


**ERTUĞRUL FACIASINDAN KURTULAN ÇARKÇI YÜZBAŞI  
MEHMED ALİ (BALKIR)'IN HATIRALARI**

*The Memoirs of Engineer Captain Mehmed Ali (Balkır) Who Survived the Tragedy of  
Ertuğrul*

**Prof. Dr. Serpil Sürmeli** 

Ondokuz Mayıs ÜniversitesiX

[s.surmeli@omu.edu.tr](mailto:s.surmeli@omu.edu.tr)

Makale Türü-*Article Type* : Araştırma Makalesi-Research Article  
Geliş Tarihi-*Received Date* : 24.05.2021  
Kabul Tarihi-*Accepted Date* : 18.04.2023  
DOI Number  : 10.9737/hist.2023.1126

*Atıf – Citation:*

Serpil Sürmeli, "Ertuğrul Faciasından Kurtulan Çarkçı Yüzbaşı  
Mehmed Ali (Balkır)'ın Hatıraları", *History Studies*, 15/2, Mayıs  
2023, s. 171-196.



## ERTUĞRUL FACIASINDAN KURTULAN ÇARKÇI YÜZBAŞI MEHMED ALİ (BALKIR)'IN HATIRALARI

The Memoirs of Engineer Captain Mehmed Ali (Balkır) Who Survived the Tragedy of Ertuğrul

Prof. Dr. Serpil Sürmeli

### Öz

Bu çalışma, 16 Eylül 1890'da Japon sularında yakalandığı fırtınada kayalıklara çarparak batan Ertuğrul Fırkateyni faciasından kurtulan Çarkçı Yüzbaşı Mehmed Ali (Balkır)'ın hatıralarını konu almaktadır. Mehmed Ali Bey'in ilk kez tanıtıldığı ve kendi ağzından aktarıldığı bu hatıralar, İstanbul'dan Japonya'ya uzanan tarihi yolculuğun, bir geminin başına gelebilecek en kötü akıbetin ve sonrasında yaşanan gelişmelerin anlatıldığı bir tanıklık öyküsüdür. Hatırat sahibinin Japonya yolculuğuna nasıl çıktığı, Ertuğrul'un uğradığı limanlar, gemiye gösterilen büyük ilgi, Tokyo'da tüm subayların davetli olduğu İmparator Mutsuhito tarafından verilen geleneksel Japon ziyafeti, dönüş yolunda geçirdikleri kaza, o sırada gemide yaşananlar, denizde hayatta kalma mücadelesi, karaya çıkış, Oshima Adası ve Kobi günleri, Japon gemileriyle İstanbul'a dönüş, kazazedelerle birlikte İstanbul'a gelen gazeteci Noda Şotaro, Mehmed Ali Bey'in Japonya'da iken gemide çıkan kolera salgını ve karantina uygulaması sırasında görüp çizdiği etüv makinesini İstanbul'a döndükten sonra imal edip II. Abdülhamid'in huzurunda tecrübe etmesi bu tarihi öykünün seyir örgüsünü oluşturur. Yüzbaşı Mehmed Ali Bey'in aşağıda paylaşılan hatıraları sayılı birkaç kişinin günümüze ulaşan kayıtları arasına kuşkusuz bir yenisi olarak katılacaktır.

**Anahtar kelimeler:** Türk-Japon İlişkileri, Ertuğrul Fırkateyni, Ertuğrul Faciası, Japonya ve Kazazedeler

### Abstract

This study is about the memoirs of Engineer Captain Mehmed Ali (Balkır) who survived the tragedy of Ertuğrul frigate which sank after crashing rocks due to a storm it was caught in the Sea of Japan on September 16, 1890. This memoir in which Mehmed Ali Bey is introduced for the first time and which are told by Mehmed Ali Bey himself is the story of the historical journey from Istanbul to Japan, of the worst fate that can occur to a ship and the developments that were experienced afterwards. The course of events in this historical story include how the owner of the memoir set out on his journey to Japan, the ports Ertuğrul stopped by, the great interest shown to the ship, traditional Japanese feast given by Emperor Mutsuhito in which all military officers in Tokyo were invited, the accident on their turn, what happened in the ship during the accident, the fight for survival in the sea, landing, days of Oshima Island and Kobi, their turn to Istanbul with Japanese ships, journalist Noda Şotaro who came to Istanbul with the survivors, cholera outbreak on the ship when Mehmed Ali Bey was in Japan and his making of the stove he saw during the quarantine and testing the stove before Abdulhamid II after he returned to Istanbul. The memories of Captain Mehmed Ali Bey shared below will certainly take their place among the cords of a few others that have survived so far.

**Keywords:** Turkish-Japanese Relations, Ertuğrul Frigate, The Tragedy of Ertuğrul, Japan and Survivors

## Giriş: Osmanlı Devleti-Japonya İlişkileri

XIX. Yüzyılda sanayileşmeyi tamamlayan batılı devletlerin hammadde ve pazar arayışları bir çözüm yolu olarak sömürgecilik siyasetini de beraberinde getirmiş dünyada sınır tanımayan bu arayışlar, XVII. Yüzyıl sonlarında kapılarını batıya kapayan Çin ve Japonya gibi Uzakdoğu ülkelerine kadar uzanmıştı. 1854'te Amerika'nın baskısına maruz kalan Japonya, Çin'in gösterdiği tepki ve direncin aksine batılı devletlerce sömürülüp tamamen ezilme tehlikesine karşı onların düşünce ve tekniğini anlamak ve almak zorunluluğunu duymuş, 1868'de İmparator Mutsuhito tarafından kabul edilen Meiji Restorasyonu ile idari ve toplumsal yapısını kökten değiştirmeye başlamıştı. 1898'e kadar geçen otuz yıllık süreçte hızlı bir gelişme kaydeden Japonya, Uzakdoğu sömürgeciliğinde Avrupa ve Amerika ile rekabet ve mücadele edebilecek bir seviyeye yükselmişti.<sup>1</sup>

Meiji Hükümeti ile yeni bir döneme giren Japonların Türklerle ilk temasını sağlayan 1871 Kasım'ında Batı Medeniyetini incelemek üzere Amerika ve Avrupa'ya gönderilen Iwakura Towomi Heyeti olmuştu. 46 kişiden oluşan bu heyet, Viyana'daki dünya fuarını ziyaret ettiğinde Türk sergisini de gezmişti. Iwakura heyetinde tercüman olarak bulunan Fukuchi Genichiroo ve bir Judo Rahibi olan Shimaji Mokurai 1873 Nisan'ında İstanbul'a gelmiş 11-23 Nisan arası kaldıkları kentte, Fukuchi incelemelerde bulunurken, Shimaji, Galata Kulesi, Ayasofya, Topkapı Sarayı, Sultan Ahmed Cami gibi turistik yerleri ziyaret etmiş, ülkesine döndükten sonra 1875'te Kosai Nissaku/A Diary of the Voyage to the West adıyla bir kitap yayınlamıştı.<sup>2</sup>

1875'te Japon Dış İşleri Bakanı Terashima Munenori Başbakan Sanjoo Sanetomi'ye Osmanlı Devleti ile diplomatik ilişkiler kurulmasının kendileri için faydalı olacağı yönünde görüşünü belirtmiş, ardından Londra'daki Elçisi Ueno Kagenori'ye bir talimat göndererek oradaki Türk elçisiyle bir ön görüşme yapmasını istemişti. Japonya'nın bu yöndeki istekliliği 1876'da İngilizlerin aracılığında bir teklifle gündeme gelmiş, Sadrazam Mithat Paşa'ya Rus tehlikesine karşı Almanya veya Japonya ile yakın ilişkiler kurulması tavsiye edilmişti. Ancak o sırada Mithat Paşa, Kanun-ı Esasi ile uğraştığından bu konuyla ilgilenememişti.<sup>3</sup>

1878 Kasım'ında Japon harp gemisi Seiki İstanbul'u ziyaret etmiş ve on iki gün kalmıştı. II. Abdülhamid, geminin kaptanı Yarbay İnoue Ryosei ile yaptığı görüşmede kendisinin de Japonya'ya bir harp gemisi gönderip kaptan ve subayları vasıtasıyla imparatorlarına selamını iletmek istediğini belirtmişti.<sup>4</sup>

Siyasi ilişkiler kurma yolunda girişimlerine devam eden Japonya,5 Nisan 1880'de İran ve Osmanlı Devleti'ne Dışişleri Müşaviri Yoshida Masaharu başkanlığında bir heyet göndermişti. İçinde ticari temsilcilerin de bulunduğu bu heyet, Tahran'dan 30 Aralık 1880'de ayrılmış Reş, Tiflis ve Batum yoluyla 12 Şubat 1881'de İstanbul'a ulaşmıştı. 21 Mart'a kadar İstanbul'da kalan heyet,12 ve 19 Mart'ta II. Abdülhamid'in huzuruna iki kez kabul edilmiş, bu görüşmelerin birinde Yoshida, "...harp geminizin ülkemize gönderilmesini ve dev bayrağının Doğu'da parlatılmasını istiyoruz" sözlerine II. Abdülhamid, "Ben de uzun zamandır bunu düşünmekte olmama rağmen biliyorsunuz son zamanlarda Avrupa ülkeleriyle meşgul olduğumdan isteğimi yerine getiremiyorum. Umarım ileride sakin günler gelirse mutlaka harp gemimizi göndermekle İmparator Hazretlerinizin keyfini sorduracağım" şeklinde karşılık vermişti.<sup>5</sup> Osmanlı Devleti'nin siyasi ve ekonomik durumunu inceleyen heyet, hazırladığı raporu Petersburg'taki Orta Elçisi Yanagihara Sakimitsu'ya göndermiş, Yanagihara bu raporu Petersburg'taki Türk

<sup>1</sup> Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1980*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1987, s.89,91.

<sup>2</sup> sam.gov.tr/wp-content/uploads/2012/01/HIROSHI-NAGABA pdf. (Erişim:17 Eylül 2019).

<sup>3</sup> F. Şayan Ulusan Şahin, *Türk Japon İlişkileri (1876-1908)*, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2001, s.13-14; Kaori Komatsu, *Ertuğrul Faciası Bir Dostluğun Doğuşu*, Turhan Kitabevi, Ankara,1992, s.30; Cezmi Eraslan, *II. Abdullhamid ve İslâm Birliği Osmanlı Devleti'nin İslâm Siyaseti 1856-1908*, Ötüken Yayınları, İstanbul,1992, s.363; Sam.gov.tr/wp-content/uploads/2012/01/HIROSHI-NAGABA pdf.

<sup>4</sup> Komatsu, *age*, s.32,49; Sam.gov.tr/wp-content/uploads/2012/01/HIROSHI-NAGABA pdf.

<sup>5</sup> Komatsu, *age*, s. 49.; Sam.gov.tr/wp-content/uploads/2012/01/HIROSHI-NAGABA pdf.

Elçisi Şakir Paşa'nın hazırladığı Osmanlı Devleti'nin mevcut durumuna ait raporla beraber Dışişleri Bakanlığı'na sunmuştu. Yanagihara ve Yoshida'nın Osmanlı Devleti ile yapılacak bir anlaşmanın önemini ve gerekliliğini belirtmeleri üzerine, hükümetinin kendisine gönderdiği bir talimatla Yanagihara, Şakir Paşa'ya hükümetinin hazırladığı bir ticaret antlaşmasının müsveddelerini sunmuş, Şakir Paşa 13 maddeden oluşan bu müsveddeyi Babiâli'ye göndermişti. Ancak bu antlaşma Japonların ticari imtiyaz istekleri yanında başta Rusya olmak üzere Batılı devletlerle ilişkilerin bozulacağı endişesiyle imzalanamamıştı.<sup>6</sup>

1886 Ekim'inde Japon İmparatorunun özel müşaviri Kont Koruda, aralık ayında da (20Aralık 1886-5Ocak 1887) Ticaret ve Ziraat Bakanı Tani Tateki İstanbul'u ziyaret etmiş ve II. Abdülhamid ile görüşmüştü.<sup>7</sup>

### **Prens Komatsu'nun İstanbul Ziyareti ve Ertuğrul Fırkateyni'nin Japonya'ya Gönderilmesi**

Japonya, Osmanlı Devleti ile ticari ilişkiler kurmada başarılı olamasa da ikili ilişkileri yakın ve sıcak tutma konusunda gayet başarılı bir politika izlemiştir. 1887 Eylül'ünde İmparator Mutsuhito'nun yakın akrabası olan Prens Komatsu'nun<sup>8</sup> on kişilik bir heyetle İstanbul'a gelmesi, Japonya'nın bu ilişkileri geliştirmek adına attığı önemli adımlardan biri olmuştur. Heyet, Göksu Kasrı'nda ağırlanmış, Prens Komatsu Yıldız Sarayı'nda II. Abdülhamid, Sadrazam Kâmil Paşa ve ilgili bazı nazırlarla görüşmüştü. Heyete çeşitli rütbelere nişanların verildiği bu ziyaret sırasında Prens Komatsu gösterilen büyük ilgiden memnun kalarak İstanbul'dan ayrılmış ülkesine döndükten sonra II. Abdülhamid'e Japon İmparatorluğu'nun en büyük nişanı olan Krizantem Nişanı gönderilmişti.<sup>9</sup> Bu nişana Osmanlı Devleti'nin en büyük nişanı ile karşılık vermek isteyen II. Abdülhamid, 1878'de Yarbay Ryosei ve 1881'de Masaharu'ya söylediği gibi Japonya'ya bir harp gemisi gönderme arzusunu bu vesile ile resmi bir surette gerçekleştirmek üzere harekete geçmişti. Ancak padişahın nişan ve hediyelerini götüreceği harp gemisinin seyahatini dönemin dış siyasi dengeleri göz önüne alınarak bir başka ad altında yapması büyük önem arz etmiş<sup>10</sup>, bu nedenle o yıl Mekteb-i Bahriye'den mezun öğrencilerin okulda öğrendikleri teorik bilgilerini donanma gemileri arasından seçilecek bir okul gemisinde uygulamaları mesleki bilgi ve becerilerini arttıracığından Hindistan, Çin ve Japonya tarafında seyre çıkarılmaları<sup>11</sup> şeklinde bir seyahat içeriği münasip görülmüştü. Bu karar üzerine Sadaret Makamı 14 Şubat 1889'da Bahriye Nezareti'ne geminin adı ve hangi mevsimde yola çıkarılmasının uygun olacağı sorularını sormuş, nezaret 25 Şubat'ta geminin Ertuğrul Fırkateyni<sup>12</sup> olduğu gerekli tamirat ve teçhizatının yapıldığı, Mart sonu itibarıyla yola çıkabileceği cevabını vermişti. 1 Nisan'da Sadaret Makamı geminin adı ve yola çıkmak için belirtilen mevsimin padişahça onaylandığını ifadeyle Japon imparatoruna gönderilecek nişan ve hediyelerin firkateyn kumandanı eliyle ulaştırılacağından dil bilen bir kumandanın atanmasını belirtmiş, Bahriye Nezareti de 6 Nisan'da firkateyn kumandanlığına birkaç dil bilen zeki, basiret

<sup>6</sup> Şahin, *age*, s. 16-18; Eraslan, *age*, s.363.; Erol Mütercimler, *Ertuğrul Faciası ve 21.Yüzyıla Doğru Türk-Japon İlişkisi*, Anahtar Kitaplar, İstanbul 1993, s. 84-86.

<sup>7</sup> Şahin, *age*, s.19-21.; Sam.gov.tr/wp-content/uploads/2012/01/HIROSHI-NAGABA pdf.

<sup>8</sup> Prens (Yoshiaki) Akihito Komatsu'nun ağabeyi Yamashina Akiro'nun eşi Prensese Sumiko İmparator Mutsuhito'nun halası idi.

<sup>9</sup> Şahin, *age*, s.22-24.

<sup>10</sup> Mütercimler, *age*, s.88.

<sup>11</sup> Süleyman Nutki, *Ertuğrul Fırkateyni Faciası*, Matbaa-i Bahriye, İstanbul 1327, s.5.

