



Bulut, Engin Çağdaş, “Ertuğrul Faciasının Trabzonlu Şehitleri”, *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 6/11, ss.365-383.
DOI: 10.31765/karen.757896

Bu makale etik kurul izni ve/veya yasal/özel izin alınmasını gerektirmemektedir.
This article doesn't require ethical committee permission and/or legal/special permission.

ERTUĞRUL FACIASININ TRABZONLU ŞEHİTLERİ*

Engin Çağdaş BULUT**

* Araştırma Makalesi / Research Article

** Dr. Öğr. Üyesi,
Bayburt Üniversitesi Eğitim Fakültesi
Türkçe ve Sosyal Bilimler Eğitimi
Bölümü, Bayburt/TÜRKİYE
 bulut8713@gmail.com
ORCID : 0000-0002-4744-2629

Anahtar Kelimeler: Ertuğrul Fırkateyni,
Trabzonlu Şehitler, Osmanlı İmparatorluğu-Japonya ilişkileri

Keywords: Ertuğrul Frigate, Trabzon Martyrs, Ottoman Empire-Japan Relationship

Öz: Osmanlı Devleti'nin Uzakdoğu ile ilgilenmesi, Japonya'nın dışa kapalı bir ülke olma politikasını bırakıp dünyaya açılmasıyla birlikte başladı. Japonya'nın uzun süren “Sakoku (kapalı ülke)” dönemini bitiren açılım politikası sonrasında Japon Prensi İstanbul'u ziyaret etmiş, bu ziyarete bir karşılık verme ihtiyacı ortaya çıkmıştı. Osmanlı Devleti açısından bakıldığında Japonya'ya yapılacak ziyaretin iki amacı vardı: Rusya'ya karşı bir müttefik edinmek ve Avrupalı devletlerin sömürgesi olan Müslüman halkla irtibat kurabilmek. Bu amaç doğrultusunda Japonya'ya bir deniz yolculuğu planlandı. Osmanlı Devleti tarihinin en uzun yolculuklarından birisini gerçekleştirecek gemi olarak da tüm tartışmalara rağmen Ertuğrul Fırkateyni seçildi. Fakat çeşitli kazalar, kötü hava şartları ve salgın hastalıklarla mücadele ederek yaklaşık 11 ay süren gidiş yolculuğunu tamamlayan Ertuğrul Fırkateyni, dönüş yolculuğunun henüz başındayken fırtına sonucu Japonya sahillerinde battı. 527 kişinin şehit olduğu ve 69 kişinin kurtulduğu gemide Karadeniz Bölgesi'nden giden yaklaşık 300 kişi de bulunmaktaydı. 71 şehit ile Trabzon şehri hem bölge içerisinde hem de ülke çapında en çok şehit veren il oldu. O dönem ki Trabzon Vilayeti sınırları dikkate alındığında ise bu sayı yaklaşık 230 civarındaydı.

TRABZON MARTYRS OF THE ERTUĞRUL DISASTER

Abstract: The Ottoman Empire's interest in the Far East began when Japan swerved its policy of being a closed country and opened up to the world. After the prolonged policy of Japan, which ended the “Sakoku (closed country)” period, the Japanese Prince visited Istanbul and thus there was a need to respond to this visit. From the perspective of the Ottoman Empire, the visit to Japan had two purposes: The first is to get an ally against Russia, and the second is to contact the Muslim people, the colony of the European states. For this purpose, a sea voyage to Japan was planned and despite all the controversy, the Ertuğrul Frigate was chosen as the ship that will make one of the longest journeys in the history of the Ottoman Empire. However, Ertuğrul Frigate completed the 11 month-long journey by struggling with various accidents, bad weather and epidemic diseases and while it was just at the beginning of the return journey, it sunk on the shores of Japan as a result of the storm. On the ship, where 527 people were martyred and 69

Geliş Tarihi / Received Date: 25.06.2020

Kabul Tarihi / Accepted Date: 25.12.2020

were saved, there were also about 300 people going from the Black Sea Region. With 71 martyrs, the city of Trabzon has become the highest affect-

ed in both the region and the country. Considering the borders of Trabzon Province at that time, this number is around 230.

Giriş

Trabzon'un Fatih Sultan Mehmed tarafından fethinden sonra bu bölgeye yerleştiren Türkler, askeri yönden savaşçı ve cesur olmalarıyla ön plana çıkmıştır. İmparatorluğun son dönemleri ve Cumhuriyet yıllarındaki büyük askeri olaylara bakıldığında Trabzonluların 1877-1878'deki Osmanlı-Rus Savaşı, 1897'deki Osmanlı-Yunan Savaşı, 1912-1913 yıllarındaki Balkan Savaşları, 1914-1918 arasındaki Birinci Dünya Savaşı ve 1919-1922 yılları arasındaki Kurtuluş Savaşı'nın yanı sıra memleket dışındaki savaşlara da katıldığı anlaşılmaktadır. Bu kapsamda Kore Savaşı ve Kıbrıs Barış Harekâtı sayılabilir. Milli Savunma Bakanlığı'nın (MSB) verilerine göre muharebe dışı kayıplar ve görev şehitleri de dâhil olmak üzere kayıtlı Trabzonlu şehit sayısı 1230'dur. Bu sayılara azınlıklarla gerçekleştirilen mücadeleler ve son yıllarda yaşanan terör olayları sonucu şehit düşenlerin sayıları dâhil olmamakla birlikte, kayıtlarda yer almayan birçok isimsiz şehit olduğu gerçeği de ortadadır. Bunun en büyük nedenlerinden biri özellikle Birinci Dünya Savaşı ve akabinde yaşanan bölgesel olaylarda resmi olarak asker statüsünde yer almayan yerel halkın da silahlı çatışmalara katılmış olmasıdır. MSB'nin listelerinde sadece aşağıdaki tabloda yer alan resmi askeri kayıtlar bulunmaktadır. İkinci bir kaynakta ise Trabzonlu şehitlerin sayısı 1234 olarak tespit edilmiştir.

Tablo 1: Trabzonlu Şehit Sayısının Olaylara Göre İki Farklı Kaynaktaki Dağılımı

Olay Adı	Şehit Sayısı ¹	Şehit Sayısı ²
Osmanlı-Rus Savaşı	8	8
Ertuğrul Fırkateyni Faciası	71	71
Osmanlı-Yunan Savaşı	38	39
Trablusgarp Savaşı	6	6
Balkan Savaşları	36	36
Birinci Dünya Savaşı	767	770
İç isyanlar	7	7
Kurtuluş Savaşı	252	252
Kore Savaşı	11	11
Kıbrıs Barış Harekâtı	8	8
Muharebe Dışı Şehitler (Ertuğrul Fırkateyni dışındaki kazalar)	26	26
Toplam	1230	1234

Ertuğrul Fırkateyni'nde başta Trabzon olmak üzere Karadenizli personelin çokluğunun nedenleri belirlenememiştir. Fakat Trabzonluların yaşadıkları coğrafyadan gelen yetenekleri denizcilik faaliyetlerinde en ön saflarda yer almalarına neden olmuş olabilir. Doğası gereği Karadeniz Bölgesi'ndeki birçok kentte balıkçılık ve denizcilikle ilgili meslekler en eski meslekler arasında yer bulmuştur. Nitekim Karadeniz sahillerindeki birçok yerleşim yerinde gemi inşa edilen tersaneler de mevcuttur.³ Günümüzde Trabzon'un Sürmene ilçesindeki tersaneler bunlar

¹ Milli Savunma Bakanlığı (MSB), 1998: 26-47.

² Çanakkale Müzesi, 2020. İlgili kaynak kişisel şehit girişlerine açık olduğu için sayının TSK verilerinden fazla çıkmış olması muhtemeldir. Buradaki veriler incelendiğinde şehit oldukları dönemde Trabzon'un ilçeleri arasında yer almayan, sonradan ilçe olan yerlere mensup şehitler görülmektedir. Bu durum aynı zamanda mükerrer kayıtlar olabileceği ihtimalini de ortaya çıkarmaktadır. Buna göre 1227 şehidin 429'u merkezden, 204'ü Of'tan, 162'si Akçaabat'tan, 124'ü Vakfıkebir'den, 104'ü Sürmene'den, 55'i Yomra'dan, 45'i Maçka'dan, 25'i Beşikdüzü'nden, 20'si Tonya'dan, 20'si Şal-pazarı'ndan, 18'i Araklı'dan, 5'i Çaykara'dan, 3'ü Çarşıbaşı'ndan, 3'ü Düzköy'den ve 3'ü de Hayrat'tandır.

³ Ekinci, 2013: 24.

arasında gösterilebilir. Çoğu zaman babadan oğula da intikal eden denizcilik mesleğinin erbabları Türk ordusunu yönetenler tarafından da deniz kuvvetlerini güçlendirmek için kullanılmıştır. Bunun en bariz örnekleri çeşitli donanma faaliyetlerinde görülmekle birlikte Ertuğrul Fırkateyni'nin karşılaştığı felakette de belirgin şekilde ortaya çıkmıştır.

