan Ahmet, deliberately decided to invent the "Black Sea Politics" as a measure. According to these politics Russians should not be able to access Black Sea over the Sea of Azov. Therefore all the fortresses starting with the Fortress of Kerch were fortified.

Peter the First (Peter the Great)

Born on May 30 1672 in Moscow, and died 1725 in Saint Petersburg, in the city he had founded. He was also known as Peter the Great. He had many accomplishments during his 53 years of short life to deserve this nickname. He was announced Tzar of the Russian Empire when he was ten years of age. He was physically isolated from power after facing the bloody, and intriguing maneuvres organized by his big sister Sophia, who was very ambitious when power was at stake. But Peter was able to unveil the last assasination plot against himself, again planned by her sister. She became inactive after his interference. This time Peter was the real Tzar at 17. Same year he could not resist his mother's insistence, and he married, or they made him marry Eudoxia Feodorovna Lopukhina.

His mother thought this way he could be spending more time at home, cause he was not the type who followed the usual attitude pattern of the palace nobility, he was more interested in scientific, technical issues, as well as maritime navigation, production, and handicrafts. But the goal of the young Tzar was primarily to create a new fleet from scratch, and to perform researches in the scientifically, and technically developed countries, and hire experts. Therefore he was either constantly galloping his horse from Arhangelsk, to Konigsberg, from Voronezh to London, and spending his time at sailing.

Annesi saray soylularına benzemeyen tavırlar içinde olan, bilim-teknik, denizcilik, imalat, zanaat meraklısı oğlunu böylelikle biraz uslandırıp eve bağlayacağını sanıyordu. Ancak genç Çar önce düzenli bir ordu kurmak, sıfırdan bir filo yaratmak, sonra da çağının bilim ve teknik yönünden ileri ülkelerinde incelemeler yapmak ve uzmanları hizmetine almak amacıyla Arhangelsk'ten, Königsberg'e, Voronej'den Londra'ya at koşturuyor, yelkenli gemilerden inmiyordu.

Ülkesini kuzeyde Baltık, güneyde Kara Deniz yoluyla dünyaya açtı. Kendi deyimiyle Rusya için Avrupa'ya bakan bir pencere açtı. Rusya'nın o dönemdeki siyasal, toplumsal, ve ekonomik yapısını, kurumlarını öylesine dönüştürdü ki, pek çok tarihçi onun uyguladığı bu dönüşümlerden "Petro Devrimleri" diye söz eder. Yeni bir takvimi kabul ettirdi.

Ülkenin başkentini Moskova'dan, 1703'te bataklıkların üzerinde kurulmasını emrini vermesiyle sıfırdan var edilen Petersburg'a 1712'de taşıdı. Senato'yu, uzmanlık kurullarını kurmak, ülke ve devlet idaresinde eyaletler oluşturmak, soyluları ömür boyu zorunlu hizmete almak, eğitim öğretimleri için okullar, akademiler açmak, payeler cetveli ile tek bir soyluluk hiyerarşisi saptamak gibi pek çok yenilikler yaparak ülke idaresini bir imparatorluğu yönetebilecek düzeye getirdi.

Bu uygulamalar Rusya'da hızla gelişen bir imalat, gemi ve silah yapım, metalürji ve maden endüstrisi yarattı.

Rus Çarı I. Petro'nun ölümü beklenmedik bir şekilde ani oldu. 1724 yılının Kasım ayında Sestroretsk'teki fabrikaları tekneyle nehir yolundan teftişe gittiğinde zaten biraz rahatsızdır. İskeleye çıkmadan önce Kronşlot'tan gelen askeri bir teknenin şiddetli rüzgar ve dalgalar yüzünden nehrin ortasındaki bir adacığın kumlarına oturduğunu görür. Teknenin parçalanması ve denizcilerin sulara dökülmesi üzerine kendisi de adamlarıyla birlikte buzlu suya girerek denizcilerin kurtarılmasına bizzat katılır. İşte bu olaydan sonra hastalığı ağırlaşır. 1725 yılının Ocak ayında yatağa düşer ve hızla kötüleşerek 28 Ocak sabahı elleri ikinci eşi Çariçe I.Yekaterina'nın elleri arasında son nefesini verir.

He saw that his country became a civilized country through opening its doors to its neighbors both in the Baltics at north, and Black Sea region in the south. In his own words this operation was described as "opening a window overlooking Europe for Russia". He was so effective in changing the political, sociological, and economical structures, and institutions of Russia in that period, that many historians refer to that era as the "Petrine Revolution". He had even have a new calendar approved.

In 1712 he had the capital of the country moved from Moscow to Saint Petersburg, which was to be founded a new following the drainage of the swamp in 1703. In order to control the Empire he improved the administration of the country by founding the Senate, the boards of expertise, creating new states for the administration of the country, hiring the nobles for lifetime obligatory service, founding schools, and academies for their education, and scholarship, establishing a single scale of nobility hierarchy, and many other developments.

These developments created new industries of manufacturing, ship construction, gun production, metalurgies, and mining, which all grew very rapidly.

The death of the Russian Tzar was unexpectedly sudden. He already had some health problems as he sailed along the river for the inspection of the ship building facilities at Sestroretsk in November 1724. He saw that a naval vessel was stranded on a small dune in the middle of a river due to heavy winds and waves. Along with his staff he personally contributed in the rescue operation of the crew by going inside the icy waters. Following this event his illness worsened. He was hospitalized in January of 1725, his health condition was severe. He died in the arms of his second wife Tsarina Catherine I on January 28.

The participants of the 2003 World Economic Forum at Moscow were asked who their most favourite leader was.

2003 yılında Moskova'da başlayan Dünya Ekonomik Forumu çerçevesinde yapılan kamuoyu araştırmasında, katılımcılara, en çok beğendikleri liderin kim olduğu soruldu. Araştırmada, tüm Rusya tarihi göz önüne alındığında, Rus Çarı I.Petro'nun yüzde 45 ile ilk sırada yer aldığı, Deli Petro'yu yüzde 15 ile 2'inci Katerina ve yüzde 10 ile Korkunç İvan'ın izlediği belirlendi.

I. Petro Dönemine Bir Bakış

Rusya için en önemli hedefler dönemine girmiş olan güneydeki komşusu Osmanlı İmparatorluğu'nun toprakları ile kuzeydeki bir başka güç olan İsveç idi. Batılı tarihçiler tarafından "Büyük Petro" Türk tarihçiler tarafından ise "Deli Petro" diye bilinen Rus Çarı I. Petro, 1695 yılında Azak Denizi'ne iki başarısız sefer düzenlemişti. Ertesi yıl ise hem karadan ve hem denizden aynı anda taarruz etmeye karar vermişti. Azak Denizi'nden 1300 kilometre uzaklıktaki Woronesch'te 22 adet kadırga ve dört adet ateş kayığı inşa ettirilmiş, bu teknelerin yedek malzemeleri Moskova'ya 400 kilometre mesafede bir tersaneden temin edilmiştir.

1696'da bu Rus Donanması İsviçreli Francois Leford komutasında Don Nehri'nden hareketle Azak Şehri'ni ele geçirdi. Çar ise, o sırada "Pirincipium" isimli kadırga tipi bir geminin komutanı olarak savaşa katılmıştır. Bu savaşların bir sonucu olarak Ruslar 26 Ocak 1699 tarihli Karlofça Anlaşması ile Azak Kalesi ve dolaylarını almışlar, Azak Denizi'nde gemi yüzdürmeye başlamışlardır.

Denizciliğe büyük önem veren I. Petro, bu konuya bizzat merak duymuş ve hatta önce Hollanda'da bir işçi gibi çalışmış, ardından İngiltere'de gemi sanayi, Almanya'da ise askeri örgütlenme şeklini öğrenmiş, bu öğrendiklerini ülkesinde büyük bir reform hamlesiyle uygulama alanına sokmuştur.

Rusya Çar I. Petro sayesinde hem Baltık Denizi ve hem de Karadeniz'de deniz gücü oluşturma gayretlerine girişmiş, devlet olarak Avrupa politikasında söz sahibi olmaya başlamıştı. Kara Ordusu'na yaptığı gibi, kendi elleriyle kurdurttuğu bu yeni donanmasına da yabancı komutanlar bulmuş ve denizcilik eğitimini başlatmıştır.

The research showed that within the whole Russian history the Russian Tzar Peter the First ranked as number one with 45 per cent of the votes. He was followed by Catherine the 2nd with 15 per cent of the votes, and Ivan the Terrible with 10 per cent.

A Glimpse On Peter the First Period

The soil of the Ottoman Empire, which was the southern neighbor, and also Sweden were among the important targets of Russia. He was known as Peter the Great by the western historians, but the Turkish historians knew him as Crazy Petro. He campaigned twice for the invasion of the Sea of Azov in 1695. The following year he decided to attack both from the sea and the land. For this purpose 22 galleys, and 4 fire ships were built at Woronesch, which is 1300 km from the Sea of Azov, and the spare parts for these vessels were procured from a shipbuilding yard which is 400 km to Moscow.

In 1696 this fleet sailed from the Don River under the command of the Swiss commander Francois Leford to invade the city of Azov. The Tzar on the other hand participated in the war in a galley called "Pirincipium". As a result of these wars Azov Fortress and environs became part of Russia as stated in the Treaty of Karlowitz, dated January 26, 1699, and Russian ships started navigating in the waters of the Azov Sea.

Peter the First who had a personal interest in the maritime navigation worked earlier as a laborer in Holland, then studied shipbuilding industry in the U.K., and also studied the military organization methods in the navy in Germany. Following his learning process he implemented all the things he learned in his own country through reforms.

Thanks to Tzar Peter the First Russia was involved both in the Baltics, and Black Sea in the action of constituting a new power in the seas, and took an important role in the area of European politics. Just the way he did in the Army he appointed foreign commanders to the new fleet he had personally founded, and started maritime training.



XVIII. Yüzyılda Avrupa / Europe in the 18th Century

Bir taraftan yabancılar gemilerde istihdam edilirken öte taraftan sahillerdeki insanların ve asker çocuklarının denizci yapılmasına çalışılıyordu. Gemi seyri ile ilgili okullar açılmış, çıraklık dönemindekiler aynı zamanda ticaret konusunda da eğitim görüyorlardı.

1715 yılına gelindiğinde subayların çoğunluğu yabancı olup, sadece bir kısmı Rus idi. 1724 yılında ise yüksek rütbeli 82 subaydan sadece 19'u Rus, buna karşılık 23'ü İngiliz, 17'si Danimarkalı, 13'ü Hollandalı ve 5'i Alman'dı. 1770 li yılların başlarında deniz subayı yetiştirilmek üzere kurulan "Deniz Okulu" ile birlikte Rus Deniz Subayları, Kara Subayları'na oranla daha iyi yetişir hale gelmişti.

Bu yayılmacı planlar Büyük Petro'nun çarlık döneminde (1689-1725) daha bilinçli bir şekilde yürütülmüştür. Bunda hiç şüphesiz Petro'ya ait olduğu iddia edilen vasiyetnamenin büyük rolü vardır.

Vasiyetnamenin 4. maddesi Lehistan ile ilgilidir. Madde, Lehistan'da karışıklıklar çıkarmak, ileri gelenlere rüşvet vermek, kral seçimine müdahale etmek gibi konuları kapsamaktadır.

On one side the foreigners were hired to sail in the ships, on the other the people living at the sea shores and the military personnel's children were trained as mariners. Schools specifically targeting maritime navigation were founded, the ones in apprenticeship period were also trained as merchants.

In 1715 most of the officers were foreigners, only a few were Russians. In 1724 only 19 officers of the 82 high ranking personnel were Russian, 23 were British, 17 Danish, 13 Dutch and 5 were German. Along with the foundation of the Maritime School in the beginning of 1770s to educate naval officers the Russian naval officers were better educated than the army officers.

The imperialistic plans were made more deliberately during the Peter the Great period (1689-1725). Obviously the will supposedly belonging to Peter had an important impact on this.

The article 4 of the will is related to Lechia. The article clearly specifies the chaos to be created in Lechia, how to bribe the renowned people, and interfere the King's election etc.

Dokuzuncu madde ise Osmanlı Devleti'ni yakından ilgilendirmektedir. Bu maddeden Çar I. Petro'nun İstanbul'a göz diktiği anlaşılmaktadır.

Çar İstanbul'a hükmedenin bütün dünyanın gerçek hükümdarı olabileceği fikrindedir. Bu yüzden Osmanlı Devleti'ni meşgul edecek bir takım sıkıntılar yaratılmalıdır. Bunun için de Osmanlı Devleti ile İran arasında fitne ve fesat çıkarılması tavsiye edilmektedir. Vasiyetnamenin 11. maddesinde ise Türklerin Rumeli'den uzaklaştırılması konusu işlenmektedir.

Ölümünden sonra onun muhtemel vasiyetnamenin maddeleri daima gündemde kalmıştır. Nitekim 1736 yılında Azak ve Kılburun Kaleleri Rusların eline geçti. Bu suretle Ruslar aradaki barışı da ihlal etmiş oluyorlardı.



Katerina II / Catherine II

Katerina II

Çok tanınmamış bir Alman prens olan Christian August Von Anhalt-Zerbst'in kızıydı, ana tarafından Holstein dükleriyle akrabaydı. On dört yaşına gelince I. Petro'nun torunu ve Büyük Prens Petro adıyla Rus tahtının varisi olan Holstein-Gottorp Dükü Kari Uirich'e eş seçildi. 1744'te Rusya'ya giderek Büyük Prenses Yekaterina Alekseyevna adını aldı, ertesi yıl da evlendi. Ama 18 yıllık evliliği boyunca sürekli aldatıldı ve aşağılandı.

Article nine is related to the territory of the Ottoman Empire. It clearly shows that Tzar Peter the first was longing to possess Istanbul.

He believed that who ever possessed Istanbul, could also rule the whole world. Therefore obstacles should be invented in order to keep the Ottoman Empire occupied. One of the suggestions was to constitute conspiracy between the Ottoman Empire and Persia. The article 11 of the will shows the study on how to drive the Turks out of Rumelia.

Following his death probably these articles always were part of the agenda. Thus the fortresses of Azov and Kilburun were invaded by Russia in 1736. By these means Russia violated the peace.

Catherine II

Daughter of a very renowned German Prince named Christian August Von Anhalt-Zerbst. Her mother was the descendant of the Duke of Holstein. As she was fourteen years of age she became the wife of the grandson of Peter the First, and successor to the Russian throne Duke Holstein-Gottorp Uirich. In 1744 she went to Russia and was named Elder Princess Yekaterina Alexeyevna. She married the following year. But she was cheated on, and humiliated during her marriage that lasted 18 years.

Russia was ruled then by the daughter of Peter, Elizabeth Petrovna. She made the monarchy become stronger during the 20 years of her sovereignty but became distant of the state affairs due to her weakness against luxury and longing for the radiance of the European palace. The Elder Prince Peter on the other hand was a neurotic person, he was delusional and alcoholic. Most of all he was a fanatic supporter of the Prussian King Friedrich II, who was in a dispute with the Russian tsardom. Catherine then probably thought that she could eliminate her husband and become the reign of Russia after Elizabeth, and prepared herself to possess the throne during the days she had spent in the palace where she was treated very badly. In the mean time she had had three babies. She mentioned a few times that her husband was not the father of these children.

Bu sırada Rusya, I. Petro'nun kızı Yelizaveta tarafından yönetiliyordu. Yelizaveta 20 yıllık hükümdarlığında monarşiye güç kazandırmış, ama lükse düşkünlüğü ve Avrupa sarayının görkemine özenmesiyle devlet işlerinden uzaklaşmıştı. Büyük Prens Petro ise nevrotik, evhamlı ve içkiye fazlasıyla düşkün biriydi. En önemlisi de Rus Çarlığı'yla anlaşmazlık içinde olan Prusya Kralı II. Friedrich'in fanatik bir yandaşıydı. Bu koşullar altında belki de kocasını saf dışı bırakıp Yelizaveta'nın ardından tahta çıkabileceğini sezen Yekaterina, sarayda hep horlanarak geçirdiği zor günlerde kendini hükümdarlığa hazırladı. Bu arada üç çocuk doğurdu. Kendisinin de birkaç kez ima ettiği gibi, büyük olasılıkla bunların hiçbiri kocasından değildi.

Yelizaveta'nın öldüğü 1762'de Avusturya ve Fransa'yla ittifak halinde olan Rusya, Prusya'ya karşı Yedi Yıl Savaşı' nı (1756-63) sürdürmekteydi. III. Petro tahta çıkar çıkmaz Rus kuvvetlerini geri çekti ve Prusya Kralı II. Friedrich ile ittifak kurdu. Rusya'ya duyduğu nefreti gizlememesi ve budalaca girişimlerde bulunması itibarını onarılmaz biçimde zedeledi. Bu arada Yekaterina iyice güçlenmiş, ordunun, her iki başkent (Moskova ve Petersburg) kamuoyunun ve aydınların desteğini kazanmıştı. Temmuz 1762'de birliklerinin başında Petersburg'a girerek Kazan Katedrali'nde kendini Çariçe ve mutlak hükümdar ilan etti. Sekiz gün sonra Petro tahttan indirilerek öldürüldü. Eylül'de de Yekaterina eski başkent Moskova'da büyük bir törenle taç giydi.

Kendisi rekabet edilemeyen, yalnız kendi halkının değil, tüm çevre ülkelerin halklarının da kaderi üzerinde söz sahibi olmak isteyen bir lider olma hevesindeydi. Böylelikle Büyük Katerina, Rusya realitesinin oluşumuna ve gelişimine kişisel olarak katkıda bulunarak, 18. yüzyılın ikinci yarısında Rusya Devleti'ne kendi damgasını vurmayı başarmıştır.

Petro'nun izinde giderek iç idarede bir hayli reform yapan ve Lehistan'la Osmanlı Devleti aleyhindeki savaşlarında büyük başarılar kazanan Alman asıllı bu kadına da Ruslar Petro'ya verdikleri Büyük unvanını takmışlardır.

Katerina Lehistan'ı Prusya ve Avusturya ile anlaşıp paylaştırdı, bu şekilde Leh Krallığı bir süre için ortadan kalktı. Aynı işlemi, Osmanlı Devleti üzerine de uygulamak, Osmanlı İmparatorluğu'nun hayatına son vermek Katerina'nın arzusu idi. Bu şekilde, Rusya Akdeniz'e ve Hint Denizleri'ne çıkabilecekti.

In 1762 when Elizabeth died Russia was the ally of both Austria and France, and the war against Prussia also called the Seven Year Wars (1756-63) continued. Peter the III withdrew the Russian army as soon as he overtook the throne. And became allies with the Prussian King Friedrich II. The fact that he could not conceal his hate against Russia, and his pointless efforts harmed his dignity very seriously. On the other hand Catherine gained more power and she had the support both of the army, and the intellectuals, as well as the people of the two capitals; Moscow, and Petersburg. When she arrived in Petersburg as the leader of her troops she declared herself the Tsarina and sovereign in the cathedral of Kazan. Eight days later Peter was brought down and killed. In September Catherine was crowned in the old capital with a grand ceremony.

She had the ambition of becoming a leader not only for her own people, but also a leader for the neighboring countries' people, who did not want any competition. Hereby Catherine the Great personally contributed in the creation of the Russian reality, and its expansion, and she made a major impact on the Russian State in the second half of the 18th century.

This woman who was originally the descendant of a German family was granted the nickname "Great" just as in the case of Peter, cause she followed the route set by Peter the Great, and she made a lot of important reforms in the local administration, and she also had many successful campaigns against Lechia, and Ottoman Empire.

Catherine saw that Prussia and Austria shared Lechia under a treaty, by this way the Kingdom of Lechia was abolished for a period of time. It was also Catherine's desire to annihilate the Ottoman Empire by the same method. This way Russians could be able to access the Mediterranean Sea, and the Indian Ocean.

Along with the Emperor of Austria Joseph the 2nd, she planned the famous Greek Project after her first war against the Ottomans, and sailed to Black Sea (1768-1774), and before the beginning of the second war (1787-1791). According to this project a part of the Ottoman territory inside Europe was to be divided between Russia and Austria, another division was to be returned to life as the Byzantine Empire, but under the control of Russia.

Osmanlılarla yaptığı birinci savaşta (1768-1774) Karadeniz'e çıktıktan sonra, ikinci savaşa (1787-1791) başlamadan önce, Nemçe Çasarı II. Josef ile 1781'de meşhur Grek Projesi'ni hazırladı. Bu projeye göre Osmanlı Devleti'nin Avrupa'da bulunan bir parçası Rusya ve Avusturya arasında bölünüyor, diğer bir parçası da, Rusya'nın koruması altında, eski Bizans İmparatorluğu'nun canlandırılması suretiyle yine Rusya eline geçiyordu.

Bizans papazları, I. Petro döneminden beri Rusya'nın bütün Hıristiyan tebaayı Osmanlı saltanatı tabiiyetinden kurtaracağı fikirlerini, Ortodoks reaya arasında yaymakta idiler. Rusya Çarlarını "Ortodoksluğun Kurtarıcısı" gibi göstererek Osmanlı ülkesinde yaşayan bütün Ortodoksları Rus çarlarına fikren ve hissen bağlıyorlardı.

II. Katerina'nın Türk savaşları zamanında, bu propaganda daha büyük ölçekte yapıldı. Mora, Adalar ve Rumeli'nin bazı taraflarında reayanın ayaklanmaları da görüldü. I. Petro zamanında ekilen fesat tohumları artık filizlenmeye başlamıştı.

Çariçe olarak Rusya'nın başında bulunan II. Katherina'nın deniz sorunlarına karşı ilgisi fazlaydı. Rusya'nın genişleme ve gelişme imkanlarının sıkı sıkıya deniz sorunlarına bağlı olduğunu kavramış ve bu sorunlardan kurtulmak için de Karadeniz ve Baltık Denizi için ayrı ayrı iki donanma yapmaya karar vermişti. Azak Kalesi'ndeki Rus Donanması 9 büyük ve 70 küçük gemiden kuruluyor ve Amiral Predal'in emrine veriliyordu.

II Katherina tarafından Saint Petersburg'ta Çar Petro anısına dikilen heykelin kaidesinde " Petro Primo, Katherina Secondo" yazısı bulunmaktadır. Ayrıca heykel bir dalganın üzerine oturmaktadır. Burada Katherina, Rus halkının çok sevdiğini bildiği Petro'ya olan bağlılığını ifade ediyor, hem de Petro'nun Rusya'yı sıcak denizlere çıkarma politikasına sahiplendiği mesajını veriyordu.

Rusların denizlere çıkması ile Osmanlı Devleti'nin denizlerden uzaklaşmaya başlaması aynı döneme rast gelmiştir. Bu yüzden Osmanlı-Rus ilişkilerinde şans daha çok Rus tarafında olmuştur. Rusların Azak Denizi'nde donanma bulundurmaları ile birlikte, o zamana kadar sadece Akdeniz'de kullanılan Osmanlı Donanması için Karadeniz yeni bir harekat alanı olarak ortaya çıkıyor, Osmanlı yurdunun Karadeniz kıyıları deniz tehdidine açık hale geliyordu.

The Byzantine monks spreaded the word among the Orthodox community, that Russia was struggling to liberate the Christian community from the Ottoman sovereignty since the Peter I period. They had the tendency to show the Russian tsars as the "Saviour of the Orthodoxy", this way they were hoping to make them bond with the Orthodox Russian Tsars by thought, and by heart.

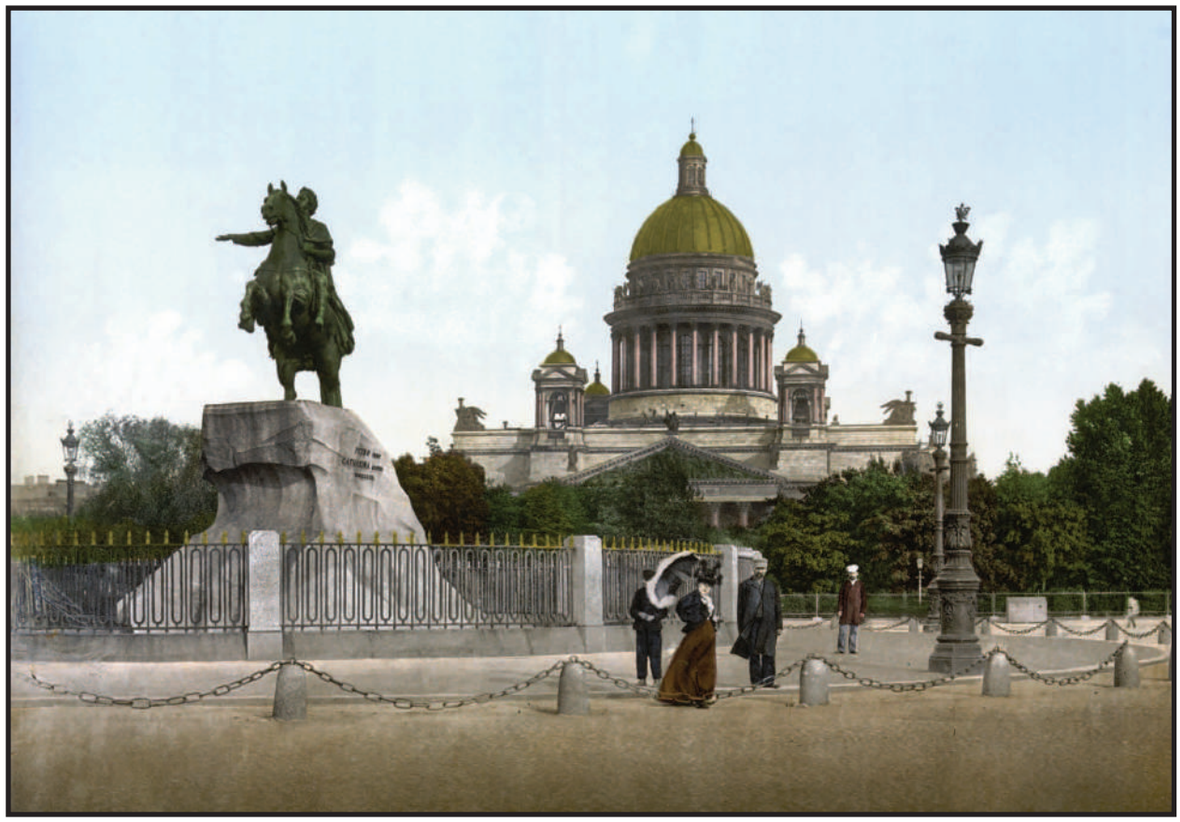
During the Turkish wars of Catherine II this propaganda was made at a larger scale. The rebellion by the Orthodox community was often seen in Peloponnes peninsula, the islands and Roumeli. The seeds of defiance started to sprout.

Tsarina Catherine II of Russia had an immense interest in the matters concerning the sea. She was aware that the possibilities of expansion and development had tight relationships with the accessibility of the sea, therefore she decided that it was unavoidable to build two separate fleets in the Baltic Sea and the Black Sea. The Russian Fleet in the Azov Fortress consisted of 9 large and 70 small vessels, and these were under the command of Admiral Predal.

The base of the statue at Saint Petersburg erected by Catherine II to the memory of Tsar Peter bears the inscription " Petro Primo, Catharina Secondo". In addition to this the statue is sitting on a tide. Hereby Catherine expressed her bonding to Peter who is the beloved leader of the Russian people, at the same time she gave the political message of Peter that Russia should be in the warm waters, which she adopted.

The time the Russians started reaching the warm waters is about the same period when the Ottomans started staying away from the seas. Therefore luck was on the side of the Russians when it came to relations between Russia and the Ottoman Empire. Although the Russians kept their fleet in the Azov Sea, the Ottomans who until then kept only a fleet in the Mediterranean, the Black Sea emerged as a second location for their operations, because the Black Sea shores of the Ottoman territory became open to the threats from the sea.

Russia did not waste any time on the Baltic Sea coasts, and invaded the Swedish territories, sailed ships freely in the Baltic Sea, and following their alliance with Austria in 1736, they became a threat for the Lechia and Ottoman Empire territories.



St.Petersburg Bronz atlı ve St. Isaac Katedrali , 19 yüzyıl renkli gravür /
St.Petersburg Bronze Horseman and St. Isaac Cathedral, 19th century, colored engraving

Rusya Baltık sahillerinde de boş durmayarak İsveç'e ait arazileri ele geçirmiş, serbestçe Baltık Denizi'ne çıkmış, Avusturya ile 1736 yılında ittifaka girerek Lehistan ve Osmanlı Devleti'nin topraklarına göz dikmişti.

Avusturya'ya karşı Fransızlar savaşa girişirken, bu sırada Ruslar istediklerini kral yaparak Lehistan'ı himayelerine aldılar. 1736 yılında Rus Kuvvetleri üç koldan Azak, Urkapı (Kırım). Kilburnu Kaleleri'ne hücum ederek, bu kaleler ile birlikte Kırım'ı da ele geçirmişlerdi.

Osmanlı Devleti daha başta Azak gibi stratejik ve ekonomik değeri büyük olan bir denizde sürekli bir donanma yada belirli güçte bir filo bulundurmamanın cezasını çekmişti. Osmanlı Donanması münferit filolar halinde Karadeniz'e 1736 yılında hareket etti.

Büyük kısmı Derya Kaptanı Canım Hoca Mehmet Paşa'nın komutasında olarak önce Kefe Limanı'na gelmişti. Süleyman Paşa Komutasındaki 4 çektiri ve 40 fırkateynlik kuvvet de aynı limana gitmek üzere İstanbul'dan hareket etmiştir. Bu sırada Demirbaş Charl tarafından Sultan Mahmut'a hediye edilen Hediye-tül-mülk isimli Kalyon'a da Sinop'tan Kırım'a asker taşıma görevi verilmişti.

The French fought against Austria, in the mean time Russians manipulated and decided the King to be in Lechia, then took over Lechia. In 1736 Russians took over Crimea peninsula, following the attacks against Azov, Urkapi (Kirim), and Kilburnu fortresses.

The Ottomans suffered from not having an armada, or a fleet present in an economically important and strategic sea like the Azov. The Ottoman Armada departed with smaller fleets to the Black Sea in 1736.

The larger part of the Armada had already arrived in the Kefe Port under the command of the Grand Admiral Djanim Hodja Mehmed Pasha. 4 galleys and 40 frigates left the Istanbul Harbor for the same destination under the command of Suleiman Pasha. In the mean time the galley named Hediye-tul-mulk which was given as a present to Sultan Mahmoud by Charles XII of Sweden, was used for the transportation of soldiers from Sinope to Crimea.

The Armada then was under the rule of the Khan of Crimea, and he utilized it both for the defense of Crimea and for threatening the Russian forces from behind near Bahcesaray. This situation had led to the evacuation of the Crimean Peninsula by the Russian forces.

Donanma Kırım Hanı'nın emrine girmiş, Kırım Hanı bu donanmayı Kırım'ın savunulmasında kullanarak Rus kuvvetlerinin gerisini Bahçesaray civarında tehdide başlamıştır. Bu durum karşısında Rus Kuvvetleri ise Kırım Yarımadası'nı boşaltmıştır. Osmanlı Donanması daha sonra İstanbul' a dönmeyip bölgede kalmış, 1738 yılında Süleyman Paşa, Rubat'a gelerek Rus Filosu'nu kuşatma altına almıştır.

Filonun Türkler'in eline geçmesine engel olmak için Rus Donanması Amiral Predal'ın adamları tarafından topların karaya çıkarılmasını müteakip batırılmıştır. Derya Kaptanı Canım Hoca Mehmet Paşa Dinyeper'e ulaştığı zaman ikmal işlerinde kullanılmak üzere yaptırılmış bulunan 400 kadar tekne ile karşılaştı. Osmanlı Donanması'nı gören bu tekneler savaşmayıp dağılmış, dağılırken de teknelerini sağda solda karaya oturtmuşlardır.

Daha sonra Fransızların da üstelemesi ile 18 Eylül 1739 tarihinde imzalanan barış anlaşması sonucunda Rus savaş ve ticaret gemilerinin Karadeniz ve Azak Denizi'nden çekilmeleri ile geçici bir kazanç sağlanmıştır. Ancak Azak Kalesi gibi stratejik bir noktanın tarafsız bir duruma getirilmesi gelecek için hiç de iyiye işaret değildi. Çünkü Ruslar nehir içinde yapacakları bir donanma ile ani bir hareketle Azak Denizi'ne çıkmaları halinde durum Osmanlı Devleti'nin aleyhine dönebilirdi. Bu sebeple Osmanlı Donanması'nın Azak Denizi'ne yakın bir yerde ileri üsse ihtiyacı olacaktı. Fakat bu durum göz ardı edilecek ve bölge önlem alınmadan bırakılacaktı.

Osmanlı Devleti artan Rus tehdidine karşı Fransa'ya bel bağlamıştı. Sultan I. Mahmut, vaktiyle Osmanlı-İran, Osmanlı-Avusturya ve Osmanlı-Rus Savaşlarında yaptığı yardımlardan dolayı Fransa'yı kendine iyi gün dostu sayıyordu. Oysa Fransa'nın her yardımı bir iyilik yada dostluk karşılığı olmayıp, Rusların Karadeniz ve Akdeniz'e inme olasılığını zayıflatmak üzerine kurulmuştu.

Rusya'nın sıcak denizlere inmesinden zarar görebilecek bir ülke de Fransa idi Ancak, Fransa halen Osmanlı Devleti ile geniş kapsamlı ticaret anlaşmaları yaparak büyük kazançlar sağlamış durumda idi.

Sultan I. Mahmut, Fransızların Osmanlılara yaptığı yardımın karşılıklı çıkar temelinden ziyade dostluktan ileri geldiğini zannedecek ve minnettarlığının bir ifadesi olarak 1740 yılında, daha önce verilmiş kapitülasyonlara ek olarak, Büyükelçilik, Konsolosluk, Osmanlı Devleti'nde bulunan Fransız din adamlarının çalışmaları gibi konularda Fransa'ya çok büyük ayrıcalıklar vermiştir.

The Ottoman Armada did not return to Istanbul following that event, but stayed in the same region. In 1738 Suleiman Pasha arrived in Rubat and sieged the Russian Fleet.

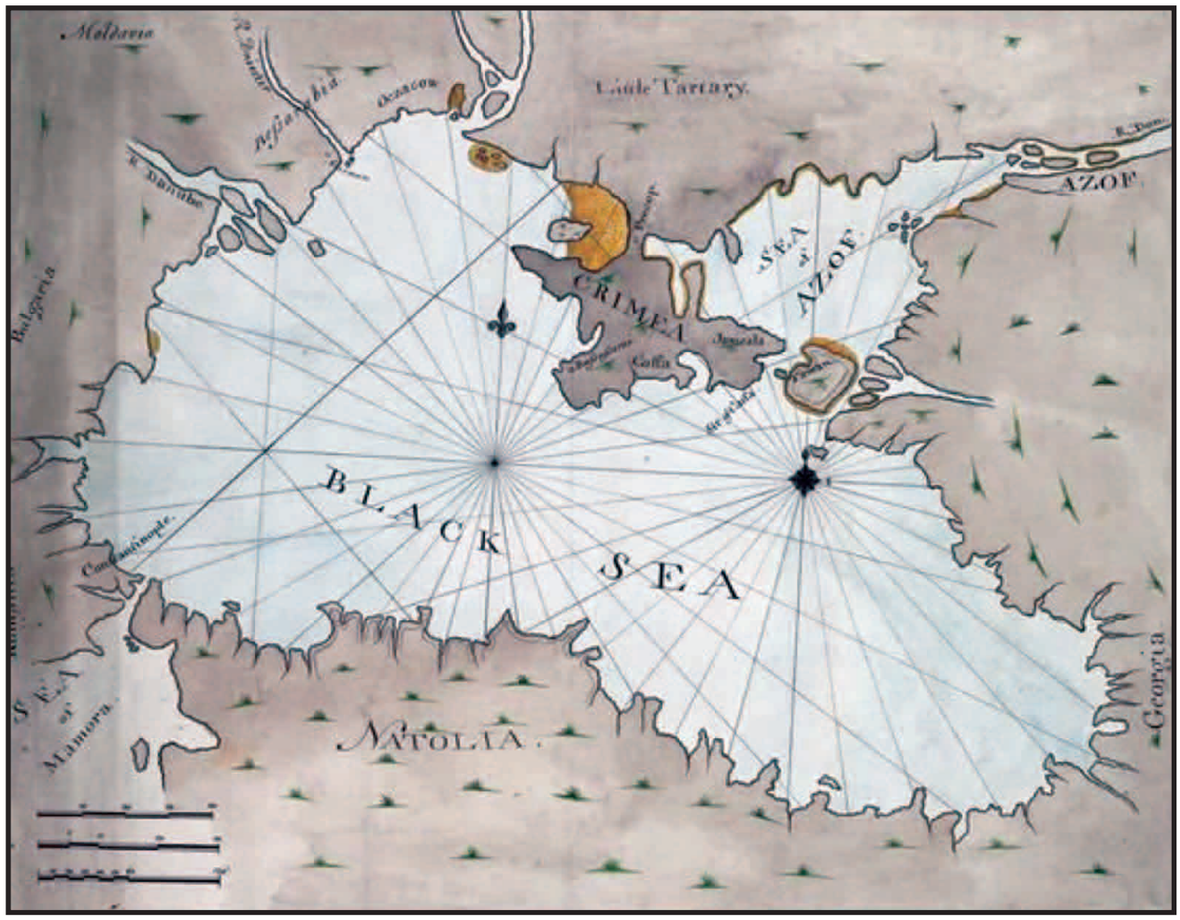
In order to keep the fleet to fall in the hands of the Turks the Admiral Predal of the Russian Armada saw to it that his entire fleet was bombarded following their disembarkation to the land by his men. When the Grand Admiral Djanim Hodja Mehmed Pasha arrived to the Dnieper River he encountered 400 vessels, which were built to be utilized in the supply of goods and personnel. As soon as the Ottoman Armada was noticed the vessels were just scattered, and they did not fight, but the vessels sat on land here and there.

Later on, the French insisted on a peace treaty, and it was signed on September 18, 1739. According to this the Russian war and commercial vessels were to abandon the Black Sea and the Azov Sea, by this way a tiny gain was achieved. But the fact that the Azov Fortress which was at a strategical spot became neutral, was not such a good sign. Cause the Russians could build a fleet in the river, and organize an attack in the Azov Sea any time, and this would spell disaster for the Ottomans. Therefore the Ottoman Armada needed a base near the Azov Sea. But this situation was not reckoned with, and no measures were taken.

Against the increasing threat of Russia, Ottomans counted on the power of France. Sultan Mahmoud I believed that France was on his side based on their support during the Ottoman-Iran, Ottoman-Austria and Ottoman-Russian wars. But the French support was built upon the probability of the Russians to access the Black Sea or the Mediterranean Sea, but not upon good relationships, or comradeship.

Another country to be harmed of a possible access of Russia into the warm waters was going to be France. But they had already made big profits of the large scale commercial treaties with the Ottoman Empire.

Sultan Mahmoud I thought that the support provided by the French was purely dependent on friendly relations, rather than mutual interests. He wanted to show how grateful he was, and in addition to the capitulations granted before, in 1740 France was granted extraordinary privileges in the working environments of the embassy, the consulate, and in spiritual matters.



Karadeniz Haritası, 1800 / Blacksea Map, 1800

Fransa ile Osmanlı Devleti'nin dostane ilişkilerinin tek yanlı olarak geliştiği bu dönemlerde Avrupa'da da Veraset Savaşları (1740-1768) başlamıştı. Osmanlı Devletini en çok ilgilendiren konu İngiltere ve Fransa arasında deniz ilgi ve çıkarları açısından çıkan savaşlardı. Her iki ülke de denizlere egemen olarak dünya ekonomisi ve ticaretindeki ilk yeri almak uğrunda mücadele veriyordu.

Rusya tarihte ilk kez 1764 yılında Nadeschda Blagoputschja isimli bir fırkateynini Akdeniz'e deniz ticareti konusunda ilgilenmesi bahanesi ile göndermişti. Çariçe II. Katerina'nın bu gemisi ticaret konusunda pek başarılı olamasa da gemideki Rus denizcileri Akdeniz konusunda yeteri kadar bilgi sahibi olmuşlardı. Rus denizcilerin bu Akdeniz tecrübesi 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında Baltık Denizi'nden Akdeniz'e Rus Donanması'nı gönderme konusunda gereken yararı fazlasıyla sağlamıştır.

Akdeniz'in doğu kısmına ve Kuzey Afrika kıyılarına sahip olan Osmanlı Devleti deniz çıkarlarından gönül rızası ile vazgeçmiş olduğu için İngiliz-Fransız mücadelelerine adeta seyirci kalmıştır. Bu iki ülkenin sahip olmak istedikleri

In this era when the French – Ottoman relations developed but only for the benefit of one side, Wars of Heritage started in Europe (1740-1768). The matter that the Ottoman Empire was mostly interested in was the war between England, and France, which derived from their interest on and benefits from the sea. Both countries struggled for the leading position at the world economical, and commercial platform, based on their prevailing status at sea.

Russia had sent for the first time a frigate named Nadeschda Blagoputschja to the Mediterranean in its history in 1764, with the subterfuge that it was a ship involved in maritime trade. Although the ship of Tsarina Catherine II was not that of a success in commerce, the Russian mariners on board obtained enough information on the Mediterranean Sea. This experience of the Russian mariners eminently helped them to access the Mediterranean Sea over the Baltic Sea during the Ottoman – Russian War between 1768-1774.

Akdeniz'in deniz çıkarları da halen Osmanlı Devleti'nin elinde bulunmaktaydı. Avusturya Veraset Savaşları çerçevesinde yapılan Fransa-İngiltere Deniz Savaşları Akdeniz'e ve Osmanlı Ana Vatanı kıyılarına kadar ulaşmıştı. Bu savaşlar sırasında Osmanlı Devleti İhracat ve ithalat yapamamıştı. Avusturya Veraset Savaşı'nda ise Osmanlı Devleti tarafsız kalmasına rağmen bir hayli sıkıntı çekmiştir.

Veraset Savaşları bittikten sonra, bu savaşa girmeyerek zinde kalan Ruslar, Lehistan'ın iç işlerine karışmaya başladılar. Gerek Fransızların ve gerekse Lehistan Katolik Leh temsilcilerinin ısrarı ve Podolya Eyaleti'nin Osmanlılara verileceğinin vaadi ile Sultan III. Mustafa , Sadrazam Koca Ragıp Paşa'nın ölümünden önceki muhalefetine rağmen ve bilahare ölümü üzerine 4 Ekim 1768 tarihinde Rusya'ya savaş açmıştır.

Bu sırada Rusya'daki denizcilik konusundaki atılımlar da devam ediyordu. 1762-1763 yılları arasında 26 Rus İngiltere'ye eğitime gönderilmiştir. Keza 1764-1772 yılları arasında ise 30 İngiliz deniz subayı Rus Donanması'nda görev almıştır. Rusya'nın sıcak denizlere çıkma konusundaki istekleri paralelinde Ruslar'da Mora Yarımadası'ndaki Ortodoks halkı Osmanlı Devleti'ne karşı ayaklandırma fikri gelişmişti. Osmanlı deniz yollarını etki altında tutan Mora Yarımadası, devletin ekonomi ve stratejisinde önemli bir yer almıştır.

Çariçe II. Katherina tarafından benimsenen bu fikir 1768-1771 Savaşları'ndan önce başlatılmış, bu amaçla aslen Makedonyalı olan ve Rus Silahlı Kuvvetleri'nde hizmet gören Mavro Mihail isimli bir subay örgüt kurarak ayaklanma çıkarmak amacı ile gizlice Mora'ya gönderilmiştir.

Mavro Mihail, Baltık Denizi'ndeki Rus Donanması'nın bölgeye intikal edeceğini ve büyük yardımlarda bulunacağını propaganda malzemesi olarak kullanmış ve Mora'da büyük bir kitleyi Osmanlı Devleti aleyhine çevirmeyi başarmıştı.

Buna karşılık Osmanlı Devleti, denizlerden gelmesi muhtemel tehlikeleri önlemek konusunda deniz sorunlarına önem vermeyerek sadece kara kuvvetlerinin gücü ile ülkenin önüne çıkabilecek engelleri yıkabileceğini umuyordu. Belki kara kuvvetleri de denizlerden gelebilecek saldırıları engelleyebilirdi.

Since the Ottoman Empire, who owned the Eastern section of the Mediterranean, and North African shores willfully gave up on her benefits considering the maritime issues, her position during the war between England and France was merely spectatorship. What these countries wanted to possess were the benefits at sea, which were actually under the possession of the Ottoman Empire. The naval wars between England and France which took place within the context of the Austrian Heritage Wars had reached to the Mediterranean, and the shores of the Ottomans' fatherland. Ottomans could not import or export any goods during these wars. Although the Ottoman State had a neutral attitude against the Austrian Heritage Wars she suffered badly.

Following the termination of the Heritage Wars the Russians who did not participate in the war and preserved their strength, started getting involved in the internal matters of Lechia. Upon the insistence both by France, and Lechia's Catholic representatives' and the promise that the state of Podolia was going to be granted to the Ottoman Empire, had led to the declaration of war against Russia by Sultan Mustapha III, despite the opposition by the Grand Vizier Kodja Raghip Pasha, and upon his death on October 4 1768.

In the mean time the maritime breakthrough continued in Russia. 26 Russians were sent to England between 1762-1763. Likewise between 1764-1772 30 English officers were on active duty in the Russian Navy. In parallel to the Russia's desire to be present in the warm waters Russia developed the idea of provoking the Orthodox people living on the Mora Peninsula against the Ottoman State. Then, the Mora Peninsula controlled the maritime routes of the Ottoman Empire, and it had a major impact on the state economy and strategy of the state.

This idea was adopted by the Tsarina Catherine II and was applied before the war that took place between 1768-1771, therefore an officer named Mavro Mihail who was Macedonian in origin, and in active duty in the Russian Armed Forces was sent to Mora, to found an organisation and start uprising.

Mavro Mihail succeeded to convert a large community in Mora against the Ottoman State simply by using the propaganda concerning the

Fakat bu önleyiş, boşu boşuna daha fazla sayıdaki insanı silah altında tutmayı, dolayısıyla üretimde kullanılabilecek çok sayıda insanı tüketim aracı olarak kullanmayı ve savaşlarda da gereksiz yere fazla kan dökülmesi gerekirdi.

Deniz sorunlarında o günlerde Osmanlı Devleti'nin tek rakibi Rusya değildi. İngiltere ve Fransa da Osmanlı Donanması'nın durum ve geleceğini izlemekteydiler. Osmanlı devlet adamlarının deniz gücü gerçeğini kavrayamamalarına karşılık, Avrupa Devletleri'nde denizcilik teknik yöntemlerle gelişmekte olduğundan günün birinde Osmanlı Donanması'nın kötü bir duruma düşeceği olası bir sonuçtu.

II. Katerina Dönemi'nin Değerlendirilmesi

1762-96 arasında Rus Çariçesi, I. Petro'nun (Büyük) başlattığı reformları sürdürerek ülkesinin Avrupa'nın siyasal ve kültürel yaşamına tam katılımını sağlamış, ayrıca idari ve hukuki reformlar yapmış, Kırım'ı ve Polonya'nın büyük bölümünü Rus topraklarına katmıştır.

Rusya'yı zengin ve güçlü bir devlet haline getirme hedefine tutkuyla bağlanan Katerina, asayiş ve adaleti egemen kılmayı, eğitimi yaygınlaştırmayı, sarayı Versailles'la boy ölçüşebilecek duruma getirmeyi, Bununla birlikte çözüm bekleyen en önemli sorun Yelizaveta döneminde boşalmış olan devlet kasasını doldurmaktı. Bu amaçla Katerina, ülkedeki bütün toprakların ve serflerin üçte birine sahip olan kilisenin mülklerine el koydu.

Üç komşu devlet arasında çekişmeye neden olan Polonya sorununu 1764'te çözerek kendisine tümüyle bağlı olan Stanistaw Poniatovvski'yi Polonya Kralı yaptı.

Başlattığı reform girişimleri boşa çıkan Katerina, Osmanlı-Rus Savaşları'nı (1768-74) bahane ederek politikasını değiştirdi. I. Petro'dan beri Osmanlı Devleti Rusya'nın geleneksel düşmanı olmuştu. Savaş sayesinde dikkatlerin ulusun ortak çıkarlarına yönelmesini sağlayan Katerina, 1770 Çeşme Deniz Savaşı'nda kazandığı zaferle geçici olarak konumunu güçlendirdi. Osmanlılar'la savaş daha bitmemişti ve Rusya'yı bekleyen başka sıkıntılar vardı.

Fransa örneğinden cesaretlenen Polonya halkı 1792'de özgürlükçü bir anayasa için hareketlenmeye başlayınca Katerina hemen birliklerini gönderdi. Ertesi yıl ise Ukrayna'nın batısında geniş bir bölgeyi doğrudan Rus Çarlığı'na bağladı. Polonya'da 1794'te Tadeusz

arrival of the Russian Armada in the region, from the Baltic Sea, and support the local community.

On the other hand the Ottoman State believed that whatever the obstacle, it could be avoided through their land forces, therefore oversaw the potential dangers from the sea, and did not take any measures against these. Maybe the land forces could avoid the dangers which would come from the sea, but this would necessitate to have more people in the army, and this would lead to have more people to consume instead of having them work in the production, this would mean that more blood would be flowing during the war.

Russia was not the only competitor of Ottoman Empire in those days. England and France were closely watching the condition, and future of the Ottoman Armada. It was obvious that where the Ottoman statesmen could not perceive the importance of naval power, and the European States technically improved this would eventually end with the decline of the Ottoman Navy.

Evaluation of Catherine II Period

Russian Tsarina continued the reforms started by Peter I the Great between 1762-96 and ensured the complete integration of her country to Europe in terms of political and intellectual living, and accomplished reforms in the area of legislation, and administration. Finally she invaded large parts of Crimea and Poland.

Catherine who was enthusiastically bonded with the idea of creating a rich and strong Russia, was also involved in the prevalence of public order and justice, making the education widely available, and making sure that the palace was able to compete against Versailles. But the most important problem to be solved was to fill the treasury which became empty during the Elizabeth Period. To serve this purpose Catherine took over the properties of the church who owned one third of all the land of the country, and of all the serfs.

In 1764 he solved the dilemma of Lechia, which caused conflicts between three neighboring countries and declared Stanistaw Poniatovvski the King of Poland, who had been always loyal to her.



Katerina II / Catherine II

Kosciuszko önderliğinde bir ayaklanma başlayınca bu ülkeyi Avrupa haritasından sildi, son Polonya toprakları 1795'te Rusya, Prusya ve Avusturya arasında bölüşüldü.

Ülkesini Avrupa'nın belli başlı güçlerinden biri durumuna getiren ve Rus tarihinde çığır açan Katerina, bugün bile Ruslar arasında çok sevilir. Hükümdarlığı boyunca batıda ve güneyde geniş topraklar elde etmiş, eski Rus hükümdarlarının İstanbul Boğazı'na egemen olma düşlerini gerçekleşebilir bir hedef durumuna getirmiş, idari reformlarının yanı sıra kapsamlı bir imar programı başlatarak yüzü aşkın yeni kent kurmuştur. Ticaret ile ulaşımın geliştirilmesi ve Avrupa'nın en büyük düşünce adamlarını çeken parlak bir saray çevresinin oluşturulması da önemli başarılarındandır.

Altmış yedi yaşındayken beklenmedik biçimde kalp krizinden ölen Katerina, sanat ve bilime büyük önem verirdi. Voltaire ile Diderot'nun dostuydu, döneminin önemli kişileriyle aralıksız yazıştı. Edebiyatı korudu, Rus kültürünün gelişmesini destekledi. Kendisi de yazılar yazdı, edebiyat dergileri kurdu ve çeşitli okullar açtı. İmar projelerinden yasalar hazırlamaya ve sanat yapıtı koleksiyonculuğuna kadar pek çok alana el attı.

As the reform efforts had not produced any positive results Catherine changed her politics by making an excuse out of the Ottoman – Russian Wars (1768-74). The Ottoman State had become the traditional enemy of Russia since Peter I. Catherine who saw to it that all the focus of the nation was concentrated on their own benefits thanks to the war, temporarily strengthened her position following her victory during the Cesme Battle in 1770. The war against Ottomans was far from over, and there were additional nuisances that awaited them.

The French people who was encouraged by the Poland example had gotten into action for a more liberalistic constitution. Catherine sent the troops immediately. The following year she invaded a large section in the west of Ukraine, and made this part of the Russian Tsardom. As the uprising started in Polan in 1794 under the leadership of Ta-deusz Kosciuszko this country was erased by her on the Europe map, the final Polish soil was shared in 1795 between Russia, Prussia and Austria.

Catherine who made her country one of the European powers, and caused a groundbreaking development in the history of her country, is still one of the most beloved historical characters among the Russians. She had taken the possession of many lands both in the west and the south during her reign, and made the old dream of the former Russian Emperors of conquering Istanbul Channel a goal which was believed to be achievable. In addition to the administrative reforms, she had also started a zoning plan, and had founded over one hundred new cities. Another one of her achievements is that she created a palace environment where many of the important European intellectuals were attracted, and the development in the areas of transportation, and commerce.

She died of a heart attack at the age of sixty seven. Her death was unexpected. She cared for arts and science. She was befriended with Voltaire and Diderot, and exchanged letters with many important personalities of her period. She was a protector for literature, supported the development of the Russian culture. She also was a writer, founded literature magazines, and schools. She has been involved in many areas from zoning projects, to preparing legislation, and to art collectionism.

1.3 Osmanlı Donanması

Ummanlara hükmeden Barbaros Hayrettin Paşa zamanındaki Türk Donanması'nın stratejisi;

"Türk Donanması dünyanın geri kalan donanmalarının toplamından daha güçlü olmalı ve daima aynı seviyede tutulmalıdır" olmuştur.

Belki gemi sayısı bakımından değil, fakat teknelerin mükemmelliği, personelin eğitim ve disiplini, deniz topçusunun menzil üstünlüğü göz önüne alındığında bu strateji XVI. asır boyunca başarı ile uygulanmıştır diyebiliriz.

Dünya Deniz Harp Tarihi incelendiğinde Türkiye den sonra ancak iki devlet; İngiltere ve ABD, bu derecede iddialı bir stratejiyi uygulamayı başarmışlardır. 19. asırda İngiliz donanması dünyadaki donanmaların toplam gücünden üstün seviyede tutulduğu gibi, İkinci Dünya Harbi'nden sonraki yıllarda da aynı hususu ABD gerçekleştirmeye muvaffak olmuştur.

Ancak savaş gemisi, personelin eğitimi, topçuların üstünlüğü gibi hususlar tamamen donanma için geçerli olan hususlardı. Buna karşılık bir ülkenin denizcilik gücü sadece donanmasından ibaret olmamalıdır. Deniz Ticaret Filosu da en az o ülkenin muharip gücü kadar önemlidir. İkisini aynı seviyede yüksek tutmayı başaran ülkeler daima başarılı olmuştur.

1.3 The Ottoman Navy

The strategy of the Turkish Navy during the Period of Barbaros Hayrettin Pasha, who ruled the oceans was stated as follows;

"The Turkish Navy must be stronger than the total power of the fleets of the entire world, and be preserved as that".

Although the number of the ships in the fleet failed to meet this criteria, when the perfection in the construction of the vessels, the level of cultivation, the discipline of the seamen, and the superiority of their guns' range are considered, the Turkish Navy successfully implemented this strategy throughout the 16th century.

As the world maritime history of wars would reveal, following the Turkish Navy, only the U.K., and the U.S.A. could successfully implement such a strategy. Similar to the British Navy, which was deemed to be more improved than the entire world fleet in the 19th century, the U.S. Navy attained this position in the years followed by the World War II.

On the other hand such criterion, including the naval vessels, personnel training, superiority of the artillerymen only applied to the Navy. But the maritime superiority of a country may not only be measured by the power of its Navy. The Maritime Trade Fleet of a country is as fundamental as its fighting power.



Haliç ve Donanma / Golden Horn and the Fleet



Tersane-i Amire, 1949, Feyhaman DURAN, İstanbul Deniz Müzesi /
The Imperial Dockyard, 1949, Feyhaman DURAN, Istanbul Naval Museum

Osmanlı ise ticareti adeta bir eziyet veya ikinci derecede bir husus olarak görmüş ve bu yüzden de sadece gayrı Müslimlerin veya yabancıların tekelinde deniz ticareti yapılmıştır.Bu durum özellikle deniz adamı yetiştirilmesinde büyük sıkıntılara yol açacaktır.

Çeşme'de kaybedilen 5.000 denizci, İnebahtı'da yitirilen 30.000 denizci, Osmanlı Donanması'nın uzun müddet, kendine gelememesinin en büyük nedenidir.

Dünyanın en büyük tersanelerinden biri olan İstanbul Tersanesi'nde o zamanın imkanlarıyla bir sene içinde yepyeni bir Donanma inşa etmek mümkün idi. Ancak onu kullanacak olan kaptanları, topçuları, gabyarları yetiştirmek seneler almaktadır.

Örnek bir denizci devlet olan Venedik, denizci stratejisinin üç ana unsuru olan, savaş gemileri, ticaret gemileri ile üs ve limanları için politik ve askeri mücadeleyi dengeli bir şekilde yürütmesini bilmiştir.

İtalyan Amirali Fiorovano :

"Türkler hiçbir zaman denizlere sahip çıkmak istemediler, tam tersi yabancılara bol bol deniz ticaret imtiyazı vermekten başka, kendi mallarını da çok büyük çok büyük navlunlar vererek onlara taşıttılar. Bu yüzden imparatorluklarını kaybettiler" demiştir.

The countries, which managed to keep both their powers equally effective, always prospered.

The Ottomans, to the contrary, were either reluctant to handle the maritime trade, or this was not their priority. This was only performed under the monopoly of the non-muslims, or foreigners. Therefore serious complications were suffered in the process of training the seamen.

First the loss of 5000 sailors in Cesme, then the death of 30.000 sailors at Inebahti, those were the most significant events, that caused the Ottoman Navy to suffer a long lasting decline.

Still, the conditions allowed to rebuild the complete fleet in less than a year, in the ship building yard of Istanbul, which was one of the largest shipyards in the world. But, it took years to train the personnel of the Navy which consisted of captains, artillerymen, and the sailors.

Venice constitutes a good model for a state, whose priority was to develop its maritime existence by implementing the three priorities of the maritime world; naval vessels, trade ships, naval bases, and shipyards, in order to carry on their political and military presence.

Deniz ticareti ile uğraşmak, hem ticari gemi faaliyetlerinin sürekliliği , hem de bu ticaretin korunması için savaş gemileri faaliyetlerinin sürekliliği anlamına gelmektedir. Osmanlı Devleti, ticaret yapmak, en azından kendi ürettiği malları kendisi taşımak yerine, fethettiği topraklar üzerinde uyguladığı "karacı stratejisini" denizlerde de uygulamaya çalışmış, ticaret gemilerinden, limanlardan, mallardan gümrük ve vergi almayı , yani kolay ve kalıcı olmayan yolu tercih etmiştir.

Böylece bir yandan denizlerden yeterince gelir temininden yoksun kalındığı gibi, ticaret gemilerinin denizci personel potansiyelinden de mahrum kalınmıştır.

Gerçek anlamda deniz gücüne önem veren padişah, Fatih Sultan Mehmet'tir. Fatih Sultan Mehmet, Gelibolu Tersanesi'nde gemi yapım işlerine hız vermiş, kısa zamanda 147 parçalık bir deniz gücü meydana getirerek komutanlığına Baltaoğlu Süleyman Bey'i atamıştır.

Osmanlı'nın ilk zamanlarında; Gelibolu ve Karamürsel'de, Karasi Beyliği'nden alınan Edincik'de, Bizans'dan alınan İzmit'de (Kocaeli Tersanesi) tersaneler bulunuyordu,

Gelibolu Tersanesi, düzenli ve büyük ilk Osmanlı Tersanesi'dir. 1390'da şehrin harap olan dış kalesi yıkılarak iki kule inşa edilmiş ve liman ıslah edilerek gemi inşa tezgahları, malzeme depoları,çeşmeler, peksimet fırınları ve baruthaneleri ile Gelibolu tam teşekküllü bir tersane halini almıştır. Gelibolu'nun bir deniz üssü olmasından sonra İzmit, Karamürsel ve Edincik Tersaneleri'ndeki gemiler buraya alınmıştır

İstanbul'un fethini takip eden on sene içinde Fatih donanmanın güçlenmesine azami önem vermiş ve İstanbul'da iki tersane daha kurdurarak gemi yapımını hızlandırmıştır.

Bu dönemde Osmanlı Donanması Ege Denizi'ne açılmaya başlamış ve 1463 de Eğriboz Adası Muharebesi'nde ilk defa Venedik'e ait bir filo mağlup edilerek Halkis Kalesi zapt edilmiştir.

Takip eden dönemde donanmanın yardımıyla Kırım fethedilmiş ve Karadeniz bir Türk Gölü haline sokulmuştur.

Akdeniz'de ise Osmanlı farklı bir strateji uygulamış ve deniz ticaret yolları üzerlerindeki ada, kale, üs ve limanları uzun ve zahmetli mücadelelerden sonra ele geçirmiş ve özellikle Doğu Akdeniz'de deniz egemenliğini tesis etmiştir.

The Italian Admiral Fiorovano once said :

"Turks never really were interested in ruling the seas, to the contrary, they granted the foreigners extraordinary privileges to perform trade in their own maritime territory, and paid them large amounts of freights to carry their merchandises. This brought the end of their empire".

Handling maritime trade means the sustainability of the maritime trade, as well as the continuity of the activities of the Navy in order to preserve the trade activities. The Ottoman Empire chose the easier but short-lived alternative by collecting customs fees, and taxes from the trade ships, harbors, and merchandises, and implemented the same "landsman attitude", just as it did towards the lands he invaded, instead of performing its own trade, or at least transporting the locally produced merchandise.

Hence, there was lack of sufficient income from the seas, on one side, and inability to take advantage of the large capacity of trade ships' sailors on the other.

The Sultan, who actually cared for the power of the navy was Sultan Mehmed II (the Conqueror). He ordered the acceleration of the shipbuilding in the Gallipoli shipyards. A fleet consisting of 147 ships was created in a very short period of time. Baltaoglu Suleyman Bey was appointed as the Admiral of the Navy.

Shipbuilding yards of the Early Ottoman Empire were located at Gallipoli and Karamursel, in Edincik which was captured from the feudal state of Karasi, and Izmit (Kocaeli Shipyard) which was overtaken from the Byzantine Empire.

Gallipoli Shipyard was the best organized and the largest Ottoman Shipyard. The partially collapsed bailey of the city was completely demolished in 1390, and two towers were built, then the harbor was renovated, and it became a completely equipped shipbuilding yard with its construction lines, material warehouses, fountains, bakeries for sailors' biscuits, and gunpowder factories. Following the conversion of Gallipoli Harbor into a naval base the fleet harboring in Izmit, Karamursel, and Edincik shipyards were transported to Gallipoli.



İstanbul Tersanesi / Istanbul Dockyard

II Beyazıt devrinde Osmanlı yönetimi, Cezayir ve civarında yerleşmiş olan Müslüman denizcilerle yakın bir işbirliğine gitmiş ve buralarda kullanılan gemi inşa teknikleri öğrenilerek geliştirilmiştir.

O dönemde Avrupa devletleri gemi inşası için çıralı çam kereste kullanırken, daha hafif olsun diye Cezayir'de gemi inşaatı için köknar kullanılıyor, omurga için ise meşe veya çam ağacı kullanılıyordu. Avrupa devletleri teknelerini bindirme kaplama sistemi ile inşa ederken, Cezayir'de tekneler daha gelişmiş bir metot olan armuz kaplama sistemi ile inşa ediliyorlar ve dış kaplamalar katran ve balmumu ile sıvanıyordu.

Bu tip gemilerin en sağlam yerinin pruva kısmı olmasına özen gösteriliyordu. Pruvanın sancak ve iskelesinde mahmuzlar bulunuyor, baş üstünde takip topları için bir sahanlık inşa ediliyordu. Hıristiyan gemilerinde bulunan lüks salon ve kamara gibi fantezi süslere yer verilmiyordu. Safra olarak taş ve çakıl kullanılıyor, safralar bir taraftan diğer tarafa kolayca nakledilebilir şekilde istif ediliyordu. Düşman gemisi mahmuzlanacak ise, safralar kıça kaydırılarak baş yükseltiliyor ve rakibin en hassas bölmelerinden mahmuzlanması hedefleniyordu.

Yavuz ve Kanuni dönemlerinde İstanbul Tersanesi bir kış mevsiminde 200 parça gemi yapabilecek kapasiteye ulaşmıştır. Bu kapasite diğer tersanelerin yardımı ile 300 gemiye çıkartılabiliyordu.

The ten years following the conquest of Istanbul, Sultan Mehmed II focused on the strenghtening of the Navy in particular, and accelerated the shipbuilding by building two more shipyards in Istanbul.

During this period, the Ottoman Navy started sailing in the Aegean Sea, and defeated a fleet of the Venetian Navy for the first time in the Egriboz Island Battle, that took place in 1463, and invaded the Halkis Fortress.

Meanwhile, Crimea was conquered by the Ottoman Navy, so that the Black Sea became a lake inside the territories of the Ottoman Empire.

In the mean time, Ottomans implemented a different strategy in the Mediterranean Sea, and conquered the islands, fortresses, bases, and harbors which are situated on the course of their trading destinations, and especially established their predominance in the Eastern Mediterranean waters.

The Ottoman administration of Bayezid II period established a close cooperation with the muslim sailors, who lived in Algiers and environs, in order to learn the construction techniques of the ships. At that time Algiers shipbuilders utilized oak or fir tree for shipbuilding in order to construct lighter ships, while Europeans used pitch pine timber. The European ships were clinker-built, while the Algerian ships were carvel-built, subsequently tared or waxed for water-proofing.



48 Toplu Fırkateyn, 48 Guns Frigate Mehmet Raif Efendi

Kuruluş devrinde tesis olunan Gelibolu Tersanesi'ne ilave olarak yükseliş devrinin ana tersaneleri, İstanbul Tersanesi (200 göz inşaat kızaklı), Sinop Tersanesi, Samsun Tersanesi, Kefken Tersanesi, Tuna Tersanesi (Rusçuk), Süveyş Tersanesi, ve Birecik Tersanesi'dir.

Gemilerin inşa ve bakımları tersanelerin kapasitesi ve ülkenin sanayi ve ekonomik gücüne bağlıysa da tersaneler bir plan ve program altında faaliyet göstermiyorlardı. Tersanelerin mutlak amiri padişahtı.

Osmanlı Tersaneleri'nde her sene 40 gemi yapmak kanundu ancak padişahın iradesi olmadan bir şey yapılamıyordu.

Osmanlılar, yükseliş devrinde hem kürek ve hem de yelkenle seyir kabiliyeti olması nedeniyle kadırga inşasına önem verdiler. Hıristiyan devletlerde kadırga inşa etmekte ve fakat bu tekneleri birkaç kat bakırla kaplayarak bir nevi zırhlı hale sokmakta, daha fazla asker ve top taşımalarını sağlamaktaydılar.

Batılılar ayrıca, yelkenli gemi inşasında çok ehemmiyet vermekte, kudretli kalyonlar inşa ederek her mevsim denizlerde filolar bulundurabilmekteydiler. Osmanlı Filosu son baharda İstanbul'a dönünce, onlar büyük yelkenlilerle denize açılırlar, sahillere ve adalara saldırırlardı. Sahil ve adalardaki kaleler kara kuvvetleri ile savunulur, denizden bahara kadar yardım görmezlerdi. Bu suretle ilkbahar ile sonbahar arasında Akdeniz'de Osmanlı Filosu hakim olur, kış aylarında ise Hıristiyan Filoları rakipsiz denizlerde dolaşırlardı. Osmanlılar kış aylarında denizlerde filo bulundurmayı hiç ele almadılar ve bu durum çöküş devrine kadar sürüp gitti.

Osmanlı Devleti'nin toprak kaybettiği ilk antlaşma olan Karlofça Antlaşması'yla başladığı kabul edilen gerileme devri, Mezomorto Hüseyin Paşa'nın aldığı tedbirler ve geç de olsa geçilen kalyon teşkilatlanmasına bağlı olarak 1770 Çeşme Savaşı'na kadar donanma da kendini göstermemiştir.

It was particularly important to build sturdy bows for this type of ships. There were rams on the starboard, and port of the bow, and shelf areas were built on ships in order to place the pursuit cannons aboard. No luxurious salons, berths or other ornate items were placed inside the ships, as it was the case in the vessels built in the countries of Christian religion. Stones and sand were used as ballast, and they were stacked so to facilitate their transportation from one place to another. If the enemy ship was to be rammed, the ballasts were moved to the stern in order to raise the bow higher, and the most critical sections of the enemy's boat were targeted for ramming.

The shipbuilding capacity during the periods of Sultan Selim I (The Brave), and Sultan Suleyman I (The Magnificent) was approximately 200 ships of different sizes per year. That capacity reached a total of 300 ships per year with the establishment of the additional shipyards.

In addition to the Gallipoli Shipbuilding Yard, which was built in the foundation period, the central shipbuilding facilities of the rising period, were the Istanbul Shipbuilding Yard (200 construction cells with slipways), and the shipbuilding yards in Sinop, Samsun, Kefken, Tuna (Ruscuk), Suez, and Birecik.

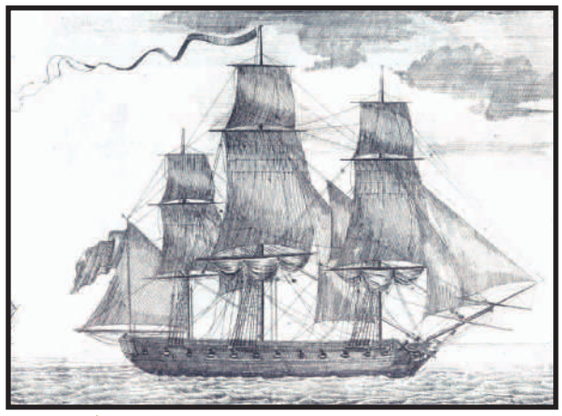
Although the construction and maintenance of the ships were related with the general economic power and industry of the country, as well as the capacity of the shipyards, those shipyards did not act to a certain plan, and program. The Sultan was the sole commander of the shipyards.

According to the law the target was the construction of at least 40 new ships in the Ottoman shipyards each year, but no one was able to start anything or produce anything, unless the Sultan ordered.

The Ottomans particularly valued the construction of galleons, considering their ability to use both sails and oars for propulsion. The Christian states also built galleons, and they installed a couple of copper layers on those vessels to produce a sort of armored boats, and they also made them so, that they could be able to transport more troops and ammo.



Mahmudiye Kalyonu Karadeniz' de (Ali Rıza İŞİPEK Koleksiyonu) / The Galleon Mahmudiye at the Blacksea (Private Collection of Ali Rıza İŞİPEK)



Sinop'ta İnşa edilmiş 24 toplu Osmanlı Korveti / 24 guns Ottoman Corvette, built at Sinop, Mehmet Raif efendi

Mezemorta Hüseyin Paşa kalyon filosunun kuruluş sayısını kırka çıkarmak için hükümetten karar aldığı gibi komutanların terfilerini kanuna bağlamıştır. Bu kanunun ana hatları şunlardır:

1 — Akdeniz'in Kaffei umuru Kaptan Paşa'nın uhdesine tevdi ve havale edilmiştir.

2 — Kaptan Paşa ile sefere memur olup da seferde bulunmayan veyahut sefer esnasında ölen derya kalemlerine ve Biga, Gelibolu, Kocaeli,Suğla (Çeşme) sancaklarına mensup Tımar ve Zeamet sahiplerinin tımar ve zeametleri mahlûl olacak; bunlardan zaimlerin bir oğulları varsa, beş bin, ikinci oğulları varsa ona da dört bin; Tımarların ancak bir oğluna üç bin akçe verilir. Şehit olanların oğullarına merhameten kanundan ziyadesi dahi verilir. Babası öldükten sonra doğan oğullara bir şey verilmez.

3 — İcmalü kalemden hisse ayrılarak başka birine verilemez.

4 — Askere yabancılardan hiç kimse ithal edilemez.

5 — Sahibi oğulsuz olan yahut mevcut olmayan tımar ve zeametler mensup oldukları alaybeylerin (Albayın) bayrağı altında sefere gitmek şartıyle alaybeyinin arzile Kaptan Paşa tarafından mühürlü bir tezkere ile hükümete arz olunur.

6 — 1600 sonlarında yirmi beşi hazır ve ikisi yapılmakta olan yirmi yedi kalyon kırka çıkarılacaktır ve bunların mühimmat ve mürettebatları defterde gösterildiği gibi olacak ve değiştirilmeyecektir.

7 — Kalyon sayısı kırka çıktıktan sonra kadro tamamlandı diye ihmal ve tekasül edilmeyerek ocaklık bağlanan mahallerden tersaneye gönderilen kereste ile eskiyen kalyonların yerine yenileri yapılacaktır.

The westerners also valued sailships built galleons, and saw that their ships were in the seas throughout the year. As the Ottoman fleet returned to Istanbul in autumn, they took of, and sailed with large sailships, and attacked their targets on the coastlines, and islands. The fortresses on the coastline, and islands were defended by the military, but the navy would not show up until spring. This way the Ottoman Navy predominated the Mediterranean between spring and autumn, and the christian fleets sailed unrivaled in the seas in winter. Ottomans never cared for a presence in the seas in the wintertime, and this went on until the fall of the empire.

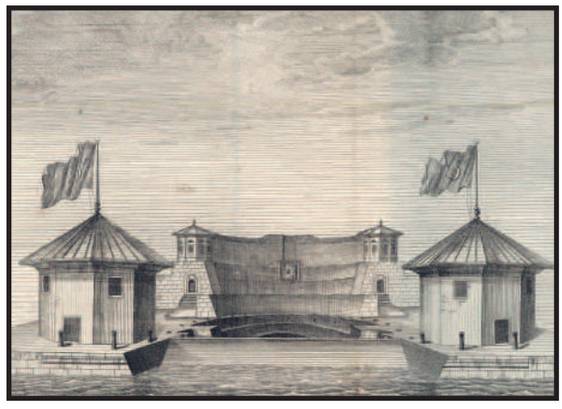
The decline period of the Ottoman Empire which presumably began with the treaty of Karlowitz or Karlovci, the first treaty where the empire lost a piece of land for the first time, was not reflected on the Navy until the Battle of Cesme in 1770, due to the measures taken by Mezomorto Huseyin Pasha, and the galleon fleet organization.

Mezemorta Huseyin Pasha received the approval of the government for founding a fleet consisting of fourty galleons, and even made sure that the only way his commanders were appointed was by law. Following were the key articles of that law:

1. — All the matters concerning the Mediterranean Sea shall be the responsibility of Kaptan Pasha.

2. — All the appanages, and commanderies of the personnel who were assigned for navigation with Kaptan Pasha, but failed to do so, or died during the navigation, and the appanages and commanderies of the sanjak units of Biga, Gallipoli, Kocaeli, Sugla (Cesme) owning Appanages and Commanderies shall be subject to be escheated. Among those, the sons of the feoffs, if any, shall receive five thousand aspers for one single son, four thousand for the second. Only one son of the appanage shall receive three thousand aspers. The sons of the martyrs shall be paid in excess. The sons, who were born after the death of their fathers shall be paid nothing.

3. — No shares shall be taken from the sum of entries to pay someone else.



Taş Havuz / Stone Dock, Mehmet Raif Efendi

8 — Kaptan Paşa, bütün deniz beylerinin, kaptanların, reislerin ve sair donanma ricalinin başbuğu olup bunların hepsi kaptan paşanın sözlerine itimat ve emirlerine itaat edecek ve her fırkanın ahvali Kaptan Paşa tarafından tanzim edilecekti.

9 — Deniz Beyleri kendi nizamlarına ve sa' namelerine göre ve her çektiri için beşer veya altışar kat forsa ile 160 cenkçi levent hazır bulundurulacak ve gemilerin mühimmat ve takımlarını mükemmel bir halde tutacak, sefer vukuunda donanmaya ittihak ettiklerinde Kaptan Paşa tarafından teftiş edilerek kusuru görülenler tembih ve bununla uslanmayanların gemileri ellerinden alınarak ehline verilecek ve keyfiyet hükümete arz olunacaktır.

10 — Her zümreden iyi çalışanlar mükafat ile taltif ve teşvik edilecek, kabahati görülenler tevbih ve tedib edilecek hiyanet ve şekavete cüret edenler cezalandırılmak üzere hükümete bildirilecektir.

11 — Kaptan Paşa ile kaptana, patrona, riyale ve diğer kaptanlar ve reisler azli mucip halleri görülmedikçe azledilmeyecektir.

12 — Ölüm yahut cinayet ve hiyanet gibi azli mucip bir sebepten dolayı kaptan paşalık inhilâl edince bu makam fenni derya ve ahvali rical donanmaya vukufu olmayan kara paşalarından zinhar ve zinhar birine verilmeyip kaptana olan zata tevcih edilecektir. Boşalan kaptanlığa patrona ve ondan boşalan patronalığa riyale geçirilecektir.

13 — Eğer kaptanlıkta bulunan zat kaptan paşalığa müsait değilse donanma komutanlarının ittifakiyle patrona ve riyaleden hangisi münasipse kaptan paşalığa intihap edilerek vezir-i âzamin tasvibine arz olunacaktır. Fakat kaptana lâzım gelen vasıfları haizse mağduriyetine meydan verilmeyecektir.

4. — No foreign personnel shall be drafted for the navy.

5. — Appanages, and commanderies, who do not have a son, shall be presented with a letter to the government, by Kaptan Pasha, provided that they navigate under the flag of their own Captain.

6. — The number of galleons to be constructed will be fourty by finishing off the two galleons which are under construction, and by building new ones, in addition to the twenty five which were previously finished, by the end of the 1600 's, the ammo and personnel of those will be as defined in the book, and this will not be changed.

7. — Following the completion of the building of fourty galleons, no looseness or negligence shall be allowed, on the contrary timber shall be transported from the timber storages to the shipbuilding yards, and new galleons shall be built to replace the aging ones.

8. — Kaptan Pasha is the Commander of all the marine beys, captains, skippers, and other dignitaries of the Navy, and all these shall abide by the statements and orders of Kaptan Pasha, and all the organization of the divisions' conditions shall be under the responsability of Kaptan Pasha.

9. — The Marine Beys are to keep 160 warriors, and between five to six galleon-slaves per galleon present, based on their own regulations and yearbooks. They are also to keep the ammunition, and tools of the ships in an excellent manner, and when they are to join the fleet in case of war, they shall be inspected by the Kaptan Pasha, and the ones who shall be found at fault, shall first be warned, and then their ships shall be taken over, and the government shall be informed on the matter.

10. — All the hard workers from each class are to be rewarded, and encouraged through awards, the ones who are found guilty shall be given notice, and training, and the ones who dare to involve in treason or villainy shall be reported to the government for punishment.

11. — The Kaptan Pasha, the admirals, vice admirals, rear admirals, and other captains, and skippers shall not be dismissed without their involvement in an activity which would justify their dismissal.



Tersane-i Amire'den Bir Görüntü, Melling'ten Detay
A View from Imperial Shipyard, detail from Melling

14 — Bu suretle boşalacak riyaleliğe kaptan paşanın başkanlığında donanma komutanlarından teşkil edilecek meclis tarafından kalyon kaptanlarının en münasibi seçilecek; yalnız kıdeme değil ehliyet ve liyakate de itibar edilecektir ve keyfiyet hükümete arz olunacaktır.

15 — Barış zamanlarında kaptan paşa anane mucibince baştardaya binecektir. Fakat savaş zamanlarında yeni yapılan üç ambarlı kalyona geçecektir. Buna üç fener ve üç bayrak çekilecek ve adına (Başkaptana) denilecektir. Eski kaptana kalyonu (İkinci kaptana) adını alacak ve kaptana onda olacaktır.

Türk Donanması'nın kalyon devrine girmesini kanunlaştıran Mezemorta Hüseyin Paşa öldükten sonra (1701) yaptığı kanun gereği yerine kaptana bey getirilmişse de bu maddeye aykırı tayinlerin yapılması gecikmemiştir. Padişah ve Vezir-i Azam tarafından denizci olmayan personelin Derya Kaptanlığı'na tayinleri tekrar başlamıştır. Fakat Donanma, kanunun diğer maddelerini uygulamaya devam ettiğinden muharebe kabiliyeti süratle yükselmiştir.

1707 de Akdeniz'e donanma ile çıkan Hacı Mehmet Kaptan yirmi kadar kalyon ile İspanya ve Mayorka'ya kadar gitmiş, dönüşte Messina'ya asker çıkarıp iki kaleyi zapt etmiş ve bu kaleleri tamamen tahrip ederek aldığı esirlerle geri dönmüştür.

1710 yılında ise Rusya'ya karşı yapılan seferde, 360 parça gemi ve yaklaşık 35.000 askerden oluşan Osmanlı Donanması'nda,

3.300 levent taşıyan 1 baştarde-i hümayun ve 22 adet ümera çektirisi,

16.000 levent taşıyan 27 kalyon,

225 er leventli 30 kalita,

80 er leventli 60 firkate,

12. — When and if the Kaptan Pasha leaves or he is forced to leave due to death, murder, treason or any other reason for dismissal, this position shall not be filled by one of the land marshalls who are not capable or knowledgable on maritime issues, just in contrary the position is to be filled by an admiral. The position of the admiral is to be filled by the vice admiral, and the position of the vice admiral is to be filled by the rear admiral.

13. — If the person who is an admiral not suitable for becoming Kaptan Pasha, a vice or rear admiral is to be elected based on suitabiliy and by common consent of the whole naval commanding officers, and be presented to the Grand Vizier for his approval. But if he does possess the qualities for performing the duties of an admiral he shall not be aggrieved.

14. — This way the most suitable of the galleon captains shall be appointed for the duty of rear admiralty by Kaptan Pasha and the naval commanders; not only the seniority but experience and integrity shall also be among the significant criteria for the selection, and the government shall be advised of the matter

15. — Kaptan Pasha shall traditionally sail in the Basterde in times of peace. But he shall be sailing in the galleon with the three gun decks during war times. The ship shall be hoisted three flags and illuminated with three lanterns. The former admiral shall be called the Second Admiral, and he shall be in charge.

Following the death of Mezemorta Hussein Pasha (1701) who enacted the transformation of the Turkish Navy's ships into galleons the admiral was appointed at his position as required by the law that he legislated, but the appointments which contradicted this article did not belate. The appointment of the personnel, who had no maritime experience, to the position of Sea Captian began again. But since the Navy implemented the other articles of the law, the combat ability rose very rapidly.

In 1707, Haci Mehmet Kaptan who led the Navy in the Mediterranean, sailed to Spain, and Mallorca with a fleet of twenty galleons, and landed his troops in Messina on the way back, to seize two fortresses, and then he completely destroyed these castles, and returned with the captives.

30 leventli 120 kancabaş,
(zahire,mühimmat ve asker nakli için)

7 şer leventli 100 brolik bulunmaktaydı.

Müteakiben Avrupa'da Osmanlının ayak uydurmakta zorlanacağı yeni bir dönem başlıyordu. Bu arada Osmanlı Donanması yine her yıl Akdeniz'e açılıyor ama birkaç korsan gemisinin zapt ve müsaderesinden başka önemli bir faaliyet yapamıyordu. Mezomorto Hüseyin Paşa'nın Kanunnamesi'nin uygulanmasından vazgeçilmiş donanma ve gemiler denizcilikten gelmemiş ehil olmayan kişilerin kumandasına girmişti.

Osmanlı Donanması gemi adedi bakımından dönemin önde gelen donanmalarına göre halen önde olmasına rağmen ciddi sorunlar yaşamaktaydı. Yelken devrinin başlaması, çek çabuk gelişen top teknolojileri ve taktikleri tüm denizcilerin artık donanımlı okullarda eğitim görmesini gerektirmesine rağmen, henüz Osmanlı Donanması'nda tek bir okul bile bulunmamaktaydı. Dolayısıyla, çağdaş denizcilik eğitimi almış bilgili ve tecrübeli bir personel mevcut değildi.

Bu dönemle ilgili olarak Sn. Ord. Prof. İsmail Hakkı Uzunçarşılı'nın aşağıdaki tespiti çok çarpıcı ve bir o kadar da düşündürücüdür.

Bundan başka yaptırılan kalyonların işe yaraması düşünülmeyerek kıç tarafları müteaddit odalarla süslenip seyyar bir deniz köşkü haline getirilmiş ve bundan başka gemici yetiştirilmesi de ihmal edilmiş ve tersane varidatı ve paşa gemilerine tahsis edilen yerlerin hasılatı ve salyane kaptanlıklar (Sakız, Nakşe, Mehdiye, Lefkoşe, Baf, Girne, Sancak Beylikleri) me'kel (arpalık) olmuş ve kalyoncu askerleri de ticarete dökülmüşlerdir.

Dünyada ilk kurulan Lloyd's Register of Shipping 1760'da gemi inşası için kurallar yayınlamış İngiliz Kralı da bu kuralara uyulmasını, gemilerin Lloyd's kurallarına uygun inşa edilmelerini emretmişti. Sigorta şirketleri klaslı olmayan gemilerle nakledilen malları sigortalamıyor veya çok yüksek bir ücret talep ediyorlardı.

Denizcilikte ve ticarette gemilerin sağlamlık, sürat ve emniyeti birinci aranan vasıf olmuştu, Avrupa'da ve özellikle İngiltere'de hummalı bir gemi inşa faaliyeti başlamış, ticaret filoları yenilenmişti. Harp gemisi inşası için de Lloyd's kuralları gibi Admiralty kuralları konulmuş, gemiler bu kurallara uygun olarak inşa edilmeye başlanmıştı.

In 1710, the Ottoman Navy started a campaign against Russia where it attacked with a fleet consisting of:

360 ships, and approximately 35,000 sailors

1 galley reale carrying 3.300 sailors (levents) and 22 pieces of Commander's cektiri,

27 galleons transporting 16.000 sailors,

30 galleys with 225 sailors (levents),

60 frigates with 80 sailors (levents),

120 coasters with 30 sailors (levents) (for the transportation of grains, ammunition, and sailors)

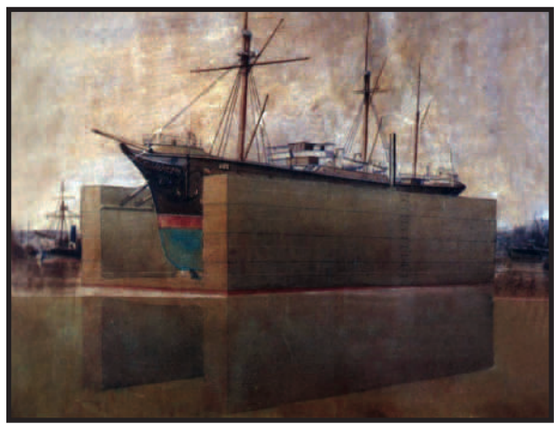
100 broliks with 7 sailors in each .

This was followed by a period in Europe when the adaptation of the Ottomans became extremely hard. In the mean time the Ottoman Navy did sail in the Mediterranean each year, but no serious activities were undertaken except for the confiscation, and seizure of a couple of pirate boats. The code of Mezomorto Huseyin Pasha was discontinued, and the fleet and the ships were under the command of the incompetent people.

The Ottoman Navy was still the leading Navy among the fleets of the period with the number of its ships, but had serious problems. As the age of Sailing began the ever improving technologies of cannon building, and battle tactics necessitated serious education for all of the sailors, but the Ottoman Navy failed to found even one school. Thus, there was a lack of sophisticated, and experienced personnel with contemporary naval education.

The evaluation of Senior Prof. Ismail Hakki Uzuncarsili on this period, as seen below is dramatic, and thought-provoking;

Apart from this, the fact that these galleons should be serving some purposes was overseen, and the sterns of those ships were equipped with luxurious and ornamented rooms, which turned them into villas, and raising new sailors became a neglected matter. And the revenues of the building yards and the income from the places which were alloted for the pashas' ships, and the salaries of the captaincies (Sanjak Beylics of Chios, Nakse, Mehdiye, Lefkosha, Baf, Girne) became allowances, which forced the galleon sailors to involve in trade.



İstanbul Tersanesi'nde Havuzlanan Bir Gemi /
A Docked Ship in the Istanbul Dockyard

İngilizlerin öncülük ettiği Lloyd's kurma girişimini, 1828 de the Bureau Veritas, 1861 de Registiro İtaliano, 1867'de The American Bureau of Shipping ve Germanisches Lloyd, 1894 de Norscke Veritas ve diğer devletlerin Lloyd'ları takip etmişti. Türk Loydu ise ancak 1962 yılında kurulabilmiştir.

Tersane-i Amire'de ilk kalyon 1644 yılında inşa edilmiştir. 1660 da 30 adet kalyonun inşası için kapsamlı faaliyetlere başlanmış böylece donanma mevcudundaki gemi çeşitlerinde büyük bir değişme olmuştur.

Ancak bu dönemde kalyon inşası uzun süre devam etmemiştir. Kalyon kullanımı için gerekli eğitim ve altyapı donanmaya kazandırılamadığı için Fazıl Ahmet Paşa döneminde 1661 yılında tekrar kadırga kullanımına ve inşasına dönülmüştür.

Kalyon inşasına 1679'da tekrar 10 gemi -bu gemilerin 4'ü üç ambarlıdır- ile başlanmış 1685 ile 1699 yılları arasında kalyon inşasına hız verilmiştir. XVIII. yüzyılın başlarında tekrar kalyon inşasında duraklama dönemine girildiğini ve Tersane-i Amire'de gemi tamirinin gemi inşa faaliyetlerinin önüne geçtiğini görüyoruz.

Tersane-i Amire'de Malzeme Temini

Tersane-i Amire'deki gemilerin inşa ve teçhizi sırasında kullanılacak olan kereste, direk, seren, ham demir, katran, zift, yağ, reçine, balmumu, kendir, üstüpü, kürek, keneviçe, ve barut gibi malzemelerin önemli miktarı avarızları karşılığında reayadan ocaklık olarak temin edilmekteydi.

Lloyd's Register of Shipping which is the world's first Lloyd's published the new laws for shipbuilding in 1760, and the King of U.K. ordered that those laws should be abidden by, and that the new ships should be built following the rules of the Lloyd's.

The insurance companies did not insure the goods which were transported in ships that were not classified or asked for very high fees.

The speed and reliability of the ships became the primary qualities that were requested in the maritime world and trade. A hectic activity of shipbuilding started in the entire Europe and particularly in the U.K., and the commercial fleets were renewed. Admiralty rules started to apply for the building of war ships, just as it is the case with Lloyd's rules, and the shipbuilding had to follow those rules.

The leadership of the British to found Lloyd's, was followed by the Bureau Veritas in 1828, Registiro Italiano in 1861, The American Bureau of Shipping and Germanisches Lloyd in 1867, Norscke Veritas and other countries' Lloyd's in 1894. Turkish Lloyd was not established until 1962.

The first galleon was built in Tersane-i Amire in 1644. Comprehensive activities for the building of 30 galleons was started in 1660, so that the variety of ships in the Navy went through a major change.

But, the galleon construction did not last long in this period. Due to the lack of sufficient training, and substructure for navigating galleons, the galley type of ships were again the ships that were built and navigated in 1661.

The construction of galleons began with building 10 ships, again in 1679 - four of these contained three gun decks each- and galleon construction was accelarated between 1685 - 1699. Starting in the beginning of 18th century the galleon construction went into its decline period, and the priorities inside the shipbuilding yard of Tersane-i Amire changed from shipbuilding into repair of the ships.

Material Supply at Tersane-i Amire

Supplies like timber, mast, spar, pig iron, tar, bitumen, oil, resin, wax, hemp, cotton waste, oar, canvas, and powder were provided from the people against their due taxes, and transported.



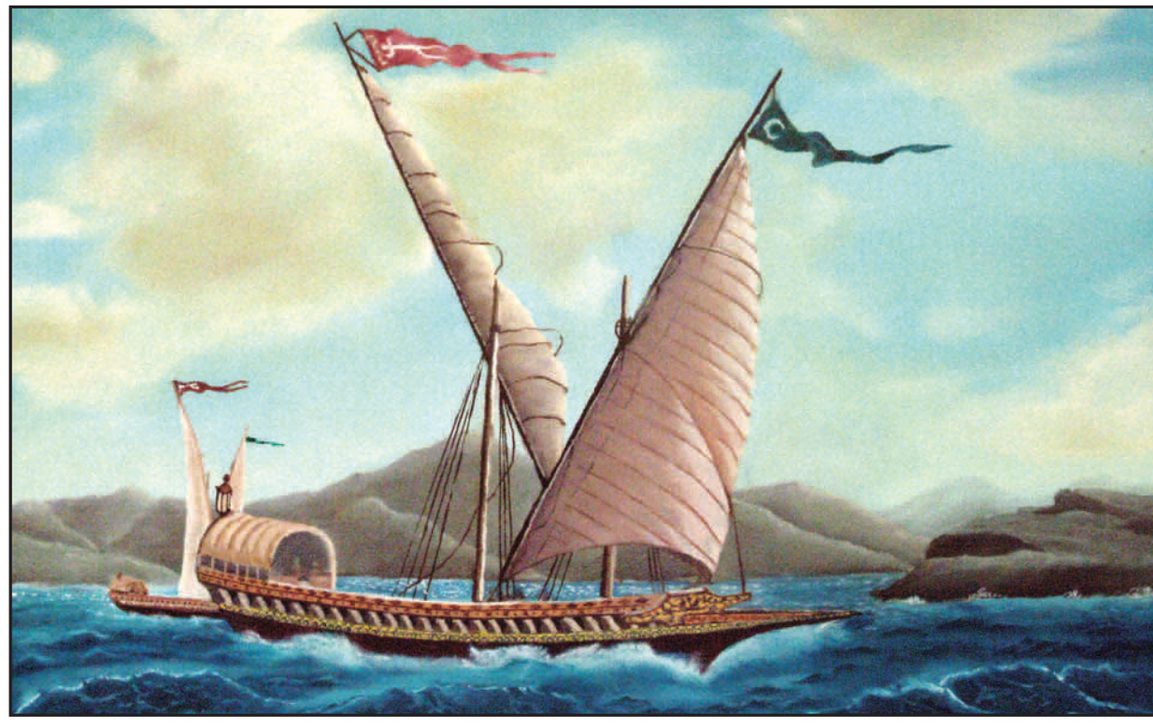
Kalyon Devrinde Haliç Tersanesi, Hüsnü TENGÜZ, İstanbul Deniz Müzesi
Dockyards of Haliç (Golden Horn) in the Galley Period, Hüsnü TENGÜZ, İstanbul Naval Museum

Bir vergi mükellefiyeti olan "Avarız", devletin bilhassa savaş veya başka amaçlarla teminini istediği mal ve hizmetlerin önemli bir kısmını, en çok bulundukları veya imal edildikleri bölge ve üreticilerden, ödemek mecburiyetinde oldukları vergi karşılığında alınmasıdır. "Ocaklık" ise, gemi inşası için gerekli malzemenin, avarız karşılığında tedarikleri maksadıyla, imal ve istihsal edildikleri bölgelere havale edilmesidir.

Tersane-i Amire için gerekli malzemeler de, o malzemenin en çok bulunduğu veya imal edildiği bölgelere avarızları karşılığında ocaklık olarak taksim edilmekte ve temini bu şekilde sağlanmaktaydı. Ancak, bu malzemelerin ocaklık olarak temini zamanla bazı güçlükleri de beraberinde getirmiştir.

The above mentioned due tax was called "Avariz", and it meant the collection of goods, and services against the amount of tax they owe to the state in local currency, from the producers of the region where these goods, and services were widely available, by the government, in order to provide particularly for the war, and other purposes. "Ocaklik" on the other hand, was the transportation of the goods necessary for shipbuilding against the Avariz, to the location where these ships were built.

The goods necessary for Tersane-i Amire, as well were collected from the regions they were produced or were available, against their avariz, and transported, this is the way the material supply system worked. But the supply of those materials as "Ocaklik" brought some difficulties along with it.



Osmanlı Kadırgaları, Ali Rıza İşipek, 2004 / Ottoman Galleys, 2004, Ali Rıza ISIPEK, Oil on canvas

XVII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kalyon inşasına ağırlık verilmesi, istenen malzemelerin hem miktarında hem de çeşidinde artışlara yol açmış, bu da vergi mükellefi olan halk üzerindeki yükü ağırlaştırmıştır.

Yine ocaklık olarak alınan malzemelere takdir edilen fiyat, piyasa fiyatından çok daha ucuz olduğu ve zamanla görülen artışların ocaklık fiyatına yansımaması, halk ile devlet arasında ihtilaflar doğurmuştur.

Gemi inşasında ana malzemeyi teşkil eden kereste, inşa faaliyetlerinin sürekli devam etmesi ve sefer senelerinde artması sebebiyle, malzeme ihtiyacı arasında ilk sırayı almış, temin ve tedariki hususu Tersane-i Amire'nin en önemli meselelerinden biri olmuştur.

Gemi inşasına esas olan kereste çeşitleri arasında meşe ve çam ile karaağaç, kestane, ceviz, şimşir, ıhlamur ve çınar gibi ağaçlar bulunuyordu. Sözü edilen bütün bu kereste çeşitleri ocaklık ve ocaklık harici satın alma olarak iki yoldan temin edilmekteydi.

Tersane-i Amire'nin kereste ihtiyacını avarızları mukabilinde ocaklık olarak büyük ölçüde karşılayan bölgelerin başlıcaları Karamürsel, İzmit, İznik, Akyazı, Akhisar, ve Geyve idi. Bu bölgelerdeki reaya, her sene Tersane-i Amire'de yeniden inşa edilecek olan her kadırgaya yetecek miktarda keresteyi, avarızları karşılığında ocaklık olarak kesip hazırlamakla yükümlüydüler.

Bir kadırga için, küreği ve direği ile birlikte ihtiyacı 56.000 akçelik, bir kalyon için ise 86.210 akçelik 10.000 adet keresteye gereksinim vardı. Bir baştardanın inşası için ise iki kadırgalık kerestenin kullanılması gerekmekteydi.

Baştarda, mavna ve kadırgalar için gerekli direk ve serenler Akyazı, Akhisar, Geyve ve İzmit bölgelerinden tedarik ediliyor ve gemilerle Tersane-i Amire'ye taşınıyorlardı. Acil durumlarda ve diğer bölgelerden temin edilemediği takdirde, gerekli direk ve serenler doğrudan İstanbul'dan da satın alınabiliyordu.

The fact that production of galleons was focused upon starting the second half of the 17th century, caused the increase of the material that was used in terms of quantity and variety, and this caused the load of taxation on the public.

Since the price that was estimated for the material bought as ocaklik was very low compared with its market price, and the usual increases were not reflected on the price of the ocaklik, it often caused conflicts between the public and the government.

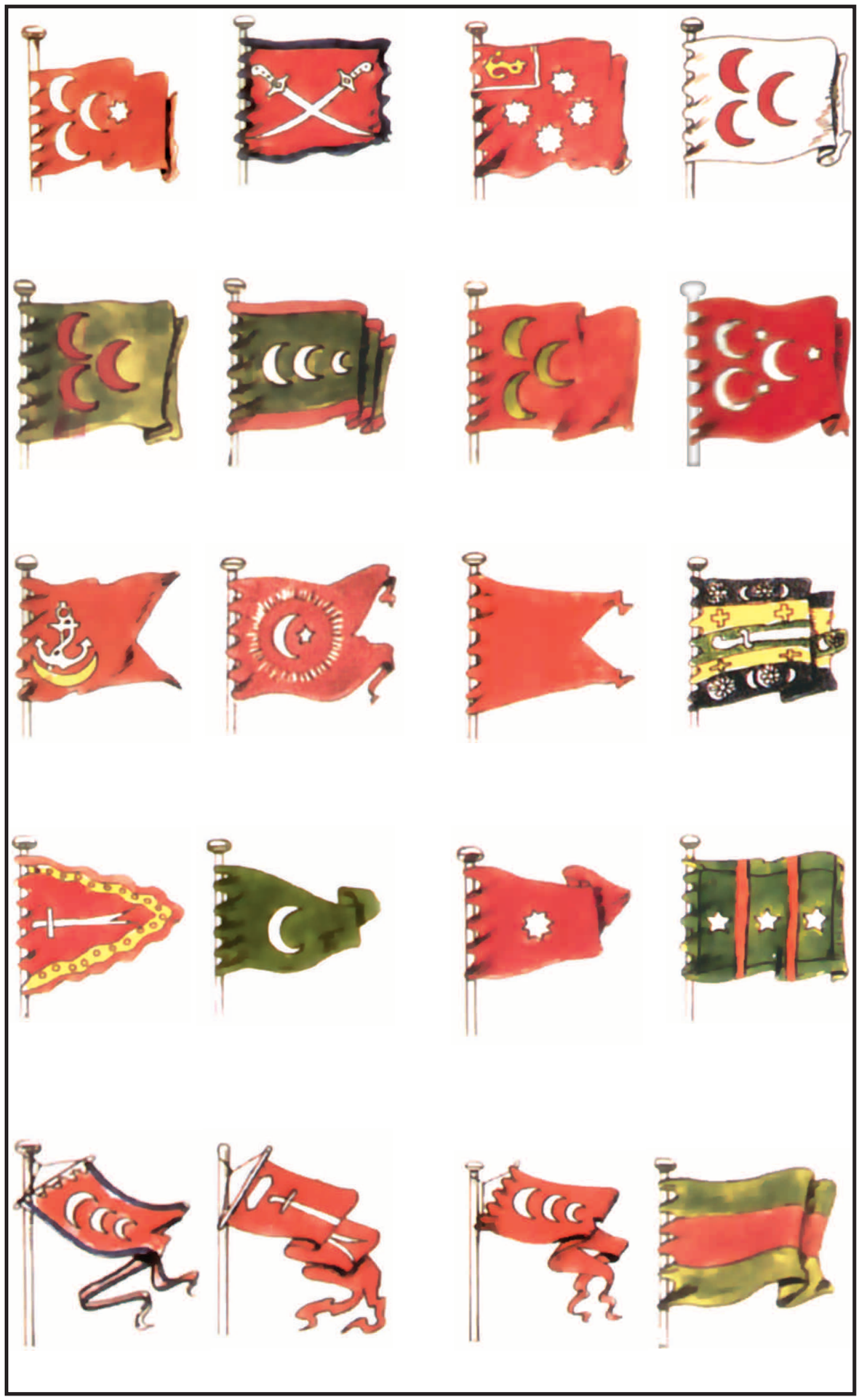
Timber which constituted the main material in shipbuilding, was the first among the most needed materials, due to the increase in the building activities, and the number of navigations per year. That way the procurement of timber became one of the most important matters of Tersane-i Amire.

Among the kinds of timber subject to shipbuilding there were oak, pine, elm, chestnut, walnut, box, linden, and sycamore trees. The heremention kinds of timbers were procured in two different ways; both as ocaklik, and extra ocaklik.

The principal procurers of timber, as ocaklik against avariz for Tersane-i Amire, included Karamursel, Izmit, Iznik, Akyazi, Akhisar, and Geyve. The people of this region were responsible for the preparation of the sufficient amount of timber for the building of a galleon at Tersane-i Amire, by cutting as ocaklik against their avariz.

For the construction of a galley, with the oars, and mast a timber stock worth of 56.000 aspers were needed, and for the construction of a galleon this amount rose to 10,000 pieces of timbers which was worth 86.210 aspers. For the construction of a galley reale the amount of timber that was necessitated was equal to the timber needed for constructing two galleys.

The mast and the spar needed for the galley reale, galleass, and the galleys were supplied from Akyazi, Akhisar, Geyve and Izmit regions, and transported to Tersane-i Amire by ships. Unless procured otherwise the masts and the spars were purchased directly in Istanbul.



Osmanlı Donanması' na Ait Muhtelif Bayrak, Fors ve Flandralar / Various Flags and Pennants of Ottoman Navy



Osmanlı Donanma Arması, İstanbul Deniz Müzesi / Coat of Arms for Ottoman Navy, Istanbul Naval Museum

Osmanlı Donanma Personeli

Osmanlı Donanması'nda kalyonların ön plana çıkmasına kadar bizzat hükümet tarafından yaptırılan gemileri kullanan kaptanlara Hassa Reisi ve Kaptan denilip Kaptan Paşa sancaklarının Sancakbeyleri tarafından haslarına göre temin edilen gemilere de Bey Gemileri denilirdi. 1682 senesinden itibaren Donanmanın Kaptan Paşa'dan sonra gelen amirallerine sırasıyla Kapudane, Patrona ve Riyale isimleri verilip diğer kalyon ve gemilerin süvarileri kaptan diye anılmışlardır.

Reis denilen eski kaptanlardan Kemal Reis, Piri Reis, Murat Reis, Seydi Ali Reis, Turgut Reis, Salih Reis gibi meşhur denizcilerimize on altıncı asırda kaptan denilmeyip reis denilmiş ve daha sonraları kaptan tabiri kullanılmıştır. Kaptan olan reislerle Azap Reislerini ayırmak için kaptan olan reislere "Hassa Reisi" denilirdi. Yalnız müstakil bir kaptanlık olan Süveyş Donanması amirali hakkında kaptan tabiri kullanılmıştır. Daha sonra bir harp gemisini idare edenlere reis ve bir filoya kumanda edenlere de kaptan denilmiş, fakat on yedinci asırdan itibaren kaptan tabiri ön plana çıkmış reis, ikinci dereceye kalmıştır.

Kürek devrinde Hassa Kaptanları, gemi azabları, bölükbaşıları olan reislerden tayin edilirlerdi. Gemilerdeki tüm personel kaptanın emri altında idi, bunlar gemilerine fener takarlardı. Bu devirde kaptan olabilmek için

Personnel of the Ottoman Navy

The captains who used the vessels exclusively built by the government, until the galleons emerging as the leading ships of the Ottoman Navy were called Chief Imperial Guard and Captain. The vessels which were provided by the Sanjak Beighs (District Governors) of the Fleet Admiral's Sanjaks (Districts) according to the rankings were called Beigh's Ships. Starting in 1682 the admirals of the Navy who followed the Captain Pasha were called respectively Kapudane (Admiral), Patrona (Vice Admiral) and Riyale (Rear Admiral). Other galleons' and vessels' captains were just called "Kaptan" (Captain).

The captains who were called "Reis"; Kemal Reis, Piri Reis, Murat Reis, Seydi Ali Reis, Turgut Reis, Salih Reis of the sixteenth century were not called "Kaptan" but "Reis". This was later replaced by Kaptan. In order to make a distinction between reis, - which was actually the usual name for sailors (Azap), and reis, who is the captain, the captains were called "Hassa Reisi". The word captain was used for the admiral of the Suez Navy, which is an autonomous captaincy. Later on the chief of a war ship was called reis, and the commander of a fleet was called captain, but starting in the seventeenth century the term captain was used more frequently.

düşman gemilerinden birini ele geçirmek gerekliydi. Yine kadırga devrinde kapudane, patrona, riyale gibi kalyon kaptanlarına ait tabirler kullanılmadığından bu gemilerin kaptanlarına Hassa Reisi ve Hassa Kaptanı denilmişti. Sahil sancakbeyleri, olan Derya Beyleri, sahip oldukları sancağın önemine göre kaptan paşa ile beraber bir veya iki gemi ile denize çıkarlardı.

Arması, İstanbul Deniz Müzesi

On altıncı asırda Gelibolu Sancağı'na sahip olan Kaptan Paşa ile beraber Sığla, Midilli, Kocaeli, Biga, İnebahtı, Eğriboz, Karheli, Antalya, Magosa, Kavala, Anabolu, Gerniye, Menteşe, Sakız sancakbeylerinin denize çıktıkları görülür. Fakat bu miktar her zaman aynı olmamış, sancak adedi ihtiyaca göre artmış veya eksilmiştir.

Kapudane

Bu tabir 1682 yılından itibaren kullanılmaya başlanmıştır. Kapudane, Oramiral karşılığı olup bindiği geminin adı da Kapudane-i Hümayun idi. Kapudane gemisi flamasını sancağın altına toka ederdi. On sekizinci asrın son yarısında Kapudanenin salyanesi yani senelik maaşı dört bin beş yüz kuruştu. Gerek Kapudane ve gerek Patrona ve Riyale'nin kaptanlık alameti olarak asaları vardı ve bunlar asalarıyla tefrik edilirlerdi. Kapudanenin asasının rengi yeşil ve diğer iki kaptanın asalarının renkleri ise mavi idi. Liman reisinin asası da mavi renkli olduğundan dolayı bunlara sahib-i değnek denirdi.

Patrona

Patrona, Koramiral mukabilidir. Gemisine Patrona-i Hümayun denilirdi. Patrona flamasını pruva direğinin üstüne çekerdi. On sekizinci asrın son yarısında salyanesi üç bin beşyüz kuruştu.

Riyale

Günümüz tabiriyle Tuğamiral'dir. Patrona-dan sonra gelir ve gemisine Riyale-i Hümayun denilirdi. Riyale, flamasını mizana direğine takardı.

Maaşları senelik üç bin kuruştu. Bu üç amirale maaşlarından başka oğullarına mahsus olmak üzere yine on sekizinci asrın sonlarında her birine on gemici ücreti - bir gemici ücreti o tarihte kırk altı kuruştu - veriliyordu.

In the age of oars the Captains and the crew were assigned by sailors who were commanders. All the personnel of the vessels were under the rule of the captain. Sailors used to install lanterns on their ships. The prerequisite of becoming a captain during this period was to seize an enemy vessel. Since the ranking terms of the galleon period such as kapudane (Admiral), patrona (Vice Admiral), riyale (Rear Admiral) were not used during the galley period the captains of these vessels were called

Hassa Reisi and Hassa Kaptani. The Sanjak Beighs of the coastal districts, which were Derya (Sea) Beighs used to launch with either one or two ships along with the Kaptan Pasha based on the importance of the district they owned.

In sixteenth century it was very common that Kaptan Pasha who owned the Sanjak (District) of Gelibolu (Gallipoli) sailed away along with the Sanjak Beighs of Sigla, Midilli (Lesbos), Kocaeli, Biga, Inebahti, Egriboz, Karheli, Antalya, Magosa, Kavala, Anabolu, Gerniye, Mentese, and Sakiz (Chios). The amount of the contributors were not always the same but the number of the sanjaks were either increased or decreased according to demand.

Kapudane (Admiral)

The term was used starting in 1682. Kapudane is the equivalent of the present term "Oramiral" (Admiral) and the vessel of the admiral was called "Kapudane-i Humayun" Admiral's Ship (flagship of the admiral). The pennant of the Admiral's Ship was close up underneath the flag of the ship. The annual wage of the Admiral in the second half of the eighteenth century was four thousand five hundred piasters. The Full, Vice and the Rear Admirals all had wands which symbolized their captaincy, and they were differentiated through their wands. The admiral's wand was green, the other two captains had blue wands. The harbor captain had a blue wand as well therefore these wands were called sahib-i degnek (his majesty's stick).

Patrona (Vice Admiral)

Patrona or Koramiral in modern day Turkish is the Vice Admiral of present. His flagship was called Patrona-i Humayun. The pennant of Patrona was hoisted on the foremast. His annual wage in the end of the eighteenth century was three thousand five hundred piasters.

Bu büyük kaptanlardan sonra eskiden miri gemilerin reisi denilen ve gemilerine fener takan kaptanlar gelirlerdi ki sonradan bunlar miri kaptan, kalyonlarının ihdasından sonra Kapudane, Patrona ve Riyale'den sonra gelen kaptanlara süvari kaptan (Tuğamiral) denilmiştir.

Kaptan Paşa ile beraber Kapudane, Patrona ve Riyale gemilerine sancak gemileri ve kaptanlarına da "Sancak Kaptanı" denir ve bu tabir onları alay gemilerinden ayırırdı. Kapudane, Patrona, ve Riyale gemilerinde biri yeşil, diğeri kırmızı renkte iki bayrak vardı. Yeşil bayrağın ortasında zülfikar resmi ve kırmızı bayrakta da bir hilal ile bir yıldız bulunuyordu. Kaptan Paşa bayrağına ise padişahın tuğrası işlenmişti.