<sup>12</sup> Ertuğrul Fırkateyni: Uskurlu firkateyn olup, Tersane-i Amire'ye 1854'te sipariş edildi. Ertesi yıl kızağa konuldu. Denize 1863'te indirildi ve 1864'te Seyir tecrübesine çıktı. Aynı tarihte makine ve kazan takılması için Londra'ya gitti. Ertesi yıl dönüşünde hizmete girdi. 1885'te Tersane-i Amire tarafından yeniden donatıldı. 1888'de okul gemisi oldu. Japonya yolculuğuna çıkmadan önce yenilendi ve 14 Temmuz 1889'da İstanbul'dan hareket etti. Dönüş yolunda Japonya sularında fırtınaya yakalanarak 16 Eylül 1890'da battı. Bkz. Ahmet Güleryüz-Bernd Langensiepen, *1828-1923 Osmanlı Donanması*, Denizler Kitabevi, 2007, s.103; "Fırkateyn-i Mezkûrun Resm-i Veda'ı", *Ceride-i Bahriye*, 11 Temmuz 1305/23 Temmuz 1889, No:3, s. 2.

sahibi ve denizcilikte mahareti ile tanınmış Bahriye Miralayı Osman Bey'in<sup>13</sup>atandığını, kumandan ve subayların nasıl hareket edeceklerine dair bir talimatın gönderildiğini bildirmişti.<sup>14</sup>

Ertuğrul Fırkateyni'nin Japonya seyahatine dair hazırlıklar Şubat 1889'da başlamasına rağmen İstanbul'dan hareketi uzun yola dayanıp dayanamayacağı konusunda şüphelerin oluşması ve heyet incelemelerine tabi tutulması yüzünden gecikmişti. Nihayet fırkateyn tarihi seyrini gerçekleştirmek üzere 14 Temmuz 1889 sabahı Haliç Tersanesi'nden çıkmış Unkapanı Köprüsü yakınında durduktan sonra akşam on buçuk civarında hareket ederek Cısr-i Cedid'den<sup>15</sup> geçmişti. Bu geçiş sırasında subaylar küpeşelerde<sup>16</sup> saygı duruşunda olduğu gibi askerler de serenlerde<sup>17</sup> ve yelken direklerinde selam duruşunda mızıkaya ise Hamidiye marşını çalmakta idi. Kabataş açıklarına gelindiğinde subay ve erat “*Padişahım Çok Yaşa*” duasını üç kez tekrarlamış daha sonra fırkateyn tornistan ederek Sarayburnu açıklarına hareket etmişti. Bu arada bahriyeden birçok subay dört istimbot, çeşitli filika ve sandallara binmek suretiyle Sarayburnu'na kadar gemiye eşlik edip uğurlamıştı. Ertuğrul Akdeniz'e doğru dönerek İstanbul'u arkasında bırakırken bu manzarayı Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü<sup>18</sup>, Nafia ve Ticaret

<sup>13</sup> Osman Emin Paşa (1858-1890): İstanbul'da doğdu. Dedesi Kırım Savaşı sırasında Ruslar tarafından Sinop'ta baskına uğrayan müfrez Osmanlı Filosu Kumandanı Patrona Osman Paşa, babası Basra Bahriye Kumandanı Amiral Ahmed Rahmi Paşa, ağabeyi Bahriye Mektebi Nazırlığı da yapmış olan Ferik Amiral Mehmed Raşid Paşa'dır.1870'de Mekteb-i Fünun-ı Bahriye'yi Şahane'ye girdi.1874'te Harbiye kısmına geçti.1877'de mülazım rütbesiyle mezun oldu ve Resmo Vapuru'na atandı.1879'da yüzbaşılığa terfi ettirilerek babasıyla Basra'ya gitti.1880'de Osmaniyeli Fırkateyni topçu kaptanlığına 31 Temmuz 1882'de talim öğretmeni olarak eğitim gemisi olan Hüdavendigar Fırkateyni'ne atandı. 10 Eylül 1883'te solkolağası olarak Paris'e ataşenaval tayin edildi. Orada iken 1 Mart 1884'te Nikolayef Kolağalığına terfi etti.3 Ağustos 1885'te binbaşılığa yükseltildi ve Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa'nın kızıyla evlendi.1887'de yarbay oldu ve padişah yaverliğine atandı.1889'da albaylığa terfi etti.6 Mart 1889'da Ertuğrul Fırkateyni Kumandanlığına atandı. Singapur'da iken 25 Kasım 1889'da mirlivalığa terfi ettirildi. İstanbul'a dönerken geminin Japon sularında batması sonucu 16 Eylül 1890'da hayatını kaybetti. Cesedi bulunamadı. (Mütercimler, *age*, s.101-102; Şahin, *age*, s.49-50; Erdoğan Şimşek, *Uzakdoğu Elçisi Ertuğrul Fırkateyni*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul,2005,75-76; Süleyman Kâni İrtem, *Ertuğrul Faciası Boğazlar Meselesi*, Haz: Osman Selim Kocahanoğlu, Temel Yayınları, İstanbul 2005, s.21).

<sup>14</sup> Nutki, *age*, s.5-6.

<sup>15</sup> Cısr-i Cedid: Haliç'in iki yakasını birbirine bağlayan köprü. Sultan Abdülmecid'in annesi Bezm-i Âlem Valide Sultan tarafından 1845'te yaptırılmış,1863 ve 1875'te yenilenerek 1912'ye kadar kullanılmıştır.

<sup>16</sup> Küpeşte: Gemilerde güverte hizasında ıskarmoz bağlarına tutturulan dikmelerin dış yüzlerine kaplanan kaplamaların oluşturduğu siperler, borda kaplamalarının en üstü, güverteden yukarı kalan bölümler.

<sup>17</sup> Seren: Yelkenli gemilerde direkler üzerinde yelken açmak ve işaret kaldırmak için kullanılan yatay olarak bağlanmış uçları ince gönder.

<sup>18</sup> Hasan Hüsnü Paşa: 20 Aralık 1832'de İstanbul'da doğdu. Tahsil hayatına sıbyan mektebinde başladı ve özel hocalardan ders aldı.13 Nisan 1842'de Mekteb-i Fünun-ı Bahriye'ye girdi.1849'da mülazım-ı evvel rütbesiyle mezun oldu.1851'de yüzbaşılığa,1852'de kaptan mülazımlığı unvanıyla birinci yüzbaşılığa,1853'te solkolağalığına terfi etti. Donanma-yı hümayun ile Akdeniz ve Karadeniz sahillerini dolaştı. Görülen lüzuma binaen (Aralık)1852'de Karadağ sevhili ablukasında dönüşünde bir sene kaptan yaverliğinde ardından Kırım muharebesinde bulundu. Müteakiben Unkapanı ve Galata Köprüleri arasında karakol gemisi Hudadad akabinde İstanköy, Bodrum sevhili muhafazasına memur Ziyet-i Derya adlı İskona süvariliklerini üstlendi. Geminin tamir için İstanbul'a gelmesini müteakip 31 Temmuz 1858'de sağkolağalığına terfi etti ve Kavs-ı Zafer Brik Süvariliğine tayin edildi.1863'te rütbesi binbaşılığa yükseltilerek İzmir Korveti Süvariliğine atandı ve Karadağ sahilini dolaştı.1864'de yarbay rütbesiyle Mecidiye,1866'da Feyz-i Barî gemisi süvariliğine tayin edildi.1868'de albaylığa terfi ederek kalyon süvariliğine, nakli-i memuriyetle Akdeniz Rumeli Sevhili Muhafızlığına atandı. Daha sonra zırhlı Osmaniyeli Fırkateyni Süvariliğine getirildi ve özel bir memuriyetle Londra'ya gitti. Döndüğünde Muhbir-i Sürur Fırkateyni ile 1871'de Üç Ambarlı Süvariliklerine atandı ve bir mektep talim gemisi olan Hüdavendigar Fırkateyni Kumandanlığına getirildi.1874'te mirlivalığa terfi ederek bir süre liman kumandanlığı müteakiben Cezayir-i Bahr-i Sefid Umum Kumandanlığı görevlerinde bulundu. Sohum'a gitti ve müteakenden sonra İstanbul'a döndüğünde bir filo kumandanlığı ile Afrika sahillerini dolaştı. Döndüğünde ikinci kez liman kumandanlığına tayin edildi. 28 Temmuz 1876'da Tersane-i Amire memuriyeti ilavesiyle feriklik rütbesi aldı.1877 Şubat'ında Karadeniz'e sevk olunan zırhlı donanma kumandanlığına, 7 Haziran 1878'de Golos sahilinde bulunan seyyar donanma kumandanlığına getirildi.21 Ocak 1879'da Şura-yı Bahriye Riyaseti 'ne, 12 Ocak 1881'de müşirlik rütbesiyle Bahriye Nezaret ve Kumandanlığına tayin edildi. 11 Temmuz 1887'de yaver-i ekremlik hizmeti tevcih edildi. Ayrıca 26 Mayıs 1888'de İdare-i Mahsusa Nezareti uhdesine verildi. Daha sonra Hamidiye-Hicaz Demiryolu Komisyonu birinci azalığına atandı. 26 Temmuz 1903 gecesi İstanbul'da vefat etti. Bkz. “Bahriye Nazırının Vefatı”, *İkdam*, 27 Temmuz 1903, No:3277, s. 1.; “Hasan Hüsnü Paşa'nın Vefatı”, *Tercüman-ı Hakikat*, 27 Temmuz 1903, No:7995-2795, s. 1.



Nazırı Zihni<sup>19</sup> , Maarif Nazırı Münif<sup>20</sup> Paşalar başta olmak üzere köprüden izlemiş binlerce halk ise köprü üzeri, Sarayburnu, Sirkeci İskelesi, Tophane, Kabataş, Dolmabahçe ve Üsküdar sahillerine toplanarak seyretmişti.<sup>21</sup>

Ertuğrul Fırkateyni on bir ay süren bir yolculuktan sonra 7 Haziran 1890'da Yokohoma Limanı'na varmış Osman Paşa II. Abdülhamid'in Japon imparatoruna gönderdiği mektupla birlikte nişan ve hediyelerini 13 Haziran'da imparatorun huzuruna çıkarak sunmuştu. 15 Eylül 1890'da İstanbul'a dönmek üzere Yokohoma Limanı'ndan hareket eden Ertuğrul Fırkateyni, 16 Eylül akşamı Kashinozaki Feneri açığından geçerken fırtınaya yakalanmış, Oshima yakınlarındaki kayalıklara çarparak batmıştı. Kazadan altmış dokuz kişi kurtulurken beş yüzden fazla mürettebat Japonya sularında şehit olmuştu.

### Ertuğrul Fırkateyni'nin Yolculuğu ve Sonrasında Yaşanan Gelişmelere Dair Kaynaklar

Ertuğrul'un bu yolculuğu ve Japonya'da kaldığı günlere dair yaşananlar gemi kumandanı Osman Paşa'nın Bahriye Nezareti'ne gönderdiği raporlar, ağabeyi Mehmed Raşid Bey'e yazdığı mektuplar ve gemi süvarisi Yarbay Ali Bey'in eşine yazdığı mektuplarda tüm tazeliğini korumakta ve günümüze kadar konuyla ilgili eserlere kaynaklık etmeye devam etmektedir. Bu bilgileri arşiv belgeleri dışında ulaştırılan temel kaynaklar Ceride-i Bahriye Mecmuası ve Süleyman Nutki'nin 1911'de yayınlanmış olan Ertuğrul Fırkateyni Faciası adlı eseridir ki, faciadan sonra Japonya'daki gelişmeleri ve kazazedelerin İstanbul'a getirilişlerine kadar geçen süreci bu eserden takip etmek mümkündür.

Kuşkusuz en çok merak uyandıran husus kaza sırasında gemide ve sonrasında yaşananlar olduğundan buna dair bilgiler kazazedelerin tanıklıklarına başvurularak edinilmişti. Bu tanıklardan ilki gemi imamı Ali Efendi diğeri Deniz Arşivi Kütüphanesi'nde bulunan bir raporda adı geçmeyen bir yüzbaşıydı. Aslında rapor okunduğunda bu yüzbaşının fotoğrafı memuru Haydar Bey olduğu anlaşılmaktadır. Süleyman Kani İrtem'in tefrika olarak yayınlanan ve Osman Selim Kocahanoğlu tarafından Ertuğrul Faciası adıyla kitaplaştırılan eserinde Kâni Bey, bu tefrikayı hazırlarken o sırada bahriye binbaşılığında emekli olarak bulunduğu Haydar Bey ile

<sup>19</sup> Mustafa Zihni Paşa:1838'de İstanbul'da doğdu. Mekteb-i Maarif-i Adliye'de okudu ve 1854'te Maliye Mektubi Kalem-i'nde memuriyete başladı.1864'te Divan-ı Muhasebat-ı Maliye Muhakemat Başkâtip Muavinliğine,1868'te Maliye Mektupçuluğuna atandı.1873'te Sadaret Mektupçuluğuna,27 Mart 1874'te Ticaret Mektupçuluğuna getirildi. Ancak bu görevden sekiz ay sonra alındı.5 Mart 1875'te Maliye,10 Aralık 1878'de Sadaret Mektupçuluklarına,26 Ağustos 1885'te Maliye Nazırlığına tayin edildi. Evkaf-ı Hümayun, Maliye, Ticaret Nazırlıklarıyla Selanik ve Halep Valiliklerinde bulundu.1895'te Teftiş-i Islahat Komisyonu Riyasetine,17 Haziran 1896'da Hüdavendigâr Valiliğine,24 Aralık 1896'da Memurin-i Mülkiye Komisyonu Riyasetine atandı. Çeşitli devlet görevlerinde bulunduktan sonra 27 Aralık 1908'de Meclis-i Ayan azalığına tayin edildi. 28 Nisan 1912'de İstanbul'da vefat etti. Türk Parlamento Tarihi I.ve II. Meşrutiyet, II, TBMM Vakfı Yayınları, Ankara,1998, s.119; "İrtihal", *Tanin*, 29 Nisan 1912, No:1315, s. 3.

<sup>20</sup> Mehmed Tahir Münif Paşa:1828'de Ayıntab'da doğdu. İlköğrenimini memleketinde yaptı. Babasıyla gittiği Mısır'da daha sonra da Şam'da öğrenimine devam etti. Şam'da iken 1851'de memuriyet hayatına atıldı.1852'de İstanbul'a geldi ve Babali Tercüme Odası'na girdi.1854'te Gelibolu Asakir-i Muavine Komisyonu Başkıtabetine,1855'te Berlin Sefareti İkinci Serkatipliğine atandı.1857'de Tercüme Odası'ndaki görevine maiyetinde bulunduğu Ahmed Kemal Paşa'nın Berlin'den dönmesi üzerine yeniden başladı.1858'de Karadağ sınırının belirlenmesi için Kemal Paşa'nın başkıtabetine tayin ettirmesiyle Hersek'e gitti. Dönüşünde tekrar Tercüme Odasındaki işine devam etti. 1861'de Ticaret Mahkemesi İkinci Reisliğine,1863'te Babali Mütercim-i evvelliğine,1867'de Zaptiye Müsteşarlığına,1868'te Divan-ı Temyiz Riyasetine atandı.1869'da Maarif Meclisi Riyasetine,1872'de Tahran Sefaretine tayin edildi.1877'de Maarif yine aynı yıl Ticaret Nazırlıklarında bulundu. Son görevinden üç ay sonra azledilerek yeniden Maarif Nazırı oldu.1879'da vezir,1881'de Meclis-i Fevkalade Sıhhiye Riyaseti 1884'te üçüncü kez Maarif Nazırlığı görevlerinde bulundu ve 1892'ye kadar bu görevde kaldı.1896'da ikinci kez Tahran Sefaretine atandı. Kızının ölümü üzerine İstanbul'a döndü. Bundan sonra bir memuriyeti olmadı. 6 Şubat 1910'da vefat etti. İbnülemin Mahmud Kemal İnal, Son Asır Türk Şairleri, VI, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul,1969, s.997-999; "İrtihal" *Yeni Tanin*,7 Şubat 1910, No:514-45, s. 3.

<sup>21</sup> "Ertuğrul Fırkateyn-i Hümayun'un Hareketi", *Mürüvvet*,15 Temmuz 1889, No:356, s1; *Saadet*,15 Temmuz 1889, No:1386, s.1; *Tarik*,15 Temmuz 1889, No:1905, s.1.