Ertuğrul Fırkateyni'nin batışını konu alan çalışmaların bazılarında şehit mürettebatla ilgili; isim, rütbe, görev ve mensup olduğu şehir bilgileri vardır. Milli Savunma Bakanlığı kaynaklarında buna ek olarak baba adı ve sülale adları da bulunmaktadır. Şehit ailelerine yapılan yardımlarla ilgili yayınlarda ise bu kişilerin hangi köylerde yaşadıklarına ve aile fertlerine dair birtakım bilgiler yer almaktadır. Fakat Fırkateyn de yer alan mürettebatın, şehitlerin ve gazilerin bölge veya şehir olarak bir tasnifi yapılmamış, faciadan bu bölgelere düşen payın ağırlığı gösterilmemiştir. Bu çalışmanın amacı olayın gelişimini kısaca aktardıktan sonra Karadeniz Bölgesi ve Trabzon şehri özelinde Ertuğrul Faciasının trajik hikâyesini anlatmaktır.

Türkler ile Japonlar arasındaki ilişkilerin başlangıç devri 19.yüzyıla dayanmaktadır. Japonya'nın 1850'li yıllara kadar dış dünyadan izole bir politika izlemesi sırasında, küçük bir Japon adasındaki Hollandalılar dışında, Batılı ülkelerle bağlantısı yoktu. Bütün bilimsel ve teknolojik gelişmelerden habersiz şekilde yaşamını sürdüren ülkede, sadece bu adadaki Hollandalılar aracılığı ile Batı'dan bazı bilgiler alınabiliyordu. Yaklaşık 250 yıl süren dışa kapalılık dönemi 1853 ve 1854 yıllarında Amerikan savaş gemilerinin zorlamasıyla birlikte sona ermiş ve Japonya Devleti, tıpkı Osmanlı Devleti'nin denge politikası gereği çeşitli ülkelerle imzaladığı kapitülasyonlar benzeri anlaşmalar imzalamaya mecbur bırakılmıştı. Meiji Restorasyonu olarak isimlendirilen yeni döneme geçişle birlikte Japonya'dan gönderilen heyetler Avrupa ve Amerika'ya ulaşmaya başlamış, bu sırada Osmanlı Devleti ile de görüşmeler gerçekleşmişti. 1873 yılında Japon Memur Genichiro Fukuchi'nin İstanbul'a yaptığı kısa bir ziyaretle ilk ilişkiler başlamıştır.⁴ Fakat Japonların imtiyaz istemeleri üzerine II. Abdülhamid dönemindeki görüşmeler çıkmaza girmişti. Tüm olumsuzluklara rağmen 1878 yılında Japon savaş gemisi Seiki'nin bahriyeli öğrencilerle birlikte İstanbul'u ziyaret etmesi yeni bir aşamaya geçilmesini sağlamıştı. Bu sırada Padişah II. Abdülhamid'in Japonya'ya bir gemi gönderme isteği de gündeme geldi. 1887 yılında Avrupa turuna çıkan Japon Prens Komatsu ve eşinin Abdülhamid'i ziyareti ile birlikte hediyeler sunması sonucunda, II. Abdülhamid de iade-i ziyarette bulunularak Japon İmparatoru'na aynı şekilde hediyeler gönderilmesini kararlaştırmıştı.⁵ Abdülhamid'in bu kararı Ruslar tarafından Kızıldeniz ve Arabistan sularında yayılcı bir faaliyet olarak algılanmış, bu hareket Hindistan, Singapur gibi çok sayıda Müslüman'ın yer aldığı ülkelerde halifenin güç gösterisi yapması şeklinde yorumlanmıştı. Nitekim Abdülhamid'in de Uzakdoğu'daki Müslümanlar üzerinde iyi bir etki bırakmayı ve Rusya'ya karşı mücadelede Japonya gibi bir müttefik edinmeyi istediği düşünülebilir.⁶

1. Ertuğrul Fırkateyni'nin Japonya'ya Gönderilişi

Japonya'ya yapılacak sefer için gemi seçimi sırasında pek çok tartışma yaşanmıştı. Bu tartışmalarda Ertuğrul Fırkateyni'nin seçimi bürokratik bir güç mücadelesini göstermekle birlikte Osmanlı Bahriye'sinin güç durumunu da gözler önüne sermiştir. Hatta Ertuğrul Fırkateyni'nin yolculuğu nedeniyle oluşacak masrafların maliyenin kötü durumu nedeniyle borçlanma yoluyla ya da daha önce demiryolu yapımı için Baron Hirsch'den alınan akçeden karşılanmasına karar verilmesi bu duruma en güzel örneklerdendir.⁷ Ertuğrul Fırkateyni'nin uzun sürecek bir sefere çıkacak olması gemi mürettebatının maaşlarının yetersiz olacağı ve gerek kendilerinin gerekse ailelerinin müşkül duruma düşeceği endişesini ortaya çıkarmıştı. Bahriye Nezaretince

⁴ Misawa, 2010: 179.

⁵ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (DKK), 2015: 21-23.

⁶ İrtem 2005: 20.

⁷ Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İrade Dahiliye (İ.DH.) 1138/88816.006.001.

bu durumu önlemek için talep edilen fazladan 12 bin kuruş tahsisat isteği de padişah tarafından da uygun görülmüştür.⁸

1854 yılında inşa süreci başlayan Ertuğrul Fırkateyni, 1864 yılında hizmete girmiş ve sefere çıkacağı sırada 25 yaşına ulaşmış bir gemiydi. Osmanlı donanmasına mensup daha yeni ve iyi durumda gemiler olmasına rağmen Ertuğrul'un hem yelkenli hem de kömürlü olması daha az masrafla yolculuğu tamamlama avantajı getiriyordu. Ayrıca Ertuğrul'un aynı zamanda okul gemisi olması yıllardır atıl halde bulunan donanma da staj imkanı bulamayan öğrenciler için de fırsattı. Personel taşıma kapasitesinin yanı sıra gemide 25 top 2 adet torpido bulunması da seçim sırasında etkili olmuştu.⁹ 1888 yılında İngiltere'de bakım görmesine rağmen Ertuğrul'un kazanlarına ve makinalarına dokunulmamıştı. Yine de özellikle Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa'nın tercihi ve dirayetli duruşuyla sefere çıkacak geminin Ertuğrul Fırkateyni olması kararlaştırılmıştı. Ancak Ertuğrul'un uzun bir sefere dayanamayacak derecede kötü durumda olduğuna dair bizzat gemi personelinin itirazları gelmişti. Özellikle Ertuğrul Fırkateyni Çarkçıbaşısı İngiliz Harty Bey geminin kazanlarının tamir edilmemesi ve makinalarının harap durumda olmasına dayanarak Fırkateyn'in ancak çok yavaş hızla ilerleyebileceğini ve büyük okyanuslara uygun bir gemi olmadığını ileri sürmüştü.¹⁰ Yine Woods Paşa da bir raporunda istenirse Ertuğrul'un böyle bir seyahati yapamayacağını bilimsel olarak ispat edebileceğini söylemişti.¹¹

Ertuğrul Fırkateyni hakkındaki iddialar II. Abdülhamid'in kulağına kadar gitmiştir. Fırkateyn'in yolda kalması halinde Osmanlı Devleti'nin itibarının dostla düşmana karşı küçük düşeceği, bu nedenle saltanatın şanına yaraşır bir surette tehlikesiz şekilde gidip gelecek bir geminin seçilmesi ya da Ertuğrul'un mükemmel bir şekilde yolculuğa hazır hale getirilmesi emredilmiştir.¹² Bu emir üzerine Bahriye Nazırı Hasan Paşa'ya yakın kişilerden oluşan heyet Fırkateyni yeniden incelemiş ve sağlam raporu vermiştir. Heyete göre kazanlar gemiyi saatte 10 mil süratle ilerletebilecek ve daha uzun süre kullanılabilir durumdaydı.¹³ Buna rağmen geminin sağlam olmadığını ileri süren Harty Bey ise Ertuğrul'daki görevinden alınarak Adalar Vapuruna sürülmüştü.¹⁴ Binbaşı Haydar Bey de yaptığı benzetmede Harty Bey'in raporunu doğrularcasına geminin makina ve teknelerinin "biz gidemeyiz" diye bağırıldığını belirtmiş, buna karşılık başka her şeyin mükemmel ve levazımın bol olduğunu söylemiştir. Geminin olumsuz durumu, mürettebatın Süvari Binbaşı Ali Bey'in sefer sırasında eşine yazdığı mektuplara da konu olmuştur. Binbaşı Ali Bey eşine gemi kazanının akıttığını ve ekmeği sepeti gibi her tarafının gıcırdatıldığını yazmıştır.¹⁵ Bir başka mektupta da Ali Bey geminin bir yerden dayanamayacağını görmüş ve eğer dayanabilirse geri döneceklerini söylemiştir. Ancak geminin çürüklüğünden bahisle gitmemesi için seferden önce kendisini uyarılara Ali Bey'in cevabı "ben bu devletin askeriyim, ekmeğimi yedim, nereye git derse giderim" olmuştur.¹⁶ Geminin tüm kontrollerden geçmesine rağmen yer yer çürüdüğü, seyahat sırasında su almasından da anlaşılıyordu. Kolombo'ya doğru yaklaşılırken Amiral Osman Paşa'ya geminin baş bodoslamadan su aldığı rapor edilmiş ve yapılan kontroller de geminin en alt kısmındaki bir bölmede tahtaların çürümesinden dolayı delikler oluştuğu tespit edilmiştir. Yenilenen bir gemi de bu

⁸ Komatsu, 1992: 2.

⁹ Şimşek, 2005: 53.

¹⁰ Komatsu, 1990: 118-121; Öndeş, 1998: 27.

¹¹ Yılmaz, 2015: 89.

