

148611

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TÜRK TARİHİNDE YAVUZ ZIRHLISININ ROLÜ

Ersan BAŞ

01701102

SBE Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalında Hazırlanan

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı: Öğr. Gör. Dr. Nezahat DEMİRHAN

İSTANBUL, 2004

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	-I-III
ÖNSÖZ	IV-VI
KISALTMALAR	VII
ÖZET	VIII-IX
SUMMARY	XI
GİRİŞ	1-5

BİRİNCİ BÖLÜM I.DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİ TÜRK-ALMAN İLİŞKİLERİ

A. ALMANYA'NIN DOĞU POLİTİKASI

1. TÜRK-ALMAN İLİŞKİLERİNİN BAŞLAMASI	
2. II.WILHELM İLE DEĞİŞEN ALMAN POLİTİKASI	5-8
a. Berlin-Bağdat Demiryolu Projesi ve Alman Emperyalizmi'nin Türkiye'ye Girişi	8-15
b. Alman Askeri Uzmanları'nın Türkiye'ye Gelişi	15-24

B. DÜNYA DENİZLERİNDE SİLAHLANMA YARIŞININ ARTMASI VE ALMANYA'YA YANSIMALARI

1. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİ OSMANLI DENİZCİLİĞİNE GENEL BİR BAKIŞ	
2. SON DÖNEMDE DENİZCİLİKTE VE DENİZ SİLAHLARINDAKİ GELİŞMELER	
a. Zırhlı gemilerin Geliştirilmesi	56-57
b. Kruvazörlerin Geliştirilmesi	57-60
c. Deniz Topçuluğundaki Gelişmeler	60-63
d. Sualtı Silahlarındaki Gelişmeler	63-66
e. Dretnot Devrimi	67-69
3. ALMAN DONANMASININ GÜÇLENDİRİLMESİ	
a. Almanya'nın "Açık Deniz Filosu" Projesi	69-77
b. SMS Geben'in İnşası	77-81
c. Alman İmparatorluğu'nun Akdeniz Filosu Oluşturması ve SMS Goeben	81-91

İKİNCİ BÖLÜM

I.DÜNYA SAVAŞI'NDA SMS GOEBEN (YAVUZ SULTAN SELİM)

A. I. DÜNYA SAVAŞI'NIN ÇIKMASI	92-99
B. SMS GOEBEN'İN İSTANBUL'A HAREKETİ	99-110
C. OSMANLI DEVLETİ'NİN SAVAŞA GİRMESİ	
1. I. DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİNDE OSMANLI DEVLETİ'NDE GENEL DURUM	110-117
2. OSMANLI DEVLETİ'NİN SAVAŞA ZORLANMASI	
a. Amiral Souchon'un Faaliyetleri	117-124
b. Osmanlı Donanması'nın Karadeniz'e Çıkması	124-127
c. Karadeniz Olayı ve Osmanlı Devleti'nin Savaş İlanı	127-139
D. YAVUZ'UN I. DÜNYA SAVAŞI'NDAKİ ASKERİ HAREKATI	
1. YAVUZ SULTAN SELİM ZİRHİ'NİN 1914 YILI HAREKATI	140
a. Nakliyatın Korunması	141-142
b. Balaklava Muharebesi	142-144
c. Batum'un Bombardmanı	144-145
d. Yavuz Sultan Selim'in Mayınla Yaralanması	145-146
2. YAVUZ SULTAN SELİM ZİRHİ'NİN 1915 YILI HAREKATI	146-149
a. Rus Filosu ile İkinci Muharebe	149-152
b. Kömür Nakliyat	53-154
3. YAVUZ SULTAN SELİM ZİRHİ'NİN 1916 YILI HAREKATI	154
a. Yavuz Sultan Selim Zırhlısı'nın Rus İmparatoriçe Maria Muhribi ile İlk Karşılaşması	154-155
b. Yavuz Sultan Selim Zırhlısı'nın Diğer Hareketleri	155-156
4. YAVUZ SULTAN SELİM ZİRHİ'NİN 1917 YILI HAREKATI	158
a. Alman Amiral Von Paschwitz'in Donanma Birinci Komutanlığı'na Atanması	158-158
b. İstinye Üssü'ne İngiliz Uçaklarının İlk Hava Harekati	159-160
c. Rusya'nın Savaştan Çekilmesi ve Mütareke	160-161
5. YAVUZ SULTAN SELİM ZİRHİ'NİN 1918 YILI İMROZ "GÖKÇEADA" HAREKATI	161-169
6. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NIN SONA ERMESİ	169-171
a. Mondros Mütarekesi'nin (30 Ekim 1918) Sona Ermesi	171-173
b. Müttefik İşgal Filolarının Osmanlı Donanması Deniz Gücüne Yönelik Uygulamaları	173-178
7. MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİNDE DENİZDEKİ FAALİYETLER	
a. Milli Mücadele'de Yavuz'un Tutsaklığı	178
b. Karadeniz'deki Deniz Harekati	178-181

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

CUMHURİYET DÖNEMİNDE YAVUZ ZIRHLISI

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM CUMHURİYET DÖNEMİNDE YAVUZ ZIRHLISI	
A.CUMHURİYETİN DEVRALDIĞI TÜRK DONANMASIN DURUMU	182-186
B. DONANMADAKİ GELİŞMELER	
1. Donanmanın Yeniden Teşkilatlanması	186-192
2. Atatürk'ün Yavuz Zırhlısını Ziyareti	192-193
C .YAVUZ ZIRHLISININ ONARIMI	193-202
1. Yavuz-Havuz Davası'nın Gündeme Gelmesi	202-206
2. Meclis Tahkikat Komisyonu'nun Oluşması ve Çalışması	206-211
3. Türkiye Cumhuriyeti'nin İlk Yüce Divan Olayı	211-214
D. YAVUZ KATILDIĞI ASKERİ MANEVRALAR (1926-1950)	214-215
1 1931 ve 1933 Yılı Manevrası	215
2. 1934 Yılı	215-216
3. Protokol Olayı	216
4. 1937 Manevrası	216-217
5 1938 Manevrası	217-219
6. 1939 Manevrası	219
7. II. Dünya Savaşı Yıllarındaki Manevralar	220-221
8. 1946 Manevrası	221-222
9 1947 Manevrası	222-223
10. 1948 Manevrası	223-224
11.1949 ve 1950 Manevrası	225-227
E. DONANMA GÜNÜ KUTLAMASI KARARI VE TÖREN PROGRAMI	227-228
F YAVUZ'UN ONURSAL GÖREVLERİ	
1. Türk Donanması'nın Malta ve Pire Gezisi	228-231
2. Yugoslavya Kral ve Kraliçesi'nin ziyareti	231-232
3. Cumhuriyetin Onuncu Yılı Kutlamalarında Rus Askeri Heyetinin Yavuz Zırhlısını Ziyareti	232
4. İran Şahı'nın Türkiye'yi Ziyareti	233-234
5. Ürdün Emiri Abdullah'ın Türkiye'yi Ziyareti	234
6 .Türkiye Bulgaristan İlişkilerinde Gerginlik ve Yavuz'un Varna'ya gönderilmesi	234-235
7. Cumhurbaşkanı M.Kemal Atatürk'ün Naaşının İstanbul'dan İzmir'e Nakli Töreni	235-236
G.YAVUZ'UN KADRODAN ÇIKARILMASI	237
1. Şiirlerde ve Türkülerde Yavuz	238-247
2. Yavuz'un MKE Kurumuna Satılması	247-250
3. Yavuz İçin Son Tören	250.253
SONUÇ	253-258
KAYNAKÇA	259-268

EKLER

1. Harita I
2. Şekil I Yavuz Zırhlısının 1913 ve 1950 çizimleri ve dikey torpido geçirmez bölmesinin çizimleri
3. Ek. 1 Başkomutan Vekili Enver Paşa imzalı ve 7/8 Ağustos 1914 Alman gemilerinin Çanakkale Boğazı'ndan geçişine müsaade edilmesini belirten belge.
4. Ek. 2 11 Ağustos 1914 tarihli İktidam Gazetesinin kapak sayfası
5. Ek. 3 12 Ağustos 1914 tarihli Başkomutan Vekili Enver Paşa'nın Boğazın kapatılmasını istediği belge
6. Ek. 4 ve 4a 17 Ağustos 1330 (1914) tarihli Kastamonu Vilayetinden Yavuz için dikilmiş sancak hakkında iki adet belge
7. Ek. 5 ve 5 a 23 Şevval 1330 (1914) tarihli donanmanın seferber edilmesine dair iki adet belge
8. Ek. 6 17 Ağustos 1914 tarihli Yavuz Sultan Selim Zırhlıyı Hümayunu'nun hareket yönü hakkındaki belge
9. Ek. 7 10 Mayıs 1915 tarihli İkinci Kolordu Erkan-ı Harp Reisi Nihad Bey'in Karadeniz Boğazı ağzında bataryalarımızın ateşiyle bir düşman denizaltısının batırıldığını bildirdiği telsiz mesajı
10. Ek. 8 14 Ocak 1916 tarihli Karadeniz'deki bir çatışma hakkında bilgi veren evrak
11. Ek. 9 7 Temmuz 1916 tarihli Karadeniz Limanlarının bombalandığını bildiren dair Amiral Souchon imzalı belge
12. Ek. 10 Albay Tevfik ile Albay Stoelzel imzalı Yavuz'un teslimine dair belge
13. Ek. 11 Haliç'te Enterne Edilen Gemilere ait liste
14. Ek. 12 9 Ağustos 1335 (1919) tarihli sahile yakın demirlemiş olan Yavuz'un halk tarafından gezilmek istenmesine dair belge
15. Ek. 13 12 Temmuz 1922 tarihli Yavuz'un muhafaza altında tutulduğu İzmit Körfezi'ne başka savaş gemilerinin girmesinin önlenmesine ait belge
16. Ek. 14 Türkiye Himayei Etfal Cemiyeti'nin Umumi Merkezi'nin 25 Şubat 1930 tarihli Yavuz'un gezdirilerek şehit çocuklarına yardım toplanması hakkında yazısı
17. Ek. 15 Deniz Kuvvetleri Komutanı Kemal Kayacan'ın 24 Ocak 1973 tarihinde Mr. R.K. Rokener'e yazdığı Yavuz'un Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ile bir ilişkisinin kalmadığına dair mektubu
18. Ek. 16 Bonn Büyükelçiliği Kıdemli Deniz Ateşeliğinin Yavuz'u Almanların satın almak istediklerine dair Deniz Kuvvetleri Komutanlığına yazdığı 27 Ocak 1973 tarihli evrak
19. Ek. 17 Deniz Kuvvetleri Komutanı Kemal Kayacan'ın; Yavuz'un MKE Kurumu'na satıldığı ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ile bir ilişkisinin kalmadığının ilgili kişilere bildirmesine dair Bonn Büyükelçiliği Kıdemli Deniz Ateşeliğine yazdığı 9 Şubat 1973 tarihli evrak
20. Ek. 18 Yavuz'un Komutanlarının Listesi
21. Resim 1 Yavuz'un Fes giymiş Alman Personelinin fotoğrafı
22. Resim 2 Yavuz'un Malta Ziyaretine ait fotoğraf

23. Resim 3 ve 4 Yavuz-Havuz Davası'na ait Cumhuriyet Gazatesi'nde çıkan 2 adet karikatür
24. Resim 5 ve 6 Atatürk'ün Naaşının İzmit'e Nakil törenine ait 15 Kasım 1938 tarihli Tan Gazetesi'nden iki adet fotoğraf
25. Resim 7 1949 yılında ilk defa çıkartılan donanma hatıra pullarına ait fotoğraf
26. Resim 8 ve 9 Yavuz'un Hizmet Dışına alınmasına ait 8 HAZİRAN 1973 tarihine ait Hürriyet ve Cumhuriyet Gazetelerinden birer adet fotoğraf
27. Resim 10 ve 11 Yavuz'un söküm işleminin başlamasına ait 24 HAZİRAN 1973 tarihli Hürriyet Gazetesi'nin Kelebek Eki'nden iki adet fotoğraf
28. Resim 12-17 Yavuz zırhlısının ait Deniz Müzesi Komutanlığı'ndaki objelerine ait 6 adet fotoğraf



ÖN SÖZ

Bu çalışmanın amacı Birinci Sınıf Muharebe Kruvazörü *SMS Goeben*'in önce Alman bayrağı altında ve daha sonrada Türk bayrağı altında *Yavuz* adıyla aldığı görevler ile özellikle iki dünya savaşı arasındaki dönemde Türk tarihinde siyasi ve askeri gelişmelerdeki rolünü ortaya koymaktır.

Bu konunun daha önce bilimsel olarak çalışılmadığı, ortaya çıkarılmamış belgelerin varlığını göz önüne alarak bu belgeleri değerlendirmek amacıyla mümkün olduğunca; Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Deniz Müzesi Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Lalahan Deniz Genel Arşiv'inde çalışılmıştır. Ayrıca bu konu ile ilgili başta gazeteler, dergiler ve diğer dökümanlardan faydalanmak amacıyla özellikle İstanbul Belediyesi Atatürk Kütüphanesi ve bu konuda zengin kaynaklara sahip Deniz Müzesi Komutanlığı'nın kütüphanesinden yararlanılmış ve ayrıca bu konuya ışık tutabilecek yayınlar ile internet siteleri taranmış ve faydalanılmıştır.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı personeli olmam bu konuyu araştırma konusu olarak seçmemi kolaylaştırmıştır, fakat bu konuda araştırma yapmama imkan sağlayan Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'ne ve konu hakkında desteklerini esirgemeyen amirlerime teşekkür ederim.

Bu yüksek lisans tezi, hazırlanışı ve yazılışı sırasında pek çok kişinin sabrı, desteği ve katkısı ile gerçekleştirilmiştir, burada bu kişilere teşekkürlerimi sunmayı bir borç bilirim.

En başta, bu tezin fikirsel olarak olgun bir hale gelmesinde büyük emeği olan büyük iş yoğunluğuna rağmen bana desteğini esirgemeyerek bu çalışmanın hayata geçmesini sağlayan ve en önemlisi her bunaltıcı anda ihtiyaç duyduğum çıkış noktalarını işaret eden Sayın Hocam Dr. Nezahat Demirhan'a en içten saygılarımı ve teşekkürlerimi sunarım.

Bu çalışmanın hazırlanışı ve yazılış süresinde sabır ve güvenle yanımda olan ve zaman zamanda fikirsel desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen başta Arşiv Şube Müdürü Dr.Öğ. Kd. Bnb. Rasim Ünlü ve Arşiv Uzmanı Nurcan Bal olmak üzere tüm Deniz Müzesi Komutanlığı personeline, Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü personeline, Atatürk Kitaplığı

personeline, ihtiyaç duyduğum anda desteklerini hiç bir zaman esirgemeyen Deniz Magazin Dergisi personeline de teşekkürlerimi bir borç bilirim.

Nihayet bu tezin hayata geçmesinin her aşamasında her zorluğu kolay hale getiren, bu tezin manevi destekleri ve sarsılmaz güvenleri ile her zorlukta yanımda olan sevgili aileme, fakat en fazla, hiç karşılık beklemeden bana sundukları her türlü destek ve gösterdikleri sabır ve kusursuz özveri için sevgili eşim Özden Baş'a, kızım Melike Aysu Baş'a ve kardeşim Ertan Baş'a bütün kalbimle teşekkürlerimi sunarım.

Bostancı/İSTANBUL

Eylül-2004

Ersan BAŞ

KISALTMALAR

A.B.D.	:	Amerika Birleşik Devletleri
AKDITYK	:	Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu
ATASE	:	Askeri Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı
BDH.	:	Birinci Dünya Harbi
BOA	:	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C.	:	Cilt
Cm.	:	Santimetre
Çev.	:	Çeviren
DH.	:	Dahiliye
Dr.	:	Doktor
Dz.K.K.	:	Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
Em.	:	Emekli
HMS	:	Her (His) Majesty's Ship
KOL.	:	Kolleksiyon
M.M.Z.C.	:	Meclisi Mebusan Zabıt Cerideleri
mm.	:	Milimetre
s.	:	Sayfa
SMS	:	Seiner Majestat Schiff
SYS.	:	Siyasi
ŞFR.	:	Şifre
T.C.G.	:	Türkiye Cumhuriyeti Gemisi
TBMM	:	Türkiye Büyük Millet Meclisi
Tuğg.	:	Tuğgeneral

ÖZET

Birinci Dünya Savaşı öncesinde İngiltere ve Almanya arasındaki donanmadaki silahlanma yarışının bir sonucunda Almanya'nın Hamburg'daki Blohm ve Voss tezgahlarında inşa edilip, ünlü bir Prusyalı subayın adını alarak denize indirilen Alman donanmasının güçlü gemilerinden Birinci Sınıf Muharebe Kruvazörü *SMS Goeben*, Almanya'nın Akdeniz'deki çıkar ve menfaatlerini korumak amacıyla oluşturulmuş olan Akdeniz Tümeni'nde önemli görevlerde bulunmuştur.

Avusturya Veliatının suikasti sonucunda Birinci Dünya Savaşı çıktığında Akdeniz'de bulunan Alman donanmasına ait *SMS Goeben* ve *SMS Breslau* adlı gemiler Fransa kontrolündeki Cezayir kıyılarını bombalamışlar ve böylece savaş yayılmıştır. Alman donanmasına ait bu iki gemi 2 Ağustos 1914 tarihinde Almanya ile Osmanlı Devleti arasında yapılan ittifak anlaşması üzerine Akdeniz'deki İngiliz gemilerinden kaçarak Osmanlı Devleti'ne sığınmıştır. Osmanlı Hükümeti, tarafsızlığını bozmamak için bu iki gemiyi satın aldığını bildirmiş ve bu gemilere "*Yavuz Sultan Selim*" ve "*Midilli*" adlarını vermiştir. Fakat bu iki gemi ile birlikte filonun komutanı olan Amiral Souchon'un Osmanlı donanmasının başına getirilmesi ile durum farklı bir boyut kazanmıştır.

Yavuz Sultan Selim zırhlısının da yer aldığı Amiral Souchon komutasındaki Osmanlı Donanmasına mensup gemiler 1914 ekiminde Karadeniz'de Rus limanlarını bombalamış ve böylece Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı'na girmiştir. Osmanlı Devleti'nin seferberliğini tamamlamadan savaşa girmesine neden olan *Yavuz Sultan Selim* zırhlısı, Rusların Karadeniz'deki egemenliklerini zayıflatmış, varlığı ile itilaf devletlerinin Çanakkale'yi geçmek üzere giriştikleri savaşlar sırasında bu devletlerle, her zaman da Rusların Karadeniz Boğazı'na çıkarma yapmalarına engel olmuştur. Daha sonra Osmanlı Hükümeti tarafından sakınarak dikkatlice kullanılan *Yavuz Sultan Selim* zırhlısı daha sonra aldığı büyük mayın yaraları ile birlikte Milli Mücadele boyunca kontrol altında tutulmuştur.

Kurtuluş Savaşı'ndan sonra kocaman yaraları ile birlikte yeni Türk Hükümeti'ne teslim edilen *Yavuz Sultan Selim* zırhlısının kaderi bu gemiyi 21 Eylül 1925'de Cumhurbaşkanı Atatürk'ün ziyareti sonrası kaderi değişmiş, gerek onarımı ve gerekse onarımı sonrasında aldığı görevlerle Türk siyasi ve askeri tarihinde önemli rolleri olmuştur. Geminin ismi önce "*Yavuz Selim*" daha sonra 1936'da sadece "*Yavuz*" olarak değiştirilmiştir.

Türk donanmasına 40 yıldan fazla hizmet edip misyonunu tamamlayan, adına birçok türküler dile getirilen, besteler yapılan, taş basması resimleri en uzak köy kahveleri ve odalarının duvarlarını süsleyen efsanevi *Yavuz* zırhlısı, İkinci Dünya Savaşı sonrasında yeniden yapılanan donanmanın envanterinden 14 Ocak 1954 tarihinde çıkarılarak Gölcük'ün Poyraz rıhtımına kıçtankara edildi. 1960'lara kadar Harp Filosu Karargahını ve bazen de Mayın Filosu'nun şubelerini barındırdı ve 20 Aralık 1960'da hizmet dışı bırakıldı.

Bahriye, bu tarihi sancak gemisini müze olarak yaşamasını istemiştir, fakat gemiyi idame ettirecek kaynaklar bulunmadığından dolayı bu gerçekleşmemiştir. 1963'te Almanya'ya satılmaya çalışıldı. Efsanevi *Yavuz* zırhlısı müze olmayı beklerken çeşitli mali sorunlar nedeniyle bu gerçekleşemedi.

Şanlı *Yavuz* sonuçta MKE Kurumu'na satılmış ve 7 Haziran 1973 günü gemiye yapılan son tören ile sökülme üzere Seymen'e son yolculuğuna uğurlanmıştır.

Günümüzde Donanma Komutanlığı, Deniz Lisesi Komutanlığı'nda çeşitli objeleri yer almaktadır. Ayrıca Deniz Müzesi Komutanlığı'nda objelerinin sergilendiği adına açılan bir oda ile birlikte ve 1987 tarihinde Türk Donanması'nda hizmete giren firkateyne "Yavuz" adı verilerek efsanevi geminin hatırası yaşatılmaya çalışılmaktadır.



SUMMARY

In the eve of First World War a first class cruiser was built at Blohm and Voss shipyards in Hamburg as a result of the armament race between the United Kingdom and Germany and launched by being named after a Prussian officer called *SMS Goeben*, which was one of Germany's powerful warships and her main task was to maintain the interests of Germany in the Mediterranean and carried out quite crucial missions in the Mediterranean division.

Just after the Austrian prince was assassinated and First World War broke out *SMS Goeben* and *SMS Breslau* belonged to German Navy fled to Dardanelles and took shelter in the Ottoman Empire on August 2nd 1914 after a signed agreement between Germany and Ottoman Empire. Upon this action, Ottoman Empire had to declare that she bought both of the ships for fear of damaging her impartial policy and named them as '*Yavuz Sultan Selim*' and '*Midilli*'. As Admiral Souchon, the captain of these two war ships was appointed as the commander of the Ottoman Fleet here appeared a chaos on the agenda.

The fleet which was under the command of Admiral Souchon and included the cruiser named *Yavuz Sultan Selim* bombarded the Russian harbours along the Black Sea in October, 1914; thus the Ottoman Empire joined First World War. The cruiser which caused the Ottoman Empire to participate in the war before mobilizing her forces weakened the sovereignty of Russia in the Black Sea, and stopped both the Entente Powers at the Dardanelles and deterred Russia from landing on Black Sea shores. The cruiser *Yavuz Sultan Selim*, which was used with extreme care and caution was hit by mines and kept under control throughout the War of Independence.

The cruiser *Yavuz Sultan Selim* was handed over to the Modern Turkish State with her enormous damages after the War of Independence and her fate changed after the new President Atatürk visited this ship on September 21, 1925, and had a significant role in her chartered duty in Turkish military and political history both during and after the restoration. The name of the ship was changed into as '*Yavuz Selim*' at first and "*Yavuz*" in 1936.

Serving in the Turkish Fleet for more than forty years and completing her mission, the marvellous cruiser *Yavuz* was the source of inspiration to popular songs, ballads and the stone-print pictures that beautified the walls of far away village houses. She was excluded from the inventory after the Second World War on October 14, 1954 and moored by the stern to Poyraz quay in Gölcük. Her service as the headquarter of fleet and mine fleet branches lasted until 1960's and she was out of service on December 20, 1960.

Turkish Navy has always wished this flagship to be served as a museum, but this desire could not be realized due to lack of financial problems. She was considered about being sold to Germany in 1963 but this plan could not be implemented either.

The splendid *Yavuz* was sold to the Institute of machine-Chemistry at last and she left for Seymen after a fair well ceremony in June 2, 1973.

Different parts of the cruiser is now being displayed at Fleet Command and Naval Lycee Command. Besides that, a special room having different objects of *Yavuz* have been reserved at Naval Museum and in order to keep her memory alive, her legendary name '*Yavuz*' was given to a new frigate that had just started her service in the Turkish fleet in 1987.



GİRİŞ

Bu araştırmanın amacı, Birinci Dünya Savaşı'na Alman bayrağı altında göreve başlayıp daha sonra Türk bayrağı altında hizmete devam eden *SMS Goeben (TCG YAVUZ)* kruvazörünün gerek Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde hizmete başlayıp yarım yüzyıllık bir görev süresi içerisinde Türk tarihinde özellikle askeri ve siyasi gelişmelerde önemli bir roller üstlendiğini ortaya koymaktır.

Bu konu ortaya konulurken yöntem olarak, öncelikle Türk-Alman ilişkilerindeki gelişmeler ortaya konulmuş, Almanya'nın bu dönemdeki izleyeceği dünya siyasetinde donanmanın ne kadar önemli olduğu ortaya çıkarılmıştır. Bu bağlamda Birinci Dünya Savaşı'nda Türk sularına sığındı gösterilen iki Alman zırhlısından özellikle sahip olduğu teknik özellikler nedeniyle döneminin en güçlü savaş araçlarından olan *SMS Goeben (TCG YAVUZ)* kruvazörünün Türk sularına gelişiyle birlikte Türk tarihinde çok etkili görevlerde bulunduğu gibi, askeri ve siyasi gelişmelerde de önemli roller üstlendiği görülmüş ve açıklanmaya çalışılmıştır.

Daha önce bu konuda geniş bir bilimsel çalışma yapılmadığı göz önüne alınırsa bu çalışmanın ileride bu konu hakkında yapılacak olan daha geniş bilimsel incelemelere bir temel kaynak olması açısından önem arz etmektedir. Çünkü bu çalışma için geniş bir kaynak taraması yapılmış, konu hakkında bulunabilen tüm belge ve dökümanlar değerlendirilerek, kronolojik bir sıra izlenerek tez bilimsel bir temele oturtulmuştur. Bu açıdan araştırmacılara da kolaylık sağlamaktadır.

Bu çalışma; Birinci Dünya Savaşı Öncesi Türk-Alman İlişkileri; Birinci Dünya Savaşı'nda *SMS Goeben (Yavuz Sultan Selim)* ve Cumhuriyet Dönemi'nde *Yavuz Zırhlısı* ana başlıkları altında üç bölümde incelenmiştir.

Birinci bölümde; Türk-Alman ilişkilerinin başlaması ve gelişmesi ile Birinci Dünya Savaşı öncesinde *Yavuz* zırhlısının ortaya çıkışının da sebebi olan deniz silahlarında ve stratejilerinde görülen gelişmeler ile özellikle İngiltere ile Almanya arasındaki silahlanma yarışı üzerinde durulmuştur.

İkinci bölümde; Almanya'nın Akdeniz filosunda görevli bulunan SMS Goeben (*Yavuz Sultan Selim*) zırhlısının Cezayir kıyılarını bombalaması üzerine Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na girmesini erkene alan gelişmeler ve bu gelişmelerdeki rolü vurgulanarak Alman ve daha sonra da Türk bayrağı altında aldığı ve yerine getirmeye çalıştığı görevler açıklanmaya çalışılmıştır.

Üçüncü bölümde ise; Cumhuriyet Hükümeti'ne kocaman yarası ile devredilerek donanmanın atıl bir gücü olarak yer alan zırhlının genç Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu ve Cumhurbaşkanı olan Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün bu zırhlıyı 21 Eylül 1925 tarihindeki ziyareti ile değişen kaderi üzerinde durulmuş ve bu ziyaret sonrası onarılan koca zırhlının Türk donanmasının yeniden gelişme ve oluşumundaki rolü ile özellikle iki savaş arası dönemde Türkiye Cumhuriyeti'nin jeopolitik ve Jeostratejik konumundan dolayı bölgedeki önemi, siyasi ve askeri gelişmeler üzerindeki etkisi açıklanmaya çalışılmıştır. Nihayet son olarak soğuk savaş döneminin başladığı günlerde teknolojik olarak misyonunu tamamlayan bu zırhlının bütün uğraşlara rağmen ekonomik sebepler bahane gösterilerek müze yapılamayıp, Donanma Komutanlığı, Deniz Lisesi Komutanlığı ve Deniz Müzesi Komutanlığındaki bir kaç objesi dışında tarihe mal oluşu vurgulanmaya çalışılmıştır.

Özellikle 19. yüzyılın güç dengesi içinde denizlere hakim olabilmenin “dünya hakimiyeti”ne giden yol olarak algılanmaya başlanması, emperyalizmin hızlı yükselişi ve dünya güç dengesinin değişen yapısı denizlerde silahlanma ile güç politikasını önemli ölçüde ilişkilendirmiştir.

Birinci Dünya Savaşı öncesinde denizlerdeki rekabet, denizlerdeki İngiltere'nin hakimiyetindeki tek kutuplu yapıdan, çok kutuplu yapıya geçirilmesi ile yoğunlaşmış, denizlerdeki rekabet, deniz silahlarındaki ve donanma stratejilerindeki değişim ile beraber, yoğun bir deniz silahlanma yarışını da beraberinde getirmiş ve denizlerdeki bu rekabet çerçevesinde bu silahlanma yarışına devletler imkanlarını zorlamak pahasına da olsa katılmışlardır. Sonuçta denizlerdeki rekabette hakim konumda olan devletler bu hakimiyetlerini korumak için, diğerleri ise bu hakimiyeti kendi lehlerine değiştirebilmek için silahlanma yolunu seçmişlerdir.

İngiltere ile Almanya arasındaki denizlerdeki rekabet ve donanma yarışı iki devleti ayrı uçlara itmiş ve bu devletlerin bu yarış dış politikalarına da yansımış ve iki devlet Birinci

Dünya Savaşı öncesinde Avrupa güç dengesindeki krizler döneminde birer güç odağı olarak karşılıklı cephelerde yer almışlardır. İngiltere ve Almanya arasındaki yarış büyük güçler arasındaki donanma dengelerini değiştirdiğinden, diğer güçler de bu dengelere uyum sağlamak için donanma harcamalarını arttırmışlar ve böylece Birinci Dünya Savaşı öncesinde denizlerdeki silahlanma yarışı yaygınlaşmıştır. Bu dönemde Osmanlı Devleti'ni de savaşta Almanya'nın tarafında girmesinin önemli nedenlerinden biri Doğu Akdeniz'deki rekabet ve silahlanma yarışı olmuştur.

İşte bu donanmadaki bu yarışın doğal bir sonucu olarak ortaya çıkan çalışmamızın da ana konusunu oluşturan Alman zırhlısı *SMS Goeben*'in Cezayir kıyılarını bombalaması sonucu korku ile beklenen ilk genel savaş Avrupa geneline yayılmaya başlamıştır. Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile birlikte Osmanlı Devleti tarafsızlığını ilan etmiştir. Ancak, Almanya ile 02 Ağustos 1914 tarihinde yapılan askeri ittifak sebebiyle ülke içinde genel bir seferberlik başlatılmıştır.

Bu sırada, Fransız kontrolündeki Cezayir kıyılarını bombalayan Alman donanmasına mensup *SMS Goeben* ve *SMS Breslau* adındaki iki savaş gemisi Akdeniz'deki İngiliz donanmasının gemilerinden kaçarak 10 Ağustos 1914 günü Çanakkale Boğazı'na girmiştir. Osmanlı Devleti, tarafsızlığını bozmamak için bu gemileri satın aldığı açıklanmış ve 16 Ağustos 1914 günü bu gemilere Türk Bayrağı çekilerek “*Yavuz Sultan Selim*” ve “*Midilli*” adları verilmiş, gemilerin komutanı olan Amiral Souchon'da Osmanlı Donanmasının başına getirilmiştir. Bununla birlikte, Osmanlı Hükümeti, 27 Eylül 1914 günü Çanakkale Boğazı ve Ege çıkışı mayınlatarak, 01 Ekim 1914 tarihinden itibaren de Boğaz'ın kapandığını bütün dünyaya ilan etmiştir.

Osmanlı Devleti donanmasının komutanı olan Amiral Souchon, kendi ülkesinin çıkarları doğrultusunda Osmanlı Devleti'ni bir an önce Birinci Dünya Savaşı'na sokmak için çabalarını arttırmış ve bu amaç doğrultusunda *Yavuz Sultan Selim* ve *Midilli* gemilerinin de bulunduğu Osmanlı donanmasını keşif, gözetleme ve çeşitli eğitimler yaptırmak amacıyla 27 Ekim 1914 tarihinde Karadeniz'e çıkarmıştır. Alman Amiral Souchon'un emriyle *Yavuz Sultan Selim* muharebe kruvazörü ile *Taşoz* ve *Samsun* muhripleri Sivastopol'u; *Midilli* kruvazörü Novorosisk'i; *Muavenet-i Milliye* ve *Gayret-i Vataniye* muhripleri ise Odesa Limanı'nı 29 Ekim 1914 sabahı bombardıman etmiş ve bu olay fiili olarak Osmanlı Devleti'ni Birinci Dünya Savaşı'na girmesine neden olmuştur.

Osmanlı Donanması, Birinci Dünya Savaşı'nda, Karadeniz ve Çanakkale Boğazı yaklaşma sularında görev yapmıştır. Bu savaşta, Karadeniz filosu; *Yavuz Sultan Selim*, *Midilli* zırhlıları ile *Hamidiye* ve *Mecidiye* kruvazörleri, *Berk-i Satvet* ve *Peyk-i Şevket* torpido kruvazörleri ile Muavenet-i Milliye ve Taşoz sınıflarından dört muhripten oluşmuştur. *Barbaros Hayreddin*, *Turgutreis* ve *Mesudiye* zırhlıları ise Çanakkale'de konuşlandırılmışlardır. Küçük torpidobot ve gambotlar ise, İstanbul-Çanakkale lojistik nakliyatını idame, denizaltı savunma harbi, mayın tarama ve diğer görevlerde kullanılmıştır.

Osmanlı Donanması, Karadeniz'de, Doğu Cephesi'ne yapılan personel ve malzeme nakliyatını emniyete almış; Rusya'nın Karadeniz sahillerindeki bazı limanlarına baskın tipi taarruzlar yapmış ve aynı zamanda İstanbul-Zonguldak arasındaki kömür nakliyatını emniyete almıştır. Yavuz Sultan Selim zırhlısının sürat ve ateş gücü üstünlüğü Rus Donanmasının Karadeniz'deki faaliyetlerini önemli ölçüde baltalamıştır. Diğer taraftan, Karadeniz'de konuşlanan Osmanlı donanmasına mensup gemiler, Rus donanmasını İstanbul Boğazı'ndan uzak tutmuş; böylece Çanakkale Cephesi'ndeki birliklerin Doğu'dan baskı altına alınmasını da engellemiştir. Karadeniz'deki hareket, 16 Mart 1917 tarihinde Rusya'da çıkan Bolşevik İhtilali üzerine, bu devletin Brest Litovsk Antlaşması ile savaştan çekilmesi ile son bulmuştur.

Ege'deki güçlü İngiliz ve Fransız donanmalarının varlığı nedeniyle, Osmanlı Donanması Birinci Dünya Savaşı sırasında Ege'de sınırlı olarak faaliyet göstermiş, bu faaliyetlerden birinde 20 Ocak 1918 günü Çanakkale Boğazı'ndan Ege'ye çıkmıştır. Gökçeada (İmroz) yakınlarında *Yavuz Sultan Selim* zırhlısı mayına çarparak yara almış, müteakiben İngiliz savaş uçaklarının hücumuna uğramış; sakınma manevrası yaparken ikinci bir yara daha almıştır. Bu sarada *Midilli* zırhlısı, mayınlı sahadan geçerken 5 mayın yarası alarak batmıştır. *Yavuz Sultan Selim* zırhlısı onarım için geri intikalde iken, Çanakkale Boğazı'nda, Nara açıklarında üçüncü kez mayına çarparak karaya oturmuş; burada altı gün boyunca yine İngiliz savaş uçaklarının hava hücumuna uğramış; daha sonra kurtularak İstinye'ye çekilmiştir.

Dört yıl süren Birinci Dünya Savaşı'nda, zaten zayıf olan Osmanlı donanması büyük kayıplara uğramış ve savaştan son derece yıpranmış olarak çıkmıştır. Elde kalan gemilerin kontrolü ise, 30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Mütarekesi hükümleri gereğince, İtilaf Devletleri'nce oluşturulan Kontrol Komisyonuna bırakılmıştır.

Fakat buna rağmen Mustafa Kemal Atatürk tarafından Anadolu’da başlatılan Milli Mücadele eldeki kısıtlı imkanlar ölçüsünde başarıyla yürütülmüş ve sonuçta eşsiz bir zafer kazanılarak sonuçta köhnemiş Osmanlı Devleti’nin küllerinden yeni ve genç Türkiye Cumhuriyeti Devleti kurulmuş Türkiye’nin kaderi gibi *Yavuz* zırhlısının da kaderi değişmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

I.DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİ TÜRK-ALMAN İLİŞKİLERİ

A. ALMANYA’NIN DOĞU POLİTİKASI

1. TÜRK-ALMAN İLİŞKİLERİNİN BAŞLAMASI

19. Yüzyılın ilk yarısında, büyük güçlerin en küçüğü olan Prusya’nın önderliğinde 1870-71 Savaşı’nda Fransa’da yenilgiye uğratılarak, 18 Ocak 1871’de Alman İmparatorluğu kurulmuştur.¹ Almanya, özellikle başbakan Bismarck’ın başbakanlıktan ayrıldığı 1890 yılına kadar izlemiş olduğu diplomasi ile Avrupa’da kesin bir diplomatik üstünlük kazanmış ve bunun sonucu olarak da, kendi etrafında Üçlü İttifak denilen bir kuvvetler bloğu oluşmuştur.

Başbakan Bismarck, izlemiş olduğu bu politikasında içerde ve dışarıda olmak üzere iki önemli problemle karşı karşıya kalmıştır;

- Birinci mesele; Alman birliğinin oluşturulması sırasında diğer Alman devletlerinin, İtalya’da olduğunun aksine, kendi istekleriyle Prusya’ya katılmış olmamalarından dolayı Alman milli birliğinin sağlam temellere oturtulması,
- İkinci mesele ise; 1870-1871 Savaşı’nda mağlup ettikleri Fransa’nın bir intikam savaşına girişebilmesi ihtimaline karşılık bunu önlemek ve bunun için de Fransa’nın birleşebileceği devletleri Almanya’nın yanına çekmek suretiyle Fransa’yı yalnız bırakmaya çalışmak,

¹ Paul Kennedy; *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri 1500’den 2000’e Ekonomik Değişme ve Askeri Çatışmalar*, (Çeviren: Birtane Karanakçı), İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1990, s. 190.

yani kısaca Alman dış politikasının temel ilkesi barış ve barışın korunması için de Fransa'nın yalnız bırakılması olmuştur.

Bu dönemde tek başına ayakta kalabilecek gücü uzun zamandan beri yitirdiğine inanan Osmanlı İmparatorluğu, varlığını Avrupa devletleri arasındaki çıkar ilişkileri üzerine kurulan dengeden yararlanarak sürdürmeye çalışıyordu. Fakat Osmanlı İmparatorluğu, Avrupa güçler dengesinin korunması amacıyla toprak bütünlüğünü garanti altına alan İngiltere ve Fransa'nın bu tutumlarını Kırım Savaşı'ndan sonra terk etmeleri üzerine, tek başına kalmış ve zorunlu olarak Almanya'ya yönelmiştir.²

Türk-Alman ilişkileri; Prusya Krallığının, Rusya ve Avusturya'ya karşı müttefik arayışında olduğu 18. Yüzyılda, Osmanlı İmparatorluğu ile ittifak kurmayı ısrarla istemiş fakat dönemin siyasi entrikaları'na "Hristiyan bir devlet ile ittifak antlaşması imzalanamaz" düşüncesi etkili olmuş ve başarılı olamamıştır. 19. Yüzyılda da Osmanlı İmparatorluğu, toprak bütünlüğünü koruyabilmek için Almanya ile ittifak kurmak istemiş, fakat bu dönemde Avrupa'da denge siyasetine büyük önem veren Almanya'nın ilgisiz kalması nedeniyle başaramamıştır. Bu dönemde özellikle, Almanya'nın doğu sınırlarını emniyete almayı amaçlayan Bismark, Osmanlı ile sürekli savaş halinde bulunan Rusya ve Avusturya ile kendi aralarındaki çıkar çatışmalarına rağmen, önce 1879'da Avusturya ile anlaşmış, daha sonra da Avusturya ve Rusya ile üçlü tarafsızlık antlaşması imzalamıştır.³ Bu nedenlerle salt çıkar amaçlı, siyasal gelişmelere göre yön değiştiren Türk-Alman ilişkileri 18 ve 19. Yüzyıllarda sağlam temeller üzerine oturmamıştır.

19. Yüzyılda Avrupa siyasetinin önemli gündem maddelerinden birini oluşturan ve Osmanlı toprak bütünlüğünü yıkmaya yönelik "Doğu Sorunu"na bu dönemde Alman Başbakanı Otto von Bismarck'ın kayıtsız kalması, Osmanlı toprakları üzerinde herhangi bir çıkar gözetmemesi, II.Abdülhamit'in Almanya'ya yönelmesinde önemli bir etken olarak rol almıştır. Oysa Otto von Bismarck, "*bütün Balkanları tek askerimin kemiğine değiştirmem...*"⁴ diyerek, Almanya'nın doğu sorunu karşısında ilgisizliğini açıklarken; Osmanlı-Alman yakınlaşmasının hem Avrupa barışı için hem de Almanya'nın izlediği denge siyaseti için

² Enver Ziya Karal; *Osmanlı Tarihi* Cilt VIII, Türk Tarih Kurumu Basımı, Ankara, 1983, s. 78.

³ Veli Sevin; *1'nci Dünya Harbi'nde Türk-Alman İttifakı ve Askeri Yardımlar*, İstanbul, 1993, s. 5.

⁴ Lothar Rathmann; *Berlin-Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, (Hazırlayan: Ragıp Zarakoğlu), Belge Yayınları, İstanbul, 1982, s. 9; "Şark meselesi bir Pomeranya askerinin kemiklerine değmez" Yavuz Özgüldür; *a.g.e.*, s. 7; İlber Ortaylı; *a.g.e.*, s.40.

zararlı olduğuna inanıyordu.⁵ Ayrıca Bismarck'a göre Osmanlı ülkesine kayıtsız kalmasının bir diğer önemli sebebi de, Almanya ile Osmanlı İmparatorluğu arasında ortak bir sınır bulunmayışydı.⁶

Bismarck iktidarının ilk yıllarında kalkınmasını henüz tamamlayamamış, ham madde ve pazar arayışına girememiş bir Almanya için, Osmanlı toprakları henüz pek cazip görünmemektedir.⁷ Fakat Sultan II. Abdülhamit, Berlin Kongresi'nde Bismarck'ın Bosna-Hersek'i Avusturya'ya kazandırma çabaları ile Tunus'u alması için Fransa'yı teşvik etmesine rağmen; İngiltere'ye olan güvensizliği, Fransa'yı küçümsemesi ve Almanya'yı uygulamakta kararlı olduğu Panislamizm politikasının en güçlü destekçisi görmesi nedeniyle Almanya'ya inanmak ve güvenmek istemiş ve Almanya'yı siyasi ve ekonomik çöküntüsünün gelecekteki kurtarıcısı olarak görmüştür.⁸

II. Abdülhamit'in böyle bir duyguya kapılmasında Almanya'nın Müslüman ülkelerde kolonilerinin bulunmaması, Müslüman ülkelere dost görünmesi, Panislamizm politikasına tam destek vermesi, büyük rol oynamıştır.⁹ Bu ideolojik ortamın yardımıyla Almanya, Osmanlı İmparatorluğu'na nüfuz edebileceği iki alan bulmuştur. Özellikle “**ordu ile sivil yönetimdeki ıslahat**” ve “**demiryolu yapımı**”. Almanya'nın, bu iki alanda giriştiği taahhütler, silah ticaretini, bankacılığı, maden imtiyazları elde etmeyi ve en nihayet kolonizasyon faaliyetlerini birlikte getirmiştir.¹⁰

Bu dönemlerde yeni emperyalizmin başlıca aracı demiryolları, başlıca silahı da savaş gemileri idi. Demiryolu, sömürülen bölgelerin içlerine kapanmış ekonomilerini dışa açacak önemli bir araçtı. Şöyleki Demiryolları Batı teknolojik gelişiminin, insan ve toplum yaşantısını en fazla etkileyen ürünlerinden biridir. Ulaşımda sağladığı yeni olanaklar endüstriyel gelişimin hız kazanmasına yol açarken, toplumsal ilişkilerde de köklü dönüşümlere neden olmuştur. Emperyalist ülkelerin, Dünya'nın geri kalmış bölgelerine

⁵ Enver Ziya Karal; a.g.e., s. 168.

⁶ Georges Blondel; **Bismarck'tan Sonra Almanya Siyaseti**, (Çeviren: Raşid Ethem), İstanbul, 1332, s. 42; Enver Ziya Karal; a.g.e., s. 168; Rifat Önsoy; **Türk Alman İktisadi Münasebetleri**, İstanbul, 1982, s. 5.

⁷ Bu dönemdeki Osmanlı-Prusya ilişkileri için bkz. Kemal Beydilli; **1790 Osmanlı-Prusya İttifakı (meydana gelişi, tahlili, tatbiki)**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayını, İstanbul, 1984; ayrıca Yavuz Özgüldür; **Türk-Alman İlişkileri (1923-1945)**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1993; 1-5; Jehuda Wallach; **Bir Askeri Yardımın Anatomisi (Türkiye'de Prusya-Alman Askeri Heyetleri 1885-1919)**, (Çev: Em.Tuğg.Fahri Çeliker), Genelkurmay ATASE Yayını, Gnkur.Basımevi, Ankara, 1985, s. 7.

⁸ Enver Ziya Karal; a.g.e., s. 169; İlber Ortaylı; a.g.e., s. 52.

⁹ Yavuz Özgüldür; a.g.e., s. 8.

¹⁰ İlber Ortaylı; a.g.e., s. 85.

demiryolu hatları döşemeleri, geri kalmış ülkelerin de bu büyük dönüşümden etkilenmeleri sonucunu doğurmuştur. Kendi içlerine kapalı kırsal ekonomiler, pazara bağlanarak Dünya ekonomisiyle bütünleşme sürecine girmişlerdir.¹¹

XIX. Yüzyılda sermaye birikimi hız kazanmış, ülke dışına ihracat, sermaye yatırımları şekline bürünmüş, önceleri dış borç olarak demiryollarına kaymıştı. Bunun tek örneği elbette ki Hindistan değildi. İngiltere'nin kendi sınırları dışında, Belçika, Danimarka, Avusturya, Kanada ve Arjantin'de demiryolu yatırımlarına başladılar. Bir başka ifadeyle demiryolu esaslı bir İngiliz ihraç malı haline gelmişti. Giderek Alman, Fransız, Rus, Belçika sermayeleri de yabancı ülkelerde demiryolu yatırımlarına giriştiler. Demiryolu yatırımları hem karlı, hem de siyasi iktidarlarca desteklenen faaliyetlerdendi, zira az gelişmiş bir ülkeye en garantili ekonomik sızma olanaklarını beraberinde getirdiği gibi, hatların geçtiği bölgenin ilgili ülke tarafından nüfuz alanı haline gelmesini sağlamaktı. Kısaca bu dönemde demiryolu yapımı ekonomik ve politik yayılma araçlarının başında gelmekteydi.¹²

2. II.WILHELM İLE DEĞİŞEN ALMAN POLİTİKASI

a. Berlin-Bağdat Demiryolu Projesi ve Alman Emperyalizmi'nin Türkiye'ye Girişi

İmparator I. Wilhelm, 1888 yılında ölmüş yerine 99 gün süre ile oğlu III. Friedrich geçmiş, o da öldükten sonra Prens Wilhelm; İmparator II. Wilhelm namıyla Almanya'nın başına getirilmiştir. Kayzer II. Wilhelm ile Başbakan Bismarck arasında dış politika açısından derin görüş ayrılıkları vardı. Bu görüş farklılıkları ve İmparator Wilhelm'in önlenemez atakları sonunda Bismarck 18 Mart 1890 yılında başbakanlıktan ayrılmak zorunda kalmıştır.¹³ Bismarck'ın etkisinin azalması ile birlikte Fransa-Rusya arasında 1892 yılında, İngiltere ile Japonya arasında da 1902 yılında antlaşmalar yapılmış ve bunu deklarasyonlar izlemişti.¹⁴ Bu görüşmelerde en başta Afrika'nın paylaşımı olmak üzere dünyanın çeşitli bölgeleri ile ilgili "sömürge paylaşım politikaları" da tespit edilmişti

Bismarck'ın başbakanlıktan ayrılması ile Almanya'nın dış politikasında yeni bir yol izlenmeye başlanmıştır. Bismarck'ın başarıyla uyguladığı Avrupa'da denge siyaseti,

¹¹ Murat Özyüksel; **Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, İstanbul, Arba Yayınları, 1988, s.1.

¹² Murat Özyüksel; **Hicaz Demiryolu**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000, s. 4.

¹³ Veli Sevin; **a.g.e.**, s. 27.

¹⁴ Fahir Armaoğlu; **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1980**, İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1983, s. 30.

19.Yüzyılın sonlarında, Kayzer II.Wilhelm tarafından terk edilerek; Almanya'nın büyük devlet olabilmesi için diğer büyük devletler gibi sömürgeci bir politika izlemesi ve ilişkilerini denizaşırı geliştirip yeni sömürgeler elde ederek Avrupa devletinden dünya devletine dönüşmesini sağlayacak olan "Weltpolitik" (Dünya Politikası) uygulanmaya başlanmıştır.¹⁵ Bu sözcüğün çeşitli insanlar için çeşitli anlamları olabilir. Fakat o zamanın Almanları için tek anlamı vardı o da diğer ileri gelen devletlerle eşitliği sağlamaktı.¹⁶

1915 baharıyla 1916 noeli arasında İstanbul'da gazeteci olarak çalışan Dr. Harry Stuermer Dünya Politikası'nı şu şekilde tanımlamaktadır: "Weltpolitik" Alman İmparatoru II. Wilhelm zamanında, 1897-1912 yılları arasında Almanya'nın sömürge imparatorluğu kurmak amacıyla gütmüş olduğu bir politika'dır. Bu politikanın fikir babası Max Weber'dir. Max Weber 1895'de bir üniversitede verdiği ders esnasında Almanların bir ulus devlet kurma peşindeyken diğer ülkelerin Afrika ve Asya'da bir dünya imparatorluğu kurmakta olduklarını, eğer Almanya'da aynı yolu tutmazsa bir gün bir İsviçre olabileceğini ileri sürmüştür. Bu konuşmadan iki yıl sonra II.Wilhelm'in danışmanı Alfred von Tirpitz, "Weltpolitik"e sahip çıkarak Weber'in fikirleri doğrultusunda hareket ederek on yıl gibi kısa bir sürede dünyanın en güçlü donanmalarından birisini oluşturmayı başarmıştır.¹⁷

Aslında bu politika daha Bismarck döneminde başlamıştı, ancak onun döneminde bu politikanın merkezi Afrika ve Pasifik'ti, oysa II. Wilhelm'in politikasının merkezi Osmanlı topraklarıydı. II. Wilhelm deniz aşırı bir imparatorluk kurmak istiyordu, Alman yayılcılığının ileri gelen savunucularından Dr. Paul Rohrbach: **"Almanya'nın geleceği nerededir? Doğudadır...Türkiye'de...Mezopotamya'da...Suriye'de"** diyordu ve Alman Prensi Bülow'un **"Almanya, güneşte bir yer bulmalı"** sloganı dış politikanın yeni sloganı olmuş¹⁸ ve II.Wilhelm kararını vermiş ve yayılma yönünü belirlemiştir. **"Drang Nahc Osten-Doğu birini bekliyor..."**¹⁹

Almanya'nın gelişen endüstrisine ham madde ve pazar arayışına giren II.Wilhelm, kendisine her türlü olanağı sunmaya hazır Osmanlı İmparatorluğu fırsatını iyi değerlendirerek,

¹⁵Bkz.Rıfat Uçarol; a.g.e., s. 242-244; Fahir Armaoğlu; a.g.e., s. 28-30.

¹⁶ Peter Hopkirk; **İstanbul'un Doğusunda Bitmeyen Oyun**, (Çev: Mehmet Harmanlı), Yeni Yüzyıl Tarih Dizisi, İstanbul, 1995, s. 44.

¹⁷ Harry Stuermer; **Konstantinopol'da Savaşın İki Yılı**, Buke Yayınları, 2002.

¹⁸ Kocabaş; **Tarihte Türkler ve Almanlar**, Vatan Yayınları, İstanbul, 1968, s.61-65.

¹⁹ Peter Hopkirk; **İstanbul'un Doğusunda Bitmeyen Oyun**, (Çev: Mehmet Harmanlı), Yeni Yüzyıl Tarih Dizisi, Bilgin Yayıncılık, İstanbul, 1995, s. 19 -36.

siyasal yalnızlığa itilmiş, kendisiyle ittifak yapmak için çok istekli Osmanlı ile ilişkiye girmiş, böylece Almanya'ya ekonomik ve askeri kazançlar sağlamıştır.²⁰

Kayzer II. Wilhelm ile bilhassa Bismarck tarafından izlenmekte olan, Fransa ile Rusya gibi Almanya'nın Doğu ve Batı'sındaki iki güçlü kara ülkesini bir birinden ayrı tutma politikası bırakılmıştır. Bunun yerine denizaşırı bölgelerde kolonileşme ve Ortadoğu'da nüfus sahibi olma konularına ağırlık verilmeye başlanmıştı. Öte yandan Kafkaslar bölgesinin askeri ve stratejik öneminden dolayı Almanya'nın yeni yön vermiş olduğu bu politikanın amaç ve aracı; Osmanlı Devleti'nin öncelikle ekonomik ve askeri yönden Alman İmparatorluğu'na bağımlı hale getirilme yollarının bulunmasıydı.²¹

Almanya, Bismarck'tan sonra Rusya'ya açıkça cephe aldı. Ortadoğu'da ise özellikle 1890'lardan itibaren Türkleri gözden çıkarmaya başlayan İngiltere'nin tersine Osmanlı yanlısı görünen, daha doğrusu Osmanlı topraklarını, onu konferans masalarında bölüştürerek değil de, imparatorluğun kaynaklarından barışçı yollarla istifade etmeyi amaçlayan bir politika izlemeye başlamıştır.

Alman İmparatorluğu'nun yayılma politikası 19. yüzyılın ikinci yarısında var olan koşullar ve büyük devletlerin çoktan belirlenen nüfuz alanları gibi nedenlerden ötürü başka bir maceraya sürüklenmiştir. Bu macera ise Almanya'nın; İngiltere, Fransa ve Çarlık Rusyası gibi kolayca koloniyalist bir imparatorluk kuramayacaktı. Bu nedenle, bölüşülen dünyada kendisine en yakın ve fazla engel görmeden sızabileceği bir tek alan kalmıştı; Yakın doğudaki Osmanlı İmparatorluğu.²²

Artan Alman endüstri gücü için hammadde ihtiyacının karşılanması ve gelişen ticaret için de mamul maddelerin satılması ve pazarlanması yönünden Anadolu, gayet uygun özelliklere sahip bulunuyordu. Alman iş adamları, bu meselenin çözülmesi için Anadolu'da Alman nüfuzunun yerleşmesini zorunlu görüyorlardı. Düşünürler de bunu destekliyor ve ünlü tarihçi Ranke: “ **Almanya'nın ekonomi yönünden geleceği İstanbul'un geleceğine bağlıdır**”²³ diyordu. Alman basınında geniş yankılar uyandıran bu fikirler, halkı da etkiliyor

²⁰ Oral Sander; a.g.e., s. 256; ayrıca II.Wilhelm döneminde değişen Alman siyaseti hakkında geniş bilgi için bkz. Yavuz Özgüldür; a.g.e., s. 8-11.

²¹ Orhan Koloğlu; Abdülhamit Gerçeği, Gür Yayınları, İstanbul, 1987, s. 299.

²² İber Ortaylı; Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003, s. 25.

²³ Veli Sevin; a.g.e., s. 27.

ve halk arasında Anadolu toprağının verimliliği, havası ve kuvvetlenmekte bulunan harp filosu nedeniyle bir gün, İngiltere ile harbe girmek gerekeceği ihtimalini düşünen Alman askeri otoriteleri, Anadolu'nun önemini askeri yönden de belirtmeye çalışıyorlardı. İngiltere'yi adalarında mağlup ederek barışa zorlamak imkansız olduğundan, onu en hassas noktadan vurmak gerekirdi.

Bu yol, Napolyon Bonapart'ın yaptığını denemekten ibaretti; yani Mısır'ı istila ederek Hindistan ile olan bağlantısını kesmekti. Bunun temini ise, Osmanlı Devleti'nin dostluğunun sağlanmasına, İslam aleminin onun aracılığı ile el altında tutulmasına, Berlin-İstanbul ve İstanbul-Suriye-Mezopotamya demiryolu bağlantısının kurulmasına bağlı idi.²⁴

İmparator II.Wilhelm'in, 1898 Ekim ayı içinde başlatmış olduğu ikinci “şark gezisi”nin ilk durağı İstanbul olmuştur²⁵. İmparatorun beraberinde Deutsche Bank'ın Müdürü G.von Siemens de vardı. Alman firmaların yönetimi altında ünlü Bağdat Demiryolu Projesi'nin başlatılarak Berlin-Basra arasında demiryolu yapılmasına karar verilmiştir.²⁶

Bu durum İngiltere ve Rusya'nın tepkisine yol açar, zira her iki ülke de Osmanlı Devleti'nde gelişmekte olan Alman nüfuzunun kendi çıkarlarını tehlikeli duruma düşürdüğünü iddia etmektedir. Artık Almanya, ekonomik ve politik çıkarları ile dünya pazarları ve denizaşırı bölgelerle ayrılmayacak kadar düğümlenmiştir. 1871 yılında birliğini henüz tamamlamış Almanya'nın yeni pazarlara ve hem de hammadde ve petrol kaynaklarına ihtiyacı vardı.²⁷ İngiltere ve Fransa ile dünyayı paylaşım yarışında geç kalan Almanya için Anadolu, Rusya ve Mezopotamya, Almanya'nın Hindistanı olabilirdi. Ayrıca Almanya'nın kolonilerini koruyacak yeterli bir deniz gücü de yoktu. Bundan dolayı Almanya koloni elde etmek için başka bir yöntem denemiş ve Osmanlı İmparatorluğu, Çin ve Rusya gibi gelişmemiş ülkelerle ticarete yönelmiştir.²⁸ Hatta 1898 yılının 5 Mart'ında Çin'den, Kiao-chau ve Şantung yarımadasında yüz yıllık imtiyazlar koparmıştır. Böylece Ortadoğu ile birlikte, Alman emperyalizmi Uzakdoğu'da da önemli mevziler ele geçirmiştir.²⁹

²⁴ Veli Sevin; a.g.e., s. 27.

²⁵ Oral Sander; a.g.e., s. 256.

²⁶ Edward Mead Earle; **Bağdat Demiryolu Savaşı**, (Çev: Kasıp Yargıcı), Milliyet Yayınları, İstanbul, 1972, 57-58.

²⁷ Osman Aydoğan; “Türk Alman İlişkileri Krizde mi?”, **Harp Akademileri Bülteni**, Kasım 1988, Sayı: 191, S. 17; Süleyman Kocabaş; **Tarihte Türkler ve Almanlar**, Vatan Yayınları, İstanbul, 1968.

²⁸ Doğan Hacipoğlu; a.g.e., s. 22.

²⁹ Edward Mead Earle; a.g.e., s. 58; ilber Ortaylı; a.g.e., s. 20-21.

Ayrıca bir merkezi Avrupa ülkesi olan Almanya, Osmanlı Devleti'nin Rusya'nın güneye inişini engelleyen bir coğrafi konumda olduğu gerçeğini kavramış ve bu durumu bir avantaj olarak kabul etmiştir. Ayrıca Almanya'nın , Kamerun, Togo, güneybatı ve doğu Afrika'daki sömürgelerinden sağlanan hammaddelerinin yetersiz oluşu nedeniyle ekonomik anlaşmalarla başlayan Türk-Alman ilişkileri, daha sonra Almanların Osmanlı Devleti'ni kendi nüfuzuna almak amacıyla başta **“Berlin-Bağdat Demiryolu Projesi”**³⁰ olmak üzere, çoğu ekonomik bir çok proje ve bahanelerle Osmanlı Devleti'ne yakın olmayı istemiş, bu yakınlıktan istifade ile de İran Körfezi'ne kadar etki alanını genişletmeyi başarmıştır. Bu dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda, yabancılara verilen siyasal ve ekonomik ödünlerden rahatsızlık çeken bir bürokrasi ve dar bir aydın grubunun olmasının yanında yabancılara karşı kuşku duyan bu geniş ülkeye yeni yöntemlerle sızmak gerekiyordu. Almanya, bunu başarmış ve bu sayede iktisadi-siyasi nüfuzu silahlı ve ordusuz kurma çağını açmıştır.³¹ Daha sonra yine bu tarihlerde kabul edilecek olan Alman Donanma Kanunu ile uzun süre dünya denizlerinde İngiliz egemenliğini tehlikeye düşüren Alman donanmasının temelide atılmıştı. Böylece Alman diplomasisi artık Avrupa politikasını bırakmış, Doğu Asya, Batı Asya ve dünya denizleriyle ilgilenmeye başlamıştı.

Almanya'nın bu sömürge imparatorluğu kurmasında ve Doğu'ya yayılması için Müslümanların da yardım ve sempatisini kazanması gerekiyordu. Bu amaçla Kayzer, İstanbul'dan sonra Kudüs'e giderek, burada bir Protestan kilisesini açmıştır. Bu davranışla İngiltere'nin Osmanlı sınırları içinde yaşayan Protestanlar üzerindeki etkisini sınırlandırmayı amaçlamaktaydı. Ayrıca, yine Müslümanların sempatisini kazanabilmek umuduyla Kudüs'ü ziyareti sırasında **“gerek majeste Sultan, gerekse Halifesi olduğu dünyanın her tarafındaki 300 milyon Müslüman bilsin ki, Alman İmparatoru onların en iyi dostudur”**³² Demiştir. Bu bölgeye Kayzer Wilhelm'in ziyareti ile gelişen dini ve kültürel ilgi sonuçta Alman İmparatorluğu'nun siyasi ve iktisadi çıkarlarını da desteklemiştir.³³

Almanya, bu demiryolu hattını ileride Basra Körfezi'ne ve daha aşağıya kadar uzatarak İngiltere'ye karşı stratejik bir avantaj sağlamayı hedefliyordu. Almanlar demiryolu

³⁰ “Berlin-Bağdat Demiryolu Projesi” hakkında detaylı bilgi için bkz. Lothar Rathmann; **Berlin-Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi**, Belge Yayınları, İstanbul, 1982, s. 35-61.

³¹ İlber Ortaylı; a.g.e., s. 25.

³² İlber Ortaylı; a.g.e., s. 54; Doğan Avcıoğlu; **Türkiye'nin Düzeni Dün-Bugün-Yarın**, Cilt I, Bilgi Yayınevi, 6.Baskı, İstanbul, 1973, s. 99.

³³ Bkz. Edward Mead Earle; a.g.e., s. 144-157; İlber Ortaylı; a.g.e., s.55-67.

hattının civarını Alman nüfus ile kolonize etmeyi düşünürken, Abdülhamit ise buraları Rumeli muhacirleri için uygun yerler olarak düşünmekteydi.

Eğer, bu proje Anadolu içinde kalıp, İngiliz ve Fransız demiryollarının nüfuz sahasına girmeseydi fazla gürültü koparmazdı. Oysa proje, İngiltere'nin Mısır ve Basra Körfezi'ndeki, Fransa'nın Suriye'deki siyasi-iktisadi çıkar ve emellerini tehdit edecek boyutlara ulaşıyordu. Rusya da İran ve Doğu Anadolu'daki emelleri için bu projeyi tehlikeli görmeye başladı. Hatta bu projeye ilk karşı çıkan devletlerden biri Rusya olmuştur. İstanbul'daki büyükelçileri Zinovyev, Bağdat demiryolunun Rusya'nın Basra Körfezi'ndeki çıkarlarını zedeleyebileceğini ileri sürerek karşılığında, hiç değilse Erzurum'a kadar bir demiryolu yapım ve işletme imtiyazının Rusya'ya verilmesini istedi.³⁴ Rusya'nın Bağdat demiryoluna karşı çıkmasının sadece bir yayılmacı ideoloji değil, ticari ve askeri nedenler de rol oynuyordu. İstanbul'daki büyükelçilik başkatibi Çarikov, bu konu üzerine yazdığı kitapta; Almanya'nın bu yolla, üretimini İran ve Afganistan'a sokup, bu bölgelerdeki Rus ticaretini yok edeceğini, Türkiye'nin ise tarım ürünlerini Avrupa'ya naklederek Rusya'ya darbe indireceğini ileri sürüyordu. Gerçekten de 1900 yılında Osmanlı ticaretinin % 9'u Rusya ile yapılıyordu.³⁵

Bu konu ile ilgili araştırmalara bakıldığında açıkça görülür ki Basra Körfezi, bu dönemlerde İngilizlerin Berlin-Bağdat Demiryolu projesine muhalefetine kilit taşı haline gelmiştir³⁶. Almanya'nın Doğu'ya doğru genişlemesine İngiltere'nin bütün gücüyle karşı çıkacağı kesindi. Çünkü Alman donanmasının özellikle 1898 ve 1900 yılları arasında güçlenmesinin İngiltere'nin denizlerdeki hakimiyetini sarsacağı kesindi. Zira Almanların Basra Körfezi kıyılarında sahip oldukları ve kontrol ettikleri bir derin su limanına kadar ulaşmasının, İngiltere'nin Afrika'da ve Hindistan'daki çıkarlarına aykırı olacağından razı olamazdı.³⁷

Hatta Almanlar tarafından donatılmış ve yetiştirilmiş bir Osmanlı ordusunun, Bağdat Demiryolunun sağlayacağı ulaşma kolaylıklarından yararlanarak Orta Doğu'daki İngiliz

³⁴ İlber Ortaylı; a.g.e., s. 157; Doğan Avcıoğlu; *Türkiye'nin Düzeni Dün Bugün Yarın*, Bilgi Yayınevi, 6.Baskı, İstanbul, 1973, s. 100.

³⁵ İlber Ortaylı; a.g.e., s. 157,

³⁶ Edward Mead Earle; a.g.e., s. 220-224.

³⁷ Edward Mead Earle; a.g.e., s.219; İlber Ortaylı; a.g.e., s. 158-159.

mevkilerini tehdidi dahi, İngiltere'nin gözündeki büyük bir tehlikeydi. Lord Curzon, “**Basra Körfezi’ne başka bir devletin yerleşmesine müsaade eden herhangi bir İngiliz bakanına vatan haini demekte tereddüt etmem**”³⁸ diyordu.

Almanya, Basra Körfezi’ne yeni bir liman inşa etmeyi planlıyordu. İnşa için ise en uygun yer olarak da Kuveyt Emirliği kıyılarını düşünen Almanya, böylece Hindistan’a ve daha da Doğu’ya kestirme bir yol açıp, herhangi bir savaş durumunda Alman gemilerine kapatılacak olan Süveyş kanalına muhtaç olmaktan kurtulmayı tasarlıyordu. Demiryolu İngiliz donanmasının bölgedeki etkinliğini azaltacak, ayrıca savaş zamanında asker ve topçuyu da buralara taşıyabilecekti.

Ancak gelişmelerden sonra İngiltere, Almanya’ya Kuveyt sahillerinde liman inşa ettirmek de dahil bir çok konuda karşı çıkmıştır. Sonunda İngiltere Kuveyt Şeyhliğini himayesine aldı, 1914 yılında Almanya, İngiltere ile imzaladığı bir anlaşma ile de demiryolunu Basra’dan öteye indirmemeyi kabul etti.³⁹ Basra ile Şattülarap arasındaki ulaşımın sağlanması için İngiliz sermayesinin çoğunlukta olduğu bir şirket kurulacaktı. Aynı anlaşma ile Bağdat ve Musul illerindeki petrolün aranması ve işletilmesi imtiyazı, çıkacak petrolün üçte biri İngiliz donanmasının, üçte biri Alman donanmasının ihtiyaçlarına ayrılmak ve ancak geri kalan üçte biri satışa çıkarılmak üzere bir İngiliz-Alman-Hollanda ortak şirketine ⁴⁰, Güney İran ve Basra ilindeki petrolün aranması ve işletilmesi ayrıcalığı ise yalnız İngiltere’ye verilmiştir. ⁴¹

İngiltere ve Almanya arasındaki bu anlaşma ile Osmanlı devletinin Asya toprakları ekonomik nüfuz bölgelerine bölünmüştür. Bu anlaşmaya göre Almanya demiryolunun Anadolu bölümünü yapacak, ancak, hattın İngiliz imparatorluk yolunu tehlikeye düşürecek biçimde Basra Körfezi ve dolayısıyla Hint Okyanusu’na kadar uzatılmasında tarafların kabulü gerekecekti. Bu şu demekti; Osmanlı bir bütün olarak kalırsa, Almanya bu devlet üzerinde üstünlüğünü sağlayacak, ancak, Almanya’nın bütün çabalarına rağmen parçalanacak olursa, Almanya bu paylaşımdan aslan payını alacaktı⁴². Fakat bunun karşılığında da Alman Hükümeti, Basra ile Kuveyt arasındaki hattın yapımından vazgeçmiştir. Almanlarla Türklerin

³⁸ Doğan Avcıoğlu; a.g.e., s. 100.

³⁹ Doğan Hacipoğlu; **Osmanlı İmparatorluğu’nun Birinci Dünya Harbi’ne Girişi**, İstanbul Deniz İkmal Grup K.lığı, İstanbul, 2000, s. 24-25; İlber Ortaylı; a.g.e., s. 163.

⁴⁰ Turkish Petroleum Co. Doğan Hacipoğlu; a.g.e., s. 25.

⁴¹ Anglo-İranian Oil Co. Doğan Hacipoğlu; a.g.e.s. 25.

⁴² Oral Sander; **Anka’nın Yükselişi ve Düşüşü**, İmge Kitabevi, İstanbul, 2000, s. 274.

% 20 oranında katılması karşılığında Dicle ve Fırat'taki gemicilik ve tekeli, Şatırap'da gemi işletme ve bulundurma hakkını ve Almanların % 25 payla katılması karşılığında Musul'daki petrol rezervini İngiltere'ye bırakmıştır. Sonuç olarak Almanlar, İngiliz Hükümeti yetkililerine Bağdat Demiryolu Şirketi yönetim kurulunda iki sandalye vermeyi ve Basra, Bağdat limanlarının yapımına İngiliz kapitalistlerin katılmasını sağlamayı kabul etmişlerdir.

Bu arada Osmanlı Devleti'nin kontrolünde bulunan boğazlar ile; muhtemel bir savaşta karşı tarafı oluşturacak İngiltere ve Fransa ittifakına Rusya'nın katılması halinde, bu ittifakı birbirinden ayrı tutmanın mümkün olabileceği Almanlar tarafından önceden tahmin edilebilmiş ve planlanmıştır. Ayrıca Birinci Dünya Harbi öncesindeki askeri ve politik gelişmeler Almanya'nın Baltık Denizi'nde de deniz kontrolü sağlamasına imkan veriyordu.⁴³

b. Alman Askeri Uzmanları'nın Türkiye'ye Gelişi

Osmanlı İmparatorluğu'nda XVI. Yüzyılın ikinci yarısından sonra devletin kanun ve nizamları bozulmaya başlamıştı. Özellikle III.Murat devrinden itibaren devlet işlerine yetki ve sorumluluğu bulunmayan çevrelerin müdahaleleri yüzünden keyfi bir yönetim kapıları açılmıştı. Merkezi yönetimdeki bozuklukların eyaletlere de sıçramasıyla siyasi birliği tehdit eden iç ayaklanmalar baş göstermişti. Bütün bu olumsuz gelişmeler Osmanlı Devleti'nin XVI.yüzyılın ikinci yarısından itibaren ıslahata muhtaç olduğu gereğini ortaya çıkarmıştı.

Osmanlı Devleti'nin bu dönemde ıslahat uğrunda çaba sarf edenler II. Osman (1618-1622) ve IV. Murat (1623-1640) gibi padişahlarla, Köprülü ailesinden gelen vezirler olmuştur. İmparatorluğa eski gücünü kazandırmak için girişilen bu ıslahatlarda II. Osman'ın haricindekiler başarılı da görünmüşlerdir. Bu ilk ıslahatlarda Avrupa'nın bir etkisi olmamıştır.⁴⁴ Çünkü, gerilemenin gerçek nedenleri anlaşılamamış, Hristiyan dünyasıyla geçmiş Haçlı seferlerine kadar uzanan rekabet nedeniyle Avrupa'nın Osmanlı Devleti'nin önüne geçebileceğini hemen hiç kimse kabullenememişti. İlk ıslahatların bir diğer özelliği de disipliner bir karakterde olmalarıydı. IV.Murat ve Köprülüler bozulan devlet otoritesini yeniden kurabilmek için kuvvete başvurmuşlardı. Bu nedenle XVII. Yüzyıl ıslahatları, ıslahatçıların gösterdikleri şiddet oranında ve onlar yaşadığı sürece başarılı görünmüşlerdir. Ayaklanmaların ve diğer aksaklıkların gerçek nedenleri ortadan kaldırılamadığı için,

⁴³ Celalettin Yavuz; **Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar**, Deniz İkmal Grup K.lığı Basımevi, İstanbul, s. 226.

⁴⁴ Enver Ziya Karal; **Osmanlı Tarihi**, Cilt V, 4. Baskı, Ankara, 1983, s. 55.

ıslahatçıların ölümüyle her şey eski haline dönmekte gecikmemiştir. nitekim, Osmanlı İmparatorluğu'nun bu yüzyılın sonlarında uğradığı yenilginin belgesi olan Karlofça Antlaşması (1699), XVII. Yüzyıl ıslahatlarının kalıcı bir başarı sağlayamadığının kanıtı olmuştur. Diğer taraftan bu sonuç aynı zamanda Avrupa'nın Osmanlı Devleti'ni askeri ve teknik açıdan geçtiğinin de bir göstergesi olmuştur.

Bu yüzden Osmanlı İmparatorluğu, XVIII.yüzyılda her alanda gelişen Avrupa uygarlığından yararlanmak ve böylece siyasi bütünlüğünü korumak, geleceğini güvenceye almak istemişti. Avrupa'nın üstünlüğü ilk kez askeri alanda hissedildiği için, bu yüzyılda batıdan ilham alınarak yapılan ıslahatların ağırlık noktasını askeri alandaki ıslahatlar oluşturmuştur.

Osmanlı İmparatorluğu'nda yabancı uzmanların etkisi ile yapılan ilk ıslahat hareketlerinde Fransızlar etkili olmuştur. 1716 yılında Rochfort adında bir Fransız subayı, Damat İbrahim Paşa'ya; **“Bab-ı Ali hizmetinde bir ecnebi Askeri Mühendisler Kıtası Teşkiline dair”** on sayfalık bir rapor vermişti. Bu tasarı Osmanlı İmparatorluğu'nda öğretmen olarak yabancı uzman ve fen subayları getirtmek içindir. Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk ıslahat düşüncesi, hiç değilse çağın gereklerine uygun teknik subay yetiştirme ve kullanma düşüncesi XVIII. Yüzyılın başlarında ortaya çıkmıştır.⁴⁵

I.Mahmut devrinde (1730-1754) Topal Osman Paşa'nın sadrazamlığı sırasında aslen Fransız olup, Osmanlı hizmetine alındıktan sonra Müslüman olarak Ahmet Bonval Paşa (Humbaracı Ahmet Paşa) adını alan Conte de Bonneval⁴⁶, özellikle Humbaracı Ocağı'ndan 300 kişilik bir birlik düzenleyerek ıslahına çalışmıştı. Humbaracı Ahmet Paşa'nın, saraya sunduğu iki ayrı raporlar sonunda Humbaracı Ocağı örnek bir birlik haline getirilmiştir. Onun yetiştirdiği humbaracılar 1736-1739 Osmanlı-Rus ve Avusturya savaşlarında başarılı olmuşlardı. Humbaracı Ahmet Paşa, saraya verdiği bu raporlarında artık cesaret ve kahramanlığın bu çağda yetmediğini, çağdaş askerlikte eğitim ve disiplinin, asker maaşlarının düzenli ödenmesinin en önemli iş olduğunu anlatmıştı.⁴⁷ Ahmet Bonval Paşa'ya Türklerin iyi

⁴⁵ Gündüz Akıncı; **Türk-Fransız Kültür İlişkileri (1071-1859)**, Sevinç matbaası, Atatürk Üniversitesi Yayınları no: 276, Ankara, 1973, s. 45.

⁴⁶ Fransız Burbon asıllı olan Conte de Bonneval, Fransız kara kuvvetlerinde parlak işler görmüş, Kral XIV. Louis'den gördüğü küçümseme nedeniyle Avusturya ordusunda görev almış, orada da başarılı olmuşsa da geçinemeyip Saraybosna'ya gelmişti.

⁴⁷ Niyazi Berkes; **Türkiye'de Çağdaşlaşma**, Ankara, 1973, s. 60.

davrandığını duyan birkaç Fransız subayı daha Osmanlı Devleti hizmetine girmiştir. Bunlar: Macarnis Daglis, Conte Ramsay, Conte la Tour, Marquis Dorney ve Dervi'dir.⁴⁸

Osmanlı İmparatorluğu, 18. Yüzyılın ortalarından itibaren özellikle ordusunda ıslahat yapılması ihtiyacı devam etmekte ve bu amaçla yabancı subaylardan yararlanılması düşünülmüştür. Bu sırada özellikle Prusya Kralı II. Friedrich (1740-1786) in Avrupa'da zaferler kazanmakta olması dönemin Osmanlı Padişahı III. Mustafa'nın (1757-1774) dikkatini çekmiştir. Fakat dönemin siyasi entrikaları ve daha öncede vurgulandığı gibi **"Hristiyan bir devlet ile ittifak anlaşması imzalanamaz"** düşüncesi etkili olmuş ve iki ülke arasındaki dostluk ve ticaret antlaşması ancak 1761'de imza edilebilmiş, Prusya Krallığı ile Osmanlı İmparatorluğu arasında bir askeri ittifak 1 Şubat 1790 tarihinde gerçekleşmiştir.⁴⁹

III. Mustafa devrinde (1757-1774) kara kuvvetlerine subay yetiştirmek üzere "Mühendishane-i Berri-i Hümayun" (Kara Mühendishanesi-Kara Harp Okulu) kurulmuş, Tersane ve donanma iyileştirilmişti. Yine bu dönemde Macar soylusu Baron de Tott Topçu Ocağı'nın ve Tophane'nin ıslahı için çalışmış, 1773'de kurulan yalnız askerlikte yenilik sağlamakla kalmamış, tıp ve astronomiye merakı nedeniyle bu alanlarda da Batı etkilerinin ülkeye girmesine çalışmıştı.⁵⁰ 1756 yılında Yüzbaşı von Varennes, Osmanlı Devleti'ne diplomatik elçi olarak ilk kez gönderilmiş olan Prusyalı Maslahatgüzar von Rexin'e refakat görevi ile İstanbul'a gelmişti.⁵¹ Prusya'nın ikinci maslahatgüzarı ise aktif bir kara subayı olan Binbaşı von Zegelin idi. Ancak, bu subayların Türk askeri yapısı üzerinde pek fazla bir etkisi olmamıştır.⁵²

I.Abdülhamit devrinde (1774-1789) Sadrazam Halil Hamit Paşa ordunun ıslahına devam etmiş, bir İstihkam Okulu açıldığı gibi, Fransa'dan çok sayıda uzman getirtmişti. Onun ıslahat girişimleri padişaha karşı bir hareket hazırlamakla suçlanarak görevinden alınmasına

⁴⁸ Gündüz Akıncı; a.g.e., s. 46.

⁴⁹ Yavuz Özgüldür; a.g.e., s. 3; İ.Hakkı Uzunçarşılı; **Osmanlı Tarihi (Karlofça Antlaşması'ndan XVIII.Yüzyılın Sonlarına Kadar)**, Cilt IV, I.Bölüm, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988, s.348-350.

⁵⁰ Enver Ziya Karal; a.g.e., s. 58.

⁵¹ Bu dönem ve sonrasında Türkiye'ye gelen Alman Askeri misyonuna mensup subay ve heyetler için bkz. Doğu Araştırma Merkezi-Stratejik Araştırma Grubu; "Türkiye'de Alman Askeri Misyonu Subaylar-Generaller-Heyetler I-II", **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi Dün/Bugün/Yarın**, Sayı: 24, Şubat 1987, s.52-67 ve Sayı: 25, Mart 1987, s.52-67.

⁵² Celalettin Yavuz; a.g.e., s. 23.

kadar devam etmiştir. Bu dönemde ayrıca, yabancı uzmanların Müslüman olması ve kıyafet sınırlama koşulları da ortadan kaldırılmıştır.⁵³

III. Selim (1789-1807) döneminde 1789-1793 yılları arasında Prusyalı Albay von Goetze Türk kara ordusunun eğitimi maksadıyla görev almıştı. 1791-1792 yılları arasında Prusyalı Piyade Teğmen von Scholten de Albay Goetze'nin yardımcısı olarak Osmanlı Devleti'nin hizmetinde bulunmuştur.⁵⁴ III.Selim'in isteği üzerine Prusyalı Albay von Goetze, Türk kara birliklerini denetlemiştir.⁵⁵ Rusya'ya karşı seferlerinde danışman olarak Türklerin yanında yüksek rütbeli Prusya subaylarının bulunduğunu görülmüştür.⁵⁶ Ancak bu dönemde Osmanlı Ordusunda hizmet eden Avrupalı subayların çoğu, kendi istekleri ve kişisel başvurularıyla Osmanlı hizmetine giren ve kendi esas ordularını ve devletlerini temsil etmeyen maceracılar, ve bunların içerisinde yer alan Prusyalı subaylar da bir ayrıcalık teşkil etmiyordu. Bu durumda bunlar, şeklen Prusya ordusundan ayrılıyorlar, kesin ve devamlı olarak ve çoğu kez de Osmanlı vatandaşlığını ve İslam dinini kabul ederek Osmanlı'nın hizmetine giriyorlardı.⁵⁷

XIX. Yüzyılın başında giderek kötüleşen Osmanlı Ordusunun, kendini toparlayabilmesi, çağa ayak uydurabilmesi için, reorganizasyona tabi tutulmasının gereğine inanan II. Mahmut, bu iş için o da Avrupalı uzmanlar getirtmek istemiştir. Osmanlı Ordusunun reorganizasyonu çalışmalarında kullanmak üzere, eğitmen subay göndermeleri için, ilk girişimi, 1835 Temmuzunda Fransa'ya yapmış ise de olumlu cevap alamamıştır.⁵⁸ Bunun üzerine, girişimini 1835 sonlarında Prusya Krallığı'na yapmış ve bu kez olumlu sonuç almıştır.

23 Kasım 1835 tarihinde iki kişiden oluşan ve Alman Hükümeti'nin müsadesiyle Osmanlı İmparatorluğu'na gelen ilk Prusyalı subay Yüzbaşı Moltke ve üç arkadaşı olmuştur. Bu subaylar imparatorlarının müsadesiyle dört yıl (1835-1839) Osmanlı ülkesinde kalmışlar,

⁵³ Hayri R. Sevimay; *Cumhuriyete Girerken Ekonomi*, Kazancı Kitap Tic.A.Ş., İstanbul, 1995, s.33.

⁵⁴ Celalettin Yavuz; *a.g.e.*, s. 23.

⁵⁵ Lothar Rathmann; *a.g.e.*, s.26.

⁵⁶ Jehuda L. Wallach; *a.g.e.*, s. 7

⁵⁷ Jehuda L. Wallach; *a.g.e.*, s. 8.

⁵⁸ Yavuz Özgüldür; *a.g.e.*, s. 5; Jehuda L. Wallach; *a.g.e.*, s. 9.

fakat bu subayların hangi görevi yapacakları , statülerinin nasıl saptanacağı, yetkilerinin ne olacağı, uzunca bir süre belli olmadığından çalışmaları bir yarar sağlamamıştır.⁵⁹

Moltke heyetini 1882' de Osmanlı Devleti'ne gelen Albay Kaehler heyeti izlemiştir. 1877-1878 Harbindeki yenilgi Abdülhamit'i, özellikle ne pahasına olursa olsun, devleti İngiltere ve Fransa'nın siyasi etkisi ile A.B.D.'nin askeri etkisinden kurtarmak amacıyla büyük devletler arasında bir denge politikası izlemeye sevk etmiş, donanmanın ıslahını İngilizlere, jandarmanın ıslahını Fransızlara bırakan Abdülhamit, ordunun ıslahı için de Almanya'dan bir askeri heyet istenmesinin uygun olacağını düşünmüş, o sıralarda Alman İmparatoru II. Wilhehl'm'de doğuya ilgi duymaya başladığından Abdülhamit'in ricasını olumlu karşılamış ve Albay Kaehler'in başkanlığında dört kişilik bir askeri heyetin Osmanlı Devleti'nde görev yapmasına izin vermiştir.⁶⁰

11 Nisan 1882'de Osmanlı hizmetine giren Albay Kaehler ve heyeti kendilerini sadece akıl öğretip, emir vermekle yükümlü sayıyorlardı.⁶¹ Kaehler, Avrupa ordularına oranla çok ilkel ve eskimiş bir yapıya sahip, uzun zamandan beri atış ve tatbikat yapmayan, günlük eğitimi eksik, maaş ve özlük hakları düzenli olarak verilmeyen Osmanlı ordusunu eğitebilmek için bir süre uğraşmış, fakat heyetin Osmanlı Devleti'nin mali gücünü göz önüne almadan, reorganizasyon konusunda hazırladıkları raporların II.Abdülhamit tarafından bilerek hasılaltı edilmesi üzerine başarılı olamamışlardır.⁶² Kaehler heyeti hazırlayıp ta bir türlü uygulamaya koyduramadıkları reform planlarının dışında, mesailerinin tamamını ya giderek artan maaş ve rütbe alma ya da Alman silah sanayiine yüklü siparişler almak ve casusluk yapmak işine ayırır olmuşlardır. Osmanlı ordusu için büyük bir gizliliğe sahip olan askeri sırlar, ordunun genel durumunu, imparatorluğun siyasi hayatını, günü gününe Alman Savaş ve Dışişleri Bakanlıklarına rapor etmişlerdir.⁶³

Kaehler'in 1885 yılında ölmesi üzerine, Alman ordusunda bir binbaşı olan Colmar von der Goltz, olağanüstü yetkilerle Osmanlı hizmetine tuğgeneral rütbesi ile Alman Askeri Heyeti

⁵⁹ Moltke başkanlığındaki Alman Askeri Uzmanlarının Osmanlı ordusundaki çalışmaları için bkz. Yavuz Özgüldür; a.g.e., s. 5; Jehuda Wallach; a.g.e., s. 7-20; İlber Ortaylı; a.g.e., s. 104-106.

⁶⁰ Heyette yer alan diğer üç subay şunlardı; Piyade Yüzbaşı Kamphövener, topçu yüzbaşı von Hobe ve dragon alayından yüzbaşı Ristow idi. İlber Ortaylı; a.g.e., s. 108; Jehuda Wallach; a.g.e., s.32; Yavuz Özgüldür; a.g.e., s. 12; Veli Yılmaz; 1 nci Dünya Harbi'nde Türk-Alman İttifakı ve Askeri Yardımlar, İstanbul, 1993, s. 39.

⁶¹ Yehuda L. Wallach; a.g.e., s. 32; Yavuz Özgüldür; a.g.e., s. 12.

⁶² İlber Ortaylı; a.g.e., s. 76.

⁶³ İlber Ortaylı; a.g.e., s. 76.

Başkanlığına getirilmiştir.⁶⁴ Askeri heyetteki görevi, askeri okullarda yürütülecek reform çalışmalarını yönetmek olan Goltz Paşa, 1885'e kadar, II. Abdülhamit'in engellemeleri yüzünden askeri liselerdeki ders programları üzerinde köklü bir değişiklik yapamamasına karşılık, Osmanlı ordusunu en iyi tanıyan, Osmanlı komutanlarını –özellikle genç subayları- etkileyebilen tek yabancı olmuştur.⁶⁵

Görevini siyasi oyunları için çok iyi kullanan von der Goltz, Osmanlı ordusunun durumunu, hükümetteki siyasi gelişmeleri, açıktan açığa Alman Genelkurmayı'na ve Dışişleri Bakanlığı'na günü gününe rapor etmiştir.⁶⁶ Ayrıca hazırladığı ve uygulanma amacıyla II.Abdülhamit'in önüne sundukları, her askeri reform paketinin ardından, Alman silah sanayiine çok yüklü siparişler aldırılmasını sağlayarak önce kendi ülkelerinin çıkarlarını ön planda tutmuşlardır. Goltz Paşa ve ıslah heyetinde görevli diğer subayların da gayret ve teşebbüsleri sonucunda, 1885'de 500 ağır top, 1886'da 426 sahra topu ve 60 havan topu, 1887'de yarım milyon karabina ve tüfek alman Krupp, Mauser ve Loewe firmalarından satın alınmıştır. II.Wilhelm Almanya'da 1894'te 6 milyon, 1895'te 12.2 milyon marklık siparişler verilmiştir.⁶⁷

Bu siparişler müteakip yıllarda da devam ederek Von der Goltz sayesinde, 1890'lı yılların sonunda Alman silah fabrikatörleri, Osmanlı silah pazarını tamamen ellerine geçirmişlerdir.⁶⁸

Bu çalışmaları sırasında Türk dostu ve en itibarlı yabancı ilan edilen von der Goltz'un, gerçekte hiç de Türk dostu olmadığı açıktır. Nitekim sözde dostluk fikirlerine sahip bu ünlü komutan, 1897'de, Türklerin İstanbul'u mutlaka terk etmeleri gerektiğini, ancak Anadolu ve Mezopotamya'da yaşayabileceklerini, hiç çekinmeden söyleyebilmiştir.⁶⁹

Kayzer II.Wilhelm'in İstanbul'a yaptığı ilk resmi ziyaretin ardından, Alman silah sanayiinin devi Krupp'a verilen yüklü siparişler⁷⁰, Bağdat Demiryolu'nun Konya'ya uzaltılma imtiyazı, Osmanlı-Alman ticaret anlaşması, Osmanlı ülkesini tüm imkanları ile Alman sanayiinin hizmetine sunmuştur.⁷¹

⁶⁴ İlber Ortaylı; a.g.e., s. 78; E.Ziya Karal; **Osmanlı Tarihi** Cilt VIII, Ankara, Türk Tarih Kurumu yayını, 1983, s. 174; Jehuda Wallach; a.g.e., s.43.

⁶⁵ Jehuda Wallach; a.g.e., s.44; İlber Ortaylı; a.g.e., s. 79.

⁶⁶ Jehuda Wallach; a.g.e., s.52; İlber Ortaylı; a.g.e., s. 78.

⁶⁷ Veli Yılmaz; a.g.e., s. 43.

⁶⁸ İlber Ortaylı; a.g.e., s. 79.

⁶⁹ Yavuz Özgüldür; a.g.e., s. 15; Doğan Hacipoğlu; **Osmanlı İmparatorluğu'nun Birinci Dünya Harbi'ne Girişi**, İstanbul Deniz İkmal Grup K.lığı, İstanbul, 2000, s. 22.