Donanmanın hareket saatini de müneccimbaşı tayin ederdi. Uğurlu saat padişaha arz olunarak iradesi alınırdı. Bundan sonra Kaptan Paşa hareket günü tekrar Yalı Köşkü'nde huzura kabul olurdu. On sekizinci asır sonlarında padişah tarafından Kaptan Paşa'ya III. Murat zamanından kalma bir usul uyarınca ilaç ve tedavi parası olarak iki bin sekiz yüz doksan kuruşu havi bir kese verilirdi.

Donanma Akdeniz'e çıktıktan sonra muharebe düzeni alınırdı. Kalyonlar önden gider, onların arkasından mavnalar ve daha

Riyale (Rear Admiral)

The name is Tugamiral at present. He follows the Vice Admiral in the hierarchy, and his vessel is called Riyale-i Humayun. Riyale's pennant was hoisted on mizzenmast.

Their annual wages were three thousand piasters. All three admirals received for their sons the wages of ten sailors in the end of the eighteenth century and a mariner's wage at the date was fourty six piasters.

Following the ranking officers in the hierarchy there were public ship vessels' captains who installed lanterns on their vessels. These were later called "miri kaptan" (public ship's captain). The captains who later gave away their galleons were called as kaptan (captain) which is a rank after Kapudane, Patrona and Riyale equivalent of the modern navy Tugamiral which is Rear Admiral (lower half).

Along with Kaptan Pasha the vessels of Kapudane, Patrona and Riyale were called Sanjak ships, and their captains were called "Sancak Kaptani" (Sanjak's Captain) and this term would differentiate them of the regimental vessels. The vessels of Kapudane, Patrona, and Riyale had one green, and one red flag. The green flag had the picture of Zulfiqar (sword) in the center and the red flag



Osmanlı Donanmasının Odesa'yı Bombardımanı, İstanbul Deniz Müzesi
Bombardment of Odessa by the Ottoman Navy, Istanbul Naval Museum



Kaptanpaşa / Grand Admiral

geriden de çektiri denilen kürekli gemiler gelirdi. Çanakkale Boğazı dışında Piyale Paşa bahçesi servilikleri denilen mahalde bir gün kalınıp su alınır ve sandallarını Boğazhisar'a gönderip gemi yağlamak için otuzar tomruk çıra alırlardı. Burada yatılırken donanmadan ayrılan iki kalite karakol olarak ileri gönderilir ve donanmadan iki, üç mil alargada keşif karakol hizmeti yapardı. Akdeniz'de donanmanın geceledi̇ği her mevkide bu önlemin alınması adettendi.

Sabah namazından sonra kalkılıp Kaptan Paşa Kadırgası ortada, diğer gemiler etrafında mevki alırdı. Karakol kaliteleri üç mil ileri gidip gördüklerini işaret ederdi, Tersane Kethüdası ise artçı karakol kethüdası olup gece bir fener yakardı. Ele geçen düşman gemilerini ve fırtınada yelkeni yırtılıp sereni kırılan gemileri yedeğe alıp onarımlarını yapmak için bunlar geride kalırlardı. Baba Burnu'ndan sonra Midilli ve Sakız'a varılır, oradan Rumeli tarafına geçilip Eğriboz, Modon, Kodon ve Navarin'e varılır.

Kaptan-ı Derya eyaletine bağlı sancaklar ile, daha önceden tespit edilen zeamet ve tımar sahipleri, sancak beyleri ile birlikte donanma hizmetinde savaşçı olarak sefere katılmaya mecburdular. Kaptanı Derya eyaletinin sancakbeylerine "Derya Beyi" denilirdi. Her derya beyi, kendi has ve salyanelerine göre, bir, iki, veya üçer kadırga ile sefere giderdi. Yeterli olmadığında diğer eyaletlerden de tımarlı sipahi alınırdı.

had a crescent and a star. The flag of Kaptan Pasha had the Tugra of the Sultan in the center.

The departure time of the Navy was determined by muneccimbasi (head astrologist). The lucky time would be offered to the Sultan in order to receive approval. Following this ritual Kaptan Pasa would again pay a visit to the Waterfront Pavillion in the day of the departure. A sac containing two thousand eight hundred ninety piasters would be given to Kaptan Pasa based on a rule set during the Sultan Murad the 3rd's period in the late eighteenth century to cover for medicine and treatment expenses.

After the arrival of the Navy in the Mediterranean Sea the fleet would be positioned in the order of war. The galleons in the front were followed by barges, and then would come the oar vessels which were called galley. The places for the replenishment of water were the Dardanelles and the locality called Cypresses of Piyale Pasa garden. The rescue boats were then sent to Bogazhisar and 30 logs of chips of pitch pine wood would be brought back in each for the lubrication of their boats. The crew overnighted at this location. In the mean time two patrol ships that were sent to a further post served as standing patrol two to three miles off the coast in the open sea. It was customary to take this precaution at every locality where the Navy overnighted in the Mediterranean Sea.

After the morning prayer at the mosque, Kaptan Pasa's Galley was positioned in between, and at the center of the other vessels. The harbor patrol would advance approximately three miles, and noted what ever was noteworthy. The chamberlain of the ship building yard was also the chamberlain of the outpost and lit up the lantern at night. The staff stayed at home to make substitute vessels of the enemy ships, and to repair the torn sails and broken masts of the ships. The fleet would stop by Lesbos and Chios after Cape Baba, then go to the Rumeli side and arrive Egriboz, Modon, Kodon and Navarin.

The provinces related with the Grand Admiral's province and the beholders of the previously determined fiefs and vassalages had to contribute in the campaign as warriors under the Navy. The sanjak beighs of the Grand Admiral's province were called "Derya Beyi" (Governor at Sea).

Tımarlı sipahilerden hükümlerde emredildiği şekilde seferde hazır bulunmayanların dirlikleri ellerinden alındığı gibi çeşitli cezalar da uygulanmaktaydı.

Osmanlı Donanması'nda hizmet eden, leventler, kürekçiler azablar, aylakçılar, kalyoncular, gabgarlar ve sudagabo'ar gibi muhtelif sınıflarda ve konumda personel mevcuttu. Bunların mevcutları, isimleri ve ağırlıkları zamanla değişime uğramıştır.

Kalyoncular

Yelkenli gemilerde daimi olmayarak her sene donanmanın denize çıkmasından evvel muayyen bir kısım kazalardan donanmada hizmet etmek üzere tertip edilen donanma askerlerine "Kalyoncu" veya "Taşralı Nefarat" denilirdi. 1682 senesinde kurulan kalyonculukla başlı başına bir ocak halinde Donanma kuruluşuna dahil olmuşlardır. Bunlar, Leventler gibi daimi ücretli asker olmayıp, gerektiği takdirde Donanma hizmetine girer Donanma'nın dönüşünden sonra yine memleketlerine geri dönerlerdi.

Kalyoncuların Kasımpaşa Meydanı'nda kışlaları vardı. Kalyoncuların başları olan kalyoncu çavuşları tersane dahilindeki Galata, Beyoğlu ve Kasımpaşa semtlerindeki inzibat işlerinden sorumludurlar. Kalyoncu çavuşlarının odaları Galata tarafında idi. Bunlar on sekizinci asrın son yarısından itibaren Galata ve Beyoğlu civarını haraca kesmişlerdi.

Bellerinde gümüş saplı biri bir kulaç uzunluğunda ve diğeri daha kısa yatağan bıçakları ile çifte tabancaları vardı. Arkalarındaki bornusları yakasından bir düğme ile iliklenir ve ekseriya sağ eteği sol omuza atılırdı. Ayaklarına Galata biçimi ve kalyoncu biçimi denilen burnu kesik, üst tarafından ayak parmakları görünen kırmızı yemeni giyerlerdi, baldırları çıplaktı, çoğunun bellerinde şallar ve omuzlarında mevsime göre ince ve kalın çuhadan etrafı harçlı bornuslar ve başlarında makdem ve puşi denilen sırmalı ve ipekli sarıklar, sırtlarında kaytandan işlemeli Cezayir biçimi fermene ve ayaklarında bacakları kısa şalvar vardı.

Kalyoncular sefer öncesi taşkınlıklarıyla meşhur olup daima hadise çıkarırlardı. Padişah ikinci Mahmut'un ıslahatı kapsamında 1827 tarihinde çıkarılan bir kanun ile Kalyoncu Sınıfı kaldırıp yerlerine "Tersane tüfekçi neferatı" konmuştur.

Each sea governor would contribute in the battle with either one, two or three galleys based on his own taxes. When this was not sufficient other provinces also contributed in the dispatch of more troops under fief. The troops who were not present in the campaign as ordered were taken away their revenues, and punished in various ways as well.

There were personnel available in different position and class serving in the Ottoman Navy such as levends, oarmen, marines, temporary seamen, sailors, topmast sailors, and artillery men. Their numbers, names and importance changed in time.

Sailors

The Navy's soldiers who were gathered from certain districts to serve in the Navy each year before the fleet launched were called "Sailors" or provincial troops. These were included in the Navy in 1682 after the foundation of the Seamanship as a separate unit. These were not regular paid soldiers like Levends, they would serve for the Navy when needed then return home following the return of the Navy.

The sailors had barracks in the Kasimpasa Square. The staff sergeants who were the supervisors of the sailors were responsible for the military discipline in the quarters of Galata, Beyoglu and Kasimpasa which were partially inside the ship building docks. The staff sergeants' rooms were in Galata quarter. These were involved in racketeering in the environs of Galata and Beyoglu in late eighteenth century.

They carried a fathom-long, and a shorter silver handled yataghans at their waists, and two guns. The cloak on their back would be buttoned on the collar, and the right wing of the cloak would be thrown onto the left shoulder. They were wearing a sort of a red, Galata style or sailor style light shoe called "yemeni", which showed the tip of toes. Their legs were naked most had shawls around their waist, and cloaks which were worn in accordance with the season; either thin or thick broadcloth. Their cloaths were again made of broadcloth, reinforced with other cloths. On their heads they usually had turbans with laces and silk, called makdem and pusi, Algerian style waistcoats enriched with cotton or silk cords called fermene and baggy trousers on their legs.

Kürekçiler

Osmanlı Donanması'nda iki türlü kürekçi vardı. Bunlardan birisi İtalyanca forsa denilen kürekçiler olup harpte alınan esirlerdendi. Ayrıca Osmanlı tebaasından cürüm sahibi olanlardan bazılarına da ceza olarak gemilerde kürek çektirilirdi. On beş ve on altıncı asırlarda bütün Akdeniz devletlerinde bu forsa usulü vardı. Her gemide forsalara vardiyanlar nezaret ederdi, bunların kaçmamaları için birer ayaklarından zincirle alabandalara çakılı bulunurlardı.

Bu forsalardan başka devlet, kendi tebaasından genellikle yirmi hanede bir olarak donanma için kürekçi alırdı. Yani her yirmi hanede biri kürekçi olarak alınıp geri kalan on dokuz hanesi bu kürekçinin altı aylık iaşesini temin için para verirlerdi.

Donanmaya her sene ne kadar kürekçi lazımsa maliye tarafından sancak ve kazalara hükümler gönderilerek miktarı tayin edilen kadar kürekçi getirtilirdi. Bazen kürekçi alınmayan yerlerden bunun bedeli alınırdı. Türkler arasından tedarik edilen kürekçilere halk ağzında "ahbap" ve esir kürekçilere de "çakal" denilirmiş.

Gemilerde esir forsalarla Türk kürekçilerin karışık olarak bulunmaları emniyeti temin ederdi. Muharebe zamanlarında bir gemide yalnız forsa bulunursa bunlar, düşman tarafının lehine çalışırlar ve küreklerini ona göre kullanırlar, isyan ederler ve kumandaya aykırı hareket yaparlardı.

Leventler

Halen Türkçede "Levent" kelimesi boylu boslu, kuvvetli ve yakışıklı erkekler için kullanılmaktadır. Latince'den gelme "Levantino"'dan alındığı söylenmektedir. Bu tabir 1550 senelerinde Osmanlı Donanması içerisinde yayılmaya başlamıştır.

Türk korsan teknelerinde ve daha ziyade Akdeniz de gezen sefinelerde görev yapan o deniz erleri, boylu-poslu güçlü kuvvetli idiler. Korsan gezen bu Türk denizcileri daha sonraları Osmanlı Donanması'na girip muharip deniz eri olarak görev yaptıkları sıralarda kendilerine Levent (Çıplak) ismi verilmiştir.

Osmanlı Tarihini geniş bir şekilde yazmış olan İbni Kemal, Levent kelimesini «süvari, asker, cenkçi, meşakkate mütehammil ve gözü pek insan» manasına kullanmaktadır. Kanuni devrinde, Levent sözü işsiz güçsüz kimse, denizde korsanlık, karada eşkiyalık eden kimseler kastedilmiştir.

The sailors were known with the shouting and cheering before a campaign, which usually ended with a street fight. Following a reform by the Sultan Mahmoud the 2nd in 1827 a new law stated that the Sailor Class was abolished and then it was replaced by "Tersane tufekci neferati" (rifled troops of the dockyard) .

Oarsman

There were two kinds of oarsmen in the Ottoman Navy. The ones who were called forsa (derived from Italian) who were actually enslaved after a battle. And the criminals of the society who were to be punished. The forsa system worked in each Mediterranean state in the 15th and 16th centuries. Quarantine guardians called Vardiyans (italian deriv.) supervised forsas in each vessel. And were also chained to the side of the ship from their feet to prevent their escape.

In addition to the forsas the state generally would get more oarsmen from its own nationals, by picking one oarsman per each twenty houses. The remaining nineteen houses were paying the six months salary of the this oarsman.

The amount of oarsmen needed for the navy each year was determined by the ministry of finance and the oarsmen needed were brought from the provinces and districts by sending orders. Wherever no oarsmen were required to be sent the fee thereof would be requested. The locals called the Turkish oarsmen "ahbap"(pal) and the enslaved oarsmen "cakal" (rooky).

The fellowship of enslaved forsas and Turkish oarsmen on the vessels would ensure the security. If only forsas were aboard the ship during the battle those would be fighting to the advantage of the enemy, and use their oars in accordance to this, they would rebel and act against the orders.

Levend

The word "Levend" is used in actual Turkish as tall, athletic, and handsome men. It probably derived from the latin word "Levantino". The term was frequently used in the Ottoman Navy in 1550.

The mariners who were on duty in Turkish pirate vessels and mostly in Mediterranean were muscular and tall. These Turkish mariners were mostly pirates sailing in the Mediterranean Sea, who later became the soldiers of the Ottoman Navy involved in battles, and they were called Levend (Naked) when on duty.



Levent / Levend

Leventler iki kısma ayrılmaktadır. Kara Leventleri ve Deniz Leventleri. Ancak Kara Leventleri çok önceleri kaldırılmış, Deniz Leventleri ise daha uzun ömürlü olmuştur. Günümüzde Levent tabirinin Deniz Leventi için kullanılması bu sebepledir. Deniz Leventleri, tabiri önceleri korsanlar için kullanılmıştır. Orhan Gazi'nin oğlu Şehzade Halil'in İzmit Körfezi'nde bir kayıkla dolaşırken Bizanslı Korsanlar tarafından kaçırılması hadisesi anlatılırken «Levent Gemisi, Levent Korsan Gemisi» tabirleri kullanılmaktadır.

Osmanlı Tarihi yazarlarından İsveçli D'Ohsson şöyle naklediyor:

Yaya tüfekçi askeri olacak Leventlerin donanmaya kayıt ve kabulleri için, çok eski bir nizamnameye göre, bir kılıç veya mızrak yahut bir tüfek ve tabancaları olması kafi idi. Bu silahlardan bir tekine sahip olan sağlam yapılı genç namzet olabiliyordu.

Hıristiyan'larda olduğu gibi, Türklerde de 16. asırdan önce korsanlık mevcuttur. Önceleri korsan olarak faaliyet gösteren Leventler, Donanma hizmetine alınmış ve donanmanın

Ibni Kemal who wrote a detailed History of the Ottoman Empire, defined the word Levend as «cavalry, soldier, battler, resistant against hardship and courageous». During the Sultan Suleiman Period Levend meant person without a job or a home, pirate in the sea, or a bandit.

There are two kinds of Levends; Army Levends and Navy Levends. But Army Levends were abolished by the Army long time ago, and the navy levends lived on. Therefore the term is currently being used for Navy Levends. Navy Levends was formerly used for the pirates. As the story on the abduction of the son of Orhan Gazi Sehzade Halil while he was boating in the Gulf of Izmit by Byzantine pirates is told the terms «Levend Vessel, Levend Pirate Vessel » are often used.

The Ottoman Historian Swedish writer D'Ohsson stated once that:

According to a very old regulation it was sufficient for the Levends to bring along a weapon such as a spear, a sword, a rifle or a gun to be recruited as a sailor. Even with only one of the above mentioned weapons a sturdy young man could become a candidate.

Piracy existed among the Turks, just as it did among the Christian nations before the 16th century. The Levends who formerly involved in piracy were recruited in the navy and constituted the troops who got involved in the battles. In the book of Piri Reis called Kitab-ul Bahriye, it was written that the captains Kemal Reis and Burak Reis were primarily trained as Levends. Piri Reis also informed about the Turkish Pirate Levends who lived on the coasts of the Aydin and Mentese Provinces, who were also active.

Levend captains were given the duty by the state during Bayezid 2nd, Yavuz Selim and Sultan Suleiman (the Magnificent) periods. Barbaros Hayrettin, Turgut Reis, Kilic Ali Pasa were all raised as Levends first. The Ottoman Navy lived its most glorious time during the period of these sea wolves.

But the amount of pirates decreased during the 17th century. And since they were not as strong or successful as the sea wolves of the 16th century the Ottomn Empire was not that powerful as before.

Levends were sort of similar to today's sailors. They were named after the ships they were in. Such as the Levend of the Frigate,

muharip askerini teşkil etmişlerdir. Piri Reisin Kitab-ül Bahriye'sinde, Kemal ve Burak Reislerin Leventlikten yetişme olduğu anlatılmakta, Aydın ve Menteşe Sancakları kıyılarında, devamlı faaliyet gösteren Türk Korsan Leventlerin barındığı yerler hakkında bilgi vermektedir.

Levent reislerinin devlet hizmetine alınması II. Beyazıt, Yavuz Selim ve Kanuni Süleyman Devirlerinde olmuştur. Barbaros Hayrettin, Turgut Reis, Kılıç Ali Paşalar hep Leventlikten yetişme denizcilerdir. Bu kurt denizciler zamanında Osmanlı Donanması en haşmetli duruma gelmiştir.

Fakat 17. Asırda korsan miktarı azaldığı gibi 16. Asrın deniz kurtları derecesinde kudret ve başarı gösteremediklerinden Osmanlı Donanması eski kudretini kaybetmiştir.

Leventler bir nevi deniz piyadesi durumundaydı. Bulundukları gemilere göre ad alırlardı. Fırkate Leventi, Çektiri Leventi, Kalyon Leventi gibi. 18. asrın başında Osmanlı Donanması hakkında, eser yazan «Kont Marsıgli» Bahriye efradına Levent dendiğini anlatmakta ve 64 Türk kadırgasında toplam olarak 40.327 mürettebatın bulunduğunu ve bunların içinde 7.300 Levent olduğunu belirtmektedir.

İşte, bu gösterişli insanlar daha ziyade deniz kıyılarındaki Türklerden ve Levent-i Rumî denilenler ise tercihen adalarımızdaki Rum Teba'dan alınırdı. Bahriyemizin daimi sınıfına geçenler edenler maaşlı idiler. Bunlar muhafız ve Karakol hizmetinde de vazife yapardı. Donanmamızın bütün Çektiri Sınıfı ve Kalyonlarında da görev yaparlardı. Kalyoncular ise kesinlikle taşralı olup, donanmanın seferi esnasında haberci gönderilerek toplatılırdı.

İstanbul'da oturan yerli leventlerin aşırı serkeşliklerini kontrol altına almak için 1718 senesinde Kaptan-ı Derya Süleyman Paşa Galata, Üsküdar, Eyüp ve Beşiktaş'ta Yerli Levent Kullukları ihdas etmiş, hanlardan batakhanelerden çıkarılarak disiplin altına alınmışlardı. Ayrıca bir Ocak teşkili öngörülmüş ve Karadeniz sahillerinde "Gözcü Kuvveti" meydana getirilip Levent Çiftliği denilen mahalde leventler için bir kışla yaptırılmıştır.

Bu Leventlerin "Reislerine Şahlevent" denilirdi. Başlarına barata denilen kırmızı renkli başlık giyerlerdi.

Levend of Galley, or Levend of Galleon. In the beginning of the 18th century the Count Marcigli who wrote about the Ottoman Navy explained that the sailors were called Levends and that the 64 Turkish galleys contained a total of 40.327 personnel. And that 7.300 out of this were Levends.

These spectacular men were either from the Turks who lived on the shores, or the people called Levent-i Rumî of the Greek citizens living on the islands. The ones who became permanent personnel of Ottoman Navy, were paid salaries. Those also served as wardens and or were on harbour patrol duty. They also served in the galley class vessels and galleons of Ottoman Navy. The sailors of galleons were always selected among countrymen. They were gathered during the campaign of the Navy by sending a messenger.

In 1718, the Grand Admiral Suleiman Pasha had established Military Forces of Levends in Galata, Uskudar, Eyup, and Besiktas to control the disobedient the Levends that lived in Istanbul, and forced them out of inns and gambling dens, and disciplined. In addition to that a Janissary Corps was founded, and "Observer Forces" were constituted on the Black Sea shores, barracks were built for the Levends in the locality known as Levent Ciftligi.

The chief of these Levends was called "Sahlevent". They wore red cloth caps on their hads called "barata". They had white shirts with log sleeves, red vests with a black bordure, short blue baggy trousers, and dark red flat heeled shoes. They had yellow bands around their waists.

The ones that were called Levent-i Rumî wore different to distinguish them from Muslim levends. The non-muslims had green-yellow vests, short baggy trousers and blue-white turbans around their heads and waists. In addition to those they wore raincoats and bonnets with red bordures, they only carried a dagger at their waist.

The Levends of the sea would from time to time fight besides the Janissaries on land as well. But the captains and other commanders disliked the idea due to security reasons and there were several arguments on this between the naval commanders and the military chiefs.

Leventlerin kollu beyaz gömlekleri üstünde, rengi yine kırmızı ve kenarları siyah harçlı bir yelek ile altında kısa mavi şalvar, ayaklarında koyu kırmızı hafif yemeni vardı. Bellerine sarı kuşak sararlardı.

Levent-i Rumî denilenleri, Müslüman leventlerden ayrılsın, anlaşılsın diye kıyafetleri değişik oturdu. Bu keferenin sırtlarında sarı harçlı yeşil renkli bir yelek altında kısa şalvar, bellerinde başlarında mavili-beyazlı tülbente benzer bir kumaş sarılı olurdu. Bundan başka kenarları, dikiş mahalleri kırmızı bantla çevrilmiş başlıklı bir yağmurlukları olup kuşaklarında sadece bir kama taşırlardı.

Deniz Leventleri gerekirse karaya çıkarak Yeniçerilerle aynı siperde savaşırlardı. Ancak karaya çıkarak savaşmaları gemi reisleri ve diğer komutanlar tarafından emniyet gerekçeleri ile hoş görülmemiş ve donanma komutanları ile serdarlar arasında tartışmalar yaşanmıştı.

Arşiv vesikalarında gemilerdeki Levent miktarına ait bir hayli örnekler vardır. Meselâ, dört kalyonda bin yüz Levent, iki kalyonda sekiz yüz elli Levent, üç direkli kaptan gemilerinin her birinde seksen Levent bulunmaktaydı.

Gabyarlar

Gabyar, gemi serenleriyle yelkenlere bakan ve yelkenleri açarak armaları muhafaza ile intizamını muhafaza eden gemicilere denilirdi. Gabya İtalyanca bir kelime olup gemi direklerinin alttan itibaren ikinci kademesidir. 1768-1774 Osmanlı - Rus Harbi'ne kadar Donanma'da gabyar sınıfı yoktu, bu tarihten sonra ücretle gabyar alınmaya başlanmıştır.

Küçük Hüseyin Paşa'nın kaptanlığında Donanma'da gabyarların sayısı artmıştır. Daha önce yelken ve arma hizmetlerinde Rüesay-ı sütun veya Rüesay-ı rubulu denilen reisler istihdam olunurlardı. XVIII. asır sonlarında Küçük Hüseyin Paşa, Kaptan-ı Derya olunca arma hizmetini görmek üzere bu reislerin nezaretleri altında Suluca ve Çamlıca Adaları Hıristiyanlarından gabyar ve Marinar denilen yeni bir sınıf konmuştur. Marinarlar arasında Rumlardan başka Ermeniler de bulunmaktadır.

1815 tarihli bir defterde Mahmudiye üç ambarlısında Gabyaran-ı Çamlıca diye dört reis-i evvel, üç badbani, iki reis-i salis ve 31 gabyar ve yine aynı defterde bir korvette kırk ve bir brikte yirmi gabyar bulunduğu görülmektedir. Yine III, Selim devrine ait bir üç ambarlıda gabyar sayısı 347 olarak yer almaktadır.

The archive records contain many examples of the number of Levends per ships. There were one thousand and one hundred Levends on four galleons, eight hundred fifty on two galleons, eighty Levends on each of the flagships with three masts.

Gabyar

Gabyar was the sailor who took care of the riggings and the sails of the ship, who unfurled them and maintained them at the same time. Gabya is the Italian word for the second level of the masts from the bottom. There was no gabyar class in the navy until the Ottoman-Russian War of 1768-1774. After that date gabyars were hired.

The number of gabyars were increased after Kucuk Huseyin Pasha became Grand Admiral. Previously commanders named Reis were hired for positions such as Ruesay-i sutun (beam skipper) or Ruesay-i rubulu. During late 18th century when Kucuk Huseyin Pasa became the Grand Admiral he founded a new class of sailors called Gabyar and Marinar which consisted of the Christians from the Islands of Suluca (Spetse) and Camlica (Dokos), and these men were responsible for the riggings. Marinars were citizens with Greek and Armenian origin.

According to the records inside a logbook dated 1815 the crew of the three decker of Mahmudiye consisted of four commanders called "Gabyaran-i Camlica", three badbani (that spreads sail), two third captains, and 31 gabyars. According to the same logbook a corvette contained fourty gabyars and a brig contained twenty gabyars. A three decker from the period of Selim the 3rd had 347 gabyars.

Instead of the Greek Levends and Greek Marinars and Gabyars Muslim sailors were hired after the Revolution of 1820 in Greece. With the declaration of the law on shipsailing docks in 1827 the Greek gabyars were completely removed and single muslim men from the shores of Trablus-i Sam, Beyrut, Sayda, Akka, Remle and Gazze who were capable of seamanship were hired as gabyars and mariners instead.

Palace Guard / Marine Artilleryman

Since the cavalrymen with fief could not be called to arms anytime they were needed and it took time for the government to gather them together, sufficient number of soldiers were hired for the navy such as janissaries and armourers who could always be mobilized.

1820 yılına yani Yunan ihtilaline kadar Osmanlı gemilerinde gerek levent Rumlardan ve gerek marnar ve gabyarlardan istihdam edilen Rumların yerlerine Müslüman gemicilerin alınması emredilmiş, daha sonra 1827 yılında ilan olunan tersane nizamına dair kanun gereği Rum gabyarlar tamamen kaldırılarak bunların yerine denizciliğe vakıf Trablus-ı Şam, Beyrut, Sayda, Akka, Remle ve Gazze sahillerindeki bekar Müslümanlardan gabyar ve marnel olarak bin denizci alınması uygun görülmüştü.

Kapıkulu Askerleri / Deniz Topçusu

Tımarlı sipahiler daimi silah altında bulundurulmadığı için ve devletin lüzum gördüğü anda bunları toplamak vakit alacağından donanmaya, yeniçeri, cebeci gibi daimi silah altında bulunan muvazzaf sınıflardan da yeteri kadar asker tayin olunurdu. Top dökmek ve savaşlarda top kullanmak üzere iki kısımdan oluşan topçu ocağı, kapıkulu ocağına bağlı olup, donanmada gemilerdeki topları kullanmak üzere hizmet etmekteydiler.

Kara topçusunun, gemi gibi hareketli bir platform üzerinde ve değişken hava koşullarında çok başarılı sonuçlar alması beklenemezdi.

The artillery class which consisted of two sections; for cannon ball casting, and firing cannons during battles. It was an organization under the palace guard corps, and they served as artillerymen in the navy.

It was not expected for the artillery men of the army to achieve the same results on the ship where the platform constantly moved and under extreme weather conditions these results were even worse. The most important reason for not succeeding during the sea battles in the period of galleons was the lack of marine artillery men who were specifically trained for the navy.

Because during the period of galleons the results of the sea battles were highly dependent on the achievement of the naval artillery men. This continued until the vessels were built from steel, and the stable and moving cannons for those vessels were invented. Only after that the navy could constitute an artillery class specifically for its own use. All European historians mentioned the Ottomans built large battle ships equipped with heavy artillery in the 15th century.



Kapudan Paşa ve Leventler, İstanbul Deniz Müzesi / Kapudan pasha and sailors, İstanbul Naval Museum



Bir Osmanlı Kadırgası ve Kürekçileri, Refik AZİZ İstanbul Deniz Müzesi /
An Ottoman Galley and The Oarsmen, Refik AZİZ Istanbul Naval Museum

Nitekim kalyon devrine geçişle birlikte, denizlerde önemli bir zafer kazanılamamasının altında yatan en önemli nedenlerden biri de, donanmanın kendine has özel yetiştirilmiş deniz topçusu olmamasıdır.

Çünkü kalyon devrinde, deniz savaşlarının sonuçları büyük ölçüde, deniz topçusunun başarısına endeksliydi. Bu durum, sac tekneler ve onlara has sabit ve döner topların yapımına kadar böyle devam etmiştir. Ancak bundan sonra donanma, kendisine ait bir topçu sınıfı oluşturabilmiştir. XV. yüzyılda Osmanlıların oldukça büyük ve ağır toplar ile donatılmış harp gemileri yaptıklarını bütün Avrupa tarihçileri yazarlar.

1499'da deniz gücü ile bütün dünyaya dehşet salan Cenova, İspanya ve diğer Avrupa devletleri, donanmalarını birleştirip Osmanlılar üzerine geldiler. Osmanlıların zaferiyle neticelenen pek çok deniz savaşı yapıldığı göz önünde bulundurulursa , o dönemdeki Osmanlı Donanması'nın azameti kendiliğinden görülür. Sultan Abdülaziz, 1867'de Kraliçe Victoria'ya

In 1499 Genoa spreaded terror throughout the whole world with its maritime power. It then was united with Spain and the other European countries to attack Ottomans. Considering there were many battles that resulted with the victory of the Ottomans it is easy to perceive the grandeur of the Ottoman Navy in that period. Sultan Abdulaziz had sent an Ottoman cannon to the Queen Victoria as a present in 1867. Although that was not the largest cannon the Ottomans had those days its caliper was 635 mm, its bore diameter was 140 mm and it weighed 19 tons. It is currently displayed in London Tower. There is another cannon that weighs well over 19 tons built in 1533 at display in the Maritime Museum of Lisbon. A great amount of copper was used in the production of the Ottoman cannons, and Ottomans had rich copper beds in Anatolia.

A special class for artillery men was not needed in the period of the galleons since the number of cannons needed was very little (12 per galleon). Achieveing a result during the battles actually based on swords, rifles and

XV. yüzyıla ait bir Osmanlı topunu hediye olarak göndermişti. Bu top Türklerin sahip olduğu en büyük top olmamasına karşın, kalibresi 635 mm, namlusu 140 mm kalınlığındaydı ve toplam 19 ton ağırlığındaydı. Bu gün Londra Kulesi'nde bu top hayranlıkla izlenmektedir. Lizbon Deniz Müzesi'nde ise 1533'de yapılmış, ağırlığı 19 tonu aşan başka bir top sergilenmektedir. Dev Osmanlı toplarının üretimi için çok miktarda bakıra ihtiyaç vardı, ama Osmanlılar Anadolu'da zengin maden yataklarına sahipti.

Kadırga devrinde, topların sayısının son derece az olması -bir kadırgada 12 top- ve esas sonucun, mahmuzlama sonrası yapılan rampa muharebesinde kullanılan kılıç, tüfek, ve ok ile alınması nedeniyle özel topçu sınıfına fazla ihtiyaç duyulmuyordu. Bu dönemdeki topçuların büyük çoğunluğu korsan sınıfından dönme veya azınlıklardan oluşmaktaydı. Kapıkulu askerlerinin donanmada topçu olarak görevlendirilmesi kalyon devrine geçilen XVII. yüzyılda başlamıştır. Deniz topçusu, hiçbir zaman fevkalade olan Türk sahra ve kuşatma topçusu düzeyine çıkmamıştır. İstanbul'da dökülen toplar mükemmeldi, fakat acemi topçular Venedikli topçularla baş edebilecek durumda değillerdi XVII. yüzyılda zorla devşirilmiş İngiliz ve Fransızlar da topçu olarak kullanılmış ancak bunlardan yeterli bir verim elde edilememiştir.

Deniz üzerinde topçuluk sanatı, çok farklı özelliklere sahip ve beceri gerektiren bir iştir. Çünkü hem topların içinde bulunduğu gemi, hem de hedefler hareketlidir. Ayrıca rüzgar, basınç, nem gibi deniz koşullarına has değişkenler topçuluk sanatını etkilemektedir. Bu çok yönlü deniz ortamında tamamen bilime dayanan özel bir eğitim gerekliydi.

Sudagabolar

Sudagabo, onsekizinci asrın son yarısındaki tabirlerden olup daha evvel kullanıldığına dair bir kayıt yoktur. On sekizinci asır başlarındaki kalyon efradı arasında sudagabolardan bahsedilmeyerek topçubaşı ve topçu kethüdasından sonra topçu olarak, saatçi ve topçu diye iki sınıf topçu zikrediliyor. Sudagaboların bu saatçi denilen sınıf olması muhtemeldir.

1815 yılında üç ambarlı Mahmudiye mürettebatı arasında sudagaboha maa sertopî başlığı altında dört topçu başı (güverte ve ambar kısımlarının) ve bir sertopi-i emanet denilen topçubaşı vekil veya ihtiyatı ile 91 sudagabo vardır.

arrows used after ramming and boarding the enemy ship. Most of the artillery men in that period consisted of ex-pirates or minorities. The assignment of the Palace Guards as artillery men in the navy started with the transition into the period of galleons in the 17th century. The artillery men of the navy had never been at the the level of the Turkish saharan or the siege artillery men who were excellent. The cannon balls that were casted in Istanbul were flawless but the inexperienced gunners were not in the condition to fight the Venetian artillery men. In the 17th century the enslaved British and French were also used as artillery men but the results were not satisfactory.

The art of gunnery at sea is a work that requires a variety of qualities and capacities in a man. Because both the ship where the cannons are installed in, and the targets move. Besides, the variants specific to the sea such as the wind, the atmospheric pressure, the humidity play important roles in the art of cannonering. A training program that totally was based on scientific values was very important in such an environment with diversities.

Sudagabo

Sudagabo was a term used in the late eighteenth century, and there is no record on whether it was previously used or not. There were two artilleryman classes on the galleons, known as the timekeeper and the cannoneer in the early eighteenth century, which followed the chief artilleryman and the guardsmen. There was no word of the sudagabos. Sudagabos probably were the class which was earlier called the timekeepers.

Among the crew of the three decker Mahmudiye in 1815, there were four chief cannoneers under the category of "sudagaboha maa sertopî" (on the decker section and inside the warehouse) and a "sertopi-i emanet" which was the assistant to the chief cannoneer or his reserve and 91 sudagabos. Likewise in 1819, on another three decker galleon there were four chief cannoneers and 120 sudagabos. A single decker galleon contained one chief cannoneer on the board; a total of three cannoneers and 64 sudagabos. A frigate contained two chief cannoneers registered sudagabo maa sertopi and 32 sudagabos.

Keza 1819 tarihli diğer bir üç ambarlı kalyonda da dört topçu başı ile 120 kadar da sudagabonun bulunduğu görülüyor. Bir kapak kalyonda biri güverte topçubaşısı olarak üç topçu ve 64 sudagabo ve bir firkateynde de sudagabo maa sertopi kaydıyla iki topçubaşı ve 32 sudagabo bulunuyordu.

Aylakçılar

Aylak'ın lügatça manası, işsiz güçsüz, boşta gezen ve muvakkaten iş tutan gündelikçi demektir. Her sınıf yelkenlide muayyen miktarda aylakçı bulunurdu. Üç anbarlı kalyonlarda aylakçı mevcudu 150 ila 200 kişi kadardı. Bunların arasında Osmanlı tebası olarak aylıkla çalışan "Marinar-ı Rum ve Ermeni asıllı aylakçılar" da vardı.

Aylakçılar donanmanın daimi maaşlı askeri olmayıp, tekneler denize açılacakları zaman altı aylığına toplanan ücretli bir sınıftı. Bu kişilerin kayıt ve kabulleriyle ücretlerinin ilk tediyesi, tersane salonunda merasimle yapılır ve bu merasimde Kaptan Paşa ile "ikinci Defterdar" ve Bahriye Erkanı hazır bulunurlardı.

Aylakçıların başlarına "Seraylakçı" denirdi. Donanmamızın esas zabitlerinden idiler ve hazineden maaşları vardı. Seraylakçılar üç ambarlı kalyonda dört kişi olup, diğerlerinde aylakçı miktarına göre birden üç kişiye kadar değişirdi.

Azablar

Azablar, reislerin emrinde çektirilerle paşa, bey gemileriyle şalopalarda, İzmit'ten kereste nakleden sefinelerde, top gemilerinde, taş gemilerinde, kalelerde okçu ve tüfekendaz görevi yapan bir sınıf idiler. 16. ve 17. asırlarda bunların hem tersane ve hem de gemi hizmeti gördükleri, bazı eserlerle vesikalarda yer almaktadır.

Gemi hizmetindeki azablarla tersanede hizmet edenleri birbirinden ayırmak için bahriye defterlerinde yer aldığı gibi azaban-ı tersane-i amire ve azaban-ı donanmay-ı hümayun diye ayrılmaktadırlar.

Katip Çelebinin verdiği bilgide:"...Nev'i evvel Azaban-dır ki anlara Tersane Halkı dahi derler. Kapudanlar, reisler, humbaracılar, kalafatçılar ve neccarlar gayri mecmu bin sekiz yüz doksan üç neferdir. Bir aylık mevacipleri 70 yük akçedir... "

Aylakci

The dictionary meaning of Aylak is idle, unemployed, temporary seaman and casual laborer. Each sail ship class contained a certain amount of Aylakci. Three deckers contained around 150 to 200 of them. Among these there were Greek and Armenian subjects of the Ottoman State who worked on a monthly salary basis as well.

Aylakci was not the permanent soldier of the navy. They only gathered when the vessels were about to sail off and were paid during the six months at sea. These people were enrolled and paid with a ceremony inside the dock building and during the ceremony the Grand Admiral, Assistant to the Head of the Treasury and the senior officers of the navy would be present.

Headman of Aylakci class was called "Seraylakci". These were the permanent officers of the navy. And their salaries were paid by the treasury department. A three decker galleon contained four Seraylakci positions, the other vessels differed between one to three based on the number of aylakci employed.

Azap

Azap is a marine class which served on galleys under the command of the reis, on sloops and on the ships of pashas and beighs, on freight vessels which brought timber fron Izmit, on bomb ships, stone ships, and as bowyer and rifle man in fortresses. Records show that they used to serve both at shipbuilding docks and vessels during the 16th and 17th centuries.

In order to distinguish the azabs who served on the ships from the ones serving in the docks they were called respectively azaban-i donanmay-i humayun and azaban-i tersane-i amire as written in the logbooks of the navy.

According to the information by Katip Celebi:"...the azaps serving in the docks were also called the people of the docks and were paid a monthly salary of 70 silver coins The number of rear admirals, reis, caulkers, bombardiers and carpenters is approximately one thousand eight hundred ninety three..." Based on this statement "dockyards" which is the present area between Halic and Kasimpasa where the shipbuilding yards and docks are located at on the coast line was home to the temporary workers who were also called azap.



Osmanlı Donanma Personeli / Ottoman Crew

Bu ifadeden de anlaşılacağı üzere “tersane” yani şimdiki havuzlar ve gemi tezgahlarının bulunduğu Haliç’in Kasımpaşa’dan Hasköy’e kadar olan sahil şeridinin bulunduğu mahallerde çalışan işçilerin bir kısmına da azab denilirdi.

XVII. asra kadar teknelerde bulunan azab reisleri ile dümenciler, yelkenciler ve vardiyanlar hep “azab sınıfından” olup kalafatçı, humbaracı ve topçu gibi sınıflar da tersane ile gemilerde çalışan ve ayrı ayrı sınıflara mensup Tersane Halkı idiler. Bunlara kısaca “Tersaneli” denirdi. Azabların “bölükbaşısı” olan reisliğe Badbani adı verilen “yelkenci”likten geçilirdi. Azab bölüklerinde reis, odabaşı ve aşçıbaşı zabit olarak bulunurdu. Reis, azablara kumanda ile onları idare ederdi.

Gemi süvarisi olan “Azab Reisine” Vardiyanbaşı denilirdi. Bu şahıs kim ise daha sonra terfi ederek Kaptan olurdu. Reisten sonra Odabaşı gelirdi, ondan sonra da Aşçıbaşı geliyordu. Osmanlı Devletinin kuruluş döneminde 15 ila 20 bin kişi kadardılar. Silahları ok, yay ve pala idi. 1543 yılında Tersane Halkı 1.800 asker olup, bunların içinden 230 kişisi Azab sınıfının reisi idi.

Günümüzde, Haliç’te Azab Kapısı ismi verilen verilen muhitte kışlaları vardı. 15 ile 16’ncı asırda azaba ihtiyaç olduğu zaman yirmi otuz haneden güçlü kuvvetli bekar Türklerden alınırdı. Bu kişiler kefilli olup, tersane görevine girince maaşa geçerlerdi.

Sanatkarlar

Bunlar gemilerdeki teknik işleri gören nakkaşlar(boyacılar) marangozlar, demirciler, kalafatçılar ve halatçılardır. Marangozlar, gülleler tarafından veya başka bir nedenle hasar alan yerleri kapatırlar, demirciler, demirle ilgili onarımları yapar, kalafatçılar, gemi su yaptığı zaman kalafat yaparlar ve halatçılar gemi halatlarını onarırlar ve nakkaşlar da kalyonlara nakış yaparlardı. Bir üç ambarlıda ortalama olarak bir varilci, üç demirci, üç tulumbacı, on marangoz ve on kalafatçı görev yapardı.

Kalafatçılar

Tersane halkı içinde bulunan kalafatçılar ayrı bir bölük olup ilk ve orta devirlerde acemi oğlanlarından ikişer akçe yevmiye ile tayin edilirlerdi. Kalafatçıların XVII. asırdaki mevcutları, tersane ile paşa ve bey gemilerindekiler de dahil olmak üzere altı yüz kadardı. Bunların İstanbul’da iki yerde odaları vardı.

The chief azaps, steersmen, sailors and quarantine guards served as azap class staff until the 17th century. Classes such as caulkers, bombardiers and gunners were the dock people who worked at shipbuilding yards and ships. These were briefly called the “Docker”. The reis class rank which was the captain of azaps, could be achieved through being a “Badbani” first, who actually was a “sailor”. The company of azaps contained reis (headman), odabasi (captain of barracks) and cook as officers. The azaps were under the command of the Reis.

The azap chief was called the quarantine guard. Who ever that person was, he was upgraded to become a Captain. Head man followed Reis, than came the cook. These were a total of approximately 15 to 20 thousand people during the foundation of the Ottoman State. They were armed with arrows, bows, and military matchets. In 1543 the dockers consisted of 1.800 soldiers and out of this 230 were the chiefs for azaps.

They had barracks in the location presently called Azap Kapi in Halic (Golden Horn) area. In the 15th and 16th centuries strong and single Turkish men were picked in every twenty or thirty homes, when ever azaps were needed. Those men had guarantors they were given salaries when they started working at the docks.

Handy man

Those were the men who did the technical work on the ships, this included carpenters, ironsmiths, caulkers, and rope makers. Carpenters repaired the spots which were damaged due to gunfire or other reasons, the ironsmiths did the repairs related with the iron, caulkers caulked when excessive water flooded the bottom of the ship and rope makers repaired the riggings. The carpenters carved designs on the galleons. A three decker usually consisted of a barrelsman, three ironsmiths three firemen ten carpenters and then caulkers.

Caulker

The caulkers among the dockers were forming another squad. They were appointed from first and second period conscript boys and paid two silver coins each. The number of caulkers in the 17th century, the ones in the docks, working for the pashas’ and beighs’ ships included, were approximately six hundred.

Biri Galata da Kürekçi kapısında, diğeri de Tersane'de idi. Üç ambarlı kalyonlarda bir kalafatçı başı ile yedi veya dokuz kalafatçı bulunurdu.

Donanmada İaşe ve Maaşlar

Donanmadaki Leventler ve diğer personelin iaşe maddeleri çoğunlukla İstanbul tüccarlarından temin edilir ve tersane ambarına teslim edilirli. Akdeniz'deki gemilerin erzakı İstanbul'dan gönderilirdi. Donanma için yapılan mubayaa ve gemilere teslimatta, çoğunluk altı aylık müddet esas tutulurdu. Bu müddet en az üç ay, en fazla bir senelik olurdu.

Donanmadaki Levent ve diğer personel zamanının büyük kısmını denizde geçirdiği için ve gemilerin teknik durumu personele taze ekmek pişirilmesine müsait olmadığından, denize açılınca ekmek ihtiyacı peksimetle karşılanırdı. Bunun için İstanbul'daki Bebekte tersane zindanı yakınında, Gelibolu'da, Varna ve Burgaz'da, Kıbrıs Adasında donanma için peksimet yapan fırınlar vardı. Gemiler İstanbul'da bulunduğu zaman fırınlarda ekmek pişirilir, her gemiciye günlük çift ekmek verilirdi.

Deniz Leventleri, maaş yerine geçen ve adına «Mevacib» denilen para alırlardı. Leventlere verilen paralara «Ulufe» de denmekteydi. Maaştan başka deniz muharebelerinde teslim alınan düşman gemilerinden elde edilen ganimetin bir kısmı hazineye kalır, bir kısmı da Leventlere taksim edilirdi. Silâhtar Tarihinde 1685 senesindeki deniz muharebesinde şunlar yazılmaktadır :

"Nakşa'lı Ali Kapudan karın karına üç alabanda urup çattı, ve yüz Levent döküp kılınç koydular bilâaram top ve kurşun yağdurup üç saat cenkten sonra havah-u nohovah güçle kâfir vire eyleyüp feth ve zapt olundu ve yedekleyüp Rodos'a götürdüler ve Levente taksim olacak ganaim füruht olup, dört bin kadar Levente dörder kuruş düştü."

Esirler bir seferde hizmet ettikten sonra günde kırk altı akçe yevmiye alırlardı. Hükümet bütün bir sefere ait olmak üzere adam başına iki kilo pirinç, iki kilo mercimek, üç okka zeytin yağı verirdi. Bundan başka her beş gün için iki buçuk peksimet dağıtılırdı. Her gemide kaç top varsa tayfalar o kadar mangalara ayrılmışlardı. Her manganın bir aşçısı ve bir de mangabaşı olan kethüdası vardı.

These had barracks at two locations in Istanbul. One was at the Kurekci gate in Galata, the other was at Tersane. The three decker galleons contained one chief caulker and between seven and nine caulkers.

Food and Salaries in the Navy

The food for the Levends and other personnel in the Navy were mostly supplied from the merchants in Istanbul and delivered to the warehouse of the docks. These were sent to the ships in the Mediterranean from Istanbul. The purchase for the navy and the delivery to the ships were made within six months. This was at least three months and maximum one year.

Since Levends and other members of the crew lived mostly in the seas and the ships did not have the means to bake fresh bread this was usually substituted by biscuits. There were bakeries which baked special biscuits for the navy at Bebek, Istanbul near the prison of the docks, in Gelibolu, Varna and Burgaz, and Cyprus. When the ships were in Istanbul the bakeries baked bread and each sailor was given two breads daily.

The monthly salaries of the Levends of the sea were called «Mevacib». It was also called «Ulufe». In addition to the salaries a portion of the booty from the seized enemy ships after the battles was shared between Levends, after the larger part was delivered to the treasury. The following was written in the History of Ottoman Guards of Janissary on the battle of 1685 :

"Captain Ali from Naksa put the helm hard abreast three times, bumped up against, piled up one hundred Levends, fought with swords, fired their guns nonstop. After three hours of combat the enemy heaved away, the ship was seized and brought to Rhodes. The booty amount per Levend was; four piasters for each of the four thousand levends."

The slaves were paid fourty six coins each, after serving one day. The government gave at each campaign two kilos of rice, two kilos of lentl, four kilos of olive oil per person. In addition each crew member received two and a half biscuits for five days. The amount of squads on one ship was equal to the number of cannons. Each squad had a chief, and a cook. Meat was given once in two weeks, rice was given twice weekly.

On beş günde bir et, haftada iki defa da pilav veriliyordu. Manga kethüdası, manganın yiyecek masrafı için gemicilerin maaşlarına mahsuben kaptandan yüz kuruş alırdı. Osmanlı Donanması'nda 1701 yılında toplam personeli 533 olan bir kalyondaki personel dağılımı ve görevleri yandaki şemadadır.

Kalyon Personeli, 1701 Yılı	
Toplam : 533 kişi	
1	Reis-i evvel
1	Reis-i sani
1	Reis-i salis
7	Ruesay-ı sütun
1	Agay-i kalyon
1	Hoca-i kalyon
1	Seroda-i kalyon
1	Çavuş-ı levendat
1	Vekil harc
1	Çavuş'ı kandil
1	İmam-ı kalyon
7	Badbant
1	Vardiyan
1	Sertop-i evvel
1	Sertop-i sanî
7	Kethüda-i topi-i evvel
2	K. T. Sani
1	Muhahz-ı cebehane
1	Kethüda-i muhafızin-i cebehane
1	Anbari-i ab
1	Reis-i sandal
1	Serdümen
1	Kethuday-i dümen
20	Dümenciyan
200	Aylakciyan
200	Topcıyan
40	Sandalcıyan
1	Ser kalafati
3	Kalafatcıyan
1	Sermarangozan
3	Marangozan
2	Varilciyan
1	Cerrah

The chief of the squads took one hundred piasters from the captain against the sailors' salary for the food expenditure of his squad. Based on records in 1701 the distribution of the personnel on a galleon of 533 persons and their assignments are in the chart below.

Galleon Crew, 1701	
Total : 533 px	
1	First Captain
1	Second Captain
1	Third Captain
7	Assistant Captains
1	Master of the Galleon
1	Gownsman
1	Barracks Headman
1	Sergeant of Levends
1	Steward
1	Night watchman
1	Clergyman of the galleon
7	Sailor
1	Quarantine guard
1	1st Master Gunner
1	2nd Master Gunner
7	1st Steward Gunner
2	2nd Stewart Gunner
1	Ammunition Warehouse Guard
1	A. Warehouse Guard's Stewart
1	Cistern guard
1	Boat captain
1	Quartermaster
1	Stewart to Quartermaster
20	Steersman
200	Temporary sailors
200	Cannoneers
40	Boatman
1	Head Caulker
3	Caulkers
1	Head Carpenter
3	Carpenters
2	Barrel makers
1	Surgeon



1.4 Cezayirli Gazi Hasan Paşa

Osmanlı Devletine hizmet vermiş, cesaretiyle tanınan Osmanlı denizcisi ve devlet adamıdır. 1713 yılında Gelibolu'da doğduğu rivâyet edilmektedir. Heybetli görünüşünden, bıyıklarının büyük ve iri olmasından dolayı önceleri kendisine "Palabıyık" lakabı verilmişse de, sonraları; "Cezayirli" ve "Gazi" unvanları ile anılıp meşhur olmuştur.

Hasan Paşa'nın hayatı, kahramanlık, başarı, ve hayır işleri i!e doludur. Çocukluğu Tekirdağ'da, uzak sahillere sefer yapan gemileri seyrederek geçmiştir. On yedi, on sekiz yaşlarında bir delikanlı olduğunda ve artık ele avuca sığmadığı dönemlerde, Tekirdağ ona ufak ve sıkıntılı gelmiştir. Bu yaşlarında hasretini çektiği denize kavuşmuş, tüccar gemileriyle seferlere çıkmaya başlamıştır.

25 yaşına gelince Avusturya - Rusya seferinin devam ettiği sırada (1738) Yeniçeri Ocağı'nın 25. bölüğüne kaydedilir. Belgrat Kuşatması'na katılmış, Mora, Hisarcık Savaşları'nda bulunmuş, savaşta gösterdiği kahramanlık ününün kısa sürede yayılmasına sebep olmuştur. Savaştan sonra yine Tekirdağ'a dönmüş ve Hacı Osman Ağa'nın kızı ile evlenmiştir.

1.4 Gazi Hasan Pasha of Algiers

Ottoman seaman who later became an important statesman particularly known for his intrepidity. It is assumed that he was born at Gallipoli in 1713. He was given the nickname "Palabiyik" (person wearing a handlebar mustache) due to the his own grandiose looks, and the looks of his large, enormous mustache. He became rather known with the nickname he was given afterwards; "Cezayirli" (meaning 'of Algiers') and the title "Gazi" (veteran).

Hasan Pasha spent his entire life fighting heroic battles for his country, and he also was getting involved in helping the needy. During his childhood years in Tekirdag he has been a great observer of the vessels that traveled to distant destinations. As he turned seventeen he became a young man and Tekirdag could no longer satisfy his curiosity nor respond to his ambitions. He finally had the chance to travel with the trade ships in the seas that he has been longing for, for a very long time.

He joined the Janissary Corps at 25, during the Austria-Russia campaigns (1738), and he was registered in batallion number 25. He took part in the siege of Belgrade, and the battles of Peloponnes, and Hisarcik, after which his name became very famous in a short period of time. He returned to Tekirdag after the war and married the daughter of Haci Osman Aga.

He wanted to continue living as a sailor again and was planning on sailing to Algiers, but his ship rammed into a pirate ship in the Mediterranean. When the two vessels tried to break apart young Hasan stayed in the pirate ship due to heavy storm, and had to fight the pirates. He showed no sign of scare nor was surprised, but heroically fought, and killed most of them. He imprisoned a few inside the warehouse. He was all alone on a ship in the middle of the stormy seas, without a captain or a crew to sail the ship.

The Algerians saw that ship and got abreast. They admired Hasan's heroism, and let him have the vessel. They also gave him a coffee shop in Algiers as present. He was directly promoted to class of "Dayilik" in Algiers, and became the Governor of Telmisan very shortly.



Kasımpaşa Kalyoncu Kışlası / Kasımpaşa Sailors Barrack

Yeniden deniz hayatına döndüğü zaman Cezayir'e gitmek istemiş, ancak gemisi Akdeniz'de bir yabancı korsan gemisine rampa etmiştir. Şiddetli fırtına yüzünden, iki gemi, birbirinden ayrılırken korsan gemisinde kalan genç Hasan, hiçbir şaşkınlık ve korku eseri göstermeden korsanlarla mücadele etmiş bir çoğunu öldürmüş, diğerlerini de geminin ambarına kapatmıştır. Bu şekilde Hasan, elinde kılıcıyla; fırtınalı bir deniz ortasında çalkalanan kaptansız ve mürettebatsız bir gemide tek başına kalmıştır

Cezayirliler, bu gemiyi görüp hemen rampa etmişler ve Hasan'ın bu kahramanlığına hayran olarak, gemiyi kendisine bıraktıkları gibi ayrıca Cezayir'de, bir de kahvehane vermişlerdir. Hasan, Cezayir'de hemen "Dayılık" sınıfına alınmış ve kısa bir zaman içinde Telmisan Beyliği'ne yükselmiştir.

Artık "Cezayirli" unvanıyla anılmaya başlayan Hasan Bey, Cezayir Beylerbeyi ile arasında, kıskançlıklar ve anlaşmazlıklar meydana gelince, İspanya'ya, oradan da İtalya yolu ile İstanbul'a gelmiş ve tersane hizmetine girmiştir

Osmanlı Donanması'na alınarak 1761 yılında "Şehbaz-ı Bahrî" kalyonu kaptanlığına getirilmiş (Nisan 1761), 1762'de "riyale" rütbesini almış ve irade ile "Berîd-i Zafer" kalyonu süvariliğine atanmıştır(27 Nisan 1763).

Starting then Hasan was named "Cezayirli". When conflicts arose between him and the Governor of Algiers due to jealousy, and discrepancies he went to Istanbul via Spain and Italy, where he started serving in the shipbuilding yard.

He was recruited as the captain of the galleon called "Sehbaz-i Bahrî" of the Ottoman Armada in April 1761, he was promoted to Rear Admiral in 1762 and was assigned Captain of the galleon "Berîd-i Zafer" (April 27, 1763). Three years later he was promoted to Vice Admiral (March 30, 1766) and assigned Captain of the galleon "Ukab-i Bahrî" (March 1766). Later during the same year he became the Captain of the "Peleng-i Bahrî Kalyonu" (December 30, 1766).

On September 20, 1768 Hasan Pasha was assigned Captain of the galleon "Neheng-i Bahrî", he was promoted the highest position after Grand Admiral as Admiral, based on his successful career. The Turkish – Russian War had begun when Admiral Hasan Pasha was at this position.

Grand Admiral Husamettin Pasha, Admiral Cezayirli Hasan Pasha and Rear Admiral Cafer Pasha took the land road to Izmir after the disaster of Cesme Harbor took place.



Cezayir Liman Kalesi / Algeria Harbor Fortress

Daha sonra “Patrona” rütbesi verilerek (Mart 1766) “Ükab-ı Bahrî” kalyonu kaptanlığına getirilen (30 Mart 1766) Hasan Bey aynı yıl sonunda “Peleng-i Bahrî Kalyonu” kaptanı olmuştur (30 Aralık 1766).

20 Eylül 1768’de “Neheng-i Bahrî” ‘kalyonu kaptanlığına getirilen Hasan Bey, gösterdiği başarılarından dolayı ‘Kapudane-i Hümayun” rütbesi ile Kaptan Paşa’dan sonra gelen en büyük makama terfi etmiştir. Hasan Bey bu görevde iken, Türkler île Ruslar arasında savaş başlamıştı.

Çeşme faciasından sonra Kaptan-ı Derya Hüsamettin Paşa ve Kapudane Cezayirli Hasan, Riyale Cafer Bey’ler karadan İzmir’e gittiler. Daha sonra Hasan Bey, aldığı emir üzerine, doğru Çanakkale Boğazı’na gelerek, durumu hükümete bildirdi. Kapdan-ı Deryalıktan azledilen Hüsamettin Paşa’nın yerine iki tuğ (Beylerbeyilik) ile Cafer Kaptan atandı. Hasan Bey’e de Beylerbeyilik ile Kapudanelik verildi.

Later on Hasan Pasha was ordered to make a trip to Canakkale to report to the government on the situation in Cesme. Captain Cafer and Two Governor Generals were assigned Grand Admiral instead of Husamettin Pasha who was dismissed. Hasan Pasha was promoted Governor General and Full Admiral.

After two years of defeat at land and sea battles Sultan Mustafa III was very content that Limni was saved. In November 1770 he promoted Cezayirli Hasan Bey to Grand Admiral by granting him three vizier rankings. In addition he was given a sable-skin coat, and a golden garland as present as well as four hundred garlands and five thousand piasters to be given to soldiers who became war heroes. From then on the written orders sent to Hasan Pasha bore the title “GAZI” before his name.

Russians declared the blockade of the Turkish coasts during their operation in 1772, but could not prevent defeat whenever they had to confront Gazi Hasan Pasha of Algiers.



Vakfiye-i Cezayirli Hasan Paşa, 1782, Milli Kütüphane El Yazmaları Koleksiyonu / Cezayirli Hasan Pasha Foundation, 1782, Milli Kütüphane (Turkish Republic's National Library) Collection of Calligraphy

İki yıldan beri karada ve denizde devam eden savaşlarda alınan mağlubiyetlerden sonra Limni'nin kurtulduğu haberini duyan Padişah III. Mustafa, çok sevinir ve Ekim 1770'de Cezayirli Hasan Bey'e üç tuğlu vezirlik rütbesi vererek Kaptan-ı Derya yapar. Kendisine bir samur kürk ile bir altın çelenk verildiği gibi kahramanlık gösteren askerlere de verilmek üzere dört yüz çelenk ile beş bin kuruş yollanır. Bundan sonra Hasan Paşa'ya gelen emirlerde "GAZİ" unvanı da yer almaktadır.

1772 yılı harekatında Ruslar Türk sahillerinin ablukasını ilan ettilerse de, Cezayirli Gazi Hasan Paşa ile her karşılaştıklarında yenilgiden kurtulamamışlardır. Bu arada Çanakkale Boğazı Seraskeri Moldavancı Ali Paşa'ya felç geldiği için Tekirdağ'da ikamete gönderilmiş ve Cezayirli Gazi Hasan Paşa'ya, 5 Temmuz 1772 tarihinde Kaptan-ı Deryalığa ek olarak Çanakkale Boğazı Seraskerliği de verilmiştir.

Ruslar Tuna ordularını takviye ederek 1774'te saldırıya geçerler. Bunun üzerine Gazi Hasan Paşa, yerine vekaleten Melik Mehmed Paşa (Şubat 1774) Kaptan-ı Deryalığa getirilerek, Anadolu valiliği ile Rusçuk Seraskerliğine getirilmiştir.

21 Temmuz 1774'te yapılan Kaynarca Anlaşması'ndan sonra Temmuz 1774'de Cezayirli Gazi Hasan Paşa ikinci kez Kaptan-ı Deryalığa getirilmiş ve 15 yıl bu görevde kalmış, Padişah üzerindeki tesiri île vezir-i azamları gölgede bırakarak, "Saltanat Atabeyi" olmuştur.

I. Abdülhamit'in vefatı üzerine padişah olan III. Selim 20 Nisan 1789 tarihinde bir Hatt-ı Hümayun ile Cezayirli Gazi Hasan Paşa'yı Kaptan Paşalıktan almış ve Anadolu Valiliğiyle, İsmail Kalesi Seraskerliğine göndermiştir.

Kethüda Cenaze Hasan Paşa'nın azli üzerine 3 Aralık 1789 tarihinde Vezir-i Azam olmuş ancak bu makamda üç buçuk ay kalabilmiştir. Şumnu'da soğuk bir havada, dışarıda dolaşmış, dönüşünde hastalanarak 30 Mart 1790 tarihinde ölmüştür. Cezayirli Gazi Hasan Paşa Şumnu'da yaptırdığı Bektaşî tekkesine defnedilmiştir.

Cezayirli Gazi Hasan Paşa, uzun Kaptan-ı Deryalık yıllarında Denizciliğe ve ülkeye önemli hizmetlerde bulunmuştur. Hasan Paşa, imparatorluğun büyüklüğüne yakışır denizcilik siyaseti izlenmesi gerektiğine inandığından Donanmanın modernizasyonuna büyük önem vermiştir.



Cezayir Korsanları İle İspanyollar Arasında Deniz Savaşı, Cornels Hendriks Vroom, 1615 / Sea Battle between Algerian Pirates and Spanish Navy, Cornels Hendrikz Vroom, 1615

In the mean time the Commander-in Chief of the channel of Canakkale Moldavanci Ali Pasha was paralyzed, therefore he was sent to Tekirdag to reside there. In July 5, 1772 Gazi Hasan Pasha of Algiers was assigned Commander-in Chief to Canakkale Channel as well.

Russians fortified their Danubian troops and attacked in 1774. Upon their attack Melik Mehmed Pasha was assigned Grand Admiral as the representative of Gazi Hasan Pasha (February 1774), and he was assigned Governor of Anatolia and Commander-in Chief to Rusçuk (Ruse/Bulgaria).

After the Kaynarca Treaty on July 21, 1774 Gazi Hasan Pasha of Algiers was assigned for the second time Grand Admiral. He kept his position for 15 years. He overshadowed the Grand Viziers with the impression he made on the Sultan and became "Saltanat Atabeyi" (Minister for the Dynasty).

Sultan Selim III who came to power upon the death of Abdulhamit I, sent the imperial decree concerning the dismissal of Gazi Hasan Pasha of Algiers off his duties as the Grand Admiral of the Ottoman Navy and the continuation of his duties as the Governor of Anatolia and Commander-in Chief at Ismail Fortress on April 20, 1789.

Upon the dismissal of Kethuda Cenaze Hasan Pasha he became Grand Vizier on December 3, 1789 but he could only last at this position for three months. He died on March 30, 1790 at Sumnu after he caught cold following a promenade out in the cold. He was buried at the Bektasi Dervish Lodge in Sumnu.

Gazi Hasan Pasha of Algiers served the maritime world and his country during long years at Grand Admiralty position.

Osmanlıda, Avrupa'daki deniz subaylarının yetiştiği okulların benzeri bir eğitim verecek olan Mühendishane-i Bahriy-i Hümayun'u 1773 yılında kurmuş ve buraya dönemin en iyi öğretmenlerini getirmiştir. Ayrıca modern savaş gemileri inşa edilmesi maksadıyla öncelikle dışarıdan uzman mühendisler getirtilerek tersanenin yeniden yapılanmasını sağlamıştır.

İlk Nizam-ı Cedit askerlerinin talim gördüğü Levent Çiftliği, Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın kendi kapısı halkını talim ve terbiye ettiği bir kışla idi.

Hasan Paşa'nın tersanedeki Kalyoncu Kışlası ile camisinden başka, 4 saat yerden su getirtmiş olduğu Midilli Adası'nda birçok çeşmeleri ile Vize taraflarında cami, hamam ve üç çeşmesi ile Limni, Sakız, İstanköy ve Rodos Adaları'nda da çeşmeleri vardır. Hasan Paşa'nın bu hayratları dışında Kasımpaşa'da bir konak, İstanbul Kasımpaşa'da, Deniz Hastanesi yakınlarında (1777), Kulaksız'da (1783), Rumelikavağı'nın Altınkum mevkiinde (1785) ve Büyükdere ile Yenimahalle'de birer çeşmesi vardı. I. Mahmud'un Topuzlu bendini ve Taksim su tesislerini onarttırmıştır.

Abdülhamit devrinde açılan Rus seferinde devlet hazinesi zora düştüğü zaman, Cezayirli Hasan Paşa'ya başvurulmuş ve Hasan Paşa da, hazineye on iki bin kese akçelik altın vermiştir

Hasan Paşa, mert ve cesur bir vezirdi. Ömrü, açık denizlerde, doğayla, korsanlarla mücadele içinde geçmiş, en sevdiği eğlencesi ise Afrika ormanlarında aslan avına çıkmak olmuştur. Onu tersanede, Cezayirli kıyafetiyle ve kendisine alıştırdığı bir aslanla birlikte görenler, dehşete düşerlerdi.

Hasan Paşa ileriyi gören, zeki, devletin bütünlüğünü Osmanlı Devleti'nin en buhranlı zamanlarda dahi zekası ile korumasını bilen bir denizciydi. Ölümünden sonra, özellikle Ege ve Akdeniz Adalarındaki gelişmeler, devletin bütünlüğünü sağlamakta onun ne kadar büyük bir devlet adamı olduğunu çok açık olarak gözler önüne sermektedir.

He believed in the modernization of the Navy and that the Empire had to be involved in maritime politics to an extent directly proportional with its grandiosity.

In 1773, Ottomans founded the Imperial Naval Engineering School where the Naval officers were brought up in a similar way they were in Europe and also brought the best professors of the period. In addition to this naval engineering experts were brought from abroad in order to to restructure the shipyards to construct new vessels.

Levend Ciftligi where the troops of the first Nizam-i Cedit were trained, was the military camp where Gazi Hasan Pasha of Algiers educated and trained his own troops.

Apart from the Kalyoncu Barracks at the shipyard and the mosque Hasan Pasha also owned many fountains on the island of Lesbos where the water was transported from sources of 4 hours traveling distance, a mosque, a hammam and three fountains in Vize and many fountains at Lemnos, Chios, Kos and Rhodos. In addition to these charities Hasan Pasha owned a mansion in Kasimpasa, and fountains in Istanbul Kasimpasa, near Deniz Hastanesi (Hospital) (1777), at Kulaksiz (1783), Altinkum in Rumelikavagi (1785), Buyukdere and Yenimahalle. He had the barrage of Topuzlu built by Sultan Mahmud I, and the water system at Taksim.

During the campaign against Russia in Abdulhamit period the state treasury had trouble finding funds and demanded the help of Cezayirli Hasan Pasha Hasan Pasha aided the treasury with gold worth twelve thousand pouchs.

Hasan Pasha was a man of honor and a brave vizier. He spent his life out in the open seas, fighting and struggling. His favourite pastime was hunting lions in the woods of Africa. People were terrified when they saw him dressed in native Algerian clothings at the shipyards wandering around with a lion that he tamed.

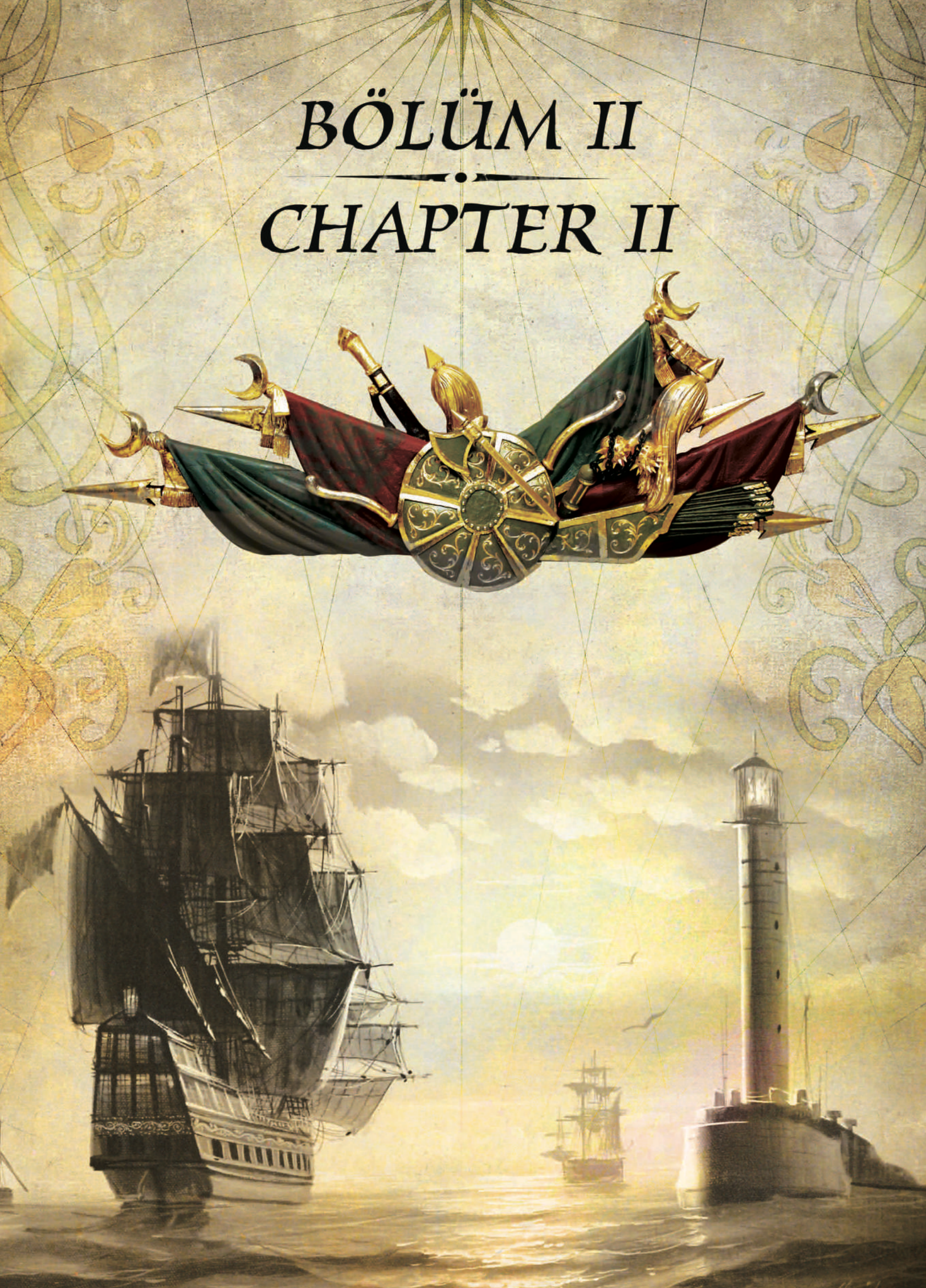
Hasan Pasha was an intelligent man with a vision of the future, and he knew how to preserve the unity of the Ottoman State even during times of crisis. Particularly the developments in the Aegean and the Mediterranean after his death clearly displayed his qualities as a statesman who was able to deliver when the unity of the state was at stake.



Cezayirli Gazi Hasan Paşa, Refik Aziz / Gazi Hasan Pasha of Algiers, Refik Aziz

BÖLÜM II

CHAPTER II



2.1 I. Petro ve Donanma

Rusların ile İsveçliler arasında 30 Ağustos 1721'de imzalanan Nistadt Barış Anlaşması'na göre Ingermanland, Estland, Lifland ve Karelia'nın, Vyborg ve Keksholm bölgelerindeki kasabaların ve Finlandiya körfezindeki tüm adaların hakimiyeti Ruslara verilmiş, ayrıca, Rusya kayıtsız-şartsız Baltık Bölgesi'nin en kuvvetli devleti olarak tanınmıştı. O sırada, Rus donanması altısı üç güverteli olmak üzere 29 kalyondan oluşan ve toplam 44 muharip unsurdan oluşuyordu. Donanma bünyesinde 16.121 denizci ve subayla birlikte 2.128 top bulunduruluyordu. Üstelik, Deniz Harp Okulu iyi eğitimli deniz öğrencileri yetiştirmeye devam ediyordu. Buna karşılık, İsveç Donanması Kuzey Savaşı'ndan ancak 21 Kalyon ile çıkabilmişti.

Büyük PETRO (Deli PETRO – Birinci PETRO)'nunn savaşlarda yaptığı hizmetler gerçekten de paha biçilemezdi, ancak Donanma organizasyonu gibi muharebe harici konularda da gösterdiği çabalar da en az o kadar önemliydi.

1718 yılında bir Büyük Amiral liderliğinde, Donanmayı yönetmekle görevli olan Amirallik Konseyi'ni (Admiralty Collegium) kuruldu.

1720 yılında, on yıldır kullanılan ve kapsamı güncel gereksinimler için oldukça kısıtlı olan Muharebe Talimatları yerini, Amiral Kruys tarafından derlenen daha geniş kapsamlı "Donanma Talimatı"'na bıraktı. Bu yeni "Talimat", Osel Adası Savaşı'nın kahramanlarından biri olan Kaptan Zutov tarafından yazılmış ve I. Peter tarafından bizzat düzenlenmiştir.

1722 yılında, Admiralty ve Tersanelerin Kontrolü ile ilgili düzenlemeler kapsamında Sahil Güvenlik Teşkilatı kuruldu.

1724 yılında gemilerin sınıflandırılmasını sağlayan, gemi boyutları ve oranlarla ilgili cetveller yürürlüğe girdi. 1724 -1771 yılları arasında Baltık Filosu için bu cetvellere uygun doksanın üzerinde hatt-ı harp gemisi (Kalyon) ve fırkateyn inşa edildi.

1722 subayların rütbe ve derecelendirmelerini düzenleyen bir sistemi yürürlüğe soktu. Buna göre rütbeler;

2.1 Peter the First and the Navy

According to the Nistadt Peace Treaty signed between Russia and Sweden on August 30, 1721 Russia was the sovereign of Ingermanland, Estland, Lifland and Karelia, the towns in the regions of Vyborg and Keksholm and all the islands inside the gulf of Finland. Additionally Russia was unconditionally recognized as the most powerful state of the Baltic Region. At the time the Russian Navy consisted of 44 combat elements of which 29 were galleons. The Navy contained 16.121 mariners and officers. There were 2.128 cannons available. The School of Naval Warfare was continuously raising well learned naval students. In the mean time only 21 galleons survived of the Swedish Navy.

The services rendered by Peter the Great (or Peter the 1st, or as often called by the Ottomans Crazy Petro) during war time were invaluable. On the other hand the efforts that he spent on matters which did not directly concern the battle, such as the organization of the Navy were at least as important.

He founded the Admiralty Collegium, which was assigned the duty of administering the Navy in 1718, which was led by a Grand Admiral.

In 1720 it was found that the Battle Instructions which had been used for ten years, had a very limited scope for the actual requirements, and they were updated. The new instructions were compiled by General Kruys, and were called "Navy's Operation Instructions". This new "Instruction" was written by one of the Osel Island legends Captain Zutov, and arranged by Peter I.

In 1722 the Coast Guard Organization was founded within the scope of the Admiralty and Docks Control arrangements.

In 1724 the charts concerning the classification of the vessels based on their sizes and rates was published. Between 1724 -1771 over ninety war ships (galleons) and frigates were built for the Baltic Fleet.

In 1722 a new system was adapted for the classification of the officers according to ranks and ratings. Based on this system the ranks;



I. Petro Kurmaylarıyla / Peter I with General Staff Officers

* Aday Yüzbaşı,
* Yüzbaşı,
* Binbaşı,
* Yarbay (İkinci derece Albay)
* Albay (Birinci derece Albay)
* Komodor (Tuğamiral – Komodor Albay)
* Tümamiral
* Koramiral,
* Oramiral,
* Büyük Amiral, (General Amiral)

* Candidate Lieutenant,
* Lieutenant,
* Lieutenant Commander,
* Commander (Second Degree Captain)
* Captain (First Degree Captain)
* Rear Admiral Lower Half (Rear Admiral – Commodore Captain)
* Rear Admiral Upper Half
* Vice Admiral,
* Full Admiral,
* Fleet Admiral, (General Admiral)

Zaman içerisinde üzerinde yalnızca küçük oynamalar yapılan bu sistem 1917 yılına kadar yürürlükte kaldı. Aynı rütbeler 1935-1940 yılları arasında yeniden yürürlüğe sokularak kullanılmıştır.

Donanmanın Sancağı olarak Büyük Petro Aziz Andrew'un gök mavisi renginde çapraz çizgili bayrağını belirledi. İlk kez 1692 yılında Petro Filosu'nda çekilen bu bayrak, Kuzey Savaşı sırasında ünlenmiştir. Petro'nun Donanma Talimatı'na göre Rus savaş gemileri asla kendi sancak, fors ve flandralarının çekili olduğu gemilere saldıramaz, buna uymayanlar ölüm cazasına çarptırılırdı.

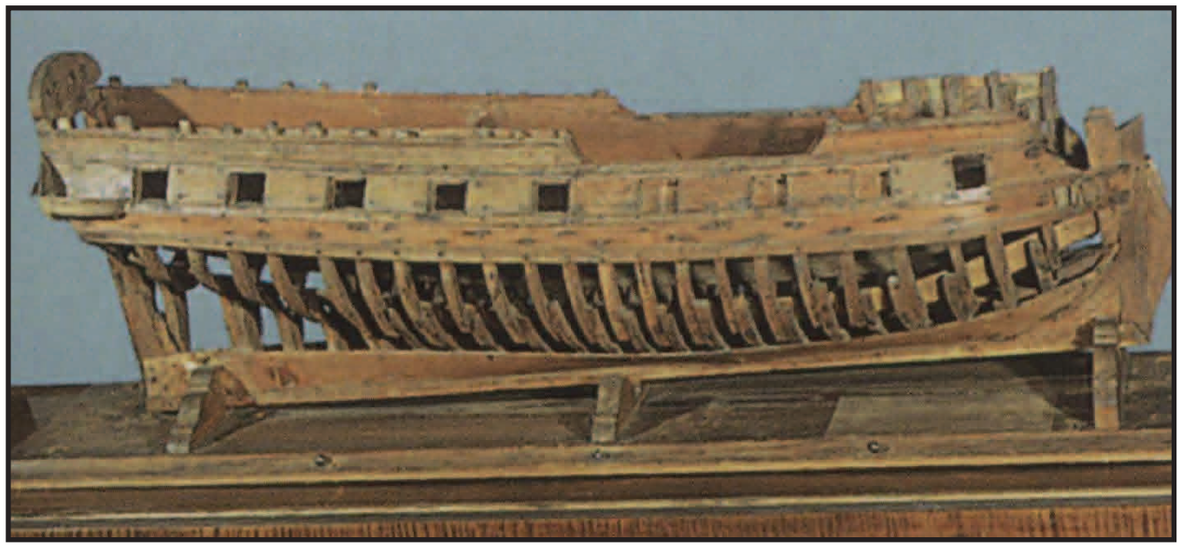
In time only small changes were made in this system, and it was in effect until 1917. Same ranks were in effect again between 1935-1940.

The Navy's Flag was St Andrew's sky blue crossed, and striped flag. This flag was first displayed in 1692 by the Peter's Fleet, and famed during the Northern War. Based on Peter's Navy Instructions the Russian War Ships could never attack other vessels carrying their own flags, pennants, or banners, and who ever violates that rule would be executed.

The final military engagement of Peter I was the Iran campaign during 1722-1723. In order to transport the Russian Army Troops which reached enormous numbers in terms of personnel and supplies, 247 additional cargo vessels were built.



St. Petersburg ve Admiral / St. Petersburg and Admiral



Bizzat Çar Tarafından Yapılan Bir Gemi Modeli / A ship model personally made by Peter the Great

I. Petro'nun son askeri girişimi ise 1722-1723 Iran Seferi olmuştur. İnsan ve malzeme açısından büyük rakamlara ulaşan Rus askeri birliklerinin nakledilmesini sağlamak maksadıyla, ilave olarak 247 adet nakliye gemisinin inşa edilmesini emretmiştir. Büyük Amiral Apraskin yönetimindeki yeni filo, yaz ortasında 22,000 askerden oluşan birliğin Volga'dan Hazar Denizi'ne naklini sağlamış, ve tek bir top dahi atılmadan Derbent Kalesi ele geçirilmiştir.

Ertesi sene, Rus Filosu, İranlıların elinde bulunan Bakü Kalesi'ne düzenlenen sefere katıldı. Dört gün boyunca karadan ve denizden bombalanan garnizon teslim oldu. İran Seferi, İran'ın Derbent, Bakü ve çevrelerindeki topraklar ile birlikte sınırdaki üç yerleşim birimini Ruslara vermesini öngören bir barış anlaşması ile neticelendi. Uzun yıllar sonra ilk defa Rus tüccarlar, Volga – Hazar ticaret yolundan hiçbir tehlike olmaksızın faydalanabileceklerdi.

Hiç şüphesiz, geniş bir vizyona sahip Petro, Rus Ordusu içerisinde, savaş gemileri ve gemi inşa ile ilgili tüm konuları kapsayan donanma geleneklerini yerleştiren isim olmuştur.

İmparator Petro, Tavrov'daki tersanenin yenilenmesini emreder ve Bryansk'da yeni bir tersane kurulmasına onay verir. Yeni bir filo kurarak bunu Don ve Dinyeper nehirleri yoluyla Karadeniz'e indirme düşüncesi vardı. Ancak, ani ölümüyle, Petro'nun planları, haleflerinin arzu ve ihtiraslarının sınırlarına kalmış olacaktı.

The new fleet under the command of Grand Admiral saw to it that the troops consisting of 22.000 soldiers were transported from Volga River to Caspian Sea in mid-summer, and the Derbent Fortress was captured without even firing one cannonball.

The following year the Russian Fleet organized a campaign against the Baku Fortress, which was under Iranian occupation. The garrison was bombarded for four days from sea and land, until they surrendered. The Iran Campaign was completed following a peace treaty that set forth that the fortresses of Baku, and Derbent, and environs of these fortresses were left to Russia, along with the three settlements on the border. For the first time after many years the Russian merchants could benefit from the Volga – Caspian Sea trade line without facing any dangers.

Unquestionably Peter who had a broad vision was the person who established the traditions concerning the Navy which covers the war vessels, and ship construction techniques.

Emperor Peter gave the directive to renew the shipyard in Tavrov and approved the foundation of another one at Bryansk. The idea was to build a new fleet and launch this in the Black Sea via the rivers of Dniepr, and Don. But upon his sudden death Peter's plans became dependant on the limitations of desires and ambitions of his successors.

Rus Donanmasının Kuruluş Dönemi ve Gemi İnşa Faaliyetleri

Rusların gemi inşa tarihi çağımızın ilk yüzyıllarına dayanır. O zamanlar Slav kabileleri Doğu Avrupa'da yaşarlardı. Gemileriyle Hazar, Azak, Karadeniz ve Akdeniz'de seferler yaptılar. Bizans kaynaklarında Doğu Slavları'nın 269 yılında Atina, Korint, Sparta, Girit ve Kıbrıs'a seferler yaptıklarına dair anlatımlar bulunur.

Ortaçağda feodalleşmenin etkisi altında denizcilik neredeyse her yerde düşüşe geçti. Mongol - Tatar ve komşu Avrupalıların istilaları da Rus denizciliğini oldukça olumsuz yönde etkiler. İstilacılarla girişilen ve birkaç yüzyıl süren zorlu mücadelede Rus Devleti güneyde ve batıda önemli kıyılar kaybetti. Deniz ulaşımı ve gemi inşa yalnızca ülkenin kuzey bölgesinde devam etti.

XVII. yüzyılın sonlarında genel üretimin artması sonucu Rus Devleti'nin iç ve dış ticaretinin artması, ulusal deniz taşımacılığı ve dolayısıyla ticaret ve gemi inşa sektörünün büyümesine neden oldu. Taşımacılık yolları üzerinde büyük tersaneler görülmeye başlandı. Bu yerler genellikle aralarında su yolu ile ulaşım yapılabilen, yabancı ticaret gemilerinden nehir gemilerine yükleme yapılmasına olanak veren merkezlerdi. Kuzey Rusya'da bu tür merkezler; Vologda, Shuya, Arkhangelsk, Kholmogory, Solovetsky manastırı ve Veliky Ustyug olarak sıralanabilir.

Russian Navy Foundation Period and Shipbuilding

Russian shipbuilding started during the first centuries of the first millenium. The Slavic tribes lived in Eastern Europe. They sailed to the seas of Caspian, Azov, Black Sea, and the Mediterranean. Byzantine sources refer to the navigations of the Eastern Slavs in 269 to destinations such as Athens, Corinth, Sparta, Crete, and Cyprus.

In the Medieval Ages seamanship almost came to a decline all over the world, due to feudalism. Mongol - Tatar and other neighboring Europeans' invasions badly affected the Russian seamanship as well. The Russian State lost important southern and western shores during the wars against the invaders that lasted a couple of centuries. Maritime transportation and shipbuilding continued only in the northern region of the country.

As a result of the general increase in the manufacturing sector during the end of 17th century the increase of the local and international trade caused the growth of the national maritime transportation, which was eventually followed by the growth in the commercial and the shipbuilding sectors. Large shipbuilding docks were often seen on the sides of the transportation routes. These places were namely centers that could mostly be accessed via canals, where loading and unloading between river boats and foreign commercial ships took place.



I. Petro Gemi İnşa Faaliyetlerini Denetlerken / Peter the Great while inspecting ship building activities



Rus Donanması 1698-1700, Rus Donanması Tarihi, 1864 / Russian Fleet 1698-1700, History of the Russian Fleet, 1864

Nehir gemi inşasının büyük gelişme kaydettiği merkezler ise Volga-Hazar Havzası'nda bulunan Tver, Yaroslavl, Nizhny Novgorod, Kazan ve Astrahan'dı. Kazan ve Astrakhan'da neredeyse tüm yerel tersaneler devlet gözetimindeydi. Tüm gemilerin inşasını yöneten bir devlet tersaneciliği anlayışı vardı ki, bu daha sonra kurulacak olan ilk Admiraltylerin temelini oluşturmuştu.

Sibirya bölgesindeki bazı nehirlerde de tersaneler bulunmaktaydı ve bunların temel özelliği de tamamının kontrolünün devletin elinde olmasıydı.

XVIII. yüzyılın başlarında Ruslar, büyük ve küçük nehir gemileri ile iç sularda taşımacılığa müsait diğer gemi ulaşım araçlarının inşasında diğer ülkelere göre oldukça fazla tecrübe kazanmışlardı. Özellikle kuzeydeki nehir gemisi ustaları küçük deniz teknelerini bile ustalıkla inşa edebiliyorlardı.

I. Petro döneminden önce Rusların düzenli bir deniz donanmasına sahip olmamalarına karşın, XVII. yüzyılın sonunda savaş gemilerinin üretimi konusunda bilinen bir tecrübeleri söz konusuydu. 1650 lerde Rus gemi inşacıları, Zapadnaya Dvina Nehri üzerinde bazı savaş gemileri inşa etmişlerdi. 1667'de, Ordyn ve Nashcokin'in şahsi teşebbüsleri neticesinde, ticaret yolunun Hazar Denizi ve Volga nehri boyunca, Doğu ülkelerinden korunması amacıyla, Oka Nehri üzerindeki Dedinovo köyünde ilk Rus savaş gemisi olan OREL (Kartal) inşa edildi.

The northern Russian centers were; Vologda, Shuya, Arkhangelsk, Kholmogory, Solovetsky Monastery, and Veliky Ustyug.

The centers where river shipbuilding evolved were Tver, Yaroslavl, Nizhny Novgorod, Kazan and Astrahan in the Volga – Caspian delta. Almost all the local shipbuilding docks were under the control of the state in Kazan and Astrakhan. There was a mentality of state shipbuilding which administered all the ships' construction, and this constituted the basis of the first admiralties which were founded later.

There was also some shipbuilding docks on the rivers in the Siberia region, and the common characteristic of these was that they all were under the control of the state.

Russians gained more experience compared to other nations in building large and small river boats suitable for the transportation at national waters during the beginning of the 18th century. Particularly the northern river boat building masters could easily build small boats for the sea transportation.

Although the Russians did not own a regular navy before the Peter I period they definitely had a renowned experience in the building of war ships in the end of the 17th century. The Russian ship builders built some war ships on the Zapadnaya Dvina River in the 1650s. In 1667, the first Russian war ship named OREL was built in the village of Dedinovo on the river of Oka, for the protection of the trade route along the Caspian Sea, and Volga River as a result of the personal attempts by Ordyn and Nashcokin.



İlk Rus Yelkenli Savaş Gemisi, OREL Tablolarda Rus Ordusu ve Donanmasının Tarihi, Moskova, 1999 / First Russian sail warship, Orel, History of Russian Army and Navy at paintings, Moscow 1999

Gemi inşa sanayisinin gelişiminde en az bu olay kadar anlamı olan bir gelişmede, XVII. yüzyılın sonlarında, içlerinde bir kalyon ile birkaç firkateynin de bulunduğu büyük nakliye ve savaş gemilerinin Solombala ve Vavchug Tersaneleri'nde üretilmesidir.

Tüm bunlara ilave olarak, gemi inşasında tecrübe kazanılmasında en önemli etken öncelikle Azak Kalesi'nin Türklerden alınması amacıyla karavanın oluşturulması (karavan=donanma) ve Rusların güney denizlere inmesi amacıyla Azak Filosu için gemiler üretilmesi gerekliliğiydi. Voronezh nehrindeki tersanelerde 1702 yılına kadar 24 savaş gemisi, 4 bombardıman gemisi, 23 kadırga ile birlikte 2.000'den fazla küçük tekne, sal ve asker, cephane ve malzeme nakli için gerekli ulaşım araçları inşa edildi. Gemi yapımında olduğu gibi tersane, rıhtım ve diğer yapıların inşasında da tecrübe kazandılar.

Voronezh tersanelerinde gemilerin inşalarına rehberlik eden yabancı ustalar Rusların tecrübelerine tecrübe kattılar. Büyük Petro döneminde onlarca Rus, Hollanda, İngiltere ve Venedik'de gemicilik hakkında teorik ve pratik oldukça faydalı bilgiler öğrendiler. Ülkelerine döndüklerinde, yabancı gemi inşa tekniklerindeki başarılı uygulamaları aktardılar. Böylece düzenli donanmanın kuruluş aşamasında Rus işçiler, yalnızca kendi bilgi ve görgülerinden değil, aynı zamanda yabancı ülkelerden edindikleri tecrübelerden de faydalandılar.

Another milestone which is as important as this one in the progression of the shipbuilding industry is the construction of large transportation and war ships in the docks of Solombala, and Vavchug, including a galleon, and some frigates in the end of the 17th century.

In addition to all this the determinant in gaining such a big experience in shipbuilding is the creation of the caravan (caravan = Navy) in order to capture the Azov Fortress which was owned by Turks, and the necessity to build new ships for the fleet in the Azov Sea to access the warm waters in the south.

The shipbuilding docks on the Voronezh river built 24 war ships, 23 galleys, 2000 small boats, floats, and transportation vessels for the transportation of military personnel, ammunition, and other materials. Experience was gained both for the shipbuilding and the building of docks, wharfs, and similar buildings.

The foreign masters who cooperated in the administration during the shipbuilding in the docks of Voronezh added value to the experience of the Russians. Tens of Russians had learned both theoretical and practical knowledge on seamanship during their stay in Hooland, England, and Venice. When they returned to their homeland they transfered the successful technics of the foreign shipbuilders. By this way in the course of the foundation of the Russian Navy the Russian dock workers benefited from the different experiences of the foreign countries.

All these accelerated the improvement of the authentic Russian shipbuilding concept. The most improved and better quality ships of their time were also built in Russia.

Peter I started the preparations for the building of the Navy in the Baltic Sea following the start of the war against Sweden. The shores of Lake Ladoga, and the rivers that emptied in this lake seemed the most suitable location due to their provision of easy transportation of the ships.

Shipbuilding docks were built in a rush at the river mouths of Syas, Svir, Volkhov rivers, and the first war ships were built for the Baltic Fleet. In order to accelerate the creation process of the Navy even the old, and idle docks of the country were used again.


КНИГА
УСТАВЪ
МОРСКОЙ.
НА РОССІЙСКОМЪ И ГАЛЛАНСКОМЪ ЯЗЫКАХЪ.
О ВСЕМЪ ТО КАСАЕТСЯ ДОБРОМУ УПРАВЛЕНІЮ,
ВЪ БИТНОСТИ ФЛОТА НА МОРѢ.
НАПЕЧАТАЯ ПОВЕЛѢНІЕМЪ
ЕГО ВЕЛІЧЕСТВА
ПЕТРА ВЕЛІКАГО
ІМПЕРАТОРА
И САМОДЕРЖЦА ВСЕРОССІЙСКАГО.
ВЪ САНКТЪПИТЕРБУРГСКОЙ Типографіи,
ЛѢта Господня 1720.
Марта въ 31 день.
№ 1

1720 Rus Donanma Talimatı / 1720 Instructions of Russian Navy

Tüm bunlar XVIII. yüzyılın ilk çeyreğinde Rusya'daki gemi inşa anlayışına, özgün bir teknik ve yüksek bir tempo kazandırdı. Artık zamanın en gelişmiş ve kaliteli gemileri inşa edilebiliyordu.

I. Petro, İsveç'e karşı bir savaşın başlamasıyla birlikte, Baltık Denizi'nde bir donanma inşa edilmesi için hazırlıkları başlattı. Ladoga Gölü kıyıları ve buraya akan nehirler gemilerin taşınmasına kolayca olanak verdiğinden en uygun bölge olarak göze çarpıyordu.

Syas, Svir, Volkhov nehirlerinin ağzında hızla tersaneler kuruldu ve yeni oluşan Baltık Filosu için ilk savaş gemileri üretildi. Donanmanın oluşma sürecini hızlandırmak amacıyla gemilerin inşasında ülkenin eski tersaneleri de kullanılmaya başlandı. Baltık Denizi'ne ulaşabilmek için tüm İskandinav Yarımadası etrafından dolaşılması gereken Arkhangels bölgesindeki tersane de bu aşamada kullanıldı.

Belki de işin en zor kısmı ulusal gemi inşa endüstrisi için kalifiye uzmanlar sağlamaktı. Henüz istenen seviyeye ulaşamamış ustaları eğitmek için Voronezh, Arkhangelsk ve daha sonra St. Petersburg ve Kazan gibi önemli tersanelerde meslek okulları açıldı. Bu okullar usta doğramacı, kalfa, kalafatcı, burgucu, nakkaş gibi ustaları eğitiyordu. Usta açığı, Hollanda, İngiltere, Danimarka, İsveç, Venedik ve Fransa gibi ülkelerden işçi getirtilerek kapatılıyordu.

The Arkhangels dock in the Baltic Sea, which could only be accessed by navigating around the Scandinavian Peninsula was also used in this process.

Perhaps the hardest of all was to find qualified personnel to employ in the shipbuilding industry. Technical schools were founded in order to educate the masters who did not meet the criteria asked by important shipbuilders in Voronezh, Arkhangels, St. Petersburg and Kazan. These schools trained the shipbuilding personnel such as the master, woodworker, the semi-skilled, the caulker, the borer, and the carver. The lacking personnel was brought from the countries such as Holland, England, Denmark, Sweden, Venice and France.

Peter I who seized the entrance to the Baltic Sea increased the efforts of creation of the Navy. The decision issued by Peter in 1702, stated that "Locations that bear pine timber are suitable for the shipbuilding and the river of Syas is one of these". A dock was immediately built near the river mouth and the first frigates of the Russian fleet in the Baltic Sea were put into the sea at this location. Out of thirteen ships that were newly built, six were frigates.



Baltık Denizi'nin girişini ele geçiren I. Petro donanma'nın oluşturulması gayretlerini arttırdı. 1702 yılında Peter'in emriyle çıkarılan kararda " Çam kerestesi açısından uygun yerlerin gözlenmiş olduğu Syas Nehri'nde gemiler yapılması" yer alıyordu. Syas Nehri'nin ağzının yakınlarında derhal bir tersane kuruldu ve Baltık Filosu için ilk Rus fırkateynleri burada denize indirildi. İnşa edilen toplam on üç gemi arasında altı da firkateyn bulunuyordu.

1703 yılında Svir Nehri'nde Olonets Tersanesi olarak bilinen yeni bir tersane kuruldu. O dönemde gerçekten de büyük ve oldukça iyi donatılmış bir tersaneydi. Bu tersanede 1725'e kadar içinde iki adet elli toplu kalyon, on fırkateyn bulunan elli yelkenli gemi ile yüze yakın kürekli gemi inşa edildi. Büyük Petro, Olonets Tersanesi'ndeki gemilerin inşasına Saltykov, Tatishchev, Menshikov gibi yerli ustalar ve onlarca yabancı usta ile birlikte bizzat katılıyordu. Burada bizzat Çarın kendi projesi olan Pernov Kalyonu ve Olifant Fırkateyni inşa edildi.

Gemi inşa süratle Staraya ve Novaya Ladoga'da oluşturulan tersanelere ve daha sonra da diğerlerine yayıldı. Baltık Donanması'nın kürekli filosu için kadırgalar, ile diğer yelkenli ve çektiri türü teknelerden onlarcası, Volkhov, Luga, Izhora ve Vyborg nehirlerinin kıyılarında inşa edildi.

1704 yılında İsveç Filosu Koltin Adası yakınlarında göründüğünde 30 gemi ve 10 firkateynden oluşan Rusların genç Baltık Filosu ile karşılaştı. İsveçlilerin gücü Rusların kuvvetinden çok daha fazla olmasına karşın, saldırılar Ruslar tarafından püskürtüldü.

In 1703 a new dock was founded on the Svir River which was known as the Olonets Shipbuilding Dock. It was a very large dock containing all the equipments. Until 1725 2 galleons furnished with fifty cannons each, ten frigates, fifty sailing ships, and approximately one hundred oared ships were built in that dock. Peter the Great personally participated in the construction of the ships in the dock of Olonets along with local masters such as Saltykov, Tatishchev, Menshikov, and many foreign masters. This was the building location of the Olifant Frigate and Pernov Galleon which actually was the Tsar's project.

The docks involved in the shipbuilding industry increased as other docks were built in Staraya and Novaya Ladoga and then others. Galleys were built for the oared

warship fleet at the Baltic Sea, tens of other sailing ships and oared fighting vessels were built on the shores of Volkhov, Luga, Izhora and Vyborg rivers.

In 1704 as the Swedish Fleet neared the Koltin Island, it encountered the brand new Baltic Fleet of Russians which consisted of 30 ships and 10 frigates. Although the power of the Swedish Nay was much stronger than the Russian Navy, their attacks were repelled by the Russians.

Following the Poltava War which took place in December 1709 the first ship was built in the Admiralty Dock at St Petersbourg. Later most of the frigates, and galleons necessitated for the Baltic Fleet were built at the dock in St. Petersbourg. Starting with the Tsar and following by masters such as Sklyaev, Paltchikov, Menshikov, Cozents, Noy, Brown, Ramsey, Gerens and Pangaloy supervised the shipbuilding process at this location.

The fact that the Swedish Navy was defeated at Poltava gave the opportunity to the Russian government to allocate more resources for the construction and preparation of the Baltic Fleet, in order to achieve more accurate results against the enemy.

Hundreds of people had been working inside the docks of the Main Admiralty, and Galley at St. Petersburg. Many more worked as carpenters or lumberjacks for the construction of the fleet, and for the transportation of the material from the woods into the docks.

Aralık 1709'da yaşanan Poltava Savaşı'nın ardından ilk gemi St. Petersburg'daki Amirallik Tersanesi'nde inşa edildi. Daha sonra St. Petersburg'daki tersanede Baltık Filosu için gereken kalyon ve firkateynlerin önemli bir bölümü inşa edildi. Başta bizzat Çar olmak üzere, Sklyaev, Paltchikov, Menshikov, Cozents, Noy, Brown, Ramsey, Gerens ve Pangaloy gibi ustalar buradaki inşa çalışmalarında rehberlik yaptılar.

Poltava'da İsveçlilerin mağlup edilmesi, deniz harekat alanında düşmana karşı daha kesin sonuçlu savaşlar için, Baltık Filosu'nun inşası ve hazırlanmasında, Rus hükümetine daha fazla kaynak tahsis edebilme şansını tanıdı.

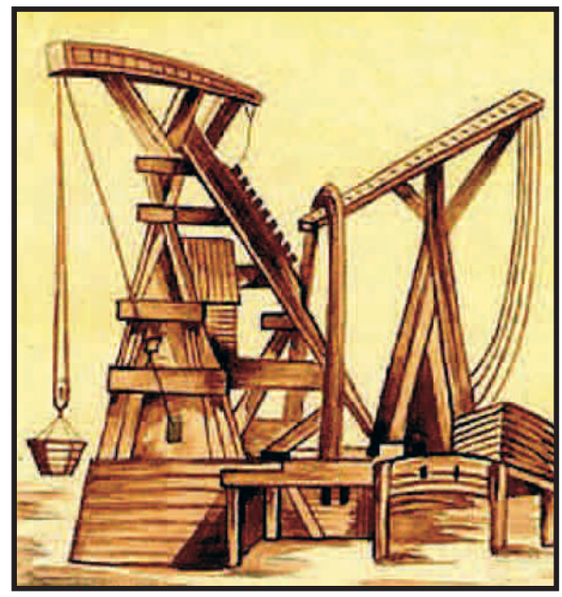
St. Petersburg'daki Ana Amirallik ve Kadırga Tersaneleri'nde yüzlerce insan çalışıyordu. Burada çalışanlardan daha fazlası ise, marangoz ve odun kesici olarak filonun inşasında ve malzemelerin ormanlardan tersanelere nakledilmesinde çalışıyorlardı.

İsveçlilerle son bir savaş için hazırlanan güçlü bir Baltık Filosu'nun inşasının hızlandırılması için I. Petro, Arkhangelsk'de de gemi inşa edilmesini ve bu gemilerin denizden Baltık Denizi'ne transfer edilmesi emrini verdi. Ayrıca Filo için dışarıdan gemi satın alınması ve yabancı gemi üreticilerinden gemi sipariş edilmesi karara bağlandı.

Kuzey Savaşı'nın sürdüğü yıllarda (1700 – 1721) mahalli tersanelerde Baltık filosu için, aralarında 50 kalyon, 30 firkateyn bulunan 700 gemi inşa edilir ve 300'den fazla kadırga ile çeşitli boylarda tekneler Filoya eklenir. Savaş gemilerinin yanında, Rusya'nın uzak bölgelerinden yoğun olarak asker, cephane ve malzeme naklini sağlayan çok sayıda, nehir ve deniz ticaret gemisi de inşa edilmiştir.

Baltık Filosu umutları boşa çıkarmaz ve İsveç Filosu'nu Gangut Deniz Savaşı (25-27 Temmuz, 1714), Ezel Gölü Savaşı (25 Mayıs, 1719) ve Grengham'da (27 Temmuz, 1720) mağlup eder.

Onsekizinci yüzyılın ilk çeyreğinde Rusya'nın kendi düzenli donanmasını oldukça kısa bir sürede oluşturması, bu ülkeyi büyük deniz devletleri arasına sokmuştur.



Çar tarafından dizayn edilen bit kreyn /
A crane designed by Peter the Great

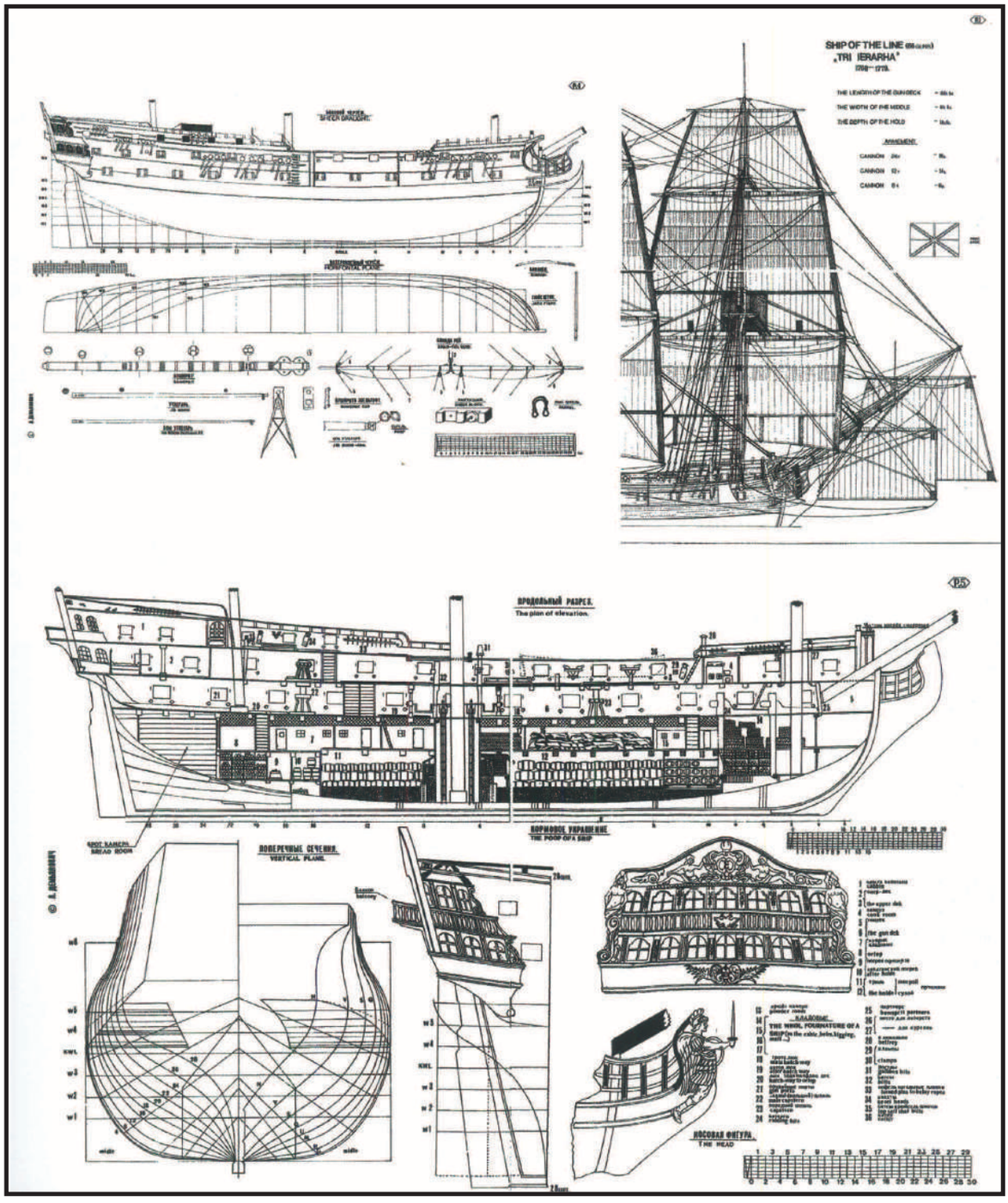
Peter the First gave the order to start building the ships at Arkhangelsk and launch them from there on to the Baltic Sea for the acceleration of the Baltic Fleet construction which was getting ready for a final war against Sweden. In addition to this another decision was to purchase ships from abroad, and to place orders to foreign ship constructors.

During the years when the Northern War continued

(1700 – 1721) the local docks produced over 700 vessels for the Baltic Fleet, among which 50 were galleons, 30 frigates, and over 300 were galleys, and other ships in various sizes, which were added to the fleet. In addition to the war ships many river, and maritime trade vessels were built which were to transport mainly soldiers, ammo, and materials from the far regions of Russia.

The Baltic Fleet answered the hopes of its supporters and defeated the Swedish Navy in the Gangut Sea War (July 25-27, 1714), Ezel Lake War (May 25, 1719) and Grengham (July 27, 1720).

The fact that Russia had built her own regular Navy in such a short period of time during the first quarter of the eighteenth century made her one of the most important powers involved at sea among other countries.



Çeşme Savaşı'na Katılan Rus Kalyonu Tri Ierarha' nın Planları / Plans of Russian Ships of the Line, Tri Ierarha



Resim 1 / Picture 1 *Resim 2 / Picture 2* *Resim 3 / Picture 3*

Rus Donanması Üniformaları

1732 yılına kadar Rus Donanması'nda kullanılan üniformalar çok çeşitli şekillerde imal ediliyor ve oldukça değişik renklerden oluşuyordu. Cepler veya yakalar gibi kıyafetlerin belli yerlerindeki model veya renk farklılıkları o şahsın rütbesi veya görevi hakkında bir fikir verebiliyordu.

1732 yılında kurulan Özel Deniz Harp Komitesi, Amiral Cibersa'nın liderliğinde Rus Donanması'nın üniformalarında bir standarda gidilmesi hakkında çalışma yapar ve subayların mavi renkli bir elbise üzerine uzun kırmızı bir ceket giymesine karar verirler. Ayrıca ayakkabı üzerine de uzun bir beyaz getr takılacaktı. (Resim 1)

1735 yılında Donanmanın üniformaları tekrar değişti. Subaylar yeşil uzun ceket içine kırmızı kıyafeti giymeye başladılar. Cekete de ayrıca kırmızı renkli yakalar eklenmişti. Beyaz getr ise çıkarılmıştı. (Resim 2)

Uniforms of the Russian Navy

Until 1732 the uniforms used by the Russian Navy were produced in various forms and consisted of various colors. The pockets or collars or even the differentiations of the model at specific parts of the uniforms or variations of colors gave a hint on the person's ranking or duty.