Üsküdar'daki evinde görüşmüş Deniz Arşivi Kütüphanesinde bulunan raporundan çok daha geniş bilgi veren Haydar Bey'in anlattıklarıyla o sırada İzmir Milletvekili olan Hasan Âli(Yücel)Bey'in kendisine verdiği belirttiği büyükbabası Ertuğrul Süvarisi Yarbay Ali Bey'in ailesine gönderdiği mektuplara da tefrikasında yer vermişti. (Bu mektuplar Hasan Âli Bey'in kızı Canan Yücel Eronat tarafından Ertuğrul Süvarisi Ali Bey'den Ayşe Hanım'a Mektuplar adıyla yayınlanmıştır.) Bu arada bir başka tanık Ahmet Erkiş adlı denizci idi. Kendisiyle yaşadığı Bartın'da Ulus Gazetesi'nin kentteki özel muhabiri tarafından bir söyleşi yapılmış ve Ahmet Erkiş'in Hatıraları adıyla aynı gazetede 7 Eylül 1937'de yayınlanmıştı. Ayrıca bu hatıralar, 22 Şubat 1936-5 Eylül 1939 yılları arasında Tokyo Büyükelçiliği görevinde bulunan Hüsrev Gerede'nin 1956'da basılan Mübarek Ertuğrul Şehitlerimiz ve Muhteşem Anıtları adlı eserinde yer almıştı. Tarihi vakanın zaman içinde karşımıza çıkan bir başka tanığı ise Serdümen Hakkı Efendi'dir. O, Ertuğrul'da tüm yaşananları bir destan olarak ebedileştirmiş, M. Sabri Koz'un hazırladığı bu eser, Kazadan Kurtulan Serdümen Hakkı Efendi'nin Kaleminden Ertuğrul Fırkateyni Destanı adıyla Atlas Tarih Dergisi tarafından 2011'de yayınlanmıştır.

Çalışmanın konusu olan ve aşağıda hatıralarına yer verilen bir başka tanık ise kazadan kurtulan Çarkçı Yüzbaşı Mehmed Ali (Balkır)Bey idi.

### Mehmed Ali (Balkır)'a Ait Bilgiler



Mehmed Ali Bey, Kalyoncu oğullarından İmalat-ı Bahriye Reisi Hüsni Paşa'nın oğlu olarak 1864/1865'te İstanbul'da doğdu. Sıbyan Mektebi'ne 5 Ekim 1876'da girdi. Çarkçı sınıfına mensup olarak 19 Ağustos 1885'te üsteğmen,<sup>1</sup> Nisan 1889'da yüzbaşı oldu. Ertuğrul Fırkateyni'ni ile Japonya'ya gönderildi. Geminin tarihi seyri ve batışına tanıklık etti. Kazadan kurtulduktan sonra altmış dokuz kazazedeyi İstanbul'a getiren Hiei ve Kongo Kruvazörlerini kader arkadaşı Fotoğraf Memuru Haydar Bey ile ziyaret ederek resmi karşılamada bulundu. İstanbul'a geldikten iki ay sonra 4 Mart 1891'de solkolağalığına terfi etti. Japonya'da iken gemide kolera salgını çıkıp karantinaya tabi tutulduğunda görüp çizdiği etüv makinesinin İmalat-ı Bahriye Fabrikalarında üretilmesinde etkili oldu.

Makinenin saraya gönderilerek II. Abdülhamid'in huzurunda tecrübe edilmesi emri üzerine bu görevi beraber çalıştığı Bahriye Tabip Angelo Bohor ile 17 Haziran 1892'de başarıyla yerine getirdi ve aynı tarihte rütbesi sağkolağalığına yükseltildi.<sup>12</sup> Aralık 1897'de binbaşı,<sup>12</sup> Eylül 1904'te yarbay oldu.<sup>28</sup> Ağustos 1910'da emekliye ayrıldı. 29 Haziran 1933'te İstanbul'da vefat etti.<sup>22</sup>

Mehmed Ali Bey'in aşağıda aktarılan hatıraları Haftalık Mecmua'da 3 Ocak 1927'de "Ertuğrul ile Japonya'ya Giden ve Boğulmaktan Kurtularak Avdete Muvaffak Olan Mütekaid Bahriye Kaymakamı Mehmed Ali Bey'in Müheyyic Hatıraları" adıyla Hikmet Şevki Bey tarafından kaleme alınarak tefrika halinde yayınlanmıştır. Mehmed Ali Bey ile tesadüfen karşılaşarak sohbet sırasında batan Ertuğrul gemisinden kurtulduğunu öğrenen Hikmet Şevki Bey, mazinin sinesinde yaşayan bu faciayı bugüne kadar tam tafsilatıyla bilen tek bir kimsenin olmadığını bunu yazarak hem Bahriye Tarihi'ne hizmet etmeyi hem de en dehşetli macera romanlarında bile tesadüf edilmeyen bu esrarengiz olayı okuyuculara anlatmayı faydalı bularak, Mehmed Ali Bey'in hikâyesini dinlemek üzere kendisini ikinci kez ziyaret etmişti. Hikâyesini dinlemek hususundaki ısrarı karşısında ricasını kabul lütfunda bulunduğunu belirten Hikmet Şevki Bey, Mehmed Ali Bey'in kendisine anlattıklarını yine onun lisanından okuyucuya aktarmıştı.<sup>23</sup>

<sup>22</sup> İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi, Künyeler Bölümü Defter No: 32, Sayfa No:1690; Emekli Sandığı Arşivi, Dosya No: AO 113305; *Tarik*, 5 Kanun-ı sani 1891, No:2434, s. 1; Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Yıldız Perakende Mütenevvi Maruzat Evrakı (Y. PRK. MTV.) 00063.00080.001.

<sup>23</sup> "Ertuğrul ile Japonya'ya Giden ve Boğulmaktan Kurtularak Avdete Muvaffak Olan Mütekaid Bahriye Kaymakamı Mehmed Ali Bey'in Müheyyic Hatıraları," Nakleden: Hikmet Şevki, *Haftalık Mecmua*, 3 Kanun-ı sani 1927, No:77,

## Japonya Yolculuğuna Hazırlık

“1305 tarihinde Japonya İmparatoruna Abdülhamid tarafından hediye edilen imtiyaz nişanını ve bazı tütün, çubuk, halı gibi hediyeleri götürmek üzere Ertuğrul sefinesinin gönderileceğini tersanede duydum. Ben o zaman fabrikalarda çalışan bir mülazımdım. Çarhçı sınıfından olduğumdan fabrikalarda bir köşede kalacağımdan terakki ve terfi etmeyeceğimden korkuyordum. Pederim İmalat-ı Bahriye Reisi Hüsnü Paşa idi. Babam isteseydi beni hem terfi hem de başka bir memuriyete tahvil ettirebilirdi. Fakat babam iltimas sevmez hadidü'l-mizaç doğruluktan ayrılmaz bir adamdı. Ertuğrul'un Japonya'ya gideceğini işitince babama koştum ve gideceğimi söyledim. Babam arzumu kabul etti. Fakat evde validem kabul etmiyor, uzun yolculuğa çıkacağımdan merak ederek bu fikirden vazgeçmem için ısrar ediyordu. Güzellikle evdekilerin muvafakatını alamayacağımı anladığımdan kılıcımı taktım ve Bahriye Nazırına çıktım. O zaman Bahriye Nazırı Bohçaadalı<sup>24</sup> Hasan Hüsnü Paşa idi. Resmi selam verdikten sonra:

-Paşam... Ben Ertuğrul'la Japonya'ya gitmek istiyorum... Eğer müsaade ederseniz minnettar kalacağım... dedim.

Nazırın yanında da babam oturuyordu. Nazır bu sözümü işitince babama dönerek:

-Paşa bak sen oğlunun gitmesine razı olmuyordun. O gitmek istiyor. Aferin oğlum, haydi bu kartı al ve terziye git. Hem de yüzbaşı formalarını diktir dedi.

Kartı aldım. Çıldıracak gibiydim. Derhal Terzi Canbedenyan'a<sup>25</sup> gittim. Elbiselerimi ısmarladım. Ertuğrul hareket etmeden evvel zabitan arasında iki cereyan vardı. Bir kısmı gitmek bir kısmı da gitmemek istiyordu. Gitmek istemeyenler geminin çürük olduğunu bu büyük sefere tahammül edemeyeceğini söylüyorlardı. Hatta bazıları hareket etsek bile Süveyş veyahut Aden'de gemiyi tevkif etmek istiyordu. Nihayet Bahriye Nazırı pederi çağırarak geminin havuza konulmasını ve sağlam olup olmadığını tetkik etmesini söyledi. Fakat babam ağaç geminin havuza girmesinin muvafık olmadığını ve geminin sağlam bulunduğunu iddia ederek bu teklife muvafakat etmedi.

Nihayet Ertuğrul'un hareketine karar verildi.1305 senesi Temmuz'unun ikinci pazar günü<sup>26</sup> Ertuğrul bayraklarla donatılmış olduğu halde hareket ettik. Bütün gemi bayraklarla donatılmıştı. Askerler armaya<sup>27</sup>çıktı. Mızıkla "Ey Gaziler"<sup>28</sup> çalarak biz Marmara'ya doğru açıldık. Buradan doğru Port Said'e gittik.

### İlk Kaza

Port Said'de üç-dört gün oturup kömür vesair noksanlarımızı aldıktan sonra tekrar yola çıktık. Süveyş Kanalı'nı geçerken bir fırtına çıktı. Gemiye barındıramadık ve kıç tarafını çarptırdık. Bodoslaması<sup>29</sup> kırıldı. Süveyş'e bu vaziyette adeta yaralı olarak girdik. Artık yalnız başımıza gidemiyorduk. Bizi römorkör çekiyordu. Süveyş'te Ertuğrul'u tamir için havuza koyduk. Biz de tam dört buçuk ay burada kaldık. Gemi havuza girdiği zaman hepimiz girip baktık. Hatta ben bile şüphelenmiştim. O gün kızaktan inmiş gibi yepyeni idi. Hatta kırılan bodoslamada bile küçük bir çürümüş yer yoktu.

### Yeniden Hareket

Geminin Japonya'ya gitmesine muhalif olan zabitan yine bunu bir vesile ittihaz ederek geminin gitmesinin mevsimi olmadığını propaganda etmeye başladılar. Fakat biz bu propagandaya ehemmiyet vermiyorduk. Gitmeye karar vermiştik. Hareket ettik. Zaten

s.4.

<sup>24</sup>Bohçaada/Bozcaada.

<sup>25</sup>Canbedenyan: Dönemin ünlü askeri terzisi.

<sup>26</sup> 14 Temmuz 1889.

<sup>27</sup>Arma: Bir geminin direk ve serenleri ile bu direk ve serenler üzerindeki halatlardan meydana gelmiş donatım.

<sup>28</sup>Ey Gaziler: Sultan III. Selim'in İsfahan makamında eseri.

<sup>29</sup> Bodoslama: Gemi omurgasının baş ve kıç tarafından yukarıya uzanan ağaç ya da demir direklerden her biri.



Ertuğrul'da o sene mektepten çıkmış 35 kadar mühendis zabiti vardı. Bunlar sırf bir talim yapabilmeleri için o sefine ile gönderiliyordu. Süveyş'ten bir kılavuz aldık. Cidde'ye uğradıktan sonra Aden'e geldik. Aden'de iki-üç gün kaldık. Oradan Bombay'a yol verdik.

### Bombay'da

Bombay'daki İslam ahali sandal ve kayıklarla etrafımızı kuşattılar. Sahilde ayakta duracak bir yer bile kalmamıştı. Bombay çok güzel bir şehirdir. İskele başında güzel bir rıhtım, rıhtımın biraz ötesinde bir meydanı vardır. Ben Bombay'daki kadar cesim postane hiçbir tarafta görmedim. Adeta bir saray diyecek kadar büyüktür. Caddelerde muhtelif kuleler, saatler ve heykeller bulunuyor, bunlar da şehre ayrı birer güzellik veriyordu. Akşamları Bombay'ın meydanında mızıkalar çalıyordu. Hint prensleri arabalarıyla bu meydana gelip mızıkayı dinliyorlardı. Onların arabaları briki biçiminde idi. Cinsleri, kabileleri sarık sarmalarından belli oluyordu. Hepsinin ayrı bir şekilde sarık sarmaları vardı. Arabalarının arka dingilinin üzerinde suret-i mahsusada yapılan bir yerde iki seyis ayakta duruyor ve arabayı idare ediyordu. Bombay'da tam on sekiz gün kadar kaldık.

Gemimize gelen misafirin hesabı yoktu. Diyebilirim ki, Ertuğrul bir panayır şekline girmişti. Bir gün İngiliz polislerinden tahkikat yaptık. Bir günde gemiye on sekiz bin kişinin geldiği olmuştu. Biz gemide 60 zabittik. Ayrıca 35 de mühendis vardı. Bize gelenlere iade-i ziyaret için üçer-dörder gittiğimiz halde hepsine iade-i ziyaret edebilmemize imkân olmamıştı. Bombay'dan kalktık. Yolda büyük fırtınalara rast gelmedik. Hatta yelken bile kullanmaya çok lüzum görmedik. Bombay'dan sonra Singapur'a geldik.

### Singapur'da

Singapur'a geldiğimizde akşamdı. Güneş batmak üzereydi. Akşamdan limana çıkamadık. Liman gayet büyüktü. Sabahleyin kalktığımızda denize bakınca kendimizi bir Türk limanında zannettik. Tekmil kayıklarda, sandallarda bizim bayrağımız dalgalanıyordu. Denizin üzerini kıpkırmızı bir renk kaplamıştı. Orada ecnebi gemiler bulunuyordu. Bizi ziyaret ettiler. Biz de kendilerine iade-i ziyarette bulduk. Singapur eşrafından milyoner Seyyid Muhammed Sakaf<sup>30</sup>

<sup>30</sup> Seyyid Muhammed El-Sakaf/Syed Mohamed AlSagoff:(1836-1906): Hadramutlu Arap iş adamı. Ailesi 1824'te Singapur'a geldi. Dedesi Malaka, Singapur, Cava ve birçok Endonezya adasında baharat ticareti ile uğraştı. Kısa sürede zenginleşerek 1848'de Singapur'da El-Sakaf ve ortakları şirketini kurdu. Dedesi ölünce işleri babası devraldı. Endonezya Sulawesi'nde zengin bir iş kadını ve cömert bir hayırsever olan Hacı Fatma Gao'nun kızı Raca Siti ile evlenen babasının Hacı Fatma'nın ölümü ve mal varlığını damadına bırakmasıyla ailenin zenginliği giderek katlandı. Babası ölünce tek erkek çocuk olarak işlerin başına geçti daha da büyütürken milletlerarası bir üne kavuştu. Siak, Lagtak, Pontianak ve Johor'daki Malay sultanlarıyla iyi ilişkiler kurdu. Sahibi olduğu Singapore Steamship and Co. Firması'yla özellikle Malay dünyasından hacıların Mekke ve Medine'ye taşınmasında önemli rol oynadı. Bu Osmanlı Devleti ile güçlü ilişkiler kurmasını sağladı. 1879 ve 1893 yıllarında Johor Sultanı Ebubekir'in İstanbul seyahatlerinde kendisine eşlik etti. İş icabı Avrupa ve İstanbul'a yaptığı seyahatler sırasında İstanbul'da Singapur Konsolosluğu'na atanmak için temaslarda bulunduğu buna dair kanaatler; atamaya sıcak bakılmasına rağmen İngiltere'nin Osmanlı Devleti'nin Singapur'da fazla ticari menfaatleri bulunmadığı gerekçesiyle bu konuya mesafeli yaklaştığı oysa asıl sebebin dindar kişiliğinden dolayı özellikle Malay hacıların Mekke'ye intikalinde Osmanlı Devleti ile yakın ilişkilerini kullanarak kamuoyunu etkilemesinden endişelendiği ancak resmi bir atama olmamasına rağmen fahri konsolos gibi Osmanlı Devleti'ne hizmet etmesine göz yumduğu şeklindedir. Ertuğrul Fikateyni'nin 15 Kasım 1889-22 Mart 1890 tarihleri arasında Singapur'da kaldığı sırada gemi personeli ile yakından ilgilendi. Aynı ilgiyi Ertuğrul'un batısından sonra kazazedeleri İstanbul'a götürülen Hiei ve Kongo gemilerinin Singapur'a uğradığı sırada da esirgemedi. Ertuğrul Singapur'da iken Aceh yönetiminin bir temsilci göndererek sorunlarını içeren bir mesajı Osmanlı Devleti'ne iletmesi için Osman Paşa'ya başvurmak istemesi ancak geminin Singapur'dan ayrılması sebebiyle mesajı götürme işini üzerine aldı. Çıktığı Avrupa seyahatinde İstanbul'a da uğrayarak bunu Osmanlı yetkililerine ilettili. Verilen cevabı Singapur'a döndüğünde Aceh'e özel bir elçi ile 1892'de bildirdi. Hollanda'nın endişesini gidermek için de başkonsolosuna Osmanlı Devleti'nin Aceh'ten Hollanda'ya tabi olmalarını istediğini belirttiğini söyledi. Fakat inandırıcı olmadı. Bu arada Johor Sultanı Ebubekir ile olan iyi ilişkileri Kukup Bölgesi'nde toprak imtiyazı hakkı almasını sağladı. Hatta onun izniyle Constantinople Estate adlı ay yıldızlı özel bir para birimini de tedavüle çıkardı. Ayrıca Nong Chik adını verdiği imtiyazlı bir arazisi de Johor Bahru'da bulunmakta idi. 31 Temmuz 1906'da Singapur'da vefat etti. Bkz. Ahmet Uçar, *Unutulmayan Miras Güney Afrika'da Osmanlılar*, Çamlıca Basım Yayın Kitapları, İstanbul 2008, s.345-346; *Ceride-i Bahriye*, 26 Kanun-ı evvel 1305/ 7 Ocak 1890, No:15, s. 2.; [www.mfa.gov.tr/site\\_media/html/singapur\\_V3.pdf](http://www.mfa.gov.tr/site_media/html/singapur_V3.pdf) (Erişim:17 Eylül 2019).

isminde biri vardı. Orada bulunduğumuz dört buçuk ay zarfında her gün bu milyoner İslamlardan diğer ileri gelenler bize ziyafet veriyorlardı.