⁷⁰ Jehuda L.Wallach; a.g.e., s.91; ayrıca Krupp şirketine verilen silah siparişleri için bkz. Lothar Rathmann; a.g.e., s.16-19, 30-35;

⁷¹ İlber Ortaylı; a.g.e., s. 41-64; Rifat Önsoy; **Türk-Alman İktisadi Münasebetleri**, İstanbul, 1982, s. 17.

Osmanlı Hükümeti, bütün bu gerçeklere ve 1912-1913 yılındaki acı Balkan Savaşı yenilgisine rağmen, Osmanlı ordusunun reorganizasyon çalışmalarını yürütecek yeni Alman askeri heyetlerinin Türkiye'ye gönderilmesi için 22 Mayıs 1913 tarihinde Alman Hükümeti'ne resmi başvuruda bulunmuştur.⁷²

Türk Hükümeti'nin bu talebine Kayzer II.Wilhelm cevap vermeden önce durumu İngiltere Kralı ve Rus Çarı'na bildirmiş ve onaylarını almış⁷³ ve Türkiye'ye gönderilecek askeri heyetin başkanlığına, Türkçe bilmeyen, Türkiye ve Türkler hakkında en ufak bir bilgiye sahip olmayan, Alman ordusunun en kıdemli ve sevilmeyen, çok sert ve otoriter⁷⁴ askeri ve halen Kassel'deki 22. Tümen Komutanı olan Liman von Sanders'i seçmiştir.⁷⁵

Mahmut Şevket Paşa'nın, 24 Nisan 1913 tarihinde, İstanbul'daki Alman Büyükelçisi Wangenheim'a söylediği aşağıdaki sözler ilgi çekicidir;

*“Yeni gelecek Alman askeri heyeti Osmanlı Ordusunu ve subaylarını siyasetten uzaklaştırmalı, önceki heyetlerin aksine müşavir subay sıfatıyla değil bizzat komutan olarak Osmanlı Ordusunda görev yapmalı ve Osmanlı Ordusunda fiili komuta görevi alacak askeri heyet başkanı ve üyeleri, sert, otoriter, sıkı disiplin sahibi kişiler olmalıydılar.”*⁷⁶

Görüldüğü gibi, Osmanlı subayları, Alman askeri heyetinde yer alan subaylardan memnun olmamışlardı. Oysa Almanlara göre İmparator II. Wilhelm'in seçmiş olduğu Liman von Sanders, sahip olduğu özellikler açısından tam aranan niteliklere sahipti. Ayrıca Büyükelçi Wangenheim, 14 Nisan 1913 tarihli görüşmeden öyle bir izlenim edinmişti ki, Almanya'dan istenen yeni askeri heyet hem bütünüyle Osmanlı Ordusunu hem de Osmanlı Hükümeti'ni avucunun içine alabilecekti.⁷⁷ Wangenheim'in düşüncelerine göre Osmanlı Ordusunu ve Hükümetini Alman güdümüne sokabilmek için, bundan daha iyi bir fırsat olamazdı. Osmanlı İmparatorluğu'nu çok zayıf ve yalnız bir dönemde yakalayan Almanya 27

⁷² Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, Cilt: II, Kısım 4, Ankara, TTK Basımevi, 2.Baskı, 1983, s. 282; Yavuz Özgüldür, a.g.e., s. 16; Jehuda L. Wallach, a.g.e., s.111.

⁷³ Yusuf Hikmet Bayur, a.g.e., s.277; Yavuz Özgüldür, a.g.e., s. 16.

⁷⁴ Yavuz Özgüldür, a.g.e., s. 17.

⁷⁵ Yusuf Hikmet Bayur, a.g.e., s.277; Liman von Sanders, *Türkiye'de 5 Yıl*, (Çev: M.Şevki Yazman), Burçak Yayınevi, İstanbul, 1968, s. 13.

⁷⁶ Yusuf Hikmet Bayur, a.g.e., s.284; Liman von Sanders, a.g.e., s. 13.

⁷⁷ Yusuf Hikmet Bayur, a.g.e., s. 281.

Ekim 1913 tarihinde imzalanan ve kısaca aşağıda verilen sözleşmenin şartlarından da anlaşılacağı gibi çok geniş yetki ve sorumlulukları elde etmeyi başaracaktır.

- Alman Generali, Protokolde Harbiye Nazırı'ndan sonra gelecekti;
- Askeri Şura (Şuray-ı Askeri)'nin üyesi olacaktı;
- bütün askeri okullar, öğretim birlikleri ve diğer yabancı subaylar ona bağlanacaktı.
- Ayrıca kendisine, Osmanlı ordusunda Korgenerallik rütbesi ile İstanbul'daki Birinci Kolordu'nun komutanlığı verilecekti.⁷⁸

General Liman von Sanders, her ne kadar anılarında görevlerinin askeri olduğunu iddia etsede, gerek Wangenheim'in Alman Dışişleri Bakanlığı ile yazışmalarından ve gerekse İngiltere, Fransa ve Rusya'nın göstermiş olduğu tepkilerden görevin siyasi yönünün daha ağırlıklı olduğunu göstermiştir. Çünkü, bir Alman generalinin Osmanlı Ordusunda I. Kolordu Komutanlığı gibi önemli bir göreve ve hatta geniş yetkilerle atanmasının ne anlama geldiğini çok iyi bilen İngiltere, Fransa ve Rusya olayı siyasi bir kriz haline getirmişlerdir.⁷⁹

Bu sorun İmparator II. Wilhelm'in, 14 Ocak 1914 tarihinde Liman von Sanders'in Alman ordusundaki rütbesini orgeneralliğe yükseltmesi, bunun üzerine Osmanlı Hükümeti'nin de mareşalliğe tayin etmesi ve kendisine Genel Müfettişlik görevi verilerek fiili komutanlıktan alınması ile çözmüştür.⁸⁰

Daha sonra Harbiye Nazırı olan Enver Paşa, bir yandan orduda geniş çaplı bir temizlik hareketini başlatarak 1200 subayı emekli etmiş, diğer yandan da General Liman von Sanders'in yetkilerini kısıtlamaya çalışmıştır. İlk iş olarak da, Askeri Şura'yı ortadan kaldırmış ve Sanders'in ordu içindeki teftişlerini kendi kontrolü altına almıştır.⁸¹

Alman askeri heyeti, 6 ay içerisinde, başkent İstanbul ve çevresindeki birliklerde bir hayli etkili olmuş, genel olarak disiplin teşkilat, teçhizat, atış, eğitim konularında büyük ilerlemeler kaydetmiştir. fakat gerçek böyle değildi. 1914 yılı Temmuz sonlarında İstanbul'da, İtilaf Devletleri temsilcileri önünde muazzam bir geçit resmi düzenlenmesine rağmen, bu bir göz boyamadan başka birşey olmamıştır. Gerçekte, ülkenin eyaletlerindeki birliklerin durumu

⁷⁸ Yusuf Hikmet Bayur; a.g.e., s. 287; J.Wallach; a.g.e., s. 114-115; Veli Yılmaz; a.g.e., s. 46-47; Rıfat Uçarol; Siyasi Tarih (1789-1999), Beşinci Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2000, s. 451.

⁷⁹ Yusuf Hikmet Bayur; a.g.e., s. 303; Liman von Sanders; a.g.e., s. 18.

⁸⁰ Yusuf Hikmet Bayur; a.g.e., s. 303; Liman von Sanders; a.g.e., s. 19; Rıfat Uçarol; a.g.e., s. 452.

⁸¹ Jehuda L. Wallach; a.g.e., s. 123; Liman von Sanders; a.g.e., s. 19.

içler acısıydı. Ordu, özlük haklarını aylardır alamıyor, askerin iâse ve ibadesi çok zor temin ediliyordu. Askerlerin üzerlerine giydirilecek üniforma ve ayakkabı dahi temin edilemiyordu. Araç-gereç, teçhizat, silah, cephane, lojistik ikmal maddeleri, disiplin, atış, talim, eğitim, gibi konular içler acısıydı. Üstelik Türk sulbay ve erleri bu kendilerini beğenmiş, mağrur , kendilerini küçümseyen Alman subaylarından hiç hoşlanmamaktadırlar. Türk kültürünü, Türk dilini, ordu geleneğini hiç bilmeyen, öğrenmek niyetinde de olmayan Alman subaylara karşı cephe almışlardı.⁸² Ordunun geneli çok ilkel ve kötü şartlarda Birinci Dünya Savaşı eşiğine gelmiştir.

Almanya' nın, Osmanlı Hükümeti üzerinde etki kurmak ve orduyu güçlendirmek için Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı ordularının yönetiminde en yüksek mevkilere kadar gelecek olan Liman von Sanders gibi ünlü bir generalini Osmanlı Devleti'ne göndererek sağlamaya çalıştığı askeri etki, ekonomik nüfuz ve Bağdat demiryolu ayrıcalıkları ile birlikte düşünüldüğünde, Yakındoğu'da önemli bir üstünlüğe sahip olmuştur. Fakat bunun yanında, 15 Haziran 1914 tarihinde gizli olarak İngiltere ile yaptığı ve kısaca; Basra'ya kadar demiryolu hattının yapımını Almanya'ya bırakan, bu hatla rekabet eden ikinci bir hat yapmak planından vazgeçen ve Bağdat Demiryolu şebekesinin Bağdat Demiryolu Şirketi'nce yapılmasını ve işletilmesini güçleştirecek ya da bu tedbire başvurmayaacağı ve bu yoldaki hiç bir çabayı desteklemeyeceği şartlarını taşıyan Bağdat Demiryolu Sözleşmesi⁸³ ile de Almanya'nın Osmanlıya karşı iki yüzlü bir siyaset izlediği ve nasıl bir müttefik olduğu konusunda önemli fikirler vermektedir.

İngiliz ve Alman emperyalizminin Yakın Doğu'daki bu çatışması, bir yandan dünya savaşını hazırlarken, öte yandan da Osmanlının sırtından pazarlıklara yol açıyordu. Almanya ve Fransa Aralık 1913'de, daha önce de belirtildiği gibi Almanya ve İngiltere 15 Haziran 1914'te Osmanlı topraklarını paylaşmak için anlaşmışlardır. Almanya'nın Londra Büyükelçisi Prens Lichnowsky; *"Bu anlaşmaların gerçek amacı, Küçük Asya'yı nüfuz bölgelerine bölmektir"* diyordu. Osmanlının Doğu illeri Rusya'ya verilecekti. Fransa, Suriye ve civarını alacaktı. İngilizlere Mezopotamya ile İzmir-Aydın demiryolunun geçtiği arazi sunulacaktı. Anadolu, Almanlara bırakılmıştı. İngiliz Dışişleri Bakanlığı dökümanlarına göre, Alman Dışişleri Bakanı Jagow, İngilizlere Osmanlı Devleti'nin Asya'daki mülkünün parçalanmasını

⁸² " Alman subaylarının uygunsuz hareketleri hatta Türk askerlerinin Alman subaylar tarafından dövülmesi gibi olaylar örtbas ediliyordu", İlber Ortaylı; a.g.e., s. 125.

⁸³ Bkz. Lothar Rathmann; a.g.e., s. 117; Doğan Avcıoğlu; a.g.e., s. 100; Jehuda L.Wallach;

belirten teklifler yapmıştır. İngiliz diplomatının teşhisi şudur: Osmanlı topraklarının paylaşılmasından “*Almanlar hisselerini almak istiyorlar, jagow, Anadolu’daki sonsuz Alman çıkarlarından söz ediyor. Bu zengin memleket, Almanların göz diktikleri olgun bir meyva gibidir*”⁸⁴ Osmanlı, Almanya’nın safında dünya savaşına girerken bütün bunlardan habersiz gibiydi...⁸⁵

B. DÜNYA DENİZLERİNDE SİLAHLANMA YARIŞININ ARTMASI VE ALMANYA’YA YANSIMALARI

1. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİ OSMANLI DENİZCİLİĞİNE GENEL BİR BAKIŞ

Selçuklular zamanına gelinceye kadar Türklerin faaliyet alanı umumiyetle iç Asya idi. Bu coğrafya, Türk milletinin askeri, siyasi ve diğer konulardaki teşkilatlanmasına, topyekün faaliyetlerini doğrudan etkilemiştir. Böylece daha çok “karacı” vasfı ağır basan Türk devletleri ortaya çıkmıştır. Bu kanaat esas olmakla birlikte Asya Türklüğünün “karacı” cephesinin yanında az da olsa “denizcilik” cephesinin de bulunduğu bahsetmek mümkündür. Gerçi konuyla ilgili kaynaklar tatmin edicilikten uzaktır. Fakat tesbit edilen bazı kayıtlar ipucu niteliğinde de olsa Türklerin sadece karalarda faaliyet göstermediğini; denizcilikle, gemicilikle de meşgul olduklarına işaret etmektedir.

Örnek olarak; Gazneli Sultan Mahmud’un İndus’ta hazırlatmış olduğu belirtilen nehir filosu dikkat çekicidir⁸⁶ Yine Horasanlı Türklerin Hazar denizinin güney sahillerinde yaygın bir şekilde gemicilik ve balıkçılık yaptıkları bilinmektedir.⁸⁷ Sultan Melikşah’ın Anadolu’da Akdeniz sahillerine ulaştığında kılıcını üç defa suya daldırması, denizi görünce dizginleyemediği heyecanı Türklerin öteden beri denizlere olan alakasını göstermektedir.⁸⁸ Son olarak da, ileri gelen Türk beylerinin çocuklarına “deniz” (dengizik adını vermeleri, meşhur Avrupa Hun İmparatoru Atilla’nın oğullarından birinin adı Dengizik idi.) Asyalı Türklerin denizcilikten zannedildiği gibi tamamen habersiz olduğunu değil, aksine konuya aşinalıklarının bulunduğunu göstermektedir.⁸⁹

⁸⁴ Doğan Avcıoğlu; a.g.e., s. 100.

⁸⁵ Rosa Luxemburg; *Osmanlı Devleti ve Alman Emperyalizmi*, [y.y.], İstanbul, 1941, s. 9-10.

⁸⁶ İbrahim Kafesoğlu; a.g.e., s.314.

⁸⁷ Necmettin Olgaç; *Türk Deniz Tarihi Özeti*, [y.y.], İstanbul, 1952, s.4.

⁸⁸ İbrahim Kafesoğlu; *Sultan Melikşah*, [y.y.], İstanbul, 1973, s. 86-110.

⁸⁹ Laszlo Rasonyi; *Tarihte Türklük*, [y.y.], Ankara, 1971, s.72.

Genellikle Türk denizciliği XI. Yüzyılda Selçukluların Anadolu'ya gelmeleri ile başlar, Selçukluların büyük hükümdarlarından Alp Arslan, 26 Ağustos 1071'de Bizans İmparatoru Romanos Diogenes'u Malazgirt'te yenmek suretiyle Ön Asya'da Türk hakimiyetinin temellerini atmış, Türk akıncılarına Anadolu'nun yolunu açmış ve kısa zamanda Akdeniz, Adalar Denizi (Ege Denizi)⁹⁰ Karadeniz ve Marmara Denizi kıyılarına ulaşmışlardır. Üç kıtanın kavşak noktasında bulunan Anadolu yarımadası, asırlar boyunca birçok Avrupa, Asyalı ve Afrikalı devletin ilgisini çekmiştir. Anadolu'nun bir yarımada olarak jeopolitik önemi ne kadar büyükse, aynı zamanda kıyıları, kara suları bünyesindeki boğazlar gibi su yolları da, olağanüstü önem taşımıştır.

Anadolu'daki bu Türk fütuhat hareketi Akdeniz, Ege Denizi ve Karadeniz sahillerine kadar ulaşmıştır. 1085 senesi içinde Selçuklu kumandanlarından Karatekin Bey'in Sinop'u zapt etmesiyle⁹¹ Türkler Karadeniz'e ulaşmışlardır. Kıyı boylarına doğru yönelen Türk akıncıları nihayet İzmir'i de alarak Ege kıyılarına inmeyi başardı. Türkler artık denizle temasa geçmişlerdi. Bizanslıların karadan durdurmayı başaramadıkları Türkler artık, denizde de karşılarına çıkmıştı.

Ege Denizi'nden gelecek olan askeri hareketin, Boğazlar ve İstanbul için ciddi bir tehlike oluşturduğunu anlayan ve aynı zamanda İzmir ve çevresinde ilk Türk Donanması'nı oluşturan Çaka Bey zamanına kadar önemli bir gelişme olmamıştır. Çaka Bey, ilk iş olarak arzu ettiği donanmaya sahip olmak amacıyla ustalar bulmuş, İzmir'de ve sonra Efes'te birer tersane meydana getirerek kısa sürede kürek ve yelkenle hareket eden, üstleri kapalı kırk parça gemi denize indirmiştir. Böylece Bizanslılara karşı Türklerin ilk donanması (40 parça) vücuda getirilen bu donanma Osmanlılara örnek olmuştur.⁹²

Çaka Bey, donanması sayesinde Foça, Urla, Midilli, Sakız, Sisam ve Rodos'u işgal etmiş, Bizans donanmasını bile mağlup etmiştir. Çaka Bey Grekçe bilgisi ve Bizans'a esir olduğunda öğrendiği gizli bilgilerle Bizans'a karşı uluslararası ittifak yapmış, Peçenekler ve Anadolu'da Selçuklularla anlaşmıştır. Ancak Çanakkale'ye kadar dayandığı bir anda 1092 senesinde Melikşah'ın ölümü ile, serbest bırakılan Süleyman Şah'ın oğulları Kılıçarslan ve

⁹⁰ Adalar Denizi: Balkan Yarımadası, Çanakkale Boğazı, Anadolu ve Girit Adası arasındaki Akdeniz'in bir kolu olan bölgeye verilen addır.

⁹¹ Osman Turan; a.g.e., s70; Erdoğan Merçil; **Müslüman Türk Devletleri Tarihi**, [y.y.], İstanbul, 1985, s.110.

⁹² Aydın Taneri ; **Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri**, Kültür Bakanlığı Yay., Ankara, 1999. s.53; Ersan Baş; "İlk Türk Amirali Çaka Bey ve Türk Deniz Tarihindeki Yeri", **Deniz Magazin**, sayı: 42, Eylül-Ekim 2000, İstanbul, 2000, s.93.

Kulan Arslan İznik'e geldiler. Kılıçarslan, babasının tahtına çıktı. Devlete yeniden bir hayatıyet kazandırarak beyliklere son vermiş ve Bizans'la yaptığı ittifakla Çaka Bey ortadan kaldırmıştır.⁹³ Fakat, Çaka Bey 'in icraatları Türk denizcilik kültürünü genişletmiştir.⁹⁴

Çaka Bey'in savaş sahnesinden çekilmesinden sonra 1096 senesinde başlayıp 1272 senesine kadar devam eden Haçlı Seferleri⁹⁵ Selçuklu Türkleri'nin deniz ile olan ilişkisine iki asra yakın büyük bir darbe indirmiştir. 1096 senesinde Anadolu Türklüğünü ve dolayısıyla İslam'ı hedef alan “**Haçlı Seferleri**” nin başlaması, Türkleri Anadolu'nun içlerine çekilmeye mecbur bırakmış ve hatta bu durum başkentin İznik'ten Konya'ya nakledilmesine sebep olmuştur.⁹⁶

XI. Yüzyılın sonlarında İlhanlı saldırısı karşısında zayıflayan Selçuklu Devleti'nin yıkılmasından sonra ise Batı Anadolu'da bu devletin yıkıntıları üzerine Aydın, Saruhan ve Karesi Beylikleri de Ege Denizi'nde akın tipi hareketler icra ederek Çaka Bey'den yaklaşık iki asır sonra Türk denizciliğini canlandırmaya çalışmışlardır.⁹⁷

Anadolu beyliklerinden Aydınoğulları gelişmenin denizden olacağını anladı. Selçuk ve Bergama'nın fethini buralara tersane yapımı izledi. Oluşturulan filo ile Ceneviz ve Bizanslılara karşı mücadele edildi.⁹⁸ Aydınoğlu Umur Bey, Çaka Bey'i takiben Bizans ve Ceneviz kuvvetleriyle mücadeleye girişmiş önce Kadifekale'yi, daha sonra İzmir'i zapt ederek Türk denizciliğinin tekrar canlanmasını sağlamıştır. Bu nedenle Aydınoğlu Umur Beyin deniz tarihinde önemli bir yeri vardır. Umur Bey 1312 – 1333 tarihleri arasında Ege denizinde bir fırtına gibi esmiş, son olarak 250 parçalık bir donanma oluşturmuştur. Aydınoğlu Umur Bey'in faaliyetlerinden endişeye düşen Papa bir ittifak oluşturmuş, İzmir'i işgal ettirmiş, donanması yakılmış, Umur Bey şehit edilmişti. Yapılan antlaşmayla gemiler silahsızlandırılmıştır. Bir kez daha Türk denizciliği zor duruma düşmüştür.⁹⁹

⁹³ Ersan Baş; a.g.m., s.94.

⁹⁴ Necmettin Olgaç, a.g.e., s. 10 – 11.

⁹⁵ Haçlı Seferleri için bkz: Raşit Erer; **Türklere Karşı Haçlı Seferleri**, İstanbul, 1993.

⁹⁶ İznik 26 Haziran 1097'de Bizanslıların eline geçti, daha sonraki muharebelerde mağlup olup geri çekilen I.Kılıçarslan Konya'da tutunarak 1102'de kendisine merkez yapmıştır.

⁹⁷ Ali İhsan Gencer; a.g.e., s. 4.

⁹⁸ Hikmet Akın; **Aydınoğulları Tarihi hakkında Bir Araştırma**, [y.y.], Ankara , 1968, s 39 – 40.

⁹⁹ Hikmet Akın; a.g.e., s.47 – 55; Ali İhsan Gencer; a.g.e., s. 7-8.

Ayrıca beylikler döneminde Saruhanlılar, Karesi Oğulları, Menteşe Oğulları, Candaroğulları ve Teke Oğulları denizlerle ilgilenmiş, Osmanlı hakimiyeti sırasında tecrübeleriyle hizmet etmişlerdir.¹⁰⁰

Osmanlı Beyliği'nde başta karacı bir yaklaşım da olsa Karadeniz ve Marmara'ya ulaşınca yüzlerini denize dönmüşlerdir. Denizlere yönelik politikalar denize hakim iki güç Ceneviz ve Venediklileri uzak tutmayı başarmıştır. Karesi Beyliği'nin Osmanlı hakimiyetine katılmasıyla bu beyliğin denizcilik birikiminden yararlanılmış, bununla birlikte Aydıncık (Edincik) ve daha sonra İzmit'in Bizans'tan alınmasını takiben İzmit (Kocaeli) tersane kurulmuştur.¹⁰¹

Osmanlılar stratejik alanda donanmayı ilk olarak kara kuvvetleriyle işbirliği çerçevesinde Maltepe Muharebe'sinde kullanmıştır.¹⁰²

Osmanlı Devleti'nin modern bir devlet anlayışı ile denizlere yönelik teşkilatlanması Yıldırım Bayezid döneminde gerçekleşmiştir. Sultan Yıldırım Bayezid (1389-1400) döneminde Osmanlı Devleti, denize kıyıları olan Türkmen uç beyliklerinin de katılımıyla denizcilikle ilgili teşkilatlanmaya başlayacaktır, fakat Sultan Bayezid, öncelikle ve doğru olarak önce tersane, sonra donanma politikasını yürütmüştür. Bundan ötürü Saruca Bey'e 1390'da Gelibolu'da büyük bir tersane kurulmasını emretmiştir.

II. Murat (1421-1451) zamanında Venediklilerle girilen ilişkiler Osmanlı Devleti'ni Donanma sahibi yapmış, 1428 yılında 40 parçadan oluşan bu donanma Selanik'i kuşatmış, Venedik donanmasını Gelibolu'da hezimete uğratmıştır.¹⁰³ Fakat bu dönemdeki Osmanlı Deniz Kuvvetleri'nin karakteri "**Akın Donanması**" olmaktan öte gitmemiştir. Nitekim 60 geminin çoğunu da, savaş gemisi değil, silahlandırılmış ticaret gemileri teşkil etmiştir. Bu donanma, İstanbul'un Fatih Sultan Mehmet tarafından muhasara edilmesine kadar bu karakterini koruyacak, fakat deniz muharebelerinde kudret gösteremeyecektir. Bu dönemde dünya denizcilikte korsan devrini yaşıyor, dünya denizlerinde milliyetçilik fikrinden çok korsanlık çıkarları hüküm sürüyor, bundan ötürü de Osmanlı Devleti'nin akın donanmasını

¹⁰⁰ Ali İhsan Gencer; a.g.e., s. 6.

¹⁰¹ Aydın Taneri; a.g.e., s.322; Ali İhsan Gencer; a.g.e., s.6.

¹⁰² Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s. 21

¹⁰³ Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s.123.

kuvvetlendirmek için Venedik, Ceneviz ve başka devletlere mensup denizcileri kendi hizmetine alması kolay olmuştur.

XV. yüzyılın ortalarına kadar gelişi güzel bir teşkilat halinde bulunan Osmanlı Devleti donanması, Fatih Sultan Mehmet (1451-1481) zamanında yeni bir kimliğe kavuşturulmuştur. O zamana kadar “Akın Donanması” olarak, rampa savaşlarında başarı gösteren Osmanlı Donanması, Fatih Sultan Mehmet’ten itibaren ateşli silahlarla donatılmaya başlanmış ve “**Stratejik Donanma**” haline getirilmiştir.¹⁰⁴

II. Bayazıd, Yavuz Sultan Selim ve Kanuni Sultan Süleyman zamanında da bu donanma geliştirilmiştir. Öncelikle II.Bayezıd, Venedik Cumhuriyeti’nin Doğu Akdeniz’deki avantajlı durumunu göz önüne alarak, Osmanlı Donanmasını yeni bir tarzda teşkilatlandırmanın gereğini anlamış ve 1495 yılında dönemin en büyük denizcisi Kemal Reis’in Osmanlı Donanması hizmetine alınarak, Kemal Reis’in de Türk donanmasını kısa sürede Mora’daki Venedik üslerini alabilecek kadar teçhizatlandırması ve donanmayı Venedikliler ile “Açık Deniz Savaşları” yapabilecek bir seviyeye getirerek, bu savaşlardaki derin strateji anlayışı ile de Türk denizcilik tarihinde yeni bir devrin “Korsanlık” devrinin açılmasına neden olmuştur. Mora’nın fethi ile de Osmanlı Donanmasının en faal rol oynadığı dönem başlamıştır.¹⁰⁵

Hint Okyanusu’ndaki hakimiyet için yapılacak deniz mücadelelerinde, Osmanlı deniz üssü olarak önemli bir rol oynayan Süveyş’te Osmanlılar’ın Kızıldeniz’e ulaşmaları neticesinde bir Süveyş Kaptanlığı kurulmuş ve ilk Süveyş Kaptanı Selman Reis olmuştur.¹⁰⁶

Bunu takip eden yıllarda özellikle Barbaros Hızır Hayreddin Paşa (Hızır Reis)’nin Kanuni Sultan Süleyman tarafından 1533 tarihinde Osmanlı Donanmasının başına getirilmesiyle Osmanlı Donanması yükselme dönemine başlamıştır. Bu dönemde Kuzey Afrika’da Garp Ocakları adı altında yeni bir deniz gücü oluşturularak 27 Eylül 1538’de Preveze’de Hristiyan müttefiklere karşı yaptığı savaşı kazanarak Akdeniz’de Türk

¹⁰⁴ Ali İhsan Gencer; a.g.e., s. 8.

¹⁰⁵ Süveyş’te daha ziyade Akdeniz tipi gemiler inşa edilmekte idi. Buradaki kuvvetlere Bahr-i Ahmer Filosu’da denilmekteydi. XVII. Yüzyılın İkinci yarısından sonra “Hint Kaptanlığı” denilmeğe başlanmıştır. Bkz. A.İhsan Gencer; a.g.e., s. 13.

¹⁰⁶ Bkz. A.İhsan Gencer; a.g.e., s. 13.

hakimiyetini pekiştirmiş ve Osmanlı Donanması bu zaferden sonra Kızıldeniz ve Umman Denizi'nde güçlü bir şekilde dolaşmıştır.¹⁰⁷

1560 yılında Osmanlı Türklerini Kuzey Afrika'dan atmak için Cerbe Adası'nı geri almak amacıyla oluşturulan Haçlı Filosunu üzerine ani bir baskınla inen Kaptan-ı Derya Piyale Paşa ise, 14 Mayıs 1560 günü Preveze'den aşağı kalmayacak olan Cerbe Deniz Savaşı ile haçlı donanmasını tamamiyle yok ederek Batı Akdeniz ve Kuzey Afrika'da büyük bir deniz üstünlüğü elde etmiştir. Haçlılara karşı kazanılan bu zafer “**Denizlerde Türkler yenilemez**” kanaatini yerleştirmiştir.

Türkler denizcilik kabiliyetlerini sadece denizlerde değil, vermiş oldukları büyük eserlerle de ispatlamışlardır. Piri Reis'in 1521'de başlayıp 1525'de yeniden düzenleyerek Kanuni Sultan Süleyman'a sunmuş olduğu “Kitab-ı Bahriye”si coğrafi mekanları bilimsel yönden ortaya koyarak dünya deniz ve denizcilik tarihinin unutulmaz öncüleri ve iktisadi, sosyal, beşeri ve kültürel coğrafyanın kurucuları arasında yer almıştır.¹⁰⁸ Ayrıca çizmiş olduğu harita o zaman için bilinmeyen Amerika kıtasının doğu sahillerini ve Atlas Okyanusu'nu yakın derecede göstermiş ve kendisinden sonraki Seydi Ali Reis, Ali Macar Reis gibi ünlü denizci ve haritacılar da rehber olmuştur.¹⁰⁹ Piri Reis'in “**Kitab-ı Bahriye**”sini Seydi Ali Reis'in “**Mirat ül Memalik**” i takip etmiştir.

II. Selim zamanında (1566-1574) Osmanlı Devleti deniz gücü olarak üstünlüğünü, İspanyollara karşı İngilizlere yardım etmek suretiyle sağlamıştır. Bu devirde uygulansa çok büyük getiriler teşkil edecek Don-Volga ve Süveyş Kanalları projeleri de büyük varlık sağlayacaktı, ancak büyük ihanetler buna engel olmuştur.¹¹⁰

1570 Türk denizciliğinin ağır bir darbe aldığı yıl olmuştur. Çünkü Kıbrıs'ın Türkler tarafından alınması Haçlılar tarafından tepkiyle karşılanmış ve büyük bir armada ile harekete geçmişlerdir.¹¹¹ Haçlılar hem Kıbrıs'ı kurtarmak hem de Osmanlı'yı Akdeniz'den silmek istiyorlardı. Nitekim Türk donanmasına Müezzinoğlu Ali Paşa komutasında İnebahtı'da

¹⁰⁷ Ersan Baş; “Preveze Deniz Zaferi”, **Deniz Magazin**, sayı: 36, Eylül-Ekim 1999, İstanbul, 1999, s.96.

¹⁰⁸ Tülay Duran; **a.g.e.**, s. 64.

¹⁰⁹ Bkz. **Piri Reis Haritası**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Basımı, İstanbul, 1966.

¹¹⁰ Kanal açma teşebbüsleri için Bkz. İsmail Hakkı Uzunçarşılı; **Osmanlı Tarihi**, Cilt III, 1.Kısım, (II.Selim'in Tahta Çıkışından 1699 Karlofça Antlaşmasına Kadar), Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara, 1973. s. 31-39.

¹¹¹ Kıbrıs'ın zaptı için bkz.İ.Hakkı Uzunçarşılı; **a.g.e.**, s. 9-14.

demirli olduğu bir anda ağır bir darbe vurdular. Osmanlı Donanması bu baskında Kaptan-ı Derya dahil 9000 denizci şehit, 4800 esir verdi. 60 gemisi düşman eline geçti.¹¹² Bu arada donanmanın sol kanadını komuta eden Uluç Ali Reis Haçlıların sağ kanadını perişan edip Amiral gemisini ele geçirerek İstanbul’a muzafferhane girmiştir. Bu sebeple adı Kılıç Ali’ye çevrilerek Kaptan-ı Deryalığa yükseltildi. Bu baskın Osmanlı için bir dönüm noktası olmuş. “Yenilemez” imajı yıkılmış, birçok yetişmiş denizci kaybedilmişti.¹¹³ Bu başarısızlığın en önemli sebebi olarak Osmanlıların, artık yabancı ve hatta Garp Ocakları donanmalarında esas olan kalyon teşkilatına gereği gibi önem verilmemesi ve kürekli gemilerin henüz terk edilmemeleri gösterilmiştir. Denizcilik bakımından İnebahtı’dan sonra, Akdeniz’in çok eskiden beri en mükemmel savaş gemisi tipi olan kadirganın modası geçmeğe ve o savaşta, Türk donanmasına ağır bir darbe indirmiş olan uzun direkli, yelkenli yüksek bordalı, 36 toplu Gali’ler¹¹⁴ moda olmağa başlamıştı. Bu bakımdan, İnebahtı (Lepanto) deniz savaşı kürek devrinin sonu, yelken devrinin başı kabul edilebilir.¹¹⁵

Fakat Avrupalıların bir daha kendilerini toparlayamaz dediği Osmanlı Donanması Sokullu Mehmet Paşa’nın gayretleriyle 5 ayda 200 parça tam teçhizatlı geminin tekrar denize indirilmesiyle kısa zamanda kendini toparlayarak Kılıç Ali Paşa’nın Navarin ve Venedik ablukalarıyla da İnebahtı yenilgisini unutturmuştur.¹¹⁶

Ancak donanma yavaş yavaş müessese olarak bozulma emareleri göstermeye başlamıştır. Kaptan-ı Deryalığa yetişmiş denizciler yerine vezirlerin ve kara subaylarının atanması, Avrupa’da meydana gelen teknik ilerlemenin takip edilememeye başlanması, Osmanlıların 36 toplu yüksek bordalı “gali”ler yerine “kadirga” gibi eski gemilerde ısrar etmesi ve Avrupa ülkelerine verilen kapitülasyonlar Osmanlıların donanma ve deniz ticaretinde büyük yaralar açmıştır.

Bu dönemde İngiltere Akdeniz’e, Ruslar da Karadeniz’e inmiştir. Bu iki gelişme Osmanlı imparatorluğu’nun dış politikasında önemli değişiklikler getirdiği gibi ayrıca ileride yıkılmasında da önemli bir etken olacaktır.

¹¹² Bkz. İ.Hakkı Uzunçarşılı; a.g.e., s. 18-19; Ali İhsan Gencer; a.g.e., s. 30-31.

¹¹³ Hayati Tezel; **Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1966, s.239.

¹¹⁴ Gali (Galley) den gelip, gemicilik terimlerinden. Alçak ve altı düz gemiler olup, Akdeniz tipi gemilerdendir. Yelken ve kürekle hareket eder.Bkz. Süleyman Nutki; **Kamus-ı Bahri**, [y.y.], İstanbul, 1917, s. 266.

¹¹⁵ Ali İhsan Gencer; a.g.e., s. 20-21.

¹¹⁶ Hayati Tezel; a.g.e., s.255

IV. Murat devrinde (1623-1640) Osmanlı denizciliği kendi içinde çelişikili gelişmelere sahne olmuştur. Bir tarafta Garp Ocakları filosu okyanuslarda Danimarka ve İzlanda'ya kök söktürürken, öbür tarafta Karadeniz'de Kazakların talanlarına engel olamamıştır. Bu talanların İstanbul'a kadar ulaşması üzerine Osmanlı İmparatorluğu, Boğaz'da zincir kullanmak zorunda kalmıştır.¹¹⁷

Sultan IV. Mehmet devrinde (1648-1687) “kadirga” tipi gemilerden “kalyon” tipine geçiş önemli bir gelişme olarak görülmüştür. Osmanlı Devleti donanmasında bu sayede kürek döneminden yelkenli gemi dönemine geçiş yapıldığı gibi bu yeni tip gemilerde görev alacak elemanların yetiştirilmesi amacıyla “Kalyoncu” ocağının kurulması kararlaştırılmıştır.

Karadeniz ve Akdeniz'deki bazı gelişmeler de bu döneme damgasını vurmuştur. Özellikle Karadeniz'de, Rusların Fransa'dan getirdiği uzmanlar sayesinde bayrak göstermeye başlaması Osmanlı – Rus savaşının (1677-1681) çıkmasına sebep olmuştur. Ayrıca Fransızların daha güçlü bir şekilde Akdeniz'de varlığını ortaya koyması başka bir gelişmedir.

Kalyon XVII. yy. son çeyreğinde 1682 tarihinde Bahriye'nin saflarında haklı yerini almayı başarmıştır. Bu gelişme Türk denizciliğinin askeri alanda tekrar eski canlılığına kavuşmasını sağlamıştır.¹¹⁸ XVII nci yüzyıl sonlarında Osmanlı Donanması küreği tamamen bırakarak bütün gemilerini yelkenli hale getirmiştir. Bu dönemde İmparatorluk Donanması teknik ve stratejik olarak çökerken; Garp Ocakları Donanması, Batı Akdeniz'de İngiliz ve Fransız Donanmalarına karşı büyük başarılar göstermiş ve onların bu çabaları devletin çökmesini dolaylı olarak geciktirmiştir.

III.Mustafa (1756-1774) dönemi XVIII. yy. sonlarına doğru gelmekte olup, Karadeniz'de Ruslar, Akdeniz'de İngilizler Osmanlı hakimiyetini ele geçirmeye çalışıyorlardı. Ruslar, Osmanlı Devleti'ni zaafa uğratmak için Baltık Denizi'nde bir tersane kurmuş, kurulan bu tersanelerle İngiltere üzerinden Akdeniz'e inmişlerdir

Fransa hükümeti söz konusu bu iki Rus filosunun Baltık Denizi'nden hareket edip Osmanlı üzerine gelmekte olduğunu bildirmesine rağmen, Mora'daki ayaklanma

¹¹⁷ HayatiTezel; a.g.e., s. 283.

¹¹⁸ Ali İhsan Gencer; a.g.e., s.20.

hazırlıklarından habersiz olan Osmanlı Hükümeti, Rusların Akdeniz’de de güvenli bir dayanak noktasının bulunmadığını düşünerek Fransa’nın bu uyarısını ciddiye almamakta direndi.¹¹⁹ Sonuçta iki donanma Çeşme’de karşı karşıya geldi ve Osmanlı donanmasının Çeşme limanındaki sıkışık düzenini gören İngiliz amirali Elphinstone’un tavsiyesiyle İngiliz amirali Greig’in hazırladığı dört kalyon, iki fırkateyn, bir humbara gemisi akşam karanlığı bastırdıktan sonra Çeşme limanı ağzına gelip limanı muhafaza eden dört kalyon üzerine top ateşi açtı, bu surette iki taraf arasında top ateşi olurken bundan istifade eden dört ateş gemisi top dumanlarının arasından sessizce limana sızarak birbirlerinin yakınında bulunan gemileri yaktığı gibi bundan başka yağlı paçavra ve humbara ile Osmanlı donanmasına ateş edildi. Ateş bir kalyona isabet ettiğinden gemidekiler kendilerini denize attılar, iş bununla da bitmedi ve ateş diğer gemilere de sıçradı ve koca donanma yandı, yalnız Kaptan-ı Derya Hüsamettin Paşa’nın başardesi Sakız Adası’na kaçarak kurtuldu (7 Temmuz 1770).

Bu yıllardaki savaşlar Osmanlı İmparatorluğu’na çok pahalıya mal oldu. Ukrayna’dan Tuna’ya doğru ilerleyen Rus ordusu sınır boylarındaki Osmanlı kalelerini ele geçirdikten sonra Boğdan’ı ve Eflak’ı işgal etti. Osmanlı ordusundan yardım görmeyen Kırım’da 1771’de Rus işgaline uğradı. Ayrıca, Baltık’ın kalkıp Atlas Okyanusundan Akdeniz’e gelen Rus donanması Ege Adalarına ve kıyılarına saldırıp Çeşme’de Osmanlı donanmasını bozguna uğrattı. Osmanlı İmparatorluğu bu yenilgilere karşı Kırım’ın elden çıkmasına razı olmadığından bir ara duraklayan savaş, Rus ordularının Kafkasya’ya ve Tuna’yı aşip Bulgaristan içine yürümesiyle tekrar alevlendi. Rus ilerlemesine karşı çıkan Osmanlı ordusu Varna yakınlarında bozulup dağılınca Osmanlı İmparatorluğu yenilgilerinin Küçük Kaynarca Antlaşması’yla belgelemek zorunda kalmıştır.¹²⁰

Osmanlı Türkleri Karadeniz Hakimiyetini 1790 senesinde Terdenef bölgesinde meydana gelen savaşla kaybetmiştir. Rusların sayı bakımından az olan gemileri 28 Ağustos 1790 tarihinde Osmanlı donanmasını ağır bir yenilgiye uğratmıştır. Bunda sayı bakımından az olan Rus gemilerinin taaruzi hareketleri onları başarıya taşımıştır.¹²¹

18’nci yüzyıl ortasında uzun süre hareketsiz kalmış Osmanlı ordusu ve donanmasının bu süre içinde gelişen ve güçlenen Rusya karşısında ne çabuk dağıldığını da iyice gözler

¹¹⁹ İ.Hakkı Uzunçarşılı; **Osmanlı Tarihi**, IV Cilt I.Kısım, TTK Yayını, Ankara, 1988, s.393.

¹²⁰ Ersan Baş; “Çeşme Faciası”, **Deniz Magazin**, sayı: 47, Temmuz-Ağustos 2003, s. 86.

¹²¹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı; **a.g.e.**, s.565-566

önüne sürmüş oldu. Belgrad Antlaşması'ndan sonra kendine güvenen ve diplomasi yoluyla barışı koruyabileceğini sanan Osmanlı İmparatorluğu'nun bu umudu da Küçük Kaynarca'da kesinlikle ortadan kalmış oldu. 1774'ten sonra Rusya'nın düşmanca tavrı ve kışkırtmaları daha da artmış, Kırım'a el koymalarına bile ses çıkarılamamıştır. Osmanlı İmparatorluğu bu yeni durumda eskiden beri süregelen yöntemlerle kurtaramayacaktı kendini, Çar Petro döneminden beri Rusya'nın yaptığı gibi orduyu ve donanmayı Avrupa tarzında yeniden düzenlemek gerekiyordu, 18'nci yüzyıl boyunca zaman zaman Osmanlı donanması ve ordusunda Avrupa örneğinde gelişmeler olduğu halde Avrupalı eğitmenlere güven olmadığından bu girişimler önemli bir sonuç vermemiştir. Küçük Kaynarca ile belgelenen yenilgiden sonra ise devlet Avrupa bilgisi ve tekniğine dayanan yeniliklerin kaçınılmaz olduğunu anlamıştı artık.¹²²

III. Selim (1789-1807) Osmanlı devletinin artık çatırdadığı dönemde başa geçmiş bu çatırtılar donanmaya da yansımış, rüşvet, yolsuzluklar almış başını götürmüştü. Yeterli olmayan kişiler gemi kaptanlıklarına getiriliyor, donanma talan ediliyordu. Ayrıca bu dönemde Avrupa'da meydana gelen gelişmeler takip edilmiyordu.¹²³

Küçük Hüseyin Paşa'nın Kaptan Paşalığı zamanında (1792-1803) ıslahat çalışmaları kapsamında Fransa'dan getirilen Brün adlı mühendisin haricinde İsveçli olan Klenberg isimdeki mühendisler Osmanlı Devleti hizmetine alınarak gemi inşasında çalıştırıldılar. Vakanüvis Halil Nuri Bey, Fransız mühendisi Brün'un Kalyon inşasında eski kızak usulünü terk ederek, inşa olunacak kalyonların karada, yani kızakta iken tamamen inşa edilmeyip, top lumbarlarından yukarı kısımlarının denize indirildikten sonra tamamlanması usulünü getirdiğini ve böylece kalyon çökmesinin önlendiğine işaret etmektedir.¹²⁴ Böylece getirilen uzmanlarla Osmanlı tersanelerinde Fransız teknolojisine uygun gemi inşasına başlanmıştır.¹²⁵

Bu dönemde yabancılardan alınan deniz ticareti hakkı Rum vatandaşlara verilmesinin başta faydası görüldüyse de, Rum isyanları sırasında bu gemicilerin tutumu Osmanlı

¹²² Ersan Baş; a.g.m., s. 87.

¹²³ Umut Tuncer; a.g.e., s.25.

¹²⁴ Alaeddin Avcı; Osmanlı Askeri Teşkilatında Islahat Hareketleri 1700'den 1807'e kadar, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 1975 , s. 342.

¹²⁵ " 1793-1799 seneleri arasında inşa edilen 9 kalyon, 8 fırkateyn ve 6 adet korvetlerde mühendis Brun'un mührü vardır.", İ.Bostan; "Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde yabancı Uzmanların Rolü 1785-1819", İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi, Sayı: 35 (Prof.Dr.İ.Hakkı Dursun Hatura Sayısı), İ.Ü.Ede. Fak.Matbaası, İstanbul, 1994, s. 180.

bahriyesini kötü yönde etkilemiştir. Yunan isyanları sırasında Osmanlı Bahriyesi'nde görevli Rum denizcilerin karşı tarafa geçmesi donanmada büyük kan kaybına neden olmuştur.

Osmanlı Donanmasındaki gelişmeler Akdeniz'de üstünlük yarışına giren diğer devletleri endişelendirmiş, özellikle Mısır'ın Fransa tarafından işgali sırasında İngilizlerle yapılan ittifak ile Fransızlara zarar verilmiştir.¹²⁶

1807'deki Kabakçı Mustafa Paşa isyanıyla duraksayan yenilikler, II. Mahmut döneminde (1808-1839) tekrar başlamıştır. Tersanelerde gemi yapımları sürerken gemi alımları da gündeme gelmiş olmasına rağmen Yunan İsyanı Osmanlı Devleti'nde meydana gelen bu faaliyetlere bir darbe vurmuş ve Osmanlının bu konuda kesin sonuç almasına engel olmuştur.

Yunan İsyanı'nın Osmanlı Bahriyesi için ayrı bir önemi vardır. Çünkü Yunan İsyanı'nı desteklemeye gelen batılı devletlerin donanması Navarin bölgesinde yer alan Osmanlı donanmasını uzaktan takibe başlamıştır. Bu sırada Osmanlı donanmasının başında Mısır valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa bulunuyordu. İbrahim Paşa, Navarin limanında bulunan Osmanlı donanmasına ateş açılmadıkça kesinlikle ateş açılmamasını bildirmişti. 60 parçadan oluşan Osmanlı donanması Çeşme baskınında olduğu gibi mevki aldığı Navarin limanında 27 parçalık karma donanmanın baskınına uğramış, Osmanlı 57 gemi 8.000 asker kaybetmiştir. Bilhassa İngilizlerden kaynaklanan bu müdahale ile Osmanlı denizciliği çok büyük bir darbe almıştır.¹²⁷

Navarin Olayı; Osmanlı Devleti'ni donanmasız bırakmakla kalmamış, denize elverişli ve tecrübe sahibi subay ve gemicileri, yarı teknik personeli de beraberinde yok etmişti. Böylece devletin önemli bir sanayi kolu sayılabilecek bahriye sektörü çökme tehlikesiyle karşı karşıya bulunuyordu. Diğer taraftan, devletin kara kuvvetlerinde yapılan reform hareketleri kapsamında Yeniçeri Ocağı'nda 1826 yılında kaldırılmış olduğu için, devlet bu Navarin Faciası ile ordunun yanında donanmasız da kalmıştı. Navarin olayı ile, Türkler deniz gücü yok edildiği için, bir bakıma Yunanistan'ın bağımsızlığı da onaylanmış oluyordu. Harp iki yıl daha devam etmiş, 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Rusya'ya karşı yaşanan bir yenilgi sonunda 1829 yılında imzalanan Edirne Andlaşması ile de Yunanistan'ın bağımsızlığı

¹²⁶ Hayati Tezel; a.g.e., s.353

¹²⁷ Ersan Baş; "Navarin Olayı 20 Ekim 1827", **Deniz Magazin**, Sayı: 54, Eylül-Ekim 2002, İstanbul, 2002, s. 69.

gerçekleşmiş¹²⁸ ve daha sonra günümüze kadar devam edecek olan “Ege Sorunu”nun da başlangıcını oluşturmuştur.¹²⁹

Navarin Olayı’nda alınan yenilgi sonucunda ve Yunanistan’ın bağımsız bir devlet olarak ortaya çıkmasıyla birlikte, bu topraklardan evvelce yapılmakta olan denizci er, usta ve işçi devşirme imkanları ortadan kalkıyor, dolayısıyla da denizciliğin gelişme imkanları daralıyordu.¹³⁰

Osmanlı Devleti’nin Avrupa devletleri yüzünden uğradığı bu felaketten sonra yeni bir donanma yapabilmek için çok büyük emekler sarf edilmeye başlandı ve Karadeniz’de Rus donanmasına karşı koyabilecek bir kuvvet hazırlama uğraşına gidildi. Böyle bir zamanda Derya Kaptanlığı’nın hemen Çengeloğlu Tahir Paşa gibi yetenekli bir denizciye verilmesi gerekirken birbiri ardına denizle hiç ilgisi olmayan paşalara verildi. Kara kuvvetlerinin sevk ve idaresinden anlayabilen bu kişilerin içinde bulundukları dar ve tehlikeli zamanda ihtisasları dışında ve tamamıyla farklı bir durum arzeden deniz hareketinin sevk ve idaresi konularında tedbir alabilecek yeteneğe sahip olamadıkları gibi, muhtemelen devletin o zaman deniz kuvvetine ne kadar muhtaç olduğuna bile akıl erdiremiyorlardı.

Navarin Olayı’nın en acı sonuçlarından biri de; Rusya’ya, Osmanlı Devleti’ne karşı savaş açmak için uygun bir fırsat ve ortamı yaratmış olmasıydı. Sultan III.Selim’in inşa ettirdiği donanmanın meydana gelişi ve harp kifayetine ulaştırılması için altı yıla ihtiyaç duyulmuştu.¹³¹ Buna karşılık o yıllarda Ruslar hem Karadeniz, hem de Akdeniz’den bastırmaya başlamış, “Boğazlar Sorunu” olarak siyasi literatüre geçecek olan Rusların Boğazlardan sıcak denizlere inme isteği sık sık gündeme gelir olmuştur. Zira Navarin Olayı sonrasında Fransa ve İngiltere, Osmanlı Devleti ile savaş yapmak niyetinde değil iken Rusya ise, Osmanlı İmparatorluğu’na Nisan 1828’de savaş açmıştır.

Avrupalılar bu dönemde sanayi inkılabı gerçekleştirerek hızla askeri, iktisadi, teknolojik alanlarda ilerlerken Osmanlıların bu alanlarda ilerlememesi için elinden gelen her şeyi yapıyorlardı. Bu alanda Osmanlı – Rus savaşları sonunda 1829 da yapılan Edirne Barışı

¹²⁸ Rıfak Uçarol; a.g.e., s. 113.

¹²⁹ Ersan Baş; a.g.m., s.70.

¹³⁰ Celalettin Yavuz; a.g.e., s. 43.

¹³¹ Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s. 364.

ile kesilse de Osmanlıya mali yönden büyük yük getirdiği gibi hem de Yunanistan'ı tanıma zorunluluğunu doğurmuştur.¹³²

II. Mahmut yabancı devletlerin bu çabalarını etkisiz kılmak için kısa zamanda büyük yenilik faaliyetlerinde bulunmuş, 6 sene içinde 9 kalyon, 12 firkateyn, 4 korvetten ibaret Osmanlı donanması Çengeloğlu Tahir Paşa komutasında denize açılmıştı (1833). Ayrıca bu dönemde Rum gemiciler yerine İslam diyarlarından gemicilerle çalışılmaya başlanmıştır.¹³³

1830' dan itibaren çözülmenin hızlanması, Fransa'nın Cezayir'i işgali , Garp Ocaklı korsanların da faaliyetlerini baltalanmasıyla sonuçlanmış, Mehmet Ali Paşa'nın isyanı ve Osmanlı donanmasının Kaptan-ı Derya Ahmet Fevzi Paşa tarafından Mısır'a götürülerek Mehmet Ali Paşa'ya teslim edilmesi devleti denizlerde savunmasız bir hale getirmiştir.¹³⁴

Sultan Abdülmecit devrinde (1839-1861) Osmanlı deniz gücünün eski gücünde olmamasını fırsat bilen Rusya, "Boğazlar Sorunu"nu kendi lehine değiştirmek amacıyla Osmanlıya savaş açması ile Rusların boğazlar konusundaki yaklaşımı İngiliz ve Fransızları endişeye düşürmüş, 13 Temmuz 1841 yılında Londra'da imzalanan "Boğazlar Antlaşması" ile sorun geçici olarak teminat altına alınmıştır.¹³⁵

1853 yılında Osmanlı Devleti Ruslarla yeniden bir savaşa girerken Ruslar'ın eski müttefikleri İngiltere ve Fransa, Osmanlı Devleti'nin yanında yer almıştır. Tecrübesiz gemiciler büyük eğitim eksikliği olmasına karşın 10 kalyon, 18 firkateyn, 9 karayel, 7 vapurdan ibaret Osmanlı donanmasıyla savaşa devam ediyordu.¹³⁶

Önce İngiltere, Fransa ile Osmanlı Devleti 12 Mart'ta bir ittifak antlaşması yaptılar ve Rusya'ya savaş ilan edildi, böylece Osmanlı Devleti tarihinde ilk defa bir düşman karşısında müttefikleri ile yer alıyordu. Avusturya'nın Osmanlı Devleti ile anlaşp, savaş süresince Memleketeyn'i işgal altında bulundurma ve her türlü saldırıya karşı koruma hususunda güvence almasından sonra Ruslar da burayı boşaltınca müttefikler Kırım'ı savaş alanı olarak seçtiler ve buraya çıkarma yaptılar.¹³⁷ Bu arada Rusya ile birlikte hareket etmeye kalkışan

¹³² Bkz. Rifat Uçarol; *Siyasi Tarih*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1985, s. 113.

¹³³ Umut Tuncer; *a.g.e.*, s.30.

¹³⁴ Rifat Uçarol; *a.g.e.*, s. 133.

¹³⁵ Rifat Uçarol; *a.g.e.*, s. 143.

¹³⁶ Ersan Baş; "Sinop Faciası ve Sonuçları", *Deniz Magazin*, Sayı: 50, Ocak-Şubat 2002, s. 84.

¹³⁷ Enver Ziya Karal; *Osmanlı Devleti Tarihi Cilt VII Nizam-ı Cedid ve Tanzimat Devirleri 1789-1856*, T.T.K. Yayını, Ankara, 1994, s.238.

Yunanlılar da müttefiklerce uyarıldı. Pire ve Atina birkaç yıl Fransız işgali altına alındı.¹³⁸ Kırım Harbi, Sivastopol kuşatmasında odaklaşan kanlı bir mücadele oldu. Müttefikler 11 ay kadar süren kuşatma sonucunda işgale başlayabildiler. Avusturya'nın ultimatomu Rusya'yı barışa zorladı. Viyana'da kabul edilen barış ön şartları çerçevesinde 30 Mart 1856'da Paris antlaşması imzalanmıştır.¹³⁹

31 yaşında 20 yıllık bir veliahtlık yaşamından sonra Padişah olan Sultan Abdülaziz, özellikle Marmara gezilerinde kullandığı gemisinin komutanıyla Bahriye'nin sorunlarını tartışma imkanı bulmuş, dünya konjonktürünün Donanmasız yakalanamayacağını, hele Osmanlı İmparatorluğu gibi jeopolitik konumda olan bir devletin Bahriyesinin çok kuvvetli olması gerektiği konusunda kafasında hiç bir soru işareti kalmamış ve bu niyetini 1863 yılı bütçesine yansıtmasını da bilmiştir. 95.198.000 lira olan Harbiye bütçesine karşılık 24.191.000 lira olan Bahriye bütçesi yaklaşık üçte bir oranıyla hakkettiği yeri bulmuştur.¹⁴⁰

Avrupalıların tarihten gelen istekleri devam ediyor, Osmanlı ise onların bu emelleri üzerinde tek engelmış gibi duruyordu. İngiltere Mısır'a, Fransa Suriye, Cezayir ve Tunus'a, İtalya Trablusgarp ve Bingazi'ye, Avusturya Selanik ile Bosna – Hersek'e, Rusya ise Boğazlara göz diktiği gibi, Bulgaristan "Büyük Bulgaristan", Yunan Krallığı'nda "Bizans İmparatorluğu"nu yeniden kurma hayali ve idealleri (megalo idea) taşıyordu.¹⁴¹

Siyasi Değişiklikleri bir de buharlı makinelerin kullanımı ile teknolojik gelişmeler takip etti.¹⁴² 1848 yılındaki sanayi devriminin hız kazanması artık gemi sanayinde çok büyük farklılıkları ortaya koymuş, insanoğlu artık doğadan daha bağımsız bir şekilde gemilere hükmetmeye başlamıştır.¹⁴³

Değişikliklerin yol açtığı bu uyanış Avrupa devletlerinde sanayileşme, makineleşme olarak kendini göstermiş, gemicilikte artık yelkenliler sadece Atlantik'te kullanılır olmuş,

¹³⁸ Ersan Baş; a.g.m., s. 86.

¹³⁹ Rifat Uçarol; a.g.e., s. 161-162.

¹⁴⁰ Enver Ziya Karal; a.g.e., s. 231; Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s.1,

¹⁴¹ Celalettin Yavuz; a.g.e., s.78 ; Büyüktuğrul; a.g.e., s.52

¹⁴² İlk buhar makineli gemi 1812 yılında Glasgow'da Henry Bell tarafından inşa edilmiş ve hizmete sokulmuştu, Osmanlıda ise ilk buhar makineli gemi, 1827 yılında İngilizler tarafından getirilerek Padişaha satılan ve komutanlığını İngiliz subayı Kelly'nin yaptığı "Sürat" adı verilen, fakat halkın "Buğu gemisi" adını verdiği yapur olmuştur. Ali İhsan Gencer; a.g.e., s. 109; Celalettin Yavuz; a.g.e., s. 54.

¹⁴³ Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s.51

onlar dahi zamanla yok olmuşlardır. Denizlerde var olmanın ilk koşulu makineleşme ve sanayileşme olmuştur.¹⁴⁴

Bu dönemde Sultan Abdülaziz, elindeki imkanları zorlayarak İngiltere'ye büyük bir gemi siparişleri vererek daha sonra kendi adı ile anılacak olan “Abdülaziz donanması”nı oluşturmaya karar verdiği zaman, karşısında hükümeti buldu. Çünkü Hükümet dış borçlarla bir donanma oluşturulmasını istemiyordu,¹⁴⁵ zira Sadrazam Fuat Paşa bütçe açığını kapatabilmek için 1861-1862 mali yılında padişah ve şehzadelerin tahsisatından dahi tasarruf etmeyi planlamak zorunda kalmıştı.¹⁴⁶

1860 yılına gelindiğinde Osmanlı donanmasının yedi yelkenli savaş gemisi, altı firkateyn, dört korvet ve dokuz küçük vasıttan oluştuğu görülüyordu.¹⁴⁷ Sultan Abdülaziz'in devir aldığı bu donanma aslında Yunan ve Rus donanmalarıyla boy ölçüşebilirdi, ama işin içinde Süveyş Kanalı açılmamasına rağmen o bölgeyle ilgilenen Fransa ve İngiltere gerçeği karşısında esas bu güce karşı iyi bir deniz kuvvetine ihtiyacı vardı. Çünkü İngiltere ve Fransa buharlı zırhlı gemilere geçmişlerdi bile.¹⁴⁸

İlk zırhlı tip buharlı gemi Fransa'da 1858 yılında “*Courane*” sınıfı bir firkateyn olarak inşa edildi . Bunu 1859 da “*Warrior*” sınıfı firkateynlerin inşası ile İngiltere izlemiştir.¹⁴⁹ Sultan Abdülaziz dönemi gemileriyle ilgili farklı kaynaklardan farklı bilgilere ulaşılsa da 30 zırhlı, 76 adet ahşap toplam 106 gemiden söz edilerek, zırhlı gemilerdeki personel sayısının 10.920, top sayısının 173, ahşap gemi personel toplamının 15.188 ve top sayısının 486 olduğu ifade edilmektedir¹⁵⁰

Bu sıralarda Avrupa'da Prusya donanması güçlenmeye başlamıştı. Güçlü Prusya donanması sırasıyla 1864 de Danimarka, 1867 de Avusturya donanmasını saf dışı bırakmış, 1870 – 71 Fransız savaşı ve 1871 de I. Reich birliğinin kurulmasıyla Almanya artık deniz

¹⁴⁴ Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s.56

¹⁴⁵ Celalettin Yavuz; a.g.e., s. 79.

¹⁴⁶ Enver Ziya Karal; a.g.e., Cilt VII, s.226-227.

¹⁴⁷ Celalettin Yavuz; a.g.e., s. 80.

¹⁴⁸ Enver Ziya Karal; a.g.e., C VIII, s.190.

¹⁴⁹ Celalettin Yavuz; a.g.e. s.80

¹⁵⁰ Bu konuda ayrıntılı bilgi bkz. Celalettin Yavuz; a.g.e., s 83 ; Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s.65; ayrıca bu Abdülaziz döneminde donanma hizmetine giren gemilerin türleri ve adları, makine güçleri, top sayısı, tonaj, yapım yılı ve yeri için bkz. Celalettin Yavuz; a.g.e., s.259-260; Bernd Langensiepen-Ahmet Güleriyüz; *The Ottoman Steam Navy 1828-1923*, Conway Maritime Press, London, 1995, 132-192.

gücü bakımından Avrupa'da saygın bir yere gelmeyi başarmıştır. Osmanlı ise bu başarılar karşısında Bismarck önderliğindeki Almanya'ya daha sıcak bakmaya, modernizasyonda Almanya'nın adı daha ön plana çıkmaya başlamıştır.¹⁵¹

Sultan Abdülaziz'in Paris'te açılan Dünya Sergisi'ne katılmak üzere çıktığı Avrupa seyahati de bu yıla rastlar. Abdülaziz'in Hariciye Nazırı Fuad Paşa ile birlikte çıktığı bu geziye *Sultaniye*, *Pertevniyale*, *Aziziye*, *Orhaniye* gemileri ile Fransız Büyükelçisi'ni taşıyan *Forben* isimli istasyonier gemide eşlik etmekteydi. Bu filo 27 Haziran 1867'de Napoli'ye varmış, yolda ayrıca İtalyan filosu da Sultan'a eşlik etmiştir. Bu gezide padişah görgüleri artsın diye şehzade V.Murat ve II.Abdülhamit'i de yanında götürmüştür.¹⁵²

1854-1856 Kırım Harbi'nden sonra yeniden donanmanın güçlendirilmesi yolunda bir takım yenileştirme hareketlerine gidilmiştir ve özellikle 1867'de Sultan Abdülaziz (1861-1876) çıkmış olduğu Avrupa gezisinden döner dönmez Kaptan-ı Derya'lık makamını kaldırarak bunun yerine Fransız ve İtalyan tipinde “**Bahriye Nezareti**”ni kurmuştur¹⁵³

Yeni kurulan Bahriye Nezareti'nin kuruluşu daha çok Fransız Bahriye Nezareti kuruluşuna benzetilmiştir. Bu nezaretin müsteşar başkanlığında toplanan teknik ve idari daireleri de vardı. Kurmay ve idari şura vazifelerini ise özel bir “Bahriye Meclisi” yapıyordu. Bahriye Nezareti dönemi İstanbul Hükümeti'nin sonu olan 1922 yılına kadar devam etmiştir. Milli Savunmanın denizle ilgili işlerini yürüten Bakanlık karşılığı olan Bahriye Nezareti döneminde Osmanlı Donanması'nın yönetimi Donanma Komutanı'na verilmiş ve Donanma Bahrisefit (Akdeniz) ve Bahrisiyah (Karadeniz) filoları diye ikiye ayrılmış, her hangi bir “Donanma Komutanlığı” makamı açılmamıştır. Kıyılarda da kıyı güvenliğini sağlamak amacıyla komodorluklar açılmıştır. Bu komodorluklar İzmir'de, Tuna'da, Selanik'te, Beyrut'ta, Trablusgarp'ta, Basra'da kurulmuş ve emirlerine de ufak gemiler verilmiştir.

¹⁵¹ Celalettin Yavuz'un eseri özellikle Alman arşivlerine dayanarak bu bilgileri sunmuş olup, Almanya'nın Osmanlı Donanması üzerindeki tesirlerini net bir şekilde ortaya koymuştur.

¹⁵² Münir Aktepe; “Abdülhamit'in Coblentz Seyahati Anıları ve II.Wilhelm'in İstanbul ziyareti”, **Belgelerle Türk Tarihi**, Cilt I, sayı 6, İstanbul, 1968,s.32 – 37.

¹⁵³ Sultan Abdülaziz döneminde 11 Mart 1867 (5 Zilkade 1283) tarihinde Sadaret makamının hazırladığı bir karar ile, “Kaptan Paşalık” makamının sadece Donanma-yı Hümayun'unun komutanı olmasını, mali ve idari hususların ise kurulacak “Bahriye Nezareti” tarafından yürütülmesini teklif etmişti, fakat kısa bir süre sonra “Kaptan Paşalık” (Kaptan-ı Derya) makamı tekrar kurulmuş olsa bile bu kısa sürmüş tekrar Bahriye Nezareti kurulmuş böylece Kaptan-ı Deryalık makamı tarihe karışmıştır. Osmanlı Devleti'nde son Kaptan-ı Derya'sı 1866 yılında makama gelip 10 ay 28 gün sonra Bahriye Nezareti'nin kurulmasından üzüntü duyarak istifa eden Damat Mehmet Ali Paşa'dır, ilk Bahriye Nazırı'da 6 Zilkade 1283 (12Mart 1867) yılında makama geçen Hakkı İsmail Paşa'dır. Bkz. A.İhsan Gencer; a.g.e., s. 321.

Sultan Abdülaziz döneminde Bahriye’de eğitim açısından da iyi gelişmeler olmuştur. Bahriye Mektebinin ilkokul ve yüksekokul arası “ıdadi” bir nitelik arz eden “Bahriye Rüştıyesi” açıldı. Bu dönemde yabancı yerli pek çok subay Bahriye’nin modernizasyonunda görev almıştır. Eğinli Salih paşa Bahriye Mektebine yepyeni bir tarz getirmiş ayrıca danışmanlık hizmetlerine de İngiliz Adolph Slade, Herbert Hobort Horas (Hobart Paşa) ve İngiliz subayı Sir Henry Felix Wood bulunmuştu. Bu kişiler Bahriyeyi Hümayunda önemli görevler almış, donanmanın bu çağ atlamış görüntüsüne ruh kazandırmaya çalışmışlardır.¹⁵⁴

Fakat Osmanlı Devletinin Avrupa’da meydana çıkan bir takım akımlardan etkilenmesi sonucu Mithat Paşa, Hüseyin Avni Paşa ve Bahriye Nazırı Kayserili Ahmet Paşa gibi bir idareci 2 komutanın önderliğindeki bir grub tarafından hükümet darbesi gerçekleştirdi. Abdülaziz’in İngiliz tipi parlamenter monarşiyi kabul etmemesi, ekonomiyi çökertme noktasına getirmesi, harcamalar sonucunda Sultan Abdülaziz “hal” edildi. Fakat burada donanmanın Dolmabahçe önüne demirlemesi ve tüm topların sarayı hedeflemesi hayatını donanmaya adanmış bir devlet adamı için acı olsa gerekti. Nitekim öyle de oldu. Böylece donanma Abdülaziz dönemindeki son olayını da gerçekleştirmiş oldu.¹⁵⁵

Sultan II. Abdülhamit (1876-1908), Abdülaziz’in nasıl hâl edildiğini bir daha hiçbir zaman çıkartmamak üzere hafızasının derinlerine kazımıştır . Demir yumruk olana kadar geçecek süre içerisinde gözlem yapmayı ve bu gözlemlerden elde edilen sonuçları değerlendirmeyi uygun görmüştür. Padişah olur olmaz devrin sadrazamı Mehmet Rüştü Paşaya bağlılığını bildirmiş ve onun düşüncelerine değer verdiğini dile getirmekten kaçınmamıştı.¹⁵⁶ Fakat padişah Babıali ile saray ilişkilerinin ve mücadelesinin gaflet ve zayıflık götürmediğini, gaflete düşenlerin iyi merhamet yüzü görmeksizin bir şekilde yok edildiğini çok iyi biliyordu.

Denizde 1877-1878 Osmanlı–Rus savaşında 2 filoya ayrılan Osmanlı donanması Karadeniz Filosu ile askeri ve ticari ulaşımı güvenlik altında tutmakla birlikte her türlü düşman saldırısına karşı kıyılarımızı korumak, Kara Kuvvetleri ile Tuna boylarındaki savaşta dirsek temasında bulunmak. Akdeniz filosu ise Girit’te konuşlanarak Rusya’nın Baltık

¹⁵⁴ Bkz. Fahri Çoker; “Osmanlı Bahriyesinde İngiliz Islah Heyetleri”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 541, Temmuz 1988 , Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 1988; Celalettin Yavuz; **a.g.e.**, s.91-98.

¹⁵⁵ Afif Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.164 – 168.

¹⁵⁶ Enver Ziya Karal; **a.g.e.**, C VIII, s.34

filosunun Akdeniz'e girmesine Yunanistan'ın Rusya taraftarı bir politika izlemesine engel olmak amacını gütmüştür¹⁵⁷. Bununla da yetinmeyen Osmanlı Devleti, Çanakkale'ye mayın döşemiş Süveyş Kanalı trafiğini de Rusya'ya kapatmıştır.¹⁵⁸

Osmanlı Donanması Karadeniz'de Rusya'ya üstünlük sağlaması gerekirken yönetimden kaynaklanan hatalar yüzünden tam verim sağlanmamış, Ruslar ise donanmalarını en iyi şekilde kullanarak her iki cepheye de asker naklini gerçekleştirmişlerdir.¹⁵⁹ Bu ise sayısal açıdan görkemli olan donanmanın aslında nitelik bakımından bir ağırlık ifade etmediğini göstermektedir, eleman yetiştirilmemesi, denizcilik dışında ve denizcilikten anlamayan kişilerin olduğu kararlarla yönetilen bir donanma ise bu sonucu doğurmuştur.¹⁶⁰

Fakat 11 - 12 Mayıs 1877 tarihinde Batum'da bulunan Donanmanın Sohumkale'ye asker çıkarması ve bu yolla Rusya'nın ikmal yollarını engelleme göz ardı edilemeyecek bir başarıdır.¹⁶¹

Bu ilerleyiş bir noktada Avrupalıların bile işine gelmez bir konuma geldiğinde Rusya'nın tek başına İstanbul'a ulaşma ihtimali gündeme geldiğinde İngiltere İstanbul'a Akdeniz filosunu göndermiş ve bir takım politik ortamlar hazırlamaya başlamıştır bile. İki ülke arasında kalan Osmanlı çaresiz olanları izlemeye başladı. Rusya İstanbul'u işgalden vazgeçti. İngiltere de filosunu Mudanya'da durdurdu.¹⁶²

Artık Ayastefanos Antlaşması imzalanacaktı. Rusya bu antlaşmada savaş tazminatı olarak 6 zırhlı istedi. Fakat bu olay Abdülhamit tarafından reddedildi.¹⁶³ Osmanlı Devleti gerek bu antlaşma gerekse onun yerini alan 13 Temmuz 1878 tamamı 64 maddelik Berlin Antlaşmasıyla; Kıbrıs, Tunus ve Mısır gibi deniz aşırı topraklarda dahil olmak üzere ağır toprak kayıplarına uğramıştır.¹⁶⁴

¹⁵⁷ Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s.162.

¹⁵⁸ Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s.163 ;Celalettin Yavuz; a.g.e., s.107

¹⁵⁹ Celalettin Yavuz; a.g.e., s.103

¹⁶⁰ Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s.166

¹⁶¹ **Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi, Osmanlı Devleti Dönemi 1877 - 78 Osmanlı - Rus Harbi**, Cilt .2, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1985, s.89 – 92.

¹⁶² Enver Ziya Karal; a.g.e., C VIII ,s.64

¹⁶³ Mehmet Hocaoglu; **Abdulhamit Han'ın Muhtıraları**, Oymak Yayınevi, İstanbul, 1995 s.15.

¹⁶⁴ Mehmet Hocaoglu; a.g.e., s 27; ayrıca diğer maddeleri için bkz. Rifat Uçarol; a.g.e., s.289-290.

Bu üç denizaşırı ülke kaybedilirken donanmanın durumunu ise ,o devirde 40 yıl süre ile İstanbul’da görev yapmış Edwin Pears eserinde şöyle anlatmaktadır:

*“ Haliç Tersanesinde bulunan 250 İngiliz işçisinin bakımı ve yeni gemi inşasından sorumlu olduğu bu donanma 1876 da Abdülaziz’in hal edilmesinde önemli rol almıştı. Sultan V. Murat’ın da azledilmesinden sonra tahta geçen Abdülhamit karakterindeki etkin yön hemen kendisini belli etmişti. Kuşkuculuk... Gemiler Haliç’e çekildi ve Sultan’ın azline kadar da orada kaldı. Beş yıl içinde İngiliz mühendis ve işçilerin yarım düzine kadarı dışında İngiltere’ye geri gönderildi. Gemiler söküldü. Kazanlar çıkarıldı ve çürümeye terk edildi. Hükümdarlığı süresince sade bir kez bir kaç tanesinin Haliç’ten çıkmasına izin verildi.”*¹⁶⁵

Abdülhamit’in donanmayı Haliç’e bağlamasının, sebeplerini;

- Sultan Abdülhamit’in gün gelip donanmanın kendisini de Abdülaziz gibi tahttan indirmesi korkusu,
- Osmanlı borçlarını temizleme isteği,
- Ruslara politik taviz verme zorunluluğu,
- İngilizlerle dost geçinmek için onlara ikinci bir Navarin Olayı olarak Osmanlı Donanmasını yakma fırsatı verilmemesi düşüncesi,¹⁶⁶
- Sultan Abdülaziz’den sonra meydana gelen deniz olaylarından sonra gerekli tamirat yapılmamış, gemilerin kazanları bitap düşmüş ve yeni kazanların temini yeni gemilerden pahalıya mal olacağından böyle bir yola başvurulmuştur.¹⁶⁷

Şeklinde sıralamalarına Sultan II. Abdülhamit, tahttan indirildikten sonra İsmet Bozdağ’ın naklettiği anılarındaki düşünceleri aslında görüldüğü gibi bir cevap niteliğindedir.¹⁶⁸

“Donanma’nın bu muharebede (1877 – 78 Osmanlı Rus Harbi) sayıca üstünlüğüne karşın bir iş görmediği ortaya çıkmıştır. Çünkü, bizim gemilerimizin hemen hemen hepsinde İngiliz çarkçıbaşları vardı. Bunun anlamı, Donanma İngilizlerin elinde

¹⁶⁵ Celalettin Yavuz; a.g.e., s.111

¹⁶⁶ Afif Büyüktuğrul; **Osmanlı Deniz Harp Tarihi** ,C III, Deniz Basımevi , İstanbul, 1973, s.242

¹⁶⁷ Bu açıklama Ali İhsan Gencer ait olup I.Denizcilik ve Deniz Harp Tarihi Semineri Gölcük/İzmit ‘de dile getirmiştir

¹⁶⁸ İsmet Bozdağ; **Sultan Abdulhamid’in Hatıra Defteri**, Pınar Yayınları, İstanbul, 1985, s.717

demekti. Bu çarkçıbaşların bazılarını muharebenin başında değiştirmek istediğim zaman, İngiltere sefiri saraya koşmuş ve bu teşebbüsün “İngiltere’ye itimadımın olmadığı biçiminde yorumlanacağı” nı açıkça söylemekten çekinmemiştir. O halde donanmamız yok demekti. Çünkü bu donanma hem Fransızlarla İngilizleri bize düşman ediyor, hem de savaşta bir işe yaramıyordu. Faydası olmayan, fakat mazarratı olan bir şeyi muhafaza etmek aklın icabı dışındadır. Donanma’yı Haliç’e çektim. Ve böylece Fransız ve İngilizlerle Akdeniz’de kendileri ile boy ölçüşmeye niyetimiz olmadığını anlatmış oldum. Abdülaziz Han’ın hal’inde Donanma işe karıştı da onun için Abdülhamit Donanmayı battal etti derler. Yalandır. Ben bir padişahın iki parça gemi ile tahattır düşmeyeceğini herkesten iyi bilirim.”

Fakat dönemin hiçbir milletvekili buna katılmamaktadır. Mebusan Meclisinde yapılan tüm konuşmalarda II.Abdülhamit’in donanmaya karşı almış olduğu tavrı ortaya koyar niteliktedir.¹⁶⁹

Acı olan gerçek Haliç’e bağlanan donanmadır. Sebep ne olursa olsun. Bu Türk donanmasına Çeşme Faciası ve Sinop Baskını’ndan çok daha fazla zarar vermiştir. Çünkü bu olaylar bir doping etkisi yapmasına karşın Haliç kabusu donanmayı geçiş aşamasında yakalamış, yeni oluşmaya başlayan bir çok adet daha oluşmadan sona ermiş, bu gemilerin lojistik ve teknik desteğinin sağlanmaması onları çürümeye terk etmiştir.

Donanma eğitimsiz, bakım ve tutumu yapılmaksızın Haliç’te yatarken, personeli de eğitim yapılmaksızın sahilde vakit geçiriyordu. Henüz makine ve zırhlı teknelerle donanımlı tekneler dönemi yeni başlamışken, bu yeni tip gemilere uygun talimnameler yazıp bunları eğitimlerle uygulamak, eksiklikleri giderici önlemler almak gerekirken, bunlar yapılmamış, donanma eğitimsiz bırakılmıştır.¹⁷⁰

Abdülhamit’in çürümeye terk ettiği gemiler Yunanistan’ın Berlin Kongresiyle ağzına çalınan tadın devamını getirme arzusunu bir kaç kat körükledi. Özellikle Avrupa’dan gelen yabancı denizciler salon subaylığından öte hiçbir işe yaramadı.

¹⁶⁹ Daha geniş bilgi için bkz. **Meclisi Mebusan Zabıt Cerideleri**, 1.Devre, C.1, Ankara, 1982, s.508.

¹⁷⁰ Bu dönemde Haliç’e bağlanan gemiler için bkz. Afif Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.244 – 245

II. Abdülhamit zamanında Kara Kuvvetlerindeki gelişmeler Alman heyetinin başarısını çok net bir şekilde kanıtlarken, Bahriye’de aynı şeyden söz etmek imkansızdı. İngiliz Amiral Wood 42 yıllık danışmanlık görevi sırasında Osmanlı Donanması’nın gelişmesinden ziyade, İngiliz politikası gereği adeta gelişmemesi için gayret sarf etmişti. 1897 yılında Osmanlı-Yunan savaşları sırasında bir ara Çanakkale’deki Türk Filosunun bazı manevralarına da katılmış olan ve daha sonraları da Osmanlı Donanması Kurmay Başkanlığı görevine getirilmiş olan Alman Amirali von Hofe de Türk Deniz Kuvvetlerine ve Türk denizciliğine ne yazık ki olumlu katkılarda bulunamamıştı. Alman General von der Goltz’un gösterdiği etkiyi gösterememiştir.

Sultan II. Abdülhamit döneminde genellikle Türk tersanelerinde gemi inşa işlemleri sürdürülmüştü. Ancak, özellikle Girit İsyanı’na kadar inşa edilen gemiler gambot, fırkateyn ve torpidobot gibi küçük tekneler olmuştur. 1893 yılından itibaren tekrar yurt dışından, ancak gene küçük gemiler sipariş edilmiş, ilerleyen yıllarda 1904 yılında İngiltere’ye 3904 tonluk *Hamidiye*, Amerika Birleşik Devletleri’ne 3485 tonluk *Mecidiye* ve İtalya’ya da 3760 tonluk *Drama* isimli kruvazörler ısmarlanmıştır.¹⁷¹ Sultan II. Abdülhamit’in saltanatının son döneminde her ne kadar donanmaya yeni gemiler katılmışsa da gemiler gene eğitimsiz kalmış, değişen bir şey olmamıştır. İkinci Meşrutiyet’in ilanı sonrasında dönemin Bahriye Nazırı Arif Hikmet Paşa, donanmayı Ege Denizi’ne çıkarmaya zorlanmıştır. Zira , Sisam Prensi Kupas Efendi, Sadrazam yazdığı bir mektupla Yunan gazetelerinin yaygaraları yüzünden adada ayaklanma çıkabileceği endişesiyle bir harp gemisinin gönderilmesinin yararlı olacağını bildirmişti. Bu maksatla gemiler İstanbul’dan hareket etmiş ancak, diğer gemiler *Hamidiye* ve *Mesudiye* zırhlılarına yetişememiştir.¹⁷²

İkinci Meşrutiyet sonrasında halkta yeni ve etkin bir donanmaya sahip olma konusunda iyi bir kamuoyu yaratılmıştı. Bu maksatla 19 Temmuz 1909 tarihinde Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti ya da kısa adıyla “**Donanma Cemiyeti**” denilen ve tamamen halktan toplanmış bağışlarla bir donanma yaratma düşüncesinde olan bir dernek kurulmuştu. Bu dernek ilk önemli icraatını 18 Mayıs 1910 tarihinde imzaladığı bir sözleşme ile bir Alman firmasından; *Yadigar-ı Millet*, *Gayret-i Vataniyye*, *Nümune-i Hamiyet* ve

¹⁷¹ bu gemilerin özellikleri için bkz. Bernd Langensiepen-Ahmet Güleriyüz; a.g.e., s. 149-151; ayrıca *Hamidiye Kruvazörü* için bkz. Ahmet Küçüköğlu; *Türk Donanması’nda Hamidiye Zırhlısı*, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılapları Enstitüsü basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2003.

¹⁷² Celalettin Yavuz; a.g.e., s. 149.

Muavenet-i Milliye adlarındaki dört torpido muhribini satın alarak başlamıştı.¹⁷³ Daha sonra da gene bedeli bu dernek tarafından karşılanmak suretiyle Alman donanmasında halen kullanılmakta olan “*Kurfürst Friedrich Wilhelm*” *Barbaros* ve “*Weissenburg*” *Turgut Reis* zırhlıları ile adları *Reşit Paşa*, *Mithat Paşa* ve *Giresun* olan üç adet ticaret gemisi satın alınmıştır.¹⁷⁴

II. Meşrutiyet ile birlikte donanmanın ıslahı konusunda Bahriye Şurası’nın girişimleriyle bir İngiliz Eğitim Kurumu’nun getirilmesine karar verilmiş, Osmanlı ve İngiliz Dışişleri Bakanlıkları tarafından yapılan görüşmeler sonucunda İngiliz Amirali Douglas Gamble 1909 Ekim ayı içerisinde İstanbul’a gelerek göreve başlamıştır.¹⁷⁵

Aralarında topçuluk, seyir, torpido ve makine uzmanı subayların bulunduğu Osmanlı donanmasında danışman görevi alacak olan Amiral Gamble’in yetkileri;

- Deniz kuvvetlerinin mevcudunu azaltmak ve ıslah etmek,
- Doğrudan Bahriye Nazırı ile bağlantı kurmak,
- Islahatlarında tam yetkili olmak,
- Gemiler ve kara tesislerini kontrol ve denetleme yetkisine sahip olmak şeklinde belirlenmişti.¹⁷⁶

Her ne kadar Amiral Gamble; yetkilerine bakılacak olursa Donanma Komutanı olarak görev aldığı görülür. Aslında Donanma Komutanı makamında o sırada bir Türk amirali olan Albay Ramiz bulunmakta ve bu görevini “Donanma İkinci Komutanı” ünvanıyla yürütmekteydi. Amiral Gamble eğitimsiz Osmanlı Donanmasına hareket kazandırmak isterken büyük bir dirençle karşılaşmıştır. Gene de hem bahriye teşkilatında ıslahat çalışmaları başlatılmış, hem de bir “Donanma İnşa Programı” üzerinde çalışılmıştır. Bu dönemde 1906’dan sonra ilk olarak Almanya, ABD ve 1909’dan sonra da Fransa, İtalya, Avusturya-Macaristan, Rusya ve Japonya’da başlayan dretnot yapımı ve sonrasında 1910’ların ortalarına doğru ise Brezilya, Arjantin, Şili, Yunanistan gibi Osmanlı İmparatorluğu’da donanmasını “Dretnot” tipi gemilerin tedariki üzerinde yoğunlaştırmışken, Amiral Gamble on bin tonluk

¹⁷³ Gemilerin özellikleri için bkz. Bernd Langensiepen-Ahmet Güleriyüz; *a.g.e.*, s.158-159.

¹⁷⁴ Gemilerin özellikleri için bkz. Bernd Langensiepen-Ahmet Güleriyüz; *a.g.e.*, s. 140-141 ve 178,188.

¹⁷⁵ Afif Büyüktuğrul; *a.g.e.*, s. 347; Celalettin Yavuz; *a.g.e.*, s.150.

¹⁷⁶ Celalettin Yavuz; *a.g.e.*, s. 151.

“muharebe gemileri”nin tedariki üzerinde durmuştur. Sonuçta bu anlaşmazlık İngiliz amiralin 26 Ocak 1910 tarihinde İstanbul’dan ayrılmasına neden olmuştur.¹⁷⁷

Amiral Gamble sonrasında sırasıyla yine İngiliz Amirali H.P.Williams ve takiben Birinci Dünya Harbi öncesine kadar Amiral Limpus yönetimindeki İngiliz heyetleri heyetler sadece bahriye teşkilatının yeniden yapılanmasında değil, tersaneler ve bahriye mektebi, erat okulu gibi eğitim kurumlarında da görev almışlardır.¹⁷⁸ Her ne kadar donanma güçleniyor idiyse de aynı zamanda batılı devletlerin donanmalarıyla karşılaştırıldığında oluşturulan deniz gücünün yine de çok zayıf olduğu arşiv belgelerinden de anlaşılmaktadır.¹⁷⁹

Bu dönemde önce Osmanlı-İtalya Trablusgarp Savaşı, ardından da Balkan Savaşları çıkmıştır. Her iki savaşta da Osmanlı donanmasının varlığından söz etmek mümkün olmamıştır. Gemiler, neredeyse Çanakkale’den Ege’ye çıkarılmamıştır. Balkan Savaşları öncesinde Erkan Harbiye Reisi (Genelkurmay Başkanı) Müşir Ahmet İzzet Paşa, hareket planlarının birinin üzerine kendi el yazısı ile; “ *Balkan Savaşı çıkarsa Ege Denizi egemenliğinin Yunanlılarda olacağını kabul ediyorum*” şeklinde yazarak, devletin donanmaya bakışını bir cümle ile özetlemiştir.¹⁸⁰ Fakat Balkan Savaşları’nda Osmanlı Devleti, donanmasını kara kuvvetlerinin “çakılı bataryası” olarak kullanılmaya çalışılmıştır. Buna karşılık kara muharebelerinin de olumsuz gelişmesi üzerine savaşın başında kara kuvvetleri ile zaferin sağlanabileceğini sanan idarecileri savaşın getirdiği büyük bozgun dan kurtuluşun tek çaresi olarak deniz kuvvetlerinin desteğinde olabileceği fikrinde birleştirmiştir.¹⁸¹ Ayrıca Yunanlıların Ege’de meydana getirdiği işgallere ve boğazlara yönelik tehdit oluşturmalarına bakarak ve İstanbul’da hükümete karşı yürütülen sert muhalefeti susturmanın yolu olarak Osmanlı donanmasının süratle Ege’ye çıkmasına bağlı olduğunu, Bahriye Nezareti’nin Donanma Komutanlığı’na gönderdiği; “*İstanbul’da kamuoyu, hükümetin geleceğinin mutlaka donanmanın Ege’ye çıkmasına bağlı olduğunu söylüyor...*” şeklindeki emir açıkça göstermekteydi.¹⁸²

¹⁷⁷ Celalettin Yavuz; a.g.e., s. 152.

¹⁷⁸ Celalettin Yavuz; a.g.e., s. 154-178.

¹⁷⁹ Erkan- Harbiye-i Bahriye Dairesi’nin Donanma Hakkındaki raporu. Deniz Müzesi Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi, Daireler Bölümü, No: 33/6-6A.

¹⁸⁰ Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s. 145.

¹⁸¹ Umut Tuncer; a.g.e., s. 220.

¹⁸² O.Ramis-Y.Teofanidis; *Türk-Yunan Deniz Harbi Hatıratı*, İstanbul, 1930, s.145.

30 Kasım 1912 tarihli emirle eldeki sağlam gemilerle, Donanma Komutan Vekili Albay Tahir Burak Çanakkale'ye hareket etmiştir. Bahriye Nezareti'nin 3 Aralık 1912'de; donanmanın Ege Denizi'ne çıkışı konusunda hazır olduğunu bildirmesine, başkomutanlık; *“derhal çıkıp Yunan donanmasını kesin sonuçlu bir savaş ile imha ediniz...”* emrini vermiştir.¹⁸³

Sonuçta Osmanlı donanması Boğaz'dan iki defa çıkarak Yunan donanması ile; birincisi 16 Aralık 1912 tarihinde İmroz Deniz Savaşı ve ikincisi 18 Ocak 1913'de Mondros Deniz Savaşı'nda olmak üzere iki defa savaşmış arzu ettiği kesin sonucu alamamıştır.¹⁸⁴

Daha sonra Hüseyin Rauf Bey (Orbay) komutasındaki Hamidiye kruvazörüne; Yunan donanmasının en önemli gemisi olan Averoff'u uzaklaştırmak, Yunan donanması ile karşılaşıldığında imha etmek, Yunan ve Sırp nakliyesini kesmek ve düşman limanlarına baskın düzenlemek amacıyla tarihe **“Hamidiye'nin Akın Harekatı”** olarak geçen hareketına karar verilmiş ve Hamidiye bu görevi başarıyla tamamlayarak destanlaşmış komutanını da kahramanlaştırmasına rağmen bu olaylar Ege Adalarının kaybedilmesini engelleyememiştir.¹⁸⁵ Savaşın sonucunda Osmanlı Devleti, Balkan topraklarını yitirdiği gibi, bugün bile Yunanistan'ın kurulmasından sonra Türkiye'nin en büyük sorunlarından olan “Ege Sorunu”nun büyümesine neden olacak olan ve Yunan tarihçilerini bile hayretler içerisinde bırakan; Ege Adalarının kısa bir sürede Yunan donanması tarafından ele geçirilmesi sonucunu ortaya çıkarmıştır.¹⁸⁶

Bu savaş sonunda Osmanlı Devleti, deniz kuvvetlerini geliştirme ve modernleştirme konusunda işin ciddiyetini az da olsa kavramasını sağlamıştı. Akdeniz, Balkan Savaşları sonundaki yeni siyasi oluşuma paralel olarak şimdi eskisinden de daha fazla Avrupa politikasının ilgi odağı olmayı sürdürmüştür. Böyle bir siyasi oluşuma sahip bölgede de hissedilir ölçüde bir deniz kuvveti olmaksızın Akdeniz politikasının sürdürülmesi düşünülemezdi.

¹⁸³ Afif Büyüktuğrul; *a.g.e.*, s. 221; Ersan Baş; “Balkan Harbinde Osmanlı Donanması”, *Deniz Magazin*, Sayı: 70, Nisan 2004, s. 71.

¹⁸⁴ Balkan Savaşı'ndaki Osmanlı-Yunan Deniz Savaşları için bkz. Umut Tuncer; *a.g.e.*, s. 225-274.