The Special Naval Battle Committee that was established in 1732 made a study on the standardization of the Russian Naval uniforms under the leadership of Admiral Cibersa, and decided that the officers would be wearing blue suits, and long red jackets. Additionally long gaiters should be worn under the knees (Pic. 1)

In 1735 the Naval Uniforms changed. Officers started wearing long green jackets over red suits. The jackets had red collars. There were no more white gaiters (Pic. 2)



Resim 4 / Picture 4 *Resim 5 / Picture 5* *Resim 6 / Picture 6*

1745 yılında ise II. Katerina dönemine kadar devam edecek bir değişikliğe daha gidildi. 12 Haziran 1745 tarihinde kabul edilen bir kararla beyaz uzun ceket ve pantolon içine yeşil kıyafet giyilmesi uygun görüldü. Beyaz getrler ise geri gelmişti. (Resim 3)

Gemilerde görev yapan gemici askerler ise siyah çizme üzerine beyaz pantolon ve mavi - kırmızı çizgili ceket giyerlerdi. (Resim 4)

Porsun, marangoz, serdümen, işaretçi gibi diğer ihtisas sahibi astsubay sınıfı da siyah çizme, beyaz pantolon gömlek üzerine yeşil ceket giyerlerdi. (Resim 5)

Gemilerde görev yapan ve şimdiki deniz piyade sınıfı kara askerlerinin kıyafetleri ise daha farklıydı. Beyaz uzun getr, yeşil pantolon beyaz gömlek üzerine yeşil uzun ceket giyilirdi. (Resim 6)

Gemi subaylarının kıyafeti, yakası yeşil işlemeli gömlek ve pantolondan oluşuyordu. Kurmay subaylarının cep kapakçığı ve kol kenarlarına sırma şeritler dikiliydi. I. Derece kaptanlarda bu şeritler daha uzun ve daha

In 1745 another change took place which would last until the Catherine II period. Upon a decision on June 12, 1745 long white jacket over a green shirt, and white pants was found appropriate. White gaiters were worn again (Pic. 3)

The mariners working on board of the vessels on the other hand wore black boots, white pants, and blue- red striped jackets. (Pic. 4)

Boatswain, carpenter, helmsman, signaler and other specialized non commissioned officers' class wore black boots, white trousers, and shirts, and green jackets (Pic. 5)

The outfit for the infantrymen working at sea,- which are at present marines infantry class, were different. Long, white gaiters, green trousers, white shirts, and long green jackets were worn. (Pic. 6)

Naval Vessel officers' outfits consisted of shirts with green crocheted collars, and trousers. Staff officers' pocket flaps and sides of their jackets' arms carried golden stripes.

kalındır. 2. derece kaptanlarda ise geniş bir sıra şerit şeklindedir. Cep kapaklarındaki şeritler ise geniş ve uzundur.

Deniz subayları apolet takmaya ilk kez bu dönemde başlamışlardır. Sırmalar altın veya gümüş renginde ve sol omuzda bulunurdu. Subayların başlarında, şıklığıyla dikkat çeken beyaz kokartlı siyah şapka vardı. Şapkanın kenarlarında ise sarı bir sırma unutulmamıştı.

Amiraller beyaz pantolon giyerler, üniformalarındaki sırmaların kalınlığı ve adetinden kolayca ayırt edilebilirlerdi. Rütbeleri ise kollarındaki düğme sayılarından anlaşılıyordu. Tuğamiraller bir adet altın kaplama düğme, tümamirallerde 2 adet altın kaplama düğme, oramirallerde ise 3 adet altın kaplama düğme bulunmaktaydı.

Deniz Kuvvetleri Komutanı yine amiral kıyafeti giymekteydi. Ancak, diğer amirallere nazaran bazı farklılıkları vardı. Kol kapakları siyah kadifedendi ve ceketleri yakalıydı.

First degree Captains had longer and thicker stripes. Second degree Captains had one course of wide stripe. Pocket flaps had wide and long stripes.

During this period Navy officers started carrying epaulettes for the first time in history. The stripes were either golden or silver colored and they were placed on the left shoulders. The officers had black hats with white cockades that looked elegant. The hats were decorated with a golden colored stripe on the rim.

Admirals wore white trousers, the width of the stripe on their uniforms and the number of the stripes was their distinction. Their ranks were shown by the number of buttons on their arms. The Rear Admirals (lower half) carried one golden coated button, Rear Admirals (upper half) 2 golden coated buttons, and the Full Admirals had three golden coated buttons.

Navy's commander also wore the Admiral outfit. But this had differenciations compared to other Admirals. Their epaulettes were of black velvet, and their jackets had collars.



Subay ve Amiral Üniformaları / Admirals and Officers Uniforms

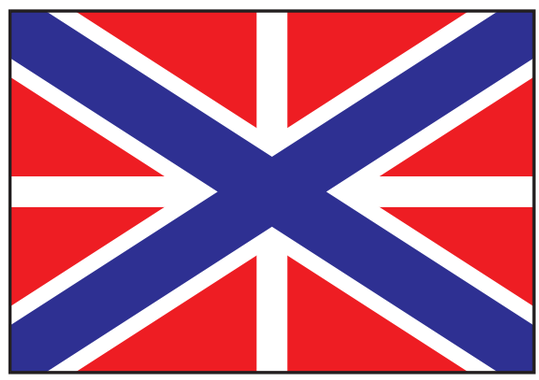
Rus Donanma Bayrak ve Flandraları

Çar I. Petro'nun bizzat dizayn ettiği St. Andrew sembolü bulunan sancak bilahare 1699 yılında resmi olarak kullanılmaya başlanmıştır. Beyaz zemin üzerinde mavi "X" şekli kullanılmaktadır. Civadra gönderine çekilen ve kırmızı zemin üzerinde mavi "X" sembolünün beyaz bir hac üzerine konulmasıyla oluşmuştur. Birleşik Britanya sancağına oldukça benziyen bu dizaynın belki de özellikle böyle yapılmış olduğu akla gelmektedir.

1712 yılında I. Petro şunları söylemiştir: "Donanma sancağımız beyaz renktedir ve üzerinde tam boy St. Andrew çaprazı bulunur, çünkü Hıristiyanlık Rus halkına bu aziz tarafından getirilmiştir"

Rus civadra sancağı da St. Andrew'un mavi hacını temel figür olarak kabul etmiştir. St. Andrew aynı zamanda Rusya'nın en önemli azizidir.

Bu bayrak 1701'den itibaren Donanma kalelerine çekilmiş, 1720 yılından sonra aynı zamanda civadralarda da kullanılmıştır. Üzerinden dar bir beyaz haç motifi geçen bu kırmızı bayrak, en üstünde beyaz kenarlıklı mavi bir St. Andrew çaprazı taşımaktadır. Bayrağın adı imparatorluğa ait bayrak anlamına gelen "Kayzer Bayrağı" olarak ta kullanılmaktadır. Açıkça İngilizlerin bayraağını esas alan bu bayrak, eski bir ejder bayrağındaki beyaz haç ile Donanmaya ait St. Andrew bayrağını bir araya getirmiştir. Kayzer Bayrağı 1924 yılına kadar Sovyet Donanması tarafından da kullanılmıştır.



Rus Donanma Bayrağı (1712 - 1917) /
Flag of Russian Navy (1712 - 1917)

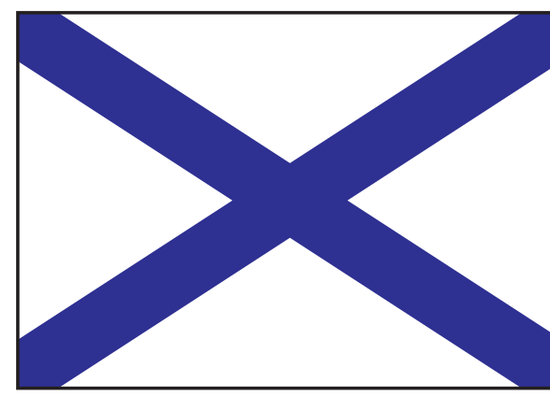
Russian Naval Flags and Pennants

The flag bearing the St Andrew symbol designed by Peter the First was used as an official flag starting in 1699. It had a blue "X" on white background. The flag consisted of a blue "X" symbol on a white cross over red background, which was hoisted from the bowsprit. It is assumed that this design which was very much like the United Britain's flag, maybe was made like this on purpose.

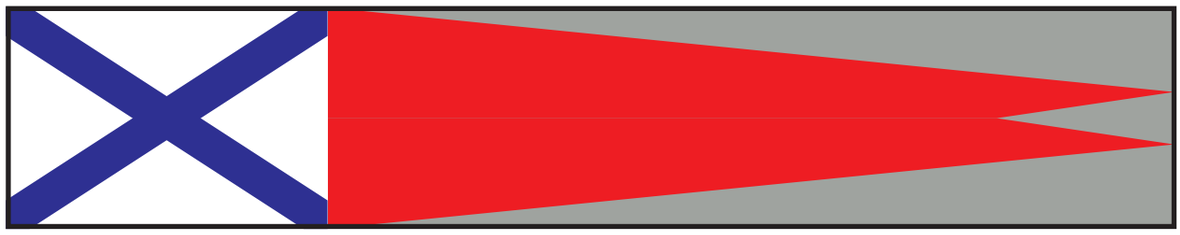
In 1712 Peter the First stated: "Our Navy's flag is white and it has a full size St. Andrew cross, because he is the patron saint of the Russians"

Russian bowsprit flag had also the blue St. Andrew's cross as the basis figure on it. St. Andrew is the most important apostel for the Russians.

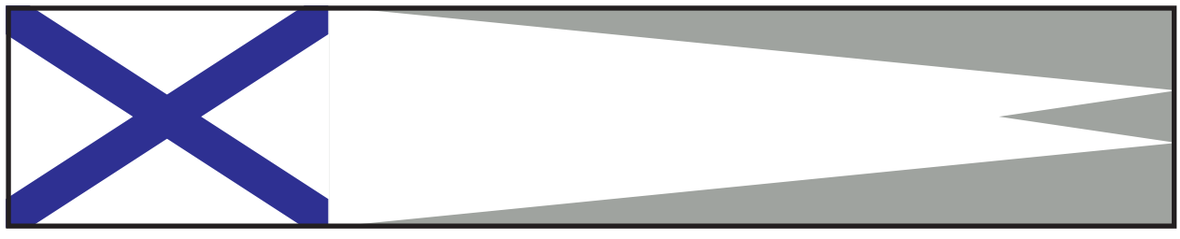
This flag was hoisted since 1701 above all the Navy's fortresses, following 1720 it was also used on the bowsprits. This red flag on which there is a narrow cross figure bears a blue St Andrew's cross with a white border on top. The name of the flag was the "Kaiser's Flag" which was also known as the flag that belongs to the empire. This flag which obviously has the English flag as its basis, combines the white cross of an old dragon flag, and the St Andrew's flag of the Navy. Kaiser Flag was used until 1924 by the Soviet Navy.



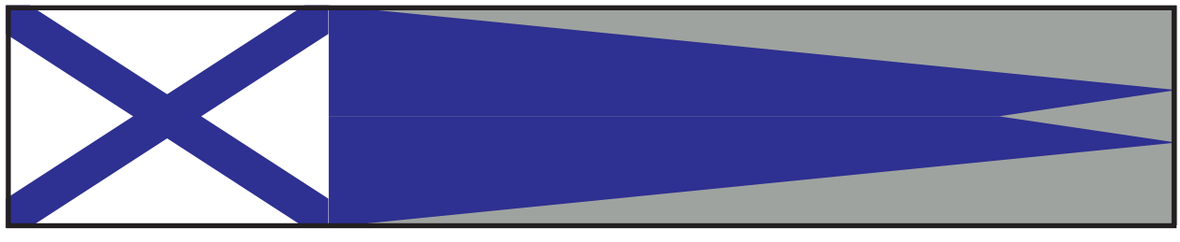
Civadra ve Kale Bayrağı (1700 - 1917) /
Jack and Fortress Flag (1700 - 1917)



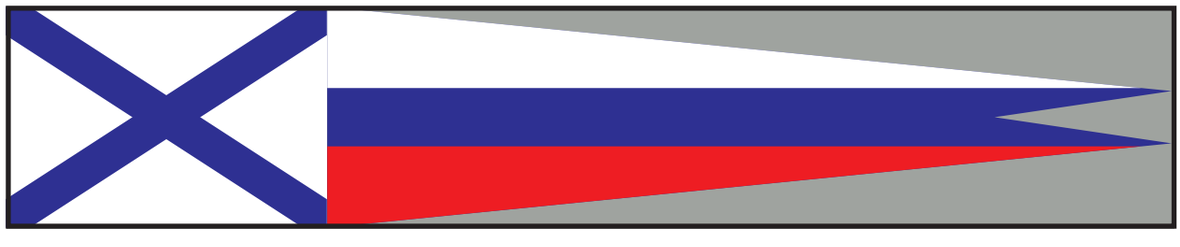
Kırmızı Filo'ya ait Gemi Komutanı Flandrası (1732 - 1765 ve 1797 - 1865 yılları arası) /
Captain's Pennant of Red Fleet (between 1732 – 1765 and between 1797 – 1865)



Beyaz Filo'ya ait Gemi Komutanı Flandrası (1732- 1865 ve 1865 - 1917 yılları arası) /
Captain's Pennant of White Fleet (between 1732 - 1865 and between 1865 - 1917)



Mavi Filo'ya ait Gemi Komutanı Flandrası (1732 - 1865 yılları arası) /
Captain's Pennant of Blue Fleet (between 1732 - 1865)



Denizdeki en yüksek rütbeli Komutana ait Flandra /
The Pennant of the Ship's Captain Highest in Rank



2.2 Rus Filosu Komutanları

Gregory Grigoryeviç Orlov Kont (1734-1783)

Rus devlet adamıdır. Büyük Novgorod Valisi Gregory Orlov'un oğludur. St. Petersburg'da Harp Okulu Taburu'nda eğitim aldı. Askeri kariyerine Yedi Yıl Savaşı ile başladı, ve Zorndorf'da yaralandı. Başkentte bir topçu subayı olarak hizmet ederken II. Katerina'ya aşık oldu ve III. Petro'nun tahttan indirilip ölümüyle sonuçlanan suikastın lideri olduğu bilinmektedir(1762). Olaydan sonra Katerina tarafından Kont rütbesine yükseltildi, ve onu emir generali, ve başkomutanlığa getirdi.

İmparatoriçe Katerina 1762'de Kont Orlov'dan Aleksey isminde gayri meşru bir erkek çocuk dünyaya getirir. Bir ara İmparatoriçe sevgilisiyle evlenmeyi düşündü, fakat planı Kont Nikita Panin tarafından bozuldu. Orlov'un etkisi, tüm Orlov ailesini öldürmeyi planlayan Khitrovo suikastının ortaya çıkmasından sonra yükseldi.

Gregory Orlov aslında bir devlet adamı değildi, fakat hızlı bir zekaya, yaşanan olayların oldukça doğru değerlendirmesini yapabilme yeteneğine sahipti. Katerina'nın egemenliğinin erken dönemlerinde yararlı ve sempatik bir danışmandı. Hem vatanseverlik hem de ekonomik faktörlerden dolayı, toprağa bağlı kölelerin ve onların azat edilme durumlarının geliştirilmesi sorununa önem verdi. Ayrıca ilk yıllarında büyük cömertlik sergileyen İmparatoriçeyi memnun etmeyi öncelikli olarak amaçlamasına rağmen, 1767'deki büyük eylemlerinde köle sınıfının en meşhur taraftarıydı.

2.2 Commanders of the Russian Fleet

Count Grigory Grigoryevich Orlov (1734-1783)

Russian statesman. Son of Greater Novgorod Governor Gregory Orlov. He was educated at the Corps of Cadets at St. Petersburg. His career began with the Seven Years War, and was wounded during the Battle of Zorndorf in Prussia. He was an artillery man at the capital when Catherine II took a fancy to him. He was the leader of the conspiracy which resulted in the dethronement and death of her husband Peter III (1762). Following this he was raised to the rank of count by Catherine. She also made him Adjutant-General, Director-General of Engineers and General-In-Chief.

Empress Catherine gave birth to their illegitimate son Alexei in 1762. At one time the empress thought of marrying her favorite, but the plan was frustrated by her influential advisor Count Nikita Panin. Orlov's influence increased when the assassination plans by Khitrovo against the family of Orlov were revealed.

Although Gregory Orlov was not a statesman, he was very intelligent, and had a good grasp of current events. He also was an effective and responsive counselor during Catherine's reign. The patriotic and the economical motives, helped him to enthusiastically handle the problems concerning the rehabilitation of the status of the slaves and their liberation. On one side he was trying to please the Empress, but on the other he was the most fiery supporter in 1767, when the slaves were protesting.

He was one of the earliest activists of the Christian deliberation movement against the oppression of the Turks. He was the Russian representative with the full authority at the Peace Congress at Focshani in 1771, but according to Count Panin he was unsuccessful due to his arrogant attitude.

As he returned to St. Petersburg without asking for permission he found out that the Empress' lover was no more himself, but the young Vasil'chikov instead. He gave the diamond called the "Orlov Diamond" to her as present, which is known to be the largest piece of diamond known in the world, in order to regain her love. As Potemkin took over the position of Vasil'chikov in 1771 Orlov became useless in the capital and left for Europe for a couple of years.

He had returned to Moscow a couple of months before his death in 1780. For some time before his death he was out of his mind. Late in life he married his niece, Madame Zinovyeva, but left no children by that marriage.

Hıristiyanları Türk boyunduruğundan kurtarmayı amaçlayan akımın ilk destekleyicilerinden birisi idi. 1771'deki Focshani'deki Barış Kongresi'ne gönderilen ilk Rus tam yetkili elçisiydi, fakat Kont Panin'e göre, kendi küstahlığı yüzünden görevinde başarısız oldu.

St. Petersburg'a izinsiz bir şekilde döndüğünde, kendisinin yerine İmparatoriçe'nin sevgilisi olarak genç Vasilchikov'u buldu. Katerina'nın tekrar sevgisini kazanabilmek için ona dünyanın en büyük elmaslarından biri olan ve daha sonraları "Orlov Elması" olarak tanınacak olan elması hediye etti. 1771'de Potemkin Vasil'chikov'un yerini aldığında, Orlov'un sarayda artık bir değeri kalmadı ve birkaç seneliğine yurt dışına gitti.

1780'de Moskova'daki ölümünden birkaç ay önce Rusya'ya dönmüştü. Ölmeden bir süre önce bilincini kaybetmişti. Yaşamının son yıllarında yeğeni Madam Zinoveva ile evlendi, fakat geride hiç çocuk bırakmadı.

Orlov Elması

Büyük Katerina döneminde (1762-96) yapılan Orlov Elması İmparatorluk asası üzerine monte edilmiştir. Ağırlığı 189.62 metrik karat olarak kaydedilmiş olup, 47,6 mm boyunda, 31,75 mm eninde ve 34,92 mm uzunluğundadır. Tipik Hint elmaslarının en güzel örneklerinden biri olmasından kaynaklanan özel bir berraklığı vardır, ayrıca mavi-yeşil karışımı hafif bir renge sahiptir. Elmasın şekli yarı güvercin yumurtasını andırır. Üst kısmın yüzeyinde üç, alt kısmın yüzeyinde ise dört köşeli fasetalardan oluşmuş yoğun sıralar göze çarpar. Fasetaların toplam sayısı kabaca 180'dir. Elmasın bir tarafında hafif bir çukurluk mevcuttur.

Alexis Grigoryeviç Orlov, Kont (1737-1808)

Grigory Orlov'un ağabeyidir. Orlov ailesinin en yetenekli üyesi, atletik gücü ve becerikliliği ile de en dikkat çekenidir. 1762 ihtilalinde, kardeşi Gregory'den daha önemli bir rol üstlendi. III. Peter'i Ropsha Şatosu'na götürüp orada kendi elleriyle öldüren kişi oydu. 1770'de Osmanlılar'a karşı gönderilen Donanmanın Başkomutanı olarak atanmıştır.

Osmanlı Donanması'na karşı Çeşme'de (Temmuz, 1770) bir zafer kazanmıştır. Bu kahramanlığı nedeniyle 1774'de şeref payesi olarak Chesmensky (Çeşmeli) lakabını aldı ve kraliyet amblemini kullanmaya hak kazandı.



Orlov Diamond

The Orlov is mounted in the Imperial Sceptre, made during the reign of Catherine the Great (1762-96). Its weight has been recorded as 189.62 metric carats and it measures 47.6 mm in height, 31.75 mm in width, and 34.92 mm in length. The clarity is typical of the finest Indian diamonds and its color possesses a slight bluish-green tint. The shape of the diamond has been described as resembling half a pigeon's egg and its upper surface is marked by concentrated rows of triangular facets, with corresponding four-sided facets appearing on the lower surface. The total number of facets is roughly 180. On one side of the diamond there exists a slight indentation.



Aleksey Grigoryevich Count Orlov (1737-1808)

Count Aleksey Grigoryevich Orlov (1737-1808), He was the brother of Grigory, he was by far the ablest member of the Orlov countly family, and also remarkable for his physical strength and agileness. In the palace revolution of 1762 he played an even more important part than his brother Gregory. It was he who

1774 yılında emekli olup, Moskova'ya yerleşti. Kendisini at besiciliğine adadı, Arap ve İngiliz damızlıklarını çiftleştirerek yarış atları yetiştirdi. 1806-1807 yılları boyunca Napolyon'a karşı yapılan savaşta, Orlov tüm masrafları neredeyse tamamen kendisi tarafından karşılanan beşinci bölgenin milis kuvvetlerine komuta etti. Geride beş milyon ruble değerinde arazi ve 30.000 köle bıraktı.



Theodore (Fedor) Grigoryeviç Orlov, Kont (1741-1796)

Rus generali, ilk olarak yedi yıl savaşında başarılı olmuştur. 1762 darbesinde ağabeyleri Gregory ve Alexis'in yanında yer aldı. Bu olaydan sonra Senato Başvekili olarak atandı. II.Katerina'nın ilk Osmanlı savaşı boyunca, Amiral Spiridov'un emrinde hizmet etti ve Çeşme Savaşı'na 'katıldı.

Yaptığı bu görevler, Katerina'nın emriyle, Tsarskoe Selo'da dikilen bir zafer anıtı ve Deniz Kuvvetleri ödülleri ile taçlandırıldı. 1775'te kamu hizmetinden emekli oldu. Orlov hiç evlenmedi ama Katerina'nın kutsadığı ve yasallaştırdığı beş çocuğu oldu.

conveyed Peter III to the chateau of Ropsha and murdered him there with his own hands. In 1770 he was appointed commander-in-chief of the fleet sent against the Turks.

He had been victorious against the Ottoman Navy in Cesme in July 1770. For this exploit he received, in 1774, the honorific epithet Cesmensky, and the privilege of quartering the imperial arms in his shield.

In 1774 he retired, settled in Moscow. There he devoted himself to horse breeding, and produced race horses by crossing Arabian Horses with English racing stallions. In the war with Napoleon during 1806-07, Orlov commanded the militia of the fifth district, which was placed on a war footing almost entirely at his own expense. He left an estate worth five millions roubles and 30,000 serfs.



ORLOV Ailesi Arması / Coat of arms of the Orlov Family

Count Fyodor Grigoryevich (1741-1796)

The Russian general first distinguished himself in the Seven Years' War. He participated with his elder brothers in the coup d'etat of 1762, after which he was appointed chief procurator of the Governing Senate. During the first Turkish War of Catherine II he served under Admiral Spiridov, and participated in the Cesme Battle.

These exploits were, by the order of Catherine, commemorated by a triumphal column, crowned with naval trophies, erected at Tsarskoe Selo. In 1775 he retired from the public service. Orlov was never married, but had five natural children, whom Catherine ennobled and legitimatized.



Amiral John Elphinstone (1722 -1785)

1722 yılında İngiltere'de doğan John Elphinstone İngiliz Donanması'na katılmış ve uzun yıllar değişik gemilerde ve komutanlıklarda çalışmıştır.

Rusya 1769 yılında, donanmasının ıslah edilmesi ve Osmanlıya karşı girişilecek bir harekatta filolarına komuta etmek üzere kıdemli İngiliz subaylarının, ücretleri karşılığında, geçici olarak kendilerine hizmet etmeleri hususunda, İngiltere'den destek talep eder. Bu kapsamda görev kabul edenlerden birisi de Albay John Elphinstone'dur.

İngiliz Donanması'ndan gerekli izinlerin verilmesinden sonra Albay Elphinstone ve Rusya adına ise o anda Rusya'nın Londra Büyükelçisi olan Ivan Chernichev arasında bir anlaşma imzalanır ve Elphinstone Tuğamiral rütbesiyle Rus Donanması'nda göreve başlar.

Kronstadt'a giden İngiliz Amiral öncelikle burada Rus gemilerini en azından İngiltere'ye ulaşabilecek bir seviyeye getirmeye çalışmış daha sonra ise İngiltere'de büyük bir bakımdan geçirilmesini ve tüm eksikliklerin tamamlanarak, gerekli eğitimlerin yapılmasını sağlamıştır.

1770 yılından itibaren Ege Denizi'ne girmiş ancak Rus Amiral Spiridov ve Kont Orlov ile, komutanın kim olduğu konusunda bir türlü anlaşamamış, ve bu sayede de belki Rus Filosu'nun olası bir Çanakkale Boğaz geçişini gerçekleştirememiştir.

Admiral John Elphinstone (1722 -1785)

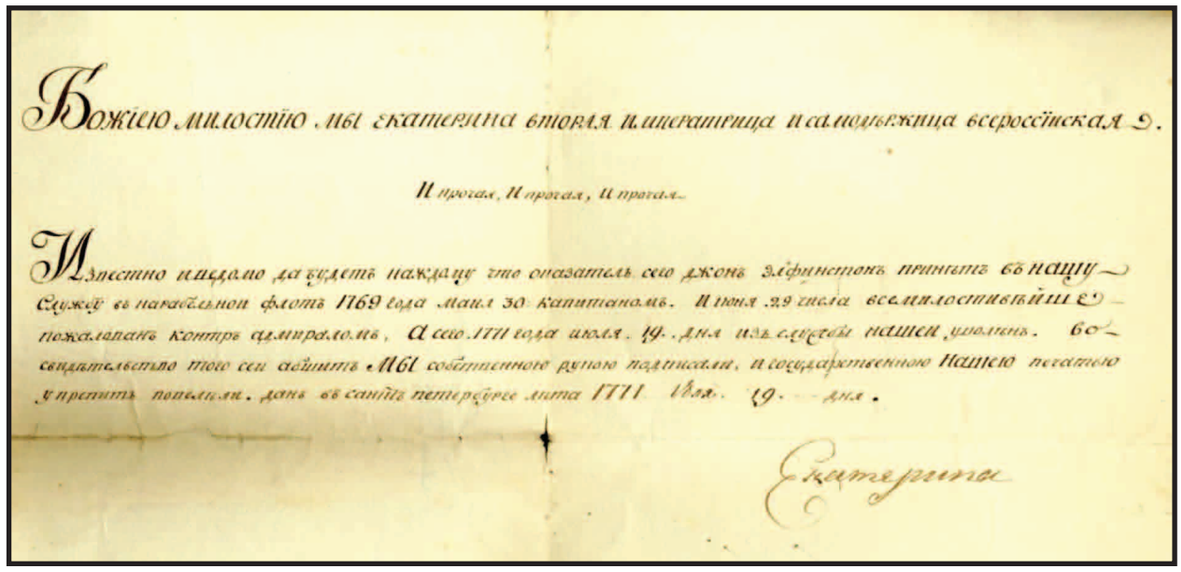
Born in England, in 1722, John Elphinstone joined the English Navy, worked in many vessels, and was assigned to various commandership positions.

In 1769 Russia asked for the support of England in order to have the Russian Navy rehabilitated by senior English officers, and temporarily employ them as commanders of the Russian Armada during an attack against the Ottomans. Captain John Elphinstone was among the ones who accepted this duty.

Following the receipt of the necessary permissions of the English Navy Captain Elphinstone, and the Russian Ambassador to London, Ivan Chernichev for the Russian part signed an agreement. Elphinstone started working in the Russian Navy as the Rear Admiral (lower half).

The English Admiral who went to Kronstadt primarily spent his efforts so that all the Russian ships could sail to England, then they went through a major overall maintenance, all their missing, and broken parts were replaced. Finally the crews of the vessels were trained.

He first arrived in the Aegean Sea in 1770, but always had conflicts with the Russian Admiral Spiridov, and Count Orlov over "Who should be the commander-in-chief ?", therefore the



Божиею милостию мы екатерина вторая императрица и самодержица всероссийская &.

И прочая, и прочая, и прочая.

Известно щелаем да будет нижеписанное что оказатель сего джонъ элфинстонъ принятъ во нашу службу въ нагребной флотъ 1769 года маия 30 капитаномъ. И июля 29 числа всемилостивейше пожалованъ контръ адмираломъ, а сего 1771 года июля 19. дня изъ службы нашей уволенъ. Во свидетелство того сей аттестатъ мы собственною рукою подписали, и государственною нашею печатью укрепить повелели. Дан въ санктъ петербурге лета 1771 Июля 19. дня.

Екатерина

1711 yılında Elphinstone' na verilen ve Katerina tarafından imzalanmış olan Hizmet Sertifikası /
Service certificate signed by Catherina the Second and given to Elphinstone in 1711

Çeşme Savaşı'ndan sonra Çanakkale Boğazı'nı kendi gemileri ile geçmek istemiş ancak yeterli destek alamayınca bunu başaramamış ve 1771 yılında Rusya'ya geri dönmüştür.

Büyük oğlu Samuel Williams Albay rütbesiyle Rus Donanması'nda görev almış ve Rus amiral Kruse'nun kızı ile evlenmiştir.

Rusya'ya döndüğünde Katerina tarafından büyük bir ilgi ile karşılanmış ancak İmparatoriçe'nin Çeşme Savaşı'nın onurunu Kont Orlov'a vermesinden dolayı, İngiliz Amiral hak ettiği payeye erişememiş, hatta kendisine verilmesi taahhüt edilen ücret ve ödüller dahi ödenmemiştir.

Amiral John Elphinstone 1785 yılında İngiltere'de 63 yaşında ölmüştür. İngiliz Amiral'in Ruslarla yapmış olduğu anlaşmanın metni diğer sayfada yer almaktadır.

Anlaşma metni bir kağıdın iki tarafına yazılmıştır. Sol tarafı Albay John Elphinstone sağ tarafı ise Londra Büyükelçisi olan Ivan Chernichev tarafından yazılmış olup tam metni aşağıda yer almaktadır.

potential crossing of the Russian Fleet through the Canakkale Strait could never be realized.

Following the Cesme Battle he had the desire of navigating through the Dardanelles with his own little fleet but as he hadn't received the support he had expected he returned to Russia in 1771.

His elder son Samuel Williams was assigned a captain's position in the Russian Navy, and he married the daughter of Russian Admiral Kruse.

As he returned to Russia Catherine welcomed her with great interest, but since the Tsarina gave the honor of the Cesme Battle to Count Orlov, the English Admiral could not receive the dignity he deserved, even the awards and salaries promised were not given or paid.

Admiral John Elphinstone died in 1785, at the age of 63 in England. Below there is a copy of the agreement made between the Admiral and the Russians.

Agreement text is on both sides of a page. The left part was written by Captain John Elphinstone and the right side by the Russian Ambassador in London, Ivan Chernichev. The complete text is as follows.

ANLAŞMA

Albay John Elphinstone tarafından talep edilen hususlar:

1. İngiltere Kralı'nın onayı ile Albay John Elphinstone'nun Rus Donanması'nda hizmet ettiği süre zarfında, İngiliz Donanması'nda aldığı maaşın yarısını alması sağlanacaktır.

2. Emeklilik maaşı ve imkanları olarak İngiliz Donanması'ndaki Koramiral rütbesi karşılığı esas alınacaktır.

3. Bir kaza olması durumunda karısı ve çocuklarına aylık 300 pound maaş bağlanacaktır.

4. Görevlerinde her zaman için Baş komutan olacak, İngiliz Donanması'nda bu makamın karşılığı olan yetkilere sahip olacaktır.

ANLAŞMA

1. Rus Büyükelçisi tarafından kabul edilmiştir.

Albay John Elphinstone'nun yarı maaşı İngiliz Hükümeti tarafından ödenmediği takdirde yarım maaşı Rus Hükümeti tarafından ödenecektir.

2. Derhal Tuğgeneral rütbesi ile buna ilave olarak 1000 Ruble alacaktır. Rusya'ya intikal ettiğinde rütbesi Tümamiral olacak ve daha sonra ilk terfi imkanında ömür boyu emeklilik maaşını alabilmesine esas olmak üzere Koramiral rütbesine terfi ettirilecektir.

3. Albay John Elphinstone emeklilik maaşını Rus Donanması kurallarına göre alacaktır.

4. Kabul edilmiştir.

Amiral Grigory Andreyevich Spiridov

Çeşme Savaşı'na katılan ve Baltık'tan kalkan ilk Rus Filosu'nun komutanıdır. Grigory Spiridov Rusya Donanması'ndaki kariyerine 1723 yılında başladı. 1733 yılında ise subay oldu. 1741 yılından itibaren Baltık Filosu'nda değişik gemilerin komutasını üstlendi. Spiridov 1762 yılında tuğamiral rütbesine yükseltildi ve Prusyadaki Rus Ordusu ile teması sağlamakla görevli filonun başına getirildi. 1764'de Revel Limanı'nın, daha sonra 1766'da Kronstadt'ın komutanlığına getirildi.

AGREEMENT

Matters requested by Captain John Elphinstone:

1. With the approval of the King of England Captain John Elphinstone shall be paid half of his salary by the Russian Army.

2. As for the pention payment and fringe benefits these shall be the equivalent of a Vice Admiral in the English Armada.

3. In case of an accident his wife and kids shall receive a salary of 300 pounds per month.

4. His title shall always be the Commander-in-Chief during all of his duties, and he shall have the authorities of his equivalent in the English Armada.



AGREEMENT

1. Approved by the Russian Ambassador.

If Captain John Elphinstone can not receive half of his salary from the English government that shall be paid by the Russian government.

2. His ranking will immediately be Rear Admiral, and he will be paid 1000 Rubles. As soon as he arrives in Russia, his rank will be upgraded to Rear Admiral Upper Half and at the next rank upgrade he will be upgraded to the position of Full Admiral, which will eventually make him eligible for a life-long retirement payment.

1768-1774 Osmanlı - Rus savaşında, Akdeniz'e gönderilecek filonun komutası Spiridov'a verildi (1769). 1770 yılının başında, Mora'da emrindeki kara askerlerinin karaya çıkarılmasını sağladı.

Sakız Kanalı Savaşı'nda sancak gemisi Yevstafiy yanarak battı ve son anda gemiden ayrılarak kurtuldu. 1771-1773 yılları arasında Spiridov Ege Denizi'ndeki Rus filosuna kumanda etti. Çeşme Savaşı'nı Katerina'nın Orlov'a maletmesi yüzünden küskün olarak 1774'de Rus Donanması'ndan ayrıldı.



Samuel Greig (1735 – 1788)

Samuel Greig, gemi kaptanı Charles Greig ve eşi Jean Charters'ın oğlu olarak 30 Kasım 1735'te Inverkeithing'in Fife limanında dünyaya geldi. Samuel babasının mesleğini alarak, hızlı bir gelişim sergiledi ve babasına ait geminin kaptanlığını çok erken yaşta eline geçirdi. Fakat 23 yaşına geldiğinde bu gelişimin ticaret sektöründe kalarak daha fazla ilerlemeyeceğini düşündü. Bu yüzden Deniz Kuvvetleri'ne katılmaya karar verdi.

Deniz Kuvvetleri şeref, asalet, zenginlik vaat ediyordu. Ticaret gemilerinden birinin ikinci kaptanı Deniz Kuvvetleri'ndeki bir astsubay ile eşit tutuluyordu. Bu yüzden böyle bir sınıflandırmanın olduğu yerde Greig'in rotası subay olarak Donanma'ya katılmak ya da astsubay olmak ve sonradan terfi ederek subay olmaktı.

3. Captain John Elphinstone will be paid the retirement salary according to the applicable rules of the Russian Armada.

4. Approved.

Admiral Grigory Andreyevich Spiridov

He is the Russian Fleet commander of the first fleet to launch from the Baltic Sea, and to participate in the Battle of Cesme. Grigory Spiridov started his career in the Russian Navy in 1723. In 1733 he became naval officer. Starting in 1741 he was assigned the commander position on different vessels in the Baltic Fleet. Spiridov had been promoted to the Rear Admiral (lower half) rank in 1762 and assigned the commander position of the Russian Army in Prussia. In 1764 he became the commander of Revel Harbor then of Kronstadt in 1766.

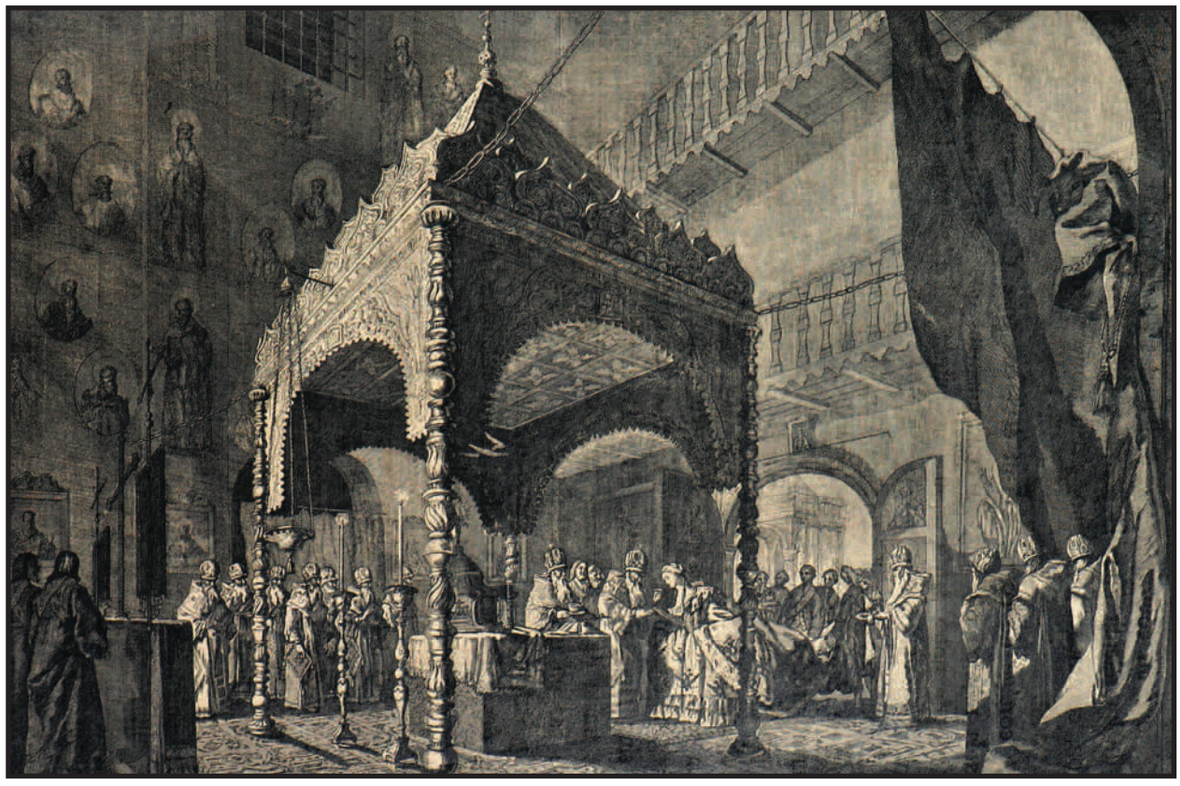
During the Ottoman-Russian War between 1768-1774, Spiridov was the Commander-in-Chief of the Fleet to be sent to the Mediterranean Sea (1769). In the beginning of 1770, he saw to it that his infantrymen landed to the Mora Peninsula.

His flagship sunk after it was burned in Chios Channel, he escaped in the last moment, and saved his life. Spiridov was the commander of the Russian Fleet between 1771-1773 in the Aegean Sea. He left the Armada heart broken in 1774, after Catherine honored Orlov for the Battle of Cesme.

Samuel Greig (1735 – 1788)

Samuel Greig was born in the Fife port of Inverkeithing, on the 30th November 1735 son of Charles Greig, shipmaster and his wife Jean Charters. Samuel embraced his father's profession, displayed a fast development, and took over the captain position in his father's ship when he was still very young. But at the age of 23 he believed that this development would be blocked in the sector of trade, and could not go any further. Therefore he decided to join the Naval Forces.

The Navy promised honor, nobility, and wealth. The second captain on a trade ship was the equivalent of a non-commissioned officer in the Navy. Therefore, since there was such a classification, Greig's course was to either join the forces as an officer or to start as a non-commissioned officer, then work his way up, get promoted, and become a officer with ranking.



II Katerina Taç Giyme Töreni, Saint Couronnement, 1899 / Ceremony for Catherina the Second, Saint Couronnement, 1899

Greig'in bu kararı sonucu belki ilk planda karı ile zararı eşit olsa bile, sosyal ve finansal olarak yüksek bir rütbeye ulaşıncaya kadar, Deniz Kuvvetleri'ndeki düşük ödeme, ganimet parası, yarı ödeme ve dulların emekli aylıkları ile telafi ediliyordu. Donanmaya katılarak Yedi Yıl Savaşları'na katıldı. Greig bu savaşın başlıca Quiberon Körfezi ve Havana'nın ele geçirilmesi bölümünde yer aldı ve 1762 Ocak ayında yüzbaşı oldu

II. Katherine, 1762'de Rusya da iktidara geldiği zaman, I. Petro tarafından yaptırılan donanmanın, önemli oranda gerilemiş ve yıpranmış durumda bırakıldığını görünce, yeni bir yeniden yapılandırma programını uygulamaya koydu. Petro'nun kendisinden önce yaptığı gibi İngiltere'yi örnek aldı ve 1763 yılında İngiliz subaylarının Rusya'nın hizmetine girmelerini istedi.

Yedi Yıl Savaşı o yılın Şubat ayında son buldu ve 1762 Ocak ayında yüzbaşı olmasına rağmen bir terfi alamayan Greig barışın gecikmiş bir terfi şansını da tamamen ortadan kaldırdığını hissetmiş olmalıydı. Bu yüzden Rusya hizmetine girme fırsatı oldukça çekici gözükmüştü. Donanmadan ayrılmak için izin istediğinde, İngiliz Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'ndan şu cevabı aldı.

Upon his decision maybe Greig's profit would be equalizing his loss in the first place. But the Navy compensated the low salary until the officer reached a certain level where he was financially, and socially stable by the looted money, half salaries, and the pension payments of the widowed. He joined the Navy, and participated in the Seven Years War. Greig participated in the section where primarily the Gulf of Quiberon and Havana were captured. He became Lieutenant in January 1762.

When Catherine II came to power in Russia in 1762 she noticed that the Navy which was founded by Peter the First was seriously degraded, and deteriorated. She then decided to launch a program for a restructuring. She followed the same path as Peter did, and took England as a model. In 1763 she asked English officers to serve in the Russian Navy.

Seven Years War ended in February of that year, and although he became a Lieutenant in January of 1762, peace spelled failure for him in the sense of getting a promotion. Therefore the opportunity to serve for the Russian Navy seemed pretty attractive. As he asked for permission to leave duty in his Navy, he received the following letter from the English Naval Forces Commander.

Efendim, 11 Mayıs 1764

Komutanlığımızın Lordlar Kamarası üyeleri tarafından, size, isteğiniz üzerine Rusya İmparatoriçesi'nin Dominyonları'na girmek için ayrılma izninizi vermekten dolayı çok memnun olduklarını bildirmem emredildi.

Ayrıca Majestelerinin Lordlar Kamarası, İmparatoriçe'nin hizmetine girmek için izne ayrılmanızı uygun görmüşler eğer uygun bulursanız, böyle yaptığınız anda İngiliz Bakanlığı'ndan geçiş yaptığınız dikkate alınarak bir belge / sertifika alacaksınız ve o andan itibaren maaşınızın yarısı kesilecektir.

Greig'in Rusya'ya hizmeti, Rusya'nın özellikle İsveç ve Türkiye olmak üzere deniz komşuları ile çatışma içine sürüklendiği bölgesel bir büyüme dönemine rastladı. 1769 yılında Greig, Tri Ierarkha'da Rus Donanması'nı oluşturan üç filotillanın bir parçası olarak Krondstadt Deniz Üssü'nden ayrılır. Manş Kanalı ve Biscay Körfezi'nden geçerek yapılan uzun bir yolculuktan sonra Akdeniz'e giren ilk Rus savaş gemileri oldu.

Çeşme Savaşı'nda milli kahraman, baş komutan olan Kont Orlov idi. Fakat Orlov deniz savaşlarından çok az anladığını ve kararlarında tamamen Amiral Greig'in tavsiyelerine uyduğunu itiraf edecektir. Greig'in kariyerindeki tek gölge, iddia edildiğine göre, bir önceki İmparatoriçe Elizabeth'in kızı olan ve ondan sonra tahtta hak iddia edebileceği düşünülen, Prenses Tarakanova olarak bilinen kadının kaçırılmasıydı.

1775 yılında Greig'in bayrak gemisi Isıdor, Leghorn limanına demirler. Kont Orlov 13 pare top atışı ile selamlanan Prenses'i gemiye getirir, fakat Kont Orlov Leghorn'a doğru dönerken Prenses ve yanındakilerin alıkonulması emrini verir. Ertesi gün Donanma Krondstadt'a yola çıkar ve Prenses St. Petersburg'da hapsedilir. Prenses'in Neav Irmağı'nın taşması sonucu hücreleri dolduran suyla hapishanede öldüğü söylenmektedir.

1777 yılında İmparatoriçe, Sir Samuel Greig'e şövalyelik onurunu bahşetti ve onu Krontstadt'ın Koramirali olarak atadı. Greig'in son savaşı kendi sularında Finlandiya Körfezi'nde gerçekleşti.

1788 yılında Donanma Krontstadt'a döndü, fakat onarımlardan sonra Baltık ve Finlandiya Körfezi boyunca düzenli keşif karakola çıkıldı. Greig bu devriyelerden birinde hastalandı, Rostislav gemisi derhal Revel(şimdiki Tallin) Limanı'na girdi. İmparatoriçe kendi özel doktorunu göndermesine rağmen 26 Ekim 1788'de kurtarılamayarak öldü. 5 Kasım 1788'de Tallin'de resmi bir cenaze töreni ile defnedildi.

"Dear Sir, May 11 1764

By the House of Lords' members of our Commandership's orders I am informing you that they will be very happy to give you the permission to leave in order to go to the dominions of her Majesty the Russian Tsarina, upon your request.

Additionally Her Majesy's House of Lords approved your absence to serve in the Tsarina's forces, and if you approve as soon as you decide upon, it will be considered as you are passing over, through an English Ministery, therefore you shall be receiving a document/certificate, and from that moment on you shall be receiving half of your salary."

Greig's services in Russia coincided with a period when Russia was particularly in conflict with Sweden and the Ottoman Empire due to their regional expansion plans. In 1769 Greig left the Kronstadt Naval Base, as one of the parts of the flotilla which consisted of three parts that constituted the Russian Armada in Tri Ierarkha. Following a long journey through the English Channel and the Gulf of Biscay these were the first Russian war ships that sailed in the Sea of Mediterranean.

The national hero and commander in chief of the Battle of Cesme was Count Orlov. But Orlov confessed that he had little knowledge on the sea battles, and that he only followed Admiral Greig's advice. Supposedly there was only some doubts over Greig's career due to the abduction of the daughter of Elizabeth, Princess Tarakanova, who possibly could claim rights on the throne.

Isidor, the flagship of Greig, anchored at Leghorn harbor in 1775. Count Orlov brought the princess, who was saluted by 13 piece salvo fire, but when Orlov was on the way back to Leghorn, he ordered that the princess and the people accompanying her were arrested. The following day the fleet left for Kronstadt and the princess was jailed in St Petersburg. It was commented that the princess died by drowning due to the overflooding inside the cells by the Neav River.

In 1777 the Empress honored Greig by knighting him. She appointed him as the Vice-Admiral of Krontstadt. The final war of Greig took place in his own waters in the Gulf of Finland. In 1788 the fleet returned to Krontstadt, and following the repairs sailed to Baltic Sea and the Gulf of Finland for regular patrol. Greig got ill during one of these patrol duties, the ship called Rostislav immediately entered the Revel(now Tallin) Harbor. Although the empress sent her own doctor, he died on October 26 1788. His body was entombed on November 5 1788 in Tallin, following a formal ceremony.

2.3 Ateş Gemileri ve Havan Gemileri

Ateş Gemileri

Deniz Muharebelerinde asırlardır, özellikle küçük çaplı donanmalar tarafından, kendisinden çok daha büyük donanmalarla veya gemilerle başa çıkabilmek maksadıyla " Ateş Gemileri" kullanılmıştır.

Ateş Gemileri, çabuk tutuşan ve parlayan her türlü yanıcı madde ile donatılan, kasti olarak ateşlenip düşman gemilerine doğru yönlendirilen veya akıntının olduğu bir yer ise sürüklenmesine izin verilen, düşman donanmasını yok etmek veya paniğe yol açarak gemilerin nizamı terk etmelerini sağlamak maksadıyla kullanılan bir nevi taktik silahtır.

Ateş Gemilerinin diğer bir türü olan " Patlayıcı Gemiler" ise, düşman gemilere yakın mesafede patlatılarak hasara yol açan gemilere verilen isimdir.

2.3 Fire Ships and Mortar Vessels (Bomb Ships)

Fire Ships

During sea battles for many centuries particularly the smaller navies used "Fireships" in order to cope with larger fleets or vessels.

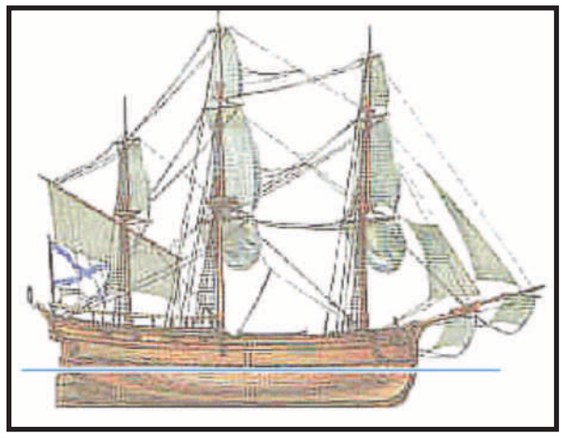
A fire ship was a ship that was filled with combustibles, deliberately set on fire and steered (or, if possible, allowed to drift) into an enemy fleet in order to destroy ships or create panic and make them break formation. It was a sort of tactical battle weapon.

Another type of the Fireships were the " Combustible Ships" which were exploded near enemy ships to cause damage.

The naval vessels during the sailship period were pretty sensitive against fire. There were very little on a vessel that would not burn when the presence of all the ammunition, greasy ropes, joint edges caulked with coal tar are considered. Considering that even during times of peace accidental fires destroyed many ships, the danger created by the fireships can be perceived easier.



Gravelines Savaşı - 1588 / Battle of Gravelines-1588 Philippe- Jacques de Lotherbourg, 1796



Rus Ateş Gemisi / Russian Fire ship

Yelken dönemindeki savaş gemileri ateşe karşı oldukça hassastılar. Katranla kalafat edilmiş birleşme veya ek yerleri, yağlanmış halatlar ve barut dolu cephanelikler düşünüldüğünde gemi üzerinde yanmayacak çok az şey vardı. Sulh zamanında dahi limanda kazara çıkan yangınların birçok gemiyi yok ettiği gerçeği göz önüne alındığında, ateş gemilerinin ne denli ciddi bir tehdit oluşturduğu kolayca anlaşılabilir.

Ateş gemileri tam olarak istenen yöne doğru esen bir rüzgar olduğu takdirde hedefine doğru sürüklenmeye bırakılabilir. Ancak çoğu muharebede bu gemiler kendisini hedefe doğru yönlendirecek çekirdek bir mürettebat ile donatılmıştır. Çekirdek personel o tekneyi sevk ve idare edebilecek asgari sayıda denizci anlamına gelmektedir.

Çekirdek personel görev yaptığında ateş gemilerinin yedeğinde muhakkak bir küçük vasıta / bot bulunur. Yunanlılar bu botları " SKABAVİA " olarak adlandırırdı. Hedef gemiye ateş gemisinin artık rampa edeceğinden emin olunca içindeki personel derhal yedeklerinde çektikleri vasıtaya binerek en kısa zamanda oradan uzaklaşır. Eğer hedef gemi çok kıymetli ve ateş gemisi personeli de çok cesur ise ateş gemisini hedeflerine yanaştırıp, üzerinden ayrılmasın diye de kancalarla bağlayıp ondan sonra gemilerini terk ederlerdi.

Muharebe esnasında ateş gemisini hedef gemiye yanaştırıp daha sonra da bağladıktan sonra gemiye terk edebilmek ise neredeyse imkansızdır.

If there was a wind towards the targeted vessels the fireships might be released to float freely to that target. But during many battles those fireships were manipulated by special personnel to direct them in the right direction. The special personnel consisted of the minimum number of crew who could manage to manoeuvre the vessel.

When the special personnel were at work there always was a small vessel or a boat near the fireship. As soon as the personnel made sure that the fireship was about to ramp the enemy ship they jumped into the small boat and distanced immediately. If the targeted vessel was very valuable and the fireship personnel were courageous they made sure that the fireship was connected to the enemy ship by hooks, and then left their ship. It was almost impossible to attach the fireship to the enemy ship, then leave during the battle. Because the enemy was ready most of the time and as soon as the fireship came nearer there would be an immense firing of rifles and cannons. Coming closer to the targeted ship despite all the fire and in addition being able to get tied with that ship by hooks, on a deck, without anything to defend himself, was a very rare event in the History of Battle Ships.

The effect of the fire ships was particularly destructive when the enemy ships or fleet were moored or if their manoeuvring capabilities were limited. Experienced

Other tactics to get rid of the fire ships were: sailors could easily avoid fire ships or render them inactive by firing cannonballs at it in the open sea.

- Firing at the rescue boat of the fire ship, and the ships that accompanied that boat to keep the personnel from escaping, and by this way not allowing them to put their ship on fire.

- Waiting until the fire ship is evacuated then taking it far away with a vessel with high manoeuvrability like the galley.

Particularly during the second half of the 17th century the fire ships started occupying larger spaces in the inventory of the Navies. In the beginning there were only a couple of fire ships in each fleet, but their numbers increased with time. The number and types of the vessels that participated in the Battle of Solebay between Britain and Holland in 1672 is a good example:



Quebec Savaşı, 1759, / Battle Quebec, 1759, Dominic SERRES-1767 Greenwich National Maritime Museum

Çünkü karşı tarafta hazırdır ve hedef gemiye doğru yol almaya başlanıldığı andan itibaren ateş gemisi üzerinde yoğun bir top ve tüfek ateşi başlayacaktır. Bu ateşe rağmen hedef gemiye yanaşıp bir de üstüne, güvertede açıkta durarak kancalarla hedef gemiye bağlanmayı başarabilmek, Deniz Harp Tarihi'nde pek nadir rastlanabilen olaylardandır.

Ateş gemilerinin etkisi, özellikle demir atmış gemilere veya manevra alanı kısıtlı olan filo / gemilere karşı çok tahrip edici olmuştur. Denizde, eğitimli ve iyi komuta edilen bir gemi ateş gemilerinden rahatlıkla kurtulabilir veya top ateşiyle etkisiz hale getirebilir.

Ateş gemilerinden kurtulabilmek için uygulanan diğer taktiklerde şu şekilde sıralanabilir ;

Ateş gemisinin vasıtasına / botuna ve çevredeki diğer gemilere ateş açmak suretiyle, ateş gemisi personelinin kaçışını engellemek ve böylece kaçma imkanları kalmadığını gören personelinde gemiyi tutuşturmaktan caymasını sağlamak

Ateş gemisi terk edilene kadar bekleyip, kadırga gibi küçük ancak manevra yeteneği yüksek gemilerle yanan ateş gemisini yedeğe alarak ana gemiden uzaklaştırmak, olarak sıralanabilir.

England	Holland
40 Galleons	55 Galleons
13 Frigates	12 Frigates
30 Small vessels	22 Small vessels
16 Fire Ships	36 Fire Ships

Important Sea Battles Where Fire Ships were used

* Attack by the English Vice-Admiral Francis Drake in 1588 near Gravelines against the Spanish Armada. Although no damage was done it created disorder among the Spanish vessels and made them break their formation. This way they became easy targets for the English ships.

* Attack by the Dutch Admiral Maarten Tromp in 1639 in the Dover Channel against the Spanish Fleet under the command of Admiral Antonio de Oquendo. The Spanish fleet was destroyed as a result of this attack.

* Attack by the Dutch Admiral Michiel de Ruyter in 1672 during the Solebay war against the moored English fleet HMS Royal James was burnt, its Captain Edward Montagu was killed.

* The destruction of the French Admiral Tourville's flagship Soleil Royal, Admirable, Triomphant, strong galleons with 104 cannons, and 15 French vessels by fire ships after the La Hougue sea battle between England and France on May 29 1692. The English Navy only used fire ships in that battle, which did not even carry one single cannon and destroyed a fleet which owned a total of 1048 cannons, and burned the entire fleet at their location.

Özellikle XVII. asrın ikinci yarısında ateş gemileri donanmaların envanterinde oldukça önemli bir yer işgal etmeye başlamıştı. İlk zamanlarda her filoda bir veya iki ateş gemisi bulunurken sonraları sayıları gittikçe artmıştır. İngiliz ve Hollanda filoları arasında 1672 yılında icra edilen Solebay Muharebesi'ne iştirak eden gemi miktar ve cinsleri bu konuda oldukça iyi bir fikir verecektir:

İngiltere	Hollanda
40 Kalyon	55 Kalyon
13 Fırkateyn	12 Fırkateyn
30 Küçük Gemi	22 Küçük Gemi
16 Ateş Gemisi	36 Ateş Gemisi

Deniz Harp Tarihi'nde Ateş Gemilerinin Kullanıldığı Önemli Deniz Savaşları

* İngiliz Koramiral Francis Drake'nin 1588 yılında Gravelines yakınlarında İspanyol Donanmasına saldırısı. Ateş gemileri her hangi bir hasara yol açmasalar da, İspanyolların dağılmasını muharebe düzenlerinin bozulmasını ve İngiliz gemileri için kolay birer hedef haline gelmesini sağlarlar.

* Hollandalı Amiral Maarten Tromp'un 1639'da Dover Kanalında Amiral Antonio de Oquendo komutasındaki İspanyol Filosuna karşı düzenlediği saldırı. Bu saldırı sonucunda İspanyol filosu yok edilmiştir.

* Hollandalı Amiral Michiel de Ruyter'in 1672 yılında Solebay savaşında demirlemiş İngiliz filosuna saldırısı. HMS Royal James yakılmış, kaptanı Edward Montagu öldürülmüştür.

* İngiliz ve Fransız Donanmaları arasında icra edilen La Hougue savaşından sonra 29 Mayıs 1692'de, İçlerinde Fransız Amiral Tourville'nin sancak gemisi Soleil Royal, Admirable ve Triomphant gibi zamanın 104 toplu güçlü kalyonlarının toplam 15 Fransız gemisinin ateş gemileriyle imhası. İngilizler bu saldırıda üzerlerinde tek bir topu dahi olmayan ateş gemilerini kullanmışlar ve toplam 1048 topa sahip bir donanmaya oldukları yerde yakmışlardır.

* Basque Roads Savaşı, 1809. İngiliz Thomas Cochrane'in Fransızlara ateş gemileriyle saldırısı.

* 1821-1832 Yunan Bağımsızlık Savaşı süresince Yunanların büyük Osmanlı Kalyonlarına düzenlediği saldırılar.□

Bu savaşlar incelendiğinde ateş gemilerinden özellikle İngilizlerin son derece etkili bir şekilde faydalandığı görülmektedir. Tümamiral Elphinstone da İmparatoriçe Katerina'dan talep listesine iki adet ateş gemisini koymayı unutmamıştır.

* The Battle of Basque Roads, 1809. The attack of English Thomas Cochrane against the French vessels with fire ships.

* Attacks of Greeks against large Ottoman Galleons during Greek Independence War between 1821-1832.

When these wars are considered it is observed that especially the English Navy very efficiently benefited from these fire ships. Even Rear Admiral (upper half) Elphinstone asked for two fire ships when preparing a list of requests from Empress Catherine.

Although they lost many vessels due to the presence of fire ships during these wars Ottomans never considered using these in the battles they had participated in, and the fire ships never took place in the foundation of their fleets. Unlike the British Navy they had not thought over a preventive measure or developed one.

When the British Navy got prepared for a battle they always had some fire ships. And there were some incentives to make this risky assignment, which required bravery, and proficiency rather attractive.

Awards Given To the Royal British Navy Fire Ship Commanders and Personnel

- If an enemy ship containing more than 40 cannons burnt by the fire ships all the participating personnel shall be rewarded ten pounds each in addition to their salaries following the assignment at Admiral's ship. If anyone dies during the assignment in the fire ship their legal inheritors shall be given the award.

- The commanders of the fire ships shall be rewarded 100 pounds each, or a golden chained medal to preserve for the generations to follow upon successful completion of the assignment. In addition to these in order to render the assignment more attractive the ship's commander shall be offered an early promotion or a commandership position for the desired assignment.

- The other officers that were assigned in the same vessel were rewarded ten pounds each, and early promotions compared to the similar officer rankings or the privilege of getting assignments.

- If the burnt enemy ship was the flagship of the fleet the rewards to be given shall be twice the usual reward. The rewards of the commander of the ship and other officers shall be equivalent to their order of merit.

Ateş gemilerine karşı çok sayıda gemisini kaybetmesine rağmen Osmanlı yaptığı muharebelerde hiçbir zaman ateş gemisi kullanmayı düşünmemiş ve Filo kuruluşlarına bu gemileri dahi etmemiştir. Buna ilave olarak bu gemilere karşı İngiliz Donanması'nda olduğu gibi kurumsallaşmış ciddi bir önleyici taktik düşünmemiş ve geliştirmemiştir.

İngiliz Kraliyet Donanması, bir muharebeye hazırlandığı zaman Donanma kuruluşunda muhakkak ateş gemilerine yer verirdi. Ayrıca oldukça riskli olan, büyük cesaret ve ustalık istenen bu görevi de cazip kılmak için personeli teşvik edici bazı tedbirler geliştirmişti.

İngiliz Kraliyet Donanması'nda Ateş Gemileri Komutan ve Personeli İçin Verilen Ödüller

- Eğer düşmanın 40 dan fazla topu olan bir gemisi ateş gemileri tarafından yakılırsa, katılan tüm personel, görev sonrası derhal Amiral gemisinde, maaşına ilave olarak on paund ödül alacaktır. Görev esnasında ateş gemilerindekilerden biri öldüğü takdirde bu ödül kanuni mirasçılarına ödenecektir.

- Başarıyla görevini icra eden ateş gemisi komutanlarına; 100 pound ödül veya aynı değerde, gelecek nesillere bir onur belgesi olarak hatıra kalabilecek zincirli bir altın madalya verilecektir. Buna ilave olarak bu görevi daha da cazip hale getirmek için gemi komutanına, erken terfi veya istediği bir komutanlık görevi imkanı da tanınmaktadır.

- Aynı gemide görev yapan diğer subaylar ise; On pound para ödülü ve eşiti rütbelerdeki subaylara göre daha erken yükselme / görev alma ayrıcalığı verilecektir.

- Eğer yakılan düşmanın sancak gemisi ise verilen mükafatlar iki misli olacaktır. Gemi Komutanının ve diğer subayların ödülleri ise liyakatları ile orantılı olarak takdir edilecektir.

- Eğer, beş veya altıncı sınıf fırkateyn ile daha küçük bir Kraliyet gemisi tarafından; düşmanın bir ateş gemisi rampa veya ateş ile imha edilerek beşinci sınıfın üzerindeki bir Kraliyet gemisine zarar vermesi engellenirse; bu görevi icra eden gemi personeline, gemi komutanı ve subaylarına liyakatları ile orantılı olarak verilecek olan mükafatlar haricinde 40 shillings ödül verilecektir. Eğer bu personelden birisinin, komutanı tarafından diğerlerine nazaran çok daha üstün bir gayreti olduğu ifade edilirse ilave bir ödül alacaktır.

- Kraliyet Donanması'nda görev yapmak üzere kiralanmış gemiler eğer bu görevin icrası esnasında elden çıkarsa, değeri Kraliyet Hazinesi tarafından gemi sahibine ödenecek, içinde görev yapan denizcilere ise, Kraliyet Donanması personeline verilen ödülün aynısı verilecektir.

- If a class five or six British Navy frigate or a smaller vessel prevented an enemy fire ship from harming a British Navy ship over class five by destroying the enemy fire ship through ramping or by opening fire, the personnel, commander, and officers of this British vessel shall be rewarded 40 shillings in addition to the rewards given based on their order of merit. An additional reward may be granted to a member of the crew if he accomplished an extraordinary duty based on his commander's opinion.

- If a vessel that was rented in order to serve in the Royal British Navy has disappeared or was destroyed on duty its value shall be paid to the owner by the Royal Treasury, the sailors of that ship shall be rewarded the similar rewards given to the Royal Armada personnel.

- In case a vessel of the British Armada prevents the attack of an enemy vessel against the Royal ships, this service of the boat personnel shall be rewarded.

Rear Admiral John Elphinstone also explained his personnel the amounts of the rewards to be granted in order to motivate them before starting a campaign.

This incentive system also seen in other armadas was not implemented by the Ottoman Armada except for sharing the looted objects, and money. Battles were made rather for the



Japon Q Bot / Japan Q Bot

- Donanmaya ait bir vasıta tarafından, düşman ateş gemilerinin Kraliyet gemilerine hasar vermesi önlendiği takdirde, yapılan bu hizmetin karşılığı olarak bot personeli de ödüllendirilecektir.

İngiliz Kraliyet Donanması kökenli olan ve Rus Filosuna komuta eden Tümamiral John Elphinstone da benzer bir yöntemle, seyre çıkmadan önce personelini teşvik etmek maksadıyla, kazanılacak bir zafer sonrası dağıtılacak olan ödülü ve herkesin payına düşen miktarları açıklamıştır.

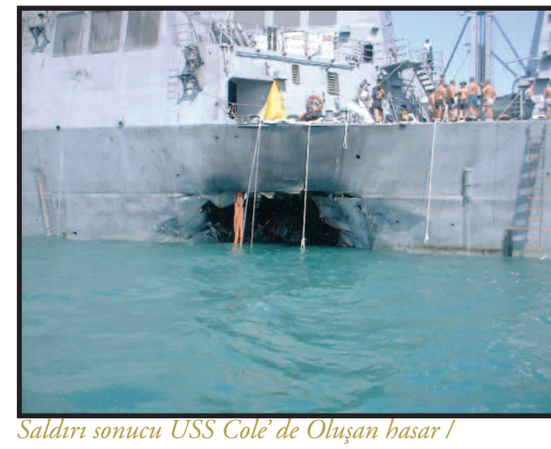
Diğer donanmalarda görülen bu teşvik sistemi, ele geçirilen ganimetin paylaştırılması haricinde Osmanlı Donanması'nda genellikle uygulanmamıştır. Savaş ganimet yerine daha çok padişah, din, toprak ve intikam için yapılmış, gemi personeli komutanlar tarafından bu kavramlar öne çıkarılarak coşturulmuş ve savaşmaya teşvik edilmiştir.

Ahşap savaş gemilerinin kullanımının ortadan kalkmasıyla ateş gemilerinin devri de kapanmış oldu. Ne var ki bu konseptin bir uzantısı II. Dünya Savaşı'nda Chariot Operasyonu'nda kullanılmıştır. Patlayıcılarla dolu eski HMS Campbeltown Muhribi Fransa'nın Saint Nazaire bölgesindeki kuru havuza çarptırılarak infilak ettirildi. Burada amaç havuzun Tirpitz Muharebe Gemisi tarafından kullanılmasını engellemekti. Çünkü Fransa'nın Atlantik kıyısında Tirpitz gemisini havuzlama imkanına sahip başka bir havuz bulunmuyordu.

Japon Donanması ise İkinci Dünya Savaşında Nisan 1945 den itibaren, 700 civarı Kamikaze botunu ve yaklaşık 7.000 personelini Okinawa'da konuşlandırmıştı. Bir nevi ateş gemisi olan botlar 104 personel ve 100 bottan oluşan alaylar şeklinde organize olmuştu. Personeli genellikle 16-17 yaşlarındaki gönüllü Deniz Harp Okulu öğrencilerinden oluşuyordu. Eğer bot görevden dönmez ise o öğrenci başarılı sayılıyor ve yüzbaşılığa terfi ettiriliyordu.

Q Botlar " diye tanınan Kamikaze botlar yaklaşık 6 mt. boyunda ve 1,5 mt enindeydi. Baş taraflarında 225 kg. patlayıcı bulunan bu botlar doğrudan hedef gemiye çarparak infilak ediyordu. Bazı botlarda ise, sancak ve iskele bordalara monteli kızaklarda su bombası taşınıyordu. Hedef gemiye 5 mt. kadar yaklaşılıyor, su bombaları bırakılarak keskin bir dönüşle süratle hedeften uzaklaşılıyordu.

Türk Bahriyesinde de görev yapan ve İ Sınıfı olarak adlandırılan "Fletcher" sınıfı bir gemi olan 2924 tonluk USS HUTCHINS Muhribi iki adet su bombası ile bu botlar tarafından ağır hasara uğratılmıştı. İskele makinesi ve şaftı hasar alan gemi, onarımının çok pahalı olacağı gerekçesiyle daha sonra hizmet dışına çıkarılacaktı.



Saldırı sonucu USS Cole' de Oluşan hasar / Damage of USS Cole after the Attack

Sultan, for religious purposes, and for the booty; the personnel were motivated, and encouraged by the commanders through these motifs.

Upon the disappearance of the wooden war vessels the era of fire ships also came to an end. But an extention of this practice was seen during the Second World War at the Chariot Operation at Saint Nazaire. The destroyer HMS Campbeltown its bows packed with explosives smashed into the lock gates of the Normandie dock in France. The only dry dock on the Atlantic coast able to service or repair the German battleship Tirpitz should she ever breakout into the Atlantic and return to the western coast.

The Japanese Navy deployed approximately 700 Kamikaze boats, and 7000 personnel in Okinawa during the WW II in April 1945. These boats were a sort of fire ships and were organized with batallions that consisted of 100 boats and 104 personnel. The personnel usually consisted of the voluntary midshipmen who were 16-17 years of age. In case the boat had not arrived back from the assignment then the midshipman was considered successful and he was promoted to the Lieutenant ranking.

Kamikaze boats known as Q Boats were 6 m long and 1,5 m wide. These boats had 225 kg of explosives placed inside the deckhead, and exploded as soon as they hit the targeted ship. Some boats carried depth charges on their ports and starboards. Upon getting 5 m near the targeted vessels the water bombs would be dropped and the boat would get away from the target.

The 2924 tons "Fletcher" class destroyer USS HUTCHINS which also served in the Turkish Navy was damaged by two water chargers dropped by one of these boats. The gangplank, and shaft of the ship was damaged, and since the repair would be too costly the vessel was indefinitely out-of-service.



Uss Cole, Saldırı Sonrası Havuz Gemisi Güvertesinde Onarıma Götürülürken /
USS Cole Underway At The Dock Ship's Deck, After The Attack

Günümüzde ateş gemileri konsepti değişik platformlarla da olsa halen kullanılmaya devam etmektedir. LTTE Örgütü'nün 5 Haziran 2000 tarihinde içi patlayıcı yüklü bir intihar botu ile yaptığı saldırı sonucu, Sri Lanka Donanması'na ait bir Gunbot batmış ve 34 denizci hayatını kaybetmiştir.

En son 12 Ekim 2000 tarihinde A.B.D. Donanması'na ait USS COLE Muhribine Yemen'de limandayken teröristler tarafından içi patlayıcı madde yüklü küçük şişme bir bot ile saldırı düzenlenmiştir. Bu saldırı sonucu gemide çok ciddi bir hasar meydana gelmiş, karinasında yaklaşık 12 mt x 15mt. boyutlarında bir delik açılmış ve 17 denizci hayatını kaybetmiştir. Daha sonra ABD'ye bir havuz gemisi üzerinde götürülen USS COLE yaklaşık 250 Milyon Dolar harcanarak onarılmıştır.

Çağın en modern ve güçlü silahları ile donatılmış 8.315 tonluk modern bir muhribin, üzerinde hiçbir silah bulunmayan küçük bir bot tarafından ağır hasar alması, asırlar öncesinde özellikle küçük donanmaların veya bir donanmaya dahi sahip olmayan ülkelerin baş vurduğu bu taktik silahın günümüzde de en büyük tehditlerden biri olduğunun, açık bir kanıtıdır.

USS COLE'e yapılan saldırı sonrası tüm bahriyeler korunma tedbirlerini gözden geçirmiş, gelişen güdümlü mermiler nedeniyle artık kullanım yeri kalmayan ve bu nedenle gemilerden kaldırılan küçük kalibreli uçaksavar topları ve makineli tüfekler gemilere tekrar monte edilmeye başlanmıştır.

Although on different platforms the fire ship concept is still being used. As a result of a suicide boat attack filled with explosives by the LTTE Organization on June 5, 2000 a Sri Lankan Navy Gunboat sunk and 34 mariners lost their lives.

Finally on October 12, 2000 USS COLE destroyer of the U.S.A. Navy was attacked by the terrorists when moored inside the Yemen harbor. The attack was made by a small inflatable boat filled with explosives. As a result of this attack the vessel was seriously damaged and a hole was formed on the hull of the ship which measured 12 m x 15 m and 17 mariners lost their lives. Later on the USS COLE was transported inside a floating drydock and repaired spending approximately 250 Million Dollars.

The fact that a 8.315 ton modern destroyer equipped with the most powerful and modern weapons of the age could be dangerously damaged by a small boat with no weapons is the obvious proof that this tactical weapon which was used centuries ago by nations which did not even possess a fleet or maybe a small one, is still one of the most important threats at present.

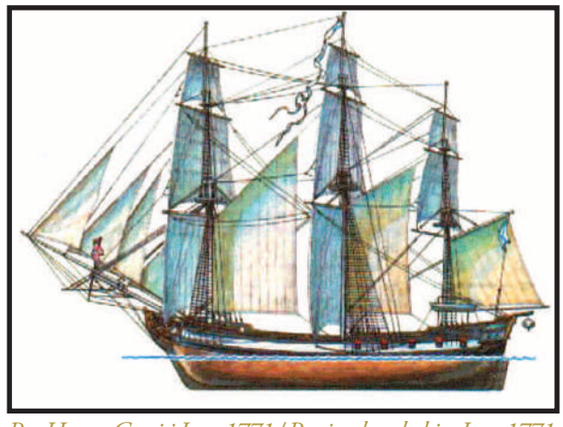
Following the attack on USS COLE all the Navies reviewed their defensive preventions, and the small caliber anti-aircraft guns and machine guns that were previously removed due to their impracticability and obsoleteness, were reinstalled.

Havan Gemileri

Bomba Gemisi, Bombarda, Humbara Gemisi veya Havan Gemisi bir ahşap yelkenli savaş gemisi tipidir. Ana silahı, zamanın diğer savaş gemileri gibi uzun top veya kaval topu olarak adlandırılan toplar değil, genellikle baş üstünde konuşlandırılan bir nevi havanlardan oluşuyordu.

Bomba Gemileri, kaleler, limanlar gibi karadaki sabit hedefleri bombalamak için dizayn edilirlerdi. Bu görev daha sonraları I. ve II. Dünya Savaşları'nda Monitörler tarafından yerine getirildi.

Bomba Gemisi Konsepti ilk olarak Fransa Donanması tarafından uygulanmıştır. İlk Bomba Gemisi Fransızların 1681 yılında Dunkirk'de inşa ettiği " BOMBARDE " isimli gemiydi. Fransa'nın bu ilk dizaynlarında baş üstünde pruva istikametinde yan yana duran iki havan topu bulunuyordu.



Rus Havan Gemisi Jove, 1771 / Russian bomb ship, Jove, 1771

Bu gemiler genellikle 80 – 200 tonluk bir veya iki direkli, 70 kişilik personele sahip ve kıç taraflarında genelde sekiz adet kaval topu bulunan, baş taraftaki iki havan topundan ise 30 cm çapında ve 70 kg ağırlığında mermiler atan platformlardır.

Genelde kara bombardımanını gemiler demirleyerek icra ediyorlardı. Topların baş üstünde sadece pruva istikametinde mevkilendirilmeleri nedeniyle belli bir sektör dahilindeki hedeflere ateş edilebiliyordu. Halbuki demirli olan bir gemi rüzgar ve akıntı nedeniyle sürekli olarak geziniyor ve belli bir müddet sonra hedef atış sektörü dışında kalabiliyordu. Böyle durumlarda ise topların hedefe yönlendirilebilmesi için tek çare geminin döndürülmesiydi. Bu da eski deyimle " PÜRMEÇE TUTMAK" suretiyle sağlanabilirdi.

Mortar Vessels (Bomb Ships)

Bomb, bombard, mortar, or bombshell vessel was a type of wooden sail ship. Its main weapons were not the cannons as found in the other war ships which were called long cannons or muzzle loaders, but a kind of mortar shell firing cannons which were usually placed at the bow.

Bomb vessels were usually designed to hit their targets in the fortresses, harbors, and the other immobile targets on land. This assignment was later done by the Monitors during the 1st and 2nd World Wars.

Bomb Vessel Concept was first implemented by the French Navy.

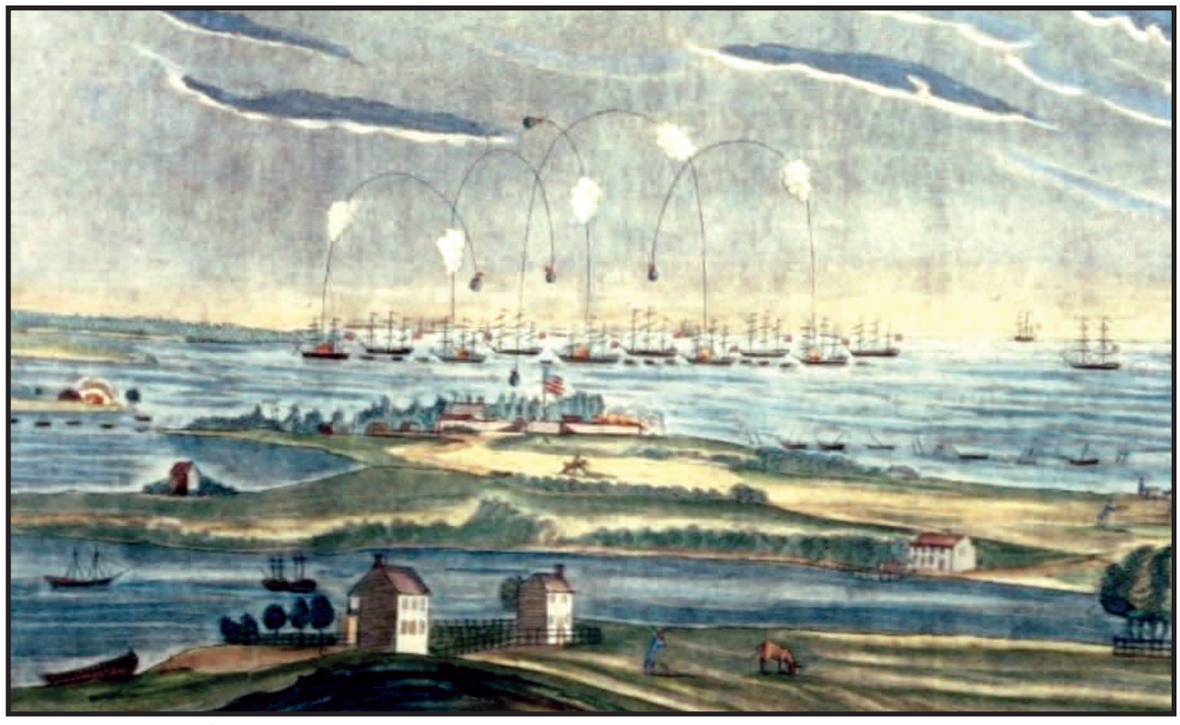
The first bomb vessel was the ship called "BOMBARDE" built by the French at Dunkirk. There were two mortars side by side on the bow pointing the stem.

These vessels usually weighed between 80 – 200 tons with either one or two masts, a crew of 70 mariners, and usually with eight muzzle loaders at stern, with two additional mortars at the bow, capable of firing cannon balls 30 cm in diameter and 70 kg in weight.

The vessels carried out their land bombardments generally after mooring. Due to the positioning of the cannon at the bow only in the direction of the prow, these could only shoot at targets within a certain section. On the other hand a vessel which is moored usually wanders due to the wind or the streams. And after a while it may go out of the designated targeting area. In such cases the only remedy was to manoeuvre the vessel in order to orientate the cannons to the target. This could only be done via "Mooring Chain Spring".

"Mooring Chain Spring" which is not a contemporary application during the present wars, was to tie the vessel with a long and strong rope after surrounding the entire body of the ship from outside, to the anchor or the chain of the vessel after mooring; this rope was then pulled from the bow and from inside of the ship to orientate the cannons to the desired target. It was extremely important to be able to manoeuvre the vessel this way to use the cannons for the galleons which do not possess any other means to manoeuvre but the wind.

This design which was originally French, was later altered by the British Royal Navy following the developed technologies, the experiences, and after many failures during the 18th century.



Fort Mc. Henry'nin İngiliz havan gemileri tarafından bombalanması, 1814 /
Bombardment of Fort Mc Henry by the British Bomb ships

Günümüz harflerinde kullanılmayan " PÜRMEÇE TUTMAK"; Gemiyi demirledikten sonra kıç lumbarlarından çıkarılan uzun ve kuvvetli halatı geminin dışından başa kadar götürerek geminin demir veya zincirine bağlamaktır ki; bu halat kıçtan ve gemi içinden çekilerek gemiyi borda toplarını kullanmak için istenilen duruma getirmek mümkün olmaktaydı. Rüzgardan başka herhangi bir sevk vasıtası olmayan kalyonlar için bu manevrayı yapmak ve diğer bordadaki topları kullanabilmek çok önemliydi.

Fransızların bu dizaynı daha sonra İngiliz Kraliyet Donanması tarafından örnek alınarak XVIII. asır boyunca, gelişen teknolojiler, edinilen tecrübeler ve alınan dersler paralelinde geliştirildi. Pruva istikametinde başta yan yana duran iki top, İngiliz dizaynlarında, gemilerin merkez hattı üzerindeki döner platforma yerleştirilmiş toplarla değiştirildi.

Bu platformlar havanların ateşlenmesi esnasında oluşan kuvveti gemi bünyesine yayabilmek maksadıyla, sağlam ahşap kafesler ile desteklendi. Bu kafeslerin aralıkları ise havanların cephanesi için depolama alanı olarak kullanılıyordu.

İlk bomba gemileri iki direkli olarak inşa ediliyordu. Bu tekneler gemicilik açısından kullanımı uygun olmayan bir yapıdaydı. Çünkü baş taraftaki iki adet havan topuna yer açabilmek maksadıyla pruva direği benzer armadaki diğer gemilere nazaran daha kıça yakın olarak inşa ediliyordu. Bu da halatların kullanımında gemicilere oldukça güçlükler yaratıyordu.

The two cannons which were placed side by side on the bow facing front were changed with cannons on a rotating platform placed on the middle line of the vessel by the English Design.

These platforms were fortified with sturdy wooden cages in order to equally distribute the power created during the firing of the cannons to the entire ship. The space created between the cages were used as a warehouse for the ammunition of the mortars.

The first bombing vessels had two masts. These vessels were impracticable in terms of seamanship. Because the need to make space for the two mortars caused to build the masts closer to the stern. And this caused unwanted trouble for the sailors.

In 1770s all the bombing vessels were fully rigged ships, which were designed to be built with three masts. Usually chains were used to protect the equipment at the fore from the ballast's impact.

Mortars were weapons that just threw explosive bullets instead of shells. Thus, the thrown bullets had the characteristic of the present bullets; they exploded where they hit.

Many problems were faced during the first years of production of these bullets which were also known as explosive bullets. Approximately 230 unexploded shells were found on the French harbor of Senmalu after the bombardment by the British Navy.

1770'lerde tüm bomba gemileri üç direkli tam armalı gemiler olarak dizayn edilmeye başlandı. Baş taraftaki donanımı namlunun balast etkilerinden korumak için genellikle zincir kullanılıyordu.

Havanlar gülle yerine sadece patlayıcı mermi atan silahlardı. Yani atılan mermilerin günümüzdeki örnekleri gibi düştüğü yerde patlama özelliği vardı. Dolayısıyla içlerinde barut bulunuyordu.

İnfilaklı mermi olarak ta anılan bu mermiler ilk imal edildikleri zamanlarda oldukça önemli sorunlarla karşılaşmışlardır. İngilizlerin Fransa'nın Senmalu limanına yaptıkları bombardıman sonucunda 230 adet patlamamış bomba bulunmuştu.

Halbuki patlama özelliği olmayan gülleler sadece taştan veya demirden imal edildikleri için gemilerde depolanmalarında tehlikeli bir durum söz konusu değildi. Ancak havan gemileri için büyük bir tehlike söz konusuydu.

Yüklü miktarda patlayıcı mermi bulundurmanın oldukça riskli olması ve havanları desteklemek için alt güvertelerde oldukça fazla destek elemanı kullanılması, dolayısıyla boş hacimlerin azalması nedenleriyle, genellikle bomba gemilerine, cephanenin ve havanları ateşlemekle görevli topçu personelinin bulunduğu yardımcı gemiler eşlik ederdi.

Namluların havaya doğru ateşlenmesi sonucu oluşan görüntünün volkanı andırması nedeniyle İngiliz Donanması'nda bomba gemilerine yanardağ isimleri vermek bir gelenek halini almıştı.



İspanyol La Candelania havan gemisi başüstü görünüşü, Artesania Latina / Bow section of the Spanish bomb ship La Candelania, Artesaina Latina

But the shells which did not possess any means for exploding were only produced from stones or iron, therefore their storage inside the ships did not create a danger. The mortars on the other hand were very dangerous.

The fact that keeping a large load of explosives was too risky, and many supporting elements were used to carry the load of mortars inside the lower deck caused the minimization of the empty spaces, therefore bombardier vessels were generally accompanied by other vessels that carried ammunitions, and the artillerymen who were to use the cannons.



İngiliz Donanması'nın Fort Mc. Henry' i Bombalaması Mark Myers / Bombardment of the Fort Mc Henry by the British Fleet, Mark Meyers



Kopenhag Savaşı, 1801, Pocock / Battle Kopenhag, 1801, Pocock

Bu gemiler özel olarak dizayn edildiklerinden ve donatıldıklarından dolayı başka maksatlı kullanılmaları pek tercih edilmiyordu. Ancak topun geri tepmesini karşılamak için gemilerin takviyeli ve çok sağlam yapılmalarından dolayı sulh zamanlarında bomba gemileri, buzdağlarının gemiler için büyük bir tehlike yarattığı kutup bölgelerinde keşif maksadıyla kullanılmışlardır. HMS Erebus ve HMS Terror gemilerini bu kapsamda saymak mümkündür.

İngilizler özellikle 1801 de icra edilen Kopenhag Savaşı'nda bomba gemilerini çok etkili ve yoğun olarak kullanmışlardır. Bu savaşa katılan İngiliz Discovery, Explosion, Hecla, Sulphur, Terror, Volcano ve Zebra gemileri savaşın sonucuna önemli katkılarda bulunmuşlardır. Yukarıdaki resimde sol altta İngiliz havan gemilerinin önlerindeki İngiliz gemilerinin üzerinden Kopenhag'ı bombalaması görülmektedir.

Savaşlarda bomba gemileri sadece kara hedeflerini ateş altına almak için kullanılmıyordu. Muharebelerde, yatay bir yörüngede ateş eden kaval toplarına sahip olan gemilerin, düşman gemisine ateş edebilmesi için önünde dost bir geminin bulunmaması lazımdır. Ancak bu husus her zaman mümkün olamamaktadır.

Sakız Kanalı Muharebesinde Hüsamettin Paşa Osmanlı Donanması'nı Damla suyu mevkiinde sahile paralel iki hat halinde demirletmişti. Bu durumda iç tarafta kalan gemilerin toplarını kullanma imkanı kalmıyordu. Dolayısıyla Osmanlı'nın ateş gücü bir anda yarı yarıya azalmıştı.

Donanma Çeşme Limanı'na demirlendiğinde de aynı durum söz konusuydu. Liman ağzına en fazla 4 – 5 kalyonu koymak mümkündü, yani bir anda yaklaşık 1000 topa sahip Osmanlı Donanması'nın ateş gücü, buradaki gemilerin bir bordasındaki top sayısı kadar olabiliyordu ki bu da yaklaşık 150 top demekti.

As a result of firing the gun barrels towards the sky looked like a volcano, therefore the British Navy personnel traditionally named the Bomb Ships after volcanoes.

These ships were specially designed and equipped, and their use for purposes other than intended, was not very common. But as they were built fortified and very sturdy to resist the impact created during the back firing these ships were sent to pole areas where the icebergs create a very serious danger. Vessels called HMS Erebus and HMS Terror are among these ships.

British Navy particularly used the Bomb Vessels very effectively and heavily during the War of Copenhagen in 1801. The British ships of Discovery, Explosion, Hecla, Sulphur, Terror, Volcano and Zebra which participated in the battle had serious impact on the result of the war. The picture above displays the bombardment of Copenhagen by the British Mortar Vessels in front of other British ships.

Bombing Vessels were not only used for bombarding the targets at land during the war. The ships possessing the muzzle loaders that fight on a horizontal line may not be firing at an enemy ship, and at the same time have a friendly ship in between. But this isn't always the case.

During the Chios Channel Battle, Husamettin Pasha asked the Ottoman Navy's ships to anchor in two parallel lines, and in parallel to the coastline in the Damla Suyu Mevkii. This way the ships between the coastline and the other line of ships did not have a chance to fire their weapons, and the Ottoman firing power was decreased by 50% all of a sudden.

A similar situation was also the case when the fleet moored at the Cesme Harbor. Only 4-5 galleons could be mooring at the harbor's entrance, that means the artillery capacity of the Ottoman Armada which actually was 100

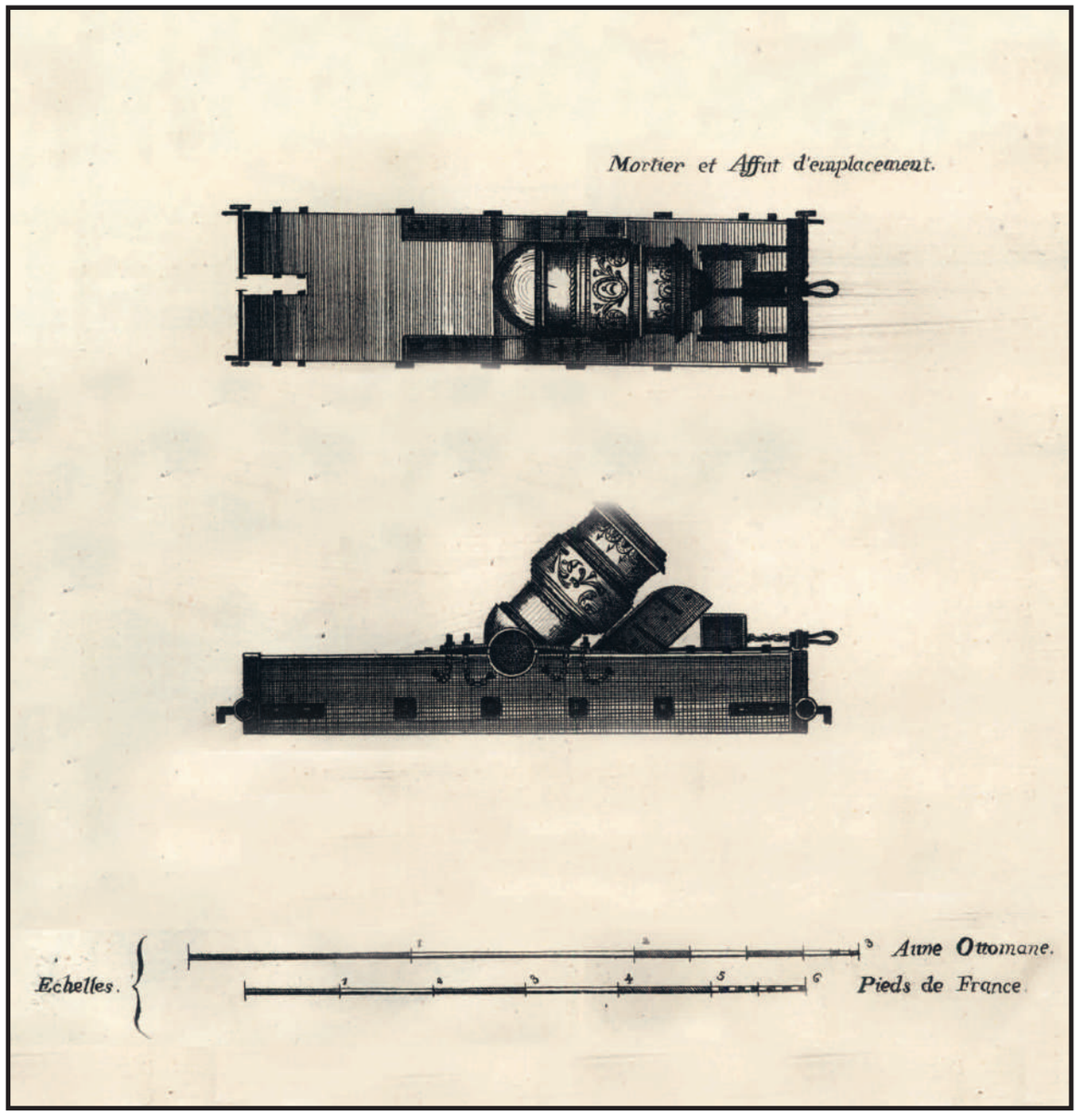
Osmanlı Donanması'nın elinde o anda Rus Donanması'nda olduğu gibi bomba gemisi bulunsaydı onları iç hatta demirletebilir ve toplarını kullanmaya devam edebilirdi. Ruslar Çeşme Savaşı'nda GROM gemisini taktiksel açıdan çok etkili olarak kullanmışlardır.

Rus Donanması ilk bomba gemilerini 1699 yılında kullanmaya başlamıştır. Özellikle Azak Kalesinin ele geçirilmesi için yapılan bombardımanda bu gemiler yoğun biçimde görev yapmışlardır.

cannons all of a sudden decreased to half of the number of cannons on these vessels' deck, which means approximately 150 cannons.

If the Ottoman Armada had the Bomb Ships of the Russian Navy these could be anchored inside the harbor and still use their cannons. Russians used the GROM ship very effectively in terms of tactics during the battle of Cesme.

Russian Navy started using the first Bomb Vessels in 1699. Especially during the invasion of the Azov Fortress these vessels were heavily used.



Havan Topu, Mehmet Raif Efendi / Mortar, Mehmet Raif Efendi

2.4 İskorbüt:Denizcilerin Büyük Korkusu

18'nci yüzyılda, aylarca hiçbir limana uğramadan süren yolculuklarda denizciler için en büyük kabus iskorbüt hastalığına yakalanmaktı. Gemilerdeki yaşam şartları , soğuk ve pislikle mücadele, taze meyve sebze muhafaza etme olma imkanı olmaması nedeniyle sadece tuzlu et, bisküvi ve kuru gıdalardan oluşan mönüler zamanla denizcilerin vücutlarındaki bağ dokularını yenileyememesine ve sonuçta iskorbüte yakalanmalarına yol açmaktaydı.

Tamamen C vitamini eksikliğinden oluşan bu hastalığın belirtileri, kanayan diş etleri, yaraların iyileşmesindeki gecikmeler, eklemlerde şişmeler, bacakların güçsüzleşmesi, dişlerin dökülmesi, saçların kıvırcıklaşması ve deri altı kanamalarıydı.

20 MAYIS 1747 ' de Dr. James Lind, Salisbury gemisinde iskorbüt hastalığına yakalanan 12 denizciyi tedavi etmeye başlar. O tarihe kadar hastalığın nedenleri ve tedavi usulleri bilinemediğinden şikayetleri ve belirtileri benzer olan bu hastalar başaltındaki revire yatırır. Hastalarının hepsine kuvvetli özel bir yemek mönüsü belirler. İlave olarak ikişerli gruplara tamamen farklı gıda ve ilaçları muntazaman vermeye başar ve reaksiyonları gözlemler. Bu kapsamda iki denizciye, ilave olarak günde iki portakal ve bir adet limon verilir. Diğer hastalarda bir iyileşme olmazken portakal ve limon verilen iki denizci altı gün sonra iyileşir ve görevlerinin başına dönerler.

Dr. James Lind bunun üzerine yazdığı raporda, özellikle portakalın bu hastalığın iyileşmesinde çok etkili olduğu, bu konuda birkaç test daha yapıldığı takdirde kesin bir çözüm bulunabileceğine inandığını belirtmiştir.

1867 yılında ise Dr. WM Domett Stone Kuzey Atlantik'de Grönland Bölgesi'nde balina avlayan denizcilerin iskorbüt hastalığına yakalanmadıklarını tespit etmiş ve bunun nedenlerini incelediğinde, ABD'li denizcilerin seyre çıkmadan önce yanlarına yeteri kadar patates aldıklarını ve bunu seyir boyunca tükettiklerini görmüştür. Dr. Stone ayrıca Fransız ve Rus tüccar gemilerindeki denizcilerde de bu hastalığın görülmediğini belirlemiş, bunun nedeninin ise seyirde denizcilerin içtiği mayhoş şaraptan kaynaklanması gerektiğini değerlendirmiştir.

2.4 Scurvy: Sailor's Nightmare

The nightmare of the sailors in the 18th century was to catch the scurvy disease during the voyages which lasted for months, without even stopping at a harbor. The conditions in the ships, the struggle against cold, and filth, the lack of means for the storage of fresh fruits, and vegetables, and menues that basically consisted of salted meat, biscuits, and other dried food caused the sailors' failure to renew their connective tissues, and finally catch the disease of scurvy.

The symptoms of this disease which derived from the lack of vitamin c were gingivitis, delays in healing wounds, swollen joints, weakened extremities, loss of teeth, hairs getting curled, and subcutaneous hemorrhages.

On May 20, 1747 Dr. James Lind started treating 12 sailors who caught the scurvy disease on Salisbury. Until that date the reasons and treatment of the disease was unknown, therefore the patients would be placed in the infirmary at the steerage. All the patients were fed according to a special strong diet. In addition to this a different diet, and medicines were given to groups of two, and the reactions were observed and evaluated. Within this scope two mariners were given additionally two oranges and one lemon per day. The patients which were given oranges and lemon were healed, and they returned to their posts in six days, but the other patients showed no signs of healing.

Dr. James Lind in his report explained that particularly oranges were very effective in the treatment of this disease, and a few tests more could definitely determine the ultimate remedy.

In 1867 Dr. WM Domett Stone found that the sailors who go hunting whales to Greenland in the Northern Atlantic Sea region never caught this disease, and when researched he found that these sailors from the U.S.A. took along potatoes sufficient enough to consume during their entire trip. In addition to this Dr. Stone also found that the sailors traveling in the French and Russian trade vessels did not have this disease either, and he evaluated this was possibly due to the mildly sour wine that these sailors drank.

Yapılan bu deneyler ve saptamalar sonucunda Rom, sirke, turşu ve ham misket limonu gemilerin erzak listelerinde daimi olarak yer almaya başlamıştır. Zamanın teknolojisi ile henüz C vitamini keşfedilmediğinden hastalığa karşı bu şekilde önlem alınmıştı. 1907 yılında C Vitaminin bulunması ile birlikte iskorbüt hastalığı da denizciler için korkulu bir rüya olmaktan çıkmıştır.

Iskorbüt günümüzde portakal, ya da domates suyu içerek, günde 100 - 500 mg askorbik asit ile tedavi edilmektedir. Diş eti yaraları iki – üç gün derideki kanamalar üç hafta içinde kaybolurlar.

As a result of these experiments and finds rhum, vinegar, pickles and lime became the indispensable items in the supply list of ships. Since the vitamin C was not invented at that period, the basic prevention was to use one of these. Once vitamin C was found in 1907 scurvy was no longer a nightmare for sailors.

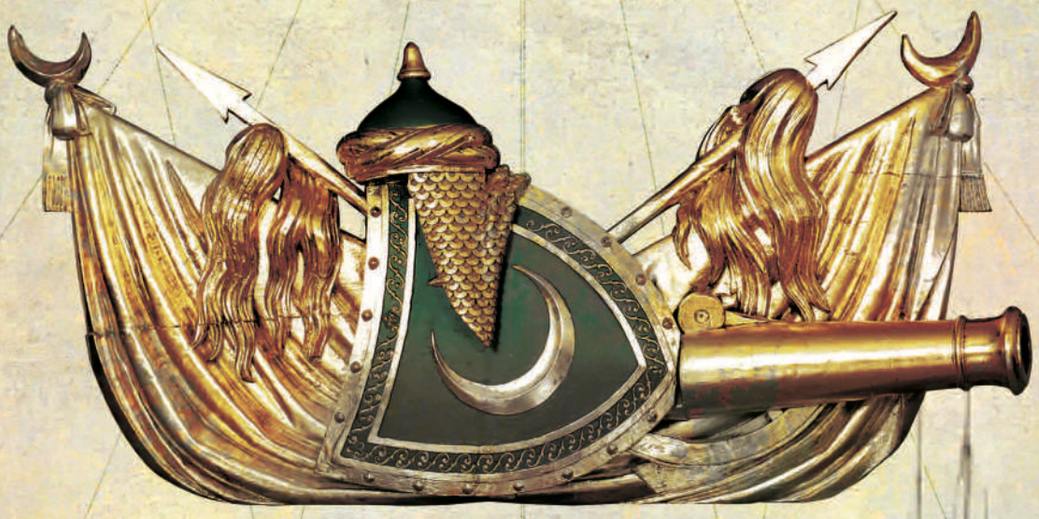
Scurvy is nowadays treated either by drinking tomato juice or orange juice, actually by a daily intake of between 100 - 500 mg Ascorbic Acid. Gum wounds will heal in 2 – 3 days, the bleedings under skin in about three weeks.



Sıkışık ve Hijyenik Koşulların Uygun Olmadığı Gemi Yaşamı
Sailors Living in İnappropriate and Unhealthy Conditions in Vessels

BÖLÜM III

CHAPTER III



3.1 Kronştadt - Çeşme

Akdeniz seferinin hazırlıklarını başından beri bizzat kontrolü altına alan İmparatoriçe Katerina, Kont Orlov'un planladığı bu Büyük Operasyon'un başarı ile sonuçlanmasının, Balkanların çeşitli bölgelerinde eş zamanlı çıkacak isyanlar ile Rus Donanması'nın koordineli faaliyetlerine bağlı olduğunu çok iyi biliyordu.

Ancak Kont Orlov'un planlarında Rus Donanması'nın Mora'ya intikalinin bu kadar çok vakit alacağı öngörülmemişti. Gemilerin, o devir için oldukça uzun ve tehlikeli olan bu harekata hazırlanmaları oldukça yavaş devam ediyordu. Bu Akdeniz Harekatı fikri Rus amirallerinin aklına pek yatmamıştı. I. Petro zamanında unutulmaz başarılara imza atan Rus Donanması, gittikçe personel ve materyal yönünden gerilemiş, hakikaten acınacak bir hale gelmişti.

1765 yılında Kronstadt'ta Rus Donanması'nı ziyaret eden Katerina, " Rusya'nın ne donanması ne de denizcisi kaldı." ifadesini kullanmıştı.

3.1 Departure of the Russian Fleet Krostadt - Cesme

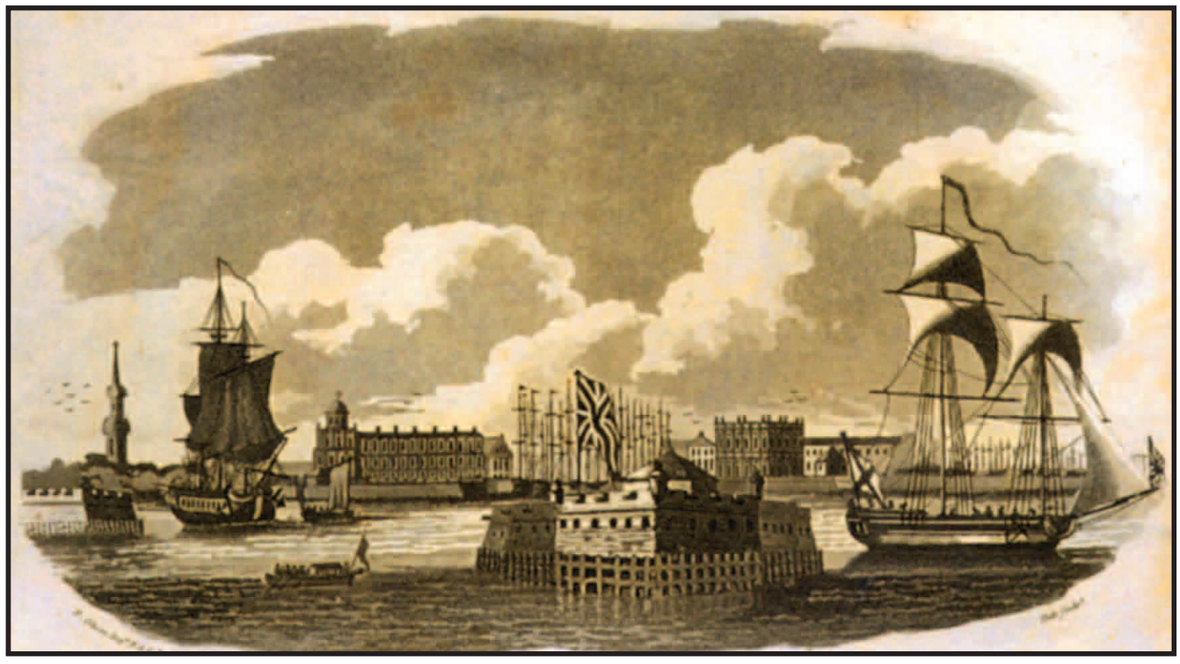
Empress Catherine who took over the control of the Mediterranean Campaign from the start, knew very well that a successfull completion of the Grand Operation as planned by Count Orlov depended on the concurrent uprisings that were to be started in various sections of the Balkans, as well as the actions of the Russian Fleet in coordination.

But the plans of Count Orlov could not foresee that the transition of the Russian Fleet to the Peloponnese Peninsula could last that long. The preparation of the vessels for such a long and dangerous mission was too slow. The Mediterranean Operation concept was not very logical according to the Russian admirals. The Russian Navy which achieved many successfull campaigns during Peter I, declined increasingly in terms of personnel and supplies and became very pathetic.

Catherine who payed a visit to the Russian Navy in Kronstadt in 1765, said: "Russia does not have a navy or mariners anymore".



Rus Donanması Kronstadt Deniz Üssü / Russian Fleet, Kronstadt Naval Base



Kronştadt, Hall, 1807, Londra / Kronstadt, Hall, 1807, London

Katerina gibi oldukça hırslı bir İmparatoriçe'nin böyle bir değerlendirme yapması iki nedenden dolayı oldukça ilginçtir. Böyle bir yorum yapabilmesi için her şeyden önce o meslekten çok iyi anlaması gerekir.

Katerina'nın denizcilikten bu kadar iyi anlaması ihtimal dahilinde olamayacağına göre danışmanlarından biri tarafından yönlendirilmiş olması olasılığı ağır basmaktadır.

Ancak asıl önemli olan, o anda motive etmesi gereken Donanmasını neden bu derece ağır bir itham ile suçladığıdır. Çünkü bu derecede suçlanan bir komuta heyetinin ivedilikle değiştirilmesi, eğitim sisteminin komple gözden geçirilmesi gerekmektedir.

Doğal olarak, o tarihten sonra geçen üç yılda bu durumun düzeltilmesi pek mümkün olmamıştı. Gemiler hatalı inşa ediliyor ve donatılıyor, personel ise denizciliğe aşina olmayan Rusya merkez bölgelerindeki köylülerden alınıyordu. Gemiler yanlarına "Akdeniz ve Ege Denizi Seyir Kılavuzları" almadan seyre çıkıyordu. Öyle ki; Katerina, harekatın başlamasına iki ay kala Londra Büyükelçisi İ.G. Çernişov'dan, İngilizlerden gizlice bir "Akdeniz ve Ege Denizi Haritası" bulmasını bizzat rica etmişti.

Bütün bunlara rağmen, Katerina'nm inancı ve hırsı mevcut tüm olumsuzları ve yoklukları aşıyor, bu derecede riskli bir harekata kuşku ile yaklaşanları zafere inandırıyordu. "Korkusuzca ilerleyin, kararsızlık zeka geriliğinin belirtisidir." sözü, o günlerde İmparatoriçe'nin en sevdiği sözdü.

It was very interesting for Catherine to make such a comment since she was very ambitious. To make such comments she first had to be very knowledgeable on the subject. Since it was out of question that she possessed a thorough knowledge on seamanship a manipulation by one of her advisors was more likely.

But it was actually more important that she blamed the navy instead of motivating when they needed it. Because since the Command Staff were to blame so heavily they definitely needed to be replaced, and the training system had to be renewed.

Obviously the situation had not become any better during the following three years. The ships were built, and furnished faulty, personnel were hired among the paesants in the central regions of Russia, where people did not have a clue on navigation. The ships sailed on without the "Guides for Aegean and Mediterranean Seas". The problem became so obvious that Catherine personally asked her Ambassador in London, I.G. Chernisov to procure a "Map of Mediterranean, and Aegean".

Although the consequences were harsh the willpower and ambition of Catherine overcame all the possible obstacles, and made the ones who had a rather negative approach against such a risky operation believe in this victory. The word "Advance without fear, indecision is the sign of stupidity" was one of the often said, favourite words of the Empress during those days.



Rus Filosu Kronstadt Önünde / Russian Fleet at Kronstadt

Başlangıçta iki filonun hazırlanmasına karar verilmişti. Birinci Filo'nun kumandasına, 1769 Haziran başında Amirallik makamına getirilen tecrübeli denizci Grigoriy Andreyeviç Spiridov tayin edildi. Bu Filo toplam yedi kalyon, bir firkateyn, bir bombardıman gemisi, dört nakliye gemisi ve iki hizmet gemisinden ibaretti. Spiridov'un ana görevi, Mora'da savaş başladığında Alexis Orlov'a denizden destek vermekti. Spiridov'un filosunda, Alexis Orlov'a katılacak kara askerleri dahil 4.709 subay ve asker bulunuyordu.

Gemi İsmi	Top
Yanuariy	66
Tri Sviatitelia	66
Tri İerarha	66
Evropa	66
Rostislav	66
Yevstafiy	66
Svyatoslav	66
St Nicolai	36
Afrika	32
Grom	12

Komutanlığına tayin edildiğinde 56 yaşında olan Amiral Spiridov, sağlık sorunlarını ve güçsüzlüğünü bahane ederek oldukça isteksiz bir şekilde komutanlığı kabul etmişti.

Primarily the number of fleets to be prepared were two. The commander of the Fleet One was the experienced seaman who became Admiral in early June 1769 Grigoriy Andreyevich Spiridov. This fleet consisted solely of a total of four galleons, one frigate, one bomb vessel, four freight vessels, and two auxiliary ships. The main duty of Spiridov was to support Aleksey Orlov at sea when battle started in Peloponnes. Spiridov's fleet contained 4709 officers and troops including the ones to join Aleksey Orlov's fleet.

Name of Vessel	Number of Cannons
Yanuariy	66
Tri Sviatitelia	66
Tri İerarha	66
Evropa	66
Rostislav	66
Yevstafiy	66
Svyatoslav	66
St Nicolai	36
Afrika	32
Grom	12

As he was appointed for the Commander position in the Navy, Fleet Admiral Spiridov was 56 years old, he actually was very unwilling to accept the position with an excuse of health problems, and lack of energy.