¹² Aynı kaygı gemi personeli için de ortaya çıkmıştır. Bahriyeliler öğrencilerin staj yapacağı yolculukta bilgi ve görgülerinin artırılması için ulema sınıfından iki kişinin de gemide görevlendirilmesine karar verilmiştir (BOA, BOA, Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi (DH. MKT.), 01647.00119). Yine Japonya'da kullanılmayan Osmanlı fesleri için bir kalıpcı ustası ve mürettebatın protein ihtiyacını karşılamak için gemide bakılan hayvanlardan et sağlanması noktasında kasap da gemiye dahil edilmiştir (Yüksel, 2015: 17).

¹³ BOA, İ.DH. 1138/88816.003.001.

¹⁴ Öndeş, 1998: 31-32.

¹⁵ Eronat, 2007: 9,12.

¹⁶ Eronat, 2007: IX.

kadar kısa sürede çürüme yaşanamayacağı için sorunun Ertuğrul'un eskimişliği ile alakalı olduğu anlaşılmıştır.¹⁷

2. Ertuğrul Fırkateyni'nin Yolculuğu ve Karşılığı

Sultan II. Abdülhamid'in Japonya'ya iade-i ziyaret için gemi gönderme kararı 14 Şubat 1889'da alınmıştır. II. Abdülhamid'in Ertuğrul Fırkateyni'nin yolculuğuna karar vermesi Panislamizm politikasının da bir gereğiydi.¹⁸ Komatsu'ya göre İngiliz nüfuzuna karşı Ertuğrul Fırkateyni'nin daha çok Müslümanların yaşadığı bölgelere uğramasına özen gösterilmişti.¹⁹ Böylece bu limanlarda karşılaşılabilecek atmosfer devlet politikalarının şekillendirilmesinde de yardımcı olacaktı.²⁰ Gönderilecek geminin Ertuğrul Fırkateyni olarak belirlenmesinden sonra 11 Nisan 1889'da padişah iradesi çıkmış ve gemi bakıma alınmıştır. Hazırlıkların tamamlanmasından sonra da Ertuğrul Fırkateyni'nin yolculuğu 14 Temmuz 1889'da başlamıştır. Bahriye Nezareti tarafından geminin komutanı Amiral Osman Paşa'ya verilen talimatta yolculuğun güzergâhı sırasıyla Marmaris, Port Said, Süveyş, Cidde veya Kamaran, Aden, Bombay, Kolombo, Gale, Trinkomali, Madras, Pondişeri, icabında Kalküta, Akyab, Penan, Malakka, Singapur, Saygon, Hongkong, Svatov, Amoy, Şangay, Nagasaki ve Yokohoma olarak belirlenmiştir.²¹ Ancak mevsim koşulları ve yakıt durumuna göre Ertuğrul Fırkateyni bu limanların bir kısmına uğramıştır.

Resim 1: Ertuğrul Fırkateyni ve Personeli



Kaynak: *İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı*, Mütferrik Evrak: 26157/2

Fırkateyn'in yolculuğu beklenilenden daha sorunlu olmuştur. Önce Süveyş Kanalı'na giren gemi burada kuma oturmuş, dümeni kırılmış ve bakım için yeniden havuza alınmıştır. Süveyş'teki bakım çalışmaları iki ay sürmüş ve başkentte kaygıyla takip edilmiştir. Sorunun bir önce çözülmesi için Mısır'da bulunan Gazi Ahmet Muhtar Paşa'dan yardım istenmiştir.²² Tamir edildikten sonra yeniden yola çıkan gemi Cidde ve Aden'den kömür alarak Bombay limanına

¹⁷ Mütercimler vd., 1991: 48.

¹⁸ Hasebe, 2018: 1.

¹⁹ Komatsu, 1990: 143-146.

²⁰ Yüksel, 2015: 16.

²¹ Komatsu, 1992: 3.

²² Şimşek, 2005: 91.

uğrayıp Sri Lanka'nın başkenti Kolombo'ya doğru yola devam etmiştir. Bu sırada fırtınaya yakalanan gemi Singapur'a yönelmiş, 15 Kasım'da Singapur'a varan gemi burada uygun hava koşullarını beklemek için uzunca bir müddet kaldıktan sonra 22 Mart 1890'da yola çıkıp Saygon'a gitmiştir. Buradan da Hong Kong'a doğru devam edilirken Çin Denizinde tayfuna yakalanan Ertuğrul Fırkateyni'nin direkleri kırılmış ve yelkeni yırtılmıştır. Tekrar Saygon'a dönmek zorunda kalan gemi, nihayet Hong Kong ve Foçu'ya uğradıktan sonra 22 Mayıs 1890'da Japonya'nın Nagasaki limanına varmıştır. Oradan da son olarak 7 Haziran 1890'da Yokohama Limanı'na gelerek gidiş yolculuğunu tamamlamıştır. Fakat talihsizlikler gemiyi izlemeye devam etmiştir. 14 Haziran'da o sıralar Japonya'da hızla yayılan kolera salgını gemiye de sıçramış ve mürettebattan 13 kişi vefat etmişti. Vefat edenler defnedilemeyip, hastalığın yayılması için Japon usulleri gereğince yakılmıştır. Gemi ise kıyıda açığa götürülerek karantinaya alınmıştır.²³ Amiral Osman Paşa geminin makinasına güvenmediğinden tayfun mevsiminde yelkenlerin kullanılabilmesi için Eylül'ün ortalarına kadar yola çıkmayı hesaplamıştı.²⁴ Fakat kolera nedeniyle 37 kişinin de hastalandığı geminin akıbetiyle ilgili; Amiral Osman Paşa'nın mektuplarında kolera yüzünden yaklaşık 45 gün karantina da kalındığı, bu nedenle de dönüş yolculuğunun ertelendiği bildirilmiştir.²⁵ Japon kaynaklarına göre ise gemi karantina da 57 gün kalmıştır. Böylece Ertuğrul'un 7 Haziran-21 Temmuz arasında Yokohama'da, 21 Temmuz-15 Eylül arasında ise Yokosuka'daki karantina bölgesinde olduğu belirtilmiştir.²⁶

Resim 2: Ertuğrul Fırkateyni'nin Yolculuğu



Kaynak: Ertuğrul Fırkateyni'nin Japonya Seyrinin 125.Yıldönümü Anısına, s. 46-47

Yukarıda özetlenen seyahati sırasında Ertuğrul Fırkateyni, uğradığı limanlarda büyük bir ilgiyle karşılanmıştı. Ertuğrul Fırkateyni Amirali Osman Paşa, Bahriye Nezareti'ne gönderdiği mektupta Singapur limanında bulunan bütün Müslüman milletlere ait gemilerin gönderlerine Osmanlı Sancağını çektiklerini söylemiştir. Fırkateyn Singapur'da iken vefat eden bir mürettebat için cenaze töreni yapılması gerekmiş, Müslümanların büyük ilgi gösterdiği törende, tabut ipekli kumaşlara sarılarak büyük bir kalabalıkla Müslüman kabristanlığına defnedilmiştir.

²³ DKK, 2015: 42-47, 49.

²⁴ Tızlak, 2001: 45.

²⁵ Öndeş, 1971: 64-71.

²⁶ Misawa, 2016: 68.

Hindistan'ın Bombay kentinde Ertuğrul Fırkateyni'ni görmek isteyenlerin taşkınlığa neden olduğu, İngiliz polisinin tüm engellemelerine rağmen gemiyi bir günde 1800'e yakın kişinin ziyaret ettiği, hatta Cuma namazına giden gemi mürettebatını görebilmek için Müslümanların yoğun çaba harcadığı ifade edilmiştir. Ayrıca gemi personeline gelen davetlerin fazlalığından sıkıntıya düşen Osman Paşa, davetlere sadece bir zabıt gönderebilmiştir.²⁷

Osmanlı gemisine gösterilen ilgi bölgede hakim durumda olan İngiltere'yi rahatsız etmiştir. Ertuğrul'un bölgeden ayrılmasını isteyen İngilizler, Fırkateyni altı adet savaş gemisiyle takip etmişlerdir. İngilizler, Ertuğrul Fırkateyni ve Osmanlı Devleti'ni kötülemek için kendilerinin kontrolündeki medyada haberler yaptırmıştır. İngiliz gazeteleri Ertuğrul'da cephane olmadığını, gemide askere ekmek bile verilemediğini yazmıştır. Bu propagandaya karşılık yapılan yayında Ertuğrul Fırkateyni'nin levazımcısı Osmanlı gemicilerinin denize attığı kıyıntıların dahi iki İngiliz gemisini doyurabileceğini ifade ederek, gemideki bolluğu anlatmıştır.²⁸ Müslümanların Ertuğrul Fırkateyni'ne olan ilgisi II. Abdülhamid'i de memnun etmiş ve dönüş yolunda Müslüman nüfusun yoğun olarak yaşadığı Kalküta'ya da uğranılmasını istemiştir.²⁹

Ertuğrul Fırkateyni mürettebatı 13 Haziran 1890'da İstanbul'dan getirdikleri hediyeleri sunmak üzere Japon İmparatorunu ziyaret etmiştir. Japonlar Ertuğrul Fırkateyni'nin gelişini top atışlarıyla karşılamış ve gemi personeline ziyafet vermişlerdir. Şehir halkı Türk amiralinin saray arabası ile İmparatorun yanına gidişini sevgi gösterileriyle takip etmiştir. Ertuğrul Fırkateyni, Japon sularında kaldığı üç ay boyunca etrafındaki binlerce Japon kayığına bandosuyla konserler vermiştir.³⁰ Fakat Japon İmparatoru ile yapılan görüşmeye rağmen Japonya ile diplomatik ilişkiler kurulması konusunda net bir cevap alınamamıştır.³¹