¹⁸⁵ Ersan Baş; *a.g.m.*, s. 71-72; Ahmet Küçükoglu; *a.g.e.*, s.105-130.

¹⁸⁶ O.Ramis-S.Teofanidis; *a.g.e.*, s. 59.

Ağustos 1913 sonlarına doğru İstinye Tersanesi hizmete girmiştir. Başlangıçta 176.000 lira kapitalle kurulmuş olan tersanenin işletme süresi 60 yıl idi. Bu kuruluş kapitali Fransa ve Osmanlı Devleti arasında paylaşılacaktı. Avusturya'nın Wiener Bank Birliği de şirketin yanında yer alacaktı. İstinye Tersanesi'nin bir yüzer havuzu, bir yüzer atölyesi ve her biri 250 buhar beygiri gücünde iki römorkörü mevcut olup, orta büyüklükteki gemilere hizmet vermesi planlanmıştı. Çoğunluğu Rum 200 işçiye ilaveten, az sayıda Fransız, İtalyan, Avusturyalı ve Rus işçi de mevcuttu. Yüzer havuz 130 metre uzunluğunda, 21.2 metre genişliğinde ve 8.500 tonluk bir gemiyi havuzlama imkan ve kabiliyetine sahipti.¹⁸⁷

Birinci Balkan Savaşlarında yaşanan hezimetin ardından, Enver Paşa, kara kuvvetleri personelinde büyük bir revizyona girişmiş, yaşlı ve öğrenim görmemiş subaylar ile ehliyetsiz bulunan astsubayları emekliye sevk ederek silahlı kuvvetler ile ilişkilerini kesmişti. Sadrazam Talat Paşa ve Enver Paşa'nın önerileriyle Bahriye Nazırlığı'na getirilen Cemal Paşa'da aynı ayıklama hareketini Bahriye Nezareti ve Osmanlı donanmasında gerçekleştirmiştir. Bir taraftan Bahriye Nezareti'nde yeniden yapılanma çalışmaları sürdürülürken, diğer taraftan da öncelikle reform hareketlerine direnç gösteren Bahriye Müsteşarı Rüstem Paşa, yanındaki iki amirali, Sağlık Müfettişi Faik Paşa, bazı gemi komutanları ile üst rütbeli birçok subay emekliye sevk edilmiştir.¹⁸⁸

Cemal Paşa nazırlığı döneminde Fransa'ya olan sempatisinin de etkisi ile Fransa'dan bir miktar dağ topu ısmarlamış, Fransız uzmanların yardımıyla Osmanlı bahriyesinin deniz-hava kuvvetine sahip olabilmesi için okul açılması dahil, 12 adet deniz uçağı alınması konusunda sözleşme dahi yapılmıştı. Fransa, Cemal Paşa'nın Fransa'ya olan sempatisinden istifade ile, İstanbul Büyükelçisi Bompard vasıtasıyla ve Fransız Hükümeti adına onu Fransa'ya davet etmişti. Temmuz 1914'te Fransa'ya geçen Cemal Paşa burada Fransa Donanma Komutanı Amiral Boue de Lapeyre ile birlikte üç günlük bir tatbikatı izlemiş ve Le Havre'deki tersaneyi gezmiştir.¹⁸⁹

Bu dönemde Osmanlı donanmasında görev yapan İngiliz Danışma Heyeti Başkanı Amiral Limpus'un dönüşünü takiben 3 Ekim 1912'de yaptığı öneri üzerine İzmit Körfezi'nde bir tersane kurulması planlanmıştır. Bu maksatla Çürüksulu Mahmut Paşa'nın Bahriye

¹⁸⁷ Celalettin Yavuz; a.g.e., s.200.

¹⁸⁸ Celalettin Yavuz; "Ahmet Cemal Paşa'nın Bahriye Nazırlığı Döneminde Osmanlı Türk Bahriyesinde Reform Arayışları", *VII.Askerî Tarih Semineri Bildirileri II 25-27 Ekim 1999*, İstanbul, 2001, s.69-87.

¹⁸⁹ Celalettin Yavuz; a.g.m., s.74.

Nazırlığı sırasında Armstrong ve Vickers firması ile görüşme yapılmış, İzmit Körfezi'nde modern bir tersane inşası ile Haliç'teki tersaneye bir onarım kademesi yapılması üzerine durulmuştur.¹⁹⁰ Daha sonra bu firma ile yapılan sözleşme ile tersanenin başına bir İngiliz genel direktörün getirilmesi. 30 yıl süreyle firmanın bu tersanenin işletmeciliğini de devralması kararlaştırılmıştı. Böylelikle İngiliz Bahriye Danışma Heyeti'nin Donanma üzerindeki hakimiyetine bir de tersanelerdeki İngiliz hakimiyeti eklenmiş olacaktı.¹⁹¹ Tüm bunlar olup biterken, Cemal Paşa'da, kısa bir süre içerisinde fabrika ve doklardaki tezgahların yenileştirilip modernize edilebileceği inancı içerisindeydi. Hükümet'te, İzmit Körfezi'nde yeni bir tersane inşasının gerçekleşebilmesi maksadıyla, mevcut sözleşme gereği ihtiyaç duyulan parayı bulmayı vaat etmişti. Ancak, İngilizler daha sonra İzmit Körfezi'nde yeni bir tersane kurmak yerine Haliç Tersanesi'ni geliştirip yenileme konusunda Cemal Paşa'yı ikna etmişlerdi.¹⁹² Birinci Dünya Savaşı'nın çıkması ile de bu proje kağıt üzerinde kalmıştır.

Haliç'te atıl kalan gemilerin durumunu düzeltmek maksadıyla İngiliz Danışman Amiral ve Heyetinin olumlu sayılabilecek önemli işler yapmamış olduğu gerçeğini bu sırada Osmanlı donanmasında görev alan Almanlar yeteri kadar anlamışlardı. Bu İngiliz heyeti bilerek personel ve metaryali kabiliyetsiz ve kullanılmaz halde bulundurma konusunda etkili olmuşlardı. Osmanlı subayları arasında durumu görenler bu gerçeği kabul etmişler ve İngilizlerin etkisi giderilmedikçe Osmanlı bahriyesinin düzelemeyeceğine inanmalarına rağmen Cemal Paşa, tam tersini düşünmüştü.¹⁹³

Gerek İngiliz danışma heyeti ve Amiral Limpus'un gerekse İngiliz işçi ve mühendislerinin çalışmalarından son derece memnun olduğunu birkaç kez yazmış olan ve anılarında da yer veren Cemal Paşa, Amiral Limpus'un heyetinden bir torpido subayı ile birlikte bir Türk subayını Çanakkale'ye göndererek en uygun mayın döküş sahalarını tespit ettirir ve hatta bu bilgilere göre de Çanakkale Boğazı'ndaki ilk torpido ateş hattını tesis ettirir. Böylelikle Deniz kuvvetlerinde hala bir Türk deniz subayına güvenilemediği gerçeği bir kez daha fark edilmiştir.¹⁹⁴

¹⁹⁰ Celalettin Yavuz; a.g.m., s.75.

¹⁹¹ *Nauticus* 1914, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen; Ernst Siegfried Mittler und Sohn; königliche Hofbuchlandlung, Berlin, 1914. s.189.

¹⁹² Celalettin Yavuz; a.g.m., s.75.

¹⁹³ Celalettin Yavuz; a.g.m., s. 76.

¹⁹⁴ *Nauticus* 1914, s. 190; Celalettin Yavuz; a.g.m., s. 77.

Cemal Paşa'nın Bahriye Nazırlığı sırasında ve Birinci Dünya Savaşı çıkmadan önce Armstrong ve Vickers firmasına iki adet keşif gözetleme maksatlı gemi, altı adet torpidobot, iki denizaltı ve iki yeni dretnot, Fransız tersanelerine de muhrip ve iki denizaltı siparişi verilmişti.¹⁹⁵

Birinci Dünya Savaşı öncesi Osmanlı donanmasının kuruluşu (mevcut durumu) ise aşağıdaki tabloda görüldüğü gibidir.

Muharebe Gemisi		<i>Mesudiye, Barbaros Hayreddin, Turgutreis,</i>
Kruvazörler		<i>Hamidiye, Mecidiye, Peyk-i şevket torpido kruvazörü</i>
Yardımcı Gemiler	Gambotlar	<i>Preveze, Sakız, Aydınreis, Burakreis, Hızrreis, İsareis, Durakreis, Pelengiderya, Zuhaf, Timsah, Marmaris, Malatya, Taşköprü, Yozgat, Nevşehir, Meğri, Barika-i Zafer</i>
	Motor gambotlar	<i>17 Adet</i>
	Mayın gemileri	<i>İntibah, Nusret, Selanik, Giresun,</i>
	Yatlar	<i>Ertuğru, Söğütlü, İstanbul, İzzettin, Galata, Beyrut</i>
	Taşıt gemileri	<i>Tirimüjgan, Bezmialem, Nağra, Reşitpaşa, Mithatpaşa</i>
Filotilla	1.Muhrip Tümeni	<i>Komodor gemisi, Berk-i Satvet, Gayret-i Vataniye, Muavenet-i Milliye, Yedigâr-ı Millet</i>
	2.Muhrip Tümeni	<i>Taşoz, Basra, Yarhisar, Samsun</i>
	1. Torpidobot Tümeni	<i>Draç, Musul, Kütahya, Akhisar</i>
	2. Torpidobot Tümeni	<i>Hamidabat, Sivrihisar, Demirhisar, Sultanhisar</i>

196

¹⁹⁵ Celalettin Yavuz; a.g.m., s. 77.

¹⁹⁶ **Birinci Dünya Harbi'nde Deniz Harekatı** Cilt VIII, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s.26-35. Jane's Fighting Ships 1914'te bu gemilere ilaveten İngiltere'ye sipariş edilmesine rağmen Osmanlıya verilmeyen

2. SON DÖNEMDE DENİZCİLİKTE VE DENİZ SİLAHLARINDAKİ GELİŞMELER

18.Yüzyıl boyunca Fransa ve İngiltere sömürgeler ile Avrupa arasındaki belli başlı deniz yollarının kontrolü için sürekli savaşmalarına rağmen, iki taraf da birbirlerine üstünlük sağlayamamışlardır. Nihayet 19. Yüzyılın başında Napolyon Savaşları döneminde Amiral Horatio Nelson komutasındaki İngiliz Donanması Fransız-İspanyol müttefik donanmasını Trafalgar Savaşı'nda (1805) yenmesinin ardından, İngiltere deniz ticaret yolları üzerindeki kontrolü tekeline alabilmiştir. 19. Yüzyılın denizcilik tarihinin önemli bir bölümü İngiltere'nin bu üstünlüğü korumaya çalışması ve önce Fransa ve Rusya, sonra da Almanya'nın deniz ticaret yollarının kontrolü için İngiltere ile rekabete girişmeleri ile doludur.

19. Yüzyılda İngiltere denizlerin kontrolünü ele geçirdikten sonra –çoğu kendi gemileri tarafından yapılan- serbest deniz ticaretinin korunmasını üstlenmiştir. Bu döneme “Pax Brittanica” (İngiliz Barışı) adı verilmektedir. Diğer taraftan İngiltere'nin diğer emperyalist rakipleri Fransa ve Rusya İngiltere'nin denizlerdeki üstünlüğünü engelleyebilmek için yeni stratejiler üretmeye başlamışlardır. Bu stratejiler, 1880'lerden itibaren hem deniz silahlarının geliştirilmesine önemli bir devinim getirmiş, hem de birbirini takip eden donanma stratejileri ile ilgili fikirsel ekollerin doğmasına yol açmıştır.¹⁹⁷

Özellikle 19. Yüzyılın sonlarında ve 20.Yüzyılın başlarında dünyanın büyük deniz güçleri olan devletlerin asker ve sivil yöneticilerinin yüklü miktarlar tutan donanma yatırımlarını sivil otoritelere ve kamuoylarına haklı gösterebilmek için donanma stratejileri ile ilgili fikirsel tartışmaları desteklemekle ve sıkça görülmektedir. Bu nedenle aşağı yukarı her büyük deniz gücüne sahip devlet, zaman içinde, kendi stratejik ekolünü oluşturmuştur ve bu oluşumlarda etkili olan belli başlı isimler ve görüşleri de şekildedir.¹⁹⁸

“Sultan Osman-I Evvel 1” ve “Reşadiye” gemileride Türk donanmasının listesinde gösterilmektedir. Bkz. Fred T. Jane; *Jane's Fighting Ships* 1914, David and Charles Reprints, London, 1914, s. 411-417.

¹⁹⁷ Burak Samih Gülboy; I.Dünya Savaşı'nın Bir Nedeni Olarak Denizlerde Silahlanma, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler (İktisat) Anabilim Dalı, Basılmamış Doktora tezi, İstanbul, 2002, s. 121-125.

¹⁹⁸ Bu konuda geniş bilgi için bkz. Burak Samih Gülboy; a.g.e., s. 32 -57.

- **Sir John Colomb**; 1867 yılında yayımladığı “*Ticaretimizin Korunması ve Donanma Güçlerimizin Dağılımı Üzerine* (The Protection of our Commerce and The Distribution of our Naval Forces Consedered)” adlı incelemesi ile İngiliz donanmasının I.Dünya Savaşı’nın ertesine kadar sürecek ve özellikle donanmanın diğer askeri güçlerle işbirliği içinde İngiliz İmparatorluğu’nun savunulmasında asıl rolü oynaması gerektiği görüşünü savunan görüşü ile İngiliz donanma stratejisinin ana hatlarını çizmiştir.
- **Baron Lois-Antoine-Richild Girivel**; donanma stratejisi ile ilgili eski ve yeni yaklaşımları katıldığı Kırım Savaşı’ndaki tecrübeler içinde yoğunlaşarak, özellikle açık denizlerin kontrolünü ele geçiren tarafın otomatik olarak rakibini savunmaya zorlayacağından, istediği anda istediği yere saldırma özgürlüğünü elinde bulundurabileceği esasına dayanan, fakat özellikle Prusya’ya karşı izleyeceği stratejinin ana çizgilerini oluşturmuştur.
- **Hyacinthe-Laurent Theophile Aube**; 1886 yılında Fransa Donanma Bakanlığına getirilen Aube; Grivel’in ortaya attığı stratejik yaklaşımlara o zamana kadar yapılmış en mükemmel silah olan ve büyük gemilerin yapımına karşılık, oldukça ucuz olan bir silah olan torpidonun İngiliz donanmasına karşı etkin kullanımını temel alan ve pek çok genç Fransız subayı tarafından da destek görmesinden dolayı Jeune Ecole (genç ekol) adı verilen stratejiyi belirlemiştir. Bu stratejiye göre Aube; çok sayıda torpidobot ve kruvazör gibi hafif gemilerden oluşan bir donanmanın, büyük savaş gemilerinden oluşmuş donanmaları dize getirebileceğini öne sürmüştür.
- **Alfred Thayer Mahan** ise; 1890 yılında basılan “*Deniz Gücünün Tarih Üzerindeki Etkisi* (The Influence of Sea Power Upon History)” adlı eseri ile “Açık Deniz donanması (Blue Water Navy)” ekolünü kurucusu olmuş ve bu ekol ile ülkenin çıkarları ve güvenliği açısından donanmaların ordulardan daha önemli olduğunu savunarak; “deniz gücü (sea power)” ve “denizlerin kontrolü (Command of the sea)” konuları üzerinde özellikle durmuştur.¹⁹⁹

¹⁹⁹ Bkz. Nejat Eslen; *Tarih Boyu Savaş ve Strateji*, Q-Matris Yayınları, İstanbul, 2003, s. 251-258.

- **Amiral Alfred von Tirpitz**; 1897 yılında Alman Donanma Bakanlığı'na atanan Tirpitz'in özellikle Mahan'ın teorilerinden çok etkilenerek, Almanya'nın potansiyel düşmanı olan ve denizde güçlü olan İngiltere'ye karşı onu yenebilecek bir donanma yaratmanın zaman ve imkanlar dahilinde mümkün görmeyerek donanma stratejisindeki en önemli saptamalarından biri olan "risk teorisi"ni ortaya atmıştır.²⁰⁰
- **Tetsutaro Sato**; Sato'nun İngiltere ve sonra da ABD'de yaptığı araştırmaların ardından Japonya'ya döndüğünde 1902 yılında aşağı yukarı Mahan'ın tezlerinin Japonya'ya uyarlanmış hali olan "*İmparatorluğun Savunulması üzerine* (Teikoku Kokubo Ron)" adlı eseri ile genel bir donanma stratejisi ya da stratejik bir teori üretmekten ziyade Japonya'nın savunulması fikri üzerinde toplamıştır. Daha sonra bu fikirlerini vermiş olduğu konferanslarını metinleştirerek 1908'de hazırladığı ikinci önemli çalışması olan "*İmparatorluğun Savunulması Tarihi Üzerine* (Teikoku Kokubo Shi Ron)" adlı çalışması ile teorik olarak bir ada devletinin savunmasının denizden başladığını vurgulamış, bu düşünce ile denizleri yakın denizler, açık denizler ve düşmanın denizleri olarak üçe bölerek, düşmanın denizlerinin kontrolünün ele geçirilmesi, diğer ikisinde kontrolünü beraberinde getireceğini belirterek, düşmanı kendi sularında yenilgiye uğratmanın en uygun savunma yöntemi olduğunu ve bu anlamda donanmanın stratejisinin saldırgan olması gerektiğini savunmuştur.²⁰¹

Birinci Dünya Savaşı'na giden süreçte büyük güçler arasında. Askeri, ekonomik, sosyal ve hatta kültürel olmak üzere farklı boyutlarda görülen çatışmalar olmuştur. 19. Yüzyılın hakim deniz gücü olan İngiltere'nin yüzyılın sonunda üstünlüğünü kaybetmeye başlaması ile daha sonra 20. Yüzyılın başında Almanya'nın İngiltere'ye denizlerde rakip

²⁰⁰ Bu teoriye göre Almanya, söz konusu savaş filosunu safhalar halinde büyütmeyi hesaplamış, Almanya'nın her başarılı sınıftan savaş gemisinin tonajından 2.000 ton daha büyük savaş gemileri kazağa koyacak ve her yıl programa bir tane daha yeni savaş gemisi eklenecekti. Böylece Alman savaş filosunun yapımı İngiltere'nin dikkatinden uzak kalarak devam edecekti. Fakat İngiltere Almanya'nın bu silahlanmasına tahminlerden daha kısa zamanda reaksiyon göstermesi ve daha fazla gemilerle cevap vermesi üzerine Tirpitz'in hesapları boşa çıkarken, Tirpitz'in bu planları I.Dünya Savaşı'ndan bu güne değin Açık Deniz Filosunun yapımını tetiklemesi konusunda eleştirilmiştir. Ayrıca bu denizde silahlanma yarışı I.Dünya Savaşı'nın da önemli sebeplerinden biri olmuştur.

²⁰¹ David Evans ve Mart Peattie; *Kagun Strategy, Tactics and Technology in the Imperial Japanese Navy 1887-1941*, Annapolis Naval Institute Press, 1996, s. 139.

oluşu ve iki devlet arasında başlayan denizlerdeki silahlanma yarışının nedenlerini kısaca şu şekilde özetlemek mümkündür:

19. Yüzyılda denizcilikteki ve deniz silahlarındaki teknolojik gelişmeler, devletleri teknolojinin son ürünü olan bu silahlara sahip olma ve bu silahların sağladığı politik faydalara ulaşılma yoluna itmiştir. 19. Yüzyılda modern anlamlarına kavuşmuş olan deniz silahları, o dönemin güç dengesinde devletlerin en önemli politika araçlarından biri haline gelmiştir.

Deniz silahlarındaki teknolojik gelişme ile beraber dünya güç dengesi içinde yer alan devletler donanma stratejilerini modernleşen silahlara göre düzenlemeye başlamışlar ve stratejik yaklaşımlardaki değişimler politik dengelere ve silahlanma çabalarına yansıtılmışlardır.

19. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasına kadar olan zaman aralığında dünya güç dengesindeki değişimler, bu denge içinde konum değiştiren devletleri tepki vermeye itmiştir. Bu tepkiler devletleri kurulan ittifaklar ile ayırmaya başlamıştır. Bu çerçevede bölgesel anlaşmazlıklar krizlere ve ardından da savaflara dönüştürmüştür. Birinci Dünya Savaşı ise benzer bir kutuplaşmanın daha üst seviyede oluşmasının sonucudur.

Saptanan bu nedenler doğrultusunda dünya güç dengesi içindeki devletler arasındaki denizlerdeki bu rekabeti üç siyasi evreye ayırmak mümkündür.

1. 19. Yüzyılın başından 1880'lerin sonuna değin İngiltere'nin denizlerde rakipsiz bir üstünlük kurduğu dönem. Bu döneme "Pax Britanica" (İngiliz Barışı) adı verilmektedir. 1815 Viyana Kongresi'nin ardından İngiltere belli başlı deniz ticaret yolları üzerindeki hakim noktaları denetim altına alarak, bu ticaret yollarının kontrolünü tekeline almıştır. Bu devrede İngiltere kıta Avrupa'sındaki gelişmeleri genelde uzaktan izlemiş ve bağlayıcı ittifaklara girmekten çekinmiştir.

2. 1880'lerin sonlarından 1898'e değin, İngiltere'nin denizlerdeki hakimiyetinin sarsıldığı dönem. Bu dönemde İngiltere'nin denizlerdeki üstünlüğü Fransa ve Rusya tarafından erozyona uğratılmıştır. Özellikle Fransa İngiliz donanmasının sayısal üstünlüğünü teknolojik atılım ile geçmeye çalışmıştır ve teknolojik atılımı "Jeune Ecole" adı verilen stratejik yaklaşım ile de desteklemiştir. İngiltere kendine yönelen bu tehdiye gemi yapımını

arttırarak cevap vermiştir. Bu nedenle iki devlet arasında 1880'lerin sonundan 1890'ların sonuna değin devam eden bir donanma yarışı başlamıştır. Bu yarışın yarattığı gerilim ise 1898 Fashoda Krizi ve Fransa'nın geri adım atması ile son bulmuştur.²⁰² 1898 yılından itibaren ise Almanya denizlerdeki İngiliz üstünlüğü ile rekabet edebilecek bir donanma yapımına başlamıştır.

3. 1898-1914 yılları arasında İngiltere'nin denizlerdeki hakimiyetinin sona erdiği ve bunun yarattığı boşluğun doldurulması amacıyla rekabetin başladığı dönemdir. 1900 yılından itibaren İngiltere, Almanya'nın donanma yapımını arttırması ve Almanya'nın Britanya Adalarını tehdit eden bir konuma gelmesi nedeniyle, hem Almanya'ya karşı gemi yapımını aynı şekilde arttırarak, hem de donanma gücünü anavatan filosuna yoğunlaştırarak cevap vermiştir. Bu amaçla İngiltere diğer bölgelerdeki donanma güçlerini azaltmak zorunda kalmıştır. İngiltere'nin bu bölgelerden çekilmesinin ardından ortaya çıkan güç boşluğunun doldurulması amacıyla bu bölgelerdeki devletler arasında rekabet başlamıştır.²⁰³

Yukarıda bahsedilen üç evrenin gösterdiği üzere 19. Yüzyılın başında, İngiltere'nin denizlerdeki hakimiyeti çerçevesinde, denizlerde “tek kutuplu” olabilecek bir denge mevcuttu. Bu anlamda “denizler” kavramı dünya üzerindeki bütün okyanusları ve iç denizleri içererek genel bir anlam taşımaktadır. 1900'lerin başında İngiltere'nin sahip olduğu hakimiyeti kaybetmesi ile beraber, “denizler” kavramı genel anlamını kaybetmiş ve ortaya çıkan rekabet ortamında okyanuslar, iç denizler ve bunları çevreleyen bölgeler öne çıkmıştır.

Bu nedenle Birinci Dünya Savaşı öncesinde devletler arasında denizlerdeki rekabeti incelediğimizde aşağıdaki bölgeler ortaya çıkmaktadır.²⁰⁴

- İngiltere ve Almanya arasındaki rekabetin yoğunlaştığı Kuzey Denizi bölgesi,
- Fransa, İtalya ve Adriyatik bölgeleri, Osmanlı İmparatorluğu ve Yunanistan arasındaki rekabetin yoğunlaştığı Doğu Akdeniz bölgesi,
- 1905'e değin Japonya ile Rusya ve 1905'ten sonra da Amerika Birleşik Devletleri ile Japonya arasındaki rekabetin yoğunlaştığı Uzak Doğu ve Pasifik bölgeleri

²⁰² Burak Samih Gülboy; a.g.e., s. 152.

²⁰³ Burak Samih Gülboy; a.g.e., s. 162-173.

²⁰⁴ Bkz. Burak Samih Gülboy; a.g.e., s. 196.

Yukarıda şekillendirdiğimiz saptamalar çerçevesinde denilebilir ki; Birinci Dünya Savaşı öncesinde denizlerdeki rekabet, İngiltere'nin etkisini yitirmesi ile denizlerdeki “tek kutuplu” yapıdan, “çok kutuplu” yapıya geçilmesi ile yoğunlaşmıştır. Denizlerdeki bu rekabet, deniz silahlarındaki ve donanma stratejilerindeki değişim ile beraber, yoğun bir deniz silahlanma yarışını da beraberinde getirmiştir, denizlerdeki rekabet çerçevesinde bu silahlanma yarışına devletler imkanlarını zorlamak pahasına da olsa katılmışlardır ki buna Osmanlı Devleti’de dahil olmuştur.²⁰⁵ Denizlerdeki rekabette hakim konumda olan devletler bu üstünlüklerini korumak için, diğerleri ise bu hakimiyeti kendi lehlerine değiştirebilmek için silahlanma yolunu seçmişlerdir.

a. Zırhlı gemilerin Geliştirilmesi

Sanayi devrimi ile beraber gelişen demir işçiliği teknolojisinin bir sonucu olarak demir de gemicilik yapımında kullanılmaya başlanmıştır. Gerçi bu devrede gemi yapımında ahşap hala en önemli malzeme olmasına rağmen, zamanla demirden yapılmış parçaların kullanımının da arttığı görülmektedir. Diğer yandan ahşap gövdelerin artık maksimum limitlerine ulaştığı bu zamanlarda gemi mühendisliğinin de gelişmesi ile gemi gövdelerinin demirden yapılması, daha büyük gemilerin yapılmasını imkanı hale getirmekteydi. Açık denizlerde seyre uygun demirden yapılmış ilk gemi olan Aaron Manby 1822 yılında Londra-Paris arasında sefer yapmaya başlamıştır. İngiliz donanması ise 1840 yılından itibaren demirden yapılmış olan küçük çaplı sahil koruma gambotlarını hizmete sokmaya başlamıştır. 1845 yılında ise İngiliz donanmasında görev yapmak üzere 2900 tonluk demir gövdeli firkateynlerin yapımına başlanmıştır.²⁰⁶

16 Ekim 1855 tarihinde Kırım Savaşı sırasında Fransızlar donanmasına at tahtadan yapılmış, fakat demirle kaplanmış ve buhar gücüyle çalışan bir filonun Sivastopol'da Bug nehri ağzındaki Kinburn bataryalarına düzenlediği başarılı saldırı demir kaplamanın zırh olarak kullanıldığındaki koruyucu etkisini açıkça gözler önüne serdi. Bu gemilere isabet eden 130 mermi hiçbir önemli hasar yaratmadığı gibi mürettebattaki kayıplar da önemsiz denecek

²⁰⁵ Bu tarihlerde Osmanlı Devleti İngiltere'ye “Sultan Osman-ı Evvel” ve “Reşadiye” dretnotlarını sipariş etmiştir. Bu gemiler hakkında ayrıntılı bilgiler için Bkz. Mim Kemal Öke ve Erol Mütercimler; *Sultan Osman*, İstanbul, E Yayınları, 1991; Saim Besbelli; “Reşadiye, 1. Sultan Osman, Fatih muharebe Gemileri”, *Derya*, Sayı: 52, Ocak 1972, s.17.

²⁰⁶ Bernard Ireland; *History of Ships*, Hong Kong, Octopus Publishing, 1999, s. 60.

kadar azdı.²⁰⁷ Kırım Savaşı'na yalnızca tahta gövdeli gemilerini gönderen İngiltere'nin uğradığı kayıplar karşısında Fransızların bu başarısı İngiltere'nin teknoloji yarışında geri kalmakta olduğunu fark etmesine neden oldu ve Kırım Savaşı'nın ardından Fransızlar demir kaplama gemilerin başarısını daha da geliştirmek için çalışmalarını arttırırken, İngilizler de Trafalgar'dan itibaren sürdürdükleri denizlerdeki üstünlüklerinin tehlikeye girmesinin endişesi ile yeniden demir gövdeli gemi projelerine eğildiler. Fransa'nın 1860'da denize indirdiği gerçek anlamdaki ilk demir zırhlı savaş gemisi *Gloire*'e İngiltere'nin cevabı ise 1859 yılında kızağa konan *Warrior* olmuştur.

Amerikan İç Savaşı sırasında cereyan eden Hampton Roads muharebesi demir zırhlı gemilerin tarihe ilk kez karşı karşıya gelmeleri olarak geçmiştir. Güneye ait *Virginia* adlı zırhlı, 8 Mart 1862 yılında York ve James nehirlerinin girişini bloke eden Kuzey filosuna saldırarak, tahta gövdeli *Cumberland* ve *Cogress* firkateynlerini batırarak; *Minnesota* firkateynini de karaya oturmaya mecbur etmiştir.²⁰⁸

Zırhlılar arasındaki bu ilk muharebelerin haberi Avrupa'ya ulaştığında artık herkes eski moda savaş filolarının devrinin sona erdiğini kabul etmek zorunda kalacaktır. Hampton Roads muharebesini takip eden yıllar top ile zırh arasındaki mücadelenin yılları olacaktır.

b. Kruvazörlerin Geliştirilmesi

Henüz buhar gücünün denizcilikte etkin olarak kullanılmaya başlanmasından önce kruvazör terimi ana filodan bağımsız olarak rakibin yerini belirlemek ile görevli hafif ve hızlı gemiler için geçerliydi. Diğer yandan rakibin deniz ticaretine yönelik saldırılar düzenleyen hafif savaş gemileri için de aynı terim kullanılmaktaydı. Kruvazör olarak sınıflandırılan gemilerin en önemli özellikleri yüksek hız yapmalarını sağlayan yelken aksamaları ve hafiflikleriydi. Bu özellikleri ile kruvazörler görevlerini yerine getirirken, gerektiğinde de rakibin savaş gemilerinden kaçabilmekteydiler.²⁰⁹

Buhar gücünün gemilerde kullanılmaya başlaması ile kruvazörlerin yapısı da değişmeye başladı ise de işlevleri bir değişiklik göstermedi. Fakat özellikle Amerika İç Savaşı

²⁰⁷ Kennet Macksey; *Technology at War*, Londra, Guild Publishing 1986, s. 17.

²⁰⁸ Henry Steele Commager; *Churchill's History of English Speaking Peoples*, New York, Dodd, Mead and Company, 1956, s. 397,398.

²⁰⁹ Christopher Chant ve John Batchelor; *Twentieth Century War Machines-Sea*, Singapur, Chancellor Press, 1999, s. 52.

sırasında konfederasyona ait Alabama, Florida gibi kruvazörlerin birliğin deniz ticaret yollarına etkili saldırılar düzenlemeleri 1860'ların sonlarından itibaren kruvazörlerin önem kazanmaları sonucunu getirdi. Konfederasyon kruvazörlerinin başarıları bu tarihlerden itibaren donanma stratejistlerin fikirlerini önemli ölçüde etkilerken, pek çok ülke donanmalarına kruvazörler eklemeye başladılar. Özellikle Fransa ve Rusya İngiltere'nin denizlerdeki üstünlüğüne karşı konfederasyon kruvazörlerinin başarılarını tekrarlayabilecek stratejiler geliştirmeye başlarken, daha küçük donanmalara sahip devletler de pahalı zırhlı gemilerin yapımı yerine daha az maliyetli olan kruvazörlerin yapımına yöneldiler²¹⁰.

Demirin (daha sonra da çeliğin) savaş gemilerinde zırh olarak kullanılmaya başlaması ve buhar makinelerinin yavaş yavaş yelken aksamının yerini almaya başlaması ile kruvazörlerin de yapıları değişmeye başladı. 1880'lerde zırhlı savaş gemilerinde yelken aksamı tamamen kaldırılmaya başlanmasına rağmen, aynı dönemde kruvazörler buhar makinelerinin yanında hala yelken aksamlarını korumaktaydılar. Bunun başlıca nedeni kruvazörlerin ikmal yapmadan uzun süre denizlerde görev yapabilme yeteneklerini korumalarının hesaplanmasıydı. Yine bu nedenle bu tip gemilerin dizaynlarında büyük kömür ambarları ortak bir özellik olarak göze çarpıyordu. Diğer taraftan kruvazörler, işlevleri itibarıyla rakibin savaş gemileriyle çatışmaya girmekten kaçınmaları hesaplandığından, daha hızlı ve hafif olmaları için yalnızca belli bölümleri zırhla kaplıydı ve hafif silahlarla donatılmışlardı.

1880'lerin sonlarından itibaren kruvazör dizaynı önemli gelişmeler gösterdi. Daha önceden tahtadan yapılan tekneler bu tarihlerden itibaren demirden yapılmaya başladı. Diğer taraftan kruvazörlerin zırh koruması da arttırıldı. 1890'larda tamamen zırhla kaplı büyük kruvazörlerin yapılmaya başlanması ve bu gemilere daha ağır silahların yerleştirilmesi ile kruvazör sınıfı donanma envanterlerinde büyük zırhlılardan sonra ikinci en güçlü gemi sınıfına yükseldi.

1900'lerin başında kruvazörler sahip oldukları zırh korumasına göre çeşitli sınıflara ayrılmışlardı. Yalnızca güvertesi ve silahların bulunduğu bölümleri zırhla kaplı olan kruvazörlere "muhafazalı kruvazör" denilmekteydi. Muhafazalı kruvazörler de kendi içlerinde

²¹⁰ Theodore Ropp; *The Development of a Navy, French Naval Policy 1871-1904*, Annapolis, Naval Institute Press, 1987, s. 38-39.

ağırlıklarına göre üç ayrı sınıfa ayrılmaktaydı.²¹¹ Muhafazalı kruvazörler hafif zırh korumasına sahip olduklarından hala asıl olarak savunmalarını yüksek hızları ile sağlamaktaydılar. Muhafazalı kruvazörlerden farklı olarak zırhlı kruvazörler ise büyük zırhlıların daha küçük birer kopyasıydılar. Zırhlı kruvazörler tamamen zırhla kaplanmışlardı ve muhafazalı kruvazörlere oranla daha büyüktüler ve daha ağır silahlarla donatılmışlardı.²¹² 1890'larda kruvazörler eskiye oranla dizayn olarak önemli değişiklikler geçirmelerine rağmen işlevleri eskisinin aynıydı. Fakat özellikle Fransa ve Rusya'nın deniz ticaretine yönelik saldırgan taktikler üretmeye başlamaları ile İngiltere ticaret yollarını korumak için yeni bir sınıf "Anti-kruvazör" kruvazörünün yapımına başladı.²¹³ Bu tarihlerden itibaren zırhlı kruvazörler savaş filolarında zırhlı savaş gemileri ile beraber görev yapmaya başlarken, muhafazalı kruvazörler ise ticareti koruma, karakol görevi gibi daha ikincil görevleri üstlendiler.²¹⁴

1906'daki Dretnot Devrimi ile beraber yeni tür bir kruvazör dizaynı ortaya çıktı. Dretnotlar ile aynı silah donanımına sahip ama dretnotlardan daha hızlı olması hesaplanan bu yeni sınıfa savaş kruvazörleri adı verildi. Savaş kruvazörlerinin yapıları ve büyüklükleri gerçekte dretnotların dizaynlarına pek çok bezerliğe sahiptiler. Diğer taraftan bu yeni sınıf kruvazörleri dretnotlardan ayıran en önemli özellik zırhlarıydı. Hız kazanabilmek amacıyla savaş kruvazörlerinin zırhları dretnotlara oranla daha inceydi.²¹⁵ Buna rağmen ağırlıkları muhafazalı ve zırhlı kruvazörlerin ağırlıklarını önemli ölçüde aşarak 20.000 tonun üzerine kadar çıkmışlardı.

Savaş kruvazörleri dretnotlara olan benzerlikleri nedeniyle çoğu zaman dretnot sınıfına dahil olarak anıldılar. Diğer yandan gerçekte savaş kruvazörleri klasik kruvazör taktiklerini uygulamak amacıyla yapılmışlardı ve ana savaş filosu için keşif, ticarete yönelik savaş yürütme, ticareti koruma gibi işlevleri yerine getirmeleri hesaplanmıştı. Fakat bu gemiler, sahip oldukları yüksek ateş gücü nedeniyle, Birinci Dünya Savaşı'nda genelde ana

²¹¹ Muhafazalı Kruvazörlerin 14.200 ile 6.000 tonluk arasında olanlarına "Birinci Sınıf Muhafazalı Kruvazör", 6.000 ile 3.000 tonluk olanlarına "İkinci Sınıf Kruvazör", 3.000 tondan hafif olanlarına "Üçüncü Sınıf Kruvazör" denilmekteydi. Caht ve Batchelor; a.g.e., s. 52.

²¹² John Roberts; *Battlecruisers*, Londra, Chatham Publishing, 1997, s. 15; Richard Hough; *A. History of Fighting Ships*, s. 123.

²¹³ Robert K. Massie; *Dreadnought Britain, Germany and the Coming of the War*, New York, Ballantine Books, 1991, s. 491.

²¹⁴ Stephen Pope ve Elizabeth Wheal; "Cruisers" maddesi, *The Mc Millan Dictionary of World War 1*, Londra, Mc Millan, 1998, s. 120-121.

²¹⁵ John Roberts; a.g.e., s. 10-13; Robert K. Massie; a.g.e., s. 493.

savaş filoları ile muharebelere katıldılar ve bu çerçevede ince zırhları nedeniyle gerçek dretnotlar karşısında ağır kayıplara uğradılar.

c. Deniz Topçuluğundaki Gelişmeler

1511 yılında İngiltere'nin Portsmouth tersanelerinde denize indirilen *Mary Rose* isimli gemi, sonraki yüzyıllardaki savaş gemisi yapımını önemli ölçüde değiştirecek olan ilk yapım olarak önem kazanmıştır. Kraliyet donanmasının babası sayılan İngiliz kralı VII.Henry'nin özellikle yapımını emrettiği bu gemi deniz savaşlarında top kullanımının etkinleştirilmesi bakımından önemlidir. *Mary Rose*'un yapımına kadar savaş gemileri gövdelerinin çeşitli noktalarına, özellikle de kıç ya da baş tarafına yerleştirilmiş toplarla donatılmışlardı; fakat *Mary Rose* bunların aksine bordasının iki tarafına deniz kesimine yakın olarak yerleştirilmiş toplara sahipti. Böylece savaş gemisinin asker taşıyan bir gemi olmak yerine yüzen bir top platformu olmaya başlıyordu.²¹⁶ *Mary Rose* yeni yapım tekniği ile modern savaş gemilerine uzanan teknoloji çizgisinin ilk noktasını oluşturmuştur.²¹⁷

Mary Rose'un İngiltere ile Fransa arasındaki deniz savaşlarındaki başarısı üzerine VII.Henry gemilerde kullanılmak üzere daha fazla top yapılmasını istedi. Fakat bu dönemde en iyi top döküm ustaları kıta Avrupasında bulunduğundan VII.Henry bir kısım Fransız top ustasını Britanya'ya ya getirtti. Böylece deniz topçuluğundaki gelişmenin de ilk adımları atılmış oldu.²¹⁸

Deniz topçuluğunun erken döneminde savaş gemilerindeki gemi toplarının önemli sorunları bulunmaktaydı. Gemi toplarının kundakları geri tepmeye karşı hassas yapıdaydılar. Aynı zamanda gemilerdeki topların kalibreleri de birbirinden farklı olmasıydı. Örneğin *Mary Rose*'da bulunan on bronz beş topun tamamı birbirinden farklı kalibreye sahiptiler.²¹⁹ İlerleyen zamanda topçuluğun gelişmesi ile bu sorunlar ortadan kalkmıştır.

Deniz topçuluğunun gelişmesi ile beraber savaş gemileri yüzen birer top platformu olarak inşa edilmeye başlanmışlardır. Zaman içinde bir savaş gemisinin gücünü belirleyen ölçüler toplarının sayısı, güvenilirliği, isabetliliği ve ateş etme hızlığı ile ölçülür hale

²¹⁶ Kesin olmamakla beraber deniz savaşlarında topun kullanılması'nın geçmişi 1300'lere kadar uzanmaktaysa da bunlar küçük çaplıydı ve yalnızca düşman gemisinin mürettebatına karşı kullanılmaktaydı. Richard Hough ; *a.g.e.*, s. 25-26.

²¹⁷ Ian Johnston ve Rob McAuley; *The Battleships*, [y.y.], Channel 4 Books-Bath Press, 2000, s. 13.

²¹⁸ Ian Johnston ve Rob McAuley; *a.g.e.*, s. 13-15.

²¹⁹ Johnston ve Rob McAuley; *a.g.e.*, s. 13-15

gelmiştir. 18. Yüzyılın sonlarına gelindiğinde üç top güvertesine sahip yüzden fazla top taşıyan savaş gemileri denizlerdeki rekabetin en önemli araçlarından biri haline gelmişlerdir.

19. Yüzyılın başından itibaren deniz topçuluğu önemli ölçüde gelişmiştir. Bu dönemdeki en önemli yenilik 18. Yüzyılın sonlarından itibaren denenmeye başlayan patlayıcı mermilerin gemi toplarında kullanılmaya başlanmasıdır. İngilizlerin deniz üstünlüğüne karşı Fransızlar tarafından etkili bir silah olarak düşünülen patlayıcı mermi, Fransız donanmasında 1830'larda yaygın olarak kullanılmaya başlanmıştır. Kolayca tutuşmaya müsait tahta gövdeli gemiler için ölümcül bir silah olan patlayıcı mermi İngiliz donanması tarafından da kendi üstünlüklerini sarsa bileceği düşüncesi ile uzun süre göz ardı edilmişse de özellikle Kırım Savaşı sırasındaki etkinliği sonrası donanma envanterine girmeye başlamıştır. Böylece eski yuvarlak güllelerin dönemini sona ererken, tahta gövdeli savaş gemilerinin yerini de patlayıcı mermilere karşı dayanıklı demir zırh kaplamalı gemiler almaya başlamıştır.

Mart 1862'de Amerikan İç Savaşı sırasında meydana gelen Hampton Roads çarpışmasında *Monitor* ve *Virginia* zırhlılarının birbirlerine zarar veremeden çekilmelerinin ardından savaş tarihinde zırh delici mermi ile zırh koruyucu plaka arasındaki mücadele başlamıştır. Bu mücadele savaş alanlarından çok kimya, metalürji ve balistik ile ilgili laboratuvarlarda cereyan edecektir.²²⁰

Gemilerde kullanılan zırhların kalınlığı nedeniyle top üreticileri daha büyük kalibreli toplar geliştirmeye çabalarken, savaş gemilerine de daha fazla top yerine daha az ama daha büyük çaplı topların kullanımına başlanmıştır. Fakat bu büyük çaplı topların gemi üzerine yerleştirilmesi gemi teknolojisinde de önemli yeniliklerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Fakat gerek büyük topların ve gerekse de geniş zırh kaplamanın ağırlığı gemilerin limitlerini zorlamaktaydı. Bu nedenle gemi dizaynında yeni araştırmalara başlandı. 1868 yılında Fransız donanmasına katılan 7000 tonluk *L'ocean* zırhlısının dört adet 10.5 inçlik topu geminin üst kısmında yer alan dört açık tarafa yerleştirilmiştir. Böylece eskiden gemi bordasında bulunan ateş gücü yeniden düzenlenirken, bu sistemin gerektirdiği zırhlı borda yerine bu yeni gemide yalnızca hayati önem taşıyan top taretleri, makine ve cephane bölümlerine zırh konulmuştu. İngiltere ise 1868 yılında *Devastation* adlı zırhlıyı denize indirerek Fransızlara karşılık vermiştir. İtalya'nın 1880 ve 1882 yıllarında denize indirdiği *Duilo* ve *Dandolo* adındaki iki

²²⁰ Richard Hough ; a.g.e., s. 105.

zırhlı ise 17.7 inçlik dört topu gemi güvertesinin ortasında yer alan iki tarafa yerleştirilirken, ilk defa zırh olarak demir yerine çelik kullanılmıştır.²²¹ 1890 yılında Amerikalı mühendis H.A. Harvey “nikel çelik” zırhını üretmiştir. 1894 yılında ise Alman çelik üreticisi Krupp krom ve manganezi nikel çeliğe değişik ısılarla uygulayarak bilinen en dayanıklı çeliği üretmesi ile bütün dünyada çelik üreticileri aynı yöntemi kullanmaya başlamışlardır.²²² Dayanıklılığı nedeniyle çelik savaş gemisi zırh kaplaması olarak kullanımı yaygınlaşırken, çelik üretiminin zahmetli ve zaman alan süreci ve pahalılığı nedeni ile savaş gemisi yapımının maliyeti de önemli ölçüde artmıştır.

Çeliğin zırh olarak kullanılması ile beraber savaş gemilerinin toplarının çapları da büyümeye başlamıştır. Amerikan İç Savaşı’nın ardından yoğun olarak kullanılmaya başlayan kıçtan dolma topların geliştirilmesi ile top mermilerinin de çapı ve ağırlıkları önemli ölçüde artmıştı. Diğer taraftan top menzillerinin de uzatılması için 1860’lardan itibaren top namlularının boyları daha uzun ve yivli yapılmaya başlandı.²²³ Özellikle uzun namlular top mermisine daha fazla çıkış hızı kazandırırken mermilerin menzili artıyor, namlunun içindeki çiziklerden oluşan yiv sayesinde de top mermileri namludan dönerek çıkıyorlar ve hedeflerine doğru hızlarını kaybetmeden daha az sapma ile ulaşıyorlardı. Diğer taraftan mermileri ateşlemek için kullanılan barut da zamanla geliştirilerek mükemmelleştirilmişti. Fransız donanması dumansız nitroselüloz barutu geliştirirken, İngiliz donanması da bir tür nitrogliserin ve nitroselüloz karışımı olan cordite adı verilen barutu kullanmaya başlamıştı.²²⁴

Çeliğin zırh olarak kullanılmaya başlanması, bu zırhları delebilecek özellikte mermilerin yapımını da beraberinde getirmiştir. 1890’larda Armstrong Whitford’un başı çektiği gemi topu üreticilerinin top üretiminde sağladığı gelişme ile gemi toplarının hidrolik mekanizmaları daha modern teknoloji ile yapılması geri tepmeyi azaltırken, topların elevasyonunu ve menzilini arttırmıştır. Artan menzil ile beraber çelik zırhları delme yeteneğine sahip, zırh delici (armour Piercing) mermiler de donanma envanterlerine girmeye başlamışlardır.²²⁵

²²¹ Johnston ve Rob McAuley; a.g.e., s.32; Richard Hough ; a.g.e., s. 108.

²²² David C.Evans ve Mark Peattie; *Kaigun Strategy, Tactics and Technology in the Imperial Japanese Navy 1887-1941*, Annapolis, Naval Institute Press, 1996, s. 53.

²²³ Bernard Ireland; *History of Ships, Hong Kong, Octopus Publishing, 1999*, s. 62.

²²⁴ Ian Johnston ve Rob McAuley; a.g.e., s. 33.

²²⁵ David C.Evans ve Mark Peattie;a.g.e., s. 54.

1870'ler ile başlayan geçiş dönemi 1890'ların başında sona ererken demir zırh kaplamalı, borda topları ile donanmış gemilerin yerini elik zırhlı, büyük çaplı top taretlerine sahip gemiler almaya başlamıştı. 19. Yüzyılın son günlerinde savaş gemileri nihai şekillerine kavuşmuşlardır. elikten yapılma güçlü bir zırh ile kaplı, değişik çaplarda toplarla donanmış, buhar gücünü en etkili şekilde kullanabilen motorlara sahip dengeli silah platformları olarak savaş gemileri büyük güçlerin donanma envanterlerindeki en çok korkulan silah halini almışlardır. 1890'larda İngiltere'nin yapımına başladığı Majestic sınıfı zırhlılar bu gelişimin en belirgin örnekleri olmuşlardır. Sınıfın ilk gemisi olan *Majestic*, geminin ön ve arkasında yer alan zırhlı taretlere yerleştirilmiş dört adet 12 inçlik modern topa sahipti. Bu toplar teorik olarak 18 in kalınlığındaki zırhı 15.000 yardadan delme yeteneğine sahiptiler. Geminin torpidobotların saldırıları ile mücadele edebilmesi için on iki 6 inçlik hızlı atışlı topu bulunmaktaydı. Gemi gövdesi 9 in kalınlığında "nikel elik" zırh ile kaplanmıştı. Aynı zamanda üst kısmı da 3 inçlik elik ile kaplıydı. 15.000 tonluk yapısına rağmen gemi 17.5 knot sürat yapma kabiliyetine sahipti.²²⁶ *Majestic* ve ona benzer yapıdaki gemiler 19. Yüzyılın sonunda savaş gemisi yapımının ulaştığı en üst noktayı göstermekteydiler.

d. Sualtı Silahlarındaki Gelişmeler

Su altında hareket edecek bir araç yapma denemeleri 16.Yüzyıldan itibaren sıkça tekrarlanmışsa da bu araçlar mevcut teknolojiler dahilinde başarılı olmaktan uzak kalmışlardır.

Denizaltı gemileri 19. Yüzyılın ilk yarısı boyunca çok az ilerleme gösterebilmişlerdir. İlkel denizaltı gemilerinin ilk başarılı hareketleri Amerikan İç Savaşı sırasında yaşanmıştır. David adı verilen puroya benzeyen bir şekle sahip ve buhar makinesi ile yol alan, fakat yalnızca bacanın bulunduğu üst kısmına kadar suya dalabilen su altı gemileri Güneyliler tarafından geliştirilmişlerdir. Bu gemiler burunlarında mızrak şeklinde bir çubuğa tutturulmuş patlayıcı madde taşımaktaydılar. Su altı gemisi patlayıcı tutturulmuş mızrağı rakibinin su altı kesimine saplıyor ve sonradan uzaklaşarak patlayıcının fitilini uzaktan ateşliyordu.²²⁷ Bu tür gemilerden biri ilk saldırıyı Ekim 1863'te *New Ironsides* adlı kuzey zırhlısına karşı yapmıştır. Saldırıda zırhlı hafif hasar görürken, denizaltı gemisi de patlamanın etkisi ile batmıştır.²²⁸

²²⁶ David C.Evans ve Mark Peattie;a.g.e., s. 56.

²²⁷ Bu mekanizmaya Spar (Mızrak) torpidosu adı verilmiştir.

²²⁸ Bernard Ireland ve Eric Groove; a.g.e., s. 66.

David'lerden farklı olarak Güneyliler tamamıyla su altına dalabilen gerçek denizaltı gemilerine de sahiptiler. Sekiz kişilik mürettebatın kol gücü ile yol alan bu denizaltı gemilerinden *Hunley*, Şubat 1864'te Charleston açıklarında Kuzey firkateyni *Housatonic*'i batırmıştır.²²⁹ *Hunley*'in bu başarısına rağmen denizaltı gemileri 1880'lere kadar herhangi bir gelişme göstermediler. Fakat torpido silahındaki gelişme bu tarihlerden itibaren denizaltı gemilerinin yeniden gündeme gelmesine neden oldu.

1865 yılında Avusturya-Macaristan donanmasından Luppis adlı bir subay mekanik bir sistem içeren ve su üstünde kendi kendine yol alabilen bir tür torpidoyu dizayn etmiştir. Luppis, Fiume'deki motor fabrikasında çalışan Robert Whitehead adındaki İngiliz mühendis ile beraber bu yeni silahı geliştirmek için çalışmalara başlamışlardır. Whitehead, Luppis'in torpidosunu yeniden dizayn ederek sıkıştırılmış hava ile su altında 6 knot hız ile yol alan ve burun kısmında 8.2 kilogram patlayıcı taşıyabilen modern anlamda ilk torpidoyu yapmayı başarmıştır. Whitehead'ın dizaynının ilk prototipi 1867'de başarıyla denenmiştir. Bu yeni silahtan oldukça etkilenen İngiliz donanması yapım haklarını 15.000 sterline satın almış ve silahın etkinliğinin artırılması için denemelere Woolwich'te devam edilmiştir. Birkaç yıl içinde bu yeni silahın hızı 20 knota ulaşmış, savaş başlığının ağırlığı artmış ve menzili de 400 yardaya²³⁰ kadar yükselmiştir.²³¹

Torpidonun hızlı gelişimi ile silahın etkin uygulamaya sokulması üzerine araştırmalar başlamıştır. 1870'lerin başında İngiliz amiralliği bu konuda bir komite kurarak torpidonun savaş ortamında etkin kullanımı ile ilgili çalışmaları yoğunlaştırmıştır. Bu komitenin önerileri ile beraber torpido atmaya uygun küçük fakat hızlı gemilerin yapılmasına da karar verilmiştir. İlk aşamada limanların düşman gemiler tarafından bloke edilmesine engel olma amacıyla açık denize uygun olmayan torpil atma yeteneğine –artık sahip torpidobot adını alan- kıyı koruma gemilerinin yapımına başlanmıştır. Torpidonun popülaritesi 1870'lerin başında o kadar fazla artmıştır ki, İngiltere'nin White ve Yarrow tersaneleri İngiliz amiralliğinin taleplerinin kat kat fazlası torpidobotu yabancı ülkelerden gelen siparişler için inşa etmekteydiler.²³² Düşük maliyetleri ile torpidobotlar küçük ülkelerin donanmalarının

²²⁹ Clive Cussler ve Craig Dirgo; *The Sea Hunters*, Glasgow, Caledonian International Book Manufacturing, 1997, s. 178-188.

²³⁰ Yarda: 3 parmak= 91.44 cm.

²³¹ Richard Hough; *Death of the Battleship*, New York, MacMillan, 1963, s. 6-9.

²³² Bernard Ireland ve Eric Groove; *a.g.e.*, s. 68.

envanterlerini doldurmaya başlarken, savaş gemilerinin rakipsizliğini de sorgulanır hale getirmişlerdir.

Torpidonun geliştirilmesine paralel olarak torpidoya karşı önlemler de geliştirilmeye başlandı. İlk aşamada savunma amaçlı önlemlerin alınması yoluna gidildi. Yeni yapılan savaş gemilerinin su altı kesimleri zırhla kaplanmasına, anti-torpedo ağları konulmasına ve daha sonra da gemilerin birbirinden bağımsız su geçirmez bölümler şeklinde dizayn edilmesine başlandı. Ayrıca savaş gemilerine torpidobotlarla savaşmaya uygun seri ateş gücüne sahip ufak çaplı toplar yerleştirildi.

1893 yılında Fransa ve Rusya askeri bir ittifak anlaşması içine girdiklerinde İngiliz amirallığı dünyanın en büyük donanması olan İngiliz donanmasının ciddi bir tehdit altına girdiğinin farkına varmıştı. Bu tarihlerde İngiliz donanması zırhlı savaş gemisi bakımından tartışmasız bir üstünlüğe sahipti. Fakat İngiliz donanmasının en ciddi rakibi olan Fransız ve Rus donanmaları önemli miktarda torpidobota sahiptiler ve bu yeni ittifak anlaşması ile iki rakibi İngiltere'nin karşısında güçlerini birleştirmişlerdi. Özellikle Fransa'nın Manş Denizi kıyısındaki limanlarda mevzilenmiş bulunan Fransız torpidobot filoları İngiliz donanması için en ciddi tehdidi oluşturuyorlardı. Bu nedenle İngiliz amirallığı savaş gemilerini açık denizde torpidobotlardan koruyacak yeni bir tür geminin yapımını başlattı. Bu yeni tür tekneler açık denizde savaş gemisi filolarına eşlik edecekler, onları torpidobotların hücumlarından koruyacaklar ve aynı zamanda da kendileri torpedo hücumuna kalkabileceklerdi.

Bu yeni tip gemilerin sahip olması gereken en hayati özellikler, rakibini yakalamaya yetecek derecede hızlı ve tek atışta mevcut olan en kuvvetli toptan daha fazla zarar verme kabiliyetinde olmalarıydı.²³³ Bu gemilere ilk başlarda “torpidobot yokedicisi” anlamına gelen “torpidobot destroyer” denmeye başlandı. Kısa zamanda ise bu tekneler yalnızca “Destroyer” adı altında sınıflandırılmaya başlandı.

Torpidonun hızlı gelişimine rağmen su altından hedefine giden bu silahın yine su altında gidebilen bir gemiden atılması fikri uzun süre göz ardı edilmiştir. Ancak İsveçli silah üreticisi Nordenfelt bir denizaltı gemisinin Whitehead torpidosunun ateşlenebileceği uygun bir platform olabileceği fikrinden yola çıkarak 1885 yılında Nordenfelt No I adlı prototipi

²³³ Richard Hough; a.g.e., s.114.

geliştirmiştir. Nordenfelt'in prototipi 1878 yılında İngiltere'de denenen ve Londra metrosunda kullanılan dumansız lokomotiflerin buhar makinelerine benzer bir makine taşıyan *Resurgam* adlı denizaltı gemisinin teknolojisine göre inşa edilmişti ve ön kısmında bir torpido tüpü taşıyordu. Nordenfelt'in ürettiği bu ilkel denizaltılar kısa sürede pek çok ülke tarafından satın alındıysa da motorlarının güçsüzlüğü ve su altında dengesizlikleri nedeniyle etkin bir şekilde hizmet görmediler.²³⁴ 1886 yılında ise İspanyol donanmasından İsaac Peral'in denizaltılarının su altında elektrik motoru ile yol alması fikrini ortaya atmasının ardından Fransız amirallığı bu projenin üzerine eğildi. 1888'de Gymnote ve ardından da 1893'te de Gustave Zede denizaltıları elektrik motorlarla donatılmış olarak denize indirildiler.²³⁵ 1900 yılında ise ABD donanması John Holland tarafından dizayn edilen denizaltıyı suya indirdi. Bu denizaltı kendine bağlı bir dinamo ile elektrik motorunu şarj edebilen bir petrol motoru ile donatılmıştı. Böylece denizaltı su üstünde petrol motoru ile yol alırken, su altında da elektrik motorunu kullanıyor ve elektrik motoruna güç sağlayan bataryalarını şarj edebiliyordu²³⁶. Holland'ın denizaltısı kısa sürede İngiliz donanması tarafından da benimsendi ve İngiltere'de de bu tür denizaltıların yapımına başlandı.

20. Yüzyılın başlangıcı ile beraber denizaltı teknolojisinde hızlı bir ilerleme dönemi başlamıştır. 1899 yılında denizaltılara takılmaya başlayan periskobun ardından, denizaltıların hızları, dalış yetenekleri, gövdelerinin basınca dayanıklılıkları, torpido taşıma ve atış kabiliyetleri sürekli yapılan denemelerle gittikçe daha fazla yükseltilmiştir. Savaş yetenekleri uzun süre bir soru işareti olarak kalmasına rağmen denizaltılar gün geçtikçe daha fazla sayıda donanma envanterlerine girmeye başlamışlardır. Ancak zırhlı savaş gemilerini denizlerin en güçlü silahı olarak kabul eden anlayış nedeniyle hep ikinci planda kalmışlardır. Denizaltının gerçek savaş yeteneği 5 Eylül 1914 tarihinde Otto Hersing komutasındaki Alman *U- 21* denizaltısının İngiliz kruvazörü *Pathfinder*'i batırması ile gündeme gelmiştir.²³⁷

²³⁴ II. Abdülhamit'te bu dönemde denizaltı gemilerine ilgi göstermiş ve Osmanlı Hükümeti "Abdülhamid" ve "Abdülmecid" isimleri verilen iki denizaltı almıştı. Bu denizaltılar buhar makinesi ile işlemesine, dengesiz olmalarına rağmen, dünyanın ilk torpido atan denizaltıları olarak tarihe geçtiler. Bkz. Ersan Baş; "Türk Donanmasında İlk Denizaltılar ve İlk Sualtı Torpido Atışı", *Deniz Magazin*, Sayı: 63, Ekim 2003, İstanbul, 2003, s. 74-76.

²³⁵ Bernard Ireland ve Eric Groove; *a.g.e.*, s. 67.

²³⁶ Kenneth Macksey; *Technology at War*, Londra, Guild Publishing, 1986, s. 57.

²³⁷ V.E.Tarrant; *The U-Boat Offensive 1914-1945*, Annapolis, Naval Institute Press, 1989, s. 10.

e. Dretnot Devrimi

20. Yüzyılın başında zırhlı savaş gemileri zırh, hız ve silah gücü bakımından oldukça gelişmişlerdi. Bu dönemde büyük savaş gemileri genellikle çelik zırhla kaplanmakta ve ortalama 17-18 knot sürat yapabilmekteydiler, silah donanımları ise genellikle dört adet 12 inçlik toptan oluşan ana batarya ve 8-10 inç arasındaki toplardan oluşan ikincil bataryalardan meydana gelmekteydi. Ayrıca her zırhlı torpidobot ya da destroyer gibi hafif gemilerin saldırılarından korunmak üzere çok miktarda hızlı atışlı hafif topla donatılmıştı.²³⁸ 1905 Rus-Japon Savaşı'ndaki deniz muharebelerinde zırhlıların bu silah yapılarının bazı yetersizlikler taşıdığı ortaya çıktı. Özellikle salvo²³⁹ atışları sırasında menzil ölçebilmek için gözlem yapan görevliler, birincil ve ikincil bataryaların değişik çaplardaki toplarının menzillerini ayırt etmekte güçlüklerle karşılaşmaktaydılar.²⁴⁰ Bu problemin aşılabilmesi için savaş gemileri üzerinde çalışan mühendisler ikincil bataryaların kaldırıldığı ve yalnızca aynı çapta top taşıyan yeni zırhlı projeleri üzerinde çalışmalar başlattılar.

Gerçekte yalnızca büyük toplara sahip zırhlıların dizaynı ile ilgili fikri ortaya ilk olarak İtalyan gemi mühendisi Vittorio Cuniberti ortaya atmıştır. Cuniberti, dönemin önde gelen askeri yayınlarından olan Jane's Fighting Ships'in 1903 edisyonunda on iki adet 12 inçlik top ile donatılacak 17.000 tonluk bir zırhlı ile ilgili bir makalesi yayınlanmıştır²⁴¹. Cuniberti söz konusu projesini İtalyan Donanma Komutanlığı'na sunmasına rağmen, projenin getireceği masraf göze alınamadığından proje reddedilmiştir. Buna rağmen yalnızca aynı büyüklükte top taşıyacak zırhlı fikri diğer ülkelerin donanma çevrelerinde daha ciddi bir şekilde ele alınmaya başlanmıştır. 1904 yılında ABD donanması kongreden on iki adet 12 inçlik topla donatılacak 16.000 tonluk iki savaş gemisinin onayını istedi ise de bu onay 1905'in ortalarına kadar verilmemiştir.²⁴² Diğer yandan 1905 yılında Japonya on iki adet 12 inçlik topla donatılacak şekilde dizayn edilen 19.000 tonluk Satsuma sınıfı iki zırhlıyı kızığa koymuştur. Fakat Japonya'nın elinde bu gemilere yerleştirilmesi öngörülen yeterli sayıda 12

²³⁸Keith Allen; "Pre-Dreadnought Medium Armament", Çevrimiçi: <http://www.ukans.edu/kansite/ww.one/naval/pdredmdg.htm>

²³⁹ topların aynı anda tek hedef üzerine ateş etmesi

²⁴⁰ Johnston ve McAuley; a.g.e., s. 53; Burak Semih Gülboy; a.g.e., s.25.

²⁴¹ Bu makalenin tam metni için bkz. Fred T.Jane; **The British Battle Fleet**, 2.Basım, Londra Cornway Maritime Press, 1997, s. 310-318.

²⁴² Ireland; **Jane's Battleships of the 20th Century**, New York, Harper Collins Publishing, 1996, s. 68.

inçlik top bulunmadığından, gemilere dört adet 12 inçlik ve on iki adet de 100 inçlik top yerleştirilmiştir.²⁴³

Ekim 1904'te Sir John A. Fisher'in Birinci Deniz Lortluğu'na yükselmesinin ardından İngiliz donanması için aynı büyüklükte toplarla donatılmış bir zırhlının yapılması için çalışmalar başlatılmıştır. Söz konusu geminin dizaynı üzerinde bizzat Fisher'in oluşturduğu bir ekip çalışmaları yürütmekteydi. Fisher yapılacak yeni geminin yalnızca büyük toplar taşımasına değil o zamana değin yapılmış olan en hızlı zırhlı olmasını da istemekteydi ve bütün bu özellikler geminin dizaynına yansımıştır. Fisher ve ekibinin dizaynını tamamladığı gemi, 1905'te Portsmouth'da *Dreadnought*²⁴⁴ adı ile kızağa konmuş ve 1906'da tamamlanarak donanmaya katılmıştır, 1907 baharında da ana savaş filosunun sancak gemisi olmuştur.²⁴⁵

Dreadnought 18.100 tonluktu, on adet 12 inçlik topa sahipti ve 21 knot sürat yapabilmekteydi. Dreadnought her yönüyle bir diyazn harikasıydı. Zırhlının 12 inçlik topları salvo atışına uygun olarak ikişerli beş adet taretin içine yerleştirilmişti. Zırhlının 21 knotluk süratini yeni geliştirilmiş olan türbin motorları sağlamaktaydı.²⁴⁶ Zırhlının gövdesi ise 11 inçlik çelik zırhla kaplıydı.²⁴⁷ Dizaynı ve özellikleri ile o güne değin yapılmış olan bütün zırhlılardan çok daha güçlüydü ve donanmaya katıldığında dünya üzerindeki donanmalarda görev yapmakta olan zırhlıları modası geçmiş hale getirdi. Bu tip savaş gemileri “**zırh, hız ve isabet**” demekti, bu nedenle Dreadnought zırhlısının yapımı denizcilik tarihine bir devrim olarak geçti.

Dreadnought zırhlısının yapımı ile beraber dünya üzerindeki büyük güçlerin deniz silahlanma politikaları da hızla bir değişim içine girdi. Gerçekte ABD ve Japonya daha Dreadnought zırhlısı kızağa konmadan bu zırhlının benzeri savaş gemileri ile ilgili çalışmalara başlamışlardı. Fakat bu çalışmaların hiç biri Dreadnought zırhlısının dizayn ve yapım

²⁴³ Robet K.Massie; *Dreadnought Britain, Germany and the Coming of the War*, New York, Ballantine Books, 1991, s. 469; Burak Semih Gülboy; *a.g.e.*, s. 26.

²⁴⁴ Dreadnought korkusuz, hiçbir şeyden korkmayan anlamındadır. İngiliz donanmasında 1573'te donanmaya katılan ilk Dreadnought yelkenli savaş gemisi ile beraber, 1906'daki Dreadnought zırhlısının yapımına değin beş Dreadnought ismini taşıyan savaş gemisi görev almıştır. Massie; *a.g.e.*, s. 478.

²⁴⁵ Geminin dizayn aşaması ve yapımı ile ayrıntılı bilgi için Bkz. Massie; *a.g.e.*, s. 468-484; Burak Semih Gülboy; *a.g.e.*, s.27.

²⁴⁶ Dreadnought zırhlısından önce yapılmış olan zırhlılarda buhar motorları kullanılmaktaydı, türbin motorlarının başarısı ve eski zırhlılarda kullanılan buhar makinelerine olan üstünlüğünün kısa sürede ortaya çıkması ile türbin motorlarının kullanımı yaygınlaşmaya başladı. Massie; *a.g.e.*, s. 474-475.

²⁴⁷ Ireland; *Jane's Battleships of The 20'th Century*, New York, Harper Collins Publishing, 1996, s. 100-101.

aşamalarının çabukluğuna erişemedi ve bu nedenle İngiltere dretnot devriminin lideri oldu. Buna rağmen 1906'dan sonra ilk olarak Almanya, ABD ve 1909'dan sonra da Fransa, İtalya, Avusturya-Macaristan, Rusya ve Japonya dretnot yapımına başladılar. 1910'ların ortalarına doğru ise Brezilya, Arjantin, Şili, Yunanistan ve Osmanlı İmparatorluğu da donanmalarını dretnot tipi zırhlılarla kuvvetlendirmek için harekete geçtiler.

3. ALMAN DONANMASININ GÜÇLENDİRİLMESİ

a. Almanya'nın "Açık Deniz Filosu" Projesi

Alman Birliği'nin kurulup yerleştirilmesinde ve Almanya'nın Avrupa ve dünyanın en güçlü ülkeleri arasına sokulmasında tartışılmaz bir yeri olan Bismarck'ın politikası ve inşa etmiş olduğu bina artık Kayzer II. Wilhelm ile değiştiriliyordu. Bismarck, Alman dış politika faaliyetlerini Avrupa kıtası dışına taşırmamaya bilhassa dikkat etmiş ve Almanya'nın denizaşırı topraklarda uğraşmasının, Avrupa'daki durumunu zayıflatacağına inanmıştı. Fakat II. Wilhelm, Bismarck'ın aksine, Almanya'nın büyük devlet olabilmesi için, diğer büyük devletler gibi onun da sömürgecilik yapması ve münasebetlerini dünya çapında geliştirerek bir Dünya Politikası (Weltpolitik) takip etmesi gerektiğine inanıyor ve istiyordu. Bunu başarmanın en önemli yolunun da açık denizlerde etkili olabilmek olduğu fikrindeydi. Fakat II. Wilhelm'in başa geçtiği dönemdeki Alman donanması önemli ölçüde ülkenin kıyı ve limanlarını korumak üzere oluşturulmuş ve açık denizde görev yapmaya uygun olmayan bir güçteydi.

Bu niyetler çerçevesinde Bismarck'tan sonra Almanya'nın dış politikasında etkin olan kişiler arasında, önce Dışişleri Bakanlığı daha sonra da 1901-1909 tarihleri arasında Almanya'nın Başbakanlığını yapmış olan Bernhard von Bülow'un yanında, bu dönemde Almanya'nın deniz politikasına ve denizaşırı kolonileşmesine yön veren Büyük Amiral Alfred von Tirpitz de ön plana çıkmıştır. II. Wilhelm ve Donanma Bakanı Von Tirpitz Almanya'nın gücünü açık denizlere taşıyacak yepyeni bir donanmanın oluşturulması için çalışmalara başladılar. Özellikle 1900 yılında Alman Parlamentosu tarafından kabul edilen ve Alman "Açık Deniz Filosu" adını alacak yeni donanmanın yapımını onaylayan donanma yasasına giden süreçte Von Tirpitz daha henüz vücuda gelmemiş bu donanmanın hem mimarı hem de baş stratejisti olmuştur.

1890 'da yayınlanan Amiral Alfred Thayer Mahan'ın kitabının ardından, Mahan'ın fikirleri bütün dünyada geniş yankılar yaratırken, II. Wilhelm de Alman donanmasının büyötmek için aradığı argümanların tamamını Mahan'ın fikirlerinde buldu. Alman açık deniz ticareti bu dönemde hızlı bir gelişme içine girdiğinden, özellikle Mahan'ın deniz ticaret-deniz gücü ilişkisi Wilhelm'in büyük bir donanmanın yapımı arzusuna uygun düşmekteydi.²⁴⁸ Aynı zamanda böyle bir donanma Almanya'nın gücünü Avrupa ötesine taşıyabilir ve 1890'ların başlarından itibaren yeniden alevlenen sömürgeci yarışta Almanya'ya yeni sömürgeler sağlayabilirdi. Bu nedenlerden dolayı Almanya gücünü açık denizlere taşımalıydı.²⁴⁹

II. Wilhelm'in bu politikasını gerçekleştirmesindeki en önemli yardımcısı 1897 yılında Donanma Bakanlığına atanan Amiral Alfred Von Tirpitz olmuştur. Von Tirpitz, II. Wilhelm gibi Mahan'ın fikirlerinden önemli ölçüde etkilenmiş biriydi ve Fransa'nın yenilgiye uğratılmasından sonra Alman Deniz Kuvvetleri'nin büyütölmesi ile torpido silahının geliştirilmesi konuları üzerinde çalışmıştı. Ancak, en büyük çıkışını belki de bir şans eseri olarak 1887 yılında Veliacht Prens Wilhelm'in İngiltere Kraliçesi Victoria'nın taç giyme törenine giderken, Alman torpido filosuna komuta ettiğı sırada Prens Wilhelm'e refakat etmekle elde etmişti. Gelecekte Almanya'nın II. Wilhelm namıyla imparatoru olacak kişi ile bu gezi sırasında tanışmış olan von Tirpitz, prensi etkilemekte oldukça başarılı olmuştur. Tirpitz, bu tanışma ve ilişkiler içerisinde Prens Wilhelm'e deniz kuvvetlerine ilgi duymasını ve sevmesini sağlayabilmiştir. Von Tirpitz, Donanma Bakanlığında kaldığı sürece Mahan'ın fikirlerini yeni Alman Donanmasının kurulması yolunda geliştirerek kullanmıştır.²⁵⁰

Amiral Tirpitz; 1897 yılında Alman İmparatorluğunun Donanma Bakanı olmasının ardından ilk olarak; kuvvetli bir Alman deniz kuvveti gerektiğini önce Alman halkına kabul ettirilmesini planlamış²⁵¹ ve bu amaçla bu cemiyetin faaliyetlerinden çok faydalanmıştır. Geniş ölçüde bir propaganda kampanyası ile Alman milletine bir büyük donanma ihtiyacını aşılamıştır. Alman Donanma Cemiyeti, bütün Almanya'da faaliyete geçip üniversiteler, okullar, sendikalar, derneklerde konferanslar tertiplemek, kiliselerde halka telkinler yapmak, milli günlerde açık hava toplantılarında milleti uyarmak suretiyle donanma ihtiyacının kamuoyuna duyurmuştur.

²⁴⁸ Burak Samih Gülboy; a.g.e., s. 52

²⁴⁹ Bkz. Von jörg Duppler; **Germania auf dem Meere, Bilder und Dokumente zur Deutschen Marinegeschichte 1848-1998**, Verlag E.S. Mitler and Sohn GmbH, Hamburg, 1998, s.77-80.

²⁵⁰ Von jörg Duppler; a.g.e., s. 77-80.

²⁵¹ Richard Humble; **Hitler'in Açık Deniz Filosu**, (çev: Tayfun Mater), Baskan Yayınları, İstanbul, 1976, s.15.

Bu sıkı faaliyet Amiral Von Tirpitz'in işine yaramış, 1898'de Raystag'a yaptığı "Geniş Deniz İnşa Programı" teklifi, sert münakaşalara rağmen bu cemiyetin etkisi ile kabul olmuştur. İmparator, generallerin büyük bir donanmanın yapılması fikrini baltalamalarına rağmen yeni donanmanın yapımını onaylayan ve 1898 ile 1900 yıllarında kabul edilen iki donanma planını yürürlüğe sokmuştur.²⁵²

Böylece "Açık Deniz Filosu" yapımına girişilmiştir. Bu hizmetin temel ilkeleri kanunun başlangıç bölümünde şu şekilde ilan edilmiştir:

*"Almanya'nın o kadar kuvvetli bir savaş filosu olmalı ki, en kuvvetli deniz gücü için bile, ona karşı bir savaş dünyadaki durumunu sarsacak tehlikeler içermeli. Bu amaç için Alman Savaş Filosu'nun en büyük deniz gücü kadar kuvvetli olması mutlak olarak gerekli değildir. Çünkü böyle bir güç, kural olarak, bütün savaşçı kuvvetlerini bize karşı toplama durumunda olamayacaktır. Fakat, o bize karşı hatırı sayılır bir güç üstünlüğü çıkarmakta başarılı olsa bile, güçlü bir Alman filosunu yenmek düşmanı temelden zayıflatacaktır. Böylelikle kazanabileceği bir zafere rağmen, onun dünyadaki durumu artık yeterli bir filo tarafından korunmuyor olmayacaktır."*²⁵³

Sonuçta Von Tirpitz; Deniz Kuvvetleri yönetimine yön vermek üzere "gizli" gizlilik derecesiyle "**Deniz Kuvvetlerinin Taktik ve Stratejik Görev Talimatı**"nı hazırlatmış, böylelikle de Almanya'nın artık Deniz Kuvveti geliştirmesine ne kadar önem verildiğini belgelemeyi başarmıştır.²⁵⁴ Bunun ardından von Tirpitz yeni şekillenmeye başlayan Alman "Açık Deniz Filosu" nun doktrini üzerinde çalışmaya başlamıştır. İlk olarak 14 muharebe gemisi ile von Tirpitz'in "siyah süvari" adını verdiği açık deniz muhrip filotillaları inşa edilmeğe başlandı. Bu program artan bir hızla, Birinci Dünya Savaşı başına kadar devam etmiş ve muazzam bir donanma kurulmuştur. 1911'de Hamburg'da denize indirilen *SMS Goeben* ve *SMS Breslau*'da bu programın içinde yer almışlardı.²⁵⁵

Von Tirpitz'in fikirleri, Mahan'ın yaklaşımlarına büyük benzerlikler göstermektedir. Tıpkı Mahan gibi Tirpitz'de "deniz gücü"nün uluslararası ilişkilerde belirleyici bir rol

²⁵² Burak Samih Gülboy; a.g.e., s. 52-53.

²⁵³ Richar Humble; a.g.e., s. 15.

²⁵⁴ Celalettin Yavuz; a.g.e., s. 228

²⁵⁵ Nahid Çapaner, "Alman ve Osmanlı Donanma Cemiyetleri", *Derya*, Donanma Vakfı Yayını, Yıl: 4, Sayı: 40, Ankara, Ocak 1971, s. 18-19.

üstlendiği inancındadır. Ona göre büyük güçler arasındaki mücadele sürekli hareket halinde olduğundan Almanya'nın herhangi bir duraksaması yarışta geri düşmesine neden olacaktır. Diğer yandan Tirpitz, açık denizlerde etkin olamayan bir devletin de bu yeteneğe sahip diğerleri tarafından kontrol edilmeye mahkum olduğu görüşündedir.²⁵⁶ Bu nedenle Tirpitz, Almanya'nın potansiyel düşmanı İngiltere olarak görür ve bundan yola çıkarak Tirpitz donanma stratejisindeki en önemli saptamalarından biri olan "Risk teorisi"ni ortaya koymuştur. Tirpitz'e göre, Almanya'nın İngiliz Donanmasını yenebilecek bir donanma vücuda getirmelidir. Bu öyle bir donanma olmalıdır ki eğer İngiltere bu donanmayı yok etmeye yeltenirse, bunun için kendi donanmasının önemli bir kısmının yok olmasını göze almak zorunda kalacaktır. Bu durumda İngiltere'nin denizlerdeki üstünlüğü sona erecek olduğundan İngiltere böyle bir hareketi göze almak istemeyecektir. Bu caydırıcılığı sağlayabilmek için de Almanya'nın İngiltere'den sonra dünyanın en büyük ikinci donanmasına sahip olmasını gerekmektedir.

Tirpitz'in "Risk Teorisi" Almanya için de önemli bir riski beraberinde getirmekteydi. Bu risk, İngiltere'nin kendi ana karasına bu kadar yakında ve kendi hakimiyetine yönelik böylesine bir tehdidin vücuda gelmesine izin vermeyebilir ve yapılacak olan Alman "Açık Deniz Filosu"nu daha tam gücüne ulaşmadan yok etmek isteyebileceği idi. Tirpitz, böyle bir riskin varlığını kabul etmiştir. 1900 yılında yaptığı hesaplarda Alman Donanmasının caydırıcı gücüne 1904-1905 yıllarına kadar ulaşacağını hesaplamıştı ve bu zaman aralığını da "tehlike bölgesi" olarak adlandırmıştır.²⁵⁷ O, bu dönem içinde Almanya'nın söz konusu savaş filosunu safhalar halinde büyütmesini hesaplamaktaydı. Almanya her başarılı sınıftan savaş gemisinin tonajından 2.000 ton daha büyük savaş gemileri kazağa koyacak ve her yıl programa bir tane daha yeni savaş gemisi ekleyecekti. Böylece Alman savaş filosunun yapımı İngiltere'nin dikkatinden uzak kalarak devam edecekti.²⁵⁸

Amiral Tirpitz; "Büyük Muharebe Gemileri İnşa Projesi"ne 1908 yılından itibaren başlamış ve başlangıçta başarıyla sürdürmüştür. Fakat Tirpitz'in hesaplarını yanlış çıkartan gelişme İngiltere'nin Alman gemi yapımına düşündüğünden daha kısa bir zamanda tepki göstererek ve daha fazla gemi yapmakla cevap vermesi olmuştur. Bu durum da Tirpitz'in hesapları boşa çıkarırken, "tehlike bölgesi"nin sürekli olarak genişlemesine neden olmuştur.

²⁵⁶ Burak Samih Gülboy; a.g.e., s. 53.

²⁵⁷ Bkz. Burak Samih Gülboy; a.g.e., s. 53.

²⁵⁸ John Keegan; *The Price of Admiralty*, New York, Penguin Books, 1988., s. 116; Burak Samih Gülboy; a.g.e., s. 54.

1909 yılında Tirpitz, Almanya'nın 1915 yılına kadar "tehlike bölgesi"nin dışına çıkamayacağını kabul etmek zorunda kalmıştır.²⁵⁹

Tirpitz, Birinci Dünya Savaşı'ndan bu güne değin Açık Deniz Filosunun yapımını "Risk Teorisi" çerçevesinde açıklaması ve bu çerçevede İngiltere ile Almanya arasındaki donanma yarışını tetikleme konusunda eleştirilmiştir.²⁶⁰ Buna rağmen Tirpitz, I. Dünya Savaşı ile II. Dünya Savaşı arasında Alman Donanmasını yeni baştan yapılandıracak olan Amiral Erich Raeder'i de önemli ölçüde etkileyerek Alman Donanmasının 20. Yüzyılın ilk yarısındaki stratejisinin kurucusu olmuştur.

Bu gelişmeler rağmen, 20.Yüzyılın başına gelindiği bu günlerde tüm dünya denizlerinde seferler düzenleyen ticaret gemilerine ilaveten artık Alman Harp gemileri de bayrak göstermeye başlamıştı. Baltık Denizi, Manş Denizi, Kuzey Denizi gibi nispeten Almanya kıyılarına mücavir deniz sahalarına ilaveten Doğu Asya'da kruvazör filotillası ve istasyonier gemileri varlık gösteriyordu. Bunlara ilaveten Avustralya'da, Doğu ve Batı Amerika'da, Batı Afrika'da, Doğu Afrika'da ve Akdeniz'de bir veya daha fazla sayıda istasyonier maksatla gemi görevlendiriliyordu.²⁶¹

Aynı yıllarda ise diğer ülkeler de boş durmuyordu. Fransa Fas'ı işgal etmiş, İtalya Trablusgarp ve Bingazi'yi almıştı. Balkanlar da ise Balkan Harbi sonrası siyasi çalkantı tüm şiddetiyle devam ediyordu. Hemen hemen bütün Balkan devletleri durumundan memnun olmayıp, daha büyük bir ülke olma gayret, hırs ve ülküsü içindeydi. Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ise toprakları üzerindeki milletlerin çok çeşitliliği ile onların da ayaklanma istek ve ihtimali yüzünden tedirginlik içindeydi. Üstelik Rusların Balkanlardaki Slavlaşma hareketinden son derece tedirgindi. Tüm bunlara karşılık öbür yandan da Bosna'yi topraklarına katmak istiyordu.

Rusya'nın en büyük hayali de Türk Boğazlarını ele geçirip Akdeniz'e herhangi bir zorlamayla karşılaşmadan girip çıkmaktı. Karadeniz'in Rus sahillerinde yetişen veya bu sahillere ulaştırılabilen ekonomik değeri yüksek ürünlerinin ihracı ve Rusya'nın ihtiyaç

²⁵⁹ Robert K. Massie; **Dreadnought Britain, Germany And The Coming of The War**, New York, Ballantine Books, 1991, s. 182; Burak Samih Gülboy; **a.g.e.**, s. 53.

²⁶⁰ Paul Kennedy Tirpitz'in Ris teorisini üzerine kurduğu hesaplarının hatalı olduğu görüşündedir ve aynı zamanda Tirpitz'in pek çok çıkarımının Mahan'ın yanlış anlaşılmış yorumları olduğunu yazmaktadır. Bkz. Paul Kennedy, **Strategy and Diplomacy**, 2. Basım, Londra, Fontana Press, 1989, s. 137-142.

²⁶¹ **Nauticus** 1899, s. 57-58; Celalettin Yavuz; **a.g.e.**, s. 229

duyduğu hammaddelerin çoğunluğu Türk Boğazları vasıtasıyla dünya deniz ticaretine açılabilirdi. Rusya'nın Osmanlı İmparatorluğu içindeki en önemli deniz ticaret yolu olan Türk Boğazlarının Osmanlı Devleti'nde gündengüne artış gösteren Alman nüfuzunun etkisiyle Almanya'nın güdüm ve kontrolüne bırakılması söz konusu idi. Benzer tehlike Baltık Denizi'nde de mevcuttu. Şayet Rusya'nın, Türk Boğazları ve Baltık Denizi'ndeki bağlantısı kesilirse, pratikteki Batı ve Doğu arasındaki bağlantı da kesilmiş oluyordu. Bunun askeri bakımdan anlamı, Rusya; müttefikleri İngiltere ve Fransa'dan izole edilip ayrılmış olacak demektir. Bu durumun Merkezi Avrupa ülkelerine önemli bir avantaj sağlayacağı bir gerçektir.²⁶²

İngiltere'nin bu dönemde dünya siyasetindeki etkinliğinin yavaş yavaş azaldığını görülmekteydi. Almanya'nın ekonomik yönden büyümesi bir yana, İngiltere'nin ekonomi damarlarının attığı Hindistan, Basra Körfezi, Süveyş Kanalı gibi yerler Alman tehdidini hissetmeye başlamıştı. Almanya'nın herhangi bir şekilde durdurulması gerekliydi. üstelik Almanlar yalnızca kara kuvveti olarak kalmamış, İngiltere'den sonraki en güçlü deniz kuvvetine de sahip olmuşlardı. İngiltere'nin çıkarları büyük ölçüde bu güçlenen Almanya'nın çıkışının durdurulmasında yatıyordu. Bunun için de Fransa, İtalya ve hatta Osmanlı Devleti'nin ittifakına ihtiyaç vardı. Fransa ve Rusya ile önemli bir yakınlaşma sağlanmış olmasına rağmen Osmanlı Devleti Almanya'nın etkisinde daha da çok girmişti.

20. Yüzyılın başında yoğunlaşan İngiltere ile Almanya arasında denizlerdeki rekabet ve donanma yarışı iki devleti ayrı uçlara itmiş, bunun sonucunda İngiltere'nin Fransa ve Rusya ile önce uzlaşmasına sonra da ittifak yapmasına neden olmuştu.²⁶³ Ayrıca İngiltere ile Almanya arasındaki donanma yarışı devletlerin dış politikalarına da yansımış ve iki devlet 1905-1913 yılları arasında Avrupa güç dengesindeki krizler döneminde birer güç odağı olarak karşılıklı cephelerde yer almışlar ve Birinci Dünya Savaşı öncesinde içinde bulundukları ittifakların kutuplaşmasında önemli rol oynamışlardır.

²⁶² Celalettin Yavuz; a.g.e., s. 230.

²⁶³ Hatta Birinci Dünya Savaşı'na giden süreçte 1912 yılında İngiltere ve Fransa'yı askeri işbirliği için anlaşmaya iten neden İngiltere ile Almanya arasındaki bu donanma yarışıdır.

Dünya’da bu gelişmeler olurken, bir yandan da 11 Şubat 1912 yılında İngiliz Savunma Bakanı R.B.Haldane ve Almanya şansölyesi von Bethmann Hollweg arasında donanmaların sınırlandırılması konusunda antlaşma yapmak üzere görüşmeler başlatılmıştı.²⁶⁴ Bu görüşmelerde Almanya donanma harcamalarının azaltılması karşılığında İngiltere’nin olası bir Avrupa savaşında tarafsız kalmasını talep etti. İngiltere ise ancak Almanya’nın kışkırtılmamış bir saldırıya uğraması durumunda tarafsız kalmayı kabul etmeye hazır olduğunu bildirdi. Fakat yıl boyunca devam eden benzer görüşmeler Bethmann-Hollweg’in bütün iyi niyetine rağmen II.Wilhelm’in donanma harcamaları ile ilgili herhangi bir konuda geri adım atmayı reddetmesi üzerine İngiltere ile Almanya arasında başlayan bu görüşmeler sonuç vermemiştir.²⁶⁵

Almanya’nın donanmada büyük bir güç olarak ortaya çıkması üzerine, Ağustos 1912 tarihinde Fransa ile Rusya arasındaki bir deniz sözleşmesi ile Fransa’nın Akdeniz’deki koruyuculuğu Rusya tarafından kabullenilmişti. 2 ve 3 Ağustos tarihlerinde Petersburg’da her iki ülke de İtalya’nın bir “atıl güç” olarak bu ittifaka katılmasını, Fransa’nın Akdeniz’deki deniz üstünlüğünü nazarı dikkate almak suretiyle kararlaştırmıştı. Ağustos ayı sonlarında İngiltere ve Fransa arasında da bir deniz sözleşmesi imzalanmıştı. Bu sözleşmeye göre; İngiltere donanması Fransız sahillerini korurken, Fransa da İngiltere’nin müttefiklerinin Akdeniz’deki deniz korumacılığını üstlenecekti. Böylece Fransa Almanya e Üçlü İttifaka karşı kuvvetli bir cephe oluşturmaktan öte donanma gücünü Akdeniz’de yoğunlaştırma fırsatını da elde etmiş, diğer taraftan denizden gelebilecek saldırılara karşı dünyanın en önemli deniz gücü ile bir ittifak kurarak güvenliğini sağlayarak gerginleşmeye başlayan Alman ilişkileri çerçevesinde kara ordusunun ihtiyaçlarına daha fazla kaynak ayırma fırsatını da elde etmiş oluyordu.²⁶⁶

Rusya, Fransa ile imzaladığı anlaşmanın ardından benzer bir anlaşma için de bu sefer İngiltere’ye başvurdu. Fakat iki ülke arasındaki pürüzlerin giderilmesi 1914 yılına kadar mümkün olmadı. Ancak Mayıs 1914’te iki ülke arasında İngiliz-Fransız anlaşmasına benzer bir uzlaşma sağlanarak iki ülkenin deniz kuvvetlerinin işbirliği kabul edildi.²⁶⁷

²⁶⁴ İngiltere ile Almanya arasındaki bu görüşmelere Haldane Misyonu (Haldane Mission) adı verilmiştir.

²⁶⁵ Burak Samih Gülboy; *a.g.e.*, s.108.

²⁶⁶ Burak Samih Gülboy; *a.g.e.*, s. 111; Celalettin Yavuz; *a.g.e.*, s. 395.

²⁶⁷ Burak Samih Gülboy; *a.g.e.*, s. 111

Bu anlaşmaların sonucunda İngiltere, Fransa ve Rusya askeri nitelikli bağlarla birbirleri arasında bir birlik kurmuş hale gelmişlerdi. Özellikle denizlerde Kuzey Denizi ve Atlantik İngiltere'nin, Akdeniz Fransa'nın ve Baltık ve Karadeniz'de Rus donanmasının kontrolüne bırakılmıştı. Diğer taraftan da kıtada Alman saldırısına karşı uygulanacak tedbirler taraflarca saptanmış bulunuyordu. Böylece Almanya ve müttefikleri hem denizde, hem de karadan bir çember içine alınmış oluyordu.