Filonun mevcut durumunun acınacak halde olduğunu biliyor ve harekatın başarılı olacağına inanmıyordu. Ayrıca, 35 senelik yorucu hizmetinden sonra ulaşmış olduğu Kronştadt Filosu Komutanlığı gibi rahat bir görevden ayrılmak istememesi, harekatın riskleri ve gemiler ile personele güvenmemesinin böyle bir göreve soğuk bakmasına neden olduğu kıymetlendirilmektedir. Haziran 1769 sonunda İmparatoriçe'nin huzuruna kabul edildiğinde, Spiridov neredeyse gözü yaşlı halde Filo Komutanlığını reddetmeye kalkmıştı.

"Sana güçlü bir tılsım vereceğim." diyen Katerina, Şavaşçı İkonunu duvardan alır ve Spiridov'un anavatan hizmetini kutsar. Artık Amiralin başka bir şansı kalmamıştır. Filosunun başına geçecek ve en kısa zamanda personelini bu harekata hazır hale getirecektir

Nihayet 29 Temmuz 1769 günü Spiridov Filosu harekata hazır olarak Kronştadt Limanı'nda toplanmıştı. İmparatorluk bayraklı yat, öğleden sonra saat altıya doğru "Yevstafiy" adlı amiral gemisine yanaşır, Katerina ile Grandük Pavel Petroviç güverteye çıkar ve subaylar el öpmeye kabul edilirler.

He knew about the pitiful condition of the fleet and did not believe that the operation would be successfull. In addition he did not want to quit his position as the Kronstadt Fleet Commander after 35 years of service in the Navy which was another reason for him to consider this operation risky, and his mistrust the personnel. When he was an audience by the Empress in late June 1769, Spiridov almost with tear in his eyes, tried hopelessly to reject his appointment as the Fleet Commander.

Catherine said "I am going to give you a powerful wand", grabbed the Warrior icon off the wall and consecrated Spiridov's homeland service. Then the Admiral had no more choices. He had to be the leader of the fleet and make sure his personnel was ready before the operation.

Finally on 29 July 1769 the Spiridov Fleet gathered in Kronstadt Harbor ready for departure. The yacht carrying the Empire's flag neared the admiral ship "Yevstafiy" in the afternoon around six o'clock, Catherine and the Grand Duke Pavel Petrovic climbed aboard and gave the officers the honor of kissing their hands.



Kronştadt, www.sosantikvarium.hu



1855 Kronştadt / 1855 Kronstadt

Katerina, Amiral Spiridov'u Alexandr Nevskiy Nişanı, Kaptan Greig ve Kaptan Barsch'ı Komodor (Tuğamiral) unvanı ile ödüllendirir. Askerlere de bir aylık maaş ikramiye olarak verilir. Yedi kalyon ve sekiz değişik tip olmak üzere on beş parça gemiden oluşan Filo o gece Kronştadt Limanı'ndan çıkar, uzun ve tehlikeli harekat böylece başlamıştır.

Filo uygun rüzgarlara rağmen çok ağır ilerliyordu. Kopenhag'a ancak Ağustos sonunda varırlar. Danimarka sahillerinde on gün kalınır ve özellikle eksilen yiyecek stokları tamamlanır. Ayrıca seyir süresince edinilen tecrübe ve yapılan gözlemlerden yeni inşa edilmiş olan "Svyatoslav" adlı kalyonun kış şartlarına uygun olmadığı değerlendirilir ve Kronstadt'a dönüş yolunda olan başka bir Rus Filosu'na ait "Rostislav" adlı kalyon ile değiştirilir.

Danimarka'nın başkenti olan Kopenhag, gemiler için çok müsait bir liman olması, seyir için ihtiyaç duyulan her türlü malzeme ve yiyecek ve içeceğin rahatlıkla temin edilebilmesinden dolayı denizciler tarafından çok tercih edilirdi. İşte bundan dolayı Rus subayları Kopenhag Limanı'ndan çok hoşlanırlardı. Hatta bazıları Kopenhag'a bütünüyle gönül vererek ülkelerine ve İmparatoriçelerine karşı olan görevlerini unuttular. Bu güzel şehirden ayrılmak istemeyen Rus denizciler aslında kışı burada geçirmek istiyorlar ve bu yüzden kendilerine verilen görevleri yapmıyorlar ve gemilerin limandan hareketini geciktirebilecek her türlü yolu deniyorlardı.

Catherine awarded Admiral Spiridov the Alexandr Nevsky Medal, Captain Greig and Captain Barsch were upgraded to Commodore level. The troops received a month's salary as bonus.

That night the fleet which consisted of seven galleons and eight vessels of various kinds left the Kronstadt Harbor, a long lasting and dangerous operation started. Although the winds were in the appropriate direction and speed the fleet could advance very slow. They barely reached Copenhagen in August. The decreasing food stocks were replenished during their ten days on the coasts of Denmark. In the mean time, upon an evaluation made on the newly built "Svyatoslav" based on its performance on the way to Denmark, it was replaced with another galleon called "Rostislav" which was on its way back to Kronstadt.

Copenhagen was a favourite harbor among the sailors due to its convenience, and ease at procurement of every kind of material, food, and drinks. Russian officers especially liked this harbor. Some even fell in love in Copenhagen and completely forgot their duties to their country and Empress. The Russian sailors who did could not leave this beautiful city actually wanted to spend the winter there, therefore they were neglecting their duties, and they were trying every possible way to delay the departure of their ship.

Rusların Kopenhag Büyükelçisi Filosofov, Rus subayların yapılacak harekat için oldukça isteksiz olduklarını ve Kopenhag'da kalmak istediklerini Amiral Spiridov'dan öğrenince doğrudan devreye girmek zorunda kalır ve gemilerin bir an önce hazırlıklarını tamamlayarak limandan ayrılmalarını sağlar. Büyükelçi, müteakiben İmparatoriçe Katerina'ya yazdığı mektupta durumu şu ifadelerle özetliyordu:

Maalesef bizim denizcilerimiz bu kadar kötü eğitimli ve disiplinsiz olduğu için; Amiral, onların şikayet, öfke ve sürekli olarak düzeni bahane etmeleri nedeniyle zor durumda kalmakta, ancak, gemilerindeki sorunlarından bahsetmelerinin esas nedeninin, denizcilerin bu zor harekat için çok ihtiyaç duydukları ümidi yitirmelerinden kaynaklandığını bilmekte ve subayların çoğunun seyre devam etmek yerine dönmeye taraftar olduklarını üzülerek görmektedir.

Filo üç ay sonra Ekim ortasına doğru İngiltere'ye ulaşır ve Hull Limanı'nda onarıma girer. Amiral SPIRIDOV Londra'daki Büyükelçi Çernişev'e "Şimdi de geride kalan gemileri bekliyormuş gibi yapıp, Hull Kasabası'ndan taze et, yeşillik ve su almak için gayret edeceğim..." diye yazıyordu.

Birinci filonun yavaş ilerlemesi, denizden destek olmadan Rum ve Balkan isyanlarının başarılı olmasının imkansız olduğunu çok iyi bilen Katerina'yı oldukça üzüyordu. Amiral Spiridov'a yazdığı mektubunda :

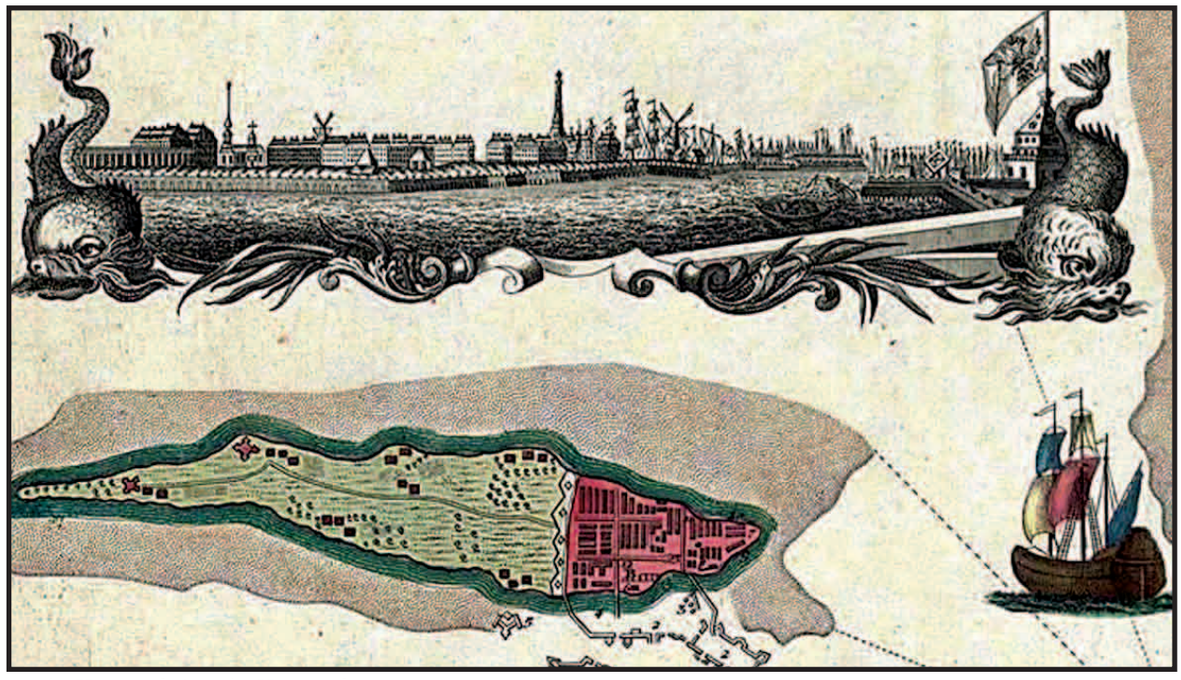
"Size verilen görevin başarısının tamamen hızlı davranmamıza bağlı olmasına rağmen, size emanet edilen filo ile ne kadar ağır ilerlediğinizi ve çeşitli yerlerde oyalandığınızı son derece üzülerek görmekteyim. Bana yazmıyor olsanız da, çok sayıda hasta bulundurduğunuzdan haberdarım; bu durumun o kadar oyalanmanızdan ötürü olup olmadığını bir düşünün! Yolda iken iaşe sıkıntısı başladığında ve insanların yarısı öldüğünde, bu sefer, sizin ve benim en büyük rezaletimize ve şerefsizliğimize dönüşecektir. Bense arzu ettiğim başarımızı hızlandırmak için gereken ve düşünebildiğim her türlü levazım, emek verip elimden geleni yaptım. Tanrı adına, sizden gücünüzü toplamanızı ve dünyaya karşı rezil bir duruma düşmenize izin vermemenizi rica ediyorum. Tüm Avrupa size ve bu harekata bakmaktadır...Tanrı rızasına, durmayın ve size belirtilen yerden başka bir yerde kışlamayı aklınızdan bile geçirmeyin."

When Filosofov, the Russian Ambassador in Copenhagen, found out from Admiral Spiridov, that the Russian Officers were unwilling for the operation they were about to start, he directly got involved in this situation by assisting the ships to complete their preparations and leave the harbor. The Ambassador later wrote to Catherine in a letter and explained the situation:

Unfortunately our seamen are very badly trained, and undisciplined, and this makes the Admiral look bad when they constantly complain, get mad, and make excuses, but, the actual reason for them to be nagging about the problems of their ships, is the hope they had lost when needed, therefore they would rather return home than continue the campaign.

The fleet arrived England three months later in mid October, and the repair jobs were done in Hull Harbor. Admiral Spiridov wrote to the Ambassador Chernisev in London: "Now I shall act like I have been waiting for the rest of the fleet to arrive, and in the mean time I will get some fresh meat, verdure and water at Hull town...". Catherine was disappointed about the slow advance by the First Fleet, and she also felt that the uprising of the Greeks in the Peloponnes peninsula and the Balkans were going to fail. She wrote in a letter to Admiral Spiridov :

"Notwithstanding the fact that the success of your mission depends highly on the speed of your actions, I keep on observing very sadly the sluggishness in the movement of the fleet which is under your responsibility, and how your crew keeps on waisting time. You keep on not writing to me, but still I know very well, that there are a number of sick personnel; you should consider whether this condition has to do with the time waisting you were involved in! This may turn to our common failure when the supply shortages begin during the campaign, and half of the crew passes away. On the other hand I did everything on my behalf to accelerate our success, provided the supplies, and spent all my efforts. For God's sake I beg you please to pull yourself together and not to fail in front of the eyes of the whole world. The entire European continent is watching you and this operation... In the name of God do not stop and do not spend the winter at another location than previously planned."



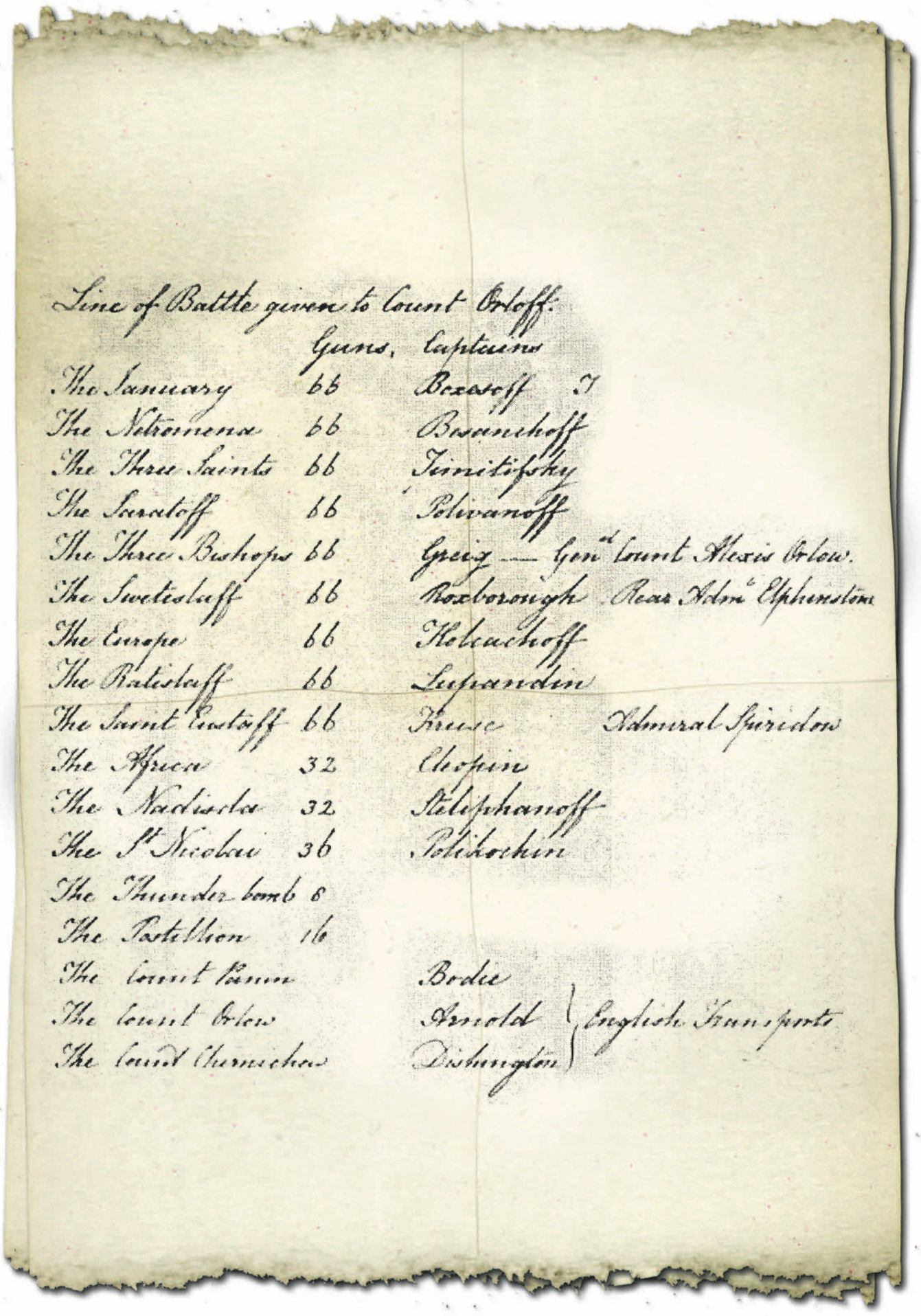
1742 Kronştadt / 1742 Kronstadt

Spiridov Filosu'nun ağır ilerlemesi beraberinde bir çok sorunu da yanında getiriyordu. Gemilerde taze et, meyve sebze ve su stoklama imkanı çok kısıtlı idi. Dolayısıyla seyrin uzaması halinde personelin taze yiyecek yeme imkanı kalmıyor ve sadece tuzlanmış et ve peksimetten oluşan mönülerle yetinmek zorunda kalıyorlardı. Bunun sonucunda da gerekli vitaminler alınamamakta, iskorbüt hastalığı baş göstermektedir. Buna birde tatlı suyun azalması sonucu personele verilen günlük su hakkının azalması da eklenince sıkıntılar daha da artmakta, gemide hijyenik bir ortam sağlamak imkansız hale gelmektedir.

"Yevstafiy" adlı amiral gemisi Cebelitarık Boğazı'nı ancak Ekim sonunda geçti ve 29 Ekim 1769 tarihinde İngiltere'ye ait olan Minorka adasındaki Mahon Limanı'nda demir attı. 13 Aralık 1769'ta "Tri İyerarha" ve "Tri Sviatitelia" adlı kalyonlar ile "Salambal" adlı nakliye gemileri de ona katılmışlardı. Kronştadt'tan çıkan yedi harp gemisi ve çeşitli sekiz gemiden oluşan filodan 13 Aralık 1769'ta Minorka adası sularında sadece toplam dört kalyon, bir firkateyn ve irili ufaklı dört gemi toplanmıştı. Diğer altı gemi geri dönmüş, bir limanda oyalanmış, arıza yapmış veya hala intikalde idiler. Bununla birlikte, Mahon Limanı'nda olan bu gemilerde 332 ölü ve 313 hasta vardı. Bunların büyük çoğunluğu iskorbüt hastalığına yakalanmıştı.

The sluggishness of the fleet of Spiridov brought along other problems as well. The preservation of fresh meat, fruits, vegetables, and water was very problematic, and limited. Therefore in the case of a longer trip the personnel were no longer able to eat fresh food, and instead had to make do with salted meat and crackers alone. As a result of this, the necessary vitamins were not taken, and the scurvy disease was seen among the crew. The situation had gotten even worse when the water share per head decreased, and providing a hygienic condition on the ship became impossible.

The admiral ship called "Yevstafiy" navigated through the Gibraltar Channel in late October, and moored at Mahon Harbor of Minorca which was British soil on October 29, 1769. On December 13, 1769 the galleons "Tri Iyerarha" and "Tri Sviatitelia" additionally the freight vessel "Salambal" joined those. Out of seven war vessels, and the additional eight vessels that took off from Kronstadt, only four galleons, one frigate, and four other vessels in different sizes could make it to Minorca island until December 13, 1769. The remaining six vessels either returned, waisted time in a harbor, had to go through some repair, or they were on their way to join the fleet. In the mean time the ships at Mahon Harbor contained 332 dead bodies, and 313 ill. Most of these caught scurvy.



Line of Battle given to Count Orloff.

	Guns.	Captains	
The January	66	Boxesoff	I
The Netromena	66	Besanchoff	
The Three Saints	66	Timitifsky	
The Saratoff	66	Polivanoff	
The Three Bishops	66	Greig — Genl Count Alexis Orlow.	
The Swetislaff	66	Roxborough	Rear Adm^l Elphinstone
The Europe	66	Holcachoff	
The Ratislaff	66	Lupandin	
The Saint Eustaff	66	Kruse	Admiral Spiridow
The Africa	32	Cleopin	
The Nadisda	32	Steliphanoff	
The St Nicolai	36	Polikochin	
The Thunder bomb	8		
The Postillion	16		
The Count Panin		Bodie	
The Count Orlow		Arnold	English Transports
The Count Chernichow		Dishington	

On the 2/13 of April 1770, the squadron being ready, and a fair wind, the signal was made to sail at eight in the morning, with the following ships under my command.

			Guns	Men
Swetesloff	Rear Admiral Elphinstone		84	700
Saratoff	Captain Timetofsky Commodore Barsh		66	512
Nebromena	Captain Bezanchoff		66	512
Nadishda	Captain Polivanoff		66	512
Africa	Captain Ukopin		32	220
North Eagle	Captain Temchefnicoff	Hospital	32	300
Saint Paul	Captain Sink	Transport		
Count Janin		Transport		Soldiers
Count Orloff		Transport		500
Count Czernichew		Transport		

İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı

September 1769

and a Weft with the Ensign, and for a Boat with a Midshipman, the Weft will be only hoisted half staff up.

Red	White	Blue	Place where
Saratoff	Inveer	Netronmena	Main } Top Mast Head
Nadeshda	Africa	Chichagoff	Fore }
St. Paul	Provid.ce & Nancy		Mizen }

18 12 Communicated to each of the Captains the following

Line of Battle

to The Nadeshda to lead with the Starboard Jacks and the Africa with the Larboard Jacks on board.

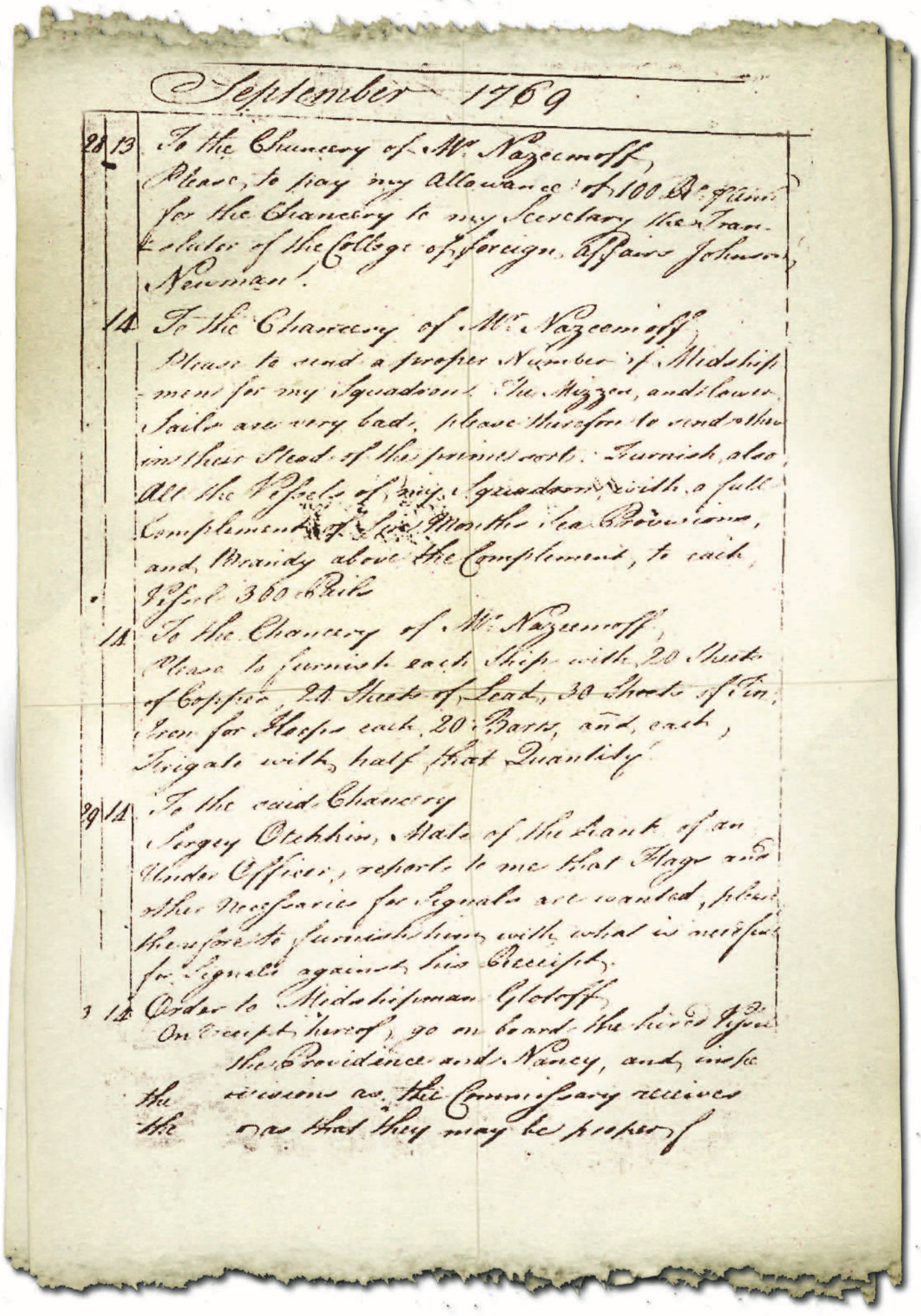
25

Number of Guns	Number of Men	Ships	Captains	Division
32	220	Nadeshda	Potivanoff	
66	512	Saratoff	Beshentsoff	Rear Admiral Elphinston
66	512	Netronmena	Konetefsky	
66	512	Inveer	Ignatieff	
32	220	Africa	Kleopin	

26 12 Order to Lieutenant Shemchusnicoff

On receipt hereof, deliver the Ship St. Paul with all her Men and Appurtenances to Lieut.t Dubasoff, who is appointed her Commander, and resume your former place on board the Netro

Order to Lieutenant Dubasoff to receive the sd Ship, with all her appurtenances, and fit her out immediately for



September 1769

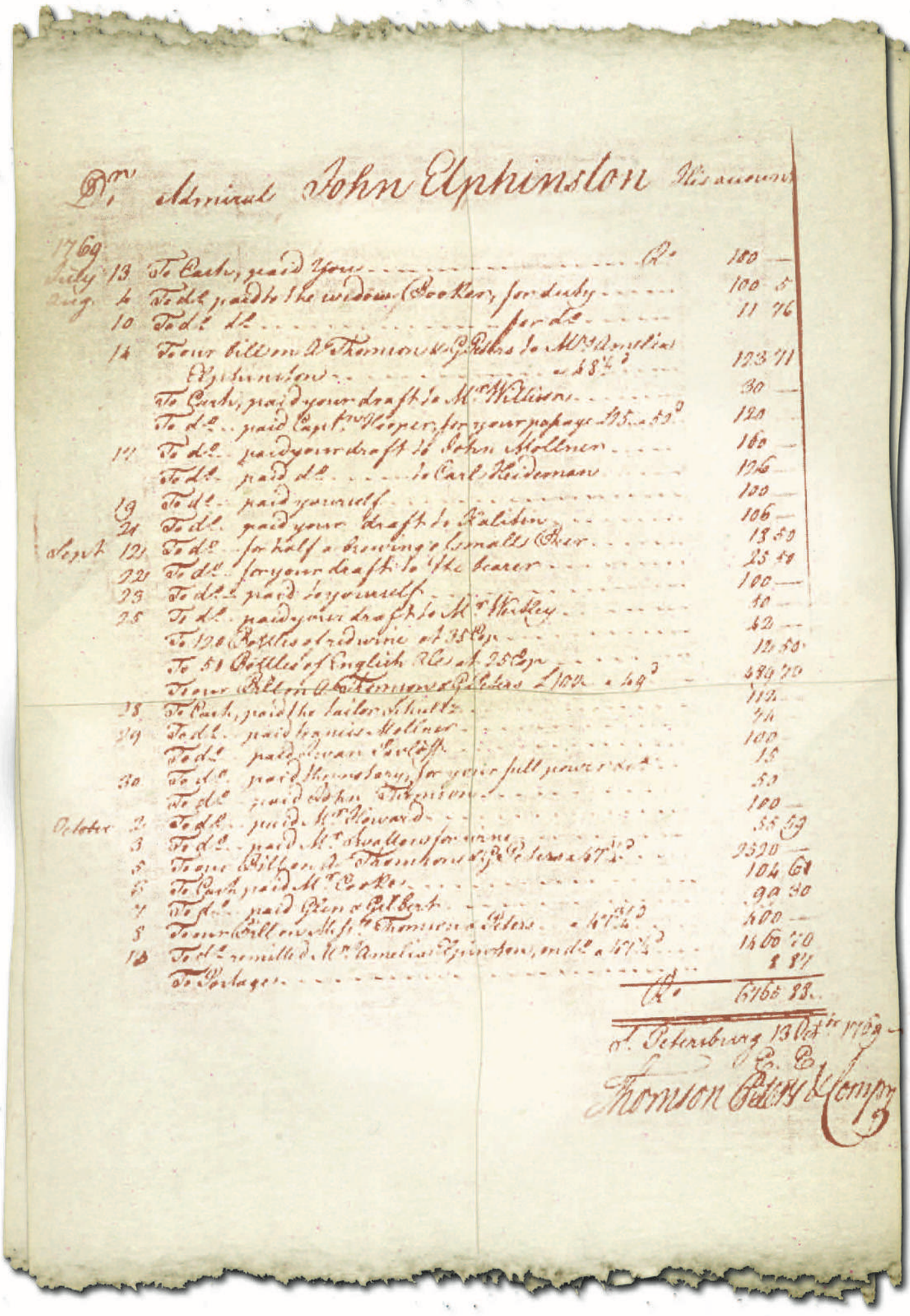
28 13 To the Chancery of Mr Nazeemoff
Please to pay my Allowance of £100 Sterling
for the Chancery to my Secretary the Trans-
lator of the College of foreign affairs Johann
Neuman.

14 To the Chancery of Mr Nazeemoff
Please to send a proper Number of Midshipf-
men for my Squadron. The Mizzen, and Lower
Sails are very bad, please therefore to send other
in their Stead of the former sort. Furnish also
All the Vessels of my Squadron with a full
Complement of Sea Men the Sea Provisions,
and Brandy above the Complement, to each
Vessel 360 Pails

18 To the Chancery of Mr Nazeemoff,
Please to furnish each Ship with 20 Sheets
of Copper, 20 Sheets of Lead, 30 Sheets of Iron,
Iron for Hoops each 20 Barrs, and each
Frigate with half that Quantity

29 14 To the said Chancery
Sergey Otchkin, Mate of the Giant of an
Under Officer, reports to me that Flags and
other Necessaries for Signals are wanted, please
therefore to furnish him with what is necessary
for Signals against his Receipt.

3 14 Order to Midshipman Glotoff
On Receipt hereof, go on board the three Ships
the Providence and Nancy, and inspect
the Provisions as the Commissary receives
the same that they may be proper



Dr. Admiral John Elphinston Its account

1769				
July	13	To Cash, paid You	Rs	100 —
Aug.	6	To d.o paid to the widow Booker, for duty		100 5
	10	To d.o d.o for do		11 76
	14	To our bill on M.r Thomson & Peters to M.rs Amelia Wyburton	£ 18.7.3	123 71
		To Cash, paid your draft to M.r Wilson		30 —
		To d.o paid Capt.n Cooper for your passage £15 = 53		120 —
	17	To d.o paid your draft to John Mollmer		160 —
		To d.o paid d.o to Carl Heidemann		196 —
	19	To d.o paid yourself		100 —
	21	To d.o paid your draft to Baldwin		106 —
Sept.	12	To d.o for half a hogshead Cornalls Beer		13 50
	22	To d.o for your draft to the bearer		25 50
	23	To d.o paid to yourself		100 —
	25	To d.o paid your draft to M.r Whitley		40 —
		To 120 Bottles old red wine at 35 Rs		42 —
		To 51 Bottles of English Ale at 25 Rs		12 50
		To our Bill on M.r Thomson & Peters £160 = 69		389 70
	28	To Cash, paid the tailor Schultz		113 —
	29	To d.o paid to Louis Mollmer		74
		To d.o paid Stewart Cockle		100
		To d.o paid Thomas Lary, for your full power &c.a		15
	30	To d.o paid John Thompson		50
		To d.o paid M.r Howard		100 —
October	2	To d.o paid M.r Swallow for wine		55 50
	3	To d.o paid M.r Swallow for wine		2520 —
	5	To our Bill on M.r Thomson & Peters £ 67.4.3		104 61
	6	To Cash, paid M.r Cockle		90 90
	7	To d.o paid Wm & Rd Beck		600 —
	8	To our Bill on M.r Thomson & Peters £ 47.4.3		1660 70
	10	To d.o remitted M.rs Amelia Wyburton, on d.o £ 67.4.3		2 87
		To Postage		
			Rs	6165 88

St. Petersburg 13 Oct.r 1769

E. E.

Thomson Peters & Comp.y

18 Haziran 1770

İşaretin verileceği yer	Bayrak	Standart	Beyaz	Mavi	Kırmızı
Grandi direği babafingo çubuğu üzerinde		Tri ierarha	Yunuariy	Rostislav	Sviatoslav
Pruva direği babafingo çubuğu üzerinde		Ne tron' menya	Evropa	Tri sviatitelya	Evstafiy
... babafingo çubuğu üzerinde		Saratov	Firkateyn Afrika	Firkateyn Nadejda	Bombardıman gemisi Grom
... grandi direği gabya sereni üzerinde. En iyi görünen taraftan.		Poctalion	Sv. Nikolay	Panin	Orlov



Katerina artık öfkeden kendini kaybediyordu. 19 ocak 1770'te Katerina, Orlov'a "Cebelitarık Boğazı bizimkilere dünyanın öbür ucu gibi geliyor!" diyerek sitem ediyor, Kont Orlov ise cevabında "Umarım bütün aksilikler geride kalacak ve bundan sonra her şey yolunda olacaktır." diye yazıyordu.

Katerina'nın rahatlaması için aslında bu kadarı yeterliydi. Orlov devamla, "Neyse ki bundan sonra daha akıllı olacaklar. Dünyada bu seferden başka hiçbir şey donanmamıza bu kadar yarayamaz. Tüm rehavet ve çürümüşlükten arınacak ve zamanla kusursuz hale gelecektir." diyordu.

Amiral Spiridov komutasındaki öncü filo, Ruslar tarafından bu harekat için oldukça yetersiz görüldüğünden, Haziran 1769'da Rus Donanması'nda göreve alınmış İngiliz Tümamiral John Elphinstone komutasında Kronstadt'ta ikinci bir filo hazırlanmaya çalışılıyordu.

Elphinstone gemilerde ve Kronstadt Deniz Üssü'nde yaptığı incelemeler sonucunda İmparatoriçe Katerina'ya iletilmek üzere bir mektup yazar ve Filosunda görmeyi arzu ettiği gemileri ve nitelikleri şu şekilde sıralar.

İmparatoriçe Katerina Çanakkale Boğazı'nın abluka altına alınmasını sağlamak maksadıyla bir filonun bir an önce hazırlanarak yola çıkarılmasını arzu etmektedirler. Bu görevin layıkıyla yapılabilmesi için aşağıdaki gemi ve imkanların temin edilmesi gerekli görülmektedir:

** 10 - 12 adet Kalyon*

** 2 adet Humbara Gemisi*

** 2 veya daha fazla Ateş Gemisi*

** Eğer Humbara Gemilerinde mevcut değil ise her bir kalyona 6-7 inch namlu çapında ikişer adet obüs konulmalıdır*

** Bu gemilerin 1 Ağustosa kadar hazır olmaları gereklidir.*

** Personelin sağlığı için bir Hastane Gemisi temin edilmelidir. Bunların gerektiğinde Ateş Gemisi olarak ta kullanılabilmesi maksadıyla bir plan yapılmalıdır.*

** Adalardaki Yunanlıları silahlandırabilmek maksadıyla 10.000 adet silah yüklenmelidir.*

Aslında görevin riskleri ve zorluğu ile seyrin uzunluğu dikkate alındığında Elphinstone tarafından talep edilenler oldukça mantıklıdır.

Catherine nearly lost her temper. She reproved Orlov on January 19, 1770 by saying: "Gibraltar Channel is the other side of the world for my people!", Count Orlov wrote her in return "I hope all the obstacles shall be eliminated and everything will work out fine" in his letter.

This actually was enough for Catherine to relax a little. Orlov continued, "Fortunately they will be smarter from now on. Nothing will ever be as profitable for our Armada as this campaign. It will eventually get rid of its sluggishness, and decay, and become flawless".

Since the pioneer fleet under Admiral Spiridov's command was considered insufficient for this operation by the Russians, a second fleet under the Rear Admiral John Elphinstone was getting prepared in June 1769 at Kronstadt.

As a result of the researches done by Elphinstone on the ships and in the Kronstadt Maritime Base he wrote a letter to be sent to Empress Catherine and he defined the characteristics of the ships he wanted to have in his fleet.

Empress Catherine wished that a fleet had to be prepared immediately and launched to siege the Dardanelles. In order to accomplish this duty properly the following vessels, and resources should be provided:

** 10 - 12 Galleons*

** 2 Bomb Vessels*

** 2 or more Fire Ships*

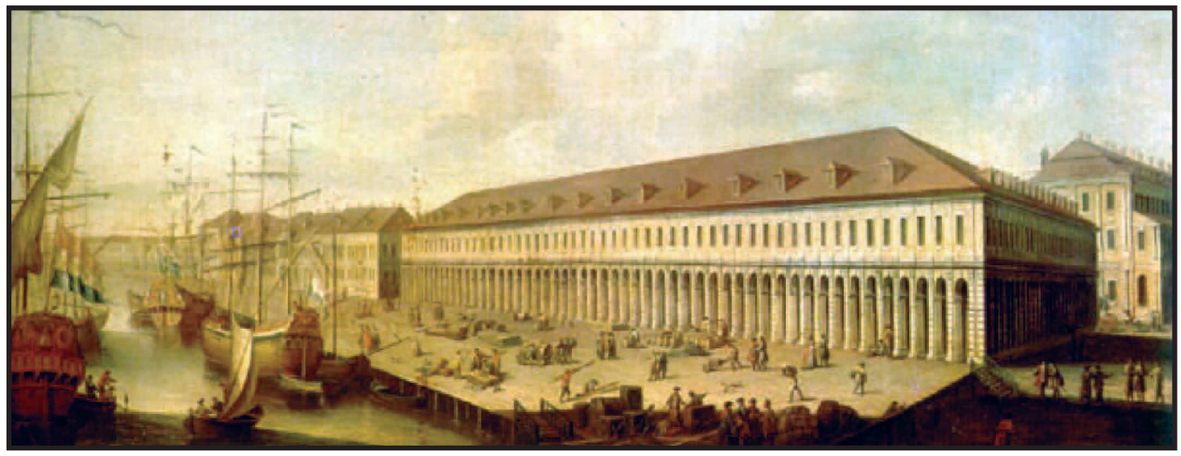
** 2 howitzers with 6-7 inches of barrels in each galleon should be installed if these were not available in the Bomb Vessels*

** These vessels had to be prepared by August 1*

** A Hospital Ship should be provided for the sanitary services of the personnel. There should be a plan so that these vessels could also be used as Fire Ships if and when necessary.*

** 10.000 rifles should be shipped to the Greek Islands to arm the Greeks on the Islands.*

Elphinstone's requests are logical considering the risks, and challenge involved in the duty and the length of the trip. There were many obstacles in front of the preparation of the fleet and its armament, therefore tardiness was unavoidable.



St. Petersburg Limanı / St. Petersburg Harbor

Bu filonun hazırlanması. donatılması birçok güçlüklere uğruyor ve geç kalınıyordu. Çünkü Amiral Spiridov malzemenin çoğu ile subayların en iyilerini kendisi ile beraber alıp gitmişti. Ayrıca Elphinstone tarafından talep edilen 15 – 17 parça geminin temin edilmesi o andaki şartlarda mümkün görülmüyordu.

Elphinstone'na tahsis edilen gemiler nihayet 4 Ağustos 1769'da belirlenmiştir. Filosuna kavuşan Komutan, ilk emrini çıkarır ve gemilerin bir an önce seyre hazırlanabilmesi maksadıyla personelin tüm gün özverili bir şekilde çalışarak eksikliklerin giderilmesini ister. Bu müddet süresince personele sadece kahvaltı için bir saat, akşam yemeği için ise iki saat izin verilebilecektir.

Emrin yayımlanmasını takip eden günün sabahında Elphinstone tüm gemi komutanlarını karşısında bulur. Komutanlar kış öncesi seyre çıkmalarının imkansız olduğunu ve bu kadar kısa zaman içinde hazırlanmalarını mümkün olmadığını ileri sürerek verilen emri tatbik edemeyeceklerini, belirtirler ve gerekirse durumu İmparatoriçe Katerina'ya ileteceklerini beyan ederler.

Bu tepki karşısında Elphinstone oldukça şaşırmıştır. Çünkü İngiliz Kraliyet Donanması'nda böyle bir durumla hiç karşılaşmamıştır. Hiddetli bir şekilde cevap verir ;

Ben meslek hayatımda böyle bir şey ile hiç karşılaşmadım. Astlar verilen emirleri icra eder karşı çıkmaz. Verdiğim emirde uygulanamayacak bir hususu göremiyorum. Sizler durumu İmparatoriçe'ye bildirmezseniz bile merak etmeyim ben derhal bu durumu ileteceğim.

The loss of time mostly derived of Admiral Spiridov, when he took along the most of the supplies, and the best of the personnel. Additionally it looked impossible to have ready 15 – 17 vessels requested by Elphinstone when the conditions of that period were considered.

The ships allocated for Elphinstone got finally ready on August 4, 1769. The commander's dream of having his own fleet finally came true. He first commanded his personnel to work in a self-sacrificing way, for the replenishment of missing supplies, and to get ready within the same day. During this period the personnel was only allowed one hour for breakfast, and two hours for dinner.

The following morning after the announcement of the command Elphinstone found all the captains of the vessels, all together, in front of him. The captains asserted how impossible it was to take off for a campaign before the winter and the preparation for such a campaign was not possible within such a short period of time, meaning that they will not be obeying that command, and report to Empress Catherine if necessary.

Elphinstone was astonished to experience such resistance by the captains. This was not common at all in the Royal British Navy, and he hollered ;

"I have never seen anything like this in all my career. Subordinates only obey, and they do not resist the orders. I can not see why the orders I have given were not obeyed. Even if you do not report this situation to the Empress, believe me, I will."

Bu konuşma sonrası Elphinstone derhal bir mektupla Kont Panin'e durumu özetler ve Rus subayların dikkatinin çekilmesini talep eder.

Bu güçlüklerden başka Amiral Elphinstone daha birçok törene, formalitelere katlanmak zorundaydı. Rusya'da bunların en basitleri bile çok uzun ve zahmetliydi. İmparatoriçe Katerina daha hızlı davranmanın gerekli olduğunu anladığından bu güçlükleri ortadan kaldırmak için tüm gücünü ve yetkisini kullandı ve Tümamiral Elphinstone' a şimdiye kadar hiçbir komutana verilmemiş olan yetkileri verdi.

Tam zamanında gösterilmiş olan bu önem ve güven bu amiralin gücüne güç katmıştı. Artık her iş istenilen gibi yürümeye başlar ve filonun hazırlıkları hızlanır. Bu filoya denizcilerden başka 600 kara askeri de alınır.

Elphinstone bu arada personelin ve de özellikle de üst rütbeli subaylarını kendine daha da yaklaştırmak ve teşvik etmek maksadıyla her türlü gayreti gösterir. Yakın zamanda evlenen iki Gemi Komutanı'na 1.000 Ruble ikramiye ödenmesini sağlar. Ayrıca tüm gemi personelinin maaşlarını tam zamanında almalarını temin eder ki bu husus, genellikle maaşların geç ödendiği Rus Donanması'nda çok önemlidir. Bunlar personelin komutanlarına daha çok güvenmeleri ve saymalarında önemli bir rol oynar..

Tümamiral Elphinstone'a İmparatoriçe Katerina tarafından tanınan ayrıcalıklar ve verilen komuta yetkileri, daha sonraları önemli

Elphinstone made a brief explanation in the letter and he immediately sent to Count Panin after this speech. And requested the Russian officers to be warned.

In addition to all the obstacles he faced Admiral Elphinstone had to participate in many ceremonies, and formalities. Even the shortest of those was too long and tiresome. Since the Empress Catherine perceived that it was better to act faster she used all of her efforts to eliminate these problems and gave the Rear Admiral the authority which she had never given to any other commander.

This show of care and trust gave the Admiral even more power. Everything had started to work out fine and the preparations were accelerated. 600 army troops were recruited for this fleet.

Elphinstone had spent extra effort to bond with the ranking officers and to encourage them. He saw that 1000 Rubles were paid in bonus for each two Captains who got married in the near past. In the mean time he ensured that the entire fleet personnel received their salaries on time, which was of extreme importance in the Russian Fleet where the salaries were always paid late. These played important roles for the personnel to trust their commanders and respect them.

The privileges, and command authority granted to Rear Admiral Elphinstone by Empress Catherine 'later became the cause of problematic



Porstmouth Limanı , George Chambers 1835 / Porstmouth Harbor, George Chambers 1835

sıkıntılara neden olacak ve Spiridov Filosu ile aralarında bir çok anlaşmazlık çıkacaktı.

Ana görevi, Osmanlı Devleti'nin, tahıl ambarı Mısır'dan İstanbul'a buğday ulaştırmasına engel olmak üzere Çanakkale Boğazı'nı abluka altına almak olan Elphinstone Filosu, 21 Ekim 1769 tarihinde Kronstadt'tan hareket eden üç Kalyon, iki Firkateyn ve irili ufaklı üç gemiden ibaretti. Kısacası Elphinstone İmparatoriçe'den talep ettiği gemilerin sadece yarısına razı olmak durumundaydı.

vgünü Kronstadt Limanından hareket eden Elphinstone Filosu :

Gemi İsmi	Komutanı	Top	Prsnl.
Saratov	Kapt. Bezanchov	66	512
Ne tron menya	Kapt. Trinitiffsky	66	512
Tiver	Kapt. Ignatiev	66	512
Nadezhda	Kapt. Polivanov	32	512
Afrika	Kapt. Cleopin	32	220
Tchichagov	-	14	60
Saint Paul	Kapt. Sink (Tahıl Gemisi)	6	25
Providence	İngiliz Nakliye Gemisi		

Gemilerin hareketinden kısa bir süre sonra Elphinstone Tiver Kalyonu'nun halen yelkenlerini fora etmediğini görür ve derhal bir subayını vasıta ile bu gemiye gönderir ve çok açık bir emir verir.

Eğer gemiye intikalinden sonra yirmi dakika içinde gemi yelken basmaz ise Gemi Komutanı görevden alınacak ve vasıtayla Tiver Kalyonu'na gönderilen subay komutayı alacaktı. Bu emir karşısında gereken tepkinin alınması gecikmez ve Tiver Kalyonu da yelken basarak yol almaya başlar.

Danimarka açıklarına geldiklerinde başta Elphinstone'un sancak gemisi Ne tron menya olmak üzere tüm gemilerin su aldıkları doğrultusunda raporlar gelmeye başlar. Sancak Gemisi'nde sintinede biriken su 2 metreye ulaşmıştır ki bu çok tehlikeli bir durumdu. Derhal tulumbalar personelle donatıldı ve su tahliyesine başlanarak su seviyesi düşürüldü. Suyun nereden geldiğini tespit için yapılan kontrollerde, alt güvertede açık unutulan veya kasten açılmış bir lombar kapağı bulunduğu tespit edilir.

issues between him and Spiridov's staff. The actual mission of Elphinstone's Fleet was to blockade the Dardanelles to stop the Ottomans transporting their supply of grains from the granary in Egypt, to Istanbul harbor. This fleet which took off from Kronstadt on October 21, 1769 consisted three galleons, two frigates, and three other vessels in different sizes. Namely Elphinstone had to make do with half of the vessels he had requested from the Empress.

Elphinstone's fleet which was launched from Kronstadt Harbor on October 21, 1769:

Ship's Name	Captain's Name	Number of Cannons	Number of the Personnel
Saratov	Capt. Bezanchov	66	512
Ne tron menya	Capt. Trinitiffsky	66	512
Tiver	Capt. Ignatiev	66	512
Nadezhda	Capt. Polivanov	32	512
Afrika	Capt. Cleopin	32	220
Tchichagov	-	14	60
Saint Paul	Capt. Sink (Grain Ship)	6	25
Providence	British Freight		

Following the departure of the vessels Elphinstone noticed that Tiver Galleon had not unfurled its sails yet, and sent an officer to that vessel to convey a very clear command.

If the ship's sails were not trimmed within twenty minutes after the officer climbed aboard, the Captain of the ship shall be replaced by the officer who was sent to Tiver. Upon the receipt of the command the expected reaction takes place and the galleon of Tiver sails on.

As they approached Denmark coasts reports started coming stating that all vessels including Elphinstone's flag ship Ne tron menya had flooding problems through the bilge waters. This bilge water flooding reached to a 2 m height in the Flag Ship, which actually meant alarm bells. Suddenly all the bilge pumps were manned to discharge the accumulated water, and the level of water was decreased. As a result of the inspections it was found that a port lid was left open either on purpose or by negligence.

Diğer gemilerle birlikte Danimarka sahillerine demir atılır ve gemilerin sızdırmazlık kontrolleri yapılır. Kontrollerin tamamlanmasını müteakip gemi imkanlarıyla bu sorunları giderilemeyeceği değerlendirilerek Danimarka yetkililerinden kendilerine kalafatçı gönderilmesi talep edilir.

Bu arada Rusya'nın Danimarka Büyükelçisi gelerek Elphinstone'u ziyaret eder ve Danimarka Kralı'nın kendisini davet ettiğini iletir. Bunun üzerine Elphinstone gemideki iki oğlunu da alarak Büyükelçi ile birlikte Kopenhag'a gider. Burada Kral tarafından huzura kabul edilir ve akşam Kral ile birlikte yemek yeme onuruna sahip olur.

Danimarka sahillerindeki demir yerine gelmelerinden bu yana iki hafta geçmiştir ancak, filonun iki gemisi halen ortalarda yoktur. Son fırtınada oldukça gerilerde kalmış ve gözden kaybolmuşlardır. Bu gemiler başından beri zaten isteksiz olarak bu harekata iştirak eden Tiver Kalyonu ile Tchichagov gemisiydi. Şimdiden iki kayıp verilmişti ve henüz İngiltereye dahi ulaşamamışlardı. Ayrıca Elphinstone'a Spiridov Filosu'ndan geri dönen Syvatoslav Kalyonunun da yolda kendilerine katılacağı söylenmişti ama bu Kalyon da henüz ortalıkta görünmüyordu.

Daha sonraları Tiver Kalyonu'nun Kronstadt'a geri döndüğü, Tchichagov gemisinin ise Finlandiya Körfezi'nde çıkan fırtınada battığı anlaşılacaktı.

After mooring on the coast of Denmark all ships started inspection for leakages. The inspections showed that leakage problems could not be handled without any assistance from outside, and the Danish authorities were asked to send a caulker.

In the mean time Danish Ambassador in Russia visited Elphinstone, handing him an invitation from the King of Denmark. So Elphinstone and his two sons in the ship went to Copenhagen with the Ambassador. Upon his admittance they had the honor of having dinner with the King.

Two weeks had passed after they moored in Danish waters, but two ships of the fleet still had not arrived. They were already way behind during the last storm and then they were lost. One of these vessels were the galleon of Tiver which was already unwilling to participate in the campaign, and the other was Tchichagov. There were already two losses and they hadn't even made it to Britain yet. Elphinstone was also told that the galleon named Syvatoslav was supposed to be joining them after separating from the Spiridov Fleet but that galleon had not arrived either.

Later on it was found that Tiver returned to Kronstadt, Tchichagov on the other hand was sunken in the Gulf of Finland due to a storm. After the repairs Elphinstone commanded to depart on December 2, 1769. This time Commodore Barsch had not reacted.



Portsmouth Limanı / Portsmouth Harbor



Rus Filosu İntikalde,Philip Hackert Peterhof Sarayı / Russian Fleet underway, Philip Hackert, Peterhof Palace

But Elphinstone knew very well to communicate with his personnel. He said to Commodore Barsch, that his ship would be "... fired at with the two bronze cannons on his forecastle until it sails away ".

Commodore Barsch's vessel soon heaved up anchor saluted Kronenberg Castle, and departed for Britain.

Each ship of the Russian Fleet contained pilots who were hired in England. Conflicts between Russian officers and the pilots particularly increased during navigation. Russian officers did not care about the requests of the pilots, and this ended up constantly endangering the navigation safety.

All the British pilots had come aboard the Admiral Ship as soon as they had moored for the first time and complained to Elphinstone about how the Russian officers overheard what they said. Russians should have a sanction for their acts, otherwise the pilots would not be held liable for any possible accident or in case a negative event took place.

According to the Russians this was acceptable within their concept of discipline. When the Russian Officers were on duty could not even make the slightest change related to the rigging without consulting the second Captain. The second Captain would then explain the problem and ask the First Captain for permission, and if this took place during the night, when the Captain was resting then the request for such a permission should be communicated via a written document to the Captain. This inflexibility in the hierarchic order and the lack of taking initiatives on behalf of the other officers could be very risky considering the limited time when such a decision is very critical in the maritime conditions, and this could cause loss of the vessel, or deaths.

Upon this event Elphinstone ordered each Captain of the fleet, that it was crucial to follow the instructions of the pilots immediately, based on the nature of the campaign they were in, therefore they should be obeying these instructions duly, and completely, that the pilots were responsible for the safety of the ships, and in case of an accident they would be taking all the responsibility, but in case of disobedience on behalf of the captains pilots could no longer be held liable, and that the captains should understand that, and act accordingly.

Onarımların tamamlanmasını müteakip 2 Aralık 1769 ‘da Elphinstone demir alınması emrini verir. Bu seferde Tuğamiral Barsch bu emre reaksiyon göstermez. Ancak, Elphinstone personelinin hangi lisandan anladığını artık çok iyi biliyordu. Tuğamiral Barsch’a; “Gemisi demir almaya başlayana kadar, Baş Kasarasındaki iki bronz top ile kendisine ateş edileceğini ” bildirir.

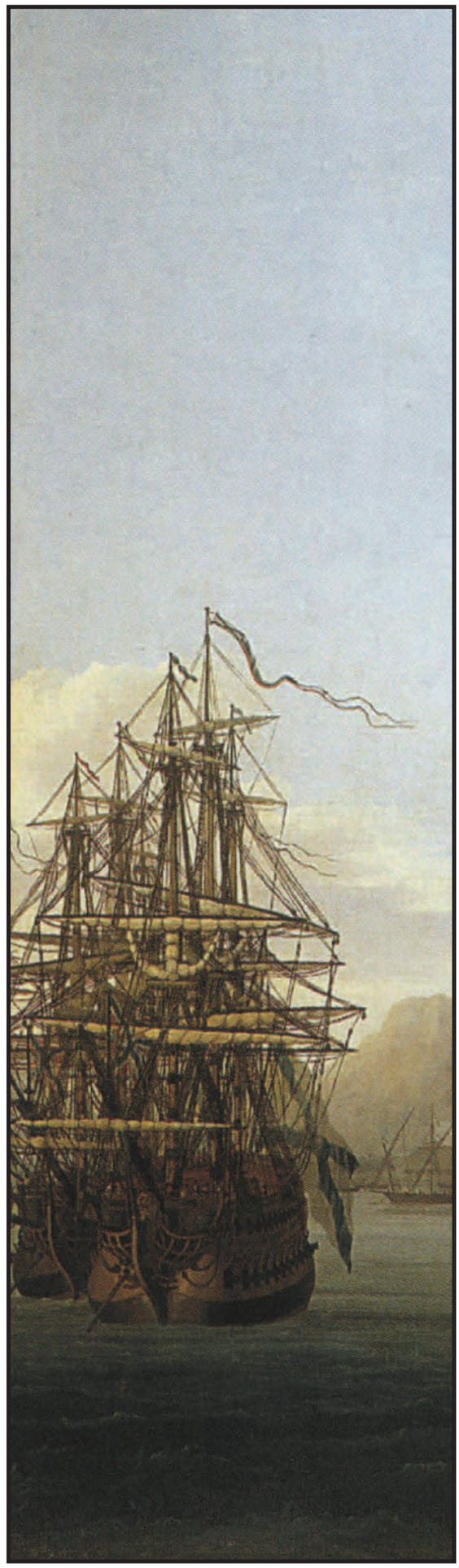
Tuğamiral Barsch’ın gemisi de demir almakta gecikmez Kronenberg Kalesi’ni selamlayarak İngiltere’ye doğru yola çıkarlar.

Rus Filosu’nun her gemisinde İngiltere’de kiralanan kılavuz kaptanlar bulunuyordu. Seyir esnasında özellikle kılavuz kaptanlar ile Rus subayları arasındaki sürtüşmeler giderek artmaya başlamıştı. Kılavuzların isteklerine Rus Subayları aldırış etmiyor ve gemilerin seyir emniyeti sürekli tehlikeye düşüyordu.

İlk demir yerinde tüm İngiliz kılavuz kaptanlar Amiral gemisine gelerek Elphinstone’a Rus subayların seyir esnasında karşılaşılan önemli hususlarda dahi kendilerini pek önemsememelerinden dolayı şikayette bulunurlar. Rusların bu tutumunun değişmesi için bir yaptırım uygulanmaz ise onlar da gemilerin yetkisini almayarak, oluşabilecek bir kaza veya kötü olayın mesuliyetini kabul edemeyeceklerdi.

Bu Rusların disiplin kavramı içerisinde kabul ediliyordu. Vardiyada görevli Rus Subayları, geminin ve personelinin yaşamsal bir tehlikede olması halinde bile, II nci Komutana danışmadan yelken donanımı ile ilgili en ufak bir değişiklik yapamıyorlardı. II Komutan da bu durumda derhal Gemi Komutanına çıkarak sorunu anlatıyor ve müsaade istiyor, eğer bu husus Komutanın istirahatta olduğu gece saatlerine denk geliyor ise müsaadenin yazılı olarak Komutana iletilmesi zorunluluğu doğuyordu. Hiyerarşik düzendeki bu katılık ve diğer subayların inisiyatif kullanma yetkilerinin olmaması o anda kritik durumda olan ve her saniyenin çok değerli olduğu deniz ortamında belki de geminin ve personelin kaybına yol açabiliyordu.

Bunun üzerine Elphinstone, filosundaki bütün komutanlara işaretle; İştirak ettikleri seyrin doğası gereği, kılavuz kaptanların isteklerinin ivedilikle ve tam olarak uygulanması konusunda ciddi bir hassasiyet gösterilmesini, kılavuzların gemilerden sorumlu olduğunu ve kaza halinde tüm suçu üzerlerine alacaklarını,



Rus Filosu Demirde, Tuval üzerine yağlıboya Philip, Hackert, Peterof Sarayı / Russian Fleet at anchor, Oil on canvas, Philip Hackert, Peterhof Palace

ancak yolculuk esnasında isteklerinin hemen yerine getirilmemesi durumunda sorumluluk kabul etmeyeceklerinin bilinerek buna göre davranılmasını emreder.

6/7 Aralık 1769 sabahı Elphinstone Filosu demir alarak o an itibariyle lehlerine olan akıntı ve esen hafif bir meltemle seyre çıkar. Ancak, Svyatoslav'u beklemeleri için emir aldıklarından hava kararana kadar oyalanırlar. Elphinstone iki firkateyni ile St.Paul gemisini pruvasında ve baş omuzluklarda fenerleri gözetlemeleri için görevlendirir.

Sabahleyin saat altı sularında hava aydınlandığında, rüzgar tamamen kalmıştı, bu durum beş gün süreyle böyle devam etti. Gerek havanın kalmış olması ve uygun rüzgarların olmaması, gerekse Svyatoslav'ın kendilerine yetişememesi nedenleriyle Filo pek mesafe kaydedememişti.

Elphinstone bu duruma çok sinirlenmiş ve diğer gemilerdeki bazı komodor ve kaptanların Akdeniz'e inmek yerine kışı Norveç'te geçirmek için özellikle daha süratli gitmek istemediğini ve bu yüzden oyalandıklarını değerlendirmiştir.

Elphinstone belirli aralıklarla tüm filoya daha fazla yelkenin fora edilmesini ve daha çok sürat yapılmasını emretmekte, ancak, bu emirlere yeteri derecede uyulmamaktadır. İngiliz Amiral artık rutin emirlerin yetersiz kaldığını görünce çok sinirlenir ve uygun bir rüzgarı yakaladığında şu emri verir :

" Tüm gemiler derhal pruvamda mevki alsın, müteakiben yavaşlayan ve geride kalan tüm gemilere tarafımdan ateş açılacaktır "

Bu emir, o devrin kurallarını ve donanmanın ananelerine aşina olmayanlar için oldukça şaşırtıcıdır. Nasıl olurdu da bir savaş gemisi kendi filosundaki diğer bir gemiye ateş açabilirdi ?

Ancak, amirallerin, emirlerine uymayan gemileri cezalandırma ve ikaz etme yöntemlerinin başında doğrudan gemisine ateş edilmesi gelmekteydi.

Burada akla gelen diğer bir soruda, telsiz, telefon veya diğer modern haberleşme imkanlarının olmadığı bu yüzyılda bu kadar uzun emirlerin kullanılan işaret sancaklarıyla nasıl verilebildiğidir. Denizcilik Bölümü'nde bu husus detaylarıyla anlatılacaktır. Ancak Osmanlıdan vereceğimiz bir örnek konunun yeterince anlaşılmasını sağlayacaktır.

On December 6/7, 1769 Elphinstone's fleet heaved up anchor and sailed on thanks to the stream, and the breeze which were to their advantage. But then they received an order to expect Svyatoslav, therefore they had to spend some time until dusk. Elphinstone assigned two frigates, and St.Paul for nightwatch with lanterns on their bows.

At the break of dawn around six o'clock, the winds stopped completely, and this continued for another five days. On one side there was the lack of the wind conditions, on the other there was Svyatoslav who could not make it on time, which both resulted in the delay of the entire fleet.

All these made Elphinstone very nervous and evaluated this situation as the unwillingness of some commodores, and captains to sail to Mediterranean Sea, instead they wanted to spend the winter in Norway, that was why they actually did not want to navigate faster, but waste time.

Elphinstone ordered the whole fleet to unfurl more and more sails, and accelerate their navigation speed in equal intervals, but there was a lack of obediance in general. British Admiral had gotten really unnerved when he felt that his orders were overheard, and he gave the following order as soon as he believed the wind they were getting was stong enough :

" All the ships to be stationed at the fore of my ship all the ones that slow down, or stay behind after this shall be subject to my fire "

This order might be somewhat unacceptable for the ones who do not know the rules of the Navy or not familiar with traditions of the period. How come could a battle ship open fire to another ship which is in the same fleet ?

But one of the primary methods for the Admirals to punish ships in disobediance was to directly open fire to that ship.

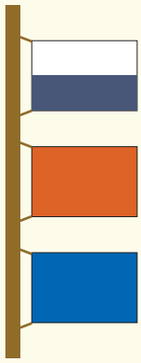
The other question that could be asked in a situation like this is; how can such long orders could be communicated with plain signal flags during these centuries, where there were no modern means of communications such as radios or phones. A sample from the Ottomans will help you understand this matter easily.

Bir Osmanlı Amirali benzer bir durumla karşılaştığında yani emir verdiği halde diğer gemilerin yelken basmayıp geride kalmaları halinde, gemisinin direklerine ilk ikaz olarak şu sancakları çekerdi :

Bu işaretlerin anlamı ise :

When an Admiral of the Ottoman Navy confronted a situation like that, when other ships keep staying behind regardless of the order given, the first signal flag would be the one below :

The meaning of this signal :

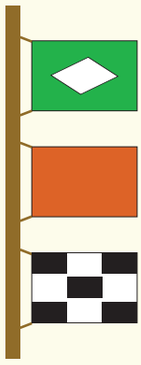


"Behey yezid, niçin yelken vermiyorsunuz?"

Bu Amiral tarafından verilen ilk uyarı işaretlerinden birisidir. Gemiler halen geride kalmaya devam ederlerse, ikinci işaretin Amiral Gemisi'nden verilmesi uzun sürmez.

"You devils, why don't you keep your sails full?"

This is one of the first warning messages sent by the Admiral. If the ships are still behind, the second sign is given from the Admiral's ship.

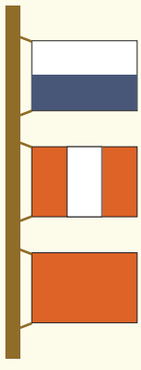


" İşaret keşide eylediğim vakit niçin dikkat olunmuyor, tehir ediyorsunuz, Hüda hakkı için fena muamele ederim "

Gemiler bu ikazlara rağmen, halen amiralin istediği sürate erişememişler ise, gemi kaptanlarının ehil olmadığı gündeme gelecektir ve bunun karşılığında aşağıdaki sancaklar toka edilecektir.

" Doesn't anyone care when I am signing at you, you have belated, for the name of God and his justice I shall treat them badly !"

In case the ships still fail to navigate at a speed high enough for the Admiral, the case will be defined as the lack of qualification on behalf of those captains, and the signal flags below shall be hoisted.



" Bir kapudan yelken vermeyip cenge yetişmez ise mülazim süvaridir "

Bu çok ağır bir emirdir ve gemi kaptanının görevden alınması aşamasına gelinmiş demektir.

" If a captain can not make it to the battle by failing to fill his sails he is rather a lieutenant"

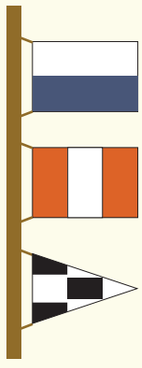
This is a very humiliating order and it actually points at the process of dismissal.

Tüm bu ikazların da fayda etmemesi halinde ise artık fazla bir seçenek kalmamıştır. Amiral gemisinde en sonunda, bir işaret daha çekilmiştir.

Bu sancakların çekildiğini gören diğer gemilerin kaptanlarını bir telaş alır ve gerekli reaksiyonu göstermek için vakit kaybetmeksizin emirler yağdırmaya başlarlar. Çünkü ellerinde mevcut Görünür Muhabere Kod Kitabı'nda, Amiral Gemisi'nde çekilen sancakların karşılığı olarak şu ifade yer almaktadır.

In case none of the warnings worked out there is no other choice. A last call is to be made from the Admiral's Ship.

The other captains of the vessels usually panic when they see such signal flags hoisted at the Admiral's Ship and lose no time to react accordingly, and start giving orders constantly. Because the following explanation is written in their handbook of battle signal flags in their hands:



" Bir kapudan yelken vermeyip cenge varmaz ise padişah başı için katli aşikardır. "

" If a captain won't fill his sails and don't make it to the battle in the name of the Sultan he deserves to die. "

Filo artık yol almaya başlamıştır. Bu seferde sert bir fırtına ile karşılaşırlar ve gemiler birbirinden ayrılır. 21 Aralık 1769 sabahı Elphinstone İngiliz kıyılarına ulaşmıştır. Spithead açıklarına demir atarlar. Filonun diğer gemileri ise İngiltere sahillerine dağılmışlardır. Ertesi sabah erken saatlerde bir İngiliz kaptan gemiye gelerek amirallerinin şehirde bulunmadığını, ancak Rus Filosu'na tıpkı kendi savaş gemileri gibi davranmaları konusunda emir aldıklarını bildirir.

Ruslar on üç pare top atışıyla İngiliz Tümamiral'in forsunu selamlar ve akabinde İngilizler de Elphinstone'u rütbesinin karşılığı olan on bir pare top atışı ile cevap verir.

Karaya çıkar çıkmaz Elphinstone Londra'daki Rus Büyükelçisi M. Pouschkin'e geldiğini bildiren bir mektup yazarak intikalde yaşananları özetler ve Rus personelin emirlerine karşı takındığı itaatsiz tavırdan dolayı üzüntü duyduğunu bildirerek, gemilerdeki hasta personelin İngiliz hastanelerine gönderilmeleri için izin ister.

The fleet began sailing. This time they confronted a tough storm and the vessels separated from each other. In the morning of December 21, 1769 Elphinstone arrived British waters. They moored offshore near Spithead. The other vessels of the fleet moored at several other spots at British coasts. The next day early in the morning, a British Admiral came aboard the ship to tell them their admiral was not in the city, but he was ordered to treat the Russian ships as if these were their own.

The Russians hailed the Commodore by firing 13 salvos. The British hailed back by 11 salvos which is the number equivalent to the ranking of Elphinstone.

As soon as Elphinstone set his foot on land he wrote a letter to the Russian Ambassador in London M. Pouschkin and explained in detail what he had to go through during this trip. He wrote he felt sorry due to the disobedience of the Russian personnel and he asked for permission to send the sick personnel to the British hospitals.

Gemilerdeki yaşam şartları, en son yakalandıkları fırtına ve uzun seyir süresi, özellikle kara askerlerini oldukça yıpratmıştı, ayrıca gemilerde onarım çalışmaları da yapılacağından, fazla personelin ortada bulunmaması gerekmekteydi. Bu yüzden İngilizler ile anlaşılarak kara askerleri için sahilde kışla binası temin edilir ve buralara yerleştirilirler.

Üç gün sonra Rusya'dan gelen bir kurye, Rusya Dışişleri Bakanı Kont Panin tarafından Elphinstone'a yazılan 1 Aralık 1769 tarihli bir mektup getirir. Mektup da özetle, Petersburg İmparatoriçesi'nin Elphinstone'a çok güvendiği ve intikal esnasında Amiral Spiridov'un filosundan geri dönenlere rastlayacak olursa kendi komutası altına alabileceği konusunda yetkilendirildiği ifade edilmektedir.

Elphinstone daha sonra İngiliz yetkililerle birlikte gemilere yapılabilecek tadilat ve onarımları görüşür, gemilerin ihtiyacı olan malzemelerin listesini çıkarır ve bunların temin edilmesi gerektiğini Rus Büyükelçisi'ne iletir. Ayrıca Kont Panin' e bir mektup yazarak gelişmeler hakkında bilgi verir. Elphinstone bu Harekat süresince Petersburg ile yazışmalarını Kont Panin vasıtasıyla yapmıştır. Kont Panin mektuplarını Fransızca olarak yazmış, gemide bulunan Elphinstone'un tercümanı John Newman tarafından ise İngilizce'ye çevrilmiştir.

The crew was especially worn down due to the quality of life in the ships, the last storm they have been through, and the long lasting period of navigation, in the mean time the repairs did not allow many people to be around at the same time. Therefore the Russians reached an agreement with the British authorities to provide barracks on the coast for their troops to stay.

A dispatcher who arrived from Russia in three days brought a letter dated December 1, 1769 from Count Panin who was the Minister of Foreign Affairs to Elphinstone. Briefly the letter include a statement of the Empress in St. Petersburg explaining her trust toward Elphinstone, and her authorisation for having the Russian soldiers under his command in case those decide to leave Admiral Spiridov's fleet during the campaign and try to return home.

Later on Elphinstone negotiated with the British authorities on the possible modifications and repairs on the vessels, made a list of the supplies of the ships, and told the Russian Ambassador, that these needed to be procured. He also wrote a letter to Count Panin and informed him on the developments. Elphinstone made all his correspondence during these operations over Count Panin. Count Panin wrote his letters in French, and John Newman who was the interpreter of Elphinstone aboard the ship, translated those to English.



Portsmouth Limanı ve Denizciler, Thomas Rowlandson, www.wikipedia.org /
Portsmouth Harbor and Sailors, Thomas Rowlandson, www.wikipedia.org /

Ne tron menya – Spithead
22 Ocak 1770

Elphinstone'dan Kont Panin'e

Yapılan sörveylerde Svyatoslav haricindeki tüm gemilerin havuzlanması gerektiği tespit edilmiştir. Svyatoslav'in ise özelikle gemi dengesinin düzeltilebilmesi maksadıyla güvertesi sayısı bir azaltılmalıdır. Bunun için bir güvertesi kesilecektir ancak, gemi üç top güverteli halini muhafaza edecektir. Bu konuda garanti veririm.

Tulumbaların yapılan muayenesinde hepsinin çok kötü inşa edildiği tespit edildi, ayrıca kalyonların İngiliz firkateynleri kadar bile büyük olmadıkları belirlendi.

İngiliz Albay Bontick tarafından yeni icat edilen ve halen tüm İngiliz hattı-harp gemilerinde kullanılan tulumbalardan sipariş verdim. Bu tulumbalar vasıtasıyla sintinelerde biriken 10 ton su sadece 14 kişi ile bir dakikada boşaltabiliyor.

Hasta personelimiz ise İngiliz Donanma Hastanesi'ne kabul edildi ve büyük bir özenle bakılıyor. Gemilerdeki kora askerleri içinde bir kışla temin edildi. Sverni Orel (Kuzey Kartalı) gemisinin kaptanı öldü ve İngilizler tarafından rütbesine uygun olarak yapılan askeri bir törenle gömüldü.

Ne tron menya – Spithead

January 22 1770

The surveys conducted by Elphinstone for Count Panin determined that all the ships should be dry docked, except Svyatoslav. Svyatoslav on the other hand must be modified for a balance problem correction, by decreasing the number of decks. One of its decks will be cut off for this purpose but, the ship will still have three decks for the cannons. I guarantee that.

As a result of the inspection on the bilge pumps, it was seen that they were all constructed with a faulty design, additionally the galleons were not even as big as the British frigates.

I made an order of bilge pumps recently invented by the British Lieutenant Bontick and which is being used in all the British ships. Thanks to these pumps 10 tons of water accumulated inside the bilges can be discharged in one minute with the help of 14 people.

The personnel who had gotten ill are being treated with special care at the British Navy Hospital. There is also a barrack supplied for the army troops in the vessels. Sverni Orel's (Northern Eagle) captain died and was buried in accordance with his rank by the British soldiers.



Rus Filosu Midilli Adası'nda, 11 Kasım 1771 / Russian Fleet at Lesbos Island, November 11, 1771

5 Şubat 1770 tarihinde Elphinstone Admiralty'den filosunun onarımlarının yapılmasına onay verildiğini bildiren bir mektup alır ve derhal Londra'ya gider.

Burada ihtiyacı olan nakliye gemileri, doktorlar ve kılavuz kaptanlar ile kontrat imzalar, filosunun ihtiyacı olan diğer malzeme ve yiyeceği temin eder. Temininde en çok güçlük çektikleri malzeme ise su fıçıları olmuştur. Elde mevcut ve eski su fıçıları ise demir çemberlerle kaplanmıştır.

20 Mart 1770 'e kadar tüm filonun Spithead'e intikali tamamlanmıştır. Elphinstone, filonun materyal olarak hazır olduğuna inandıktan sonra personelin moralini yükseltmek ve teşvik etmek için çareler aramaya başlar. Bunlardan birisi de, İngiliz Donanması'nda uygulanan ve savaşta ele geçirilen ganimet ile hükümet tarafından verilen ödüllerin personel arasında belli bir oran dahilinde paylaştırılmasıdır.

Rusya'ya bir mektup yazarak bu niyetini bildirir ve İmparatoriçe Katerina'nın iznini alınca aşağıdaki listeyi yaparak tüm filo personeline ilan eder.

On February 5, 1770 Elphinstone received a letter from Admiralty authorising the repair of the ships in his fleet, and immediately went to London.

The freight ships signed contracts with doctors, or pilots to fulfill their necessities, to replenish their supplies, and food. The hardest part was to supply barrels for the drinking water. The ones that were already available were girdl

The deployment of the entire fleet to Spithead ended by March 20, 1770. As soon as Elphinstone believed that the fleet was ready in terms of supplies, he started searching remedies to raise moral among the crew and to stimulate them. One of these remedies was to share the booty among the staff to a degree, which was a common practice in the British Navy.

He wrote a letter to Russia to let them know about his decision and as he received the approval of Empress Catherine he announced the following list to the entire fleet personnel.

Portsmouth Limanı,

24 Mart 1770

Rus İmparatorluk Gemisi Svyatoslav

İmparatoriçe tarafından bana verilen yetki ve güç çerçevesinde, Harekat süresince alınacak tüm ödüller veya düşmandan ele geçirilecek ganimet aşağıda belirtilen oranlar dahilinde personel arasında pay edilecektir.

** Amiral 1/8 Gemi komutanları, silahendaz komutanları*

** 2/8 II. Komutanlar,şalopa ve silahlı tekne kaptanları*

** Bölüm amirleri (Yüzbaşılar) silahendaz 1/8 bölük komutanları, rahipler, doktorlar ve kılavuz kaptanlar*

** Üsteğmenler, ve silahendaz subaylar 1/8*

** Porsunlar, teğmenler, marangozlar, astsubaylar 1/8 çavuşlar ve onbaşılar*

** Diğer tüm denizciler, silahendaz ve hizmetkarlar 2/8*

Buna ilave olarak eğer bir düşman gemisi ele geçirilir, batırılır, yakılır veya tahrip edilirse bunu yapan geminin tüm personeline ayrıca adam başı 20 ruble ödenecektir.

Bu emir tüm gemi personeline okunacak ve geminin görünen bir yerine asılacaktır.

Tümamiral Elphinstone

Gizli Bir Harekat İçin Tahsis Edilmiş

Olan İmparatorluk Gemilerinin Komutanı

Bu emirdeki en ilgi çekici nokta Elphinstone'un kendi makamı için kullandığı ifadedir. " Gizli bir Harekat " ibaresi, personelin halen rotalarını ve hedeflerini bilmedikleri anlamına gelmektedir.

Artık Filo seyre çıkmaya hazır hale gelmiştir. Elphinstone kiraladığı 3 Nakliye gemisine Kont Panin, Kont Çerniçev ve Kont Orlov adlarını verir. Ayrıca tersane işçilerine de mesai saatleri dışında çalışarak onarımları bir an önce tamamlamaları maksadıyla ilave para verir.

Portsmouth Harbor,

March 24 1770

Svyatoslav Ship of Imperial Russia

All the prizes or the booty to be taken from the enemy during this operation shall be distributed within my authority and power granted by the Empress, according to the following rates;

Admiralb 1/8 , Captains, army troops 2/8

Second Captains, captains of sloops and armed vessels Department Heads (Lieutenants) 1/8

Company Commanders, Priests, Doctors and Pilots, Junior Grade Lieutenants, armed officer 1/8

Boatswains, Junior Grade Lieutenants, Carpenters, Non-commissioned officers 1/8

Sergeants, Corporals All other seamen, armed and service troops 2/8

In addition to those if an enemy vessel gets seized, sunken, burnt, or destroyed the crew of the fleet which did this shall be rewarded with 20 rubles per head.

This order shall be read to all ship personnel and be posted in the ship in a visible way.

Commodore Elphinstone

Commander of the Empire's Ships,

Assigned For A Secret Operation

The most interesting part of the order was the words used by Elphinstone to describe his own post. These are" A Secret Operation", which really means the personnel did not know at that stage anything about their itinerary, or target.

The fleet was ready to sail off. Elphinstone named the three Freight Ships after Count Panin, Count Chernichev, and Count Orlov. In addition to this he paid extra money to the dock workers who finished their work earlier than planned. The workers worked double time and the repair works were completed.

Bunun karşılığında da işçiler normalin iki misli çalışır ve gemilerin onarım işleri tamamlanır.

Yolda hasta olan ve İngiltere'ye vardıklarında tedavi maksadıyla hastaneye kaldırılan personele de çok iyi bakılması üzerine, hastane doktorları ve idarecilerine 100 pound verir. Ayrıca sağlık ve temizlik için tüm denizcilere ve silahendaza yeni üniforma dağıtılır.

66 toplu Severni Orel Kalyonunun ise yapılan sörveyinde İngiliz uzmanlar tarafından; dizaynında problemler olduğu, mevcut 66 topun geminin stabilitesini menfi yönde etkilediği ve devrilme tehlikesinin yüksek olduğu, bu hali ile hatt-ı harp gemisi olarak kullanılamayacağı değerlendirilerek Rusya'ya geri gönderilmesi gerektiği bildirilir. Elphinstone ise her türlü gemiye ihtiyacı olduğunu ve bir geminin dahi görevini olumsuz etkileyeceğini düşünüyordu. Bu yüzden geminin denge problemini aşabilmek maksadıyla geminin 34 topunu çıkararak, Severni Orel'i 32 topu bir hastane gemisi haline dönüştürür.

13 Nisan 1770 günü filo hazırdır. Sabah sekizde seyre kalkılır. Gemilerin isimleri ve komutanları şu şekildedir:

He also paid the doctors and the managers of the hospital an additional 100 pounds so that they gave the best treatment for the personnel who got sick on the way to Britain. New uniforms were given to all the seamen and armed personnel for sanitation and health.

The survey of Severni Orel (66 cannons) by the British experts also revealed some design problems, which negatively effected the stability of the 66 cannons, and that this risked tilting highly. The evaluation stated that the vessel could not be used as a battle ship, and it should be sent back to Britain. Elphinstone thought he needed all the vessels he could get his hands on and even one ship could negatively effect his assignment. Therefore in order to overcome the balance problem of the ship, he had 34 cannons of it removed, leaving Severni Orel with 32 cannons, and turning it into a hospital ship.

The fleet was ready to depart on April 13 1770. The campaign started at eight in the morning. The names of the ships and the captains are listed below:

Gemi ismi Ship's Name	Komutanı Captain's Name	Top Number of cannons	Personel Number of Pers.
Svyatoslav	Tuğa. Elphinstone / Commo. Elphinstone	84	700
	Alb. Jimetossky / Cptn Jimetossky		
Saratov	Komodor Barsh / Commodore Barsh	66	512
Ne tron menya	Kapt. Bezanchov / Cptn Bezanchov	66	512
Nadezhda	Kapt. Polivanov / Cptn Polivanov	32	512
Afrika	Kapt. Cleopin / Cptn Cleopin	32	220
Severni Orel	Kapt. Sernchefnicov / Cptn Sernchefnicov	32	300
Saint Paul	Kapt. Sink (Tahıl Gem.) / Cptn Sink(Grain Ship)	14	
Kont Panin	Kapt. Bodie (Nakliye) / Cptn Bodie (Freight)		16
Kont Orlov	Kapt. Arnold (Nakliye) / Cptn Arnold (Freight)	16	500
Kont Çerniçev	Kapt. Dishington (Nakliye) / Cptn Dishington (Freight)	22	

20 Nisan Cuma günü İngiltere'nin en güney noktası olan Lizard Burnu Güneydoğusu 51 mil mesafede iken, Filo sert

bir fırtına ile karşılaşır. Severni Orel gemisinin yeni yapılmış çalparalı tulumbalarından biri kırılır. Bunun üzerine yardım istemek için toplar atıldı. Amiral Elphinstone bu gemiye işaret çektiyse de cevap alamadı ve Filonun Hastane Gemisi sadece pruva ve grandi gabya yelkenlerini açarak İngiltere'ye doğru seyretmeye başladı.

30 Nisan 1770 günü Elphinstone Filosu Lizbon'u geçer ve 4 Mayıs 1770 günü Cebelitarık Boğazı'ndan içeri girer. Lizbon açıklarından geçerken Rus subayları sahile çıkmak, en azından portakal almak için müsaade isterler, ancak Elphinstone tarafından izin verilmez ve yola devam ederler.

Ocak 1770'te Katerina, Tümamiral Arf kumandasında olan üçüncü bir filonun hazırlık girişimlerini başlatmıştı. Preobrajenskiy alayından 500 asker dahil toplam 2.500 kara askeri bulunduran bu filo, 11 Temmuz 1770'te Akdeniz'e doğru demir alacaktı. Petersburg Ege Harekatı için hiçbir fedakarlıktan kaçınmıyordu. Sadece 1769-1770 yıllarında bu işe 2 milyon ruble harcanmıştı. Ancak Tümamiral Arf'ın filosu Akdeniz sularına ulaştığı zaman en önemli muharebeler geride kalmış olacaktı.

1768-1774 Osmanlı/Rus Harbine İştirak Eden Rus Filoları

29 Temmuz 1769

Birinci filonun Rus Amiral Spiridov komutasında Kronstadt'tan hareket etmesi.

20 Ekim 1769

İkinci filonun İngiliz Amiral Elphinstone komutasında Kronstadt'tan hareket etmesi.

11 Temmuz 1770

Üçüncü filonun Danimarkalı Amiral Arf komutasında Revel'den hareket etmesi.

17 Mayıs 1772

Dördüncü filonun Revel'den hareket etmesi.

1 Kasım 1773

Beşinci filonun Kronştadt'tan hareket etmesi

On Friday April 20th the fleet confronted a tough storm 51 miles southeast of Lizard Peninsula which is the southernmost point of Britain.

One of the new chain pumps of Severni Orel broke. Cannons were fired upon this event to demand assistance. Admiral Elphinstone's signal to that ship was left unanswered, and the Hospital Ship of the fleet sailed towards Britain with the help of its main and fore topsails only.

On April 30, 1770 Elphinstone's fleet sailed by Lisbon and on May 4, 1770 passed through the Gibraltar Channel. Russian officers asked for permission to go ashore around Lisbon just to have some oranges, but Elphinstone did not allow them and they sailed on.

In January 1770 Catherine started preparations for a third fleet under the command of Rear Admiral (Upper Half) Arf. This fleet contained 2500 soldiers including the 500 soldiers from Preobrajenskiy's regiment, and they planned the departure date as July 11 1770 towards Mediterranean. Petersburg devoted each and every resource for the Aegean operation. Between 1769-1770 alone the amount of expenses reached 2 million roubles. But as the Commodore Arf's fleet arrived in the Mediterranean Sea most of the important battles were already behind them.

Russian Fleets Participated in the Ottoman – Russian War of 1768 - 1774

July 29, 1769

Departure of the first fleet under the command of Russian Admiral Spiridov from Kronstadt.

October 20, 1769

Departure of the second fleet under the command of English Admiral Elphinstone from Kronstadt .

July 11, 1770

Departure of the third fleet under the command of Danish Admiral Arf from Revel.

May 17, 1772

Departure of the fourth fleet from Revel.

November 1, 1773

Departure of the fifth fleet from Kronstadt

3.2 Mora Ayaklanmaları

İmparatoriçe Katerina Kırım ve Karadeniz kuzeyindeki bölgeleri ele geçirmek niyetindeydi. Doğu Akdeniz'de ise Venediklilerin zayıflaması bu bölgede bir kuvvet boşluğu meydana getirmekteydi. Doğu Akdeniz'de önemli bir rakibi olmayan Osmanlı, Katerina'nın Kuzey Karadeniz'deki bölgelere karşı girişeceği bir harekata önemli oranda kuvvet ve özellikle de donanmasını tahsis edebilirdi. Bu yüzden Osmanlının dikkatinin öncelikle başka bir yöne çekilmesi gerekiyordu. Balkanlarda ve de özellikle de Mora Yarımadasında bir ayaklanma çıkarılması halinde Osmanlı Donanması'nın buraya angaje olacağını İmparatoriçe çok iyi biliyordu.

Bu amaçla Katerina Balkanlarla Mora'daki Ortodoks mezhebinde olan halkı isyan ettirmek üzere harekete geçti ve bu amaçla Rus Ordusu'nda görev yapan Yunan asıllı Papazolis'ı Mora'ya gönderir. Mora'da Papazolis bu bölgenin köylerinde yaşayan, mücadeleci ve muhafazakar kimlikleri ile tanınan Manyatlar ile temasa geçer.

3.2 Uprising of the Morean Greeks (peloponnes uprising)

Empress Catherine's intention was to seize the northern sections of the Black Sea, and Crimea. Weakened Venice constituted a serious lack of power in the Eastern Mediterranean. Ottomans who were second to none in the Eastern Mediterranean had the power to allocate a serious amount of troops and especially their Navy to wherever Catherine possibly wanted to start a campaign in the Northern Black Sea region. Therefore she should try first to draw their attention to some other location. In case of an uprising took place in the Balkans, particularly in the Peloponnes Peninsula, the Empress knew very well that the Ottoman Navy would specifically be engaged in that region.

With that in mind Catherine acted to provoke the Orthodox communities in the Balkans, and Peloponnes to start an uprising, and sent Papazolis of Greek descent who worked for the Russian Army to Peloponnes. Papazolis contacted the Mainotes in Peloponnes, who were the paesants of that region, who were known to be conservative combatants.





Moralı İsyancılar / Peloponnesian Insurgents

Manyatlara Rusların gemilerle büyük bir kara gücü göndereceğini bu gemilerle birlikte ayrıca gerekli silah ve cephanenin geleceği vaat edilir. Osmanlı'dan oldukça çekinen ve Rusların daha sonra kendilerini yalnız bırakmasından çekinen Manyatlar önceleri bu teliflere pek sıcak bakmaz. Ancak daha sonra Osmanlılar tarafından da saygı gören yaşlı yöneticileri de kandırılır ve isyan planlarını kabul ederler.

Bu arada Osmanlı Hükümeti halen gelişmeler karşısında yeterli istihbaratı elde edememekte veya gerekli reaksiyonları göstermemektedir. Fransa hükümeti İstanbul'daki Fransa Büyükelçisi Kont de Saint-Priest aracılığıyla iki Rus Filosu'nun Baltık Denizi'nden hareket edip Osmanlı üzerine gelmekte olduğunu bildirmesine rağmen, Mora'daki ayaklanma hazırlıklarından habersiz olan Osmanlı Hükümeti, Rusların Akdeniz'de güvenli bir dayanak noktasının bulunmadığını ileri sürerek Fransa'nın bu uyarısını dikkate almamıştır.

Ayrıca Cezayir Beylerbeyi'nin; "27 gemiden oluşan bir Rus Filosu'nun Minorka Adası'nda Port Mahon Limanı'na ulaştığını", Cezayirli Hasan Bey aracılığıyla bildirmesine rağmen, kaynağı itibarıyla hatalı olmaması gereken bu ikazın da ciddiye alınmaması hakikaten çok ilginçtir.

Mainotes were given the promise of sending Russian army troops, and also weaponry via ships. At first Mainotes who were afraid of Ottomans and were also afraid that Russians could leave them on their own, without any support, did not have the tendency to accept that offer. But later on their elderly governor and other administrators who were also respected by Ottomans, were manipulated and they accepted the uprising plan.

In the mean time the Ottoman government still did not have the intelligence on the developments and could not react. Although France informed Ottomans via its Ambassador in İstanbul Count de Saint-Priest that two Russian fleets departed from Baltic Sea to attack them. The Ottomans did not care much for the warning based on the lack of a base for the support of Russians in the Mediterranean.

Additionally the Governor of Algeria informed the Ottomans via Cezayirli Gazi Hasan Pasha that a Russian fleet consisting of 27 ships arrived to the island of Minorca, and moored at Port Mahon, but interestingly it still was not taken seriously although the information was from a dependable source.



Dekoulou Manastırı / Dekoulou Monastery

Vakanüvis bu tuhaf meseleyi şöyle anlatır ;

"O vaktin rical-ü-kibarı bu keyfiyeti mağlataya hami ve adem-i tasdik ile Petergburgs'dan Akdenize Moskovlu'nun donanma ihracını bir vecile mütalaalarına tatbik idemeyüp umür-ı müstahiden add ve muaraza idenlerin delaini mükabere-i mahz ile redd eylediler."

Bu sözlerden o zamanki Osmanlı Devleti'ni idare edenlerin özellikle Coğrafya, Uluslar arası İlişkiler ve stratejik konularda oldukça yetersiz olduğunu değerlendirmek mümkündür.

Osmanlı'nın durumunu aslında en güzel o zamanki padişah III. Mustafa'nın sözleri özetlemektedir.

Şimdi ebvab-ı saddetde gezen hep hazale

İşimiz kaldı heman merhamet-i Lem-yezel'e

Bu güne kadar çeşitli tarihçiler ve araştırmacılar tarafından Osmanlı'nın Rusların Akdeniz'e geldiğini haber almama nedenleri veya gelen haberlere inanmadıkları yönünde yazılar yapılmış ve nedenleri üzerinde değerlendirmeler yapılmıştır. Ancak Rusların bu faaliyetini öğrenmek için gizli casuslara veya çok ciddi çalışmalara ve araştırmalara girmeye aslında pek gerek yoktu. Tek yapılması gereken şey sadece gazete haberlerini takip etmekten ibaretti.

İngiltere'de yayımlanan 8 Mart 1770 Perşembe tarihli Berrow's Worcester Journal gazetesini birlikte okuyalım:

The analist explained this event as follows ;

"The Great Civil Functionaries of the time rejected this fallacious circumstance, did not accept that the Russians could mobilize their navy from Petersburg to the Mediterranean and did not want to study this absurd matter, and the evidences brought by the owners of the argument were refuted with clear superiority."

Based on these words it may be said that the administrative staff of the Ottoman State at the time had a very insufficient knowledge on the issues such as geography, international relations and strategy.

The best quotation to define the status of Ottomans would be of Sultan Mustapha the 3rd;

Now that the rogue prospered

We can only hope for divine justice

Many historians and researchers tried to evaluate how the Ottomans did not have the means to receive information on the Mediterranean campaign of the Russians, or if they did receive this information how was it possible that they did not pay any attention to these. Actually neither secret agents, nor serious researches were needed to find out about this action of Russians. Even reading the daily news regularly inside the newspapers alone would be enough to find out what was about to happen.

For instance the following abstract is from the Berrow's Worcester Journal published in Britain on Thursday March 8, 1770:

"Portsmouth'daki İngiliz çavuşlar, Amiral Elphinstone'nun filosundaki Rus askerleri ve deniz piyadelerine, Kraliyet Donanma gemilerinde uygulanan atış eğitimlerini ve talimlerini öğretmekte büyük bir ilerleme kaydetmişlerdir. Bu çavuşların bazılarının da gönüllü olarak Ruslarla birlikte Akdeniz'e gideceği öğrenilmiştir."

Açık olarak bir gazetede yer alan bu haberden sonra, Osmanlının istihbarat sistemi veya işleyişi hakkında her halde yapılacak fazla bir yorum kalmayacaktır.

Spiridov Filosu'nun gemileri Balear Takımadaları'ndan Minorka'nın Mahon Limanı'ndan 23 Ocak 1770'te çıktı. İki haftalık bir seyirden sonra 7-10 Şubat 1770 arası Rus gemileri Mora Yarımadası Manya Burnu'nda Vitula Limanı'nda demirlediler. Yerli halk Rus gemilerinin gelmesine çok sevinmişti. Sahilde kalabalık bir şekilde toplanıp Rusları havaya ateş açarak selamladılar.

Limeni şehrinden Mavromichalis ailesi, Kalamata'lı Benaki ve diğer mahalli liderler Kont Orlov ile Dekoulou Manastırında buluşurlar. Burada müşterek olarak kuzeye Kalamata Koron istikametinde saldırılması planlanır. Manyatlar aslında bir maceraya girmektedirler.

"The British sergeants at Portsmouth made serious advancements in the firing training of Russian troops, and marines of Admiral Elphinstone's fleet, which was realized in accordance with the Royal Navy's instructions. It was found, that some of these sergeants shall volunteer for accompanying Russians in their Mediterranean campaign."

There is no need for any further explanation after reading this newspaper article on the intelligence service system of the Ottomans, or on how it worked.

The ships of Spiridov's Fleet left from the Mahon Harbor of Minorca of the Balearic Islands on January 23 1770. After two weeks of navigation they moored at Vitula Harbor in Manya Peninsula of Peloponnes. The locals were very cheerful to see the Russian ships arrive. A huge crowd gathered at the shore to salute them by opening fire into the air.

Mavromichalis family from Limeni village, Benaki from Kalamata and other local leaders met with Count Orlov in Dekoulou Monastery. They decide to attack together in the direction of Kalamata Coron. Mainotes actually were taking a serious risk.



Modon Kalesi / Modon Fortress



Modon Kalesi ve Limanı, 1680, Kudüs Yahudi Üniversitesi Kütüphanesi /
Modon Fortress and Harbor, 1680, Hebrew University of Jerusalem, The Jewish National & Unversity Library

Rusların yanında sadece 500 kara askeri mevcuttur, birlikler önemli oranda Manyatlardan oluşacaktı. Laconia bölgesinde Mystras'da Antonios Psaros, Elea'da ise Nikolaos Fortounis isyancıları örgütlemekteydi. Değişik kaynaklarda bu dönemde 50.000 ila 70.000 arası Manyat'ın isyan ettiği yazmaktadır.

Gemilerdeki kara askerleri ve ağırlıkları sahile çıkarıldı. Doğu ve Batı olmak üzere iki tümen kuruldu. Birinci tümene Yüzbaşı Barkov, ikincisine ise Binbaşı Piotr Dolgorukiy komuta edecekti. Barkov komutasındaki 8 bin kişiden oluşan Tümen vaktiyle eski Sparta'nın başkenti olan Mezestre'yi önemli bir mukavemetle karşılaşmadan alır. Osmanlı Garnizonu mücadele etmeden şehri teslim etmişti ancak hürriyetlerini ellerinden alan Osmanlılar'a karşı nefretle dolu Manyotlar bir günde binden fazla Türkü öldürmüşlerdi.

Kalamata ve Kalamata ve Endurusa kasabalarındaki Müslümanlar çarpışarak Koron ve Modon Kalelerine sığındılar. Ruslar da 4.000 isyancı ile birlikte 28 Şubat günü karadan ve denizden Koron Kalesi'ni kuşatırlar.

The number of Russian troops was no more than 500, the land units consisted mainly of Mainotes. Insurgents were organized by Antonios Psaros in Mystras, of Laconia region, and by Nikolaos Fortounis in Elea. According to various sources the amount of insurgents in Maina differ between 50.000 and 70.000.

The army troops in the ships and their equipment were transported to the land. Two divisions were constituted as East, and West. Lieutenant Barkov was the commander of the East Division, Major Piotr Dolgorukiy of the West. The division under the command of Barkov consisted of 8 thousand soldiers, and they seized Mezestre, the ancient capital of Sparta without having to face any serious resistance. The Ottoman garrison surrendered the city without fighting, but the Mainotes who hated Ottomans for having to live under their hegemony killed over 1000 Turks in one day.

The muslim communities in Kalamata and Endurusa fought back, and took refuge in the Coron and Modon fortresses. Russians sieged the Coron fortress from land and sea with 4000 insurgents on February 28.

Toplam 400 askerden oluşan kale muhafızları Müslüman halkında desteğiyle iki ay büyük bir direniş göstermişler ve Kaleyi Ruslara vermemişlerdir.

Mora'nın merkezin de bulunan Karitanya, Londar, ve fener kasabalarında yaşayan Müslüman ahalide isyancılar ile mücadele ederek Tirepoliçe Kalesine sığınmışlardır.

"Moskovlunun Bahr-ı-Sefit'e donanma ihracını müstahil addedenler" bir anda büyük bir şaşkınlık içine girer. Derhal eski Vezir-i azamlardan Muhsinzade Mehmet Paşa, Mora Seraskerliği'ne tayin edilip İskenderiye Sancakbeyi Mehmet Paşa, Rodos Beyi Cafer Bey ve Selanik Mutasarrıfı Vezir Ali Paşa da maiyetine memur edilir.

Kazanılan zaferlerden güç alan isyancılar Koron, Modon, Navarin, Patras, Anabolu, Tripolice, Kalamata ve Mezestre'de binlerce Osmanlıyı öldürmüşlerdi. Bu sebeple, Barkov bir sonraki kale Tripolice'de şiddetli bir mukavemet ile karşılaştı.

Mora Seraskeri Muhsinzade Mehmet Paşa komutasındaki Osmanlı Ordusu 9 Nisan 1770 tarihinde isyancıları büyük bir bozguna uğratır.

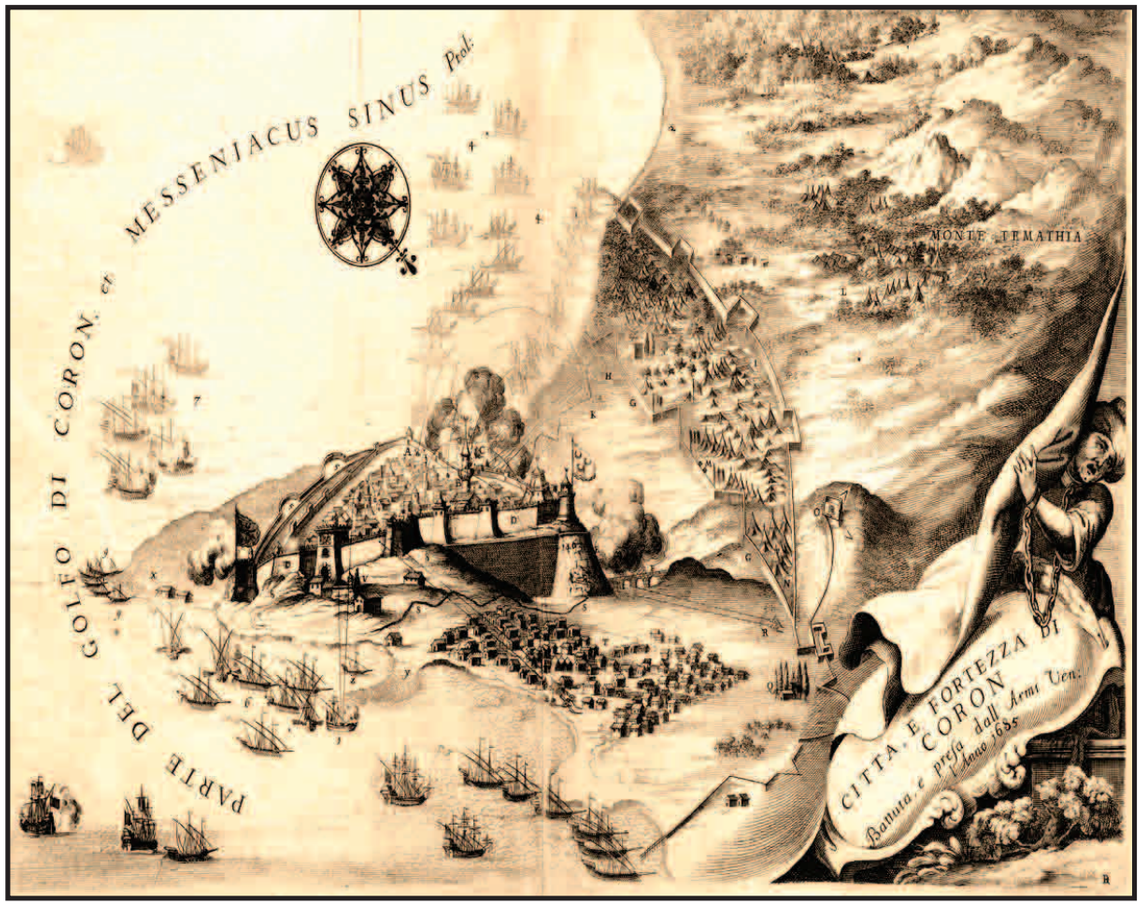
The 400 wardens of the fortress resisted with the help of the muslim inhabitants for two months and did not surrender the fortress to the Russians.

Muslim communities that lived in central Peloponnes towns such as Karitania, Londar, and Fener fought the insurgents and took refuge inside the Tripoli fortress.

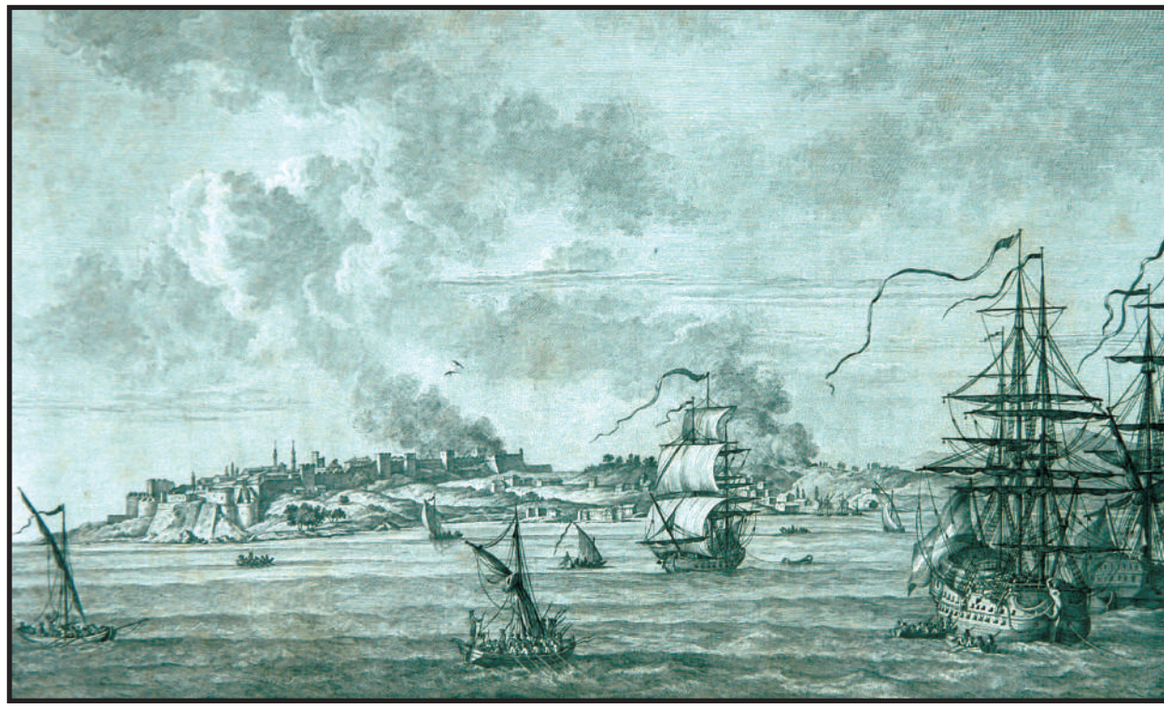
The ones who could not foresee Russians sending fleets to the Mediterranean were suddenly shocked. One of the former Grand Viziers Mehmet Pasha of Muhsinzade family was immediately appointed to the Minister of War position at Peloponnes. The Governor of Alexandria Mehmet Pasha, Rodos Governor Cafer Beigh and Thessaloniki Governor Vezir Ali Pasha became his officers.

The insurgents killed thousands of Ottomans after their victorious attacks in Coron, Modon, Navarin, Patras, Anapoli, Tripoli, Kalamata and Mezestre. Therefore Barkov encountered a serious resistance at the next fortress in Tripoli.

Ottoman army under the command of Peloponnes War Minister Muhsinzade Mehmet Pasha defeated the insurgentes on April 9, 1770.



Koron Kalesi, Coronelli, 1685, Kudüs Yahudi Üniversitesi Kütüphanesi /
Fort Coron, Coronelli, 1685, Hebrew University of Jerusalem, The Jewish National & University Library



Rus Donanması Koron Limanında, Voyoge Pittirosque, Paris 1809 /
Russian Fleet at Koron Harbor, Voyage Pittoresque Paris 1809

Harp disiplinine alışık olmayan Manyatlar Rus askerlerinin de kendilerini terk etmesiyle savaş alanından kaçarlar. Barkov tümenindeki askerlerden sadece dört kişi kurtulmuş, bu askerler, ağır yaralı olan Barkov'u, Mezestre'ye getirmişlerdi. Bu zaferden sonra Muhsinzade Mehmet Paşa Mora Fatihi diye anılmaya başlanmıştır,

Bu sırada, Piotr Dolgorukiy Arkadya eyaletinde ilerliyordu. Navarin Kalesi'nden çıkıp Osmanlılar'ın esas savunma noktasına varmıştı. 10 Nisan 1770'te dedesi Hannibal'in kumanda ettiği bombardımanın sonucunda Navarin alınmış ve Navarin Limanı'nda bütün Rus filosu ile A.G. Orlov komutasındaki mevcut kara kuvvetleri toplanmıştı.

Bu arada Patras'da da büyük bir mukavemet gösteren Müslüman ahali çevreden gelenlerle birleşiyordu. Sonunda 13 Nisan 1770 tarihinde 5.000 kişilik bir güce erişen buradaki kuvvetler de civardaki Gastun, Kalavrita ve Vestice gibi yerleşim birimlerindeki Rusları ve isyancıları kılıçtan geçirmeye başlar.

Tirepoliçe ve Patras'ta kazanılan galibiyetler ve Manyatların Osmanlı tarafından bozguna uğratılması karşısında iki aydan beri Koron Kalesi'ni kuşatma altında tutan Ruslar ve isyancılar geri çekilmek zorunda kalır ve Navarin Kalesi'nde Siklet Merkezi oluştururlar. 11 gün süren şiddetli bir savaştan sonra Navarin Kalesi Rusların eline düşer.

Maniotes who did not have the military discipline escaped the battle field after the Russian soldiers left them alone. Only four survived of the Barkov division, these soldiers brought Barkov who was badly wounded to Mezestre. Muhsinzade Mehmet Pasha was known as the Conqueror of Peloponnes after this war.

In the mean time Piotr Dolgorukiy advanced inside the state of Arcadia. He had left Navarin Fortress and arrived in the actual Ottoman defense location. Navarin was taken on April 10 1770, following a bombardment led by his grand father Hannibal and all the land troops under A.G. Orlov and the Russian fleet in Navarin Harbor were gathered.

The muslim community on the other hand which showed great resistance against insurgents in Patras united with the newcomers. Finally on April 13, 1770 the forces reached a group of 5.000 people, and started killing the Russians and the insurgents in the region, and namely in the settlements of Gastun, Kalavrita and Vestice.

Russians and insurgentes keeping the Coron fortress under siege for two months had to retreat after the victories of Ottomans at Tirepoli and Patras and the defeat of the Maniotes They formed the Center of Gravity at the Navarin fortress. After 11 days of violent battles Navarin fortress fell into the hands of Russians.



Navarin Kalesi, Frederick De Wit, 1680, Kudüs Yahudi Üniversitesi Kütüphanesi / Navarin Fortress, Frederick De Wit, 1680, The Hebrew University of Jerusalem & The Jewish National &University Library

Katerina ile Kont Orlov'a göre Navarin, Mora ve Balkanlardaki savaşlarda kullanılacak mükemmel bir üs idi. Ancak, Navarin'deki yerleşimi emniyete almak için yakınlarda bulunan Modon kalesini de almak şarttı. 36 top ve 1.000 Rus askeri ile takviye edilen isyancılar civar adalardan gelenlerle birlikte 30.000 kişilik bir güce ulaşmıştı.

Modon Kalesi'nde ise 800 muhafız bulunmaktaydı. İsyancıların saldırıya geçmesi karşısında kuvvetli bir direniş gösterirler.

İsyancılara kolaylıkla teslim olmayacaklarını ilk günden belli ederler ve bu kahraman direnişlerini Mayıs sonuna kadar sürdürürler.

Muhsinzade Mehmet Paşa ise Tirepoliçe'deki askerlerin bir bölümü ile Çatalcalı Ali Ağa komutasındaki toplam 7.000 kişilik bir kuvveti Modon Kalesi'nin yardımına gönderir. Bu kuvvetler Manyat geçitlerinde karşılarına çıkan isyancıları imha eder ve Kalamata üzerinden Modon Kalesi'nin imdadına yetiştiler.

Sayıca üstün olan isyancılarla çok kanlı çarpışmalar cereyan eder, ancak kaleden çıkan 300 kişilik bir kuvvetin isyancıları arkadan

According to Catherine and Count Orlov Navarin was an excellent base to be used for the wars in Navarin, Peloponnes and Balkans. But Modon fortress which was nearby had to be conquered too, for the safety of the settlement in Navarin. Insurgents supported by 36 cannons and 1.000 Russian soldiers reached a number of approximately 30.000 soldiers with all the paesants in the region who contributed.

Modon fortress contained a total of 800 soldiers. They still showed an excellent resistance against the attacks of the insurgents.

They showed the insurgents that they would not easily surrender from the first day on. Their heroic resistance lasted until the end of the month of May.

In the mean time Muhsinzade Mehmet Pasha with most of the troops in Tripoli and 7000 forces under the command of Ali Aga of Çatalca went to help the resistors forces in Modon fortress. These forces showed no pitty to the insurgents they encountered in the Maniote passages and made it on time to help Modon fortress over Kalamata.



Navarin Kalesi, Frederik de Wit, 1680 / Fort Navarin, Frederik de Wit, 1680

kuşatması ve topları ele geçirmeleri sonucunda savaş sona erer ve Modon Kalesi de böylece kurtulmuş, isyancılar büyük bir bozguna uğratılmış, Rusların topları ve cephanesi ise ele geçirilmişti. Kont Orlov bu yenilgi sonrası Katerina'ya "Bu şanssız günde karada muvaffak olma ümidini tamamen yitirdik." diye yazmıştı.