Singapur'da tam dört buçuk ay kaldık. Çünkü geminin içerisinde bulunan jurnalcilerin mabeyne gönderdikleri mektup ve telgraflar üzerine bir irade geldi ve biz Singapur'da bu kadar uzun müddet beklemeye mecbur olduk. Hatta orada bulunan bir Rus sefinesinin kaptanları bize geldikçe:

-Demirinizi de denizden çıkardığımız zaman bir avuç inciye kavuşacaksınız diye bizimle şakalaşıyorlardı. Seyyid Muhammed Sakaf'ın iki muşu<sup>31</sup> vardı. Bunları bizim emrimize terk etti. Artık biz dışarıya sandallarla değil, bu muşlarla gidip geliyorduk. Dışarı çıktığımız zamanlar İslamların bizim için tahsis ettikleri arabalar bekliyorlardı. Zabitanı eşraf çağırdığı gibi askerleri de diğer halk evlerine götürüyor, onlara ziyafet veriyordu. Bize on para masraf ettirmiyorlardı.

Bize gelince biz daima Muhammed Sakaf'ın evinde bulunuyorduk. Muhammed Sakaf'ın gayet büyük bir konağı vardı. Bahçesi bila mübalağa Galata'dan Taksim'e kadar olan büyüklükte idi. Bu bahçenin içerisinde konaktan ayrı on-on beş köşk vardı. Kahve, çay içmek için ayrı ayrı köşkler bulunuyordu. Konağın büyük salonunda camekânlar içerisinde Singapur'un mahsulatından, mamulatından birer küçük altın modeller vardı.

Bu misafirperver milyonerin bize yapmadığı ikram kalmadı. Bizi gezdirdi, eğlendirdi. Hatta bizi pek beğendiğimiz "Cumhur Adası" hâkiminin mızıkasını bile her gece yemekte çalmak üzere getirtti.

Bizim Japonya'ya gitmemiz tehlikeye düşüyordu. Jurnalcilerin fikri galebe çalar gibi oluyordu. Fakat gitmek taraftarı olanlar seyahatten vazgeçildiği takdirde İstanbul'a dönmeyeceklerini söylediler. Nihayet yeni bir irade geldi ve yola çıktık.

Size Singapur'un garip bir âdetinden de bahsedeyim. Singapur'da daima ecnebi gemileri bulunur. Esnaf ecnebi gemilerinde bulunanların aradıkları şeyleri bulamamalarını nazar-ı itibara alarak haftanın muayyen günlerinde birer gemiye geliyor ve pazar kuruyorlardı. Mesela pazartesi günleri İngiliz, salı günleri İtalyan gemilerine gidip pazar kurup eşya satıyorlardı. Artık biz de dört buçuk ay oturduğumuz için bizim gemiye de bir gün tahsis edip pazar kurmaya başladılar. Zaten bizim en büyük zevkimiz eşya almaktı. Elimizdeki bütün paraları her memleketin muhtelif eşyalarına veriyor, kumaşlar, tabaklar alıyorduk. Sefinenin içerisi bir pazar halini almıştı. Diyebilirim ki, gemi bizim aldığımız eşyalardan bir karış daha fazla suya batmıştır.

### Serendib Adası'nda

Nihayet Serendib Adası'na<sup>32</sup> geldik. Orada da bir hafta kaldık. Serendib Adası'nda eşraftan biri bizim fahri konsolosluğumuzu yapıyordu. O zamanlar İngilizler ümerayı paşayı bu adada hapsetmişlerdi. Serendib Adası'na büyük bir bahçe denilebilir. Ağaçlıklar muhtelif kokulu çiçeklerle süslü bulunan bu adacıkta her görülen şeyin arasında tatlı bir güzellik ve sevimlilik bulunuyordu. Bizim burada limonluklarda itina ile büyüttüğümüz çiçekler Serendib Adası'nın dağlarında yetişiyor. Bu adanın ahali İslamlarla putperestlerden mürekkeptir.

İslamlar bizim gibi ceket giymekte ve yakalıklı kravat takmaktadırlar. Yalnız pantolon yerine peştamal bağlamaktadır. Başlarında Mevlevilerin giydikleri külahların üzerinde muhtelif renkli ipliklerle nakışlar işlenmiştir. Putperestler de aynen İslamlar gibi giyiniyorlar. Yalnız bunların saçları uzundur ve başları açık gezerek büyük bir tarak takmaktadır.

Bura ahalesinin bütün meşgalesi zümrüt ve yakuta benzeyen birtakım taşları satmaktır. Elllerinde birer çanta bulunuyor, içerisine satacakları taşları koyuyorlardı. Adanın iskelesine çıktığımız zaman iki sıra sırf bu taşları satanların dükkânları vardır. Adeta kuyumcular gibi...

<sup>31</sup> Muş: Gezinti için küçük vapur.

<sup>32</sup> Serendib/Seylan/Sri Lanka.

Konsolos bir gün bizi yemeğe davet etti. Kırk kişilik bir sofraya kurulmuştu. Sofrada hepimizin arkasında birer hizmetçi bulunuyordu. Onların ellerinde uzun saplı birer sürahi duruyordu. Bu sürahilerin ortasında bir delik var, buraya buz konup soğutuluyor. Bu hizmetçilerin diğer elinde de birer yelpaze bulunuyordu. Yemek esnasında bizim serinlememiz için hizmetçiler yelpazeliyorlardı. Kırk türlü yemek geldi. Hatta ben Osman Paşa'ya:

-Paşam ben bu yemeklerden az yiyeceğim. Hiç olmazsa hepsinden tatmış olurum dedim.

Yemeklerde balıkların, pilavların muhtelif ve akla sığmaz nevelerinden ibaretti. Yemeği bitirince biz, henüz sofrada iken tabaklar kaldırıldı ve örtü değiştirilerek otuz türlü tatlı getirilip sofraya dizildi. Herkes istediği tatlıdan yedi.

### Saygon'da

Serendib Adası'ndan Saygon'a gittik. Burası bir Fransız müstemlekesiydi. Saygon gayet berbat bir memlekettir. Çok sıcak. Fakat Fransızlar gayet iyi tanzim etmişler. Adeta küçük bir Paris şekline sokmuşlar. Zaten biz Singapur'a gittiğimiz zaman Saygonlular bizi davet etmişlerdi. Burada Annam kabilesinden Çinliler var. Bunların İslamları da bulunuyor. Fakat bu Çinlilerin saçları diğerleri gibi uzun değildir. Hepsisi kısa saçlıdır. Bunlar kumaş yapıyorlar, balıkçılık ile geçiniyorlar. Bir hafta orada kaldıktan sonra Hongun'a<sup>33</sup> geldik.

### Hongun'da

Hongun'da bulunduğumuz zaman Ramazan'a tesadüf ediyordu. Çin Müslümanları gemimize geliyorlardı. Gemide bizim askerle beraber namaz kılıyorlardı. Hepsisi oruç tutuyor, biz sigara içtikçe "Ziyarı yok, siz seferisiniz" diyorlardı. Onlar da bizi birkaç defa iftara davet ettiler. Fakat et, balık ve yumurta ile tatlıdan ibaret olan yemekler yenmiyordu. Çünkü onların yemeklere koydukları sarı bir bahar, yemeğin bize nazaran lezzetini, tadını kaçıyordu. Çin Müslümanları namaz kılarken üzerlerindeki cübbeyi ve başlarındaki külahları çıkarıyorlar, başlarında daima bulunan bir takke ile namazlarını kılıyorlardı. Fakat orada afyon ve esrar içmeyen hiç kimse yoktur. Çubukları oturdukları zaman yere deşiyordu. Ellerinde daima yanan bir süpürge çöpü gibi bir değnek vardır. Çubukların ortasındaki lüleyle esrar koyup ellerindeki değneklerle tutuşturuyorlar ve çubuğun ağzına dudaklarını yapıştırıp içiyorlardı.

### Nagasaki'de

Hongun'dan kalktıktan sonra Nagasaki'ye geldik. Burası Japonya'nın ilk limanlarından biriydi. Her limanda olduğu gibi burada sandallarla satıcılar geliyor, bize muhtelif eşyalar getiriyorlardı. Hatta içlerinden birkaçı çamaşır yıkayacakları dükkânların adreslerini bile verdiler. Daha garibi şu ki, bu limanlarda bize eşya satmaya gelen satıcılar, biz geldikten bir gün sonra Ertuğrul'un cam üzerine kâğıt üzerine yapılmış resimlerini getirip bize satıyorlardı. Ben bir gecenin içerisinde yapılan bu resimlere hayret ediyordum. Nagasaki'de tahtadan oyma masalar, iskemleler satan satıcılara da tesadüf ettik. Burada on beş gün kadar kaldık. Nagasaki çok güzel ve muntazamdır. Evler tamamen tahtadır. Evlerin içerisinde duvar taksimatı yoktur. Uzun bir sofadan ibaret olan evin taksimatı paravanlarla yapılmaktadır. Yalnız iskele başındaki büyük oteller kargirdir. Nagasaki'den Kobi'ye<sup>34</sup> geldik. Burası Japonya'nın en büyük şehirlerinden biridir. Burada on beş gün kadar oturduk. Aynı istikbali bu şehirde de gördük.

### Yokohama Limanı'nda

Nihayet Japonya'nın eski payitahtı olan Yokohama Limanı'na geldik. Buradan Tokyo şimendiferle bir saat kadardır. Yokohama'ya geldiğimiz zaman limanda bizi imparatorun mabeyncileri, generalleri karşıladı. Osman Paşa beraberinde bir iki zabıt olduğu halde Tokyo'ya gidip, imparatora Abdülhamid'in hediyelerini verdiler ve döndüler. Aradan birkaç gün geçtikten sonra imparatorun mabeyncisi bizi ziyafete davet etti.

---

<sup>33</sup> Hongun/Hong Kong.

<sup>34</sup> Kobi/Kobe.

### Mikado'nun Ziyafeti

Ziyafete gemideki bütün zabitan iştirak etti. Ziyafet verilen salon gayet büyüktü. İmparator bize eski Japon adâtını göstermek arzusuyla ziyafeti bu tarzda vermişti. Herkes büyük bir minder üzerinde oturuyordu. Önünde küçük bir masa bulunuyordu. Adeta eskiden mahalle mekteplerinde bulunan rahleler gibi... İmparator da böyle oturuyordu. İmparatorun amcası prens Komato<sup>35</sup> ziyafette bulunuyordu. Yalnız Komato'nun zevcesi Avrupalı tarzda giyinmişti. Hepimizin karşısında Japon ricalinin haremi bulunuyordu. Her sofrada bir zabıt ve karşısında bir Japon kadını vardı. İmparatorun prens Komato'nun ve Osman Paşa'nın altında üç minder bulunuyordu. Her masanın yanında bir porselen kap içerisinde su vardı. Küçük porselenden mangalimsi bir şey de masaların yanında duruyordu. Yemeklerin hepsi masanın üzerinde duruyor ve hizmetçiler bizde olduğu gibi teker teker getirmiyorlardı. Yemekler balık, pasta, haşlanmış pirinç, çay ve yosundan ibaretti. Bu yosun sigara kâğıdı gibi ince olup, gayet fena bir kokusu vardı. Pirinçten yapılmış şarap da porselenden mamul şişeler içerisinde duruyordu. Şarap içilen kadehler istiridye kabuğuna benziyordu. Ziyafet Japon adâtı üzerine yapıldığından salonda uzun şamdanlar üzerinde mumlar yakılmıştı. Hizmetçiler ara sıra makasla mumların fitillerini kesiyorlardı. Herkes ayrı ayrı oturduğundan birbirleriyle konuşmak isteyenler yere kuzu gibi yürüyerek arzu ettiği yanına gidiyor ve konuşuyordu.

Konuşmak için masasına gittiğiniz zat, size şarap ikram etmek isteyince kendisinin içtiği istiridye şeklindeki kadehi yanında bulunan su dolu kaba sokup yıkıyor ve şarap doldurup veriyordu. Hatta ben Prens Komato'nun yanına gittim. O da bana şarap ikram etti. Hatta çok memnun oldu, el bile çırpı. Onlar çatal yerine iki değnek ile yemeklerini yiyorlar. Çok gariptir ki, bu değneklerle jambon bile kesilmektedir. Ziyafetten sonra aynı salondaki büyük bir sahnede güzel bir piyes temsil ettiler. Piyes Japon ihtilâline aitti.

Size bu piyesin mevzunu anlatacak olursam, Japon tarihini kısmen hülâsa etmiş bulunurum. Faydalı olacağından anlatayım:

Japonya birbirine gayet yakın ve sık adalardan ibarettir. Eskiden bu adaların bir derebeyi bulunmuş. Bunlar birbirleriyle sık sık kavga ederlermiş. Fakat kavgalarının maksadı arazi almak değilmiş. Yalnız galebe çaldıkları adanın içerisinde buldukları yiyecekleri ve giyecekleri ganaim olarak elde etmiş. Bir gün bir ecnebi gemisi gelerek Japonlara bazı eşya satmış ve Japonya'dan eşya satın almış. Bu gemiler birbirini takip ettiğinden Japonlar kuşkulandırmaya başlamış ve Avrupa'dan gelecek bir tehlikeye mukavemet edebilmek için ittifak etmeyi düşünmüşler birleşerek bir kuvvet yapmak istemişler. Mutavaat etmeyenleri zorla kabul ettirmişler. Hepsi birleştikten sonra muntazam bir asker ve gemi yaparak hükümeti vücuda getirmişler. Bunları yapan hep imparatorun amcası Prens Komato imiş. Japon sanatkarların temsil ettiği piyesin mevzu bu idi. Dekorlar pek mükemmel ve artistler de pek müktedirdi. Prens Komato kendi rolünün yapılmasını hafif bir tebessümle seyrediyordu.

Bundan sonra dans başlamıştı. Onların musikisi de pek garipti. Bizim kanuna benzeyen bir saz, dümbelek gibi bir küçük davul ve bir zil bulunuyordu. Dansları da gayr-ı tabii sıçramalardan ibaretti. Kızlarla beraber sabaha kadar dans ettik. Nihayet ayrılırken hepimizin eline birer Japon feneri verdiler. İstasyona kadar elimizde fenerlerle gittik. Şimendiferle Yokohama'ya geldik ve oradan da sandallarla gemimize girdik.

### Gemide Kolera Çıktı

Bizim gemide kolera zuhur etti. Japonya'da kolera gayet ehemmiyetsiz bir hastalık... Tıpkı bizim memleketteki nezle gibi... Derhal haber verdik. Geldiler ve gemiyi tahaffuzhane olan bir tarafa götürdüler. Hepimiz gemiden çıktık. Orada bir tebhir makinesi bulunuyordu. Oraya bizi götürdüler ve binanın içerisine soktular. Büyük bir tebhir makinesinin yanında banyo bulunuyordu. Eşyalarımızı birer bohçaya koyup, üzerlerine birer numara yapıştırdıktan sonra makineye koydular. Biz banyolara girip öteki kapıdan çıkınca eşyalarımızı temiz olarak bulduk.

<sup>35</sup> Prens (Yoshiaki) Akihito Komatsu.