Bu durumu gören Almanya, karşısındaki bu güçlü bloktan askeri bakımdan daha güçlü olmak için silahlanmaya yönelmiş ve özellikle 1914 yılına gelmeden önce, Almanya boşluk bırakmaksızın düzenli bir programla savaş gemisi ve savaş kruvazörü inşasını başlatıp uygulamaya koymuştur. 1909 yılında üç muharebe gemisi, bir muharebe kruvazörü²⁶⁸, 1910 yılında üç muharebe gemisi ve bir muharebe kruvazörü, 1912 yılında bir muharebe gemisi, bir muharebe kruvazörü ve bir intihar gemisi, 1913 yılında iki muharebe gemisi, bir muharebe kruvazörü, 1914 yılında ise bir muharebe gemisi inşa edilmişti.²⁶⁹ Bu arada Alman Donanmasını yeniden yapılandıran Amiral Tirpitz, 1911 yılında "Büyük Amiral" rütbesine terfi ettirilmiştir.²⁷⁰

Almanya'nın ve müttefiki Avusturya-Macaristan'ın bu şekilde hızlı bir silahlanma içine girmesi, Üçlü İtilaf devletlerini de doğal olarak hareketsiz bırakmamış, ve özellikle Almanya'nın denizlerde silahlanmaya başlaması, deniz üstünlüğünü başkalarına kaptırmaktan korkan İngiltere'yi donanma bakımından hızlı bir silahlanmaya yöneltmiştir.

18 Mart 1912'de Churchill kabineye yaptığı sunuşta İngiltere ile Almanya arasındaki dretnot dengesinin yüzde 60 oranında bir üstünlük gözeten doktrini resmen açıkladı. Buna göre Almanya'nın yaptığı her bir ek dretnota karşı, İngiltere iki tane dretnot yapacaktı. Dominyonlarının yapımını üstlendiği gemiler bunların dışında tutulmaktaydı. Diğer yandan Almanya'nın gemi yapımını azaltması durumunda İngiltere'nin de kendi gemi yapımını gözden geçirecekti.²⁷¹

²⁶⁸ Fred T. Jane; **Jane's Fighting Ships 1914**, David and Charles reprints, London, 1914, s. 123 vd. "SMS Goeben" ya da Türk donanmasındaki adı ile "Yavuz" bu dönemde inşa edilmişti.

²⁶⁹ J.C. Taylor; **German Warships of World War I**, s. 8.

²⁷⁰ **Chronik der Deutschen**; s. 723.

²⁷¹ Bkz. S.Burak Gülboy; **a.g.e.**, 187-189.

Özellikle denizdeki bu silahlanma yarışının sonucu, devletler bu yarış içerisinde kendilerini daha üstün gördüğü için, en ufak anlaşmazlıklarda dahi sert bir tavır takınmışlar ve ufak meselelerden büyük buhranlar doğmuş, buhranlar sertleşip büyüdükçe silahlanma yarışı daha da hızlanmış ve silahlanma yarışı da buhranları şiddetlendirmiş, hatta Osmanlı Devleti ile Balkan Ülkeleri arasında yapılan Balkan Savaşı'nın bir genel savaş haline gelmemesi için büyük çaba göstermelerine rağmen, sonuçta 1914 yazı geldiğinde iki blok arasındaki münasebetler artık adamakıllı gergin durum almış ve bu atmosfer içinde, 28 Haziran 1914 günü Avusturya-Macaristan veliahdının bir Sırp tarafından öldürülmesi gibi basit bir suikast olayı Birinci Dünya Savaşı gibi büyük ve genel bir savaşın patlaması için yeterli olmuştur.

İngiltere ile Almanya arasındaki yarış büyük güçler arasındaki donanma dengelerini değiştirdiğinden, diğer güçler de bu dengelere uyum sağlamak için donanma harcamalarını arttırmışlardır. Bu nedenle 1900'lerin başında İngiltere ile Almanya arasındaki yarışa sonradan diğer büyük güçler ve en sonra da bölgesel güçler de katılmışlardır. Birinci Dünya Savaşı öncesinde denizlerdeki silahlanma yarışı yaygınlaşmıştır.

İtalya'yı Birinci Dünya Savaşı'nda Üçlü İttifaktan ayıran neden, bu savaş öncesinde Akdeniz'deki güç dengesinin Fransa ve İngiltere'nin hakimiyetinde kalmış olmasıdır. 1913 yılında Üçlü İttifak Akdeniz'deki İngiliz-Fransız üstünlüğüne karşı ortak hareket için anlaşmalarına rağmen, İtalya bu anlaşmanın içeriğinden tatmin olmamış ve bu nedenle savaşa Almanya ve Avusturya-Macaristan ile aynı safta girmemiştir.

Osmanlı İmparatorluğunun, Birinci Dünya Savaşı'na Almanya'nın tarafında girmesinin önemli nedenleri arasında Doğu Akdeniz'deki rekabet ve silahlanma yarışı olmuştur.

b. SMS Geben'in İnşası

Yukarıda açıklanan sebepler sonucunda Birinci Dünya Savaşı öncesinde Alman İmparatorluk Donanması, ilk defa olarak dört ağır toptan daha fazla top taşıyan ve türbinli tahrik sistemi ile çalışan 20.000 ton civarında İngilizlerin “**battlecruiser**”lerine karşılık kendilerinin “**Schlachtkreuzer**” ismini verdikleri “**Birinci Sınıf Zırhlı Kruvazör**” inşasına başlamışlardı.

1908 sonlarında Müsteşar Von Tirpitz, “G” sınıfı (daha sonraki Moltke) zırhlı kruvazörüne bir kardeş gemi yapılması için, 1908-1909’da meclisten bütçenin onaylanması esnasında Hamburg’daki Blohm&Voss Tersanesi’ne “H” sınıfı yeni bir inşa için sipariş verilmiştir. Ticari sebeplere dayanan bu davranış, İngiliz amiralliğinin Almanya Donanma yasalarını çiğneyerek büyük savaş gemilerini inşa ediyor şeklindeki iddiasını ve sonuçta Avam kamarasının 10 büyük savaş gemisinin üretimini onaylamasına yol açmıştır. Tersane, yeni “H” üretimi için kesin inşa sözleşmesini 08.04.1909’da alabilmiştir. Bunun üzerine serinin üçüncü gemisi olarak 12 Ağustosta gemi tezgaha koyulmuştur. Serinin ikinci gemisi olan *SMS Moltke*’nin planları hiç değiştirilmeden inşa edilen gemiye 28 Mart 1911’deki kızaktan indirilme töreninde halihazırda 28 numaralı 2. Renanya Piyade Komutanı General Von Ploetz, gemiye “*Von Goeben*” ismini vererek açılışı yapmıştır.²⁷²

Kızaktan indirildiğinde bir devletin yıkılmasına ve yeni bir devletin doğmasına sebep olacağını özellikle Türk tarihinde önemli bir rol üstleneceğini bilmeyen bu olağanüstü kruvazörün teknik özellikleri şu şekildedir.²⁷³

Sınıfı	:	Moltke
Tipi	:	Birinci Sınıf Muharebe Kruvazörü
İnşa Yeri	:	Blohm & Voss A.G, Hamburg
Uzunluğu	:	186.5 Metre
Eni	:	29.5 Metre
Draftı	:	9.2 Metre
Tam Yük Tonajı	:	23,580 Ton
Makine Gücü	:	85.000 Beygir (4xPersons-Blohm and Voss Buhar Türbini)
Azami Sürat	:	27.8 Mil
Pervane	:	4 (3 kanatlı bronz)
Baca Adedi	:	2 Adet
Kazanları	:	248 Schuls Turmieroft Yüksek Basınçlı Kazan

²⁷² Matti E.Makela; Goeben’in İzinde, (Çev: Namık Kemal Ebiz), Deniz Eğitim ve Öğretim Komutanlığı, Yalova, 2003, s. 9; Sinan Avcı; Sinan Avcı; “Goeben (Yavuz)”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 579, Kasım 2000, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 2000, s. 104.

²⁷³ Donanma Komutanlığı Deniz Harp Tarihi Arşivi, **Raşit Metel Arşivi** – 3 -3/85, s. 7-10., ayrıca bkz.; **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, 79/483 (7 Haziran 1973) , s. 23; Bernd Langensiepen-Ahmet Güleriyüz; **The Ottoman Steam Navy 1828-1923**, Conway Maritime Press, London, 1995, s.141-142; Matti E.Makela; **a.g.e.**, s. 6.

Zırh Kalınlığı	:	Güvertede	25-50 mm.
		Kumanda Kulesi	250 mm.
		Borda Zırhları	130-270 mm.
		Ağır Taretleri	150-230 mm.
Yakıt Kapasitesi	:	3018 Ton Kömür	
		200 Ton Mazot	
		7.5 Ton Benzin	
Su Kapasitesi	:	Kazan Suyu 552 Ton	
		Kullanma Suyu 365 Ton	
		İçme Suyu 87 Ton ²⁷⁴	
Seyir Siasi ²⁷⁵	:	1360 mil (azami süratte)	
		3600 mil (iktisadi süratte)	
Vasıtaları	:	1 Adet Amiral Motoru	
		1 Adet Komutan Motoru	
		2 Adet İşkampavya	
		3 Adet İstimbot	
		2 Adet 7 çift bot	
Bölme Adedi	:	15 Bölme (su geçirmez)	
Güverte Adedi :	7 Adet		
Silahları	:	10 Adet 28/50 cm.lik Top	
		(Azami menzil 23700m.)	
		10 Adet 15/45 cm.lik Top	
		(Azami menzil 13500m.)	
		8 Adet 7,62/45 cm.lik Top	
		(Azami menzil 11430m S/Ü, Hava 9500m)	
		8 Adet 40/39 mm.lik vikars Top	
		(Azami menzil S/Ü 6100m, Hava 4100m)	
		18 Adet 40/56 mm.lik Top	
		(Azami menz. S/Ü 6100m, Hava 4100m)	
		24 Adet 20 mm.lik bofors Top	
		(Azami menz. S/Ü 8800Yd, Hava 2000Yd)	
		2 Adet Denizaltı Torpido Kovanı	

²⁷⁴ Aynı zamanda gemide deniz suyunu içme suyuna çeviren evoprayter mevcuttur.

²⁷⁵ Kömür almaksızın seyir yapabileceği azami mesafe.

Sis Cihazları : 2 adet İsveç tipi²⁷⁶
Personel : 1053²⁷⁷

Yüzde yetmiş bahriyede görev yapmayı kendilerine şeref bilerek 17 yaşındayken gönüllü olarak bahriyeye kaydolan şahıslardan oluşturulan personel, *SMS Goeben*'de görev yapmaktaydı. Gemi gerek hızı, gerekse üzerindeki silahları itibarıyla dostta güven, düşmana korku veriyordu. Gemi baş taraftan düşman ile savaştığı taktirde altısı 28 cm.lik, ikisi 15 cm.lik sekiz top ile, kıç taraftan savaştığı takdirde sekizi 28 cm.lik ve ikisi 15 cm.lik 10 top ile düşman üzerine atış yapabiliyordu. Her top ile ortalama olarak dakikada 15 mermi atılabileceği dikkate alınırsa, bu savaş makinesinin dakikada 120-150 mermi ile düşman üzerinde yıkıcı bir etki yapacağı kesindi²⁷⁸.

Gemiye ismi verilen Prusyalı General August Karl Von Goeben (10.12.1816-13.11.1880); 10 Aralık 1816 tarihinde Hanover'de doğmuş, İspanya'da bulunan Carlist ordusunda görev yapmış daha sonra yeniden Prusya ordusuna katılmıştır. 1848 yılında karargah subayı olarak görev yaparken, daha sonra uzun yıllar sürecek bir dostluk kuracağı Helmuth von Moltke ile tanışmış, 1860 yılında Fas'ta İspanyol birlikleriyle birlikte görev yapmış ve Tetuan Savaşı'nda yer almıştır. 1863 yılında Danimarka'ya karşı yapılan muharebede Rackebul ve Sanderburg'ta yaptığı alay komutanlığıyla üne çıkmıştır. 1866 Avusturya Savaşı'nda bir kısmı yönetmiştir ve Main vadisinde Würzburg civarında Baveriyalılara karşı yapılan saldırıda başarılı olmuştur. 1870'de Goeben VIII. Kolorduyu yönetmiş ve Spicheren ve Gravelotte savaşlarında başarılı olmuştur. 1871 senesinde 1.Ordunun komutasını E.Von Manteuffel'den teslim alarak St.Quentin Zaferi'ni kazanıp Kuzey Fransa'daki savaşı kısa bir sürede başarıyla sonuçlandırmıştır. 13 Kasım 1880'de Coblenz'de 8. Kolorduya komutanlık yaparken ölen, "*Vier Jahre in Spanien-1841*" ve "*Reise und Lagerbriefe aus Spanien und vom Spanischen Heere in Morokko-1863*" adlı yazılı eserlere sahip August Karl Von Goeben'in ismi, Almanların gemilerine ünlü generallerinin

²⁷⁶ Sis müddeti 6 dakikadır.

²⁷⁷ Personel miktarı görev yaptığı tarihe göre değişiklik göstermektedir. Matti E. Makela yazmış olduğu "*Goeben'in İzinde*" adlı eserinde personel miktarını 1053 olarak vermiş bu muhtemelen göreve başladığı zamanki mürettebat olması lazım gelir, Bernd Langensiepen ve Ahmet Güleriyüz'ün "*The Ottoman Steam Navy 1828-1923*" adlı çalışmada 1914 yılında 1050, 1915 yılında 24'ü Türk olmak üzere 1322, 1930 tarihinde 1280 olarak verilmiş, Tanin gazetesinin 28 Mart 1946 nüshasında 1300 olarak verilmiştir.

²⁷⁸ Aziz Nesin; "Namık Kemal'in siyasal yazıları", *Tarih ve Toplum*, 18 Haziran 1985, s.26-27.

isimlerini verme geleneği üzerine kardeşi “*SMS Moltke*” gibi son teknolojiye sahip bu gemiye de “*SMS Goeben*” adı verilerek yaşatılmak istenmiştir.²⁷⁹

1912 Haziran’ında zırhlı kruvazörün teslim alma ve deneme seyirlerine başlanılmıştır.²⁸⁰ 2 Temmuz’da hizmete alma gerçekleşmiştir. Deneme seyirleri, 28 Ağustos tarihinden itibaren açık deniz filosunun güz tatbikatlarına katılma ve geçici kurulan II.Keşif Filosuna (Büyük Frederik) katılım sebebiyle sekteye uğramış ve 24 Eylül’de ise daimi kılınmıştır.

28 Mart 1911’de, Hamburg’da ünlü Alman Generali Goeben’in adını alarak denize indirilen Alman donanmasının önemli gemilerinden Birinci Sınıf Zırhlı Kruvazör *SMS Goeben*, aynı yaştaki *SMS Breslau* küçük kruvazörü ile birlikte Alman Akdeniz Tümeni’ni oluşturmak etmek üzere 1 Kasım 1912’de Almanya’dan ayrılmıştır. Osmanlı Devleti ile Balkan Devletleri arasında cereyan eden Balkan Harbi (1912-1913) sırasında Bulgar ordusunun İstanbul kapılarına dayandığı zaman, İstanbul’da yer alan teb’alarını korumak amacıyla Boğaziçi’ne demirleyen İngiliz, Fransız, Rus, Avusturya ve İtalyan harp gemilerine o da katıldı. Yeniliği ve güzel çizgileri ile dikkati çeken bu geminin günün birinde Türkiye’nin geleceği üzerinde etkili olacağını o zaman kimse düşünmemiştir.²⁸¹

c. Alman İmparatorluğu’nun Akdeniz Filosu Oluşturması ve SMS Goeben

Politik bağımsızlıklarını kazandıklarından beri büyüme hırsı içerisinde olan Sırbistan, Karadağ, Bulgaristan ve Yunanistan, Osmanlı İmparatorluğu topraklarında kendi milletlerinden insanlar tarafından yerleşik bulunan toprakları ele geçirmek için çabalamışlardır. 1911-1912 yıllarında Osmanlıya karşı İtalya’nın zaferiyle sonuçlanan Trablusgarp Savaşı’ndan sonra, bu adı geçen Balkan devletler kendi aralarındaki ihtilafları bir kenara bırakarak kendi aralarında ittifaklar yaparak, 1912 Ekim’inde Osmanlı Devleti’ne savaş ilan etmişlerdir. 1.Balkan Savaşı’ndaki balkan devletlerinin başarıları sonrasında 3 Aralık 1912’de bir ateşkes yapılmıştır, buna müteakip Osmanlı ordusu İstanbul önlerine kadar, Çatalca savunma hattının gerisine kadar çekilmişlerdir. Diğer taraftan Ruslar,

²⁷⁹ **Encyclopedia Britanica** Volume 10, Encyclopedia Britanica, Inc, 1966; Matti E.Makela; Goeben’in İzinde, (Çev: Namık Kemal Ediz), Deniz Eğitim ve Öğretim Komutanlığı , Yalova 2003, s. 13.

²⁸⁰ Sinan Avcı; “Goeben (Yavuz)”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 579, Kasım 2000, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 2000, s. 104.

²⁸¹ Sinan Avcı; **a.g.m.**, s. 105.

boğazlara sahip olmayla ilgileniyorlardı. Avusturya-Macaristan'da kendi yönetimindeki Slav yerleşim bölgelerinde Sırp propagandacılığına karşı tedbirler almak zorundaydı. Fransa ve İngiltere'de oradaki politik oluşumların, Hint Okyanusu ve Pasifik'teki bölgelerine açılan deniz yollarının etkilenebileceği olası yan tehditlerden çekiniyorlardı.

Alman İmparatorluğunun amacı sadece Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nu kendi çıkarları doğrultusunda korumakla sınırlı değildi. Osmanlı Devleti'ndeki ticari ve askeri çıkarlarını da düşünüyordu. Bu dönemde Doğu Akdeniz sularında, istasyon gemisi *SMS Loreley*, silahsız kruvazör *SMS Geier* Doğu Afrika yolundalardı, daha ileride de okul kruvazörü *SMS Hertha* ve *SMS Vineta*'nın toplam sayısı, içinde bulundukları bölgede bir muharebe anında yeterli değillerdi. Bu nedenle Alman İmparatorluğu, diğer ülkelerdeki Alman vatandaşlarını korumak ve Almanya'nın Akdeniz'deki hak ve menfaatlerini güvence altına almak amacıyla 1 Kasım 1912'de geçici bir Akdeniz Filosu oluşturulmuştur.²⁸² Buraya sancak gemisi olarak açık deniz filosundan *SMS Goeben* (Miralay (Albay) Ackerman Komutasında) ve küçük kruvazör *SMS Breslau* ise (V.Klitzing Komutasında) görevlendirilmiştir.²⁸³ Filo komutanı olarak 1.Filonun ikinci amirali, Tümamiral Trummeler tayin edilmiştir.²⁸⁴

SMS Goeben gibi Osmanlı Devleti'nin kaderinin belirlenmesinde etkili olan ikinci gemi *SMS Breslau* kruvazörü, 1911 yılında Stettin'deki Vulkan Tersanelerinde tezgaha konmuş ve 10 Mayıs 1912 tarihinde Alman Donanmasında hizmete girmiştir. Prusya Vilayeti olan Güney Silezya'nın başkentinin adı verilen *SMS Breslau*'nun özellikleri²⁸⁵:

Tipi	:	Küçük Muharebe Kruvazörü
İnşa Tersanesi	:	AG Vulcan, Stettin
Kızaktan İndiriliş Tarihi	:	16 Mayıs 1911
Uzunluğu	:	138.7 Metre
En ve Genişlik	:	13.30 m. ve 6.03 m.
Kardeş Gemiler	:	Magdeburg, Strasburg ve Stralsund

²⁸² Alman donanma tarihinde ikinci defa bir savaş gemisi filosuna "Akdeniz Filosu" adı verilmesidir. Daha önce 1910 yılında Türkiye'ye satılan saffı harp gemileri Kurfürst Wilhelm (Barbaros) ve Weissenburg (Turgut Reis) un oluşturduğu nakil birliğine bu ad ilk defa verilmiştir.

²⁸³ Barbara Tunchman, *a.g.m.*, s.103.

²⁸⁴ Sinan Avcı; *a.g.m.*, s. 105.

²⁸⁵ *Nauticus* 1913, s. 36 vd.; Hans Hüner, *İki Bayrak Altında*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1976, s. 1; Bernd Langensiepen-Ahmet Güleriyüz; *a.g.e.*, s.151; Matti E.Makela; *a.g.e.*, s.9.

Tam Yük Tonajı	:	5587 Ton
Makine Gücü	:	30.000 HP
Sürati	:	28 Kts (Deniz Mili)
Baca Adedi	:	4 Adet
Silahları	:	12 Adet 10,5/45 Top 4 Adet Makineli Tüfek 1 Adet Filika Top 2 Adet Torpido Kovanı
Personeli	:	354-374 kişi

SMS Goeben ve *Breslau* Almanya'nın Kiel Tersanesi'nde silahlanıp, yeni görevleri için 4 Kasım'da bu limandan ayrılmışlardır. 13 Kasım tarihinde Tümamiral Trummmler, emrine verilen altı gemisiyle kendisine verilen Boğaziçi'ne hareket etmekte olan birleşik donanmaya katılmak üzere İstanbul'a hareket emrini Malta'da almıřtır²⁸⁶. 15 Kasım tarihinde *SMS Goeben*, İstanbul açıklarına demirlemiştir ki aynı zamanda Korfu açıklarındaki *SMS Vineta* da aynı emri almıştır. 18 Kasım tarihinde orada buluşan Fransızların iki kruvazörü, İngiltere'nin biri zırhlı iki kruvazörü, Rusya'nın bir hat gemisi, bir kruvazörü, bir ganlbotu ve bir botu, İtalya'nın bir hat gemisi ve bir kruvazörü, Avusturya'nın iki küçük kruvazörü ile bir yatı, Hollanda'nın bir küçük kruvazörü, İsyanya'nın bir küçük kruvazörü, Romanya'nın bir küçük kruvazörü, A.B.D'nin bir ganbotundan oluşan birleşik donanmada en kıdemli amiral durumunda olan Fransız Gemisi *Leon Gambetta*'daki Fransız amiral Dartıqe du Fournet'in komutasına verilmiştir.²⁸⁷ Amiral Fournet, sancak gemisinde yaptığı toplantıda alınan karar üzerine ilk olarak : Birliklerin genelde karargahlarda bulunmaları, sadece birkaç kişinin silahsız olarak karargahlara yakın caddelere çıkabileceği, *Leon Gambetta*'dan yapılacak  atışın alarm işareti olarak kullanılacağı, bunun zerine Avrupalıların acilen zapt edilmiş vapurlara ve toplanma yerlerine geri çekilmeleri gerektiği, iki saat sonra üç atış daha yapılırsa, bahriye birliklerinin sözlü olarak emir verilen mevzilere girmelerinin gerektiği, ayrıca sekiz savaş taşıtının da Haliç'e ve en önemli dış mahallere dağıtılması emrini vermiştir.²⁸⁸

²⁸⁶ (Bu gemilerden SMS Goeben, Wilhelmshaven'den Malta'ya giderken saatte 21.35 knotlık br sürate ulaşmıştır ki daha önce hiçbir savaş gemisi bu kadar sürate ulaşmamıştır.) Matti E.Makela; a.g.e., s. 13.

²⁸⁷ Celalettin Yavuz; a.g.e., s. 236.

²⁸⁸ Matti E.Makela; a.g.e., s. 14.

Birleşik donanmadan oluşturulan 2634 kişilik bir kara birliğini karaya çıkarmışlardır. *SMS Goeben*, bu birliğe altı makineli tüfekli 450 kişi, *SMS Vineta*'da 1 makineli tüfekli 126 kişi ile katılmıştır. Aralık ortasında, savaşı sürdürenlerin arasında mütarekelerin bitmesiyle uluslar arası birlikler gemilerine geri dönebilmişlerdir. İki okul destroyeri filodan ayrılıp eve geri dönesiye kadar, zırhlı destroyer ve *Loreley* İstanbul'da kalmaya devam etmişlerdir.²⁸⁹ *SMS Goeben*'in İstanbul'da bulunduğu bu sırada halk üzerinde yapmış olduğu olumlu etkiler sebebiyle zamanın Sadrazamı geminin Osmanlı Devleti'ne satılmasını teklif etmiş, ancak, devam etmekte olan harpte tarafsızlığı ihlal düşüncesi doğabileceği endişesiyle Alman büyükelçisi bu teklife olumsuz cevap vermiştir.²⁹⁰

Birinci Balkan Savaşı sonrasında 14 Aralık 1912'de Londra'da yapılan barış konferansına rağmen 3 Şubat 1913 tarihinde çarpışmalar yeniden başlamıştır. Selanik'in Yunan birlikleri tarafından ele geçirilmesinden sonra Yunanistan Kralı I. Georg'un bir akıl hastası tarafından öldürülmesinden sonra cenazenin devlet yatı *Amphitrite* ile 25-27 Mart tarihleri arasında götürülmesi sırasında *SMS Goeben* önderliğinde uluslararası bir muhafız kıtasının da eşlik etmesine karar verilmiştir.²⁹¹

1913 Şubatı başlarında iki okul gemisinin vatana dönmeleri için serbest bırakılmalarından ve *SMS Breslau* ile *SMS Geier*'in 2 Nisan tarihinde Arnavutluk kıyısına gönderilmesinden sonra doğu Akdeniz suları Alman savaş gemilerinden mahrum kalmıştır. Yabancı düşman hareketlerin bu bölgedeki tehlikesi, Adriyatik Denizi'nde ve İstanbul'da savaş gemileri bulundurulmasını gerektirdiğinden, Amiral Trummmler, İmparator'dan iki küçük kruvazörün gönderilmesini istemiş ve *SMS Dresden* ve *SMS Strasburg*'un Akdeniz Filosu'na katılmaları için yollanmasına sebep olmuş ve 24 saatlik bir donatımdan sonra 7 Nisan 1913'de *SMS Dresden* ve *SMS Strasburg* Kiel'den hareket ederek *SMS Dresden* İstanbul'a *SMS Strasburg* ise Fransa'nın büyük çıkarlarının bulunduğu Akdeniz'de konuşlanmak üzere Suriye sahillerinde pozisyonunu almıştır.²⁹²

Bu olaydan sonra Amiral Trummmler kontrolü eline alıyor ve 26 Nisan 1913'te doğrudan İmparatora geçici olarak gönderilen dört kruvazörden sürekli bir Akdeniz Grubu oluşturmayı teklif etmiştir.

²⁸⁹ Matti E.Makela; a.g.e., s. 12; Sinan Avcı; a.g.m., s. 105.

²⁹⁰ Celalettin Yavuz; a.g.e., s.68.

²⁹¹ Matti E.Makela; a.g.e., s. 12; Sinan Avcı; a.g.m., s. 105.

²⁹² Matti E.Makela; a.g.e., s. 15.

II. Wilhelm bu fikri benimseyerek Trummmler'in teklifini kabul etmiş ve aşağıdaki emri vermiştir:

“Biz altı aydan beri orada bulunan Alman Akdeniz Grubunu itirazsız, hatta memnuniyet duyulacak şekilde sürekli kılabilmek için bu uygun durumu kesinlikle kullanmalıyız. Türkiye reorganizasyonu için bunda bir güçlenme ve destek görecektir ve Alman unsuru da tekrar sağlam bir güvenle geleceğe bakacaktır. Şartlara özgü olan ise İngiliz amiralinin teşvikiyle gönderilen destek ile grubun oluşturulmasıdır, yani İngiltere tarafından böyle bir grubun oluşturulması istenmektedir.

İngilizlerin teşvikiyle Akdeniz’de olduğumuza göre, biz de orada kalırız. Böylelikle Harp Filosu’nun bulunduğu Kuzey Denizi’nde gözü olan İngiltere’nin dik dik bakışı oldukça kısıtlanacak ve dikkati başka sulara çekilecektir. Tabii ki grup, üç iktidarın oluşturduğu birliğin donanmasına dayanıyor.

Akdeniz’deki Kruvazör Grubu bundan sonra hem bahriyemiz için hem de Şark (Doğu) politikamız için de tartışılmaz bir etkiye sahip olmalıdır. İmparatorluk Bahriye Dairesi bana bu konuda en kısa zamanda bilgi verecektir.”²⁹³

Donanma Komutanlığı’nın çıkarlarına karşı SMS Goeben ve SMS Breslau’nun gönderilmesi Tirpitz’in isteğiyle olmuşsa da kolayca yanlış anlaşılmalara ve yanlış yorumlamalara neden olabilecek hareketlerden kaçınarak sürekli bir Akdeniz Grubunun oluşturulmasına karşı çıkmış, fakat SMS Goeben ve SMS Breslau geri çağırılmayarak imparatorun uygun gördüğü kadar mevcut konuşlanmanın korunmasını tavsiye ederek, geçici süre ile Akdeniz Grubunun devam edebileceğini söylemiştir. Tirpitz’in 5 Temmuz 1913 tarihli yazısıyla İmparatorun Akdeniz Grubu’nun sonbahar boyunca da kalması ve SMS Strasburg ve SMS Dresden’in geçici olarak yıllık bakımının yapılması ve mürettebat değişimi için eylül sonlarında geri çağırılması kararı resmi mercilere bildirilmiştir.²⁹⁴

²⁹³ Matti E. Makela; a.g.e., s. 15.

²⁹⁴ Matti E. Makela; a.g.e. s. 16.

Londra'daki konferansta, Kuzey Epir ve İşkodra kalesinin büyük güçler tarafından Arnavutluğa verilmesi kararlaştırılmıştı.²⁹⁵ Karadağ ve Sırbistan bu karara boyun eğmemişler, hatta başlamış olan ablukayı sürdürmüşlerdir. Bunu takiben deniz kuvvetleri, yaklaşık Antivari'den Durazzo'ya kadar ki kıyı şeridini bloke etmek için savaş gemilerini yollamışlardır. Tümamiral Trummmler buraya *SMS Breslau*'ı yollamıştır. Kruvazör ancak temmuz ayında yeniden filo komutanının emrine girebilmiştir. Nisan ayı başlarında *SMS Goeben* için Doğu Akdeniz kıyısında limanlara yolculuklar başlamıştır. Haziran'da, *SMS Strasburg*'la beraber Venedik, Pula²⁹⁶ ve Napoli'yi ziyaret edip, 6/7 Ağustos ta Bojana ağzına demir atmıştır²⁹⁷. Doğudaki istasyon bölgelerine yapılan kruvazörlerin yaptığı bu seyirlerin dışında ağustos başında tekrar Kuzey Arnavutluk sularına gidip ardından da tamiratların yapılması için 21 Ağustos'tan 16 Ekim e kadar Pula da kalınmıştır.²⁹⁸

Bitmeyen çarpışmalar sonuçta 30 Ağustos'ta bir mütarekeyle ve Romanya tarafından 10 Eylül 1913 tarihli bir barış anlaşmasıyla ve Osmanlı Devleti tarafından da 29 Eylül 1913 tarihinde sona erdirilmiş olmasına rağmen, barışın sürüp sürmemesi büyük güçler için bir tereddüt yaratmış ve bu nedenle Akdeniz Filosu dağıtılmamış, ancak *SMS Dresden* ve *SMS Strasburg* geri çekilmiş²⁹⁹, okul destroyerleri ise *SMS Hansa* ve *SMS Victoria Louise* bir süre daha Akdeniz de tutulmuştur. Böylece Tümamiral Trummmler acil bir durumda bu gemileri de devreye sokabilecekti.

Ekim 1913 tarihinde filo komutanlığına Tümamiral Wilhelm Souchon getirilmiştir.³⁰⁰ Amiral Souchon 13 Ekim 1913'te Trieste'de³⁰¹ Goeben'e katılarak amiral forsunu bu gemiye toka ettirmiştir.³⁰² *SMS Goeben* yeniden Doğu Akdeniz'e hareket etmiştir. Her şeyden önce Ege'de ve yıl sonuna kadar da İzmir açıklarına demir atmıştır. Bu süre içerisinde *Loreley* de orada bulunmuştur. *SMS Hansa* İskenderiye'de, *SMS Breslau* Mersin'de bulunuyordu, bu sırada temel onarım için de *SMS Geier* Triyeste'ye doğru gidiyordu ve ardından da Doğu Afrika'daki istasyon bölgesine geri dönecektir.

²⁹⁵ Ali Kurumahmut; *Ege'de Temel Sorun Egemenliği Tartışmalı Adalar*, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara, 1998, s.49.

²⁹⁶ Bkz.EKLER, Harita I.

²⁹⁷ Bugünkü Arnavutluğun kuzey ucu (İşkodra'nın güneyinde).

²⁹⁸ Sinan Avcı; a.g.m., s. 106. Ayrıca "1913 yazında alınmış olan karar ile Korgeneral Liman von Sanders Türkiye'deki Alman Askeri Heyetinin başkanı, Tümamiral Souchon Akdeniz Grubu'nun komutanı ve Deniz Yüzbaşı Humann'da İstanbul'da konuşlu *Loreley* yatının komutanı olmuştur.Matti E.Makela; a.g.e. s. 16.

²⁹⁹ Matti E.Makela; a.g.e. s. 13.

³⁰⁰ Sinan Avcı; a.g.m., s.106.

³⁰¹ Bkz.EKLER, Harita I.

³⁰² Redmond Mclaughlin, *Yavuz'un Kaçışı*, Milliyet Yay, İstanbul, 1978, s.59.

1912 sonbaharında İngiltere ve Fransa, Fransa'nın kuzey sahillerinin korunması için aralarında anlaştılar ki Fransa'da bunun karşılığında itilaf devletlerinin donanma gücünü arttırmak için III.filosunu Atlantik'ten Akdeniz'e kaydırmıştır. Bu konvansiyon zorunlu olarak Akdeniz'deki donanmalar arası anlaşmaların ve üçlü ittifakın dağılmasına yol açmıştır. Karma bir komisyon 1913 Haziranı başında Alman deniz kurmayının uyarısı ve tatmin edici hazırlıklarla başlamıştır. Tümamiral Trummier'in Pula'da, donanma komutanlarına ve Avusturya-Macaristan Donanmasının başında yer alan Amiral Haus'a verdiği konferansın ardından 23 Haziran tarihinde "Donanma Konvansiyonu" parafe edilmiştir. 30 Haziran tarihinde İmparator II.Wilhelm tarafından da onaylanmış ve 1 Kasım tarihinde de kullanıma girmiştir. Ortak bir sinyal kitabını, taktik talimatları, kod ve tanınma sinyallerini içeriyordu. Dikkat edici olan da bu konvansiyonunun İngiltere ile olan bir ihtilaftan kaynaklanmadığı aksine Fransa ve Rusya'dan kaynaklandığı şeklindedir. İmparatorluk donanması, İtalyanları kıyılarının korunmasında destekleyecekti, Akdeniz Filosuyla Kuzey Afrika'dan Avrupa'ya hareket eden Fransız birlik nakillerine karşı imparatorluk ve İtalyan hafif saldırı kuvvetlerini destekleyecekti. Ortak başkomutanlık için de Amiral Haus öngörülmüştür.³⁰³

Mart 1913'te Selanik'te öldürülen Yunan Kralı I.Yorgi'nin cenazesini Pire'ye³⁰⁴ götürmekte olan *Amphitrite* adlı Yunan Yatına refakat eden *SMS Goeben*, 2 Ocak 1914 tarihinde Genova'ya kadar olan bütün İtalyan limanlarını ziyaret etti, ardından da Adriyatik'e çıktı. Bu yeni filo komutanına göre; Cordiale ittifakıyla olası bir çatışmada destek alabileceğini düşünmüştür. *SMS Goeben* ve *SMS Breslau*, 27 Mart tarihinde Venedik'ten itibaren Korfu'ya kadar Hohenzollern yatında bulunan imparatorluk çiftine eşlik etmişlerdir.³⁰⁵ Bunu 4 Mayıs tarihinde Cenova'ya eşlik ve ardından *SMS Goeben* için 9 Mayıs tarihinde Napoli'de *SMS Königsberg*'le gerçekleşecek olan buluşma izlemiştir. *SMS Königsberg*'de Doğu Afrika yolunda Akdeniz'i geçerken acil bir durumda filo komutanının emrine girecekti.

SMS Goeben, Birinci Dünya Savaşı arifesinde Padişah V.Mehmet Reşat'a tazimlerini sunmak üzere Alman İmparatorluğu'nu temsilen, ilk gelişinden tam bir buçuk yıl sonra tekrar 1914 Mayısında Dolmabahçe önünde demirlemiştir. Bu ziyaret günlerinde Tümamiral

³⁰³ Sinan Avcı; a.g.m., s. 106.

³⁰⁴ Bkz.EKLER, Harita I.

³⁰⁵ Matti E.Makela; a.g.e., s. 21.

Souchon, resmi ziyaretlerde bulunmuş ve padişahla da aynı masada yemek yemiştir. 24 Mayıs tarihinde 300 Alman denizci, İstanbul'daki Taşkışla yangınının müdahalesine katılmışlardı, ancak aralarından 1 astsubay ve iki er aldıkları ağır yaralar sebebiyle ölmüştür.³⁰⁶ Daha sonra Ege'deki seyirleri 5 Haziran tarihinde *SMS Goeben* ve *SMS Breslau*'ın buluşması takip etmiştir ki küçük kruvazör buradan Durazzo'ya³⁰⁷ bölgede huzuru sağlayamayan Prens Wilhelm Zu Wied'in yerine Arnavutluğa gönderilen, Prens I.Wilhelm'in yanına 10 kişilik bir koruma birliğini götürmekle görevlendirilmişti³⁰⁸

Bu arada *SMS Goeben*'in gizli tutulmaya çalışılan sinsi hastalığı³⁰⁹ geminin Akdeniz'deki, büyük gemi olarak en hızlı olma ününü olumsuz etkiliyordu. Hatta daha Korfu'da iken 9576 yeni boru siparişi Berlin'e gönderilmişti. Ayrıca Haziran'da Akdeniz'de geçici bir kazan tamiri yapılmasından sonra, 1914 sonbaharında Wilhelmshafen'de tam bir tamirin yapılmasına karar verilmiş ve bu süre içerisinde de kardeş gemi *SMS Moltke*'nin 1914 Ekim başından 1915 Ocak başına kadar sancak gemisi olarak görev yapması kararlaştırılmıştı.³¹⁰ Fakat Tümamiral Souchon, 28 Haziran tarihinde Hayfa'da bulunduğu sırada, Avusturya-Macaristan'ın veliaht çifti Franz Ferdinand ve eşinin Saraybosna'da öldürüldüğünü öğrenmiş, ve bunun politik bir tehlike olduğunu sezinleyerek ve *SMS Goeben*'in aşırı yıpranmış kazan borularının değişimini Pula'da yapılmasına karar vererek tersane uzmanlarının acilen Pola'ya gönderilmesini talep etmiş ve zırhlı kruvazör de Pula'ya 10 Temmuzda giriş yapmıştır. 23 Temmuz'da Avusturya tarafından Sırbistan'a *SMS Goeben* ile *SMS Breslau* ültimatom verildiğinde, *SMS Goeben* küçük bir balıkçı ve kaplıca şehri olan Pirano'ya demir atmıştır. Burada atış talimleri yapılmış ve kazan tamirata başlatılmıştır.³¹¹ Burada 4.460 kazan borusunun değişiminden sonra güvertede geri kalan birtakım işlerin yapılması gerekirken, elçilik korumalarının alınması için Durazzo'ya geri gönderilen *SMS Breslau* ile 1 Ağustos'ta

³⁰⁶ Emil Ludwig; *Yavuz ve Midilli'nin Yolculuğu*, Burçak Yayınları, İstanbul, 1968, s. 7.

³⁰⁷ Bkz.EKLER, Harita I.

³⁰⁸ Matti E.Makela; *a.g.e.*, s. 27; Sinan Avcı; *a.g.m.*, s. 106.

³⁰⁹ Geminin kazan borularının dayanıklı olmaması nedeniyle kruvazörün çok zorlanması sonucu stim kazanlarında çatlaklar oluşuyordu. Bu ise geminin süratini olumsuz etkiliyordu. Gemi Kiel'den Wilhelmshafen'e 23 knot ile gelirken, bu hız uzun süreli bir seyirde 12, azami 14 kısa bir süre içinse 20 knot yapabilir durumda idi. Matti E.Makela; *a.g.e.*, s. 21-24.

³¹⁰ Matti E.Makela; *a.g.e.*, s. 23.

³¹¹ Matti E.Makela; *a.g.e.*, s. 37.

Brendisi³¹² açıklarında buluşmak üzere 27 Temmuz tarihinde Pula'dan ayrılmış yolda *SMS Breslau* ile birleşerek ertesi günü Sicilya'nın Messina limanına ulaşmıştır.³¹³

Amacı Üçlü İttifak'ın iki üyesi olan Avusturya-Macaristan ve İtalyan deniz makamlarıyla önceden kararlaştırılmış olan ortak hareket planını uygulamaya hazırlanmaktı. Fakat daha sonra bu iki devletten Avusturya'nın kuvvetlerini Adriyatik'ten ayırmaya yanaşmaması ve İtalya'nın da tarafsız politikayı seçmesi üzerine yalnız kalan iki Alman gemisi kendi makamlarından gelen emirler doğrultusunda yeni planlarını uygulamaya koydular.

Karşılıklı olarak ittifakların hareket planlamaları sırasında sadece Akdeniz'in Batı ve Orta bölümü ele alınmıştı. Bu denizdeki birinci hareket sorunu da; Fransızların Kuzey Afrika kıyılarından Fransız limanlarına güvenli bir askeri nakliyat yapmayı tasarlamaları, karşı tarafın da bu nakliyatı vurmaya hedeflemesi idi.

İngiliz ve Fransız Genelkurmayları, birleşik olarak, bir "Akdeniz Harekat Planı" hazırlamışlardı. Bu plan 1912 yılı sonunda İngiltere Dışişleri Bakanı Sir Edward Grey ile Londra'daki Fransız Büyükelçisi Mösyö Paul Cambon arasında özel bir konuşmaya konu teşkil etmiş ve 10 Şubat 1913 gününde; Fransa, kendi donanmasının İtalya ve Avusturya-Macaristan donanmalarının toplam kuvvetinden daha zayıf olmasından dolayı, bu iki devletin donanmalarının birleşmelerini önlemek karşılığında İngiltere'nin Avusturya-Macaristan donanmasına karşı Akdeniz'de bir filo bulundurmasına rıza göstereceğine dair Fransa ile İngiltere arasında bir anlaşma imzalanmıştı.

İngiliz Akdeniz filosu komutanı Amiral Milne'nin Fransız amiralinden daha kıdemli bulunması Fransız prestijine dokunmuştu. Mademki, İngiltere'nin de Akdeniz çıkarlarını Fransız donanması koruyacaktı. Fransızlara göre, kesinlikle Akdeniz'deki İngiliz kuvvetleri de Fransız amiralinin emrinde olmalı idi. İngiliz politikası bu önemli soruna kolaylıkla çare bulmuştu: "İngiltere Akdeniz'e Avusturya-Macaristan donanmasından daha kuvvetli bir filo getiremezse İngiliz filosu Amiral Bone de Lapeyere'nin emrine girecek; İngiltere Bahriye

³¹² Bkz.EKLER, Harita I.

³¹³ Amiral Lorey; **Türk Sularında Deniz Hareketleri**, (Çev: Tekirdağlı H.Sami), Deniz Matbaası, İstanbul, 1936, s. 3; Sinan Avcı; **a.g.m.**, s. 107; Redmond Mc Laughlin; **Yavuz'un Kaçışı**, (Çev: Nejat Dalay), Milliyet Yayınları Tarih Dizisi 44, Dilek Matbaası, İstanbul, 1978, s. 78.

Nezareti de Amiral Milne'yi Fransız amiralinden daha kıdemsiz bulunan Amiral Troubridge ile değiştirecekti.

İngiltere, sayı bakımından olmasa da, güç bakımından Akdeniz'de Avusturya-Macaristan donanmasından daha kuvvetli bir filo tuttuğu için Amiral Milne'yi yerinde filosunu Malta Adasına bırakmıştı.

Amiral Bone de Lapeyere de, İtalyan donanmasını zayıflatmakla askeri nakliyatın kendiliğinden korunmuş olacağını düşünerek filosunu, İtalyan donanmasına en yakın yer olan Toulon limanında toplamıştı.

İttifak Devletlerinin Akdeniz stratejisi bir emir komuta birliğine dayanmıyordu. Avusturya-Macaristan ve italyan donanmalarıyla Alman Akdeniz Tümen kendilerine verilen sektör içinde müstakil çalışacak ve hareket yapacaklardı. Bununla beraber Alman Amirali Souchon Mart 1913'de Pula limanında Avusturya-Macaristan donanma komutanı Amiral Haus ve Aralık 1913'de de İskenderiye'de İtalyan donanma komutanları ile konuşmuş; Fransız askeri nakliyatını tek başına da vurabileceğini onlara taahhüt etmişti. Fakat bu taahhütte İngiltere'nin savaşa tarafsız kalacağı fikrine göre yapmıştı. İtalyan donanma komutanı bu taahhüde karşılık olarak Messina, Napoli ve Augusta limanlarını Alman Akdeniz Tümenine destek olarak hazırlamaya söz vermiştir.

Birinci Dünya Savaşı arifesinde çeşitli devletlere mensup olarak Akdeniz'de bulunan deniz kuvvetleri şunlardı:³¹⁴

DEVLETLER	Muharebe Gemisi	Muharebe Kruvazörü	Kruvazör	Muhrip	Denizaltı
İngiltere	-	3	8	16	-
Fransa	20	-	8	84	62
Almanya	-	1	1	-	-
Avusturya- Macaristan	15	-	6	48	6
İtalya	12	-	17	59	14
Osmanlı Devleti ³¹⁵	-	-	-	-	-

³¹⁴ Afif Büyüktuğrul; **Osmanlı Deniz Harp Tarihi Cilt IV**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1974, s. 362.

³¹⁵ Birinci Dünya Savaşı öncesinde coğrafi durumu dikkate alındığında Osmanlı Devleti halen bir deniz imparatorluğu idi. Siyasi havanın gerginleştiği haziran 1914'ün sonunda Osmanlı Devleti'nin donanmasının

Tabloya bakıldığında İngiltere ve Almanya'nın diğer ülkelerin gemilerinden daha az sayıda olduğu açıkça görülür, fakat buna rağmen diğer ülkelerin gemileri çok eski tip, ve küçük olmasına karşılık, Alman ve İngiliz muharebe kruvazörleri çok modern olup, topları daha seri ateşli, uzak menzilli, ateş idare ve kontrol cihazları daha üstün teknikli ve cephaneleri de daha kuvvetli bulunuyordu.

İngiliz ve Alman muharebe gemileri arasında da teknik farklar vardı. SMS Goeben, İngiliz muharebe kruvazörlerinden beş mil fazla sürat yapıyor ve mermi ve torpido isabetlerine karşı daha mukavemetli bulunuyordu. Bundan ötürü İngiliz muharebe kruvazörlerinin *SMS Goeben*'i yakalayıp imha edebilmeleri için, amirallerinin fevkalade üstün stratejik manevralar yapması gerekiyordu.

Almanya'nın bu teknik üstünlüğüne karşılık tabii coğrafyadan doğan stratejik üstünlük ise İngiltere'de iki. Çünkü Alman Açık Deniz Tümeni'nin kendi anavatanına gideceği Cibralta (Cebelitarık) boğazı; Pola limanına gideceği Otranto kanalı İngiliz donanmasının kontrolü altında bulunuyordu.

büyük gemileri *Barbaros* ve *Turgutreis* muharebe gemileri ile *Hamidiye* ve *Mecidiye* Kruvazörleri Haliç'te onarımında, muhrip ve torpidobot filotillaları da İzmit ve Erdek limanlarında eğitimle meşgul bulunmaktaydı.

İKİNCİ BÖLÜM

I.DÜNYA SAVAŞI'NDA SMS GOEBEN (YAVUZ SULTAN SELİM)

A. I. DÜNYA SAVAŞI'NIN ÇIKMASI

Milliyetçilik hareketleri, ekonomik çıkarların, daha öncede açıklamış olduğumuz gibi özellikle deniz kuvvetlerindeki silahlanmanın siyasal bunalımlarla bütünleştiği Avrupa ve Balkanların beklediği savaşın ani sebebi; Bosna-Hersek'in Avusturya-Macaristan tarafından ilhakına bir tepki olarak Avusturya-Macaristan Veliahdı Arşidük François Ferdinand'ın eşi ile birlikte 28 Haziran 1914'te Princip adlı bir Sırp tarafından Saraybosna'da öldürülmesi olmuştur.³¹⁶

Suikast olayı karşısında Avusturya'nın tepkisi çok sert oldu. Rusya'nın da savaşa gireceğini hesaplayan ve Almanya'nın desteğini de sağlayan Avusturya 23 Temmuz 1914'te Sırbistan'a; 48 saat süreli, suikast olayının kovuşturulması bakımından birçok şeylerin istendiği ve bunlar arasında Avusturya aleyhtarı olan subay ve memurların Sırbistan ordu ve idaresinden azledilmesi, kovuşturmanın Avusturya ile birlikte yürütülmesi, alınan tedbirlerden Avusturya'ya derhal bilgi verilmesi gibi şartları taşıyan sert bir ültimatoma verdi. Rusya'nın desteğini sağlayan Sırbistan'ın bu isteklerin bir çoğunu reddederek 26 Temmuz'da seferberlik ilan etmesi üzerine bu ülkenin hazırlanma fırsatı vermemek üzere Avusturya-Macaristan 28 Temmuz'da Belgrad'ı bombardıman ederek savaşı başlattı.³¹⁷

İngiltere diplomatik yoldan buhranı yok etmek için teşebbüste bulunmasına rağmen, gerek Almanya'nın bu tekliflere yan çizmesi ve Rusya'nın da kendisini sıkıştırması üzerine sonuç elde edemedi. Bunun üzerine Rus Çarı Aleksandr 31 Temmuz'da seferberlik ilan etti. Bu durum Alman genelturmayının planlarını altüst etti ve hemen 12 saat süreli bir ültimatoma ile Rusya'nın seferberliğini kaldırmasını istedi, fakat Rusya'nın bu ültimatoma cevap vermemesi üzerine Almanya 1 Ağustos 1914'te Rusya'ya savaş ilan etti.

Rusya'nın seferberliği üzerine Fransa'da seferberlik ilan etmişti. Almanya, 31 Temmuz'da Fransa'ya da bir ültimatoma verip, seferberliğin durdurulmasını istedi, fakat Fransa'da cevabı geciktirip, kaçamaklı cevap vermesi üzerine Almanya, 3 Ağustos'ta

³¹⁶ Fahir Armaoğlu; 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1980, 4.Baskı, Ankara, 1987, s. 103.

³¹⁷ Fahir Armaoğlu; a.g.e., s. 103.

Fransa'ya da savaş ilan etti.³¹⁸ Almanya Fransa'ya Belçika üzerinden saldırıyı planladığı için Belçika'ya bütün zararlarını ödeyeceğini ve toprak bütünlüğünü koruyacağını garanti ederek geçiş izni istemiştir, İngiltere'nin tek taraflı, yükümlülük getirmeyen garantisine güvenen Belçika ret cevabı verince 4 Ağustos'ta Belçika'ya, İngiltere'de Almanya'ya ve Avusturya'da 6 Ağustos'ta Rusya'ya savaş ilan etti. Böylece Saraybosna'da patlayan silah sonrası olaylar çorap söküğü gibi geldi ve devletlerin daha Balkan Savaşları sırasında korktukları genel savaş başlangıçta bir Avrupa savaşı gibiyse de daha sonraki katılımlar ile bir dünya savaşı halini almıştır.

2 Ağustos'ta Alman Akdeniz Tümeni Adriyatik Denizi'ndeki Reşadiye Limanında bulunuyordu. Tümamiral Souchon, donanma piyade kıtasına; savaş durumunda Avusturyalı komutanlarla tam bir uyumla hareket edilmesini emretmiştir. Alman ticaret gemilerine telsiz sinyalleriyle yollanan ikaz, *General* vapuruna Messina'ya hareketi esnasında ulaşmıştır. Oraya giden yol üzerinde iki savaş gemisine 2 Ağustos akşamında seferberlik emri, aynı günün öğleden sonrasında da Fransa ile beklenen ve Rusya ile çıkan savaş haberi ulaşmıştır. Öğleden sonra limana girerken amiral, İtalyan ve imparatorluk savaş gemilerini limanda bulamadı. Kömür alımlarında İtalyanların sorun çıkartmalarına rağmen diğer Alman gemilerine yanaşarak 1580 ton kömür alarak ikmalini tamamlayabilmiştir.³¹⁹ Anavatanından emirlerin ulaşmaması sonucunda amiral, konvansiyonda kabul edilen plan çerçevesinde, Kuzey Afrika'daki Fransız gemi yükleme limanlarını yabancı yardımı olmadan vurmaya karar vermiştir.³²⁰

Amiral Souchon, bu limanda fazla kalmayarak, 2/3 Ağustos gecesi aldığı emir üzerine saat 01.00'de Messina'dan hareket etti.³²¹ Amiralin amacı, o gece içinde savaşın açıldığı haberini alacağına emin olduğu için, Kuzey Afrika'daki Fransız bindirme limanlarına yaklaşmak ve savaş haberini alır almaz da bu limanlara bombardıman hareketine girişmekti. Hedef olarak *SMS Goeben*'e Philippeville Limanı'nın *SMS Breslau*'a ise Bone Limanı'nın bombardımanı verilmişti.³²²

³¹⁸ İkdam, 4 Ağustos 1914.

³¹⁹ Redmond Mc Laughlin; a.g.e., s. 81; Amiral Lorey; a.g.e., s. 8.

³²⁰ Barbara Tuchman; "Yavuz ve Midilli'nin İstanbul'a Gelişi ve Bu Gelişin Doğurduğu Sonuçlar", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı: 553, Ankara, 1992; Redmond McLaughlin; a.g.e., s. 82; Sinan Avcı; a.g.m., s. 107.

³²¹ Amiral Lorey; a.g.e., s. 4; Redmond McLaughlin; a.g.e., s. 82.

³²² Bkz.EKLER, Harita I.

Amiral Souchon'un tahmini doğru çıktı; Alman Akdeniz Tümen Komutanı Fransa'ya karşı savaş ilan edildiği haberini aldı ve derhal *SMS Goeben* ve *Breslau*'ı bombardıman hedeflerine gitmek üzere serbest bıraktı.³²³

4 Ağustos tarihinde saat 02.35'te kendisine deniz kurmayından, Türkiye ile bir ittifak kurulduğu ve derhal İstanbul'a gitmesi gerektiği emri ulaşmıştır.³²⁴ Buna rağmen Tümamiral Souchon sorumluluğu üstlenip, limanları vurarak Fransız birlik naklini engelleme misyonunu gerçekleştirmek için batıya doğru hareket etmiştir. Amiral Souchon uluslararası kurallara aykırı olarak gemilerine Rus bayrağı çekerek³²⁵, 4 Ağustos 1914 sabah saat 06.00'da *SMS Goeben* Cezayir'in Philippeville müstahkem mevkiini bombardımana başladı. Tren hatlarını tahrip etmiş, 3 kadar da Fransız askeri öldürmüştü. Fransız topçusu da ateşe karşılık vermiş, fakat toplarının menzil kısıllığından ötürü bu karşılık bir sonuç getirmemiştir.

Bu sırada *SMS Breslau*'da Cezayir'in Bone Limanı'nı bombardıman etmişti. Bu gemi limandaki nakliyeleri bombardıman ettiği için Fransızlar üzerinde daha büyük etki yapmıştır. Bu hareket üzerine Fransız Akdeniz Filosu komutanı Amiral Bone de Lapeyere, denizyolları tehdit altında diye konvoy sistemini uygulamaya karar verdi. Savaştan önce böyle bir tertip düşünülmeyişi için amiralin karar değiştirmesi Fransız nakliyatında üç günlük bir gecikme doğmasına neden olmuştur.³²⁶ Tekrar buluşan *SMS Goeben* ve *SMS Breslau* doğuya doğru dümen kırmıştı, halbuki bombardımandan sonra Cibralta'ya³²⁷ doğru seyretmek Amiral Souchon'un bir oyunu idi. Bombardımandan sonra filosunu toplamış ve Cibralta'ya doğru seyre başlamıştı. Ama hava karardıktan sonra rotasını değiştirerek Messina Limanına doğru yol vermiştir.

Amiral Souchon, Fransa'ya karşı savaş açıldığı hakkında aldığı haberle birlikte çok önemli bir emir almıştı: "**3 Ağustos Osmanlı Devleti ile ittifak yapılacak, Goeben ve Breslau İstanbul'a gideceklerdir...**" fakat 1500 mil mesafede bulunan İstanbul'a gitmek de kolay olmayacaktı. Çünkü gemilerin kömür stokları yeterli değildi. Bu imkansızlık Amiral Souchon'u ilk önce Messina Limanı'na gidip kömür ikmali yapmak kararına götürdü. Bu arada Akdeniz'deki İngiltere donanmasının komutanı Amiral Sir Archibald Berkeley Milne

³²³ Amiral Lorey; a.g.e., s. 9; Sinan Avcı; a.g.m., s. 107; Redmond Mc Laughlin; a.g.e., s. 82.

³²⁴ "Amiral Lorey yazdığı eserinde bu tarihi 3 Ağustos olarak vermiş olmasına rağmen saat 02.35 olmasından dolayı 4 Ağustos olması daha muhtemeldir." Amiral Lorey; a.g.e., s. 6; Redmond Mc Laughlin; a.g.e., s. 83.

³²⁵ Hasan Ersel; "Yavuz Geliyor Yavuz...", *Toplumsal Tarih Dergisi*, Sayı: 204, Nisan 2000, İstanbul, s. 29.

³²⁶ Amiral Lorey; a.g.e., s.5.

³²⁷ Cebelitarık Boğazı.

en güçlü iki kruvazör olan *HMS Indomitable* ve *HMS Indefatigable*³²⁸ muharebe kruvazörlerini bu gemileri aramaya gönderdi. Bu gemiler Cezayir açıklarında *SMS Goeben* ve *Breslau* ile karşılaştı.³²⁹ Bu karşılaşma aykırı seyirle (ters yöne hareket) olmuştu, Alman gemileri hemen hızlarını artırıp kaçmaya başladılar. Fakat o sırada İngiltere henüz Almanya'ya savaş ilan etmemiş olduğundan gemiler birbirlerinin 8.000 yarda³³⁰ açığından sadece toplarını birbirlerinin üzerine yönlendirerek ve adet olduğu üzere selamlamayı yapmamışlardı. Fakat İngiliz filosu savaş ilan edilene kadar izlerini kaybetmemek amacıyla hemen rota değiştirerek *SMS Goeben* ve *Breslau* ın dümen suyuna takılmışlar ve durumu hemen Amiral Milne'ye ve o da İngiliz Deniz Kuvvetlerine durumu rapor etmiştir

“ *Indomitamle ve Indefatigable Goeben ve Breslau'yu takip ediyorlar. 37.44 N. 07.56 E.*”³³¹

Bu sırada *SMS Goeben*'in kazanlarında arıza oldu ve dört tayfa öldü.³³², Daha sonra İngiliz filosu Dublin tipi iki kruvazör ile takviye edildiyse de 2 gemiden oluşan Alman Akdeniz Tümeni 24 mil olan üstün sürati sayesinde İngiliz gemilerinden saat 21.00'de temas keserek daha sonra tarafsız olan İtalya'nın Messina limanına sığınabildiler.³³³ Bu limanda, tarafsızlığı ilan etmiş olan İtalyan makamlarının gösterdikleri zorluklara rağmen Alman gemileri burada kendilerini bekleyen Alman şileplerinden kömür ikmallerini tamamlamaya çalıştılar. Alman Amiral bu zor durumu daha sonra şöyle anlatmaktadır;

“ *Messina'ya vardığımızda, orada umduğumuz gibi ne Avusturyalıları, ne de İtalyanları bulabildik. Güvenilmez İtalyan Hükümeti utanmazlığını; bütün limanlarının bize kömür ve yiyecek vermesini alelacele yasaklamaya kadar*

³²⁸ *Indomitable* muharebe kruvazörü, *Invincible* sınıfından yapımına başlanan ikinci gemiydi. Fairfield firması tarafından 1 Mart 1906'da tezgaha konulmuş 16 Mart 1907'de denize indirildikten sonra 1908 yılının haziran ayında Büyük Britanya donanmasına katılmıştı. Bu gemi tam yüklüyken 20.135 ton ağırlığındaydı. Gemi 8 tane 30.5 cm ve 16 tane 10.2 cm çapında top ile donatılmıştı. Ayrıca 5 tane 45.7 cm çapında torpido kovanı vardı. *Indomitable* 25 deniz mili hız yapabiliyordu. Bu hızda da menzili 3000 deniz mili idi. Bu gemi 1923 yılında hizmet dışı bırakılmıştır. Aynı sınıftan bir başka geminin ismi de 20. Yüzyıl aşı Türk denizcilik tarihinde geçer, *İnflewible* adlı bu gemi 18 Mart 1915'te müttefik filosunun Çanakkale Boğazını geçme denemesi sırasında *Nusret* mayın gemisinin döktüğü mayınlara çarpıp ağır bir biçimde yaralanmıştı *İndefatigable*; adıyla anılan sınıfın ilk gemisi olup, Devenport Navy Yard'da yapılmıştı. Bu gemi, 23 Şubat 1909'da tezgaha konulmuş, 28 Ekim 1909'da denize indirilmişti. *İndefatigable* 1911 yılının nisan ayında Büyük Britanya donanmasına katıldı. Tam yüklüyken 22.150 ton ağırlığında olan bu gemi 8 tane 30.5 cm, 16 tane 10.2 cm çapında top ve 5 tane makineli tüfek ile donatılmıştı. Daha sonra bu gemiye 2 tane 7.6 cm. çapında uçaksavar topu konulmuştu. Gemide ayrıca 3 tane 45.8 cm. çapında torpido kovanı vardı. *İndefatigable* Jutland Savaşı'nda 31 Mayıs 1916'da battı.

³²⁹ Sinan Avcı; a.g.m., s. 108.

³³⁰ Yarda: 3 parmak= 91.44 cm.

³³¹ Barbara Tuchman; a.g.m., s. 25.

³³² Hasan Ersel; a.g.m., s. 29.

³³³ Redmond Mc Laughlin; a.g.e., s. 78; Matti E.Makela; a.g.e., s. 38-41; Barbara Tuchman; a.g.m., s.24-25.

vardırmıştı! . Biz de yalvarmadık. Diğer Alman gemilerine yanaşarak kömür aldık. Tabii bu oldukça zor bir işlemdi, çünkü o gemilerin ambarları kömür taşımak için yapılmamışlardı !..”³³⁴

Artık her iki taraf da, kendi amiralinden İngiltere’nin savaşa katıldığı haberini beklemekteydi. İki gemi Messina Limanına sığınabilmelerine rağmen Malta’da konuşlanmış bulunan İngiliz ve Toulon’daki Fransız filoları arasında sıkışarak çok zor durumda kalmış bulunan Alman amirale de İngilizlerin muhtemel saldırılarına karşı dikkatli olunması tavsiye edilmiştir.

Bu sırada Avusturya-Macaristan donanması seferberliğe hazırlık emrini almış ve fakat bu devlet henüz İngiltere ve Fransa’ya karşı savaş ilan etmiş değildi. Avusturya-Macaristan Dışişleri Bakanı, donanmanın herhangi bir düşman saldırısına uğramadan seferberlik hazırlıklarını tamamlamasını temin için, savaş ilanını geciktirmişti. Üstelik bu devletin diplomatları da, Almanlar gibi, İngiltere’nin savaşa katılmayacağına dair de yanlış bir kanı içindeydiler. Onlarda böyle bir kanının meydana gelmesine neden bu devletin Londra’daki Büyükelçisi Kont Mensdorff’un kendi başbakanına çektiği, aşağıdaki telgraf olmuştu:

“Şimdi Sör Edward Grey’i gördüm, İngiltere, Belçika’nın durumu hakkına Almanlara bir ultimatome vermiş. Bunun cevabını bu akşam ya da yarın sabah alacaklarını ümit ediyorlar. Grey durumu anlattıktan sonra bana dedi ki, eğer Avusturya-Macaristan Fransa’ya savaş ilan etmezse biz de size karşı hasmane durum almayız; dostluğumuzu da bozmayız.

İngiltere Dışişleri Bakanı bizim yolsuz bir şekilde ilanı harp yapmayacağımıza emin bulunuyor. Eğer Fransa’ya karşı savaş açarsak Adriyatik Denizi’nde karşımıza İngiltere ve Fransız donanmaları çıkacaktır. Böyl bir hal de bize çok zor bir durum yaratır. Bunun üzerine sorduğum bir sorgudan ötürü, Tyzeli, Fransa’nın Adriyatik Denizi’ne filo gönderemeyeceğini söyledi. Hislerime göre de Fransızlar donanmalarını Kuzey Afrika’dan Fransa’ya uzanacak askeri nakliyatı korumaya gönderirler.”³³⁵

³³⁴ Redmond Mclaughlin; a.g.e., s. 81.

³³⁵ Afif Büyüktuğrul; **Osmanlı Deniz Harp Tarihi** Cilt IV, Deniz Basımevi, İstanbul, 1974, s. 364.

Bunun üzerine Avusturya-Macaristan Dışişleri Bakanlığı Bahriye Nezareti'nden tehlikesiz olacak hasmane durum alsalar bile Avusturya-Macaristan gemi ya da filolarının, geçici bir zaman için, İngiliz savaş ve ticaret gemilerine karşı saldırıya geçmemelerini istemiş; o da donanma komutanına bu yolda emir vermişti.

Fakat bu sırada Messina'da sıkışan iki geminin içinde bulunduğu zor durum nedeniyle Alman Deniz Kuvvetleri'nden gelen:

*“Alman Deniz Genelkurmayı, Avusturya-Macaristan Donanması'ndan Adriyatik Denizi'ne girecek olan Goeben ve Breslau gemilerini Güney Adriyatik'te himaye edecek kuvvet göndermesini rica eder. Çünkü Otranto Boğazı İngilizlerin İnvincible tipi muharebe kruvazörleri tarafından tutulmuş bulunmaktadır.”*³³⁶

Şeklindeki telgraf üzerine Avusturya-Macaristan Başkomutanı gereken her hareketin yapılması için Donanma Komutanı “Dışişleri Bakanlığı o şekilde düşünebilir; fakat bizim Goeben ve Breslau'ya yardım etmemiz şarttır” diye düşünmesine rağmen Donanma Komutanı Amiral Haus, aşağıdaki mazeretiyle, Başkomutanın Almanlara yapılacak olan yardım teklifini reddetmiştir:

*“Eğer Goeben İngilizler tarafından kovalansa, kullanacağı yüksek süratle kendisini kurtarabilir. Fakat Otranto'dan 580 mil mesafede bulunmamız ve süratleri az olan gemilere malik olmamız dolayısıyla bizim ona yardım etmemiz kolay olmayacaktır. Bizim yardımımız söz konusu olursa Goeben'in bir süre Messina'da kapalı kalması gerekecektir. Bu süre içinde Bizerta'daki Fransız filosu da bizden önce Messina önüne gelebilecektir. Çünkü Bizerta ile Messina arasındaki mesafe bizim mesafemizden daha çok yakın, yani 300 mildir. Şu halde biz orada daha çok üstün bir düşmanla karşılaşabileceğiz. Bu durumda bize kim yardım edebilecektir? Ben böyle bir yardım hareketini akla sığar bir hareket olarak mütalaa edemem...”*³³⁷

Bu emirden bir gün önce de Avusturya-Macaristan genel karargahında bu devletin deniz kuvvetlerini temsil eden Amiral Edruvin Raisp, Başkomutana, İtalya'nın tarafsızlığını ilan etmesinden sonra Adriyatik Denizi'nin içine tıklı kalacak olan Avusturya-Macaristan

³³⁶ Afif Büyükturğul; a.g.e., s. 365.

³³⁷ Afif Büyükturğul; a.g.e., s. 365.

donanmasının imhası, İngiliz-Fransızlar için zor olamayacağını söylemişti. Ona göre donanmanın, böyle bir tehlikeye atılması yerine, Karadeniz'e gönderilmesi savaşın genel stratejisine daha hayırlı olurdu.

Nihayet Başkomutan bir de Donanma Komutanı Amiral Haus'un konu hakkındaki fikrini sorduğunda Amiral Haus ;

*“ Osmanlı Devleti 'nde bizim donanmanın kömür ve başka ihtiyaçlarını sağlayacak bir liman yoktur. Üstelik oraya giderken İngiliz ve Fransızların çok şiddetli taarruzlarına da uğrayabiliriz. Özellikle donanmanın, kendisiyle beraber götüreceği yardımcı gemilere ayak uydurmak zorunluluğundan, sürat azaltması da gerekecek ve bu şekilde hareket, bizi büsbütün tehlikeye sokacaktır. Özet olarak Avusturya-Macaristan donanması Osmanlı sularına intikal edemeyecektir...”*³³⁸

sözleriyle olumlu bir cevap vermemiştir.³³⁹

Amiral Haus Fransızların İngilizlerle iş birliği yapacağına emin idi. Bundan ötürü Fransızlara karşı hareket yapmaktan sakınmakta kendini son derece haklı görüyordu. Bu arada Alman Deniz Kurmay Başkanlığı, İngiltere'ye karşı savaş açıldığını bildiren telgrafıyla birlikte İtalya'nın tarafsızlık ilan ettiğini de bildirmiş, Hükümetlerinin verdiği karardan İtalyan denizcilerinin mahcup olduğunu ve durumun iyi olduğunu bildirmişti.

Amiral Souchon, ne İtalyanlardan ne de Avusturyalılardan hiçbir fayda ummamasına rağmen müttefik olmasından ötürü bir kez de Amiral Haus'a başvurmayı düşünmüş ve Alman Amirali 5 Ağustos 1914 günü Pola Limanı'ndaki Amiral Haus'a; **“Goeben ve Breslau'yu kurtarmak üzere en kısa zamanda Messina'ya gelmenizi rica ederim, İngiliz kruvazörleri Messina önündedir. Fakat Fransızlar, henüz ortada görünmemektedirler. Ne zaman Messina'ya geleceğinizi bana bildiriniz”**³⁴⁰ diye telgraf çekmiş, fakat Amiral Haus bu telgrafa da olumlu bir cevap vermemişti. Fakat cevap olumsuzda olsa Amiral Souchon'a yararlı olmuştu. Çünkü Avusturyalılardan bir yarar sağlayamayacağı hisleri kesinleşmiş, içinde bulunduğu zor durumu sadece kendi gücü ile halledebileceğine inanmıştır.

³³⁸ Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s. 364.

³³⁹ Amiral Lorey; a.g.e., s. 11-12.

³⁴⁰ Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s. 365.

Bu sefer de 6 Ağustos 1914 günü Alman Başkomutanlığı Avusturya-Macaristan Başkomutanlığı'na başvuruyordu:

*“ Goeben ve Breslau İngiliz donanması tarafından Messina Limanı'nda abluka edilmişti. Gemiler, belki, Adriyatik denizine çekilmek için bir hareket yapacaklardır. Avusturya-Macaristan donanmasının bu gemilere yardım amacıyla ne zaman Güneye doğru yola çıkacaklarının bildirilmesini rica ederim...”*³⁴¹

Fakat Alman Başkomutanlığı gemilerin İstanbul'a gitmesi için emir verdikten sonra Avusturya-Macaristan Başkomutanlığı'na bu şekilde telgraf çekmesi bu iki geminin İstanbul'a gideceğini gizlemekten başka bir anlam taşımıyordu. Çünkü gemiler Messina'dan Avusturyalıların cevabını beklemeden hareket etmişlerdir.

B. SMS GOEBEN'İN İSTANBUL'A HAREKETİ

Bone ve Philippeville'nin bombardımanı sonrası İngiliz gemilerinin takiplerine rağmen zar zor kendisini tarafsız İtalya'nın Messina limanına (Bkz. Harita I.)³⁴² atabilen Almanların SMS Goeben ve SMS Breslau adlı iki gemiden oluşan Akdeniz Tümeni burada kendilerini bekleyen Alman gemilerinden kömür ikmallerini yaparak limandan 6 Ağustos 1914 günü saat 17.30'da hareket etmişti.³⁴² Aynı saatte Alman Deniz Kurmay Başkanlığı Avusturya-Macaristan Deniz Kuvvetleri'ne bilgi veriyor ve hiç olmazsa müttefik donanmanın Birindizi'ye³⁴³ kadar gelip SMS Goeben ve Breslau'ı burada karşılaşmasını rica ediyordu. Böylece Amiral Haus'da üç muharebe gemisi, iki kruvazör ve 19 muhrip ve torpidobotla 7 Ağustos günü Pula'dan hareket ederek güneye doğru seyre başlamıştı. Niyeti Birindizi'ye kadar inmek değil, sadece Alman gemilerinin Adriyatik Denizi'ne girmesine yardım etmektir. Çünkü düşmanın sayı ve kuvvet bakımından üstündü. Karşı tarafın bu üstünlüğü nedeniyle eğer bir muharebe olursa bu muharebeyi Avusturya limanlarına yakın yerlerde yapmakla kapata kapatabileceğini hesaplıyordu.

³⁴¹ Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s. 366.

³⁴² Amiral Lorey; a.g.e., s. 21.

³⁴³ Bkz. EKLER, Harita:I.

Bu arada İngiliz Amirali Milne, tertiplerini *SMS Goeben* ve *SMS Breslau*'ın ya Adriyatik'e ya da Cibralta'ya gitmek ihtimaline göre almıştı.³⁴⁴ Bu gemilerin nereye gideceğini onlar kadar merak eden Roma'daki Rus Deniz Ataşesi Messina'ya gelmiş; Alman denizcileriyle arkadaşlık kurmuş ve gemilerin İstanbul'a gideceğini öğrenip hükümetine bildirmişti ama; bu haber İngilizlerce pek itibar görmemiştir.

Buna göre Amiral Milne Messina'nın iki tarafından Alman gemilerinden temas alıp bu teması muhafaza edecek iki kruvazör bulundurmuş; kendisi Sicilya sularında mevki almış; Amiral Troubridge filosunu da Otranto Kanalı'na göndermişti.

Alman Akdeniz Tümeni için sorun bu İngiliz kruvazörlerine görünmeden hareket edebilmek ya da görünürlerse temas muhafızını kandırmaya uğraşmaktı. Bunun için Amiral Souchon, *SMS Goeben* ve *SMS Breslau*, aralarında yarım saatlik bir fark olmak üzere Messina'dan ayrı ayrı hareket ettirmiş; sonra denizde birleşerek, temas muhafızı şaşırtmak üzere Otranto Kanalı'na doğru yol vermişti.

Sahada yalnız Alman ve İngiliz gemileri vardı. Fransa'nın Akdeniz filosu, sonradan Amiral Haus'un yazısında öğrenileceği gibi ya İngiliz filosunu takviye etmek üzere Malta'ya gidiyor ya da Kuzey Afrika'daki deniz nakliyatını koruyordu.

SMS Goeben ve *Breslau*'un Messina'dan çıkıp kuzeye doğru seyre başladıkları İngiliz kruvazörü *HMS Gloucester* tarafından görüldü ³⁴⁵. Kruvazör komutanı hem keşif işareti verdi hem de Alman Akdeniz Tümeni'nden temas muhafaza etmeye başladı.

Bu işareti alan İngiliz Amirali Milne, bulunduğu yerden kuzeye doğru yol verdi; Otranto Kanalı'nda bulunan Amiral Troubridge de filosunu muharebeye hazırladı. Fransız

³⁴⁴ 3 Ağustos saat 20.30'da Amiral Milne Goeben'in Cebelitarık'tan çıkarılmama emrini almıştı. Amiral Lorey; a.g.e., s. 13.

³⁴⁵ HMS Gloucester, 15 Nisan 1909 tarihinde Clyde'da Beardmore firması tarafından tezgaha konulmuştur. Gemi, 28 Ekim 1909 tarihinde ise Büyük Britanya donanmasına katılmıştır. Tam yüklüyken 53 ton ağırlığında olan bu gemi 2 tane 15.2 cm., 10 tane 10.2 cm. çapında top, 4 tane 4.7 cm. çapında uçaksavar topu ve 4 tane de uçaksavar makineli tüfeği ile donatılmıştı. Savaş sırasında bunlara ek olarak 1 tane de 7.6 cm. çapında uçaksavar topu gemiye konulmuştu. Geminin su altında konuşlandırılmış 2 tane 45.7 cm. çapında torpido kovanı vardı. 25 deniz mili hız yapabilecek biçimde tasarlanmış olan bu gemi 16 deniz mili hızla seyrettiğinde 57 deniz mili menzile sahipti. Gloucester 1921 yılında hizmet dışı bırakıldı. Gloucester, SMS Goeben ve Breslau'yu takip eden Büyük Britanya donanmasının ateş açmaya cesaret eden tek gemisi idi. Nitekim, bu olaydan sonra açılan soruşturma sonunda beraat eden tek komutan bu geminininki olmuştur.

amirali Bone de Lapeyere ise Malta Adası ile Kuzey Afrika kıyıları arasında bir mevki almış, Alman tümeninin karar değiştirip Cibraita'ya gitmek ihtimaline karşı burada bekliyor ve bu hareketiyle Fransız deniz ulaştırmasını koruduğuna inanıyordu.

SMS Breslau kruvazörü, temas muhafızı İngiliz kruvazörünü uzaklaştırmak görevini aldı³⁴⁶. 7 Ağustos sabahı *SMS Breslau* İngiliz gemileri ile *SMS Goeben* arasına girme emrini aldı ve *SMS Goeben*'e onu göstermek için ateş açtı, İngiliz kruvazörü de bu atışa karşılık verdi³⁴⁷, karşılıklı bu ateş sırasında İngiliz gazetelerine göre *HMS Gloucester* güvertesinden vurulmuştu. Bu ateş üzerine *SMS Goeben* dönüş yapması üzerine İngiliz gemileri de dönüş yapmış bu arada *SMS Breslau*'da 73 atış yapmış ve sancak tarafından zararsız bir isabet almıştı.³⁴⁸ Fakat bu manevrada Almanların İngiliz *HMS Gloucester* kruvazörünü uzaklaştırma fikri başarılı olamamıştır.

Amiral Souchon temas muhafızı kruvazörün gözünden kaçabilmenin çaresi olarak bir plan yaparak bir manevra hilesi yapmaya karar verdi. Bu plana göre; ortalık karardıktan sonra *SMS Breslau*, yavaş yavaş geri kalıp *SMS Goeben*'le arasındaki mesafenin açılması durumunda İngiliz kruvazörünün de *SMS Breslau*'ya tabi olarak geri kalacağını ve *SMS Goeben*'i gözden kaçıracağını tahmin etmişti. Bundan sonra *SMS Goben* birdenbire İstanbul rotasına dönecek; *SMS Breslau* yoluna devam ederek *HMS Gloucester*'i kuzeye doğru çekecek, sonra o da rotasını birdenbire İstanbul çevirerek süratle *SMS Goeben*'e katılacaktı.

Ortalık karardıktan sonra Almanlar planladıkları bu manevrayı yaptılar, *fakat HMS Gloucester* kruvazörünü kandırmak mümkün olmadı. O, *SMS Breslau*'ya tabi kalmamış; *SMS Goeben*'in döndüğünü fark ederek onun peşine düşmüş ve Alman gemilerinin batıya değil doğuya döndüklerini telsizle kendi amirallerine bildirmiştir.

Yunanistan'ın batı sahillerinde *SMS Goeben* ve *Breslau*'ı takip etme görevini İngiliz Amiral E.C. Troubridge'in kruvazör filosu üstlendi. Bu filoda dört kruvazör vardı. Bunlardan *HMS Defence*³⁴⁹ eski Minotaur sınıfı bir zırhlı kruvazördü. Diğerleri hafif kruvazörlerdi. Bu

³⁴⁶ Amiral Lorey; a.g.e., s. 21.

³⁴⁷ HMS Gloucester, SMS Goeben ve Breslau'yu takip eden Büyük Britanya donanmasının ateş açmaya cesaret eden tek gemisi idi. Nitekim, bu olaydan sonra açılan soruşturma sonunda beraat eden tek komutan bu geminin olmuştur.

³⁴⁸ Amiral Lorey; a.g.e., s. 23-24; Matti E.Makela; a.g.e., s. 52.

³⁴⁹ HMS Defence, 22 Şubat 1905 de tezgaha konuldu. 24 Nisan 1907'de denize indirildi ve 9 Şubat 1909 da tamamlandı. Bu gemi tam yüklüken 14.8 ton ağırlığındaydı, 4 tane 23.3 cm. 10 tane 19 cm. ve 16 tane 7.6 cm.

gemiler 22 deniz mili hızla seyredebiliyorlardı. *SMS Goeben* ise kazanlarındaki arıza tümüyle giderilemediği için sadece 17 deniz mili hız yapabiliyordu. Ama toplarının menzili Amiral Troubridge'inkinden daha fazla idi. Bu sırada Deniz Birinci Lordu Sir Winston Churchill Amiral Milne ve dolayısıyla Amiral Troubridge'e gönderdiği "üstün güçle çatışmama" mesajını sonuçta komutanlar, bu gemilerle çatışmaya girilmemesi biçiminde yorumladılar.³⁵⁰

Adriyatik Denizi'nin çıkışı olan Otranto Boğazı'nda bulunan Amiral Troubridge aldığı telsiz işareti üzerine, ilkönce Alman Akdeniz Tümeni'ne doğru yol verdi. Sonra "*Bana o tarafa git*" diye emir gelmedi diyerek Otranto Kanalı'nı boş bırakmamak üzere geriye döndü. Amiral Milne, çok uzak mesafede bulunmasına rağmen, Alman Akdeniz Tümeni'ni yakalamak üzere yol verdi.

İngiliz ve Fransız kamuoyu Alman Akdeniz Tümeni'nin kaçırılmış olmasından ötürü Amiral Milne ve Bone de Lapeyere aleyhine ayaklanmıştı. Bu hal her iki amiralin de Bahriye Nezaretleri tarafından değiştirilmesine neden oldu.

İngiltere Bahriye Nezareti, hala Alman Akdeniz Tümeni peşinde bulunan Amiral Milne'ye "*vazifeni Amiral Troubridge'e teslim et*" diye emir vermişti, fakat o vazifesini teslim etmeyerek; Amiral Troubridge'i vaktiyle yapılan ittifak anlaşması gereğince, Fransız amiralinin emrine yollanıp kendisi Almanları izlemeğe devam edecektir. Fakat daha sonra Amiral Milne bu iki geminin Doğu Akdeniz'de kapana kısıldığı kanısına vararak takibi sona erdirmeye kararını aldı. İki Alman gemisi 7 Ağustos'ta Ege Adaları'ndan Denusa Adasının (Naxos Adasının 10 km. doğusundaki kayalık ada)³⁵¹ Rusa koyuna *SMS Goeben* 5.32'de *SMS Breslau* 8.44'de demirledi.³⁵²

Siyasi nedenlerden dolayı girişi mümkün olmadığından sancak gemisi 8 Ağustos 1914 Cumartesi günü bütün gün Andros ve Samos arasında dolaşıp İstanbul ile bağlantı kurmaya çalışmış ve tekrar Rusa koyuna girmişti. Bu sıralarda Amiral Milne ve üç kruvazörü ile Kap Maleas'ın Kuzeydoğusunda dolaşmakta ve küçük kruvazör *Weymouth* Ege Denizinin

çapına top, 5 makineli tüfek ve 5 tane de 45.5 cm. çapında torpido kovani ile donatılmıştı. Akdeniz'deki görevinden sonra katıldığı Jutland Savaşı'nda Alman gemileri tarafından batırıldı.

³⁵⁰ Bu gemilerin Yunan adalarını nasıl olup da bu kadar kolay geçtiği, hatta bunlardan birisinde durup kömür alabildikleri ise ayrı bir konudur. burada Yunanistan'ı kendi safına çekmek isteyen Almanya'nın tutumunun yanı sıra, Yunan deniz kuvvetlerinin başında olan İngiliz Tuğamiral Mark Kerr'in bilgileri kendinde saklayıp Londra'ya aktarmamasının da etkili olduğu ileri sürülmektedir.

³⁵¹ Bkz.EKLER, Harita: I.

³⁵² Matti E.Makkela; a.g.e., s. 58.

güneybatısındaki adaları aramaktaydı. *SMS Goeben* ve *Breslau* ancak Pazar günü gelebilen Alman ticaret gemisinden kömür ikmalini tamamladılar. *SMS Goben* 415 ton, *SMS Breslau* 150 tondan fazla kömür ikmalini yaparak yollarına devam ettiler.³⁵³ Bu sırada İstanbul ile güvenilir bir telsiz bağlantısının sağlanamaması karşısında, Alman Doğu Afrika hattının *General* adlı gemisi, bu bağlantıyı sağlamak için İzmir'e gönderildi. İstanbul'daki Alman makamlarına bildirmek üzere Amiral Souchon tarafından;

*“Karadeniz’de düşmana taarruz, askerlik bakımından zorunluluktur. Türkiye hükümetinin Boğaz’dan geçebilmekliğim için resmi izinlerini sağlamak, hatta gerekirse eşkali resmiyedeki muvafakat olmaksızın (resmen uygun görülmesizin) geçebilmekliğimiz için son hadde kadar çalışınız”*³⁵⁴

Şeklinde telgraf çekilmişti. Daha 7/8 Ağustos'ta, Alman Askeri Kurul Başkanı General Liman Von Sanders, Çanakkale'deki Müstahkem Mevkiî Genel Müfettişi 'Weber Paşa'ya göndermek istediği bir telgrafta *“Goeben ve Breslau’ın muhtemelen 8 Ağustos’ta Çanakkale’ye varacaklar, ‘bütün kuvvetlerinize ve vasitanızla gemilerin Çanakkale’den girmelerine yardım etmeniz gerekir.”* denilmekteydi.³⁵⁵

Bu konuda Hükümet Başkanı Sadrazam Sait Halim Paşa ile Enver Paşa ve arkadaşlarından farklı düşünmekteydi. Zira bu gemilerin gelmesinden çok rahatsızdı ve bu konuda Alman elçisi Wangenheim'a;

*“ Goeben’in Çanakkale Boğazı’na gelmesinden vazgeçmeniz için size yalvarıyorum. Bu itilaf devletlerinin Türkiye’ye karşı savaş ilan etmesine neden olur. Biz savaşmaya hazır değiliz. Çatalca’dan sonra yeniden doğuşu sizin eserinizi olan bu İmparatorluğu, bizim İmparatorluğumuzu yok eder. Kendi çocuğumuzun mahvolmasına izin vermeyin! Goeben’in Çanakkale Boğazı’na gelmesine izin vermeyin! Size yalvarıyorum!”*³⁵⁶

³⁵³ Amiral Lorey; a.g.e. s. 24; Matti E. Makela; a.g.e., s. 61; **Birinci Dünya Harbi’nde Türk Harbi Deniz Harekatı**, Cilt VIII, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1976, s. 51.

³⁵⁴ Amiral Lorey; a.g.e., s. 20-21.

³⁵⁵ **Birinci Dünya Harbi’nde Türk Harbi Deniz Harekatı**, Cilt VIII, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1976, s. 51,

³⁵⁶ Matti E. Makela; a.g.e., s. 63.

Şeklinde yazdığı bir mektup ile ricada bulunmasına rağmen, bu dönemde en önemli görevi Osmanlıyı savaşa sokmak olan Wangenheim³⁵⁷ pek oralı olmamış ve mektubu getiren Loreley gemisinin komutanı Binbaşı Humann'a; "*Goeben, benim yaşlı Türk bayanı dik tutabileceğim korse demirim, siyasetimin bel kemiği, gelmesi gerekiyor ! Sadrazama gidin. Kibarca mektubu geri almasını isteyin*" diyerek bu nazik ricayı reddetmiştir.³⁵⁸

Nihayet Başkomutan Vekili Enver Paşa'nın, *SMS Goeben* ve *Breslau* adlı Alman savaş gemilerinin Çanakkale Boğazı'ndan girişlerine izin verilmesine dair 7/8 Ağustos tarihli emri üzerine³⁵⁹, 10 Ağustos 1914 günü Sakız Adası civarında iken Alman Deniz Kuvvetleri'nden saat 12.10'da aldıkları bir mesajla; "*Mümkün olduğunca çabuk Çanakkale'ye seyredin*" emrini aldılar.³⁶⁰ Bunun üzerine iki Alman gemisi de 18 mil süratle Çanakkale'ye doğru seyretmeye başladılar. Bu seyir esnasında peşlerinde olan düşmanın yakında olabileceğine ilişkin herhangi bir telsiz muharebesi ve benzeri bir iz bulunmuyordu. Buna rağmen, Çanakkale önlerinde düşman olabileceği ihtimali ve Boğaz'dan tamamen donatılmış, mayın tehdidi tehlikesine karşı da emniyete alınarak seyredilmişti.³⁶¹

Bir İngiliz kruvazörü tarafından kovalanan iki gemi, 10 Ağustos günü Çanakkale Boğazı'na yaklaştıkları zaman *General* vapurundan; "*Geliniz. Müstahkem Mevkii teslim olmaya davet ediniz. Çanakkale mania klavuzu alınacaktır*", ifadeli bir telsiz aldılar. Bundan on bir saat sonra da Berlin'den gelen bir telsizle, "*Goeben'in mümkün mertebe çabuk Çanakkale'ye girmesinin büyük önemi olduğu*" bildirilmekteydi.³⁶²

Ama Alman gemileri, Amiral Milne'yi hayretler içinde bırakarak, 11 Ağustos 1914 günü Boğaz önlerine intikal ettiğinde sahilde birkaç bot görülmüştü. Amiral Souchon, Hellas burnu civarında sancak gemisi *SMS Goeben*'e saat 17.00'de klavuz sancığını çekti. Nihayet saat 17.15 civarında gemilerin yanına gelen ve seresinde "*Beni takip edin*" işaret sancakları

³⁵⁷ Büyükelçi Wangenheim ülkesinin dış işleri bakanlığına çektiği telgrafta da belirttiği gibi güvenilir Avusturya kaynaklarına göre Boğaziçi'ne Rus donanmaları saldırı planlıyor, Türk donanmasını harekete geçirmek, Karadeniz donanmasını meşgul etmek, Romanya'ya olan kablo bağlantısının güvenliğini sağlamak ve Bulgar sahilinde Rusların karaya çıkmasını engellemek için *SMS Goeben*'in gelmesini istiyordu.", Matti E. Makela; a.g.e., s. 108.

³⁵⁸ Matti E. Makela; a.g.e., s. 63.

³⁵⁹ *Askeri Tarih Belgeleri Dergisi* Yıl: 38, Sayı: 88, Ağustos 1989, Genelkurmay Yayınları, Ankara, 1989. Belge no: 2123, Arşiv no: 6/1666, Klasör no: 4611, Dosya no: 10, Fihrist no: 1-22. Bkz. EKLER, Ek: I.

³⁶⁰ Amiral Lorey; a.g.e., s. 26.

³⁶¹ Celalettin Yavuz; a.g.e., s. 238.

³⁶² Amiral Lorey; *Türk Sularında Deniz Hareketleri*, Cilt I, (Çev: Tekirdağlı H. Sami), Genelkurmay Başkanlığı IX. Deniz Şb., Deniz Matbaası, İstanbul, 1936, s. 20-21.