3. Ertuğrul Fırkateyni'nin Batışı

Ertuğrul Fırkateyni Japonya'daki görevini tamamladıktan sonra dönüş hazırlıklarına başlamıştı. 15 Eylül 1890'da Japonya'dan yolan çıkan gemi yakalandığı fırtınaya direnemeyerek 16 Eylül'de Japonya'nın Oşima adası kıyısındaki kayalıklara çarpıp parçalanarak batmıştır.³² Kazanın yaşandığı saat ise gece 21:30-22:00 sıralarıdır.³³ Facianın gerçekleştiği Oşima adası 6km. uzunluğunda ve 3km. genişliğinde küçük bir adayıdır. Ana karayla kara bağlantısı olmayan adada köylüler ve fakir balıkçı aileleri yaşıyordu. Ertuğrul Fırkateyni fırtınaya yakalandığında Oşima adasında yer alan deniz fenerinin arkasındaki koya sığınmak istemişti. Fakat kazadan kurtulabilenlerin anlattıklarına göre su almaya başlayan Fırkateyn kayalıklara çarparak dağılmış, yalnız arka tarafı su üstünde kalırken bir kısmı da yan yatmıştır. Geminin sahilden çok uzak olmamasına rağmen 500'den fazla insanın şehit olmasının nedeni gemi enkazından kopan parçaların insanlara çarparak ezmesi olmuştur.³⁴ Geminin kayalara çarpmasıyla mürettebat filika ve direklerle hücum etmiş, bunların da kırılmasıyla denizdeki enkaza tutunarak hayatta kalmaya çalışmışlardır. Gemiden sağ kurtulanlar adadaki deniz fenerine tırmanarak yardım istemiş, fakat fenerdeki görevlilerin Japonca'dan başka dil bilmemeleri üzerine zorluk yaşanmıştır. Sayıları 69'a ulaşan kurtulanların 9'u ağır yaralı, 6'sı sağlam kalanı ise hafif yaralıydı. 6'sı subay 63'ü er olan mürettebatın Osmanlı gemisinin tayfası olduğu bir evraktaki Türk

²⁷ Öndeş, 1998: 67-69.

²⁸ İrttem, 2005: 68.

²⁹ Öndeş, 1998: 84.

³⁰ Ministry of Foreign Affairs (MFA), 2019.

³¹ Misawa, 2002: 10.

³² Yüksel, 2006: 5-25.

³³ Misawa, 2010: 181.

³⁴ Süleyman Nutki, 1911: 91.

bayrağının gösterilmesi üzerine anlaşılabilmiştir. Zira kurtulanların elbiseleri paramparça olmuş, soğuktan ve şoktan bitap durumda adaya çıkabilmişlerdir.³⁵ Bir diğer kaynak da ise kurtulanların 16'sı ağır, 31'i hafif, 22'si ise sağlam olarak gösterilmiştir.³⁶

Yaralılar Budist tapınağına getirilmiş ve adadaki dört doktor tarafından tedavi edilmiştir.³⁷ Küçük bir ada olan Oşima adasındaki kısıtlı imkanlar çerçevesinde halk kendi kıyafetlerini yaralılara vermiş, fakir olduklarından ancak pirinç ikram edebilmişlerdir. Olayın duyulması üzerine Kobe'deki Alman Konsolosluğu ve Japon mahalli yöneticilerinin işbirliği ile Wolf adlı Alman gemisi yaralıları Oşima Adasından Kobe'ye nakletmiştir. Japon İmparatoru olaydan üç gün sonra haberdar olmuş ve bir kurtarma harekâtı planlanmıştır. Ancak bu iş için görevlendirilen Japon Savaş Gemisi Yaeyama gecikince yaralılar Alman Gemisi tarafından alınmıştır.³⁸ Japon İmparatoru ve İmparatoriçesi kazazedelerle yakından ilgilenmiştir. Kurtulan 69 kişinin İstanbul'a dönebilmesi için Hiyei ve Kongo adlı iki Japon savaş gemisi görevlendirilmiştir. Kazazedeler Aralık ayı sonunda İstanbul'a varmışlardır. Fakat yabancı savaş gemilerinin Boğazlardan geçmelerinin yasak olması nedeniyle Japon savaş gemilerinin boğazlara girmeden durdurulması ve içindekilerin bir vapurla alınması düşünülmüştür. Japon zabitan ve komutanlardan da dileyenlerin başkenti gezmek için İstanbul'a gelebilecekleri kararlaştırılmıştır.³⁹

Geride kalan Türk askerlerini arama tarama faaliyetleri devam etmekle birlikte Japon hükümeti Oşima Adası'na olayın anısına bir anıt dikmiştir. Anıtta yer alan ve olayı anlatan yazı şöyledir;

“Paşa Hazretleri Eylül Ayının 16. günü Fırkateyni ile yola çıkmış, fakat Kumano Denizinden geçen fırtınaya tutulmuştur. Kumano Denizi'nin ne kadar tehlikeli bir yer olduğu eskiden beri bilindiğinden dolayı, birçok fenerler vasıtasıyla gemilere yol gösterilirdi. O gece ise bir adım önünü bile görmek mümkün değildi. Nihayet gemi karaya düştü ve kayalıklara çarpıp parçalandı. Osman Paşa dâhil olduğu halde personelinden 581 kişi sular içinde kayboldu. Kurtarılanlar ise 69 kişiden fazla değildi.”⁴⁰

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın verdiği bilgilere göre kaza sonrasında yapılan çalışmalarda sadece 260 kişinin bedenine ulaşılabilmiştir. O nedenle de Oşima Adası'ndaki şehitlik de 260 kişinin mezarı bulunmaktadır.⁴¹

Ertuğrul Fırkateyni'nin batması yabancı basında da yer almış ve bu haberlerin tercümeleleri Osmanlı Devleti'nin ilgili makamlarınca takip edilmiştir. Nitekim Osmanlı Devleti kaza hakkında net bilgiler elde edilinceye kadar kimseye ilan edilmemesi kararı almıştır.⁴² Hatta kazada şehit olanların resimlerinin kitapçılarda satılmasının anlaşılması üzerine de resimleri toplattırılmış ve satışını yasaklamıştır.⁴³ 18 Ekim 1890 tarihli Times Gazetesi'nde kazanın yaşandığı bölgenin daha önce de büyük kazalara şahit olduğu, iki Japon yelkenlisi ve bir İngiliz yapımı vapurun da battığı dile getirilmiştir. Fakat bu kazaların hepsinin toplamı dahi Ertuğrul faciasında gerçekleşen zayıtın yanında hafif kalmıştır. Olayın gerçekleşme anını anlatan gazete haberinde kazanın gerçekleşme nedenleri arasında kazanlarının geminin büyüklüğüne oranla yetersiz olması, Yokohama'dan alınan kömürün kalitesiz olması, tecrübeli bir rehber bulunmayışı gibi nedenler sıralanmıştır. Gazeteye göre gemi adanın kayalıkların olduğu burnuna üç kez çarpmış, üçüncü çarpmada kazanlar patlayarak direkler düşmüş ve gemi parçalanmıştır.

³⁵ Öndeş, 1998: 90-96.

³⁶ Misawa, 2008: 496; Mütercimler vd., 1991: 90.

³⁷ Misawa, 2010: 183.

³⁸ Misawa, 2002: 10-16.

³⁹ BOA, İ.DH. 1201/093997.

⁴⁰ Öndeş, 1998: 18.

⁴¹ DKK, 2019a.

⁴² BOA, Yıldız Perakende Evrakı Askeri Maruzat (Y.PRK.ASK.), 00065/00002.

⁴³ BOA, Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı (Y.MTV.), 00048/00046.

Kazanların bulunduğu bölümden yukarıya sadece iki kişi çıkabilmiştir. Son olarak haberde 557 kişinin şehit olduğu 69 kişinin ise kurtulduğu ifade edilmiştir.⁴⁴

4. Ertuğrul Fırkateyni'nin Trabzonlu Şehitleri

Ertuğrul Fırkateyni'nde bulunan mürettebatın sayısı hakkında birçok farklı iddia vardır. Çeşitli kaynaklarda bu durum 599, 607, 609, 655, gibi farklı rakamlarla belirtilmektedir. Faciadan sağ kurtulan Binbaşı Haydar Bey'e göre bu sayı 610'dur.⁴⁵ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı dahi verdiği ihtilafli bilgilerle bu karışıklığın bir kaynağı olmuştur. Komutanlığa bağlı yurt dışındaki şehitlikler hakkında bilgi veren internet sayfasına göre gemide bulunanların sayısı 655'dir.⁴⁶ Ancak yine Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı başka bir internet sayfasında ise mürettebat 609 kişi olarak gösterilmiştir.⁴⁷ Benzer anlaşmazlık şehit sayılarında da yaşanmaktadır. Gemide 609 kişinin olduğu bilgisi dikkate alınırsa kolera salgını sırasında vefat eden 13 kişi çıkarıldığında battığı sırada gemide 596 kişinin olduğu söylenebilir. 69 kişinin sağ kurtulduğuna dair tüm kaynaklarda bir birlik olduğuna göre 527 kişinin vahim olayda şehit olduğu ortaya çıkmaktadır. Ancak bahsi geçen askeri kaynaklarda bu sayılar 532 ve 533 olarak verilmiştir. Bu durumda ya gemideki mürettebatın sayısında bir yanlışlık vardır ya da şehit sayıları yanlış verilmiştir. Şehitlerin kimlik bilgileriyle gösterildiği dikkate alındığında mürettebat sayısının yanlış verilmiş olma ihtimali daha yüksektir. Bu durum da mürettebatın sayısı 614 ya da 615 olmalıdır.⁴⁸ Japon arşivlerindeki karantina belgelerinden faydalanan bir araştırmada ise şehit sayısı 495-497 olarak verilmiştir.⁴⁹