Gerçekten de Modon mağlubiyeti, Yunanistan'ın güneyinde karaya çıkarılan ve aslında sayıca yetersiz olan Rus kuvvetlerini çok zor durumda bırakmıştı. Osmanlı tehlikesi hem karada hem de denizde bulunmaktaydı. Mora'da isyan eden tüm Manyatlar temizlenmiş, ele geçirilen kaleler teker teker terk edilmek zorunda kalınmış ve tüm Rus askerileri ve isyancılar Navarin Kalesinde toplanmıştı.

Mayıs ortalarında, Navarin Limanı'nda bulunan Rus gemilerini muhasara etmeye niyetlenen Türk Filosu'nun yaklaşmış olduğu haberi gelir. Bu esnada Rusların ikinci Filosu olan Tümamiral Elphinstone emrindeki gemiler Akdeniz'de bulunuyordu.

Durumun zorlaşması ve Osmanlı Donanması'nın da bölgeye intikal etmesi sonucu Kont Orlov emrindeki Rus Donanması 7 Haziran 1770 günü Navarin'i boşaltacak, Mora Yarımadası tekrar Osmanlı egemenliğinde kalacak, isyancılar amaçlarına ulaşamayacaklar, asıl önemlisi ise İmparatoriçe ve danışmanlarının planları bozulmuş olacaktı.

The battles against the insurgentes who were superior in number turn into a blood bath, but the forces inside the fortress who were around 300 constitute a siege against the rebels from behind by coming out of the fortress and taking possession of their cannons. The war ended Modon fortress was saved, rebels were defeated, Russian cannons and ammunitions seized. Count Orlov wrote to Catherine in a letter after the defeat; "We lost all our hopes to succeed on land on this cursed day" .

With the defeat in Modon the Russian forces which landed in the south of Greece, and which were very few in terms of men, got into some real bad condition. The threat of Ottomans was both at land and sea. There were no more Maniotes rebelling in Peloponnes and all the fortresses that were previously seized, now were abandoned. All the Russian troops and insurgents gathered in Navarin fortress.

Around mid May a warning message was received telling that the Turkish Fleet now prepared to siege the Russian ships in Navarin Harbor. At the time the ships under Commodore Elphinstone's command which constituted the second Russian fleet was in Mediterranean.

Upon the complication of the conditions and the arrival of the Ottoman Navy in the region the Russian Navy under the command of Orlov evacuated Navarin, Peloponnes was again Ottoman territory, the insurgents could not succeed, and most important of all the plans of the Empress and her advisors was completely failed.



Palamento Kalesi, 1715 - 1822 yılları arasında Osmanlı Egemenliği Altında Kalmıştır.
Palamento Fortress, was under Ottoman rule between 1715 - 1822.

3.3 Anabolu ve Suluca Muharebeleri

Anabolu Muharebesi (28 Mayıs 1770)

Menekşe Muharebesi sonucunda her iki Donanmanın bir birinden ayrılması ve havanın kararması neticesi gözden kaybolmaları üzerine, Rus gemileri yelkenlerini camadan vurarak gece boyu Anabolu Körfezi'nde gezinirler. Kaptan-ı Derya Hüsamettin Paşa ise açık denizde muharebe yapmak istemediğinden uygun ve tahkimatlı bir liman olan Anabolu limanını tercih eder. Sahilde 3 kaleye sahip bu liman Mora yarımadasında gemiler için en güvenli limanlardan biri olarak görülmekteydi.

Hüsamettin Paşa tüm donanmayı kalelerdeki topların da himayesinden faydalanmak maksadıyla liman girişine pruva nizamında demirletir. Kalyonların bordası açık denize bakacak şekilde ve birbirlerine oldukça yakın, baştan ve kıçtan demir atılarak, azami sayıda gemi topunun da açık denizden gelecek bir düşmana karşı koyması sağlanmıştı. Ancak bu tertiplenme, avantajlarının yanında bazı riskleri de beraberinde getirmekteydi. Muhasamat esnasında demiri kesilen ve yanan bir gemi kolaylıkla nizamdaki diğer gemilerin üstüne düşebilir ve böylece diğer gemilerinde savaş dışı kalmasına veya yanmasına sebep verebilirdi.

3.3 Battle of Anapoli and Battle of Suluca

Battle of Anapoli (May 28, 1770)

After the battle of Menekse the two Navies became distant from each other, and as the dusk came the Russian vessels rolled up their sails and sailed inside the Gulf of Anapoli during the night. In the mean time Grand Admiral Husamettin Pasha did not want to fight out in the open sea therefore he preferred to stay inside the Anapoli harbor where it was more preserved. This harbor contained 3 fortresses at the coast, and it was one of the safest on the Peloponnes Peninsula.

Husamettin Pasha ensured that the entire navy moored at the entrance of the harbor in ship heading order so that those could use the support of the cannons at the fortresses. The galleons were lined near each other with boards of facing the open sea, they were moored both from stern and fore. That way the maximum number of cannons on board could confront the enemy. But this kind of a line-up had its risks along with its advantages. A ship burning, or tearing apart during the combat could easily fall on another vessel and cause it to burn or stay out of the battle.

28 Mayıs 1770 Pazartesi günü sabahın ilk ışıklarıyla birlikte her iki donanma birbirlerini yeniden görür. Körfezin iki farklı yakasında, karşı karşıya bulunmaktadırlar. Sabahleyin frişka bir rüzgar o anda Osmanlı lehine esmekteydi ancak 26 parça gemiden oluşan ve Rus Donanmasına karşı en azından sayısal olarak üstün durumda olan Kaptan-ı Derya Hüsamettin Paşa bu avantajını kullanmayı düşünmemektedir.

Saat 09.00'da sükunet hakimdi, 11.00 civarı frişka bir rüzgar çıkar.

Saat 12.30 da, ilerlemesini kolaylaştıracak şekilde esen rüzgarı da hesaba katan Elphinstone seyir halinde hücum etmeye karar verir. Eğer mümkün olursa havan toplarını kullanarak limandaki Osmanlı Donanması'nı yakmayı planlıyordu.

Çok yüksek olan ilk tabyayı geçmelerinde Ruslarda mevcut havan topları önemli rol oynadı. Bu tabyaları geçerken Ruslar yoğun bir ateş açarlar ve buralardaki topçuların bir anlık bataryalarından ayrılmalarına sağlarlar ve bundan istifade ile önünden geçerler.

Artık iki filo birbirinin ateş menziline girmiştir. Karşılıklı olarak toplar ateşlenmiş, güllelere hedef olan gemilerde hasarlar meydana gelmeye başlamıştır. Rus Filosu, Osmanlı Filosu ile karşılıklı topçu düellosundan sonra tekrar dönmüş ve volta atarak karşılıklı topçu muharebesine devam etmiştir. Bu arada Rusların kalelerin önünden geçtikleri anlarda kaledeki topçularda toplarını ateşliyorlar ancak atılan gülleler, gemileri hareketten sakıt bırakacak boyutlarda ciddi bir hasar oluşturamıyordu.

Karşılıklı ateşlerin şiddetlenmesi sonucu Osmanlı Riyale gemisi olan Ziver-i Bahri gemisi Pruva direği, civadra ve açavela yelkeni ile donanımı hasar görür. Rus kalyonlarında da ciddi hasarlar meydana gelmeye başlar.

Atılan iki voltadan sonra, hem yelkenle seyir yapıp hem de savaşmak zorunda kalan Rus Donanması Osmanlı Donanması karşısında özellikle personel açısından zorlanmaya başlamıştı. Osmanlı gemilerinde tüm personel top başındaydı, buna karşılık Rusların personelinin büyük kısmı yelkenler ile ilgilenme durumundaydı. Elphinstone savaş taktiğini değiştirerek demirli olarak top muharebesine girme kararı verir. Rus gemileri, Osmanlı gemilerinin karşısında ama kale bataryalarının dışında demir atar.

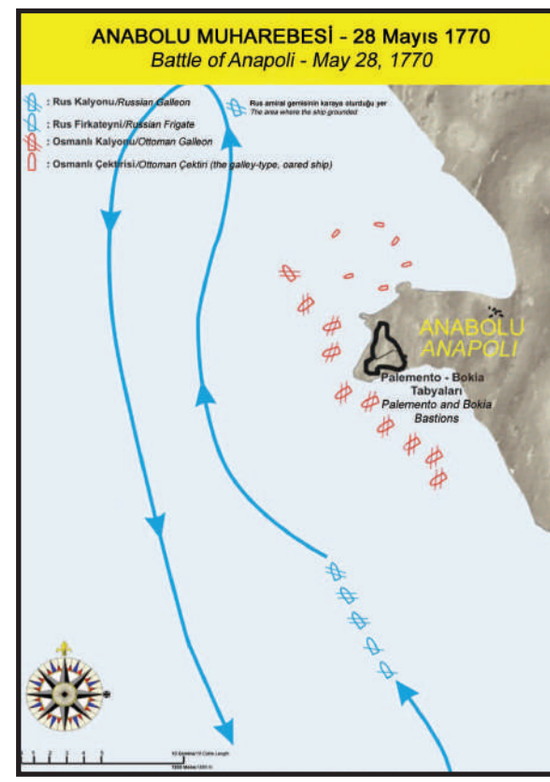
On Monday May 28, 1770 at dawn the two navies were about to confront again. They were on different sides of the gulf facing each other. A fresh breeze in the morning was in a direction which could be to the advantage of the Ottomans but Grand Admiral Husamettin Pasha did not consider using this. His fleet of 26 vessels outnumbered the Russian fleet anyway.

At 09.00 o'clock all was quiet, around 11.00 a cool breeze started.

Elphinstone decided to attack approximately around 12.30, after he saw that the wind turned to his advantage. He was planning on burning the Ottoman fleet inside the harbor by using the mortar bombardment.

The existing mortars played an important role for the Russians to eliminate the first bastion which was extremely high. Russians opened heavy fire when passing by the bastions at that region, and they ensured that the men utilizing the cannons at these bastions momentarily left their positions. This tactic helped them bypass these bastions somewhat easier.

As both fleets were within firing range, the shooting started in both directions, the targeted vessels started getting damages. Following the cannon duel with the Ottoman fleet the Russian fleet made another turn and the shooting continued.





Anabolu limanı ve arka plandaki Bokia Ada Kalesi / Anapoli harbor and Bokia Island Fortress

Artık şartlar eşittir. Bundan sonra iş tamamen topçu personelinin maharetine kalmıştır. Toplarını daha seri olarak doldurabilen ve daha dikkatli nişan alabilen bu mücadeleden galip çıkacaktır. Bir bordadaki tüm toplarıyla mezeborda ateşi icra eden gemiler, diğer bordadaki toplarını kullanabilmek maksadıyla hemen pürmeçe tutuyorlar ve aksi borda toplarını ateşliyorlardı.

Karşılıklı top düellosu yaklaşık dört saat sürecekti. Elphinstone'nun tuttuğu günlüğe göre bu muharebede Osmanlının iki perkendesi batırılmıştı. Osmanlı kalyonlarından bazılarının ise gabya ve babafingo çubukları kırılmıştı. Rus havan toplarının attığı mermilerle bazı düşman gemilerinde yangın çıkmış ancak kısa sürede söndürülmüştü.

Elphinstone hatıralarında ayrıca şu ifade bulunmaktadır. " Osmanlı Kalyonlarında 220 libre ağırlığında taş atabilen bir tür top bulunuyordu. Atılan güllelerden birisi Ne Tron Menya'nın güvertesine düşmüş, bir top arabasını parçalamış, üç parçaya ayrılarak birçok denizciyi yaralamıştı. "

Aslında kalyonlarda bu ağırlıkta taş gülle atabilen bir topun mevcut olmaması gerekmektedir. Bu ağırlıktaki bir top hem geminin dengesini menfi yönde etkileyecek hem de doldurma güçlüğü nedeniyle çatışma süresince sadece bir kez ateşlenebilecektir.



İki Geminin Top Düellosu / Gunnery duel of two ships

In the mean time as the Russians passed in front of the fortress the infantry started firing their cannons, but the bullets that were fired did not seriously harm the vessels, at least not enough to put them out of the battle or immobile.

As a result of the increased shooting from both sides the Ottoman Commodore's ship Ziver-i Bahri was damaged on the foremast and bobstay. Russian galleons were also seriously damaged.

After two turns the Russian fleet had to navigate and fight at the same time, and this put them in a difficult position against the Ottoman Navy, particularly in terms of personnel. The whole crew were on cannons on the Ottoman side, on the other hand most of the Russian personnel had to be occupied with the sails. Elphinstone changed his tactics and decided to go into battle with the ships anchored. Russian ships moored in front of the Ottoman ships, but just outside the firing range of the cannons in bastions.

As the conditions of both fleets were somewhat equalized the artillery men had to show their skills. The winner had to be the one who charged their cannons faster, and who hit the target more accurately. The vessels who were firing by salvo bombing with all their cannons, then they were mooring chain spring in order to use their cannons on the other board.

The duel lasted for about four hours. According to Elphinstone's diary Ottomans lost two destroyers during that fight. On some of the Ottoman galleons the topgallant masts and topmasts were broken. Fire started on some enemy vessels due to the mortar shooting by the Russian cannons, but those were extinguished very fast.



Anabolu Limanı, Palamento Kalesi ve Bokia Ada Kalesi, Pınargenti, 1573, Kudüs Üniversitesi Kütüphanesi
Anapoli Harbor, Palamento Fortress and Bokia Island Fortress, by Pinargenti, 1573, Library of Jerusalem University



Bokia Ada Kalesi / Bokia Island Fortress

Gazavatı Hasan Paşa bu muharebeden bahsederken "Kaptanei Hümayun Gazi Müşarünileyhin endaht eylediği toplardan iki adet küffar kalyonu rahnedar ve ve şikest olduğundan cidale fasıla verilip" demekte, Sisam Mektubunda ise " Kafirin iki kebir gemisi ile 3 ambarlısı biinayetullalı gark rütbesine gelmiştir " denilmektedir.

Rüzgar kalmaya başlamıştı. Saat 18.00 da Elphinstone rüzgarın kesilip limanda hareketsiz kalacağından korkarak gemisinin demirini keser ve yelkenlerini fora ederek filosunun diğer gemileri ile beraber limandan çıkar. Burada Elphinstone çok doğru bir karar vermişti, akşam Rus gemilerinin limanda kalması halinde Osmanlı kadırgaları ve perkendeleri tarafından imha edilme tehlikesi vardı.

Limandan çıkan Rus Filosu Spetse Adası açıklarında volta atarak hem Saratov kalyonunu bekliyor hem de Osmanlı Filosunun hareketlerini gözlemliyordu. Gece yarısından sonra 02.00 civarı Saratov da filoya katılmıştı. Elphinstone daha önce Amiral Spiridov'dan talep ettiği takviyenin geleceğini umarak sabaha kadar volta atmaya devam eder.

29 Mayıs 1770 günü sabahı Elphinstone bir Yunan teknesi ile, o anda yaklaşık 70 mil uzaklıktaki Navarin Limanı'nda bulunan Amiral Spiridov'a bir mektup daha gönderir.

Elphinstone also wrote in one his memoirs: "Ottoman ships contain a certain kind of cannon which can shoot a bullet that weighs approximately 220 lbs. One of those fell on the board of Ne Tron Menya, destroyed one cannon barrow, and fell into three pieces which wounded three of the sailors. "

In fact galleons should be carrying such a cannon which could fire a bullet as heavy as that. This weight could both negatively effect the balance of the vessel, and it could only be fired once due the complication in its filling process.

When Gazavati Hasan Pasha mentioned this battle he explained: "Two of the cannonballs thrown by the Veteran Imperial Admiral hit two galleons of the enemy, caused damage and then there was cease fire", in his letter from Samos he wrote " The two large size ships of the enemy and a three decker galleon were submerged by the Grace of God ".

The wind had stopped blowing. At approximately 18.00 Elphinstone was afraid his ship was going to stay immobile inside the harbor, therefore he had the anchor chain cut, and opened sail along with the other ships in his fleet and left the harbor. Elphinstone made a correct decision, since his fleet could be risking destruction by the Ottoman fleet in case they stayed inside the harbor at night.

29 Mayıs 1770, Svyatoslav

Napoli de Romania Körfezi

Efendim,

Dün size, içinde bulunduğum durumu ve şu an demirlemiş olan Türk filosunun durumunu aktarmak için bir subay gönderdim. Yine ben bir subayı bu mektupla birlikte bir Yunan gemisiyle size gönderiyorum.

Elimde çoğu Türklerin olmak üzere yedi geminin Idesa ve Andres adalarından ayrıldığına dair raporlar var. Dolayısıyla bunlar ötekilere katılırlarsa, durum bizim için iyi bir eşleşme olmaktan çıkar. Şayet talep ettiğim şekilde takviye gelirse, ya da her iki filomun da birleşmesi sağlanırsa Türklerin tüm deniz gücünü yerle bir edebiliriz. Ege Denizindeki tüm adaların da düşmesiyle birlikte, İstanbul'a bir saldırı denemesi söz konusu olabilir.

Benim kaptanımın gemide gördüğü aksaklıklar dışında pek bir şeyden söz edecek kabiliyeti olmadığını göz önüne aldığımda, özellikle genel anlamda hizmetin kalitesi açısından, saldırılar esnasında kesinlikle beni anlayacak bir kaptana ihtiyaç duyuyorum. Bu sebeple sizin filonuzdan Kaptan Roseborough'nun benim kaptanım olarak görevlendirilmesini talep ediyorum. Destek gelene kadar düşman gemilerinin hareketlerini gözetlemeye devam etmeyi düşünüyorum. Takviye maksadıyla gelen bir Rus gemisi gördüğüm takdirde parola olarak, pruva babafingo çubuğuna standart sancak toka edeceğim, bunun karşılığında da Rus gemisinin de grandi direğine İngiliz Bayrağı çekmesi gerekmektedir.

Ekselansları Amiral Spiridov'un desteği altında olma onurunu taşıyorum.

John Elphinstone

Elphinstone Günlüğü'nde Anabolu Limanı'nda demirli olan Osmanlı Filosu'nun, gemileri, top adetleri ve personel sayısı hakkında şunlar yazmaktadır;

" Üç kalyon ve iki fırkateynden oluşan filom tarafından, Anabolu Bataryaları himayesinde demirlemek zorunda bırakılmış olan Osmanlı Donanması şu şekildedir. "

The Russian fleet which left the harbor was sailing around the Spetse Island, and expecting the arrival of the galleon Saratov. In the mean time they were observing the actions of the Ottoman fleet. Saratov joined the fleet after midnight at around 02.00. Elphinstone continued sailing around hoping that the support he previously requested from Admiral Spiridov would arrive.

In the morning of May 29, 1770 Elphinstone sent another letter to Spiridov, who was approximately 70 miles away, by a Greek boat.

May 29, 1770, Bay of Svyatoslav

Napoli de Romania

Sir;

I have sent an officer to you to explain the situation that the Ottoman fleet and we are inside right now. Now I am sending this officer to you again this time with a Greek ship.

I have reports in my possession showing that seven vessels have left the islands of Idesa and Andres of which the majority were Turkish ships. Consequently, the participation of these will not constitute a positive match on our behalf. In case the support I am asking arrives or the joining of my two fleets becomes real we can destroy the complete naval power of the Turks. With the fall of the islands in the Aegean, even an attack against Istanbul can be possible.

I also request a captain who can duly understand me particularly during our attacks, for the sake of service quality, considering he can not tell me anything other than technicalities on the ship. Therefore I demand the appointment of Captain Roseborough from your fleet as the captain of my ship. I am planning on observing the actions of the enemy vessels until support arrives. I will unfurl a standard flag on the fore topgallant mast when I see a Russian ship arriving for support, the Russian ship must unfurl an English flag in return on his main mast.

Bearing the honor of being under the support of his excellency Admiral Spiridov.

John Elphinstone

Cafer Beyin Gemileri		Kaptan Paşanın Gemileri	
Top Sayısı	Personel	Top Sayısı	Personel
84	580	84	800
84	580	84	800
22	220	84	800
22	210	64	580
20	200	54	470
22	218	54	480
20	210	54	480
3 kadırga	190	54	480
274	2408	50	430
632	5660	50	430
906 Top.	*8.058 Top.*	*632 Top.*	*5.650 Top.*

On kalyon ve yedi perkendeden bahseden Sisam Mektubunda olduğu gibi Osmanlı kaynakları da bu kuvveti aynen doğrulamaktadır. Bahse konu üç kadırgadan biri, her zaman için Kaptan-ı Derya'yı takip eden Baştardadır. Burada dikkati çeken asıl husus Elphinstone'nun başlangıçta yazdığı ifadedir.

Beş gemiden oluşan kendi gemilerinden bahsederken " SQUADRON " yani " Filo " , toplam 17 parçadan oluşan Osmanlı gemileri için ise, " FLEET " yani " Donanma " deyimini kullanmasıdır.

Osmanlı o anda Ruslardan üç kat daha güçlü olmasına rağmen, bir de Anabolu sahil bataryalarının korumasına sığınmıştır. Elphinstone bu durumu haklı olarak kendisine bir övünç kaynağı yapmakta ve bu hususu vurgulamaktadır.

Hakikaten Anabolu Muharebesinde, Osmanlı gemilerinde mevcut yaklaşık 900 topa karşılık Rus Filosu sadece 280 topa sahip bulunuyordu. Bu rakamlara bir de kalelerdeki topları ilave ettiğimizde farkın daha da açılacağı aşikardır. Böylesine ezici kuvvet üstünlüğüne



Limanı Kontrol Altında Tutan Palamento Kalesi Topları
Palamento Fortress Cannons That Controlled the Harbor

Ships of Cafer Beigh		Ships of Grand Admiral	
Number of Cannons	Number of the Personnel	Number of Cannons	Number of the Personnel
84	580	84	800
84	580	84	800
22	220	84	800
22	210	64	580
20	200	54	470
22	218	54	480
20	210	54	480
3 galley	190	54	480
274	2408	50	430
632	5660	50	430
Total 906	*Total 8.058*	*Total 632*	*Total 5.650*

Elphinstone wrote the following in his diary on the vessels, number of cannons, and the number of personnel of the Ottoman fleet inside the Anapoli harbor;

"The Ottoman fleet which was forced to moor under the protection of the Anapoli bastions by my fleet which consists of three galleons and two frigates is comprising of:"

As in the letter of Samos where the presence of ten galleons and seven brigantins were mentioned, the Ottoman sources have also verified the inventory on their power. One of the three galleys is the bastarde (galley reale) which always follows the Grand Admiral. The matter that is more interesting here is what Elphinstone wrote in the beginning.

As he mentioned his own ships which were a total of five he used the word " SQUADRON " which is a " company of 4 -6 ships " , and for the Ottoman ships which were a total of 17 vessels he used, " FLEET " meaning "Armada".

Ottomans were three times as strong as the Russians but still they sought the protection of the batteries at the coast of Anapoli. Righteously Elphinstone was bragging about this, and kept on emphasizing it.

In fact during the Anapoli Battle Ottomans had approximately 900 cannons in their ships, Russian Fleet only had 280. The difference grew even bigger with the addition of the cannons in the fortresses. It is hard to find a logical explanation to why a Grand Admiral with such overwhelming power took cover inside a harbor instead of attacking the enemy and gaining an expected victory, it is also hard to understand how he explained this to the people around him.

sahip bir Kaptan-ı Derya'nın düşman üzerine saldırarak kesin sonuçlu bir muharebe yapmak yerine nasıl olup ta limana sığındığını ve bunu çevresindekilere nasıl izah ettiğini anlamak ve mantıklı bir açıklama bulmak oldukça güçtür.

Anabolu Limanı'nda düşmandan daha az zayiat vermiş olması, Hüsamettin Paşa'ya, kullandığı taktiğin daha emniyetli olduğu kanısını vermişti. Başka bir deyimle Hüsamettin Paşa liman muharebeleri yapmayı öngörüyordu. Kendisine üstün olduklarını ve demir alarak düşmanın üzerine gidilmesini önerenlere ise, gemilerin sayısının önemli olmadığını, topçu personelinin eğitim eksikliğinden dolayı düşmanın üzerine gitmek istemediğini ileri sürmektedir.

Cafer Bey'in Filosu'nda bulunan ancak, bir çatışma esnasında oluşan kargaşa anında kaçmayı başaran Andrew Somenika isimli bir Yunanlı, Filodaki tüm gemilerin özelliklerini ve Kaptanlarının isimlerini Elphinstone'na bildirir. Adalardan gelen başka bir Yunanlı ise, bu anlatılanları teyit edecek, ilave olarak ise tüm Osmanlı gemilerinin, nerelerde inşa edildiği, yaşları, komutanları, topları ve özellikleri ilgili tüm detaylı bilgileri aktaracaktı.

Mora Komutanı Muhsinzade Mehmet Paşa 29 Mayıs 1770 günü sabahı gemi komutanlarını yanına çağırarak, onlardan demir alarak düşmanla çatışmaya girmek üzere denize açılmalarını ister. Ancak Kaptan-ı Derya Hüsamettin Paşa, gemilerde çok hasar olduğunu yaptıkları muharebelerde çok fazla kullanılması nedeniyle barutlarının azaldığını ileri sürerek bu harekatı desteklemediğini belirtir.

Muhsinzade Mehmet Paşa'nın ısrarları üzerine limandan çıkma kararı alınır. 30 Mayıs 1770 Perşembe sabahı limandan çıkılarak güney batı rotasında Menekşe Burnu'na doğru seyredilir. Karadan denize doğru esen rüzgar Osmanlı için oldukça uygundu ve hızla Rus Donanması'na doğru yol almaya başladılar.

Amiral Elphinstone Saat 08.00'da muharebe düzeni almak üzere nizama girilmesi emrini verir. Ancak Saratov'da bulunan Komodor Barsch nizamdaki mevkiini terk eder ve saat 11.00 da gemisindeki İngiliz Kılavuz kaptan Mc' Boyd ile Svyatoslav'a bir mesaj gönderir.

Mesajında Barsch; Türklerin yaklaşmakta olduğunu, üstelik kendi filolarından daha üstün olduklarını ve Amiral Elphinstone çekinmiyor olsa bile, kendisinin gemisiyle birlikte uzaklaşarak kurtulacağını bildiriyordu.

Husamettin Pasha thought his tactics were safer since his fleet had less damages than the enemy's after the Anapoli battle. In other words Husamettin Pasha planned battles inside the harbor. He claimed that his artillery men lacked training and that was why he did not want to attack the enemy, and that the superiority in the number of vessels actually did not matter.

A Greek slave named Andrew Somenika who escaped from Cafer Beigh's vessel at a chaotic moment during the battle, informed Elphinstone of all the characteristics of the Ottoman ships, and the names of their captains. Another Greek from the islands confirmed these, and in addition he gave the information on where the Ottoman ships were built at, their ages, information on their captains, the cannons, and specifications.

Commander of Peloponnes Muhsinzade Mehmet Pasha called, and told the captains of the ships on May 29, 1770 that they should heave up anchor and sail to attack the enemy. But Grand Admiral Husamettin Pasha, claimed that the ships had many damages, and their ammunition was used out after the battle they have been through, and said that he did not support the idea of such an operation.

After the insistence of Muhsinzade Mehmet Pasha they decided to leave the harbor. On Thursday May 30 1770 in the morning, they departed from the harbor to sail in southwest direction towards the Cape of Menekse. The wind blowing from the land in the direction of the sea was very appropriate for the Ottomans and they sailed very fast towards the Russian Fleet.

Admiral Elphinstone ordered the fleet to take the battle position at 08.00 o'clock. But Commodore Barsch of the vessel named Saratov left his position and sent a message to Svyatoslav' via the British pilot Mc' Boyd at 11.00.

In his message Barsch wrote; that the Turks were getting near, and they were superior in number, and even though Admiral Elphinstone was not afraid of them he was leaving to save himself.

Elphinstone was aware that his chances of fighting the Ottoman Navy were even lower since he lost the power of Commodore Barsch's ship. The Russian Fleet turned and headed towards Navarin.



Anabolu Limanı, Coronelli 1686, The Jewish National University Lİbrary
Anapoli Harbor, Coronelli 1686, The Jewish National University Library

Elphinstone Komodor Barsch'ın gemisinden de ümidini kesince artık Osmanlı Donanması ile bir muharebe etme olasılığının oldukça zayıflamış olduğunun farkındadır. Rus Filosu dönerek rotasını Navarin'e çevirir.

Burada yine ilginç bir husus yer almaktadır. Bu seferde Rus Donanması emir komuta zincirinde sorunlar yaşanmaktadır. Fakat komodor bunu yapabilirdi ve haklı sayılırdı. Çünkü Rusların Savaş Kurallarına göre bir gemi kaptanı kendinden güçlü bir kuvvete saldırmasını emreden komutanını dinleyip dinlememekte serbesttir.

Hüsamettin Paşa da aksi yönde esen sert rüzgarı bahane ederek Osmanlı Filosunun rotasını Kuzeybatıya döndürür. Artık iki filo birbirinden uzaklaşmaya başlamıştır. 1 Haziran 1770 Cuma günü öğle vakti Rus filosu St. ANGELO Burnu 12 mil mesafede bulunmaktaydı. Osmanlı Filosu ise Suluca (Spetse) Adasına demirlemişti.

Anabolu Savaşı'nda olanlar tahminen Hasan Paşa'nın gemisinde bulunan bir denizci tarafından Padişaha hitaben yazılan bir mektup ile detaylı olarak anlatılmıştır. Sisam Mektubu olarak bilinen bu mektubun orijinali Topkapı Müzesindedir.

There was another interesting matter at that point. This time there were some issues in the hierarchic chain of the Russian Fleet. But Commodore would not be held responsible for what he did, and he had the right to do what he did. Based on the Russian rules of war a ship captain had the right not to obey his commander who orders to attack a fleet which had more power than of his.

Husamettin Pasha too changed the route towards northwest with the excuse that gusty winds started blowing in the opposite direction. Then, the fleets started getting distant from each other. On Friday, June 1, 1770 at noon the Russian fleet was 12 miles away from cape of St. ANGELO. The Ottoman fleet moored at Suluca (Spetse) island.

The happenings of Anapoli Battle were roughly explained in detail by a sailor in the ship of Hasan Pasha in a letter he wrote to the Sultan. The original of that letter known as the Samos letter is in the Topkapi Museum.



Mataban Körfezi, Fraderick De Wit, 1680 / Gulf of Mataban, Frederick De Wit, 1680

Suluca Muharebesi

Haziran ayının ikinci günü hava aydınlanırken tüm Rus Filosu St. Angelo Burnu ile Sergio Adası arasındaki geçitten geçmişti. Saat 09:00'da 4 kalyon 1 fırkateyn ve 1 nakliyeden oluşan 6 gemi Mataban Körfezi'nde görülür. Bunlar Theodore Orlov ve Amiral Spiridov emrindeki filodur.

Fakat ilk karşılaşmada filo komutanları müthiş bir kavgaya tutuşmaktan başka bir şey yapamamışlardı. Savaş Meclisi'ne katılan Theodore ORLOV, öfkeye kapılmış amiralleri bir türlü disiplin altına alamamıştı. Spiridov, Elphinstone'dan müşterek filoyu rehberlemesini ister.

Spiridov 22 Nisan 1770 günü Mataban Burnu'na çıkarılmış olan Rus askerlerini almak üzere gelmişti. Rus askerleri orada bulundukları sırada kendilerine verilen emir gereği Kont Orlov'un kuvvetleri ile birleşemeyeceklerini anladıklarından bu durumu Rus Amirale bildirmişlerdi.

Rus askerlerinin durumu hakikaten oldukça ümitsiz görünüyordu. Başarılı olamadıkları takdirde, Türklerden görecekleri cezadan korkan Mora Rumları Ruslara içtenlikle yardım etmiyorlardı.

Battle of Suluca

At the break of dawn on the second day of June the entire Russian fleet sailed through the passage between Cape of St. Angelo and Sergio Island. At 09:00 there were 4 galleons, 1 frigate, and 1 freight ship in the Gulf of Mataban. This is the fleet under the command of Fyodor Orlov and Admiral Spiridov.

But the fleet commanders did not do anything else but fight each other at the first meeting. Fyodor ORLOV who participated in the Council of War could not control the angry admirals. Spiridov, asked Elphinstone's guidance for the combined fleet.

Spiridov arrived to Cape Mataban on April 22, 1770 to pick up the Russian soldiers who were previously landed there. The Russian soldiers were ordered before they should not be joining Count Orlov's troops, and explained this situation to the Russian Admiral.

The situation that the Russian soldiers were inside looked very helpless. The Peloponnesan Greeks who were afraid the Ottomans would punish them if their plans failed, did not want to help Russians.

Komutan amirale gönderilen haberci geri gelmiş, gemilerin kendilerini almak için hareket edeceğini bu yüzden askerlerin hemen deniz kıyısına geri gelmesi gerektiği haberini getirmişti. Ruslar geri çekilmeye hazırlanırken, onlara güvenerek silaha sarılmış olan Manyatlar da büyük bir öfke hakimdi. Türklerin elinden kurtulabilmek için dağlara çekiliyorlardı.

Askerler sahile geldiklerinde kendilerini bekleyen gemilere binerler ve Manyatları kaderleri ile baş başa bırakırlar. Elphinstone, Spiridov'a eğer Türklerin peşine düşerek onlarla savaşmak isterse kendisinin ve filosunun onun emri altına girebileceğini söyler.

Amiral Spiridov filoya kendisinin komutan olması teklifini kabul etmez ve Elphinstone'un rehberliğe devam etmesini ister. Rus Amirali, Elphinstone tarafından çekilecek işaretlere bakacak, o da gemisinden aynı işaretleri arkasındakilere iletecekti. Bu maksatla Spiridov'un gemisine de Elphinstone'a ait özel işaret sancaklarından birer takım verilir.

3 Haziran 1770 Pazar günü Elphinstone rehberliğinde Rus Filosu Anabolu Körfezi'nde ilerlemektedir. Ancak Spiridov Filosu oldukça geride kalır ve gözden kaybolur. Saat 10.00'da Elphinstone Osmanlı Filosu'nu Spetse Adası yakınında seyrederken görür. Amiral Spiridov Filosu'na düşmanın görüldüğü ve daha fazla yelken basmaları işaret edilir, ama Spiridov filosundan 5,5 ssat süreyle her hangi bir cevap alınamaz. Spiridov Filosu, yelkenleri iki kat camadana vurulmuş ve babafingo çubukları çekilmemiş olarak seyiR yaptığından aradaki mesafe de süreli artmaktadır.

4 Haziran Pazartesi 10.00'da Elphinstone, Sulucalar (Spetse adaları) civarında Osmanlı Filosu'nu tespit eder ve derhal düşmana doğru ilerlenmesi emrini verir. Bu işaretler Spiridov'un Filosu tarafından tekrarlanmaz ve herhangi bir reaksiyon gösterilmez. Bunun üzerine Elphinstone Yüzbaşı Mc. Kenzie'yi bir filika ile Spiridov'un sancak gemisine göndererek, düşmanın görüldüğünü, verdiği işaretlere uyulmasını ve ivedilikle diğer gemilere iletilmesini talep eder. İki donanma arasında yaklaşık beş saatlik bir mesafe vardı.

16.00 da Elphinstone Filosu önde Ne tron menya, Saratov, Nadezhda ve Afrika gemileri olmak üzere Osmanlı gemilerine oldukça yaklaşmıştı. Spiridov Filosu hala oldukça gerilerden takip ediyordu.

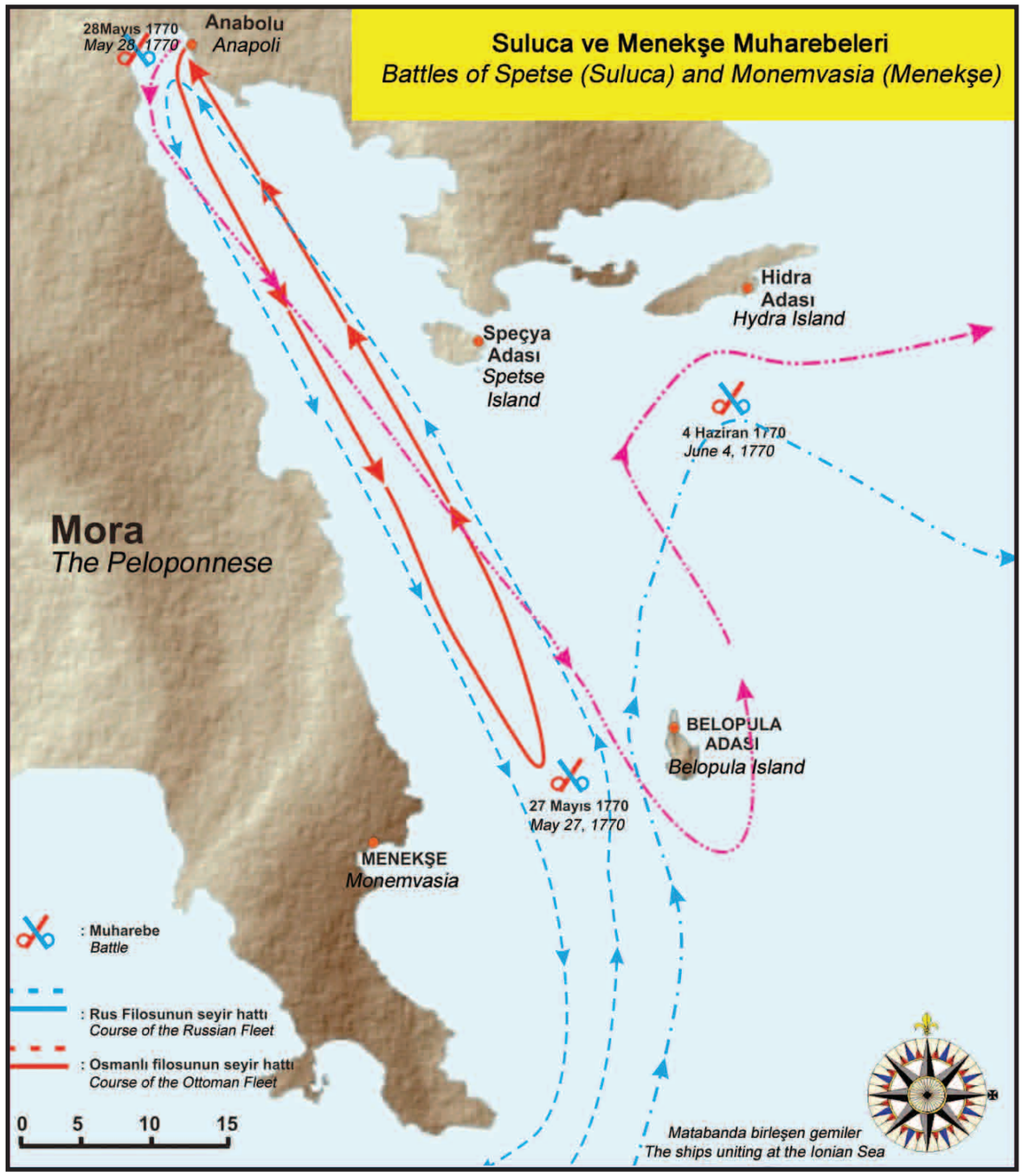
The messenger who was sent to the commanding Admiral returned and despatched the message that the ships were going to depart to pick them up therefore the sailors should immediately come to the shore. As Russians prepared to retreat, the Maniotes who were armed with the thought that Russians were going to support them, became very angry. They started retreating towards the mountains to escape the Turks.

As soon as the soldiers arrived to the coast they were immediately embarked to the ships, and they left the Maniotes alone with their own destiny. Elphinstone, told Spiridov he could fight under his command if he wanted to chase and fight the Turks.

Admiral Spiridov did not accept the offer of becoming the commander of the fleet. He wanted Elphinstone to continue his guidance. The Russian Admiral was to observe the codes that Elphinstone was going to send to him, and send the same codes to the ships behind him. For this purpose Spiridov's ship was equipped with the same set of code flags as of Elphinstone's.

On Sunday June 3, 1770 the Russian fleet advanced inside the Gulf of Anapoli with the guidance of Elphinstone. But the fleet of Spiridov stayed behind, and disappeared. At 10.00 o'clock Elphinstone saw the Ottoman fleet cruising near the Spetse island. A code was sent to Admiral Spiridov's fleet in the sense that the enemy was seen and they should swell their sails, but no respond came from Spiridov's fleet for 5,5 hours. Since the fleet of Spiridov cruised with their sails rolled up two times, and with topgallant masts not set-up, the distance between them grew constantly longer.

On Monday June 4 at 10.00 o'clock Elphinstone located the Ottoman fleet around Sulucalar (Spetse islands) and immediately ordered to move towards the enemy. These codes were not repeated by the fleet of Spiridov. There was not even any reaction. Upon this event Elphinstone sent Lieutenant Mc Kenzie to the flagship of Spiridov with a boat, to inform them that the enemy was seen, that they should obey the orders given, and immediately inform the other ships. There was approximately a distance of five hours between the two fleets.



Suluca ve Menekse Muharebeleri / Battle of Suluca and Menekse

Kaptan-ı Derya Hüsamettin Paşa, Anabolu Limanı'ndan çıktıktan sonra önce Rus Filosu'nun arkasından gitmiş, bilahare sert havayı ileri sürerek rotasını çevirmiş ve Suluca (Spetse) Adası'na demir atmıştı. Cezayirli Gazi Hasan Paşa burada demirde kalmayıp hareket etmek ve düşmanı bularak muharebeye girmek istiyordu, ancak çabaları bir sonuç vermedi.

İki gün süreyle burada yatan Hüsamettin Paşa Rus Filoları'nın birleştiğini ve kendilerini aradığını haber alınca, bir muharebeye girmemek maksadıyla, demir alarak bir an önce bölgeden uzaklaşmaya karar verir.

At 16.00 Elphinstone's fleet neared the Ottoman fleet with the ships Ne tron menya, Saratov, Nadezhda and Africa in the front. Spiridov's fleet was still following from far behind.

Grand Admiral Husamettin Pasha left the Anapoli Harbor, chased the Russian fleet, but considered that the weather conditions were unsuitable for sailing and changed his route and decidedly moored at the Suluca (Spetse) Island. Cezayirli Gazi Hasan Pasha did not want to stay moored there, he wanted to fight the enemy, but his struggle ended without a solution.

Ancak Kaptan-ı Derya uzaklaşmaya vakit bulamadan Rus Filosu tarafından tespit edilmiş, artık çatışma kaçınılmaz olmuştu. Bu sırada Çamlıca (Hydra) Adası güneyinde genel doğu istikametinde ilerliyorlardı. Derhal muharebe düzenine geçildi. Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın forsunu taşıyan Burcu Zafer ve Patrona Ali Bey'in forsunu taşıyan Hasn-ı Bahri kalyonları ile Rusların Ne tron menya ve Saratov kalyonları arasında güneş batıncaya kadar üç saat karşılıklı top düellosu yapıldı. Bu sırada Hüsamettin Paşa ve Spiridov'un gemileri uzakta kalmışlar ve muharabeyi seyretmekle yetinmişlerdi.

Aradaki mesafe fazla olduğundan bu atışlar etkili olamıyordu. Akşam olunca rüzgar tamamen kesilmiş, gemiler oldukları yerde kalmıştı. Osmanlı kadırgaları ve refakatteki diğer çektiriler derhal kalyonlar üzerine gider ve yedekleyerek Körfez dışına çıkarırlar. Osmanlı Filosu'nun yeni rotası Termiye (Kythnos) Adasıdır.

Gazavatı Cezayirli Hasan Paşa bu muharebeden, *"Muhsinzade küffarın ardına düşün diye ibram hasebile tekrar haini takip ederk Menekşe Burnu'na varıldıkta have gayet müşdet olup havanın şiddeti ile rüzgar Sulucalara düşürülüp lengerendaz olup iki gün anda ikamet üzere iken badehu fuglacılar küffar donanması yine zuhür etti diyu haber verdiklerinde düşmanın donanmayı menhusasına sekiz kıt'a gemi dahi mülhak olup cem'an onyedi pare gemi ile İslam donanması üzerine avdet idüp… ikindi vakti tekrar mülaki ve mukabil olduklarında cümleden akdem Kaputanei Hümayun uslubu sabık üzere onyedi pare küffar gemisine ejder misali hücum edip guruba değin cenk ve cidal olup "* şeklinde bahsetmektedir.

Gece hareketsiz kalıp iki Filo birbirinden ayrılınca Elphinstone tercümanını alarak Spiridov'un gemisine gider. Spiridov'a, çok parlak bir zaferin elde edilme şansını kaçırdıklarını vurgulayarak, her türlü avantajın kendilerinde olduğunu, söz verdiği halde yelkenlerini fora etmemekle ve işaretlerini tekrarlamamakla Spiridov'un hatalı davrandığını ve bunun nedenini anlayamadığını söyler.

Kont Theodor Orlov devreye girerek kendisinin de neden böyle olduğunu anlamadığını ve yelkenlerin açılmadığına

During the two nights that Husamettin Pasha had spent at this location he was informed that the Russian Fleets were united, and they were searching the Ottoman fleet. He then decided to heave up anchor and sail away from the region, in order to avoid a battle against them.

But Grand Admiral was detected by the Russian fleet before he even got a chance to go far, and a clash became unavoidable. At that moment they were moving towards east in the south of the Camlica (Hydra) Island. Order of battle was immediately taken. The galleon Burcu Zafer was carrying the pennant of Cezayirli Gazi Hasan Pasha, and another galleon Husn-i Bahri carried the pennant of Patrona Ali Beigh. These two were in a duel of cannons against the Russian galleons Ne tron menya and Saratov, for three hours, until the sun went down. In the mean time the ships of Husamettin Pasha and Spiridov were far away, and those ended up watching the battle.

The guns were not really effective since the distance between them was too far. The wind stopped blowing in the evening and the ships were at the same position as earlier. The Ottoman galleys and the other accompanying galleys moved directly towards the galleons and towed them outside the gulf. The new route of the Ottoman fleet was the island of Termiye (Kythnos).

Gazavati Cezayirli Hasan Pasha mentioned this battle as well; *"Muhsinzade ordered to chase the enemy fiercely and when we arrived to the Cape Menekse the weather was severe the winds moved us towards Sulucalar we anchored for two days to get rest. Afterwards the watchmen reported that the enemy fleet showed up again. Eight more ships had joined to the cursed navy of the enemy. They attacked the Islamic navy with a total of seventeen ships... in the evening they gathered and confronted again. Then the Flagship naturally attacked the seventeen ships of the enemy like a dragon "*

As the fleets stayed idle, and away from each other Elphinstone went to Spiridov's vessel taking with him his interpreter. He mentioned to Spiridov that a very bright victory was missed, they had all the advantage, and that Spiridov acted faulty by not filling his sails, and not repeating the codes, and he could not understand why he behaved this way.



Osmanlı ve Rus Filolaları Karşı Karşıya / Confrontation of Ottoman and Russian Navies

bizzat şahit olduğunu ifade eder ve gelecekte Elphinstone tarafından verilen işaretlerin muhakkak tekrarlanacağına dair garanti verir.

Bu söz üzerine Elphinstone gece yarısı gemisine döner ve rüzgarın çıkmasını beklemeye koyulur. Sabaha kadar hemen hemen hiç rüzgar yoktu, yaprak kımıldamıyordu. 5 Haziran 1770 Salı sabahı güzel bir frişka rüzgar esmeye başladığından Elphinstone düşmanı tekrar kovalamak için klasik emirlerini verir. Emri bu sefer ilk defa olmak üzere Amiral Spiridov da tekrar eder. Gereksiz yere çok fazla barutun harcandığı son muharebeden ders alan Elphinstone genel emrinde küçük bir değişiklik yaparak "Tabanca menziline girilmeden angaje olunmayacaktır" işareti çekmiştir

Cezayirli Hasan Paşa, Hüsamettin Paşa'nın devamlı düşmandan kaçan ve muharebeye girmeyen bu kararlarından hoşlanmıyordu.

Bu sırada Ruslar 5 mil rüzgar altlarında bulunuyordu. Rüzgarın oldukça uygun olduğunu görünce dayanamayan Hasan Paşa, bir çavuş göndererek düşman üzerine varılıp cenge şuru etmek için Kaptanı Derya'dan izin ister ancak " İznim yoktur, eğer itaat etmeyip giderse ben karışmam kendi bilir" cevabını alır.

Rus Filosu ise yaşanan emir komuta sorunlarına ve gemilerdeki özellikle Rus personelin isteksizliğine rağmen halen Osmanlı Filosu'nu takiptedir. Zaman zaman ilginç olaylar yaşanmaktadır.

Count Theodor Orlov also contributed this conversation, asserting that he also did not understand the reason for such behavior, that he personally witnessed at the time when the sails were not unfurled, and that he personally guaranteed in the future the codes sent by Elphinstone shall be repeated.

Upon this promise Elphinstone returned to his ship at midnight and waited for the wind. There was not any wind until the morning not a leave had moved. On Tuesday June 5, 1770 in the morning a fresh breeze started blowing, and Elphinstone gave his classical orders to chase the enemy. This time for the first time Admiral Spiridov repeated the order. Unlike the last battle where they had spent too much gunpowder Elphinstone made a small change and sent the code meaning "No guns shall be fired before we make sure that we are inside the firing range".

Cezayirli Hasan Pasha never actually liked the decisions of Husamettin Pasha which made them run away from the enemy or did not let them fight the enemy.

At the time Russians were about 5 miles away in leeward direction. Hasan Pasha could not resist it any more when he felt that the winds were suitable to start an attack, and he sent a sergeant to the Grand Admiral to ask for permission for starting the battle. But the respond he received was " No permission for this. If in case he decided to go after them that is his problem".

6 Haziran 1770 sabah 08.00 da Elphinstone Albay Roxborogh'u bir filikayla Spiridov'a gönderir ve bayrak gönderleri yerine babafingo çubuklarının hisa edilerek daha fazla yelken yapılmasını emreder. Buna karşılık Spiridov'un cevabı şu şekildedir:

Tüm direkler kırıldı, yelkenlerini ise fareler yedi.

7 Haziran 1770 günü, Ruslar iki günden beri takip ettikleri Osmanlı Filosu'nu Terniye ile Para (Paros) adaları arasından artık gözden kaybederler.

Ancak Rus Filosu'nda emir komuta sorunları artık bir ölçüde aşılmıştır, çünkü Spiridov Albay Roxborough ile gönderdiği mesajında, Elphinstone'un müşterek Rus Filosu'nun Komutanı olmasını kabul ettiğini ve bundan sonra verilecek tüm emirlere uyacağını ve filosuna ileteceğini yazmaktadır.

Elphinstone yapılan savaşlar ve intikaller süresince emirlerine uymayan ve devamlı sorunlar çıkaran Komodor Barsch'ın Menekşe Muharebesi'nde kılıcını İngiliz Kılavuz Kaptana verip kamarasında tüm muhasamat süresinde dua ettiğini de duyunca onu görevinden alır ve rütbesini er yapar. Filonun en kıdemli komutan yardımcılardan Stephane'ı onun yerine atar. (Rusya'da general seviyesindeki subayları er rütbesine düşürmek ve maaşını buna göre vermek genellikle uygulanmakta olan cezalardandır.)

Rus gemilerinde artık lojistik sorunlar ön plana çıkmaya başlamış, su azalmış, hijyenik koşullar ve yeterli besin alınamamasından dolayı hastalıklar artmış, harekatı etkileyecek boyutlara ulaşmıştı.

Svytaslov'da seksen personel iskorbüt hastalığı ile boğuşmaktaydı. Gemi doktoru bunların yarısının on günlük ömrü kaldığını söylüyor ve bir an önce karaya çıkarılarak tedavilerinin yapılması gerektiğini beyan ediyordu.

Gemilerde görev yapan Yunanlılar Eğriboz Körfezi, girişinde Raptile Limanı'nda çok iyi su kayanakları olduğunu öğrenince Elphinstone rotasını buraya çevirir. 9 Haziran 1770 'de Raptile Limanına demir atarlar. Halkın da yardımıyla gemilere su alınır, aynı zamanda gemilerin altı da temizlenir ve tüm armalar doldurulur. Burada 3 Türk kalyonu ile 20 erzak dolu teknenin Specia Adası civarında görüldüğünü ve şu anda Eğriboz civarında olmaları gerektiği haberini alırlar.

The Russian fleet on the other hand was still chasing the Ottoman fleet regardless of the problems in the chain of command and particularly the unwillingness of their personnel. Interesting events were often experienced.

On June 6, 1770 in the morning at 08.00 Elphinstone sent Lieutenant Roxborogh to Spiridov on a boat, and told to hoist away the topgallant masts instead of the flag masts, in order to fill the sails more. Spiridov's response in return was:

All masts are broken, Sails were eaten by rats

On June 7, 1770, the Russians let go of the Ottomans, which they followed for two days between Terniye and Para (Paros) islands.

But the problems in the Russian chain of command were somewhat resolved, cause Spiridov told Elphinstone in the message he sent with Lieutenant Roxborough that, he approved of it that Elphinstone was the commander of the united Russian fleet, and that he would be obeying all orders, and repeating these to his own fleet.

When Elphinstone heard that Commodore Barsch who never obeyed his orders during wars and the campaigns and constantly became a nuisance, surrendered his sword to the British pilot, and stayed in his cabin during the battle and preyed, he dismissed him of his position, and made him a regular soldier. He assigned the senior officer present afloat Stephane at his place. (It was common punishment practice to lower the rank of the officers in the level of Generals to the level of soldiers and pay his salary in accordance with that.)

Logistics problems started to become major issues in the Russian ships, the water became scarce, diseases increased due to lack of hygenic conditions, and sufficient alimentation. The supplies were so low that it had begun to negatively effect the operation.

In Svytaslov eighty persons from the crew were fighting scurvy. The physician of the ship claimed half of these had less than ten days to live, and no time should be waisted to take them to the land for treatment.

When the Greeks working in the ships found out that there were many water resources at the entrance of the Gulf of Egriboz in Raptile Harbor.



Napoli Di Romania (Anabolu) / Napoli Di Romania (Anapoli)

İngiliz Amiral forsunun Three Saints kalyonuna toka edilmesini emreder ve gece yarısı yanına Effingham Earl'ü, iki oğlu, Albay Roxborough ve Albay Pelikalim'ı alarak bu gemiye geçer. Svyatoslav'u su ikmalini yapması için geride bırakır.

Filonun geri kalan altı gemisiyle seyre kalkarlar. Gün boyu seyrederler Eğriboz Körfezi'nde Cavalieri adacığı yakınına gelirler. Elphinstone grandi direğine Türk bayrağı çeker ve kaptanlarına da kendisine uymalarını, Türkleri taklit etmelerini emreder.

Amiral Elphinstone'un filosu henüz hazır olmadığından bu gemiler Amiral Spiridov'un filosundan alınmıştı. Amiral Elphinstone bu keşif işinde hayal kırıklığı yaşadı. Çünkü haber verilen yerde (Volie) istihkamı önünde yatan küçük bir Ragusa teknesinden başka bir şey bulunamamıştı.

10 Haziran 1770 Pazar günü 16.30 da tüm kaptanlar talimat almak üzere sancak gemisine toplanır.

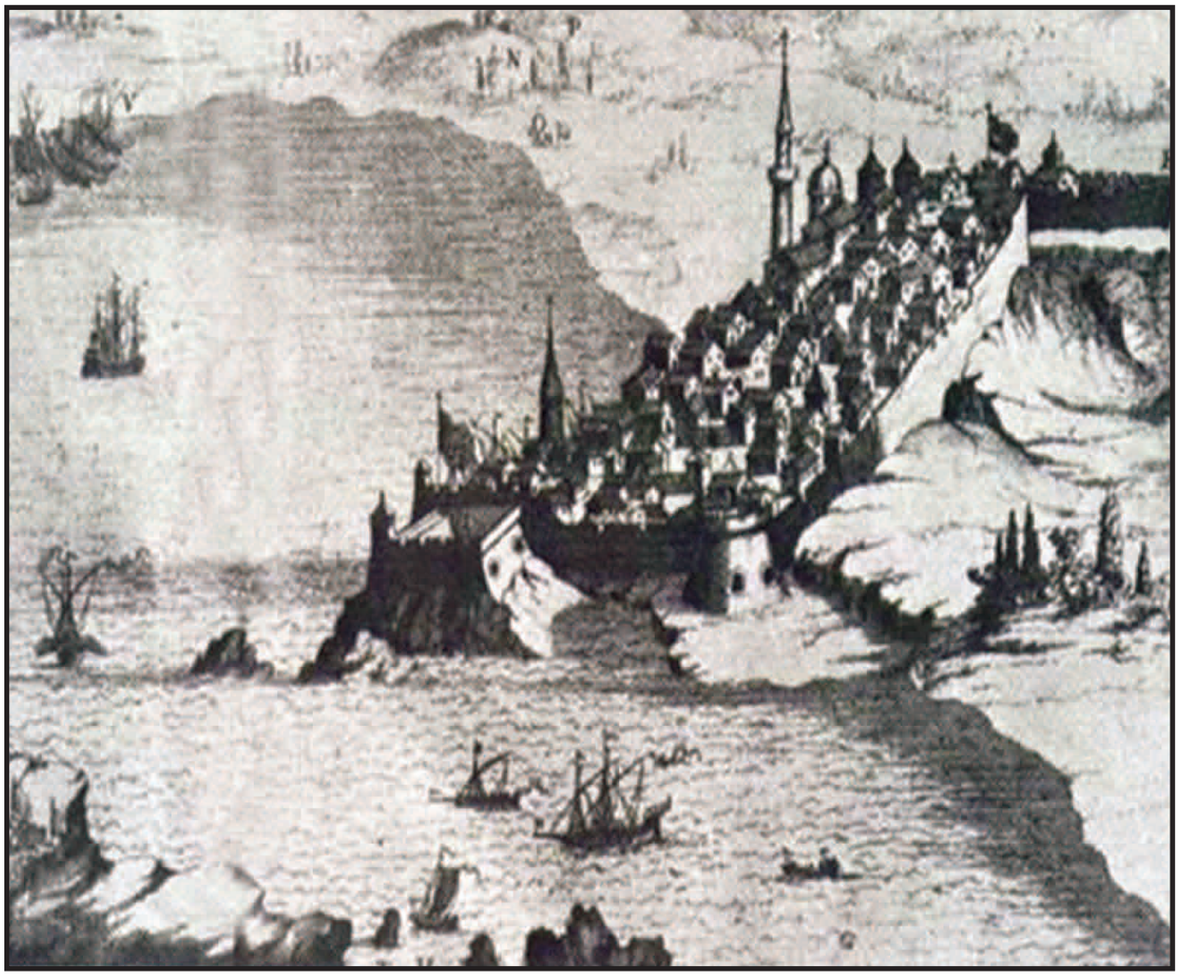
Elphinstone kaptanlarına, ateş gemisi yapmak üzere patlayıcı ve yanıcı madde doldurulmuş botları hazırlamak için tedbirler almalarını, eğer düşmana gemilerle yaklaşamazlarsa bunları üzerlerine göndererek sürpriz bir şekilde yakmayı planladığını anlatır.

Elphinstone turned his route towards that direction. On June 9 1770 they moored in the Raptile Harbor. Water was transported into the ships with the help of the local people, the hull of the ships were cleaned, and all of the riggings were filled. There they were informed that 3 Turkish galleons and 20 freight ships were seen around the Specia Island and they should be in the environs of Negroponte at the time.

The British Admiral ordered that his pennant had to be hoisted on the Three Saints galleon, and at midnight he took with him Effingham Earl, his two sons, Lieutenant Roxborough and Lieutenant Pelikalim and moved on that ship. Svyatoslav was left behind for water supply.

The remaining six ships kept on cruising. They cruised all day long. They arrived near Cavalieri island in the Negroponte Gulf. Elphinstone hoisted Turkish flag on his main mast and ordered the other captains to do the same and to imitate the Turks.

Since Admiral Elphinstone's fleet was not ready yet, these ships were taken from the fleet of Admiral Spiridov. Admiral Elphinstone was disappointed due to the result of the naval inspection and reconaissance. The reason was they have found only a Ragusa boat in the region that they have reported, in front of the Volie fortification.



Navarin Kalesi Gravürü / Engraving of Fort Navarin

Rus Filosu 11 Haziran Pazartesi akşam 19:00 civarı Eğriboz Limanı girişindeki kaleye yanaşırken kaleden üzerlerine ateş açılır. Sayıları oldukça az olan kale muhafızları daha sonra atlarla ve koşarak kaleden uzaklaşırlar.

Rus Filosu 20.00'de demir atarlar ve sahile içinde otuz kadar askerin bulunduğu iki filika gönderirler. Bir tanesi sahile kadar iskandil atacaktır. Sahile çıktıklarında eğer kale terk edilmiş ise iki roket atarak işaret vereceklerdir. Kaleye çıkarlar terk edilmiş olduğunu görürler ve işaretlerini verirler. Kalede bırakılan üç pirinç top ile bir havan topunu da yanlarına alarak gemilerine dönerler.

12 Haziran sabahı taze yiyecek bulmak üzere Mora tarafına birkaç bot gönderilir. Burada otlayan besili öküzleri görürler ve 19 adet öküzü gemilere getirirler. Halkın da yardımıyla gemilere su alınır. Aynı zamanda gemilerin altı da temizleniyor ve gerekli onarımlar yapılıyordu..

13 Haziran Çarşamba günü sabah 9'da Rus Filosu limandan ayrılır. Elphinstone bir kez daha şansını denemek istemektedir. Amiral Spiridov'un gemisine gider ve bundan sonraki harekat hakkındaki niyetlerini sorar.

On Sunday June 10, 1770 at 16.30 all captains gathered in the flag ship to be instructed.

Elphinstone explained the captains that they should be taking the necessary precautions in the preparation of the fire ships by filling the boats with explosives and inflammables, and if they could not get near the enemy ships they should be sending these boats over the enemy ships, and burn them when they did not expect or foresee that.

The Russian Fleet approached the fortress at the entrance of Negroponte Harbor on Monday June 11 at about 19:00 but they fired at them from the fortress. The guards who were only a few, ran away on horseback or on foot.

Russian Fleet moored at 20.00 hours and sent two boats to the fortress with thirty soldiers. One of these took soundings until they reached the shore. As they reached the shore and saw the condition of the fortress, they fired two rockets to show that it was abandoned. They returned to their ship after taking the three brass cannons and one mortar that were left in the fortress.



Navarin Kalesi / Fort Navarin

Spiridov Navarin'e dönmek istemektedir ve Elphinstone'a kendilerine katılmasını teklif ederler. Ancak Elphinstone tamamen farklı düşünüyordu. Türk Filosu'nun Sakız Adası'nda olması gerektiğine inanmakta olduğundan, iki kalyon ile takviye edilmek ve bilahare düşmanı takip etmeyi arzuluyordu. Ancak Spiridov takviye teklifine olumsuz cevap verir.

Bunun üzerine gemisine dönen Elphinstone, Kont Orlov'a emir subayı Kont Razoymesky ile 14 Haziran 1770 tarihli bir mektup gönderir. Zea Adası açıklarında bulunduğunu, düşman takip etme niyetinde olduğunu ve takviye alıp alamayacağını sorar. Ancak Elphinstone yine olumlu bir yanıt alamayacaktır.

15 Haziran öğle vakti Elphinstone Filosu Zea Adası Limanı'na girer ve şehrin yöneticilerinden parası karşılığı taze yiyecek ve meyve talep edilir. Akşam üstü Amiral Spiridov tarafından, Sakız Adası'na istihbarat için gönderilen St.Nicolai Firkateyni komutanı Albay Pollikatim gelir ve Sakız Adası'nda Türk gemilerini görmediğini söyler. Ancak Elphinstone bu habere kesinlikle inanmıyordu çünkü geminin Sakız Adası'na gitmeyip hep Zea Adası civarında dolaştığını biliyordu, zaten raporu da çelişkilerle doluydu.

A few boats were sent to Peloponnese in the morning of June 12 to get some fresh food. They saw the fleshy oxes which greased there and brought 19 oxes onto the ships. Water was brought into the ships with the help of the people. Also the hulls of the ships were cleaned and the repair works were done.

The Russian fleet departed from the harbor in the morning of Wednesday 13 at 9 o'clock. Elphinstone wanted to try once more. He went to Admiral Spiridov's ship and asked about their intent on the coming operation.

Spiridov wanted to return to Navarin and offered Elphinstone to join them. But Elphinstone completely thought differently. Since he thought that the Turkish fleet was supposed to be in the Chios Island, he needed the support of two galleons to keep chasing the enemy. But Spiridov gave a negative response to the support demand.

After this Elphinstone returned to his ship and sent a letter dated June 14, 1770 to Count Orlov via flag lieutenant Count Razoymesky. He was asking whether he could get some support since he was near the shores of Zea island and wanted to chase the enemy. But Elphinstone still did not receive a positive response.



Eğriboz Limanı ve Kalesi / Fortress and Harbor of NEGROPONTE

18 Haziran Pazartesi tüm filo demir alır. Sabah altıda Korent Körfezi'ne girer. Atina harabeleri artık uzaktan seçilebilmektedir. 20 Haziran 1770 Çarşamba günü Navarin rotasında seyrederken gece yarısı Elphinstone'a Kont Tedor Orlov'dan bir mesaj gelir.

Kont, Navarin'in havaya uçurulduğunu ve Kont Aleksi Orlov'un gemileriyle birlikte kendilerine katılmak istediğini, bu yüzeden filoyu Paros Adası'na götürüp götüremeyeceğini sormaktadır.

21 Haziran Perşembe günü Elphinstone filosuna yeni bir emir vererek Paros Adası'na rotayı belirler. Daha önce de Ruslara istihbarat getiren bir Yunan teknesi sancak gemisine yanaşır ve kaptana gelerek Rusların Navarin'i bir kargaşa içinde terk ettiklerini sahilde ve kalede bulunan tüm malzemelerini Türklere bıraktıklarını, kendi birliklerine dahi bir ikaz vermeden kaleyi gece havaya uçurduklarını, bu arada kendi topçularından 30, Yunanlardan ise 80 kişinin de kalede havaya uçtuğunu bildirir. Türkler ayrıca Komodor Greig'ın gemileri tarafında kaleye yerleştirilen 8 adet 24 poundluk topa da el koymuşlardır.

On June 15 around noon Elphinstone's Fleet entered Zea Island Harbor and requested fresh food and fruits from the city's governor against payment. Lieutenant Pollikatim who was sent by Admiral Spiridov to the Chios island in the evening for intelligence, returned and informed him that the Turkish vessels were not harbored at Chios island. But Elphinstone definitely did not belive this because he knew that the ship did not go to the Chios island, but instead it cruised around the Zea island, and his report was full of inconsistencies.

On Monday June 18 the entire fleet heaved up anchor. At six o'clock they arrived in the Gulf of Korent. The ruins of Athens could be seen from the spot they were at. On Wednesday June 20, 1770 Elphinstone received a message from Count Tedor Orlov at midnight.

The Count wrote that Navarin was completely blown up. Count Orlov wanted to join them with his fleet and whether he could lead the fleet to Paros island.

On Thursday June 21 Elphinstone ordered anew to his fleet and defined the route to Paros Island.



Eğriboz Adası PİRİ REİS Kitab-ı Bahriye İstanbul Deniz Müzesi DB:988 /
Negroponte Island, Piri Reis, Kitab-ı Bahriye , Istanbul Naval Museum

Rus gemileri kalenin tahliyesi için Navarin'e yanaştıklarında ise bu toplar Rusları bombalamaya başlar. Bir tanesi Kont Aleksi Orlov'un gemisinin grandi direğini parçalar ve subay kabinlerinin olduğu kıç tarafı harabeye çevirir. Bunlar Kont Alexis Orlov'a refakat eden İngiliz doktor Blair tarafından doğrulanır. (Doktor Blair 1798'de İngiliz Donanmasının Baş Hekimi olacaktır.)

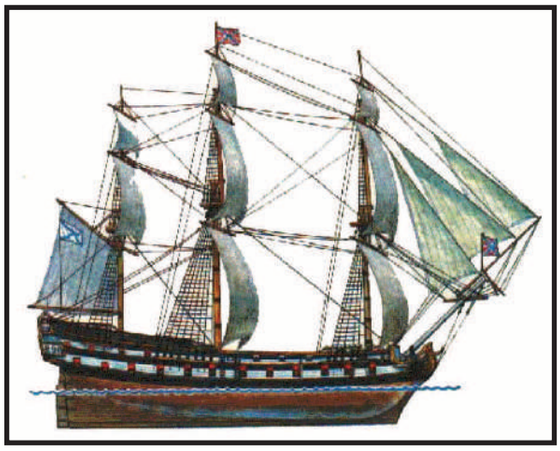
Ruslar Navarin'i dört nakliye gemisi ve kalyonlarla gelen yaklaşık 700 ton malzeme ve yiyeceği bırakarak terk ederler. Bu malzeme tüm filolar için iki yıl yetecek miktardaydı ve değeri 70.000 sterlindi. Ayrıca çok önemli miktarda ekmek ve üç gemi dolusu un da bırakılanlar arasındaydı.

Bu arada Hüsamettin Paşa komutasındaki Osmanlı Filosu önce Sisam Adası'na doğru seyretmiş ve güneyinden geçerek 9 Haziran 1770 tarihinde Sisam Kanalı'na demir atmıştır. Burada 12 gün yatan Filo 21 Haziran 1770 günü demir alarak kuzeye doğru yükselir ve Sığacık yakınında Çayağzı önüne demir atarlar. Bir gün burada yatıldıktan sonra tekrar demir alınırak Sakız Kanalı'ndan içeri girer ve Sakız doğusunda, Liman ağzına demirlenir.

A Greek boat which previously brought some information to the Russians, approached the flag ship. The captain informed that Russians left Navarin in a panic. In addition they left all their belongings and supplies inside the fortress and at the shore to the Turks, they also blew off the fortress at night without even informing their own troops. In the mean time 30 of their artillery men died along with 80 Greeks. Turks also confiscated 8 24 pound cannons placed by Commodore Greig inside the fortress.

When Russian ships approached Navarin for the evacuation of the fortress these cannons started firing at the Russians. One of these bullets destroyed the main mast of Count Alexei Orlov's ship and the officers' cabins on the stern were also destroyed. Those were verified by the British Doctor Blair who accompanied Count Alexei Orlov. (Doctor Blair became the Master Doctor of the British Navy in 1798).

Russians left Navarin by also leaving 700 tons of supplies and food that arrived with four freight ships and galleons. This would be sufficient for all the fleets for two years and was worth 70.000 sterling pounds. A serious amount of bread and three ships full of flour were also among the supplies that were left.



Tri İerarçov - 1766, www.neva.ru
Flagship Of Count Orlov Tri Ierarha

22 Haziran 1770 Cuma günü Elphinstone Filosu Falconera Adası güneyi iki mil mesafede iken beş geminin kendilerine doğru geldiğini tespit eder.

Gemiler yaklaştıkça kalyonların birinin grandi zifosunda farklı bir forsun dalgalandığı görülür. Bu sadece Rus Deniz Kuvvetleri Komutanı tarafından çekilen bir Kayzer Forsu'dur. Kendisinin o anda Rusya'da olması gerektiğinden bu forsun Aleksi Orlov tarafından çekildiği kısa sürede anlaşılacaktır. Aslında Navarin'i aldığında Kont Alexis Orlov bu sancağı bir kez daha kullanmıştı.

Öğleden sonra Amiral Spiridov, Komodor Greig'in gemisinde bulunan Kont Orlov'u 13 topla selamlar, Kont da ona yine 13 top atarak cevap verir.

Biraz sonra da Amiral Elphinstone, Kont'a 13 topla resmi selamı verip aynı şekilde sancak gemisinden atılan top atışlarıyla karşılık görür.

Kont Orlov komutasındaki gemiler; Komodor Greig komutasındaki 66 toplu Tri Iyerarha, Albay Lupandin komutasındaki, 66 toplu Rostivlav, Bomb humbara gemisi ile bir İngiliz ve bir Danimarka nakliye gemisidir.

İlk kez olarak tüm Rus gemileri Paros Adası'nda bir araya gelmiştir. Kayzer Forsu'nun da çekilmiş olması da, artık emir komutanın kimde olduğu konusunda tartışmalara son vermiştir. Elphinstone Kayzer Forsu'nu çekmiş olmasından dolayı çok sevindiğini Kont Orlov'a söyler ve arzu ettiği takdirde kendi gemisine gelerek harekatın bundan sonrasına Svytoslav'dan komuta edebileceğini bildirir.

Kont Orlov daha sonra 1 Temmuz 1770'te İmparatoriçe'ye yazacağı mektupta şunları söyleyecektir;

In the mean time the Ottoman fleet under the command of Husamettin Pasha first cruised in the direction of Samos island, then bypassed it at its south and finally moored at the Samos Channel on June 9 1770. There the fleet rested for 12 days and heaved up anchor on June 21, 1770 to navigate in the northern direction. They moored near Sigacik in front of Cayagzi. After overnighting there they weighed anchor again and entered through the Chios Channel and moored to the east of Chios at the entrance of the harbor.

On June 22, 1770 Elphinstone's fleet was two miles away from Falconera island when they saw five ships approaching them.

As the ships approached they saw that one of the galleons had a different pennant hoisting on the main mast. This was a Kaiser's Pennant only hoisted by the Commander of the Russian Naval Forces. Since he should be in Russia at the time, it was understood very shortly that it was used by Count Alexei Orlov. Actually Count Orlov used that pennant once before when he seized Navarin.

In the afternoon Admiral Spiridov saluted Count Orlov in the ship of Commodore Greig with 13 salvo fire. Count saluted him back again with 13 salvos.

A few moments later Admiral Elphinstone also did the same and received the same response from the Count.

The ships under the command of Count Orlov; Tri Iyerarha with 66 cannons under Commodore Greig, Rostivlav with 66 cannons under Lieutenant Lupandin, a Bomb mortar vessel, a British and a Danish freight ships.

For the first time all Russian ships gathered in the island of Paros. With the Kaiser Pennant hoisted, it was the end of the arguments on whose orders should be followed. Elphinstone told Count Orlov that he was content that the Kaiser's pennant was hoisted. He also told him he could come to his ship, Svytoslav, and command from there until the end of operation if he desired.

Count Orlov wrote a letter to the Empress on July 1, 1770;

Çok sayıda anlaşmazlık ve her iki filoda çıkacak düzensizlik, huzursuzluk ve memnuniyetsizliği önlemek için ve disiplini koruyup iki filonun da aynı amaca yönelik hareket etmesini sağlamak amacı ile herkesin rızasıyla, benim bulunduğum gemiden gelen emirlere tabi olmalarını isteyip, Kayzer Forsu'nu ve iki filonun kumandasını üzerime almak durumunda kaldım. Tanrı izin verirse düşman donanmasını mağlup edeceğiz, o zaman Türk Devleti'nin içinde yaşayan kavimler ile müttefik olup beraber hareket etmek için tüm olanakları kullanacağız. Donanmamız kazanır ise paraya da ihtiyacımız olmayacak, çünkü tüm Takımada'ya egemen olacağız ve Constantinople'de açlık baş göstermesini sağlayacağız. Deniz savaşında başarıya ulaşmadığımız veya Türk Donanması'nın iyi bir durumda olması halinde Takımada'da kışlama konusunda pek ümitli olmayacağım ve Akdeniz'e dönmek zorunda kalacağım.

Ertesi gün Kont Orlov, Mora'da yaralanmış olan Prens Dalgarousky'ı da yanına alarak Svyatoslav'a gelir. Kont, Elphinstone'ın kendisi için yaptığı hazırlıklardan ve güvertelerin temizliğinden çok etkilenir. Elphinstone'a filoyu yönetmeye devam etmesini kendisinin bir limana varana kadar Tri Iyerarha'da kalacağını söyler. Elphinstone tarafından kendisine verilen muharebe düzenini alarak gemiden ayrılır.

Rus gemileri Paros Adası'nda toplanmıştır. Yalnız St. Paul adında ve İngiliz Kaptan Preston tarafından komuta edilen altı toplu bir erzak gemisi dört günden beri ortada yoktur . Diğer gemiler burada eksik sularını ve yiyecek stoklarını tamamlarlar artık seyre hazırdırlar.

Sakız'da daha önce geride bırakılmış olan bir baştarda ve oniki çektiri ile buluşan Osmanlı Donanması ise 24/25 Haziran 1770 tarihinde ileri harekete geçerek Çeşme Limanı'na demir atmıştır. Hüsamettin Paşa tüm kaptanlarını sancak gemisine çağırarak Savaş Meclisi'ni toplar. Amacı bundan sonra yapılacak harekat hakkında herkesin fikrini almaktı.

Söz sırası kendisine geldiğinde Hasan Paşa Derya Kaptanına şunları söyleyecektir. " Mademki düşman donanmasıyla muharebe yapmaya isteğiniz yok, öyleyse böyle bir durumda düşmanla zaman zaman karşılaşmamak için Çanakkale ya da İzmir müstahkem mevkiine gidip orada şerefsiz bir durumda oturup kalalım."

As a result of many discrepancies and conflicts I decided to prevent chaos, unrest and unhappiness in both fleets, and to establish discipline to make both fleets act in accordance with our goal, and with the approval of all I asked them to follow my orders. In order to accomplish that I took over the Kaiser's Pennant and both fleets' commandership. We shall beat the enemy Fleet with the help of God. Then we shall unite with the minorities inside the Turkish State and act together and take advantage of every possibility. If our Navy wins this war we won't be needing any extra money because we will be dominating all the islands, which will eventually make Constantinople starve. In case we are unsuccessful in the maritime war or the Turks are in a better condition than we could foresee I can not hope to be spending the winter on the islands and shall be forced to return to the Mediterranean.

The following day Count Orlov along with Prince Dalgarousky who got wounded in Peloponnese, came to Svyatoslav. Count, was very impressed to see the cleanliness of the boards and the preparations of Elphinstone. He told Elphinstone to continue and command the fleet and that he would keep on staying on Tri Iyerarha until they reached a harbor. He received the instructions on the war order given by Elphinstone and left the ship.

Russian ships gathered on Paros Island. Only the freight ship with six cannons called St. Paul under the command of the British Captain Preston was lost for four days. The other ships completed the missing supplies and water, and got ready for the campaign.

The Ottoman Fleet which came together with a bastarde and twelve galleys previously left in Chios, moved to Cesme harbor on June 24/25 1770 and moored there. Husamettin Pasha called all of his captains to the flag ship and gathered the Council of War. His goal was to ask for everyone's opinion on the forthcoming operation.

As he got the turn to say something Hasan Pasha told the Grand Admiral the following: " Since you are not willing to fight the enemy navy, then stay in Canakkale or Izmir fortress in a dishonourable manner so that we do not confront the enemy here and there."

Belki de Cezayirli Hasan Bey Derya kaptanına bu sözleri söylemekle onu tahrik edip muharebe yapmasını sağlamak istemiştir. Ancak Kaptan-ı Derya zaten ne zamandır böyle bir önerinin gelmesini bekliyordu, hiç vakit kaybetmeden Çanakkale'ye hareket emrini verecekti.

Elphinstone tarafından Kont Orlov'a verilen Rus Filosu Muharebe Düzeni yandaki tablodadır. İki kolonalı pruva nizamındaki gemilerde January kalyonu sancak kolonaya, Ne tron menya kalyonu ise iskele kolonaya rehberlik edecektir.

Gemi	Top	Komutanı
January	66	Bexasoff
Ne Tron Menya	66	Besanchoff
Tri Ierarchov	66	Teinitifsky
Saratov	66	Polivanoff
Tri Iyerarha	66	Greig
Kont Orlov		
Svyatoslav	66	Roxborough Amiral Elphinstone
Europe	66	Koleachoff
Rostislav	66	Lupandin
Africa	32	Cleopin
Yevstafy	66	Kruse
		Amiral Spiridov
Nadezhda	32	Steliphanoff
St. Nicolai	36	Polikochin
Grom Bomb	8	
Pastellion	16	
Kont Panin		Bodie
Kont Orlov		Arnold
Kont Chernichew		Dishington

Rus Filosu Muharebe Düzeni

Kont Orlov 28 Haziran 1770 günü savaş meclisini toplar. Mecliste; Kont Orlov'lar, Tümamiral Elphinstone, Tümgeneral Prens Dolgarousky, Tümgeneral Hannibal, Komodor Greig ve Tümamiral Spiridov bulunmaktadır.

İlginç olan Amiral Spiridov'un St. Petersburg'dan ayrıldığından beri ilk kez üniformasını giymesi, gemisinden ayrılması ve üçüncü kez olmak üzere kamarasından dışarı çıkmasıydı.

Maybe the intent of Cezayirli Hasan Pasha was to provoke the Grand Admiral to force him to a battle with the enemy. But the Grand Admiral had been waiting for a long time to hear such a suggestion. Immediately he ordered to depart for Canakkale.

The Combat Formation of the Russian Fleet given by Elphinstone to Count Orlov is on the table right. The ships which were in column order with their headings facing forward January galleon was to guide the starboard column, Ne tron menya galleon was to guide the port column.

Ship	Cannons	Commander
January	66	Bexasoff
Ne Tron Menya	66	Besanchoff
Tri Ierarchov	66	Teinitifsky
Saratov	66	Polivanoff
Tri Iyerarha	66	Greig
Count Orlov		
Svyatoslav	66	Roxborough Amiral Elphinstone
Europe	66	Koleachoff
Rostislav	66	Lupandin
Africa	32	Cleopin
Yevstafy	66	Kruse
		Amiral Spiridov
Nadezhda	32	Steliphanoff
St. Nicolai	36	Polikochin
Grom Bomb	8	
Pastellion	16	
Count Panin		Bodie
Count Orlov		Arnold
Count Chernichew		Dishington

Russian Fleet's Combat Formation

Count gathered the war council on June 28, 1770. Both Count Orlovs, Rear Admiral Elphinstone, Major General Prince Dolgarousky, Major General Hannibal, Commodore Greig and Commodore Spiridov were in this assembly.

The interesting fact was that the Admiral Spiridov wore his uniform for the first time since he left St. Petersburg, that he left his ship and that he left his cabin for the third time since the beginning of the campaign.



Paros Adası Haritası Voyage Pittoresque Paris 1809 / Map of Paros Island, Voyage Pittoresque Paris, 1809

Konseyde Kont Orlov, Elphinstone'a ne yapmaları gerektiğini sorar. Elphinstone da aslında savaş meclislerinde fikrini söylemekten imtina ettiğini çünkü bunların genelde savaşmamayı tasvip etmek için kurulduğunu, eğer kendi önerilerini isterlerse şu anda görevlerinin düşmanı aramak, bulmak ve mümkünse imha etmek olduğunu söyler.

Bunun üzerine Kont düşmana hücum için bir planın olup olmadığını sorar. Elphinstone ise birazda alaycı bir tavırla cevaben Kont'a:

" Eğer düşmanın şu anda bulunduğu mevki ve durumunu ve bizim o andaki durumumuzu ve rüzgarın yönünü söyleyebilirseniz, ben de size düşmana hücum için bir plan verebilirim, ancak bunlar olmadan imkansız olur" yanıtını verir ve Kont Orlov'a hitaben *"bir kara subayı olarak daha önce hiç görmediğiniz bir yere bir hücum planı tasarlayabilir misiniz?"* diye sorunca başka bir soruya gerek kalmadan bu konu kapanıverir.

Daha sonra Elphinstone Kont'u ve mecliste bulunanları kendisine Çariçe tarafından imzalı olarak verilen talimatlara göre hiçbir subayın kendisine kumanda etme yetkisi olmadığını ve tüm komuta yetkisinin kendisinde olduğunu, dolayısıyla Kont Orlov'un Kayzer Forsu'nu toka etmesinin de kendisini etkilemeyeceğini ancak bundan mutluluk duyduğunu, belki gelecekte verilecek işaretlere gerekli duyarlılığın gösterileceğini umduğunu söyler.

Bununla birlikte düşmanla karşılaşıldığını ve tekrar karşılaşma olasılığının yüksek olduğunu, bunun gerçekleşmesi için herşeyi göze alabileceğini ancak Amiral Spiridov emrinde çalışmayı kabul edemeyeceğini çünkü kendisinin bir korkak gibi davrandığını ve ülkesine ihanet ettiğini söyler.

Elphinstone geçmişte yaşadığı tüm olayları anlatmaya niyetlidir. Konuşmasına devam eder ve o ana kadar tüm filoyu kendisinin kumanda ettiğini ancak, Kont Alexis Orlov'un daha önce Kayzer Forsu'nu kendi gemisine çekeceğine söz vermesine rağmen bundan vazgeçtiğini öğrendiğini, düşmanla temas ettiklerinde çektiği işaretlere sürekli uyulmamasından dolayı rahatsız olduğunu, başkasının gafletleri ve kusurlarından dolayı kendi onurunu tehlikeye atmak istemediğini belirtir ve Kont Alexis Orlov'un bir kara subayı olarak tüm filonun komutasını almasını, ısrarlı bir şekilde talep eder. Aynı zamanda kendisine her zaman destek ve yardımcı olacağına söz verir.

In the council Count Orlov asked Elphinstone what they should do. Since Elphinstone held back from asserting his ideas in war councils he mentioned that these councils were actually made for the affirmation of not fighting, and if they wanted their opinion their duty was to chase the enemy find the enemy and destroy the enemy.

Upon this explanation the Count asked whether a plan for attacking the enemy existed or not. Elphinstone somewhat cynically answered him:

" If you could tell us the location of the enemy their status, and our position at that time along with the wind condition then I could explain to you our plan, but without all these it is not possible to say something."

And again directly to Orlov he said:

"As an officer who always fought at land, could you plan an attack to somewhere you have never seen before ?" and the case was closed for good without any further questions.

Later on Elphinstone, addressing Count and the other council members, told that according the signed instructions of the Tsarina no officer of the Russian Army had the authority to give him orders and that he had all the commandership authority, therefore the Kaiser Pennant hoisted by Count Orlov would not effect him, he was by the way contented to see that and hoped that the codes to be given in the future would also be respected.

In the mean time the Ottoman Fleet was confronted as he declared, and other confrontations were also inevitable and he would actually risk everything for that to happen. But he could not accept to be working under Admiral Spiridov.

Elphinstone had the intention to explain all the events he experienced in the past. He continued his speech and he added that he commanded the entire fleet until that moment, but he found out that although Count Aleksey Orlov previously promised he would be hoisting the Kaiser's Pennant on his ship he changed his mind, because he was disturbed to see that his orders were not obeyed, and he did not want the dishonor due to the disobediance failures and losses of the others and he also demanded that Count Aleksey Orlov became the commander of the entire fleet as an army officer, and he insisted upon it.



Rus Filosu Liman Çıkışı, Ali Rıza İŞİPEK Özel Koleksiyonu
Russian Fleet Departing From Harbor, Oil on canvas, Private Collection of Ali Rıza ISIPEK

Aksi takdirde filosuyla derhal buradan ayrılacağını ve kendi talimatlarını uygulamak üzere bağımsız olarak hareket edeceğini ifade eder.

Daha sonra Elphinstone'un tüm filoya kumanda etmeye devam etmesi, Kont Orlov ile Amiral Spiridov'un verilecek tüm işaretlere uyması kararlaştırılır.

29 Haziran Cuma sabah erkenden Amiral Spiridov'un gemisinde, daha önce kırıldığı ve yelkenlerinin de fareler tarafından yendiği söylenen, babafingo çubukları ve serenleri hisa edilerek donatılır. Bilahare Spiridov'un forsu ilk kez toka edilir. Bu Elphinstone için sürpriz olur. Derhal Kont Orlov'a gider ve bu durumu şikayet eder, çünkü bir gün önce kararlaştırılana aykırıdır.

Son olaydan da anlaşılmaktadır ki, Rus Donanması'nda sorunlar halen bitmemiştir. İki amiral arasındaki çekişme devam etmektedir ve sona erecek gibi de görülmemektedir.

In the mean time he promised that he would always be supportive and of assistance to him. If not he would be departing immediately and acting independent to implement his own instructions.

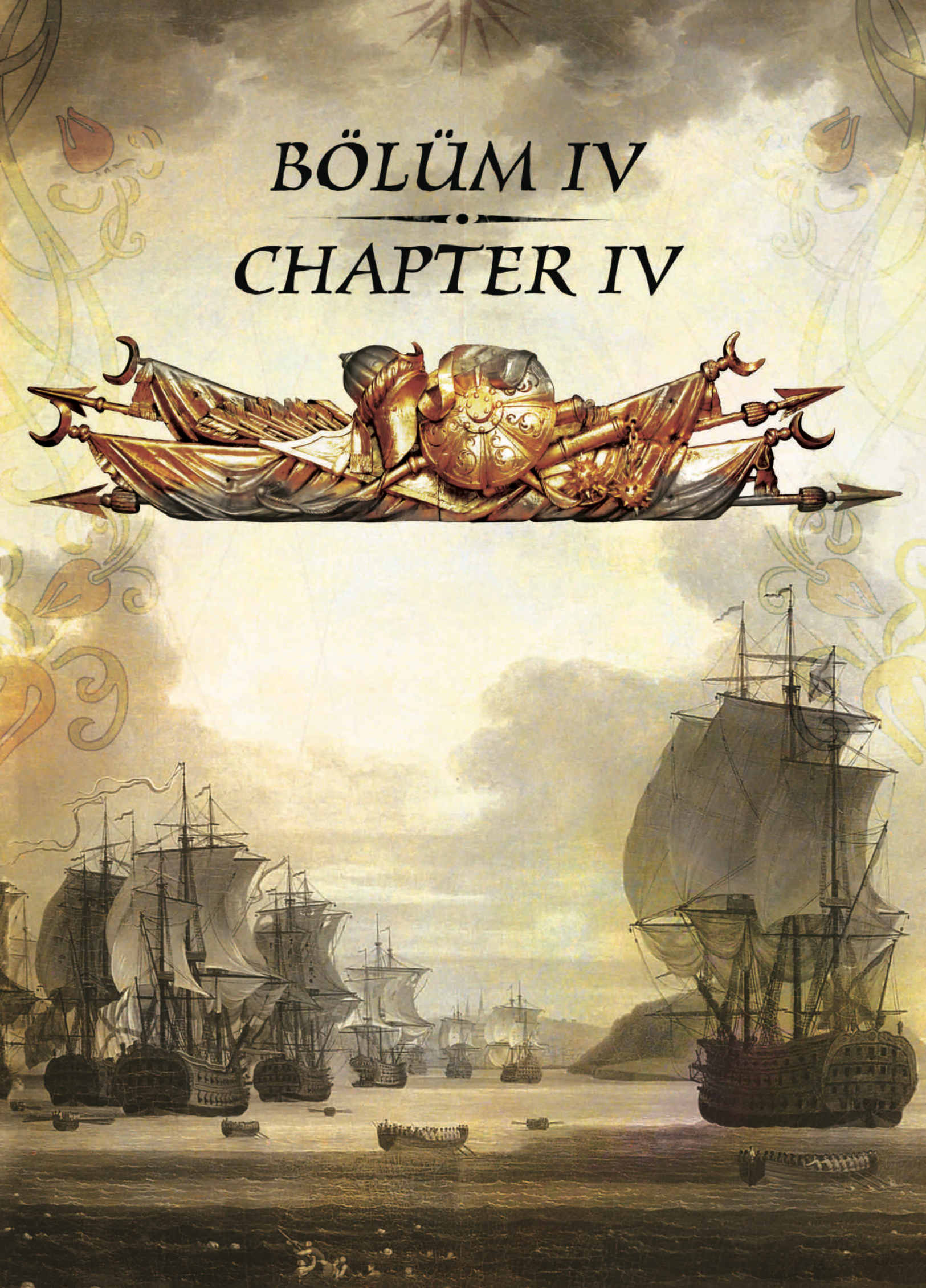
Later on it was decided that Elphinstone was the commander of the entire fleet, Count Orlov and Admiral Spiridov were to follow all the orders and codes that were given by him.

On Friday June 29, early in the morning on Admiral Spiridov's ship the topgallant masts that were said to be broken and the booms that were supposedly eaten by rats were hoisted away and refurnished. Later on Spiridov's pennant was hoisted for the first time. This was a surprise for Elphinstone. He went directly to see Count Orlov to complain about this. Because this was apparently against the collective decision of the day before.

The last event showed that the problems did not come to an end in the Russian Fleet. The dispute between the two admirals was not over yet, and it did not seem as if it was going to end either.

BÖLÜM IV

CHAPTER IV



Sakız Kanalı Muharebesi - 5 Temmuz 1770

Paros Adası'nda demirlemiş olan Rus Filosu bir yandan sularını tamamlıyor, taze et, meyve ve sebze topluyor ve personelini dinlendiriyordu. Akşam yemeğinden sonra Rus Filosu'nun tüm komuta heyeti Grom gemisindeki havan toplarını denemek için bu gemiye gider. Burada birkaç gülle atılarak denemeler yapılır ve topların etkinliği tartışılır.

Tecrübelerin sona ermesini müteakip hep birlikte Kont Alexis Orlov tarafından kiralanan ve iki Türk kadın mahkumu getiren taşıma gemisine binilir. Bundan sonrasını Elphistone anılarında şu şekilde nakledecektir:

Kont ve kardeşleri beni onlarla tanıştırdığında, kadınlar yüzlerini göstermediler ve ben bu yüzden kadınların yerde oturdukları ve elleriyle yüzlerini kapadıkları odadan ayrıldım. Fakat Ruslar benim kadar insancıl değillerdi, ellerini yüzlerinden indirdiler ve saygısızlığın her türünü yaptılar. Kadınların çığlıkları ve insanlık dışı görüntüler kamaradan ayrılmama neden oldu. Bu bölüme bir perde germeliyim. Kont'un ellerine düşen bir Türk kadınına karşı bir kahramanmış gibi davrandığını daha önce kimse anlatmamıştı. Yanımda bulunan Effingham Asılzadesi de bu barbarlık manzarasının bir şahidi olmuştur.

Amiral Elphinstone, Nadezhda Firkateyni kaptanı Pallevinofu, Saratof Kalyonuna kaptan yapar ve Saratov'un kaptan yardımcısı iken 7 Haziran günü Komodor Barch'ın yerine tayin etmiş olduğu subayı da, Nadezhda'nın kaptanlığına getirir.

1 Temmuz 1770 Pazar günü Rus gemileri gerekli olan her şeyi yanlarına almış olarak tekrar denize açılmaya hazırlanmışlardı.

Battle of Chios Channel - July 5, 1770

Moored at Paros Island, the Russian Fleet refilled its missing water supply on one side, and at the same time collected fresh meat, fruits and vegetables. After the dinner the entire Commanders Council of the Russian Fleet went to the ship Grom to try out the new mortars. After firing a few bullets the effectiveness of the cannons was discussed.

Following the experiments they all went aboard the ship rented by Count Aleksey Orlov that also carried two enslaved Turkish women. The rest was explained by Elphinstone in his memoirs as follows;

As the Count and his brothers introduced me to them, the women did not show their faces, therefore I did not want to be inside that room where the women sat on the floor and covered their faces with their hands, and I left. But Russians were not as human as I have been, they lowered their hands from their faces by force and were involved in every kind of indecent actions against the women. The screaming of the women and the inhuman actions against them made me leave the berth. I believe I should separate this section with a curtain. No one told me before that the Count acted like a maniac against a Turkish women when she fell into his hands. The nobleman of Effingham who was with me at the time witnessed this brutality.

Admiral Elphinstone appointed the captain of the Nadezhda Frigate Pallevinof as the captain of the galleon Saratof and the officer whom he appointed on June 7 instead of Commodore Barsch when he was the assistant captain of Saratov, as the new captain of Nadezhda.



Rus Filosu İntikalde / Russian Fleet



Sakız ve Midilli Adaları, 1698 / Island of Chios and Lesbos, 1698



Sakız Kanalı Muharebesi Gravürü / Relief of Chios Channel Battle

Osmanlı Filosu'nun bütün güçleri ile Anadolu Sahili ile Sakız Adası doğusu arasında onları beklemekte olduklarını ve bundan sonra kesinlikle limanlara sığınmayacakları ve savaşmak için kesin emirler aldıklarını öğrenirler.

Osmanlıların böyle bir emir aldıklarını öğrenince Kont Orlov, bütün filoya hemen demir almaları için emir verir. Gemilerdeki bütün hastalar İngiliz Kaptan Dishington komutasında bulunan Czerniçov gemisine konulup kaptanına da hiç durmadan Minorka (Mahon) Limanı'na gitmesi emri verilir.

Halbuki Rusların aldığı istihbarat tamamen yanlıştı. Osmanlıya savaşması için verilen bir emir mevcut değildi. Tam aksine, Hüsamettin Paşa Çanakkale'ye gidilmesi kararını vermişti.

Bu nedenle 4 Temmuz 1770 günü Çeşme'den hareket eden Filo, liman çıkışı Riyale kalyonu'nun mayıstra direği kırılması nedeniyle boca etmiş ve bugün Damla Suyu denen mevkiin önüne kıyıya 2 gomina mesafede iki sıra halinde demirlemiştir.

Kıyıda yüksek yarların üzerinde de Osmanlı Karargahı kurulmuştu. 5 Temmuz 1770 günü Hüsamettin Paşa'nın kıyıya yerleştirilen top tabyalarını teftiş amacıyla filoda bulunmadığı biliniyor.

Demirli Osmanlı Filosu'nun öncü gemisi Cezayirli Hasan bey komutasındaki Burc-u Zafer, dokuz ay önce çok iyi cins ağaçlardan

On Sunday July 1 1770, the Russian ships were prepared with every supply already embarked to navigate out in the open sea. They found out that the Ottoman Fleet were waiting for them in full power between the east of Chios island and the Anatolian coast, that they will not be seeking shelter in the harbors any more and received absolute directives to fight.

As soon as Orlov heard that the Ottomans received such directives he ordered the entire fleet to heave up anchor immediately. All the patients on the ships were put into the Czernichov which was under the command of the British captain Dishington, and he was ordered to go directly to Minorca Harbor (Mahon).

Actually the intelligence report received by the Russians was completely false. There were no commands that were passed on to the Ottomans to fight at all. Exactly on contrary Husamettin Pasha had ordered to go to Canakkale.

The Ottoman Fleet departed from Cesme on July 4 1770, but as a result of a broken main mast the galleon of Riyale tipped and the entire fleet moored in two lines, 200 fathoms from the shore at a location presently called Damla Suyu.

Ottoman headquarters were constituted at the shore above a high cliff. The records show that the Grand Admiral Husamettin Pasha was not with his fleet on July 5, 1770 for the purpose of inspecting the cannon emplacements.

yapılmış, noksansız donatılmış ve bronz toplarla silahlandırılmış bir kalyon ve Osmanlı filosunun diğer gemilerine nispetle daha iyi ve tecrübeli personele sahip bir savaş gemisiydi.

Kont Orlov, Komodor Greig'in gemisine başkomutanlık forsunu toka etmiş, Amiral Spiridov beyaz zemin üzerine mavi çizgili Komutanlık forsunu gemisinin grandi direği zifosuna, Amiral Elphistone ise mizana direğine çekmişti.

1 Temmuz sabahı sabah saat üçe doğru bütün filoya demir alma işareti verilir. Sakız Adası'nda bulunan Türk Filosu'nu bulmaya gidilecekti. Gece yansı Paros Adası ile Naxia (Nakşa) Adası arasındaki boğazda Rus Filosu rüzgarsız kalır. 2 Temmuz pazartesi günü frişka bir rüzgar çıkar, batıda Mikoni Adası güneyde ise Nakşa Adası görünüyor hava da poyrazdan esiyordu.

Ayın üçüncü Salı günü bütün filo orsa giderek rüzgar üstüne yükselir. Öğle vakti Sakız Adası'nın batı sahili ortası Yıldız - Poyraz kerteriz ediliyordu. 4 Temmuz 1770 Çarşamba günü Rus Filosu Sakız'ın Karayel (güney batı) burnundadır. Rüzgar yıldız poyrazdan esmekte Amiral Elphinstone ise tüm filoya rehberlik etmektedir. Kuzeye yükselen Filo Sakız Adası'nın karayel ucunu bordalar.

Öğleden sonra saat beşte karakol için ileri gönderilmiş bulunan Rus firkateynlerinden biri top atarak Osmanlı Donanması'nın görüldüğünü haber verir.

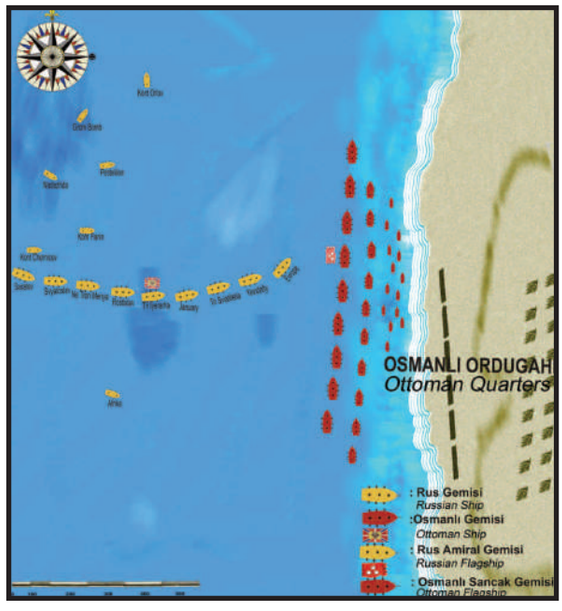
Akşamüstü yedi civarı yıldız poyrazdan esen hava frişka haline geldi. Bunun için Ruslar yarım saat kadar orsa alabanda bekleyip sonra

The leading ship of the moored Ottoman Fleet was Burc-u Zafer of Gazi Hasan Pasha, it was a galleon built only nine months ago with excellent trees, without any missing equipment and armed with bronze cannons. In comparison to the other ships of the Ottoman fleet it was a battle ship, which had better and experienced personnel.

Count Orlov had the pennant of Commander in Chief on the ship of Commodore Greig hoisted, Admiral Spiridov hoisted the pennant with blue stripes on white background on the main mast's flag pole, Admiral Elphistone hoisted it onto the mizzen mast.

On July 1 around 3 A.M. the entire fleet was ordered by code to heave up anchor. The mission was to go and find the Turkish Fleet at the Chios Island. At midnight the wind stopped blowing in the channel between Paros Island and Naxia Island and the Russian fleet had to stop. On Monday July 2 a fresh breeze started, the winds were from the northeastern direction and the islands of Mikonos and Naxia were clearly visible.

On tuesday, the third day of the month the fleet cruised close-hauled and rose to windward. At noon a bearing was taken for the midst of the western coast of Chios in North-Norteast direction. On Wednesday July 4 1770 the Russian Fleet was at the Southern point of Chios. The wind was blowing from the North-Northeastern direction. Admiral Elphinstone was guiding the entire fleet. The fleet turned to the north keeping abreast with the northwestern tip.



5 Temmuz 1770, 11:30 / July 5 1770, 11:30



5 Temmuz 1770, 11:45 / July 5 1770, 11:45

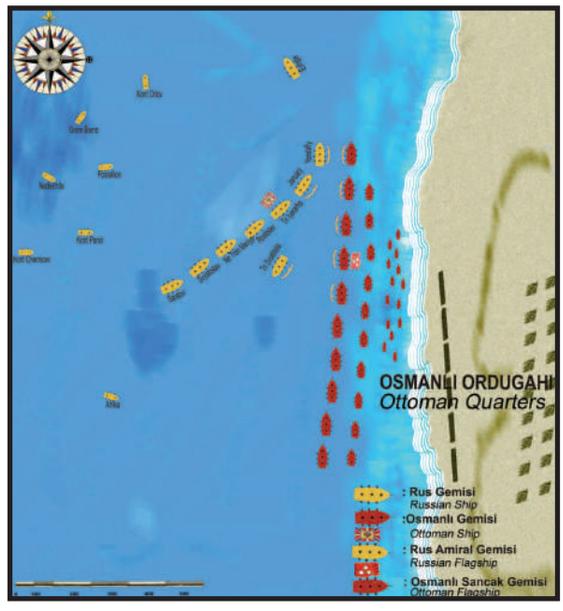
bütün gece hafif rüzgar altında rüzgar üstüne volta vurdular. Böylece Sakız Adası'nın Poyraz Burnu'nu dönmek istiyorlardı. Elphinstone'nun planı rüzgar üstüne çıktıktan sonra pupa yelken doğrudan doğruya Osmanlı Filosu'nun üstüne gitmekti.

Burada Ruslar Sakız Adası'nın keşişleme burnundan içeriye girmiş olsaydı rüzgar altında kalacak ve Osmanlı Donanması için büyük bir avantaj olacaktı.

Ertesi sabah saat 3'te tüm Rus Filosu Koyun Adaları önüne kadar gelmişti. Amiral Spiridov ve gemileri biraz geride kalmıştı. Saat beş civarı genel takip için tekrarlanan bir işaret verildi, fakat Rostislav yelkenlerini camadana vurmuştu. Elphinstone bu olaya çok sinirlenecek ve Kont Orlov'a derhal durumu bildirecek ve kaptanın ivedilikle değiştirilmesi sağlanacaktı.

Saat 9'da Rus Komuta Heyeti savaş meclisi Kont Orlov'un gemisinde toplanır. Ancak Kont ile Amiral Spiridov daha önceden konuşmuşlar ve planlarını yapmışlardır.

İngiliz Amirali, Rus gemilerinin Osmanlı gemilerine paralel olarak demirlemelerini ve muharebenin de demir üzerinde bir topçu muharebesi biçiminde yapılmasını önermek istiyordu. Amacı Osmanlı Donanması'nı Rus Donanması ile kıyı arasına sıkıştırmak ve manevra olanaklarından yoksun bırakmaktı. Bu biçimde Rus Donanması'nın ateş gücünden daha fazla yararlanabileceğini umuyordu. Osmanlı Donanması'nın kıyıdan en çok yarım mil mesafede demirlemiş olması İngiliz Amirali'nin önerdiği fikrin başarıya ulaşabileceği umudunu vermişti.



5 Temmuz 1770, 12:00 / July 5 1770, 12:00

In the afternoon at five a frigate that was sent forward for patrol duty fired his cannon to inform that the Ottoman fleet was seen.

In the evening around seven the wind that blew from north-northeast turned to a fresh breeze. Due to that change the Russians waited for half hour heaved to or brought about, then tacked leeward windward all night. By doing so they wanted to turn the Northeastern cape of the Chios Island. Elphinstone's plan was to go first windward, and then go in full sail over the Ottoman Fleet.

If the Russians went inside the channel passing by the southeastern cape there was a chance that they stayed on the leeward side and that would be a great advantage for the Ottoman Fleet.

At three in the morning of the next day Russians came in front of Koyun Adalari. Admiral Spiridov and his ships were a little behind. Around five a repeating signal was given for a general search, but Rostislav had reefed. Elphinstone became really mad when he saw that and immediately informed Count Orlov and the captain was replaced in no time.

At 9 Russian Commanding Committee gathered at Count Orlov's ship. But the count already had made the plan with Admiral Spiridov.

The British Admiral wanted to suggest that the Russian ships moored in parallel with the Ottoman ships and wanted a cannon firing battle with all the ships moored. His objective was to force the Ottoman Fleet between the Russian Fleet and the coastline and leave them without a chance for manoeuvre. By this way he hoped that the Russian Fleet could have a more effective firing power. The fact that the Ottoman Fleet moored only half a mile from the coast gave them the hope that this plan could be successful.

Count Orlov did not agree with this suggestion and he suggested more of a battle during cruising. According to his plan the Russian Admiral Spiridov would be the leader of the attack with 3 galleons (Tri Svyatitelya, Yevstafiy, Evropa) Count Orlov was to follow him with 3 galleons (S.Ianuariy, Tri Iyerarcov, Rostislav), Elphinstone was to give rearguard support.

Kont Orlov bu öneriye taraflı olmayarak, daha çok, seyir halinde bir muharebe yapmayı öngördü. Onun planına göre Rus Amirali Spiridov 3 kalyon (Tri Svyatitelya, Yevstafiy, Evropa) ile hücumun öncülüğünü yapacaktı Kont Orlov 3 Kalyon (S.Ianuariy, Tri Iyerarçov, Rostislav) ile onu izleyecek, Elphinstone ise artçı görevi yapacaktı

Bu plana Elphinstone itiraz eder, onun düşüncesine göre bu hareket tarzı istenilen başarıyı sağlayabilecek gibi görülmüyordu ve onun yerine daha kesin bir zafer getireceğine inandığı kendi hücum planı teklif eder. Bu plan ana hatları ile şu şekildeydi ;

Amiral Elphinstone, düşman donanmasının rüzgar altında sahil bulunduğu halde sıkışıp yattığı dikkate alındığından, kendi gemisi ile ilerleyip pürmeçe tutmak sureti ile güneydeki en son geminin bordasına demirleyecekti. Filonun ikinci ve üçüncü gemisi de yine pürmeçe ile Osmanlıların ikinci gemisinin pruvasına ve kıç omuzluğuna demirleyecek ve sırayla bu şekilde devam edilecekti.

Elphinstone'nun bu planına göre Rusların dokuz kalyonu bütün kuvvetini güneydeki beş veya altı Osmanlı gemisi üzerine yönlendirmiş olacaktı. Bir hat boyunca demirlemiş olan diğer Osmanlı gemileri tam rüzgar altında olduklarından sahile düşme tehlikesini göze almaksızın kalkmaları söz konusu olmayacak dolayısıyla savaşa karışamayacaklardı.

Elphinstone rejected the plan. According to him this plan was bound to fail. Instead he offered an attack plan which would bring a definitive victory. The outline of the plan was;

Considering that the enemy fleet was stuck with the coast at its leeward side Admiral Elphinstone was to advance by mooring chain spring to the last ship at the south, and was to moor aboard the last ship. The second and third ships of the fleet again by mooring chain springs were to moor at the fore and quarter of the second Ottoman ship, and that would go on like this.

According to Elphinstone's plan the nine galleons of the Russians were to concentrate their power on the five or six Ottoman ships at the south. The other Ottoman ships which were moored along a line were placed completely leeward, therefore they could not move anywhere without risking to go to the shore, that is why they could not be involved in a battle. They could not move anywhere and they could not help the other vessels in the south of the combat order which should be fighting against the Russian galleons which had more firepower than them.



Sakız Kanalı Savaşı, Ayvazovsky / Battle of Chios Channel, Ayvazovsky



Sakız Kanalı Muharebesi Gravürü / Relief of Chios Channel Battle

Böylece Osmanlı gemileri oldukları yerden kalkamayacakları gibi kendisinden daha fazla ateş gücüne sahip Rus Kalyonları ile savaşmak zorunda kalan nizamın güneyindeki gemilerine yardım edemeyeceklerdi.

Amiral Elphinstone'nun arz ettiği bu plan çok uygun görülmekle beraber Kont Orlov kendi kabul ettiği savaş planını değiştirmek istemez. Artık karar verilmiştir, bütün amiraller ve komutanlar kendi gemilerine giderler. Rus Donanması muharebe öncesi dua edilmesi için işaret çeker, kendilerine zaferi bahşetmesi için Tanrı'ya yalvarılacaktı.

Saat 11.00 da tüm Rus Filosu nizamdaki yerini almış ve Kont Orlov tarafından çekilen ve Hücum edilmesi anlamına gelen kırmızı işaret sancağı ile birlikte Amiral Spiridov rehberliğinde kuzeyden Sakız Kanalı'na inmeye başlamıştır. Rus Filosu demirdeki Osmanlı Filosu'na doğru yaklaşmaya başlamıştı.

Sonraları Kont Orlov o anı şöyle anlatacaktı:

O yapıyı görüp dehşete düştüm ve ne yapmam gerektiğini bilmiyordum; fakat İmparatoriçe Majesteniz'in askerlerinin cesareti, Büyük Katerina'ya layık birer kul olma gayretleri, üstün kuvvetlere rağmen beni hücum etme kararı vermeye ve kendimde cesaret bulmaya mecbur etti. Ölmek veya düşman yok etmek.

Although the plan offered by Admiral Elphinstone seemed very appropriate Count Orlov did not want to change the battle plan that he asserted. All the admirals and the commanders go to their vessels. Russian Armada sent a signal for preyer before the battle. They were going to prey the God to have the victory on their side.

At 11.00 o'clock the entire Russian fleet was in combat positioning and the Count Orlov hoisted the red signal flag which meant it was time to attack. The fleet started going under the guidance of Admiral Spiridov from north to Chios channel. The Russian fleet started approching the moored Ottoman fleet.