çekili *Kütahya* torpidobotunun klavuzluğu ile iki Alman gemisi saat 17.17’de önce *SMS Goeben* Boğaz’dan içeri alındıktan sonra saat gemiler 19.35’de Çanakkale önlerinde Nara’ya demirlediler.³⁶³

Ege’de Alman gemilerini kaybetmiş olan İngiliz gemileri ise sadece dört saatlik bir gecikmeyle Çanakkale Boğazı önlerine intikal etmişlerdi. Şayet bu İngiliz gemileri dört saat önce aynı mevkie gelmiş olsalardı belki de Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı’na 1914 kasımında girmemiş olacaktı.³⁶⁴ Amiral Souchon, bu müthiş kaçış hareketindeki başarısıyla denizcilik tarihinde önemli bir yer edinmesi yanında, Amiral Milne ve Amiral Troubridge’in ise meslek yaşamlarını olumsuz etkilemiştir.³⁶⁵

SMS Goeben ve *Breslau* Çanakkale Boğazı önlerine geldiğinde Boğaz Komutanı Weber adında bir Alman subayı, Başkomutan Vekili Enver Paşa’nın kurmay başkanı ise başka bir Alman General olan Bronsat von Schellendorf’tur. Alman Generale de o sırada bir başka Alman subayı olan General Baron von Kressenstein vekalet etmekte idi. Bu sebeple bu iki Alman gemisinin Boğaz’dan içeri girebilmesi için izin almak zor olmamıştı³⁶⁶. Fakat, bu gemileri takip eden İngiliz gemilerinin de Alman gemilerini takiben içeri girmeye kalkışması halinde, ateş açılıp açılmayacağı sorulduğunda ise Enver Paşa, aşağıdaki olumsuz cevabını vererek bir savaş halinde hangi tarafta yer alınacağına dair ipucunu vermiştir. “*Bu kararı veremem. Buna ancak Vekiller Heyeti karar verebilir. Çünkü, bu durum İttifak Devletleri’ne karşı harp açmış olmayı gerektirir.*”³⁶⁷

Bu durum Osmanlı nazırları arasında fikri ayrılıklara neden olmuştu.³⁶⁸ Enver Paşa, 11 Ağustos gecesi Talat Paşa, Cavit Paşa ve Halil Paşa’nın da bulunduğu Sadrazam Prens Sait Halim Paşa’nın yalısına geldiğinde “*Bir oğlumuz dünyaya geldi*” diyerek iki Alman gemisine Çanakkale’ye giriş izni verdiğini ve konu hakkında o akşam bir karar almaları gerektiğini söylemiş, uzun görüşmelerden sonra; ya silahların teslimini ya da çekip gitmesinin istenmesi kararlaştırılmış, fakat Osmanlı Devleti’ni biran önce harbe sokmak planını dikkatlice yürüten Alman Büyükelçisi Wangenheim’in korkutmak amacıyla Osmanlıya karşı Ruslarla

³⁶³ Amiral Lorey; a.g.e., s. 26; *Birinci Dünya Harbi’nde Türk Harbi Deniz Harekatı*, Cilt VIII, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1976, s. 51.

³⁶⁴ Emil Ludvig; *Die Fahrten der Goeben und Breslau*, Berlin, Gischer Verlag, 1916, s. 74.

³⁶⁵ Bkz. Matti E.Makela; a.g.e., s. 54; Redmond McLaughlin; a.g.e. s. 153 vd.

³⁶⁶ Celalettin Yavuz; a.g.e., s. 239.

³⁶⁷ Yusuf Hikmet Bayur; *Türk İnkılabı Tarihi*, Cilt III, Kısım I, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1991, s. 79-80.

³⁶⁸ Bkz. Amiral Lorey; a.g.e., s.40.

anlaşabilecekleri tehditi karşısında kalınmış³⁶⁹, daha sonra çözüm olarak ortaya çıkan “*bu gemilerin satın alınması*”³⁷⁰ önerisi üzerine Büyükelçi Wangenheim’in bunu Kayzer’e yazacağına dair söz vermesi durumundan yararlanılarak, bu olayın gerçekleştiğinde resmen tarafsız olan Osmanlı Devleti’ni zor durumda bırakan “oldu bitti” karşısında aynı karşılığı vermek üzere bu iki zırhlının 80 milyon marka satın alındığı gazetelere tebliğ edilmiştir.³⁷¹ Bu haber gazetelerde; “*Osmanlılar müjde! Almanya Hükümetinin Goben (Goeben) ve Breslav (Breslau) zırhlıları Hükümeti Osmaniye tarafından seksen milyon marka satın alınmıştır. Yeni zırhlılarımız, dün akşam Çanakkale’den içeri girmiştir. Bugün limanımıza geliyor.*”³⁷² şeklinde yer almıştır.

Alman gemileri 12 Ağustos 1914 günü Çanakkale önlerinde demirli iken Vali ile birlikte Alman Generali Weber *SMS Breslau*’a gelmiş, ve General Weber, *SMS Breslau*’ın subaylarına hitaben yapmış olduğu konuşmada “*Her iki Alman gemisinin de Osmanlı Devleti’ne satıldığı*” haberini bildirmiştir. Bu gemiler İngiltere’de yapılmakta olup ve harbin başında İngiltere Hükümetince el konulan *Sultan Osman* ve *Reşadiye* dretnotlarının yerine geçecekti.³⁷³ Bu haber Boğaz önünde bekleyen İngiliz gemilerine de aynı gün telsizle bildirildi.³⁷⁴

Fakat bu satış olayı özellikle İtilaf Devletleri’ni ve onların İstanbul’daki büyükelçiliklerini aldatmak için yapılmış bir plandı.³⁷⁵ Gemiler önce 13 Ağustos’ta Erdek’e hareket ederek burada kömür ikmalini yaptıktan sonra 14 Ağustos’ta Tuzla’ya ve daha sonra da İstanbul’a doğru hareket edip 15 Ağustos’ta Dolmabahçe önünde demirlediler. İngiliz, Fransız ve Rus büyükelçileri, Alman gemilerinin personelinin de değişmesini bekliyorlardı. Ancak, Alman personeli gemiden ayrılmayarak görevlerine devam etmişlerdir. *SMS Goeben*’e Başkomutan Vekili Enver Paşa tarafından ünlü Türk büyüğü olan “*Yavuz Sultan Selim*”, *SMS Breslau*’ya da adaları geri alabilmek umuduyla olsa gerek “*Midilli*” adları verilmişti. Alman

³⁶⁹ Y.Hikmet Bayur; a.g.e., Cilt III, Kısım I, s. 82.

³⁷⁰ “Talat Paşa ve Halil Menteşe’nin Hatıralarında bu düşüncenin Halil Bey’den geldiği yazılıdır” Yusuf Hikmet Bayur; a.g.e., s. 79-80; Haz.Alpay Kabacalı; *Talat Paşa’nın Anıları*, İletişim Yayınları, 2.Baskı, İstanbul, 1990, s.37-38.

³⁷¹ Amiral Lorey; a.g.e., s. 41; Ahmet Küçükoglu; a.g.e., s. 132.

³⁷² *İkdam*, 11 Ağustos 1914.Bkz.EKLER, Ek 2.

³⁷³ Celalettin Yavuz; a.g.e., s. 240.

³⁷⁴ Bkz. *Askeri Tarih Belgeleri Dergisi*, Yıl: 38, Sayı: 88, Genelkurmay Yayınları, Ağustos 1989. Belge No: 2125. Arşiv no: 1/1, Klasör no: 121, Dosya no: 573, Fihrist no: 10-3.Bkz. EKLER, Ek: 3.

³⁷⁵ Bkz. Celalettin Yavuz; a.g.e., s. 240; Yusuf Hikmet Bayur; a.g.e., s. 83.

personeli değişmemekle birlikte, Amiral Souchon da dahil gemilerdeki tüm Alman personeli fes giymiş,³⁷⁶ gemilere 16 Ağustos'ta Türk sancağı çekilmiştir.³⁷⁷

İki Alman gemisinin satın alındığının ilan edilmesi bile kurallara uymazken, üstelik içindeki Alman personelinin de gemilerle birlikte kalmaya devam etmesi İngilizleri daha sert bir politika izlemeye sevk etmiştir. Hatta bir ara; kendisine verilmiş yetkilerin kapsamı düşünüldüğünde Osmanlı Donanma Komutanı olarak görev almış olan Amiral Limpus'u Çanakkale Boğazı önlerinde bekleyen İngiliz Filosu'na komutan olarak atamayı bile düşünmüşlerdi. Fakat, bu durumun Osmanlı Devleti'ne karşı gereksiz bir kışkırtma olacağı düşüncesiyle uygulamadan vazgeçmişlerdir.³⁷⁸

Bu gemilerin satın alındığının bildirilmesinden sonra Fransız, İngiliz ve Rus elçileri bu olayı gazetelerde görür görmez Osmanlı Hükümeti'ne müracaat etmişler ve özellikle mürettebatın değiştirilmesinde ısrar etmiş ve Osmanlı Hükümeti'nden bu konuda söz almaları üzerine olay fazla büyütülmemiştir.³⁷⁹

Ayrıca daha önce İngiltere'nin el koyduğu iki gemiye karşılık Almanya'nın sözde de olsa bu iki gemiyi Osmanlı Devleti'ne vermesi olumlu propagandalara yol açmıştır. Bu konuda Yusuf Hikmet Bayur'in eserinde nakletmiş olduğu; İstanbul'da İngiliz Büyükelçiliğinde meydana gelen İstanbullu kadınların protesto hareketi³⁸⁰, dönemin gazetelerinin de sayfalarını süslediği gibi³⁸¹ gemiler İstanbul'a geldiğinde halk tarafından coşkun gösterilerle karşılanması ve daha sonra Kastamonu ahalisi tarafından *Yavuz* zırhlısına verilmek üzere Kız Sanat Okulu'na yaptırılan büyük ipek sancak o dönemdeki Türk halkının ulusal duygularını belirtmesi açısından önemli olaylardı.³⁸²

İngiliz deniz subaylarının Osmanlı donanmasındaki görevlerinden ayrılmaları üzerine Amiral Souchon, Osmanlı donanmasının birinci komutanı yapıldığında ortaya garip bir durum çıkıyordu. Şöyle ki; Amiral Souchon, Akdeniz'deki Alman Tümeninin komutanıdır ve bu sıfatla, Osmanlıya satılmış olan iki zırhlının komutanıdır ve yalnız Alman karargahından emir

³⁷⁶ Gemi personellerinin fesli fotoğrafları için bkz. EKLER Resim 1.

³⁷⁷ Amiral Lorey; a.g.e., s.42.

³⁷⁸ Yusuf Hikmet Bayur; a.g.e., Cilt III, Kısım I, s. 87.

³⁷⁹ Yusuf Hikmet Bayur; a.g.e., Cilt III, Kısım I, s. 83.

³⁸⁰ Bkz. Y.Hikmet Bayur; a.g.e., s. 83-84.

³⁸¹ *İkdam* 18 Ağustos 1914.

³⁸² *Mülga Bahriye Nezareti*; Defter Sıra No: 425, Sayfa no:25-26 (30 Ağustos 1915). Bkz. Ekler Ek. 4.

alabileceği iddiasındadır. Ayrıca Osmanlı donanmasının birinci komutanı sıfatıyla da Osmanlı karargahından emir alması gerekmektedir. Ancak *Goeben* ile *Breslau* yeni adlarıyla *Yavuz Sultan Selim* ve *Midilli* Osmanlı bayrağı taşımalarına rağmen gerçekte Almandılar. Amiral bu gemileri Alman karargahından alacağı emirlere göre istediği gibi Boğazlardan çıkarabileceğini ve istediği donanmalara saldırabileceğini iddia etmekteydi.

Bu konuya Alman büyükelçisi Wangenheim'ın Sait Halim Paşa'ya 26 Eylül 1914 tarihli “gizli” zarfında saklanılmış olan bir mektup göndermiştir. Alman Büyükelçisi bu tehdit içerikli mektubunda;

*“Amiral Souchon bir Alman Deniz Kuvveti Komutanı sıfatıyla yalnız Kayzer'den emir alır, iki Alman kruvazörleri Osmanlı bayrağı çekmekle birlikte Almandırlar ve amiral onları Berlin'den alacağı buyruklara göre yönetir, Osmanlı makamları bu işe karışamazlar... amiral Osmanlı gemilerinin de komutanı sıfatıyla bu görevin gereklerine uyacaktır, ancak bu yön pek belirsiz kalmaktadır, amiral Osmanlı donanmasını kumanda ederken ancak bağlaşmanın menfaatlerini düşünecektir, böyle bir işte amiral daima benim onayımı alacaktır, ben de bağlaşmaya uygun olarak sadrazama danışacağım...”*³⁸³

diyerek bu konudaki Alman görüşünü açıkça ortaya koymuştur.

Diğer taraftan Avusturya-Macaristan Donanma Komutanı Amiral Haus'da Almanlara gerekli yardımı yapamadığı için çok üzülmüş ve Alman Deniz Kurmay Başkanı Amiral Paul'a:

*“Amiral Souchon tarafından bana ve Avusturya-Macaristan filosuna yapılan yardım isteklerine cevap vermememizi etkileyen nedenleri size anlatmağa zorunluluk duymaktayım. Çünkü böyle bir zor zamanda aziz ve değerli silah arkadaşlarımızı sebepsiz olarak meydanda bıraktığımız kanısı hasıl olursa bundan çok büyük üzüntü duyacağım...”*³⁸⁴

³⁸³ Cemal Akbay, *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi 1 nci Cilt Osmanlı İmparatorluğu'nun Siyasi ve Askeri Hazırlıkları ve Harbe Girişi*, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1991, s. 198-199; Bu mektubun içeriği için bkz. Y.Hikmet Bayur, a.g.e., s. 88-89.

³⁸⁴ Bu mektubun metni için bkz. Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s. 368-370.

özür ifadeleriyle başlayan ve üstün güçlere karşı gemilerini kurtarmanın imkansızlığı içerisinde SMS Goeben'e yardımın donanmalarını oluşturan her iki tümeninde mahvolmasına neden olacağını açıklayan bir mektup yazmıştır

Bu mektubu alan Alman Deniz Kuvvetleri Kurmay Başkanı Amiral Von Poul bir suretini Amiral Souchon'a yollamış ve kendisi de Amiral Haus'a bu düşüncelerinden dolayı teşekkür belirten ve mektuptaki coğrafi ve stratejik durum açıklamaları ile durumun daha da iyi anlaşıldığını belirten bir cevap yazmıştır.

Amiral Souchon'da, bu mektubun bir suretini alınca şu cevabı vermiştir:

“Amiral Poul'a yazdığınız mektubun bir kopyası oldukça büyük bir gecikme ile elime geldi. Fakat bu gecikme ne kadar çok olursa olsun, Goeben ve Breslau'a yaptığınız yardım için, size teşekkür etmeme bir mani değildir. Büyük bir talih eseri ya da düşmanlarımızın yaptığı büyük stratejik hataları serüvenimizi başarı ile sonuçlandırmıştır...Ben de aziz silah arkadaşlarımla yan yana savaş yapmak isterim. Ne çare ki, amirlerimden aldığım emir beni yanınıza getiremedi. Savaşın başında Avusturya-Macaristan donanmasının da burada³⁸⁵ vazife yapacaklarını işitmiştim. Böyle bir hareketin faydalı olmayacağını söyleyenlerle beraber de değildim. Savaşın amaçlarına o suretle hareket ederekten yetişmek daha kolay olacaktı. Daha güzel de sonuçlar alacaktık...Zafer gününe kadar Allah bizimle ve sizinle beraber olacaktır. Saygılarımı sunar başarılar dilerim...”³⁸⁶

Bu arada Avusturya-Macaristan donanmasının Karadeniz'de kullanılması hakkındaki Alman fikirlerine Avusturya-Macaristan Donanma Komutanı Amiral Haus: Avusturya-Macaristan donanmasının Adriyatik hareket alanından çıkıp Karadeniz hareket alanına intikal etmesi fikrinin bugünkü genel durum ve ellerinde bulunan araçların kabiliyetleri bakımından, olumlu karşılanabilecek bir düşünce olmadığını, Osmanlı sularında gemilerinin onarım ve bakım ihtiyaçlarını karşılayabilecek bir tersanenin olmadığını belirtiyordu. Bunun gibi Bulgaristan ve Romanya limanları da Avusturya-Macaristan donanmasının onarım ve ikmalini yapacak ve onları düşman saldırılarına karşı koruyacak üslerden yoksun bulunmakta olduğunu, İstanbul hareket alanına çok yakındır, fakat buradan kömür ve yakma yağının

³⁸⁵ Osmanlı sularını kastetmektedir.

³⁸⁶ Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s. 370.

temin edileceği düşünülse bile durumun gene de elverişli olmayacağını düşünüyordu. Ayrıca kötü havalarda donanmanın kesin ihtiyacı olan üslerin çok geniş bir örgüte sahip olması gerektiğini bu örgütün yapılması bir üssün yapılmasından daha uzun bir zamana bağlı olduğunu, Adriyatik Denizi'nden İstanbul'a olan yol serbest olmayıp kuvvetleri bir düşmanın deniz egemenliği altında bulunduğunu, böylece denizyoluyla İstanbul'a materyal yollamak hiç de mümkün olmayacağını düşünüyordu. Fransız donanmasının, Akdeniz'de kendilerinden başka bir meşguliyeti olmadıkça donanmalarıyla birlikte İstanbul'a yardımcı gemilerinin gönderilmesi bir şans işinden başkası olamazdı. Bundan başka gemilerinin anavatana geri gelmesi ancak barıştan sonra mümkün olabilecektir. Bu nedenle bütün kıyıların, savaş süresince, İtalyanların hırslı isteklerine karşı açık kalacağı, İtalyanların Avusturya'ya karşı saldırgan emeller beslemeyeceğini kim temin edeceği belli değildi. Özet olarak Avusturya-Macaristan donanmasının Osmanlı sularında hareket yapması fikrinin politika ve strateji açısından zor ve imkansız olduğu kanısında olduğunu bildiriyor ve haklı olarak da karşı çıkıyordu.³⁸⁷

Zira Avusturya-Macaristan donanması Osmanlı sularında bakım ve ikmalini yapabilecek miydi ? İşte asıl tartışılacak nokta bu idi. Çünkü Osmanlı Devleti İngiltere'ye üç muharebe gemilik bir donanma ısmarlamış ve fakat bu gemilerin bakımını sağlayacak tesisleri yapmamıştı.³⁸⁸ Devletin sanayii de dışarıdan gelecek malzeme ile çalışabileceğinden ikmal ve onarım zorlukları Avusturya-Macaristan donanmasını da Marmara denizinde kalmaya mecbur bırakacaktı.

C. OSMANLI DEVLETİ'NİN SAVAŞA GİRMESİ

1. I. DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİNDE OSMANLI DEVLETİ'NDE GENEL DURUM

Birinci Dünya Savaşı başladığı sırada; Osmanlı İmparatorluğu, Trablusgarp Savaşı (1911) ve bunu izleyen Balkan Savaşlarında (1912-1913) uğradığı yenilgi sonucunda büyük topraklar kaybederek çıkmış ve çeşitli sorunlarla karşı karşıya kalmıştı. Bu suretle; ordusunun zayıflığı, diplomasisinin etkisizliği, bütün açıklığıyla bir defa daha ortaya çıkmıştı. Bu nedenlerle de, bir yandan ordu ve donanmasını yeniden düzenlemeye çalışırken diğer yandan siyasi yalnızlıktan kurtulmak için bazı diplomatik girişimlerde bulunmuştu.

³⁸⁷ Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s. 371.

³⁸⁸ İngilizlere önce *Sultan Osman-ı Evvel* (I) ile *Reşadiye* ve daha sonra bunlara ilave olarak 11 Haziran 1914'te kızağa konulan *Reşadiye*'nin eşi olan *Fatih Sultan Mehmet* gemileri sipariş edilmişti.

Osmanlı İmparatorluğu, XIX. Yüzyılın sonları ile XX. Yüzyılın başlarında daha önce de açıklandığı üzere Almanya ile olan ilişkilerini geliştirmişti. Ancak, Bosna-Hersek sorunu ile Trablusgarp Savaşı, Almanya'nın iki müttefiki olan Avusturya ve İtalya tarafından çıkarılmıştı ve bunlara Almanya engel olmamıştı. Bu nedenle Osmanlı İmparatorluğu, Üçlü İtilaf Devletleri ile ittifak yapmak üzere bazı girişimlerde bulundu. Fakat Balkan Savaşı'nda diplomatik yönlerden Osmanlılar aleyhine çalışmış olan İngiltere ve Fransa buna yanaşmadı. Bu iki devlet, yıkılmasını yakın olarak gördükleri Osmanlı İmparatorluğu'nun yükünü savaşta taşımak ve bir de Rusya'yı gücendirmek istemiyordu. İstanbul Hükümeti, bundan sonra Balkan devletleriyle anlaşma yapmak istedi. Fakat bundan da bir sonuç alamadı.³⁸⁹

Bu durum karşısında yalnızlıktan kurtulmak isteyen Osmanlı Devleti, daha öncede belirtildiği üzere Almanya'ya daha çok yaklaşmaya başladı. Zaten bu sıralarda iktidarda bulunan İttihat ve Terakki Hükümeti'nin etkin üyeleri olan Harbiye Nazırı Enver Paşa ile Dahiliye Nazırı Talat Paşa, ayrıca Sadrazam Sait Halim Paşa Alman taraftarı olup, Üçlü İttifak'ın yanında savaşa katılmak istiyorlardı. Diğer yandan, Balkan Savaşı'nın ağır sonuçlarının etkisi altında olan Osmanlı Devleti, bu savaştan sonra İtilaf Devletleri arasında bağın daha da güçlenmesinden ve kendisi hakkında düşüncelerinden endişeye düşmüştü. Özellikle Rusya'nın, İngiltere ve Fransa ile müttefik olması, Osmanlı devlet adamlarında, bu devletin Boğazlar hakkındaki emelleri yönünden bu endişeyi çoğaltmıştı.

Almanya'da ise, resmi çevrelerindeki Osmanlı Devleti'ni müttefik olarak kabul edip etmemek konusundaki farklı görüşler mevcuttu. Bir görüşe göre Osmanlı Devleti şimdilik müttefik rolüne layık bir devlet değildi. Müttefiklerine hiçbir fayda vermeyeceği gibi, onların yükünü de arttıracaktı.³⁹⁰ Bu görüş Osmanlı Devleti'nin Balkan Savaşı'nda uğradığı seri ve ağır yenilgilerden kaynaklanıyordu. Bu görüştekiler Osmanlı Devleti'nin ittifaka alınması halinde doğuda başlayacak Rus taarruzuna karşı hemen Almanya'dan yardım istemesinden endişe ediyorlardı. Bu görüş aksini savunanlar ise Almanya'nın Üçlü İtilaf devletleri tarafından etrafında kurulmuş olan çemberin parçalanabilmesi ve durumunu bu devletler karşısındaki durumunu daha da güçlendirebilmek için Boğazlara ve Hint deniz yolunu tehdit edebilecek bir konuma sahip olan Osmanlı Devleti ile ittifak yapılmasını gerekli görüyorlar ve

³⁸⁹ Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, Cilt II, Kısım IV, Ankara, 1952, s. 505.

³⁹⁰ Mithat Sertoğlu, "Birinci Cihan Savaşı'na Girişimizin Gerçek Sebepleri", *Belgelerle Türk Tarih Dergisi*, Sayı: 15, İstanbul 1968, s. 7.

bunun için Osmanlı Devleti ile bir anlaşma yapılmasını istiyorlardı.. Osmanlı Devleti'nin güçlenmesi Almanya'nın çıkarlarına uygundu. Bu nedenle yardıma da hazırды.³⁹¹

Bunların sonucu olarak; Avusturya'nın önerisiyle, Osmanlı Devleti ile Almanya arasında bir ittifak yapmak üzere 27 Temmuz 1914'te, İstanbul'da görüşmelere başlandı. 2 Ağustos 1914'te de Sadrazam Sait Halim Paşa ile Almanya'nın İstanbul Büyükelçisi Baron von Wangenheim arasında:

- Osmanlı Devleti ve Almanya; Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ile Sırbistan arasındaki anlaşmazlıkta, tam tarafsızlıklarını koruyacakları,
- Eğer Rusya, Avusturya'ya savaş açarsa ve Almanya da buna katılmak zorunda kalırsa, Osmanlı Devleti'nin de savaşa gireceği,
- Almanya; Osmanlı Devleti'ni, bir tehdit altına düştüğünde gerekirse silahla koruyacağı,
- Savaş olursa; Almanya, askeri heyetini Türkiye'nin emrine vermesi,
- Anlaşma, 31 Aralık 1918'e kadar yürürlükte kalacağı ve taraflardan biri geçersizliğini ilan etmezse, beş yıl daha yürürlükte kalacağı,³⁹²

Şartları ile imzalanan Osmanlı-Alman Anlaşması şartlarından da anlaşılacağı üzere savunma niteliği taşıyordu.

Bu duruma göre, Alman-Rus Savaşı başlamış olduğundan, Osmanlı Devleti'nin de savaşa hemen katılması gerekiyordu.³⁹³ Fakat Osmanlı Hükümeti, buna hemen yanaşmamıştır. Bununla beraber, ittifak anlaşmasını imzaladığı gün, Yemen'deki 7'nci Kolordu ile Asir ve Hicaz'daki 21 ve 22'nci Tümenler dışında, kara, deniz ve hava kuvvetlerinde genel seferberlik ilan edildi ve Mebusan Meclisi'ni dağıttı, iki gün sonra 4 Ağustos'ta tarafsızlığını ilan etti ve diğer devletlere bildirdi.³⁹⁴ Ayrıca Osmanlı Hükümeti Rusya'nın Kafkasya ve İran'daki siyasi nüfuzunu devam ettirmek amacıyla her an sınırlarına saldırabileceğini de hesaba katarak vilayetleri bu durumdan haberdar ederek uyarmak istemişti. Bu nedenle 12 Ağustos 1914 tarihinde Dahiliye Nezaretinden Erzurum, Adana,

³⁹¹ Rıfat Uçarol; *Siyasi Tarih (1789-1999)*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2000, s. 466.

³⁹² Alan Palmer; *Osmanlı İmparatorluğu Son Üçyüz Yıl Bir Çöküşün Yeni Tarihi*, (Çev: Belkıs Çorakçı Dişbudak), Dördüncü Baskı, Sabah Yayıncılık, İstanbul, 1994, s. 248; Yusuf Hikmet Bayur; *a.g.e.*, s. 642-643; Fahri Belen; *20'nci Yüzyılda Osmanlı Devleti*, İstanbul, 1973, s. 193-194.

³⁹³ Mithat Sertoğlu; *a.g.m.*, s. 7.

³⁹⁴ Rıfat Uçarol; *a.g.e.*, s. 467.

Aydın, Bitlis, Halep, Diyarbekir, Sivas, Trabzon, Kastamonu, Mamuretülaziz (Elazığ), Musul ve Van Vilayetleri ile Bolu, Canik, Kala-i Sultaniye ve Antalya sancaklarına çekilen bir şifre ile; Rusya'nın taarruz ihtimali hatırlatılarak daha önce de tebliğ edildiği gibi seferberliğin düzgün bir şekilde süratle tamamlanması için vakit kaybetmeden her türlü önlemin alınması istenmiştir.³⁹⁵

Almanya'nın Osmanlı Devleti'ni bir an önce savaşa çekmek istemesine karşılık, Osmanlı Devleti ile bir ittifak yapmaya yanaşmamış olan Üçlü İtilaf Devletleri tarafından da hararetle desteklemiş ve Fransız ve İngiliz elçileri Bab-ı Ali'nin kapılarını aşındırmışlardır. Osmanlı Devleti bu sırada İtilaf Devletleriyle olan ilişkilerini sürdürmekte, tarafsız kalması karşılığında bazı güvence ve kazançlar sağlayabilmek ümidiyle görüşmeler yapmaktaydı. Aynı günlerde, İngiliz, Rus ve Fransız elçileri Babıali'nin kapılarını aşındırmışlar, hükümeti dost olduklarına inandırmaya çalışmışlardı. Özellikle İngiliz elçisi Rusya'nın Osmanlı Devleti'nin gerçek bir düşmanı olduğunu kabul etmekte, ancak savaş sonrasında ülkesinin Rusya aleyhine döneceği vaadinde bulunmaktaydı.³⁹⁶ Osmanlı'nın tarafsızlığını sürdürmesine özellikle Rusya önem vermekteydi. Çünkü, Osmanlı Devleti'nin tarafsız kalması, Rusya'ya müttefiklerinin Boğazlar yoluyla yardım yapabilmesini sağlayacaktı. Bu nedenle İtilaf Devletleri, Osmanlı Devleti'ne savaş boyunca tarafsız kalması için bazı önerilerde bulundular.³⁹⁷

Osmanlı Devleti özellikle bağımsızlık ve toprak bütünlüğünün korunması konusunda bu devletlerle bire bir antlaşmalar yapmak istiyor, ancak bu devletlerin hiçbiri buna yanaşmıyordu. Osmanlı Devleti'nin, önem verdiği bir konu da kapitülasyonların kaldırılması, Ege Adaları'nın kendisine geri verilmesi ve Mısır sorununun çözülmesi önerisinde bulundu. Ancak özellikle İngiltere bunları kabul etmemiş, üstelik İngiltere ve Fransa Boğazların, en büyük tehdit unsuru olan Rusya'ya açılmasını istemişlerdi. Rusya Boğazların kendisine kapanacağı düşüncesiyle Osmanlı Devleti'nin Almanya tarafında savaşa görmesinden en çok endişe eden devletti. Bununla beraber İtilaf Devletleri Osmanlı Devleti'nin böyle bir savaşta tarafsız kalmasının sağlayabileceği avantajları değerlendiremedikleri için bu konuda bir oyalama politikası izlemişler, onun tarafsız

³⁹⁵ BOA, DH ŞFR, Dosya No: 43, Belge no: 141.

³⁹⁶ Tanin , 3 Teşrinsani 1915.

³⁹⁷ İngiliz Donanma Birinci Lordu Churchill Enver Paşa'ya bir telgraf çekerek Almanya'ya fazla sokulmamasını tavsiye etmiş ve ayrıca el konulan gemiler için ne kadar tazminat ödeyeceğini açık seçik bildirdi. Günde 1000 sterlin düzeyindeki tazminat her hafta ödenecekti ve ödeme Türkler savaşta tarafsız kaldığı sürece devam edecekti. Alan Palmer; a.g.e., s. 249.

konumunu olabildiğince uzatmaya çalışmışlardı. Savaşın başlarında henüz yıpranmamış olan bu devletler zaferlerinin kesin ve yakın olduğuna inanıyor, Osmanlı Devleti'nin Almanya tarafında savaşa katılmasının kendilerine önemli bir zarar vermeyeceğini sanıyorlardı. Dolayısıyla Cemal Paşa'nın İngiliz, Cavit Bey'in Fransız elçileriyle, Enver Paşa'nın Rus askeri ateşesiyle yaptıkları görüşmeler olumlu bir sonuç doğurmamıştı.³⁹⁸ Bu durum da Osmanlı Devleti'ni Almanya'ya daha da yaklaştırmıştır.

Bu gelişmeler dışında Osmanlı Devleti'ni Alman tarafına yaklaştıran bir önemli gelişme daha oldu. Bir önceki bölümde de belirtildiği gibi Akdeniz'de bulunan iki Alman zırhlısı olan *SMS Goeben* ve *Breslau*, Osmanlı basınının; "**Osmanlılar Silah Başına**"³⁹⁹ diye başlık attıkları ve padişah V.Mehmet Reşat'ın seferberlik ilanı sonrasında ordularına emir verdiği⁴⁰⁰ 11 Ağustos 1914'te Çanakkale Boğazı'nı geçerek Marmara Denizi'ne geldiler. Bu olay aynı zamanda tarafsızlık statüsünü sürdürmekte olan Osmanlı Devleti'ni güç durumda bırakmıştı, çünkü tarafsız olduğu için, devletlerarası hukuka göre, bu gemiler ya 24 saat içinde karasularını terketmeye zorlanması ya da bütün silahlarından arındırılarak savaşın sonuna kadar el koyması gerekiyordu. Birinci tedbir hem Osmanlı Devleti'nin çıkarlarına, hem de yükümlülüğüne ters düşüyordu. İkincisini ise Almanya'nın kabul etmeyeceği açıktı. İki tedbirden birine başvurulmadığı takdirde tarafsızlık açıkça çiğnenmiş olacak, Osmanlı Devleti'nin dışında, kalmaya çalıştığı savaşa girmesi kaçınılmaz hale gelecekti. Osmanlı Devleti karşı karşıya bulunduğu bu soruna pratik bir çözüm bulmakta gecikmeyerek bu gemileri satın aldığını ilan etti. Ertesi günü bu durum Çanakkale Boğazı girişindeki İngiliz zırhlısına bildirilmek üzere ve eğer girişte birden fazla zırhlı görüldüğü takdirde ve tehlike hissedildiğinde torpil hattında açık bulundurulan geçidin kapatılması Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı'na bildirildi.⁴⁰¹

Osmanlı Devleti'nin, savaşın hemen öncesinde İngiliz tezgahlarında yaptırdığı ve özellikle Ege Denizi'ndeki denge için ümitle beklediği *Sultan Osman* ve *Reşadiye* adları verilen iki büyük Dretnota, İngiltere savaş başlayınca el koymuştu.⁴⁰² Biraz da buna karşılık olmak üzere Osmanlı Hükümeti, yukarıda daha önce belirtilmiş olduğu

³⁹⁸ Kemal Melek; *Doğu Sorunu ve Milli Mücadele'nin Dış Politikası*, İstanbul, 1985, s. 21.

³⁹⁹ *İkdam*, 11 Ağustos 1914. Bkz. EKLER: Ek.2.

⁴⁰⁰ ATASE Arşivi; Arşiv no: 1-1, Klasör no: 62, Dosya no: 315, Fihrist no: 26-1; Bu emrin Başkomutan Vekili Enver Paşa tarafından ordulara tebliği hakkındaki emir için bkz. Aynı arşiv Arşiv no: 1-1, Klasör no: 62, Dosya no: 315, Fihrist No: 26.

⁴⁰¹ ATASE Arşivi, Arşiv no: 1/1, Klasör no: 121, Dosya no: 573, Fihrist no: 10-3.

⁴⁰² BOA DH. SYS. 39/65 1 ve 2.

üzere hem iki gemi elde etmek, hem de Almanya'ya doğru kamuoyunu yaklaştırmak için, bu iki Alman gemisini satın almaya karar verdi. Bunun üzerine, sözde daha önce Almanya'dan satın alınmış olan bu gemilere 16 Ağustos 1914 günü Türk sancağı çekilmiş, Alman mürettebatına kızcık renkli vaktiyle vezirlerin giydikleri kavuğa benzer fes giydirilmiş⁴⁰³ ve *SMS Goeben*'e "*Yavuz Sultan Selim*", *SMS Breslau*'ya da "*Midilli*" adları verilmişti. Böylece gemiler, komutanları Amiral Souchon ve mürettebatıyla (her iki geminin mürettebatı yaklaşık 1600 kişi idi) Türk donanmasına katıldılar.⁴⁰⁴

İngilizler tarafından el konulan *Sultan Osman-ı Evvel* drenotu Brezilya tarafından 1910 yılında Armstrong-Whitworth şirketine sipariş edilmiş, Ekim 1910'da şirketin Tyne nehri üzerinde buhunan Newcastle'daki Elswick tersanesinde kızığa konulmuş olmasına rağmen ancak bazı dizayn tadilatlarından sonra geminin inşaatı esas olarak yaklaşık bir yıl sonra başlanabilmiş ve *Rio de Jenerio* ismi ile Newcastle'da 22 Ocak 1913'de denize indirilmiştir fakat daha sonra Brezilya Hükümeti tarafından satın alınmaktan vazgeçilmesi üzerine 9 Ocak 1914'te tamamlanarak Osmanlı Devletine 3.387.475 Osmanlı lirasına satılmıştı. Diğer taraftan 1911 yılında ısımanlanıp, İngiltere'nin Barrow in Furness tersanesinde Vickers Ltd.şirketi tarafından inşa edilmekte olan ve o zamanki Londra elçisi eski Sadrazam Tevfik Paşa'nın kızı Naile Sultan tarafından, törende şampanya şişesi yerine gülsuyu şişesi geminin pruvasında patlatılarak 3 Eylül 1913'te denize indirilen *Reşadiye* drenotuna İngiltere Hükümeti el koymuştur. Her iki gemi için Osmanlı Devleti yaklaşık 7.500.000 milyon altın lira ödemiştir.⁴⁰⁵ Bu sırada Vickers şirketi aynı zamanda Osmanlı Donanması için 11 Haziran 1914'te kızığa konulmuş olan ve *Reşadiye*'nin eşi olacak olan *Fatih Sultan Mehmet* muharebe kruvazörünü de inşa etmekteydi. İnşaatı yeni başlamış bu gemiye de el konmuş ve kızaktaki inşa edilen kısımları sökülerek varlığına son verilmiştir. Ayrıca yine Vickers tezgahlarında Şili hesabına inşa edilmişken Osmanlı Hükümeti tarafından satın alınması kararlaştırılmış, pazarlığı da yapılmış olan iki torpido muhribine de el koyulmuştur.⁴⁰⁶

⁴⁰³ Deniz Müzesi Tarihi Deniz Arşivi; Mülga Bahriye Nezareti, Defter no: 749, Sayfa no: 136.

⁴⁰⁴ Celalettin Yavuz; a.g.e., s. 243; Tevfik İnci; "Yavuz ile Midilli Kruvazörünü Nasıl Aldık ve Birinci Dünya Harbine Nasıl Girdik?", *Resimli Tarih Mecmuası*, Cilt 3, Sayı: 35, Kasım 1952, s. 1859; Sinan Avcı; a.g.m., s. 109; Doğan Hacipoğlu; a.g.e., s. 72.

⁴⁰⁵ Redmond McLoughlin "Yavuz'un Kaçışı" adlı eserinde her iki geminin fiyatının 3.600.000 Sterlin olduğunu belirtmektedir.

⁴⁰⁶ Bu gemilerden 27.500 ton, 14 adet 12 pusluk (305 mm.) ve 20 adet 6 pusluk (152 mm.) toplara sahip Sultan Osman-ı Evvel ile el konulduğu tarihte dünyada top adedi, azamet ve boy olarak boy ölçüşebilecek bir muharebe gemisi (battlecruiser) yoktu, bu geminin adı değiştirilerek *HMS Aincourt* olmuş, 25.250 ton, 10 adet 13.4 pusluk (340 mm.) ve 16 adet 6 pusluk (152 mm) toplara sahip *Reşadiye*'nin adı *HMS Erin* olarak değiştirilerek İngiliz

Birinci Dünya Savaşı öncesinde içinde bulunduğu diplomatik yalnızlıktan kurtulmak isteyen Osmanlı Devleti, Osmanlı-Alman Anlaşması ve bu olayla, bir büyük Avrupa devletiyle ilişkilerini geliştirmiş oldu. Bu da, onu savaşa sürükleyen önemli bir etken oluşturmuştur. Çünkü Almanya, bu gelişmelerden sonra, Büyükelçi Wangenheim ve Alman Askeri Islah Heyeti mensublarıyla Osmanlı Devleti'ne savaşa bir an önce girmesi için baskı yapmaya başlamışlardır. Amaçları, doğal olarak Rus ordusunun bir kısmını Osmanlı Devleti üzerine çekmekti. Fakat Osmanlı Devleti'nin Almanya ile karadan bağlantısı yoktu. Bu nedenle İstanbul Hükümeti; Bulgaristan, Yunanistan ve Romanya'nın durumu belli olmadıkça savaşa girmeyi uygun bulmuyordu. Bunun üzerine, Almanya ve Avusturya'nın yardımıyla, Osmanlı Devleti ile Bulgaristan arasında 19 Ağustos 1914'te Sofya'da: iki devletin birbirlerinin sınırlarını tanımaları, iki taraftan birisi Balkan devletlerinin biri veya birkaçı tarafından saldırıya uğrarsa diğerinin ona yardım etmesi, ordularının ortaklaşa hareketleri için iki devlet bir askeri sözleşme yapması, ortaklaşa bir savaşa girmek için Romanya'nın tarafsızlığının sağlanması ve bu anlaşmanın Avrupa'da sürmekte olan savaşın sonuna kadar yürürlükte kalması şartlarını taşıyan bir dostluk anlaşması imzalandı.⁴⁰⁷

Bu anlaşmanın yapılmasından sonra, anlaşmayı imzalayan Talat ve Halil Beyler, Bükreş'e giderek Romanya'nın tarafsızlığını sağlamak istediler. Romanya, aslında Üçlü İttifak'a dahildi. Fakat İkinci Balkan Savaşı'ndan beri bu blokla arası pek iyi değildi. Buna rağmen hükümet ve kamuoyu Üçlü İtilaf'tan yanaydı. Bu bakımdan Romanya, Osmanlı devlet adamlarına Bulgaristan'ın bir savaşa girmesi halinde tarafsız kalacağı garantisini vermedi. Böylece Osmanlı-Bulgar anlaşmasının bu konudaki hükmü gerçekleşmedi. Bulgaristan da savaşa girip girmemekte serbest kaldı. Diğer taraftan Osmanlı Devleti, Yunanistan ile yaptığı temaslardan da olumlu bir sonuç alamadı.⁴⁰⁸

Bütün bunlara rağmen Osmanlı Devleti, tarafsızlığını sürdürdü. Bu arada 7 Eylül 1914'te tek taraflı olarak kapitülasyonları kaldırdığını ilan etti.⁴⁰⁹ Bu karara başta Almanya ve Avusturya olmak üzere diğer sömürgeci devletler karşı çıktılar. Fakat siyasi ortam dolayısıyla fazla ileri gidemediler.

Kraliyet donanmasında görev yapmışlardır. Bernd Langensiepen&AhmetGüteryüz; **The Ottoman Steam Navy 1828-1923**, Conway Maritime Press, London, 1995, s. 141.

⁴⁰⁷ Ali İhsan Gencer-Sebahattin Özel; **Türk İnkılap Tarihi**, 8. Basım, Der Yayınları, İstanbul, 2001, s. 53; Rıfat Uçarol; **a.g.e.**, s. 468; Yusuf Hikmet Bayur; **a.g.e.**, s.658.

⁴⁰⁸ Rıfat Uçarol; **a.g.e.**, s. 468.

⁴⁰⁹ Ali İhsan Gencer- Sebahattin Özel; **a.g.e.**, s. 53.

Ancak Almanya, Osmanlı Devleti'nin savaşa katılması için acele ediyordu. Bunda büyük çıkarları vardı. Nitekim, Boğazlar'ın kapatılması; Rusya ile müttefeklerinin ilişkisini kesecek, savaş İngiliz sömürgelerine kadar yayılacak ve Almanya'nın batıdaki yükü hafifleyecekti. Çünkü Almanya, Fransa'yı kısa sürede yeneceğini ve işgal edeceğini hesaplamıştı. Fakat Marne çarpışmalarında yenilmişti. Avusturya-Macaristan İmparatorluğu İspanya'ya yaptığı saldırıda bozguna uğramıştı. Böylece Almanya, iki cepheli savaş karşısında kalmıştı. Bundan dolayı İttifak Devletleri, Rusya'nın kuvvetlerinin bir kısmını doğuya göndermeye, İngiltere'yi de Mısır ve sömürgelerini korumaya zorlamak, yani İtilaf Devletleri'ni kuvvetlerini geniş bir alana yaymak zorunda bırakmak için, Osmanlı Devleti'nin hemen savaşa girmesini istemeye başladılar.

Bu arada Almanya, Osmanlı Devleti'nin savaşa hemen girmemekle, 2 Ağustos 1914 tarihli anlaşmayı tek taraflı olarak geçersiz duruma getirdiğini, bu nedenle savaştan sonra Almanya'dan bir yardım göremeyeceğini belirtti. İttihat ve Terakki Hükümeti, artan Alman baskıları karşısında, mali durumunun bozukluğunu bahane olarak ileri sürdü. Bunun üzerine, Almanya 11 Ekim 1914'te gerekli yardımın yapılacağını vaat etti.⁴¹⁰ Babıali, bu direnmelerine karşılık, Alman Askeri Heyeti Başkanı General Liman von Sanders'e ordusunda komutanlık, *Yavuz* ve *Midilli* gemilerinin komutanı Amiral Souchon'a da padişah iradesinin 1. maddesinde de; “ *Osmanlı Donanmasının Padişah Buyruğu şeklinde Yüce Nezaretçe Amiral Souchon'un komutası altına komulması bütün haberleşmenin amiral ile yapılması, subayların seçim ve atanmalarının, ceza ve ödüllendirilmelerinin hiçbir zaman bizim kamunlarımıza tabi olmayan ve herhangi bir hatasından dolayı tarafımızdan sorumlu tutulamayacak olan adı geçen amirale terk olunması yüzünden Bahriye'nin her türlü disiplininin az veya çok etkilenmiş olması...* ” şeklinde belirtildiği üzere Donanma Komutanlığı verildi.⁴¹¹

2. OSMANLI DEVLETİ'NİN SAVAŞA ZORLANMASI

a. Amiral Souchon'un Faaliyetleri

Amiral Souchon, daha Çanakkale'den girdiği andan itibaren işlere karışmaya başlamış, hatta o sırada Çanakkale'de Boğaz'dan çıkmak üzere beklemekte olan bir Fransız

⁴¹⁰ Cemal Paşa I. Dünya Savaşı'na niçin girdiğimiz sorusuna maaşları verebilmek için cevabını vermiştir. Bkz. Falih Rıfkı Atay, *Zeytinadağı*, İstanbul, 1992, s. 115.

⁴¹¹ Nihat Demirel; “I. Dünya Harbi'nde Osmanlı Donanması (Rauf Orbay Arşivi'nden), *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, Sayı: 42, Temmuz 2000, s. 52

ticaret gemisinin telsiz aygıtına da el koymuştur. Çanakkale'deki Rus, İngiliz ve Fransız konsolosluklarının protestoda bulunmalarına yol açan bu hareket karşısında, Başkomutanlık aygıtın kullanılmamak kaydıyla geri verilmesini ve bundan böyle Boğaz'da duracak yabancı ticaret gemilerinin, hareketlerine kadar telsizlerinin geçici olarak çalışamaz bir duruma getirilmesini bildirmişti.⁴¹²

18 Ağustos'ta yaptığı bir denetleme sonunda donanmanın yönetimini hemen üzerine alan Alman amirali, geleceğe ait düşüncelerini gerçekleştirmek amacıyla hemen sıkı bir eğitime başlamış, gemilerde fazla bulduğu personeli çıkarmış, harp gücünün yetersizliğini ileri sürerek her gemiye bir Alman subayı vermiş ve filotilla komodorluğuna da bir Alman subayı tayin etmişti. Bu tayinler hakkında Bahriye Nezareti'nin fikri sorulunca kendisine bu gibi işlerde nezaretten izin alınması bildirilmişti. Alman subayları, eğitim amiri olarak görev yapacak ve ancak Türk komutanının bulunmadığı zamanlarda onun yerini alacaktı. Bu suretle ilk gününden itibaren donanmayı harbe hazırlamaya başlayan Amiral Souchon, 9 Eylül'de Donanma Birinci Komutanlığı'na ve o ana kadar bu görevi yürüten Yarbay Arif'de Donanma İkinci Komutanlığına atandığında donanmanın kuruluşu da aşağıdaki gibi olmuştur.⁴¹³

Donanma Komutanı Tümamiral SOUCHON

Donanma İkinci Komutan Yarbay ARİF

- **Birinci Tümen:** *Yavuz Sultan Selim, Barbaros*, Turgutreis*, Mesudiye •*
- **İkinci Tümen:** *Midilli, Hamidiye, Mecidiye, Berk-i Satvet ve Peyk-i Şevket*
- **Üçüncü Tümen Gambotlar ve Motorgambotlar:** Kısmen donanma ve kısmen sahil istihkam ve mayın müfettişliği emrinde **Filotilla:** 1. Tk. Gayret-i Vatanîye Sınıfından 4 Muhrip; 2. Tk. Taşoz Sınıfından 4 Muhrip.
- **Torpidobotlar:** donanma emrinde
- **Mayın Dökücü:** *Nilüfer*
- **Onarım Gemisi:** *Tir-i Müjgan*
- **Mayın Arama ve Tarama Tümeni:** 6 gemi Karadeniz Boğazı'nda

⁴¹² Veli Yılmaz; a.g.e., s. 82; **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi**, Cilt VIII, s. 52.

* Donanma İkinci Komutanı Emrinde. Şubat 1915'ten itibaren Çanakkale savunmasına tahsis edildi.

• Eylül 1914'te Çanakkale savunmasına tahsis edildi.

⁴¹³ Veli Yılmaz; a.g.e., s. 82; **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi**, s. 53; **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi**, s. 449-450.

Osmanlı Donanması Birinci Komutanı tarafından düzenlenmiş Bahriye Nazırı (Deniz Bakanlığı)nca onaylanan yeni örgütlenme ise şu şekildedir:⁴¹⁴

Filotilla Komodoru	Korvet Kaptanı Lorey
Komodor Yaveri	Yüzbaşı Kemal Efendi
Komodor Yaveri (Alman)	Yüzbaşı Kravs
Filotilla Makinisti	Kıdemli Yüzbaşı Berndet
Filotilla Makinist Yardımcısı	Kıdemli Yüzbaşı Lütfi Efendi
Filotilla Doktoru	Doktor Wilrih

Filotilla Doktor Yardımcıları	Doktor Hakkı Efendi Doktor Bernsdorf
Filotilla Katibi	Binbaşı Bekir Fehmi Efendi Üsteğmen Bogmayar

Birinci Yarım Filotilla Birinci Grup

Komodor ve Grup Şefi	Yüzbaşı Kagera
Yardımcısı	Üsteğmen Remzi Efendi
1. Sınıf Filotilla Makinist	Yüzbaşı Haring

Birinci Grup

Muavenet-i Milliye,
Nümune-i Hammiyet 1' nci Grup Şefi Kıdemli Yüzbaşı Kagera

Üçüncü Grup

Samsun, Basra 3 ncü Grup Şefi Kıdemli Yüzbaşı Mays

İkinci Yarım Filotilla 2'nci Grup

Komodor ve Grup Şefi	Kıdemli Yüzbaşı Roman
Yardımcısı	Üsteğmen Fevzi Efendi

İkinci Grup

Taşoz, Berkeşan 2'nci Grup Şefi Kıdemli Yüzbaşı Roman

Dördüncü Grup

Yunus, Draç, Musul,

⁴¹⁴ Nihat Demirel; a.g.e., s. 52

Üçüncü Yarım 3'ncü Grup Filotilla Botlar**Filotilla Komodoru**

Kıdemli Yüzbaşı Romer

Türk Yaveri

Teğmen Reşat Efendi

Donanma gemilerinde bir tasfiye yapan Souchon, *Yavuz*, *Midilli*, *Hamidiye*, *Mecidiye*, *Berk-i Satvet*, *Peyk-i Şevket*, *Yadigar-ı Milet* ve *Taşoz* sınıfından dörder muhrip ile faal bir filo kurdu. Bunun dışında kalan Mesudiye muharebe gemisi, eskiliği ve ağır toplarının onarımı için İngiltere'de kalmış olmasından dolayı, ortada ve küçük çaptaki topları yüzen bir batarya olarak kullanılmak üzere, 5 Eylülde Çanakkale'ye gönderildi. *Barbaros* ve *Turgutreis* muharebe gemileri de, Donanma İkinci Komutanının emrinde olarak, önce, Rus limanlarına yapılan hareket süresince Karadeniz Boğazı'nda, sonra da Şubat-Ağustos 1915 aylarında Çanakkale cephesinde, gambot ve torpidobotlar da, Boğazlar Umum Komutanlığı adını alan Sahil İstihkam ve Torpil Kıtaaatı Müfettişliği emrine girerek Boğazlarda karakol, Marmara'da nakliyatı himaye ve karakol işi ile görevlendirildiler.

Boğazlar'da mevcut olan tahkimat, zayıf bir düşman kuvvetinin içeri girmesini önleyebilecek kadardı. Suüstü vasıtaları, mayın ve torpido bataryaları, projektör, top, cephane, uzaklık ölçme cihazı, gözetleme istasyonları, komuta kontrol cihazı ve telsiz telefon ihtiyacı çok fazlaydı. Bu nedenle Amiral Souchon'un gördüğü işlerden biri de, Boğazların tahkimatında kullanılmak üzere, Almanya'dan bir deniz müfrezesi getirtmek oldu.

Başlarında Amiral von Usedom ile Amiral Merten'in bulunduğu 15 subay, 281 astsubay ve erden kurulu bu müfreze Bulgar topraklarından geçerken İstanbul'daki Fransız ve Rus elçiliklerinin protestolarına rağmen 29 Ağustos 1914'te Bakırköy'e geldi.⁴¹⁵ Bu birlik kısa sürede 700 kişiye ulaşmıştı, bunlardan yedi subayla 165 Astsubay ve eri Çanakkale'ye ve deniz albayı Külveter de Karadeniz Boğazı'na, Başkomutanlık Karargahı delegeesi olarak atandırıldılar.⁴¹⁶ Amiral Von Usedom, Tarabya'daki *Korkovado* ticaret gemisine yerleşti. Her üçü de birer derece yüksek rütbe ile ve general üniforması ile görevlerine başladılar. Amiral Souchon'un kendisinden kıdemsiz iki deniz subayı isteğine karşılık, daha kıdemli iki amiralin

⁴¹⁵ Celalettin Yavuz; a.g.e., s. 246.

⁴¹⁶ Amiral Lorey; a.g.e., s. 58; Matti E.Makela; a.g.e., s. 65; **Birinci Dünya Harbinde Türk Deniz Harekatı**, a.g.e., s. 53.

gönderilmiş olmasıyla meydana gelen askeri hiyerarşideki hoşla gitmeyen durum, adı geçen kişilerin kara üniforması taşıyarak hizmet etmesiyle ortadan kaldırılmıştı.⁴¹⁷

anakkale ve İstanbul Boğazları'ndaki savunma tesislerine Alman muharebe subayları yerleştirilmiş ve bu yerlerde muhabere ve telsiz görevlerinin vardiya esasları da organize edilmişti. Okmeydanı'nda bulunan büyük muhabere merkezinin Almanlara devredilmesiyle Amiral Souchon, Berlin ve Alman üst rütbeli subayları tarafından komuta edilmekte olan Boğazlar'ın savunma sistemleri ile doğrudan muhabere imkanına kavuşmuş oluyordu.⁴¹⁸

Deniz müfrezesinin kıyı topçuları ile telemetrecileri (mesafe ölçüm), 1914 Eylül başında, Çanakkale'deki Orhaniye ve Ertuğrul boğaz ağız tabyaları ile merkez tabyaları teşkil eden Anadolu ve Rumeli Hamidiyesi ve Karadeniz Boğazı'nda Anadolukavağı'nın üstündeki tabyasına verildiler. Bunların dışındaki mayıncı ve muharebeci gibi personel de ait oldukları yerlerde görevlendirildiler. Amiral von Usedom, Alman Askeri Heyetine dahil bulunan Amiral Şak'ın hastalanmasıyla, onun yerine 1 Eylül 1914'te sahil topçu ve torpil birlikleri müfettişliğine atandı.⁴¹⁹

Alman uzmanlarının bilgisi, insiyatifi, titiz ve sabırlı çalışmaları ile mevcut atölyeler Donanma Komutanı'nı endişede bırakmayacak ve gemileri de limanlardan uzaktayken onarabilecek ölçüde hazırlanırken, Donanma Komutanlığı Karargahı'nda Almanca bilen Türk subayları da büyük bir gayretle muhabere usulleri, işaret kitapları, mors kuralları, taktik esaslar, kodlar ve tanıma/tanıtma konularında tercüme çalışmaları yapıyor, gemi hizmetleri, yara savunma esasları ve role eğitimleri konusunda faraziyeler hazırlıyordu.⁴²⁰

Amiral Souchon'un el atmış olduğı önemli konulardan biride, mevcut tüm kömüre el koymak, diğerinde makinalar için gerekli yağ ve akaryakıtı kontrol altına aldirtmak olmuştu. O sıralarda 8 bin ton civarında Galler kömürü bulunup kontrol altına alınmıştır. Zonguldak civarındaki yerli üretim kömürün talep, tedarik, ulaştırma ve dağıtım işlemleri de bu göreve verilen Alman yedek subayları vasıtasıyla yapılmaya başlanmıştır.⁴²¹ Daha sonra Başkomutanlığın müracaatı üzerine, Almanya'dan mayın getirmiştir. Eylül ortasında gelen

⁴¹⁷ Veli Yılmaz; a.g.e., s. 83; Birinci Dünya Harbinde Türk Deniz Harekatı, a.g.e., s. 53.

⁴¹⁸ Celalettin Yavuz; a.g.e., s. 245.

⁴¹⁹ Birinci Dünya Harbinde Türk Deniz Harekatı, a.g.e., s. 53.

⁴²⁰ Amiral Lorey; a.g.e., s. 37; Celalettin Yavuz; a.g.e., s. 247.

⁴²¹ Amiral Lorey; a.g.e., 2. cilt, s.132; Celalettin Yavuz; a.g.e., s. 247.

200 mayından yarısı *Giresun* Depo Gemisine, yarısı da Sarayburnu'ndaki depolara konulurken, bir yandan da Bahriye Nezareti ile Karbonit (mayın çeşidi) Alman firması arasında yeniden 300 mayın için görüşmeler devam etmekteydi.⁴²²

Türk sularında bulunan tüm Türk ticaret gemileri ve müsadere edilmiş yabancı ülke gemilerinin bağlandığı ve kömür, yağ, akaryakıt, su ve diğer tüm ikmal malzemelerinin ihtiyaç duyulan birliklerine ulaştırılmasında da sorumlu olmak üzere, "Harbiye Nezareti Deniz Ulaştırma Dairesi" adında bir daire kurularak başına R.Alfred Hoefer isminde bir Alman deniz yüzbaşısı verilmiştir.⁴²³

Alman gemi inşa mühendisleri devlet tersanelerinde kontrolü ele geçirip, kullanıma uygun gemileri seyir yapabilir hale getirmek için çalışıyorlardı. Silah, cephane, torpido ve mayınlar kullanılabilir duruma getirilmişti. Mayın arama cihazları derlenip toparlanmış, bakım ve onarımları yapılmıştı.⁴²⁴ Ticari maksatlı vapurlardan iki adet mayın arama filotillası kurularak eğitimlere başlanmıştı. Kıyı gözetleme istasyonları faaliyete geçirilmişti. Günlük ziyaret ve kontrollardan sonra Donanma Komutanı artık eğitimdeki gelişmeye inanmaya başlamıştı.⁴²⁵

Bu faaliyetlerden beklenen en önemli sonuçlardan ilki; gemilerin, makinelerin ve topların mevcut arıza ve hasarlarının ne kadar giderilebileceği, diğeri ise harekate hazır gemilerin Marmara ve Boğaz kıyısında oturan Rum ve Ermeni azınlığın muhtemel sabotajlarına karşı korunmasıydı. Bu sebeble gemilerin demir yerleri sık sık değiştiriliyordu.⁴²⁶

Bu arada o sıralarda Rauf Orbay, *Yavuz* ve *Midilli* dahil Türk donanmasının kendi emrine verilmesini Bahriye Nazırı Cemal Paşa'ya teklif etmiş, fakat bu teklif Cemal Paşa tarafından uygun bulunmayarak kabul edilmemiştir.⁴²⁷

⁴²² Veli Yılmaz; a.g.e., s.83; *Birinci Dünya Harbinde Türk Deniz Harekatı*, a.g.e., s. 53.

⁴²³ Amiral Lorey; a.g.e. s. 132.

⁴²⁴ Sinan Avcı; a.g.m., s. 109.

⁴²⁵ Amiral Lorey; a.g.e., cilt 2, s.132.

⁴²⁶ Amiral Lorey; a.g.e., Cilt 2, s. 38.

⁴²⁷ Celalettin Yavuz; a.g.e., s. 247.

1914 Ağustosunun başlarında, Akdeniz, Karadeniz, Kızıldeniz ve Ege’de komodorluklar emrinde bulunan hafif harp gemileri merkeze çağrıldı. Başkomutanlık Vekaleti tarafından Hudeyde’deki Kızıldeniz Komodorluğuna verilen emirde, bu denizdeki *Sakız, Aydınreis, Burakreis, Taşköprü, Malatya, Nevşehir* ve *Yozgat* gambotların ve *Beyrut* yatının hemen İstanbul’a sevkleri bildirildi. Bunlar hareketlerinden önce harp hali olursa, izin almadan Kanala girecekler ve rastladıkları gemileri batırarak Kanalı kapayacaklardı. Kanal geçiş ücretinin hemen bulunamaması yüzünden hareketleri geciken bu gambotlardan ilk üçü, 21 ve 23 Eylülde Çanakkale’ye geldi. Diğer dört gambot da, Kızıldeniz Komodoru Güverte Binbaşı Hamit komutasında olarak, Beyrut ve İzmir yoluyla ancak 27 Ekimde Boğaz’dan girebilmiş⁴²⁸ ve *Beyrut* yatı İzmir’de bırakılmıştı. İzmir’deki *Hızırreis* gambotu 2 Ağustosta, *Pelengiderya* gambotu 8 Ağustosta, Ege kıyılarındaki motor gambotlar bunu takip eden günlerde ve Beyrut’taki *Berk-i Efşan* torpidobotu da 8 Ağustosta Çanakkale’ye gelmişlerdi. Zuhaf gambotu da 6 Ağustosta Trabzon’dan gelerek Karadeniz Boğazı’ndan giriş yapmıştır.⁴²⁹

Amiral Souchon, İstanbul’a çekilmek üzere *General* vapuruyla İzmir’e gönderdiği telgrafta; “**Karadeniz’de düşmana taarruzun askeri bir zorunluluk olduğunu**” bildirmişti. Harbe giren Osmanlı Devleti, Kafkasya’da ve Süveyş bölgesindeki düşman kuvvetlerini oyalamak suretiyle Almanların yükünü hafifletecekti. Amiral bu maksatla sıkı bir faaliyet göstermiş ve bu husustaki girişimlerinde başarılı da olmuştur. Bu hedefe varmak için yukarıda da açıklandığı üzere, Türk sularına geldiği dakikadan itibaren, daha Donanma Komutanlığına atanmadan, Osmanlı donanmasının idaresini ele almış ve Donanmayı bir an önce harbe hazır bir duruma getirmeye çabalamıştır. Diğer taraftan, Türkiye’nin harbe girmesi yolunda ilk koşul olarak gerçekleşmesi istenen Boğazların geçlendirilmesine de çalışılmıştı.

Eylül 1914’te, Osmanlı Devleti’nin harbe zorlanması hakkında Almanya’dan çeşitli yollarla uyarmalar yapılmıştır. Alman Askeri Heyeti Başkanı Liman von Sanders, 7 Eylül’de

“İngiltere’nin mukavemetini kırarak, uygun olan her imkanı değerlendirmeye mecburuz. Bu sebeple ekselansları ilkin Türkiye’nin Rusya’ya taarruzunu teşvik için

⁴²⁸ Genelkurmay ATASE Arşivi; 1/1, Dolap: 125, Dosya: 502.536.

⁴²⁹ Birinci Dünya Harbinde Türk Deniz Harekatı, a.g.e., s. 54.

her şeyi yapacaklardır... Türkiye'nin artık yakında ve fakat herhalde Çanakkale savunmasının tez elden ikmalinden sonra harbe girmesi gereklidir..."⁴³⁰

Şeklinde Alman Genel Karargahından bir telgraf almıştır. Ertesi günü de, Alman Büyükelçisine "*Türkiye'nin harbe girmesi hususunda zorlanması*" için direktif gelmiştir. 15 Eylül'de Alman Başbakanlığı, "*Karadeniz'de azimkarane hareket edilmesinin istenildiğini*"⁴³¹ bildirmişti. Almanya'nın Marne Muharebeleri ile durdurulması neticesi, Moltke'nin yerine 14 Eylül 1914'te Alman İmparatorluğu Genelkurmay Başkanlığına atanan General Erich von Falkenhayn Askeri Heyet Başkanı Liman von Sanders Paşa'ya 17 Eylül'de çektiği telgrafta; "*Ekselanslarından Amiral Souchon ve Amiral Usedom'a her türlü düşüncelerin bir tarafa bırakılarak Türkiye'yi hemen taarruza teşvik etmek amacıyla, ellerinden gelen her şeyi yapmaları için baskı yapılması rica olunur. Genel durum bunu gerektiriyor.*"⁴³² Dediği günlerde Sadrazam, Başkomutan Vekili ve Bahriye Nazırı ile temaslarda bulunan Amiral Souchon, bu Alman isteğinin gerçekleşmesine çalışıyordu.

b. Osmanlı Donanması'nın Karadeniz'e Çıkması

Kısa bir süre içinde başlamış olan Osmanlı donanmasını harbe hazırlama çalışmalarından sonra ilk kez 9 Eylül 1914 günü gece seyri gerçekleştirilmişti. Eylül ayı ortalarından itibaren personelin denize alışkanlık kazanması için önce tek gemi, sonra birlik halinde seyredilerek eğitimlere başlanmıştı.⁴³³

Eylül ayı içinde Marmara'da eğitim ve atışlar yapılırken, bir taraftan da gemilerdeki fazla eşya ve tahta kısımlar çıkarılmak suretiyle gemiler muharebelere elverişli bir hale getirilmeye çalışılıyordu. Bu sırada Başkomutanlık Vekaleti tarafından Amiral Souchon'dan, Osmanlı ve Rus Deniz Kuvvetlerinin bir karşılaştırılması ile, Rus filosuna hemen bir taarruz olanağının olup olmadığının ve Odesa bölgesine bir çıkarma yapılmasının ne derecede başarı sağlayacağı hakkında bilgi istenmiştir ve Amiral Souchon, bu sorulara karşı 10 Eylül 1914 gün ve 1563 sayılı çok gizli yazısı ile cevap vermiş, bundan da anlaşılacağı gibi Rus filosuna karşı bir taarruzun ve 20 Ağustos 1914 Osmanlı sefer planındaki çıkarma hareketinin düşünülmekte olduğu görülür.⁴³⁴

⁴³⁰ Doğan Hacipoğlu; a.g.e., s.91.

⁴³¹ Amiral Lorey; a.g.e., s.73-77.

⁴³² Doğan Hacipoğlu; a.g.e., s. 91.

⁴³³ Amiral Lorey; a.g.e., cilt 2, s.38; Celalettin Yavuz; a.g.e., s.248.

⁴³⁴ Bkz. Birinci Dünya Harbinde Türk Deniz Harekatı, a.g.e. s. 455-456.

14 Eylülde Amiral Souchon, Padişah V.Mehmet Reşat önünde yapılacak geçit töreni zamanının bildirilmesini ve 15 Eylülde Karadeniz'e çıkmak isteğini Bahriye Nezaretine bildirdi.⁴³⁵ Fakat Bahriye Nezareti'nden aynı gün aldığı cevap ile bu hareketin uygun görülmediği bildirilmiştir.⁴³⁶

17 Eylül Marmara'da Prens Adaları arkasında, *Ertuğrul* yatında bulunmakta olan Padişahın önünde, *Yavuz*, *Midilli*, *Barbaros* ve *Turgusreis* ile *Yadigar* ve *Taşoz* sınıfı dörder muhribin katıldığı bir geçit töreni yapıldıktan sonra Haydarpaşa önüne demirlenmiştir.

Bu törene şahitlik yapanlardan Emekli Albay Saim Besbelli Derya Dergisinin 75. sayısında; bu geçit törenini yandan çarklı *İstanbul* vapurundan takip ettiklerini, *Goeben*'i (*Yavuz Sultan Selim*) Türk bayrağı ve personelini de fesler içinde gördüklerini ve böylece sözde Türk gemisi olduklarından bahseder ve bugünlerde Talat Paşa'nın, Amerikan Elçisi Morgentau'ya Almanların Belçika'daki ileri hareketinden bahsederken "*haberiniz var mı Mister Morgentau ? Almanlar Liyej'i zaptettiler*" demesi üzerine elçinin de Saray önünde demirlemiş bulunan *Yavuz Sultan Selim* ve *Midilli* gemilerini göstererek "*haberiniz var mı? Talat Paşa ? Almanlar, Türkiye'yi işgal ettiler*" dediğini anlatır.⁴³⁷ Bu olay Osmanlı ordu ve donanmasında görev alan Alman Islahat Heyeti'nin ve donanmaya dahil olan *Yavuz Sultan Selim* zırhlısının sonraki tarihlerde izlenecek olan siyaset üzerinde ne kadar etkili olacakları açısından iyi bir örnek oluşturmaktadır.

Ertesi günü Amiral Souchon, Karadeniz'e çıkmak için Sadrazamı ziyaret etti. Gemilerin ancak teker teker çıkabileceği izninin verilmesi üzerine 21 Eylülde *Yavuz*, *Basra* ve *Taşoz* muhripleriyle Osmanlı donanması ilk çıkışını yaptı. Bunu 27 Eylülde *Turgusreis*, *Midilli* ve *Berk-i Satvet*'in, 28 Eylülde *Midilli*, *Berk-i Satvet*, altı muhrip ve bir gambotun ve 30 Eylülde *Barbaros* ve *Turgutreis*'in çıkışları izledi.⁴³⁸

Karadeniz'de bu gelişmeler olurken 26 Eylülde, Çanakkale dışında keşif ve güvenlik görevi yapmakta olan *Akhisar* torpidobotuna, bundan böyle Boğaz'dan çıkmamaları aksi

⁴³⁵ Genelkurmay ATASE Başkanlığı Arşivi; No: 1/1, Klasör: 87, Dosya: 449, Fihrist 1.

⁴³⁶ Cemal Akbay; "Birinci Dünya Harbi'nde Türkiye'yi Harbe Sürükleyen Karadeniz Olayı", *Askeri Tarih Bülteni*, Yıl 13, Sayı: 25, Genelkurmay Basımevi, Ankara, Ağustos 1988.

⁴³⁷ Saim Besbelli; "Yavuz'dan Birkaç Hatıra", *Derya*, Sayı: 75, Aralık 1973, s.16-17.

⁴³⁸ Doğan Hacıoğlu; a.g.e., s. 88.

taktirde ateşle karşılanacakları bir İngiliz muhribi tarafından bildirilmesi üzerine Osmanlı Devleti, Boğazları tamamıyla kapattı ve boğaza mayın döşedi.⁴³⁹

Amiral Souchon, 1 Ekimde Başkomutanlık Vekaleti'ne; Donanma personelini deniz tuttuğunu, denizli havalarda eğitime şiddetle ihtiyaç görüldüğünü anlattıktan sonra filo halinde Karadeniz'e çıkmak gerektiğini ve istenilen harp gücünün ancak bu şekilde elde edilebileceğini belirten bir yazı gönderdi.⁴⁴⁰ Amiral Souchon, gelecek cevabı beklerken 3-5 Ekim günlerinde üçer dörder gemilik gruplar halinde Karadeniz'deki eğitimlerine devam etmiş, bu sırada 3 Ekimde kılavuz almaksızın Boğaz'dan çıkarken atılan uyarıma topunu da dikkate almamıştır. Bu husus daha sonra yapılan görüşmeler sonucunda kılavuza gerek kalmadan girip çıkabileceği konusunda anlamaya varılmıştır. Amiral Souchon'un yazdığı yazıya Genelkurmay İkinci yarbaşkanı Bahaeddin imzasıyla; "*önerinin uygun görüldüğü, yapılacak manevra ve eğitim programlarının daha önceden gönderilmesi ve Karadeniz'e çıkışlardan Boğaz Komutanlığı'na da bilgi verilmesi*" şeklinde cevap geldi.⁴⁴¹

7 Ekimde, Başkomutan Vekili taşıyan filonun Çanakkale'ye kadar yaptığı gezi esnasında yaptırılan gece ve gündüz tatbikatlarıyla donanmanın muharebeye hazır olduğu gösterilmek istenmiştir.

10 Ekimde, Karadeniz'e filo halinde çıkılabileceği hakkındaki 6 Eylül tarihli emir, Başkomutan Vekaleti tarafından bozularak⁴⁴² ancak teker teker çıkılabileceği üstelendiyse de, 12 Ekimde filo halinde çıkılmaya devam edilmiştir. Telsizle verilen geri dönüş emrine karşılık olarak, dört torpidobot ile *Barbaros* ve *Turgutreis* muharebe gemileri Boğaza gönderilmiş, diğer 11 parça gemi Karadeniz'de kalmıştır.⁴⁴³

27 Eylül'de Boğazların kapatılması Karadeniz ile dış dünya arasındaki ticaret bir kere daha sona erdirmişti. Bulgaristan'ın, Romanya'nın, Rusya'nın ve Osmanlıların Karadeniz'deki limanları ancak kıyı trafiğine açık olarak hizmet görmeye başladı. Odesa ve Köstence limanları uygulanan ablukadan zarar görmüş olmasına rağmen bu ablukadan Trabzon, Samsun ve İstanbul limanları da payını almıştır. Osmanlı Devleti'nin bu yüzden

⁴³⁹ Alan Palmer; a.g.e. s. 250;

⁴⁴⁰ Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII Cilt Deniz Harekatı, s. 459.

⁴⁴¹ Harp Tarihi Arşivi, No: 1/1, Dolap No: 13, Göz No: 4, H: 8, 12520.

⁴⁴² Harp Tarihi Arşivi, No: 1/1 Dolap no: 13, Göz no: 4 Harp Ceridesi No: 8, Şifreli Telsiz 12520.

⁴⁴³ Doğan Hacıpoğlu; a.g.e., s. 88.

uğradığı zararları telafi etmek amacıyla ve daha önceki karşılıklı görüşmelerde söz vermiş 11 Ekim’de söz vermiş olduğu maddi yardıma da karşılık olmak üzere Almanya 21 Ekim’den itibaren olmak üzere 200 milyon İngiliz lirası karşılığı külçe altın tahsis etti ve bu paranın, Padişah savaş ilan eder etmez, Osmanlı hazinesi tarafından tahsil edilebileceğini duyurdu.⁴⁴⁴

Sonuçta birkaç gün içinde Rus limanlarına bir baskın yaparak Osmanlı Devleti’ni fiilen harbe sokmak ve karşı tarafı da bir oldubitti karşısında bırakmak kararını veren ve bu konuda Başkomutan Vekili Enver Paşa ile uyduğu anlaşılan Amiral Souchon, ileride karşılaşılması olası bir savı cevaplandırmak üzere, Başkomutanlık Vekaletinden: “ *Bütün filo Karadeniz’de manevra yapmalıdır. Vaziyeti müsait bulduğunuz anda Rus filosuna hücum ediniz. Muhasemata başlamazdan evvel bu sabah size verdiğim gizli emri açınız. Sırbistan’a mühimmat naklinin önüne geçmek için yukarda kabul edilmiş olduğu üzere hareket ediniz*”⁴⁴⁵ diye bildirilen ve Karadeniz’de egemenliğin kurulması ve Rus filosunun, nerede bulunursa harp ilan edilmeksizin hücum edilmesini öngören 22 Ekim tarihli bir de gizli emir aldı.⁴⁴⁶

Amiral Souchon, 26 Ekim günü Alman İmparatorluğu Deniz Bakanlığı Karargahı’na çektiği: “*Yarın sabah, Enver’den telgraf gelir gelmez veya şartlar uygun olur olmaz taarruz düşüncesiyle; eğitim maksadı adı altında Donanma ile birlikte Karadeniz’e çıkılacaktır. Filo Komutanı*”⁴⁴⁷ mesaj ile ertesi günü eğitim için filo ile Karadeniz’e çıkacağını bildirdi.

c. Karadeniz Olayı ve Osmanlı Devleti’nin Savaş İlanı

Osmanlı Devleti’nde bu gelişmeler olurken, bu arada Rusların Karadeniz filosuna mensup gemileri de boş durmuyorlardı. 1914 Ağustos başından itibaren harekete geçen Rus Karadeniz Filosundan bir muharebe gemisiyle bir muhrip, 3 Ağustosta Fener dubası yakınında bir Yunan şilebini yoklamış, bir kruvazör de Halep vapuruna yaklaştıktan sonra uzaklaşmıştı. 6 Ağustosta Karadeniz Ereğli ve Şile açıklarında iki Rus kruvazörü Giresun açıklığında beş çeşitli harp gemisi, 16 Ağustosta Rus Filosu seferber hale getirilmiş, kıyı tahkimatı pekiştirilerek Kerç Boğazı’na da mayın dökülmüş, aynı gün Karadeniz’de Samsun

⁴⁴⁴ Alan Palmer; a.g.e., s. 250.

⁴⁴⁵ Yusuf Hikmet Bayur; *Türk İnkılabı Tarihi*, Cilt III, Kısım I, T.T.K. Basımevi, Ankara, 1991, s.233; Amiral Lorey; a.g.e., s. 77. Ali İhsan Sabis; *Harp Hatıralarım*, Cilt II, Ankara, 1951. eserinde bu emri: “ *Türk filosu Karadeniz’de zorla hakimiyet kazanmalıdır. Rus filosunu arayınız ve nerede bulursanız harp ilan etmeksizin hücum ediniz.*” şeklinde vermektedir.

⁴⁴⁶ Enver Paşa’nın yazılı emri için bkz. Mustafa Balcıoğlu; “Birinci Dünya Savaşı’na Girişimizle İlgili Tartışmalar ve Yeni Belgeler”, *Tarih ve Toplum*, Sayı: 114, Haziran 1993, s. 20-21.

⁴⁴⁷ Celalettin Yavuz; a.g.e., s.250.

açıklarında dört harp gemisi görülmüştü. 7 Eylülde, Sakarya-Akçakoca arasındaki yedi harp gemisi, gece kıyılarımızı aydınlatmış, 22 Eylülde 13 harp gemisi Zonguldak önlerinde, 11 Ekimde de bir kruvazörle beş muhrip Hopa önlerinde görülmüştü. Rusların bu harekatı, 27 Ekim gününe, Türk filosunun Boğaz dışında toplandığı güne kadar sürdü. Bütün bu Rus hareketleri, liman reisleri ve Kerempe ile Bababurnu'nda görevli gözetleme subayları tarafından saptanmıştı. Buna karşılık kıyı gözetlemesine memur edilmiş olan seyyar jandarma kuvvetlerinden alınan raporlar, hiçbir zaman tatmin edici olmamıştı.⁴⁴⁸

Bu arada Rusların 17 Eylül 1914'te, Romanya'dan getirtilmekte olan on bin çuval unal el koymaları, Doğu illerimizde Türkiye'nin tarafsızlığını bozucu nitelikte bazı olaylar çıkarmaları, İngilizlerin de 1 Ekim 1914'ten itibaren Hicaz postasını müsadere etmeleri, yarım yüzyıldan beri Bağdat-Basra arasında işleyen Linç kumpanyasının vapurlarının 27 Ağustostan itibaren işletmemeleri, ticaret gemilerinin seferberlik başından beri Basra'ya gelememeleri, Hidiv'in memleketine dönmesine izin vermemeleri, eylül ortasından itibaren gemilerini Şattülarap, Basra, Karun ırmağı ve Abadan yakınlarında bulundurmaları, İngiliz uyruklarının Mısır'ı terk etmeye başlamaları ve Mısır'daki siyasi düzenin değiştirilmesi yoluna gitmeleri itilaf devletlerinin bugünlerde Osmanlı'ya karşı hiç de iyi niyet beslemediklerini gösteren gelişmelerdi.⁴⁴⁹

Nihayet gelişmeler Souchon'un ve İttihat ve Terakkinin istediği gibi gelişerek Osmanlı Donanma-yı Hümayunu'na genel seferberlik ilanı bildirilmiştir.⁴⁵⁰ Daha sonra da Osmanlı donanması eğitim yapma görüntüsü altında, *Yavuz* muharebe kruvazörü önderliğinde, *Midilli* ve *Hamidiye* kruvazörleri, *Berk-i Satvet* (Berk) ve *Peyk-i Şevket* (Peyk) torpido kruvazörleri ile Komodor gemisi *Gayret-i Vataniye* (Gayret), *Muavenet-i Milliye* (Muavenet), *Taşoz* ve *Samsun* muhripleri, *Nilüfer* ve *Samsun* mayın gemileri, Amiral Souchon tarafından herhangi bir şüphe uyandırmayarak, maksadını gizlemek üzere farklı yerlerden (Haydarpaşa, Büyükdere, İstinye ve diğer mevkiiler) ve farklı zamanlarda hareket ederek, 27 Ekim günü Boğaz'dan çıkış yaptılar.⁴⁵¹ Gemilerde Alman komodor, grup komutanı, komutan yardımcısı,

⁴⁴⁸ Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII Cilt Deniz Harekatı, s. 57.

⁴⁴⁹ Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII Cilt Deniz Harekatı, s. 57-58.

⁴⁵⁰ BOA İrade Bahriye, 1330-L-23.Bkz. Ekler Ek: 5ve 5a.

⁴⁵¹ Hamidiye Komutanı Yarbay Kasımpaşalı Vasıf Muhittin (Alman komutan yardımcısı: Binbaşı Frhr v. Kottwitz), Berk Komutanı Binbaşı Bebekli Hasan Reşit (Alman komutan yardımcısı Yüzbaşı V. Mellenthin), Peyk Komutanı Albay Üsküdar, İbrahim Cevat (Alman komutan yardımcısı Yüzbaşı Bieler), Gayret Komutanı Önyüzbaşı Kasımpaşalı Cemil Ali, Muavenet Komutanı Binbaşı Ayasofyalı Ahmet Saffet (Birinci Grup komutanı da bu gemide idi.), Taşoz Komutanı Önyüzbaşı Kasımpaşalı Tefik Halit, Samsun Komutanı Yüzbaşı Nezir Abdullah, Nilüfer mayın gemisi Komutanı Önyüzbaşı Cibalili Hasan Murat (Rauf (ORBAY) Bey'in

telsizci, işaretçi ve çarkçı personel de bulunuyordu. Harekat öncesi gemilere hiçbir bilgi verilmemişti. Türk personel bu faaliyeti daha önce çeşitli zamanlarda yapılmış eğitimlerden biri olarak değerlendiriyordu.⁴⁵²

Büyük gemiler öğleden sonra Kilyos'ta, Kısırkaya önlerinde toplandılar. Burada 27 Ekim saat 15.45'de, *Yavuz*'da bir toplantı yapıldı. Bu toplantıya *Yavuz*, *Midilli*, *Hamidiye*, *Peyk*, *Berk* (ve muhtemelen mayın gemileri) komutanları ve komutan yardımcıları katıldı. Kendilerine Amiral tarafından Rusya'ya karşı bir harekat yapılacağı açıklandı ve özet bilgi verildi. Ayrıca zarf içinde Bahriye Nezareti'nin 24 Ekim 1914 tarihli Donanma Komutanlığı'nın 27-29 Ekim günlerine ait harekat emri⁴⁵³ ve Amiral Souchon'un emirlerine kesinlikle itaat edilmesine dair emri⁴⁵⁴, ayrıca Souchon'un komutan yardımcılara -daha önce belirtildiği gibi komutan yardımcıları veya vekilleri Alman deniz subaylarıydı- itaat hakkındaki yazılı emri verildi.⁴⁵⁵ Amiral Souchon, gemi komutanlarına ayrıca yazılı olarak verilen bu emirleri ana hatlarıyla açıkladı. Amiral tarafından "***Komutan vekillerinin sizlere verecekleri emirleri tamamen icra ediniz***" emrini müteakip toplantıyı şu sözlerle bitirdi; "***Ecdat kanınızın intikamını alma zamanı gelmiştir!***"

Gemiler kendilerine verilen görevler için ayrılırken *Yavuz*'un direğinde işaret sancaklarıyla daha önce anlaşarak yazılmış şu işaret dalgalanıyordu: "***Son gayret ve kabiliyetinizi sarf ediniz. Türkiye'nin istikbali mevzubahistir***"⁴⁵⁶

kardeşidir. Alman komutan yardımcısı: İhtiyat Kıdemli Yüzbaşı Cederholm veya Kapt D. R. Leverholm) ve Samsun mayın gemisinin Alman Komutanı (veya yardımcısı) Kıdemli Yüzbaşı Peter Harman (Türk komutanı tespit edilememiştir. Bu seyrde muhtemelen Türk komutanı yoktu.) idi. Gayret sınıfı ve Taşoz sınıfı muhriplerin oluşturduğu filotilla iki gruba (sınıf filotilla 'ya) ayrılmıştır. Gayret sınıfı muhriplerin grup komutanı (Birinci Grup Komutanı) Kıdemli Yzb. Firle, Taşoz sınıf, muhriplerin grup komutanı (ikinci Grup Komutanı) Kıdemli Yzb. Conn'du .

⁴⁵² Celalettin Yavuz; a.g.e., 217

⁴⁵³ Emirde Harekâtın üçüncü günü ortalık ağarırken, Kefe'deki yöresel hükümete, iki saate kadar devlet ve şirketlere ait tesislerin tahrip edileceği bildirilecektir. Bu süre bitince, erzak ambarları ve limandaki düşman gemileri yok edilecektir. Kefe'ye taarruz edildikten sonra Sivastopol bölgesinde ve bunun batısında kruvazör harbi yapılacak ve bu esnada mümkün mertebe düşman kuvvetinin harekâtı tespit olunacaktır. *Yavuz* ve grubundaki torpidobotlar için özel olarak; "aynı gün, Sivastopol önünde ve 14.000 metre açıkta bulunacak, limanda yatan gemiler ve askeri tesisler bombardıman edilecektir. Mayınla kirşetilmiş olduğu şüpheli görülen bölgeye girilirken torpidobotlar mayın arama aygıtlarını kullanarak önde seyredeceklerdir" emri verilmiştir. **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi**, Cilt V, , s.59; Donanma Komutanlığı'nın Rus limanlarına yapacağı bu taarruz hakkındaki harekat emrinin tam metni için bkz. **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII Cilt Deniz Harekatı**, s.467-470.

⁴⁵⁴ Genelkurmay ATASE Başkanlığı Arşivi; No: 1/1, Dolap: 125, Dosya: 824, Fihrist: 4-1.; **Harp Tarihi Arşivi**, No: 1/1, Dolap no: 874, Göz no: 3, Dosya no: 125.

⁴⁵⁵ **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII Cilt Deniz Harekatı**, s. 471.

⁴⁵⁶ Amiral Lorey; a.g.e., s.102; Doğan Hacipoğlu; a.g.e.,s.108; Matti E.Makela; a.g.e., s. 68.

Osmanlı gemileri hareket yapacakları Rus limanlarına doğru seyrederken, Rus filosu denizde ve ertesi günü de Sivastopol'a dönmüş bulunmaktaydı. Bu limandaki sürekli faaliyet, bir yardımcı kruvazörün mayın yüklü oluşu ve *Prut* adlı bir mayın gemisinin mayın yüklemek ve ertesi günü Sivastopol açığında filoya katılmak üzere Yalta'ya gönderilmiş olması, bir an önce tekrar denize açılmak gayretinde olan Rus filosunun, Karadeniz Boğazı'na karşı bir mayınlama hareketine hazırlandığını göstermekteydi. 28 Ekimde, Amasya açıklarındaki bir Rus karakol gemisi, *Yavuz* ile iki muhribin doğuya geçtiklerini Rus Filosu Komutanı Amiral Eberhard'a bildirmiş ve Rus Filosu 29 Ekim saat 09.00'da denize açılmak emrini almıştı.⁴⁵⁷

Osmanlı Donanmasının planı özet olarak; hareketin üçüncü günü (29 Ekim) sancak gemisi *Yavuz Sultan Selim*'in mayın gemisi *Nilüfer* ve *Samsun* ve *Taşoz* muhripleriyle birlikte Sivastopol'a, *Midilli* ve *Berk*'in Kerç boğazı ve Novorossisk'e, *Hamidiye*'nin Kırım'ın güney kıyısı Kefe'ye, filotilla komodorunun iki muhrip ve *Samsun* mayın gemisi ile Odesa ve Oçokof'a top torpido taarruzunu ve mayın döküşünü, *Peyk*'in de Varna Sivastopol kablosunu kesmesini kapsıyordu.⁴⁵⁸ Mayın döküşü *Midilli* kruvazörü, *Nilüfer* ve *Samsun* mayın gemileri tarafından icra edilecekti. Osmanlı Donanması bombardıman edeceği Rus limanlarına doğru seyrederken denizde hareket yapan Rus gemileri de Sivastopol'a dönüyordu ve 28 Ekim'de limana döndüler. Ancak Sivastopol'daki sürekli faaliyet, bir yardımcı kruvazörün mayın yüklü oluşu, *Prut* adlı bir mayın gemisinin mayın yüklemek ve ertesi gün Sivastopol önünde filoya katılmak üzere Yalta'ya gönderilmiş olması bir an önce tekrar denize çıkmak gayretinde olan Rus filosunun, İstanbul Boğazı'na karşı bir mayınlama hareketine hazırlandığını göstermekteydi. Bu hareket tarzı Rusya'nın Osmanlı için pek iç açıcı şeyler düşünmediğinin kanıtıydı. Ayrıca 28 Ekim'de Amiral Souchonn'un İstanbul'daki Alman sefiri Wangenheim'den aldığı ve "*Politik durum, harbin başlatılmasını gerekli kılmaktadır*"⁴⁵⁹ şeklindeki telsiz mesajı olayın tamamen netlik kazanmasını sağladı.

Sivastopol'a baskın yapacak olan *Yavuz*, *Samsun* ve *Taşoz*'la birlikte önce 28 Ekim günü Amasra'ya kadar ilerliyerek burada kömür ikmali yaptıktan sonra 29 Ekim sabahı saat 05.00' te Sivastopol'a 7 mil mesafede mayın arama tarama aygıtlarını suya atmış olan *Samsun* ve *Taşoz*'un arkasında limana yaklaşmaya başladı. Ancak 28 Ekimde Amasra açıklarında bir Rus karakol gemisi, *Yavuz* ile iki torpidobotun doğuya doğru ilerlediklerini Rus Filosu

⁴⁵⁷ Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII Cilt Deniz Harekatı, s. 58.

⁴⁵⁸ Bkz.EKLER, Harita I.