Bizim memlekette olduğu gibi kırk gün karantina beklemek orada yok. Biz burada meşgul iken, memurlar gemiyi yıkamışlar ve temizlemişlerdi. İkinci bir vaka zuhuru ihtimaline karşı ben, tebhir makinesinin örneğini çıkarıp planını cebime attım.<sup>36</sup>

### **Avdet**

Artık İstanbul'a dönecektik... Yine gemide dönmek için mevsim olup olmadığı hakkında münakaşalar başlamıştı. Bir kısım zabitan kılavuz olarak gitmemizi söylüyor, diğerleri adalara kadar kılavuzsuz gitmemizi teklif ediyordu. Yokohama ile adaların arasındaki mesafe İstanbul ile Çanakkale arasındaki mesafe kadar bir şeydi. Zaten adalarda kılavuz almak mecburiyeti de vardı. Hangi yoldan gitmek lazım geldiğini bilmiyorduk. Bir tarafı sığdı, diğer tarafı gidilebilen bir yoldu. Hesap memurları kılavuzsuz gitmemizde ısrar ettiler. Süvarimiz Osman Paşa, gayet kibar ve nazik bir zat olduğundan bu fikri kabul etti. Yokohama'dan hareket ettik.

### **Fırtına Başlıyor**

Hareketimizden biraz sonra fırtına başladı. Fırtınanın başlaması gündüzdü. Fırtına arkadan geldiğinden gemi on beş mil bir süratle gidiyordu. Koca Ertuğrul dalgaların ortasında adeta bir talaş parçasına benzemişti. Dalgaların irtifasını görebilmek için başımızı havaya kaldırıyoruz. Bir sandal yelken açınca nasıl giderse biz onun gibi bir tarafa meylederek gidiyoruz. Geminin içerisinde ayakta durmanın ihtimali yoktu. Gemi 35-36 derecesinde yalpa yapıyordu. Ben güverteye çıktım. Kaptan yerine benzeyen ve geminin kıç tarafında bulunan yere "kıç kasarası" tabir ederler. Kasaranın<sup>37</sup> altında hesap memurları ile Osman Paşa'nın oturduğu küçük bir salon bulunuyordu. Ben merdivenden kasaraya çıkıp, denizi daha iyi seyretmek istiyordum. Osman Paşa, bir direğe sarılımış denize bakıyordu. Beni görünce mâni olmak istedi:

-Mehmed Ali çıkma... Sonra dalga seni kapar...

-Merak etme paşam almaz... Zaten bir bakıp ineceğim.

Hızla çıktım... Fakat bir saniyeden fazla duramadım. Dalganın gelişi o kadar şiddetliydi ki, beni oradan kapacak zannettim. Hemen aşağıya indim. Osman Paşa ile bir mahallede oturduğumuzdan hususiyetimiz vardı. Beni çok severdi. Benimle konuşmaya başladı:

-Mehmet Ali fırtına çok değil mi?

-Çok paşam...

-İnşallah kurtuluruz...

Zavallının bu sözlerinden yine ümit beslediğini anlamıştım. Biçare kumandan, koca denizin ortasında imdatsiz, ümitsiz bir halde bulunuyordu.

Ben aşağıya indim. Gece de olmuştu. Artık biz de adalara yaklaşıyorduk. Adalarda bir fener vardı. O feneri görmek istiyorduk. Çünkü o feneri görmek selamete çıktığımızı bildiren ilk işaret olacaktı. Biz ayakta duramadığımız gibi, vapurun kanepeleri de yerinden sökülüyor, karşıya fırlıyordu. Deniz herkesi başka türlü tutar. Ben denizde dehşetli obur olurum. Bir günde beş defa yemek yediğimi bilirim. Yine karnım acıkmıştı. Rum bir aşçımız vardı. Aşçıyı görünce seslendim:

-Aşçıbaşı karnım aç...

-Beyefendi nereye sofraya kuracağınız buyurun mutfakta yemek yiyiniz...

Ben mutfakta ayaküstü güçlkle biraz yemek yerken dışarıdan biri seslendi:

<sup>36</sup> "Ertuğrul ile Japonya'ya Giden ve Boğulmaktan Kurtularak Avdete Muvaffak Olan Mütkeaid Bahriye Kaymakamı Mehmed Ali Bey'in Müheyyic Hatıraları," Nakleden: Hikmet Şevki, *Haftalık Mecmua* 3 Kanun-1 sani 1927, No:77, s.4-5.

<sup>37</sup> Kasara: Gemilerin baş ve kıç taraflarında üst güvertelerden yukarıda kalan güverteler. Kasara altı: Gemilerin kasaraları altına rastlayan üst güverte aksamı.



-Müjde fener<sup>38</sup> göründü...

### Canınızı Kurtarın

Artık fener göründü diye hepimiz sevinmeye başlamıştık. Fakat orada iki boğaz vardı. Bir kör boğaz, diğeri de asıl boğaz... Bizim kılavuzumuz olmadığından kör boğaza girmişiz. Feneri sağımıza alacağımız yerde, solumuza almışız. Boğaza girdik. Biraz ilerleyince karşımızda sahil bulduk. Şimdi dönmek lazımdı. Fırtına bütün dehşetiyle devam ediyordu. Bir manevra ile dönüp fırtınanın üzerine gitmek lazımdı. Bu mümkün mü? Zaten geminin en iyi havada ancak beş altı mil seyrettirecek makineleri vardı. Bu makine bir manevra için konulmuştu. Yelken açmak mümkün olmadığı zamanlar bu makinelerle manevra yapardık. Makineler tabiatıyla manevradan sonra o müthiş fırtınaya mukavemet edemedi. Gemi kıcın kıcın gitmeye başladı. Armayı soyduk. Fakat idare ettiremedik. Çift demir attık. Bilek kalınlığında olan bu zincirler alelade iplik gibi kesiliyordu. Artık hiçbir ümit kalmamıştı. Uzaktan süvarinin sesi geliyordu:

-Canınızı kurtarın... Canınızı kurtarın...

### Ölümlü Boğazlaşma

Bu ses duyulunca herkeste bir telaş başladı. Ben de top ambarından güverteye çıktım. Fakat çıkmamla güvertede yuvarlanmam bir oldu. Yuvarlanarak küpeşteye kadar geldim. Bir halata tutunarak kalktım. Ben kış kasarasının yanında bulunuyordum. Çıkmak istedim fakat mümkün değildi. Kasaranın üzerine dolmuşlardı. Hatta kasaraya çıkacak merdivenlerde bile yer yoktu. Artık hiçbir şeyden korkmuyordum. Çünkü ümidim tükenmişti. Ölü bir adam korkar mı? Ümit kalmayınca korku da zail oluyor...

Yukarıdan sesler işitiyorum. Hatta bir aralık Şair Ali Ruhi'nin<sup>39</sup> sesini de işittim. Abdülhamid Ertuğrul sefesinde Ali Ruhi ismindeki gayet kıymetli bir edibin bulunmasını irade etmişti. Ali Ruhi mütemadiyen bağırıyordu:

-Aman Allah'ım, bizi kurtar...

Gemi bir kayanın üzerine oturdu. Gemi adeta mile geçmiş gibi bir vaziyette bulunuyordu. Dalgalar gelince gemiyi kaldırıyor fakat yeniden kayalara saplıyordu. Tabii her vuruşta geminin bir tarafı sakatlanıyordu.

Ortalık zifiri gibi karanlıktı. Artık ben, denize atlamaya hazırlanıyordum. Yüzmek bildiğimden yüzde yarım kurtulacağımı ümit ediyordum. Tam ceketimi çıkaracağım sırada iki insan kalınlığındaki kış direğinin devrilmekte olduğunu gördüm. Direk üzerime gelse beni pestil gibi ezerdi. Derhal ceketimi giyerek direğin dibine atlamak istedim. Tam bu sırada gelen büyük bir dalga bana mâni oldu ve beni yere yatırdı. Yere yatmakla dümen dolabına girmem bir oldu. Dalga üzerimden geçiyordu. Boğulacak gibi oluyordum. Hatta bir aralık ağzımı açıp boğulmayı düşündüm. Fakat can tatlı... İnsan bile bile kendini ölümün kucağına atamıyor... Geminin ser dümeni elan vazifesinin başında bulunuyordu. Benim yüzüm onun ayaklarının yanında duruyordu. Tam kalkacağım sırada direk devrildi. Serenle benim aramda ancak bir karış mesafe vardı. Eğer üzerime devrilmiş olsaydı beni o dakikada öldürürdü. Ben derhal sereni yakaladım. Geminin batmasını bekliyordum. Kış kasarasına baktım. Beni yere yatıran dalga oradakileri tamamen süpürmüştü. Geminin üzerinde yalnız ben bulunuyordum. Bir iki dalgadan sonra gemi yanına üzerine dönerek denize kapandı.

<sup>38</sup> Kaşinozaki/Kashinozaki Deniz Feneri.

<sup>39</sup> Ali Ruhi:(1853/1854-1890) Bağdat'ta doğdu. Darbazzade Veys Paşa'nın oğludur. İlköğrenimine Bağdat'ta özel hocalardan ders almak suretiyle başladı. Ailesiyle İstanbul'a geldiğinde Fatih Cami hocaları ve bazı tarikat ileri gelenlerinin derslerine devam etti. Sırp Muharebesinde Hoca Şakir Efendi'nin gönüllü bölüğünde yer aldı. Dönüşünde Şehremaneti Mektubi Kalem'i'ne sonra Bayezid Belediye Başkanlığı'na tayin edildi. Ertuğrul'un Japonya'ya gideceğini öğrenmesi üzerine teşebbüse geçerek gemiye vakanüvis olarak kabul edildi. Ertuğrul'un İstanbul'a dönerken Yokohama'dan Kobe'ye seyahat ettiği sırada Wakayama Bölgesi'ndeki Oshima kayalıklarına çarparak battığı 16 Eylül 1890'da hayatını kaybetti. Lemeat adlı bir divançesi bulunmaktadır. İbnülemin Mehmed Kemal İnal, *Son Asır Türk Şairleri, Cüz: VIII*, MEB Devlet Kitapları, İstanbul,1970, s.1503-1505; İrtem, *Ertuğrul Faciası Boğazlar Meselesi*, s.27.

### Dalgaların Kucağında

Ben serenin üzerinde kalmıştım. Fakat gemi yatarken sol ayağımı bir şey çekti. Ben de ayağımı hızla çektim. Pantolonum koptu ve ayağım da fena halde acıdı. Üzerimde beyaz bir ceket, siyah bir pantolon ve potinlerim vardı. Dalgalar beni serenle havalara kadar çıkarıyor, biraz sonra yine indiriyordu. Serenin üzerinde on iki kişi kadar olduk. Sahile yaklaşıyor fakat dalgalar çıkmamıza mâni oluyordu. Sereni bırakmayı istemiyor, yekdiğerimize cesaret veriyorduk... Kuvveti kesilen sereni bırakıyordu. Gittikçe azalmaya başladık. Nihayet geminin Mızıkâ Zabiti İsmail Efendi ile ben kaldık.

Sahil çıkılacak gibi bir yer değildi. Yalçın ve minare boyunda keskin kayalardı. Sahilde bir fener vardı. Bu zifiri karanlıkta onun ziyası adeta bir şimşek gibi çakıyor, bir an için bize etrafımızı gösteriyordu. Fırtınanın uğultusu seslerimizi bile işittirmiyordu. Fenerin çıktığı bir sırada denizin bir ucunda küçük bir ağaç gördüm. Derhal İsmail Efendi'ye fikrimi anlattım:

- İsmail... Ben kendimi bu ağaca atacağım.
- Canım delilik etme... Sonra boğulup gidersin...
- Atmasam da serenin üzerinde boğulmayacak mıyım?

Dinlemeden atladım, ağacı yakaladım. O ağaçla sahile daha kolay yaklaşabiliyordum. Önümdeki kayacıklarda bizden evvel dalgaların sürüklemiş olduğu ağaç parçaları, insan ölüleri vardı. Bunlar orada adeta küçük bir dalga kıran vazifesi görüyordu. Bunların üzerine atladım ve kayaların diğer tarafındaki sakin ve fırtınasız denize kendimi atıp yüzmeye başladım.

Biraz yüzdükten sonra ayağım yere değdi. Fakat işte o dakikada bütün kuvvetim kesildi. Küçük bir gayret göstermeseydim o fırtınalı denizden kurtulduktan sonra bu sakin göl gibi denizin üzerinde boğulacaktım.

### Selamete Çıktım

Ayağım gemi batarken zedelendiğinden yürüyemiyor, kendimi zorla sürüklüyordum. Bir bacağımda pantolon vardı, diğerinde yoktu. Şimdi düşünmeye başlamıştım. Bu çıktığım yer neresiydi? Fırtınadan kurtulduktan sonra burada beni canavarlar mı parçalayacaktı? Yoksa vahşi insanların ellerinde mi ölecektim? Ben bunları düşünürken arkadan bir ayak sesinin bana doğru geldiğini işittim. Korku ile bağırdım:

- Kimsin...?
- Gemiden kurtulan askerlerdenim... Seni almaya geldim baba...

Zavallı asker geldi. Boynuma sarılıp, beni öptükten sonra dik bir yoldan çıkarak diğer kurtulanların yanına götürdü. Mızıkacı İsmail Efendi de kurtulmuş orada bulunuyordu. Mektepten yeni çıkmış 35 mühendisten yalnız Haydar Efendi isminde biri kurtulmuştu. Eylül ayında bulunuyorduk. Gece pek serin oluyordu. Üşümeye başlamıştık. İdman yaparak biraz kızışmaya çalıştık. Fakat birçoğumuz kımıldayacak halde değildi. En hafif yaralının ayağı kırıldı. Güç bela sabahı edebildik. Benim beyaz ceketim tiftik gibi olmuştu. Ellerim, vücudum tamamıyla buruşmuştu. Ne ise bir yol bulduk ve çalılar, çırpıları tırmanarak çıktık.<sup>40</sup>

### Adanın Fenerine

Tepeye çıktığımız zaman adeta Fenerbahçe'ye benzeyen bir düzlük gördük. İleride küçük bir fener dairesi bulunuyordu. Biz artık fener dairesine ilerledik. Lisan bilen bulunmadığı için pek büyük müşkülâtle başımıza gelen felaketi fener dairesinde bulunanlara anlatabildik. Onlar bu verdiğimiz izahata hayret ediyorlar, felaketten haberleri olmadıklarını işaretlerle bize

<sup>40</sup> "Ertuğrul ile Japonya'ya Giden ve Boğulmaktan Kurtularak Avdete Muvaffak Olan Mütেকaid Bahriye Kaymakamı Mehmed Ali Bey'in Müheyyic Hatıraları", Nakleden: Hikmet Şevki, *Haftalık Mecmua*, 10 Kanun-ı sani 1927, No: 78, s. 4.

bildiriyorlardı. Gemide yalnız asker ve zabitan değil aynı zamanda bazı esnaflar da bulunuyordu. Doğramacı, kazancı, demirci ustaları almıştık. Bunlardan Kazancı Ustası Hüsnu Efendi isminde biri nasılsa yalçın kayalardan birinin ucunu tutmuş bir minare irtifaında bulunan bir kayanın ötesinden bağırıyordu:

-Beni kurtarın... Allah aşkına beni kurtarın... diye istimdad ediyordu. Fakat onu kurtarmamız kabil değildi. Yalnız fener idaresindeki memurları yanımıza alarak Hüsnu Efendi'nin bulunduğu kayaların yanına gittik. Halatlarla Hüsnu Efendi'yi güçlölkle kurtarabildik. Zavallı adam gemi battıktan sonra on beş saat o vaziyette kayaların ucunda kalmıştı. Fenerdeki memurlar yaralılarımızın yaralarını yıkayıp sardılar. Bizim hepimize çay pişirdiler. Yemek olarak da haşlanmış pirinç verdiler. Fener idaresinin yanındaki küçük bir odaya bizi üst üste koydular. Bu küçük odada 69 kişinin istirahat etmesi imkânsızdı. Bulunduğumuz yer Oşima Adası idi. Adada ne telgraf ne de postane vardı. Bu vaziyet günlerce devam etmekteydi. Evvela hepimiz çıplaktık. Üzerimize bir elbise bulmak lazım geliyordu. Ben derhal askerlerden en becerikli üçünü çağırđım ve sahile yolladım. Çünkü gemideki asker çantalarının bulunmak ihtimali vardı. Askerler sahile indiler ve hakikaten bazı eşyalar buldular. Bunların arasında üç tane peştamal vardı. Ben yalnız iki peştamal aldım. Birini belime bağladım, diğerini de üzerime aldım. Adeta hamamda gibi dolaşmaya başladım. Fotinlerimi fener idaresine geldikten sonra ayaklarımdan çıkarmış ve kurutmak üzere idaredeki Japonlardan birine vermiştim. Bir daha maksadımı anlatıp fotinlerimi alamadım.