Later on Count Orlov explained that moment as follows:

As I saw that structure I was devastated and did not know what to do; but the courage of her Majesty the Empress' soldiers, their struggle for being worthy for Catherine the Great, forced me to attack regardless of the superiority of their strength and find courage in my own self. It was either dying or destroying the enemy.

Bu andan sonrasını, muharebe boyunca Kont Aleksi Orlov'un yanında bulunan Tuğamiral Samuel Karloviç Greig'in, Çeşme Savaşı'nda bizzat tuttuğu günlükten takip edelim :

Türk savaş durumu mükemmel idi. Gemiler arasındaki mesafeler iki gemi uzunluğundan biraz daha fazlaydı. Bunlar, Çeşme Körfezi ile Çeşme'nin kuzeyinde olan küçük, yassı ada arasında ve Kuzeybatı rüzgarda sağ kolu ve ön sırasını koruyan kıyının yakınlarında, Anadolu kıyısından da yarım mil kadar uzaklıkta hilal şeklini almışlardı.

Ön sırası, birbirine halatlarla bağlanarak rampa etmiş en büyük on kalyondan ibaretti. İkinci sıra yedi kalyon, iki 50 toplu karavela ve iki 40 toplu fırkateynden oluşuyordu. Gemiler ve karavelalar ön sıradaki kalyonların arasında ve yarım gomina kadar gerisinde duruyorlardı. Her kolda birer fırkateyn olmak üzere tüm kadırga ve şalopalar, donanma ile sahil arasındalar dı. Türklerin büyük ordugahı, sonradan esir alınanlardan öğrenildiği gibi, gemilerdeki ölü ve yaralıların takviyesini sağlamak için sahilde bulunuyordu. Türkler bu muharebenin uzun süreceğini düşünmüşlerdi.

Ruslar'ın savaş durumunu almalarından ve hücum planlarını yapmalarından sonra, sabah saat 11:00'da hücum emri verildi. Amiral Spiridov, öncü birlikleri ile derhal harekete geçti ve arkasından NNW serin rüzgarı ile ana kuvvetler onu takip ettiler.

We shall be following the story from the diary of Commodore Samuel Karlovich Greig who was with Count Aleksey Orlov throughout the battle :

The Turkish combat structure was excellent. The distance between the ships were a little bit more than the length of two ships. Those were between the Gulf of Cesme and the small, flat island in the north of Cesme and nearby the shore that protects its front line and right wing when northwest winds blow. They are in the shape of a crescent moon half a mile from the Anatolian shore.

The front line consisted of ten galleons which were side by side and tied to each other by ropes. The second line consisted of seven galleons, two 50 cannon caravels, and two 40 cannon frigates. The ships and the caravels were among the galleons in the front line and approximately half a gomina behind them. Each wing contained one frigate, all the galleys and sloops were between the armada and the coast. The largest military camp of the Turks was at the coast as later found out from the enslaved, those were waiting at the coast to replace the dead and wounded in the ships. Turks believed that this battle would be taking a long time.

After the Russians took combat position and planned their attacks at 11:00 in the morning, strike order was given.



70 Toplu Osmanlı Kalyonu, Ottoman Galleon / 70 guns, Mehmet Raif Efendi



Osmanlı ve Rus Donanmaları Karşı Karşıya, 5 Temmuz 1770, P.C. CANOT
Battle between Ottoman and Russian Fleet, July 5th P.C. CANOT

11:45'te "Evropa" adlı öncü gemisi top atışı mesafesine yaklaşmış ve düşman tarafından çok şiddetli bir ateş başlatılmıştı. Öncüler, tabanca atış mesafesine yaklaşana kadar karşı tarafa ateş açmadan dayandılar, sonra da düşmana karşı borda tarafını dönüp çok yoğun bir ateş açtılar. Ana kuvvetler de düşman gemilere karşı ateş açtılar ve 12:30'a gelindiğinde her iki taraf için de muharebenin en sıcak anları yaşanıyordu. Özellikle bizim öncüler ve ana kuvvetler çok yakın mesafede savaştılar.

"Evropa" adlı gemi, düşmana çok yaklaşarak yelkenlerini toplamış ve savaşa başlamıştı. Fakat "Yevstafiy" adlı gemi ona çok yaklaştığında, "Evropa" yeniden yelkenlerini açmak zorunda kaldı ve bu şekilde bir rüzgar altı düşman gemisinin önüne geçti. Bu nedenle Evropa kontra değiştirip az sonra da yeniden en şiddetli ateşe girip, Rostislav gemisinin arkasında yerini aldı.

Yevstafiy de, hızlı ve iyi yöneltilmiş ateşine devam ederken düşmana çok yakın mesafede, bir rüzgar altı düşman gemisinin önüne geçti. Bu nedenle gemisinin kontrasını değiştirmek istedi fakat armaların çoğu parçalandığı için bunu başaramayıp rüzgar altına yattı ve Hasan Paşa kumandasındaki Burc-u Zafer gemisinin üzerine düştü. Top ve tüfek ateşi bir süre daha şiddetli bir şekilde devam etmişti. Çok geçmeden Türk gemisi alev almış ve birkaç dakikada tüm gemi yanmaya başlamıştı.

Admiral Spiridov immediately took action with the advance forces and with the cool breeze of NNW the main units followed it. At 11:45 the advance ship "Evropa" approached cannon firing range and a heavy firing by the Ottoman Fleet started. The advance forces withstood without opening fire until they arrived at the pistol firing range, then they turned their counter board side to the enemy and started a very dense firing. The main forces also opened fire against the Ottoman ships and at 12:30 it was the peak hour of the battle for both sides. Especially our advance forces and main forces fought very close.

The ship "Evropa" got very close to the enemy, furled up its sails, and went into battle. But as the ship named "Yevstafiy" approached it "Evropa" unfurled its sails again. And by this way it went in front of an enemy ship at leeward side. Therefore Evropa changed its counter side and opened a very strong fire again and located behind the ship named Rostislav.

Yevstafiy also continued its fast and well targeted firing and at very close range it passed in front of an enemy vessel on the leeward side. Therefore he wanted to change the direction of its counter side. But since most of its riggings were destroyed it could not manage it, and it stayed at leeward side.

Türkler bundan önce de gemiden suya atlayıp kurtuluyorlardı, şimdi ise yüzlerce kişi suya atlayıp gemilerini tamamen terk ettiler. Yangın, armalarda ve yelkenlerde çok hızlı yayılıyordu ve artık geminin tümü alev içindeydi. Rüzgar üstü tarafında bulunan Yevstafiy hemen alev almamış, Amiral Kont Theodore Grigoriyeviç Orlov ve birkaç subayın filikalarla kurtulmak için vakitleri olmuştu. Alevler, birbirine takılan seren ve armaların üzerinden bir gemiden diğerine çabuk geçmişti.

It fell on Burc-u Zafer under the command of Cezayirli Gazi Hasan Pasha. Heavy cannon and rifle firing continued for a while more. A few moments later the Turkish ship caught fire and in a few minutes the whole ship was on fire.

Turks were jumping into water to save their lives even before this has happened, and now hundreds jumped in the water and abandoned their ships. The fire was expanding on the riggings and sails very fast the ship was completely on fire.



Burc-u Zafer ve Yevstafiy Sancak Gemilerinin Çatışmaları / Battle Between Flagships of Burc-u Zafer and Yevstafiy



Osmanlı Filosu Çeşme Limanı'na Çekilirken / Ottoman Fleet Retreating To Çeşme Harbor

Türk gemisinin yanan grandi direği Yevstafiy gemisinin üzerine düştü ve bundan sonra birkaç dakikada Yevstafiy havaya uçtu. Yevstafiy Türk gemisinin üzerine düştüğünde donanmanın tüm kürekli gemilerine yardıma gitmeleri için sinyal verildi. Fakat şalopalar sadece infilak etmiş gemisinin enkazında bulunmuş Kaptan Kruz ile bir süvari ve bir topçu subayını kurtarabildiler.

O arada Kont Alexis Grigoriyeviç, kardeşi Theodore'un gemiyle beraber havaya uçtuğunu düşünerek büyük endişe içindeydi. Neyse ki, Spiridov'la beraber amiral botuyla sağ salim Poçtalion adlı şalopaya ulaştığı sonradan ortaya çıkmıştı. Kont Alexis Grigoriyeviç bunu sonradan öğrenmiş ve bu nedenle muharebe boyunca kardeşi için son derece endişelenmişti.

Yevstafiy infilak ettikten sonra Türk gemisi, yangının patlayıcı maddelerin bulunduğu mühimmat deposuna ulaşmasına kadar 15 dakika daha yandı, sonra da havaya uçtu. Bu da mühimmat deposunun yangına ne kadar dayanıklı olduğunu göstermekteydi.

Yevstafiy'i takip eden "Tri Svyatitelya" adlı gemi düşmana yaklaşıp borda bordaya yanaştı. Çok kararlı ve cesurca hareket etmişti, ancak Yevstafiy'in manevra yapamadığını görüp yelkenlerin toplanmış halde olması nedeniyle kendi gemisini hareket ettiremeden önce düşman gemilerin ortasına girerek rüzgar hattını kıç tarafıyla kesip dönüş yapmak zorunda kalmıştı. Şans eseri, iki bordasından da düşmana ateş ederken karşılıklı dizili gemilerin arasından geçip hiç bir gemiye yaslanmadı.

Yevstafiy which was windward did not immediately catch fire and Admiral Count Fyodor Grigoriyevich Orlov and a few officers more had time enough to save their lives by hopping in the boats. The flames passed from one ship to the other over the masts and the riggings very fast.

The burning main mast of the Turkish vessel fell onto the ship Yevstafiy and in a few minutes Yevstafiy blew off. As Yevstafiy fell on the Turkish vessel signal was sent for all oared vessels to go and help. But the slopes could only save Captain Kruz found among the ruins of his blown ship and an artillery officer.

In the mean time Count Aleksey Orlov, was devastated thinking that his brother Fyodor blew off inside his ship. Luckily it was found that he made it to the slope Pochtalion along with Spiridov on the admiral's boat. Count Aleksey Orlov could only find that out after the battle therefore he was worried for his brother throughout the battle.

After the explosion of Yevstafiy the Turkish vessel burned for another 15 minutes until the flames reached the ammunition depot then it also exploded. That showed how much the ammunition depot was fire-resistant.

The ship named Tri Svyatitelya which followed Yevstafiy approached the enemy and anchored. It acted in a very decisive manner and with courage but it saw that that Yevstafiy could not manoeuvre. Since its sails were furled it could not make any moves, and fell among the enemy ships it had to have the wind at its back and make a turn.

Sadece bir Türk gemisindeki sancak direğine bastonu ile çarpıp parçalamıştı. Tri Svyatitelya gemisinin arkasından gelen "St. Januariy" adlı gemi, düşman gemi sırası boyunca uzunlamasına hareket ederek şiddetli top ateşini yağdırıyordu. Tri Svyatitelya gemisi düşman hattına girdiğinde, hala seyir halinde iken, baş tarafıyla rüzgar hattını kesip kontra değiştirdi.

Tri Iyerarçov adlı gemi Sviatoy yanuariy gemisinin dümen suyunda seyrediyordu ve Kapudane Paşa gemisinin borda uzunlamasına yanaşıp demir halatı ile demir attı. Başlattığı yoğun top ve tüfek ateşi düşman gemisinin halatları kesmesine kadar devam etti. Fakat kargaşa ve telaş içindeki Türkler, büyük olasılıkla kıç topların bulunduğu bölmedeki sabitleyici halatı kesmeyi unutmuş olacaklardı ki, gemileri Tri Iyerarçov gemisine kıç tarafına döndü ve bu durumda yaklaşık 15 dakika kaldı. Bu da Tri Iyerarçov gemisinin, bir zayiat almadan, yan ateşi ile düşman gemisinde büyük bir tahribat yaratmasını sağladı.

"Rostislav" adlı gemi amiral gemisini takip ediyordu. Düşmana yaklaşır yaklaşmaz yelkenlerini topladı ve çok kararlı hareket etti. Bu sırada artçılar, öncüler ve ana kuvvetler kadar yakın mesafeden olmasa da arka tarafta kalan düşman gemilerine saldırıyordu.

Filolar şiddetli savaşa devam ederken, Yevstafiy, önceden de bahsedildiği gibi rüzgar altı düşman gemisine düşüp yandı ve rüzgar altı kalan Türk gemileri yangının sirayet etmesinden korkup halatları kestiler. Yelkenleri açıp tam bir karmaşa ve dehşet içinde Çeşme Limanı'na çekilmeye başladılar. Ruslar düşmanın çekilmeye niyetli olduğunu anladıklarında Kont Orlov, Tri Iyerarçov adlı gemisine halat kesme emri verip herkesin düşmanı takip etmesini istedi ve düşman Çeşme Limanı'na girene kadar takip etti. Türk gemileri tam bir bozgun içinde çekilirken birbiriyle çarpışıyor ve bundan dolayı bazıları cıvadralarını kaybediyorlardı.

Rus Donanması karmaşa ve panik içindeyken Türk gemilerine gönderilecek ateş gemileri bulunmuyordu ve Kont Orlov zaruretten donanmasına demir atma sinyalini verdi. Gemiler, düşmandan top atışı mesafesinde liman ağzında demir attılar. Orlov, Türk gemilerini karışıklık içindeyken bombardıman altında tutmak için "Grom" adlı bombardıman gemisine Komodor Greig'i gönderdi ve

Luckily as firing started from both of its boards it went through the ships which were lined facing each other, and did not have to lean against any ships.

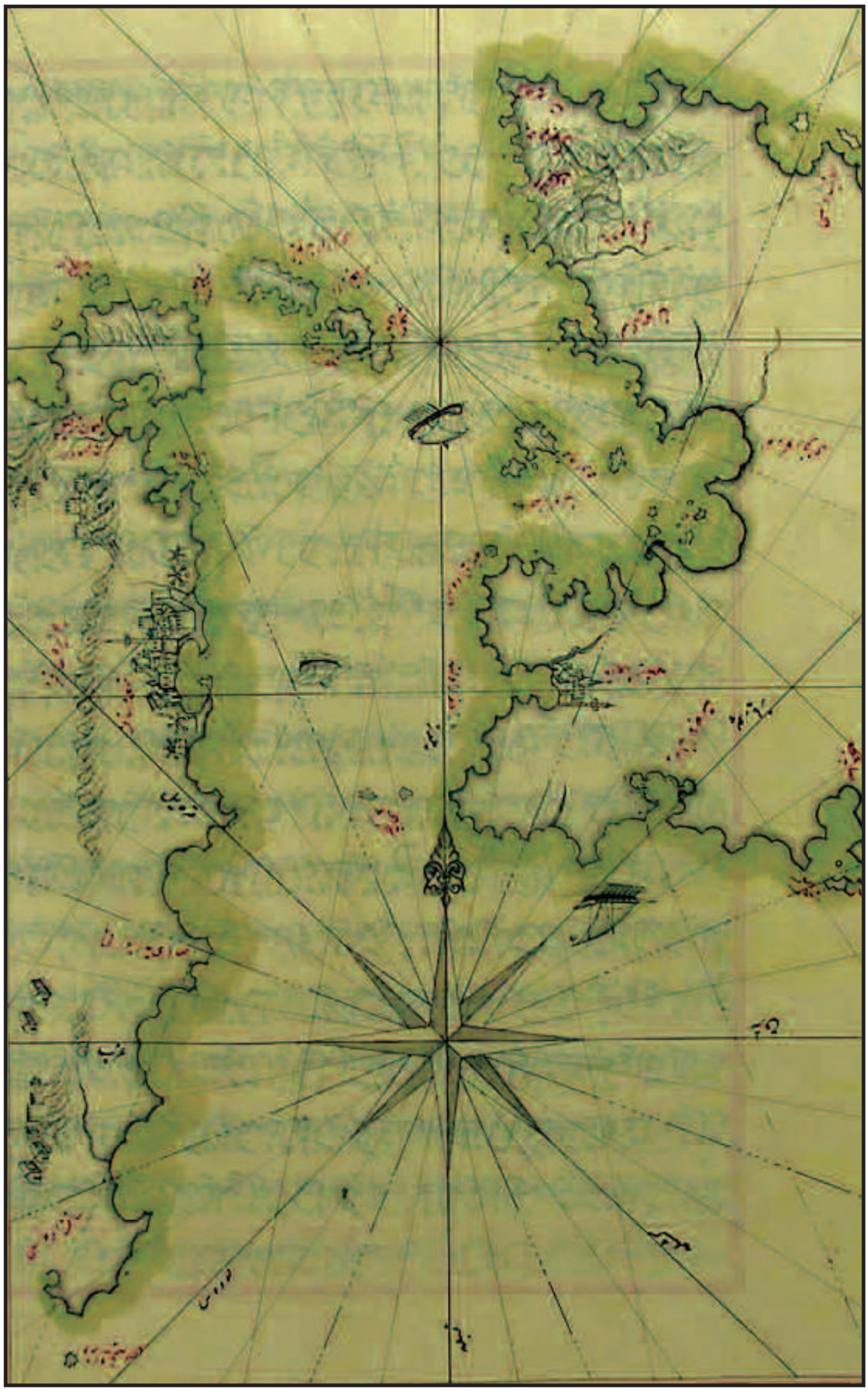
It only broke the pike of a Turkish ship by hitting it with its jibbom. The ship called St Januariy that followed Tri Svyatitelya was cruising alongside the enemy ship line and was firingits cannons fiercely. As Tri Svyatitelya entered the enemy line and in cruising condition it cut through the wind with its head and changed its tack.

Tri Iyerarcov was cruising in the wake of Sviatoy yanuariy and it approached to the ship of Kapudane Pasha and anchored with the anchor rope. The fierce cannon and rifle firing continued until the enemy cut the ropes and freed their ship. But the Turks found themselves in a chaos and panicked, and possibly forgot to let go of the fastening rope at the section where the stern cannons were located, that is why their ship it stayed tied to Tri Iyerarchov with its stern turned for 15 minutes. This helped Tri Iyerarchov to cause real damage on the enemy ship and without itself being damaged at all.

The ship named "Rostislav" was pursuing the admiral's ship. As soon as they approached the enemy the sails were all furled up and they acted in a very decisive manner. In the mean time, it was fighting the enemy ships behind although it was not as close to the enemy ships as the advance and follow forces and the main forces.

As fleets continued the fierce battle, Yevstafiy, burned by falling onto the enemy ship at the leeward side as explained before. And the Turkish ships that stayed at the leeward side were afraid of the fire and they cut the ropes. All their sails unfurled they escaped chaotically and in panic to the Cesme Harbor. When the Russians perceived that the enemy intended to retreat, Count Orlov ordered the ship named Tri Iyerarchov to cut the rope and all the ships to pursue the enemy. And he followed until the enemy entered the Cesme Harbor. As the Turkish ships retreated in defeat they bumped into each other and some lost their bobstays.

The Russian Fleet could not find any of their fire ships when the Turkish ships were in a chaotic and panicking mode and Count Orlov ordered his fleet to moor due to exigency.



Sakız ve Çeşme Kitabı Bahriye, İstanbul Deniz Müzesi DB:988 / Chios and Chesme, Kitab-ı Bahriye, Istanbul Naval Museum

donanmayı takip eden Rum gemilerinin arasından en büyük dört tanesinin ateş gemileri olarak hazırlanması için emir verdi.

Müteakip muharebeye bir tür başlangıç olan meşhur "5 Temmuz Savaşı" bu şekilde bitmişti. Hücumdan itibaren düşmanın çekilmeye başladığı ana kadar en şiddetli savaş sadece 1,5 saat sürmüş, yarım saat süren kovalamanın ardından düşman donanması öğleden sonra saat iki sularında Çeşme Limanı'na sığınmıştı.

Amiral Elphinstone ise bu muharebeyi anlatırken Osmanlı Filosu'nun uzaktan önce taş gülle attığını söylemektedir. İngiliz Amirale göre Osmanlı kalyonlarının vasatlarında ikişer adet doksanla iki yüz poundluk gülleler atan top bulunmaktaydı.

Yevstafiy gemisinin infilak etmesine şahit olan Elphinstone burada tamamen Amiral Spiridov'u suçlu bulmaktadır. Anılarında bu olayı şu şekilde aktarır;

Düşman gemisinin Grandi direği Yevstafiy'nin pruva ve grandi direkleri arasına devrilince, gemi güvertede bulunan 700 kişiyle birlikte havaya uçtu. Öylesine mahvolmuştu ki sadece yanan kalaslardan başka geriye bir şey kalmamıştı. Derhal insanları kurtarmak için filikalarımı gönderdim. Kurtarılanların arasında görevini son dakikasına kadar bırakmamış, cesur ve mükemmel bir subay olan geminin kaptanı Kruse da vardı. Eminim ki kararları kendi verebilseydi, bu gemiden bugüne kadar bu kadar şikayetçi olmazdım ve böyle bir kazada olmazdı.

Biz Svyatoslav'daydık ve merkezde Zafer Bey'in gemisine saldırı amacıyla bekliyorduk. Türkler, Svyatoslav ile birlikte benim filomun geldiğini görünce Çeşme Limanı'na doğru kaçmaya başladılar ve bizde onların peşinde ilerledik. Öğlen saat bir buçukta düşmanın yanan gemisi havaya uçtu. Duman yeterince kaybolduğunda, Kont Alexis Orlov, Prens Dolgarousky tarafından komuta edilen Rostislav ve Nadezhda fırkateyni dışında düşmanın peşine düşen başka kimse yoktu ve ertesi güne kadar da bize katılamadılar. Pruva tarafından düşmana ateş etmeyi sürdürdük, trinket yelkenimiz bu yüzden alev aldı, ama daha sonra söndürüldü. Limanın girişindeki batık kayaya çarpma korkusundan dolayı kaptan demir atmamız gerektiğini söyledi, biz ve diğer üç gemi ile birlikte öyle yaptık yoksa kendimizi batık kayalara bindirmiş olarak bulabilirdik.

The ships moored at the harbor entrance about at range distance of the cannons. Orlov, wanted to keep the Turkish vessels under bombardment therefore he sent Commodore Greig to the bombardment ship "Grom" and he also ordered that the four largest Greek ships which followed the fleet be prepared as fire ships.

The "Battle of July the 5th" which was the beginning of the battle that followed had ended this way. From the moment when the attack started, until the moment when the enemy started the retreat the most fierce battle took only 1,5 hours. After half an hour of chasing the enemy fleet took shelter in the harbor of Cesme.

When Admiral Elphinstone explained this battle on the other hand he said that the Ottoman Fleet first fired cannon balls of stone from long distances. According to the British Admiral the galleons carried at least two cannons firing stone cannon balls weighing between 90 to two hundred pounds.

Elphinstone who witnessed the explosion of Yevstafiy blamed Admiral Spiridov for that, as he explained in his memoirs;

When the main mast of the enemy fell between the main mast and the fore mast of Yevstafiy the ship blew up with 700 people on board. It was so much destroyed that there was nothing else left behind except the burned planks. I sent my life boats immediately to save the personnel. Among the saved there was also the brave and perfect officer, Captain Kruse who never quit his duty until the last second. I am sure that if he had the chance to decide on his own I would not be such a complainer about this ship from the first moment and such an accident would never have happened.

We were in Svyatoslav and waiting at the center to attack the ship of Zafer Beigh. When the Turks saw the arrival of Svyatoslav along with my fleet they started running away towards the harbor of Cesme, and we chased them. At one thirty in the afternoon the burning ship of the enemy blew up. As the smoke dissipated no one else chased the enemy except for Count Aleksey Orlov, Rostislav commanded by Prince Dolgarousky and the frigate Nadezhda and they did not participate till the next day. We kept on firing and firing at the enemy from the fore part. That was why our fore sail was caught in fire, it was but extinguished later. Our captain told us we should anchor due to the risk of hitting the

Bu süre zarfında düşman Çeşme Limanı'na geçmeyi başarmış, fakat kargaşada bazı kalyonları muhtemelen karaya oturmuştu. Daha sonra gemilerinden üç tanesini özellikle de Zafer Bey'in gemilerini çok dar olan limanın ağzına bordaları liman girişine dönük olmak üzere konuşlandırdılar.

Yine Çeşme Savaşı'na iştirak etmiş olan başka bir İngiliz Subayı ise yazmış olduğu kitabında gemilerin yanmasını ve bilahare gelişen olayları şu şekilde kaleme almıştır;

Amiral Spiridov gemisini doğrudan doğruya Kaputane Ali Bey'in 100 toplu gemisi üzerine sevk etti. yaklaşırken bu geminin ateşinden başka dört Türk gemisinin daha ateşine maruz kalıyordu. Çünkü T durumuna düşmüş bulunuyordu. çok kısa bir süre içinde gemide yaklaşık 100 kişi vurulup ölmüştü. Fakat amiral tüfek ateşi menziline gelinceye kadar düşmanın ateşine karşılık vermedi. Bu menzile gelince düşmana birden büyük ölçüde ateş açtı ve bu ateş bir kez daha tekrar edildi. Türkler de bu atışlara karşılık verince Rus gemisinin armadasının büyük bir kısmı Türk gülleleri ile budandı.

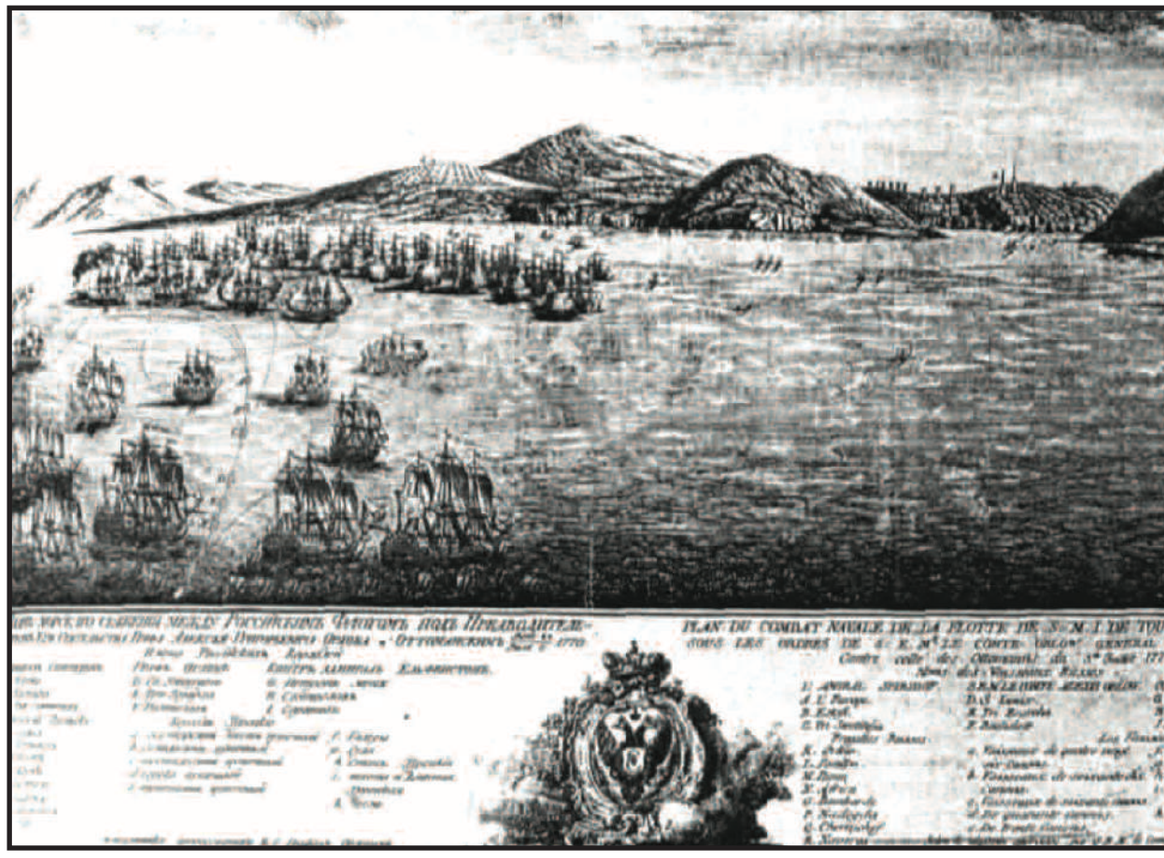
Rus amirali böyle zor bir durumda kalınca, armadasını tamir etmek üzere savaş alanından çekilmek zorunda kaldı.

sunken rock at the entrance of the harbor. And so we did along with the other three ships, or else we could have found ourselves run into the sunken rocks.

In the mean time the enemy made it to the Cesme Harbor, but due to the panic and chaos some of the ships possibly ran aground. Later on they positioned three of their ships particularly the ones of Zafer Beigh at the very narrow harbor mouth with their boards turned to the harbor entrance.

Another British officer who wrote his war memoirs in his book explained the events that took place as follows;

Admiral Spiridov forwarded his ship directly over the ship of Admiral Ali Beigh, which was armed with 100 cannons. As it approached it was subjected to four other Turkish ships' firing in addition to that one's. Because it found itself in a T position. In a very short period of time 100 got killed on the ship due to the firing. But the admiral did not shoot back at the enemy until it was in rifle firing range. As it was in the range firing at the enemy started and it was repeated once more. When Turks started firing back most of the riggings of the Russian ship were chopped down by the Turkish cannon balls.



Sakız Kanalı Muharebesi Gravürü / Relief of Chios Channel Battle

Bu çekilme ananda bir Türk güllesi mayistra sereninin sancak prasya donanımı kesip alınca bu kaçış da bir işe yaramadı, ikinci gülle de büyük bir talihsizlik eseri olarak grandi gabya yelkeninin rüzgar altı ıskotasını ikiye bölmüştü.

Artık Amiral Spiridov'un gemisi dümen dinlemiyordu ve rüzgar üstünde de bulunduğundan aynı zamanda hemen demirlememek gibi bir hata da yapıldığından bordası hizasında Kapudane Cezayirli Gazi Hasan Bey'in gemisi üzerine düştü.

Şimdi bu iki geminin askeri birbirleri ile karşı karşıya geldiklerinden iki misli bir güçle dövüşmekte idiler. Ruslar Türk gemilerine rampa olup onları güverteden geriye sürdüler geminin sancağını indirdiler, Türk gemisi adeta zapt edilmiş bir halde olup Rus amiralin şerefini yükseltecekti. Fakat Rus gemisi tutuştu. Subaylar çok azimli çalıştılar gemi daha düşmana hücum ederken amiralin birinci yüzbaşısı olan Mösyö Fort adındaki bir Fransız centilmeninin yanağının bir parçası gülle atışı ile kopmuştu. Ancak savaşı bırakmaya razı olmadı ve adamlarına gayret vermeye devam etti. Kısa bir süre sonra da ikinci bir gülle sağ kolunu koparınca yere düştü hemen kendini toparlayıp ayağa kalkmaya çalışırken büyük bir şanssızlıkla üçüncü bir gülle gövdesini ikiye bölüverdi.

Bu iki gemi arasında süren savaş iki filonun da dikkatinin bu gemilere yönelmesini sağlamıştı. Türklerle Ruslar birbirilerine girmiş olarak 15 dakika kadar çarpıştılar, sonra kendisinin sancak kıç omuzluğundan bir alev ve duman sütunu yükseldi. Bir anda ortalık darmadağınık oldu. Şimdi bu gemilerdeki en cesurlar bile titremeye başlamıştı. Ateş her dakika çoğalıyordu. Karşı konulmaz bir haldeki alevler her dakika artıyordu. Alevler Amiral Spiridov'un gemisinin armasını, selviçelerini ve direklerini tutuşturdu.

Her iki geminin askeri de aynı tehdit altında kalınca birbirilerine karşı olan düşmanlıkları unutup karşılıklı ateş etmekten vazgeçtiler. Sadece ateş ve sudan nasıl kurtulabileceklerini düşünüyorlardı. Birçoğu kurtulmak ümidi ile denize atladılar. Korku ile şaşırmış olanlar öylece kalakalmış akıbetlerini bekliyorlardı.

Bir müddet sonra Paşa gemisinin grandi direği büyük bir alev sütunu halinde Rus amiral gemisinin üzerine düştü ve Rus gemisi o anda cephanesi tutuşmak üzere içindekilerle birlikte havaya uçtu. Biz havada çok korkunç bir manzara gördük.

When the Russian admiral found himself in such a problematic situation, he was constrained to leave the battle zone to repair the riggings on the ship. This retreat was not much of a help when a Turkish cannon ball hit and chopped the rigging at the starboard brace of the main yard. The second cannon ball unfortunately hit the leeward side sheet of the main topsail and divided it into two.

Admiral Spiridov's ship could not be steered anymore and it was another failure not to have anchored since it was on the windward side therefore it slid on the ship of the Admiral Hasan Pasha.

Now that the sailors of both ships were face to face they fought with double effort. Russians got abreast the Turks' vessels and made them back from the board, brought down their flags, the Turkish ship was going to be seized and it was to honor the Russian Admiral. But the Russian ship caught fire. The officers worked real hard. When the ship attacked the enemy the first Lieutenant of the Admiral Monsieur Fort who was a French gentleman, got hit by a cannon ball and he lost his cheek. But he did not want to give up the battle and continued his support for his men. A little while later a second cannon ball stroke his right arm, and he lost it, he pulled himself together and stood up but unfortunately a third one divided his body into two.

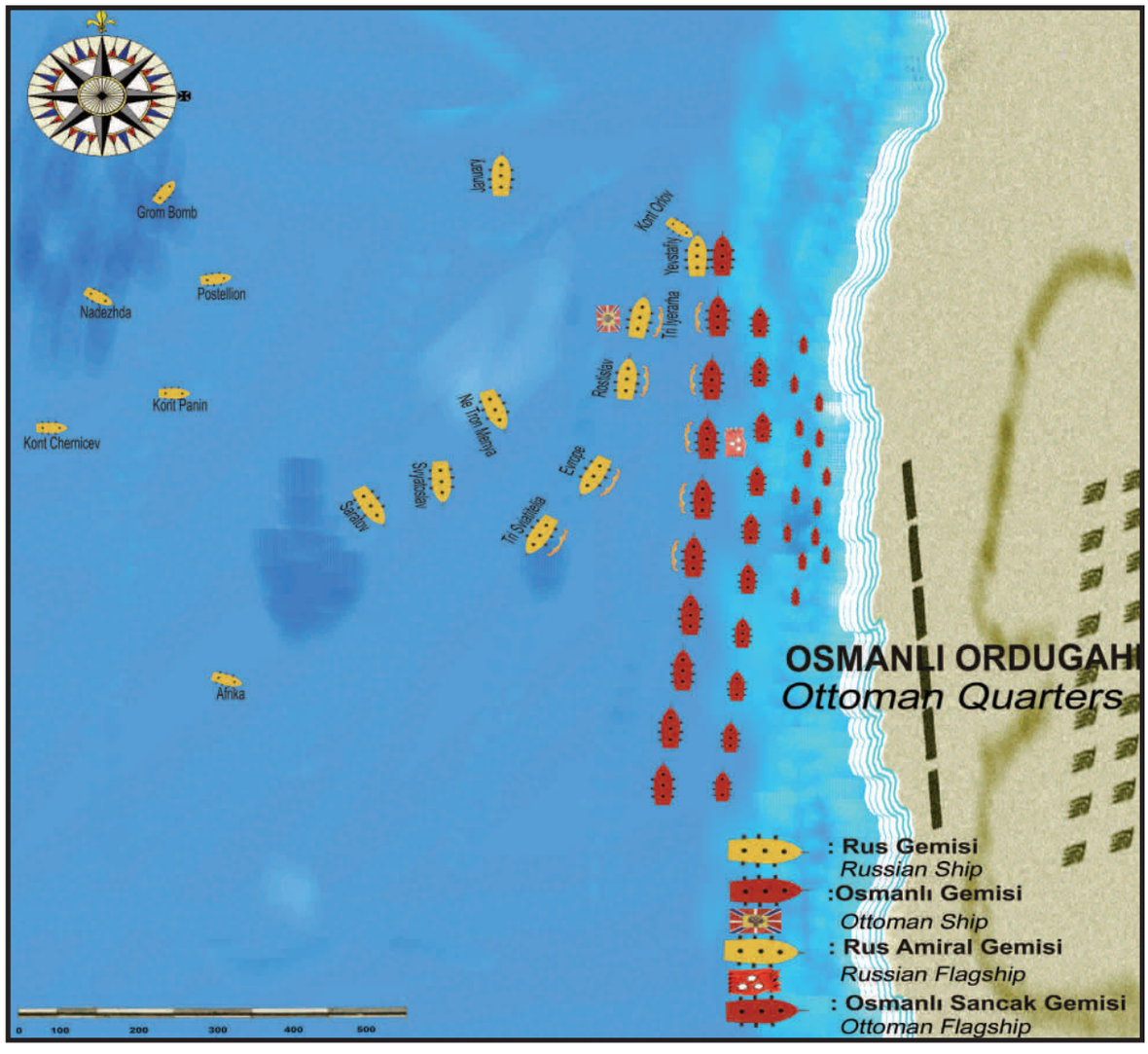
Due to the combat between these two ships the attention of both fleets were on them. Turks and Russians fought very close and intense for a full 15 minutes, after that a dense smoke and flames rose up in the sky from his ship. All of a sudden it was chaos even the toughest ones in those ships were shivering. The flames increased each minute and no one could stop them. They burned the riggings, cordage and masts of Admiral Spiridov's ship.

Since the sailors at both ships were under similar threat they forgot about hostilities for a moment and stopped firing. The only thing they were thinking at the moment was to escape the fire and the sea. Most jumped into the sea with the hope that they were going save their lives. The ones who got scared stood there in shock, and waited for their end.

A while later like a big column of fire the main mast of the Pasha's ship fell on the Russian Admiral's ship and the Russian ship's ammunition caught fire at that moment and blew up with everyone inside. There and then we saw a terrible scene up in the air.



Damla Suyu / Çeşme Savaşı'nın başlangıcı, 5 Temmuz 1770 / Beginning of Chesme Battle July 5th, 1770



Damla Suyu / Çeşme Önünde Muharebe 5 Temmuz 1770 / Battle in front of Chesme July 5th, 1770

Türk gemisi de şimdi bütünüyle alevler içinde ile idi. Kendisi öteki Türk gemilerinin rüzgarı üzerinde olduğundan onları da tutuşturma tehdidi yaratıyordu. Şimdi bütün filo korku ve telaş içinde kaldı. Her kaptan kendi gemisini kurtarmaya çalışıyor, bu panik içinde tehlikeler gerçek derecesinden on kat fazla gibi görülüyordu.

İşte bu korku ve telaş ile hemen demirlerini keserek rüzgar altındaki Çeşme Limanı'na girmek gibi uğursuz bir yanlışlık yaptılar.

Kitabın yazarı İngiliz Subay, gemilerin yanmasından sonra bir filika ile denizdeki yaralıları toplamaya tefrik edilir. O andaki denizde yaşanan bir nevi can pazarını ve en önemlisi de Cezayirli Hasan Paşa ile karşılaşmasını ise unutamayacağını söyleyen yazar bu anı şöyle anlatmaktadır;

Now the Turkish ship too was completely in flames. It also risked burning the other Turkish ships since it was on the windward side. The entire fleet was in a chaos and panic state. All the captains tried to save their own ships only and the danger seemed ten times as bigger in this panic.

At this moment they made a very big mistake of cutting through their chains and enter the Cesme harbor at the leeward side.

The writer of the book the British Officer started helping to pick up the wounded sailors from the sea by a life boat. The writer wrote the life and death situation at the sea and his confrontation with Cezayirli Gazi Hasan Pasha as follows;

Türkler delirme derecesinde kızmış olduklarından ve yenilginin acısını çıkarmak istediklerinden kıyılardan filikalar üzerine ateş ediyorlar ve yangından kendilerini kurtarmak üzere denize atlayıp sağ kalanların kurtulmalarını da engelliyorlardı. Çünkü filikalar hemen bunların yardımına gelmezse mahvolacakları ortada idi. Türklerin bu hareketleri sandallardaki Rus subaylarını o kadar kızdırdı ki, suda çırpınan Türkleri almamaya karar verdiler. Onları ya tüfek veya tabanca ile vuruyorlar yada kürek ile kafalarını kırıyorlardı. Ruslar, mağluplara karşı gösterilmesi gerekenlerin hiçbirini uygulamayıp denizde buldukları Türklerin tamamını rütbelerine bakmaksızın öldürdüler.

Türk amiral gemisinin kaygılı fakat talihsiz kaptanı gemisinden çıkan son adam olmuş ve bu felaket ile bela arasında son derece kaygılı ve tahammüllü bir davranış sergilemiştir. Bu Türkün korkunç geleceği hiçbir zaman aklımdan çıkmayacaktır. Ve bu kitabımda şu satırları onun için yazdığımdan hiç de pişman değilim ve kimseye de mazeret göstermek istemem.

Filikamızla yanmakta olan Türk gemisine yakın bulunuyorduk ve gemi üzerinde 30 kadar denizci saydık. Yine o sırada gemiye yaklaşmış bulunan bir Rum teknesi de gördük. Bu Rum teknesi sahilde bulunanlar üzerine peşrev ve salkım gülle atarak onları dağıttı. Böylece Türkler artık sahilden ateş edemediler.

Tam bu sırada yakınımıza filikası ile Yüzbaşı Mackenzie geldi. Bana denizden bir Türk çıkardıklarını, bu adamın kendisinin Türk Amiral Gemisi kaptanı olduğunu söylediğini ve Rusların onu denize atıp boğmak üzere bulundukları haberini verdi.

Bunu duyunca onu bana teslim etmesi için yüzbaşıya yalvardım. Yüzbaşı bütün Türklerin öldürülmesini, hiçbirinin canlı kalmaması için Kont Orlov'dan emir aldıklarını söyledi.

Yüzbaşı Mackenzie'ye konuyu yanlış anlamış olabileceğini, çünkü yiğit bir asker ve liberal duygulu bir komutan olarak tanınmış Kont Orlov gibi bir kişinin insanlığa aykırı böyle bir emir vermesinin mümkün olamayacağını, nitekim Amiral Elphinstone'nun bize mümkün olan herkesi kurtarmamız için emir verdiğini söyledim.

Biz yüzbaşı ile böyle tartışırken yüzümü çevirerek bu talihsiz Türk centilmenine bakıyordum.

Since the Turks became very mad and wanted to get back at them they started firing to the life boats from the shore and making sure that the ones who tried to save their lives by jumping into the sea did not stay alive. Because they knew if the life boats did not come to save them they were going to die any way. This time the Russian officers inside the life boats got very mad and they decided not to pick up the Turks who were struggling in the sea. They were firing them either with pistols or with rifles or hitting their heads with the oars. Russians did not obey any rule they had to against the beaten side, and they killed each and every one of the Turks they found in the sea regardless of their rank or position.

The worried but poor captain of the Turkish Admiral Ship was the last man to abandon his ship and he acted in perseverance and concerned between this disaster and misfortune. I could never forget the horrible future of this Turk. And if I write these lines in my book for him now I do not regret it, and I do not want to make excuses to anybody.

We were in our boat and close to the Turkish ship that was burning and we counted approximately 30 sailors aboard. In the mean time we saw a Greek ship that approached the ship. That Greek ship fired with grapeshots and cluster bombs against the ones at the coast, and scattered them. This way the Turks could not fire back from the coast.

At that moment Lieutenant Mackenzie came in his boat. He informed me that they rescued a Turk from the sea, that he said he was the captain of the Turkish Admiral Ship, the Russians were about to throw him back into the sea to let him drown.

When I heard this I begged the lieutenant to leave him to me. The lieutenant said that Count Orlov ordered to kill all the Turks.

I told Lieutenant Mackenzie that this must be a big misunderstanding, that Count Orlov is an honorable man a brave soldier and a liberal. Therefore he could not have given such an inhuman order. And that Admiral Elphinstone gave the order to rescue everyone possible.

When we were arguing with the lieutenant I turned my ace to look at this unlucky gentleman. He knew that this discussion was about himself.

O bu tartışmanın kendisi için yapıldığını anlıyordu. O sağ kolu ile sol bacağından kurşun ile yaralanmış ve düşmanın elinde esir idi. Ancak böyle bir durumda bile asil ve yiğit bir tavır sergileyebiliyor ve etrafındakilerden o kadar yüksek görülüyordu ki, onun saygın bir kişi olduğuna inandım.

Tartışmamıza büyük ölçüde ilgili görülüyor, en ufak bir manalı harekette bana dönüyor, kendi hayatını kurtarmam için çalıştığımdan haberli olduğunu bana hissettiriyordu.

Fakat eyvah, benim bütün bu karşı koymam, yalvarmalarım boşa gitti. Çünkü sözlerim ile Yüzbaşı Mackenzie'in insanlık damarlarının insafa gelip esiri bana teslim edeceği sırada Rumlarla dolu bir sandal yanımıza geldi. Bu Rumlardan biri onun Türk olduğunu saçının kesilme biçiminden anlayınca birdenbire yüzbaşının filikasına sıçrayarak yaralı esiri denize fırlattı. Başka bir Rum ise hemen aynı anda tüfeğini çevirip ona ateş etti. Kurşun Türk'ün omzunu derin bir şekilde yaralayarak geçti. Bu vahşet manzarası karşısında yüreğimin parçalandığım hissettim.

Sandalımı hemen onların sandalından uzaklaştırdım. Aynı anda yaralı Türk'e Fransızca olarak yanıma gelmesini kendisini kurtaracağımı haykırıyordum. Bu sözlerim ona kuvvet verdi, suda bana doğru döndü, sağ elini sudan çıkardı ve öper gibi ağzına götürerek hakkında gösterdiğim iyi niyete teşekkürünü bildirdikten sonra bütün kuvveti ile bize doğru yüzmeye başladı. Benim filika kürekçileri de ona doğru kürek çekmeye başladılar. Ben kendisini filikaya çekmek için başa koşmuştum.

Fakat onun elini tutmuştum ki, bir korkak ve insanlıktan nasibini almamış olan yüzbaşı adamlarına yaralıya ateş edilmesi için emir verdi. Ben bu yüzbaşıyı savaşın en ateşli zamanında palavrada ırgatın arkasına saklanmış bulup kılıcımla korkutarak onu görevinin basına göndermiştim.

Atılan kurşun büyük bir şans eseri olarak vücuduna isabet etmedi. Boynunun bir yanına değip geçti. Bunun üzerine onun bir an önce ümit ve memnuniyetle dolu yüzü değişti ve elini şiddetle elimden çekerek dalgaların içine daldı. Bu hareket karşısında bütün ruhum sarsılmıştı.

Beni en çok üzen şey, işte bu kalleşlik etmiş olduğum, onu öldürtmeye çalıştığım duygusunun düşüncesine kapılacağı idi.

He had bullet wounds in his left leg and right arm and he was enslaved by his enemy. But even in such a situation he displayed nobility and courage. And he looked so much above everyone else around him, that I understood he was a respectful person.

He looked very interested in our discussion and even when he noticed a gesture he turned to me and had a hunch that I was trying to save his life.

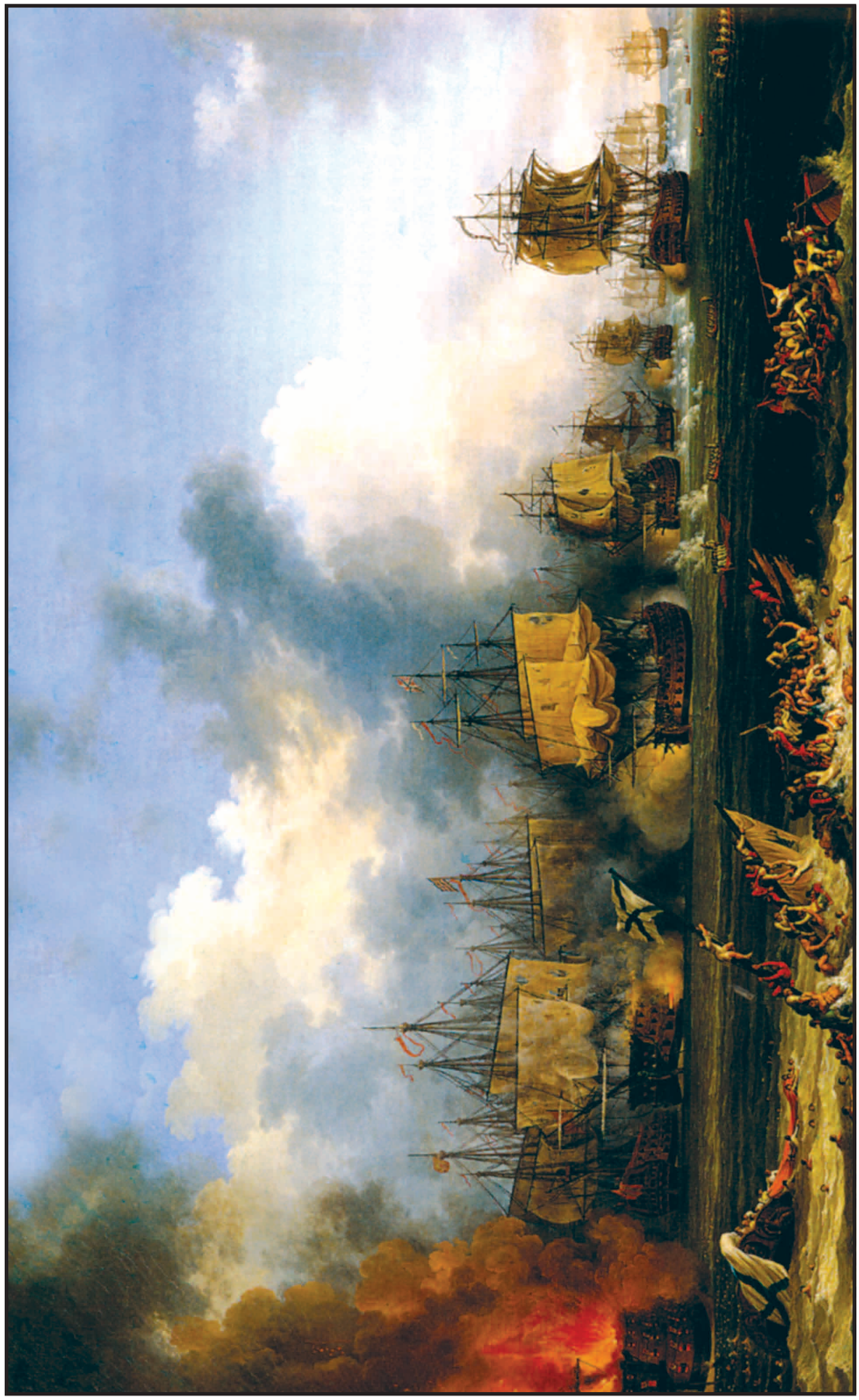
But, oh God, no, all my resistance, my beggings were for nothing. Because as Lieutenant McKenzie had a moment of mercy and was about to deliver to deliver the prisoner to me, a boat filled with Greeks approached us. One of them understood that he is a Turk by looking at his hair cut. Jumped into the boat of the admiral pushed him into the water and shot him. The bullet wounded his shoulder. I was very heart broken to see this barbarity.

I immediately cruised away from them. In the mean time I was yelling at the Turkish captain in French to approach my boat and that I was going to save him. My words gave him some strength. He took his right arm from the water and showed me his appreciation by putting his hand to his mouth as if kissing his hand then with all the power he got left started swimming towards us. My boatsmen tried to approach him with oars, and I ran towards the fore to pull him into the boat.

But as soon as I held his hand the coward lieutenant who learned nothing about humanity ordered his men to shoot him. I have forced this man by scaring him with my sword during the most fierce moments of the battle to go back to his position when he was hiding at the main deck behind the capstan..

The bullet of the gun fired luckily did not hit his body. It just slipped his neck and missed. His face then was very hopeful and happy at first, but he suddenly pulled his hand back and dived back into the waves in the sea. This action really touched my soul very deeply.

The thing that struck me most was that he would think that I was treacherous and was trying to get him killed. But I overcame that feeling very fast. This time I saw him on the surface of the sea and I could not move my eyes elsewhere. He again raised his hand to his lips and showed that he appreciated it.



Rus Yestafiy'nin infilakı, 5 Temmuz 1770 / Explosion of Russian Battleship Yevstafy July 5th 1770

Ancak bu üzüntüm çabucak geçti. Şimdi onu tekrar denizin yüzeyinde görüyor, gözlerimi ondan ayırmıyordum. O da bana bakıp tekrar elini basına kaldırıp öpmek sureti ile bütün tavrı ile onu kurtarmak istediğimi anladığını anlatmaya çalıştı. Sonra döndü ve anladığıma göre deniz kıyısına doğru yüzmeye başladı. Ben de hızla gemimize geri dönmek için kürekçilere emir verdim.

Burada yine ilginç olan bir başka husus da, o anda Osmanlının dostu olan Fransa'nın bir subayının Yevstafiy'de görev yapıyor olmasıdır. Dolayısıyla tarihte Rus ve Osmanlı Donanmaları arasında cereyan ettiği bilinen bu savaşın aslında Osmanlı ve bir nevi Haçlı Donanması arasında geçtiğini söylemek her halde çok yanlış olmayacaktır.

Tüm gemilerin kılavuz kaptanlarının, Amiral ve komodorlarının, gemilerde görevli subaylarının İngiliz, Fransız, Yunan, Danimarkalı olduğu bir filoya bu sıfatı yakıştırmak kadar normal bir şey olamaz herhalde.

Osmanlı kaynaklarında Toprak ada Muharebesi olarak ta geçen bu çatışma ile ilgili olarak Gazavat-ı Hayrettin Paşa'da ise;

"Kafirin kapudanesi ve mukaddem iki kehir sefaini birer alabanda endaht eyleyüp mürur eylediklerinde sefaini hümayunun mecmuu fekki lenger eyleyüp Çeşme limanına lengerendaz olduklarında düşmanın kapudanesi ve hazine kalyonu olup kibir ve hiyanetinden naşi ileriye sokulup Kapudanei Hümayunun endaht eylediği top danesi ile kafirin dümeni şikest ve kapudanei Hümayunun üzerine düşüp Avni inayeti Bari ile alatı harp ve tüfekendaz ile cengi azim yalın kılınç yanar ateş gibi yürüyüş ve fethü nusret takarrüp ederken kafirin kalyonu menhusası Kapudanei Hümayun tarafından atılan top danesi küffarın cepanesine isabet ve bilkülliye ihrakı binnar ve Kapudanei Hümayun kalyonu dahi ateş isabet ile ihrakı binnar oldukta Gazi müşarünileyh kurşun ve harbi ile mecruhen derya üryan çıkıp bir esbe binerek kasabai Çeşmeye gelip " satırları yer almaktadır;

İngiliz ve Rus belgeleri ile Gazavat-ı Hayrettin Paşa'da verilen bilgiler genelde tamamıyla uyuşmaktadır. Aradaki tek fark ise Yestafiy'nin havaya uçma sebebidir ki, bu hususun o kadar önem taşımadığı değerlendirilmektedir. Çünkü her tarafında barut dolu olan, birbirine aborda olmuş iki geminin, karşılıklı olarak yakın mesafeden ateş açması ve gemilerin

Then he turned and as much as I could understand he started using towards the coast. I ordered the oarsmen to start rowing to go back to our ship.

Another interesting point here was that a French Officer from France which had good relationships at the time with the Ottomans was on duty in Yevstafiy. Therefore the battle which was known to be between the Russian and Ottoman Armadas was actually between some kind of a Christian Fleet and the Ottoman Fleet.

It is probably normal to call this fleet the Crusaders Fleet where all the Pilots of the ships, Admirals and Commodores and other officers on duty were British, French, Greek and Danish.

Among other Ottoman sources which call this battle Toprak ada Muharebesi, the book Gazavat-ı Hayrettin Pasha explained in his own words;

" when the enemy's admiral's flagship, and the two ships that arrived previously, each fired their guns from their boards once while they were cruising by, the imperial warships were all anchored at Çeşme harbor. The enemy's admiral's flagship and treasury galleon moved forward. Our flagship fired the cannonball and the ball hit their rudder and broke it. Eventually it fell on the flagship, and with the help of God, as the combat continued with the use of plain swords the flagship fired at the enemy's galleon, the cannon ball hit the ammunition storage of the enemy and the ship was completely burned. Our flagship also burned due to the fire that spreaded, and the aforementioned Veteran was wounded due to a bullet hit. He then jumped naked into the sea and was embarked onto a boat and went to the town of Çeşme to ..."

What the British and Russian sources are actually not any different than the information given in the documents of Gazavat-ı Hayrettin Pasha. The only difference is the reason of the explosion of Yestafiy which was evaluated as unimportant. Because when two ships filled with gunpowder are so close to each other and there is firing going on in between at such close range, when fires are going on at various locations on both ships, there are sufficient causes for both ships to blow up any time. It is really not possible to tell whether it was due to the falling of the mast or due to the cannon



Sakız Adası 1703, Bakır Gravür / Chios Island 1703 Copper Engraving

muhtelif yerlerinde yangınların sürüyor olması, bu gemilerin her an havaya uçması için yeterli bir sebeptir. Dolayısıyla direğin düşmesi neticesi mi, yoksa top ateşi sonucu cephaneliğin havaya uçmasından mı, geminin infilak ettiğini tam olarak söyleyebilmek mümkün değildir.

İki tarafın da en iyi ve en kalabalık gemilerini kaybettiği bu muharebe sonucunda Rusların zayiatları, ölü ve yaralı olarak şöyleydi:

- *"Yevstafiy" adlı gemide: Amiral Gemisi Kaptanı, 34 deniz ve kara subayı, 473 erbaş, deniz ve kara askerleri ölü,*
- *"Evropa" adlı gemide. 4 ölü ve birkaç yaralı,*
- *"Tri Svyatitelya" adlı gemide: l asteğmen ve 5 asker ölü, 12 yaralı,*
- *"Ne Tron Menya" adlı gemide: 3 ölü ve bir kaç yaralı.*
- *Toplam ölü sayısı 523 kişi*

İlk gün sonucundaki Osmanlı kayıpları net olarak bilinememektedir. Ancak Rusların kaybına yakın bir zayiat verildiği tahmin edilmektedir.

Sakız Kanalı Savaşında ön sırada demirli bulunan kalyonlar tam olarak bilinememektedir. Sadece ilk geminin, Cezayirli Hasan Paşanın bulunduğu Burcu Zafer olduğu bilinmekte, dördüncü geminin Hüsamettin Paşa'nın bulunduğu Mukaddeme – i Şeref, yedinci geminin ise Cafer Beyin bulunduğu Ziver–i Bahri olabileceği değerlendirilmektedir.

ball firing that the ammunitions made the ship blow up.

At the end of the battle where both sides lost their best and most crowded ships the loss of the Russians as dead, and wounded were as follows:

- 34 army and navy officers, 473 soldiers and sailors and the captain dead in Yevstafiy, the Flagship of the fleet
- 4 dead and a few wounded in Evropa,
- 1 third lieutenant and 5 sailors dead, 12 wounded in "Tri Svyatitelya",
- 3 dead and a few wounded in "Ne Tron Menya".
- Total of 523 dead

The losses of the Ottomans at the end of the first day were not exactly known. But it was assumed to be close to the loss of the Russians.

The anchored galleons in the battle of Chios Channel are not exactly known. Upon evaluations the first ship was believed to be Burcu Zafer of Cezayirli Gazi Hasan Pasha, the fourth was Mukaddeme–i Şeref of Husamettin Pasha, the seventh was Ziver-i Bahri of Cafer Beigh.

Çeşme Savaşı
6 / 7 Temmuz 1770

Çeşme, bir mil genişliğinde, iki mil kadar uzunluğunda olan ve otuz parçadan fazla gemiye sahip Osmanlı Donanması'nı almak için boyutları çok ufak bir limandı. Bundan ötürü gemiler limana geldikleri zaman üst üste demirlemek veya birbirlerine aborda olmak zorunda kaldılar. Limanda iğne atılsa düşecek bir yer kalmamıştı. Bu durumda gemilerin toplarını rahatça kullanma olanakları olmadığı gibi Donanma, düşman için de çok rahat ve kolaylıkla yok edilebilecek bir hedef haline gelmişti.

Bu sıkışık limanda gemilerin bir tanesinde yangın çıkması, kolaylıkla öteki gemilerin de yanmasına neden olabilecekti. Üstelik düşman donanması da pek uzaklarda değildi. Eğer Osmanlı Donanması'nın, bu uygunsuz durumunu Ruslar anlar ve baskın yaparsa, bu Donanmaya daha ağır zayiat verdirebilirdi.

Ancak Kaptan-ı Derya Hüsamettin Paşa, düşmanla açık denizde muharebe yapmaya taraflı olmadığı için, bu tehlikeli durumu takdir edemiyor ve liman ağzına demirleyeceği kalyonların, liman tahkimatıyla işbirliği yaptığı takdirde gemilerini koruyabileceğini tahmin ediyordu.

Battle of Cesme
July 6 / 7, 1770

Cesme was a harbor that measured two miles long and one mile wide, which was too small to contain the entire Ottoman Fleet which consisted of more than thirty ships. That was why the ships had to moor over each other's anchor or come alongside each other when they arrived in the harbor. There was not even a single spot to harbor any ship anymore. By this way neither the ships had a chance to utilize their cannons nor the fleet had a chance for survival upon any possible enemy attack against the harbor, they all became easy targets.

A possible fire even in one single ship could easily cause the other ships to burn as well. In addition to that the enemy fleet was not that far away. In case the Russians found out about this vulnerable condition of the Ottoman Fleet, they would immediately attack and cause a heavy damage on them.

But the Admiral Husamettin Pasha did not intend to fight the enemy out in the open sea, therefore he could not perceive this dangerous condition and predicted that if the galleons that he was going to anchor at the entrance of the harbor cooperated with the harbor fortification he could save his ships.



Çeşme Liman Görüntüsü / View of Chesme Harbor



Çeşme Savaşı Gravürü Cour I. Otter, Augsburg 1771 / Relief of Battle of Cesme Cour I. Otter, Augsburg 1771

Limanın kuzey girişini oluşturan burnun üzerine, iç tarafta kalan gemilerden çıkarılan yirmi iki adet büyük topu yerleştirir. Karşısındaki burna da iki batarya kurulması emrini verir. Bu bataryadaki top sayısı daha sonra yapılan takviyelerle birlikte yirmi sekize çıkacaktır.

Birbirlerine baştan ve kıçtan bağlı olan altı kalyonu ise, bordalarındaki toplardan yarar sağlamak için liman ağzına demirletmişti. Diğer gemiler bu sıranın arkasında ve gemilerin arasında yer almıştı. Kürekli bastarda ve kadırgalar, limanın kuzey girişini oluşturan burnun arkasındaki koyda dizilmişti Cezayirli Hasan Beyin yaptığı bütün itirazlar Hüsamettin Paşa'yı ikna edememiş ve tasarladığı planı ısrarla uygulamıştı.

Ruslar o günün kalan saatlerini, tüm gece ve ertesi günün büyük kısmını dört ateş gemisinin hazırlanması ve gemilerin onarılması için kullandılar. Bombardıman gemisi o sırada, düşman gemilerini sürekli bombardıman altında tutuyordu fakat yangın çıkaramadı.

Osmanlı Donanması ile çok yakın mesafeden top düellosuna giren "Tri Iyerarha" gemisinde sadece bir yaralı vardı çünkü Osmanlı topları çok yükseğe yöneltilmişti; sadece direklere ateş edip direkleri, seren ve armaları parçalıyorlardı. Mizana direkleri parçalanmış, grandi direğinin bir tarafında sadece iki çarmık, pruva direğinde ise her iki tarafında da yedi çarmık sağlam kalmıştı.

He placed twenty two cannons that were taken from the ships which were closer to the shore, on the cape which constituted the the northern entrance of the harbor. He ordered to install two batteries on the cape across from that. The number of the cannons on that battery was to reach twenty eight with the additions made later.

The six galleons which were tied to each other fore and aft, were anchored at the harbor mouth in order to benefit from their cannons on their boards. The other vessels were placed in the back of that line and and in between the ships. The bastarde, and the other galleys were located inside the bay behind the cape which is the northern gate of the harbor. None of the objections made by Cezayirli Hasan Pasha could convince Husamettin Pasha, who insistenly carried out his plan.

The Russians used out all the remaining hours of that day, all night and most of the next day to prepare four fire ships and to repair their remaining vessels. The bomb vessel bombarded the enemy ship in the mean time but it could not cause any fire.

The ship "Tri Iyerarha" which was in close range cannon duel with the Ottoman fleet had only one wounded soldier. Because the Ottoman cannons were targeting a very high point; they were only firing at the riggings, and destroying the masts and the riggings. The mizzenmasts were destroyed, only two shrouds were left on one side of the main mast and seven shrouds on both sides of the fore mast.

"Ianuariy" ve "Rostislav" adlı gemilerde de, yakın esafede savaşmış olmalarına rağmen düşman toplarının yükseğe yöneltilmiş olması sebebiyle aynı şekilde ölü ve yaralı bulunmuyordu.

Rus gemilerinde en büyük hasar direklerde ve armalarda idi; özellikle "Tri Iyerarha" ve "Tri Svyatitelya" gemilerinde. Bu gemiler muharebeden hemen sonra çok hasar gören direkleri ve cıvadralarının onarımlarına başlamışlardı.

Bu arada Rus Savaş Meclisi de toplanmıştı. Meclisin gündemi, oluşan yeni durumu değerlendirmek ve halen bulunduğu sıkışık ve hücum eden taraf için bir çok avantajlar sağlayan bu konuşlanmadan istifade ederek Osmanlı Donanması'nı tamamıyla yok etmek üzere uygulanacak hareket tarzlarını belirlemekti.

Amiral Elphinston, Türklere karşı ateş gemilerinin kullanılmasını teklif etti. Aynı zamanda bu ateş gemilerinin hemen o gece, yani Türklerin içine düştüğü kötü durumdan toparlanmadan yapılmasını istiyor ve bu gemileri limana kendisinin götürmesini arzu ediyordu.

Fakat Tümgeneral Hanninal kendisinin aslında bir topçu ve Kara Kuvveti Komutanı olduğunu söyleyerek ateş gemilerini düşman üzerine götürülmesinin kendisine ait bir görev olduğunu iddia eder. Bu tartışmalar yüzünden ateş gemilerinin hazırlanması ertesi akşama kadar gecikecektir.

Düşman ve liman ağzının durumunun keşfi için gönderilen Komodor Greig, liman ağzının çok dar olması nedeniyle orada sadece üç gemi demirleyebileceğini ve bunların da tek sırada olamayacağını tespit etti. Bu sebeple Kont Orlov hücum için dört gemi tayin etti ve bu filonun komutanlığına Komodor Greig atandı.

Filosunda şu gemiler bulunmaktaydı ;

Kaptan Lupadin komutasındaki Rostislav Kalyonu,

Kaptan Klokaçov komutasındaki Evropa Kalyonu,

Kaptan Bezentsov komutasındaki Ne Tron Menya Kalyonu,

Kaptan Polivanov komutasındaki Saratov Kalyonu,

Kaptan Stepanov komutasındaki Nadezhda Fırkateyni,

Kaptan Kleopin komutasındaki Afrika Fırkateyni,

Grom Bombardıman Gemisi ve

Dört adet ateş gemisi.

Although they were involved in close range combat the ships named "Ianuariy" and "Rostislav" also did not contain dead or wounded personnel due to the wrongful aimed cannons of the Ottoman ships.

The most important damage on the Russian ships were on their masts and riggings; particularly "Tri Iyerarha" and "Tri Svyatitelya" were heavily damaged. On these ships the repairs of the masts and jim booms started right after the combat.

In the mean time the Russian Council of War gathered together. The agenda of the council was to reevaluate the conditions, and prepare an action plan in order to destroy the Ottoman Fleet by taking advantage of the conditions that they were currently in.

Admiral Elphinstone, offered the use of fire ships against Turks. In the mean time he wanted that these made right that night to take advantage of the condition that the Turks were in and he wanted to personally take these ships into the harbor.

But the Commodore Hanninal claiming that he actually was an artilleryman and the Commander of the Army, stated that it was his duty to take those ships into the harbor. The discussions lasted till the next evening which belated the preparation of fire ships too.

Commodore Greig who was sent for the reconaissance of the status of enemy lines and harbor mouth found out that no more than three ships could anchor at the gate due to its narrow structure, and that these ships could not be lined on a single line. Therefore Count Orlov assigned four ships for the attack and Commodore Greig was appointed as this fleet's commander.

The ships in his fleet were ;

Rostislav, galleon, under the command of Captain Lupadin,

Evropa, galleon, under the command of Captain Klokachov,

Ne Tron Menya, galleon, under the command of Captain Bezentsov,

Saratov, galleon, under the command of Captain Polivanov,

Nadezdha, frigate, under the command of Stepanov,

Africa, frigate, under the command of Captain Kleopin,

Grom, bomb vessel, and

Four fire ships.



Rus Filosu Çeşme önünde, Philippe Hackert / Russian Fleet in Front of the Cesme, Philippe Hackert

Komodor Greig'e, Çeşme Limanı'na girip gemileri düşmana yakın mesafede bir duruma ve konuma göre en uygun şekilde yerleştirme emri verilmişti. Ateş gemilerine, Yüzbaşı Dugdale, Yüzbaşı Mackenzie, Yüzbaşı Ilyin ve Teğmen Prens Gagarin komuta ediyordu. Ateş gemilerin hazırlanmasından sorumlu General Hannibal, 6 Temmuz akşamı ateş gemilerinin hazır hale getirildiğini rapor eder. Bunun üzerine Komodor Greig tüm kaptanlara gereken talimatları verip "Rostislav" gemisine biner ve derhal komutan forsunu toka eder.

Yapmış olduğu Harekat Tasarısı sonucunda Komodor Greig'in gemilerine verdiği emirler şu şekildedir;

** Üç kalyon limana girip düşmana en yakın olabilecek mesafede ve birbirini engellemeyecek şekilde demirleyeceklerdir.*

** Dördüncü gemi, ihtiyaç olması halinde yardıma gelecek veya hasar gören gemileri çekecek şekilde bir gomina daha açıkta bulunacaktır.*

** Nadezhda Firkateyni, kuzeydeki burunda bulunan bataryalara karşı ateş edecektir.*

** Afrika Firkateyni, düşmanın güney burnundaki bataryanın içine toplarını yerleştirdiği farz ve kabul edilerek burasını ateş altına alacaktır.*

** Bombardıman gemisi kalyonlardan biraz daha açıkta durup onların üzerinden düşman donanmasını bombardıman altına tutacaktır.*

** Dört ateş gemisi, Komodor gemisinden verilecek çift fişek sinyalini görür görmez düşmana yönlenecek şekilde yelkenlerini açıp rüzgar altında duracaklar, düşman gemilerine yanaşıp bağlandıktan sonra kendi gemilerini ateşe vereceklerdir.*

Çeşitli sebeplerden dolayı bu taarruzun gece gerçekleştirilmesi daha uygun bulunur. O gece dolunay vardı, dolayısıyla limana girip belirtilen yerlerde demirlemek ve diğer faaliyetlere başlamak için yeteri kadar aydınlık mevcuttu. Gece saat on bir sularında Komodor Greig Filosuna demir alma emrini verir. Bu zamana kadar top atışları ile düşmanı kuşkulandırmamak için randaya fener çektirip başlama emrini verdi.

Burada randaya fener çekmenin sebebi Filosundaki diğer gemileri, emir verdiğini ikaz etmek içindir.

Commodore Greig was ordered to go into the Cesme Harbor and position the ships at the closest possible distance and appropriate location based on the enemy vessels. The fire ships were commanded by Captain Dugdale, Captain Mackenzie, Captain Ilyin and Lieutenant Prince Gagarin. General Hannibal who was responsible for the preparation of the fire ships reported that the ships were ready in the evening, on July the 6th. As he heard this Commodore Greig instructed all his captains, climbed aboard "Rostislav" and immediately hoisted the commander pennant.

As a result of the Operation Plan he prepared Commodore Greig ordered the ships the following;

** Three galleons are to enter inside the harbor and anchor at the closest location possible, in a position eliminating the possibility to interefere with each other.*

** The fourth ship shall come if help is needed or will stay 100 fathoms (1/10 Nautical Mile) away from the others to be ready to tow the damaged ships.*

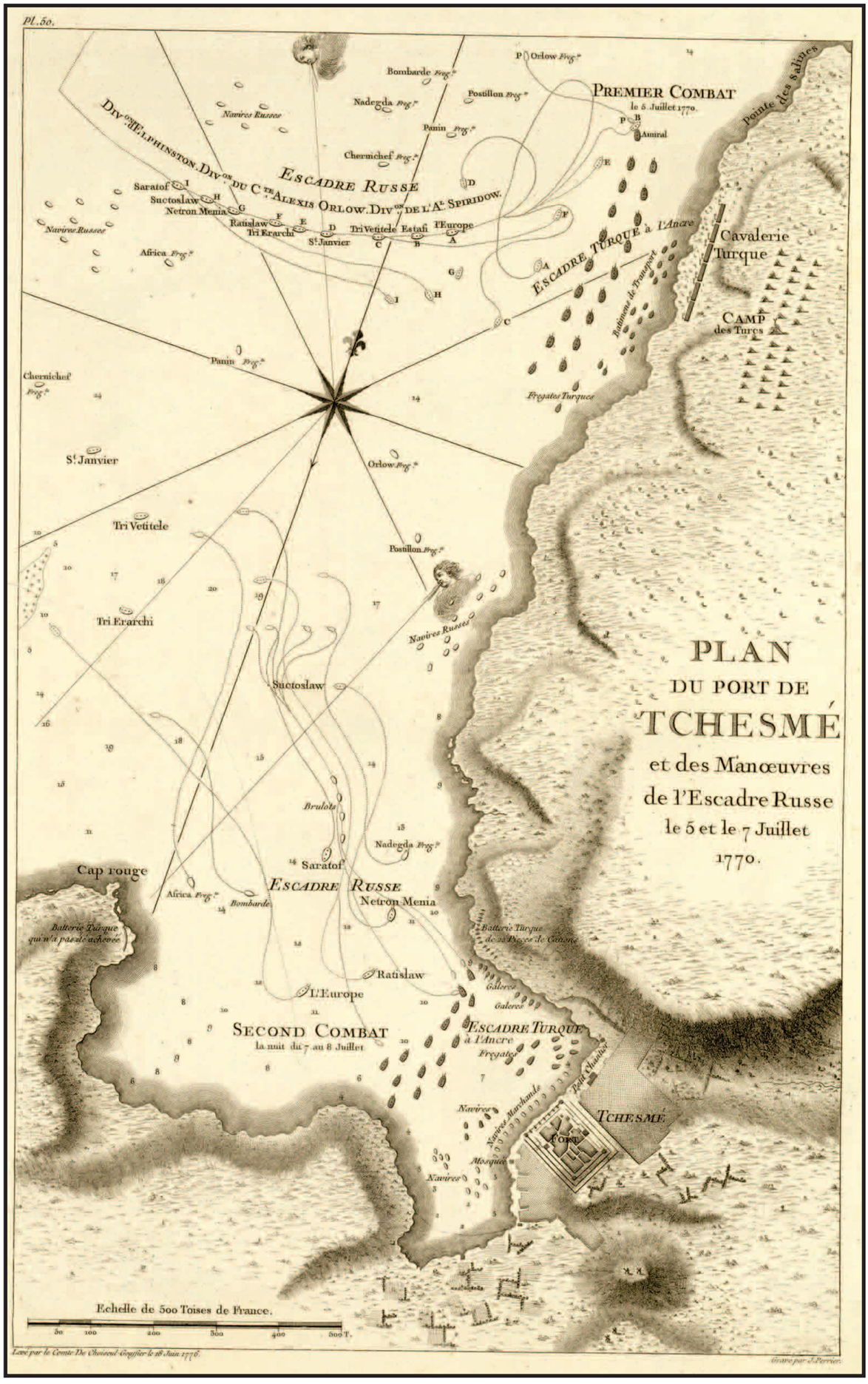
** Nadezhda, the frigate, is to fire at the batteries located in the north of the cape.*

** The Africa Frigate, assuming that the enemy kept cannons inside the battery, on the southern cape shall keep firing at that point.*

** The bomb vessel was to keep the enemy fleet under bombardment over these by keeping itself way behind the galleons.*

** Four fire ships were to unfurl the sails, and keep on the leeward side as soon as they saw the double fire crackers launched from the ship of the Commodore, to move against the enemy ships and after they tie their ships to the ones of the enemy, they were to put their ships on fire.*

It was found more appropriate to attack at night due to various reasons. That night there was full moon, entering the harbor and anchoring at the determined locations and start to act as planned was easier due to sufficient light. At around eleven Commodore Greig ordered his fleet to heave up anchor. Until then he gave the order to start by hanging a lantern on the spanker in order not to fire cannons and let the enemy become suspicious.



Rus Filosu 5-7 Temmuz 1770 Çeşme Savaşı manevralarını gösteren gravür, Choiseul Couffier, 18 Haz 1776
Relief describing Manoeuvres of the Russian Fleet During Battle of Cesme on July 5-7, 1770, Choiseul Couffier, June 18, 1776

Geceleri veya gemilerin birbirinden uzakta olması durumunda bir işaret çeken gemi diğer gemilerin dikkatini çekebilmek için top atardı. Ancak burada Greig doğru bir muhakeme ile fenerle işaret vermeyi uygun bulmuştur.

Rüzgar altında bulunan kum bankına girmekten korkan "Evropa" gemisi sinyali beklemeden hareket edip tek basına limana girer ve limanın güney tarafında Osmanlı gemilerine yaklaşık 350 yarda mesafede demirler.

Osmanlı gemilerinden ve kara bataryalarından şiddetli bir ateş açılır. Evropa Kalyonu oldukça zor durumda kalmıştır. Demirledikten ve gereken manevrayı yaptıktan sonra tüm personeli topların başındadır artık ve şiddetli bir top düellosu başlar. Bu durum, diğer gemilerin gelmelerine kadar yaklaşık 15 dakika sürmüştür. Bu zor durumu gören Komodor, Rostislav ve Ne Tron Menya gemileri ile yardımına yetişir.

Evropa gemisini yarım gomina kadar geçtikten sonra, liman ağzı ortasının karşısında, Osmanlı gemilerine yaklaşık 1,5 gomina mesafede 00.15'de demirlerler. Ne Tron Menya gemisi, o sırada yaklaşık yarım gomina daha uzakta, limanın kuzey tarafına doğru demirlemiştir. Firkateynler hedefleri olan tabyaların karşısındaki planlı mevkilerini almıştır.

The reason for the hanging lantern on the spanker was to warn the other ships in his fleet and make sure they know about his order. The ships sent a signal at night or in the case when the ships were far away from each other, but in order to draw the attention of other ships they used to fire a cannon ball. In this case though, Greig made a wide decision, and sent a signal with the lantern.

The ship "Evropa" that was scared of going towards the sand embankment and run ashore on the windward side, acted alone before the signal was sent and entered the harbor. It anchored in the south of the harbor approximately at 350 yards distance from the Ottoman fleet.

The Ottoman ships and the batteries on land started a fierce firing. The galleon of Evropa was in a very bad situation. After anchoring and all the necessary manoeuvring all the personnel were on the cannons and a fierce cannon ball duel started. This situation lasted approximately 15 minutes until the other ships arrived. The Commodore who observed all that participated for assistance with the ships of Rostislav and Ne Tron Menya.

After passing Evropa approximately 50 fathoms they moored across from the harbor mouth, 150 fathoms from the enemy ships at 00.15.



Çeşme Faciası, Hüsnü TENGÜZ, İstanbul Deniz Müzesi / Chesme Naval Battle, Hüsnü Tenguz, Istanbul Naval Museum



Dört Ateş Gemisi Taarruz İçin Emir Beklerken , Philippe Hackert
Four fire ships expecting attack order , Philippe Hackert

Artık söz topçuların tecrübesine ve maharetine kalmıştır. gülleler gemilerin üzerine yağmaya, kurşunlar havada uçan yıldızlar gibi koşuşarak düştükleri yeri yakıp kavurmaya başladılar.

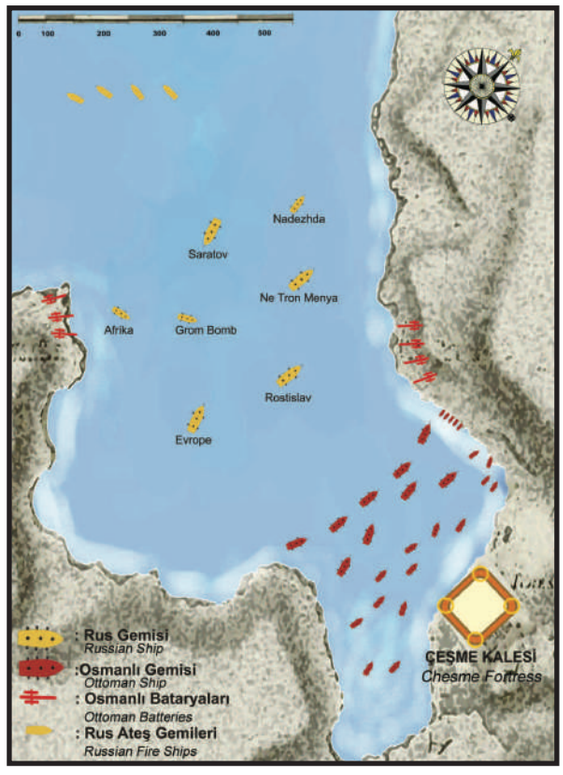
Şiddetli ateş, 1 saat 15 dakikalık süre içinde aralıksız devam eder. Bu sırada bombardıman gemisinden atılan bir bomba, Osmanlı gemilerinden birinin grandi gabya yelken torbasına düşer. Bu yelken çok kuru ve pamuklu olduğu için aniden tutuşup yanmaya başlar ve alevler kısa sürede direğe ve armalara geçer, Gabya çubuğu alevler içinde güverteye düşer ve tüm gemi yanmaya başlar. Gazavatı Cezayirli Hasan Paşa'da ise bu yelkenin mayıstra olduğu yazılıdır.

Osmanlıların tüm dikkatinin ateşe başlayan gemiler üzerinde olduğunu bilen Komodor Greig, alev alan geminin de Osmanlı Donanması'nda yarattığı telaşı görünce uygun

Ne Tron Menya was anchored in the north of the harbor approximately 50 fathoms away. The frigates were positioned at their planned locations where they targeted the batteries across.

The rest was left to the experience of the artillery men and their abilities. The cannon balls started falling into the ships, the bullets were flying in the sky like falling stars, and they burned the spots they fell at.

The fierce firing continued uninterrupted for 1 hour and 15 minutes. In the mean time a bomb that was fired from the bomb vessel fell into the sail bag on the main mast of an Ottoman ship. This sail was too dry and made of cotton therefore it suddenly started burning and in a little while the flames reached the masts and the riggings. The topmast fell on the board in flames and the whole ship started burning. Cezayirli Hasan Pasha wrote that this sail was the main yard.



Osmanlı ve Rus Filoları Çeşme Limanında/
Ottoman and Russian Fleet at Chesme Harbour

zamanın geldiğini değerlendirerek ve ateş gemilerinin derhal gönderilmesi için işaret verir. Ön sıradaki ateş gemisine kumanda eden Yüzbaşı Dugdale tüm yelkenlerini açıp rüzgar üstündeki gemilere doğru hareket etti, ancak Komodor gemisini geçtikten sonra ön sıradaki kalyonlara yaklaşırken iki adet Osmanlı kadırgası gelen tehlikeyi sezinler ve ateş gemisine rampa etmek için ileri atılırlar.

Kadırgaların üzerlerine geldiğini gören Dugdale ve ekibi gereken zamandan önce gemiyi ateşe vererek, hayatlarını kurtarmak için bordadan atlarlar. Yakında onları beklemekte olan, ancak, kadırgaların limandan çıkması üzerine demir alarak iyice uzaklaşan şalopaya doğru yüzmek zorunda kalırlar. Bu arada kadırgalar ateş gemisini durdurup karşılaştıkları yerde batırırlar.

Ateş gemilerinin liman girmeye başlamaları esnasında, Osmanlı gemisindeki yangın da yanındaki gemilere sirayet etmiş, infilak etmesi ile yanan parçalar çevredeki diğer gemilere de düşmüştü.

Bundan sonrası Komodor Greig'in günlüğünde şu satırlar ile yer almaktadır;

Yüzbaşı Mackenzie öndeki ateş gemisini yakından takip ediyordu ve ilk sıradaki kalyonlardan birine yaklaşıp gemisini ateşe verdi.

Commodore Greig knew that all the attention of the Ottomans were focused on the ships that started the firings. And when he saw the panic and chaos it created among the Ottoman Fleet he thought that the right time had come, and ordered all the fire ships to move on. Captain Dugdale who commanded the fire ship in the front line unfurled all its fire ships and moved towards the ships on the windward side, but after it went passed the Commodore's ship and approached the galleons in the front line. Two Ottoman galleys felt the danger and moved forward to ramp the fire ship as it neared the galleons in the front line.

Dugdale and his team saw the galleys coming towards them and put the ships on fire before the planned time and jumped from the ship to save their lives. They had to swim to the sloop which was waiting for them, but heaved up anchor and moved away when the galleys took off from the harbor. In the mean time the galleys stopped the fire ship and sunk it where they confronted it.

As the fire ships started entering the harbor the fire in the Ottoman ship spreaded to the other ships, and after its explosion the burning parts fell onto the other ships as well.

The events that followed were written in Commodore Greig's diary with these words;

Captain Mackenzie was following the fire ship in the front very closely and as his ship neared one of the galleons in the first line he put it on fire. By this way half of the Ottoman fleet was on fire.

Captain Ilyin who was commanding the third fire ship, was somewhat far away and when he passed by the Commodore's ship the Commodore told him not to put the enemy ship on fire unless the fire ship was tied to an enemy ship on the leeward side. As a result of this the Captain attached his ship next to one of the enemy ships and put it on fire.

Lieutenant Prince Gagarin, sent the fourth fire ship over a ship that was already on fire since most of them were burning anyway. As the first fire ship passed by the Commodore ship, order was given to hold fire not to damage their own ships. But since some of the enemy ships on the leeward side were still not in flames and continued firing the Commodore also give the order to restart firing.



Çeşme Limanı'nda Osmanlı Donanması'nın yanması, 7 temmuz 1770, Jacob Philipp Hackert, 1772 Peterhof Sarayı / Burning of Ottoman Fleet at Chesme Harbour July 7th 1770, Jacop Philipp Hackert, 1772 Peterhof Palace

Böylece artık Türk Donanması'nın yarısı yanıyordu. Mackenzie'nin ateş gemisi de yanan bir gemiye yanaşmış oldu.

Üçüncü ateş gemisine kumanda eden Yüzbaşı İlyın biraz daha uzaktı ve Komodor gemisinin yanından geçerken, Komodor ona, şartlar ne otursa olsun rüzgar altı olan düşman gemilerinden bir tanesine bağlanmadan kesinlikle gemisini ateşe vermemesini bağırarak söyledi. Bunun sonucunda Yüzbaşı gemisini onlardan birine borda bordaya yanaştırıp ateşe verdi.

Teğmen Prens Gagarin, dördüncü ateş gemisini düşman gemilerinin çoğu yandığı için yanan bir gemi üzerine gönderdi. İlk ateş gemisi Komodor gemisini geçtiğinde, kendi ateş gemilerine zarar vermemek için ateş kesilmesi emri verildi. Fakat rüzgar altı düşman gemilerinden birkaçı alev almadığı ve ateş etmeye devam ettiği için Komodor ateşe devam edilmesini emretmek durumunda kalmıştı.

Sabaha karşı saat 3'te Türk Donanması'nın tamamı yanıyordu. Türklerin kapılmış olduğu dehşet, şaşkınlık ve karışıklığın tarifi mümkün değildi.. Yanmayan gemilerdeki Türkler dahi bütün mukavemeti bırakmışlardı. Kürekli gemilerin çoğu ya batmış yada onlardan aynı anda atlayan pek çok kişinin ağırlığından devrilmişti. Mürettebatın tamamı dehşet ve umutsuzluk içinde suya atlıyordu.

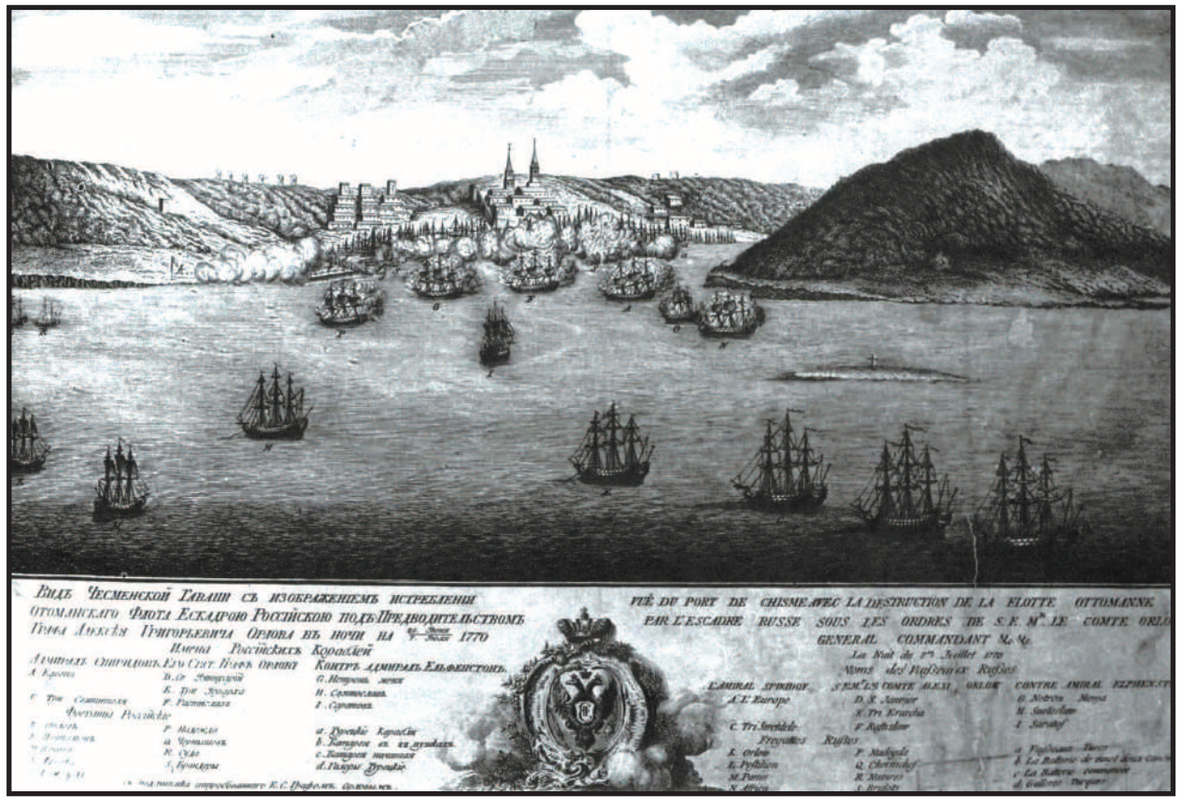
At around 3 A.M. the Turkish Fleet was completely in flames. It was not possible to define the devastation, disappointment and chaos that the Turks found themselves inside.. Even the Turks on the vessels that were not in fire quit resisting. Most of the oared vessels were either sunken or tipped due to the people jumping into the water all at once. All the personnel jumped into the sea out of despair and devastation. The surface of the sea inside the harbor was full of people pathetically trying to save their lives and submerging each other. Most of these could not make it to the shore although tried very hard.

The Commodore gave another order to cease fire and let the ones with enough strength to swim ashore, to give them one more chance to save their lives. The confusion of the Turks was so extensive, that, even the ships that were just started burning or not burned at all were abandoned and so were the batteries on the shore, and also the settlements which were already abandoned by the civilians. The vessels "Evropa" and "Ne Tron Menya" were ordered to stay away from the other ships which were under the risk of blowing up. Only Commodore stayed with his ship until the very end.

He ordered to tightly furl the sails up and pour water on them until they are fully wet; additionally the boards and decks were gotten all wet to avoid burning by falling ship parts on fire.



Rus Filosunun Çeşme Liman Önündeki Konumunu Gösteren Gravür
Relief Illustrating the Position of the Russian Fleet in Front of the Cesme Harbor



Çeşme Savaşı Gravürü, Rus Donanma Arşivi / Relief of Cesme Battle, Russian Naval Archives

Limanın yüzeyi acınacak halde kurtulmaya çalışan ve birbirini batıranlarla doluydu. Bunların çoğu müthiş çabalarına rağmen sahile ulaşamadılar.

Komodor, en azından sahile ulaşmak için yeterince gücü olanların kurtulmaları için imkan sağlamak niyeti ile bir daha ateşkes emretti. Türklerin dehşeti o kadar büyüktü ki, yanmaya henüz başlamamış gemileri, kıyıdaki tabyaları ve sivillerin daha önce terk ettikleri şehir ve kaideleri bile bırakıp kaçtılar."Evropa" ve "Ne Tron Menya" gemileri, diğer gemilerin infilak etme tehlikesinin dışında kalmak için uzaklaşma emri aldılar. Komodor bir tek kendi gemisiyle sonuna kadar kaldı.

Yelkenlerin yeniden sıkıca toplanması ve üstlerine tam ıslanıncaya kadar çok su dökülmesini emretti; ayrıca, düşen yanmış parçalardan gelen tehlikeyi bertaraf etmek için borda ve güvertelerin üzerine devamlı su dökülmesini istedi.

Kont Alexis Orlov sabah saat 4'e doğru filosundaki kürekli gemileri "Rostislav" gemisinin yardımına gönderdi. Komodor ise henüz yanmayan iki düşman gemisini görüp gelen filonun kumandasında olan Yüzbaşı Kartoşov'u beş veya altı şalopa ile en çok rüzgar üstü konumdaki geminin çekilmesi için gönderdi. Bundan az sonra birkaç şalopa ile Yüzbaşı Mackenzie'yi de diğer gemiyi kurtarmak için gönderdi.

Count Aleksey Orlov sent all the oared ships at 4.00 to the aid of "Rostislav. Commodore on the other hand saw two enemy ships that were not burned yet and sent Captain Kartoshov of the coming fleet with five or six sloops to taw the ship which is at the windward position the most. A little later he sent Captain Mackenzie with a few sloops to save the other ship as well.

Although the enemy ships that exploded one after the other created a serious danger both officers completed their missions perfectly. Just as Mackenzie was towing the other ship the burning Turkish vessel they were passing by exploded. The burning pieces from that ship fell on the one that was being towed and it started burning too. Commodore Greig did not want the other ship to burn too, so as soon as a mild breeze started to blow from the coast he sent Captain Bulgakov of Rostislav in order to take charge of the ship to unfurl sail, get out of the harbor and to join Count Orlov which was near the harbor mouth . All these were performed very professionally and in a very short period of time. The name of this ship was "Rodos".

At the break of down all the oarships of the Russians were sent to take the remaining galley reales, galleys and sloops of the Ottomans. Russians now were after the booty.

Birbirinin ardına infilak eden düşman gemilerinden gelen tehlikeye rağmen subayların ikisi de bu vazifeyi korkusuzca yaptı. Gemilerin ikisinin de çekilmesi sırasında yanan bir Türk gemisi, tam da Yüzbaşı Mackenzie son çekilen gemi ile onun yanında geçerken havaya uçtu. İnfilak eden geminin yanan parçaları bu geminin üzerine düşünce o da yanmaya başladı. Komodor Greig, diğer kurtarılan geminin de aynı felakete uğramasını önlemek için sahilden hafif rüzgar esmeye başladığında o geminin kumandasını alıp bir an önce yelkenlerin açılması ve limandan çıkıp liman ağzı yakınlarındaki Kont Orlov'a katılması için "Rostislav" gemisinden Kaptan Bulgakov'u gönderdi. Tüm bunlar büyük bir ustalıkla ve kısa bir süre içinde gerçekleştirildi. Bu geminin adı "Rodos" idi.

Şafak söküyordu; Rusların tüm kürekli tekneleri yangından sonra arta kalan Osmanlı baştarda, kadırga ve şalopaları almaya gönderildi. Ruslar artık ganimet toplamaya başlamıştı.

Sahile ganimet toplamak için çıkan filikalarda bulunan İngiliz Subaylardan biri günlüğünde şunları yazacaktır:

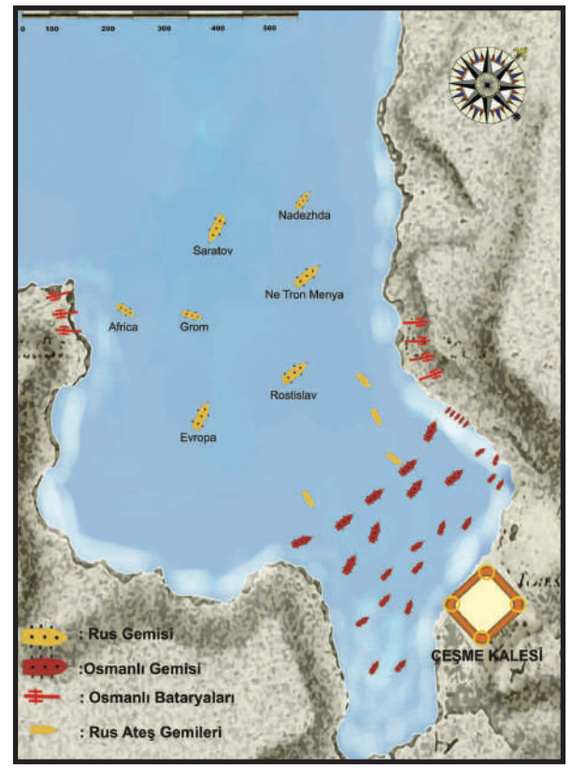
Bu sabah saat 6 da sandal ile kıyıya yakın bir yerden geçerken bir burun üzerinde kollarını yukarıya kaldırmış iki adam görüldü ve bunlar İngilizce olarak;

"Tanrı aşkına bizi kurların" diye bize bağırıyorlardı. Sandaldakilere onlara doğru gidilmesi emrini verip hemen ikisini de sandala aldım. Adının Robert Jakob olduğunu söyleyen yaşlı olanı bir şey söylemeden dizlerime sarıldı. Sevinçten kendisinden geçmişti. Kendine gelince gözlerinde yaşlar ile söze başladı, ilk sözü şu oldu.;

-Çok şükür, kurtuldum. Sonra da ellerini dizimden çekip havaya kaldırarak: " Ey ulu Tanrım. Demek kurtuldum" diyerek duaya başladı.

Anlattığına göre bu adam 11 seneden beri Türkiye'de esir bulunuyormuş. Eğer biz bu zaferi kazanmamış olsa idik, büyük bir ihtimalle hiç kölelikten kurtulamayacakmış... Onun yanındaki 18 yaşlarında olan ise o kadar sevinmiş görülmüyordu. Adı George Mattey olup esir düşmesi o kadar eski değildi."

1757 yılında İstanbul'a gelen Baron de Tott Osmanlı İmparatorluğu için çalışmış ve "18. Yüzyılda Türkler" isminde de bir kitap yazmıştır.



Ateş Gemileri Taaruzu / Attack of Fireships

One of the British officers who was on the boat with others to go collect the booty explained this moment with these words in his diary:

As we were passing by the coast around 6 this morning, we saw two men raising their hands, and these men were yelling us in English;

"Save us for the sake of God". I ordered the men on the boat to directly go there and I took them in the boat. One of them said his name was Robert Jakob he was old and he hugged me around my knees. He was so happy that he completely passed out. As he woke crying he said;

-Thank god I'm saved. Then he pulled his hands from my legs and opened them towards the sky and shouted: " Oh God almighty. I am saved" and started preying.

As he explained this man lived there as a slave for 11 years. If it wasn't for our victory he possibly could never have been saved from slavery.. The 18 years old man next to him was not that happy. His name was George Mattey and his history of slavery was probably very recent."

Baron de Tott who arrived in Istanbul in 1757 had worked for the Ottoman Empire and wrote a book named "Turks in the 18th Century" who

Osmanlıları çok yakından tanıyan Baron, Cezayirli Hasan Paşa ile görüşmelerine dayanarak yazdığı Çeşme Savaşı notlarında şunları söyler;

Ruslar başarı ihtimali en az olan girişimleri bile denenmeye değer yapan panik havasının Türkleri sarmış olduğunu fark ettiklerinde limandan içeri iki ateş gemisi göndermekte tereddüt etmediler. Rus gemilerinin görülmesi üzerine zaten bir gün önceki korkularından kurtulamayan Türkler gemilerini savunmaktan ziyade karaya kaçmakta acele etmişlerdi.

Ama iki küçük gemiden başka gelen olmadığını fark ettiklerinde, bunların kolaylıkla üstesinden gelebileceklerini düşünmüşler, gemilerin içindekileri tutsak alıp, gemileri batırmadan İstanbul'a ganimet olarak götürmeye karar vermişlerdi.

Bu sırada kolaylıkla liman giren Rus gemicileri dümenlerini bağlamışlar, çengelli çıpalarını Türk gemilerine atarak alev girdapları kusmaya başlamışlardı; tamamen Türk gemileri ile dolu olan Çeşme limanı bir anda Osmanlı Donanması'nı yutan bir volkan ağzına dönmüştü. Bu felaket Osmanlı gururunu fena halde kırmakla birlikte az zaman sonra vezirler daha etkili bir mesele ile uğraşmak zorunda kaldılar…Başkenti açlık tehdit ediyordu."

Komodor Greig, zaferin kesin olduğunu ve limanda yanmamış veya filoya götürülmemiş tek bir şalopa bile kalmadığını görüp "Rostislav" gemisi ile demir aldı ve diğer gemiler ile beraber Orlov'a katılmak üzere yola çıktı.

Katıldıktan sonra 21 pare top atışı ile selamladı ve Tri Iyerarha gemisinden aynı sayıda top atışı ile cevap aldı. "Rostislav" demirlediğinde Komodor Greig kendi komutan sancağını indirdi ve Başkomutana ayrıntılı rapor vermek için Tri Iyerarha gemisine gitti. Kont onu sevinçle ve memnuniyetle kabul etti.

Rusların zayiatı çok azdı. Evropa gemisinde 8, Ne Tron Menya gemisinde ise 2 veya 3 ölü vardı. Osmanlı Filosuna en yakın olan Rostislav gemisinde ise ilk muharebede olduğu gibi, yani Osmanlı toplarının çok yükseğe yöneltilmiş olmasından ötürü tek bir ölü yoktu.

Osmanlıların zayiatı için ise 11.000 ile 5.000 arasında rakamlar telaffuz edilmektedir. Kalyonlarda ki ve diğer küçük gemilerdeki personel mevcudu dikkate alındığında o anda Çeşme'de Osmanlı Donanması'nda savaşan toplam denizci sayısının 10.000 civarında olduğu hesaplanabilir.

was very close to the Ottomans knew them by heart, and based on his interviews with Cezayirli Gazi Hasan Pasha on the Battle of Cesme he wrote the following notes;

As the Russians noticed that the panic in the air that took the Ottomans under control when they were assuming that their attempts could hardly succeed, did not hesitate to send two fire ships inside the harbor. As soon as they saw the Russian ships, their fear from the precedent day, made them flee ashore instead of defending their ships.

But when they saw those were nothing but two small vessels they first thought they could easily deal with them, and even decided to enslave the personnel inside the ships, and not to submerge but take the ships to Istanbul as booty.

At that moment the Russian sailors, who easily made it to the harbor, tied their rudders threw their anchors onto the Turkish ships, and started blowing fire. The Cesme harbor which was filled completely with Turkish ships suddenly turned into a volcano swallowing the entire Ottoman Fleet. Of course this disaster was humiliating but the Viziers soon had to be dealing a more important matter. The capital was under the threat of hunger."

Commodore Greig heaved up anchor with Rostislav after he was convinced that the victory was ascertained and there was not even a single sloop taken away to the fleet or burned, and cruised along with the other ships to join Orlov.

After joining Orlov they fired a 21-gun salute and received the same salute from Tri Iyerarha. When "Rostislav" anchored Commodore Greig hauled down the commandership pennant and went to report to the ship of the Grand Admiral to Tri Iyerarha. Count honored him with joy and satisfaction.

Russian damages were very low. Evropa contained 8, Ne Tron Menya 2 or 3 dead. On the Rostislav which was the closest to the Ottoman fleet there were none, since the cannons were aimed too high just as in the previous battle.

The damage on the side of Ottomans was pronounced somewhere between 11.000 and 5.000. When the personnel in the galleons and the smaller ships are considered the total number of sailors fighting in Cesme for the Ottoman Fleet was around 10.000.

Ancak bir kısım personelin önceden sahile çıkmış ve orada konuşlanmış olması, çektiri türü teknelerin ve diğer küçük yelkenlilerin sahile yanaşmış olmaları, ilk patlamadan sonra kalyonlardaki bir çok denizcinin gemilerini terk etmiş olması, liman içindeki gemilerin ise, en yakın sahile yaklaşık 200 yarda içinde olmaları nedeniyle Osmanlı Donanması'nın toplam kaybının 5.000'lere ulaşma olasılığının çok zayıf bir ihtimal olacağı kıymetlendirilmektedir. Şehit olanlar arasında Patronai Hümayun Kapudanı Ali Bey ile bir iki kalyon kaptanı da vardır.

Çeşme'de Donanmanın yanması ile ilgili olarak Gazavatı Cezayirli Hasan Paşa'nın ikinci varakında ise;

"Çeşme Muharebesinden iki gün sonra Ruslar kumbara sefinesi ve cesim kalyonlarını leylen getirip liman ağzına lenger bırakıp gece saat beşte (ezan saati) top ve kumbara atmaya başlayarak Giritli Ali Kaptanın süvari olduğu kalyonun mayıstra sütununa bir cesim kumbara isabetle tutuşup söndürmeğe bir çare bulamayıp mezkur kalyon ihraki binnar olup cephanesi infilak ettikte limanda bulunan bilcümle kalyonlara dahi ateş isabet edüp cümle donanmayı hümayun ihrakı hinnar olup ol gece mahşer misali olup asakir muvahhidinin şehit olanlardan maadası su üzerinde herkes nefsini kurtarmağa sayile Çeşme kasabasına çıktılar." denilmektedir.

Genelkurmay Başkanlığı IX Şube tarafından basılan 1768- 1774 Osmanlı Rus Savaşı adlı kitapta şu açıklamalar vardır:

Gemilerin mürettebatından bir kısmı bir gün evvel karaya çıkarılarak bataryaların tabiye ve teçhizinde vazife almışlardı. Gemide kalanların bir kısmı sandallarla kendilerini karaya attılar. Büyük bir kısmı da kendilerini denize atarak yüze yüze kurtulmaya çalıştılar. Türk kalyonları sabaha kadar alevler saçarak yandılar. Ateş cephaneye sirayet ettikçe müthiş infilaklarla parçalandılar. Limanın ağzında mevkii almış olan Rus gemileri yangının söndürülmesine mani olma için bir müddet bombardımana deva ettilerse de bütün gemilerin tutuştuğunu gördükten sonra ateşi kestiler.

Gece yarısından bir saat sonra başlayan yangın sabahın altısına kadar sürdü. 7 Temmuz 1770 sabahı güneş doğarken yangından kurtulmuş 64 toplu bir Türk kalyonu ile birkaç çektiri ve 20 kadar kürekli küçük kayık kalmıştı.

But the fact that some of the personnel already debarked from their ships and deployed at the coast, the galley type vessels and other smaller sailships approached the coast, many sailors abandoned their ships after the first explosion, and the distance of the ships which was approximately under 200 yards suggested a loss on the Ottoman side barely around the 5000s. Among the martyrs there was also Vice Admiral Ali Beigh on the Flag Ship Humayun, and a couple of more captains of galleons.

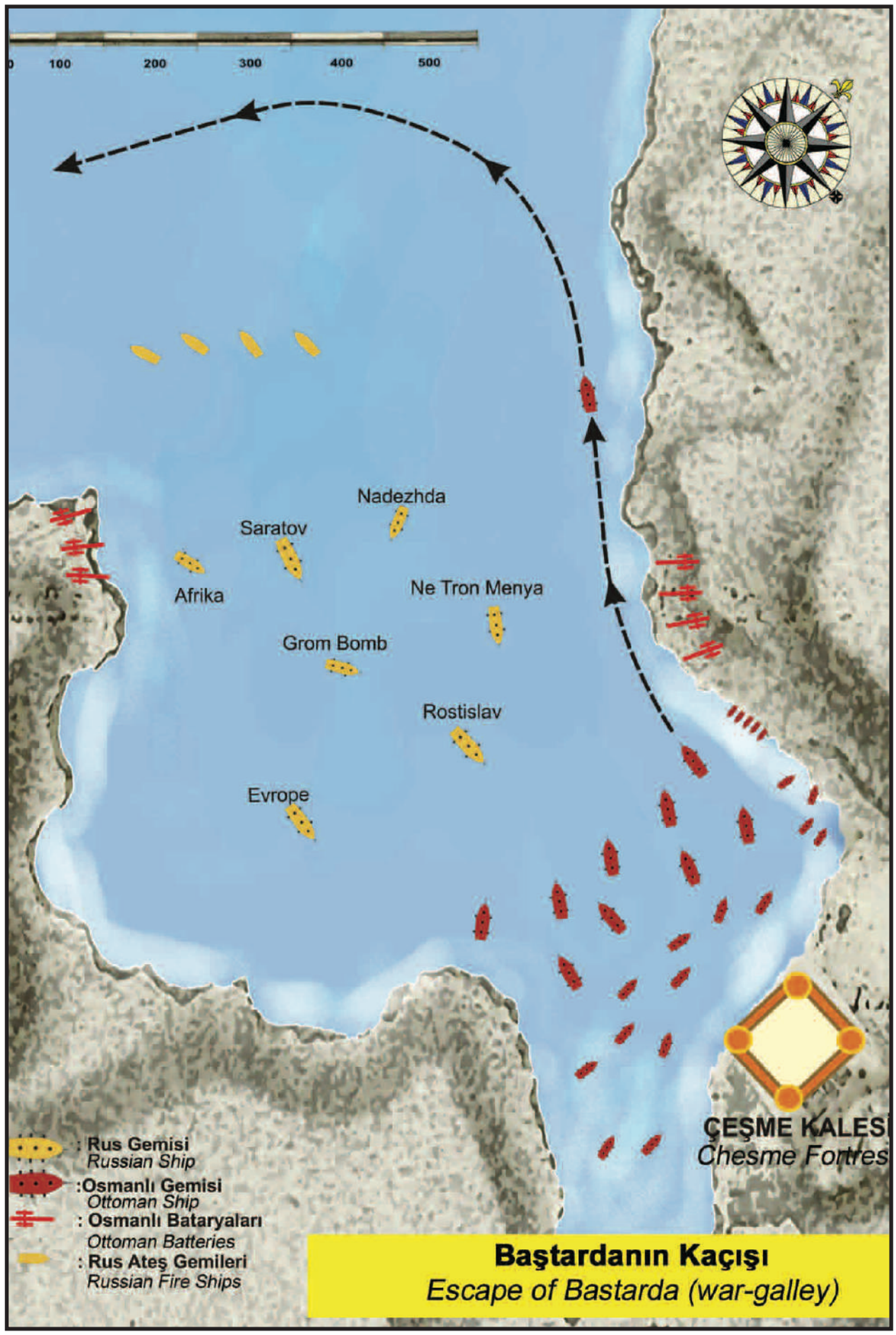
Cezayirli Gazi Hasan Pasha wrote on the burning of the Fleet in Cesme in his notes that;

"Two days after the Cesme Battle the Russians brought the bomb ship and the bulky galleons and left them anchored at the harbor mouth. At five in the morning (prayer time) they started firing cannon balls and grenades. The main mast of the galleon where the Cretan Captain Ali was the guard, received a shot, and caught fire. It could not be extinguished and the flames were every where. Finally it blew up with the ammunition inside. It caused other ships inside the harbor to catch fire as well. This destroyed the entire fleet and although there were some sailors who could save their lives most became martyrs during that battle. The rest ran ashore to Cesme."