⁴⁵⁹ Amiral Lorey; a.g.e., s.106

Komutanı Amiral Ebergard'a bildirmiş, Rus filosu da 29 Ekim saat 09.00'da denize açılmak emrini almıştı. *Yavuz* kıyı bataryalarının 10 dakika önce başlayan top atışlarına 06.30'dan itibaren limana yaklaşık 4,5 mil mesafeden cevap vermeye başladı. Zik zak seyirle ana bataryası (280 mm lik topları) ile 47 mermi ve orta bataryası (150 mm'lik topları) ile de 12 mermi attı. Onuncu salvodan sonra kış bacasına isabet eden 3 ağır mermi, güvertede hasar yaptığı gibi bir tanesinin parça tesiri ile de bir kazan iş göremez hale getirdi bunun üzerine bombalama hareketi durduruldu. *Yavuz* ve beraberindeki iki muhrip, farkında olmadan *Prut* mayın dökücü gemisinin Sivastopol'a gelmesini bekledikleri için Ruslar tarafından aktif hale getirilmemiş durumda olan Sivastopol önündeki mayınlı saha içinde girdiler. Bunun üzerine *Yavuz*'un tanınmasından itibaren 20 dakika içinde mayınlar aktif hale getirildi. Ancak *Yavuz* ve beraberindekiler sahadan ateş keserek uzaklaştı.⁴⁶⁰

Yavuz bir müddet sonra güneydoğu istikametinde gördüğü dumanların üzerine yöneldiğinde ise üç Rus muhribi -Rus kaynaklarında torpitobot olarak belirtiliyor- ile karşılaştı.⁴⁶¹ Bunlar altı buçuk milden yapılan atış karşısında geri çekildiler. Amiral Souchonn raporunda bunlardan birinin (*Lieutenant Putschine* veya *Leytenant Pushchin*) önemli surette hasara uğradığını belirtilmiştir.⁴⁶² Bu sırada Yalta'dan hareketle Sivastopol'a doğru seyretmekte olan 700 mayın yüklü *Prut* adlı mayın gemisine rastlayan *Yavuz* orta batarya toplarıyla kısa zamanda gemiyi batırdı.⁴⁶³ Mürettebatından 75 kişi (72 er ve 3 subay) refakatteki *Samsun* ve *Taşoz* tarafından kurtarıldı. *Yavuz* bundan sonra Mariupol'dan gelmekte olan 1708 tonluk *İda* adlı Rus vapurunu da müsadere ederek, gemiye çıkardığı bir müsadere partisi ile İstanbul Boğazına gönderdi. Bilahare yapılan incelemede esir alınan *Prut* personelinin sorgulanmasından da istifade ile Rusların batırılan mayın yüklü *Prut* gemisini, *Yavuz*'un ateş açtığı üç muhribi ve el konulan *İda* vapurunu (kömür gemisi) müştereken boğaz başlangıcına intikal ettirerek Osmanlı Donanmasına (özellikle *Yavuz*'a) Boğaz'a dönüş seyrinde hasar verdirmek amacıyla Boğaz girişini mayınlamayı planladıkları kanaatine varıldı.⁴⁶⁴

⁴⁶⁰ Bernd Langensiepen- Ahmet Güleriyiz; 1828-1923 Osmanlı Donanması The Ottoman Navy 1828-1928, Denizler Kitapevi, İstanbul, 2000; Doğan Hacipoğlu; a.g.e., s.110.

⁴⁶¹ Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi; Cilt V, s.60.

⁴⁶² Mahmut Boşuşlu; Birinci Dünya Harbi, Kastaş Yayınevi, İstanbul, 1997, s.65

⁴⁶³ Bu olay bazı Rus tarihçiler *Prut*'un *Yavuz*'un ateşi altında iken kendi personeli tarafından, gemi deniz suyu ile imha edilerek batırıldığını yazmıştır.

⁴⁶⁴ Kazım Karabekir; Birinci Cihan Harbine Nasıl Girdik, Cilt :2, Emre yayınları, İstanbul, 1994, s:75; *Prut* gemisinde esir alınan personel in sorgusunu Kazım Karabekir yapmıştır.

Olayla ilgili Rus tebliğine göre; donanma yaptığı seyirde Türk gemileri hakkında hiçbir emareye rastlamadan 28 Ekim akşamı Sivastopol limanına dönmüştür. *Yavuz*'un ateşine sahil bataryaları ile donanma derhal şiddetle cevap vermiş ve *Yavuz*'un mermileri limana hiçbir zarar verememiştir. Şehre düşen bir çok mermi de ne hasar ne de zarara neden olmuştur. Bir mermi kömür deposuna, diğer birisi demiryoluna düşmüş, bir üçüncüsü bahriye hastanesine düşerek iki hastayı öldürmüş ve sekizini de yaralamıştır. Aynı zamanda Binbaşı Prens Troubetzky kumandasındaki karakol torpido filotillası *Yavuz* üzerine atılmış ise de düşman ateşinin şiddeti, hucuma devamı mani olmuş ve bu esnada *Lieutenant Putschine* destroyerine büyük bir yara almış ve gemide yangın çıkmıştır. *Prut* ile ilgili olarak da; geminin Sivastopol'a dönmekte olan nakliye gemisi olduğu (mayın yüklü olduğu ve mayın dökücü olarak kullanıldığı saklanmış), *Yavuz*'un Sivastopol civarında dolaşırken *Prut*'a rast geldiği ve teslim olmasını istediği, geminin topu olmadığından *Prut*'un harp bandrasını çekerek sahile döndüğü ve komutanının gemiyi havaya uçurarak batırdığı (*Yavuz*'un mermi isabetlerinden bahsedilmemiştir.) kaydedilmiştir.⁴⁶⁵

Rus kaynaklarına göre gemilerdeki kayıplar şöyledir:

1. *Prut*'ta: 2 subay ,26 asker
2. *Lieutenant Putschine*'de: 7 ölü, 7 yaralı
3. *Donets*'de: 1 askeri doktor⁴⁶⁶

Karadeniz Olayı'na dair Amiral Souchon'un donanma ile irtibatla kalmakla görevlendirilen Okmeydanı telsiz istasyonu vasıtasıyla 29 Ekim saat 17.00'de Merkez Karargahına verdiği ilk rapor ise şu şekildedir:

*“ Prut Rus harp gemisi ile son sistem üç muhrip ve bir kömür gemisi düşmanca bir zihniyetle Boğaz önünde dolaşıyorlardı. Yavuz, mayın gemisini batırdı, kömür gemisini zapt etti; bir muhribi ağır surette hasara uğrattı. Üç subay ve 72 er esir edildi. Yavuz başarı ile Sivastopol'u bombardıman etti. Osmanlı torpidoları Kobaneç (Koubanets) torpido çekerini (gambot) batırdı...Prut 5.000 ton büyüklüğünde, 1.000'den fazla mayın taşıyabilen bir mayın gemisidir. Respekovani (Respekoiny) 25 mil süratinde beş torpil kovarı ile 105 mm.lik dört çabuk ateşli topa 1.100 ton büyüklüğünde yeni sistem bir muhriptir.”*⁴⁶⁷

⁴⁶⁵ Doğan Hacipoğlu; a.g.e., s.135

⁴⁶⁶ Amiral Lorey; a.g.e., s.105

⁴⁶⁷ Genelkurmay ATASE Başkanlığı Arşivi, No: 1/1, Dolap: 9, Göz: 3, Dosya: 29, Fihrist: 1-1.

Aynı gün Donanma Komutanlığı'ndan aynı olay hakkında Bahriye Vekaleti'ne çekilen telgraf ise şu şekildedir:

“Tahrip edilen Prut torpil gemisi 250mürettebatla 700 torpil taşımakta idi. 30 Ekim 1914 öğleden sonra İstanbul'a gelecek olan üç subay 72 er, bir torpido vasıtası ile kurtarıldı...Esirlerin söylediklerine göre Rus komutanı, Boğaz'dan çıkacak Osmanlı Filosu'nu tahrip etmek maksadıyla geceleyin Boğaz'ın ağzı önünde torpil dökmek niyetindeymiş. Midili önce bilgi verdikten sonra Novorosiski Limanı'nda 50 petrol sarnıcı, 14 nakliye gemisi ve birçok hububat depolarını yakmıştır. Berk-i Satvet, Novorosiski'nin telsiz telgraf istasyonunu tahrip etmiştir. Donanma Komutanı”⁴⁶⁸

Daha sonra Karadeniz Olayı hakkında Amiral Souchon'dan ayrıca aşağıdaki ayrıntılı bilgiyi kapsayan şu rapor gelmiştir:

“Rus filosu, Osmanlı filosunun 27, 28 Ekim günlerindeki teknil hareketini takip ve muntazaman bütün eğitimlerini bozdu. Rus filosu bugün (29 Ekim) düşmanlığına başladı. Rus mayın gemisi Prut ve son sistem üç muhrip ile birkömür gemisi, düşmanca fikirle Karadeniz Boğazı'na doğru hareket ediyorlardı. Yavuz, mayın gemisini batırdı. Kömür gemisini ele geçirdi. Muhriplerden bir tanesiniönemli bir surette hasara uğrattı. 72erle üç subayı esir aldı ve Sivastopol'u başarı ile bombardıman eyledi. Batırılan mayın gemisinde 700 mayın, 250 er vardı. Torpidobotlarımızdan 72 erle üç subay kurtarıldı. Bu erler Ekim'in otuzunda İstanbul'dabulunacaklar. Esirlerin sorgularında, Rusların maksatlarının Boğaz'a mayın dökerek donanmayı mahvetmet olduğu anlaşıldı. Midilli, Novorosiski'de 50 petrol deposu ile çeşitli buğday depolarını tahrip ve ulaştırmaya ayrılmış 14 taşıyıcı aracı batırmıştır. Berk, Novorosiski telsiz telgraf istasyonunu tahrip etmiş ve Gayret de bir Rus gambotunu torpilleyerek batırmıştır. Muavenet de bir torpido ile keza diğer bir Rus gambotunu da batmış olduğu kuvvetle muhtemeldir. Gönüllü filosuna mensup bir Rus gemisi karaya oturdu. Odesa'da beş petrol sarnıcı havaya uçurulduğu gibi, beş gemi de önemli surette hasara uğratıldı. Donanma Komutanı”⁴⁶⁹

Hamidiye 29 Ekim saat 06.30'da Kırım'ın güney sahilindeki Kefe (Feodosiya) önünde bulundu. Liman tesislerinin 2 saate kadar bombardıman edileceğini ve o zamana kadar

⁴⁶⁸ Genelkurmay ATASE Başkanlığı Arşivi, No: 1/1, Dolap: 9, Göz: 3, Dosya: 29, Fihrist: 1-1.

⁴⁶⁹ Cemal Akbay; a.g.m., s. 39-40.

tehlikeli sahanın halk tarafından boşaltılmasını belirtmek üzere sahile vasıta motoru ile bir Türk ve bir Alman subayı gönderildi. Limana tebligatı müteakip, saat 09.00'dan 10.00'a kadar maçunalara, istasyona, su kulesine, zahire ambarlarına 150 mermi atıldı. Bundan sora Kırım sahili boyunca seyredilirken saat 15.00'de tuz yüklü ve 300 tonluk bir yelkenli gemi *Svyatov Nikolay (Swjataj Nikolaj)* mürettebatı alındıktan sonra mahmuzlanmak suretiyle batırıldı. Saat 17.30'da da boş olarak *Nikolayev*'den Novorossiysk'e intikalde olan 1223 tonluk Rus *Şura (Shura)* vapuru durdurulup kinistin valfları açılmak suretiyle batırıldı ve personeli esir alındı. Kruvazör harbi için Karadeniz batı sahili boyunca yaptığı seyirde başka bir hedefe rastlanmadığından, *Hamidiye* 31 Ekim öğleyin İstanbul Boğazı'na girdi.⁴⁷⁰

Rus Karadeniz donanması asli unsurları 28 Ekim'de Sivastopol'a dönmüş olduklarından denizde Rus suüstü muharip unsurlarıyla *Yavuz*'un karşılaştığı ve ateş açması üzerine uzaklaşan 3 muhrip hariç bir çatışma gerçekleşmemiştir. Sivastopol bombardımanı da gerek havanın puslu olması, gerekse mukabil ateş nedeniyle etkili olmadığından Rus Karadeniz Donanması'nın ana üssü olan bu limandaki Rus harp gemileri tahrip edilememiştir. Ayrıca Sivastopolda saat 04.00'te Odesa'dan alınan bir telsiz mesajından Türk gemilerinin bu limana yaptığı baskın öğrenildiğinden Sivastopol'da baskına karşı gerekli tedbirler *Yavuz*'un 06.30'da harekate başlamasından önce alınmıştı. Harekat emrinde limanlara taarruz edecek *Yavuz* grubu, *Midilli* ve *Hamidiye* için başlangıç zamanı olarak "ortalık ağarırken" (29 Ekim sabahı) ifadesi kullanılmasına rağmen filotilla komodoru için bir başlangıç zamanı verilmemiştir. 29 Ekimde saat 03.00'ten itibaren Odesa'ya taarruz eden filotilla komodoru emrindeki muhripler (*Gayret* ve *Muavenet*)in varlıkları Ruslar tarafından anlaşılınca, haber Sivastopol'a ulaştırılmış ve böylece *Yavuz* grubu için baskın şansı kaybolmuştur. Harekat başlangıcı için, baskın sağlayacak iyi bir zaman koordinesi yapılmış olsaydı, *Yavuz* Sivastopol'daki gerek Rus donanması unsurlarına gerekse liman tesislerine ve sivil gemilere karşı daha etkili olabilirdi.

Harekate iştirak eden birlikler 30 Ekim-1 Kasım tarihlerinde Boğaz'a geri döndüler. *Yavuz*'daki küçük hasar hariç Osmanlı gemileri kayda değer bir harp hasarı almadı. Baskın harekatı sırasında *Barbaros* (Komutanı; Alb. Kocamustafapaşalı Muzaffer Adil, Alman komutan yardımcısı Deniz Bımbaşı V. Arnim) ve *Turgutreis* (Komutanı; Yarbay

⁴⁷⁰ **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi**, Cilt V, s.61; Doğan Hacipoğlu; a.g.e., s:133-134; Amiral Lorey; a.g.e., s.107.

Sultanselimli Namık Hasan, Alman komutan yardımcısı Kıdemli Yüzbaşı Rosentreter) muharebe gemileri ile *Burakreis* ganbotu ve iki torpidobot, Rusların bir mayınlama hareketını önlemek ve yaklaşacak harp gemilerini karşılamak görevi ile 27-31 Ekim günlerinde Boğaz girişinde mevki almışlardı. 30 Ekim’de de Kilyos’da bir kısım yerler tahrip edilmişti.⁴⁷¹

Osmanlı Donanmasının hareketi Varna-Sivastopol kablosunun kesilmesi hariç ana hatlarıyla planlandığı şekilde gelişti. Fakat limanlarda bir kısım liman tesisleri ve akaryakıt depoları imha edilmişse de stratejik ve ekonomik olarak önemli bir tahribat gerçekleştirilememiş, Rus Karadeniz Donanması’nın zayıyatı da az seviyede olmuştur. Ancak *Midilli*’nin, 29 Ekim 06.00’da Kerç Boğazı önüne 60 mayınlık -mayınlar 55 metre aralıklı ve 2,5 metre su sathının altında kalacak şekilde dökülmüştür- bir engel tesis ettikten sonra saat 10.50’den 12.40’a kadar limana 1,5-4 km mesafeden 308 mermi atarak gerçekleştirdiği Novorossiysk bombardımanı gerek akaryakıt depolarına ve tahıl ambarlarına gerekse de limandaki gemilere büyük zayıat vermiştir. En az 7 gemiye çeşitli derecelerde hasar vermiş, *Nikolai* (1085 tonluk) gemisini de batırmıştır. Diğer taraftan dökülen mayınlara çarpan *Jalta* ve *Kazbek* ticaret gemileri de batmıştır.⁴⁷²

Kurban bayramının birinci gününe rastayan 29 Ekim’deki bu Karadeniz Harekatı⁴⁷³ üzerine Enver Paşa olay günü gecesı saat 21.00’de “**Muvaffakiyetinizi tebrik ederim. Vaziyeti harbiye müsait olduğu taktirde, harekatı kesiniz ve yalnız Osmanlı kıyılarını,Rus donanmasının taarruzuna karşı temin ediniz**”⁴⁷⁴ emrini vermiştir. Ayrıca *Barbaros*’tan 2’nci Donanma Komutanlığı’na da şu emir verildi:

*“1’nci Donanma Komutanlığı’ndan ayrıca emir almadığınız taktirde komutanızdabulunan gemilerle yarın gün ağarırken Donanma Komutanlığı’nın evvelce size verdiği plan gereği dışardaki gemilerimizin Boğaz’a geri gelmesini temin etmek üzere Boğaz dışında bulununuz.”*⁴⁷⁵

⁴⁷¹ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi*, Clit V , s.62

⁴⁷² Yusuf Hikmet Bayur; *a.g.e.*, s. 135; Doğan Hacipoğlu; *a.g.e.*,s. 109.

⁴⁷³ Tevfik İnci; “Yavuz ile Midilli Kruvazörünü Nasıl Aldık ve Birinci Dünya Harbine Nasıl Girdik?”, *Resimli Tarih Mecmuası*, Sayı: 35, Kasım 1952, s. 1856-1859.

⁴⁷⁴ Genelkurmay ATASE Başkanlığı Arşivi No: 1/1, Klasör. 4, Dosya. H10, Fihrist 1.; Cemal Akbay; *a.g.m.*, s. 41.

⁴⁷⁵ Genelkurmay ATASE Başkanlığı Arşivi; No: 1/1, Klasör. 4, Dosya H10, Fihrist 1.

Bu durum üzerine genel olarak Çanakkale Boğazı, 3'ncü Kolordu'dan bazı birliklerle takviye edildi. 10'ncü Kolordu, Giresun civarındaki 30'ncü Tümen'in karadan Trabzon'a gitmesi için hazırlığa başladı ve Tümen 3'ncü Ordu emrine verildi.⁴⁷⁶

Başkomutan Vekili Enver Paşa yolların özellikle 3'ncü Ordu bölgesindekilerin bir an evvel onarılması ve yapılması emrini ilgililere verdi.⁴⁷⁷

Ordulara ve İzmir Çevresi Komutanlığı'na şu genelge yayımlandı:

“Karadeniz'deki olay üzerine Üçlü İtilaf Hükümetleri harp gemilerinin, kıyılarımıza karşı bazı saldırılarda bulunmaları beklenebilir. Kıyı gözetleme ve korunmasıyla görevli bütün jandarma kıtaları bu hususta uyanık bulunmalıdırlar. Düşman saldırıları en yakın üste bildirilmekle beraber aynı zamanda doğrudan doğruya Başkomutanlığa dahi bildirilmelidir.

Ordugahların vesairenin Marmara ayrı olmak üzere, bütün kıyılardan denizden ateşe maruz kalmayacak şekilde bulundurulmaları lazımdır. Ayrıca 1 Kasım'da, hangi hükümete ait olursa olsun hiç bir geminin Donanma Komutanlığı'nın izni olmaksızın Boğaz'dan çıkmaması...”

Daha sonra bu Karadeniz Harekatı üzerine Amiral Souchon'dan Bahriye Nezareti'ne gönderilen yukarıda bahsedilen 29 Ekim tarihli telsiz raporunun arkasına Bahriye Nazırı Cemal Paşa kendi el yazısı ile şunları yazmıştır:

“... Karadeniz Olayı için yarın basında resmi bir bildiri yayınlanması uygun olur ve herhalde Rusları en evvel saldırgan göstermek pekala olur ve yarın büyük devletlere Rusların bu hareketini protesto etmek üzere bir resmi yazı dahi gönderilmelidir. Yarın gene görüşürüz. Yine geri çevrilmek üzere Başkomutan Paşa hazretlerine takdim.”⁴⁷⁸

Enver Paşa'nın yukarıdaki emri ve Cemal Paşa'nın da gelen rapora kendi el yazısı ile yazmış olduğu yukarıdaki nottan ve daha önce verilmiş olan Donanma Komutanının

⁴⁷⁶ Cemal Akbay, *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi 1'nci Cilt Osmanlı İmparatorluğu'nun Siyasi ve Askeri Hazırlıkları ve Harbe Girişi*, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1991, s.219.

⁴⁷⁷ Genelkurmay ATASE Başkanlığı Arşivi; No: 1/1, Klasör. 4, Dosya H10, Fihrist 1/3.

⁴⁷⁸ Genelkurmay ATASE Başkanlığı Arşivi, No: 1/1, Klasör: 87, Dosya: 449, Fihrist: 1-3; Cemal Akbay, a.g.m., s. 41; *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII Cilt Deniz Harekatı*, s. 477.

emirlerine harfiyen uyulacağına dair emrin Enver Paşa tarafından verilmiş olduğunu düşünecek olursak Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Harbi'ne Enver Paşa'nın bilgisi dahilinde ve belki de emri ile girmiş olduğudur. Zira olayların şahidi olan kişilerden Bahriye Nazırı Cemal Paşa ve General Ali İhsan Sabis'in anılarından alınan aşağıdaki ifadeler bu düşüncemizi kuvvetlendirmektedir.

*“Bakanlar Kurulunun çoğunlukla harbe girmeye karar verdiğini ve Donanma Birinci Komutanlığı'na bu yolda talimat verilmesini kararlaştırdığını ve 26 Ekim'de Başkomutan Vekaleti tarafından Birinci Donanma Komutanlığı'na gerekli talimat verilmesine karar verdiğini, yalnız Maliye Bakanı Cavit Bey'in bu karara muhalif olduğunu...”*⁴⁷⁹

*“Karadeniz'de donanmamız tarafından vuku bulan hareketler, bazı korkakların zannettiklerigibi, surf Alman amiralinin, Hükümet-i Osmaniye'yi bir emrivaki karşısında bulundurmak için kendiliğindenyaptığı bir teşebbüs değildir. Bu hareket emri mahsus ile yaptırılmıştır. Alman generalleri, amiralleri, Hükümet-i Osmaniye'nin emrinde birer icra vasıtasından başka bir şey değildirler. Osmanlı Hükümeti'nin mukadderatını idare etmek mesuliyetini deruhte etmiş olan insanlar kimsenin nüfuz ve tesiri altında olmayıp fikir ve kararlarında müstakildirler. Türkler zelilane yaşamaktan ise, milli istiklal ve haklarını silahları ile temin etmek veyahut şerefle ölmek için harbe girmişlerdir.”*⁴⁸⁰

3 Ekim'de Yavuz'dan Donanma Komutanlığı'na şu tel çekildi: “Dün akşam ki telgrafımı aldınız mı? Ne yaptınız Neredesiniz?”⁴⁸¹ ve karşılık olarak da: “Şimdiye kadar arz olunanlardan başka Nilüfer, Grandük Aleksandr isimindeki bir Rus gemisin batırdı. Filo gemileri düşmanla temasta bulunmak üzere Karadeniz'e dağılmıştır.”⁴⁸²

Karadeniz olayı üzerine 1 Kasım'da Ruslar Kafkasya sınırlarında taarruza geçtiler. İngilizler de kasımda Akabe'yi bombardıman ettiler ve İzmir Körfezi'nde Urla iskelesinde iki gemiyi batırdılar. Bunun üzerine ordulara Başkomutanlıkça şu emir verildi:

⁴⁷⁹ Cemal Paşa; *Hatıralarım İttihat ve Terakki ve Birinci Dünya Harbi*, Sıralar Basımevi, İstanbul, 1959, s. 146-147.

⁴⁸⁰ Ali İhsan Sabis; *Harp Hatıralarım*, Cilt II, Mayıs Güneş Basımevi, Ankara, 1951, s. 47.

⁴⁸¹ Genelkurmay ATASE Başkanlığı Arşivi; No: 1/1, Klasör. 4, Dosya H10, Fihrist 1/4.

⁴⁸² Genelkurmay ATASE Başkanlığı Arşivi; No: 1/1, Klasör. 4, Dosya H10, Fihrist 1/4.

*“Kasım 1914’te Kafkasya sınırında muharebe başladı.İngilizler, İzmir ve Akabe taraflarında düşmanca hareketlere başladılar. Bundan dolayı bu devletlerle harp halindeyiz. Her ordu vesaire komutanı şimdiye kadar olan tebliğlerde belirtilen harp görevlerini yerine getirmede tamamen serbesttirler. Başkomutan.”*⁴⁸³

İtilaf Devletleri, Osmanlı Hükümeti ile ilişkilerini kesmeleri üzerine Hükümet bazı tedbirler aldı. Ayrıca bu devletler konsolos ve elçilikleri ve vatandaşlarına ait belge ve mektupların tutulması, Üçlü İtilaf Devletleri yanındaki Osmanlı siyasi memurların geri dönmelerine kadar bulundukları yerlerde saldırıya maruz kalmamak için adı geçen devletler konsoloslarıyla siyasi memurların memleketlerine gitmelerinin, Osmanlı memleketinden yabancı memleketlere seyahatin kati surette yasaklanması konusu ilgililere bildirildi.⁴⁸⁴

Osmanlı Hükümeti, Karadeniz Olayı üzerine; Karadeniz’de meydana gelen olayları açıkladıktan sonra, olayın üzüntü verici, fakat Rusların sorumlu olduğu, Osmanlı Hükümetinin yine tarafsız kalmak istediği şeklinde bir notayı 31 Ekim’de, Petersburg (Leningrad), Londra, Paris (Bordeaux) ve Roma Büyükelçiliklerine bildirmelesine rağmen Ruslar Alman subaylarının geri gönderilmelerini istemiş fakat bunu da Osmanlı Hükümeti kabul etmemiş, 31Ekim’de Rus Büyükelçisi, İngiliz ve Fransız Büyükelçileri de 1 Kasım’da İstanbul’dan ayrılmışlar ve Rusya 2 Kasım’da Osmanlı Devleti’ne savaş ilan etmiştir.⁴⁸⁵ Olay basında da geniş yankı uyandırmıştır.⁴⁸⁶

Osmanlı Hükümeti’nde ise Sadrazam, Karadeniz Olayı üzerine çekilme kararı verdi. Ancak Talat Bey, Enver ve Cemal Paşaların baskısı üzerine bu karardan vageçirildi.üçlü İtilaf elçilerinin İstanbul’dan ayrılmaları üzerine kabine 2 Kasım’da toplandı. Çekilmekten vazgeçmiş olan sadrazam Karadeniz olayını anlattı ve Osmanlı Hükümeti’nin kendini Rusya, İngiltere ve Fransa ile savaş halinde saymak zorunda olduğunu ve bu konunun yazıyla padişaha bildirilmesi gerektiğini söyleyerek nazırların düşüncelerini sordu. Bunun üzerine Posta ve Telgraf Nazırı Osman, Ziraat ve Ticaret Nazırı Süleyman Elbüstani Efendi barışçı

⁴⁸³ Genelkurmay ATASE Başkanlığı Arşivi; No: 1/1, Klasör. 4, Dosya H10, Fihrist 1/64, 1/20.

⁴⁸⁴ Alınan tedbirler için bkz. Cemal Akbay; a.g.e., s. 220-221.

⁴⁸⁵ Cemal Akbay; a.g.e., s. 221-224.

⁴⁸⁶ Tanin, 1-2 Teşrin-i sani 1914.

oldukları için, Nafia Nazırı Çürüksulu Mahmut Paşa ise, önemli işlerin kendisinden gizli tutulduğunu ileri sürerek istifa etmişlerdir.⁴⁸⁷

Osmanlı Hükümeti'nin, Üçlü İtilaf elçiliklerince bütün Almanların geri gönderilmesi yolunda yaptıkları teklifi kabul etmemesi ve bu ülkelerin elçilerinin İstanbul'dan ayrılmaları üzerine Rus, İngiliz ve Fransızlar Kafkas, Akdeniz kıyıları, Akabe, Çanakkale Boğazı'na taarruz veya bombardıman şeklinde fiili olarak saldırıya başladılar.

3 Kasım 1914'te 16 parça İngiliz ve Fransız savaş gemilerinden oluşan filodan İngiliz gemileri; Ertuğrul ve Seddülbahir'e, Fransız gemileri de Orhaniye ve Kumkale tabyalarına sabahın başlangıcı ve 20 dakika süren bir bombardıman gerçekleştirdiler. Çanakkale Boğazı'ndaki dış tabyaların bu ilk top ateşi altında tutulmaları esnasında, *Yavuz* ve *Midilli* gemileri olası bir geçişte emniyet açısından boğazda hazır bekletilmişlerdir.⁴⁸⁸

Çanakkale Boğazı'nın bombardımanı üzerine, Başkomutanlık Karargahı Bahriye ve Harbiye Nezareti'nin Anadolu yakasına nakli hazırlıklarına girildi.⁴⁸⁹

Bu saldırılardan sonra 5 Kasım'da İngiltere ile Fransa Osmanlı Devletine savaş ilan ettiler. 6 Kasım 1914'te bir İngiliz kruvazörü ile bir gambotu tarafından Fav Boğazı bombardıman edilmeye başlandı. Hindistan askeri kuvvetleri, İngiliz deniz erlerinin yardımıyla Şattülrap ile Fav'a çıktılar.⁴⁹⁰

Osmanlı Hükümeti ise 11 Kasım'da; “ İngiltere, Rusya, Fransa'nın düşmanca davranışla kıyı ve sınırlarımıza tecavüz ettiklerinden bizim de karşılık olarak harp ilan etmekliğimiz hususuna 11 Kasım 1914 tarihinde Bakanlar Kurulu kararıyla padişah iradesi çıkmış olduğu.” belirtilerek savaş ilan etti ⁴⁹¹. Padişah V.Mehmet (Reşat) tarafından 11 Kasım 1914 tarihli Üçlü İtilaf Devletlerine savaş ilanı iradesiyle birlikte ordu ve donanmaya seslenen beyanname ve daha sonra Enver Paşa'da Başkomutan Vekili sıfatıyla buna ek olarak aynı içerikte bir beyanname yayınladı⁴⁹²

⁴⁸⁷ Cemal Akbay; a.g.e., s. 221-224.

⁴⁸⁸ Sinan Avcı; a.g.m., s.109.

⁴⁸⁹ Genelkurmay ATASE Başkanlığı Arşivi, No: 1/1 Klasör 14, Dosya 70, Fihrist 5/2.

⁴⁹⁰ Cemal Akbay; a.g.e., s. 221.

⁴⁹¹ Genelkurmay ATASE Başkanlığı Arşivi, No: 1/1, Klasör 4, Dosya H10, Fihrist 1/64.

⁴⁹² Beyannameler için bkz.Cemal Akbay; a.g.e., s. 261-263.

D. YAVUZ'UN I. DÜNYA SAVAŞ'INDAKİ ASKERİ HAREKATI

Türk donanmasının üç muharebe gemisi Barbaros, Turgutreis ve Mesudiye eksiklikleri dolayısıyla bir deniz muharebesinde yer alabilecek durumda değillerdi. Bunlardan Barbaros ve Turgutreis, 1915 ortalarına kadar Çanakkale'nin savunulmasına katılmış, Mesudiye'de Çanakkale Boğazı tahkimatını takviye maksadıyla yüzen bir istihkam olarak kullanılırken, daha harbin ilk günlerinde, Aralık 1914 ortasında bir İngiliz denizaltısı *B-11* tarafından Erenköy koyunda batırılmıştı.⁴⁹³ Bu suretle Karadeniz'de, tek savaş birliği olan *Yavuz* ile *Midilli*, *Hamidiye* ve *Mecidiye* kruvazörleri ile, muhripler ve bir de Alman bandıralı denizaltılar harekatta bulunmuşlardır.⁴⁹⁴

Yavuz Muharebe Kruvazörü bütün harp boyunca Türk donanmasının ana kuvvetini oluşturmuş, çoğunlukla Karadeniz cephesinde görev yapmış, zaman zaman Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'nda görülmüş, 20 Ocak 1918 tarihinde Alman Amiral von Paschwitz'in sırf kendine ün kazanmak için -Türk tarafının isteksizliğine rağmen- Midilli ile birlikte İmroz Harekatını gerçekleştirmiştir. *Yavuz*'un Karadeniz'deki hareketinde diğer üç muharebe gemisi, eskilikleri nedeniyle onun yanında yer alamamış ve ikinci derecede olan işlerde kullanılmışlardır. Bu suretle *Yavuz*, birkaç kez Rus ana kuvvetiyle tek başına karşılaştığı gibi, kruvazörlerin hareketini desteklemek, düşman kıyılarına akında bulunmak, nakliyatı korumak ve hatta bu nakliyatı, kısıtlı ölçülerde de olsa kendisi yapmak suretiyle çeşitli görevler yapmıştır. Karadeniz boğazı kıyılarına bir çıkarma hareketinin söz konusu olduğu zamanlarda da, *Yavuz* gibi süratli bir geminin bulunduğu sürece böyle bir hareketin güvenle yapılamayacağı Ruslarca kabul edilmiştir. İşte bu sebeplerden ve yerine bir diğerinin konulmasının olanaksızlığı nedeniyle *Yavuz Sultan Selim* zırhlısı daima dikkatli ve sakınarak kullanılmış ve hiç bir zaman tam olarak ortaya atılmamıştır.⁴⁹⁵

⁴⁹³ Bernd Langensiepen & Ahmet Gülyüz; a.g.e., s.134; Abidin Daver; " Birinci Dünya Harbi'nde Türk Donanması'nın Marmara ve Ege Denizi'ndeki Harekatı", *Resimli Tarih Mecmuası*, Cilt 4, Sayı: 42, Temmuz 1953, s. 2468.

⁴⁹⁴ Yusuf Hikmet Bayur; a.g.e., s. 135.

⁴⁹⁵ *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII Cilt Deniz Harekatı*, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s.78.

1.YAVUZ SULTAN SELİM ZİRHİ'Lİ'SİNİN 1914 YILI HAREKATI

a.Nakliyatın Korunması

Yavuz ilk hareketini, 5 Kasım'da Giresun'dan bindirilecek iki ve Ordu'dan bir alayı Trabzon'a taşıyacak olan üç taşıt gemisine eşlik edecek olan *Hamidiye* ve *Midilli* Kruvazörlerini uzaktan korumak için yapmıştır. Bu gemilerin Trabzon'a vardıkları 6 Kasım saat 03.35'te *Yavuz*, *Berk-i Satvet*'le birlikte Boğazdan çıkmış ve Varna-Sivastopol kabloğunu kesme görevi olan *Nilüfer* mayın gemisi de aynı tarihte denize açılmıştı. Bu sırada *Barbaros* ve *Turgut Reis* muharebe gemileri, Boğaz açığında güvenlik görevinde bulunmakta idiler.⁴⁹⁶

Yalta'ya doğru seyreden *Yavuz* ve *Berk-i Satvet*, saat 21.30'da 10 Rus harp gemisinin 6 Kasım 08.00'de Zonguldak'ı topa tuttuğuna dair Başkomutanlık Karargahından bir telsiz alınca, 18 mil süratle Karadeniz Ereğli'ye yol verdi. Amaç, Rus kuvvetini meşgul ederek bunların, nakliyatın yapıldığı Batı Karadeniz'e kaymalarına engel olmaktır. Fakat düşman Sivastopol'a da dönse, kuzey ile doğu arasındaki bir istikamette de uzaklaşsa, *Yavuz* tarafından yakalanamayacağını ve düşmanın olasılıkla 7 Kasım sabahı Boğaz'a yapacağı bir bombardıman veya mayınlama hareketine karşı bu bölgede bulunmak, ayrıca düşman hakkında elde mevcut bilgi bulunmaması dolayısıyla, yapılacak takibin uzun olacağı ve fazla kömür tüketimini gerektireceğini de dikkate alarak *Yavuz* saat 13.45'de dönmeye karar vererek 7 Kasım'da şafak vakti Boğazdan girdi.⁴⁹⁷

Yavuz, Rusların bu hareketine karşılık olmak üzere, *Midilli*'yi Poti'ye bombardımana gönderdi. Bu görevin yapılmasından sonra, 7 Kasım akşamı Donanma Komutanlığı'ndan alınan bir telsizde, nakliyatın durdurulduğu ve yalnız bir geminin Trabzon'da uçak çıkaracağı bildirilince, *Hamidiye* ile birlikte Boğaz'a dönme kararı veren *Midilli*, 8 Kasım gece yarısından sonra, nakliyatın sürdürüleceği kaydı ile şimdilik Boğaz'a girmekten alıkonuldu.⁴⁹⁸

⁴⁹⁶ Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII Cilt Deniz Harekati, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s.78.

⁴⁹⁷ a Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII Cilt Deniz Harekati, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s. 79.

⁴⁹⁸ Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII Cilt Deniz Harekati, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s.79.

Yavuz zırhlısı, İstanbul'a dönünce, Amiral Souchon, Başkomutanlık Karargahına verdiği bir muhtıra ile, donanmanın temel görevinin Boğazları korumak, Karadeniz Boğazı'nı açık bulundurmak ve bunu engellemeye çalışacak düşman kuvvetleriyle savaşmak, ikinci görevinin de Zonguldak ve Romanya ile Bulgaristan'dan yapılacak nakliyatı güvenlik altına almak olduğu bildirildi.⁴⁹⁹ Bu ise başkomutanlığın hoşuna gitmedi çünkü özellikle askeri sevkiyat için deniz yolu çok önem taşıyordu.

Türk Deniz kuvvetleri Alman personeli ile pekiştirilmiş olmakla beraber Rus Filosu üstünlüğünü sürdürüyordu. Osmanlı donanması ancak Rus kıyılarına ve gidiş-geliş yollarına yapacağı akınlarla bir yarar sağlayabilirdi. Bu da Rusları kıyılarını korumaya yöneltecek ve büyük bir tehlikeyi göze almadan geniş ölçüde nakliyatla bulunmalarını engelleyecekti. Bunun dışında Rus Filosu yerinde kullanıldığı taktirde, Osmanlı nakliyatını her zaman için sekteye uğratabilirdi. Rus kıyılarına bir çıkarmanın yapılması ise Osmanlı donanmasının tehlikeye girmesi gibi bir durum yaratacağından olanaksızdı.⁵⁰⁰

Bu muhtıranın verilmesinden sonra Başkomutanlık Vekaletinden, 10'ncu Kolordunun bir kısmının Trabzon'a naklinin kesin zorunluk olduğu ve buna ayrılan beş taşıt gemisinin korunması gerektiği bildirildi. Donanma Komutanı bu isteğe uyarak 9 Kasım sabahı erkenden Boğaz'dan çıktı. *Yavuz*, Kırım açıklarında dolaşırken Hamidiye ve Midilli, Ordu ve Ünye'den 93'ncü Alayı yüklemiş olan nakliye gemilerine, hiçbir saldırıya uğramadan Trabzon'a kadar eşlik ettiler. Bu sırada Varna-Sivastopol kabloğunu tahrip eden *Yavuz*, Başkomutanlık Karargahının daha fazla nakliyatla bulunmamak kararı üzerine, 12 Kasım'da ve iki kruvazör de ertesi günü Boğaz'a girdiler.⁵⁰¹

b.Balaklava Muharebesi

17 Kasım 1914'te, beş muharebe gemisi, iki kruvazör ve 12 muhripten oluşan bir düşman filosunun Trabzon'u bombardıman ettiği ve batıya doğru gitmekte olduğu haberi alınınca, *Yavuz* ve *Midilli* öğleden sonra saat 15.30'da Boğaz'dan çıktı. *Hamidiye* ile *Peyk-i Şevket* ve muhripler de geceleyin hareket edeceklerdi. *Nilüfer* mayın gemisi de Batı

⁴⁹⁹ Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Cilt V, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1987, s. 72.

⁵⁰⁰ Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII Cilt Deniz Harekatı, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s.79.

⁵⁰¹ Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII Cilt Deniz Harekatı, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s.78; Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Cilt V, s. 71.

Karadeniz’de ticaret gemilerini vurmak üzere ticaret harbi yapmak emrini almıştı.⁵⁰² *Yavuz Sultan Selim* zırhlısı ve iki nakliye gemisi ve *Hamidiye* zırhlısı Amasra açıklarından geçerek doğuya doğru seyrederken kuzeydoğuya doğru dümen kırdıkları telgrafla bildirilmekteydi.⁵⁰³

Saat 13.35’te Rus Filosu batı rotası ile Giresun’a geçtiği sırada *Midilli*’ye, 18 sabahı Sinop önlerinde bulunarak düşmanla teması sağlaması bildirildi. Sonradan, Rusların Giresun önlerinden kuzeye döndükleri haberi alınınca, *Midilli Yavuz*’a katıldı. Ruslarla muhtemelen Sivastopol’a dönüşleri sırasında karşılaşmak üzere 10 mil hızla, birlikte Kırım doğrultusunda yola çıktılar. Olaysız bir geceden sonra, 18 Kasım sabahı saat 06.10’da *Midilli*, Sivastopol güneyindeki bir noktaya 18 mil hızla sevk edildi. Bunu 15 mil hızla *Yavuz* takip etti. Bu sırada *Barbaros* ve *Turgutreis* muharebe gemileri, denize açılmak üzere hazır olmaları emrini almışlardı.⁵⁰⁴

Midilli, sisli bir havada Balaklava bölgesinde iken sancak tarafından bir Rus kruvazörü gördüğünü bildirdi. *Yavuz* son hızıyla bu gemiye yönelirken sancak tarafında sis içinde ikinci bir gemi daha gördü. Biraz sonra da güneybatı rotasıyla seyretmekte olan beş muharebe gemisi ile karşılaştı. İki taraf saat 12.20’de yakın mesafede muharebeye tutuştular. *Yavuz* 7.000 metreden Rus hattının başındaki gemiye ateş açmakla beraber, bulunduğu ileri mevkinden faydalanarak düşmanın ilerlemesini önlemeye çalıştı. Bu suretle, taktik bakımdan bulunduğu elverişsiz durumdan, açık ufuk tarafında bulunmasından ötürü düşmana açık hedef olmaktan da kurtulmak istiyordu. Rus Filosu, *Yavuz*’un bu hareketini bir çark yapmak suretiyle karşılık verdi. Etkili atış yapmakta olan düşman, çok geçmeden üzerinde toplamıştı. 10 dakika kadar süren muharebe, Rus hattının sis tarafından izlediği için düşmanın etkili ateşi dışında kalmıştı. *Yavuz*, ağır toplarıyla 19 mermi atabilmiş ve orta bataryanın müdahalesine vakit kalmamıştı. Rus filosunun sancak gemisi *Jewstafij*’ye ağır hasar verdirilmiş, fakat kendiside aldığı 305 mm.lik bir mermi isabeti sonucunda iskele üçüncü 150 mm.lik topu, 12 kişilik personeliyle birlikte muharebe dışı etmiş, topbaşı cephanesinin yanmasıyla oluşan gaz, diğer bölgelere bulaşmışsa da kısa sürede bu durum giderilmiştir.⁵⁰⁵

⁵⁰² **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII Cilt Deniz Harekatı**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s.80.

⁵⁰³ **Genelkurmay ATASE Başkanlığı Arşivi**; Klasör no: 453, Arşiv no:1.2., Dosya no: 902, Fihrist no: 12.-6. Bu haberi bildiren telgraf için Bkz. EKLER, Ek.6.

⁵⁰⁴ **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII Cilt Deniz Harekatı**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s.80.

⁵⁰⁵ **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII Cilt Deniz Harekatı**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s.80; Sinan Avcı; a.g.m., s. 109; Matti E.Makela; a.g.e., s. 77-78.

Düşmanın Sivastopol'a döndüğü kabul olunarak ki, *Midilli*'ye Boğaz'a dönmesi, filyotillaya limanda kalmak ve *Hamidiye*'ye de Tuapse'yi bombardıman için denize çıkmak emri verildi. *Yavuz* ise, *Peyk-i Şevket*'le birlikte, 20 Kasım'a kadar denizde kaldı. Rus filosu' da tahmin edildiği gibi Sivastopol'a dönmüştü.

21 Kasım-3 Aralık 1914'e kadar silah, gereç, erzak ve taşıt araçları yüklü olan taşıt gemileri, *Midilli*, *Hamidiye* ve onarımdan sonra ilk defa denize çıkan *Mecidiye* tarafından Trabzon'a kadar korundu. 30 Kasım ve 3 Aralık'ta kruvazörler birbirini izleyerek Boğaz'dan içeri girdiler.⁵⁰⁶

Amiral Souchon bu arada, Kafkas Cephesindeki hareketin deniz nakliyatına dayandırılmasının doğru olmayacağını, bu nakliyatın pürüzsüz yapılmasının ancak bir talih eseri olabileceğini ve normal olarak, nakliyatın Ruslar tarafından tedirgin edileceğinin kabul edilmesi gerektiğini Başkomutanlık Karargahına bildirdi. Başkomutan Vekili bu durumu *Mecidiye*, *Berk-i Satvet* ve *Peyk-i Şevket* muharebe gemileri eşliğinde olan dört büyük taşıt gemisini uzaktan korumak üzere 6 Aralık'ta denize açılan *Yavuz* ile Trabzon'a kadar yaptığı gezi sırasında kendisi saptadıktan sonra kabul etti. Bu taşıt gemilerindeki 8'nci Alayın iki taburu ile iki dağ bataryası, 100 süvari ve bir miktar lojistik malzeme Rize'ye çıkartılmıştır.⁵⁰⁷

c.Batum'un Bombardımanı

Taşıt gemilerinin yüklerini boşaltıp *Mecidiye* ve *Berk-i Satvet* eşliğinde geri dönmeye başladıkları 10 Aralık gününde *Yavuz*, yanındaki *Peyk-i Şevket*'le birlikte Batum'u kısa bir süre bombardıman etti. 15.000 metreden attığı 15 adet 280 mm.lik mermiye Rus bataryaları sonuçsuz bir karşılık verdiler. Her iki gemi daha çok bir gösteri niteliğinde olan bu hareketten sonra 12 Aralık'ta Boğaz'a döndüler.⁵⁰⁸

21 Aralık'ta *Yavuz*, *Hamidiye* ile birlikte, asker yüklü üç gemiyi Trabzon'a kadar örtmek (koruma görevi) üzere, tekrar denize açıldı. 23 Aralık'ta yerine varan bu gemiler yüklerini boşaltırken bu iki gemi, uzaktan görevlerini sürdürdüler. Aynı tarihte *Midilli* Boğaz'dan çıktı. Donanma Komutanı, Rus Filosunun 24-25 Aralık Noel gecesi limanda

⁵⁰⁶ Amiral Lorey; a.g.e., s. 157.

⁵⁰⁷ Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII Cilt Deniz Harekatı, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s.81.

⁵⁰⁸ Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII Cilt Deniz Harekatı, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s.81; Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Cilt V, s. 81.

kalacaklarını umarak bundan yararlanmayı düşünmüş ve *Midilli*'yi davet etmişti. Bu gece *Hamidiye*, Batum'u kısa bir süre bombardıman etmiştir.⁵⁰⁹

d.Yavuz Sultan Selim Zırhlısı'nın Mayınla Yaralanması

Yavuz, 25 Aralık'ta *Midilli* ile buluşup ona, Anadolu kıyılarında harekatta bulunması emrini verdikten sonra Boğaz'a yol verdi. 26 Aralık'ta Boğaz açığında dış şamandıradan bir mil kadar açıkta, sancak başomuzluğundan (sağ ön kısmı), iki dakika sonra da iskele tarafından ortadan birer mayın isabeti aldı. Bu mayınlar geminin gövdesinde 50 ve 64 metre karelik büyük yara açmasına rağmen, torpido bölmelerine hasar vermemiş, içeriye 2000 metreküp ton kadar suyun girmesine neden olmuştu⁵¹⁰ Gemiye su dolması ile gemi mili 0.8 m. Sancak (sağ) tarafa kaymış olmasına rağmen geminin yüzme durumunda bir değişiklik olmamıştır⁵¹¹. Geminin böyle ağır bir darbeyi atlatmasını, sadece torpido geçirmez bölmenin olmasına borçluydu.⁵¹² 20 Aralık'ta Sivastopol'dan ayrılmış olan Rus Filosu, yanındaki mayın gemisi ile Boğaz ağzına 180 metre derinliğe bu mayınları dökmüştü.

Durumdan haberdar edilen *Midilli* ve *Hamidiye* 27 ve 28 Aralık'ta esenlikle Boğaz'dan girdiler. Boğaz'daki mayın arama tarama filotillası kısa zamanda bu mayınları ve diğerlerini bulmayı başardı. Bu sırada *Yavuz*'un onarılması için ihtiyaç görülen gereç ve personelin Almanya'dan getirilmesi için harekete geçilmiştir.⁵¹³

⁵⁰⁹ **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII Cilt Deniz Harekatı**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s.81; Sinan Avcı; **a.g.m.**, s.109.

⁵¹⁰ Matti E.Makela; **a.g.e.**, s. 71.

⁵¹¹ Sinan Avcı; **a.g.m.**, s.109.

⁵¹² Matti E.Makela; **a.g.e.**, s 71. Bkz. Şekil I.

⁵¹³ Amiral Lorey; **a.g.e.**, s. 168.

Osmanlı Devleti'nde bu kadar büyük bir gemi için havuz bulunmadığından, tamirat büyük bir sorun olmuştur. Değişik planlar düşünülüp vazgeçildikten sonra, Bahriye İnşa Müşaviri Werdenburg zarar görmüş yerleri, metalden yara kasalarıyla kurutmayı teklif etmiş ve teklifi uygun görülerek bu işin yönetimi Werdenburg'a verilmiştir. Malzeme yavaş yavaş Türkiye'de aranıp bir araya toplanmış, eğitilmiş, alanında uzman işçiler Almanya'dan getirilmiştir. Su altında çalışmayı sağlayacak şekilde sandık yapılarak⁵¹⁴ ve dört ay boyunca hiç durmadan gece gündüz çalışarak ve İstinye'deki tersanenin tümü büyük *Yavuz*'un tamirati için kullanılmıştır.⁵¹⁵

Bu işlemleri Wilhelmshaven ve Kiel'deki imparatorluk tersanelerinden gelen personel yürütmüştür. Bunlar, zırhlı kruvazörün faaliyet hazırlıklarını savaş sonuna kadar sürdürmüşler, bu arada bazı sınırlı harekate da katılmıştır. Onarım 1 Mayıs 1915 yılında tamamlanmıştır.⁵¹⁶

2.YAVUZ SULTAN SELİM ZIRHLISI'NIN 1915 YILI HAREKATI

Aldığı mayın yaralarıyla ağır hasara uğradığı hakkındaki söylentilerin doğru olmadığını da göstermek amacıyla, *Yavuz Sultan Selim* kruvazörü ilk kez denize 13 Ocak 1915'te denize açıldı. Bu tarihte *Mecidiye* Kruvazörü, Sinop'ta kurulacak olan telsiz istasyonunun gereçlerini yüklemiş olan gemi, beraberindeki diğer bir gemiye eşlik ederek Boğaz'dan çıkmıştır. Bu görevin *Yavuz* tarafından örtülmesi (korunması) yerine getirildikten sonra, bir düşmana rastlamadan 16 Ocak 1915'te Boğaz'a dönmüştür. Adı geçen istasyon, Doğu Karadeniz'de harekatta bulunacak gemilerin İstanbul'a güvenli bir telsiz irtibatını sağlayan ara istasyon olarak çalışacaktı.

Bu sırada Donanma Komutanı, Kafkas Cephesinden dönmekte olan Başkomutan Vekili'nin 17 Ocak tarihli bir telgrafını aldı. Bunda, Sarıkamış yenilgisi üzerine süratle gönderilmesi gereken bir kuvvetin deniz yolu ile taşınması için donanmanın yardımı istenmekteydi. Donanma Komutanı, birkaç taşıt gemisinden oluşacak böyle bir kafilenin düşman taarruzuna uğraması olasılığının kuvvetli olduğunu, bu bakımdan *Yavuz*'un elden çıkması halinde, geri kalan gemilerle bu görevin sürdürülmesinin ve sonuçlandırılmasının

⁵¹⁴ Abidin Dayer; "Birinci Dünya Harbinde Türk Donanmasının Karadeniz Harekatı", *Resimli Tarih Mecmuası*, Cilt 4, Sayı: 42, Haziran 1953, s. 2384-2385.

⁵¹⁵ Matti. E.Makela; *a.g.e.*, s. 71.

⁵¹⁶ Sinan Avcı; *a.g.m.*, s.109.

olanaksızlığı bir tarafa, tek savaş birliği olan *Yavuz*'dan yoksun kalmak gibi düşülecek kötü durumu anlatarak bu isteği yerine getiremeyeceğini bildirdi. Ocak sonunda Başkomutanlık Vekaleti, deniz yolu ile nakliyattan vazgeçmiştir.⁵¹⁷

Bu tarihte, iki Rus kruvazörü karşısında zor bir durumda kalmış olan *Hamidiye*'nin yardım isteğini karşılamak üzere *Yavuz*, yaralı olarak 27 Ocak saat 15.00'te ikinci kez denize açılmıştı. Bu saatten biraz önce Rus kruvazörleri takipten vazgeçmişler ve *Hamidiye*'de Boğaza yönelmişti. Ruslar, *Yavuz* ile *Hamidiye* arasındaki telsiz muharebesinden gece torpido hücumuna uğramaktan kuşkullanmışlardı. *Yavuz*, *Hamidiye* ve *Midilli*, 28 Ocak öğleden önce Boğaza girmişlerdir. Bu harekette *Yavuz*'un iskele tarafındaki 64 metre karelik yarası kapatılmış ve gemi diğer yarasına rağmen, 20 mil hızla seyir yapabilmıştır.

Yavuz, ikinci yarasının onarımına başlamadan önce bir kez daha kendini göstermek için 7 Şubat saat 13.00'te denize çıktı. Bu sırada *Midilli*, Kırım'ın doğu kıyıları yakınlarında *Yadigar* ve *Numune* muhripleri de Odesa-Tuna ağzı bölgesinde ticaret harbi yapmakla görevli bulunuyordu. *Yavuz* ve diğerleri, 8 ve 9 Şubatta Boğaza giriş yaptılar

Yavuz'un bundan sonraki hareketi *Midilli* ile birlikte, dört muhrip ile *Hamidiye* ve *Mecidiye*'nin Odesa'ya gerçekleştirecekleri akın hareketinin örtülmesi (korunması) olmuştur.⁵¹⁸ Bu harekate iki kruvazör ve dört muhriple birlikte 1 Nisan'da Boğaz'dan çıkan *Yavuz*, 3 Nisan'da Sivastopol önlerindeyken, *Mecidiye*'nin bombardıman hattına yarım saat

⁵¹⁷ **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı**, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1976, s. 124.

Karadeniz yolu kesintiye uğradıktan sonra 3. Ordu için İstanbul'dan yapılan sevkiyatın yöredeki bakımsız ve yetersiz karayolları ile yapılma zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Bu durum mesafenin uzaklığından dolayı çok zorluklara sebep oluyordu. Hatta deniz yolu kesintiye uğradığı andan itibaren Anadolu'nun batısı ile doğusu arasındaki bağlantının tamamen kesildiğini söylemek dahi mümkündür. O nedenle Anadolu'yu baştanbaşa kat edecek bir demiryolu inşası ve bu hattın Anadolu- Bağdat demiryoluna bağlanması zorunluluğu ortaya çıkmıştı. Böyle bir hattın inşasıda savaşta önce kararlaştırılmış fakat gerçekleştirilememişti.

Birinci dünya Savaşı'nın ilanı ile birlikte bu demiryoluna olan ihtiyaç bir kat daha artmış bulunuyordu. 3. Orduya İstanbul'dan gönderilen ikmal maddeleri üç günlük bir demiryolu yolculuğu yaparak Ulukışla'ya gelmekte ve buradan Susehri'ne kadar 450 km.lik uzun ve ilkel bir menzil hattı üzerinde 500-600 kg. Taşıma kapasitesine sahip ilkel araçlarla taşınıyordu. Çoğunlukla hayvanlar aracılığıyla yapılan bu sevkiyata sadece 40 yük otomobili ile yardımcı olunabilmekteydi.⁵¹⁷ Bu durumda savaş dolayısıyla ele geçen işçi kollarından yararlanılarak güzergahı Ankara- Sivas- Erzurum olmak üzere bir demiryolu hattının yapılması kararlaştırılmıştı.

Ticari olmaktan çok askeri bir özelliği bulunan bu hattın inşaa çalışmalarına Ankara başlangıç olmak üzere 1915 yılı Ocak ayında başlanmış, fakat bütün gayretlere rağmen savaş yıllarında bu hattın tamamlanarak devreye sokulması mümkün olmamıştır. Bkz. Tuncay Ögün; **Kafkas Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara, 1999, s. 230-235.

⁵¹⁸ Amiral Lorey; a.g.e., s.199.

kala saat 06.40'da bir mayına çarpılarak batması nedeniyle akın hareketinden vazgeçildi ve *Yavuz*, Boğaz'a dönme emri verdi.

Mecidiye'nin şehit olan 26 personeli dışındaki personelini almış olan *Hamidiye*, muhriplerin peşinde, 17 mil hızla Yılan adasına doğru seyre başladı. Saat 12.10'da Donanma Komutanlığı'ndan alınan bir telsizle, Rus ana kuvvetlerinin görüldüğünü bildirdi, *Hamidiye*, yollarının kesileceğini düşünerek daha az hızla hareket eden *Samsun* ve *Taşoz*'un yanına *Muavenet* ve *Yadigar*'ı katarak bunları, kıyı seyri yaparak yollarına devamları için gönderdi. Kendisi de 20 mil hızla Boğaz'a yöneldi. Filotilla ise, bir süre kıyı seyri yaptıktan sonra, vaktinde Boğaz ağzında bulunmak üzere kısa yoldan seyrini sürdürdü ve 4 Nisan sabahının erken saatlerinde Boğaz'ın önünde buluşan yedi gemi Boğaz'dan içeri girdiler.⁵¹⁹

Yavuz, *Midilli* ile birlikte 3 Nisan'da Boğaz yolundayken, saat 08.15'te, şeker yüklü 944 gros tonluk *Vostochnaia* ve 748 gros tonluk *Providance* şileplerini batırmıştır. Rus donanmasının *Pamyat Merkuriya* kruvazörü ve sekiz muhripten oluşan Rus filosu ile karşılaşmış ve *Pamyat Merkuriya* ile çatışmaya girilmiştir.⁵²⁰ Rus filosu *Midilli*'nin şiddetli ateşiyle karşılaşmış; Rusların attıkları üç torpido boşa gitmiştir. *Midilli*'nin yaptığı etkili ateş sonucunda, muhriplerden birine üç mermi isabet ettirilmiştir. Akşam olmasından dolayı her iki taraf karşındakine zarar veremedi çekilmişlerdir. 4 Nisan sabahı *Yavuz* ile *Midilli*, Boğaz önüne varmışlardır.⁵²¹

Döndükten sonra *Yavuz*'un ilk işi, ikinci mayın yarasının onarılması olmuştur, 7 Nisan'da başlayan bu çalışma 1 Mayıs'ta tamamlanmıştır.

Yavuz Sultan Selim kruvazörü, 2 Mayıs tarihinde Çanakkale Türk cephesine Makinalı tüfekli adam ve 2 tane 6 pusluk top vermişti.⁵²² Ayrıca yine 2 Mayıs'ta Boğaz önünde gözükmüş olan İstanbul Boğazı'na ateş açan Rus filosuna karşılık olarak İstinye'den Beykoz'a çekilmiş ve Rusların deniz ticaretini zarara sokmak ve kıyılarını tehdit etmek üzere 6 Mayıs sabahı da *Midilli* ve *Hamidiye* ile birlikte yeniden denize çıkmıştır.⁵²³ 7 Mayıs'ta

⁵¹⁹ **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi** Cilt V, s. 140-143.

⁵²⁰ Hasan Ersel; a.g.m., s.31.

⁵²¹ **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı**, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1976, s. 125.

⁵²² Sinan Avcı; a.g.m., s.110.

⁵²³ **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı**, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1976.

Hamidiye, Zonguldak'ta kömürünü tamamlamak emrini, *Midilli*'de Köstence önünden güneye doğru sancak göstermek ve sonra Boğaz önünde, düşmanın bir mayınlama hareketine karşı güvenliği sağlama emrini aldı. *Yavuz* aynı tarihte, önce Yalta'yı topa tutmayı tasarlamış fakat dikkatle harcanması gereken 28 cm. çapında merminin az oluşu nedeniyle elde edilecek başarının büyük olamayacağı düşüncesiyle bundan vazgeçmiş ve bu hareket bir gövde gösterisinden öteye gidememiştir. Sonunda her üç gemi Rus gemilerine rastlamadan 8 Mayıs öğleden sonra Boğaz'dan içeri giriş yapmışlardır.

a. Rus Filosu ile İkinci Muharebe

9 Mayıs sabahı Ruslar, bir kruvazörle bir muhribi Karadeniz Ereğli'yi topa tutmuş, üç vapuru batırmış ve ardından karaya bir kuvvet çıkarmışsa da geri atılmıştır. Bu haberi alacak olan Rusların, kömür havzasına karşı esaslı bir harekate geçmeleri olasılığı düşünülerek, *Yavuz* bunların üzerine gönderildi. Makinelerinin henüz sıcak olması nedeniyle saat 13.00'te denize açılabilen *Yavuz*, önceleri 23 mil hızla kuzeye seyrederek saat 18.00'e doğru K.Ereğli önlerinde Ruslara taarruz etmeyi düşünmüştü. Saat 14.30'da Donanma Komutanlığı'ndan; Rus kruvazör ve muhriplerinin bir muharebe gemisiyle buluşturmak üzere kuzeye seyretmekte olduklarını ve bunlara zarar verilmesi emrini aldı. *Yavuz* bundan 10 dakika sonra su üstünde rastladığı bir denizaltıyı dalmaya mecbur etti. *Yavuz* bu denizaltının Rus Filosuna durumu bildirmiş olması olasılığını düşünerek Boğaz rotasına döndü. *Yavuz*'un komutanı, düşmanın gece Zonguldak-Boğaz arasında durup 10 Mayıs sabahı bu bölgedeki bir yeri bombardıman edeceğini düşünmüştü.⁵²⁴ Yeniden Karadeniz Ereğli'ye yönelen ve geceyi Karadeniz Ereğli önlerinde doğu-batı rotalarında seyretmekle geçiren *Yavuz*, bir olayla karşılaşmadı. Bu arada İkinci Kolordu Erkan-ı Harp Reisi Nihad Bey'in telefonla verdiği bir bilgiye göre de bataryaların bir denizaltıyı batırdığı ve *Yavuz*'un da düşman savaş gemilerini takip etmekte olduğu bildirilmiştir.⁵²⁵

10 Mayıs sabahı, Karadeniz boğazındaki karakol gambotlarını pekiştirmek için denize çıkan *Numune-i Hamiyet* muhribi, sabah erken saatlerde Rus Filosunu görünce, sağ ve sol yanları kruvazörlerle örtülmüş olan Rus ana kuvvetinin, muhrip ve mayın arayıcı tarayıcılarla birlikte, güney rotasında seyretmekte olduğunu *Yavuz*'a bildirdi. Yaklaşmakta olan Rus filolarının mayın arayıcı gemilerine ateş açtı. Bunun üzerine doğu rotasına Rusların arkasında

⁵²⁴ **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı**, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1976, s.136-137.

⁵²⁵ **Genelkurmay ATASE Başkanlığı Arşivi**; KOL. BDH.KLS.122 DOS: 522, Fihrist no: 13. Bkz. EKLER, Ek.7.

meydana çıkan *Svyatitelya* ve *Panteleimon* muharebe gemilerinin *Numune-i Hamiyet*'e yaklaşmaları üzerine geri dönmüştür. *Yavuz*, bu gemilere ateş açmıştır. Amacı düşmanın Boğazı bombardıman etmesini önlemek ve olabildiğince hasara uğratmaktır.

Ruslar ateşe hemen karşılık verdi. Yaklaşık rotalarla seyredilmesi nedeniyle mesafe 14.500 metreye kadar indi. Etkili ateş eden üç Rus muharebe gemisi ateşlerini *Yavuz* üzerinde toplamalarıyla iki ağır isabet kaydettiler.⁵²⁶ Birinci mermi *Yavuz*'un başüstüne düşerek orta güverteye kadar girdi. İkinci merminin iskele bordasında ve muhtemelen zırh levhanın altında patlamasıyla iskeledeki ikinci 150 mm.lik top geçici olarak kullanılamaz hale geldi. Bu sırada torpido ağı yatağı da hasara uğramış ve ağ sarkmıştı. İnsan kaybı olmamıştı. Buna karşı, Rusların sancak gemisinde üç isabet görülmüş ve fakat bunun düşmanın muharebe yeterliği üzerinde etkili olmamıştır. Ateşinin etkisini sürdüren düşmanın ateş üstünlüğü karşısında kötü duruma düşmek istemeyen *Yavuz*, yüksek hızından yararlanarak aradaki mesafeyi açması üzerine ateş kesildi. Rus gemilerini olabildiğince, Boğaz'dan uzak tutmak ve ondan sonra Boğaz'a yönelmek isteyen *Yavuz*, saat 08.18'de iki torpido izinden kaçmayı başardı. Aradaki mesafeyi 18.000-20.000 metre arasında tutmak suretiyle düşmanın hareketini takip ve sonunda 26 mil hızla Boğaz'a doğru seyre başlayınca, üzerine dönen Rus gemileri saat 13.35 den itibaren takibe geçmişti. İzlemenin bir yarar sağlamayacağını anlayınca saat 14.10'da geri dönerek 40 dakika sonra gözden kayboldu. 22 dakika sürmüş olan bu muharebede *Yavuz*., Rus gemileri üzerinde yeterince isabet sağlayamamıştı. Bu mümkün olsaydı, üstün nitelikte olduğu bilinen Alman mermileri, *Yavuz*'a nazaran eski sayılan Rus muharebe gemileri üzerinde daha etkili olabilirdi.

Numune'nin Ruslar hakkındaki ilk telsizi üzerine, *Midilli*, *Yavuz*'a yardım ve Boğaz ağzını serbest bulundurmak görevi ile hemen denize çıkmak emrini almış ve filotilla, mevcut gemileri ile Boğaz önünde denizaltı güvenliğini sağlamakla görevlendirdi. Filotillanın diğer gemileri o sırada İstanbul-Çanakkale nakliyatını koruma görevinde bulundurdıklarından, güvenlik işini ancak *Peyk-i Şevket* ile *Yadigar* muhripleri yapacaklardı. Bu suretle 10 Mayıs akşama doğru *Yavuz*'la buluşan *Midilli*, muhriplerin eşliğinde Boğaz'dan girdiler.

Yavuz'un bundan sonraki hareketi ise şöyle oldu; üstün Rus muhriplerinin etkinliği karşısında, Zonguldak'taki dört yüklü gemiyi üç muhrip eşliğinde Boğaz'a getirmeyi yeterli

⁵²⁶ Sinan Avcı; a.g.m., s.110.

bulmayan filotilla komodoru, 9 Ağustos'ta *Yavuz*'un yardımını istedi. *Yavuz*, bu tarihe kadar, özellikle kömür kıtlığı nedeniyle bir harekette bulunmamıştı. Bu arada, Rus muhrip ve denizaltılarının taarruzuna uğramaması, mayına çarpması ve özellikle geminin harp sevk ve idaresinde önemli bir organ olması gibi konular göz önünde tutulması nedeniyle Donanma Komutanı bu istek karşısında *Yavuz*'u gönderme kararını zor verdi.

9 Ağustos 1915'da denize çıkan *Yavuz*, 18 Ağustos sabah erken saatlerde sözü geçen konvoyla buluştu. Bundan beş saat sonra, iki Rus kruvazörü ile beş muhrip, boşalmış olan Zonguldak limanını boşuna bombardıman etmiştir. Tam öğle vakti, *Muavenet*'in periskopunu gördüğü bir denizaltı gemisi, hattın başında giden kömür gemisini vurmaya başladı. Diğer gemiler Boğaz'dan girdiler. O sırada dışarı çıkan dört boş gemi, yine *Yavuz* ve muhripler eşliğinde Zonguldak'a götürüldü. 11 Ağustos'ta geri dönmekte olan *Yavuz*, su üstünde rastladığı bir denizaltıyı dalmaya mecbur etti, Boğaz'da karakol görevinde bulunan *Malatya* gambotundan çeşitli denizaltı raporları aldı akşam saatlerinde de Boğaz'a girmiş bulunuyordu.

Bu sırada yapılan baş vurmaya karşılık olarak Amiral Souchon'un 12 Ağustos 1915 tarihli cevabında;

*“ Karadeniz'in doğusunda Rus Deniz Kuvvetleri tarafından Osmanlı deniz araçlarına yapılmakta olan tahribatı, Donanmayı Hümayun birlikleriyle önlemek bugün için olanaksızdır. Bunun nedenleri Başkomutanlık Karargahı'nca bilindiğinden bütün isteğe karşın donanmanın yardımda bulunamayacağını Levazım Reisi ile 3 'ncü Ordu Komutanlığı'na bildirilmesini rica ederim. Bununla beraber, taşıt kayıklarının yalnız geceleri hareket ederek gündüzleri kıyının uygun yerlerinde gizlenmeleri konusunun ilgili makamlara bildirilmesini öğütlerim.”*⁵²⁷ denilmektedir.

Yavuz'un bundan sonraki hareketi, 5 Eylül'de, yüklü kömür gemilerine eşlik etmekte olan *Hamidiye*'nin yardım isteğine uymak olmuştur. Rusların *Yavuz* karşısında çekilmesiyle Boğaz'a çıkan gemi, yolda su üstünde rastladığı bir denizaltıya 280 mm.lik toplarıyla bir salvo yaptıysa da bu atışların etkisi olmamıştır.

20 Eylül'de *Yavuz*'a tekrar ihtiyaç duyuldu. *Gayret* muhribi ile birlikte kömür gemisine eşlik etmiştir. 21 Eylül öğleden sonra üç Rus muhribiyle karşılaştı, açtığı ateşle

⁵²⁷ Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1976, s. 128

bunları kovalamayı başardı. Muhripler *Yavuz*'u önce fark edememişler, sonra anlayınca, poyraza (Kuzeydoğu) doğru çekilmişler ve bir süre *Yavuz* tarafından takip edilmişlerdir. *Yavuz*, 27-28 Eylül ve 5-6 Ekim'de kömür gemilerine tekrar eşlik etmiştir.

6 Eylül 1915'te Türk-Bulgar ve Alman-Bulgar antlaşmaları imzalanmıştı. Buna göre, Bulgarlar en kısa zamanda İttifak Devletleri yanında savaşa gireceklerdi. Eylül sonunda Türk ve Bulgar Deniz Kuvvetleri'nin birlikte çalışmalarının ayrıntıları saptandı. Bulgar Deniz Kuvvetleri Amiral Souchon'un emrine girdi ve Varna üs oldu.⁵²⁸ 13 Ekim'de denize çıkan *Yavuz*, bir kömür gemisine eşlik ettikten sonra Rus deniz Kuvvetlerinin bir taarruzundan çekinen Bulgarların moralini kuvvetlendirmek amacıyla bir gösteri hareketi yaparak Köstence'ye yöneldi. 15 Ekim sabah bu hareketi tamamladıktan sonra öğle saatlerinde Varna'ya geldi. Bu hareket sırasında Bulgar torpidobotları *Yavuz*'u karşılamak istedilerse de fırtınalı ve dalgalı denizle karşılaşınca bu niyetlerinden vazgeçmişlerdir.

Yavuz, 23-25 Ekim ve 3-4 Kasım'da kömür gemilerinin güvenliğini sağlarken iç bir olayla karşılaşmadı. 13 Kasım'da aynı amaçla ve iki muhriple birlikte tekrar denize çıktı. 14 Kasım'da bir denizaltının görüldüğü haberi üzerine *Muavenet-i Milliye* ve *Gayret-i Vatanîye* muhripleri *Yavuz*'un bordolarında denizaltı güvenliği kurdular. Öğleden sonra görülen *Moriz* denizaltısından atılan iki torpido izinden *Yavuz* tam yol ve alabanda dümenle kaçabildi.⁵²⁹ Torpidolar, kıç tarafından 20 metre açıktan geçip gitmişlerdi.⁵³⁰ Bu sırada *Muavenet* muhribi de torpido izlerinin başlangıç noktasına ateş etmiştir.

Bu son harekattan sonra *Yavuz*'un önemini bir kez daha gözden geçiren Donanma Komutanlığı, pek yerinde bir karar olarak, denizaltı tehlikesi karşısında geminin bundan böyle kömür nakliyatını korumada kullanılmamasına karar verdi. Zaten, gecelerin uzamasıyla İstanbul-Zonguldak yolunun karanlıkta gidilmesi bundan böyle olanak dahiline girmiş ve gündüz denizaltı güvenliği için de üç muhrip ayrılmıştı. *Yavuz*'un 19.15'teki çeşitli hareketi da bu suretle sona ermiştir.

⁵²⁸ **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı**, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1976, s. 128.

⁵²⁹ Hasan Ersel; **a.g.m.**, s.31.

⁵³⁰ Matti E.Makela; **a.g.e.**, s. 79.

1915 sonbaharında Karadeniz'deki ilk Rus Dreadnoughtları olan *İmperatritza Marija* ve *İmperatritza II.Jekaterina (Velikaja)*'nın tamamlanmasıyla, Karadeniz'deki askeri durum Rusların lehine değişmeye başladı.⁵³¹

b.Kömür Nakliyatı

Rusların Zonguldak'tan yapılan kömür nakliyatına sürekli taarruzları karşısında, çaresiz kalan Souchon'a Hükümet kömür teminini de teslim işini de onun yetkisine vermiştir.⁵³² Ayrıca kömür havzasının kara birlikleri ve topçu ile pekiştirilmesine karar verildi.

Daha 7 Kasım 1914'te, donanmada bir kömür bürosu kurulmuş ve emrine 1.000-2.000 ton kömür taşıyabilen 22 vapur verilmiştir.⁵³³ Donanma, demiryolları, deniz seyr-i seferi, İstanbul elektrik santrali, askeri fabrikalar ve özel idarelere gerekli olan kömür miktarı da saptanmıştır. Kömür yüklü ilk vapur 11 Kasım 1914'te İstanbul'da boşaltılmıştı. Rusların bu hayati nakliyata karşı gittikçe artan tedirgin edici hareketleri zamanla etkisini göstermeye başlayınca, gemi kayıpları artmıştır. Bunu önleyecek çareler arasında dekovil hattının yapılması öngörülmüştü, fakat arazi durumu buna olanak vermiyordu. Gece seyretmeleri ve gündüzü Ereğli'de geçirmeleri suretiyle yelkenli gemilerden yararlanmak istendiyse de, Ruslar bunları da yakalayıp yok etmeye başladılar. Haziran 1915 sonunda Ereğli'de dokuz vapur, beş büyük yelkenli ve 20 kadar da küçük tekne batık bulunuyordu. Bu durum karşısında, Tekirdağ kıyılarında bulunan ve Silivri yakınlarındaki Barbaros maden ocağı ile İzmir'deki Şevketiye işletmesinden elde edilen düşük kalitedeki kömürler, sabit tesislere bırakıldı. Kömür işleri 1915 Haziran ortalarında Başkomutanlık Karargahı'na devredilmiştir.⁵³⁴ Bu tarihe kadar Zonguldak kaynaklarından 285.000 ton kömür taşınarak 4.000 ton kadarı yedek olarak çeşitli yerlere depo edilmiştir.⁵³⁵

Ruslar, kömür nakliyatını baltalamak için her sınıf harp gemilerini kullanmışlardır. Sonraları bu hareketleri, muhrip ve denizaltılarla yaptılar. Bu yüzden nakliyatı, kruvazör ve

⁵³¹ Matti E.Makela; a.g.e., s.79.

⁵³² Matti E.Makela; a.g.e., s. 87.

⁵³³ **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı**, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1976, s. 129.

⁵³⁴ **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı**, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1976, s. 131.

⁵³⁵ **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı**, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1976, s. 131.

muhriplerle güvenliğe almak gerekmiş, hatta bu yüzden Yavuz'da bu işle görevlendirilmiştir. 1915 yılında İstanbul-Çanakkale nakliyatının hayati önem taşıdığı günlerde, bir kısım hafif deniz kuvvetlerinin bu nakliyatın korunmasında ve aynı zamanda Marmara'daki İtilaf donanmasına mensup özellikle İngiliz denizaltıları ile mücadelede kullanılması zorunluluğu, kömür gemilerini koruma işini aksatmıştır. Yalnız başına seyreden kömür gemileri, bu yüzden korku içinde seyir etmişlerdir.

Rusların üç yıl süren devamlı baltalama hareketleriyle, İstanbul-Zonguldak yolunda çok miktarda taşıt gemisi kaybedilmiştir. Bu yüzden kömür buhranı zaman zaman öyle bir hal almıştır ki, hareketi dahi sınırlamak zorunda kalınmıştır. Bu durum yurt içinde başka kaynaklardan aranmasını da gerektirmiştir. Bu suretle Zonguldak'taki kömür üretimi önemli işlere ayrılırken, diğer kaynaklar da tali maksatlarla kullanılmıştır. Bu da doyurucu olmayınca, Almanya'dan kömür getirtmek yoluna gidilmiştir.

3.YAVUZ SULTAN SELİM ZIRHLI'SININ 1916 YILI HAREKATI

1915 Yılında olduğu gibi, 1916 yılında da, kömür ihtiyacı önemli bir sorun olmakta devam etmiştir. Bu nakliyatı kullanan gemiler, Rus deniz kuvvetlerinin devamlı saldırılarına uğramışlardır. Doğu Karadeniz'de de durum aynı idi. Bu durum karşısında, *Yavuz*'un nakliyatı zaman zaman emniyete alması zorunlu olmuştur. Bunun dışında Karadeniz'deki hareket, Alman denizaltılarının hücum ve mayın dökme hareketleri, *Yavuz* ve *Midilli*'nin Kafkas cephesine asker ve gereç götürmeleri ve *Midilli*'nin bazı mayın hareketlerinden ibaret olmuştur.

a. Yavuz Sultan Selim Zırhlısı'nın Rus İmparatoriçe Maria Muhribi ile İlk Karşılaşması

7 Ocak akşamı Boğaz'dan çıkan *Karmen* adlı kömür gemisine, karanlık basıncaya kadar muhripler eşlik etmişlerdi. Gemi, bundan sonra gece seyri ile Zonguldak'a varacaktı. *Yavuz* da aynı tarihte akşam üstü Boğaz'dan çıkarak 8 Ocak sabahı Zonguldak açıklarında bulundu. Bu sırada Zonguldak'tan aldığı bir telsizden, *Karmen* gemisinin gece üç Rus muhribi tarafından batırıldığını öğrenince dönüş seyrine başladı. Saat 08.23'de karşılaştığı bu Rus muhriplerini Karayel (Kuzeybatı) istikametinde kovalarken saat 09.15'te yıldız karayel (Kuzey-Kuzeybatı) istikametinde kesif duman bulutları gördü. Çok geçmeden bunun *İmparatoriçe Maria* (*İmperatritza Marija*) ve bir muhribe ait olduğu anlaşıldı. Saat 09.40'ta her iki tarafın ateş açması ile, yaklaşık 20.000 metreden aykırı seyir ile bir muharebe başladı.

Bu saatte *Yavuz*, Iodos (Güneybatı) rotasına dönmüş ve üstün düşmandan uzaklaşmakta idi. Saat 09.44'te, mermilerin artık ulaşamadığını görüp ateş kestiği bir sırada, düşmanda kible keşişlemeye (Güney-Güneydoğuya) dönerek yaklaşıcı bir rotada seyre başlamış saat 10.04'e kadar bu yolunda devam ettikten sonra *Yavuz*'u takip rotasına dönerek bir müddet de bu rotada ateşine devam etmiş saat 10.10'da ateş kesmişti. Bu anda uzaklık 22.500 metreye yükselmiş bulunuyordu. *İmparatoriçe Maria*, beklenilmeyen derecede yüksek süratle seyretmiş, *Yavuz* kendini güçlükle kurtarabilmiş, *Muavenet*, *Nümune* ve *Basra* muhriplerinin teşkil ettikleri denizaltı emniyetiyle saat 15.00'e doğru Boğaz'a girmişti.⁵³⁶

Nisan 1916 başlarında birlik ve savaş malzemelerini Trabzon'a götürme görevini alan, ordunun rahatlaması için Rus mevzi ve depolarını bombalayan, yağ yüklü bir vapura ateş açarak yanmasına yol açarak, kuru ot ve tuz yüklü bir yelkenliyi batıran ve sabah erkenden Tuapse'nin hizasında geri dönüş kararı veren *Midilli*'de, dönüş yolunda bulunduğu sırada *Jekaterina*, *Kagul* ve üç destroyere yakalanmış, zik zak çizerek ve sahip olduğu hız sayesinde mesafeyi açması ve on beş dakika sonra büyük savaş gemisinin 26 km. geride kalması üzerine atış yapmaktan vazgeçmesi üzerine kurtulabilmiştir.⁵³⁷

b. Yavuz Sultan Selim Zırhlısı'nın Diğer Hareketleri

Yavuz'un ikinci hareketi, *Midilli* ile birlikte Trabzon'a asker, silah ve savaş gereçleri taşımak olmuştur.⁵³⁸ Şubat başında Ruslar, Erzurum'a 10 kilometre uzaklıkta bulunmaktaydılar; cephenin süratle pekiştirilmesi gerekiyordu. En gerekli takviyenin denizden yollanması kararı üzerine, *Yavuz* bununla görevlendirilmişti. 29 subay, 400 er, bir dağ bataryası, 8 makineli tüfek müfrezesi, 1 uçak müfrezesi, 1.000 tüfek, 300 sandık piyade cephanesi vb.gibi eşya ile 4 Şubat 1916 günü öğleden sonra Boğaz'dan çıkan *Yavuz*, düşmanla karşılaşmadan 6 Şubat sabahı erken saatlerde Trabzon'a vardı. Batum'da üslenmiş olan Rus muhriplerinin Batum-Yeroz burnu bölgesini devamlı gözetlediklerini öğrenen *Yavuz*, yükünü süratle boşalttıktan sonra saat 08.00'de limanı terk etti. Ertesi günü saat 20.20'de Boğaz'dan girdi.

⁵³⁶ **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı**, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1976, s. 311; Genelkurmay ATASE Başkanlığı Arşivi; KOL. BDH.KLS.502, DOS: 935/1961, FİH. 24.Bkz EKLER, . Ek. 8.

⁵³⁷ Matti E.Makela; a.g.e., s. 81-82.

⁵³⁸ Hasan Ersel; a.g.m., s.31.

Yavuz'un yükü arasındaki uçak benzini ve bombası ile piyade cephanesinin güvertede bulunması, bu seyahatin hayli heyecanlı geçmesine sebep olmuştu. Ruslarla karşılaşma, bu bakımdan da tehlikeli olabilirdi. Bunun içindir ki, *Yavuz*, seyrinin başlangıcında, Rus gemilerinin faal bulunduğu kömür bölgesinin çok açığından seyretmeyi uygun görmüştür.⁵³⁹

Yavuz'un daha sonra, 3 Temmuz'da ticaret harbi yapmak ile görevlendirilen *Midilli* ile birlikte Boğaz'dan çıkarak, yalnız başına 4 Temmuz'da Tuapse'yi bombardıman etmiştir.⁵⁴⁰ 4 Temmuz sabahının erken saatlerinde 3.000-4.500 metre uzaklıktan orta bataryası ile 25 dakika kadar Tuapse'yi topa tutan *Yavuz*, petrol sarnıçlarını, 248 gros tonluk *Knyaz Obelinsky* şilebi ve bazı diğer ufak tekneleri batırdıktan başka, birçok yelkenliyi tersane ve liman tesislerini tahrip ettikten sonra, kıyı boyunca güney rotasında seyrederek beş dakika kadar da 88 mm.lik topları ile Tuapse'nin 15 mil güneyindeki Lazareveskoje mevkiini bombardıman etmiştir.⁵⁴¹ *Midilli* ile buluştuğunda, ona Odesa-Sivastopol arasında ticaret harbi yapmak görevini verdi. *Midilli*, daha önce Tuapse güneyindeki Soçi önünde, demiryolu malzemesi yüklü bir gemiyi torpillemiş ve Vardane önünde bir taşıt gemisini topla batırmıştır. *Yavuz* ve *Midilli*'nin bu hareketlerindeki amaç, 3'ncü Türk Ordusu tarafından sol cenahtan yapılması düşünülen taarruza, rastlayacakları Rus nakliyatını baltalamak ve hafif kuvvetlerini yok etmek suretiyle yardımda bulunmaktır

İstanbul-Sivastopol yolu üzerinde düşman hafif kuvvetlerinin bulunacağını hesaba katan *Yavuz*, harekattan hemen sonra Boğaz'a Bulgar kıyılarını izleyerek inmeye karar vermiş ve bölgede dolaşan Rus donanmasının *İmperatrissa Mariya* ve *İmperatrissa Ekatrine Velikaya* zırhlılarıyla karşılaşmadan 6 Temmuz akşamı Boğaz'dan girmeyi başarmıştır. Bu tarihte, Rus Karadeniz Filosu komutanı Amiral Eberhart değiştirilerek yerine Amiral Kolçak atanmıştı.⁵⁴²

23 Temmuz'da Başkomutanlık Vekaleti'nin, Donanma Komutanlığı'na yönettiği; **“Zonguldak'tan kömür gemilerine bindirilecek olan birkaç taburun, denizden Tirebolu'ya sevklerinin mümkün olup olmadığı”** sorusuna; **“taşıt gemilerinin bu yolu ancak 48 saatte gidebilecekleri, Sinop'un doğusunda Rus deniz kuvvetlerinin düzenli**

⁵³⁹ Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1976, s. 311.

⁵⁴⁰ Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1976, s.315; Hasan Ersel; a.g.m., s.31.

⁵⁴¹ Genelkurmay ATASE Başkanlığı Arşivi; KOL.BDH.KLS: 502, DOS: 935/1961, Fihrist no: 63. Bkz. EKLER, Ek.9.

⁵⁴² Sinan Avcı; a.g.m., s.110.

harekatta bulundukları ve bu nakliyatı koruyacak gemi olarak yalnız *Yavuz*'un elde bulunduğu ileri sürülerek böyle bir hareketin tehlikeli olacağı” cevabı vermiştir. Bundan iki gün sonra Erzincan düşmüş ve tehlikeye giren Tirebolu'daki, denizaltılara mahsus yağ ve akaryakıtlar Giresun'a taşınmıştır.

Daha sonra 7 Temmuz 1916'da onarıma alınan *Yavuz* Sultan Selim zırhlısı eylül ayına kadar onarımı sürmüştü ve Drisa (sağa-sola hareketi sağlayan) yöneltme aletleri ile donatılması sonucu, topçuluk bakımından bir yeniliğe kavuşmuştur.⁵⁴³

4.YAVUZ SULTAN SELİM ZIRHLISI'NIN 1917 YILI HAREKATI

1917 yılında *Yavuz*, *Midilli*'nin onarımı ve toplarının yenilenmesi devam ettiği için devamlı harekete hazır bulundurulmuştur. İç pervane şaftlarındaki boşlukların giderilmesine, ancak *Midilli*'nin işi bittikten sonra, 3 Haziran'da başlanabilmiştir. Bu nedenle bu yılda *Yavuz*'un herhangi bir önemli hareketine rastlanmaz. Sadece 17 Ekim'de, iki gün önce İstanbul'a gelmiş olan Alman İmparatoru II. Wilhelm'i, eşliğinde *Ertuğrul* yatı ve bir muhrip filotillası olduğu halde, Çanakkale'ye götürüp getirmiştir. İmparator II.Wilhelm, bu ziyaretinde, *Turgutreis* muharebe gemisinden 50, *Hamidiye* kruvazörü ve *Reşitpaşa* vapurundan 25'er kişiye “Prusya Harp Liyakat “ madalyası vermiştir.⁵⁴⁴ Osmanlı Hükümeti tarafından da daha önceki dönemlerde Osmanlı donanmasında hizmet etmekte olan Amiral Souchon'a “Altın İmtiyaz Madalyası”,⁵⁴⁵ Kalyon Kaptanı (Albay) Akkermann'a ve Fırkateyn Kaptanı (Yarbay) Kenez'e “Altın Muharebe Liyakat Madalyası” verilmiş⁵⁴⁶ daha sonra da Amiral Müller'e “Altın İmtiyaz Muharebe Madalyası” verilmiştir.⁵⁴⁷

Yavuz'un onarımı sırasında, İskeçe'de, kurulmakta olan Alman uçak istasyonuna *Yavuz*'dan geçici olarak 40 kişilik bir yardımcı grup gönderilmiştir.⁵⁴⁸

a. Alman Amiral Von Paschwitz'in Donanma Birinci Komutanlığı'na Atanması

⁵⁴³ Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1976, s. 311.

⁵⁴⁴ Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1976, s. 357.

⁵⁴⁵ BOA İrade Taltifat, 1332-Z-14.

⁵⁴⁶ BOA İrade Taltifat, 1333-S-36.

⁵⁴⁷ BOA İrade Taltifat, 1334-M-4.

⁵⁴⁸ Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1976, s. 357.

Amiral Souchon'un 24 Ağustos'ta Alman donanmasının 4'ncü Kruvazör Filosu Komutanlığı'na atanması üzerine, Akdeniz Tümeni Komutanlığı'na Amiral Rebeur Von Paschwitz getirilmiş ve Padişah iradesiyle Türk Donanması 1'nci Komutanlığı'na atanmış ve 4 Eylül'de *Yavuz*'da devir-teslim töreni yapılmıştır.⁵⁴⁹ Amiral Souchon, sancağını Harp Filosunun Dördüncü Komodorluk komutanı olarak Wilhelmshafen'de Friedrich der Grosse gemisinde tekrar çekmek üzere indirdiğinde, derin üzüntü duyuyordu.

Amiral Souchon 4 Eylül 1917'de Türkiye'den ayrılışı için daha sonra şunları yazmıştır:

*“ İmparator bir Helgoland gezisinde, benim de Sancak gemisi Baden'de ona eşlik etmem emrini vermişti ve bu gezide benim yerime Amiral von Rebeur'in Türk Donanma Komutanı olarak getirilmesini padişahın kabul edip etmeyeceğini sordu. Majesteleri, sağlık durumu pek iyi olmayan Amiral Scheer'in yerine ve halefi olarak, ona bir şey olma ihtimaline karşın, Amiral von Hippers'in sağlığında da zafiyetler bulunduğundan, benim yurttan olmam gerektiğini belirtti. Askeri kabinenin komutanı General von Lyncker tarafından bana IV. Komodorluğun (İsyan Komodorluğunun) komutanı olarak atanacağım ve geri çağrılacağım bildirildi. Bahriye Kabinesinin komutanı von Müller'in bana bir şey söylememesi ilginç.”*⁵⁵⁰

Amiral Souchon, 3 yıllık donanma komutanlığı sırasında, *Yavuz* ve *Midilli*'yi ihtiyatlı kullanmak suretiye, bunların Türk-Alman ittifakının idamesinde yardımcı olmasını da sağlamanın yanında, tıbbi faaliyetlerin de azimli bir destekleyicisi olmuş, Dr. Trembur'un yönetimi altında savaş alanında mevcut kolera, dizanteri, tifo, çiçek hastalığı, tifü gibi bulaşıcı hastalıkların yayılmasını da engellemek amacıyla bir organizasyonda oluşturmuştur.

b. İstinye Üssü'ne İngiliz Uçaklarının İlk Hava Harekatı

İstanbul-Karadeniz boğazının yarısına yakın bir yerde bulunan İstinye, onarım kurumları ve 8.000 tonluk bir yüzer havuz ile küçük bir tersane, aynı zamanda *Yavuz*, *Midilli*, filotilla ve birkaç yardımcı gemi için de üs vazifesi görmekteydi. Bunu bilen İngilizlerin 1917 yılı ortasına kadar bu önemli üsse havadan taarruz etmemiş olması, dikkat çekicidir.

⁵⁴⁹ **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı**, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1976, s.361; Sinan Avcı; a.g.m., s.110.

⁵⁵⁰ Matti E.Makela; a.g.e., s.87.

Uçakların henüz gelişmemiş olması nedeniyle, en yakın İngiliz hava alanının bulunduğu İmroz (Gökçeada) Adasından İstanbul'a kadar gidip gelmek belki mümkün değildi. Fakat bu olanak, ana kuvvet eşliğinde birkaç kere Boğaz önüne gelmiş ve hava taarruzunda bulunmuş olan Rus uçak ana gemileri için daima mevcuttu. Üstelik, İstinye ve İstanbul'da, hava savunması için tertibat da alınmış değildi. Bu ancak eylül 1917 ortasından itibaren işe başlayan ve Umuru Havaiye Müfettişliği emrinde bulunan, "**İstanbul Tayyare Topçu ve Muharebatı Havaiye Komutanlığı**"nın kurulmasıyla mümkün olmuştur.