### **İmparatora Müracaat**

Nihayet üçüncü gün bize bir kayık hazırladılar. Mühendis Hüseyin Efendi ile ben bir kayığa binerek adaya gittik. Ada pek yakındı. Adaya çıkınca doğru valiye müracaat ettik. Meseleyi bir tercüman vasıtasıyla anlattık. Vali Mikadoya meseleyi telgrafla bildireceğini söyledi. Biz de bittabi yine aynı kayıkla fenerin bulunduğu Oşima Adası'na avdet ettik. Arkadaşlar biz seyahatimiz esnasında fenerin biraz ilerisindeki manastıra gitmişlerdi.

### **Bir Manastırda Geçirdiğimiz Hayat**

Manastır büyük bir koğuştan ibaretti. Zabitlerle askerlerin yerlerini büyük bir paravanla ayırmışlardı. Biz büyük bir sabırsızlıkla Mikadodan haber bekliyorduk. Orada da bize haşlanmış pirinçle ağza alınmayacak balık konservesi veriyorlardı. Bu balık konservesi başka tarzda yapılıyor. Küçük hamsi şeklindeki balıkları ayıklamadan tuzlayıp bir fiçiyı yerleştiriyorlar. Bir sene sonra bu balık konservesi siyah bir çamur haline geliyor. Biz bunları yiyemiyorduk. Ben nihayet böyle devam edemeyeceğini anladım. Bize erzak verip pişirmemiz lazım geliyordu. Lisan bilmemek yüzünden o kadar garip vaziyetlere düşüyorduk ki, yumurtayı anlatmak istedim. Muvaffak olamadım. Nihayet küçük bir bez parçası bularak şekle koyduktan sonra çömeldim ve "gıdıgıd" diyerek anlattım. Bunu üzerine maksadımızı anlayan manastırdakiler bize erzak verdiler ve biz de kendi yemeğimizi kendimiz pişirdik. Kuru tahtada yatıyorduk. Orada bulduğum bir odun parçasını başıma yastık yapıyordum. Bulunduğum yerde sabahtan akşama kadar yanımda bir Japon kadınıyla erkek bekliyordu. Hafif bir kımıldayacak olursam derhal uyanıp ne istediğimi soruyorlardı. Manastıra her sabah cerrah gibi bir adam geliyor ve sargılarımızı değiştiriyorlardı.

Bir sabah uyandığım zaman manastırın karşısındaki meydanlıkta bir cenazenin bulunduğunu gördüm. Cenazenin üzerini örtmüşler ve yanlarına birer kürek koymuşlardı. Bu cenaze ölen askerlerimizden birine aitti. Dışarı çıktım. Örtüyü açınca askeri tanıdım. Yanımda kadın ve erkek işaretlerle mezar kazıp gömeceklerini bildirdiler. Ben pek fazla müteessir olmuştum. Manastıra girince bayıldım. Bir askerın ölümü bir evlat ölümü gibi tesir eder. Bahriye zabitlerine askerler "baba" derler. Hakikatte de her asker, zabiti bir baba, her zabit de askerini bir evlat gibi sever. Üzerime su dökerek beni ayılttılar. Bir sabah yanımda bulunan kadın, erkek bana işaret ederek kendilerini takip etmemi anlattılar. Onlarla beraber biraz ilerledikten sonra harabeye benzeyen bir eve girdik. O harabenin içerisindeki diğer bir kapıyı açıp beni oraya soktular. Orada bir kazanın içinde su kaynıyordu. Yıkılmamı ve bu bohçadaki şeyleri giymemi



söylediler. Çok memnun oldum. Yıkandım. Bohçadakileri de giydim. Bu bohçada bir Japon entarisi, bir kuşak, bir Japon şapkası ve bir çift çorap ve Japon nalını buluyordu. Japonların çorabı kumaştandır. Beş parmak eldivenlerde olduğu gibi ayrı ayrı dikilir. Kunderuları nalına benzediğinden fakat bizim nalınlar gibi tasması olmadığından, başparmak nalını tutan bağların arasına girer. Ben bunları giydim. Ayağım da topalladığı için bir bastonla geziyordum. Ben bu kıyafetle Japonların bir köy kâhyası olmuştum.

### **Türk Bayrağı Olan Bir Gemi**

Oranın ahalisi balıkçılıkla işigal ederler. Bazen her sabah manastırın yanındaki bir meydanlıktan onların balık tutmalarını seyredirdim. Bir sabah yine oradan balıkçıları seyredirken, limana bir geminin girmekte olduğunu gördüm. Geminin yaklaştıkça Türk bayrağı taşıdığını gördüm. Birinci direktte bayrağımız dalgalanıyordu. Bayrağı görüncü sevincimden gayr-ı ihtiyari gözlerimden yaşlar aktı. İşte o dakika bayrak muhabbetinin, memleket sevgisinin ne demek olduğunu daha iyi anlamıştım. Heyecandan bunalyordum. Fakat biraz sonra düşününce o beş gün zarfında İstanbul'dan bir geminin gelmesine ihtimal olmadığını anladım. Gemiye daha iyi dikkat edince büyük direktte bizim bayrağımızı, ucunda da Alman bayrağını gördüm.<sup>41</sup> Gemi geldi. Hepimiz toplandık. Gemide doktorlar, eczacılar bulunuyordu. Ayrıca Mikado'nun iki yaveri ile Kobi valisi vardı. Bizi alıp gemiye götürdüler. Askere konserve et ve çorbalar tevzi ettiler. Bize ayrıca güzel bir sofraya kurdular. Şarap ve şampanyasıyla mükellef bir ziyafet verdiler.

### **Geminin Battığı Yerde Merasim**

Bahriyede bir âdet vardır. Bir gemi battığı zaman diğer bir gemi o yerde merasim-i bahriye yapar, dualar okunur, tüfekler atılır... Alman gemisinin süvarisi de böyle bir teklifte bulundu. Oraya gitmek pek müşküldü. Fakat ben itiraz etmedim. Ben bir latife olsun diye Alman süvarisine:

-Kumandanım siz merasime resmi ve büyük üniforma ile iştirak edeceksiniz. Ben böyle Japon entarisiyle bu merasimde nasıl bulunabilirim? Dedim.

Alman zabitlerinden biri bana kendi elbiselerinden vermeyi teklif etti. Kabul ettim. Onun kamarasında elbisemi değiştirdim. Alman bahriyelisi de benim Japon entarilerimi bir hatıra olmak üzere alıyordu.

Gemi tam boğazdan çıkacağı sırada fırtına başlamıştı. Alman gemisi çok küçük olduğundan Ertuğrul'un battığı yere kadar gitmemiz imkânsızdı. Boğazın bir köşesinde durduk. Lazım gelen dualar yapıldı, tüfekler atıldı. Sonra Kobi'ye gitmeye karar verildi.

### **Kobi'de İstirahatimiz Temin Edildi**

Kobi yolunda müthiş bir fırtına oldu. Bu gemi ile yeniden batmak tehlikelerini geçirdik. Kamarada su dizlerimize kadar çıkıyordu. Konyaklar içiyorduk. Sarhoşlukla büyük tehlikeyi unutmak istiyorduk. Nihayet Kobi'ye gelebildik. Onlar bize otel veya tahaffuzhaneyi teklif ettiler. Biz tahaffuzhaneyi kabul ettik. Tahaffuzhanede bana ayrı bir oda verdiler. Fakat bu üç kısımdan mürekkepti. Yatak odası, küçük bir salon, yemek odası... Emrimize yabancı aşçılar tayin ettiler. Arzu ettiğimiz yemekleri yaptırabiliyorduk. Yemek odasındaki büfemde de hatıra gelmeyen içkiler bulunuyordu.

Kobi'de yerleşmiştik. Hepimize elbise yaptılar. Askerlere kumaştan fes ve püskül yaptırıldılar. Yaralı bulunan askerlerimize ameliyat yaptılar. Kloroformla bayıltmak istiyorlar fakat askerler kabul etmiyordu. Askerler ben bulunmadıkça ameliyat yaptırmayacaklarını söylediler. Ben de bil mecburiye ameliyatlara iştirak ediyordum. Kobi'de iki ay kaldık. Kobi gayet güzeldir. Muntazam bir caddesi vardır. İki taraf bahçeliktir. Bu bahçeliğin sonunda bir şelale akmaktadır. Bu şelalenin arasında köprüler yapılmıştı. Köprülerin üzerinde gazinolar bulunuyordu. Bahçenin

---

<sup>41</sup> Wolf Gambotu.

içinde de Bursa'da olduğu gibi sıcak su banyoları vardı. Bana bir Japon arabası vermişlerdi. Her sabah bu arabaya binip banyolara gidiyordum. Bir buçuk ay yapılan tedavi neticesinde kurtulan asker ve zabitimizden hafif bir sakat bile kalmadı. Hepsi iyileşti. İstanbul'dan bize zabitanaya yirmi beşer, askerlere on beşer lira para geldi. Japonlar emrimize Hiye<sup>42</sup> ve Kongo isminde iki harp gemisini tahsis ettiler. Mikado bu gemilerle beraber Osman Paşa'nın cenazesinin bulunması emrini de göndermişti. Geminin İmamı Ali Efendi kurtulmuştu. Ali Efendi iki askerle beraber ölülerin bulunduğu yere gittiler. Cenazeler tanılamaz bir halde idi. Kiminin kolu yoktu, kiminin vücudu kısmen parçalanmıştı. Yalnız geminin kâtibi Cemal Efendi'yi 250 cenaze arasında tanıyabilmişlerdi. Onu da parmağındaki yüzüklerden tanımak mümkün olmuştu. Osman Paşa'nın hariçte giydiği setresini buldular. Bu ceket kamarada bulunuyordu. Osman Paşa'nın üzerinde olmadığından kamaranın eşyalarıyla beraber sahile sürüklenmişti. Adaya bir mezar yaptılar. Biz Ertuğrul'la giderken zabıt ve asker 610 mevcuttuk. Avdetimizde ancak 69 kişi kalmıştık. Zabitanadan kurtulanlar Yüzbaşı Arif Efendi, Mühendis Mülazım Haydar, Mızıkâ Mülazımı İsmail, Geminin İmamı Ali Efendilerle bendim.

### İstanbul Yolunda

Kobi'den gemilere bindik. Bir kısmımız Hiye diğer kısmımız da Kongo gemisine yerleştik. Ben Hiye'deki askerlerin, Haydar Efendi de Kongo'dakilerin başında bulunuyorduk. Nagasaki'ye geldik. Nagasaki'de Japonlar birçok ziyafetler verdiler. Hatta bir akşam ziyafet esnasında sahne gibi bir yüksek yerde Japon usulü dans ediyorduk. Sahne çöktü. Yarımıza kadar gömüldük.

Nagasaki'den sonra Hongun'a oradan da Haygon'a<sup>43</sup> uğramadan Singapur'a geldik. Yolda birçok fırtınalara tutulduk. Hatta bir akşam geminin güvertesinde bir ben, bir de nöbetçi kaptan bulunuyordu. Bir de yanımızda “*varda bandıra*” yani işaretçi duruyordu. Dehşetli bir fırtına idi. Güvertede duramadım ve kamaraya indim. Aşağıda kamarada Japon Bahriye zabıtları viski içiyor, kendilerine mahsus belki üç yüz taşlı bir dama oynuyorlardı.<sup>44</sup>

### Singapur'da

Epeyce fırtına geçirdikten sonra Singapur'a geldik. Seyyid Muhammed Sakaf gemiye geldi. Beni evine götürdü. Gardırobunun bulunduğu odaya soktu. Herhangi bir elbiseyi istersem almamı teklif etti. Bu oda adeta bir elbise dükkânına benziyordu. Bila mübalağa iki yüz elli kat kostüm bulunuyordu. Nihayet bir elbise beğenip giydim.

Muhammed Sakaf gemiye birçok konserve ve tatlılar gönderdi. Oradan da hareket ettik. Serendib Adası'nda konsolosumuz bizi davet etti. Evinde bir gece kaldık. Sabah kahvaltısında sofrada tereyağı, bal, yumurta olmakla beraber bizim bildiğimiz yassı kadayıfları gibi beyaz yuvarlak bir şeyler ayrı bir tabağın içerisinde bulunuyordu. Bunların ne olduğunu konsolostan sordum. Konsolos yedikten sonra anlatacağını söyledi. Bir tane alıp yedim. Hayatımda bu kadar tatlı ve nefis bir şey yemediğimi söylersem yalan bir şey söylememiş olurum. Konsolos bana bu tatlıyı anlattı:

-Bu Hindistan cevizinin suyundan yapılmaktadır. Hindistan cevizinin sütü ile yapılanlardan daha nefisi de vardır. Zaten İngilizler daima "Kolombo ahalisi altınla gümüş yer" derler. Bu yedikleriniz İngilizlerin gümüş dedikleridir. Altını da ağaçta olur dedi.

Hakikaten birkaç gün sonra bana İngilizlerin altın tabir ettikleri yemişi gösterdiler. Bu karpuz büyüklüğünde ağaçta yetişen bir meyvedir. Yardıkları zaman bunun içerisinde böbrek büyüklüğünde kahve renkli çekirdekler çıkıyor. Bu çekirdekler İngilizleri altın dedikleri yemiştir ki, çok nefis ve tatlıdır. Yalnız bu meyvenin elyafı bir suyu var. Bu su kokusuna

<sup>42</sup> Hiei.

<sup>43</sup> Saygon.

<sup>44</sup> “Ertuğrul ile Japonya'ya Giden ve Boğulmaktan Kurtularak Avdete Muvaffak Olan Mütakaidd Bahriye Kaymakamı Mehmed Ali Bey'in Müheyyic Hatıraları,” Nakleden: Hikmet Şevki, *Haftalık Mecmua*, 17 Kanun-ı sani 1927, No: 79, s. 5,7.



tahammül edilemeyecek kadar ağır ve pistir. Bu yemiş oralardaki en büyük ziyafet sofralarında bulunuyor. Hatta bize Japonya'ya giderken bu yemişten hediye etmişlerdi. Fakat biz bilmediğimizden kokusuna tahammül edemeyerek denize attık. Zaten Serendib Adası'nda çok mebzuldür. Ananas, muz, karpuz büyüklüğünde portakal, mandarinya adanın yemişlerindedir. Bunlardan başka bugün isimlerini hatırlayamadığım ve oradan başka hiçbir yerde görmediğim yemişlere tesadüf ettim.

Bir gün konsolosla adada gezerken bana bir mezarlık göstererek: "Burası İslam mezarlığıdır. Evvelce Kolombo Felemenklerin elinde bulunuyordu. O zaman İslamlar çok zengindi. Fakat Felemenkler mezheplerini değiştirmeleri için hatıra gelmeyen işkenceleri yaptılar. Çok tazyik ettiler. Mallarını aldılar, evlerini yağma ettiler. Artık İslamlar kısmen mahvolmuştu. Ada İngilizlerin eline geçtikten sonra ticareti serbest bıraktılar. Bugün yine buranın en zengini İslamlardır. Kolombo'ya sık sık Amerika, Avusturya postaları gelir, büyük gemiler uğrar. Onların geldiği gün Kolombo baştan aşağı dolmuş gibi olur. Kolombo'da en mebzul şey maymundur."

O zaman bir Fransız frangına bir çift maymun almak kabil oluyordu. Bir gün konsolosla adadaki hayvanat bahçesine gitmiştik. Orada süt beyaz bir maymun görmüştüm. Konsolosa böyle bir maymun elde edilip edilmeyeceğini sordum: "Bu maymunların padişahıdır. Bunun buradan çıkarılması mümkün değildir. Mamafih ben adamlarıma bir tane tutturup size İstanbul'a gönderirim" dedi. Ümerayı Paşa burada büyük bir bahçeli köşkün içerisinde oturuyordu.

Serendib'ten Bombay'a geldik. Orada da bir hafta kadar oturduk. Oradan Aden'e uğradık. Bahr-i Ahmer'i<sup>45</sup> geçtik. Süveyş ve Port Said'e geldik. Port Said'de Bahriye Nezareti tarafından gönderilen Kaymakam Rıza Bey ile karşılaştık.

Port Said'den sonra müthiş bir fırtına geçirdik. Vakıa buradaki dalgalar Bahr-i Muhit'teki<sup>46</sup> kadar cesim değildi. Fakat yine vurduğu yeri koparıyordu. Geminin bacalarında boya bile kalmadı. Rodos'un arkasına gitmeye karar verdik. O aralık bir sis bastı. Biz Kongo Vapuru'na Rodos'un arkasına gideceğimizi işaretle bildirdik. Fakat sisten bu işaretleri onlara bildirmek kabil olmuyordu. Biz adanın arkasında bulunurken, Kongo görünmedi. Sabah olunca kalktık. Çanakkale'ye yol verdik. Kongo görünüyordu. Japonlar onun Çanakkale'de olduğunu tahmin ediyorlardı. Hakikaten Çanakkale'ye gittiğimiz zaman Kongo'yu orada bulduk.