The book called Ottoman-Russian War of 1768- 1774 printed by the Turkish General Staff Headquarters Suboffice IX 1768- 1774 contains the following explanations:

Some of the ship personnel were debarked on land one day before to take over the responsibility of the batteries both tactics-wise, and equipment-wise. Some of the personnel that stayed on the ships were landed by using the rescue boats. The majority of them jumped into the water and swam to the shore. Some tried to swim very hard to save themselves. The Turkish galleons burned until next morning spreading the fire around. As the fire got in touch with the ammunition they fell into pieces by terrible explosions. The Russian ships which were positioned at the harbor mouth kept the bombardment going to prevent possible efforts of extinguishing until they were certain that all ships were caught on fire.

The fire that started one hour from midnight lasted until six in the morning. In the morning of July 7 1770 there was a Turkish galleon with 64 cannons, a few galleys and 20 oarboats.


0
100
200
300
400
500
Nadezhda
Saratov
Afrika
Ne Tron Menya
Grom Bomb
Rostislav
Evrope
ÇEŞME KALESİ
Chesme Fortres
: Rus Gemisi
Russian Ship
:Osmanlı Gemisi
Ottoman Ship
: Osmanlı Bataryaları
Ottoman Batteries
: Rus Ateş Gemileri
Russian Fire Ships
Baştardanın Kaçışı
Escape of Bastarda (war-galley)

vMaliki kaptan komutasında olup mürettebatı tarafından terk edilen bu kalyonla diğer tekneler Rusların eline geçti." denilmektedir.

Rusların eline geçen kalyonla ilgili olarak Gazavatı Hasan Paşa'da ise " Hacı maliki beyin süvari olduğu beylik kalyon düşmana esir düşmüş ise de zamanı kalilde vücudunu feda ile garkı nabut olmuş" denildiğine göre gemi personeli tarafından geminin terkinden önce kastı olarak hasar verildiği değerlendirilebilir.

Bütün yabancı kaynaklarda Ruslar tarafından ele geçirilen Osmanlı Kalyonunun Rodos Gemisi olduğu yazılıdır. Ancak Osmanlı Donanması envanterindeki kalyonların isimleri belli olduğundan böyle bir gemi olma ihtimali mevcut değildir. Ele geçirildiğinde geminin herhangi bir yerinde Rodos ismine rastlayan Rusların bu şekilde değerlendirdiği tahmin edilmektedir.

Ruslar bu kalyona Sakız Kanalı Muharebesinde batan kalyonlarının ismi olan "Yevstafiy" koyup savaş ganimeti olarak Rusya'ya götürmek isterler. Ancak kalafatı yeterli yapılmadığından gemi fazla su yapmaktaydı. Üç ay sonramora kıyılarında sahilde oturup parçalanmıştır.

Sahile çıkan Ruslar ve de Yunalılar ise hem Çeşme'yi yağmalamaya, insanları öldürmeye, kalede ve sahilde bulunan topları kendi gemilerine yüklemek için gayret göstermişlerdir. Elphinstone günlüğünde bu konudan şu şekilde bahsedecektir ;

Donanmada bulunan Yunanlar ve Arnavutlar daha sonra kasabayı yağmaladılar, kasabayı ve kaleyi ateşe verdiler, fakat taştan yapılmış olan duvarlara zarar veremediler. Bataryada bulunan yirmi sekiz (parçalık) pirinç top donanmamızın gemilerine taşındı. Çeşme Limanı'nın suları altında 1.200 parça pirinç topun bulunduğu hesaplandı. Temmuzun beşi Cumartesi günü Pultawa Savaşının yıldönümü, ertesi gün İmparatoriçe'nin tahta geçişinin yıldönümü, diğer gün ise Büyük Dük'ün ismini yaşatmak için tatil ilan edildi. Pazar ise bizim sonradan kazanacağımız muhteşem bir zafer dolayısıyla Şükran günü seçildi.

Rusların, zaferlerini kutlamak için gemilerde yaptığı dua törenine sahilden gelen Rum Papazları ve Rum halkı ile dua töreninin yapıldığı geminin etrafında dolaşan sandallar iştirak etmiştir.

Öğleden sonra çeşme Limanı'na, Osmanlı Donanması için peksimet yüklü bir tüccar gemisi gelir. Bu da Ruslar için güzel bir ganimet olacaktır.





The galleon which was under the command of Captain Maliki and was abandoned by its crew were now in the possession of the Russians along with the other abandoned vessels."

On the other hand based on the notes of Cezayirli Gazi Hasan Pasha on the galleon that Russians took in their possession we understand that the galleon on which Hadji Maliki Beigh was the naval officer in charge was intentionally damaged by the personnel before it fell into the hands of the enemy.

All the foreign resources claim that the Ottoman Galleon that the Russians took under their possession was Rodos. But the inventory of the Ottoman Fleet clearly shows that there is no such galleon in the fleet. This was evaluated as the Russians probably saw somewhere on the ship a sign that said Rodos. Based on this they thought it was the name of the ship.

Russians gave it the name of their ship Yevstafiy which sank in the battle of Chios Channel, they wanted to take it along to Russia as booty. But since its caulking could not be made properly there was too much leakage. Three months later it ran ashore on Peloponnes peninsula and was destroyed.

After the battle the Russians and the Greeks who went to the shore started looting Cesme, killing the inhabitants and they also spent big efforts to transport the cannons inside the fortress and on the shore to their ships. Elphinstone wrote in his diary about these as follows;

The Greeks and Albanians in the fleet looted the town, they also put the town on fire after that, but they could not cause any damage on the buildings which were built with stones. Twenty eight pieces of brass cannons were transported to our ships. As a result of our calculations the bottom of the harbor should be containing approximately 1.200 pieces of brass cannons. Saturday, July the fifth was the anniversary of the battle of Pultawa, the next day was the inauguration anniversary for the Empress, the following day was announced holiday as a tribute day to the name of the Grand Duke. On Sunday since we will be celebrating our victory it will be the Thanksgiving Day.

The Greek Monks and the people of Greece contributed in the preyer ceremony where the Russians celebrated their victories on ships with their boats by cruising around the Russian ships.



Çeşme Deniz Savaşı, Cafer ÖĞÜT A. Rıza İŞİPEK Özel Koleksiyonu /
Chesme Naval Battle, Cafer ÖĞÜT, A. Rıza İŞİPEK Private Collection

İmparatoriçe Katerina, Çeşme Muharebesi'ne katılanları daha sonra cömertçe mükafatlandırmıştır. Kont A.G.Orlov'a I.derece Aziz Georgiy madalyası, hayatı boyunca Keiser Sancağı'nı saklama hakkı ve onu armasına eklemek için izin ile Çesmenskiy unvanını verir. miral G.A.Spiridov Andreyev Haçı'nı alır. Kont F.G. Orlov ve Komodor S.K. Greig, II.derece Georgiy madalyası ile para ödülleri alırlar.

Savaşın hemen akabinde de Kont Orlov, bütün subaylara, özellikle savaşta büyük yararlılık gösterenlere çabalarından dolayı teşekkür etmiş, Komodor Greig'i Tümamiral rütbesine yükseltmiş ve ikinci dereceden Liyakat Nişanı vermiş, Yüzbaşı Dugdale ise birinci derece Kalyon Kaptanı olmuştur.

Bu harekata katılıp da ödül veya madalyadan mahrum edilen birkaç kişi arasında Tümamiral Elphinstone bulunmaktadır. Ruslar ayrıca savaştan birkaç ay sonra Kont A.G. Orlov'un ısrarı üzerine Elphinstone'un Rus Donanması'ndaki görevine son vermişlerdir.

Çeşme Limanı'na giren gemilerden hangilerinin başarılı olduğu konusunda ise İngiliz ve Rus kaynaklarında farklılıklar mevcuttur. İngilizler Yzb. Mackenzie'nin, Ruslar ise Yzb. Ilyin'in başarılı olduğunu iddia etmektedirler.

In the afternoon a commercial freight ship arrived in Cesme Harbor, filled with biscuits. This also was a great booty for the Russians. Empress Catherine later generously awarded the participants of the Cesme Battle. A.G.Orlov was awarded the medaillon of 1st degree Saint Georgiy, the right to keep the Kaiser's flag for his entire life, and permission in order to add it to his pennant, and the title of Cesmensky. Admiral G.A.Spiridov was granted the Andreyev Cross. Count F.G. Orlov and Commodore S.K. Greig, received the 2nd degree medallion of Georgiy and money awards.

Right after the battle Count Orlov had thanked to all the officers who participated in the war particularly the ones who showed extraordinary courage and worked hard, Commodore Greig was promoted to the rank of Rear Admiral and he was granted second degree Order of Merit, Captain Dugdale became first degree Captain of Galleon.

Among others one of the people who were left out of these awards and medallions was the Rear Admiral Elphinstone. Following the insistence by Count A.G. Orlov the assignment of Elphinstone for the Russian Fleet was terminated.

Kısacası herkes doğal olarak kendi vatandaşını tutmaktadır. Kaptanı Derya Hüsamettin Paşa, Rus Donanması'na karşı gerekli reaksiyonları göstermemek ve pasif kalmakla suçlanır. Ancak uzun süredir Haliç'te yatmakta olan Donanmanın birkaç gün içerisinde yapılan yetersiz bir hazırlıkla savaşa gönderilmesine karar verildikten sonra, bir dostuna verdiği cevabın içeriğinden, Donanmaya kesinlikle güvenmediği ve gemilerin savaşa hazır olmadığını bildiği anlaşılmaktadır.

Bazı Osmanlı kaynakları ayrıca, Çeşme mağlubiyetini, Sakız Savaşı sonrası Riyale Komutanı Cafer Bey'in verdiği yanlış bir karara bağlamaktadır. İddialara göre, yangının kendi gemilerine sirayetinden korkan Cafer Bey, filosunu kaldırıp Cezayirli Hasan Beyin itirazına rağmen Çeşme Limanı'na iltica etmiş ve onun bu hatası diğer Osmanlı gemilerinin de aynı limana dolmasıyla neticelenmiştir. Ancak, o anda gemisi batmış ve denizde yaşam mücadelesi yapan Cezayirli Gazi Hasan Paşa ile Cafer Bey'in hangi vasıtalar ile görüştüğü ve nasıl bir fikir teatisinde bulunduğu hususu öncelikle cevaplandırılması gereken sorular olarak görülmektedir.

Felaketten kurtulan tek gemi Hüsamettin Paşa'nın Baştardası olmuştur. Baskından sonra Hüsamettin Paşa, Cezayirli Hasan ve Cafer beyler İzmir'e gittiler.

Vasıf tarihine göre Hüsamettin Paşa ve Cezayirli Hasan bey yaralı idiler. Fevzi Kurtoğlu'nun yazdığına göre ise «Cezayirli Hasan bey ağzında kılıcı ile denize atlayıp kıyıya çıkmış ve bundan ötürü de kendisine "Timsah Adam" lakabı takılmıştır.

Padişah daha sonra Cafer Beyin rütbesini arttırıp onu Osmanlı Donanması'na Derya Kaptanı yapmıştı. Cezayirli Hasan Paşa da bir ay kadar yaralarını İzmir'de tedavi ettirdikten sonra Alaiye Fırkateyni ile Çanakkale'ye gelmişti. Hüsamettin Paşa da Gelibolu'ya gelmiş ve çok geçmeden burada ölmüştür.

Cafer Bey yaralı olmasına rağmen İzmir'de boş durmuyor, Ruslara karşı herhangi bir mukabil harekat yapmak için Çeşme'de yanan gemilerden kurtulabilen ve İzmir'e gelen mürettebat ile ne yapabileceğini düşünüyordu.

There are some discrepances on which ships were successful after entering the Cesme Harbor in the British and Russian sources. The British claimed that Captain Mackenzie was successful, and the Russians claimed Captain Ilyin was successful. In brief, obviously both sides were glorifying the person from their own nation.

Admiral Husamettin Pasa was blamed for not reacting against the Russian Fleet as he should, and for staying passiv. But based on a letter that he wrote to a friend it was found that the fleet departed unprepared from the Golden Horn, he could not rely on the Fleet in these conditions and he knew that the ships were not prepared for such a battle.

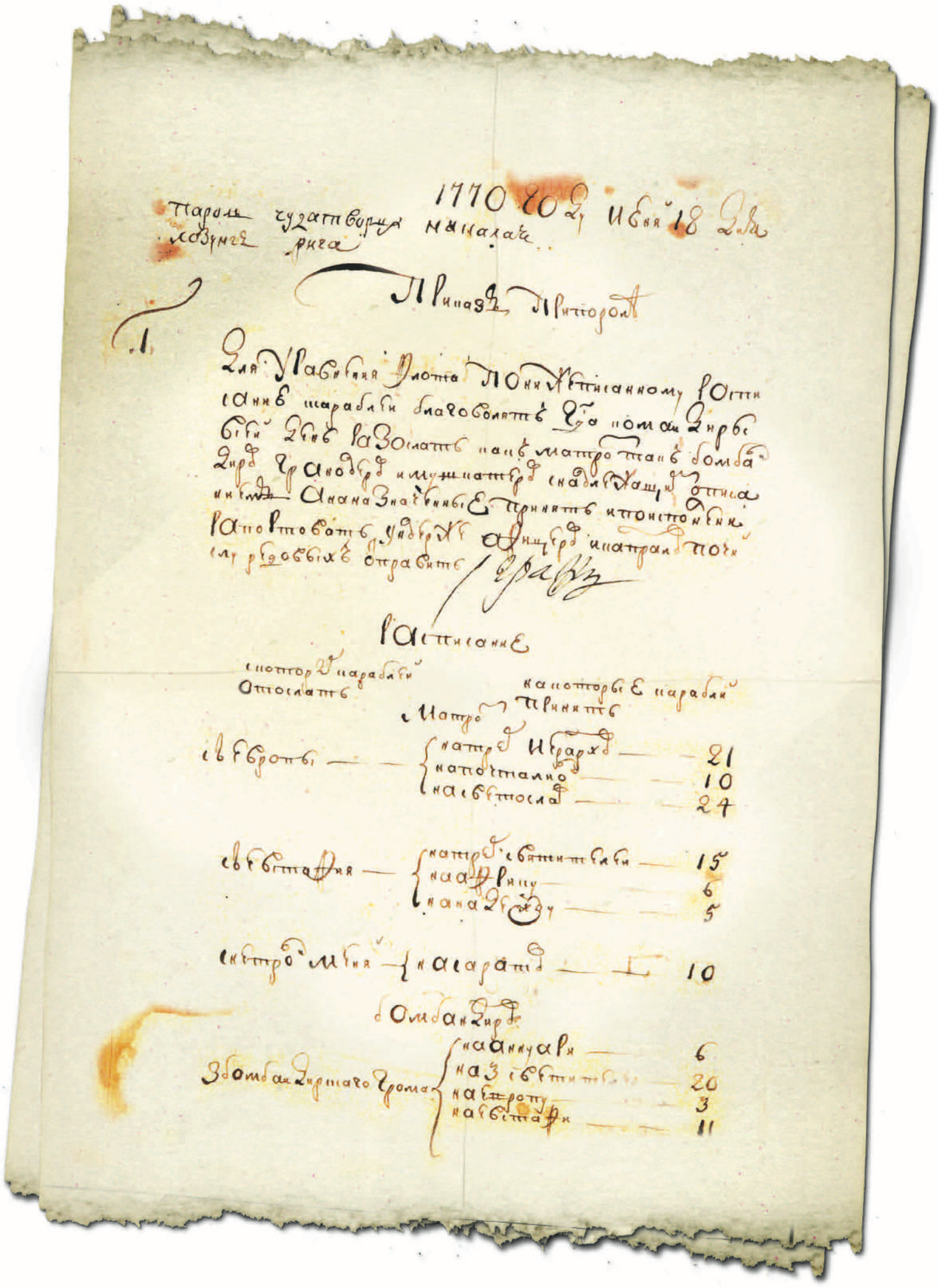
Additionally some Ottoman sources claimed that the defeat of Cesme was related to the wrongful decisions given by Cafer Beigh after the battle of Chios. Based on the claims Cafer Beigh who was afraid the fire would spread into their ships ran away with his fleet from Cesme Harbor in contrary to the orders given to him by Cezayirli Gazi Hasan Pasha, and this failure resulted with the arrival of other Ottoman vessels and completely filling the harbor.What kind of a discussion Cezayirli Gazi Hasan Pasha and Cafer Beigh were in when their ship sunk and when they were struggling for their lives still needs to be answered.

The only ship to escape the disaster was the Galley Reale of Husamettin Pasa. After the invasion Husamettin Pasa, Cezayirli Gazi Hasan Pasha and Cafer beigh went to Izmir.

According to Vasif the historian, Husamettin Pasa and Cezayirli Gazi Hasan Pasha were injured. Based on wht Fevzi Kurtoglu wrote «Cezayirli Gazi Hasan Pasha jumped into the water with sword in his mouth therefore he was called "Alligator Man" ».

The Sultan later promoted Cafer Beigh and made him Grand Admiral. Cezayirli Gazi Hasan Pasha was treated for a month in Izmir for his injuries then arrived to Canakkale with the frigate of Alaiye. Husamettin Pasha arrived in Gallipoli and died after a short while.

Although Cafer Beigh was injured he did not waste his time in Izmir, but planned a counter attack against the Russians with the help of the personnel that escaped the burning vessels in Cesme and made it to Izmir.



1770 году Июня 18 дня

Пароль чудотворца Николая
лозунгъ рига

Приказъ Приторолѣ

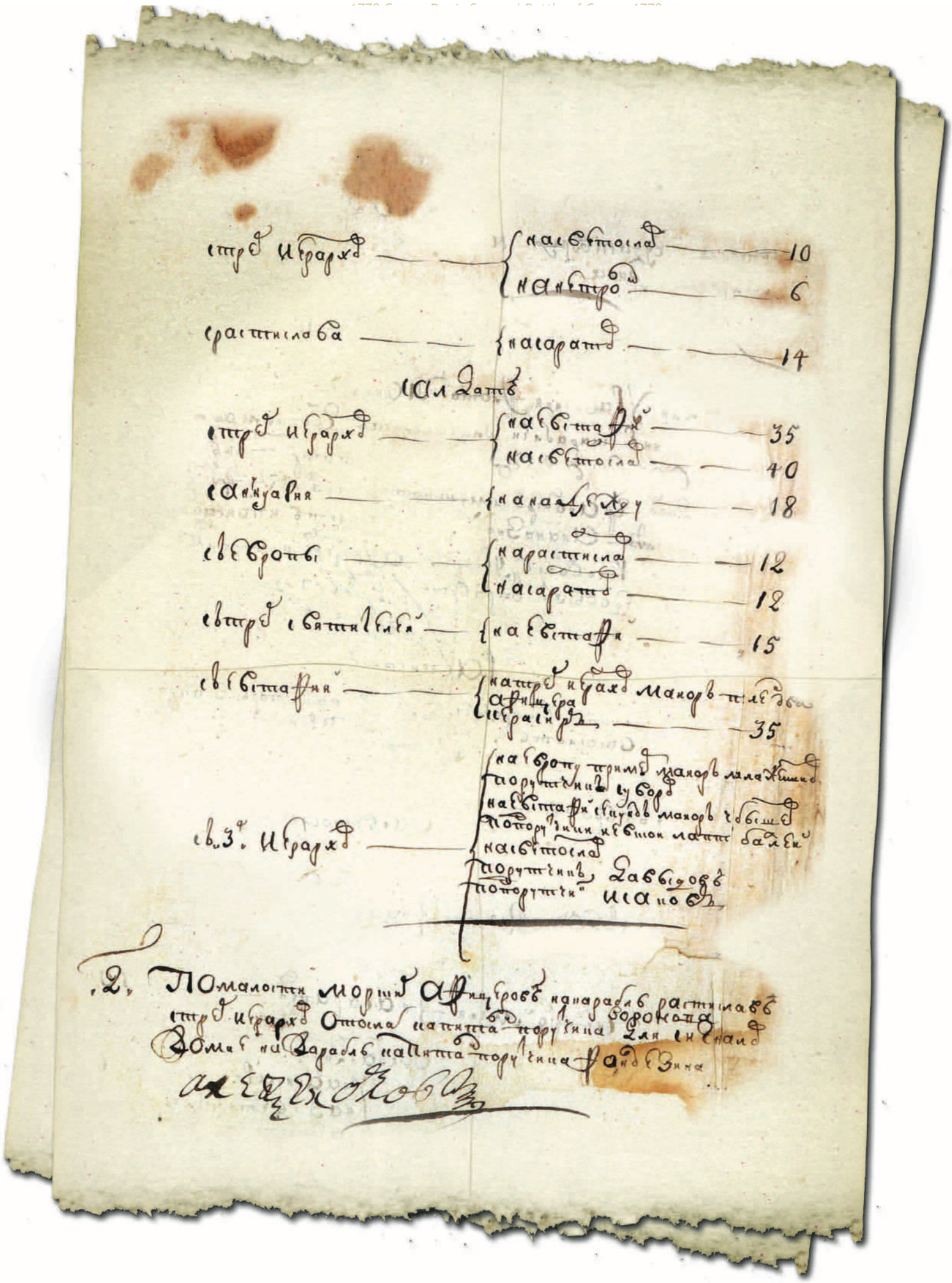
1

Для уравнения флота по нижеписанному расписанию караблей благоволятъ Его командирскій день разослать какъ матросъ такъ бомбандиръ гранодеръ и мушкатеръ с надлежащимъ описаниемъ а на назначенные принять и по исполнении рапортовать, и ундеръ офицеръ и капралъ почи слу редовыхъ оправить

Граф

Расписание

с которой караблей отослать	на которые караблей принять	
	Матросъ	
Свевропы	на трехъ Иерархъ	21
	на почталиоъ	10
	на светослав	24
Свевстафия	на трехъ святителей	15
	на африку	6
	на надежду	5
Сестроъ Меня	на саратъ	10
	Бомбандиръ	
Збомбандирскаго грома	на аннуари	6
	на Свеститель	20
	на Европу	3
	на Евстафи	11



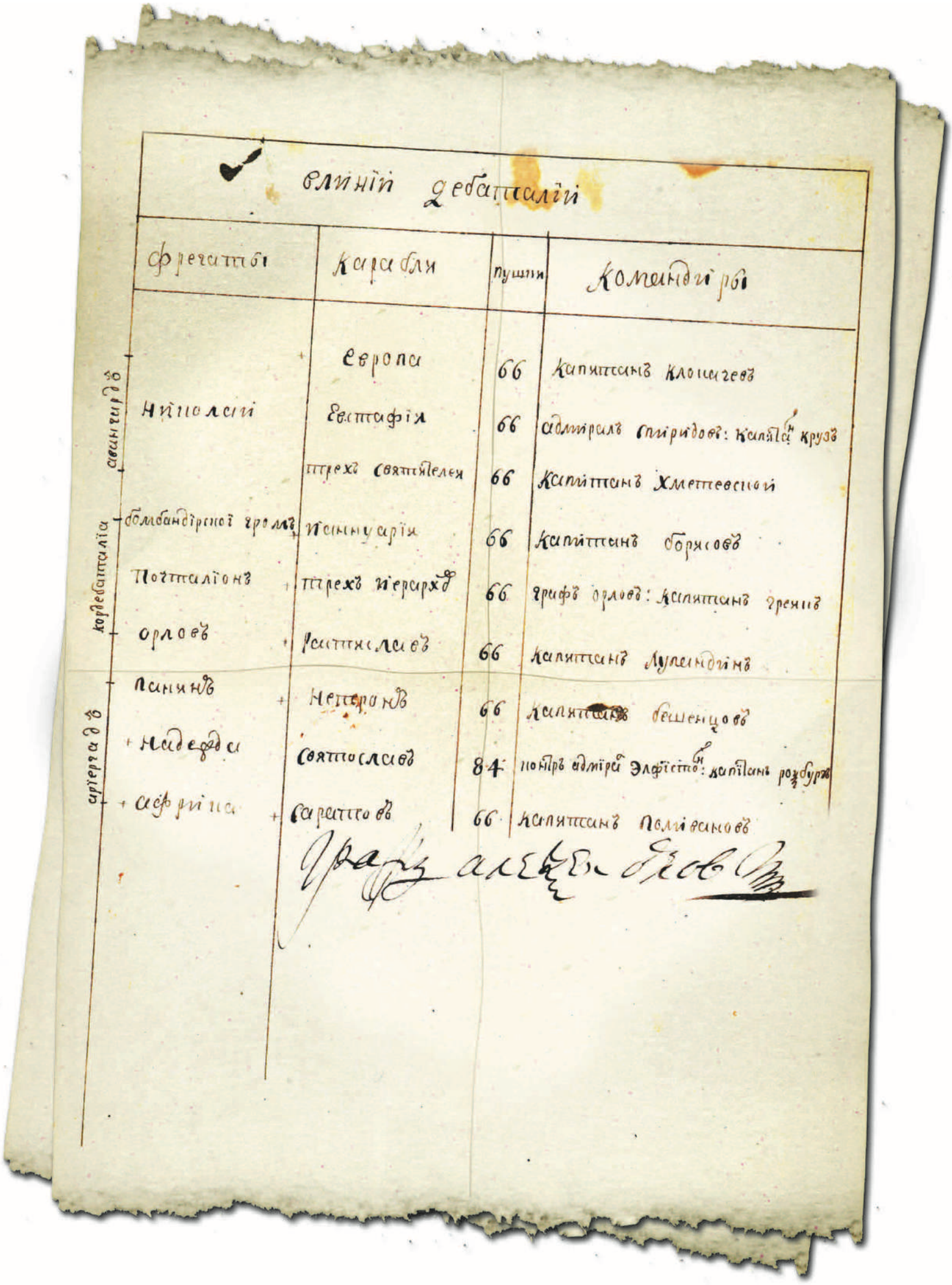
стрѣ Иерархъ	на свѣтослав	10
	на Петров	6
Срастислава	на сарат	14

Салдатъ

стрѣ Иерархъ	на евстафий	35
	на свѣтослав	40
Санкуария	на надежду	18
Свѣвропы	на растислав	12
	на сарат	12
Свтрѣ Святителей	на евстафий	15
Свѣвстафия	на трѣ Иерархъ Маиоръ Пеледа Афицера	
	Иерасиръ	35
Св. 3. Иерархъ	на Европу примѣ маиоръ Малажеликов	
	Порутчикъ Суворов	
	на евстафий Секундъ маиоръ Чубышев	
	Попорутчики Невской Лапт Балей	
	на свѣтослав	
	Порутчикъ Давыдовъ	
	Попорутчик Исаковъ	

2. По малости Моршей Афицеровъ на карабль растиславъ стрѣ Иерархъ отослав капитан порутчика Воронова для сигналов Домке на карабль капитан порутчика Фондезина

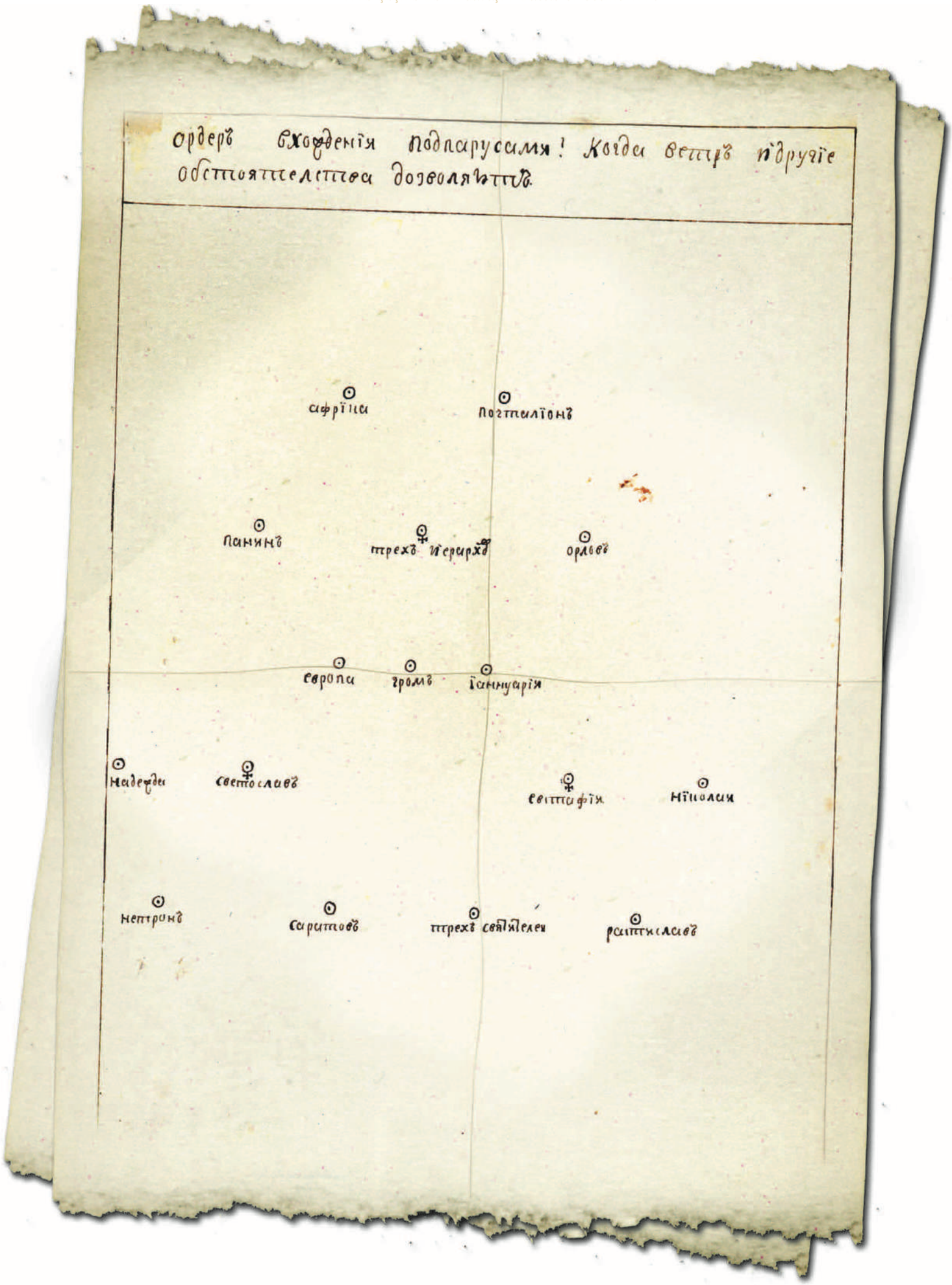
Алексѣй Яковлевъ

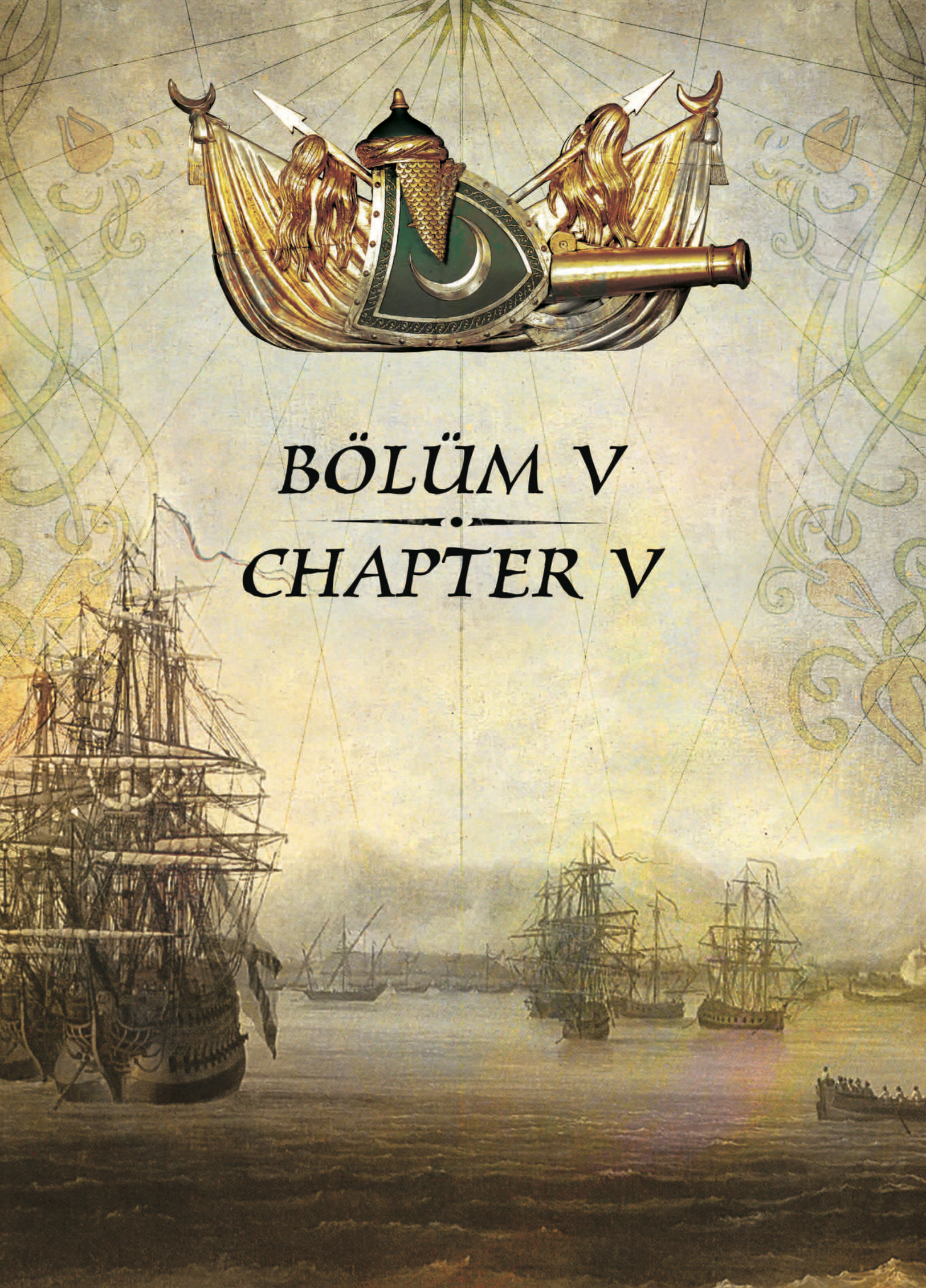


Елинїй дебаталїй

	Фрегаты	Карабля	Пушки	Командиры
аванчардъ		Европа	66	Капитанъ Клокачевъ
	Николай	Евстафія	66	Адмиралъ Спиридовъ: Капитанъ Крузъ
		Трехъ Святителей	66	Капитанъ Хметевской
кордебаталїа	Бомбандїрской громъ	Ианнуарія	66	Капитанъ Борясовъ
	Почталїонъ	Трехъ Иерархъ	66	Графъ Орловъ: Капитанъ Греякъ
	Орловъ	Ростиславъ	66	Капитанъ Лупандинъ
арїергардъ	Панинъ	Неторонъ	66	Капитанъ Бешенцовъ
	Надежда	Святославъ	84	Контръ адмиралъ Элфїстонъ: Капитанъ Розбургъ
	Африка	Саратовъ	66	Капитанъ Поливановъ

Графъ Алексѣй Орловъ


ордеръ вхожденія подпарусами! Когда ветръ и другіе обстоятелства дозволяютъ.
афріка
почталіонъ
панинъ
трехъ иерархъ
орловъ
европа
громъ
іаннуарія
надежда
светославъ
евтафія
ніколая
нетронъ
саратовъ
трехъ святителей
растяславъ



BÖLÜM V

CHAPTER V

5.1 Limni Kuşatması ve Savaşı

Çeşme Zaferi sonrası Rus Donanması'nda özellikle Orlov ile Elphinstone arasındaki fikir ayrılıkları başlamıştı. Orlov, Limni Adası'na yerleşerek, Boğazı abluka altına almak ve İskenderiye ile başka limanlardan İstanbul'a tahıl gelmesini engellemek isterken, Elphinstone, Çanakkale'ye taarruz ederek İstanbul'a yönelik bir taarruz düzenlenmesinde ısrarlıydı.

Orlov'un Limni Adası'nı tercih etmesinin sebeplerinden birisi de, Mondros Limanı imkanlarından istifade ederek yaklaşmakta olan kışı rahat geçirebilmek ve bu arada gemilerinin gerekli bakım tutumları ve onarımlarını kolaylıkla yapabilmek ve personelin dinlenmesine imkan vermekti.

Tüm Rus Donanması 16 Temmuz 1770'e kadar birliktedir. Ancak her gün yeni bir sorun çıkmakta ve amiraller bir türlü anlaşamamaktadır.

5.1 Siege and Battle of Lemnos

After the Cesme Victory there were many conflicts of opinion particularly between Orlov and Elphinstone. Orlov settled in the Island of Lemnos, and wanted to block the channel to prevent grain transportation from Alexandria and other harbors to Istanbul. Elphinstone on the other hand wanted to attack Canakkale and he also insisted on an attack plan against Istanbul.

One of the reasons for Orlov to prefer the Island of Lemnos was to use the Moudros Harbor throughout the winter, to perform the maintenances and repairs of the ships and give the opportunity to the personnel to rest.

The entire Russian Fleet in the Mediterranean stuck together until July 16 1770. But each day a new problem arose and the Admirals could not get along very well.



Rus Filosu Alargada / Russian Fleet at Anchor

Elphinstone artık birlikte olmanın bir fayda sağlayamayacağını değerlendirerek 16 Temmuz günü demir alır ve Çanakkale Boğazı'na doğru ilerlemeye başlar.

Rus Amiral emrindeki gemiler ise 8 Temmuz 1770 akşamı Koyun Adaları'ndan demir alarak Limni Adası'na doğru hareket eder. Spiridov komutasındaki öncü birlik 10 Temmuz 1770 günü Mondros Limanı'na demirler.

Bu tarihten sonra üç aydan fazla sürecek olan Limni Kuşatması başlayacaktır. Adadaki Müslüman halk çaresiz kaleye kaçar ve buradaki kale muhafızları ile birlikte kaleyi ve canlarını kurtarmak için mücadele verirler. Verilen mücadele sadece Rus askerlerine karşı değil, kuşatma altında olmanın en büyük zorluklarından biri olan açlık ve susuzluğa karşı da savaş demkti.

Limni mektubunda Orlov, kuşatmanın başlaması ile ilgili şunları yazacaktır:

" 27 Haziran Rumi'de mahalli cenkten hareketle Elphinstone'u boğaz hisarına ve birkaç (karavele) leri de mahalli ahare bedelersal kendini Limni Arap Yarımadası topraklarına demir atmış olduğundan adadaki ehli İslam kaleye tahassun edip zikrolunan cezireyi ol kadar suhulet ile zaptedeceğimi mülahaza etmezdim."

Gazavatı Hasan Paşa'da ise Rusların Limni'ye çıkışı ile ilgili olarak:

"Düşman meşhur Mondros Körfezine donanmasını sevk ile lengerendoz oldu. Boğaz cihetini katı imdat için birçok gemi ile tutup bahren ve berren her tarafı kuşattıktan sonra reayayı istimalet ile tebaiyet ettirdi. İslam malı deyu 80.000 ağnamı ve 1.000 kadar çift öküzünü kesip kavurma yaptı vesair İslam çiftliklerinde mevcut hububatı toplayıp gemilere tahmil etti, bir miktar zahireyi de Mondros kariyesinde derambar etti. Bundan sonra Karakulak İbrahim Ağayı teslim teklifi ile bir fırkateyne bindirip Limni Kalesine gönderdi." demektedir.

Bu esnada ise Elphinstone Filosu Çanakkale Boğazı'nın ablukasına devam ediyordu. Bir kalyon Gökçeada ile Rumeli sahili arasında, bir kalyon ve bir fırkateyn Bozcaada ile Anadolu sahili arasında ve bir kalyonla bir fırkateyn de Bozcaada ile Gökçeada arasında karakol yapıyordu. Ayrıca silahlı bir gemi de Taşoz'da gözcü idi. Limni ile Midilli arasında ise Limni'den gönderilen bir kalyon ile silahlı bir Yunan gemisi keşif- karakol görevindeydi.

Elphinstone evaluated the situation as there was no more a necessity for being together, heaved up anchor and navigated towards the Channel of Canakkale (Dardanelles).

The ships under the command of the Russian Admiral heaved up anchor from the island group of Koyun Adalari in the evening of July 8, 1770 and cruised towards the Island of Lemnos. The pioneering fleet under the command of Spiridov moored in Moudros Harbor on July 10th.

The siege of Lemnos commenced and lasted for more than three months after that date. The inhabitants with Muslim belief ran away into the fortress and struggled for survival along with the guards inside this fortress. The struggle for survival was not only against the Russians but also against hunger and the lack of water which were the main complications of the siege.

Orlov wrote in his Lemnos letter on the start of the siege:

" Due to the local battle that took place on June 27 Elphinstone went to the fortress on the channel and a few Caravels moored in the Arab Peninsula of Lemnos, so the Muslim community moved inside the fortress. I never could have thought that it would be so hard for me to invade the fortress."

Hasan Pasha noted the following on the Landing of Russians on Lemnos:

The enemy arrived with their ships into the Gulf of Moudros and anchored there. They blocked the channel with many ships to prevent any possible help and sieged every place by the sea and by land. They used the Christian subjects and made them their own followers. They slaughtered 80.000 sheeps and 1.000 bulls and prepared preserve of fried meat with the excuse that these were the goods of Islamic origin. They collected the cereal grains in the other Islamic farms and loaded them in their freight ships. Some of the remaining grains were stored in the country side near Moudros. After this they embarked Karakulak Ibrahim Aga into a frigate and sent him to the fortress of Lemnos with an offer for them to surrender."

In the mean time the fleet of Elphinstone continued the blockade on the Canakkale Channel. A galleon was patrolling between İmbros and the coast of Roumoi, another galleon and a frigate between Tenedos and Anatolian coast, and a third galleon was patrolling between Tenedos and İmbros with a frigate. In addition to those an armed ship was patrolling the Thasos region. A galleon and an armed Greek ship were on reconaissance and patrol duty between Lemnos and Lesbos.

Limni Kalesinin Muhasarası ve Bombardımanı

Ruslar kalenin durumunu Rumlardan öğrenmiş ve kendilerini kuvvetli göstererek kolayca zapt edeceklerini ümit etmişlerdi. Çeşme Savaşı'nda esir düşen Karakulak İbrahim Ağa Ruslar tarafından elçi olarak kaleye gönderilir.

Limni Kalesi'nde yeteri kadar kale muhafızı mevcut değildi, ayrıca silah ve cephanede oldukça kısıtlıydı. Gazavatı Hasan Paşa'da Kale'nin durumu " Kal'ai Padişahi harap ve yebap olup onyedi adet köhne ve mübeddel falyalı amele gayri sali top ile birkaç adet kundaksız tüfek olup bundan akdem cepanede ola üçyüz sandık siyah barut, zahire ve sarnıçlarda su dahi azdı." olarak açıklanmıştır.

İbrahim Ağa kale ile dışındaki bir yerde müzakereye başlanır. Kont Orlov'un teklifi 24 saat zarfında kalenin teslim edilip Türk ahaliden yılda bir altın cizye vermeyi kabul edenlere dokunulmayacağı, teklifi kabul etmeyenlerin ise diledikleri yerlere gidebilecekleri, eğer kabul edilmez ise, 4.000 askerle taarruz edilerek kalenin zorla alınacağıydı.

Kaledekiler ise zaman kazanmak istiyorlardı. Orlov'a hitaben:

"Kalemiz metin ve müstahkem olup cephane ve mühimmat ve sarnıçlarımızdaki sular dolu olup ve arada henüz muharebe olup galip ve mağlup belli olmadan kaleyi teslim edemeyiz ve bu hususta müzakereye devama hazır olduğumuza" denilerek bir gün daha kazanırlar.

Kont Orlov ise cevaben:

"Sizin kal'a deyu mandıra şeklindeki harabenizin ne askeri, ne topu, ne de cephanesi, hatta suyu olmadığı malumunuzdur. Ancak vakit kazanıp imdat beklemek istiyorsunuz, fakat imdat değil kuş bile uçurmam, size 24 saat daha mühlet veriyorum, silah ve cephanenizi tayin edeceğim adamlara teslim ederek kaleden çıkarsanız beheriniz için dörder altın vermek şartıyla bitaraf gemilerle başka yerlere gitmenize müsaade ederim" diyordu.

Kaledeki halkın ileri gelenleri bu şartları derinlemesine tartışırlar ve sonra ölünceye kadar kaleyi müdafaaya karar verirler.

Kalenin dışındaki varoş kısmı müdafaa edilmeyerek terkedilmiştir. Kalenin üç tarafı deniz, yalnız bir tarafı karaya bitişik olduğundan Rus gemileri sahile yaklaşarak üç taraftan kaleyi topa tutmak üzere hazırlanırlar.

Siege and Bombing of Lemnos Fortress

Russians found out about the conditions of the fortress from the Greeks and hoped that it would be easy to invade the fortress by showing them their strength. Karakulak Ibrahim Aga who was enslaved by the Russians during the Battle of Cesme, was sent to the fortress as negotiator.

There weren't sufficient guards present in the Lemnos Fortress. Additionally the amount of weapons and ammunition was scarce. Hasan Pasha explained the situation of the fortress as "The fortress of the Sultan was in ruins and devastated, seventeen pieces of cannons were very old and their barrels were changed and these were not recently maintained. There were also a few unfilled rifles and the ammunition included three hundred cases of black gunpowder. The grain cereals and water supply inside the cistern were very scarce."

An argument was started with Ibrahim Aga outside the fortress. Count Orlov wanted them to surrender the fortress within 24 hours and in return he would not harm any Turks as long as they accepted to pay one golden coin in tax. The ones who would not accept to pay this tax could go anywhere and if they did not want to do this 4.000 soldiers were to attack and take over the fortress by force.

The people inside the fortress needed some time. They sent a message to Orlov:

"Our fortress is solid and fortified. Our ammunition depot is full and so are our cisterns. We won't surrender the fortress whe there is no battle fought, there are no winners or losers. In this case we are open for negotiations" , and they won another day.

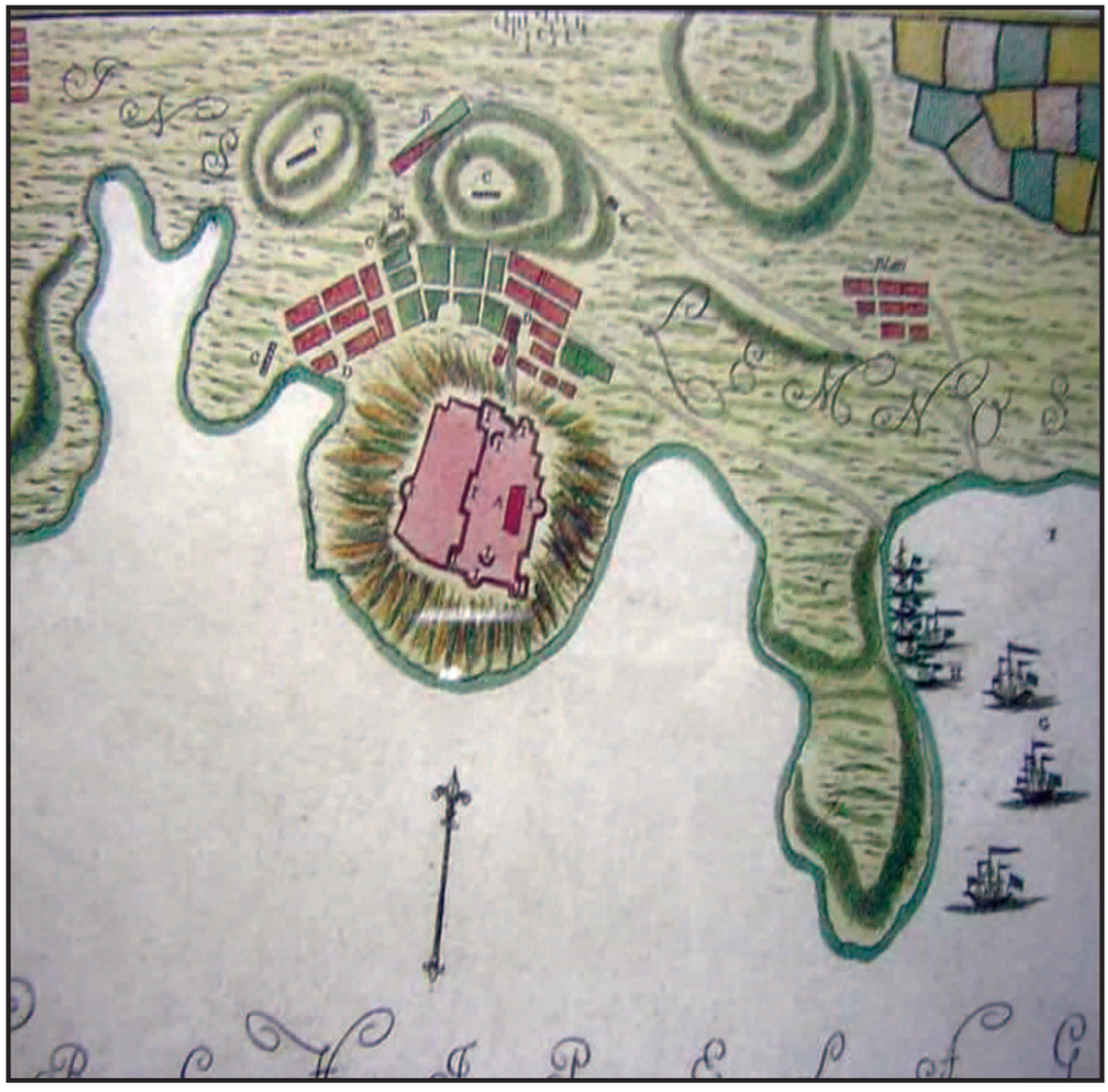
Count Orlov said in return:

"What you call a fortress is rather a dairy farm in ruins. It has neither soldiers, nor cannons and ammunition, not even water, as we know. You are trying to gain some time but forget about the aid, I won't even let a bird fly above you. So I give you 24 hours more, if you surrender your weapons and ammunition to the personnel that I shall assign and abandon the fortress I will allow you to leave the island on neutral vessels and pay you each 4 golden coins."

The prominent people in the fortress discussed these conditions in depth and decided to defend the fortress until they die.



Mondıros Limanı, Voyage Pittoresque 1809 / Mondros Harbour, Voyage Pittoresquw1809



Limni Kalesi Gravürü / Engraving of Lemnos Fortress

St. Paul gemisi kaptanı Preston'un yardımıyla, mezarlıktaki taşları söküp kara tarafında bir koydan diğer koya kadar bir set yaparlar. Böylece karşılıklı olarak iki kale kurulmuş gibi olur. Sahile çıkarılan toplar da buraya konuşlandırılır.

Ruslar kuşatma hazırlıklarını tamamladıktan sonra genel bir taarruza karar verirler. Gazavatı Hasan Paşa'ya göre Rus Birlikleri 20 Temmuz 1770 günü ikindi vakti dört taraftan bombardımana ve taarruza geçtiler. Fakat Türk kahramanları ellerindeki silahların ve cephanenin noksanlığına rağmen müdafaaya muvaffak oldular. Rusların karadaki 4.000 askerine karşı Limni müdafilerinin hakiki miktarı 400 den fazla değildi.

The outskirts outside the fortress was not defended but abandoned. The fortress was surrounded on three sides by the sea and only one side by land therefore the Russian ships neared the coast and waited for firing at the fortress from three sides.

With the help of captain Preston of the ship St. Paul, they uninstalled the stones in the cemetery and built an embankment on the land side from one bay to another. By this way it looked as though there were two fortresses built against each other. The cannons that were moved to the coast were positioned there.

Spiridov Filosu ile birlikte Limni'nin batısındaki kaleyi kuşatmıştı. Kont Orlov ise iki kalyon, üç fırkateyn ve bir humbara gemisi ile 23 Temmuz 1770 günü Limni'den demir alarak kuzeye yükselir, 25 Temmuz günü Semadirek Adası civarında dolaşarak 26 Temmuz'da Mondros / Limni'ye döner. 30 Temmuz 1770 günü ise Mondros'tan çıkarak Limni Kalesi önüne gelerek Spiridov filosu ile birleşir. Birleşen filo 31 Temmuz günü kaleyi yoğun bir bombardımana tutar ancak, bir netice alamaz.

Ruslar bütün kuvvetlerini Limni Kalesi'nin ele geçirilmesine yöneltmişlerdi ve kaledeki Türklerin kısa bir süre sonra teslim olacaklarını zannediyorlardı. Fakat bu düşüncelerinin boşa çıktığını anlayınca kale surlarını top ateşi ile yıkıp sonra da hücumla ele geçirmeye çalıştılar. Top ateşi ile surlarda iki delik açıldı ve Ruslar bu gediklerden birine taarruz ettiler. Fakat ya asıl taarruzu yapan Rus kuvvetlerinin şanssızlığı ya da öteki gedikten yalancı bir hücum yapmaya gönderilen kuvvetin yetersizliğinden dolayı bu hücum da başarılı olamadı

Günler bu kuşatma ile sürüyor, Osmanlı ve Rus tarafında bir ilerleme kaydedilemiyordu. Ancak, Limni Kalesi'nde kuyu veya çeşme yoktu. Kaledekiler yağmurda birikmiş sarnıç suyu içiyorlardı. Suları gittikçe azaldığından yakında yağmur yağmazsa susuzluktan öleceklerinden veya şartsız teslim olacaklarından korkmaya başlamışlardı.

Rusların 15/16 Ağustos 1770 gecesi baskın şeklinde yaptıkları hücum hepsinden şiddetli idi, kalenin Çukur Sarnıç denilen cephesi top ateşleriyle yıkılmış olduğundan buradan kaleye girmek kolaylaşmış bulunuyordu. Ruslar her birinden ikişer kişi yan yana çıkabilecek merdivenler hazırladıkları gibi gemilerdeki askerin bir kısmını filikalara doldurarak kaleye deniz tarafından hücum etmeyi de ihmal etmemişlerdi. Bu çatışmada yaklaşık 150 Rus askeri öldü. Kalenin kuşatılmasından bu yana yaklaşık bir ay olmasına rağmen kale halen düşmemişti.

20 Ağustos pazartesi günü Amiral Elphinstone Kont Orlov'dan aldığı bir emir üzerine Kaptan Preston ile Limni'ye gülle ve cephane gönderdi. Bu malzemeyi götüren gemiye, filoda bulunup Rus İmparatoriçesi'ne fedakarlık ve yararlılık göstermek isteyen bazı İngilizler de gönüllü olarak katılmışlardı.

After the preparation of the Russians for the siege they decided to make a general attack. According to the works of Hasan pasha the Russian troops started bombarding and attacking on four sides in the evening of July 20th 1770. But the Turkish heroes defended the fortress successfully regardless of the scarcity of the weapons and ammunition. Against the 4.000 troops of Russians on land, the people who defended Lemnos were no more than 400.

Spiridov had sieged the fortress in the west of Lemnos with his fleet. Count Orlov on the other hand heaved up anchor from Lemnos with two galleons, three frigates and a bomb ship on July 23, 1770 and navigated towards the north. Encircled the island of Samothrace and returned to Moudros / Lemnos on July 26th. On July 30 1770 he departed from Moudros, cruised to the front of Lemnos Fortress and there he united with Spiridov's fleet. The united fleet bombarded the fortress heavily on July 31th but there was no result.

Russians directed all their forces for the invasion of Lemnos Fortress and thought the Turks were going to surrender shortly. But when they understood their own plans failed they tried to bring down the fortifications by firing cannon balls and then attacked the fortress to finally take it over. The cannon balls only made two holes in the fortification and the Russians attacked through one of these holes. But this attack failed to succeed either due to the bad luck on the side of the Russians or the incompetence of the forces which were sent to the other hole for a fake attack.

Days were gone by, the siege continued, there was no progress on the Ottoman or Russian side. But there was no well or a fountain inside the Lemnos Fortress. The inhabitants of the fortress drank the water from the cistern. They were afraid that the water decrease could cause their death in case it didn't rain or they were going to have to surrender.

The attack of the Russians in the night of August 15/16, 1770 which was actually a raid, was more violent than all. The facade of the fortress called Cukur Sarnic was collapsed and it looked easier to go inside through there. Russians had prepared ladders on which two persons could climb side by side, and the crews of the ships were embarked on boats to attack the fortress from the sea. 150 Russian soldiers had died during that combat. One month had passed since the siege had begun but it still was not surrendered.



Rus Filosuna Ait Gemiler, Rus Donanmasının Tarihi St. Petersburg 1864 /
Ships of the Russian Fleet, History of Russian Fleet, St. Petersburg 1864

Elphinstone ise halen Boğaz kuşatmasına devam ediyordu. 16/17 Eylülde amiral gemisi Svyatoslav ile Gökçeada'dan Limni'ye hareket etti. 17 Eylül (Pazartesi) sabahleyin Limni'nin 9 mil doğusunda sığlığa oturdu, Gökçeada'dan filoya yardım geldi ise de kurtarılamadı.

Bu arada, Limni Kalesi'nin surlarında açılan yoğun ateş sonucu yer yer büyük gedikler açılmıştı. Buraların yeniden onarılması oldukça zordu ve Rusların buralardan Kaleye saldırma olasılığı günden güne artıyordu. İngiliz Subayın günlüğünde Limni Kuşatması ile ilgili olarak şunlar yazılıdır:

Eylül ayının başlarında, Rusların Liverno Limanı'ndan satın aldıkları ile, bize gelmiş olan 40-50 kadar İngiliz ve İsveçli gemici, asıl Rus Donanması'nda bulunan centilmen, subay ve gemici İngilizlere bir mektup gönderdiler. Donanmadaki İngilizler kısa bir süre önce İngiliz Beyzadesi Lord Effingham'ın komutasında olarak gediğe hücuma talip olmuşlardı. Şimdi yeni gelenler de mektuplarında kendilerinin de beraber hareket edeceklerini bildirdiler.

Ertesi gün başka gemilerden 30-40 İngiliz gemicisi daha geldi. Hücumun planı yapılarak Komodor Greig'e bildirildi. Bu plana göre İngilizler ve İsveçliler gemici kılıçları ve tabancaları ile silahlanmış olarak önde saldıracaklar, bunların ardından 100 kişilik en cesur Rum kıtası daha arkadan da 200 kişilik Rum müfrezesi yürüyecekti. Bu sırada geride kalan bütün Rumlar da hücuma girecekler gerek gedikte ve gerekse içeri girdikten sonra siperler oluşturmak üzere kum torbaları, ağaç ve daha başka şeyleri taşıyacaklardı.

On Monday August the 20th Admiral Elphinstone followed the orders of Count Orlov and sent cannon balls to Lemnos and other ammunition with Captain Preston. Some British soldiers were also on that ship voluntarily. They wanted to show the Russian Empress their devotion and usefulness.

Elphinstone was still involved in the siege of the channel. On September 16/17 he navigated with the flagship Svyatoslav from İmbros to Lemnos. In the morning of Monday September 17 the ship was stranded on a sandbank 9 nautical miles east of Lemnos. It could not be saved even with the efforts of the aid from İmbros.

In the mean time large holes were made in the fortifications of Lemnos Fortress due to the intense firing. It was extremely difficult to repair the fortifications which collapsed and the probability of the Russians to attack through these increased each day. The following is written on the siege of Lemnos in the diary of the British Officer:

Between 40 to 50 British and Swedish sailors which the Russians hired from the Harbor of Livorno in September sent a letter to the British officers in the Russian Navy. The British soldiers under the command of the British gentleman Lord Effingham wanted to volunteer for an attack to the fortress through the collapsed fortifications. Now the newcomers as well wanted to participate in that attack as they stated in their letters.

Bu tertibat alt gediğe ilk önce hücum edileceği fikrine göre yapılmıştı. Fakat sonradan biraz daha düşünülerek aşağı gediğe hücumdan vazgeçildi. Çünkü üst gediğe hücum edilmesi de aynı derecede kolay olup ele geçirildiği takdirde daha yararlı sonuçlar elde edilecekti. Bu gedik bizim elimize geçince düşman ya iç kaleyi kurtarmak üzere burayı olduğu gibi bırakıp çekip gidecek yada iç hisarı da aynı hücumda ele geçirme tehlikesine açık bırakacaktı.

Şimdi herkes saldırı saatinin gelmesini bekliyor zaferin kazanılacağına kesin gözüyle bakıyordu. Her şey yolunda gidecek ve hücum edenler şan ve şeref tacını giyeceklerdi. Kale üzerinde aynı zamanda üç ayrı yerden de yalancı bir hücum yapılacağından, Türklerin asıl gediği savunmaya getireceği kuvvetin hücum edenlerin kuvvetinden çok daha az olacağına inanılmakta idi.

İşte bu durumda ve büyük sabırsızlıklar içinde beklemekte iken işler birdenbire gevşedi. Ve ortaya şöyle bir söz atıldı :

Kaledeki Türklerin susuz kalarak eziyet çekmekte oldukları anlaşılıyor. Çok yakında teslim olmaları mümkündür. Onun için biraz beklemeliyiz. Türkler teslim olmayıp da yine gediğe hücum etmek gerekirse en önde gitme şerefi İngilizlerindir.

Nihayet Eylül'ün yirminci günü geldi ve Limni'deki Ruslar Svyatoslav Kalyonu'nun yukarıda anlattığımız kötü bir kazaya uğradığını haber aldılar. Bu haber kuşatma ile uğraşanların şevk ve cesaretini kırdığı halde Türklerin cesaretini yükseltti. Fakat Ekim'in beşinci günü geldiği halde Türklerin aman dilemediklerinden başka Kale'de su kalmadığından iki taraf arasında Kale'nin Ruslara bırakılmasını içeren bir anlaşma yapılması kararlaştırıldı.

Türkler kendilerini götürecek gemilerin limana gelmesiyle Kale'yi Ruslara vereceklerini vaat ederek bunun için rehineler de bıraktılar.

Ertesi gün öğleden sonra Rus Ordugahı birdenbire çadırlarını bozarak askerlerin az ilerideki tepede toplanmaları emri verildi. Çünkü kuşatmayı kaldırmak üzere bir Türk Müfrezesinin adanın kuzey batı tarafına çıktıkları haberi alınmıştı. Yine bu günün gecesinde bütün Rusların ve dostlarının hemen gemilere girmeleri emri verildi.

The following day between 30-40 more British soldiers arrived from other vessels. The attack plan was made and delivered to Commodore Greig. According to the plan the British and Swedish sailors were to attack in the front line with their swords and pistols. These were going to be followed by 100 soldiers of the most courageous Greek batallion, and the Greek platoon of 200. In the mean time the rest of the Greeks were to participate in the attack too by carrying sand bags or wood, etc. To prepare shields at the collapsed wall, and after going in.

This system was made based on the idea that the lower hole was to be attacked first. But after thinking it over this plan was given up. The upper hole would be just as easy to enter and the results also more beneficial. When this hole became ours either the enemy would have to let it go and defend the inner fortress instead, or would also leave the inner fortress open against the risk of attack.

Now everyone was waiting for the time to attack, and thought the victory was very near. Everything was supposed to be as planned and the attackers were to be crowned with glory and honor. There were going to be three fake attacks on the fortress, therefore the defense of the Turks for keeping the hole guarded was supposed to be less, or so everyone believed.

At that moment when everyone waited impatiently suddenly everything loosened when someone claimed :

It is obvious that the Turks suffer due to lack of water. They may surrender any time. Therefore we have to wait a little longer. In case the Turks do not surrender and we have to attack the fortress through the holes the honor for the initial attack belong to the British.

Finally it was the September 20th and the Russians received the news about their galleon Svyatoslav being stranded. This was demoralising for the attackers but it was good news to the Turks. When it was October the 5th the Turks still did not give up but there was no water left in the fortress. Both sides decided to make a treaty to leave the fortress to the Russians.

The Turks promised to surrender the fortress to the Russians when the ships that will take them away arrived and they let some of the hostages go free. The following day in the afternoon the Russian Camp decided to undo their tents and they were ordered to gather further on the hill.

Kont Orlov, Düşmanın gelmesini beklemekten çıkabilecek yararları ve zararları değerlendirdikten sonra düşmandan çabuk davranıp kuşatmayı kaldırmaya karar verdi. Böylece ne kadar arzulansa ve istense de çok pahalıya mal olacak ve aynı zamanda değerli bir başarının kazanılmasını da tehlikeye sokacak bir davranıştan bir tek Rus askerinin burnu kanamadan vazgeçti.

İngiliz subayın günlüğünden Osmanlının karşısında, Rus, Fransız, İngiliz, Danimarkalı, Yunan ve Arnavutlardan sonra şimdi de İsveçlilerin olduğunu öğreniyoruz.

20 Eylülde Elphinstone gemiyi terk ederek Ne Tron Menya kalyonuna Amiral forsunu çeker. Svyatoslav kalyonu içi su dolmuş ve yarı parçalanmış bir halde bırakılarak 24 Eylül günü Elphinstone emrindeki diğer gemilerle Limni'de Orlov'un filosuna katılır.

Ekimin beşinci günü iki taraf arasında yapılan ve Kale'nin Ruslara bırakılmasını içeren anlaşma aşağıdaki hususları kapsıyordu ;

1. Türkler bütün silahları ve cephaneyi, hatta bel bıçaklarına varıncaya kadar cümlesini toplayıp Ruslar tarafından gönderilecek memura teslim edecekler,

2. Herkes kendi eşyasından yanında götürebileceği kadar eşya alacak,

3. Kale kapılarından çıkarlarken herkes dörder altın yol parası verecek,

4. Bu işleri yapmak için 24 saat mühlet verilecek,

5. Bu şartları ifa edeceklerini temin etmek üzere Türk ileri gelenlerinden bir miktar rehin verilecektir.

Artık Kale'yi aylarca kahramanca savunan bir avuç insan için yapacak fazla bir şey kalmamıştır. Ancak Cezayirli Hasan Bey Kale'nin teslim edilmesini kabul etmek taraftarı değildir ve bunun için her türlü imkanı kullanmaya kararlıdır.

Cezayirli Hasan Bey, Rusların Limni Adası'nı işgal için harekata başladıklarını Çanakkale'ye geldiği zaman öğrenmişti. Boğaz Seraskeri Moldovancı Ali Paşa'ya giderek Bozcaada kıyılarıyla Limni Adası'na baskın yapmak hususundaki planını ona açıkladı.

İngiliz Amirali Elphinstone'nun komuta ettiği Rus Filosu'nun da Limni Adası'na gelmesi, ilk önce, Cezayirli'nin yapmak istediği baskın hareketinin yapılmasına bir engel sayıldı.

Because according to the information they had received the Turkish troops which landed from the northwest of the island prepared for an attack. The same night all Russians and their partners were ordered to embark the ships.

Count Orlov evaluated the pros and cons of the arrival of the enemy on the island and acted fast to give up the siege. By this way he had given up a plan which could cost him lives no matter how much it was desired or how much glory it would bring.

We find out about the presence of the Swedish in addition to the Russian, French, British, Danish Greek and the Albanians against the Ottomans, based on the diary of the British officer.

On September the 20th Elphinstone abandoned the ship and hoisted the flag of the Admiral on the galleon Ne Tron Menya. The galleon Svyatoslav was left leaning on its side and filled with water inside. On September the 24th Elphinstone joined with his fleet to the fleet of Orlov in Lemnos.

The treaty on surrendering the fortress to the Russians prepared by both parties on October the 5th, included these;

1. Turks are to surrender all weapons and ammunition including knives on their waists to an officer sent by the Russians,

2. Everyone is to take the goods with him that he can carry,

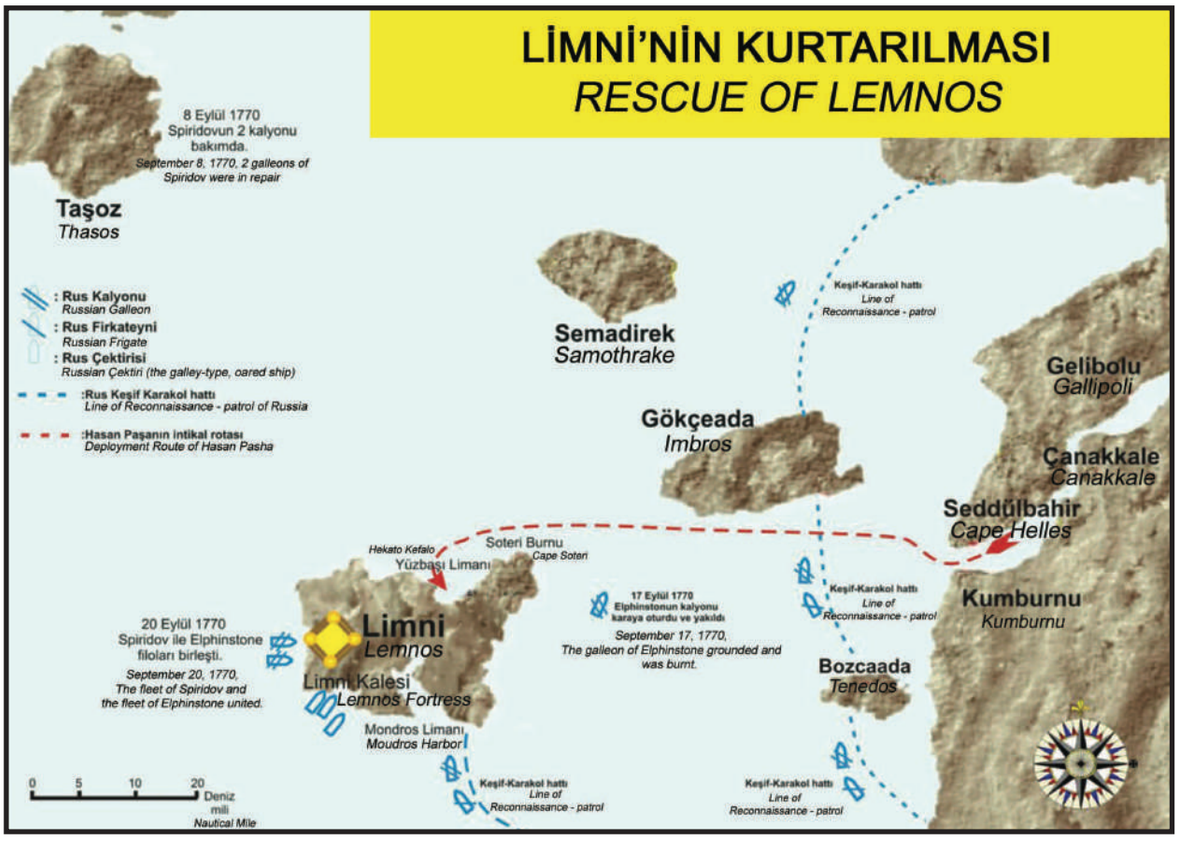
3. Everyone is to pay four golden coins for the travel as they go out the fortress gate,

4. The time limit for doing these is 24 hours,

5. Turks to give some of their dignitaries as hostages to assure they are going to keep their promises.

There was nothing else left to do for the few people who defended the fortress for months. But Algerian Gazi Hasan Pasha refused to surrender the fortress and he was ready to use every possible way to keep it.

Algerian Gazi Hasan Pasha found out that the Russians started an operation to invade Lemnos when he arrived in Canakkale. He visited the Commander in Chief at the Channel Moldovanci Ali Pasha to explain his plans to raid the shores of Tenedos and the island of Lemnos.



Fakat Cezayirli Hasan Bey Rusların kesin olarak adaya yerleşmek ve burasını bir üs biçimine sokmak hususundaki tasarılarını anlayınca fikrinde ısrar etmek zorunluluğunu duydu. Ona göre, Rusların Limni Adası'na yerleşmeleri ve burada önemli sayıda deniz kuvveti bulundurmaları Osmanlı Devleti'nin Akdeniz'deki stratejik ve ekonomik durumunu bütün şiddetiyle etkilerdi.

Cezayirli Hasan Bey'in ayak diremesi karşısında Boğaz Seraskeri Ali Paşa onun yaptığı öneriyi İstanbul'a bildirmek zorunluluğunu duydu. Hükümdar verdiği emirde Çanakkale'den verilecek 2.000 ve donanmadan verilecek 1000 kalyoncu erle bir imdat birliğinin meydana getirilmesini ve bu birliğin uygun bulunacak bir komutanın komutasında Limni Adası'na gönderilmesini bildirdi.

Baskın harekatını yönetmede başka bir istekli bulunmadığı için Cezayirli Hasan Bey birlik komutanlığını kişisel olarak kendi üzerine aldı. Fakat o sırada Çanakkale'de bulunan Baron de Tott Cezayirli'nin bu fikrini delice bir fikir olarak nitelemişti. Üstelik böyle bir baskın hareketinin başarıya ulaşma ihtimalinin hiç olmadığını da ekledi.

The arrival of the Russian fleet under the command of British Admiral Elphinstone in the island of Lemnos was accepted as an obstacle for the raid that the Algerian was supposed to be making.

But when Algerian Gazi Hasan Pasha foresaw their plans to make the island a military basis in the heart of the Aegean he thought he should keep insisting on his opinions. According to him the settlement of the Russians on the Lemnos Island and keep an important amount of their naval forces there would deeply effect the strategical and economical state of the Ottomans in the Mediterranean.

When Algerian Gazi Hasan Pasha insisted on his refusal, the Commander in Chief Ali Pasha felt obliged to inform his suggestion to Istanbul. The Sultan ordered the mobilization of 2.000 troops from Canakkale and 1000 sailors from the navy for the galleons to establish an emergency unit and to send this unit to the island of Lemnos under an appropriate commander.

Since there was no one else found for the commandership of the raid Algerian Gazi Hasan Pasha personally took over this assignment. Meanwhile Baron de Tott who was in Canakkale at the time thought this was somewhat a crazy idea. He added there was no chance for such an operation to succeed.

Baron de Tott hatıralarında bu konuyu şu satırlarla aktarır :

Boğazın en dar yerinde (Çanakkale - Kilitbahir) hisarlarının daha batısında bunlarla istinadı müşterek teşkil edecek veçhile (Kümeli'de Değirmen Burnu - Anadolu'da Barbiye Burnu)na birer tabya yaptırdı. Diğer tabyaları da tamir ettirdi. Artık Ruslar Boğazı zorlayamazlardı. Türk topçusu pek cahil bulunduğundan topçu mektebini açmak için İstanbul'a gitti. Bu sırada Cezayirli Hasan Bey ile de görüşerek Çeşme Muharebesi'ne dair malumat aldı. Fakat Hasan Bey küçük gemi ve kayıklarla hiç top almayarak birkaç bin fedai ile Limni'ye çıkıp muhasarayı ref ve Rus Donanması'nı tecrit edeceğini iddia ediyordu. Bu proje Baron de Tott'a bir çılgınlık eseri gibi göründü ve İstanbul'a gittiği zaman bu planın aleyhinde bulundu ve bu harekete müsaade etmiş olan ricali devletten şu cevabı aldı. "Muvaffak olmazlarsa birkaç bin serseriden kurtulmuş oluruz." Fakat kaleyi muhasara eden Ruslar gafil avlanarak rezilane firar ile donanmalarına sığındılar. Türklerde tabancadan başka ateşli silah olmadığı halde Rus Donanması alelacele demir alarak uzaklaştı. Bu suretle Hasan Bey imkansız bir şey yapmış bulunuyordu.

Cezayirli Hasan Paşa donanmadan ayrılmış olan 1.070 kalyoncuyu beraberine alarak Seddülbahir Kalesi'ne gider Ali Paşa da Çanakkale'deki küçük Cihanoğlu ve Sepetoğlu, gibi Derebeylerinin toplayacağı 2.000 askeri yollayacaktı. Fakat Cezayirli Hasan Paşa Seddülbahir'de yedi gün bekledikten ve Derya Kaptanı Cafer Paşa ile müzakereden sonra Ali Paşa'nın yanına çıkarak vaat olunan askerin henüz gelmediğini bildirir. Bunun üzerine Ali Paşa derebeylerini çağırarak askerin hemen hazırlatılıp gönderilmesini emreder.

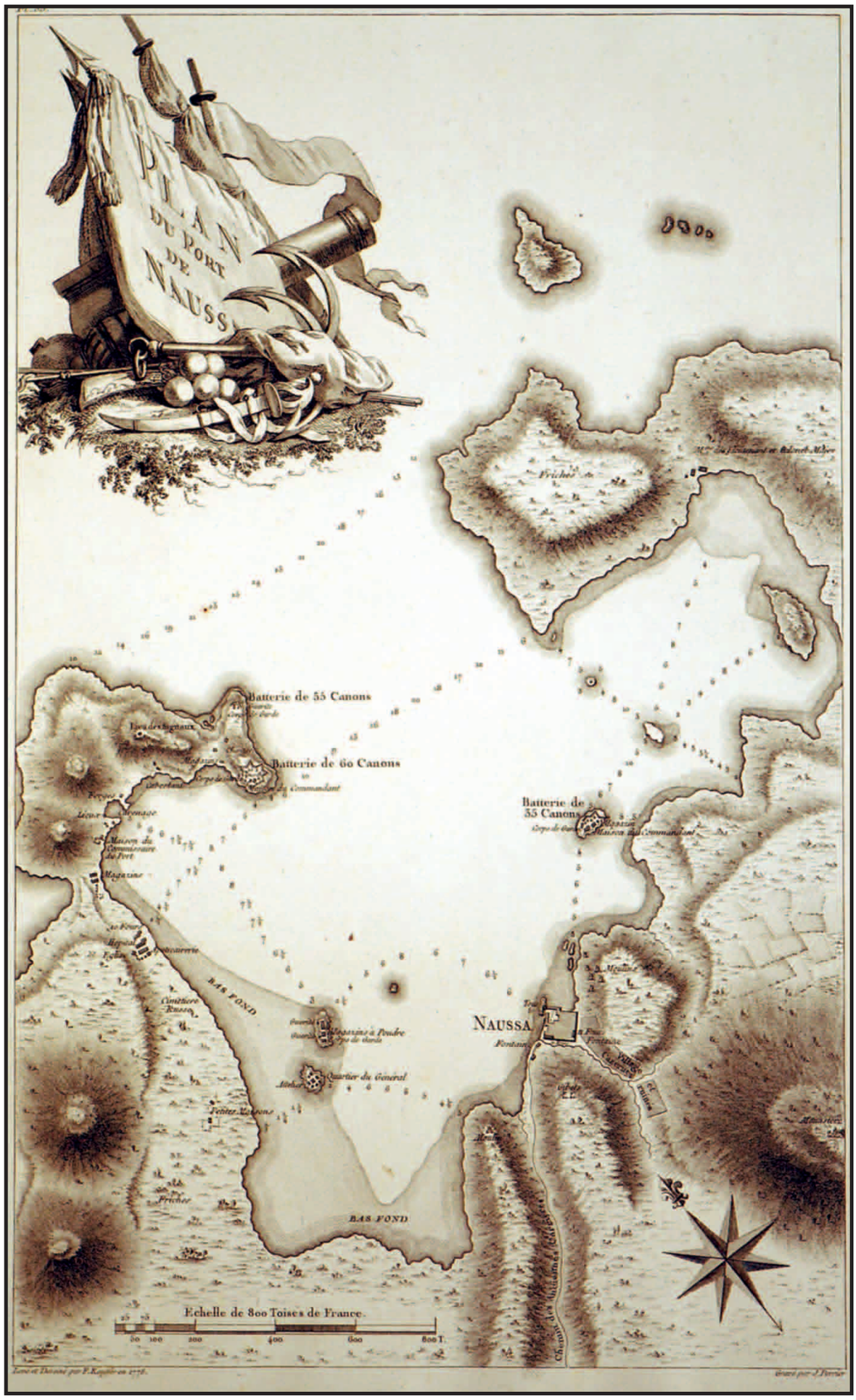
Derebeyleri askerlerin derhal hazırlatılarak sabah gün ağarmadan üç saat sonra kayıklarla Seddülbahir'e yetişeceklerini belirtirler. Cezayirli Hasan Paşa, Seddülbahir'e avdet ederek kalyoncuları kayıklara yükletir. Belirlenen zamandan bir saat daha geçtiği halde henüz vaat edilen kuvvetin gelmediğini görünce eldeki kalyoncular ile gitmeye karar verir. Çünkü, son feryatçı Limni Kalesi'nin düşmek üzere olduğunu bildirmişti. Donanmaya mensup birkaç çektiri ve fırkate, toplam 23 parçadan oluşan bu kayık ve gemilere refakat ediyordu.

Baron de Tott wrote the following in his memoirs:

He (Ali Pasha) built bastions at the narrowest section of the channel (Canakkale - Kilitbahir) further west from the fortifications and to be combined with these at the Degirmen Cape in Kumeli and Barbiye Cape in Anatolia. He had the other bastions restored. Now the Russians could not be a serious threat against the channel anymore. Since the Turkish artillery men were found to be too naive, he went to Istanbul to found the Artillerymen Learning Center. In the mean time he met Algerian Gazi Hasan Pasha and received information on the Battle of Cesme. But Algerian Gazi Hasan Pasha claimed he could lift the siege by landing a few thousand volunteers on Lemnos transported by small ships and boats, without even taking along cannons, and isolate the Russian fleet. That project seemed the product of insanity for Baron de Tott. When he went to Istanbul, he told his negative opinions on the project and received this answer in return from the representative of the government who actually had allowed him this act; "In case they fail this way we will get rid of a few loose cannons !" But the Russians who kept the fortress under siege were caught unprepared and ran disgracefully to take refuge in their own fleet. Turks did not have any other fire arms but pistols, it still was enough to scare away the Russian fleet to heave up anchor and run. By this way Algerian Gazi Hasan Pasha accomplished the impossible.

Algerian Gazi Hasan Pasha went to the Seddulbahir Fortress along with the 1070 sailors who were withdrawn from the navy. Ali Pasha was also supposed to send the 2000 troops gathered together by the feudal lords in Canakkale region such as Cihanoglu and Sepetoglu. But after Hasan Pasha waited for seven days in Seddulbahir and the debates with Grand Admiral Cafer Pasha, he visited Ali Pasha to inform that the soldiers that were promised had not arrived yet. Upon this information Ali Pasha called the feudal lords and ordered them to get these soldiers ready and send them.

The feudal lords informed him that the soldiers would be prepared immediately and make it to Seddulbahir on boats three hours after the break of dawn. Algerian Gazi Hasan Pasha arrived in Seddulbahir and embarked the sailors on boats.



Rus Donanmasının Üs Olarak Kullandığı Paros Adası Naussa Limanı, Voyage Pittoresque 1809, Paris
Naussa Harbour, Paros Island the base of Russian Fleet



Rus Filosunun Bombardımanı ve Sahile Asker Çıkartılması /
Bombardment of the Russian Fleet and Force Protection

Gece karanlığından istifade edilerek 5/6 Ekimde denize açılan kayıklar rüzgarın müsait olmasından dolayı yelken açtılar ve Gelibolu Yarımadası'nın kuzey sahiline doğru yükseldikten sonra Gökçeada'nın güney sahiline yakın olarak seyredildi.

Fakat Kömür Burnu civarından geçerken rüzgar şiddetlenir, Fırkate kaptanları rüzgarın şiddetinden dolayı daha ileri gitmenin sakıncalı olabileceğini rapor etseler de aklında o anda kalenin kurtarılmasından başka bir şey bulunmayan Cezayirli Hasan Bey bu sözlere önem vermez. 6 Ekim 1770 sabahı Limni Adası'nın kuzey kısmında olan Plako ve Soteri burunları geçilerek Yüzbaşı Limanı'na girerler.

Kont Orlov aslında Ekim ayı başlarında Türklerin Anadolu'dan Limni'yi kurtarmak için yardım getireceklerini öğrenmişti. Bu maksatla adanın kuzeyinde karakol yapmaktan sorumlu olan Vestal Gemisi Kaptanı Edmund Shrieve'yi dikkatli olması konusunda uyarır.

Aslında bir savaş gemisi olmayan ancak sonradan topla donatılarak İngiliz Donanması'ndan alınan Vestal gemisinin personeli oldukça azalmıştı. Bunlardan bir çoğu da hastalandığından gemide görev yapabilecek sadece 20 gemici kalmıştı.

As he saw that the forces that were promised to him did not arrive he decided to leave with the galleon sailors in hand. Because the last informant had informed that Lemnos fortress was about to fall. A few galleys and frigates of the navy accompanied these boats and ships which consisted of 23 pieces.

The boats that departed at night on October 5/6 unfurled sails thanks to the winds that started blowing and after navigating towards the north of the Gallipoli peninsula, they changed course and cruised close to the southern coasts of İmbros.

But as they cruised near the cape of Komur Burnu the winds turned gusty. The captains of the frigates reported that further navigating could have its risks. But Algerian Gazi Hasan Pasha did not have anything else in mind but saving the fortress, so he didn't give these words much credit. On October the 6th 1770, in the morning, they passed by the capes of Plako and Soteri in the north of the island of Lemnos, and entered the Yuzbasi Harbor.

Ancak iaşe durumu oldukça kısıtlı olduğundan bunlar da oldukça güçsüz düşmüştü. Kaptanın personel takviyesi talepleri de karşılanmadığından geminin demir alarak yelken basacak ve seyir yapacak olanağı mevcut değildi.

İngiliz Subay'ın günlüğünde Vetsal gemisi ile ilgili olarak şunlar yazılıdır:

Ekimin 5. günü erkenden Vestal gemisinde bulunanlar Limni Adası'nın poyraz burnundan doğru beş yelkenlinin yaklaşmakta olduğunu gördüler daha sonda yelkenlilerin sayışı 13'ü buldu. Vestal'da bulunanlar doğal olarak bu gemilerin Limni'ye Türklere yardım getirdiklerini düşündüler.

O sırada Kaptan Edmund Shrieve ishalden yatağa düşmüştü. Düşmanın görüldüğü kendisine haber verilince, hemen kıç üstünde kumanda mevkiine götürülmesi emrini verdi. Çünkü gemiyi asla düşmana teslim etmeyi kararlaştırmamışlardı. Rus bandıralarının direğe çekilmesi, topların salkım gülle ile doldurulması emrini de verdi. Aynı zamanda ambar ağızlarına da kafesler kilitlenerek tekne en iyi şekilde savunma haline getirildi. Ancak gemide demirleri kaldıracak kadar adam bulunmadığından eski mevkilerini korumuşlardı.

Bir ara kaptan bulunduğu yerde bayıldı ve aşağıya kamarasına götürüldü. Bununla beraber mürettebatın cesareti kırılmamıştı. Bütün subayların göstermiş oldukları cesaretten dolayı şevklerinin artmasından ötürü ölünceye kadar dövüşmeye ve eğer yenilirlerse düşmandan merhamet beklemedikleri için geminin cephanesini tutuşturup Türklerden son ve şanlı bir öç almaya karar vermiş bulunuyorlardı.

Fakat Türkler Vestal Gemisi'nin üzerine gelmediler. Vestal'dekiler de bir süre sonra Türkleri gözden kaçırdılar. En son öğleden bir saat sonra Türkler hiçbir direnç görmeden karaya çıkıp geldikleri tekneleri geriye Anadolu'ya gönderdiler ve geldikleri yerden adanın kuzey batışı (Karayel) ucuna doğru ilerlediler. Orada Rumların kaçarken bıraktıkları iki büyük sandal türünden iki tekne bulup birini yaktılar diğerini de yakmak üzere idiler. Fakat bu sırada Vestal'in top ateşi altına girmiş olduklarından salkım gülle atışları ile o kadar taciz oldular ki, -hemen sandala binip gemiye hücum edecekleri yerde-bütün hızları ile uzaklaştılar.

Count Orlov had actually found out about the mobilization of the Turkish troops in October for the rescue of Lemnos. He warned Captain Edmund Shrieve of the ship Vestal to be careful about that possibility.

Vestal was in fact not a battle ship but it was purchased from the British Navy after its armament. But it lacked sufficient number of personnel. Most of these were ill and there were only 20 sailors who could do their work on the ship. But since there was not enough food those also became very weak. The personnel support demands of the captain could not be answered properly and there were no personnel for heaving up anchor, filling sails or for navigating.

The British Officer's diary contains the following on the ship Vestal:

On October the 5th early in the morning, the sailors on Vestal saw five ships that neared Lemnos Island from the northeastern direction, then the number of ships increased to 13. Obviously the crew aboard Vestal thought that these ships were going to help the Turks in Lemnos.

At the time the Captain Edmund Shrieve was ill and in bed due to heavy diarrhea. When he was informed that the enemy ships were seen he ordered the crew to take himself to the stern of the ship. Because they have never negotiated on the potential surrender of the ship to the enemy. He ordered the Russian flags to get hoisted on the masts and the cannons get filled with grenades. In the mean time the storages were kept under cages and locked, to provide best defense. But since there were not enough men aboard to heave up anchor they preserved their previous positions.

Once the captain had passed out at the spot and was brought downstairs into his cabin. On the other hand the crew still hung on to their courage. They made a vow to fight until they die and if they are beaten to a final and reputable revenge against the Turks by putting their ammunition in fire instead of asking them to show mercy.

But the Turks did not go over Vestal. And they were out of the vision of the crew on Vestal after a while. Finally at one in the afternoon Turks landed without confronting a resistance and they sent back the vessels that they came with to Anatolia and they moved towards the northwest of the island.

Türkler deniz kıyısından hisara geri döndüklerinden Vestal'in tayfalarından bir kısmı hızla sahile inip Türklerin yakmak üzere oldukları sandalı alıp gemiye getirdiler. Eğer istediği yardım Kaptan Edmund Shrieve' e zamanında gönderilmiş olsaydı onun Vestal gemisi ile Türk teknelerinin yarısını batırıp geri kalan yarısını da kaçmaya mecbur etmesi kaçınılmazdı. Çünkü askerleri getiren tekneler ya çok küçük yada az kuvvetli idiler.

Cezayirli Hasan Bey hemen 110 denizci karaya çıkarak limana hakim olan tepeleri tutar ve gemilerdeki askeri karaya çıkartarak mevcut cephaneleri dağıtır. Buradan Limni Kalesi'ne kadar dokuz saatlik yol vardı. Beş buçuk saat yol yürüdükten sonra mola verilir. Burada bir buçuk saat dinlenildikten sonra yola çıkılarak Limni Kalesi yakınındaki Kronos Köyü'ne gelirler ve burada da uzunca bir mola verilerek kalenin vaziyeti hakkında malumat alırlar.

Muhasara altında kalan Türklerin kaleyi teslim teklifini kabul ettiklerini, fakat henüz Rusların kaleye girememiş olduklarını öğrenen Cezayirli Hasan Bey rahatlamıştır. Yerli Hıristiyanlardan birkaç kişiye beş on altın verip, "Gidin Rus Komutanı'na haber verin, on iki bin mükemmel asker ile geldim" diye haber yollar.

Ertesi sabah birdenbire Türklerin adaya çıkmış olduğunu haber alan Amiral Spiridov karşılarına çıkacak Türk kuvvetlerinin gerçekte olduğundan çok daha büyük bir kuvvet olmasından oldukça fazla endişelenmişti. Ruslar, Adaya çıkan Türk kuvvetlerinin on iki bin kişi olduğunu sanmaktaydılar.

Bunun üzerine Kont Orlov adaya çıkardığı Rus askerlerini tekrar Limni Kalesi'nin 5-10 mil güneyinde olan ve Kandiya adı verilen Paşa Limanı'ndaki demirli gemilerine doğru geri çeker. Kont Orlov bilahare iki kalyon, iki fırkateyn, bir humbara ve bir silahlı nakliye gemisi ile 14 Ekim 1770 günü, Limni'de kalan Donanmanın komutasını Amiral Spiridov'a bırakarak hareket eder ve Paros Adası'na gider.

Limni Kalesi kuşatması kaldırılınca Türklerin eline geçmemesi için Limni'nin doğusunda oturan Svyatoslav kalyonu da Ruslar tarafından yakılır. Gazavatı Hasan Paşaya göre "Düşmanın mahuı nabut olan bir kalyondan başka diğer bir gemisi de Limni ile Bozbaba arasında mühimmatıyla beraber garkolmuştur." Ancak bu husus Rus kaynaklarında yer almamaktadır. Tahminen Yunanlılardan kiralanan teknelerden biri olabilir.

There they found two large boats which were left by the running Greeks, and they burned one of these and they were about to burn the other. In that moment they were within the range of Vestal. And when Vestal started sooting at them they just went away instead of hopping in the boat and attacking Vestal.

Since the Turks followed the coast line and went back to the citadel some of the personnel of Vestal sailed to the coast very fast and brought the boat that the Turks were about to burn to the ship. If the aid requested by Captain Edmund Shrieve arrived on time he would have sunken half of the Turkish boats and force them to return with the remaining half. Because the boats that brought the troops into the island were either too small or too weak.

Algerian Gazi Hasan Pasha immediately landed 110 sailors, controlled the hills that are overlooking the harbor and distributed the ammunition among the sailors who were landed. The road from that point to the fortress of Lemnos would take nine hours. The first break was after five and a half hours of walk. They rested for an hour and a half resumed the walk, arrived in Kronos near Lemnos fortress, took a long break and received information on the status of the fortress.

Algerian Gazi Hasan Pasha had heard that the Turks first accepted the offer to surrender the fortress under siege, but felt relaxed when he found out that Russians had not arrived in the fortress yet. He paid the local Christians a few golden coins to deliver this message: "Go tell the Russian commander I came here with twelve thousand soldiers in excellent condition".

Admiral Spiridov was worried to confront a more crowded Turkish Army than he had expected, Russians thought that the Turkish forces which landed on the island were twelve thousand people.

Upon receiving this information Count Orlov moved his soldiers to the ships that were moored in the Pasha Harbor also known as Kandiya 5-10 nautical miles south from the island of Lemnos. He later left two galleons, two frigates a bombardier and an armed freight vessel along with the commandership of the fleet to Admiral Spiridov on October 14, 1770, who stayed in Lemnos and he went to the island of Paros.



Liman Önünde Rus Filosu, Philipp Hackert Peterhof Sarayı / Russian Fleet in front of harbour, Phikipp Hackert Peterhof Palace

Cezayirli Hasan Bey Limni Kalesi'ni kurtardıktan sonra boş durmadı, kalenin dışında kendine bir karargah kurar. Aylardır kuşatma altında yaşayan halk günlük işlerini yapamamış, tarlasıyla, hayvanıyla uğraşamamıştı. Rusların bombardımanı sonucunda kale adeta bir harabeye dönmüştü. Kalede yiyecek ve su stokları tükenmiş, cephane azalmıştı.

Derhal çalışmalar başlar ve eksikler tamamlanmaya çalışılır, azalan asker mevcudunu karşılamak içinde silah altına alınabilecek halk göreve çağrılır ve birlikler yeniden teşkilatlanır. Bir müddet sonra Amiral Spiridov bu mağlubiyetten sonra yardıma gelmiş olan Türk kuvvetinin aslında tahminlerinden çok daha az olduğunu anladı ve 17 Ekim 1770 günü tekrar Mondros Limanı'na asker çıkararak Hasan Bey'e meydan okumayı planladı.

Rusların Mondros Limanı'na çıktıklarını öğrenen Hasan Bey halktan da tedarik ettiği süvari askerinin de desteğini alarak gece yarısı yola çıkar. 18 Ekim 1770 sabaha karşı bir baskın yaparak şiddetli bir çatışma ile Rusları mağlup eder ve gemilerine kaçmaya mecbur eder.

After the siege on Lemnos fortress was lifted the galleon called Svyatoslav was put on fire by the Russians not to let the Turks use it. According to Gazavat Hasan Pasha "In addition to an enemy galleon that was destroyed another one of their ships submerged with all its ammunition between Lemnos and Tenedos." But that matter was not mentioned in the Russian sources. It probably was one of the vessels that was rented from the Greeks.

Algerian Gazi Hasan Pasha did not stop after saving the fortress of Lemnos, he set up the headquarters outside the fortress. The people who were under siege for many months could not perform their daily duties, and they could not work in their fields or take care of their animals. After the bombardment by the Russians the fortress became ruins. People ran out of their food and water stocks and the ammunition was very scarce.

People started to refill their stocks right away, the ones who could use weapons were called for active duty to fill in for the missing. The troops were reorganized. Some time later Admiral Spiridov understood that the Turks who came in the island after the defeat were not very too many in numbers.

Cezayirli Hasan Paşa bugün bile geçerli olan detaylı keşif, planlama, aldatma, baskın, propaganda ile düşmanın moralini bozmak gibi harp prensiplerini çok iyi uygulamış ve kalyoncularının kahramanlığına güvenip kendi hayatını tehlikeye atarak zafere ulaşmıştı. Bunları kısaca sıralarsak:

1. Emrinde başlangıçta planlananın sadece üçte biri kadar asker olmasına rağmen Kaleye yardıma gitmek için bir an bile tereddüt etmedi.

2. Çevresindekilerin, hazırlamış olduğu plana muhalefet etmesine rağmen, askerinin cesaret ve kahramanlığına güvenerek kararından bir an olsun vazgeçmedi.

3. Çok iyi bir denizciydi, Limni'ye intikalinde şiddetli rüzgar ve ağır denizin onun için aslında bir avantaj olduğunun farkındaydı. Çünkü, bu ağır havada Rusların denize çıkmayacağını hesaplamıştı.

4. Limni'de karaya çıktıktan sonra kendilerini buraya getiren tekneleri geriye göndererek, askerine artık zaferden başka bir şansları kalmadığını gösterdi. Sahilde kendilerini bekleyen bir tekne olmadığından asker sonuna kadar savaşmak zorundaydı.

5. Tekneleri geri gönderme nedeni olarak askerlerine yeniden yardım getireceklerini belirtiyordu. Böylece askerler yalnız olmadıklarını bilecek ve kendilerini güvencede hissedeceklerdi.

6. Bu tekneleri geri göndermekle aslında bir amacı daha vardı. Rusların bu tekneleri görmeleri halinde adaya kaç kişi çıkarıldığını anlayabilirlerdi

7. Adaya getirdiği asker sayısı, karşısındaki düşmana oranla oldukça azdı, bu yüzden asker miktarını fazla göstererek bir blöf yapacaktı, bir nevi günümüz tabiriyle "Propaganda" yapmıştı.

8. Önceden kale ve çevresi hakkında güzel bir keşif yaparak kullanılan ve daha tenha olan limanları ve yolları çok iyi etüt etti. Sonuçta bilinen ve en işlek limanlar yerine Rusların çok az kullandıkları bir limanı ve kuzey yolunu seçerek kaleye kadar görülmeden intikal edebildi.

9. Kaleye hücum için çok uygun bir zaman seçilmiş böylece baskın prensibi mükemmel olarak uygulanmıştı.

And on October 17, 1770 he again planned to land troops on the harbor of Moudros and challenge Algerian Gazi Hasan Pasha.

Algerian Gazi Hasan Pasha found out about the enemy troops landing in Moudros Harbor and with the support from local people he departed at midnight. In the morning of October 18, 1770 he made a violent raid on the Russians and beat them, he forced them to run to their ships.

Algerian Gazi Hasan Pasha performed the battle tactics such as detailed discovery, planning, disguising, raid, propaganda and humiliation which are used even today and depended on the brave galleonmen and risked his own life to achieve victory. His qualities are in brief:

1. He did not even hesitate one moment to go and save the fortress although he had only one third of the soldiers of the number that was initially planned.

2. Although the people surrounding him were against his plan he did not change his mind and always depended on the courage and bravery of his soldiers.

3. He was an excellent sailor, he actually knew that gusty winds and heavy sea were to his advantage. Because he knew that Russians would not be navigating in such hard conditions.

4. After landing in Lemnos he sent all the vessels that brought them there back to tell his men that they do not have any other chance but to succeed. Since there was no other vessel on the coast that awaited them the troops had to fight til they had a result.

5. He told his soldiers that the reason to send the vessels back was to bring bring in new forces. This way they were going to know that they would not be alone, and feel assured.

6. He had another purpose for sending the vessels back. If the Russians saw these vessels they would know how many soldiers were actually brought.

7. The amount of soldiers he brought onto the island was in fact lower than the amount of the soldiers of the enemy, this way he was obviously bluffing, this was sort of similar to the "Propaganda" of present.

8. He had thoroughly studied the harbors and roads which were used less frequently by making an expedition ahead of time.



1807 yılında Osmanlı ve Rus Donanmaları Arasındaki Muhabere / Battle between Ottoman and Russian Fleet in 1807

İngiliz Subayı günlüğünde 18 Ekim günü yaşananlarla ilgili şu satırlara yer verecektir:

Rus Filosu, Limni Kalesi kuşatmasını kaldırdıktan sonra Mondros Limanı'na gitti. Çünkü orada aynı isimli köyde asker ekmeği için fırınlar yapmışlardı. Burada Türkler 700 kişi oldukları halde hisardan bir çıkış hareketi yaptılar ve bütün Rus Donanması'nın gözleri önünde Rusların bütün fırınlarını ve diğer malzemelerini yaktıktan sonra Ruslardan hiçbir tepki görmeksizin ve tek bir asker bile kaybetmeden çok muntazam bir şekilde hisara geri çekildiler.

Aslında zamanında gemilerden kuvvet çıkarılıp da çıkış yapan Türklerle hisarın bulunduğu bölge arasındaki yer tutulmuş olsaydı kale ve bütün ada ele geçirilip Türklerin bu çok atılgan hareketlerinin cezası verilmiş olurdu. Fakat Ruslar bu fırsatı kaçırdılar. Türkler de işin tehlikesini anlayıp hızla geri çekildiler. Her ne kadar bazı cesur Rumlar bunların arkasından gidip 60 kişi kadar öldürdülerse de kendilerine yardım gelmediği için çaresiz geri çekildiler."

In the end he chose a harbor and the northern road which were not frequently used by the Russians and arrived the fortress without being noticed.

9. The timing for an attack against the fortress was an excellent one, the raid plan was successfully executed.

On the events of October the 18th the British Officer wrote in his diary:

The Russian fleet went to Moudros Harbor after lifting the siege on the fortress of Lemnos. There they had built bakeries for baking bread to feed the soldiers. But the 700 Turks temporarily left the citadel burned down all the bakeries and all the supplies in front of the eyes of the Russian fleet and returned to the citadel without an obstruction or even without getting one single soldier killed by the Russians.

If the troops left the ships on time and lined between the Turks who left the citadel and the citadel, then the Turks would be punished real hard for such a daring action by invading the citadel and the entire island. But the Russians missed that opportunity. The Turks were aware of the danger and retreated rapidly. Although some of the Greeks were brave enough to go after them and kill approximately 60 people they retreated while there no one came to help them."

Bu çatışmadan Gazavatı Hasan Paşa şöyle bahseder:

Bu muharebede Türklerden dahi 150 kişi şehit düştü ve 101 kişi yaralandı. Beş buçuk saat süren bu muharebeden sonra Rusların Limni Adasından bütün bütün ümitleri kesildi. Paros - Noxos, (Nakşa - Bare) adalarına çekilip gittiler. Cezayirli Hasan Bey aldığı esirlerden bir kısmını Rusların Limni kalesinden almış oldukları sekiz rehine ile değiştirerek bunları da kurtarmanın yolunu buldu.

Bundan sonra Limni kalesi'nin Cezayirli Hasan Bey'in kuvvetlerine karşı tertipledikleri hücumlardan sonuç alınamayacağını anlayan Amiral Spiridov, 18 Ekim 1770 tarihinde Limni'den hareket ederek 30 Ekimde Taşoz'a varır. Burada 5 kalyon, 3 firkateyn ile değişik büyüklüklerde birçok gemi toplanır.

İki yıldan beri devam eden harpte, karada ve denizde birçok mağlubiyetlere uğranıldığından padişah III. Mustafa, Limni'nin kurtulduğu haberini duyunca çok sevinir ve Cezayirli Hasan Bey'e üç Tuğlu Vezirlik rütbesi vererek Kaptan-ı Deryalığa getirir. Kendisine bir samur kürk ile bir altın çelenk verdiği gibi askerin yararlık göstermiş olanlarına verilmek üzere dört yüz çelenk ile beş bin kuruş yollar. Bundan sonra Hasan Paşa'ya gönderilen tezkerelerde Gazi unvanının verildiği görülmektedir. Hasan Paşa Limni Adası'ndaki durumu düzelttikten sonra Çanakkale'ye dönecektir.

Limni halkı, başarısız olsa bile Rusların adaya çıkışını unutmamış ve 234 sene sonra icra edilen Rus-Yunan Dostluk Günleri ile ve yaptırılan Orlov Anıtı'yla teşekkür etmişlerdir.

26 Eylül 2004 günü Limni Adası'nda icra edilen Rus-Yunan Dostluk Günleri münasebetiyle her iki ülkenin ileri gelenleri, komutanları ve donanmaları bir araya geldi. Rus Donanması kutlamalar için alışılagelmişin dışında önemli bir katılım gösterdi ve daha sonra Rus Deniz Kuvvetleri Komutanı olacak Karadeniz Donanma Komutanı Koramiral komutasında Karadeniz Filosu'ndan "Moskova kruvazörü ve "Smetlİvy" muhribini Limni'ye gönderdi.

Güvenlik gerekçesiyle Yunanistan ve Rusya tarafından resmi olarak açıklanmasa dahi Rus Devlet Başkanı Sn. Putin'in de bu törenlere Rus Donanması gemileriyle gelerek katılmasının planlandığı bilinmektedir. Ancak o sırada Rusya'da yaşanan okul baskını faciası ve yaşanan trajik olaylar bu katılımın gerçekleşmesini engellemiştir.

The battle was defined in Gazavati Hasan Pasha :

150 people died and became martyrs, 101 were wounded during that battle. It took five and a half hours and the Russians completely lost their hopes on Lemnos island. They departed to Paros - Noxos, islands. Algerian Gazi Hasan Pasha traded some of the slaves that he took with the one enslaved by the Russians in the fortress of Lemnos, and by this way he saved them.

After that Admiral Spiridov perceived that their attacks against the forces of Algerian Gazi Hasan Pasha would be without any results, and on October 18 1770 he departed from Lemnos and arrived in Thasos on October the 30th. Many ships were gathered there including 5 galleons, 3 frigates and others in various sizes

The news about the island of Lemnos being saved made Sultan Mustafa the 3rd very happy in the second year of the war where there were mostly defeats on land and in the sea. He promoted Algerian Gazi Hasan Pasha to Grand Admiral position by giving him the rank of the Vizier with three Plumes. The Sultan also gave him a sable fur coat, and a golden garment, in addition to those he gave him four hundred garments and five thousand piasters to be given to the soldiers who bravely fought. The letters that were sent to Hasan Pasha after that were bearing the title: War Veteran. Hasan Pasha corrected the situation on the island of Lemnos and returned to Canakkale.

The people of Lemnos, although a failure, did not forget the landing of the Russian troops and 234 years later they showed their gratitude with the Russian-Greek Anniversary of Friendship that they organized and the Monument of Orlov they built.

The Russian-Greek Friendship Days on September 26 2004 on Lemnos Island brought together the leaders from both countries. The Russian Navy realized an extraordinary participation for the celebrations and sent the battle cruiser named "Moscow" and destroyer of "Smetlivy" to Lemnos under the command of the Vice Admiral, Commander of Black Sea Naval Forces who later became the Commander of Russian Maritime Forces.

Although this was not declared officially by Russia or Greece due to security purposes it was found that the original plan included a



Öncelikle, Myrina'daki Trinity Katedrali'nde Yunan ve Rus rahiplerinin birlikte görev yaptığı toplu dua ayinleri düzenlenmiş, ayinin ardından topluluk halinde Amiral Alexis Orlov komutasındaki Rus Deniz Filosu ile 1770'te bir toplantı düzenlenmesini sağlayan Limni Başpiskoposu Joachim ve okul müdürü Cosmas'ın mezarına dini bir yürüyüş tertiplenmiştir.

Mezarlıkta yapılan bir anma töreninin ardından aralarında Rus Milli Meclisi Sözcü Yardımcısı Sergei Baburin ve Rusya'nın Yunanistan Büyükelçisi Andrei Vdovin ve Rus Karadeniz Donanma Komutanı Masorin'in bulunduğu Rus delegasyonu anıtlara çelenk bırakmıştır.

Daha sonra Myrina'da deniz kenarındaki toprak set üzerinde Kont Alexis Orlov ve Amiral Dmitry Senyavin adına dikilmiş olan anıtın açılış töreni icra edilmiştir. Sergei Baburin anıtın açılış seremonisinde yaptığı konuşmasında şöyle demektedir.

Limni'nin insanları ve Limni sakinleri denizcilerimizin hatırasını bağrına basıyor ve paylaştığımız tarihin anısını koruyorlar ve saklıyorlar. Biz Ruslar minnettarız, çok müteşekkiriz

Açılan anıtta kalın mermer dilimler bir gemiyi temsil etmekte ve üzerindeki yazıtta: "Yunan bağımsızlığına katkıda bulunan Kont Alexis Orlov ve Koramiral Dmitry Senyavin komutasındaki Rus Filosu'nun denizcileri anısına" ibaresi bulunmaktadır.

Anıtın açılışını Rus Karadeniz Filosu top atışları ve bayraklarla selamlarken, Karadeniz Filosu Bandosu da marşlar çalmaktaydı. Bunları gemilerin geçit töreni izlemiştir.

Napolyon döneminin Rus deniz komutanlarından Dmitry Seryavin 1805-1807 yıllarında Adriyatik ve Ege Denizleri'nde filosuyla Fransız ve Osmanlı Donanmaları'yla savaşmıştır. 19 Haziran 1807'de Limni'ye gitmek üzere yola çıkan bir Türk filosu Ruslarla karşılaşır ve sonradan manastır merkezi olan Athos Dağı karşısında savaşırlar. Bu muharebenin, yıllar sonra 1821'de Yunanlıların yeniden bağımsızlığını kazandığı Yunan ayaklanmasına, ilham kaynağı olduğu kabul edilmektedir.

participation by the Russian President Putin in the ceremonies by cruising with the ships of the Russian Navy. But the tragic school killings disaster that were experienced those days prevented him from participating in the celebrations.

Primarily combined preyer liturgicals were organized in the Cathedral of Trinity in Myrina where Greek and Russian monks worked together. After the liturgicals a march was organized to the memory of the Russian Fleet under the command of Admiral Aleksey Orlov, the Lemnos Hierarch Joachim and the school's principal Cosmas who arranged a meeting in 1770.

After the memorial service in the cemetery the Russian delegation consisting of Sergei Baburin who was serving as the spokesman for the House of Representatives of Russia, the Ambassador of Russia to Greece Andrei Vdovin and the Russian Navy Commander Masorin placed a garment on the monuments.

Later on the opening ceremony for the Memorial of Count Aleksey Orlov and Admiral Dmitry Senyavin on the embankment on the shore of Myrina was performed. Sergei Baburin made the following opening speech:

People of Lemnos and inhabitants of Lemnos embraced the memory of our sailors and preserved the memory of the history that we share. We, Russians appreciate this and are very thankful.

The large marble plates on the monument represent a ship and the inscription on it contains: "To the memory of the sailors of the Russian Fleet under the command of Count Aleksey Orlov and Vice Admiral Dmitry Senyavin who participated in Greek Independence".

The opening of the monument was saluted by the Russian Black Sea Fleet by firing guns and hoisting flags. The Black Sea Fleet Band played marching music. This was followed by the parade of vessels.

Dmitry Seryavin who was one of the Napoleon period Russian naval commanders fought against French and Ottoman Navies between 1805-1807 in the seas of Adriatic and the Aegean. On June 19 1807 the Russians confronted the Turkish fleet which had departed to go to Lemnos, and they fought across from the Athos Mountain which was the monastery center.

Uluslararası ilişkiler açısından bakıldığında, Rusların iki asırdan fazla bir süre geçtikten sonra bu tür bir faaliyete ve anıt açılışına en üst düzeyde katılım göstermesi hoş karşılanmaz ve her zaman için üçüncü ülkeye bir mesaj niteliği taşır. Ancak Yunanistan'a bu filoyu gönderen tecrübeli Rus Dışişleri Bakanlığı, Karadeniz'deki Blackseafor (Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Kuvveti), Mavi Akım ve benzeri girişimler sonucu oldukça üst seviyede olan Türk – Rus ilişkilerini de tehlikeye atamazdı. Aynı zamanda bir taşla iki kuş vurmak istiyordu.