Gemideki personelin dağılımı da tartışmalıdır. Bir kaynağa göre mürettebatın 61'i subay ve memurdan, 548'i ise er/erbaştan oluşuyordu.⁵⁰ Başka bir kaynağa göre de gemide 26 güverte subayı, 21 makine subayı, üç askeri usta, iki sıhhiyecisi, her biri birer kişi olmak üzere silahendaz, bando şefi ve teğmen sınıfından imam ve 12'si de teğmen mühendis olmak üzere 67 subay vardı.⁵¹ Bando şefi bulunmasının nedeni saltanatın şan ve yüceliğini göstermek üzere 20 kişilik bir bando mızıkacı takımının gönderilmesinin Bahriye Şurasınca uygun bulunmasıydı.⁵² Bu çalışmada da gemide bulunanların sayısının 609 olduğu bilgisi esas alınmıştır.

Ertuğrul Fırkateyni'nin personelinin yarısına yakını (kolera nedeniyle ölenler hariç) Karadeniz Bölgesi'nde yer alan şehirlerden seçilmiştir.⁵³ Kazadan kurtulan 69 kişinin memleketleri incelendiğinde iki kaynaktan iki farklı sayı tespit edilmiştir. Birinci kaynağa göre kurtulanların 27'si⁵⁴, ikinci kaynağa göre 39'u⁵⁵ Karadeniz Bölgesindedir. Toplam sayılar dikkate alındığında Fırkateyn'deki 609 mürettebatın 307 ya da 319'u Karadeniz Bölgesi'ndendir. Kazanın yaşandığı dönemdeki idari teşkilata bakıldığında Trabzon Vilayeti Rize'den Samsun'a kadar uzanan bir sahayı kapsamaktaydı. Bu nedenle de o dönem için Trabzon vilayet sınırları içerisinde yaklaşık 243 civarında şehit verildiği söylenebilir. Bu sayıdaki en büyük payı da günümüz sınırları içerisindeki Trabzonlu şehitler oluşturmaktadır. Gemideki Trabzonluların sayısı kazadan kurtulanlar da dâhil edildiğinde 82'dir.⁵⁶

⁴⁴ BOA, Y.PRK.ASK. 00067/00041.

⁴⁵ İrttem, 2005: 65.

⁴⁶ DKK, 2019a.

⁴⁷ DKK, 2019b.

⁴⁸ Bu ihtilafli durum 2000392971 numaralı CİMER başvurusuyla ilgili kuruma bildirilmiş olup, düzeltilmesi durumunda erişim tarihi dikkate alınmalıdır.

⁴⁹ Misawa, 2010: 181.

⁵⁰ DKK, 2019b.

⁵¹ Dabağyan, 2016: 273.

⁵² Öndeş, 1998: 24.

⁵³ MSB, 1998: 26-47;

⁵⁴ Koyuncuoğlu 2014: 263-264.

⁵⁵ Deniz Tarihi Arşivi (DTA), Ertuğrul Fırkateyni Şüheda Defteri.

⁵⁶ Kolera salgınında ölenlerin memleketleri belli olmadığından, salgında ölen 13 kişi hariç tutulmuştur.

Tablo 2: Ertuğrul Fırkateyni Faciasında Şehit Olan ve Faciadan Kurtulanların Bugünkü Karadeniz Bölgesi'ndeki Şehirlere Göre Dağılımı

Şehirler	MSB'ye Göre Şehit Sayıları ⁵⁷	Kurtulanların Sayıları	
		Birinci Kaynak ⁵⁸	İkinci Kaynak ⁵⁹
Trabzon	71	11	11
Ordu	50	3	8
Samsun	47	2	4
Giresun	46	3	6
Rize	18	-	-
Kastamonu	15	-	1
Sinop	8	-	2
Gümüşhane	8	2	2
Amasya	1	-	-
Bayburt	3	1	1
Bartın	5	3	3
Bolu	3	-	-
Tokat	2	1	-
Çorum	2	-	-
Zonguldak	1	1	1
Toplam	280	27	39

Trabzon'un ilçelerine göre bakıldığında ise Ertuğrul Fırkateyni'nde şehit olan 71 kişinin 16'sı Akçaabatlı, 13'ü Sürmeneli, 11'i Oflu, 8'i Maçkalı, 7'si Yomralı, 4'ü Vakfıkebirli, 3'ü Beşikdüzülü, biri Tonyalı ve 8'inin de Trabzon merkez ilçesinden olduğu görülmektedir.⁶⁰ Kazadan kurtulan 11 Trabzonlunun ise 6'sı Akçaabatlı, 3'ü Oflu, birer tanesi de Tonya ve Maçkalıdır.⁶¹ Toplama bakıldığında gemideki Trabzonlu mürettebat arasında 22 kişiyle en çok Akçaabatlı olduğu görülmüştür.

Tablo 4: Ertuğrul Fırkateyni'nde Şehit Olan Trabzonluların Listesi

Sıra	Lakap	Baba Adı	Adı	Rütbe	İlçe/Köy	Özel Birlik
1	Vanlı Oğulları	İbrahim	Asım	Er		Makine Er (Kömürcü)
2		Yusuf	İlyas	Çavuş		
3	Ekşi Oğulları	Davut	İsmail	Er		
4	Kör Oğulları	Mehmet	Kamil	Er		
5	Elvan Oğulları	Ali Hüseyin	Mehmet	Er		Bando Mızıka
6	Musa oğulları	Kamil	Mehmet	Er		
7	Hafıza Oğulları	Osman	Mustafa	Er		
8	Kemancı Oğulları	Mustafa	Yakup	On-başı		
9	Ahmet Oğulları	Yusuf	Ahmet Hamdi	Er	Akçaabat	
10	Turalı Oğulları	Mustafa	Ali	Er	Akçaabat	
11	Molla Oğulları	İsmail	Emin	Er	Akçaabat	

⁵⁷ MSB 1998: 26-47.

⁵⁸ Koyuncuoğlu 2014: 263-264.

⁵⁹ DTA, Ertuğrul Fırkateyni Şüheda Defteri.

⁶⁰ MSB, 1998: 26-47.

⁶¹ DTA, Ertuğrul Fırkateyni Şüheda Defteri.

12	Mısırlı Oğulları	Mehmet	İbrahim	Er	Akçaabat	
13	Deliahmet Oğulları	İbrahim	İsmail	Er	Akçaabat	Bando Mızıka
14	Murtaza Oğulları	Ali Hüseyin	İzzet	Er	Akçaabat	
15		Osman	Mehmet	Er	Akçaabat	
16		Osman	Mehmet Bilal	On-başı	Akçaabat	
17	Veli Oğulları	Salih	Mustafa	Çavuş	Akçaabat	
18	Memiş Oğulları	Hasan	Mustafa	Er	Akçaabat	
19	Süleyman Oğulları	Osman	Nuri	On-başı	Akçaabat	
20	Halil Oğulları	Mehmet	Osman	Er	Akçaabat	
21		Mustafa	Osman	Er	Akçaabat	Makine Er (Kömürcü)
22	Alemdar Oğulları	Hasan	Ömer	Er	Akçaabat	
23		Ali	Zühtü	On-başı	Akçaabat	İnşaiyye
24	Seyis Oğulları	Hasan	Salim	Er	Akçaabat	
25	Veysi Oğulları	İbrahim	Abdullah	Er	Beşikdüzü	
26	İmameci Oğulları	Ali	Mehmet	Er	Beşikdüzü	
27	Tütüncü Oğulları	Ahmet	Osman	On-başı	Beşikdüzü	Bahriye Taburu (Silahendaz)
28	Mollamehmet Oğulları	Halil	Ahmet	Er	Maçka	
29	Kalender Oğulları	Süleyman	Ali	On-başı	Maçka	
30	Köleoğlu Yeğeni	Ali	Emin	Er	Maçka	
31	Cinali Oğulları	Hasan	Emrullah	On-başı	Maçka	
32	Murtaza Oğulları	Ali	Halil Arif	Er	Maçka	
33			Mustafa	Er	Maçka	
34	İbiş Oğulları	Ali	Temel	Er	Maçka	
35	İncehisaroğulları	Hasan	Osman	Er	Maçka	
36	Fettah Oğulları	Yakup Kara	Firuz	Er	Of	
37	İbrahim Oğulları	Hüseyin	Hüseyin	Er	Of	Makine Er (Kömürcü)
38	Hacıhasan Oğulları	Mehmet	İsmail	Er	Of	
39	Saka Oğulları	Mehmet	İsmail	Er	Of	
40	Deliömer Oğulları	Mustafa	Mehmet	Er	Of	
41	Karınca Oğulları	Mustafa	Mehmet	On-başı	Of	
42	Sarıali Oğulları	İbrahim	Recep	Er	Of	
43	Veli Oğulları	Hüseyin	Süleyman	Er	Of	Makine Er (Kömürcü)
44	Ulya Oğulları	Ali	Şaban	Er	Of	Makine Er (Kömürcü)
45	Çayır Oğulları	Pehlivan	Yunus	Er	Of	Makine Er (Kömürcü)