Çanakkale'de Abdülhamid'in Yaveri Bahriye Livalarından Hakkı Paşa bizi karşıladı. Hakkı Paşa'nın getirdiği bir irade mucibince bizim İzzeddin Vapuru'na<sup>47</sup> geçmemiz ve Japonların İstanbul'a girmemesi emrolunuyordu. Eski devrin düşüncesiz iradelerine bu vaka güzel bir misal teşkil etmiyor mu? ...

Biz Hakkı Paşa'ya meseleyi anlattık ve Japonların İstanbul'a girmemesi hakkında verilen emrin bizim Japonlardan gördüğümüz misafirperverlik ve iyiliğe kabil-i telif olmadığını anlattık. Japonlar bu iradeyi cerh eden diğer bir irade gelinceye kadar Çanakkale'den daha iyi bir limanda bulunmak istediler. Biz İzzeddin Vapuru'na geçtik. Kendilerine Selanik ve İzmir'i tavsiye ettik. Japonlar İzmir'e gittiler. Biz İstanbul'a döndüğümüz zaman gemimiz sarayın önünde demir aldı. Tersaneden istimbotlar geldi ve bizi alarak doğru Camialtı<sup>48</sup> denilen yere götürdüler.

İstimbotlardan çıkarken pek feci bir sahne ile karşılaştık. Çünkü Ertuğrul'dan kurtulanların geleceğini haber alan Ertuğrul'da bulunan zabitanın anneleri, zevceleri, kardeş ve babaları hep

<sup>45</sup> Bahr-i Ahmer: Kızıldeniz.

<sup>46</sup> Bahr-i Muhit: Atlas Okyanusu.

<sup>47</sup> İzzeddin Vapuru:1864'te Londra'da bulunan Thames Sac/Iron Works Tersanesi'ne sipariş edildi. Aynı yıl kızağa konuldu ve 1865'te hizmete girdi. Kasım 1885-Ağustos 1886'da Tersane-i Amire tarafından yeniden donatıldı.1908'de İzmir'de istasyonier vapuru oldu.14 Ocak 1914'te İstanbul'a çekildi. Eylül 1914'te İstinye'de istasyonier iş vapuru olarak çalıştırıldı.1929'da söküldü. Bkz. Güleriyüz-Langensiepen, *age*, s.152.

<sup>48</sup> Haliç'teki büyük tersanelerden biri.

Cami avlusuna toplanmıştı. Herkes kendi zevcini, oğlunu, kardaşını soruyordu. Onlara meseleyi anlatmak pek güçtü. O zavallı kadınların, ihtiyar babaların hıçkırıklarını dinlemek, ölen sevgili arkadaşlarımızı bize daha canlı bir surette anlatıyordu...

### Annemin Rüyası

Mehmed Ali Bey burada sustu. Gözlerinde toplanan yaşları sildikten sonra: Vaka burada bitiyor. Fakat mesele ile alakadar olan iki noktaya da işaret etmek isterim dedi. Biraz durdu. Mehmed Ali Bey mazinin bu vakasını anlatırken o günleri tekrar yaşamış gibi oluyordu. Nihayet bir sigara yakarak sözüne devam etti:

-Annem çok dindar bir kadındı. Ertuğrul Gemisi'nin battığı gün, seccadede akşam namazını kılan ihtiyar annem nasıl olmuş da dalmış, beş dakikalık bu hafif uykusunun arasında donanmış bir küçük geminin semadan kucağına indiğini görmüş... Derhal uyanarak babama: "Bir felaket var fakat oğlum kurtuldu..." demiştir. Bu gayet garip bir tesadüf olduğu için zikrettim.

### Bir Japon Gazetecisi

Bakınız en mühim meseleyi anlatmayı unuttuğum. Gemimizde Noda Şotaro<sup>49</sup> isminde sivil bir Japon gazetecisi bulunuyordu. Biz Japonya'dan gelirken Japon zabıtları Türkçe öğrenmek arzusunu gösterdiler. Ben de muvafakat ettim. Yirmi beş talebem vardı. Onlara elif bayı yazdım ve öğretmeye başladım. Ara sıra da onlara lüzumlu olacak eşyaların Türkçelerini söylüyor ve ezberletiyordum. Noda Şotaro da bunların arasında bulunuyordu. Nihayet iki zabitle Noda azmettiler ve çalıştılar. Noda hepsinden daha çalışkan ve meraklıydı. İstanbul'a geldiğimiz zaman Noda, Abdülhamid çağırdığı zaman Türkçe cevap verebilmesi için "Teşekkür ederim, memnun oldum, istiyorum" gibi kelimeleri öğrenmek istedi. Ben de kendisine öğrettim.

Abdülhamid Japon bahriyelilerine bir ziyafet vermişti. Noda da davetli bulunuyordu. Abdülhamid sofrada Noda'nın yanında bulunuyormuş. Kendisine bir şey ikram ettiği zaman gazeteci "teşekkür ederim" diye Türkçe mukabelede bulununca Abdülhamid şaşırmış. Türkçe bilip bilmediğini sormuş. O da pek az bildiğini yine Türkçe olarak anlatmış. Abdülhamid Noda'ya Türkçe öğrenmek isteyip istemediğini sorduğu zaman Noda da memnuniyetle kabul edeceğini bildirmiş. Noda'ya Harbiye Mektebi'nde hususi bir daire verdiler ve yanına da mihmandar olarak İngilizce bilen Sabri Efendi isminde bir zabıt tayin ettiler. Noda her gün bize geliyor, İstanbul'da beraber geziyorduk. Türkçe'yi az zamanda mükemmel bir surette öğrendi.

<sup>49</sup> Noda Şotaro/Shôtarô Noda (1868-1904): Ocak 1868'de Japonya'nın Aomori Eyaleti Hachinohe Kazası'nda samuray sınıfına mensup bir ailenin çocuğu olarak dünyaya geldi. On üç yaşına kadar ilk eğitimini memleketinde aldı. Daha sonra ilkokula öğretmen yetiştiren bir okulda öğrenimine devam etti. On altı yaşında Tokyo'ya giderek İngilizce eğitim veren bir okulda tahsiline devam etti. Bu arada hastalandığından öğrenimine iki yıl ara vermek zorunda kaldı. İyileştikten sonra 1886 Eylül'ünde Japonya'nın en eski ve çağdaş eğitimiyle meşhur Keio Gijuku adlı özel bir yükseköğrenim kurumuna kaydoldu. Bu, ilmi yayınları, maariye yaptığı fevkalade hizmetleriyle Japonya'nın önemli bir şahsiyeti olan Yukichi Fukuzawa'nın Tokyo'da açtığı bir okuldu. Mezun olduktan sonra yine Fukuzawa'nın başında bulunduğu günlük olarak yayınlanan Jiji Shinpô Gazetesi'nin gazeteci kadrosunda çalışma hayatına başladı Ertuğrul Fırkateyni'nin Japon sularında batması üzerine felaketzedelerin aileleri için gazetesi tarafından toplanan 18.907 Frank tutarındaki yardım parasını bizzat vermek için kazadan kurtulanlarla birlikte İstanbul'a geldi ve yardım amacıyla kurulan komisyona teslim etti. İstanbul'da kalıp, Türkçeyi öğrenme arzusunu bildirmesi üzerine şahsına Mekteb-i Harbiye'de hususi bir daire tahsis edildi. Türkçe öğretmenliğine Yüzbaşı Recep, mihmandarlığına da İngilizce bilen bahriye mülazımı Sabri Efendiler tayin edildi. Kendisi de o yıl Harbiye'den mezun, seçilmiş beş subaya Japonca öğretmekle görevlendirildi. Bu arada İslamiyet'e duyduğu yakınlık onu İslam akaidini incelemeye sevk etti. O sırada İstanbul'da bulunan Liverpool İslam Enstitüsü ve İngiliz Müslümanları Birliği'nin kurucusu Abdullah Quilliam ile temasa geçti ve birkaç kez görüştü. İslamiyet'e dair sorduğu sorulara makul cevaplar alması din değiştirmesinde etkili oldu. 22 Mayıs 1891'de İslamiyet'i kabul ederek Abdulhalim adını aldı. Çektiği vatan hasreti yüzünden ülkesine dönmek istedi ve bir yıl kaldığı İstanbul'dan 1892 Aralık sonlarında ayrıldı. 27 Nisan 1904'te vefat etti. Bkz. "Abdülhalim Noda Efendi", *Musavver Cihan*, 24 Haziran 1891, Aded: 21, s.161-162; "Noda Efendi", *Tercüman-ı Hakikat*, 2 Haziran 1891, No: 3863, s.1; Ziya Şakir, *Sultan Abdülhamid ve Mikado*, Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 1994, s.84, 96, 110; BOA, Yıldız Perakende Evrakı Askeri Maruzat (Y. PRK. ASK.) 00072.00021.001-00072.00021.002.; <https://hermes-ir.lib.hit.u.ac.jp/rs/bitstream/10086/26459/1/chichukai0002100510.pdf> (Erişim:17 Eylül 2019).

O zamanlar Pera Palas'a Abdullah Gilom<sup>50</sup> isminde Müslüman olmuş bir İngiliz gelmişti. Biz Noda ile bu İngiliz'in ziyaretine gittik. Abdullah bize Kur'an'ın İngilizce tercümelerini verdi. İslamiyet'in büyüklüğünden ve medeniyetinden uzun uzadıya bahsetti.

On gün sonra Noda'yı pek düşünceli gördüm. Kendisine latife ederek: "Noda yoksa hatırına Japon kızları mı geldi" diye sordum. Çünkü Japonlar kendi kadınlarından daha güzel bir kadın olmadığını zannederler. Noda bana düşüncesinin sebebini anlattı. Müslüman olmak istediğini söyledi. Şaşırdım. Mektep Nazırı Müşir Zeki Paşa'ya müracaat ederek Müslüman oldu. Abdullah ismini alan Noda'ya büyük bir sünnet düğünü yapıldı ve Fahri Binbaşı rütbesi verildi. Bir sene sonra memleketine giden Noda, orada İslam olarak öldü.

### Tebhir Makineleri

Ben Japonya'da gördüğüm tebhir makinelerinin bir kopyasını aldığımı söylemişim. Onu nasılsa ceketimin bir köşesinde ıslanmış olduğu halde buldum. İstanbul'a gelinceye kadar hıfz ettim. İstanbul'da tebhir makinesi yaparak Bahriye Nazırı Bohçaadalı Hasan Paşa'ya gösterdim. Hasan Paşa Abdülhamid'e bildirdi. Bir gün Abdülhamid'in karşısında tebhir makinesinin tecrübesini yaptım. Abdülhamid o makineyi alıyordu ve büyüğünün Bahriye Dairesi için yapılmasını emretti ve bir derece terfi ettim. Zaten Japonya'dan gelince de terfi etmişim. Biz tersanede tebhir makineleri yaparken Karantina Dairesi bu makineler J. Nesorj<sup>51</sup> usulü olmadıkça kabul etmeyeceğini bildirdi. Ben makinenin hangi usulden olduğunu bilmiyordum. Yalnız Yedikule Rum Hastanesi'nde aynı tarzda bir makine bulunduğunu haber aldım. Yanıma bahriyeli bir doktor aldım. Kendim de "Bahriye Doktorlarından Mehmet Ali" diye bir kartvizit tabettirerek Yedikule'ye gittik. Sertabip bize hastaneyi tamamıyla gezdirdi. Tam ayrılacağımız sırada henüz sandıkta duran tebhir makinesini gösterdi. Ben ne marka olduğunu sordum. Sertabip J. Nesorj olduğunu söyledi. Sandığının arasından baktığım zaman benim yaptığım makinenin aynı olduğunu gördüm. Derhal nezarete avdetimde bir rapor vererek makinelerin J. Nesorj tarzında olduğunu nazıra bildirdim.

Bohçaadalı Avrupa'dan makine getirtmek istemiyor. Rızvan Paşa burada yapılanları kabul etmiyordu. Nihayet Hasan Paşa bir emirle gece ve gündüz ayrı ustalar çalıştırarak bir ay zarfında otuz makine yapmamı emretti. Ben çalışırken, İbrahim Efendi isminde bir arkadaşım da vardı. Ben planların şeklini öğrettikten sonra Almanya'ya hem ataşe naval tayin edildim, hem de

<sup>50</sup>Abdullah Gilom/Abdullah Quilliam/William Henry Quilliam (1856-1932): Doğduğu Liverpool kenti ve civarındaki okullarda eğitim gördü.17 yaşında bir avukatın yanında çırak olarak çalışmaya başladı.1873'te Radcliffe ve Smith Firması'nda aynı zamanda Liverpool Albion, Good Templar, The Porcupine basın yayın kuruluşlarında muhabirlik yaptı. Bu arada hukuk okudu ve 1878'de avukat oldu.1882'de Fas ve Cezayir'e yapmış olduğu seyahatlerde İslam ile tanıştı. Kur'an-ı Kerim meali ve Carlyle'in Kahramanlar kitabını okudu. İngiltere'ye döndüğünde İslam'ı yaymak için nasıl bir metot takip edilmesi üzerinde durdu. Verdiği konferanslarla dikkat çekti.17 Haziran 1887'deki bir konferansında Müslüman olduğunu ismini Abdullah olarak değiştirdiğini resmen açıkladı. Temmuz 1887'de Liverpool İslam Enstitüsü'nü ve İngiliz Müslümanları Birliği'ni kurdu.1889'da Faith of Islam adlı kitabını yayınladı. Bu sırada İngiltere ve Fransa'da sahnelenmek istenen Play Mahomed adlı oyunun İngiltere ve kolonilerindeki Müslümanların tepkisi üzerine kaldırılması için İngiliz hükümeti nezdinde girişimlerde bulundu ve sonunda oyun yasaklandı. Durum yardımcı Rafiuddin Ahmed tarafından II. Abdülhamid'e bir mektupla bildirildi. Padişah tarafından çabaları takdir edildi ve Nisan 1891'de İstanbul'a davet edildi.1893'te de İngiliz Adaları Şeyhülislamı unvanıyla taltif edildi. Aynı yıl 1908'e kadar yayın hayatını sürdürecektir olan Crescent adlı haftalık bir gazete, The Islamic World adlı aylık bir dergi çıkarmaya başladı.1893'te Fas'a gitti. Fas Sultanı tarafından el-Kayravan Üniversitesi'nde fahri alim unvanı verildi. Afrika'da birçok yere seyahat ederek oralardaki Müslümanlarla iletişim kurdu. Şeyhülislamlığı Afganistan Emiri Abdurrahman Han tarafından da kabul edildi. 1905 ve 1908'de II. Abdülhamid tarafından İstanbul'a davet olundu. II. Abdülhamid'in tahttan indirilmesiyle şeyhülislamlık görevi son buldu.1908'den Londra'da öldüğü 1932'ye kadar Henry de Leon ya da Haroun Leon ismini kullandı. Bkz. Aydın Bayram, "Osmanlı'nın Britanya'daki İlk ve Tek Şeyhülislâmı Abdullah Quilliam ve Liverpool İslam Enstitüsü" *Ondokuz Mayıs Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 42, 2017, s. 163-194.; Barbaros Akıncı, "William Henry Quilliam ve Liverpool İslam Cemiyeti", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 1/2, 2016), s. 1-4.; BOA, Hariciye Nezareti Londra Sefareti Belgeleri, (HR. SFR. 3.) 00549.00012.001-00587.00004.002.

<sup>51</sup>Geneste ve Herscher (Tebhir makinesi bu iki mühendis tarafından icat edilmiştir.

o zaman sipariş edilen Peleng-i Derya<sup>52</sup> ve diğer gemilerin inşaatına nezaret edecektim. Almanya'ya gittim.

Bir gün Bahriye Kulübü'nde bilardo oynarken kolumu biri tuttu. Ben daima benimle şakalaşan bir arkadaş olduğunu zannettim." canım kolumu bırak..." diye dönmeden syleniyordum. Fakat kolumu tutan adam bir türlü bırakmıyordu. Dndğm zaman Japonya'da Alman gemisinde bana elbise veren bahriye zabiti olduğunu gördüm. Tabii Almanya'da beraber gezdik ve eğlendik.