Doğru bir kararla Karadeniz Filosu'nun öncelikle İzmir Liman ziyareti yapması sağlandı. Böylelikle Türkiye'nin de gönlü alınmış ve amaçlarının Türkiye'ye karşı bir mesaj göndermek olmadığı belirtilmek istenmişti.

This battle was considered the inspiration source for the Greek Uprising in 1821 where the Greeks gained their independence.

In terms of the International Relations, it is not appropriate for the any country to participate in such a ceremony and monument opening at the highest level, considering that two hundred years were passed and this kind of actions always contain a message to a third country. But the competent Russian Ministry of Foreign Affairs which sent this fleet to Greece could not risk the Russian-Turkish relations which were at its peak due to projects such as the Black Sea Blackseafor (Black Sea Maritime Cooperation Task Force), Blue Stream Gas Project and the like. He also wanted to kill two birds with one stone.

With the right decision he saw to it that the Black Sea fleet primarily visited Izmir Harbor. By this way Turkey was placated and it was shown that they did not mean to send any message against Turkey.



Osmanlı Fırkateyni,Beylerbeyi Sarayı / Ottoman Frigate, Beylerbeyi Palace

Akdeniz Rus Donanması'nın 1771-1774 Yılları Arasındaki Harekatı

Limni Kuşatması'nın kaldırılmasından sonra Kont Orlov, amiral gemisinin grandi direği şapkasına kaldırdığı özel bir işaret bandırası ile, Amiral Elphinstone Filosu kaptanlarına -Rus İmparatoriçesi adına- Amiral Spiridov komutasına tabii olmalarını istedi. Halbuki Amiral Elphinstone, İmparatoriçe'nin imzası altında olan bir ferman ile kendi filosunun bağımsız amirali olup Amiral Spiridov Filosu ile ancak düşmana birlikte ve daha uygun şartlarda saldırabilmek için ortak komutayı kabul edebilirdi.

Evvela Elphinstone ve 6 Aralık 1770 günü de Spiridov Filoları Taşoz'dan hareketle 15 Aralıkta Naussa Limanı'nda buluştular. 28 Aralıkta Rus Donanması'nda bulunan bütün İngilizler Livorno'ya gitmek üzere izin istediler.

11 Ocak 1771 tarihinde Elphinstone başta olmak üzere tüm İngilizler Livorno'ya doğru intikale geçerler. Amiral Spiridov, Amiral Elphinstone'nun donanmadan ayrıldığını Türklerin duyup cesaret almalarından çekindiğinden, Amirale denizde karakol görevine gittiğini söylemesini istemişti. Amiral Elphinstone, Livorno'ya varınca Kont Orlov karantina süresi bitene kadar kendisini tanıtmamasını istedi. Amiral Elphinstone. Kont Orlov'un emrine uydu. Kendisi ve oğullarını karantinada Howard olarak tanıttı.

Amiral Elphinstone'un herhangi bir sebep gösterilmeksizin Rusya'ya geri gönderilmesinin gerçek nedeni belli değildir. Rusya İmparatoriçesi de daha sonra Amiral Elphinstone hakkında Amiral Spiridov ve Kont Orlov tarafından gösterilen kin ve kıskançlığa uymuştur. İngiliz Amiral'e Rus Hükümeti tarafından ödeneceği bildirilen maaş ve ödüllerde tam olarak verilmemişti.



18 yy. Paros Liman Portolonu /
18 cent. Portolon of Paros Harbour

The Russian Mediterranean Fleet Operation 1771 -1774

After the Lemnos Siege was lifted Count Orlov asked the ships of Admiral Elphinstone's fleet on behalf of the Russian Empress to be subject to the commands of Admiral Spiridov, by raising and hoisting a special group of signal pennants on the main mast of the flagship. But Admiral Elphinstone, could only accept an imperial order signed by the Empress, and he could only be the independent Admiral of his own fleet and could only accept the offer of a common commandership under the circumstances where this could serve the purpose of a combined attack against the enemy with the fleet of Spiridov and under more suitable conditions.

First Elphinstone's then on December the 6th 1770 Spiridov's fleets departed from Thassos and met in Naussa Harbor on December the 15th. On December 28 all the crew members of British nationality asked for permission to go to Livorno.

On January 11, 1771 Elphinstone and all the British sailors departed for Livorno. Admiral Spiridov was afraid that the Turks would be encouraged to hear that Admiral Elphinstone left and asked the Admiral to tell everyone that he was off to patrol duty. Count Orlov also asked Admiral Elphinstone not to present himself when he arrived to Livorno until the required period for being an incognito ended. Admiral Elphinstone obeyed Count Orlov's orders. He presented himself and his sons as the Howards.

The real reason behind sending Admiral Elphinstone back to Russia without an explanation is not clear. Even the Russian Empress showed the similar reactions of Admiral Spiridov and Count Orlov of hate and jealousy against him.

The wages and awards that were previously promised by the Russian Government to the British Admiral were not exactly paid.

Therefore Elphinstone's great grandson was going to appeal to the Russian Government and spend his efforts to get the earnings of his great grandfather.

Bu yüzden Elphinstone'nun torunu aradan 80 sene geçtikten sonra tekrar Rus Hükümeti'ne baş vuracak ve dedesinin hak ettiği parayı almak için uğraşacaktı.

Çeşme'de ele geçirilen Osmanlı kalyonu ise, Mora'da aşırı su almasından dolayı baştan kara yapılmış ve kurtarılamayarak batmıştır. Rodos Gemisi'nin bu şekilde kaybedilmesi Rusları Svyatoslav gemisinin batmasından fazla üzmüştü. Çünkü ele geçirebildikleri tek gemi olduğundan Türkler üzerinde kazandıkları parlak zaferin hatırası olmak üzere onu St. Petersburg Limanı'na götürüp hükümdarlarına ve halka göstermek istiyorlardı.

1770 yılı sonu itibarıyla Akdeniz'deki Rus Donanması mevcudu:

Liman Adı	Kalyon	Fırkateyn	Nakliye Gemisi	Humbara Gemisi	Silahlı Gemi
Naussa	6	7	1	-	1
Patmos	1	1	-	-	1
Mahon	1	-	-	-	1
Livorno	2	1	-	1	-
TOPLAM	**10**	**9**	**1**	**1**	**3**

Bu arada Rusya hizmetinde bulunan Danimarkalı Amiral Arf Rusya'dan iki kalyon, bir firkateyn ve on dört nakliye gemisi ile birlikte 5 Ocak 1771 de Naussa Limanı'na gelmişti. Nakliyeler arasındaki 12 İngiliz gemisinde erzak ve mühimmat ile 3.000 kara askeri bulunuyordu.

Paros ve Patmos Adaları'nda kışı geçiren Rus Donanması 1771 ilkbaharında bir faaliyet göstermek istiyordu. Cezayirli Gazi Hasan Paşa ise, Kaptan-ı Derya olduktan sonra Çanakkale'de bulunan 10 gemilik bir filoyu onartmış ve savaşa hazır hale getirmişti. Bu gemilere daha sonra İstanbul'dan gelen 10 gemi daha ilave olacaktı. Bar ve Ülgün'den Mora sularına gelen 6 gemi ile 4 Cezayir gemisi de Rus ablukasını yararak boğaza girer ve buradaki filoya katılır.

Bu suretle Kaptan-ı Derya Cezayirli Hasan Paşa emrindeki Donanmayı Hümayun irili ufaklı 30 parça gemiye ulaşmıştır. Bu tarihte İstanbul, Sinop, Midilli ve Rodos Tersaneleri'nde ikişer adet olmak üzere toplam sekiz kalyon ise inşa halindeydi.

The Ottoman galleon that was seized in Cesme was driven ashore at Peloponnes peninsula due to extreme leakage but it could not be saved and it sank. Losing the ship of Rodos depressed the Russians more than seeing Svyatoslav sink. It was the only Turkish ship they could seize and it had the memory of the brilliant victory over Turks. They wanted to take it to the harbor of St. Petersburg and show it to their Tsarina and the people.

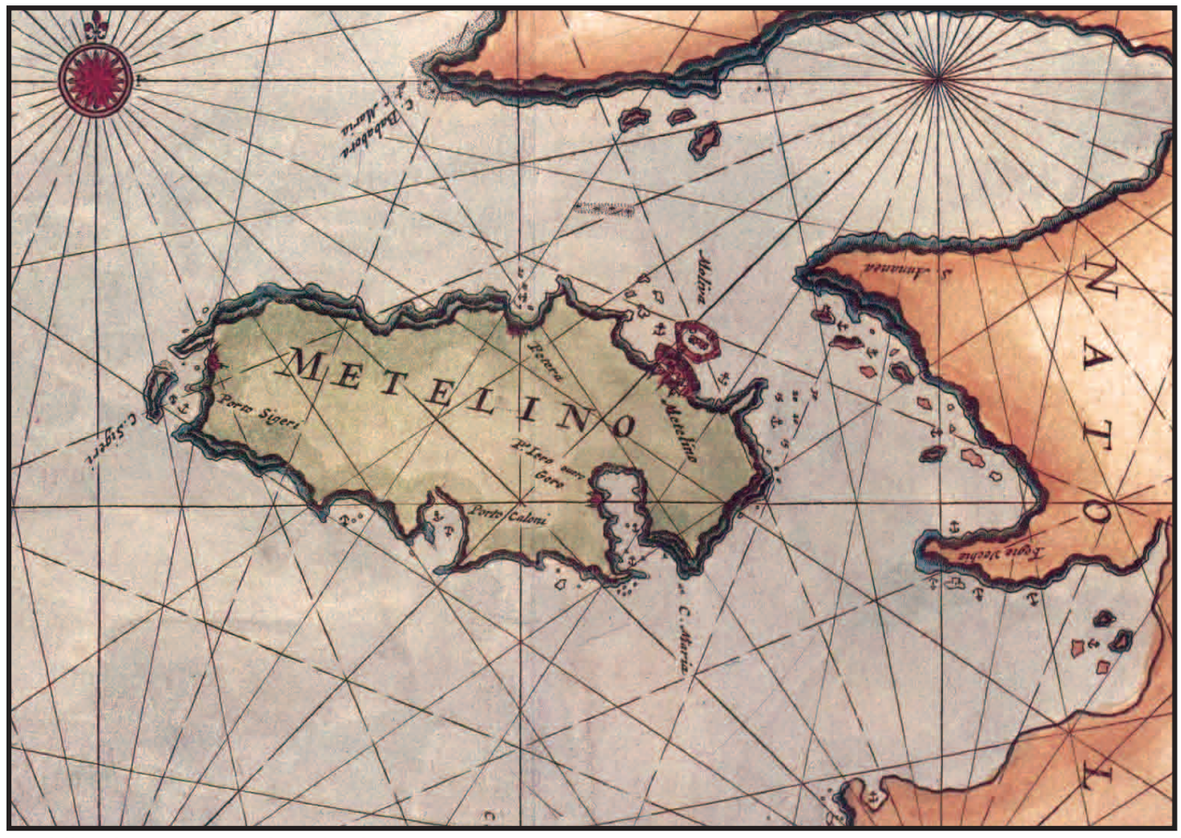
As of end 1770 the amount of ships of the Russian Fleet in Mediterranean:

The Name of Harbour	Galleons	Frigates	Freight Ships	Bomb Ship	Armed Ship
Naussa	6	7	1	-	1
Patmos	1	1	-	-	1
Mahon	1	-	-	-	1
Livorno	2	1	-	1	-
TOTAL	**10**	**9**	**1**	**1**	**3**

In the mean time the Danish Admiral Arf who was at Russia's service had arrived in Naussa Harbor with two galleons, one frigate and fourteen freight ships on January the 5th 1771. The 12 British ships among the freight ships carried supplies, ammunition and 3000 soldiers.

The Russian fleet which spent the winter in the islands of Paros and Patmos wanted to be active as of spring 1771. In the mean time Algerian Gazi Hasan Pasha had a fleet of ten ships repaired and prepared for battle after he became the Grand Admiral. Ten more ships were going to arrive from Istanbul. After Bar and Ulgun 6 ships that came to the environs of Peloponnes Peninsula and 4 Algerian ships broke the Russian blockade entered the channel and joined the fleet.

By this way the Ottoman Navy under the command of Algerian Gazi Hasan Pasha consisted from a total of 30 ships. At that date eight galleons were to be built, 2 in each of the Istanbul, Sinop, Midilli and Rhodes shipbuilding yards.



Midilli Adası, 1698 / Lesbos Island, 1698

Ruslar bu donanmayı henüz takviye edilmeden ve muharebe kifayeti yükselmeden Çanakkale Boğazı'nın dışına çekip Çeşme Muharebesi benzeri bir zafer kazanmak istiyorlardı. Kont Orlov aslında tekrar Limni'ye hücumdan çekiniyordu, çünkü buranın Gazi Hasan Paşa tarafından takviye edildiğini biliyordu.

Midilli'yi bir baskın ile ele geçireceğini ve bu esnada henüz teşekkül etmekte olan Osmanlı Donanması'nı bir tuzağa düşüreceğini ümit ediyordu. Rus Donanması 1770'de Çeşme ve Limni'de iki kalyon ve bir firkateyn kaybederek mevcudu 7 kalyon ve üç fırkateyne inmiş ise de, Manyadaki yedi gemiye el koyduğu gibi, Rusya'dan önemli miktarda yardım almış olduğundan geçen yıldan daha kuvvetliydi ve bu yüzden kendisine güvenebiliyordu. 1771 başında Rusların Ege Denizi'nde yedi kalyon, 8 fırkateynleri ve birkaç silahlı gemileri bulunuyordu.

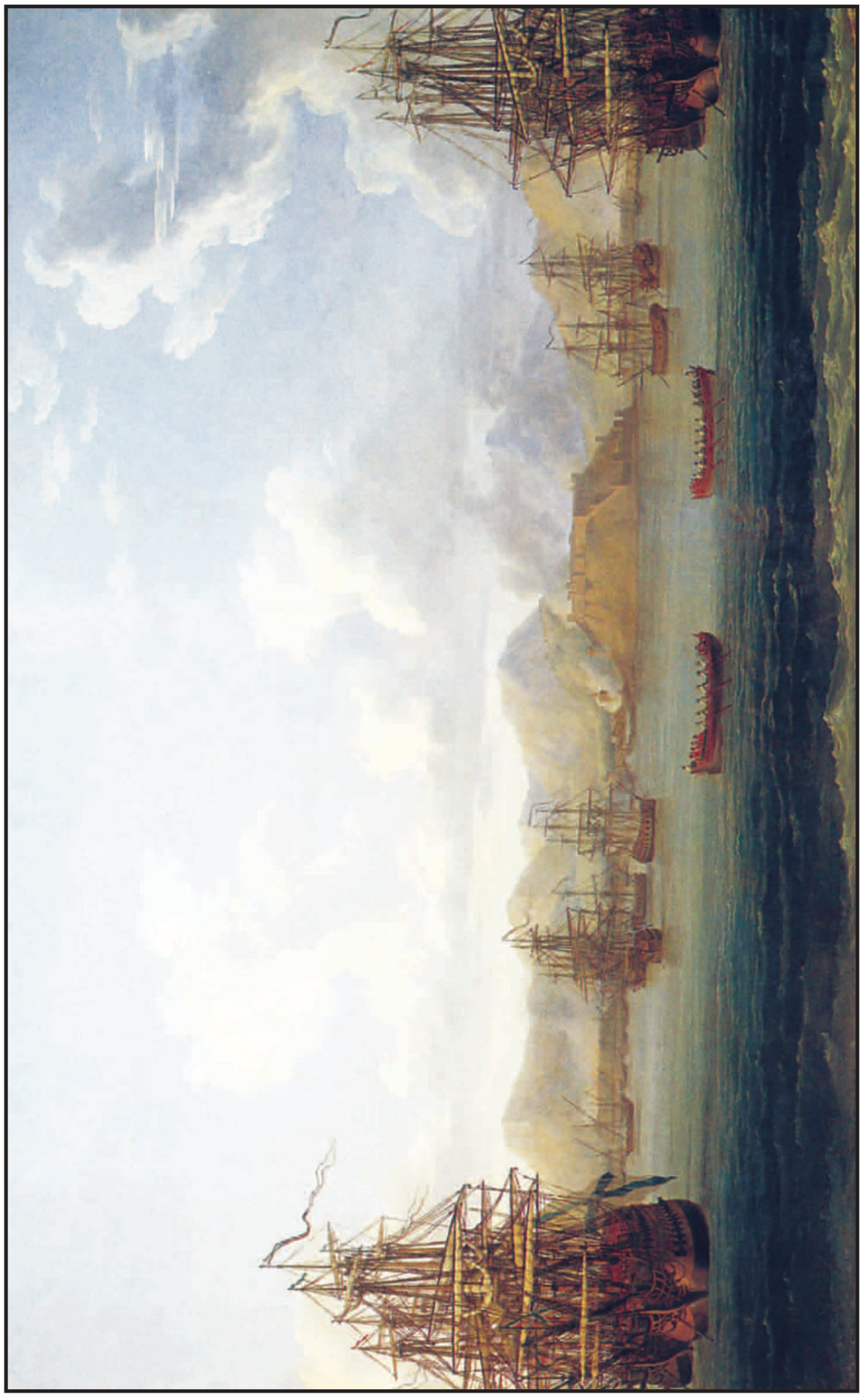
2 Ağustos 1771 günü Paros güneydoğusunda Triyo limanında bütün Rus Donanması (10 kalyon 9 firkateyn, l humbara gemisi ve nakliyesi) toplandı. Orlov Livorno'dan Paros adasına gelerek yine komutayı ele aldı.

Russians wanted a victory before this fleet received backing and their combat proficiency increased, they were to force them out of the Canakkale Channel and win the battle as they did in Cesme. Count Orlov actually was holding off from attacking Lemnos once more because he knew this place was in fact backed by the forces of Algerian Gazi Hasan Pasha.

He knew that he could raid and seize Lesbos and hoping that he could entrap the Ottoman Fleet which was just starting to recuperate. Although the Russian Navy had lost two galleons and a frigate at Cesme in 1770, and the number of their ships decreased to 7 galleons and three frigates, it was still stronger since they seized seven ships and received an important amount of aid from Russia, therefore he had self-confidence. In the beginning of 1771 Russians had seven galleons, eight frigates and a few armed vessels in the Aegean Sea.

On August 2 1771 the Russian Navy gathered in the southeast of Paros (10 galleons, 9 frigates, l bomb ship and freight ship). Orlov came from Livorno to Paros island and again took over the commandership.

On August 17 1771 Count Aleksey Orlov's brother Count Fyodor Orlov came to Rhodes with a galleon and two frigates and started



Rus Filosu Önünde, Kasım Jacob Pbbilipp Hackert, Petershof Sarayı / Russian Fleet, Philipp Hackert, Peterhof Palace

17 Ağustos 1771 günü Aleksi'nin kardeşi Teodor Orlov bir kalyon ve iki fırkateyn ile Rodos'a gelip muharebeye girişti ise de gördüğü direniş üzerine üç gün içinde geri dönmeye mecbur kaldı.

27 Ağustos 1771'de Spiridov - Arf birleşik filoları, Eğriboz'a asker çıkartarak muharebeye girişirlerse de onlarda gördükleri şiddetli direniş üzerine askerlerini tekrar gemilere almak zorunda kalırlar.

15 Ekim 1771 tarihinde bütün Rus Donanması tekrar Çanakkale Boğazı önünde birleşti ve Midilli'ye hareket etti. 11 Kasım günü Midilli önüne gelerek kale bombardımana tutulur. 13 Kasım 1771 günü Ruslar karaya çıkarlar ancak diğer adalarda karşılaştıkları direniş burada da söz konusudur. Sadece iki gün tutunabilen Ruslar, 15 Kasım günü askerlerini tekrar gemilere alırlar ve ertesi gün Midilli'den Naussa' ya hareket ederler.

Gazavat-ı Hasan Paşa'ya göre Rusların Midilli Harekatı şu şekilde sonuçlanacaktır:

Karadaki kızaklarda inşa edilmekte olan bir kalyon ile iki çektiriyi Ruslar yaktılar. Hasan Paşa Rusların bu hareketini takip ile Limni'nin imdadına koştuğu gibi Midilli'yi kurtarmayı da vazife bildi. Hazırladığı kuvvetleri küçük kayıklarla Anadolu kıyısında Çakmak denilen mevkiden gece Midilli Adası'na geçirmeye muvaffak oldu ve Midilliyi muhasara eden Rusların üzerine hücum ederek onları mağlup ve muhasarayı kaldırmaya mecbur etti.

Bu esnada Rus Donanması'ndan bir kalyon limandan çıkmaya muvaffak olamadığından içindeki 25 personel ile birlikte ele geçirilir. Sonra da yakılır ve yanan Türk kalyonunun intikamı böylece alınmış olur.

Midilli Adası'nın savunması için gerekli hazırlıklar yapıldıktan sonra Cezayirli Hasan Paşa tekrar Çanakkale'ye döner.

Çeşme Savaşı'ndan sonra Ruslar Akdeniz'deki Türk sahillerinin abluka altına alındığını ilan ederler. Ancak binlerce mil uzunluğunda olan bu sahilleri fiilen abluka etmek Rus Filosu'nun imkan ve kabiliyetlerinin dışındaydı. Rus hükümeti, Baltık Filosu'nun hareketi esnasında Petersburg'daki elçilere :

"Amirallerimiz, Hıristiyan gemilerinin seyrüseferini engellemeyeceği gibi bunları Kuzey Afrika korsanlarının tecavüzlerinden muhafazaya çalışacaktır ve bütün devletlerin

fighting but upon the resistance that he confronted he was obliged to return within three days.

On August 27 1771 the united fleets of Spiridov and Arf, landed troops on Euboea and fought but the strong resistance by the enemy forced them to return to their ships.

On October 15 1771 the entire Russian Fleet gathered in front of the Canakkale Channel again and departed for Lesbos. On November 11 they were in front of the Lesbos Fortress and bombarded the fortress. On November 13, 1771 Russians landed but they confronted the similar resistance they found on the other islands. Russians could hold on for two days and on November 15 they embarked their troops again on the ships and departed for Naussa the next day.

According to Hasan Pasha the Lesbos operation of the Russians resulted like this:

The Russians burned the galleon and two galleys that were being built on land inside the shipbuilding yards. Just as he ran for help in Lemnos Algerian Gazi Hasan Pasha pursued the actions of Russians and he thought it was his duty to be saving Lesbos, He succeeded to mobilize the small forces that he had prepared on small boats from the location called Cakmak on the Anatolian shores to the island of Lesbos and attacked on the Russians who kept the island under siege. He had beaten them and forced them to lift the siege.

In the mean time a galleon of the Russian Navy which could not leave the harbor, was seized with its crew of 25 people. The galleon was burned later, and that was the revenge of the Turkish galleon that was put on fire.

After the necessary preparations for the defense of Lesbos, Algerian Gazi Hasan Pasha returned to Canakkale.

For the Russians the Battle of Cesme had marked the day the Mediterranean coasts of the Ottoman Empire was subjected to a blockade. But a physical blockade of these coasts which were thousands of miles long was beyond the power and ability of the Russian Fleet. The explanation by the Russian government to the Ambassadors at St Petersburg on the blockade during the mobilization of the fleet from the Baltic Sea and the act of blockade were contradicting each other:



Rusların Midilli'ye çıkması ve tersanedeki gemileri yakması 13 Kasım 1771 Jacob Philipp Hackert, Petershof Sarayı / Russian landing on Lesbos Island and Burning of the Ships at the Yard, November 13, 1771 Jacob Philipp Hackert, Petershof Palace

ticaret gemileri her yerde ve her surette imkan nispetinde filolarımızın himayesi altında bulunacaktır" diye verdiği izahat ile abluka hareketi birbirine muhalifti.

Fakat Ruslara karşı tarafsız bir politika izleyen İngilizler bu hususta bir itirazda bulunmadılar. Yalnız İzmir'e gitmekte olan Hevreux adındaki bir Fransız ticaret gemisinin içindeki 39 Türk yolcunun esir ve kargosunda bulunan malzemenin müsadere edilmesi üzerine Fransızlar şikayet ettiler. Petersburg'daki Fransız Elçisi Rus Dışişleri Bakanı Kont Panin'e bir nota vererek tutuklanan Türk yolcuların serbest bırakılması ve müsadere edilen malzemenin iadesi ve gemi sahiplerine tazminat verilmesini ve bundan sonra bu gibi bir olayla karşılaşılmaması maksadıyla amirale kesin bir emir gönderilmesini talep eder.

Fransız gemisi hakkındaki talep kabul edilmekle beraber abluka kaldırılmıyordu. Ruslar Limni ve Midilli Adaları'nı almaktan ümitlerini kestikten sonra Paros Adası'nı hareket üssü olarak belirleyecek ve ablukaya devam edeceklerdir.

"Our Admirals will not be blocking the navigation of the Christian vessels in contrary they will safeguard them against the attacks of the North-African pirates. All the trade ships of every country will be everywhere under the protection of our fleets".

But the British who followed neutral politics against the Russians had not opposed to that. Only the French complained upon the confiscation of the material and slaves of 39 Turkish passengers inside a French trade ship on its way to Izmir named Hevreux. The French Ambassador in Petersburg sent a note to Count Panin on the liberation of the Turkish passengers who were arrested and the return of the material confiscated, and in addition, paying compensation to the owners of the French vessel and sending a definitive order to the admiral to keep him from repeating such a mistake.

Although the request for the French ship was accepted the blockade was not lifted. After the Russians gave up their hopes about seizing Lemnos and Lesbos islands, they used the island of Paros as their base and continued the blockade.

1771 yılı sonu itibarıyla Akdeniz'deki Rus Donanması mevcudu:

* 10 Kalyon
* 22 Fırkateyn
* 5 Silahlı Nakliye Gemisi
* 3 Humbara Gemisi
* 3 Kadırga dan ibarettir.

1772 Yılı Rus Donanması Ege Harekatı

1770 yılında Mora'ya çıkan Ruslar aynı zamanda Mısır'da da büyük bir isyan çıkarmaya uğraşıyorlardı. Nisan ayında Patmos'dan çıkan bir fırkateyn ve üç çektiri ile altı Rum çektirisi 29 Mayıs'ta Dimyat'ta birleşir ve Hayfa'ya gelir. Daha sonra 18 Haziran 1772'de Beyrut Kalesi üç gün süreyle bombardımana tutulur. 22 Haziran günü ise karaya asker çıkarılır ancak şiddetli bir direnişle karşılaşılması üzerine askerler tekrar gemilere geri alınır. Rus gemileri de 30 Temmuz günü Naussa'ya geri döner.

29 Haziran 1772'de Rus Donanması ile dört ay süreli bir barış anlaşması yapılır.

29 Ekim 1772 de dört aylık barış dönemi son bulduğundan tekrar savaş başlar. Amiral Greig dört kalyon, beş fırkateyn ve bir humbara gemisi ile 2 Kasım 1772 tarihinde Çeşme'yi bombardıman eder.

Çeşme bombardımanını müteakip Çanakkale Boğazı'na hareket eden Greig Filosu'na ait bir kalyon Bozcaada - Taşoz arasında keşif - karakol esnasında karaya oturur. Mora batısında ise Rus Konayef Filosu da 8 Kasım günü Patros açıklarında Ülgün Filosu ile çatışır ve 15 Kasım 1772'de Ege Denizi'ne döner.

1772 yılı sonu itibarıyla Akdeniz'deki Rus Donanması mevcudu:

* 13 Kalyon
* 18 Fırkateyn
* 5 Silahlı Nakliye Gemisi
* 2 Humbara Gemisi
* 4 Kadırga dan ibarettir.

As of late 1771 the Russian fleet in the Mediterranean consisted of:

* 10 Galleons
* 22 Frigates
* 5 Armed freight ships
* 3 Bomb ships
* 3 Galleys

Russian Navy's Aegean Operation in 1772

In 1770 the Russians who landed in Peloponnes Peninsula were also trying to start a big uprising in Egypt. One frigate, three galleys and six Greek galleys that left Patmos in April were gathered on May 29 in Damietta and together they went to Haifa. After that on June 18, 1772 the fortress of Beirut was bombarded for three days. On June 22 troops were landed but after confronting a fierce resistance the troops returned to their ships. Russian ships returned to Naussa on July 30.

On June 29 1772 the Russian Fleet signed a peace treaty to last four months.

On October 29 1772 when the treaty was over the battle was resumed. Admiral Greig bombarded Cesme with four galleons, five frigates and a bomb ship on November 2 1772.

After the bombardment of Cesme a galleon of the fleet of Greig ran ashore between its expedition-patrol trip between Tenedos - Thassos, on the way to Canakkale. In the west of Peloponnes Peninsula the Konyef Fleet of the Russians was in combat against the Ulgun Fleet in the environs of Patros island on November 8, and it returned to Aegean Sea on November 15 1772.

As of late 1772 the Russian fleet in the Mediterranean consisted of:

* 13 Galleons
* 18 Frigates
* 5 Armed freight ships
* 2 Bomb ships
* 4 Galleys

1773 Yılı Rus Donanması Ege Harekatı

21 Şubat 1773'te Mikoni Adası'ndan keşfe çıkan Asya kalyonu bütün mürettebatı ile batıp kaybolur ve hiç bir iz bulunamaz.

Bulut Kapan Ali Bey diye şöhret kazanan Kölemen Beyi 1772'den beri Ruslardan gördüğü yardımlardan yararlanarak Mısırdaki Türk hakimiyetine son vermeye teşebbüs etti.

Bu harekat esnasında Rus Filosu'ndan ayrılan bir grup (3 fırkateyn, 6 çektiri, 2 kadırga, 5 Rum çektirisi, 1 silahlı nakliye) 6 Temmuz 1773'de Beyrut Limanı'nı topa tuttuktan sonra karaya asker çıkardı. Fakat karaya çıkanlar büyük zayiat vererek denize döküldüler. Bilahare Cezayirli Gazi Hasan Paşa tarafından Mısır ve Filistin asileri de temizlenmiş, daha evvel Ali Bey'e yardım için Mısır'a çıkarılan 400 Rus askeri öldürülmüştür. Rus Filosu daha sonra sene sonuna kadar bu sularda dolaşmıştır.

Elmanof emrindeki Rus Filosu (4 kalyon, 3 firkateyn, 3 humbara gemisi, 1 silahlı nakliye) 1773 yılı 11 Ağustosunda Bodrum Kalesi önüne gelerek karaya asker çıkarır ve kaleyi bombardımana tutar. Aynı günde Spiridov emrindeki diğer Rus Filosu da (4 Kalyon, l fırkateyn) Sisam Adası'na demirler. 12 Ağustosta Elmanof Bodrum'da muharebeye devam etti ise de bir netice alamadığından askeri tekrar gemilere alıp 13 Ağustos günü Bodrum'dan İstanköy'e hareket eder.

16 Ağustos'ta İstanköy Kalesi'ne ateş açar ve karaya asker çıkarır. Üç gün süreyle şiddetli bir çatışma yaşanır. Fakat Cezayirli Hasan Paşa'nın Ege Denizi kıyıları ve adalarındaki Türklere verdiği şanlı örnekleri unutmamış olan İstanköy'ün Türk kahramanları sadece savunma ile yetinmediler ve kaleden bir sürpriz bir çıkış yaparak sekiz saatlik bir mücadeleden sonra Rusları, gemilerine kaçmaya mecbur ettiler. Böylece kuşatma sona ermiştir. Bu muharebede Ruslardan 500 kişi ölmüş, 7 top ile 100 kantar baruta el konulmuştur.

Bu başarısızlık üzerine Ruslar 18 Ağustos günü askerlerini gemilere alıp ertesi gün hareket ederler. 29 Ağustos'ta Rusların iki filosu Lipsoarki Adaları arasında tekrar buluşurlar. Bilahare Eğriboz'da Tunus gemileri ile Rus Filosu arasında bir çarpışma olmuştur.

Russian Navy's Aegean Operation in 1773

On February 21 1773 the galleon named Asia departed from the island of Mikonos had sunken with all its crew on board, and no trace was found.

The Keulemen Beigh which was famed as Bulut Kapan Ali Bey tried to put an end to the Turkish hegemony in Egypt thanks to the aid he received from Russians since 1772.

During this operation a smaller fleet that was separated from the Russian Fleet (3 frigates, 6 galleys, 2 galley reale, 5 Greek galleys, 1 armed freight ship) bombarded Beirut Harbor on July 6 1773 and landed troops. But there were many casualties, most of these troops drowned in the sea. After a while the rebels in Egypt and Palestine were annihilated by Algerian Gazi Hasan Pasha, and the 400 Russian soldiers which were brought to Egypt to aid Ali Bey were also killed. Later on the Russian Fleet navigated in these waters till the end of the year.

The Russian Fleet under the command of Elmanov (4 galleons, 3 frigates, 3 bombardier vessels, 1 armed freight ship) moored before the Bodrum Fortress on August 11, 1773 landed troops and bombarded the fortress. The same day the other Russian Fleet under the command of Spiridov (4 Galleons, 1 frigate) anchored near the island of Samos. Although Elmanov continued combat in Bodrum on August 12th, left for the island of Kos on August the 13th since there were no results.

On August the 16th started Russian Fleet firing and at the Fortress of Kos and landed troops on the island. There were fierce combats that lasted three long days. But the Turkish defenders of Kos inspired by the glorious examples of Algerian Gazi Hasan Pasha on the Aegean Coasts of Anatolia and the Aegean Islands were not going to be satisfied with defending their positions alone. And made a surprise exit from the fortress and after a battle that lasted eight hours they forced the Russians to run to their ships. By this way the siege was completely ended. During this battle 500 Russian soldiers were killed 7 cannons and 5.5 tons of gunpowder were confiscated.



Çeşme'nin İkinci Kez Bombalanması ve Teknelerin Yakılması 24 Kasım 1772, Jacob Philipp Hackert, Petershof Sarayı / Chesme's second bombardment and the burning of the ship in the harbour Nov 24th 1772, Jacob Philipp Hackert Peterhof Palace

1773 yılı sonu itibarıyla Akdeniz'deki Rus Donanması mevcudu:

* 11 Kalyon
* 17 Fırkateyn
* 3 Silahlı Nakliye Gemisi
* 3 Humbara Gemisi
* 6 Çektiri den ibarettir.

1774 yılında Elmanof emrinde beş kalyon, üç fırkateyn ve bir humbara gemisinden oluşan Rus Filosu 7 Haziran 1774 günü Çeşme'ye gelmiş, 9 ve 10 Haziran günleri şehri ve kaleyi topa tuttuktan sonra 15 Haziran günü Midilli'ye, 25 Haziran günü ise Gökçeada'ya demirlemiştir. Son olarak 26 Temmuz'da Taşoz'a gidilmiş ve bilahare Rus Filosu Rusya'ya geri intikale geçmiştir.

Upon their failure Russians embarked their soldiers on August the 18th and departed the next day. On August 29 two Russian fleets met again between the islands of Lipsoarki. Later on there was a battle in Euboea between the Tunisian ships and the Russian Fleet.

As of late 1773 the Russian fleet in the Mediterranean consisted of:

* 11 Galleons
* 17 Frigates
* 3 Armed freight ships
* 3 Bombardier ships
* 6 Galleys

On June 7, 1774 the Russian fleet under the command of Elmanov which consisted of five galleons, three frigates and one bombardier ship arrived in Cesme, bombarded the fortress and the town on June 9th and 10th. The fleet anchored near Lesbos on June 15th, and near İmbros on the 25th. Finally went to Thassos on the 26th, and the Russian Fleet started to retreat at that date.



Rus Filosu Mısır Sahillerinde Jacob Philipp Hackert, Petershof Sarayı /
Russian Fleet at Eygpt Jacob Philipp Hackert, Petershof Palace





Çeşme Madalyasının Ön ve Arka Yüzü / Front and near side of Chesme medal

5.3 Çeşme Savaşının Sonuçları ve Yapılan Hatalar

Çeşme Savaşı'nın Rusya'daki Yansımaları

Çeşme Savaşı Saint Petersburg'ta büyük şenlikler düzenlenmesine neden olmuş ve tüm Rusya'da geniş çaplı büyük propagandalarla duyurulmuştur.

Katerina, bu savaşa katılanları cömertçe mükafatlandırdı. A.G.Orlov'a I. derece Aziz Georgiy madalyası, hayatı boyunca Keiser Sancağı'nı saklama hakkı ve onu armasına eklemek için izin ile Çesmenskiy unvanı verildi. Amiral G.A.Spiridov Andreyev Haçı'nı ve bazı köyleri aldı. F.G. Orlov ve S.K. Greig II. derece Georgiy madalyaları ile cömertçe para ödülleri aldılar. Bu sefere katılıp da ödül veya madalyadan mahrum edilen birkaç kişi arasında Amiral Elphinstone bulunmaktaydı.

Saint Petersburg'da çeşme isimli bir saray ve sarayın bahçesinde büyük bir kilise yapılmıştır. Bunların dışında da ayrıca bir de " Çeşme Anıtı" dikilmiştir. Bu anıtın altındaki kaide üzerinde Çeşme Savaşını anlatan rölyefler yer almaktadır. Bu anıtın hemen karşısında ise Çeşme Hamamı bulunmaktadır.

Bu anıt eserler turistlere gezdirilmekte, Çeşme adının izahı içinde baskın anlatılmaktadır.

İnşa edilen gemilere de ardı ardına "Çeşme" adı verilerek bu ad yaşatılmaktadır.

5.3 Lessons learned and Results of the Battle of Chesme

Reflections of the Battle of Cesme in Russia

With the Battle of Cesme big celebrations were organized in Saint Petersburg and the victory was announced through large scale propaganda activities throughout Russia.

Catherine generously awarded the participants of this war. A.G.Orlov was awarded 1st degree Saint Georgiy medallion, life long right to preserve the Kaiser's Flag, permission to hoist this on his mast, and the title of Cesmensky. Admiral G.A.Spiridov was awarded the cross of Andreyev and some villages. F.G. Orlov and S.K. Greig were awarded 2nd degree Georgiy medallions and generous money awards. Admiral Elphinstone was among the people who were assigned during this campaign but were never awarded.

A palace named Cesme and a church in the garden of this palace were built in Saint Petersburg. In addition to those a monument was built and called the" Cesme Monument". There are reliefs on the pedestal of this monument, which describe the Battle of Cesme. Right across from the monument there is a bath of Cesme.

These monuments are currently tourist attractions, where tourists visit and they are informed on the raid of Cesme.

İlk olarak hemen iki yıl sonra Amiral Çiçagof komutasında Ege'ye gönderilmiş olan Rus filosundaki kalyonlardan birinin ismi Çeşme Kalyonudur. Çeşme isimli bir firkateyn Sinop baskınında kullanılmıştır.

Kont Alexi Orlov'a II Katerina tarafından Çeşme Kontu (Graf Cesmenskiy) unvanı verilmiş bu galibiyetin hatırasını ebedileştirmek için ise madalya ihdas edilmiştir. Subay ve askerlere verilmek üzere hazırlatılan bu madalyaların üzerinde "Bende Oradaydım" ifadesi bulunuyordu.

1771 yılında yanda resmi bulunan Philippe Hackert isimli bir Alman ressama da II. Katerina'nın sarayına koymak üzere Çeşme baskını ile ilgili tablo siparişi verilmişti. Ancak bu savaşı görmemiş olan bu ressamın o anı yaşayabilmesi içinde Livorno Limanı'nda 60 Toplu St. Barbara isimli Rus gemisi havaya uçurulmuş ve o anı resmetmesi talep edilmişti. Philippe Hackert tarafından yapılan bu resim yukarıdadır,

Saint Petersburg'ta bulunan II. Katerina'nın sarayında Çeşme Salonu adında bir salon bulunmaktadır. Bu salon tamamen Çeşme Savaşı'nı tasvir eden tablolarla doludur. Gatchina Sarayı'nda da yanda fotoğrafı görülen Çeşme Galerisi adı verilen ve sadece Çeşme Savaşı'na ait tabloların yer aldığı bir koridor bulunmaktadır.

Ege Denizi seferlerine katılan Rus denizcilere ödenecek ödül 1776 yılında belirlenir. 8 Ağustos 1776 tarihinde ödül olarak toplanan para 630.388 Ruble olmuştur.

The ships that are being built are also called "Cesme" one after the other, to make the name survive. The first Russian fleet that was sent to the Aegean under the command of Admiral Chichagov two years from the battle contained a ship named the Galleon of Cesme. A frigate named Cesme was used during the raid against Sinop.

Count Aleksey Orlov was granted the title Count of Cesme (Graf Cesmensky) by Tsarina Catherine the 2nd and a medallion to eternalize the memory of the victory. The medallions that were prepared to be given to the officers and soldiers were bearing the words: "I Have Been There".

A painting was ordered to a German painter called Philippe Hackert in 1771 (picture on the right) to be placed in the palace of Catherine the 2nd and describing the raid of Cesme. But the artist had not seen that battle therefore a Russian ship St Barbara with 60 cannons was blown up at the Harbor of Livorno, for him to experience a similar feeling, and he was told to paint that moment. The painting by Philippe Hackert is the picture above,

Catherine the 2nd's palace in Saint Petersburg contains a hall named the Cesme Hall. That hall is completely filled with paintings that describe the Battle of Cesme. Also the Palace of Gatchina contains a corridor called the Gallery of Cesme where only the paintings on Cesme Battle were hung on the walls.

The awards to be paid to the Russian sailors who participated in the Aegean Sea campaign was defined in 1776. On August the 8th 1776 the award money that was collected was a total of 630.388 Rubles.



Çeşme Kilisesi / Chesme Church



Çeşme Sütunu / Chesme Monolith



Çeşme Hamamı / Turkish Bath in Chesme

Osmanlı - Rus Donanmalarının Mukayesesi ve Yapılan Hatalar

1768 yılında Osmanlı Devleti tarafından Rusya'ya harp ilan edildiğinde Osmanlı Donanması'nda 22 kalyon ve 22 çektiri hazır ayrıca, 8 kalyon ve 40 çektiri inşa halinde bulunmaktaydı. Çeşme Deniz Savaşı esnasında Osmanlı Donanması envanterinde yaklaşık 24-26 kalyon ve 40 çektiri sınıfı gemisi bulunduğu kıymetlendirilmektedir.

Çeşme Deniz Savaşı'na Osmanlı Donanması, 26 Mart 1770'de Midilli Adası muhafızlığından Kaptan-ı Derya'lığa getirilen Hüsamettin Paşa komutasında, on kalyon bir baştarda, altı kadırga ve beş perkende ve değişik tiplerde küçük tekneler ile iştirak etmiştir. Bu gemilerde yaklaşık sekiz yüz elli ile dokuz yüz elli arası top bulunduğu kıymetlendirilmektedir. Osmanlı kalyonların isimleri ve inşa yılları şu şekildeydi:

Burc-u Zafer (Kapudane Cezayirli Gazi Hasan Paşa sancak gemisi) Üç ambarlı (1770)

Hısn-ı Bahri (Patrona Ali Bey sancak gemisi) Üç ambarlı, (1758)

Ziver-i Bahri (Riyale Cafer Bey sancak gemisi) Üç ambarlı (1752)

Mukaddeme-i Şeref (1760)

Semend-i Bahri (1760)

Mesken-i Bahri (1770)

Peleng-i Bahri (1770)

Tılsım-ı Bahri (1770)

İkab-ı Bahri (1770)

Seyf-i Bahri (1768)

Bu savaşa katılan Rus Donanması'nda ise, dokuz kalyon, üç fırkateyn, bir humbara gemisi, dört ateş kayığı ve dört silahlı ticaret gemisi bulunmaktaydı. Ancak beş sene boyunca Ruslar sürekli olarak Rusya'dan takviye olarak gemi getirmişler, Yunanlıların teknelerine el koymuşlar veya komutalarına almışlar ayrıca İngiltere'den gemi kiralamışlardır. Rus Donanması sonradan kiralanan ve Yunanlıların teknelerinde bulunanlarla birlikte yaklaşık dokuz yüz topa sahipti.

Comparison of Ottoman and Russian Navies and Lessons Learned

In 1768 when the Ottoman government declared war against Russia they possessed 22 galleons, 22 galleys which were already in service. In addition to those 8 galleons and 40 galleys were being built. It is assumed that during the Cesme Battle the Ottoman Navy had approximately 24-26 galleons and 40 galleys in its inventory.

The Ottoman Fleet participated in the Battle of Cesme with ten galleons, one galley reale, six galleys, five brigantins and small vessels in various types under the commandership of Husamettin Pasha who was brought to the Grand Admiral position from the Island of Lesbos on March 26 1770 where he was on duty as the warden of the island. It is assumed that these ships contained approximately between eight hundred fifty and nine hundred cannons. The names and building dates of the Ottoman galleons are:

Burc-u Zafer (Flagship of Full Admiral and Veteran Cezayirli Gazi Hasan Pasha) with three storages (1770)

Hisn-i Bahri (Vice Admiral Ali Beigh's Flagship) with three storages, (1758)

Ziver-i Bahri (Rear Admiral Cafer Beigh's Flagship) with three storages (1752)

Mukaddeme-i Seref (1760)

Semend-i Bahri (1760)

Mesken-i Bahri (1770)

Peleng-i Bahri (1770)

Tilsim-i Bahri (1770)

Ikab-i Bahri (1770)

Seyf-i Bahri (1768)

There were nine galleons, three frigates, one bombardier ship, four fire boats and four armed trade ships in the Russian Fleet during the battle. But five years long the Russians continuously brought ships from Russia, they had confiscated or taken over the command of the Greek ships, in addition to those they had rented ships from Britain. The Russian Fleet owned approximately nine hundred cannons together with the rented ones and the ones in the vessels of the Greeks.



Osmanlı Çektirileri Limanda / Ottoman Galleys in Harbor



Savaş Sonrası Çeşme Limanı'nı Gösteren Gravür Voyoge Pittoresque 1809 /
Engraving showing the Chesme Harbour after the battle Voyage Pittoresque 1809

Çeşme Deniz Savaşı'nın Osmanlı ile Rus Donanması arasında geçtiği bilinir. Ancak Rus komuta heyetinde üst düzey İngiliz ve Danimarkalı amiraller görev yapmış, kalyon kaptanları ve subaylar arasında da İngiliz, Fransız, İsveçli, Arnavut ve Yunanlı subaylar bulunmaktadır. Yani Osmanlı'nın karşısında Ruslar değil aslında bir Haçlı Donanması yer almaktadır.

Birçok kaynakta Çeşme Deniz Savaşı sonunda tüm Osmanlı Donanması'nın yok edildiği yazılıdır. Burada kastedilen husus, Çeşme Savaşı'na katılan tüm donanma gemilerinin yok edildiği hususudur. O tarihte Osmanlı'nın elinde yaklaşık 26 kalyon ve 30 çektiri bulunmakta idi. Dolayısıyla aslında Çeşme'de kaybedilen donanmanın gemi adedi olarak yaklaşık üçte biri kadardır.

Osmanlı kayıpları konusunda da on iki binlere kadar çıkan rakamlar telaffuz edilmektedir. Halbuki yapılan muharebelere katılan toplam denizci sayısı bile bu kadar değildi.

Çeşme Limanı'nda baskın gecesi personelin birçoğunun karaya çıkmış olduğu, gemilerin sahile 100-200 metre yakınlıkta demirli bulunduğu, küçük teknelerin ise zaten kıyıda olduğu bilindiğinden, toplam kaybın beş bin rakamının üzerinde olmasının çok düşük bir ihtimal olacağı kıymetlendirilmektedir. Büyük gemi olarak ise toplam on kalyon, on bir çektiri kaybedilmiştir.

According to the common knowledge the battle of Cesme was between the Ottomans and the Greeks. But high ranking Admirals from Britain and Denmark were also on duty in the Russian Command Staff, and there were personnel of British, French, Swedish, Albanian and Greek nationals among the galleon captains, and other officers. Namely Ottomans were not fighting against Russians but the Fleet of Crusaders.

Many sources wrote that the entire Ottoman Navy was destroyed in the end the Battle of Cesme. What really meant was that all the naval ships that contributed in the battle were destroyed. At the time Ottomans had 26 galleons and 30 galleys. Therefore what in fact was lost in Cesme amounted to approximately one third of the Armada.

There are also figures surmounting twelve thousand for the human losses of the Ottomans. Actually not even the number of the sailors involved in the sea battles were close to that figure.

Since it was known that most of the personnel landed in Cesme Harbor the night of the raid, that the ships were not moored further from the coast more than 100-200 meters, that the smaller vessels were already at the shore, total number of losses could hardly be over five thousand people. The losses in terms of larger ships were ten galleons and eleven galleys.

Rus Hidrografi Başkanlığı arşivi kayıtlarında Rus Donanmasının 1769-1774 yılları arasında yaptığı seferle ilgili olarak kayıp ve kazançların yazıldığı bir belge bulunmaktadır. Buna göre sefere gönderilen 18 büyük gemi kaybedilmiş, 12.200 denizcinin ise 4.518'i geri dönmemiştir.

Bu rakamlar esas alındığında, aslında iki tarafın kayıplarının yaklaşık olarak birbirine yakın olduğu ortaya çıkmaktadır.

Osmanlı ve Rus Donanmaları, kuruluş, personel, eğitim, organizasyon, lojistik, kültür, kurumsallaşma gibi faktörler açısından mukayese edildiğinde ise, aralarındaki en önemli farkın, personel eğitimi konusunda olduğu görülecektir. Kalyon devrine geçmiş bir donanmanın, yaz geldiğinde Anadolu'dan topladığı çiftçilerle denize çıkması ve bir muharebe kazanması hiçbir zaman mümkün değildi.

Kadırga devrinde seyirden, topçuluktan ve gemicilikten anlayan toplam 33 personelin bulunması bir kadırga için yeterli olabiliyordu. Personelin geri kalanı kürek çekilmesi veya rampa edildikten sonra savaşmak için gerekliydi. Dolayısıyla kışın çiftçilik yapan bir köylü yazın kadırgalarda rahatlıkla savaşabilirdi.

Kalyonlara geçildiğinde ise bu adet devam etmişti. Ancak bir kalyon için gemicilikten anlayan personel sayısı yüzlerle ifade ediliyordu ve tamamen bir takım çalışması gerektiren yelkenlere hükmetmek, gelişen topçuluk teknolojisine ayak uydurabilmek için çok ciddi eğitimlerden geçilmesi gerekmekteydi. Gabyar yani yelkenci sınıfı halen kurulmamıştı.

Kalyonlarda serenlerle, yelkenlere bakan fora, sara, toka eden, armaların ve tüm donanımın netasından sorumlu olan gemicilere gabyar denirdi. 1774 yılına kadar donanmamızda gabyar sınıfı yoktu. Yani Çeşme Savaşı'nda kalyonlarda yelkenden anlayan ve doğrudan sorumlu olan bir sınıf yoktu. 1827 yılına kadar ise sadece Levendi Rumlar gabyar sınıfında görev yaptı. Eylül 1827 de ilk kez bin Müslüman genç gabyar olarak sınıflandırıldı.

1770 yılında karşı karşıya gelen Osmanlı ve Rus Donanmalarındaki duruma kısaca bir göz atarsak ilginç bazı rakamlarla karşılaşırız:

Rus Donanması 1696 yılında kurulmuştur. Kuruluşundan sadece iki sene sonra ilk okulunu açan Rusların 1770 yılı itibarıyla yedi değişik kademede ve kapsamda denizcilik okulu bulunmaktaydı.

The Russian Hydrographical Administration has a document in their archives on the losses and gains of the Russian Fleet between 1769-1774. According to that document the 18 large ships that were sent to the campaign were lost, 4.518 out of 12.200 sailors could not return.

Considering these figures it could be assumed that both sides actually had similar losses.

The most important difference between the Ottoman and Russian Fleets, based on the factors such as foundation, personnel, education, organization, logistics, culture, and institutionalization, was the personnel training. It was not very likely for a navy which was in the transition phase into Galleon period to sail and win a battle with the gathered personnel from Anatolia which were actually paesants who worked in the farms.

It could be sufficient for the navigation of a galley to have 33 personnel present who understood the principles of navigation, artillery and seamanship. The rest of the personnel were used as oarsmen or for fighting after the ship was boarded. Therefore a paesant who worked in winter could fight in summer.

The tradition continued after the transition period to galleons. But the number of personnel who were knowledgeable enough for a galleon were no more than a few hundreds and to manage the sails needed team work, and to adapt the artillery technology serious training was needed. The topman (sailor) unit still was not founded.

The sailors responsible for the boom, who unfurl and close up sails, and who are also responsible for the riggings and who are responsible for the cleanliness and tidyness of all the equipments were called "gabyar" (topman). Until 1774 Turkish Navy did not contain a gabyar unit. That means that during the Battle of Cesme there was no unit in the galleons who knew about the sails in the galleons or there was no unit which was directly responsible for that. Until 1827 only Greeks of Levand origin worked as gabyars. In September 1827 for the first time 1000 Muslim boys were categorized as young gabyar.

When the Ottoman and Russian Fleets which confronted each other in 1770 the following figures come to light:

1698 *Moskova'da Denizcilik Okulu'nun açılması.*

1701 *Moskova'da Seyir Okulu'nun açılması.*

1703 *Voronezh'de Amiral Okulu'nun açılması.*

1711 *Arkhangelsk'de Admiralty Okulu açılması.*

1716 *St. Petersburg'da Deniz Harp Okulu kurulması,*

1752 *St. Petersburg'da Deniz Harp Okulu'na bağlı olarak, Gentry (asillerden sonra gelen sınıf) Üniversitesi'nin açılması,*

1753 *Irkutsk'da Seyir Okulu'nun açılması.*

1081 yılında kurulan Osmanlı Donanması'nın denizcilikle ilgili ilk eğitim kurumu yaklaşık yedi asır sonra 1773'de kurulacaktı, yani 1770 yılı itibarıyla ise Osmanlı Donanması'nda eğitimden söz etmenin imkanı dahi yoktu.

Bir Donanma kültürü oluşmasına katkıda bulunan diğer kurumları karşılaştırdığımızda ise benzer bir durumla karşılaşırız. Rus Donanma Kronolojine göre:

1709 *İlk Rus Deniz Müzesi'nin kurulması. (Halen faaldir)*

1715 *St. Petersburg'da Donanma Hastanesi'nin kurulması. (Halen faaldir)*

1720 *I. Petro tarafından üzerinde çalışılmış olan ilk Donanma Talimatı'nın yayımlanması,*

1724 *Amiraller Kurulu'na bağlı olarak Denizcilik Arşivi'nin kurulması.*

Osmanlı Donanması'nda ise:

Kasımpaşa Deniz Hastanesi 1827 yılında, Deniz Müzesi ise nihayet Deniz Kuvvetlerinin kuruluşundan yaklaşık 8 asır geçtikten sonra 1897 yılında kurulmuştur.

Kısacası, 1770 yılına gelindiğinde sadece 74 yıllık bir maziye sahip ancak 7 okulu, Deniz Müzesi, Donanma Talimatları, Arşivi ve Hastanesi olan Rus Donanması ile yaklaşık 700 yıllık bir mazisi olan, buna karşılık o tarihe kadar denizcilikle ilgili herhangi bir okulu müzesi, arşivi, yazılı Donanma Talimatı ve hastanesi olmayan yani kurumsallaşmayı başaramamış Osmanlı Donanması karşı karşıya gelecektir.

The Russian Navy was founded in 1696. Russians founded their maritime school only two years after the foundation of their navy. In 1770 they had maritime schools at seven different levels and scopes.

1698 *Maritime School founded in Moscow.*

1701 *Navigation School founded in Moscow.*

1703 *Academy ofAdmiralty, Voronezh.*

1711 *Academy ofAdmiralty, Arkhangelsk.*

1716 *Naval Academy of War, St. Petersburg,*

1752 *Gentry University at St. Petersburg as a complementary unit of Naval Academy of War,*

1753 *Navigation School, Irkutsk.*

Ottoman Navy which was founded in 1081, obtained its first education institution approximately seven years later in 1773. As of 1770 there was no way of mentioning education in the Ottoman Navy.

If we compare the other institutions which contribute to the forming of a Naval culture we observe a similar situation. According to the chronology of the Russian Navy:

1709 *Foundation of First Russian Naval Museum (Still active)*

1715 *St. Petersburg Naval Hospital (Still active)*

1720 *The First Naval Instructions Publication written by Peter the 1st,*

1724 *Foundation of the Maritime Archive under Admiralty Assembly.*

In the Ottoman Navy:

Kasimpasa Maritime Hospital was founded in 1827, Maritime Museum was founded approximately eight hundred years after the foundation of the Naval Forces in 1897.

Briefly said, in 1770, on one side there was the Russian Navy which was created only 74 years before, but in the background they possessed 7 schools, a maritime museum, naval instructions which were published, an archive and a hospital, on the other side the Ottoman Navy with a past of approximately 700 years, but on the contrary they had no maritime schools, no museum, archive or instructions, and no naval hospital: a noninstitutionalized Ottoman Navy.

Aradaki kuvvet farkı çok fazla olsa bile kurumsallaşamamış bir Donanma her zaman için eğitimli ve belli bir disipline girmiş bir Donanma karşısında yenilmeye mahkumdur. Bunun en güzel örneği 28 Mayıs 1770 günü Anabolu Muharebesi'nde yaşanmıştır. On parça kalyona sahip Osmanlı Donanması sadece üç parçadan oluşan Rus Donanması'ndan kaçarak, Anabolu Kalesi'nin bataryalarına sığınmıştır. Gemi ve top sayısı olarak üç misli kuvvetli bir filonun kaçmasının ardında yatan tek bir sebep olabilir, bu da eğitim eksikliğidir.

Günümüzde savaş gemilerinde görev yapan bir subay veya astsubaya, gemide morali etkileyen en önemli unsur nedir diye sorarsanız, alacağınız ilk yanıt " Yemek " olacaktır.

18. asrın ikinci yarısındaki Osmanlı Donanması ile ilgili anılarında Fransız Kaptan Bonneval ise şunları yazmaktadır:

Osmanlı gemilerinde hiçbir düzen ve hiçbir disiplin yoktur. Onlarda her şey karmakarışıktır. Gıda dağıtımında eşitlik yoktur. Her fert ayrı olarak ve işine geldiği şekilde yemek yer. Bundan dolayı bir kaptan için mevcut yiyecek ile denizde ne kadar kalabileceğini evvelden kestirmek mümkün değildir.

Geminin güvertesi de boydan boya tahtadan yapılmış küçük barakalar ile doludur. Bunlar mürettebata dükkan, kahve ve mutfak vazifelerini görürler. Işık geminin her tarafında ve gün ile gecenin her saatinde vardır. Deniz harbine dair talim ve top egzersizleri bilinmeyen şeylerdir.

Although the physical powers were very different a noninstitutionalized Navy is always bound to be beaten against a well educated Navy which acts under a certain discipline. The best example for this was experienced on May 28th 1770 during the Battle of Anapoli. Ten galleons of the Ottoman fleet ran away from the three vessels of the Russian fleet. They took shelter in the batteries of the Anapoli Fortress. There can only be one reason behind the escape of a fleet three times strong as its rivals; and that is lack of education and training.

In the modern day battle ships when an officer or naval petty officer is asked about the most important element that effects motivation the answer will be "the food".

The French Captain Bonneval wrote in his memoirs the following about the second half of the 18th century Ottoman Navy:

Ottoman vessels do not have any order nor discipline. Everything is chaotic. There is not even a fair distribution of food. Each individual eats separately and as he likes. Therefore there is no way of knowing for a captain how long he can stay in the sea with the food in hand.

The board of the ship is filled with small wooden barracks. These have functions such as shops, coffee and kitchen for the crew. There is light all over the ship during day and night. No one is familiar with the concepts such as training for the battle at sea or firing cannons.



1709 Yılında Kurulan Petersburg Deniz Müzesi / Petersburg Maritime Museum, founded 1709

Bundan dolayı da bir Osmanlı gemisini savaş durumuna getirmek ve harp yapacak hale koymak kadar güç bir şey yoktur. Bataryalarda her çaptan top bulunur. Dolayısıyla mermileri kullanmak gerektiğinde, gerekli olanları seçmek ve onlara uygun hartuçları bulmak için meydana gelen karışıklığı hayal etmek kolaydır.

1793 yılına kadar sefere çıkacak gemilerin kumanyaları (Mercimek, pirinç, zeytinyağı) doğrudan altı aylık olarak personelin kendisine teslim edilirdi. Bunları alan askerlerin yemek yapma sorumluluğu kendilerine aitti. Daha sonra bu sistemin mahsuru anlaşılacak ve er başına yeteri kadar pirinç, zeytinyağı, sadeyağ, zeytin, tuz, soğan, sirke, galeta ve peksimetten oluşan mukannenler hazırlanacak ve 77 günlük olarak gemiye teslim edilecekti.

İlk olarak 1793 yılında Bahr-i Zafer kalyonu ile Hümayi Zafer Fırkateynine kuzine yapılacak ve tüm personel yemeğinin bir kazanda pişirilmesine başlanacaktı. Ekmek, et ve taze sebzenin de mukannenleri yapılmış ve günlük olarak temin edilmesine başlanmıştı.

Rus kaynakları, Yevstafiy gemisinde Çeşme Savaşı esnasında bir orkestranın varlığından söz etmektedir. Buna karşılık Osmanlı Donanması'nda henüz kurumsallaşmış bir bando veya orkestranın o tarihlerde bulunması söz konusu dahi değildir. Personelin moral motivasyonu artırıcı yönde son derece önemli bir katkıda bulunabilecek böyle bir uygulamanın Rus Donanması'nın başarısında bir payı olacağı muhakkaktır.

Osmanlı, personelin moralini yükseltici bir çaba içine girmediği gibi, tam tersine Çeşme Limanı'nda Rus Filosunun yaklaştığını haber alınca karaya çıkan Kaptan-ı Derya'yı gören askerin moralinin nasıl etkileneceğini de tahmin etmek çok zor değildir.

Amiral Elphinstone daha seyre çıkmadan önce savaş sonrası dağıtılacak ödülleri açıklamıştı. Bu tamamen personelin motivasyonunu artırmak için yapılan bir uygulamadır. Ancak Osmanlı Donanması'nda böyle bir açıklama seyir öncesi yapılmamıştı ve bu konuda yazılı belli bir uygulama zaten mevcut değildi.

Rusya tarihte ilk kez 1764 yılında Nadeschda Blagoputschja isimli bir fırkateynini Akdeniz'e deniz ticareti konusunda ilgilenmesi bahanesi ile göndermişti.

Therefore ensuring the readiness of an Ottoman ship for the battle is the hardest work known. Batteries contain bullets of every size. It is easy to imagine the confusion created by this situation, when it is time to select the right cartridges for the right purpose.

Until 1793 the field rations were delivered directly to the personnel, this contained food enough for six months (lentl, rice, olive oil). The soldiers which received this, were cooking their own food. Later on the problems of this system were perceived and fixed food allowances for all personnel enough for 77 days were delivered to the ship instead. This consisted of rice, olive oil, cooking oil, olives, salt, onions, vinegar and biscuits.

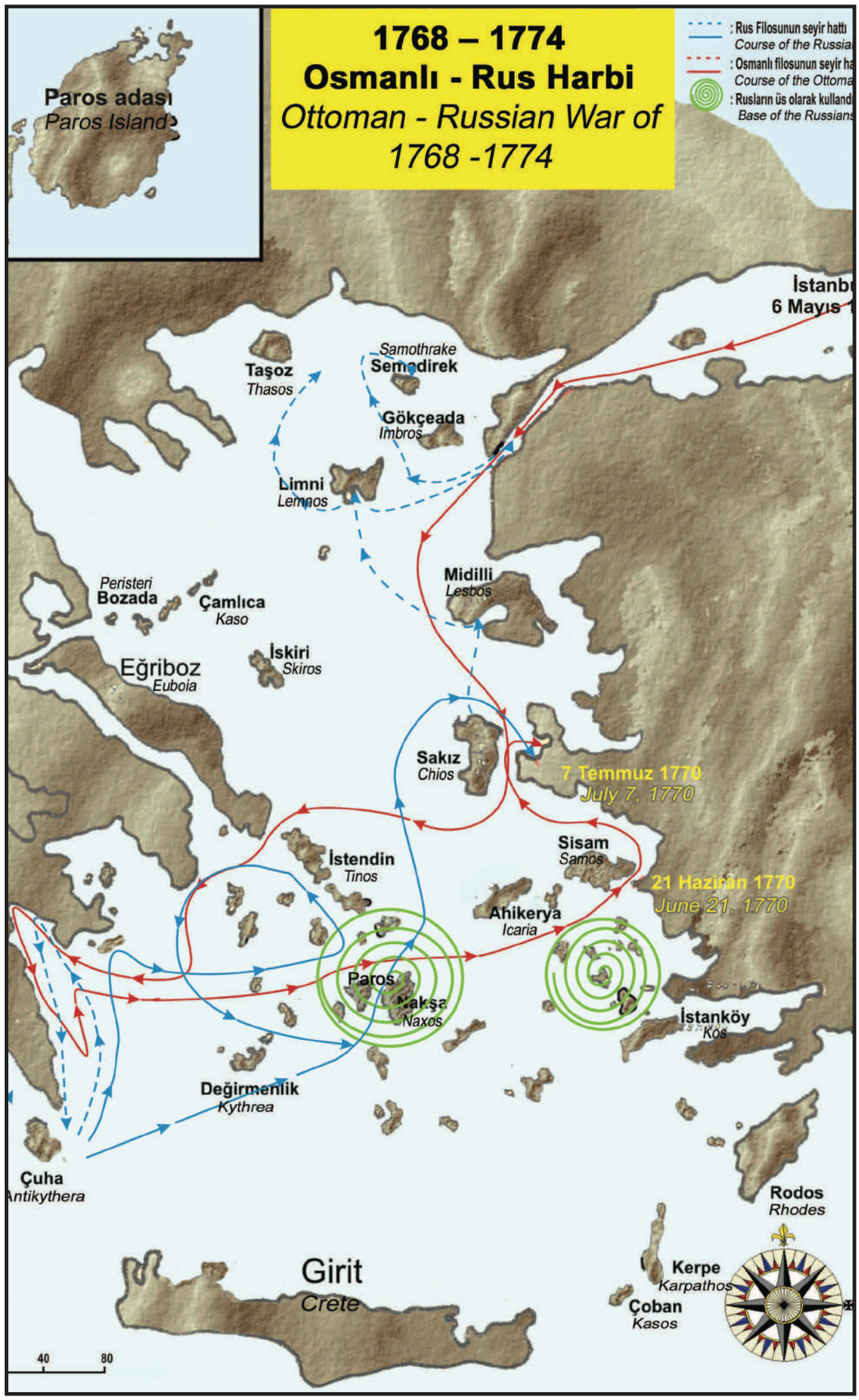
For the first time in 1793 kitchen stoves were built inside the galleon of Bahr-i Zafer and frigate of Humayi Zafer and all the crew's food was cooked in one vessel. The fixed allowances for bread, meat and fresh vegetables were also prepared and these were supplied on a daily basis.

Russian sources mentioned the presence of an orchester in the ship of Yevstafiy during the battle of Cesme. On the contrary there isn't even a word of an institutionalized orchester or a band in the Ottoman Navy in those days. It is clear how such a practice can elevate the motivation of the crew of the Russian Navy.

Ottomans had not spent efforts to elevate the motivation of the personnel, in the contrary it is not hard to imagine what their motivation would be like, when they saw their Grand Admiral landing in the Harbor of Cesme, as he was informed that the Russian Fleet was approaching.

Admiral Elphinstone had declared the awards to be distributed after the war, long before the campaign started. This was all about increasing the motivation of the personnel. On the Ottoman side there was not such a declaration made before the campaign started, and there was not such a practice in the Ottoman Navy any way.

Russia had sent a frigate to the Mediterranean for the first time in history in 1764. It was named Nadeschda Blagoputschja, and it was supposedly sent for trade purposes. This ship of Tsarina Catherine the 2nd was not very successful in the trade, but the Russian sailors obtained enough information on the Mediterranean Sea.


1768 – 1774
Osmanlı - Rus Harbi
Ottoman - Russian War of
1768 -1774
Paros adası
Paros Island
: Rus Filosunun seyir hattı
Course of the Russia
: Osmanlı filosunun seyir ha
Course of the Ottoma
: Rusların üs olarak kulland
Base of the Russians
İstanbu
6 Mayıs
Taşoz
Thasos
Samothrake
Semadirek
Gökçeada
Imbros
Limni
Lemnos
Midilli
Lesbos
Peristeri
Bozada
Çamlıca
Kaso
İskiri
Skiros
Eğriboz
Euboia
Sakız
Chios
7 Temmuz 1770
July 7, 1770
Sisam
Samos
İstendin
Tinos
21 Haziran 1770
June 21, 1770
Ahikerya
Icaria
Paros
Naxos
İstanköy
Kos
Değirmenlik
Kythrea
Çuha
Antikythera
Rodos
Rhodes
Girit
Crete
Kerpe
Karpathos
Çoban
Kasos
40
80



Kasımpaşa Kalyoncular Kışlası, Voyoge Pittiroesque / Kasımpaşa Sailors Barracks, Voyage Pittiroesque

Çariçe II. Katerina'nn bu gemisi ticaret konusunda pek başarılı olamasa da gemideki Rus denizcileri Akdeniz konusunda yeteri kadar bilgi sahibi olmuşlardı. Rus denizcilerin bu Akdeniz tecrübesi 1768-1774 Osmanlı-Rus savaşı sırasında Baltık Denizi'nden Akdeniz'e Rus Donanması'nı gönderme konusunda gereken yararı fazlasıyla sağlamıştır.

Buna karşılık Osmanlı ise istihbarat konusunda her hangi bir gayret sarf etmemiş, hatta kendisine ulaştırılan haberlere bile coğrafya bilgisinin kıtlığından dolayı itibar etmemiştir.

Sakız Kanalı'na ve Çeşme Limanı'na demir attığında Osmanlı Donanması'nın dışarıya fırkateyn veya çektiri türü gemileri keşif için çıkarması gerekmekteydi, ancak çok klasik olan bu emniyet tedbiri bile alınmamıştı.

Rus Donanması'nda 1715 yılına gelindiğinde subayların çoğunluğu yabancı olup, sadece bir kısmı Rus idi. 1724 yılında ise yüksek rütbeli 82 subaydan sadece 19'u Rus, buna karşılık 23'ü İngiliz, 17 si Danimarkalı, 13'ü Hollandalı ve 5'i Alman'dı.

Bu surette Ruslar o sırada Avrupa'da yaşanan son teknolojik yeniliklere doğrudan ulaşma ve uygulama imkanını buluyordu. Halbuki bu dönemde Osmanlı Donanması henüz yabancı subaylara kapılarını açmamış, dolayısıyla dönemin yeniliklerini öğrenememişti.

Rus Donanması gelirken İngiltere'de Porstmouth Tersanesi'ne uğramış ve baştan sona yenilenmiş, eksikleri tamamlanmış, gerekli topçuluk ve yelken eğitimleri pekiştirilmişti.

The Mediterranean experience by these Russian sailors exceedingly provided the benefit for the Russian Navy to travel from the Baltic Sea to the Mediterranean during the Ottoman-Russian war of 1768-1774.

On the other hand the Ottomans ignored the matter of intelligence, and even disregarded the informations that were delivered due to lack of geographical knowledge.

When moored at the channel of Chios and Cesme harbor it was necessary for the ottoman Navy to send frigates or galleys for expedition purposes but not even this classic safety measure taken.

In 1715 most of the Russian Navy officers were foreigners, only a few were Russians. In 1724 out of 82 high ranking officers only 19 were Russians, and there were 23 British, 17 Danish, 13 Dutch and 5 German officers.

By this way the Russians had the chance to find out about the current technological inventions in Europe directly, and to implement them. But the Ottoman Navy those days, was not open for foreign officers, therefore they had not seen those innovations.

The Russian Fleet paid a visit to the Shipbuilding Docks in Portsmouth, England, and it was renewed from head to toe, all missing parts and instrumentation was completed, even the trainings for artillery and sailing were renewed. On the other hand the Ottoman headmen did not even believe the information on the mobilization of the Russians from the Baltic Sea to the Mediterranean by the French Ambassador, due to their ignorances.



Levent Çiftliğinde talim yapan yeniçerileri gösteren bir Fransız Karikatürü, 1783, De La Regence a la Revolution Armand Dayot, Paris / A French comics showing the Training of Ottoman Soldiers at Levent Ranch1783, De La Regence a la Revolution Armand Dayot, Paris

Buna karşılık Osmanlı yöneticileri bilgisizlikleri yüzünden Fransız elçisi tarafından kendilerine iletilen Rus Filosu'nun Baltık'tan Akdeniz'e geldiği haberine dahi inanmamışlardı. Bu yüzden İstanbul'daki donanma eksiklikleri tamamlanmadan, yeteri kadar eğitim yapmadan ve tamamen hazırlıksız olarak Ege'ye çıkmak zorunda kalmıştı.

Muharebede sonucu alacak olan topçu sınıfı da oldukça ihmal edilmişti. O dönemde geliştirilen yöntemler ve teknolojiler ile sürekli eğitim ve talim sayesinde İngiliz Donanması iki dakikada bir mezeborda ateşi açacak seviyeye ulaşmıştı. Osmanlı Donanması'nın ise henüz bu seviyeden çok uzakta olduğu ve altı ile on dakika arasında bir topu ateşe hazırlayabildiği değerlendirilmektedir. Bu durumda basit bir hesapla, top sayılarını eşit olarak kabul ettiğimizde, bir İngiliz kalyonunun, üç Osmanlı kalyonu ile aynı ateş gücüne sahip olduğu anlaşılacaktır.

Komutanların meslekten yetişmiş denizciler olması büyük önem arz etmektedir. Rus Filosu'nun başında bulunan İngiliz Komutanların tüm yaşamları neredeyse denizde geçmişti, İngiliz kılavuz kaptanlar ise seyir konularına oldukça vakıf denizcilerdi.

Therefore the Fleet in Istanbul departed without the necessary completions, without the sufficient training, actually completely without any preparation at all, towards the Aegean Sea.

The artillery unit which was to achieve results during a battle was also neglected. The British Naval ships were in a state to open broadside fire in less than two minutes with the methods and technologies that were improved in that period. But the Ottoman Navy was far from accomplishing this. The preparations took between six to ten minutes. A basic calculation proves that one British galleon had the same firing capacity against three Ottoman galleons.

The fact that the commanders were sailors who had been trained by own experience was very important. The British Commanders in the administration of the Russian Fleet were in the sea all their lives. The British pilots were competent in navigation. There was no trained commanders in the Ottoman Navy since there were no schools for such a purpose. The captain positions for galleons or admiral positions were not based on qulifications but connections, bribery and other issues were the determinants.

Osmanlı Donanması'nda ise, zaten o dönemde her hangi bir okul mevcut olmadığından eğitimli bir komutan bulmak mümkün değildi. Kalyon kaptanlıkları ve amirallik makamları liyakata göre değil, yakınlık, rüşvet gibi diğer faktörlere bağlı olarak elde edilebiliyordu.

XVII. ve XVIII. yüzyıllarda ateş gemileri oldukça önemli bir silah olarak kabul görmekte ve tüm donanma teşkilatlarında yer almaktadır. Ancak Osmanlı belki de pek adilane bir yöntem olmadığından ateş gemisini hiçbir zaman kuruluşunda bulundurmamış ve bu gemilere karşı da herhangi bir önlem geliştirmemiştir.

Bunun cezasını da tarihi boyunca ödemiş ancak kesinlikle bir ders almamıştır. Çeşme'de yakıldıktan tam 52 yıl sonra 8 eylül 1822'de Amiral gemimiz Yunanlıların bir ateş kayığı marifetiyle yakılmış ve o zamanki Kaptan- ı Derya Nasuhzade Ali Paşa da bu gemide ölmüştür.

Halen 8 eylül günü Yunanistan'da büyük şenlikler düzenlenmekte ve temsili bir maket gemi yakılmaktadır.

Yelken döneminde tamamen ağaçtan olan gemiler için en büyük tehlike yangındır. Dolayısıyla bir geminin açık denizde top ateşi ile batırılması oldukça zordur. Buna karşılık ıskaça bir limanda birbirine çok yakın olarak demirlemiş bir filoyu da tamamen yakmak sadece birkaç küçük ateş gemisine ve baskın taktiklerinin iyi kullanılmasına bağlıdır. Osmanlı Rus Filosu'nun geldiğini haber aldığı anda demir kesip, liman dışına çıkarak rakibiyle mücadeleye girse savaşın sonucu çok daha farklı olabilirdi.

Kara muharebelerinde taarruz veya savunma olmasına rağmen deniz muharebelerinde savunma muharebesi diye bir husus mevcut değildir. Ancak Kaptan-ı Derya açık denizde çatışmaya girmekten sürekli kaçmış ve liman içine girerek düşmanı beklemeyi tercih etmiştir.

Yelken döneminde demir üzerinde muharebeye girdiğinizde rakibe her türlü manevra imkanını ve inisiyatifi vermiş olursunuz. Rüzgarı istediği gibi kullanacak olan rakibiniz kendisi için en avantajlı konumu seçecek ve demirde olan filo için mağlubiyet kaçınılmaz olacaktır.

Çeşme Limanı'na girilmeden iki gün önce yapılan Sakız Kanalı Savaşı'nda Osmanlı gemilerinin Çeşme'nin hemen kuzeyinde ve bugün Damla Suyu olarak adlandırılan mevkide sahile paralel ve iki sıra olarak demirlemeleri, aslında top sayısı olarak iki misli üstünlüğü

The fireships were very significant as weapons in the 17th and 18th centuries, and they always were in the inventories of all naval organizations. Ottomans never thought that this was a fair way for fighting the enemy, that was why it never was included in their fleet, and also a prevention against those ships was never the issue.

They paid for this mistake for all their lives but never learned a lesson. 52 years after the burning of the Armada at Cesme on September the 8th, 1822, our flagship was burned again by a Greek fireboat and the Grand Admiral Nasuhzade Ali Pasha had died in that ship.

Big celebrations still take place in Greece on September the 8th, and the burning of the ship is simulated on a model ship.

Fire was the most important danger in the period of sailships when all was made of wood. Actually sinking a ship out in the open sea by cannonball shooting was not that easy. On the other hand to burn a fleet completely in a harbor where they have very closely anchored, by a small fire ship and a raid tactic is very easy. If the Ottomans cut the chains of the anchors right away when they were informed that the Russian Fleet was coming, and left the harbor to fight the enemy the results of the battle would have been very different.

Although there were attacks and defense during the battles on land there is no such thing as defensive battle technics for the battles at sea. But the Ottoman Grand Admiral always ran away from fighting in the open sea and preferred to stay in the harbor and wait for the enemy.

In the period of sailships when a ship fought against the enemy when anchored the rival was always advantageous in terms of manoeuvering and all the initiatives. The rival could use the wind to his advantage, could position in the most advantageous location, by this way for the anchored part the defeat was unavoidable.

During the Battle of Chios Channel that took place two days before the Battle of Cesme, the Ottoman ships were anchored in parallel to the shoreline and in two lines in the north of Cesme, and in the location called Damla Suyu today. This actually caused the Ottomans to be able to use only half the fire power they could, when they had twice as many cannons compared to the enemy.



Sultan Abdülaziz'in Levent Çiftliği'nde Askeri Teftişi, Hüsnü TENGUZ, İstanbul Deniz Müzesi
Inspection of army by Sultan Abdulaziz at Levent Ranch, Hüsnü TENGUZ, Istanbul Naval Museum

sahip Osmanlının bu yüzden ateş gücünün yarısını kullanamaması, sadece ön sıradaki gemilerin mezeborda ateşi açabilmesine olanak sağlamıştır. Taktik açıdan yapılan büyük bir hatadır.

Gerek Çeşme Limanı'nda gerekse Top burnu – Damla Suyu önünde liman savunması maksadıyla top bataryalarının kurulmaması ya da zamanında bitirilememesi yine yapılan önemli hatalardan birisidir.

Son olarak ise yine İtalyan Amiral Fiorovano tarafından yapılan çok önemli bir tespiti hatırlamakta yarar vardır.

İtalyan Amirali Türkler hiçbir zaman denizlere sahip çıkmak istemediler, tam tersi yabancılara bol bol deniz ticaret imtiyazı vermekten başka, kendi mallarını da çok büyük çok büyük navlunlar vererek onlara taşıttılar. Bu yüzden imparatorluklarını kaybettiler"

Oldukça fazla tartışılması gereken, ancak denizci bir strateji izlemeyip karaya dönük yaşanıldığı takdirde, hiçbir zaman büyük bir devlet olunmasının mümkün olmadığını, her zaman için kaybetmeye mahkum olunduğunu, bundan iki asır önce tespit eden önemli bir yorum.

This way only the ships in the frontline could open broadside fire. That was one big tactical failure.

Both at Cesme Harbor and in front of Top Burnu-Damla Suyu the failure to install or to belate the installation of the cannon batteries for defense was anotherone of the most important mistakes.

Finally it seems necessary to remind the statement of the Italian Admiral Fiorovano:

"Turks never wanted to become the authority at sea, just in the contrary they had granted plenty of privileges to the foreigners for maritime trading, and still they paid them a great deal of money to have them carry their merchandise. This was the reason why they lost their Empire".

An important comment stated two hundred years ago that unless a strategy based on the maritime issues is not implemented a country can never become powerful.

Çeşme Savaşı'nın Sonuçları ve Osmanlı Açısından Yansımaları

1770 – 1774 yılları arasında Rus gemilerinin beş sene süreyle Ege ve Akdeniz'de istedikleri gibi sancak dolaştırabilmelerinin tek nedeni, Osmanlı Donanması'nın önemli bir bölümünün Çeşme Limanı'nda yanması, diğer gemilerin ise Çanakkale Boğazı'nın savunulması maksadıyla burada kalmalarındandır.

Karada her noktada istenildiği kadar güçlü ve donanımlı olmanın imkanı yoktur. Belirli noktalardan tasarruf yaparak kuvvetlerinizi önemli olarak gördüğünüz bölgelere toplamanız gerekmektedir. Bu noktalar arasında karadan bir kuvvet kaydırılması oldukça zor ve uzun süreli bir süreç gerektirir. Büyük bir alana yayılmış olan İmparatorluğun, buralardaki birliklerine ve kalelerine takviye gönderilebilmesinin tek yolu ise denizdir.

Osmanlı topraklarının denizden destek sağlama imkanı kalmadığını gören Ruslar planlarının ikinci aşamasını yürürlüğe sokmuş ve zayıf noktalara asker çıkararak buralardaki halkı isyana teşvik etmişler bunda da oldukça başarılı olmuşlardır. Donanmaya önem vermeyen Osmanlı Hükümeti bunun bedelini çok ağır olarak ödemeye başlayacaktır. Çünkü artık buralarda yaşayanlar için bağımsızlık fitili bir kez ateşlenmiştir ve bu ateşi söndürmek pek mümkün olmayacaktır. Lübnan, Suriye, Beyrut, Kırım, ve Mısır'da direniş başlamıştır.

Karadeniz Filosu kalyonlarının Çanakkale Boğazı'nın savunulmasına tahsis edilmesi Karadeniz'de de boşluk yaratmış ve Kırım Hanlığı'nın gerektiği kadar takviye edilememesi sonucunda da Rus Orduları 1771'de Kırım'a girerek Fatih Sultan Mehmet tarafından 296 yıl evvel kurulan Osmanlı egemenliğine son vermişlerdir.

Osmanlının da Çar I. Petro gibi donanmasını Avrupa standartları ve teknolojisine göre reorganize ve modernize etmesi gerekiyordu. Ancak yabancı uzmanlara yeterince güvenilmediğinden bu konuda bir ilerleme kaydedilememiştir. Bu baskın ve yenilgilerden sonra artık Osmanlı Hükümeti Batı teknolojisinin yakinen takip edilmesi ve eğitim sisteminin ivedilikle kurumsallaşması gerektiğini geçte olsa anlamıştı.

Results and Reflections on the Ottoman Side of the Cesme Battle

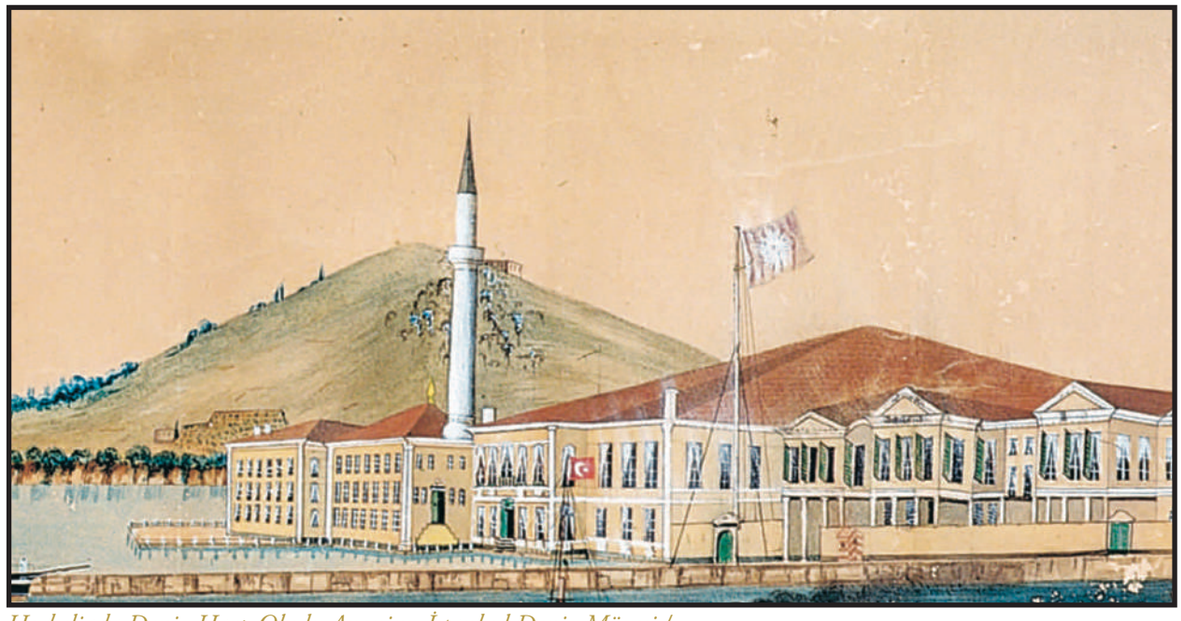
The only reason for the Russian ships for freely cruising with their flags hoisted in the Aegean and the Mediterranean Seas five years long between 1770 – 1774, was because an important part of the Ottoman Navya was burned, therefore they wanted to keep the remaining ships in the Channel of Canakkale for defense purposes.

There is no way of being strong or equipped every where as much as needed. It is important to decrease some forces at some determined points to focus them more in more strategical locations. It takes a lot of time and effort to mobilize forces between those locations on land. The only way to mobilize supporting forces for the troops of the Empire which are scattered on a large land, is to use the seas.

The Russians who saw that the Ottoman land did not have the means to provide support from the seas any more, started to implement the second step of their plan and landed troops on more weakened locations, provoked uprising among the local people and succeeded at a certain level. The Ottoman Empire which underestimated the value of an efficient Fleet started facing its consequences by a tragic experience. Because for the people who lived in those geographies the independence was in a way jumpstarted. And there was no way of giving up that energy. Resistance started in Lebanon, Syrie, Beirut, Crimea and Egypt.

The allocation of the galleons of the Black Sea Fleet to the defense of the Canakkale Channel created an imbalance in the Black Sea, and as a result of not supporting the Crimean Khanate the Russian Armies entered Crimea in 1771 and ended the Ottoman Hegemony which was founded 296 years before by Sultan Mehmed the Conqueror.

It was necessary for the Ottomans to reorganize and modernize their Navy in accordance with the European standards and technology, the way Tsar Peter the 1st had. But the mistrust against the foreigners did not allow progress in that field. After the raid and the defeats the Ottoman Government had perceived the importance of closely and urgently pursuing the western technologies and education system although it was a little late for that.



Heybeliada Deniz Harp Okulu Anonim, İstanbul Deniz Müzesi /
Heybeliada, Naval Academy, Anonymous, Istanbul Naval Museum

Ancak bu uyanmanın bedeli oldukça ağırdır. Osmanlı İmparatorluğu, Küçük Kaynarca Antlaşması (1774) ile, Türk Gölü diye tanımlanan Karadeniz'i de artık Rus gemileriyle paylaşmak zorunda kalmış ve önemli oranda prestij kaybına uğramıştır.

Yetişmiş insan gücünün büyük bir kısmı Çeşme Deniz Savaşı'nda kaybedilmiştir. Rus Filosu'nun Baltık'tan kalkarak Akdeniz'e gelmesi ve burada kazandığı başarılar, Tekirdağlı bir tüccarın kölesi iken, efendisi tarafından azad edilen ve Cezayir korsanları arasına katılarak yetişen yeni Kaptan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa'yı çok etkilemiştir.

Rus denizcilerin eğitim seviyeleri onun için ulaşılması gereken ilk nokta olmalıydı. Artık denizcilerin, sadece denizde usta-çırak metodu ile değil, mutlaka okulda yetişmesi gerektiği yönündeki inancını kimse değiştiremezdi.

Cezayirli Gazi Hasan Paşa Çanakkale savunma sistemlerinin takviyesi sırasında buraya gönderilen Baron de Tott ile tanışmış ve çalışmıştır. Bu ikili daha sonra padişahın fermanıyla, 1773 yılında bir kurs niteliği taşıyan ve bugünkü anlamda "Matematik Okulu" diyebileceğimiz "Mekteb-i Riyaziye" ile 1776 yılında da bugün Deniz Mühendishanesi olarak telaffuz edilen ve Deniz Harp Okulu Komutanlığı'nın bir yerde temelini teşkil edecek olan "Tersane Hendesehanesi"ni kurmuşlardır.

But the price for the awakening was too high. Based on the treaty of Kucuk Kaynarca (1774) the Ottoman Empire had to be sharing the Black Sea which once used to be an inner sea called the Turkish Lake with the Russian ships, and by this way lost a great deal of prestige as well.

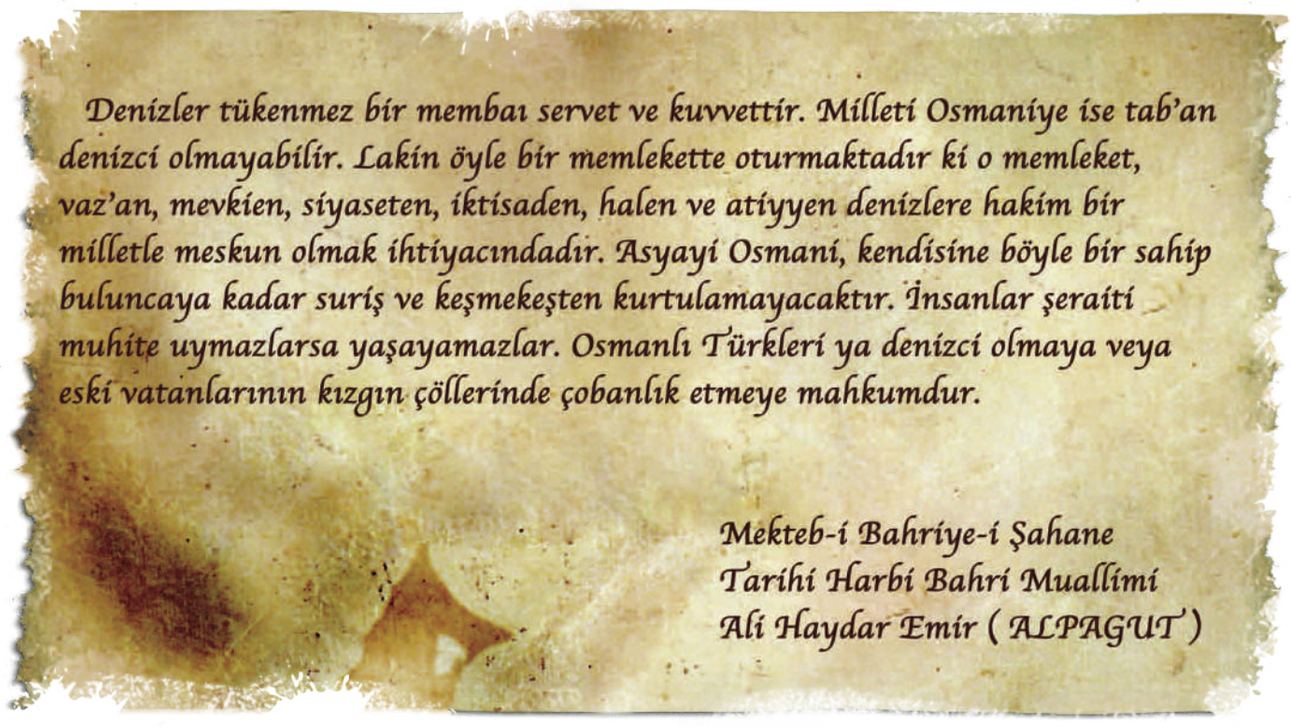
The larger part of the trained people were lost during the battle of Cesme. The arrival of the Russian Fleet that departed from Baltic Sea in the Mediterranean and their successes, deeply struck Admiral Gazi Hasan Pasha who was raised among the Algerian pirates after being freed by his master who was a merchant in Tekirdag, where he was a slave throughout his childhood.

The level of education of the Russian sailors was the first goal he wanted to achieve. No one believed more than him that sailors should first be trained and taught at school instead of only at sea with the traditional master-apprentice method.

Gazi Hasan Pasha met and worked with Baron de Tott who was sent during the strenghtening of the defense systems in Canakkale. The two later founded the "Mekteb-i Riyaziye" in 1773 which is a mathematics school, and "Tersane Hendesehanesi" in 1776 which was Maritime Engineering School which later became the foundation of the modern Naval Academy .

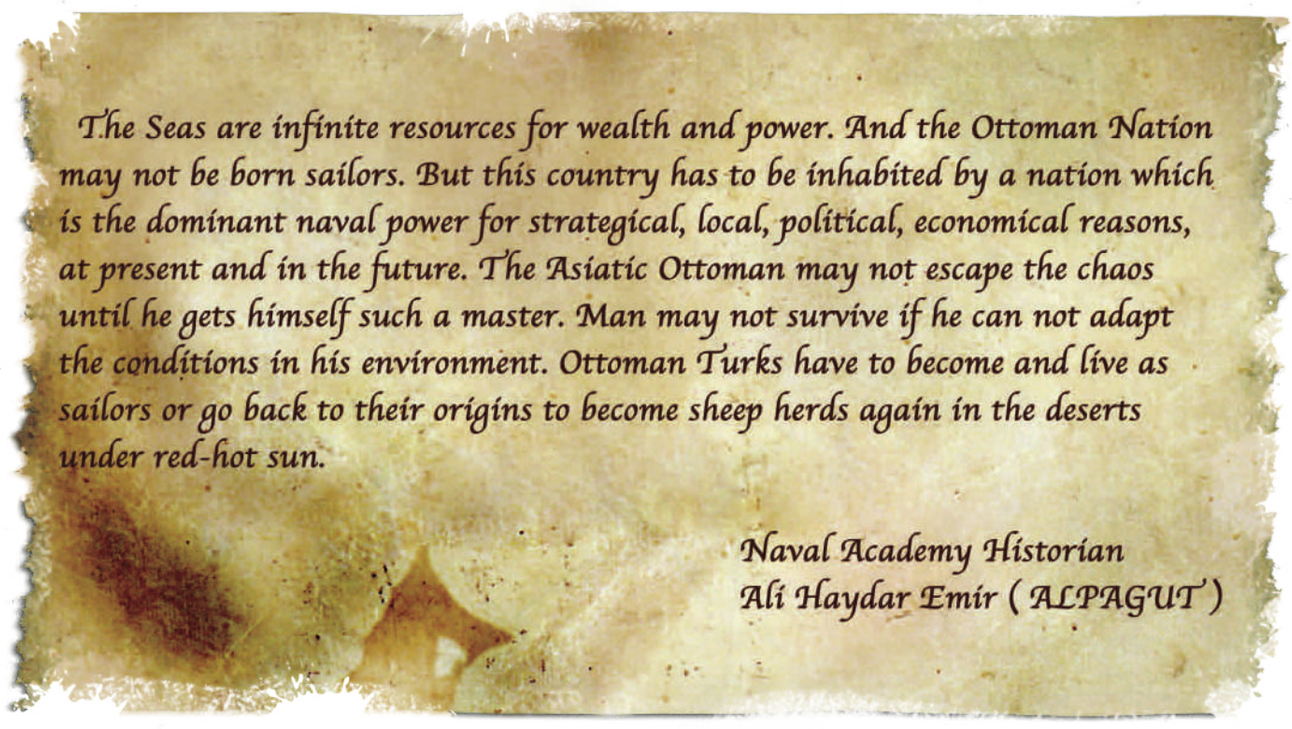
İleriki yıllarda, Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk "Deniz Mühendislik Okulu" olan Tersane Hendesehanesi'nin askeri uzantısından "Deniz Harp Okulu", sivil uzantısından da "İstanbul Teknik Üniversitesi" doğacaktır. Çeşme Baskını, Osmanlı İmparatorluğu'nda modern anlamdaki iki ilim ve bilim yuvasının temellerini atılmasına vesile olduğundan tarihimiz açısından her kes tarafından bilinmesi ve dikkatlice incelenmesi gereken bir konudur.

"Mekteb-i Bahriye-i Şahane" adı ile bilinen Deniz Harp Okulu'nun kıymetli harp tarihi hocasının bir sözü, bu ülkede yaşayan her vatandaşımızın aklından çıkarmaması gereken bir gerçeği, ne güzel ifade etmektedir:



In the following years the first Maritime Engineering School became Naval Academy and its civilian extension was Istanbul Technical University. The raid of Cesme was actually conducive for the foundation of the first two modern schools for the teaching of science. Therefore this should be thoroughly analysed.

The words of the famous War History Professor of the Naval Academy of War which was known as "Mekteb-i Bahriye-i Sahane", clearly defines a fact that each citizen of our country should grasp and not forget:



KAYNAKÇA

ADKİN Mark, The Trafalgar Companion, Aurum Press, LONDRA, 2005

TEZEL Hayati, Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi C.I, Deniz Basımevi, İSTANBUL, 1973

PARLAK Türkmen, Ege Denizinde İlk Türk Derya Beyleri, Deniz Basımevi, İSTANBUL, 2005

DÜMEN Erdoğan, Denizde Yıllar Boyu Anadolu Türkleri, DZ.K.K Basımevi, İSTANBUL, 1993

BÜYÜKTUĞRUL Afif, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması C.II, Deniz Basımevi, İSTANBUL, 1982

BÜYÜKTUĞRUL Afif, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması C.IV, Deniz Basımevi, İSTANBUL, 1984

ALTIER Selim Sırrı, Osmanlı Bahriyesinin Yelken Devri ve Türk Korsanları, Boğaziçi Yayınları

POLAT Muzaffer, Kaptan-ı Derya Cezayirli Hasan Paşa, Seyir Hidrografi ve Oşiografi Dairesi Başkanlığı, İSTANBUL, 1989

TEZCAN Sadullah, Türk Deniz Tarihi, Kültür Yayınları Tarih Dizisi No:66, ANKARA, 2005

SERİ Burhanettin, Gemicilik II, Dz. Harp. Ok. Bahri İlimler Zümre Bşk., İSTANBUL, 1971

ATABEY Figen, Geçmişten Günümüze Bahriye Kıyafetleri (1390-2005), Ankara Deniz İkmal Grup Komutanlığı Matbaa Amirliği, ANKARA, 2005

IŞIN İ. Bülent, Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi, DZ.K.K Mrk.D.Bşk. Basımevi, ANKARA, 2004

DE TOTT Baron, Türkler, Dumat Matbaası, 2004

GÜNGEN Coşkun, XVI. Yüzyıldaki Gelimeler Işığında Osmanlı Denizciliği, DZ.K.K Karargah Basımevi, ANKARA, 1997

Piri Reis, Kitab'ı Bahriyye – Denizcilik Kitabı C.I, Tercüman 1001 Temel Eser (19)

UYGAN Mehmet (Çev.), Temel Yelkencilik, Deniz Harp Okulu Basımevi, 1980

BAYKARA Tuncer, Aydınoğlu Gazi Umur Bey, Başbakanlık Basımevi, ANKARA, 1990

YARBAY Saffet Bey, Mezemorta Hüseyin Paşa, Dz.K.K.lığı Basımevi, İSTANBUL, 1994

AMİRAL Lorey, Türk Sularında Deniz Hareketleri, Deniz Matbaası, İSTANBUL, 2005

MARMARA Rinaldo, İstanbul Deniz Zindanı 1740, Denizler Kitabevi, İSTANBUL, 2005

REFERENCES

ADKİN Mark, The Trafalgar Companion, Aurum Press, LONDON, 2005

TEZEL Hayati, Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi C.I, Deniz Basımevi, İSTANBUL, 1973

PARLAK Türkmen, Ege Denizinde İlk Türk Derya Beyleri, Deniz Basımevi, İSTANBUL, 2005

DÜMEN Erdoğan, Denizde Yıllar Boyu Anadolu Türkleri, DZ.K.K Basımevi, İSTANBUL, 1993

BÜYÜKTUĞRUL Afif, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması C.II, Deniz Basımevi, İSTANBUL, 1982

BÜYÜKTUĞRUL Afif, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması C.IV, Deniz Basımevi, İSTANBUL, 1984

ALTIER Selim Sırrı, Osmanlı Bahriyesinin Yelken Devri ve Türk Korsanları, Boğaziçi Yayınları

POLAT Muzaffer, Kaptan-ı Derya Cezayirli Hasan Paşa, Seyir Hidrografi ve Oşiografi Dairesi Başkanlığı, İSTANBUL, 1989

TEZCAN Sadullah, Türk Deniz Tarihi, Kültür Yayınları Tarih Dizisi No:66, ANKARA, 2005

SERİ Burhanettin, Gemicilik II, Dz. Harp. Ok. Bahri İlimler Zümre Bşk., İSTANBUL, 1971

ATABEY Figen, Geçmişten Günümüze Bahriye Kıyafetleri (1390-2005), Ankara Deniz İkmal Grup Komutanlığı Matbaa Amirliği, ANKARA, 2005

IŞIN İ. Bülent, Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi, DZ.K.K Mrk.D.Bşk. Basımevi, ANKARA, 2004

DE TOTT Baron, Türkler, Dumat Matbaası, 2004

GÜNGEN Coşkun, XVI. Yüzyıldaki Gelimeler Işığında Osmanlı Denizciliği, DZ.K.K Karargah Basımevi, ANKARA, 1997

Piri Reis, Kitab'ı Bahriyye – Denizcilik Kitabı C.I, Tercüman 1001 Temel Eser (19)

UYGAN Mehmet (Çev.), Temel Yelkencilik, Deniz Harp Okulu Basımevi, 1980

BAYKARA Tuncer, Aydınoğlu Gazi Umur Bey, Başbakanlık Basımevi, ANKARA, 1990

YARBAY Saffet Bey, Mezemorta Hüseyin Paşa, Dz.K.K.lığı Basımevi, İSTANBUL, 1994

AMİRAL Lorey, Türk Sularında Deniz Hareketleri, Deniz Matbaası, İSTANBUL, 2005

MARMARA Rinaldo, İstanbul Deniz Zindanı 1740, Denizler Kitabevi, İSTANBUL, 2005

SEYFİ Ali Rıza, Çeşme Deniz Savaşı Faciası ve Akdeniz'de İlk Rus Donanması, Deniz Matbaası, İSTANBUL, 1943

CEYLAN Mehmet Akif, Ege Adalarında Türkçe Yer Adları Üzerine Bir İnceleme, Çantay Kitabevi, İSTANBUL, 2004

ÇOKER Fahri, Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler, Dz.K.K.lığı Karargah Basımevi, ANKARA, 1994

TARAKÇI Nejat, Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi, Deniz Basımevi, İSTANBUL, 2005

STILLWELL Alexander, The Trafalgar Companion, Osprey Publishing, LONDRA, 2005

ABULAFIA David, Tarih Boyunca Akdeniz Uygarlıkları, Oğlak Yayıncılık, İSTANBUL , 2004

GÜLERYÜZ Ahmet, Kadırgadan Kalyona Osmanlı'da Yelken, Denizler Kitabevi, İSTANBUL, 2004

KOUTSİKAS Costas, The Engravings of Chios V.II Maps-Landscapes, Costis M. Los Sons Foundation

Çeşme Tarih Araştırması, I. Uluslar arası Çeşme Tarih ve Kültürü Sempozyumu Bildirileri, Özen Ofset, İZMİR, 1997

ERBİL Kazım, Leventler, Donanma Dergisi S. 458, 1967

YAKITAL Emin, Kaptan-ı Derya Gazi Hasan Paşa'ya ilk görev emri, Dz.K.K Dergisi S. 529, 1985

BAYKARA Tuncer, Çeşme Kalesi

İNCİ Tevfik, Çaka Bey, Donanma Dergisi S. 400, Temmuz 1952

İNCİ Tevfik, Türklerin İkinci Amirali Gazi Umur Paşa ve Hayatı, Donanma Dergisi S. 401, 1 Ekim 1952

Kd. Yüzbaşı Osman, Çeşme Deniz Muharebesi, Deniz Mecmuası S. 316

TELAT Sait, Çeşme Deniz Muharebesi ve Çıkarılan Dersler, Deniz Mecmuası S. 326

IŞIN Fethi, Kürek ve Yelken Devri Deniz Tarihimizde Strareji ve Tabiye Sahasında Muvaffakıyetli Vakalar, Donanma Dergisi S. 396, Temmuz 1951

ZİYA Ethem, Gemi Topçuluğunun Geçirdiği Safhalar, Deniz Matbaası, İSTANBUL, 1934

KURTOĞLU Fevzi, Rus Karadeniz Filosu Tarihi, Deniz Matbaası, İSTANBUL, 1935

ÜLKEKUL Cevat, Düsturnamei Enveri, Evkaf Matbaası, İSTANBUL, 1929

BURAK Salahattin, Gemicilik Kitabı C. I,

SEYFİ Ali Rıza, Çeşme Deniz Savaşı Faciası ve Akdeniz'de İlk Rus Donanması, Deniz Matbaası, İSTANBUL, 1943

CEYLAN Mehmet Akif, Ege Adalarında Türkçe Yer Adları Üzerine Bir İnceleme, Çantay Kitabevi, İSTANBUL, 2004

ÇOKER Fahri, Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler, Dz.K.K.lığı Karargah Basımevi, ANKARA, 1994

TARAKÇI Nejat, Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi, Deniz Basımevi, İSTANBUL, 2005

STILLWELL Alexander, The Trafalgar Companion, Osprey Publishing, LONDRA, 2005

ABULAFIA David, Tarih Boyunca Akdeniz Uygarlıkları, Oğlak Yayıncılık, İSTANBUL , 2004

GÜLERYÜZ Ahmet, Kadırgadan Kalyona Osmanlı'da Yelken, Denizler Kitabevi, İSTANBUL, 2004

KOUTSİKAS Costas, The Engravings of Chios V.II Maps-Landscapes, Costis M. Los Sons Foundation

Çeşme Tarih Araştırması, I. Uluslar arası Çeşme Tarih ve Kültürü Sempozyumu Bildirileri, Özen Ofset, İZMİR, 1997

ERBİL Kazım, Leventler, Donanma Dergisi S. 458, 1967

YAKITAL Emin, Kaptan-ı Derya Gazi Hasan Paşa'ya ilk görev emri, Dz.K.K Dergisi S. 529, 1985

BAYKARA Tuncer, Çeşme Kalesi

İNCİ Tevfik, Çaka Bey, Donanma Dergisi S. 400, Temmuz 1952

İNCİ Tevfik, Türklerin İkinci Amirali Gazi Umur Paşa ve Hayatı, Donanma Dergisi S. 401, 1 Ekim 1952

Kd. Yüzbaşı Osman, Çeşme Deniz Muharebesi, Deniz Mecmuası S. 316

TELAT Sait, Çeşme Deniz Muharebesi ve Çıkarılan Dersler, Deniz Mecmuası S. 326

IŞIN Fethi, Kürek ve Yelken Devri Deniz Tarihimizde Strareji ve Tabiye Sahasında Muvaffakıyetli Vakalar, Donanma Dergisi S. 396, Temmuz 1951

ZİYA Ethem, Gemi Topçuluğunun Geçirdiği Safhalar, Deniz Matbaası, İSTANBUL, 1934

KURTOĞLU Fevzi, Rus Karadeniz Filosu Tarihi, Deniz Matbaası, İSTANBUL, 1935

ÜLKEKUL Cevat, Düsturnamei Enveri, Evkaf Matbaası, İSTANBUL, 1929

BURAK Salahattin, Gemicilik Kitabı C. I,

Genkur IX Dz. Şube, 1942

ORLOV Aleksi , Emirlerinin Orijinalleri, Oğuz Aydemir Koleksiyonu

Elphinstone John Günlükleri

A.R.SEYFİ, Genelkurmay Bşk.lığı, IX. Şube., 1768-1774 Osmanlı- Rus Savaşı ve Rusların Akdeniz Harekatı,

PİRİ REİS, Kitab-ı Bahriyye, Tercüman 1001 Temel Eser, Kervan Kitapçılık, 1973

Yararlanılan İnternet Siteleri

www.agniart.ru/eng

www.artsales.com/Ancient%20Ships/aTableofContents.htm

www.military-art.com

www.antiqueguns.com

www.romaeterna.org

www.portsmouthbookshop.com/ContinentIndex/Europe/greece.htm

www.fullbooks.com/History-of-Friedrich-II-of-Prussia-Vx28893.html

www.leithhistory.co.uk/2004/06/18/leith-1744

www.rainfall.com/posters/default.htm

www.nmm.ac.uk

www.mun.ca/mhp/index.html

www.war-art.com

www.seajunk.com/lmplockr.htm

cma.soton.ac.uk/HistShip/shlect21.htm

oldguns.net/

www.tersanemodel.com/osmanli_donanmasi.html

www.phoenician.org/ancient_ships.htm

www.aviapress.com/viewonekit.htm?OTH-119

sailing-ships.oktett.net

www.theshipslist.com

www.cronab.demon.co.uk/INTRO.HTM

www.bruzelius.info/Nautica/Nautica.html

www.aviapress.com/viewonekit.htm?OTH-119

covax.bth.se/chapmanprojekt/ritningar.html?33

www.angelfire.com/ga4/guilmartin.com/#G&G

libweb.princeton.edu/libraries/firestone/rbsc/aids/elphinston

Genkur IX Dz. Şube, 1942

ORLOV Aleksi , Written Commands Originals, Oğuz Aydemir Collection

Elphinstone John Diaries

A.R.SEYFİ, Genelkurmay Bşk.lığı, IX. Şube., 1768-1774 Osmanlı- Rus Savaşı ve Rusların Akdeniz Harekatı,

PİRİ REİS, Kitab-ı Bahriyye, Tercüman 1001 Temel Eser, Kervan Kitapçılık, 1973

Websites

www.agniart.ru/eng

www.artsales.com/Ancient%20Ships/aTableofContents.htm

www.military-art.com

www.antiqueguns.com

www.romaeterna.org

www.portsmouthbookshop.com/ContinentIndex/Europe/greece.htm

www.fullbooks.com/History-of-Friedrich-II-of-Prussia-Vx28893.html

www.leithhistory.co.uk/2004/06/18/leith-1744

www.rainfall.com/posters/default.htm

www.nmm.ac.uk

www.mun.ca/mhp/index.html

www.war-art.com

www.seajunk.com/lmplockr.htm

cma.soton.ac.uk/HistShip/shlect21.htm

oldguns.net/

www.tersanemodel.com/osmanli_donanmasi.html

www.phoenician.org/ancient_ships.htm

www.aviapress.com/viewonekit.htm?OTH-119

sailing-ships.oktett.net

www.theshipslist.com

www.cronab.demon.co.uk/INTRO.HTM

www.bruzelius.info/Nautica/Nautica.html

www.aviapress.com/viewonekit.htm?OTH-119

covax.bth.se/chapmanprojekt/ritningar.html?33

www.angelfire.com/ga4/guilmartin.com/#G&G

libweb.princeton.edu/libraries/firestone/rbsc/aids/elphinston