İngilizlerin İstanbul üzerine ilk hava taarruzu, 9/10 Temmuz 1917 gecesı oldu.⁵⁵¹ Ay aydınlığı olan bu gece, Çanakkale-Şarköy yoluyla İstanbul üzerine gelen iki İngiliz uçağı Yeşilköy üzerlerinde iken şehirde alarm işareti verilebilmişti. Gerçi 5'nci Ordu Komutanlığı, bölgesi İstanbul ve civarı olan 1'nci Ordu Komutanlığı'nı haberdar etmiş ve fakat buna rağmen gecikme olmuştu.

Uçaklar Bakırköy'deki mühimmat fabrikası ve Yeşilköy'deki uçak istasyonuna bomba attıktan sonra, bir tanesi, saat 24.00'e doğru Haliç üzerine gelerek burada yatmakta olan Alman denizaltılarının arasına bir bomba düşürdü. Bundan sonra, Beyazıt meydanı üzerine gelerek Harbiye Nezaretine dört bomba attı: ikisi iki hayvanın ölümüne, ikisi de iki kahvehanenin kısmen harap olmasına sebep olmuştur. Bu uçak geri dönerken, bir deniz uçağı olan diğeri, Üsküdar-Maslak yoluyla İstinye üzerine geldi. 150 metre yükseklikten attığı dört bombadan ikisi, bu gemiye pek yakın yatan *Yadigar* muhribinin baş tarafına vurarak yara açtı ve yangın çıkarmıştır. Gemilerin kömür kıtlığı dolayısıyla kazanlarını söndürmüş olmalarından dolayı, yangınla yeter derecede mücadele edilememiştir. Baş tarafı yavaş yavaş su ile dolan *Yadigar*, baş kazan dairesi bölmesinin patlamasıyla tamamen batmıştır. İkinci bomba da, bu muhrip ile *Nümune* muhribinin arasına düşmüş, ikinci muhribin baş taraf bordası delik deşik olmuş ve dört er şehit düşmüştür. *Yadigar*'ın insan kaybı ise ağır olmuş, 29 er şehit düşmüş, 11'i ağır olmak üzere 17 er yaralanmıştır. *Nümune*'nin hafif yaralarını onarmak kısa zamanda mümkün oldu. Yüzdürülen *Yadigar* ise, onarılması masrafa değmeyeceğı için vazgeçilmiştir.⁵⁵²

⁵⁵¹ **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı**, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1976, s. 362.

⁵⁵² **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı**, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1976, s. 363.

Bu hava taarruzundan sonra, aborda vaziyette yatan gemiler ayrıldı. Küçük botlar İstinye'de kaldılar, Taşoz sınıfı, Yeniköy'de şamandıraya bağlandı. Yadigar sınıfı Balta limanında, yahut İbrahim Paşa konağı yakınındaki rıhtıma bağlandı. *Yavuz* ile *Midilli* ise, elektrik cereyanı ve stim aldıkları İstinye fabrikasından ayırlanamaları dolayısıyla, yerlerinde kaldılar.⁵⁵³ Bu arada, İstinye civarına uçaksavarlar konduğu gibi muhabere şebekesi de genişletilmiştir. Bu suretle, Çanakkale ve Marmara kıyılarındaki gözcülerin yaptıkları ihbarlar, zamanında yerine vararak hava savunmasının harekete getirilmesi mümkün olmuştur.

c. Rusya'nın Savaştan Çekilmesi ve Mütareke

7 Kasım 1917'de, Rusya'daki ihtilal hükümeti devrilmiş ve yerini tamamen Bolşevik olan bir diğeri almıştı. Yeni iktidar, savaşı mümkün olduğu kadar çabuk bitirmek amacı ile 26 Kasım'da mütareke önerisinde bulunmuştur. Mütareke konuşmalarını kolaylaştırmak için 7 Aralık öğle vaktinden 17 Aralık gününün aynı saatine kadar silahlı bir harekette bulunulmamıştır. Sonunda, 17 Aralık 1917'de mütareke imzalandı. Buna paralel olarak 18 Aralık 1917'de Erzincan'da da ayrıca bir mütareke imzalandı.

Brest-Litovsk'ta yapılan mütareke görüşmelerinin yanı başında, Odesa'da da Karadeniz işleri için ikinci derecede bir komisyon kurulmuş, buna Türkiye delegesi olarak Donanma İkinci Komutanı Amiral Arif, Levazımatı Umumiye Üçüncü Şube Müdürü Binbaşı Refet ve Deniz Yüzbaşı Necip, Almanya adına da Amiral Hopman katılmış ve başlıca aşağıdaki hususları tespit etmişlerdir:

- Mütareke, bütün Karadeniz ve mütarekeyi yapan devletlerin buradaki deniz hava kuvvetleri içindir,
- Mütarekeyi yapan devletlerin deniz ve hava kuvvetleri tarafından kıyı ve limanlara karşı hiçbir taarruzi harekette bulunulmayacaktır. Bu devletlerin liman ve kıyıları ile ayırıcı hat üzerinden uçmak yasaktır,
- Karadeniz'deki ayırıcı hat, Tuna'nın Hızırilyas (St.George) ağzındaki Olinka fenerini, Trabzon batısındaki Yeros burnuna bağlayan düz hattır.
- Karadeniz'de ticaret seyriseferi serbesttir.

⁵⁵³ **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı**, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1976, s. 363.

Bunun için bütün kayıtların tespiti ve ticaret gemileri için tehlikesiz yolların ilanı, Odesa Mütareke Komisyonuna bırakılmıştır.⁵⁵⁴

Dördüncü maddeye uyularak, Boğaz bölgesinin mayınlardan temizlenmesine hemen başlanmıştır. Bu nedenle 1917 yılı genelde mayın barajlarının temizlenmesiyle geçmiştir.⁵⁵⁵ Bundan başka, Rus ve Romen gemilerinin Boğaz'a giriş ve buradan çıkışları hakkında; Boğaz'dan girecek olanlar, en kısa bir zamanda tekrar yerine konacak olan Fener dubasından kılavuz ve bir subay komutasındaki 10 kişilik bir müfrezeyi, Boğaz'dan çıkacak olanlar da, Büyükdere'den kılavuz almak zorunda olduklarına dair bir yönerge de hazırlanmıştır.⁵⁵⁶

5.YAVUZ SULTAN SELİM ZIRHLISI'NIN 1918 YILI İMROZ 'GÖKÇEADA" HAREKATI

4 Eylül 1917'de Osmanlı Donanmasının komutasını teslim alan Alman Amirali Von Paschwitz, Rusların da savaştan çekilmesinden dolayı Karadeniz'de artık bir işin kalmadığı ve Çanakkale'de de büyük hareketlere çoktan son verilmiş olması dolayısıyla donanmayı büsbütün hareketsiz bırakmamak düşüncesiyle, Çanakkale bölgesindeki itilaf kuvvetlerine karşı bir hareket planı hazırlıyordu. 2 Aralık 1917'de Başkomutanlık Karargahı Donanma Komutanlığı'na, Selanik üzerinden Makedonya'yı terk edecek olan iki düşman tümeninin Filistin cephesine gönderileceği haberini bildirerek buna karşı Alman denizaltı gemileriyle önleyici bir harekatta bulunulmasını istedi. Elde bu harekate ayrılacak denizaltıların o anda bulunmaması dolayısıyla, Donanma Komutanı durumu Berlin'deki Alman Deniz Kurmay Başkanlığı'na bildirdiği gibi Başkomutanlık Karargahı'na da *Yavuz* ve *Midilli* gemilerinin Selanik'e bir akında bulunabileceğini, 120 mil gibi kısa bir mesafeye yapılacak olan bu hareketin üstün düşman kuvvetlerine rastlanmadan cereyan edebileceği cevabını verdi. Taarruz hedefi olacak düşman taşıt gemilerine rastlanmasa dahi, böyle bir hareket sonunda düşman deniz kuvvetlerini arttırmak zorunda kalacak ve bu suretle, Ege'deki Alman denizaltılarına daha çok taarruz hedefi sağlanmış olacaktı. Bu hareketten elde edilecek olan başarı, 9 Aralık 1917'de Kudüs'ün elden çıkmış olmasından dolayı Türk kamuoyunda doğmuş olan üzüntüyü de bir derece hafifletecekti.

⁵⁵⁴ **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı**, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1976, s. 365.

⁵⁵⁵ Sinan Avcı; **a.g.m.**, s.110.

⁵⁵⁶ **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII. Cilt Deniz Harekatı**, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1976, s. 365.

Sonuçta İtilaf Devletlerinin Balkanlar üzerindeki askeri tedbirleri ve Suriye'ye yaptıkları nakliyei engelleyerek orada zor şartlarda savaşan Osmanlı-Alman ordusunu desteklemek amacıyla filo komutanı tarafından 19 Ocak 1918 tarihinde Çanakkale Boğazı'ndan açıkta üstlenmiş olan düşman deniz kuvvetlerine bir karşı saldırı yapılmasına karar verilmiştir.⁵⁵⁷

Başkomutanlık Vekaleti'de *Yavuz* ve *Midilli* gemilerinin Türkiye için olan büyük değerini belirterek, üstün düşman kuvvetlerinden başka, mayın ve denizaltı tehlikelerinin de göz önünde tutulmasını bildirmekle beraber, söz konusu hareketi esas itibariyle uygun görmüştür. Alman Deniz Kuvvetleri Kurmay Başkanlığı'nda, tasarlanan hareket hakkında etraflı bilgi edindikten sonra, şartlı onay vermiştir.⁵⁵⁸ Hareket nihayet, İmroz ve Limni adalarına yapılacak bir akın şeklini almıştır.

Amiralin taarruz filosu *Yavuz*, *Midilli* başta olmak üzere *Muavenet-i Milliye*, *Numune-i Hamiyet*, *Basra* ve *Samsun* gemilerinden oluşacaktı. *Yavuz* ve *Midilli* doğal olarak Amiral Paschwitz'in en güvendiği gemilerdi ve *Yavuz* İstinye'de, diğerleri de Haliç'te bulunuyordu.

Yavuz, komutanı Deniz Albay Stoelzel ve *Midilli* komutanı Deniz Albay von Hippel, alacakları tarihi görevden başından beri haberdarlardı. Diğer gemilere verilen emir çok kısa ve basitti. Amiral von Paschwitz, emrinde Marmara'da tamamen ağır şartlar içinde yapılacak bir eğitim için noksansız personel ve tam ikmal ile harekete hazır bulunmalarından ibaretti. Haliç'tekilerin ikmalleri arasında ufak tefek arızaların da giderilmesine çalışılırken *Yavuz* İstinye'den Zonguldak'a kömür ikmaline gitti.⁵⁵⁹

19 Ocak'ta *Midilli* rehberliğinde *Muavenet-i Milliye*, *Numune-i Hamiyet*, *Basra* ve *Samsun* gemilerinden meydana gelen filo Yassıada'ya doğru giderken, ikmalini tamamlamış olarak Zonguldak'tan dönen *Yavuz*'da Ahırkapı açıklarında görünmüştür. Amiral von Paschwitz, *Yavuz*'un ışıldakları ile **“bütün gemilerin işaretçileri, stop. Gemi komutanlarının hemen *Yavuz*'a teşrifleri. İmza. Amiral von Paschwitz”** emri ile gemi konutanlarını *Yavuz*'a topladı ve İmroz harekatı hakkında aşağıdaki emri vermiştir.

⁵⁵⁷ Sinan Avcı; a.g.m., s.110.

⁵⁵⁸ Matti E.Makela; a.g.e., s. 91.

⁵⁵⁹ Şerafettin Erdem; “Birinci Cihan Harbi'ne Nasıl Girdik *Yavuz* ve *Midilli*'nin İmroz Harekatı”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Kasım 1992 Eki, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara, 1992, s. 25.

“ bu gece Çanakkale’den çıkıp sabahın alacakaranlığında İmroz ateş altına alınacaktır. Gemiler tüm karartılmış olacak, kılavuz ve sahil istasyonlarımızla olan irtibatı Yavuz sağlayacaktır. Telsiz çalışmayacak lüzumunda kullanılacak,şifre vereceğim.elimdeki son mahumata nazaran Boğaz dışında düşman suüstü kuvvetleri ile temas olmayacağını ümit ediyorum. Fakat düşman sualtı, suüstü kuvveti Mondros’ta toplu bir halde bulunduğu hususunda sizi temin ederim. Tesadüf edilmesi mümkün olan küçük karakol gemileri de bizi hedefimize varmaktan alıkoymayacaktır. Düşman mayın sahalarının krokileri elbette gemilerinizde vardır. Buna rağmen muhakkak muvaffak olacağımızı bir işaret sayılabilecek bir Tanrı yardımı daha olmuştur. Dün Enez’de karaya oturan bir İngiliz tarassut gemisinden elde edilen yeni bir boğaz önü mayın planını da yine tevdi edeceğim emre eklidir, dikkatinizi çekerim, Basra ve Samsun torpidoları Boğaz dışında ve verilecek emirle Boğaz önü emniyet ve gözetlemesini temin edeceklerdir. Fevkalade haller müstesna kendilerine ayrıca hizmet verilmeyecektir. İmroz’daki hedeflerin önem sırası: Telsiz ve işaret istasyonları, hava meydanları, depo ve kışlalar ile gemiler ve monitörlerdir. Görüyorsunuz ki monitörleri en son hedef olarak gösterdim. Bunlardan bilhassa Reglan’a pek kıymayın,kararım onu bağlayıp yedekte Boğaz’a çekmektir. Bu iş için Yavuz’dan becerikli bir Alman yüzbaşısını da memur etmiş bulunuyorum...evet arkadaşlar! İmroz’daki zafer tamamlanınca vereceğim emirle yüksek sürate geçip Mondros üstüne atılacağız, düşmanı kendi üssünde aman vermeden ezeceğiz. Bu son kısmın gerektirdiği emirleri yerinde vereceğim. Allah bizimledir ve yardımcımızdır. Hepinize başarılar dilerim...”⁵⁶⁰

gemi komutanları gemilerine döndükten sonra Yavuz’dan yine ışıldak işareti almaya başladılar:

“Umuma; Gemilerin seren numaraları Yavuz 1, Midilli 2, Muavenet 3, Numune 4, Basra 5, Samsun 6’dır. İmza Amiral von Paschwitz. Rota: 270, Sürat: 11 mil, Nizam: Pruva hattı, Yavuz’dan umuma simafor, madde 3 telsiz muharebesi yasaktır. İmza Amiral von Paschwitz.”⁵⁶¹

⁵⁶⁰ Şerafettin Erdem; a.g.m., s. 26-27; Akın hakkındaki hareket emri için bkz. **Birinci Dünya Harbi’Nde Türk Harbi VIII. Cilt, Deniz Harekatı**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s. 395.

⁵⁶¹ Şerafettin Erdem; a.g.m., s. 27.

Bu arada ortaya yeni bir durum çıkmıştır. Güvenlik nedeniyle harekattan son dakikada haberdar edilen Liman von Sanders, Amirale bir ay kadar önce Enez sahillerinde karaya oturan silahlı küçük bir İngiliz teknesinde ele geçirmiş olan bir haritayı verir. Bu İngiliz haritasında görülen nokta ve çizgileri ihtiva eden planı, İngiliz mayın tarlaları olarak değerlendiren Amiral von Paschwitz, bu sahaları torpidobotları ve uçaklarla kontrol ettirmeden ve haritanın doğruluk derecesini araştırmadan kararlaştırmış olan rotasını bu yeni haritaya göre değiştirmiştir.⁵⁶²

Akın sırasında Boğaz'da bulunmak üzere, Boğazlar Genel Komutanı Müşir von Usedom, 19 Ocak 1918 günü bir gambotla Çanakkale'ye geldi. Müstahkem Mevkii bölgesi durumdan haberdar edilerek silah başı yapıldı.⁵⁶³

19 Ocak'ta gemiler Marmara Adası'nın kuzeyinden yol verdi. *Yavuz*'da komutan feneri yakılınca diğer gemilerde seyir fenerlerini yaktılar. Marmara Adası'nın kuzey sahillerine çok yakın seyredilirken *Yavuz*'u takiben diğer gemilerde fenerlerini söndürmüş ve *Yavuz*'a uyararak yeni bir rotaya dönmüştür. Akbaş'tan alınan kılavuzla mayın hatları geçilerek Marmara Denizi arkada bırakılmıştır.⁵⁶⁴

Alman UB-23 denizaltısı da Limni Adası'nda Mondos Limanı ağzına mayın döşedikten sonra limandan çıkacak olan gemileri vurmak için pusuya yatmak amacıyla daha önce Çanakkale'den çıkmıştır.⁵⁶⁵

Yeni verilen emirle harekate yalnız, *Yavuz* ve *Midilli* ile devam edileceği bildirildi ve refakatte bulunan diğer gemiler Morto koyunda demirlemişlerdir.⁵⁶⁶ *Yavuz* önde, *Midilli* arkada Seddülbahir geçildikten sonra rota güneybatıya çevrilir ve bu yönde seyredilirken 25 dakika sonra saat 06.10'da *Yavuz* şiddetli bir patlama ile sarsılır. İskele bordasından (sol yan

⁵⁶² Ömer Şentürk; a.g.m., s. 84.

⁵⁶³ **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII Cilt, Deniz Harekatı**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s. 395.

⁵⁶⁴ Şerafettin Erdem; a.g.m., s. 27; **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII Cilt, Deniz Harekatı**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s. 396.

⁵⁶⁵ Şerafettin Erdem; a.g.m., s.27.

⁵⁶⁶ Ömer Şentürk; a.g.m., s.84.

tarafı) mayına çarpmıştır. Hemde son İngiliz haritasına göre temiz olması gereken yerde⁵⁶⁷, fakat bu mayın geminin seyri üzerinde bir etki yapmamıştır.⁵⁶⁸

Midilli'ye *İmroz*'un Kuzu koyundaki düşman gemilerinin kaçmalarını önlemek üzere yüksek süratle öncü olarak ilerlemesi emredildi.⁵⁶⁹ Bu ilerleme sırasında *İmroz*'un kuzeyinde devriye gezen İngiliz *Lizard* muhribi tarafından görüldü.⁵⁷⁰ Parola soruldu fakat parola yerine top atışı ile karşılaşınca derhal kuzeye dönerek bir taraftan tam yolla zikzaklar yaparak üzerine kümelenen ateşten korunmuş,⁵⁷¹ diğer yandan da İngilizleri alarma geçirmiştir. *Yavuz*'un orta bataryalarının ateşi sonucu Kefalo'daki telsiz ve işaret istasyonunu tahrip edilmiştir. Bundan sonra ağır topları ile Kefalo koyunda iki vapuru batırdı. Daha sonra İngiliz muhribi ile karşılaşan *Midilli*, ateş açınca, kaçmayı başaran muhripler, *İmroz*'un kuzey kıyısında gözden kayboldular. *Midilli*, bunları kısa süren izlemesi sırasında, ş iskele başomuzluğunda demirli iki monitör görerek bunlara ateş açtı. *Yavuz*, beş dakika sonra bu ateşe katıldı. Karşılık veren iki monitör *Reglan* ve *M 28*,⁵⁷² birkaç dakika sonra battı ve personeli karaya yüzerek kurtulmuştur.⁵⁷³ Kefalo'daki diğer bir vapurada ateş ettikten sonra, başka bir hedefe rastlanmadığından aynı rota ile *İmroz*'un güneyine hareket edildi. bu sırada Kuzu koyunda görülen büyük bir yangın, *Midilli* tarafından bombardıman edilmiş olan uçak istasyonuna ait akaryakıt deposunun yanmakta olduğunu göstermekteydi.⁵⁷⁴

Monitörler battıktan sonra ve karadaki tesisler de tahrip edildikten sonra başka bir hedef kalmadığını gören amiral dönüş emrini verdi. Şimdi hede *UB 23*'ün pusuya yattığı Mondros Limanı'dır. Plan gereği geliş rotası aynen takip edilecek, *İmroz*'un güneyine intikal ettikten sonra açık denizden Limni'ye dönülecektir. İlk aksilik burada başlar. Boğaz çıkışındaki mayın patlaması sonucusarsılan *Yavuz*'un ana cayro pusulasının ayarı bozulmuştur ve kimse bunu farkadememiştir. Bu yanılma dolayısıyla geminin rotası bir kaç derece doğuya kaymıştır ve böylece bir mayın tarlasının içine girilmiştir. Bu arada iki düşman muhribi ile iki

⁵⁶⁷ Matti E. Makela; a.g.e., s.93.

⁵⁶⁸ Ömer Şentürk; a.g.m., s. 84; *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII Cilt, Deniz Harekatı*, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s. 396.

⁵⁶⁹ Matti E. Makela; a.g.e., s. 93.

⁵⁷⁰ 1912 yapımı, 30 mil sürat, 2 tane 10.2'lik; iki tane 7.6'lık top ve iki torpido kovanına sahiptir. Ömer Şentürk; a.g.m., 32.

⁵⁷¹ Matti E. Makela; a.g.e., s.94.

⁵⁷² *Reglan*: 1915 yapımı olup 6.150 ton ve 2 adet 35.6'lık iki adet 15 cm.lik topu vardı. *M 28*: 1915 yapımı, 540 tonluk, 1 tane 23 cm.lik, 1 tane de 7.6'lık topu vardı.

⁵⁷³ Matti E. Makela; a.g.e., s.94.

⁵⁷⁴ *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII Cilt, Deniz Harekatı*, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s. 396; Şerafettin Erdem; a.g.m., s.84-85; Ömer Şentürk; a.g.m., s.32.

uçağın yaklaşarak *Yavuz* ile *Midilli*'yi izlemeye başladıkları görüldü ve *Midilli*'ye, *Yavuz*'un uçaksavar ateşinden etkilenmemesi için bu geminin önüne geçmesi *Midilli*'nin komutanı Albay von Hippel'e bildirilmiştir.⁵⁷⁵

İlk uçak bombası *Yavuz*'un 300 metre açığına düştüğünden üç dakika sonra *Yavuz*'un baş tarafına geçmekte olan *Midilli*, bir mayına çarptı. Sancak 4 numara 10.5'luk taret devrilir, sancak pervanesi şaft ile birlikte kopup dümen kırılmış ve dümen makinesi parçalanmıştır. Dümeni arızalanan *Midilli*'yi yedeğe almak isteyen *Yavuz*'un stop edip alabanda makinalar ağır yol ileri çalıştırılarak yardıma gelirken sancak bordasından 200 metre öteye iki uçak bombası düşmüştür. Bu sırada *Midilli*'den megafonla iki geminin arasında vehemen her tarafta mayın olduğu ve gelmemesi bildirilmiştir. Tedbirli olarak manevra yapmasına rağmen ve neredeyse yedek halat kılavuzu verilmek üzere iken *Yavuz* saat 08.55'te iskele tarafından bir mayına daha çarptı.⁵⁷⁶ Su berrak olduğu için mayınlar rahatlıkla görülmekte ve devamlı olarak bildirilmekteydi.⁵⁷⁷

Stop etmiş olan *Midilli*'ye iki İngiliz muhribi ağır yaralı geminin kış 10.5'luk toplarının ateşi ile püskürtülürken makinalı tüfeklerle de uçaklara ateş ediliyordu. Sağlam kalan tek iskele makina ile komutan von Hippel yavaş yavaş tornistanla kurtulmaya çalışırken saat 09.00'da iki mayına birden daha çarpar ve gemi tamamen hareketsiz kalır. Kısa bir süre sonra da dördüncü mayın geminin iskele başomuzluğunda patlayan *Midilli* kruvazörü eğer kendi kaderine bırakılmaz ise *Yavuz* içinde daha büyük felaketler doğabilirdi, bu nedenle *Yavuz*'u en kısa yoldan Boğaz'a sokmak ve *Midilli*'ye Boğaz önünde bekleyen gemilerle yardım edilmesi emri verilmiştir.⁵⁷⁸ Boğaz'a henüz yol verilmiştir ki saat 09.05'te de beşinci mayın geminin komuta kulesi hizasında patlamıştır.⁵⁷⁹

Sonuçta *Midilli* komutanı son emrini verdi: “**Gemi terk edilecek, gemiyi terk ediniz.**” Köprüüstünde vedalaşan subaylar arasında geminin topçu komutanı Hüsamettin ve çarkçıbaşı Nurettin Beylerde vardı. Köprüüstündeki son vedalaşmalar sırasında gemi

⁵⁷⁵ Şerafettin Erdem; a.g.m., s.85.

⁵⁷⁶ Matti E. Makela; a.g.e., s. 95.

⁵⁷⁷ **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII Cilt, Deniz Harekatı**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s. 397; Şerafettin Erdem; a.g.m., s. 85.

⁵⁷⁸ Ömer Şentürk; a.g.m., s.34.

⁵⁷⁹ **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII Cilt, Deniz Harekatı**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s. 397; Şerafettin Erdem; a.g.m., s.86; Ömer Şentürk; a.g.m., s.34.

yeniden sarsıldı ve iskeleye olan meyil azalır gibi oldu, fakat bir anda kış taraf suya gömüldü gemi dikildi ve nihayet saat 09.15'te 40 kulaç derinliğe battı.⁵⁸⁰

Midilli personelini kurtarmak üzere, dört muhrip olay yerine çağrıldılarsa da iki İngiliz muhribinin yaklaşması üzerine, Boğaz'a dönmeleri emredildi. Bu sırada *Midilli*'ye 500 metre kadar sokulmuş olan Basra muhribi, kış taraftan su kesiminde iki mermi yemiş, önemli bir hasara uğramayan gemi, sis yapmak suretiyle ve Boğaz bataryalarının ateş açmasıyla takipten kurtulmuştu. *Muavenet-i Milliye* muhribi de düşmanla kısa bir muharebeden sonra, *Yavuz*'un denizaltı emniyetini sağlamak üzere diğer muhriplere katılmıştı. *Midilli* personelinden 171 kişi, bu arada 5 Türk eri, olaydan 1.5 saat sonra İngiliz muhripleri tarafından kurtarılmış, suda kalanlar ise 8 ° sıcaklıktaki suda soğuktan ölmüşlerdi.⁵⁸¹

Donanma komutanı, bu durum karşısında olay yerinde daha fazla kalmayı uygun bulmadığı gibi, Mondros'a yapacağı hareketi da iptal etmiştir.

Geri dönüş seyrine geçen *Yavuz*; işaretlediği sanılan sahaya yaklaşıldığı zaman gözle, dürbünle her taraf tarandı. Ne marka ne de başka bir şey görülemedi. Fakat korkulan oldu ve sabahleyin mayına çarptığı yerin yakınında, sancak tarafından (geminin sağ tarafı) üçüncü bir mayına çarptı. Fakat bu mayınında geminin seyrine etkisi olmamıştır.⁵⁸² Bu sırada 8-10 uçağın hücumuna uğrayan *Yavuz*'un etrafına küme halinde 20 bomba düşmüştür.⁵⁸³

Çanakkale'den gelen Türk uçakları ile düşman uçakları arasında başlayan hava muharebesinde bir düşman uçağı düşürüldü. Bir diğeri de mecburi iniş yaptı. Taarruzlarına devam eden uçakların Boğaz önünde yaptıkları hücumlar da sonuçsuz kaldı.

Yavuz, düşman uçaklarının saldırıları devam ederken⁵⁸⁴ 13 mil süratle Boğaz'dan girdi ve Kilitbahir'i döndü. Nara Burnu'ndaki sığılığı gösteren şamandıra *Yavuz*'un sancağında (sağ tarafı) kalacak şekilde geçiş yapılması gerekirken, gemi komutanı bu

⁵⁸⁰ Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII Cilt, Deniz Harekatı, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s. 397; Şerafettin Erdem; a.g.m., s.86; Ömer Şentürk; a.g.m., s.34.

⁵⁸¹ Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII Cilt, Deniz Harekatı, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s. 397.

⁵⁸² Şerafettin Erdem; a.g.m., s. 36.

⁵⁸³ Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII Cilt, Deniz Harekatı, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s. 397.

⁵⁸⁴ Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII Cilt, Deniz Harekatı, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976, s. 398.

şamandırayı denizaltı mania ağlarının başlangıç şamandırası sanarak şamandırayı iskeleye (sol taraf) alıp 12 mil sürat ile seyretmeye devam etti⁵⁸⁵, fakat doğruca Nara sığılığına oturdu.⁵⁸⁶ Boğaz'a girene kadar takip eden uçaklar bombalamalarına devam ettiler. Bu uçakları karşılamak üzere Müstahkem Mevkii Komutanlığı'ndan kalkan uçaklar kovalamışlardır, fakat geminin karaya oturması bu uçakların iştahını kabartmıştır.⁵⁸⁷

Geminin oturduğu 20 Ocak 1918 saat 11.32'den kurtulduğu 26 Ocak 1918 günü saat 05.47'ye kadar geçen zamanda İngiliz donanmasının Ark Royal uçak gemisinden kalkan Sopwith Baby, deniz uçakları ile onlara destek veren Yunan uçakları⁵⁸⁸ her gün dalgalar halinde *Yavuz*'a saldırdılar ve toplam 276 hava hücumunda 300 bomba atılmış⁵⁸⁹ fakat arka bacanın saç kaplamasına hafif bir hasar veren bomba ve iskele tarafındaki şebeke kutusuna isabet eden bombadan başka bir isabet kaydedememişlerdir.⁵⁹⁰

Kumlara yaslanmış koca *Yavuz*, hava bombardımanları altında bir yandan da kendini kurtarmak için makinaları ve tonozla çok çalışmıştır. 10.000 tonluk *Turgutreis* zırhlısı, 6.000 tonluk *Giresun* nakliye gemisi, Kurtuluş Savaşı'nda da destanlar yaratacak olan *Alemdar* kurtarma gemisi, *İntibah* mayın gemisi geldiler ve gemiyi zorlayarak kurtarmaya çalıştılar fakat olmadı.⁵⁹¹ *Yavuz*'un kurtarılması için bütün ümitler kesilmişken Zonguldak'tan İstanbul'a kömür getiren Levante Linie Şirketi'nin *Stamboul* gemisinin bir gemi kurtarma uzmanı olan kaptanı Friedrich Schenk, Nara'ya gönderilmiştir.⁵⁹² Kaptan Schenk'in kurtarma çalışmaları ancak 24 saat sürmüştü, onun talimatı ile Fırkateyn Kaptanı (Yarbay) Nazmi Bey komutasındaki *Turgutreis*, *Yavuz*'un oturduğu kum tabakasını oyar ve derinliği 5 metreden 9 metreye çıkınca *Yavuz* kurtulmuştur. Bu sırada Korfilye Yüzbaşı White komutasında *E-14* İngiliz denizaltısı *Yavuz*'u batırmakla görevlendirilmişti.⁵⁹³ Fakat denizaltı *Yavuz*'u kurtarma amacıyla gelmiş olan *İntibah*'a bir torpido attı, ama karaya doğru çabuk sığılaştığı için torpido denizaltının yakınında tabana saplanıp infilak ediyor ve denizaltıya bir daha dalamayacak kadar zarar veriyor. Denizaltı Kum Kale'den yarı dalmış vaziyette çıkarken, kale topçuları tarafından batırılmıştır. Komutan hayatını kaybetmiş, dokuz kişi ise

⁵⁸⁵ Matti E. Makela; a.g.e., s.98.

⁵⁸⁶ Matti E. Makela; a.g.e., s.100.

⁵⁸⁷ Bu hareket hakkında ayrıca bkz. Amiral Lorey; a.g.e., s.612-637.

⁵⁸⁸ Hasan Ersel; a.g.m., . 31.

⁵⁸⁹ Matti E. Makela; a.g.e., s.98.

⁵⁹⁰ Ömer Şentürk; a.g.m., s. 86.

⁵⁹¹ Ömer Şentürk; a.g.m., s. 26.

⁵⁹² Matti E. Makela; a.g.e., s.101.

⁵⁹³ Matti E. Makela; a.g.e., s.100.

kurtarılmıştır.⁵⁹⁴ *Yavuz Sultan Selim*, ise bu arada Marmara'yı geçmiş ve Dolmabahçe önünde demirlemiştir.⁵⁹⁵

1 Mayıs'ta savaşımadan Almanlar tarafından işgal edilmiş olan Sivastopol limanına 2 Mayıs günü *Hamidiye* ile birlikte girmiş bulunan yaralı *Yavuz Sultan Selim* zırhlısı, bu defa 7-14 Mayıs 1918 tarihleri arasında Sivastopol'deki tersanede havuza alınmış⁵⁹⁶ ve burada karinasi temizlenmiş ve boyanmıştır. 28 Haziran 1918'de İstanbul'a dönmüş, yaraları ise ancak 1927-1930 arasında gerçekleştirilecek olan tam bir onarımla tamir edilecektir.⁵⁹⁷

6. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NIN SONA ERMESİ

Osmanlı Devleti hazırlıksız olarak, büyük risk ve tehditlerle karşı karşıya kalacağı bir Dünya Harbi'ne girdi. Aslında, Atatürk'ün de öngördüğü gibi, Osmanlı Devleti istese de savaşın dışında kalamazdı. Çünkü, bu savaş Osmanlı topraklarının paylaşımı için yapılıyordu. Ancak, ülke savunmasına yönelik bir konsept yerine, genellikle Alman çıkarlarına uygun jeostratejik planlar yapılarak, zaten sınırlı olan lojistik kaynaklar ve insan gücü gerçekçi olmayan askeri hedeflere yönlendirildi. Sonuçta, belki de kaçınılmaz olan yenilginin de ötesinde, ağır toprak kayıpları ve tam bir bozgun yaşandı. Daha da önemlisi, Türk Milleti bağımsızlığını ve istiklalini kaybetme tehlikesi ile karşı karşıya kaldı.

Osmanlı Devleti, dört yıl süren ve kanlı çatışmalara sahne olan I. Dünya Savaşı'nın sonlarında, artık bu savaşın kaybedildiğinin açıkça görülmesi, Wilson İlkeleri'nin uyandırdığı ümler, Güney cephelerindeki durumun aleyhine gelişmesi ve Bulgaristan'ın yaptığı mütarekeden sonra İstanbul ve Boğazlar bölgesinin istila tehdidi altına girmesi gibi nedenlerle yeni hükümet ateşkes girişimlerinde bulunmuştu. İşte bu girişimler çerçevesinde arabulucu olarak görevlendirilen Küt-ül Amare'de esir edilmiş İngiliz generali Townshend'in temasları olumlu sonuçlanmış, ateşkesin Limni Adası'nın Mondros limanında İngilizlerle görüşülmesi kararlaştırılmıştı.

⁵⁹⁴ Matti E. Makela; a.g.e., s.100.

⁵⁹⁵ Yavuz Sultan Selim Zırhlısını karaya oturduğu yerden kurtarma çalışmaları için bkz. Amiral Lorey; a.g.e., s.638-644.

⁵⁹⁶ Hasan Ersel; a.g.m., s. 31.

⁵⁹⁷ Matti E. Makela; a.g.e., s.90.

Sonuçta Osmanlıyı temsil eden Bahriye Nazırı Rauf Bey'in (Orbay) başkanlığındaki heyet ile İtilaf Devletleri adına İngiltere'nin Akdeniz filosu komutanı Amiral Calthorpe⁵⁹⁸ arasında 27 Ekim'de başlayan 4 gün süren 5 oturum sonunda 30 Ekim 1918 tarihinde Limni Adası'nın Mondros Limanı'nda demirli bulunan HMS Agamemnon adlı İngiliz zırhlı kruvazöründe imzalanan Ateşkes Antlaşması ile Osmanlı Devleti artık fiilen sona eriyordu. Osmanlı Devleti'nin parçalanması ve dağılmasına neden olacak olayların başlangıcı ve hukuki belgesi niteliğinde olan bu mütareke ile Türkler için artık hiçbir şey eskisi gibi olmayacaktı.

İmzalanan mütarekede barış antlaşması görüşmeleriyle ilgili hiçbir hüküm yer almadığından Osmanlı bu anlamda kayıtsız şartsız teslim olmuş oluyordu.⁵⁹⁹ Aslında Türkiye'nin bir idam fermanı niteliğinde olan Mondros Mütarekesi⁶⁰⁰, kamuoyuna o sırada deniz albayı rütbesinde olan Bahriye Nazırı Rauf (Orbay) Bey'in;

“Ben bakanlıkta Yavuz’u kurtarma işleriyle uğraşırken, gazeteciler adına içlerinde Ahmet Yalman’ın da bulunduğu bir kurul geldi. Ben kurulla görüşürken, önce “sözlerimin olduğu gibi yayınlanmasını bazı ciddi nedenlerle uygun görmüyorum. Demecimi gizli tutup, gerektiğinde ondan yararlanarak yayında bulunmak bence daha faydalıdır. Bu kaydı Kabul ederseniz görüşür, soracaklarınızı cevaplandırabilirim” dedim. Kabul ettiler. Müzakereleri kısaltarak, yapılan düzeltmeleri anlattım. Bazı noktalardaki kaygılarımızın İngilizlerce takdir edildiğini açıkladım. “ve kuvvetle umuyoruz ki uygulamada dürüst ve ılımlı davranıp milli onurumuzu incitmekten çekineceklerdir” dedim. Karşımdakilerin hepsi şu noktada kaygılı idiler. “ya Yunanlılar da deniz ve kara birlikleriyle Mütareke koşullarına uygulanmasına katılırlarsa ! O zaman ne olacaktı? Merakla soruyor ve koşulsuz hep doyurucu geniş açıklama istiyorlardı.

⁵⁹⁸ Koramiral Calthorpe daha sonra, İstanbul'da tesis edilen İngiliz Yüksek Komiserliği'ne atanmıştır.

⁵⁹⁹ İttihatçıların egemen olduğu parlamentoda, Mütareke hükümleri gizli toplantıda onaylandı. Dışişleri Bakanı Nabi, 2 Kasım 1918'de Mütareke hükümlerinin mülayim olduğunu, Osmanlı Devleti'nin egemenlik haklarına dokunmayacağını basına açıklar. Doğan Avcıoğlu; **Milli Kurtuluş Tarihi**, Cilt 1, Tekin Yayınevi, İstanbul, 1979, s. 18.

⁶⁰⁰ Mütareke şartları hakkında geniş bilgi için bkz. Seha L. Meray-Osman Olcay; **Osmanlı İmparatorluğunun Çöküş Belgeleri (Mondros Bırakışması Sevr Antlaşmaları ile İlgili Belgeler)**, Ankara Üniversitesi S.B.F. Yayını no: 409, 1977; Selahattin Tansel; **Mondros'tan Mudanya'ya Kadar**, Cilt I, M.E.B. Yayınları, İstanbul, 1991; İsmail Soysal; **Türkiye'nin Siyasal Antlaşmaları I. Cilt (1920-1945)**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1989.

Bizim de kurul olarak Mondros'da aynı kaygı ile yaptığımız girişimleri belirterek, (Boğazlardaki) istihkamların işgaline Yunanlıların katılmasına izin verilmeyeceğine, Yunan savaş gemilerinin gerektiğinde ancak geceleyin Boğaz'dan geçirileceklerine İngiliz amiralinin söz verdiğini anlattım. Yatıştılar, kaygıları dağıldı, sevindiler ve bunu bir başarı saydılar.”⁶⁰¹

Şeklinde belirttiği gibi bir başarı olarak sunulmuştu ve İstanbul basını da, “Devletin bağımsızlığı, Saltanat'ın hukuku ve milletin onuru tamamen kurtarılmıştı. Yaptığımız mütareke, ümit ettiğimizden çok üzerindeydi...”⁶⁰² şeklinde çıkan yazılarla Mütarekeye övgüler düzmekte yarışyordu.

Bu umutsuz ortamda İşgal Kuvvetlerinin çeşitli bölgelerde yapmış olduğu katliamlar, insanlık dışı uygulamalar, zaten büyük acılar içinde olan Türk Milletini derinden yaralamıştır, topraklarında düşman çizmeleri ile tanışık olmayan geniş halk kitlelerini adeta kahrediyordu. Birbiri ardına çeşitli yerleşim birimlerinde Türk Bayrağı indiriliyor, yerine İşgal Ülkelerinin milli bayrakları çekiliyordu.

a. Mondros Mütarekesi'nin (30 Ekim 1918) Deniz Gücü Konusundaki Hükümleri

25 maddeden oluşan Mondros Mütarekesi'nin Osmanlı Deniz Gücüne ilişkin hükümleri ağır koşullar içermektedir. Aslında toplam 25 maddeden 8'inin denizcilik konularını kapsaması, İngiltere'nin öncelikle Osmanlı Devleti'ni tecrit etmek, daha sonra ise kolaylıkla yok etmek stratejisinin bir belirtisiydi.

Mütarekenin denizcilikle ilgili hükümleri şu şekildeydi:⁶⁰³

Mütarekenin 1'nci maddesi, Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nın uluslar arası deniz trafiğine açılmasını ve bu bölgedeki askeri bölgelerin galip devletler olan İngiltere, Fransa, İtalya tarafından işgal edilmesini öngörüyordu.

⁶⁰¹ Cemal Kutay; **Rauf Orbay'ın Hatıraları**, Yakın Tarihimiz, Cilt 2, s. 81.

⁶⁰² Erol Mütercimler; **Kurtuluş Savaşı'na Denizden Gelen Destek ve Kuvayı Milliye Donanması**, Alfa Aktüel Kitabevi, İstanbul, 2004, s. 92.

⁶⁰³ **Türk İstiklal Harbi**, Cilt V, s. 5; İsmail Soysal; **a.g.e.**, s.12-14; Seha L. Meray-Osman Olcay; **a.g.e.**, s. 1.

2'nci madde uyarınca, kara sularımızdaki bütün mayın engelleri, torpido kovan mevzileri ve diğer sualtı engellerinin mevkileri işgal kuvvetlerine bildirilecek ve bu engellerin taranması veya kaldırılması için talep edilen tüm istekler karşılanacaktı.

3'ncü madde ise, Karadeniz'deki tüm mayın hatları ve bu konudaki bilgilerin deklare edilmesini zorunlu kılıyordu.

Mütarekenin 6'nci maddesi, Osmanlı kara sularında sahil güvenlik ve zabıta hizmetleri için kullanılacak küçük gemiler dışında, kara sularımızda veya Türk Kuvvetleri tarafından işgal edilen bölgelerde bulunan bütün harp gemileri müttefiklere teslim edilecek ve bunlar gösterilecek limanlarda kontrol altında tutulacaktı. Bu maddenin uygulamaya konulmasında Müttefik Devletler daha da ileri gitmiş, gemilerin top kamalarını ve nişangah tertibatlarını sökmüş, kazanların etkinliğini azaltacak teknik tedbirler almış ve böylece muharip gemilerin duruş ve vuruş gücünü önemli oranda baltalayarak Osmanlı donanmasını adeta fiilen yok etmiştir.

8'nci madde de yer alan, Bütün liman ve demir yerlerinden İtilaf Devletleri'ne ait gemiler de faydalanacak ve bu bölgeler İtilaf Devletleri ile harp halinde bulunan üçüncü taraflara karşı kapalı bulundurulacaktı. Osmanlı Devleti'ne ait gemiler ise, sadece ticaret ve askeri terhis faaliyeti ile ilgili konularda bu imkanlardan istifade edebilecektir şartı ile Osmanlı Devleti'nin liman ve demir yerlerindeki hakimiyetine de son verilmiştir.

Mütarekenin 9'ncü maddesi, İtilaf Devletleri'nin tüm tersane ve limanlarımızdaki bütün onarım tesislerimizi serbestçe kullanabileceklerini belirtiyor,

12'nci madde, Osmanlı Hükümeti yetkilileri arasındaki haberleşme dışındaki tüm telli ve telsiz devrelerindeki haberleşme trafiği, işgal güçlerinin tayin edeceği özel görevliler tarafından kontrol edilecek diyordu.

13'ncü madde, Osmanlı Donanmasına ait askeri malzemeler ve diğer ticari malzemelerin muhafaza edilmesini, herhangi bir şekilde tahrip edilmemesini zorunlu kılıyor,

14'cü madde, ülke dahilindeki ihtiyaçlar karşılandıktan sonra Türk kaynaklarından kömür, akaryakıt ve gemilere ait diğer ikmal maddelerinin İtilaf Devletleri tarafından satın

alınması için kolaylık gösterilecek ve bu maddelerin hiç birinin dışarı satılmayacağı hükmü ile İtilaf Devletleri, Osmanlı Donanmasının lojistik destek tesislerine bağlayıcı hükümler getiriyordu.

18'nci madde, Mısır'ı da kapsayacak şekilde, Trablus ve Bingazi'de kontrol altında bulunan limanların İtilaf Devletleri'ne ait en yakın askeri birliklere teslim edilmesini içeriyordu.

Yukarıdaki şartlardan da kolayca anlaşılacağı üzere, Osmanlı Devleti'nin denizcilik gücünü bir anlamda yok eden ateşkes imzalandı ve ateşkes şartı olarak 2 Kasım 1918 tarihinde Koramiral von Rebeur Paschwitz, *Yavuz Sultan Selim*'den sancağını arya etti (indirdi) ve gemiyi Tümamiral Arif Paşa'ya teslim etmiştir.⁶⁰⁴ Almanlar Türkiye'de bulunan denizaltı gemilerini aynı gün Rusya'nın Odesa ve Sivastopol limanlarına nakletmişti. İngiliz ve Fransızlar, Alman birliklerinin esir alınmasını talep etmişler, ancak yeni Bahriye Nazırı Amiral Rauf onların sorunsuz bir şekilde çekilmelerini kabul ettirmiş ve *Corcovado* gemisi ile bu kişiler Odesa'ya götürülmüştür.⁶⁰⁵ Aynı gün, İttihat ve Terakki Partisi'in önde gelen isimlerinden Sadrazam Talat Paşa, Harbiye Nazırı Enver Paşa ve Bahriye Nazırı Cemal Paşa Almanların kontrolündeki bir Rus muhribi ile Odesa'ya gitmek üzere Türkiye'den ayrılmışlardır.⁶⁰⁶

b. Müttefik İşgal Filolarının Osmanlı Donanması Deniz Gücüne Yönelik Uygulamaları

Çanakkale Boğazi'ndeki mayın hatları 3 Kasım 1918 tarihinden itibaren taranmaya başlanmış, 7 Kasım 1918 günü İngiliz mayın arama ve tarama gemileri de bu çalışmalara katılmıştır. Mayın engellerinin temizlenmesinden sonra İngilizlerin Akdeniz Filosuna bağlı gemileri İstanbul'a intikal ederek, uygun mevkiilerde demirlemişlerdir. Müttefik Devletlerin ortak filoları komutanı Koramiral Calthorpe İngiliz Kraliyet Deniz Kuvvetlerine ait *Superb* harp gemisinden 8 Kasım 1918 tarihinde Bahriye Nezaretine göndermiş olduğu 51.261 no.lu bildirisinde, Osmanlı Donanmasına ait özel bilgiler talep etmiş ve çeşitli isteklerde

⁶⁰⁴ Matti E. Makela; a.g.e., s.104. Devir teslim belgesi için bkz. EKLER, Ek: 10.

⁶⁰⁵ Matti E. Makela; a.g.e., s.102; Afif Büyüktuğrul; **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, Cilt V, Deniz Basımevi, İstanbul, 1977, s. 16.

⁶⁰⁶ **Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekatı**, Cilt V, Genelkurmay Başkanlığı Harb Dairesi Yayını, Ankara, 1964, s. 6.

bulunmuştur: Koramiral Calthorpe bu bildirisinde kısaca: Mondros Mütaretesi'nin 6'ncı maddesi gereğince, Osmanlı harp gemilerinin mevkileri, görevleri ve arıza durumları kendisine ve aynı zamanda Fransız Filosu Komutanı Koramiral Amet'e bildirilmesini, ayrıca *Turgutreis*, *Yavuz*, *Hamidiye*, *Mecidiye* ve bütün muhriplerin torpidoları ile top nişangahlarının çıkarılmasını ve cephanelerinin boşaltılmasını, torpidobotlar, gambotlar ve diğer gemilerdeki üç pusluktan büyük topların nişangahları ile torpido ve cephanelerinin sahile çıkarılmasını, denizaltıların torpidolarının depolara sevk edilmesini, mayın gemileri, mayın taşıyan gemiler ve mayın hizmetlerinde kullanılan diğer gemilerdeki mayınların karaya çıkarılmasını, *Yavuz* ve *Turgutreis* zırhlılarının hidrolik tertibatının boşaltılmasını, sahil güvenlik hizmetlerinde kullanılan gemiler dışındaki bütün harp gemilerin telsiz antenlerinin sökülmesini talep etmiştir.⁶⁰⁷

Koramiral Calthorpe gemilerin görev ve faaliyetleri, konuş yerleri ve statüleri ile ilgili olarak da aşağıdaki isteklerde bulunmuştur:

Karadeniz, Boğazlar, Marmara ve Çanakkale bölgelerinde bulunan bütün harp gemileri Haliç'e intikal ettirilerek enterne edilecektir. Haliç'e giremeyen gemiler İzmit'te bildirilecek mevkilerde demirli bulundurulacaktır. İzmir ve yakın bölgelerde bulunan harp gemileri İzmir'de konuşlandırılacaktır.

Sahil güvenlik ve zabıta hizmetleri için en az sayıda geminin faaliyetine izin verilecektir. Bu görevler için, Çanakkale, Marmara ve Boğazlarda bulunan gemiler İtilaf Devletleri'ne ait gemilerin faaliyette bulunduğu dönemlerde limanlarda bulundurulacak veya demirleyecektir.

Bahriye Nezareti'nin faaliyette bulundurmaya planladığı gemilerin sayısı müttefiklerle birlikte mümkün olan en kısa zamanda belirlenecektir.

Diğer taraftan Koramiral Calthorpe, Osmanlı Donanmasının personeli ve lojistik hususlarla ilgili olarak, Haliç'te bulunan gemilerin sadece güvenlik ve küçük bakımlar için personel bulundurmasını, İzmit Körfezi'ndeki gemilerin ise, faaliyetlerin personelin dörtte biri ile yürütmesini istemiştir. İlave olarak, Haliç'te bulunan gemilerin sadece bir aylık yakıt

⁶⁰⁷ Koramiral Calthorpe'un bu talimatı için bkz. Sinan Şahin; *a.g.m.*, s. 437-438.

depolayabileceklerini, İzmit Körfezi'nde bulunan gemilerdeki yakıt miktarının ise, tam kapasitenin üçte birini geçemeyeceğini bildirmişti.

Bahriye Nezareti'nden istenen diğer bir husus da, Türk, Alman ve Avusturya bandıralı ticaret gemileri, Karadeniz, Boğazlar, Marmara ve Çanakkale'de kıyı ticaretinde kullanılan gemiler, Hükümetin el koyduğu gemiler ve ayrıca Osmanlı Devleti ve Almanya'nın müttefiklerden ele geçirdiği ve el koyduğu ticaret gemilerinin bir listesini bildirilmesidir. Ayrıca bu gemilerin Türk limanlarında bulunup bulunmadığı ve Türk armatörlerin kontrolü altında faaliyet gösterip göstermediğinin de kısa sürede açıklığı kavuşturulması olmuştur. Bu kapsamda kömür naklinde kullanılan gemilerin ayrıca bildirilmesi istenmiştir.

Böylece İşgal Kuvvetleri ortak filosunun ulaşmak istediği hedef: Osmanlı bandıralı ticaret gemilerin de kontrol altında bulundurulması ve böylece denizcilik faaliyetlerinin neredeyse tamamen durdurulmasıdır. Bu husus, daha sonra Anadolu Donanmasının oluşturulması ve böylece Stratejik Deniz Nakliyatının kurulması ve devam ettirilebilmesi yönündeki en büyük engellerden birisi olmuştur.

Koramiral Calthorpe son olarak, I.Dünya Savaşı'nda Çanakkale'de Türk Kuvvetlerince ele geçirilen Fransız Denizaltısı *Turquoise (Müstecip Onbaşı)*'ın İstanbul'da Fransızlara teslim edilmesini⁶⁰⁸, belirtilen hususlar ile ilgili olarak Müttefik Ortak Filosu Sancak Subayı veya kıdemli deniz subaylarının denetleme yapacakları, bu kontrollerin habersiz veya kısa bir ikaz süresi içerisinde de yapılabileceğini ve ayrıca, gemilerin Osmanlı sancaklarını çekebileceklerini bildirmiştir.

Bu talimat, bir taraftan fiilen Osmanlı Donanmasını ortadan kaldırıyor, diğer taraftan ülkedeki denizcilik gücünü bütünüyle müttefiklerin denetimi altına alıyordu. Harp gemileri sınırlı sayıda personelle, vuruş gücü yok edilerek adeta Haliç'e hapsedilmişti. Bu çerçevede Osmanlı Donanması envanterinde bulunan, *Turgutreis*, *Hamidiye* ve *Mecidiye kruvazörleri*, *Muavenet-i Miliye muhribi*, *Peyk-i Şevket* ve *Berk-i Satvet* torpido kruvazörleri ile diğer küçük tonajdaki gemilerin hepsi, muharebe etkinliği ortadan kaldırılmış, duruş ve vuruş güçleri en aza indirilmiş şekilde Haliç'te enterne edildi.⁶⁰⁹ I. Dünya Savaşı sırasında mayınlara çarparak

⁶⁰⁸ **Deniz Müzesi Tarihi Deniz Arşivi**; Defter no 153/D, Sayfa 10 (27 Kasım 1918); Defter no 153/E, Sayfa no: 42 (6 Ocak 1919).

⁶⁰⁹ Bu dönemde Haliç'te enterne edilen Osmanlı Donanmasına ait gemiler ve bilgileri için bkz. EKLER, Ek: 11.

hasar almış olan *Yavuz* muharebe kruvazörü ise, büyüklüğü nedeniyle Haliç'e girememiş ve deniz trafiğini de engeller düşüncesiyle, cephanesi boşaltılmış, toplarının kamaları, nişangah tertibatları ve kazanlarının kapakları sökülmüş şekilde, Mondros Mütarekesi hükümleri gereğince oluşturulan Kontrol Komisyonunun isteği doğrultusunda birkaç römorkör yedeğinde İzmit'e götürülmüş, yanına da bir İngiliz destroyeri nöbetçi bırakılmıştı. Ayrıca gemiye stim ve elektrik vermek üzere *Zuhaf* gambotu *Yavuz Sultan Selim* zırhlısının bordasında İzmit bölgesine gönderildi.

İtilaf Devletleri 6 Kasım 1918 tarihinden itibaren Çanakkale Boğazı'ndaki askeri mevkilerimize el koymaya başladı. İngilizler 9 Kasım 1918 tarihinde 400 kişilik bir askeri kuvveti Kumkale'ye, 200 kişilik bir kuvveti ise Seddülbahir'e çıkardı. Çanakkale'ye 10 Kasım 1918 tarihinde bir İngiliz Müfrezesi'nin çıkmasından sonra buradaki Müstahkem Mevki Komutanlık Karargahı *Nusret* gemisi ile İstanbul'a nakledildi.

İşgal kuvvetlerince savaş yeteneklerinden yoksun olduğu görülerek Anadolu limanlarında demirlemelerine izin verilen gemiler ise şunlardı: *Aydınreis* adlı 502 tonluk üzeri tahta kaplı gambot Trabzon'da demirli ve Erzurum'daki XV. Kolordu başlısı ve Trabzon'da konuşlu 3. Fırka (Tümen) Komutanlığı emrinde, *Preveze* adlı 503 tonluk üzeri tahta kaplı gambot topları çıkarılmış halde Sinop limanında demirli ve Sivas'taki III. Kolordu başlısı ve Samsun'da konuşlu 15. Tümen Komutanlığı'nın emir ve komutasında bulunuyordu.⁶¹⁰ Ayrıca çeşitli limanlarda ancak ulaşım işlerinde kullanılabilen birkaç küçük tekne vardı. Öte yandan halkın bağışlarla gemi almak için kurduğu Donanma Cemiyeti servetlerine el konarak kapatılmıştı.

Çanakkale Boğazı'ndaki mayın engellerinin tamamen temizlenmesi çalışmalarının 11 Kasım 1918 tarihinde tamamlanmasından sonra, 13 Kasım 1918 tarihinde, galip devletlere ait 13 muharebe gemisi, 11 kruvazör, 26 destroyer, 6 denizaltı gemisi ve Yunan Donanmasına ait 1 zırhlı kruvazör İstanbul'a intikal ederek, büyük savaş gemileri Sarayburnu ve Ortaköy arasında demir atmış, Beykoz Koyu'nda Amerikan savaş gemileri, Büyükdere Koyu'nda İngiliz savaş gemileri, Kabataş önlerinde de İtalyan, Fransız ve Yunan savaş gemileri mevki olarak demirlemişti.⁶¹¹ Müttefik donanmasının İstanbul bölgesine demirlemesinden sonra, 14-

⁶¹⁰ Mustafa Hergüner; **Kurtuluş Savaşı'nda Deniz Şehitlerimiz ve Karharaman Gemilerimiz (Aydınreis ve Preveze Gambotları)**, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 2000, s. 76.

⁶¹¹ Gotthard Jaeshke; **Kurtuluş Savaşı Kronolojisi**, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara, 1970, s.4.

15 Kasım 1918 tarihlerinde İstanbul Boğazı'ndaki askeri mevkiiler İngiliz ve Fransızlar tarafından işgal edilmeye başlandı. Boğaz'ın Anadolu yakasına Fransızlar, Rumeli yakasına ise İngilizler bir tabur kuvvetinde asker çıkardı.⁶¹² Aslında, Mütareke hükümleri gereğince İstanbul'un işgal edilmemesi gerekmekteydi. Ancak, özellikle İngilizler mütarekenin 8'nci maddesi olan, **“Bütün limanlar İtilaf Devletleri gemileri tarafından kullanılacaktır”** hükmünü istismar ederek, açıkça ilan etmeseler de fiilen İstanbul'u işgal ettiler. Daha sonra ABD ve Japon Deniz Kuvvetlerine ait gemiler de işgal donanmasına katıldı. Koşullar giderek daha da ağırlaşıyor, işgal kuvvetleri Türk denizcilerini neredeyse nefes almasına bile izin vermiyordu.

Deniz üsleri, tersaneler ve onarım tesisleri böylece işgal kuvvetlerinin kontrolüne geçmiş, Boğazlar bölgesindeki tahkimat tahrip edilmiş ve bu bölgedeki seyir trafik kontrolü bütünüyle İngilizlere devredilmişti. Deniz erlerinin neredeyse tamamı terhis edilmiş, rütbeli personel görevlerinden uzaktlaştırılmıştı. Bu ağır koşullar altında, Heybeliada'daki Bahriye Mektebi (Deniz Harp Okulu ve Lisesi) sınırlı olarak eğitim ve öğretim faaliyetlerine devam etmiş, İstiklal Harbi süresince bu okula yeni öğrenci alınmamıştır. Ancak, Bahriye Mektebi'nde görevli çok sayıda subay ve öğrencinin gizlice Anadolu'ya kaçarak Milli Mücadele'ye katılması, kalan personelin de İstanbul'daki **“Muavenet-i Bahriye Grubu (Bahriye Yardım Grubu)”**⁶¹³ ile koordineli olarak Anadolu'daki cephelere yönelik lojistik faaliyetleri desteklemesi nedeniyle buradaki eğitim ve öğretim sembolik bir anlam taşımıştır.

Diğer taraftan İstanbul Yeşilköy'deki Deniz Tayyare İstasyonu'nda bulunan uçaklar ve uçuş ile ilgili malzemeler mütarekenin imzalanmasından sonra sökülerek Haliç'teki donanma ambarlarına nakledilmiştir. İzmir Güzelyalı'da bulunan Deniz Tayyare Bölüğü'ndeki uçaklara, İzmir'in 15 Mayıs 1919 tarihinde Yunanlılar tarafından işgal edilmesinden sonra bu ülke tarafından el konulmuştur.

Heybeliada Deniz Harp Okulu önlerindeki demirleme mevkiilerini müttefikler nöbetleşe kullanıyorlardı. Buna en çok ilgi gösteren Yunanlılar oluyordu, çünkü Heybeliada demir yerinde yatan savaş gemileri Yunan sempatizanı Rumlar üzerinde büyük etkiler yapıyordu. Yunanlılar özellikle Heybeliada önlerini tercih etmelerini başka bir sebebi de o zaman hala yukarda da açıklandığı gibi sembolikte olsa öğretimini sürdürmekte olmasından

⁶¹² Aynı gün İstanbul'a gelen ve düşman donanmasını üzüntü ile seyreden Mustafa Kemal Paşa hiç bir yılgnlık eseri göstermemiş ve **“Geldikleri gibi giderler”** diyerek onların bir gün memleketten çıkarılacağı hakkındaki güvenini belirtmişti.

⁶¹³ Emrullah Nufku; **“Muaveneti Bahriye Grubu”**, **Yakın Tarihimiz**, Cilt I, s. 412-413.

dolayı, Deniz Harp Okulu ve [] - Lisesi öğrencileri üzerinde olumsuz etki yaparak, onların moralini bozmaktı.⁶¹⁴

7. MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİNDE DENİZDEKİ FAALİYETLER-

a. Milli Mücadele’de Yavuz’un Tutsaklığı

Yavuz Sultan Selim zırhlısı, üç mayın yarası ile istiklal Savaşı sırasında, İngilizler tarafından İzmit’ten Tuzla’ya çekilmiş, müttefiklerin İstanbul’u terki ile birlikte Bebek’tе şamandıraya bağlanmıştır. Yaralı ve hareket kabiliyetinden noksandı. *Zuhaf* korveti ile *Nusrat* mayın gemisi, *Yavuz*’a stim vermek üzere yanındaydılar ve faaldiler. *Turgutreis* zırhlısı Taşkızak Tersanesi önünde kıçtan kara, *Mecidiye* kruvazörü; *Turgutreis*’in yanında ve *Hamidiye*’nin tamirine bağlanmış ve okul gemisidir. *Sultanhisar*, *Sivrihisar*, *Taşoz*, *Samsun* ve *Basra* torpido botları, *Muavenet-i Milliye*, *Numune-i Hamiyet muhripleri*, *Akhisar*, *Musul*, *Draç* ve *Berk-i Efşan* torpidobotları, *Peyk-i Şevket* ve *Berk-i Satvet* gemileri kıçtan karadırlar⁶¹⁵. Bütünüyle bakıma ve onarıma gereksinim duyan ve bir güç oluşturmaktan çok uzak olan donanmanın Cumhuriyet ilan edildiğindeki hali böyleydi. Haliç’te yatan gemiler içerisinde en iyi durumdakiler *Hamidiye* Kruvazörü ile *Ertuğrul* yatı⁶¹⁶ olmasına rağmen *Hamidiye* gemisinin hareket edebilmesi içinde 6 aylık bir tamire muhtaçtı. Donanma o kadar acizlik içerisinde ki Cumhuriyet ilanının selamlık atış törenleri bile güçlükle yapılmıştır.⁶¹⁷

Mütarekeden sonra İzmit’te muhafaza yaralarıyla beraber kontrol altına alınan *Yavuz*’da kullanılamaz durumda olduğu için müttefikler gemiye el koymaktan vazgeçmiş ve bu durumunu Atatürk’ün *Yavuz*’u ziyaretine kadar sürdürmüştür.

b. Karadeniz’deki Deniz Harekatı

Kurtuluş Savaşı başladığında, Mondros Mütarekesi’nin getirmiş olduğu daha önce verilmiş olan ağır şartlar yüzünden bazı Osmanlı bölgeleri işgal edilir.bundan dolayı tersane ve limanlarda etkili ve organize güçler dağıtılır ya da etkisiz kılır.

⁶¹⁴ Sinan Şahin; a.g.m., s.424.

⁶¹⁵ Şerafettin Erdem; "Anılarda Gölçük" ; *Deniz Kuvvetleri Dergisi*. Kasım 1991, s.28.

⁶¹⁶ Afif Büyüktuğrul; *Büyük Atatürk ve Türk Denizciliği*, Ankara, 1981, s. 28.

⁶¹⁷ "Cumhuriyetin ilan haberi ve merasim atışıyla Cumhuriyeti selamlama emri akşamın çok geç saatlerinde geldi. Gemide bu merasim atışını yapacak hiçbir hazırlıkta yoktu. Atış hartuşlarını hazırlamak çok zor oldu. O kadar ki, atılması gereken 101 pare atışının yarısını *Hamidiye* yarısını da *Ertuğrul* yatı hazırlayabildi. Böylecek selamlık atışının yarısını *Hamidiye* diğer yarısını da *Ertuğrul* yatı yaptı. Donanma Cumhuriyet dönemine böyle girdi."; Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s. 81-82.

Fakat, Milli Mücadele'nin merkezinin 27 Aralık 1919'da Ankara'ya taşınması ve bir süre sonra da TBMM'nin açılması (23 Nisan 1920) Ankara'da ki yapılanmayı hızlandırır. Hemen hükümet kurulur, dış ülkelerle ilişkiye geçilir, yasalar çıkarılmaya başlanır, mahkemeler kurulur ve düzenli orduya doğru gidilir. Tüm bunların gelişimi esnasında Ankara'da 10 Temmuz 1920'de Umur-u Bahriye Müdürlüğü meydana getirilir. Başına da önyüzbaşı Şevket (Doruker) geçirilir. Adı geçen subayın rütbesi makamına uygun olsun diye iki yılda yarbaylığa çıkartılır. ⁶¹⁸ Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olan Umur-u Bahriye Müdürlüğü'nün adı 1 Mart 1921'de Bahriye Dairesi Reisliği olarak değiştirilir. ⁶¹⁹

Bu dönemde bu daire üzerinde üç deniz subayı; Yarbay Şevket (Doruker), Binbaşı Fahri (Aczi) ve Yüzbaşı Sait Talat (Halman) etkisi yoğun olmuştur. Bunlardan Yarbay Şevket (Doruker); stratejik, Binbaşı Fahri (Aczi) taktik, Yüzbaşı Sait Talat (Halman) da ikmal işleri açısından büyük yararlar sağlamışlardır. Diğer denizcilerin bu dönemdeki faydaları bilhassa askeri teçhizat, silah, gıda ve giyecek işlerini koordineli bir şekilde, İstanbul ve Rusya üzerinden Trabzon ve İnebolu limanlarına taşımaları ile belirir. İstanbul'dan Anadolu'ya insan aktarma da denizciler en önde olmuşlardır. ⁶²⁰ Bu arada tüm imkansızlıklara rağmen Karadeniz'de *Enosis* ve *Oranya* adlı Yunan gemilerinin yakalanıp, *Enosis'e* (Trabzon), *Oranya'ya* da (*Samsun*) adları verilerek milli kuvvetlere kazandırılması unutulmaması gereken faaliyetlerden olmuştur. ⁶²¹ İnönü, Sakarya ve Dumlupınar Muharebeleri'ne fiilen iştirak etmişlerdir. (Bir kısım Deniz Subayları, Harp Okulu Öğrencileri ve Astsubaylar; Kara Ordusu'na iltihak ederek İnönü, Sakarya ve Dumlupınar Muharebeleri'ne iştirak etmiştir.) Milli Hükümet'in teknik işlerinde çalışmışlardır. (Yine bir grup Deniz Subayları teknik işlerde görevlendirilmiş; köprü, demiryolu, duba ve küçük botların tamir ve inşalarında çalışmışlardır. Geyve Köprüsü ile İzmit-Adapazarı arasındaki Karaçam Köprüsü'nün tamirlerinde, Sakarya Nehri'nde ve Eğirdir Gölü'nde nakliyatı temin etmek için dubaların inşasında vazife görmüşlerdir. Van Gölü'nde Erciş Tersanesi'ni kurmuşlardır.) ⁶²²

⁶¹⁸ Afif Büyüktuğrul; **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, Cilt V, Deniz Basımevi, İstanbul, 1977, s. 28.

⁶¹⁹ Afif Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s. 77.

⁶²⁰ Afif Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s. 114-115.

⁶²¹ Bu konu hakkında geniş bilgi için bkz. Erol Mütercimler; **Kurtuluş Savaşı'na Denizden Gelen Destek ve Kuvayı Milliye Donanması**, Alfa Yayıncılık, İstanbul, 2004, s. 334-349; Sinan Şahin; "Kurtuluş Savaşı'nda Türk Bahriyesinin Deniz Harekat ve Faaliyetleri", **V. Askeri Tarih Semineri Bildirileri I 23-25 Ekim 1995**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1996, s. 422-447; özellikle Aydınreis ve Preveze gambotlarının faaliyetleri için bkz. Mustafa Hergüner; **a.g.e.**, s. 76-101.

⁶²² **Donanma Komutanlığı Tarihçesi**, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 2002.

Kurtuluş Savaşı sırasında Bahriye Dairesi şu şekilde teşkilatlandırılmış idi: ⁶²³

- Trabzon'da Deniz Müfrezesi Komutanlığı
- Samsun'da Deniz Müfrezesi Komutanlığı
- Samsun'da Divan-ı Harbi Bahri Reisliği
- Amasra'da Deniz Müfrezesi Komutanlığı
- Amasra'da Bahri Tayyare İstasyonu
- K.Ereğli'de Nakliyatı Bahriye Komutanlığı
- İnebolu'da İrkab ve İhraç Komutanlığı (Yükleme ve Boşaltma)
- Novrosiski'de Kıdemli Deniz Zabitliği
- Tuapse'de Esliha Komisyonu
- Van Gölü'nde Bahriye Müfrezesi
- Eğridir Gölü'nde Bahriye Müfrezesi
- Fethiye'de Bahriye İhtiyat Grup Komutanlığı
- İzmit'te Bahriye Komutanlığı
- İzmit'te Deniz Tayyare İstasyon Komutanlığı
- Muhtelif Liman Reislikleri
- İstanbul'da Marmara Muavenet-i Bahriye Grubu
- İstanbul'da Felah Grubu
-

Kurtuluş Savaşı boyunca TBMM Hükümeti'ne bağlı yukarıdaki teşkilata sahip deniz gücünün başlıca hizmeti daha öncede belirtildiği gibi Karadeniz'de olmuş ve Batı Cephesi'nin her bakımdan lojistik gereksinimini karşılamaya çalışmıştır. Düşmanın sıkı abluka ve kontrolüne rağmen elde edilen bu büyük başarı, gerektiğinde sığınılacak müstahkem bir liman, silahlı bir koruma ve onarım olanaklarının olmaması gibi zor şartlar altında elde edilmiş ve Türk denizcilerinin büyük zaferle hatırı sayılır bir hisseye sahip olmasını sağlamıştır.

⁶²³ Sinan Şahin; **a.g.m.**, s.430-435.

Aynı zamanda Karadeniz'deki lojistik amaçlı taşıma görevi yanında, bu kıyılarda Samsun Bahriye Müfrezesi'nin gayretleri sonucu Rum Pontus çetelerine karşı da, başarılı bir mücadele yapılmış, kaçakçılık büyük ölçüde önlenmiştir.

Bütün bu çeşitli görevleri büyük bir başarı ile organize eden ve yönlendiren Ankara'daki Bahriye Dairesi'nin çalışmaları da Türk denizcilerinin başarıya ulaşmasında en önemli etken olmuştur.

Atatürk'de, Türk denizcilerinin olağanüstü bu hizmetlerini daha sonra, 1 Mart 1922 günü TBMM'nin üçüncü toplantı yılını açış konuşmasında; “*Sevahilimizin Vüs'atine ve vesait-i bahriyemizin fıkdanına rağmen gayur bahriye zabitanımız meşkur hidemat ifa etmektedirler*”⁶²⁴

Diyerek Kurtuluş Savaşı'nda Türk bahriyesinin özellikle Batı Cephesi'ni lojistik açıdan desteklemiş olduğu ve bu faaliyeti ile Türk Ordusu'nun kesin zafere ulaşmasında çok önemli rolü bulunduğunu vurgulamıştır.

⁶²⁴ TBMM Zabıt Ceridesi; Cilt XVIII, Devre: I, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1959, s. 15.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

CUMHURİYET DÖNEMİNDE YAVUZ ZIRHLISI

A.CUMHURİYETİN DEVRALDIĞI TÜRK DONANMASIN DURUMU

Cumhuriyet ilan edildiğinde Osmanlı Devleti'nden donanma namına tabiri caiz ise bir enkaz devralınmıştır.⁶²⁵ Kasım 1918'de Birinci Dünya savaşı sona erdiği zaman, Mondros Mütarekesi'nin 6 ve 9'ncu maddeleri hükümleri gereğince, Türk Donanmasına mensup bütün harp gemileri Haliç'e çekilmiş ve aşağı yukarı bütün personeli gemilerden çıkarılmış ve müttefiklerin Kontrol Komisyonu'nun emirlerine terk edilmişti.⁶²⁶ Bu komisyon Donanma Komutanlığı'nın da karargah kurmuş olduğu Bahriye Nezareti binasında çalışıyor ve emrindeki subay ve piyade birliği vasıtasıyla Türk harp gemilerinin faaliyetlerini yakından gözetliyordu. Büyüklüğünden ötürü Haliç'e sokulamayan *Yavuz* Kruvazörü İzmit'e Tuzla körfezine gönderilmişti. Üç büyük yarası olan bu geminin cephanesi, toplarının kamaları ve kazanlarının kapakları sökülüş ve Kontrol Komisyonu'nun istediği yere nakledilmişti. Geminin içinde, çoğunluğu çırak (Gedikli Adayı) olmak üzere, pek az sayıda asker bırakılmıştı. *Yavuz*'un kontrolünü hemen yakınında yatan İngiliz muhrip veya gambotları yapıyordu⁶²⁷, fakat geminin içinde hiçbir İngiliz subay, astsubay veya eri yoktu. Bunu fırsat bilen Türk mürettebatı kandil ve el fenerleriyle, mümkün olduğu kadar tekne, silah ve malzeme bakım işlerini yapmaya çabıyorlardı. *Yavuz Sultan Selim*, Tuzla körfezinde kontrol altında tutulduğu sürece bu körfeze hiç bir Türk harp gemisinin girmesi de yasaklanmıştı.⁶²⁸ Ayrıca gemi kıyıya çok yakın demirlemiş bulunduğundan dolayı bölge halkı tarafından gemiyi gezmek için sık sık istekler oluyordu, bu konuda da izin İngilizlerden alınmaktaydı.⁶²⁹

Donanmaya bağlı başka gemiler de Haliç'te aynı durumda idiler. Türk Donanmasının yegane faal gemileri, Marmara'da kaçakçılığa ve eşkıya hareketlerine engel olmak görevi olan *Akhisar* ve *Draç* Torpidobotları ile aynı görev ile İzmir'e yollanan *Hızırreis* Gambotu ve

⁶²⁵ Afif Büyüktuğrul; *Büyük Atatürk ve Türk Denizciliği*, Ankara, 1981, s.81.

⁶²⁶ "Madde 6: "Osmanlı karaslarında zabıta ve buna mümasıl hususat için istihdam edilecek sefaini sagire müstesna olmak üzere Osmanlı sularında veya Devlet-I Aliye tarafından işgal edilen sularda bulunan sefaini harbiye teslim alınıp gösterilecek Osmanlı liman veya limanlarında mevkuf tutulacaktır" Ayrıca 9'ncu maddesi de: "Osmanlı tersane ve limanlarının İtilaf Devletleri gemilerinin tamiri hususunda kullanılabileceğini" öngörüyordu; S.L.Meray-O.Olcay,a.g.e., SBF Yayını: 409, Ankara, 1977, s.2.

⁶²⁷ *Deniz Müzesi Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi; Mülga Bahriye Nezareti*, Defter no: 484, Sayfa no: 62 ve 153. Bkz. Ekler: Ek. 12-13.

⁶²⁸ *Deniz Müzesi Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi; Mülga Bahriye Nezareti*, Defter no: 484, Sayfa no: 62 ve 153.

⁶²⁹ *Deniz Müzesi Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi; Mülga Bahriye Nezareti*, Defter no: 484, Sayfa no: 62.

Saros Körfezi'ndeki mayınları temizlemeye memur edilen *Nusrat* mayın gemisiydi. Şubat 1919'da da *Aydın Reis* ve *Preveze* gambotları gene aynı görevle Trabzon'a yollanmıştı. Hareketlerinden önce de, Sevr Antlaşması'nın hükümlerine uyulmak için bu gemilerin 10 santimlik topları söktürülmüştür.⁶³⁰

10 Ağustos 1920 tarihinde imzalanan Sevr Barışı donanmaya bağlı gemilerin taşıdıkları silahlara böyle sınırlamalar getirdiği gibi gemilerin çoğunu pasif görevlere yollamaktaydı. Hemen hemen bütün donanmayı terhis etmeyi amaç güden antlaşma koşulları Marmara ve Boğazlar konusunda da kurduğu Boğazlar Komisyonu ile osmanlı tarafını etkisiz kılmış ve bir subay müşavir görevi ile bu komisyona sokulabilmiştir. Donanmanın genel olarak tüm ordu birimleri gibi böyle bir duruma sokulması doğal olarak personeli ve eğitim koşullarını da etkilemiştir. Erat topyekün terhis edilmiş ve gemilerde, temizlik ve nöbet görevlerini yapmak amacıyla, beşer onar er bırakılmıştı.

Subaylara aylık olarak üçer beşer lira verilmekte idi. Sadece karakol görevi yapan gemilerle *Hamidiye* Okul Gemisinin subayları bu ağır şartlardan istisna edilmişti. Bundan ötürü subaylar kendilerinin ve ailelerinin yiyeceklerini başka alanlarda çalışarak sağlamaya çabalıyorlardı.

Böylece, Türk Deniz Kuvvetleri'nin subayları, doğal olarak, dört parçaya bölünmüştü:

- 1- Anadolu'ya koşup İstiklal Savaşı'nın deniz ya da kara savaşlarına katılanlar,
- 2- İstanbul'da kalıp silah, cephane, malzeme ve adam kaçırmakla Anadolu'ya hizmet edenler,
- 3- Karada küçük sanat yaparak (demirci, kunduracı, ticaret vs.) geçinmeye çalışanlar
- 4- Türk veya yabancı vapur şirketlerinde görev alanlar.

Donanma eğitimi diye ortada hiçbir çalışma kalmamıştı. Ancak Bahriye Nezareti'nin büyük makamlarında bulunan subaylar, mütarekenin ağır şartlarına rağmen, genç nesli yetiştirmek hususunda büyük anlayış ve gayret göstermişler; subay ve astsubay adaylarının eğitimlerinde hiçbir kusur işlememişlerdir.⁶³¹

Kurtuluş Savaşı sırasında özellikle para, silah, cephane, malzeme , doküman ve personel gereksinimi hat safhaya varmıştır. İstanbul Hükümeti'nin Ankara'da 23 Nisan

⁶³⁰ Afif Büyüktuğrul; *Cumhuriyet Donanması*, İstanbul, 1967, s.1-2.

⁶³¹ Afif Büyüktuğrul; *a.g.e.*, s.3-4.

1920’de kurulan Meclise ve onun hükümetine karşı bakış açısı bilindiğinden bu iş büyük bir gizlilikle yapılmak zorundaydı. İstanbul’un Avrupa yakasından bu materyallerin Anadolu’ya geçirilmesinde denizcilikle ilgili birimlerin önemli yararları olacağı kuşkusuzdur. Ülkede aynı zamanda yeterli derecede kara yollarının olmaması ve demiryollarının işgalcilerin denetimi altına girmesi bu deniz ulaşımını daha da ön plana çıkarıyordu. Daha sonra ele alacağımız Bahriye Dairesi Reisliği’nin temelini oluşturacak olan Umur-ı Bahriye Müdürlüğü’nün 10 Temmuz 1920’de kuruluşu deniz ulaşımındaki ısrarın doğurduğu sonuçlarından biri olmuştur

Bu teşkilat, çok üstün olan, düşman ve galip devlet donanmalarının sıkı kontrollerine rağmen, yabancı devlet limanlarından harp malzemesi getirecek veya Anadolu sahilleri boyunca, askeri nakliyat yapacaktı. Teşkilatın emrindeki harp gemileri, en büyükleri ancak 5 mil sürat yapabilen, *Aydın Reis* ve *Preveze* olmak üzere, 10-180 tonluk silahlı romörkörlerdi. Şu kadarını belirtmek yeterlidir ki, kararlı cesur ve vatansever denizcilerin idaresinde olan bu ufak donanma, Yunanlılardan gemi zaptetmiş; Pontus çeteleriyle başarılı mücadeleler vermiş, 35.000 ton malzeme ve pek çok altın nakletmekle İstiklal Savaşı’nı beslemiştir. İstanbul’da bulunan denizciler de, kurdukları çeşitli gizli teşkilatla Anadolu’ya silah ve malzeme ve hatta uçaklar kaçırmışlardır. Bu hususta cesur ticaret kaptanlarının da hizmetleri büyük olmuştur.

1920 senesinde İstanbul’daki deniz subaylarının iki büyük teklifi olmuştur; mayınlamak suretiyle Boğaz’da yatan *Averof* Yunan zırhlı kruvazörünü batırmak ve Sultanhisar sınıfı iki küçük torpidobotla *Nusrat* mayın gemisini Karadeniz’e kaçırmak. Fakat bu subayların yaptıkları teklifler, haklı olarak, Ankara Hükümeti’nce kabul edilmedi, zira böyle bir hareket İstiklal Savaşı’na menfi bir tesir edebilir ve Türk Donanmasının tamamıyla elden çıkmasına da sebep olabilirdi⁶³²

Bu dönemde Osmanlı Devleti’nden Türkiye Cumhuriyeti’ne intikal eden gemiler şöyleydi: yaralı *Yavuz Sultan Selim* muharebe kruvazörü, *Turgutreis*, *Hamidiye*, *Mecidiye* kruvazörü, *Berk-i Satvet*, *Peyk-i Şevket* torpido kruvazörü, *Muavenet-i Milliye*, *Numune-i Hamiyet* destroyeri, *Taşoz*, *Basra*, *samsun*, *Sultanhisar*, *Sivrihisar*, *Yunus*, *Akhisar*, *Draç*, *Berk-i Efşan* ve *Musul* torpidobotu, *Burakreis*, *Hızırreis*, *Kemalreis*, *İsareis*, *Aydınreis*, *Preveze*, *Sakız* gambotları, *Zuhaf* korveti, *İntibah (Uyanık)*, *Nusrat*, *Tir-i Müjgan* mayın dökücü gemileri, 9 adet mayın toplayıcı motor, *Muin-i Zafer*, *İclaliye* ve *Necm-i Şevket* kurs gemisi, *Ertuğrul* ve *Söğütlü* yatı.⁶³³

⁶³² Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s.4-5.

⁶³³ Raşit Metel; *Atatürk ve Donanma*, İstanbul, 1966, s.37-38.

Kurtuluş Savaşı kazanılıp Lozan Barış Antlaşması imzalandığı ve Cumhuriyet ilan edildiği günlerde de Bahriye Dairesi hep varlığını sürdürmüştür. Milli Mücadele öncesinde elde mevcut ve sonradan ilave olunan tekneler ise şunlardı:

<i>AYDINREİS</i> Ganbotu	512 Ton
<i>PREVEZE</i> Ganbotu	512 Ton
<i>SAMSUN</i> Vapuru (URANYA-Yunan)	3000 Ton
<i>TRABZON</i> Vapuru (ENOSİS-Yunan)	1200 Ton
<i>ŞAHİN</i> Vapuru	1250 Ton
<i>ALEMDAR</i> Römorkörü	250 Ton
<i>4 No Rüsumat</i> Vapuru	85 Ton
<i>BATUM</i> Vapuru (PETROS-Yunan)	120 Ton
<i>GAZAL</i> Römorkörü	45 Ton
<i>1 No Motor</i> Ganbot (Rus Yardımı)	40 Ton
<i>2 No Motor</i> Ganbot (Rus Yardımı)	40 Ton
<i>MEBRUKE</i> Motoru	90 Ton
<i>AYYILDIZ</i> Motoru (Yunan)	120 Ton
<i>AMASRA</i> Motoru	70 Ton
<i>İNÖNÜ</i> Motoru	49 Ton
<i>ARSLAN</i> Motoru	12 Ton
<i>SİNOP</i> Motoru	15 Ton
<i>İKDAM</i> Motoru	20 Ton
<i>HÜDAVERDİ</i> Motoru	6 Ton
<i>DERYA</i> Motoru	8 Ton
<i>DANA</i> Yelkenlisi	200 Ton
<i>ŞİLE</i> Yelkenlisi	250 Ton
<i>KAHRAMAN</i> Yelkenlisi	250 Ton
<i>FULYA</i> Motoru	
<i>EREĞLİ</i> Motoru	
<i>ZONGULDAK</i> Motoru	

Aydınreis ve *Preveze* ganbotları Milli Mücadele'nin ilk harp gemileridir. Karadeniz'de bulunuyorlardı. İkişer adet 4.7 cm.lik topları mevcuttu. *Samsun* Vapuru, *Gazal* Römorkörü

tarafından müsadere edilmiş olup, daha öncede vurgulandığı gibi aslen *Uranya* isimli Yunan gemisidir. *Trabzon* Vapuru, aslen *Enosis* isimli Yunan gemisidir. Ganbotlar tarafından müsadere edilmiştir. *Alemdar*, 1921 senesinin ilk ayında İstanbul'dan kaçmış, Fransızlar tarafından yakalanmış, fakat yine kaçmaya muvaffak olmuştur. *Batum* Vapuru, aslen *Petros* isimli Yunan gemisidir, müsadere edilmiştir. *Ayyıldız* aslen Yunan motoru olup, ganbotlar tarafından müsadere edilmiştir. 1 ve 2 No'lu Motor Ganbotlar, Rusya'dan yardım olarak alınmıştır, süratleri 20 mildir⁶³⁴

B. DONANMADAKİ GELİŞMELER

1. Donanmanın Yeniden Teşkilatlanması

Osmanlı İmparatorluğu'nun tecrübeli askeri, Anafartalar Kahramanı M.Kemal, deniz sorunlarının ülke savunmasındaki besleyici hizmetlerini iyi etüd etmişti, savaş beslenebilirse kazanılabılırdi. Donanmanın devlet politika ve stratejisindeki yerini çok büyük bir titizlikle incelemiş ve ifade etmişti. O'na göre bu şartlarda Birinci Dünya Savaşı'na da girilmemeliydi veya en azından istenildiği bir zamanda girilmeliydi. Bir oldu bitti ile Birinci Dünya Savaşı'na girilip 1915'de Çanakkale Zaferi'ni kazandığı zaman, bütün millet zaferi kutlarken şöyle demişti:

*"Karada kısıtılmış durumdayız tıpkı Ruslar gibi, Boğazları ve Çanakkale'yi tıkamakla Rusları Karadeniz'in içine kapamış oldum ve eninde sonunda çökmeğe mahkum ettim, çünkü böylece müttefikleriyle bağlarını kesmiş oldum, ama bizde çökmeğe mahkumuz, hem de aynı nedenden, gerçi Akdeniz'in Kızıldeniz'in ve Hint Okyanusu'nun eteklerindeyiz, ama herhangi bir okyanusa açılmıyoruz, deniz kuvvetinden yoksun bir kara kuvveti olarak yarım adamızı kara kuvvetlerini çekinmeden getirebilecek olan deniz kuvvetine karşı hiçbir zaman savunamayız."*⁶³⁵

19 Mayıs 1919'da M.Kemal Samsun'a çıktığı zaman, Mondros Mütarekesi'nin getirmiş olduğu ağır şartlar yüzünden bazı Osmanlı bölgeleri işgal edilmiş, tersane ve limanlarında etkili ve organize güçler dağıtılmış ya da etkisiz kılınmıştı⁶³⁶, fakat M.Kemal Paşa'nın Kurtuluş Savaşı'nda Türk Milletinin öncüsü olması, Milli Mücadele'nin merkezi olarak

⁶³⁴ Raşit Metel; *Atatürk ve Donanma*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1966, s.33.

⁶³⁵ Lord KINROSS; *Atatürk Bir Milletten Yeniden Doğuşu*, (Çev: Nejdett Sander), [y.y.], İstanbul, 1983, s.124-125.

⁶³⁶ bkz. Gazi Mustafa Kemal Atatürk; *Nutuk-Söylev*, Cilt I (1919-1920), 3.Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1989, s.2.

Ankara'nın seçilmesi, bir süre sonra da T.B.M.M.'nin açılması sonucunda Türklerin kaderi değişmeye başlamıştır.

Kısa sürede hükümet kurulmuş, dış ülkelerle ilişkiye geçilmiş, önemli yasalar çıkartılmış⁶³⁷, İstiklal Mahkemeleri kurulmuş ve Anadolu'daki dağınık Milli Kuvvetler örgütlenerek düzenli orduya adım atılmıştır. Tüm bunların oluşumu sırasında Ankara'da 10 Temmuz 1920'de Umur-u Bahriye Müdürlüğü kurulmuştur. Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olan Umur-u Bahriye Müdürlüğü'nün adı 1 Mart 1921'de Bahriye Dairesi Reisliği olarak değiştirilmiştir⁶³⁸. Denizcilerin bu dönemdeki faaliyetleri askeri teçhizat, silah, gıda ve giyecek işlerini koordineli bir şekilde İstanbul ve Rusya üzerinden Trabzon ve İnebolu Limanlarına taşımaları şeklindedir. Yine bu dönemde İstanbul'dan Anadolu'ya insan gücü aktarmada da denizcilerin faaliyetleri önemlidir.

Bu arada tüm imkansızlıklara rağmen Karadeniz'de bazı Yunan gemilerinin esir edilip Milli Kuvvetlere kazandırılması da göz ardı edilmemesi gereken faaliyetlerdir.⁶³⁹

Mustafa Kemal bu önemli faaliyetleri 1 Mart 1923 tarihindeki Meclisin açılış konuşmasında şu şekilde ifade etmiştir:

*“Vaktiyle tekmil teşkilatı bahriye ve mühimmat depolarıyla üssülhareketimizin ve inşaat tezgahlarımızın İstanbul'a sıkıştırılmasındaki mahzur, işbu mücadelede tamamiyle tahakkuk etmiştir. Düşmanın Ablukasına ve malik olduğu vesaiti bahriyesine rağmen mensubini bahriyemiz birkaç gemi ile harikalar göstererek hiçbir şey zayi etmeksizin nakliyatı bahriyeyi temin eylemek suretiyle meşkur hizmetler ifa etmişlerdir.”*⁶⁴⁰

Daha öncede vurgulandığı gibi Kurtuluş Savaşı kazanılıp cumhuriyet ilan edildiğinde ”Bahriye Dairesi” görevini sürdürüyor ve Osmanlı Donanması'ndan arta kalan gemiler İstanbul'da perişan halde bulunuyordu. Bu dönemde Silahlı Kuvvetler üzerinde 22 Ekim 1922 tarih ve 307 sayılı Meclis kararı ile tam yetkili kılınan Mareşal Fevzi Çakmak'ın işine

⁶³⁷ Hiyanet-i Vatanîye, Tekalif-i Milliye

⁶³⁸ E.Amiral Afif Büyüktuğrul; **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, cilt V, s.77.

⁶³⁹ Kurtuluş Savaşı'nda denizcilerin faaliyetleri için bkz. Sinan Şahin; “Kurtuluş Savaşı'nda Türk Bahriyesinin Deniz Harekat ve Faaliyetleri”, **Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri I**, (23-25 Ekim 1995), Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1996, s.422-447.

⁶⁴⁰ **TBMM Zabıt Ceridesi**; Cilt XVIII, Devre: I, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1961, s. 15.

karşılmayacağına dair Atatürk ve İnönü tarafından söz verilmişti, fakat Mareşal deniz sorunlarını Atatürk gibi düşünmüyor ve deniz sorunlarını sadece “askeri savunma” konusu olarak görüyordu.