Mehmed Ali Bey'in hikyesi burada bitmişti. Kendisine teşekkür edip ayrılırken, o gülerek:

-Asıl ben size teşekkür etmeliyim. Siz bana eski hayatı canlandırdınız. Beni adeta yeniden geņleřtirdiniz. Hem Bahriye Tarihi'nde unutulmuş bu vakayı bilmeyenlere, yanlış oğrenmiş olanlara anlatmış oldunuz dedi".<sup>53</sup>

### Sonuç

Ertuğrul Fırkateyni Türk-Japon dostluk ilişkilerinin ilk resmi temsilcisi olarak 14 Temmuz 1889'da İstanbul'dan Japonya'ya uzanan tarihi yolculuğunu 7 Haziran 1890'da tamamlamış, üstlendiği görevi başarıyla yerine getirdikten sonra 15 Eylül 1890'da Yokohama Limanı'ndan İstanbul'a dönmek üzere ayrılmıştı. Ancak henüz bu ülke sularında seyir halinde iken 16 Eylül'de fırtınaya yakalanarak, Wakayama Bölgesi'ndeki Oshima kayalıklarına çarpmış parçalanarak yüzlerce mürettebatıyla batmıştı. Olay duyulur duyulmaz Japonya'da büyük bir teessür uyandırmış, başta kaza yerindeki bölge halkı olmak üzere resmi makamlar derhal harekete geçerek duruma müdahil olmuşlardı. Bir yandan Ertuğrul'un bir kısmı yaralı kurtulan 69 yadigrına, diğer yandan şehitlerin aranması ve bulunanların defnine son derece ihtimam gösterilirken, Ertuğrul şehitleri adına yardım kampanyaları açılmış, Japon kamuoyunun yoğun ilgi ve desteğiyle karşılanmıştı. Nihayet Japonya hükümeti yaralıların iyileşmesinin ardından hem kazazedeleri memleketlerine kavuşturmak hem de şehitler için toplanan bağışları teslim etmek üzere tahsis ettikleri iki gemiyle bizzat İstanbul'a ulaştırma sorumluluğunu üstlenmiş böylece Ertuğrul'a karşı son görevlerini de büyük bir incelik ve titizlikle yerine getirmişlerdi. Ertuğrul Fırkateyni dnden bugüne Türk-Japon ilişkilerinde bir odak noktası teşkil ederken, iki milleti kalben birbirine bağlayan derin bir dostluğun sembolü haline gelmiştir. Adıyla adeta efsaneleşen bu geminin tarihi seferinde yaşananlar her zaman merak uyandırmış, hakkında doğrudan bilgi veren kaynaklar büyük bir önem ve kıymet arz etmiştir. Bu kaynaklardan biri, Ertuğrul'un uğradığı talihsiz kazadan 69 mürettebat arasında altı subaydan biri olarak kurtulan arkı Yüzbaşı Mehmed Ali Bey'in yukarıda paylaşılan hatıralarıdır. Ertuğrul'un İstanbul'dan

<sup>52</sup> Peleng-i Derya: Torpido geçer veya torpido gambot. Almanya'nın Kiel Limanı'nda bulunan Germania Tersanesi'ne 1887'de Osmanlı Devleti adına inşa edilmek üzere sipariş edildi.1889'da kızağa konuldu.30 Ocak 1890'da denize indirildi. Seyir tecrübesine 16 Mayıs 1896'da ıktı. 26 Temmuz 1896'da hizmete girmek üzere Kiel'den hareket etti. 13 Eylül 1896'da İstanbul'a gelerek Halie'de demirledi. 23 Mayıs 1915'te Bakırköy yakınındaki sığ suda İngiliz denizaltısı E 11 tarafından torpillenerek batırıldı. Enkazı çekilen gambot 1920'de söküldü. BOA. Y. PRK. MTV. 00144.00097.001.; Güleryüz-Langensiepen, *1828-1923 Osmanlı Donanması*, s.130; "Peleng-i Derya Torpido Geçer Hmyn'u", *Ceride-i Bahriye*, 3 Eylül 1312/15 Eylül 1896, No:190, s.1; "Peleng-i Derya Torpido Geçer Hmyn'u", *Tercüman-ı Hakikat*, 16 Eylül 1896, No:5417-317.s.1).

<sup>53</sup>"Ertuğrul ile Japonya'ya Giden ve Boğulmaktan Kurtularak Avdete Muvaffak Olan Mütekaid Bahriye Kaymakamı Mehmed Ali Bey'in Mheyyc Hatıraları," Nakleden: Hikmet şevki, *Haftalık Mecmua*, 24 Kanun-ı sani 1927, No:80, s.3,7.

ayrıldığı tarihten tam 38 yıl sonra 1927'de gün ışığına çıkan hatıralar, Mehmed Ali Bey'in bizzat kendi ağzından aktarılacak aynı tarihte yayınlanmıştır. Ertuğrul'un bilinen öyküsüne bilinmeyen birçok yönüyle katkıda bulunan bu hatıralar, duygusal zindelleme akıcı bir anlatımı, detaylı ve ilginç bilgileri, renkli ve canlı izlenimleriyle dikkati çekmektedir. Ayrıca hatıralara bir diğer yönden atfedilmesi gereken önem de hatıra sahibinin Osmanlı Arşivi'nde bulunan tebhir veya etiv makinesinin imaliyle ilgili belgelerde ismi geçen kişi olarak kimliğinin aydınlanmasıdır.

## Kaynakça

### A. Arşiv Kaynakları

- BOA, Yıldız Perakende Mütenevvi Maruzat Evrakı (Y. PRK. MTV.) 00063.00080.001.; 00144.00097.001.
- BOA, Yıldız Perakende Evrakı Askeri Maruzat, (Y. PRK. ASK.) 00072.00021.001-00072.00021.002.
- BOA, Hariciye Nezareti Londra Sefareti Belgeleri, 00549.00012.001-00587.00004.002.
- İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi, Künyeler Bölümü Defter No: 32, Sayfa No:1690.
- Emekli Sandığı Arşivi, Dosya No: AO 113305.

### B. Kitaplar ve Makaleler

- AKINCI, Barbaros, “William Henry Quilliam ve Liverpool İslam Cemiyeti”, *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 1/2 (Güz 2016) s.1-4.
- ARMAOĞLU, Fahir, *20.Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1980*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1987.
- BAYRAM, Aydın, “Osmanlı'nın Britanya'daki İlk ve Tek Şeyhülislâmı Abdullah Quilliam ve Liverpool İslam Enstitüsü” *Ondokuz Mayıs Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 42(2017) s.163-194.
- ERASLAN, Cezmi, *II. Abdülhamid ve İslâm Birliği Osmanlı Devleti'nin İslâm Siyaseti 1856-1908*, Ötüken Yayınları, İstanbul 1992.
- GÜLERYÜZ, Ahmet-Bernd Langensiepen, *1828-1923 Osmanlı Donanması*, Denizler Kitabevi, 2007.
- İNAL, İbnülemin Mahmud Kemal, *Son Asır Türk Şairleri*, VI, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1969.
- \_\_\_\_\_, *Son Asır Türk Şairleri*, C. VIII, MEB Devlet Kitapları, İstanbul 1970.
- İRTEM, Süleyman Kâni, *Ertuğrul Faciası Boğazlar Meselesi*, Haz: Osman Selim Kocahanoğlu Temel Yayınları, İstanbul 2005.
- KOMATSU, Kaori, *Ertuğrul Faciası Bir Dostluğun Doğuşu*, Turhan Kitabevi, Ankara 1992.
- MÜTERCİMLER, Erol, *Ertuğrul Faciası ve 21.Yüzyıla Doğru Türk-Japon İlişkisi*, Anahtar Kitaplar, İstanbul 1993.
- NUTKİ, Süleyman, *Ertuğrul Fırkateyni Faciası*, Matbaa-i Bahriye, İstanbul,1327
- ŞAHİN, F. Şayan Uluhan, *Türk Japon İlişkileri (1876-1908)*, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2001.
- ŞİMŞEK, Erdoğan, *Uzakdoğu Elçisi Ertuğrul Fırkateyni*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul 2005.



UÇAR, Ahmet, *Unutulmayan Miras Güney Afrika'da Osmanlılar*, Çamlıca Basım Yayın Kitapları, İstanbul 2008.

Ziya Şakir, *Sultan Abdülhamid ve Mikado*, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 1994.

### C. Süreli Yayınlar

“Abdülhalim Noda Efendi”, *Musavver Cihan*, 24 Haziran 1891, Aded: 21, s.161-162.

“Bahriye Nazırının Vefatı”, *İkdam*, 27 Temmuz 1903, No:3277, s.1.

“Ertuğrul Fırkateyn-i Hümâyûn’un Hareketi”, *Mürüvvet*, 15 Temmuz 1889, No:356, s.1.

“Ertuğrul ile Japonya'ya Giden ve Boğulmaktan Kurtularak Avdete Muvaffak Olan Mütekaid Bahriye Kaymakamı Mehmed Ali Bey'in Müheyyic Hatıraları”: Nakleden: Hikmet Şevki, *Haftalık Mecmua*, 3/10/17/24 Kanun-ı sani 1927, No:77-80.

“Fırkateyn-i Mezkûrun Resm-i Veda'ı”, *Ceride-i Bahriye*, 11 Temmuz 1305/23 Temmuz 1889, No:3.

“Hasan Hüsnü Paşa'nın Vefatı”, *Tercüman-ı Hakikat*, 27 Temmuz 1903, No:7995-2795, s.1.

“İrtihal”, *Tanin*, 29 Nisan 1912, No:1315, s.3.

“İrtihal” *Yeni Tanin*, 7 Şubat 1910, No:514-45, s.3.

“Noda Efendi”, *Tercüman-ı Hakikat*, 2 Haziran 1891, No: 3863, s.1.

“Peleng-i Derya Torpido Geçer Hümâyûnu”, *Ceride-i Bahriye*, 3 Eylül 1312/15 Eylül 1896, No:190, s.1.

“Peleng-i Derya Torpido Geçer Hümâyûnu”, *Tercüman-ı Hakikat*, 16 Eylül 1896, No:5417-317, s.1.

### D. İnternet Erişim Adresleri

[Sam.gov.tr/wp-content/uploads/2012/01/HIROSHI-NAGABA.pdf](http://Sam.gov.tr/wp-content/uploads/2012/01/HIROSHI-NAGABA.pdf) (Erişim 17 Eylül 2019).

[www.mfa.gov.tr/site\\_media/html/singapur\\_V3.pdf](http://www.mfa.gov.tr/site_media/html/singapur_V3.pdf) (Erişim 17 Eylül 2019)

[https://hermes-ir.lib.hit.u.ac.jp/rs/bitstream/10086/26459/1//chichukai\\_0002100510.pdf](https://hermes-ir.lib.hit.u.ac.jp/rs/bitstream/10086/26459/1//chichukai_0002100510.pdf) (Erişim 17 Eylül 2019).

## Summary

Japan, which started to change its administrative and social structure radically with Meiji Restoration accepted by Emperor Mutsuhito in 1868, made a great progress in the process until 1898. The country not only eliminated the danger of being oppressed by the West through rapid modernization, but also expanded its colonialism to the Far East and came to a level where it could compete and fight with the West. Japanese, who entered a new period with the Meiji government, made the first contact with Turks through Iwakura Towomi delegation that was sent to America and Europe to inspect the Western civilization in November 1871. When the delegation visited the World Fair in Vienna, they visited the Turkish exhibition. This was followed by the arrival of Fukuchi Genichiroo, a translator in Iwakura Delegation, and Shimaji Mokurai, a Judo Priest, to İstanbul in April 1873. While Fukuchi made inspections in İstanbul, where they stayed between 11 and 23 April, 1873, Shimaji visited the touristic places. The thoughts of Japanese government that it would be beneficial for Japan to establish diplomatic relations with the Ottoman Empire and the attempts in this direction were realized through England in 1876. However, the government, which was preparing for a constitution, could not deal with this issue. Meanwhile, Seiki, a Japanese warship, arrived in İstanbul in November 1878. Abdülhamid II had a talk with the Captain of the Ship, Lieutenant Colonel İnoue Ryosei and stated that he wanted to send a warship to Japan and send his greetings to the emperor through the captain and officers.

Japan continued attempts to establish political relations with the Ottoman Empire and sent a delegation to İran and the Ottoman Empire on April 5, 1880 led by Foreign Affairs consultant Yoshida Masaharu. The delegation, which came to İstanbul on February 12, 1881 and stayed until March 21, met Abdülhamid II twice during this period. The delegation examined the political and economic state of the Ottoman Empire, prepared a report and sent this to the minister plenipotentiary Yanagihara Sakimitsu in Petersburg. The ambassador presented this report to the Ministry of Foreign Affairs along with a report Turkish Ambassador Şakir Pasha in Petersburg prepared on the current state of the Ottoman Empire. The fact that both Yoshida and Yanagihara stated the necessity and importance of an agreement with the Ottoman Empire prompted the Japanese government to act. The draft of a trade agreement prepared by sending an instruction to ambassador in Petersburg was presented to the Turkish ambassador in Petersburg. This draft, which was sent to the government by the Turkish ambassador, was not signed because of Japan's demands for commercial concession and due to concerns that relations with Western states, especially Russia, would deteriorate. Although this attempt did not yield any results, Japan's efforts continued. In October 1886, Count Koruda, special advisor of the Japanese Emperor and in December the Minister of Trade and Agriculture Tani Tateki visited İstanbul and met Abdülhamid II.

Japan, which was not successful in establishing commercial relations with the Ottoman Empire, followed a very successful policy in keeping bilateral relations warm. The visit of Prince Komatsu, who was closely related to Emperor Mutsuhito, to İstanbul with a delegation of ten people in September 1887 was one of the most important steps taken by Japan to improve bilateral relations. The delegation was hosted at Göksu Pavilion in İstanbul. Prince Komatsu, who was hosted in Yıldız Palace by Abdülhamid II, held meetings in which Grand Vizier Kâmil Pasha and some other ministers were also present. The delegation was also awarded orders from various ranks. Prince Komatsu left İstanbul being very pleased with the interest shown him during the visit. After the delegation returned to the country, Order of the Chrysanthemum, the highest order of the Japan Empire was sent to Abdülhamid II. Abdülhamid II, who wanted to respond with an equivalent order, decided to send a warship to Japan both to take order and gifts to Japanese Emperor and to return and officialise the state visits and political initiatives that took place since 1878. This ship was Ertuğrul Frigate, which was put in service in 1865 and the name of which was announced by the Ministry of Navy on February 25, 1889. Necessary repairs and equipment were arranged and considering the foreign political balances of the period, it was deemed appropriate to set out the ship as a school ship. On April 6, 1889, Osman Emin Bey was appointed as the Commander of the Frigate and the ship was sent off to Japan from İstanbul on July 14, 1889, with more than 600 crew.

After an 11-month voyage, Ertuğrul Frigate arrived at Yokohoma Port Japan on June 7, 1890. Osman Pasha, who became brigadier during this voyage, appeared before the Japanese emperor on June 13 and presented the order and gifts with the letter sent by Abdülhamid II. The ship, which departed from Yokohoma port to return to İstanbul on September 15, was caught in a storm off the Kashinozaki on the evening of September 16 and sank after colliding with the rocks close to Oshima. Only 69 of the crew could survive the accident.

This study includes the memoirs of Captain Mehmed Ali (Balkır) Bey, who was one of the six officers surviving the accident, which were personally conveyed during an interview with him in 1927 and which were published on the same date. These memoirs are a historical witnessing story about the journey Ertuğrul was sent off from İstanbul to Japan, the worst disaster that can happen to ship and the developments that followed. The course of events in this historical story include how the owner of the memoir set out on his journey to Japan, the ports Ertuğrul stopped by, the great interest shown to the ship, traditional Japanese feast given by Emperor Mutsuhito in which all military officers in Tokyo were invited, the accident on there turn, what happened in the ship during the accident, the fight for survival in the sea, landing, days of Oshima Island and Kobi, there turn to İstanbul with Japanese ships, journalist Noda Şotaro who came to İstanbul with the survivors, cholera outbreak on the ship when Mehmed Ali Bey was in Japan and his making of the stove he saw during the quarantine and testing the stove before Abdulhamid II after he returned to İstanbul. When the records that have survived to the present day are examined, it can be seen that the most important feature of the memoirs is the fact that they presented this story as a source for the first time in an uninterrupted narrative. The memoirs of Captain Mehmed Ali Bey who personally witnessed the Japanese journey of Ertuğrul Frigate, which became a legend and which is a symbol of Turkish-Japanese friendship, and what happened after will undoubtedly take its place as a new one among the few sources that have survived to the present day.