46	Sarıali Oğulları	Süleyman	Yusuf	Er	Of	
47		Yakup	Ahmet	Çavuş	Sürmene	Maiyet Eri
48	İpekçi Oğulları	Mehmet	Ali	Er	Sürmene	
49	Yakup Oğulları	Şaban	Ali	Er	Sürmene	
50	Köçek Oğulları	Ahmet	Emin	Er	Sürmene	
51	Sarı Mehmet Oğulları	Mehmet	Hasan	Er	Sürmene	
52	Ali Oğulları	Osman	Hasan	Er	Sürmene	
53	Hamzaveli Oğulları	Ahmet	Hasan	Onbaşı	Sürmene	
54	Saka Oğulları	Ömer	Hüseyin	Er	Sürmene	
55	Kahraman Oğulları	Mehmet	İsmail	Er	Sürmene	
56	Çakıroğlu Kardeşi	Mehmet	İsmail	Er	Sürmene	
57		Osman	Mehmet		Sürmene	Kazancı
58	Süleyman Oğulları	Mustafa	Miktat	Er	Sürmene	
59	Alakah Oğulları	Mehmet	Ömer	Onbaşı	Sürmene	
60	Kuzulu Oğulları	Mehmet	Abdullah	Onbaşı	Tonya	
61	Kuru Oğulları	Ali	İzzet	Er	Vakfikebir	
62	Alemdar Oğulları	Osman	Mehmet	Er	Vakfikebir	
63	Naip Oğulları	Arif	Mustafa	Er	Vakfikebir	
64	Allahverdi Oğulları	Temel	Derviş	Er	Vakfikebir	Makine Er (Kömürcü)
65	Ali Oğulları	Mehmet	Halil	Er	Yomra	
66	Selim Oğulları	Mehmet	İsmail	Onbaşı	Yomra	İnşaiyye
67		Bayram	Mehmet	Onbaşı	Yomra	
68		Genç Ali	Mehmet	Onbaşı	Yomra	Dalgıç
69	Kalaycı Oğulları	Ömer	Mehmet	Onbaşı	Yomra	
70	Bağcı Oğulları	Hüseyin	Mustafa	Er	Yomra	
71	Aliyazıcı Oğlu	Osman	Numan	Er	Yomra	

Ertuğrul Fırkateyni'nde şehit olanların ailelerine devlet yardım elini uzatmıştır. Padişah önde gelmek üzere bir yardım seferberliği başlatılmış ve toplanan yardımlar ailedeki kişi sayısına göre "Askeri İane Komisyonu" aracılığıyla dağıtılmıştır. Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki yardımlar da Trabzon'daki kumandanlıkta kurulan komisyonla sahiplerine gönderilmiştir. Bu meblağlardan yerel otoriteler tarafından kesinti yapılma isteği ve kesinti yapıldığına dair şikâyetler de ortaya çıkmıştır. Buna örnek olarak şehit ailelerine bağışlanan maaşlardan yüzde otuz kesinti yaptığı iddiasıyla şikâyet edilen Of ilçesi mal müdürü gösterilebilir.⁶² İlgili dönemdeki

⁶² BOA, DH. MKT., 00182/ 00043.

Trabzon vilayet sınırlarını esas alan bir belgeye göre mürettebatın ailelerine gönderilen meblağlar tabloda gösterilmiştir.⁶³

Tablo 3: Ertuğrul Fırkateyni'ndeki Trabzon Vilayetine Mensup Mürettebatın Ailelerine Yapılan Yardımlar⁶⁴

Kime (...verilmek üzere Trabzon vilayetine gönderilmiştir)	Aded-i Aile	Miktar (Kuruş)
Ordu kazası Artuklu karyesinde Karavelioğlu Mehmed'in ailesine	4	1400
Giresun kazası karyesinde Kirazoğlu Şükrü Bey'in ailesine	4	1400
Keşab kazası Uğurbey? karyesinde Sakalioğlu Hasan'ın ailesine	3	1200
Alaçam kazası Terskırık Karyesinde Köleoğlu Hüseyin'in zevcesine	1	1200
Bafra kazası Boyalı? Karyesinde Aşcıoğlu Receb'in validesine	1	1200
Piraziz kazası Bozantepe Karyesinde Alibaşoğlu...Ahmed'in peder ve validesine	2	1200
Keşab kazası Karyesinde Veysioğlu Halil'in validesine	1	1200
Samsun kazası Dağköy Karyesinde İmamoğlu Halil'in peder ve validesine	2	1200
Giresun kazası Karyesinde Yusufoğlu İlyas'ın ailesine	7	1400
Samsun kazası Akalan karyesinde Öksüzoğlu Abdullah'ın peder ve validesine	2	1200
Giresun kazası Karyesinde Erzurumluoğlu Hüseyin'in validesine	1	1200
Bolaman kazası Karyesinde İshakoğlu Ali'nin validesine	1	1200
Giresun kazası Yağmurca Karyesinde Çalcalıoğlu Osman'ın ailesine	6	1400
Bafra kazası Alancık karyesinde Abdioğlu Yusuf'un validesine	1	1200
Bafra kazası Elalan Karyesinde Kargaoğlu Arif'in validesine	1	1200
Samsun kazası Tozanlı? Karyesinde Tolukoğlu Hasan'ın ailesine	5	1400
Samsun kazası Dağköy Karyesinde İmamoğlu Musa'nın validesine	1	1200
Samsun kazası Karyesinde Sohtaoğlu Selim'in validesine ve zevcesine	2	1200
Ordu kazası Sağırlı Karyesinde Mehmedağaoğlu Ömer'in ailesine	5	1400
Samsun kazası Hisarcık Karyesinde Memişoğlu Şerif'in mahdumuna	1	1200
Ordu kazası Karyesinde Karahasanoğlu Mehmed'in validesine	1	1200

⁶³ BOA, Y.PRK.ASK. 00012/00064.001.

⁶⁴ Ertuğrul Fırkateyni mürettebatının maaşlarından bir kısmı geride bıraktıkları ailelerine gönderilmek üzere kesildi. Bu arşiv belgesinin özetine bakıldığında "Ertuğrul Fırkateyni'nde bulunanlar ve bunların Trabzon'a gönderilen maaş miktarları hakkında bilgi" açıklaması görülmektedir. Açıklama listenin maaşlardan yapılan kesintiler hakkında olduğunu düşündürse de belge tarihi Hicri 29.12.1308 olduğuna göre kazadan sonra gönderilen bu tutarın şehit ailelerine yapılan yardım olması daha olasıdır. Ayrıca F. Şayan Şahin'in bir makalesinde (1998b) bu veriler yer almakla birlikte gerek yer adlarında gerekse lakaplarda ve isimlerdeki farklılıklar nedeniyle eski yer adlarıyla karşılaştırılarak doğrudan arşiv belgesinden faydalanılmıştır.

Giresun kazası Darı karyesinde Bıyıköğlü Hasan'ın ailesine	4	1400
Bafra kazası Kayalı Karyesindeailesine	4	1400
Giresun kazası Homurlu Karyesinde...oğlu Bilal'in validesine	1	1200
Fatsa kazası Güller Karyesinde Süleyman bin Mustafa'nın ailesine	4	1400
Samsun kazası Mahallesinde....peder ve validesine	2	1200
Ordu kazası Tepe-yi Bala Karyesinde ...oğlu Durmuş'un ailesine	3	1200
Alaçam kazası Kadı Karyesinde Bekiroğlü Osman'ın ailesine	2	1200
Bafra kazası Boyalı? Karyesinde....oğlu Ali'nin validesine	1	1200
Habsamana (Gölköy) nahiyesi Karahasan Karyesinde... peder ve validesine	2	1200
Keşab kazası Uğurca Karyesinde Delioğlü Osman'ın valide ve zevcesine	2	1200
Ünye kazası Lahna karyesinden Kocamanoğlü İsmail'in ailesine	4	1400
Giresun kazası Darı karyesinden Gülcüoğlü? İbrahim'in pederine	1	1200
Giresun kazası Akpınar? karyesindenAli'nin ailesine	5	1400
Ordu kazası Ömer? Karyesinde Haliloğlü Mehmed'in ailesine	3	1200
Habsamana (Gölköy) kazası Bulut Karyesinde...oğlü Mustafa'nın ailesine	3	1200
Ebulhayr (Gülyalı) kazası Seracık? karyesinde Alibaşoğlü Ahmed'in ailesine	3	1200
Ordu kazası Sağırlı Karyesinde Haliloğlü Mehmed'in ailesine	5	1400
Piraziz kazası Elmalı Karyesinde ...oğlü Mustafa'nın ailesine	4	1400
Ordu kazası Eymür Karyesinde Hekimoğlü Mahmud'un peder ve validesine	2	1200
Ordu kazası Meşayih Karyesinde Caferoğlü Abdullah'ın ailesine	5	1400
Samsun kazası Alanos Karyesinde...oğlü Osman'ın ailesine	3	1200
Giresun kazası Karyesinde Osmanoğlü İsmail'in ailesine	2	1200
Şarlı kazası Alagavur Karyesinde Tütüncüoğlü Osman'ın validesine	1	1200
Bafra kazası Sarpın? Karyesinde Hacıbrahimoğlü İsmail'in validesine	1	1200
Keşab kazası Karyesinde Kürecioğlü Dursun'un ailesine	3	1200
Perşembe kazası Karyesinde Mollaosmanoğlü İbrahim'in pederine	1	1200
Ulubey kazası Sevdeş? Karyesinde Sünnetçioğlü İsmail'in ailesine	3	1200
Ebulhayr (Gülyalı) kazası Tenbelli Karyesinde ...oğlü Ali'nin peder ve validesine	2	1200
Keşdere (Korgan) kazası Çayıralan Karyesinde Armağanoğlü Hüseyin'in peder ve validesine	2	1200
Akköy (Bulancak) kazası Küçüklü Karyesinde Kürdoğlü İbrahim'in validesine	1	1200

Akköy (Bulancak) kazası Karyesinde Sarıoğlu Hasan'ın pe-derine	1	1200
Fenaris (Tekkiraz) kazası Sırma Karyesinde Balcıımamoğlu Mehmed'in ailesine	4	1400
Büyükliman kazası Karyesinde Alemdaroğlu Mehmed'in ailesine	2	1200
Fenaris (Tekkiraz) kazası Pelitliyatak Karyesinde Abazaoğlu Emin'in ailesine	3	1200
Serkeş (Kumru) kazası Nefsi Serkeş Karyesinde Doğmaoğlu İbrahim'in validesine	1	1200
Akköy (Bulancak) kazası Küçükklü Karyesinde ...oğlu Temel'in validesine	1	1200
Efraz/İfraz kazası Bozukoluk? Karyesinde ...oğlu İbrahim'in ailesine	4	1400
Keşdere (Korgan) kazası Korgan Karyesinde ...oğlu Ahmed'in ailesine	5	1400
Fenaris (Tekkiraz) kazası Dizdar Karyesinde Müftüoğlu Hüseyin'in validesine	1	1200
Ara Toplam		75400
Evvelce tevzih ve ita edilip arz olunan		465599
Toplam		540999

Günümüz Trabzon sınırları içerisindeki yardımlardan da tespit edilebilenler aşağıda verilmiştir.⁶⁵

Tablo 5: Faciadan Sonra Trabzonlu Şehit Mürettebatın Ailelerine Yapılan Yardımlar⁶⁶

Yardım Edilen Kişi	Miktarı
Oflu Kofoğlu Mustafa bin Ahmet Erin Annesi Fatma Hatun'a	10,5 kuruş
Trabzonlu Kalpakoğlu Ali'nin eşi ve oğluna	-
Trabzonlu Musaoğlu er Mehmed bin Kamil'in Annesine	-
Maçkalı Göleoğlu Emin bin Ali'nin annesi Zeynep'e	-
Oflu Veli Ömeroğlu er Mehmed bin Mustafa'nın Annesi Ayşe'ye	-
Akçaabatlı Kara Süleymanoğlu Nuri bin Osman'ın Annesi Fatma Hatun'a	-
Sürmeneli Kazancı Osman Bin Mahmut Ustanın Ailesine	7000 kuruş
Narlı Kazasında Alakavur (bugün Şalpazarında) Köyünde Tütüncü Oğlu Ahmet Oğlu Osman'ın Annesine	1200 kuruş
Büyük Liman (Vakfikebir) Kazasında Alemdar Oğlu Osman'ın Oğlu Mehmet'in Annesi ile Eşine	1200 kuruş
Sürmene Kazasında Gölere Köyünde Süleymanoğlu Mustafaoğlu Mukadded'in Eşi ve Kızlarına	1200 kuruş
Sürmeneli Kizirnos Köyünden Hasan'ın Babası, Annesi ve Eşine ⁶⁷	1200 kuruş
Yomra Kazasının Kuşçular Köyünden Kalaycıoğlu Ahmet bin Ömer'in Anne ve Babasına	1200 kuruş
Yomra Kazasının Hamarfese Köyünden Kürtoğlu Mehmet bin Bayram'ın Annesi, Eşi ve Kızına	1200 kuruş

⁶⁵ Şahin, 1998a: 17-19; Şahin, 1998b: 136-151; Şimşek, 2005: 169-174.

⁶⁶ Bu tablodaki veriler ilgili kaynaklardan düzeltilmeden alınmıştır. Fakat gerek lakaplarda gerekse şahıs isimlerinde Milli Savunma Bakanlığı verileriyle karşılaştırıldığında çeviri farklılıkları vardır. Trabzon'daki şehitlerin listesinin verildiği Tablo 4 ile karşılaştırıldığında bu farklılıklar görülmektedir.

⁶⁷ BOA, Bab-1 Ali Evrak Odası (BEO).00114/008544.

Tonya Kazasının Masuble Köyünde Kozanlıoğlu Abdullah bin Mehmed'in Anne, Baba ve Eşine	1200 kuruş
Vakıkebır Kazasının Bender köyünde Naiboğlu Mustafa bin Arif'in Annesine	1200 kuruş
Yomra Kazasının Hamarfese Köyünden Aliyazıcıoğlu Numan bin Osman'ın Anne, Baba ve Eşine	1200 kuruş
Yomra Kazasının Ersel Köyünden Falioğlu Halil bin Mehmed'in Anne, Baba ve Eşine	1400 kuruş
Vakıkebır Kazasının Ebsal köyünden Kuzuoğlu İzzet bin Ali'nin Anne ve Babasına	1200 kuruş
Trabzon Kazası (merkez) Zeytun Köyünde Musaoğlu Mehmet bin Kamil'in Anne ve Babasına	1200 kuruş
Yomra Kazası Kan köyünde Bağcıoğlu Mustafa bin Hüseyin'in Annesi, Babası, Eşi ve Kızına	1400 kuruş
Vakıkebır Kazası Esirli köyünde Allahverdioğlu Derviş bin Temel'in Anne ve Babasına	1200 kuruş
Yomra Kazası Kalefka Köyünde Selimoğlu İsmail bin Mehmet'in Annesi, Babası ve Eşine	1200 kuruş
Yomra Kazası Gün Köyünde Acemoğlu Mehmet bin Genç Ali Onbaşı'nın Annesi, Babası, Eşi ve Kızına	1200 kuruş
Şarlı Kazasında Çemkeris Köyünde İmamecioğlu Mehmet bin Ali'nin Eşi ve Kızına	1200 kuruş
Akçaabat Kazasında Tophane Mahallesinde Veliahmetoğlu İsmail bin İbrahim'in Kayınpederine	1200 kuruş

Osmanlı Devleti yöneticileri tarafından Ertuğrul Fırkateyni şehitlerinin aileleri için organize edilen yardım kampanyaları toplanan bağışlar hakkında yapılacak detaylı bir çalışma da daha detaylı bilgilerin tespit edilmesi muhtemeldir. Nitekim Japonya'da da kazada şehit ve gazi olanlar için yardım kampanyaları düzenlenmiştir. Japon gazeteleri aracılığı ile duyurulan bu yardım kampanyalarına karşın Türk hükümetinin bu parayı kabul etmeyeceğinden de endişe edilmiştir.⁶⁸ Fakat arşiv belgelerine bakıldığında Japonya'dan gelen yardımların kabul edildiği görülmektedir. Bu kapsamda yaralılarla birlikte İstanbul'a gelen Japon görevliler Sadrazam Sait Paşa ve Bahriye Nazırı Hasan Paşa'ya ülkelerinde toplanan ve 5 bin Yen'e karşılık gelen 20 bin Frank'ı teslim etmiştir.⁶⁹

Trabzonlu denizcilerin şehit olduğu deniz kazaları Ertuğrul Fırkateyni'nin batmasıyla sınırlı değildir. Bu faciadan yaklaşık bir yıl önce 15 Temmuz 1889'da Kozlu açıklarında çıkan bir fırtına sonucu batan Peyk-i Meserret (II) Korvetinde şehit olan 105 denizci arasında da Trabzonlular yer almaktadır. Ayrıca Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan sonra yaşanan 23 Haziran 1941'deki Refah Şilebi⁷⁰, 14 Temmuz 1942'deki Atılay Denizaltısı ve 4 Nisan 1953 yılındaki Dumlupınar Denizaltısı kazalarında da Trabzon ilinden şehit olanlar olmuştur. Bunlardan Peyk-i Meserret (II) Korvetindeki 105 şehidin 12'si, Refah Şilebindeki 168 şehidin 10'u Atılay Denizaltısındaki 39 şehidin 4'ü Trabzonludur. Bu üç kazadaki toplam 26 Trabzonlu şehidin ise

⁶⁸ Sako, 2009: 11-14.

⁶⁹ Misawa, 2010: 185.

⁷⁰ Refah şilebindeki askeri personel İngiltere'den teslim alınacak dört denizaltı için görevlendirilip bu şileple yola çıkmıştır. Oruçreis, Burakreis, Muratreis ve Uluçalireis adlı denizaltılar için görevlendirilen personelden şehit olanlar Milli Savunma Bakanlığı kaynaklarında Uluçalireis denizaltısında görevli olarak gösterilmiştir. Uluçalireis İngiliz bayrağı altında savaşırken Almanlar tarafından batırılmış ve diğer üç denizaltının aksine Türkiye'ye teslim edilememiştir. Muhtemelen şehitlerin bu denizaltı bünyesinde gösterilmiş olmasının nedeni bu olaydır.

8'i Oflu, 5'i Sürmeneli, 4'ü Vakfıkebirli, 3'ü Akçaabatlı, 2'si Tonyalı, 2'si Maçkalı, kalan ikisi de Trabzon merkez ve Yomralıdır.⁷¹

Sonuç

Ertuğrul Fırkateyni'nin 19.yüzyılın sonlarına doğru gerçekleşen Japonya ziyareti; Osmanlı Devleti'nin gücünün dünyaya gösterilmesi, özellikle büyük devletlerin sömürgesi haline gelen Müslüman ülkelerle ilişkilerin kuvvetlendirilmesi ve Rusya'ya karşı yeni bir müttefik edinilmesi gibi amaçlarla planlanmıştı. Seyahati gerçekleştirecek geminin seçiminde çeşitli tartışmalar yaşanmasına rağmen Ertuğrul Fırkateyni 14 Temmuz 1889'da yola çıkmıştır. Çeşitli kazalar, mevsim şartlarından kaynaklı sorunlar ve salgın hastalıklarla mücadele ederek gidiş yolculuğunu tamamlayan Fırkateyn, dönüş yolculuğunun henüz başındayken fırtınaya yenik düşüp batmıştır. Kazadan sonra Osmanlı Devleti kazazedelerin ailelerine göndermek üzere bağış toplamış ve birinci derece şehit yakınlarına yardım göndermiştir. Japonya'da da vefat eden Türkler için gazeteler aracılığıyla yardım kampanyaları düzenlenmiş ve toplanan meblağ Osmanlı Devleti'ne gönderilmiştir. Ertuğrul Fırkateyni'nin seyahatinden önce başlayan Türk ve Japon milletlerinin ilişkisi, bu kazadan sonra daha çok gelişmiştir. Japonya'daki Oşima adasında Türk şehitler adına bir anıt dikilmiş ve her yıl anma törenleri gerçekleştirilmiştir. Bu anıt daha sonra birkaç kez yenilenmek suretiyle günümüzde de varlığını sürdürmektedir. Ertuğrul Fırkateyni'nde denizcilerin yanı sıra çeşitli meslek erbaplarından oluşan mürettebatı arasında birçok farklı bölge vatandaşı bulunmaktaydı. Mürettebatın yarısından fazlası (koleradan vefat edenler hariç) Karadeniz Bölgesi sınırları içerisinde yer alan şehirlerden gelenler arasından seçilmişti. Fırkateyn de bu şehirlerden biri olan Trabzon nüfusuna kayıtlı 82 kişi vardı. Mürettebatın memleketlerine göre dağılımına bakıldığında Trabzonlular, gerek Karadeniz Bölgesi'ndeki diğer şehirlerin arasında gerekse Türkiye'de ilk sırada yer almıştır. Bu durum Ertuğrul Fırkateyni faciasından en çok etkilenen şehirler içerisinde Trabzon'un başta geldiğini göstermektedir. İlçelere göre bakıldığında da Akçaabat ilçesi Ertuğrul Fırkateyni batığında en çok şehit veren ilçe olmuştur. Ancak Türkiye'de Ertuğrul Fırkateyni anısına dikilen tek anıtın kazada 50 şehit veren Ordu ilinin 8 şehit veren Ünye ilçesinde bulunması dikkat çekicidir. Trabzon şehrinin Ertuğrul Fırkateyni'ndeki görev şehitlerine sahip çıkması yerel tarih bilinci ve aidiyet bağları açısından önemli bir adım olacaktır.

KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başbakanlık Osmanlı Arşivi

Deniz Tarihi Arşivi

Diğer Kaynaklar

Dabağyan, Levon Panos, (2016), *Türk Denizcilik Tarihi ve Ertuğrul Fırkateyni*, İstanbul: Yedirenk Yayınları.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, (2015), *Ertuğrul Fırkateyni'nin Japonya Seyrinin 125.Yıldönümü Anısına*, (Haz. Serhan Aras ve Mehmet Yüksel), İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü.

_____, (2019a), "Yurt Dışı Dz.K.K.lığı Şehit Personelinin Bulunduğu Şehitlikler", 30.11.2019 tarihinde şu kaynaktan alınmıştır. https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=500&dil=1.

Ekinci, İlhan, (2013), "Karadeniz'de Âyanlar ve Denizcilik", *Karadeniz Araştırmaları*, 37, 15-49.

⁷¹ Çanakkale Müzesi, 2020.

Ertuğrul Süvarisi Ali Bey'den Ayşe Hanım'a Mektuplar (2007), (Haz. Canan Yücel Eronat), Türkiye İş İstanbul: Bankası Kültür Yayınları.

Hasebe, Kiyohiko, (2018), "Osmanlı İmparatorluğu ve Japonya", *Asian Cultures Research Enstitute*, 8, 1-4.

İrtem, Süleyman Kani, (2005), *Eruğrul Faciası Boğazlar Meselesi*, (Haz. Osman Selim Kocahanoğlu), İstanbul: Temel Yayınları.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı, Müteferrik Evrak: 26157/2.

Komatsu, Kaori, (1990), "100'üncü Yıldönümü Münasebetiyle 'Ertuğrul Fırkateyni' Faciası", *Annals of Japan Association for Middle East Studies*, 5, 113-172.

Komatsu, Kaori, (1992), *Ertuğrul Faciası Bir Dostluğun Doğuşu*, Ankara: Turhan Kitabevi.

Koyuncuoğlu, Sevim Anagür, (2014), *Ertuğrul Faciası*, İstanbul: Naviga Yayınları.

Millî Savunma Bakanlığı, (1998), *Şehitlerimiz 1-2-3-4-5*, Ankara: Millî Savunma Bakanlığı Yayınları.

Ministry of Foreign Affairs (MFA), (2017), "Ertuğrul Fırkateyni Faciası", 02.12.2019 tarihinde şu kaynaktan alınmıştır. <http://tokyo.be.mfa.gov.tr/Mission/ShowInfoNote/133573>.

Misawa, Nobuo, (2002), "Relations Between Japan and the Ottoman Empire in the 19th Century: Japanese Public Opinions about the Disaster of the Ottoman Battleship Ertuğrul (1890)", *Annals of Japan Association for Middle East Studies*, 18/2, 9-19.

_____, (2008), "Ertuğrul Faciası Üzerine Japon Mahalli İdarecilerinin Yazışmaları ve Kur-tarma Çalışmaları", *Türklük Araştırmaları Dergisi*, 20, 481-497.

_____, (2010), "Abdülhamid Dönemi İçin Kritik Bir Teferruat: Japon Kaynakları Işığında Ertuğrul Faciası", *Düşünen Siyaset*, 27, 179-194.

_____, (2016), "Ertuğrul Mürettebatının Japonya'daki Faaliyetleri", *Uluslararası Ertuğrul'un İzinde Deniz Kuvvetleri ve Diplomasi Sempozyumu* (16-17 Eylül 2015), İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 67-72.

Mütercimler, Erol - Öke, Mim Kemal, (1991), *Ertuğrul Fırkateyni Faciası ve Türk-Japon İlişkinin Başlangıcı*, İstanbul: Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı.

Öndeş, Osman, (1971), "Amiral Osman Paşa'nın Mektupları", *Hayat Tarih Mecmuası*, II/10, 64-71.

_____, (1998), *Ertuğrul Fırkateyni Faciası*, İstanbul: Aksoy Yayıncılık.

Sako, Susumu, (2009), "Ertuğrul Fırkateyni Faciası ve Japon Medyasına Yansımaları", *Japon Araştırmacılarının Gözünden Türkiye Sempozyum*, (25 Eylül 2009), Çanakkale: Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Yayınları, 11-16.

Süleyman Nutki, (1327/1911), *Ertuğrul Fırkateyni Faciası*, İstanbul: Matbaa-i Bahriye.

Şahin, F. Şayan, (1998a), "Ertuğrul Faciası ve Şehit Ailelerine Bağlanan Maaş", *Tarih ve Toplum*. 176, 81-84.

_____, (1998b), "Ertuğrul Faciası Şehitlerinin Aileleri İçin Ülkede Toplanan Yardım", *Türk Dünyası Araştırmaları*, 112, 109-152.

"Şehitlerimiz" (t.y.), Çanakkale Müzesi. 04.02.2020 tarihinde şu kaynaktan alınmıştır. <http://www.canakkalemuzesi.com/>

Şimşek, Erdoğan, (2005), *Uzakdoğu Elçisi Ertuğrul Fırkateyni*, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.

Tızlak, Fahrettin, (2001), “Osmanlı-Japon İlişkilerinin Başlangıcı ve Ertuğrul Faciası”, *Türk Dünyası Araştırmaları*, 133, 39-52.

Yılmaz, Hakan, (2015), “Türk Tarih ve Edebiyatında Ertuğrul Fırkateyni: Tarih İlmi Açısından Bir Muammanın Tahlili”, *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, 2/7, 80-97.

Yüksel, Onur, (2006), “Son Belgeler Işığında Ertuğrul Fırkateyninin Batış Tarihi”, *Donanma Komutanlığı 3’üncü Deniz Harp Tarihi Semineri*, 5/13-5/26.

_____, (2015), “Son Belgeler Işığında Ertuğrul Fırkateyni’nin Uzak Doğu Seyri”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi Eki*, 622, 15-31.