24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Andlaşması üzerine 21 Eylül 1923 günü Bozcaada, 22 Eylül 1923 günü de İmroz (Gökçeada); Milli Mücadele’den sonra Çanakkale Boğazı’ndan ilk defa çıkan *Hızırreis* Ganbotu’nun taşıdığı Tesellüm Heyeti tarafından merasim ile Yunanlılar’dan teslim alınmış ve Adaların kalelerine çekilen Türk Sancakları, *Hızırreis* Ganbotu tarafından atılan 21 pare topla selamlanmıştır.⁶⁴¹

Lozan Andlaşması’ndan sonra, 1 nci Ordu ve Körfez’deki savunma tedbirlerinin kaldırılmasından sonra da Bahriye Komutanlığı lağvedildi. Bir müddet sonra, bu Komutanlığın yerini Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Kumandanlığı alacak ve İzmit-Gölcük bölgesi, tersane ve çeşitli tesisleriyle Türk Deniz Kuvvetleri’nin bir üssü haline gelmeye başlayacaktır.

Lozan Antlaşması gereği, Boğazlar Bölgesi’nin, özel bir komisyon tarafından idare edilecek tarafsız bir bölge olması nedeniyle Marmara Denizi içinde Donanmaya ait üs teşkil edecek bir liman yapılması zarureti doğdu ve elverişli bir liman olan İzmit Körfezi seçildi. Körfez üs haline getirilecek ve üssü korumak üzere de Darıca Dil İskeleyi, Topçular, Hersek Bölgesi’nde bir Müstahkem Mevki kurulacaktı. Bundan dolayı, 1923 yılında, “İzmit Bahriye Kumandanlığı”nın yetki sınırları arttırılarak “**Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Kumandanlığı**” adıyla İzmit’te te kuruldu ve aslında kilise olan Fransız Okulu binası satın alınarak, karargah haline getirildi. İzmit Tersane kapısındaki eski bina da İzmit Bahriye Kumandanlığı Erat Kışlası olarak kullanıma girdi.⁶⁴²

Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Kumandanlığı sadece idari hususlarda Bahriye Dairesi’nin emrinde bulunmakta idi. Harekat ve eğitim bakımından bu Komutanlık, Eskişehir’deki 4 ncü Kolordu kanalı ile Ankara’da kurulmuş olan 1 nci Ordu Müfettişliği’ne bağlanmıştı.

⁶⁴¹ Raşit Metel; **Atatürk ve Donanma**, İstanbul, 1966, s.28.

⁶⁴² Donanma Komutanlığı; **Donanma Komutanlığı Tarihçesi**, Donanma Basımevi, Gölcük, 1995.

Marmara Üssü Bahri Kumandanlığı'nın bağlı birlikleri Müstahkem Mevki Kumandanlığı, Mayın Kumandanlığı, Kocaeli Deniz Fabrikaları, Eslaha Fabrikası ve İzmit Deniz Kumandanlığı idi.

Bunlardan Müstahkem Mevki Kumandanlığı'nın karargahı Darıca'daydı. Kadroya göre Kumandan Kara Kuvvetleri'nden, yardımcısı Deniz Kuvvetleri'nden verilecekti.

Geniş bir bölge Askeri Yasak Bölge ilan edilerek, zamanla Bataryalar, Cephanelikler ve Kışlalar yaptırıldı. Bir üs haline getirilmesine rağmen İzmit Körfezi sadece Topçu Bataryaları tarafından savunuluyordu. Deniz savunmasına katılacak hiçbir deniz vasıtası yoktu. Gerektiğinde Körfez girişine mayın döşemek amacı ile *Nusret* Mayın Gemisi Kumandanlık emrine verildi.⁶⁴³

Cumhuriyetin ilk yıllarında Bahriyeliler, donanmayı güçlendirmek için gemi alımlarında şu hedefi ön planda tutuyorlardı: 3 Kruvazör, 4 Büyük Kruvazör, 12 Muhrip, 12 Denizaltı, 24 Mayın Tarama Gemisi, 2 Açık Deniz Mayın Dökücü Gemi, 3 Kıyı Mayın Dökücü Gemi, 4 Ağ Gemisi, 20 çeşit yardımcı gemi, 2 yüzer havuz... fakat bu hedef ekonomik durumun yetersizliğinden dolayı hiçbir zaman hayata geçirilememiştir. Atatürk ise, nasıl bir donanma istediği ve oluşturulabileceği gerçeğini Meclisin 1 Kasım 1924 tarihindeki açılış konuşmasında şu şekilde belirtmiştir:

*“Efendiler! Bahriyemizi esaslı ve ciddi bir surette ıslah etmek düşünülmelidir. Bu bapta noktai azimet bilhassa güzide anasırı bihakkın yetiştirip andan memleketin müstacel ihtiyacında istifade temin etmek ve her halde memleketin takati fevkinde hayalattan münezzehten kalmak olmalıdır.”*⁶⁴⁴

Buna rağmen M.Kemal Atatürk Kurtuluş Savaşı sonucunda kurulan Genç Türkiye Cumhuriyeti'nin de donanması olmadan kendisini savunamayacağı ve siyasi itibar sağlayamayacağını düşündüğünü 20 Eylül 1924 tarihinde *Hamidiye* Kruvazörüyle Karadeniz Seferi yaparken şeref defterine yazdığı şu satırlarda görülmektedir.

⁶⁴³ Yusuf Çam; “İzmit Tersanesi ve Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Kumandanlığı”, *Yedinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II*, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2000, s. 441-456.

⁶⁴⁴ Atatürk'ün Söylev ve Deneçleri I-III, AKDİTYK Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara, 1997, s.351.

*“Hudutlarının mühim ve büyük aksamı deniz olan Türk Devleti’nin donanmasında mühim ve büyük olmak gerekir. O zaman Türk Cumhuriyeti daha müsterih ve emin olacaktır. mükemmel ve kadir bir Türk donanmasına malik olmak gayedir...”*⁶⁴⁵

Atatürk 1924 yılında *Hamidiye* Kruvazörü ile Karadeniz’e yaptığı seyahat neticesinde denizlerimizin ve limanlarımızın durumunu görmüş ve güçlü bir donanma olmadan Türkiye Cumhuriyeti’nin korunup kollanmasının da zor olacağına inanmış ve donanmanın yeniden organizasyonu içinde bir Denizcilik Bakanlığı’nı kurulması gerektiğini düşünmüştür. Nitekim, 1924 tarihinde T.B.M.M.’nin açılış konuşmasında; *“Efendiler Bahriyeyi esaslî bir şekilde ıslah etmek düşünülmektedir”*⁶⁴⁶ diye ifade etmiştir.

Bir süre sonra da Kastamonu Milletvekili Bahriyeli Ali Rıza Bey tarafından *“Bahriye Vekaleti”* kurulması için verilen önerge 29 Aralık 1924’de 539 sayılı kanunla Mecliste kabul edilen kanun şu şekildedir;

1. Bahriye Umuru, Müdafaa-i Milliye Vekaletinden tefrik edilerek bununla meşgul olmak üzere Bahriye Vekaleti teşkil edilmiştir,
2. Bahriye Erkan-ı Harbiyesi , bir Erkan-ı Harp Reisi’nin emrinde olarak Erkan-ı Harbiye-i Umumi’ye raptedilmiştir,
3. İş bu kanun neşri tarihinden mer’idir,
4. İş bu kanun icrasına, icra vekilleri memurdur.⁶⁴⁷

14 Ocak 1925 tarihli gün ve 82 sayılı resmi gazetede Bahriye Vekaletine dair kanun yayınlanır. Böylece 3 Şubat 1925’den itibaren Ali Fethi Okyar Hükümeti’nin bir bakanlığını Bahriye Vekaleti oluşturmaktadır. Kanuna göre Bahriye ile ilgili birimler, Müdafai Milliye Vekaletinden (Milli Savunma Bakanlığı) ayrılıyor, askeri-sivil işleri bir bütün olarak Bahriye Vekaleti’nin sorumluluğuna veriliyordu. Fakat Bu dönemde çıkan Şeyh Said ayaklanmasının sonucunda hükümet değişerek yerine İsmet İnönü Hükümeti kurulduğa zamanda bu vekalet varlığını devam ettirmekteydi, ancak; İnönü orduda merkeziyetçi bir yapıyı istiyor ve Mareşal Fevzi Çakmak’la da bu konu da uyuşuyorlardı.

⁶⁴⁵ **Deniz Müzesi Komutanlığı, Atatürk Salonu, T.C.G. HAmidiye Hatıra (Şeref) Defteri (Osmanlıca),** Demirbaş no: 2290, deftere sayfa numaraları verilmemiştir. Bu nedenle ilgili sayfa.

⁶⁴⁶ Afif.Büyüktuğrul; **Atatürk ve Türk Denizciliği**, İş Bankası Yayınları, Ankara, 1969, s.106.

⁶⁴⁷ A.Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.106.

“Bahriye Vekaleti” Atatürk’ün istediği doğrultuda kurulmuştu. Bahriye Vekili olan Cebelberek (Osmaniye) Mebusu İhsan (Eryavuz) Bey’de⁶⁴⁸, Fethi Okyar Hükümeti’nden İnönü Hükümetine devrolmuştur. İhsan Bey, İstiklal Mahkemeleri’nde de görev almış emekli karacı bir subaydı, hem hükümet başkanı hem de bahriyeliler ile arasında uyuşmazlıklar vardı.⁶⁴⁹ İhsan Bey donanmanın idari işlerine karışması gerekirken her işine karışıyordu, gerçekte donanma hareket ve eğitim açısından Genel Kurmay Başkanlığına bağlıydı. İhsan Bey ise görevini kendine özgü yöntemlerle yapmaya çalışmıştır.

Bahriye Vekaleti’nin başlıca çalışmaları şöyle sıralanabilir;

1. Yavuz’un tamiri
2. Turgutreis, Hamidiye, Mecidiye kruvazörleri ile Peyk-i Şevket, Berk-i Satvet torpido kruvazörleri ve Samsun, Basra, Taşoz muhriplerinden oluşan bir donanmanın kurulması,
3. İki adet denizaltının temini (I. İnönü ve II. İnönü denizaltıları)
4. Gölcük’te bir tersane kurulması,
5. Personel eğitimi.

İlk bütçesi 6 milyon lira olan Bahriye Vekaleti, ülkenin en büyük atılımların hayata geçirildiği günlerde üzerine düşen görevi fazlası ile yerine getirerek Kocaeli bölgesini denizcilikle bütünleştirmiştir. 16 Ocak 1928 tarihinde Bahriye Vekaleti lağvedildi. Genelkurmay Başkanlığına bağlı olarak kurulan Deniz Müsteşarlığı, Donanma Kumandanlığı idari ve lojistik bakımdan Genelkurmay Başkanlığına bağlanmasını gerçekleştirdi.

2. Atatürk’ün Yavuz Zırhlısını Ziyareti

Bahriye Vekaleti oluşturulduktan sonra, en önemli sorunlardan bir tanesi *Yavuz* gemisinin onarımı idi. Fakat bir türlü istenilen çözüm sağlanamamıştı. İşte bu nedenler herhalde Atatürk’ü de rahatsız etmiş olacaktır ki Atatürk *Yavuz* gemisini ziyaret etmeyi

⁶⁴⁸ İhsan Eryavuz Bey, eski bir topçu öğretmeni olması nedeniyle “topçu İhsan” namıyla anılırdı. Cumhuriyetin ilanından sonra Halk Partisi’nin tanınmış kişileri arasında yerini aldı. Cumhuriyetin ilk yıllarında geçici olarak bir süre için İstiklal Mahkemeleri’nde başkanlık yaptı, milletvekilliğinden sonra Bahriye Vekili olan İhsan Bey, Yavuz Zırhlısı’nın tamirinde (Yavuz-Havuz Davası) yetkisiz kişilere görev vermek, bir şirkete ayrıcalık tanımak gibi iddialarla Yüce Divan’a sevk edilmiş ve görevi kötüye kullanmak ve rüşvet alma girişiminden dolayı iki yıl ağır hapis ve iki yıl memuriyetten men cezasına çarptırılmıştır.

⁶⁴⁹ Coşkun Güngen; “Bahriye Vekaleti”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, sayı:531., Ekim 1985-Ocak 1986, Ankara, s.23-26.

programına alır ve bu amaçla, Ankara'dan İzmit'e hareket eder.⁶⁵⁰ Bu sırada, orada bulunan askeri gemiler gelenleri karşılar.⁶⁵¹ karşılayan askeri gemiler dışında Seyr-i Sefain idaresine bağlı *Reşitpaşa* ve *Gülrihal* vapurları da vardır. Bu gemilerde de değişik meslek gruplarından, insan ve heyetler karşılayıcı olarak bulunmaktaydı.⁶⁵² Atatürk'ün bu ziyareti öğrenildiğinde, *Yavuz* gemisinde bazı düzenlemeler, vapurlara da bazı süslemeler yapılmıştı. Diğer askeri gemiler de güvenlikten sorumluydu.⁶⁵³ Atatürk, beraberindekilerle 18.00'de İzmit'te törenle karşılanarak hükümet konağına geçer. Tören yerleşim ve işleyiş planında donanma personeli önemli görevler alır. Atatürk Hükümet Konağındayken Cumhurbaşkanı'nın başkatibi ile denizci komutanlar arasında dialog sürer. Gemilerdeki ışıklarla aydınlatma hazırdır. Bu arada yükleme ve taşıma işlemleri *Reşitpaşa* gemisine yapılır. Atatürk Hükümet Konağından *Yavuz* gemisine gitmek için iskeleye gelerek Söğütlü Yatı'na biner.⁶⁵⁴ Daha sonra Cumhurbaşkanı Atatürk *Yavuz*'da törenle karşılanmış, tabura geçen personeli denetlemiştir.⁶⁵⁵

Bu denetlemede Cumhurbaşkanı Atatürk, Donanma Komutanı Yarbay Necati'ye;

*“Yavuz gemisine ilk defa geliyorum. Şimdiye kadar Yavuz Türk bayraklı bir Alman gemisi idi. Yaralı da olsa bu günkü şekli o zamandan daha pek çok değerlidir. Bu gemiyi Türk Milletinin ihtiyacı olan sağlam ve kudretli bir zırhlı şekline sokacağız. Bu kudret silah bakımından sizlere, dış politika bakımından da bizlere büyük hizmetler görecektir, gurur sağlayacaktır.”*⁶⁵⁶

Diyerek *Yavuz* gemisinin dış politikada ne kadar etkili olabileceğinin de işaretini vermiştir.

Cumhurbaşkanı Atatürk, *Yavuz*'da bir süre dinlendikten sonra törenle gemiden ayrılır. Cumhurbaşkanı Atatürk, *Yavuz* gemisine yaklaşılırken ve gemiden ayrılırken belki de ilk defa olarak bir deniz geleneği ihlal ediliyor, güneş batmış olmasına rağmen top atışı ile hem

⁶⁵⁰ Utkan Kocatürk; *Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronolojisi (1918-1938)*, Ankara, 18983, s. 442.

⁶⁵¹ Afif Büyüktuğrul; *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, İstanbul, 1967, s. 163.

⁶⁵² Raşit Metel; *Atatürk ve Donanma*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1966, s. 99.

⁶⁵³ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s. 164.

⁶⁵⁴ Raşit Metel; a.g.e., s. 99-103; 251-252.

⁶⁵⁵ Raşit Metel; a.g.e., s. 103. Atatürk denizcileri ilk kez bu gezi sırasında şapkalı olarak görmüştür.

⁶⁵⁶ Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s. 166.

selamlama hem de uğurlama yapılyordu.⁶⁵⁷ *Söğütlü* yatı, *Reşitpaşa* Vapuru'na aborda olmuş, Atatürk'te geceyi bu vapurda geçirmiş, denizciler de gerekli emniyeti almışlardır.⁶⁵⁸ 22 Eylül sabahı Atatürk ve beraberindekiler törenle Mudanya'ya hareket ederler. Darıca civarında selamlanırlar, Yelken Kaya önlerinde ise Üssübahri Komutanı Cumhurbaşkanı Başkatibi aracılığıyla arzlarını iletir. Atatürk, *Reşit paşa* Vapuru'ndan olumlu cevap verir. Üssübahri Komutanı da son gelen mesajı cevaplar. Bu arada Atatürk, *Reşitpaşa* Vapuru Hatıra Defterine de övücü bir teşekkür yazısı yazar.⁶⁵⁹ Seyr-i Sefain İdari Müdürü Sadullah Bey memnun olur İstanbul'dan 12 Eylül 1925 sabah 08.00'de yola çıkan *Kınalıada* Vapuru beraberindeki ünlü yolcuları ile Atatürk'ü beklemişler, Mudanya açıklarına Atatürk ve beraberindeki heyet geldiğinde *Ertuğrul* Yatı *Reşitpaşa*'ya yanaşmış, Atatürk ve beraberindekiler *Ertuğrul*'a geçmişler. bu arada *Kınalıada* Vapurunun yolcuları Mudanya İskelesine inmişler, peşinden *Ertuğrul* yatı iskeleye yanaşmıştır. Yine Bursa'dan gelen üst düzey görevliler de iskelede beklemekteydiler. Atatürk'ü Bursa ve İstanbul heyetleri yatta ziyaret ederler. Buradaki görüşmelerden sonra Atatürk yattan ayrılmış, belediye binasına geçmiş bir süre sonra da Atatürk beraberindekilerle trenle Bursa'ya hareket etmiştir.⁶⁶⁰ Böylece Atatürk, bu gezisi esnasında, *Hamidiye* ve *Peyk-i Şevket* gemisinden sonra gördüğü ve incelediği üçüncü savaş gemisi yaralı *Yavuz* olmuştur.⁶⁶¹

C .YAVUZ ZIRHLISININ ONARIMI

Bahriye Vekaleti'nin kurulmasını takiben, Cumhuriyet hükümeti eldeki mali imkanlar ölçüsünde deniz gücüne sahip olmak için hazırlıklar yapmaya başlamıştı ve bu durum daha önceden Türkiye'deki yabancı deniz ateşeleri tarafından ülkelerine bildirilmiştir. Örneğin Fransız deniz ateşesi, Temmuz 1924'te Türkiye'nin yeni on yıllık bahriye programının 20 muhrip ve dokuz denizaltıyı kapsayacağını bildirmiştir, daha sonraki yazışmalarda daha iddialı ve daha kısa sürede tamamlanacak bir bahriye programından söz edilmekteydi.⁶⁶²

⁶⁵⁷ Haluk Özdeniz; "Atatürk'ün Şereflendirdiği Gemiler", *Sanat Dünyamız*, Özel Sayı, 22 Mayıs 1981, Yapı Kredi Bankası Yayını, İstanbul, 1981, s. 4.

⁶⁵⁸ Afif Büyüktuğrul; *a.g.e.*, s. 165.

⁶⁵⁹ *Cumhuriyet* 24 Eylül 1925, Perşembe; Metel, Raşit; *a.g.e.*, s. 10.

⁶⁶⁰ Raşit Metel; *a.g.e.*, s. 103-107.

⁶⁶¹ Afif Büyüktuğrul; *a.g.e.*, s. 103. *Peyk-i Şevket*'i Karadeniz gezisinde görmüştü.

⁶⁶² Serhat Güvenç; "Yabancı Arşivlere Göre Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Türk Deniz Kuvvetleri", *I. Deniz Harp Tarihi Semineri 18-20 Şubat 2003*, Gölçük, 2003.

Fakat bu dönemde Cumhuriyet Hükümeti'nin içinde bulunduğu ekonomik şartları dikkate alacak olursak, bu projelerin pek gerçekçi tasarı olmadığı açıktır.

Fransızların abartılı sayılarının aksine, İngiliz lerin daha sağlıklı değerlendirmeler yapabilmışlerdir. Örneğin Ateşe Albay Woods'a göre Türk Deniz Kuvvetlerinin gereksinimleri şöyleydi:⁶⁶³

1. Yüzer havuz alımı,
2. *Yavuz*'un onarımı,
3. Mayın temini,
4. Sınırlı sayıda denizaltı ve muhrip ile muhtemelen bir adet kruvazör siparişi

Yüzer havuz alımı, *Yavuz*'un onarılması ve mayın alımı diğerlerine göre öncelikli konulardı. Donanmanın söz konusu dönemdeki gelişme çizgisine bakıldığında, bu İngiliz belgesinde özetlenen programa ve önceliklere büyük ölçüde sadık kalındığı ortaya çıkmıştır. Şöyleki; *Yavuz* savaş gemisinin onarım sorununa 1924 yılında Bahriye Dairesi döneminde başlanmıştı. İlk önce Kasımpaşa ile Azapkapı arasındaki kuru havuzlardan bir tanesini büyüterek geminin burada onarılması düşünülmüş ve gerekli projelerin hazırlanması için İstanbul'daki deniz fabrikaları fen heyetine emir verilmişti, fen heyeti havuzlardan bir tanesini kırk metre daha uzatmak ve İstanbul Bahriye komutanlığı ile havuzlar arasındaki denizi daha derinleştirmek şartıyla tasarının mümkün olduğunu bildirmişti. Fakat Haliç ile Sarayburnu arasındaki iki köprünün durumu *Yavuz*'un geçmesine müsait görülmediğinden bu projeden vaz geçilmişti.⁶⁶⁴

1924 yılı bütçesinde *Yavuz*'un onarılması ve iki denizaltı gemisinin yaptırılması için 1 milyon 600 bin lira ödenek vardı. Fakat onarım için kesinlikle bir havuza ihtiyaç olduğundan Bahriye Dairesi tereddüde düşmüştü. Paranın 180 İngiliz lirasının yaptırılacak havuza harcanması hesaplanıyor, kalan 1 milyon ve 100 bin lira ile de hem *Yavuz* savaş gemisinin onarılması hem de iki tane denizaltı gemisi yaptırılması mümkün görülüyordu. Bu tereddüdü 3 Eylül 1924 tarihinde İcra Vekilleri Heyeti'nin verdiği karar kaldırmıştır: “ *Yavuz* onarılınsın ve denizaltı gemilerini de taksitle yaptırmak çareleri araştırılınsın...”⁶⁶⁵

⁶⁶³ Serhat Güvenç; a.g.m.

⁶⁶⁴ Bu sırada Fen Heyeti'nde bulunan emekli inşaiye Albay Saim Erkson'un beyanı. **Deniz Kuvvetleri Tarihçesi** Cilt I, Kısım I, s. 63.

⁶⁶⁵ **Deniz Kuvvetleri Tarihçesi**, Cilt I, Kısım I, s. 64.

Birinci Dünya Savaşı'ndaki rolü nedeniyle geleceği zaten merak konusu olan Yavuz'un onarılması olasılığı, bu muharebe kruvazörünü bir kez daha uluslararası gündemin ön sıralarına taşımıştır.⁶⁶⁶ Yavuz'un tekrar faal duruma getirilme olasılığının en çok Yunanistan'da kaygı uyandırmıştır. Yunanistan'da görevli İngiliz Bahriye Misyonu'nun Londra'ya gönderdiği istihbarat raporları bu kaygıları yansıtmıyordu. Öte yandan İngilizler, Yavuz'un geri dönüşünü, deniz silahlarının sınırlandırılması girişimlerine bir bölgesel darbe olarak değerlendirmekteydi. Aslında büyük güçlerden Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere, Fransa, İtalya ve Japonya silahların sınırlandırılmasına ilişkin Washington Antlaşması'nı 1922 yılında imzalamışlardı. Bu anlaşmayla beş ülke muharebe gemisi (Battleship), muharebe kruvazörleri (battlecruiser) ve uçak gemileri için hem tonaj hem de top çapları bakımında önemli sınırlamalara uymayı kabul etmişlerdi.⁶⁶⁷ Bu anlaşmaya taraf olan beş ülke dışındakiler de Washington Antlaşması'nı örnek alan, bölgesel düzenlemeler gerçekleştirmeye teşvik ediliyordu. Yavuz'un onarılacağı haberleri üzerine Atina, Türkiye ile böyle bir bölgesel antlaşma imzalamaya ve savaş gemileri için toplam 36.000 tonluk tonaj sınırlamasına uymaya hazır olduğunu bildirmişti, Atina ve bir ölçüde Londra'da telaşa neden olan Yavuz'un onarımı konusunda İngilizlerin İstanbul'daki büyükelçiliği biraz daha soğukkanlı ve hatta küçümser bir yaklaşım içerisindeydi. Büyükelçi Yavuz'un onarımı için henüz herhangi bir tahsisat ayrılmadığını da ifade ederek, büyük kaynaklar gerektirecek bu projeden ekonomik şartlar nedeniyle büyük olasılıkla vazgeçileceği öngörüsünde bulunmuştu.⁶⁶⁸

Halbuki Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk, bir yandan Genç Türkiye Cumhuriyeti'nin idari, sosyal, ekonomik sahada gelişmesine çalışırken bir yandan da silahlı kuvvetlerini de Türkiye'nin savunması açısından yapılandırılması da önem vermekteydi. İşte bu sırada Yavuz gibi dönemin en etkili gemilerinden birinin onarımı elbette eninde sonunda gündeme gelecekti.⁶⁶⁹ Yavuz'un onarımı akılcı ve gerçekçi hükümetlerin amacı olmalıydı.⁶⁷⁰ Çünkü silahlı kuvvetlerin güçlendirilmesinde Yavuz gibi dönemin en etkili gemilerinden birisinin bu şekilde etkisiz olarak bekletilmesi düşünülemezdi. Nihayet, Atatürk'ün 21 Eylül 1925 tarihinde Yavuz gemisini ziyaret edip, "Bu gemiyi büyük Türk Milletinin ihtiyacı olan

⁶⁶⁶ Bkz. "The Goeben Again", *The Times*, 26 Mayıs 1925.

⁶⁶⁷ Bkz. E. Goldstein- J. Maurer ve E. May (der.); *The Washington Conference 1921-1922: Naval Rivalry East Asian Stability and Road to Pearl Harbor*, Frank Cass, London, 1991.

⁶⁶⁸ Serhat Güvenç; a.g.e.

⁶⁶⁹ Şerafettin Erdem; "Anılarda Gölçük", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı: 551, Ankara, 1991, s. 36-37.

⁶⁷⁰ Feridun Kandemir; "Yavuz Havuz Davası", *Resimli Tarih Mecmuası*, İstanbul, Ekim 1954, Sayı: 58, s. 3408.

sağlam ve kudretli bir zırhlı şekline sokacağız” diye verdiği talimat, *Yavuz*’un onarımı işini hızlandırmıştır.⁶⁷¹

Verilen ilan üzerine *Yavuz*’un onarılmasını altı tane yabancı şirket istekli oldu. Fakat bunlardan iki tanesi özel diğer şirketler gemiyi kendi ülkelerine çekip orada onarmak istemişlerdir. Bahriye Dairesi ise I. Dünya Savaşı’ndan önceki *Sultan Osman-ı Evvel* ve *Reşadiye* tecrübelerine dayanarak bu teklifleri kabul etmemiştir. Ayrıca *Yavuz* ülke içindeki limanlarda onarılsa, onarım parasının önemli bir kısmı yurt içinde kalacak, Türk işçisinin işçilik yetenekleri artacak ve sonuçta genç devlet de bir fabrika, bir de daimi şekilde *Yavuz*’un bakımını yapacak bir havuza kavuşacaktı.

Böylelikle *Yavuz*’un onarılmasına yurt içinde bir yüzer havuz yaptırmak kararı verildi ve böyle bir havuzun yapılmasına girişildi. İlk önce, temsilciliğini emekli Türk Amirali Hikmet’in yaptığı, bir İngiliz şirketi Türkiye’ye hazır bir havuz satmak istedi. Fakat teklifin mali yılın sonuna rastlaması nedeniyle Maliye Bakanlığı’nın ödeneğin zamanında harcanamamasından dolayı işlemin gelecek yıla bırakılması istemesi ve hemde mali tekliflerin uygun gelmemesinden dolayı bu havuz satın alınmadı.

Bu sırada Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin 29 Aralık 1924’de 539 sayılı kanunla “Bahriye Vekaleti”nin kurulmasına karar vererek *Yavuz*’un onarım ve bu havuzun yaptırılması işi bu vekaletle bırakılmıştır.

Yavuz’un tamiri için gerekli olan Yüzer Havuz’un yapılması amacıyla açılan ihaleyi Alman Flender Şirketi kazanmış ve 1924 yılında başladığı Havuz’u 1926 yılında tamamlamıştır. Bu proje ile Gölcük’de Bahriye’nin fiilen ilk nüvesini kuran şirket, birçok inşaat yapmıştır. Gölcük Tersanesi’nin kuruluşunu simgeleyen bu bina ve tesislerin hepsi çeşitli zamanlarda yıkılmıştır.⁶⁷²

Yavuz’u Türkiye’de onarmaya “Flander” ve “Dokbau” adlı iki Alman şirketi ayrı ayrı istekli olmuştu. Bunlardan en uygun teklifi de Flender Şirketi vermişti. Üstelik Bahriye Vekaleti Müsteşarı Güverte Yarbayı Hüsamettin Ünsel’de şirkete: “*Bizim Türkiye’de mayın yapmaya çok ihtiyacımız var... nasıl olsa havuzu size ısmarladığımız için bize bir komisyon*

⁶⁷¹ Saim Besbelli; “İki Dost Bahriye”, *Donanma Dergisi*, İstanbul, Nisan 1957, Sayı: 417, s. 314; Fahri Engin; “Büyük Atamız ve Deniz Kuvvetleri”, *Yakın Tarihimiz*, İstanbul, 1962, Cilt: 4, Sayı: 41, s. 34.

⁶⁷² Gölcük Tersanesi Komutanlığı; *Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi*, Gölcük, 1999.

vereceksiniz... bu komisyon parasıyla göstereceğimiz yerde bize bir mayın fabrikası yapın” diye teklifte bulunmuş, bu teklif de kabul edilmişti.⁶⁷³

Böylece Flander Şirketi Bahriye Vekaleti’ne şu teklifi yapmıştı:

*“İzmit Körfezi’nde Bahriye Vekaleti’nin göstereceği yerde 340 bin karşılığında 25.000 ton kaldıracak bir yüzer havuz yapabilirim; bu havuzu sözleşmenin imzalanmasından 15 ay sonra size teslim edebilirim, sigorta ücretini ben öderim; bu arada size, parasız olarak aylık üretimi şimdilik 10, geliştirildiği zaman 100 mayın olacak bir de mayın fabrikası yapabilirim...”*⁶⁷⁴

Bu teklif Bahriye Vekaleti’nden İcra Vekilleri Heyeti’ne ulaştırılmış ve İcra Vekilleri Heyeti de Flander Şirketi ile pazarlığa girişilmesi hakkında 10 Mayıs 1925 günü yetki vermişti. Fakat şirketle görüşmeler uzayacak, araya Dokbau Şirketi de karışacak ve böylelikle sözleşmenin imzası 15 Temmuz 1925 gününe kadar uzayacaktı. Havuz için ilk teşebbüsün sonuçsuz kalmasından⁶⁷⁵ sonra Nihayet şirket havuzu 225 bin liraya yapmaya ve bu amaç için getireceği atölye, onarım malzemesi ve personel barakalarını, iş sonunda Bahriye Vekaleti’ne bırakmayı kabul etmişti. Fakat her nedense Bahriye Vekaleti sözleşmenin imzalandığını hükümete bildirmeyi 8 Ağustos 1925 gününe kadar uzatmıştır.

Türk Hükümeti, Lozan Antlaşması’nın şartları gereği Boğazların yeni statüsü bu yüzer havuzun İstanbul’un dışında Marmara’da Gölcük civarında yapılmasına karar vermişti o nedenle Flander Şirketi’ne havuz yapma yeri olarak Gölcük’teki alan gösterilmiştir.

Bahriye Vekaleti’nin inşa kontrol heyeti, Binbaşı Remzi başkanlığında, İnşaiye Yüzbaşı Saim Erkson, İnşaiye Yüzbaşı Muhittin Etingü ve Makina Yüzbaşı Mesrur Güley ile makina üsteğmeni Feridun Aşkı’dan kurulu idi. Alman mühendisin yardımcılığına da Makina Yüzbaşı Ahmet İsmail ile Katip Yüzbaşı Nuri Aksel verilmişti.⁶⁷⁶

⁶⁷³ **Deniz Kuvvetleri Tarihçesi**, Clit I, Kısım I, s. 65. (Yarbay Hüsamettin’e tercümanlık yapan Emekli İnşaiye Albay Saim Erkson’un ifadesi)

⁶⁷⁴ **Deniz Kuvvetleri Tarihçesi**, a.g.e., s. 65.

⁶⁷⁵ Erdem, Şerafettin; ; “Anılarda Gölcük”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 551, Ankara, 1991, s. 37.

⁶⁷⁶ Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü; **Deniz Kuvvetleri Tarihçesi**, a.g.e., s. 66.

Flander Şirketi baraka lojman, atölye ve inşa malzemesini ve bu arada havuzu inşa için kullanacağı 5 tonluk seyyar vinci Ekim 1925 sonunda Gölcük'e getirdi ve lojman ile atölyelerini hemen kendisine gösterilen yere kurmaya başladı. Malzeme çıkarma kolaylığı için Gölcük'te bir de ufak iskele yaptı. Bu sırada Yüzbaşı Süreyya Denizeri komutasındaki bir deniz er grubu da havuzun yapılacağı arazideki fındık ormanını kesti ve araziye havuzun denize indirilmesi için gerekli olan eğimde düzeltti.

Yüzer havuz, gerektiği zaman parçalara bölünerek çok sayıda ufak gemiyi havuzlayabilmek için altı parçadan oluşacaktı. Bu parçaların üç tanesi önce, diğer üç tanesi de sonra yapılacak ve üç parçalı iki grup denizde birbirine bağlanacaktı. Flender Şirketi ilk üç parçalık birinci grubu 14 Haziran 1926 günü; ikinci üç parçalık grubu da 15 Kasım 1926 günü denize indirdi. İki parça denizde birleştirildi ve gerekli tecrübeler yapıldı. Artık havuz *Yavuz*'u kaldırmaya hazırды.⁶⁷⁷

Bahriye Vekili İhsan Bey, *Yavuz*'un tamiri için 1926'da 3 milyon liraya kadar taahhütte bulunma yetkisi almıştı. Bu gizli ve hassas bir konu olduğu için ihale pazarlık usulüyle yapılacaktı. Yine uzun ve karmaşık bir ihale sürecinden sonra iş 5 Aralık 1926' da Fransızların Saint Nazaire et Chantier (Penhoet) Şirketine verildi. St. Nazaire'i başta Halil Hüna Efendi adında bir Kudüslü ile Nurettin Koniçe Bey temsil ediyordu. Bunlara daha sonra yardımı olur diye, İhsan Bey'in yirmi yıllık arkadaşı olan Sapançalı Hakkı Bey de katılmıştı.⁶⁷⁸ ve sözleşme de 5 Aralık 1926 günü imzalanmıştı.⁶⁷⁹ Sözleşmeye göre Fransız şirketi *Yavuz*'u onarım için havuzun üzerinde teslim alacaktı. Havuzu, üzerinde *Yavuz* olduğu halde, Flender Şirketi kaldıracak, Fransızlar ondan sonra işe başlayacaktı.

Sözleşme gereği bir ayda bitmesi gereken plan dört ay geçtiği halde bitmiyordu. Yapım işinin ilerleyen aşamalarında havuzun şekil itibarıyla *Yavuz*'u almaya uygun olmadığı anlaşıldı. Bunun üzerine şirkete 75 günlük tazminatsız ek süre verildi. Sonunda havuz 1926 Aralığında bitti.⁶⁸⁰

Yavuz, romörkörlerin yedeğinde olarak 9 Aralık 1926 günü İzmit'ten çekilerek havuza sokuldu. Çok amaçlı yapılan ve altı parçadan oluşan bu havuzun sarnıçları arasındaki dengeleri sağlayıp sağlamama hususu bir problem oluşturuyordu. Bu dengenin sağlanması

⁶⁷⁷ Deniz Kuvvetleri Tarihçesi, a.g.e., s. 66.

⁶⁷⁸ Mehmet Altun; "Havuz-Yavuz Olayı", Toplumsal Tarih, Sayı: 110, Şubat 2003, s. 38.

⁶⁷⁹ Deniz Kuvvetleri Tarihçesi; a.g.e., s. 67.

⁶⁸⁰ Mehmet Altun; a.g.m., s. 38.

için havuzun tam ortasında bir idare merkezi yapılmıştı. Her parçanın sarnıcında bulunan su miktarı ve yüksekliği kendisine özel saatiyle idare merkezinde gözükmekte idi. Mühendis bu idare merkezinde bulunacak ve parça sarnıçlarının saatlerine bakarak *Yavuz*'u dengeli şekilde kaldıracaktı.

Türk subayları, dengeyi biz de kurabiliriz dedilerse de, Bahriye Vekaleti daha güvenilir olsun diye Müller adlı Alman Mühendisi⁶⁸¹ 6000 TL. karşılığında Türkiye'ye getirmiş, ayrıca gemiyi de sigorta ettirmişti. ⁶⁸²Alman Mühendisi *Yavuz*'u havuza almaya çalışır, fakat dengeyi tutturamaz ve *Yavuz* havuza düşer⁶⁸³ Bu düşme ile *Yavuz*'un kıç tarafı çöker.⁶⁸⁴ Gelişen bu durum, *Yavuz*- *Havuz* davasına yol açıp, tarihimizde önemli bir yer edinecektir.

Yavuz'un kıç tarafının havuza düşüp çökmesi üzerine *Yavuz* tekrar dışarı alınır. Hemen *Yavuz* kontrol edilmiş ve tekneye tehlikeli olacak bir hasarın meydana gelmediği anlaşılmış ve havuz tekrar denize indirilerek *Yavuz* İzmit'e çekilmiş ve şamardıralar arasına bağlanmıştı. Flander Şirketi'de zamanında havuzu sigorta ettirdiği için parasını almıştı.⁶⁸⁵

20 Ağustos 1927'de havuzun tamiri bitti. Donanma Vekaleti 29 Ağustosta şirketi *Yavuz*'u devralması için davet etti, ancak şirket buna yanaşmadı. Çünkü sigorta şirketleri, havuzun kazaya uğraması üzerine önceden % 1 olan primlerini % 5'e çıkarmışlardı. Şirket, aradaki farkın bakanlıkça kabulünü istiyordu.⁶⁸⁶

İş bir anda çıkmaza girdi ve uzun bir görüşme dönemi başladı.sonunda İhsan Bey'le şirket sözleşmede bazı değişiklikler yapılması konusunda mutabık kaldılar. Bu değişiklikler 24 Ekim 1927'de bakanlar kuruluna geldi, ancak bazıları kabul edilmedi. İsmet Paşa, sözü edilen değişikliklerin devlet aleyhine olduğunu öne sürerek görüşmelerin devam ettirilmesini istedi. Bu, gerçekten kritik bir zamandı. Hükümet bir hafta sonra, 1 Kasım 1927'de istifa edecekti. İsmet Paşa, bunun son bakanlar kurulu toplantısı olduğunu söylemişti. Ayrıca

⁶⁸¹ Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s. 37; s. 132.

⁶⁸² Deniz Kuvvetleri Tarihçesi, a.g.e., s. 67.

⁶⁸³ Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s. 132-133.

⁶⁸⁴ Şerafettin Erdem; "Anılarda Gölçük", a.g.e., s. 37.

⁶⁸⁵ Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*; a.g.e., s. 68.

⁶⁸⁶ Mehmet Altun; a.g.m., s.39.

Bahriye Bakanlığı'nın da kaldırılmasının düşünüldüğü de biliniyordu. İhsan Bey, tüm bunlara rağmen, reddedilen değişiklikleri aynen muhafaza ederek 30 Ekim günü anlaşmayı imzaladı.⁶⁸⁷ Fakat şirketin onarım personeli, atölye ve malzemesini 6 Aralık 1926 günü Gölcük'e getirmiş olmasından dolayı bunları geri çekmekte şirket için bir sorun yaratıyordu. Böylece iki tarafında içinde bulunduğu zorluk anlaşılmaya varılmasını kolaylaştırmıştır.⁶⁸⁸

Flander Şirketi havuzun onarımını sağladı ve gerekli tecrübeler yapıldıktan sonra kontrol komisyonu 11 Eylül 1927 günü havuzun teslim alınmaya hazır olduğunu bildirdi. *Yavuz*'da 20 Eylül 1927 günü tekrar içeri alınır ve kaldırılır. Bu sefer havuzu Müller değil İsveçli mühendis olan Ebalmilad kaldırmış, ayrıca kaldırma işinde etkili isimlerden birisi de Türk Denizcisi Cavit Bey (Akman) olmuştur. Böylelikle *Yavuz* havuz üzerine kolayca kaldırılmış ve Saint Nazar Şirketi onarıma başlamıştır. Şirket bundan önce onarım için Gölcük'te makina, kazan, tahta işleri, endazehane ve diğer atölyeler kurmuş ve tahtadan işçi lojmanları yapmıştır.⁶⁸⁹

Diğer taraftan Deniz Kuvvetleri *Yavuz*'un dış emniyetini sağlamak üzere, Gölcük'te Kara Kuvvetlerine ait bir uçak savar taburu ile denize ait bir ağır makinalı tüfek bölüğü getirtti. Daha doğrusu bu vazife için 1 yüzbaşı, 3 üsteğmen ve 60 erden oluşan 6 ağır makinalı tüfek bölüğünü daha evvel Tuzla'daki 66'ncı alaya yollamış, bunlara Tuzla'da üç aylık bir kurs gösterdikten sonra bölüğü Gölcük'e getirmişti.

Bundan başka *Turgutreis*'in içindeki gedikli talebeyi de İstanbul'daki özel binaya göndererek, gemiyi *Yavuz*'un askerinin oturumuna tahsis etmiş ve zırhlıyı havuz ile Derince arasında demirletmişti.

Böylece Gölcük'te bir garnizon kurmak gerekmiş ve Marmara Üssübahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı emrinde bir "Gölcük Komutanlığı" açılmıştı. Aslında Marmara Üssübahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı *Yavuz*'un onarımından da sorumlu idi. İnşaat kontrol komisyonu da ona bağlı idi.⁶⁹⁰

⁶⁸⁷ Mehmet Altun; a.g.m., s.39.

⁶⁸⁸ Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*; a.g.e., s. 68.

⁶⁸⁹ Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*; a.g.e. s. 68.

⁶⁹⁰ *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*; a.g.e., s. 69.

Yavuz havuza alınana kadar denizciler geleneksel olarak gemide gündelik hayatı sürdürmeye çalışmışlardı. Hatta bir keresinde teftiş yapılmış, teftiş kritiği sırasında Albay Mehmet Ali Dalay ile Yarbay Mehmet Ali Ülgen herkesin gözü önünde tartışmışlardı.⁶⁹¹ *Yavuz*'un onarımı işi Fransızlara verilmişti.⁶⁹² Aslında bir ilginçlik vardı. Alman yapısı, gemiyi Fransızlar onarıyordu.⁶⁹³ Fransız firmasının adı Penohed idi. Ama Türkiye'de Saint Nazar olarak biliniyordu.⁶⁹⁴ Bu şirket *Yavuz*'un onarımını Aralık 1926'da üzerine aldı. Zaten Havuzu da Flender şirketi aynı ay içinde tamamlamıştır. Saint Nazar şirketi çeşitli maddi zararlarla karına (geminin alt kısmı) tamirini 25 Şubat 1930'da tamamlayıp, *Yavuz*'u havuzdan indirip *Turgutreis*'e aborde edildi. Böylece *Yavuz* tekrar donanmanın temel direği oldu.⁶⁹⁵ Bir an için bağımsız bir birim gibiydi⁶⁹⁶. Geminin "*Yavuz Sultan Selim*" olan adı onarımı takiben aynı yıl "*Yavuz Selim*" olarak değiştirildi.⁶⁹⁷ Artık yeni *Yavuz Selim*, Atatürk'ün dediği gibi Türkiye'ye büyük hizmetler görecektir ve gurur sağlayacaktır.

Yavuz'un onarımından sonra 24 Kasım 1931 günü Donanma'da yeni bir kuruluş yapıldı. Donanma Komutanlık makamı kaldırılıp bunun yerine "Harp Filosu Komutanlığı" terimi getirildi ve Harp Filosu'nun kuruluşu *Yavuz*'la birlikte aşağıdaki gibi olmuştur.⁶⁹⁸



Yavuz muharebe kruvazörünün yeniden denizlerde boy göstermesi, Ege ve Karadeniz'deki güç dengeleri bakımından önem taşıyordu. Doğal olarak Yunanistan ve

⁶⁹¹ Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s. 130-133; "Deniz Kuvvetlerinde Tam Bir Kuşak" **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 470, Temmuz 1970, Ankara, s. 5.

⁶⁹² Nejat Saner; a.g.e., s. 86; Afif Büyüktuğrul; Cumhuriyet Donanması (1923-1960), İstanbul, 1967, s. 131.

⁶⁹³ Şerafettin Erdem; ; "Anılarda Gölcük", **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 551, Ankara, 1991, s. 37.

⁶⁹⁴ Celal Eyiceoğlu; "Geçmişte ve Şimdi Gölcük Deniz Fabrikaları", **Donanma Dergisi**, İstanbul, Ekim 1962, s. 8.

⁶⁹⁵ Nejat Saner; a.g.e., s. 86.

⁶⁹⁶ Şerafettein Erdem; "Anılarım II", **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 559, Mart 1994, Ankara, s. 94.

⁶⁹⁷ Hasan Ersel; a.g.m., s.32.

⁶⁹⁸ Afif Büyüktuğrul; **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması**, Cilt: 4, Deniz Basımevi, İstanbul, 1984, s. 638.

Rusya, *Yavuz*'u dengeleyecek girişimlerde bulunacaklardı.⁶⁹⁹ İngilizlerse *Yavuz*'un donanmaya katkıdan çok zararı olacağını düşünüyorlardı. 1928'in başında yapılan değerlendirmeye göre, *Yavuz* onarılıp hizmete alınması durumunda dahi, Yunan filosu Ege'de Türk donanmasına karşı üstünlüğü koruyacaktı. Üstelik *Yavuz*'un yanında muhrip koruması olmadan denize çıkması intihar demektir.

Gölcük'te bu işler olurken Başbakan İsmet Paşa (İnönü) 24 Aralık 1927 günü Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne Bahriye Vekili İhsan Eryavuz hakkında; vekilin icra vekilleri heyeti kararlarına aykırı hareket ettiği, hazineyi zarara soktuğu ve görevini kötüye kullandığını bildirerek Meclis soruşturmanın açılması için bir önerge vermişti. Böyle bir tahkikatın açılmasına Meclis oybirliğiyle karar vermiş, Bahriye Vekili İhsan Eryavuz'da bu soruşturmanın açılmasını istemiştir. İngilizlerin, *Yavuz*'un geleceğine ilişkin yukarıdaki kuşkularının kuvvetlenmesi ve "Yavuz-Havuz Olayı" Bahriye Vekaletinin lağvedilmesini sağlamıştır.⁷⁰⁰ İngilizler, aslında Türkler *Yavuz*'un onarımından vazgeçmenin bir yolunu arıyordu ve bu olay iyi bahane olmaya adayı.⁷⁰⁰ *Sekilde deperler dırno lenne rapmer* olay aşağıda da açıklanacağı gibi İngilizlerin beklediği şekilde sonuçlanmayacaktır.

1.Yavuz-Havuz Davası'nın Gündeme Gelmesi

1 Kasım 1927'de III. İnönü Hükümeti istifa etmiş, aynı gün IV. İnönü Hükümeti kurulmuştu. Yeni hükümette İhsan Bey yoktu. yerine Vekaleten Milli Savunma Bakanı Çankırı Milletvekili Abdülhalik Bey (Renda) bulunmaktaydı. Böylece İsmet Paşa, Bakanlığı hem kaldırma yolunda hem de askeri işleri Milli Savunma Bakanlığı ile tek bir bakanlıkta birleştirme yolunda önemli bir adım atmıştı.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında basında ve kamuoyunda büyük fırtınalar kopartan Yavuz-Havuz yolsuzluğuna ilişkin ilk esintiler, 23 Aralık 1927 tarihli gazetelerde çıkan kulaktan dolma bir söylentiyle başladı. Bu söylentilere göre *Yavuz* zırhlısının tamiri için yapılan bazı sözleşmelerde eski Bahriye Vekili İhsan Bey'in "*tenkidi mucip ve mesuliyeti dai (geciktiren)*" bazı hareketleri görülmüştü.⁷⁰¹ İsmet Paşa bu sözleşme meselesini duyunca çılgına dönmüş, konuyu Gazi Mustafa Kemal'e açmıştı. Akıllarda hiçbir soru işareti kalmaması için meseleyi

⁶⁹⁹ Evanthis Hatzivassiliou; "The 1930 Greek-Turkish Naval Protocol", *Diplomacy and Starecraft*, Cilt 9, No: 1, Mart 1998, 92-3.

⁷⁰⁰ Serhat Güvenç; a.g.e.

⁷⁰¹ *Cumhuriyet*, 23 Kanunuevvel 1927 (23 Aralık 1927).

meclise götürmeye karar verdiler. 24 Aralık 1927 günü dönemin Başbakanı İsmet Paşa'nın T.B.M.M. Genel Kurulu'nda Dahili Nizamname'nin 169'ncu maddesine dayanarak verdiği aşağıdaki önerge ile *Yavuz*'un tamiri olayının hükümetin kararı aleyhine ve kanunların yetki dışında kullanıldığı, sonuçta hazinenin çıkarları gözetilmediğinden dolayı dönemin Bahriye Vekili İhsan Bey'in Yüce Divan'a sevki istenmiştir.⁷⁰²

“*Büyük Millet Meclisi Riyaset-i Celilesine*

Sabık Bahriye Vekili ve Cebelbereket Mebusu İhsan Bey'in vekaletinin son günlerinde Yavuz'un tamiri mukavelesinin tadili meselesinde Muhil-i emniyet bir tarzda İcra Vekilleri Heyeti'nin kararı hilafına ve bu kanuni selahiyetinin haricinde hareket ettiği ve hazinenin menafine adem-i tekayyüd gösterdiği anlaşılmıştır. Vekalet vazifesinden mutehaddis bu hareket kendisinin mesuliyetini ve Divan-ı Ali'ye sevkini müstelzimidir. Dahili nizamnamenin 169'ncu maddesi mucibince hakkında tahkikat icrasını talep ve teklif ederim.

*Malatya Mebusu Başvekil İsmet*⁷⁰³

İsmet Paşa bu önergeyi vermeden önce Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü de ikna etmeye çalışırsa da Atatürk, İhsan Bey'in suçlu olamayacağı inancındadır, fakat yine de ne gerekiyorsa yapılmasını da uygun görür. Olumsuz herhangi bir gelişmenin olmamasını da temenni eder.⁷⁰⁴ Aynı gün mecliste yaptığı savunmada tüm suçlamalara karşı çıkıyor, fakat bu soruşturmayı inkılabın bir gereği olarak değerlendiren bir konuşma yapmıştır:

*“Rica ediyorum. Kanun icabatına göre tahkikat yapılmalıdır. Ve yapılacaktır. Sevgili liderim,...beni bildiği halde hakkımda bu tahkikatı yaptığından dolayı Türkiye’de tunçtan heykeli rezk edilecek (dikilecek) Türkiye’nin en büyük hükümet adamıdır. Bu hadiseyi Türkiye’nin düşmanı olan dahildeki ve hariçteki hainler görsünler de Türkiye’nin vaziyeti, adamlarının ahlakı nedir anlasınlar, korksunlar”*⁷⁰⁵

III. Dönem bu yeni devresinde, yeni oluşturulan IV. İsmet Paşa Hükümeti'nin ilk 13 Kasım 1927'de yaptığı toplantının ana gündem maddesini, *Yavuz* zırhlısı ile eski Bahriye Vekili olan Topçu İhsan Bey oluşturur. İsmet Paşa bundan sonra Topçu İhsan Bey ile ilgili verileri toplar. Nihayet 29 Aralık 1927 tarihinde T.B.M.M.'nde yaptığı; “*Yavuz'un tamiri*

⁷⁰² *Cumhuriyet*, 25 Kanunuevvel (Aralık) 1927; Feridun Kandemir, “Yavuz-Havuz Davası”, *Resimli Tarih Mecmuası*, Sayı: 58, Ekim 1954, İstanbul, s. 3409; Mehmet Alun; *a.g.m.*, s.39.

⁷⁰³ Nadir Latif İslam, *Türkiye’de Gensoru ve Meclis Tahkikatı*, Ankara, 1966, s. 51.

⁷⁰⁴ Nadir Latif İslam; *a.g.e.*, s. 49-50.

⁷⁰⁵ *Cumhuriyet*, 23 Kanunuevvel (Aralık) 1927

mukavelesinin geçirdiği safahatı ve bu esnada müşahede olunan halatı hikaye edeceğim...” diye başlayıp bu konuda bilgi verdikten sonra;

“ ...Dahili Nizamnameye göre evvela keyfiyein nazarı dikkate alınıp alınmaması müzakere olunacaktır. Ben takririmin nazarı dikkate alınmasını bir hükümet itimat meselesi olarak vaz’etmiyorum. Çünkü nihayet bir adalet mevzuuna karar verirken her hangi bir siyasi mülahazatın tesirini üzerine sürmekten dikkatle içtinabetmeyi bir vazife addettim. Bu maruzat ile ben bir devlet meselesi için iktidarımız dahilinde, vazifelerimizin hududu içinde bulunan muamelatı tamamlamış ve meselenin yüksek iştigalatınız sahasına giren safhasını, aziz adalet emanetini taşıyan ellerinize tevdi etmiş oluyorum. Takdir ve karar milletin Büyük Meclisinindir.”⁷⁰⁶

Diyerek bravo sesleri ve alkışlarla tamamladığı bir konuşma ile eski Bahriye Vekili İhsan Bey, sanki mahkeme olmadan suçlu bir pozisyona düşmüş gibidir. Bu bağlamda, İhsan Bey için Divan-ı Ali’nin kapısı aralanmıştır. ⁷⁰⁷ İhsan Bey halen milletvekili olduğu için ve dokunulmazlığı devam ettiği için usul gereği önce Meclis’ten yol geçmektedir. ⁷⁰⁸ İsmet Paşa’nın T.B.M.M. kürsüsünde yaptığı konuşmadan sonra İhsan Bey de cevabi bir konuşma yaparak kendisine göre sorunun *Yavuz*’un onarımı için oluşturulan yeni Havuza düşmesiyle başlamış, bu yeni durum da yeni sorunlar, yeni maliyetler getirmiştir. ⁷⁰⁹

Bu olay Türk basınında da geniş yer bulmuştu nitekim Cumhuriyet gazetesinin başyazısında şöyle deniyordu:

“Cumhuriyetin en büyük kuvvetini, en büyük mesnetdini fazilet teşkil ettiğine, hatta Cumhuriyet bizzat faziletin ta kendisi olduğuna göre,yeni idarenin, iffet ve fazileti hakim kılmak için açtığı mücadele, cumhuriyet uğrunda açılmış bir mücadele demektir. Cumhuriyet idaresi, eski devirlerin manen ve maddeten sukut ve inhidamını

⁷⁰⁶ Bu konuşmanın tamamı için bkz. *İnönü’nün Söylev ve Demeçleri I (T.B.M.Meclesi’nde ve C.H.P kurultaylarında (1919-1946), M.E.B. Basımevi, İstanbul, 1946, s.159-173.*

⁷⁰⁷ Nadir Latif İslam; *a.g.e.*, s. 51; Feridun Kandemir; *a.g.m.*, s. 3409.

⁷⁰⁸ Nadir Latif İslam; *a.g.e.*, s. 51.

⁷⁰⁹ Feridun Kandemir; *a.g.m.*, s. 3409-3410.

hazırlayan suistimallere göz yumamaz, yolsuzlukları lakaydi ve müsamaha ile karşılayamaz”⁷¹⁰

Şeklinde belirtildiği gibi Kamu görüşünde soruşturmanın yapılmasını destekler nitelikteydi. Artık Bahriye Vekili İhsan Bey kamu vicdanı karşısında zor durumdadır.⁷¹¹

İhsan Bey’in, kendisi hükümete bu konuda bilgi vermese bile daha önce Başbakan’a bilgi vermiş ve maliye dairesini de haberdar etmiş olduğunu dikkate alacak olursak, aslında İsmet Paşa tarafından suçladığı olgulardan pek de suçlu olmadığını görürüz.⁷¹² Kaldı ki, İhsan Bey, onarımın daha fazla uzayıp, daha çok zaman, emek, para kaybını önlemek için kendine yasalarca tanınan inisiyatifini kullanmıştır.⁷¹³ Bunu kullanma hakkı da vardır. Ama kullanmada usulsüzlük konusu incelenebilir. Burada ilginç olan nokta İhsan Bey’in anlaşılmayı, 30 Ekim 1927’de yapması ve Başbakanın da güvence vermesidir.⁷¹⁴

Oysa İsmet Paşa 21 Ekim 1927 ile 1 Kasım 1927 tarihleri arasında İhsan Bey ile olan ilişkilerinin kesildiğini beyan etmiştir. İlişkiler kesilmişse İsmet Paşa nasıl onay vermiştir? Yok eğer ilişkiler gerçekten kesilmiş ve aralarındaki mücadele artık çok sert bir aşamaya gelmişse, İhsan Bey gibi, sürekli mahkemelerde görevli bulunmuş ve Kurtuluş Savaşı sırasında kurulan İstiklal Mahkemeleri’nin önemli davalarında başkanlık yapmış tecrübeli birisinin, kendisi için ileride aleyhine bir koz olarak kullanılabilecek bir belgeyi⁷¹⁵ 30 Ekim 1927 de imzalaması pek akla uygun düşmemektedir. Bu imza olsa olsa güvence altında yapılmış olmalıdır.

2. Meclis Tahkikat Komisyonu’nun Oluşması ve Çalışması

İhsan Bey’in 29 Aralık 1927 tarihinde T.B.M.M’nde Başbakan İsmet Paşa’nın önergesi ve konuşmasına karşı yaptığı cevabi konuşması İsmet Paşa’nın Meclis üzerindeki etkisi nedeniyle etkili olmadı ve sonuçta, T.B.M.M’nce alınan 387 sayılı kararla, içtüzüğün 170’nci maddesi gereğince ve “Teşkilatı Esasiye ve Adliye Encümenleri”nden oluşan bir

⁷¹⁰ Cumhuriyet, 30 Kanunuevvel (Aralık) 1927.

⁷¹¹ Bkz. Resim III.

⁷¹² Samet Ağaoğlu; a.g.e., s. 45.

⁷¹³ Nadir Latif İslam; a.g.e., s. 51.

⁷¹⁴ Samet Ağaoğlu; a.g.e., s. 45.

⁷¹⁵ Kılıç Ali; İstiklal Mahkemesi Hatıraları, İstanbul, 1955, s. 8-9; Ergün Aybars; İstiklal Mahkemeleri (1920-1923), İstanbul, 1975, s. 82-233, s. 83.

“**Muhtelit Encümen**” kurulması kararlaştırılmıştır. ⁷¹⁶ Aynı zamanda konuyla ilgili olması nedeniyle Kastamonu Milletvekili Ali Rıza Bey’in önergesi de Meclis tarafından dikkate alınmıştır. ⁷¹⁷

Bundan sonra Anayasa ve Adalet’ten oluşan iki alt komisyonun birleştirilmesinden oluşan karma bir Tahkikat Komisyonu oluşturulmaya başlanır, Meclisteki milletvekillerinden otuz üçü bu komisyona girer. ⁷¹⁸ Başkanlığına da Muğla Milletvekili Yunus Nadi (Abalıoğlu) Mazbata Yazarlığına Giresun Milletvekili Hakkı Tarık (Us) getirilmiştir. ⁷¹⁹ Yunus Nadi Bey, Hakkı Tarık Bey dışında, Celal Nuri (İleri), milli şair Mehmet Emin (Yurdakul), ünlü tarihçi Yusuf Akçura, eski Basın-Yayın Genel Müdürü Ahmet Ağaoğlu ve Refik Koraltan’da Tahkikat Komisyonu’nda görev alan Milletvekilleri arasındadır. Bu komisyon derhal toplanıp, dosyaları denetleyip Bahriye Vekaleti müsteşarı, daire müdürleri, vekilleri ve bizzat İsmet Paşa ile İhsan Bey’i ve bu arada hadiseye ismi karışan bütün ilgilileri sorguya çekip, yüzleştirerek tahkikatını yapmaya koyulmuştur.

İhsan Bey;

“Efendiler, yüksek huzurunuzda, arza mecburum ki, heyeti celileniz tarafından isticvaba başlandığım şu anda endişe içindeyim. Nasıl endişe etmeyim ki; tahkikatı yapmakta olan bu encümenin reisi beyefendi, hakkımdaki böyle bir teşebbüs yapılmakta olduğunu benim bile malumatım olmadığı bir günde, güya daha evvel herşeyi biliyormuş, vesikalarla delillere sahipmiş gibi, kati olarak benim mücrim olduğumu gazeteleriyle ve imzaları altındaki makaleleriyle beni bütün milletime teşhir etmiştir.” ⁷²⁰

Diyerek daha ilk soruşturma da Tahkikat Komisyonu Başkanı Yunus Nadi Bey’e güvenemediğini yüzüne karşı beyan etmiştir. Yunus Nadi Bey’de durum ile ilgili cevabı bir konuşma yapmış, fakat pek doyurucu olmamıştır ⁷²¹. İhsan Bey Tahkikat Komisyonu’ndaki ilk sorgusunda, Mazbata Yazarı Hakkı Bey’i de eleştirmiştir. Çünkü konuyla ilgili Vakit

⁷¹⁶ Nadir Latif İslam; a.g.e., s.50-51..

⁷¹⁷ Feridun Kandemir; a.g.e., s. 3410.

⁷¹⁸ Feridun Kandemir; a.g.e., s. 3410.

⁷¹⁹ Nadir Latif İslam; a.g.e., s.50-51; İsmet Bozdağ; a.g.e., s. 159.

⁷²⁰ Nadir Latif İslam; a.g.e., s.52; Feridun Kandemir; a.g.e., s. 3410-3411.

⁷²¹ Feridun Kandemir; a.g.e., s. 3411.

gazetesinde de yazılar çıkmıştır. Bu yazılar da İhsan Bey için pek olumlu değildi. Şimdi o gazetenin en etkili ismi karşısındadır. Kaldı ki Hakkı Bey'in o dönemde İsmet Paşa ile arası çok iyidir. İhsan Bey Tahkikat Komisyonu'nca bu yapısından dolayı, daha işin başlangıcında Yüce Divan'a gönderileceğine inanmıştır. Bu psikoloji Tahkikat Komisyonuna şu sözleri söyler;

“ Efendiler, tarih geçmiş vak'aları en doğru, en tarafsız mütalaa ve muhakeme eden bir mahkemedir. Bu büyük mahkeme huzurunda ve necip milletinin salim ve tarçigirlikten uzak olan vicdanı önünde masumiyetimin tahakkuk edeceğine imanım tam ve çok kuvvetlidir.”

Tahkikat Komisyonu her ne kadar Topçu İhsan Bey'de bir korku bir endişe yaratmışsa da, o yine de onların vicdanlarına güvenerek konuşacağını beyan eder ve Tahkikat Komisyonu Başkanı kendisini azarlar bir şekilde konuşur. Bu komisyon, İhsan Bey'i; İngiltere'deki hazır havuzun satın alınması teşebbüsünde sorumsuz bir komisyoncu olan Amiral Hikmet Paşa'yı görevlendirip, havuzun özellikleri ve kıymeti hakkında bakanlığın sorumlu dairelerinin fikri alınmadan müşteri sıfatıyla bağlanış, yeni bir havuz yaptırmak isterken, Komisyoncu Ömer Nazım ve Ertuğrul Mebusu Doktor Fikret Beylerle anlaşarak ve bu havuzu teklif eden Flander Şirketiyle uyuşarak ihale zamanında ve mukavelenin tatbikatında görevi suistimal suretiyle fesat karıştırarak irtikap yapmak, *Yavuz*'un tamir işi için Fransız Saint Nazar Şirketi'yle yapılan sözleşmeyi komisyoncu Sapancalı Hakkı ve Koniceli Nurettin Beylerin iştirakiyle rüşvet alarak, kanuna aykırı bir şekilde tadil ve imza etmek ve nihayet; Bahriye Yüzbaşısı hukukçu Rıza Bey'i kanuna aykırı emekliye sevk etmek şeklinde dört temel noktada suçlayarak sorgulamaya başlar.⁷²²

Tahkikat Komisyonu'nda İhsan Bey'in sorgulanmasındaki usul gereği olan sorular bittikten sonra asıl konuya gelinmiştir. İlk olarak suçlu sayıldığı olaylardan birisi olarak, yeni bir havuz yaptırmak isterken, komisyoncu Ömer Nazım⁷²³ ve Bilecik Milletvekili Doktor Fikret Beylerle⁷²⁴ anlaşarak ve bu havuz teklifinden Flander Şirketiyle uyuşarak ihale zamanında ve sözleşmenin uygulanmasında, ortalığı karıştırıp, görevini kötüye kullanması

⁷²² Feridun Kandemir; a.g.e., s. 3410-3411.

⁷²³ Ömer Nazım Bey, ünlü Enver Paşa'nın eniştesiydi, fakat İttihat ve Terakki Partisi ile de sorunları olmuş ve suikaste de uğramıştı. Rasim Ünlü; a.g.e., s.48.

⁷²⁴ Ergun Aybars; a.g.e.,s. 231; “Dr. Fikret Bey, Askeri Tıbbiye'yi bitirmiş, okulda asistanlık yapmış,. Cerrahpaşa Hastahanesinde çalışmıştır. Birinci Dünya Savaşı sırasında Yüzbaşı olarak görevli olmuştur. 1.Dönem de Kozan milletvekili olmuş, Kastamonu İstiklal Mahkemesi üyeliği de 35-36 yaşlarında yapmıştır.”

gündeme getirilmesi üzerine İhsan Bey sinirlenir ve sinirli olarak; “*hepimiz başta reisimiz olmak üzere zenginleşmek lazımdır, demokrasi zenginliğe dayanır demiyor muydunuz?*” Derse de; Atatürk kendisinden söz edilmesini istemez.⁷²⁵ Aslında Tahkikat Komisyonu Başkanı Yunus Nadi Bey de ticaretle ilgilenmişti. Üstelik bu ilişkiler sırasında bazı şüpheli durumlarda yaşanmıştır. İhsan Bey sonraki sorgulamalarda daha sakın ve akılcı bir şekilde adı geçenlerle yapmış olduğu ticari ilişkinin, Bahriye Vekili olmadan önce olduğunu, göreve gelmesiyle bu ticari ilişkilerinin bittiğini söyler. Bunun üzerine Tahkikat Komisyonu üyelerinin; “*Nazım Bey’i, Ankara’da Meserret otelinde ziyaret etmiş ve kendisinin size ticaret işlerine ait otuz bin liralık bir mektup vermesi teklifine razı olmayarak, kırk bin lira istemiş ve bu mektubu almışsınız. Buna ne dersiniz?*” sorusuna İhsan Bey, bunların yalan olduğunu, bunları uyduranın da Kozan⁷²⁶ milletvekili Ali Saip Bey’in⁷²⁷ olduğunu söyler.⁷²⁸

Gerçekte İhsan Bey bu konuda haklıdır. Ali Saip Bey, İstiklal Mahkemeleri döneminden kalan kininden dolayı⁷²⁹ devamlı suretle aleyhinde konuşmalar yapmış,⁷³⁰ İhsan Bey’in yaverliğini yapmış olan insanlara kadar ulaşır, onları yönlendirmeye çalışmıştır.⁷³¹

Tahkikat Komisyonu ikinci önemli suçlama nedeni olarak İngiltere’den de havuz alımı için çalışmalar yapıldığını, hatta almaya kalkışıldığını bunun için Hikmet Paşa adlı eski bir amiralin uğraştığını, sonradan bu havuzun uygun nitelikte olmadığını anlaşıldığını belirtir. *Bunun üzerine* niye bu çürük havuzu almaya teşebbüs ettiği sorulur. İhsan Bey’de olmamış bir iş üzerin uğraşmaktan ziyade, olmuş işlerden dolayı sorgulanmasını ister. İki önemli soru Topçu İhsan Bey tarafından mantıklıca izah edilir. Bunun üzerine komisyon Flander Şirketi’nin niye acele olarak seçildiğini ve niye diğer şirkete haber verilmediğini sorar⁷³² İhsan Bey;

⁷²⁵ Samet Ağaoğlu; a.g.e., s. 49-50.

⁷²⁶ Cumhuriyetin ilk yıllarında bugünkü Adana ili Kozan, Seyhan ve Cebelübereket gibi çeşitli bölgelere ayrılmıştı.

⁷²⁷ Ali Saip Ursavaş, 1887 yılında Kerkük’te doğmuştur. Babası Rovandızoğlu Emin’dir. Harbiye’yi bitirmiştir. Kurtuluş Savaşı sırasında, Kozan ve Urfa’da bulunmuştur. I.Devre Urfa, II,III,IV,V ve VI. Devrelerde ise Kozan’dan milletvekili olmuştur. İstiklal Mahkemelerinde üyelik ve başkanlık yapmıştır. Üç çocuk babası ve “Çukurova Acıklı Olayları” ve “Urfa’nın Kurtuluş Savaşları” adlı kitapları olan Ursavaş 26 Eylül 1939’da ölmüştür..

⁷²⁸ Feridun Kandemir; a.g.e., s. 3412.

⁷²⁹ Bu durumu İstiklal Mahkemeleri’nin diğer bir ünlü ismi olan Atatürk’ün yakın arkadaşlarından Mazhar Müfik Kansu Bey açıklamıştır. Samet Ağaoğlu; a.g.e., s. 47-48.

⁷³⁰ Samet Ağaoğlu; a.g.e., s. 47.

⁷³¹ Samet Ağaoğlu; a.g.e., s. 47-48.

⁷³² Feridun Kandemir; a.g.e., s. 3411-3412.

“...; rapor üzerine Flander’le temas edildi. Teklifin hangi sebeplerle kabule şayan olmadığı söylendi. O da sizin istediğiniz şekilde yaparım dedi. Şu halde, kabule şayan olmamak keyfiyeti ortadan kalkmış oldu. Böylece iki şirket arasında müsavat hasıl olmuş, yalnız para meselesi kalmıştı. Para meselesini de, aldığım teklif mektuplarını İsmet Paşa’ya göstererek hallettim. Cereyan eden muamele budur. Tafsilatını isterseniz, ait olduğu daireden ve bilhassa müsteşar Hüsamettin Bey’den alırsınız.”⁷³³

Diyerek bu konuda İsmet Paşa’nın bilgisi olduğunu söyler. Fakat İsmet Paşa’da

“ Meclis araştırması uzun sürmedi. Fakat Cumhuriyet Tarihinin en dikkate değer hadiselerinden biri oldu. Eski binbaşı, sabık vekil bu tahkikat esnasında, tamir işinin ihale edildiği firmaya başvekiin muafakat ettiğini, teklif ettiği iki müesseseden birinin ismini çizerek diğerini kabul ettiğini ispat eden veiskayı hatırlattığı zaman İsmet Paşa; “çizgi benim, mes’uliyet onundur. Kimbilir bana ne yalanlar söyledi ki kabul ettim”⁷³⁴

Diyerek siyasi sorumluluk müessesesini kökünden yıkan cevabını vermekte tereddüt etmemiştir.

Tahkikat Komisyonu Reisi de şöyle sorar; “Tespit etmek istediğimiz noktalardan biri de şudur; Hatt-ı zatında bu iki şirketten birini tercih etmek hakkı, vazifesi ve mes’uliyeti kimindir?” İhsan Bey cevap olarak; “Benimdir !” der. Bunun üzerine Tahkikat Komisyonu Reisi, 9 Mayıs’ta Flander Şirketi temsilcisine neden mektup yazdığını, oysa kararın 10 Mayıs’ta çıktığını belirtir. Buradaki çelişkiyi çözmek ister. İhsan Bey; “Bu, vekaletin çarkçılık şubesi tahrirat dairesinin mektubudur” derse de, Komisyon Reisi; “imza sizindir !” der. İhsan Bey’de; “Pekala imza benim ama, üç sene evvelki meselenin teferruatını şimdi İhsan Bey nasıl bilsin?. Bunun müsveddesini yapmışlar, yazmışlar, bana getirmişler, imzalamışım... teferruatını Müsteşar bey bilir” diye söylese de Reis; “Müsteşar bey burada yok ama, mantık var, şirkete yazdığınız bu tezkere ile vekaletin onları tercih ettiği anlaşılmıyor mu?” diye sorar. İhsan Bey, bu duruma “Temin ettiğim mayın fabrikası, tercih sebebi olabilir” der ve

⁷³³ Feridun Kandemir; a.g.e., s. 3413.

⁷³⁴ Samet Ağaoğlu; a.g.e., s. 49.

devam eder, “*Bedavadan bir mayın fabrikası temin ettiğime sevinirken, şimdi niçin yaptın diye muaheze ediliyorum*” diyerek izah eder.

Tahkikat Komisyonu, Penohed/Saintnazar Şirketi’ne verilen *Yavuz*’un tamiri işiyle ilgili soruyu sorar. İhsan Bey’de bu işte hükümetin bilgisi olmadığını, ama aldığı kararların devlet lehine olduğunu açıklar. Buna göre şirkete sigorta yaptırış olduğunu yüzde üç tenzilat yaptırdığını, kendisine kullanılmak üzere yüzbin liralık kullanım hakkını yirmibin liraya indirdiğini belirtir ve “Hülasa gerek sigorta gerek mütehassıs ve tediye işleriyle yaptığım tadilleri, devlet lehine gördüğün için kabul ettim ve yaptım” diye açıklar. Tahkikat Komisyonu’nun da İhsan Bey’e suç olarak en son yöneltilen soru bahriyeli katip sınıfından Yüzbaşı Ziya Bey’in kanuna aykırı şekilde emekli edilmesi olayı idi. İhsan Bey, buna gerekçe olarak şahsın defalarca emekli olmak istediğini, kendisinin de bunu yaptığını belirtir. Bu son sorudan da anlaşılacağı üzere İhsan Bey’i her türlü açıdan zorlamak ve yıpratmak için bu soruların ortaya konulduğu açıktır. Zira istifa etmek isteyen bir subayın emekli edilmesi elbette doğal bir olaydır. Bunun oraya suç olgusu olarak düşünülüp getirilmesi herhalde uygun olmasa gerek. Zira bu durum bazı peşin hükümlü düşünceleri de akla getirmektedir. Komisyon İhsan Bey’den sonra onun bakanlığı sırasında bakan olmuş olan bazı arkadaşlarını da dinler. Bundan sonra İhsan Bey’i suçladığı tüm konularda suçlu sayarak Yüce Divan’a göndermeyi uygun bulur ve bu kararını T.B.M.M.’nin onayına sunar.⁷³⁵ Bu sırada 16 Ocak 1928 tarihinde Bahriye Vekaleti tasviye edilir. 21 Ocak 1928 günü kanun yürürlüğe girer⁷³⁶. Tahkikat Komisyonu’nun yaptığı soruşturmanın sonucu, 22 Ocak 1928’de tamamlanıp bastırılarak broşür halinde milletvekillerine dağıtılmıştır.⁷³⁷

Buradan çıkan sonuç şudur; İhsan Bey’e Yüce Divan yolu görünmüştür. Ama bunu yapan Tahkikat Komisyonu İhsan Bey’i tamamen suçlu görmesi enterasandır. Zira suçlandığı konularda bariz olarak suçsuz olabileceği konular varken dahi, bunları dikkate almaması başka düşünceleri de çağrıştırmaktadır.⁷³⁸

3.Türkiye Cumhuriyeti’nin İlk Yüce Divan Olayı

Tahkikat Komisyonu’nun aldığı karar neticesinde T.B.M.M.’nin onayı için 26 Ocak 1928 günü toplanan Meclis’te komisyonun mazbatası okunduktan sonra İsmet Paşa söz alarak

⁷³⁵ Feridun Kandemir; a.g.e., s. 3413-3414.

⁷³⁶ Raşit Metel; *Atatürk ve Donanma*, İstanbul, 1966, s. 87.

⁷³⁷ Nadir Latif İslam; a.g.e., s. 52.

⁷³⁸ Süreyya Ağaoğlu; *Bir Ömür Böyle Geçti*, İstanbul, 1984, s. 56.

İhsan Bey'i burada yine suçlu gösterir.⁷³⁹ Fakat bu suçlamada olayı daha kuvvetlendirici kılmak için Tahkikat Komisyonu'nun aldığı kararları da değerlendirilir.⁷⁴⁰ İhsan Bey de artık bir çıkış yolu göremez ve aylardır yaşadığı sıkıntı ve panikle Yüce Divan'a gitmek istediğini⁷⁴¹ bağırır bağırır T.B.M.M.'nde milletvekillerinin yüzlerine haykırır.⁷⁴² İsmet Paşa'da bu konuşmayı ağır bir cümle ile karşılar⁷⁴³. İhsan Bey'de; “İzmit sahilinden her geçtiği zaman Yavuz ve diğer gemilerini tamir eden havuzun çekiçleri onun da başına inecektir” derse de, İsmet Paşa buna gülerek ve rahat bir biçimde; “Bu çekiçler evvela senin başını parçaladı” diye cevap verir.⁷⁴⁴

Sonuçta, Meclis uzun görüşmelerden sonra Tahkikat Komisyonu'nun almış olduğu kararı benimser. İstanbul Milletvekili Nurettin Ali Bey'in “Ankara'da Divan-ı Ali teşkiline karar vekilmesine ve Cebelübereket Mebusu İhsan Bey'in masumiyeti teşriyesinin refiyle Divan-ı Ali'ye sevkini...” isteyen taktir oya konulur ve oy birliğiyle kabul edilir.⁷⁴⁵

Artık Topçu İhsan Bey, Yüce Divana sevk edilmiştir. İhsan Bey'in dokunulmazlığı 26 Ocak 1928'de kaldırılır.⁷⁴⁶ 2 Şubat 1928 günü eski Bahriye Vekili, eski ittihatçı fedai olmasından, kaçacağı korkusundan dolayı olağanüstü önlemler alınıp Ankara Keçiören'deki evinden alınarak tutuklanır.⁷⁴⁷ İhsan Bey, Ankara cezaevine, dosyası da Yüce Divan'a götürülür.⁷⁴⁸ İhsan Bey gidince evde çocuklarıyla yalnız kalan eşi Nuriye Hanım suskun ve perişan bir halde, Ahmet Ağaoğlu'nun ailesine telefon edip, yardım istmişti ve bunun üzerine destek için gelen Ağaoğlu ailesi, orada sabahlarlar. Ertesi günü Hakimiyeti Milliye gazetesi, İhsan Bey'in tutuklanması haberini verip, hanımının yanına ilk koşanlar “Ağaoğlu'nun kızları” diye yazıyordu. Bunun sonunda Ahmet Ağaoğlu, Dahiliye Vekili Recep Bey (Peker)

⁷³⁹ Cumhuriyet, 27 Kanuni sani (Ocak) 1928

⁷⁴⁰ Feridun Kandemir; a.g.m., s. 3413-3414.

⁷⁴¹ Samet Ağaoğlu; a.g.m., s. 46-52.

⁷⁴² Feridun Kandemir; a.g.m., s. 3414.

⁷⁴³ Samet Ağaoğlu; a.g.e., s. 50; “Başını yem torbasına sokarak galiz tezahüratta bulunan bu adam !”; Şevket Süreyya Aydemir; İkinci Adam, Cilt I, İstanbul, 1966, s. 380; “İsmet paşa'nın bu davada davranışı açık ve sert oldu”; Rasim Ünlü; a.g.e., s.52.

⁷⁴⁴ Samet Ağaoğlu; a.g.e., s. 49; Rasim Ünlü; a.g.e., s.52.

⁷⁴⁵ Cemal Kutay; Cumhuriyet Devrinde Saistimaller, Meclis Tahkikatı, Divan-ı Aliler, İstanbul, 1958, s. 76; Nadir Latif İslam; a.g.e., s. 52.

⁷⁴⁶ Zabıt Ceride Devre III, Cilt II, s. 97; Utkan Kocatürk; a.g.e., s. 474.

⁷⁴⁷ Utkan Kocatürk; a.g.e., s. 475; Samet Ağaoğlu; a.g.e., s.50.

⁷⁴⁸ 50 Yıllık Yaşantımız 1923-1933, Cilt I, 1975, İstanbul, s. 238; Rasim Ünlü; a.g.e., s.53.

ile yazıyı yazan Falih Rıfkı (Atay)'a kızılıyordu.⁷⁴⁹ Artık 1924 Anayasasının 61'nci maddesine göre görevlerinden doğan suçların yargılanması için Yüce Divan kurulması gerekiyordu.⁷⁵⁰

Sonuçta Yüce Divan kuruldu ve 5 Şubat 1928 günü çalışmaya başladı. Sanık eski Bahriye Vekili İhsan Bey'le arkadaşlarıydı. Yani müsteşarı, olaya adı karıştırılmış olan memurlar ile subaylardı. Bu cumhuriyetin ilk Yüce Divan çalışmasıydı.⁷⁵¹ Gerçekte ise bu bakanın Yüce Divan'a gönderilmesi kamuoyunda şaşkınlık yaratmıştır. Acaba İsmet Paşa'nın eski Bahriye Vekili'ni mahkemeye göndermesi bir şakadan mı ibaret?⁷⁵² Diyen bir yazara karşın Adliye Vekili Mahmut Esat (Bozkurt) ise; "*Türk hakiminin gözünde bir bakanı muhakeme etmekle, dağlar başında kimsesiz kalmış bir çobanı yargılamak arasında asla bir fark yoktur. Olamaz da ...*" derken somut durumu da ortaya koyuyordu. İlk duruşmada eski Bahriye Vekili İhsan Bey, perişan, umutsuz, yorgun bir halde görülecektir.⁷⁵³ sonraki bir celsede alınan kararla olayla ilgili görülen Bilecik Milletvekili Dr.Fikret Bey'in dokunulmazlığının kaldırılması T.B.M.M.'nden istenir.⁷⁵⁴ Sonuçta 16 Şubat 1928'de Yavuz-Havuz davası nedeniyle Bilecik Milletvekili Dr.Fikret Bey de tutuklanıp⁷⁵⁵ Yüce Divan'a sevk olunur.⁷⁵⁶ Dava günlerce sürer ve duruşmaları 12 Nisan 1928 günü biter.⁷⁵⁷ Sonuçta Yüce Divan Türk Milleti namına 16 Nisan 1928'de kararını verir.⁷⁵⁸ Mahkeme onu suçladığı çoğu konulardan beraat ettirir.⁷⁵⁹ Fakat mahkeme sırasında ortaya çıkan bir mektup her şeyi değiştirir. Ankara'da nüfuzlu kimselere dağıtılmak üzere şu kadar yüzbin frankın gönderildiğini bildiren bu mektup ve bu bağlamda nüfuzlu kimselerden rüşveti alanlar olsa olsa Bahriye Vekili'dir düşüncesine dayanan bir yaklaşımla hukuk açısından mahkumiyeti kesinleşir.⁷⁶⁰

Bu durumda İhsan Bey, hazinenin nakdi zararına yol açmış olaya fesat karıştırmış oluyordu. Ancak olayın tamamı sağlanamadığı için "cürmün husulüne lüzumlu fiilleri ikmal edemez derecesindeki mezkur cürme teşebbüs etmekten esbabı müşeddide ile mücrimuyetine

⁷⁴⁹ Süreyya Ağaoğlu; a.g.e., s. 56; Samet Ağaoğlu; a.g.e., s. 50; Rasim Ünlü; a.g.e., s. 53-54.

⁷⁵⁰ 50 Yıllık Yaşantımız 1923-1933, Cilt I, 1975, İstanbul, s. 238.; Rasim Ünlü; a.g.e., s.53.

⁷⁵¹ Yüce Divan, yasa gereği Danıştay ve Yargıtay üyelerinden oluşmuştur.

⁷⁵² Orhan Tahsin; "75 Yılda Çelmeler, Darbeler", *Ortadoğu Gazetesi*, 26.5.1996, s. 2.

⁷⁵³ Samet Ağaoğlu; a.g.e., s. 51.

⁷⁵⁴ Nadir Latif İslam; a.g.e., s. 54.

⁷⁵⁵ Utkan Kocatürk; a.g.e., s. 475; Mehmet Altun; a.g.m., s.39.

⁷⁵⁶ Nadir Latif İslam; a.g.e., s. 54.

⁷⁵⁷ Nadir Latif İslam; a.g.e., s. 54.

⁷⁵⁸ T.B.M.M.Zabıt Ceride Devre III, Cilt III, s. 174-175; Utkan Kocatürk; a.g.e., s. 477.

⁷⁵⁹ Feridun Kandemir; a.g.e., s. 3414.

⁷⁶⁰ Samet Ağaoğlu; a.g.e., s. 52; Rasim Ünlü; a.g.e., s. 54.

karar verilmişti” denilecektir. Aslında bu mektup Sapançalı Hakkı Bey’e Saint Nazar Şirketi tarafından verilmiş idi⁷⁶¹. Oysa eski İttihatçı olan İhsan Bey, yine eski İttihatçı olan Sapançalı Hakkı Bey ile bu işlerde bulunması büyük bir hata idi. Yine İhsan ey, eski dostları himaye edip onlar üzerinden para kazanmayı düşünmemişse de, kendisinin mahkumiyetinde onlar vasıtasıyla menfaat temin etmek maksadına dayandığı iddiası kuvvetli bir delil buldu. ⁷⁶² Sonuçta eski Bahriye Vekili İhsan Bey, “*Flander’in havz meselesinde vazife-i memuriyetini suistimal etmiş olduğuna ve Yavuz meselesinde fesat karıştırmak suretiyle irtikaba (rüşvete) teşebbüs eylemekten esbab-ı müşeddide (şiddetlendirici sebepler) ile mücrimiyetine (suçluluğuna)*” karar vererek⁷⁶³ iki yıl ağır hapis ve iki yıl rütbe ve memuriyetten uzaklaştırılma cezasına çarptırılmıştır.⁷⁶⁴

Diğer suçlananlardan Nazım ve Dr. Fikret Beyler dörder ay hapis ve yüzer lira ağır para cezası aldılar. Sapançalı Hakkı Bey’de suça iştirakten bir sene hapis cezasına çarptırılırken, diğer suçlananlar ise beraat etmişlerdir. ⁷⁶⁵ Bunlar arasında en büyüğü yarbay olan deniz subayları da vardı. Bu subaylar daha sonra o zamanın düşünce tarzlarına uyarak mahkemeye düşmeyi izzet-i nefis sorunu etmişler ve toplu halde deniz subaylığından istifalarını vermişlerdir. ⁷⁶⁶ Cumhuriyet tarihinin bu ilk Yüce Divan’ında sanıklardan milletvekili olanlar 1924 Anayasası’nın 23.maddesi hükmüne göre memuriyetle meb’usluğun bir zatın uhdesinde içtima edemeyeceği tezini getirmişlerse de mahkeme İcra Vekilleri’nin de memur oldukları görüşünü ileri sürmüş ve Yüce Divan bu kararı, Devlet cihazının vazifelerinden birini ifa eden herkes memurdur tezine bağlamıştı. Böylece milletvekili olanların statüsü ortaya konmuştu. Siyasi ve cezai sorumluluk konusunda Anayasanın 46. maddesine dayanılarak yapılmış olan itirazda, kabinenin sorumluluğunun toplu ve kollektif bir sorumluluk olduğu; bu bakımdan bir sanığın kendisinin hükümetlerin diğer bakanlardan ayrılarak münferit bir sorumluluğu olamayacağı tezini Yüce Divan reddetmiş, 46. Maddedeki münferit ve müsteni diye belirtilen mes’uliyetin doğal olarak siyasi sorumluluk olduğu vurgulanmıştır. ⁷⁶⁷ Yüce Divan’da mahkum olan İhsan Bey ile Dr. Fikret Bey’in milletvekili sandalyeleri boşalmış olduğu için meclis yerlerine seçim yapılması kararını 21 Nisan 1928’de

⁷⁶¹ Feridun Kandemir; a.g.e., s. 3415.

⁷⁶² Samet Ağaoğlu; a.g.e., s. 45-46.

⁷⁶³ Tutanak Dergisi, Cilt: 3, s.174-175; Nadir Latif İslam; a.g.e., s. 54; Rasim Ünlü; a.g.e., s.54.

⁷⁶⁴ Cemal Kutay; “Reis-i Cumhur Gazi Mustafa Kemal’in Arşiv ve Kitaplara Girmemiş Bir Hasretinin Metni”, *Tarih Sohbetleri I*, İstanbul, 1966, s. 119; Nadir Latif İslam; a.g.e., s. 54; Rasim Ünlü; a.g.e., s.54.

⁷⁶⁵ Feridun Kandemir; a.g.m., s. 3415.

⁷⁶⁶ Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s. 9, 133.

⁷⁶⁷ Nadir Latif İslam; a.g.e., s. 54-55.

almıştır.⁷⁶⁸ Neticede eski Bahriye Vekili Ankara'da cezaevine konmuş, cezasını diğer mahkumlar gibi çekmeye başlamış ve o şekilde de ayrıcalıksız bir biçimde cezasını tamamlamıştır.⁷⁶⁹ Acaba Bahriye Vekili gerçekten suçlu muydu?⁷⁷⁰ Yoğun propagandaların etkisinde bu dava kamuya mal olmuştu. Beraat etseydi belki de kamu vicdanında yine suçlu olacaktı.⁷⁷¹

Eldeki veriler değerlendirildiği zaman Başbakan İsmet Paşa'nın Bahriye Vekaleti'ni ve Vekilini istemediği açık ve gerçektir. Vekaletin tasfiyesini sağlamak için vekilin sorunları gündeme getirilmiş hem vekil hem de vekalet tasfiye edilmiştir. İhsan Bey'e suç olarak yüklenen konuların aslında pek belgeye dayandığı söylenemez, üstelik verilen kararda da varsayımdan hareket edildiği anlaşılmaktadır.

D. YAVUZ KATILDIĞI ASKERİ MANEVRALAR (1926-1950)

Cumhuriyet tarihinde ilk deniz manevrası 1926 yılında yapılmıştır. Çünkü pekçok geminin onarım ve bakımı yeni yeni bitmekteydi. Bu manevra da kara saldırısı karşısında savaş gemilerinin nasıl kullanılacağı deneniyordu. Bölge olarak da Kuşadası seçilmişti.⁷⁷² 12-20 Mayıs 1926 tarihleri arasında yapılmış olan bu manevra da *Hamidiye*, *Peyk* ve *Basra* gemileri İzmir'i ziyaret etmiştir. Daha sonra Yavuz'un onarımında olduğu dönemlerde 1927, 1928, 1929 yıllarında donanma Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak Paşa'nın huzurunda başarılı manevralarda bulunmuş ve kara-deniz işbirliği pekiştirilmiştir.⁷⁷³

Bu manevranın sonucunda denizaltıların başarısı ve Müstahkem Mevkii savunma imkanlarının zayıflığı ortaya çıkmıştır.⁷⁷⁴ Daha sonra yapılan 1930 manevrasında Yavuz'un yer almadığı Türk donanması tatbikat yaparak Rize'ye kadar gidip tekrar Gölcük'e dönmüştür. Bu tatbikatta müşavir olarak Alman Albayı Arnold de la Pene katılmış ve donanma mensubu subaylara bir manevra ve gezi programının nasıl yapılacağı hakkında bilgi vermiştir.⁷⁷⁵

⁷⁶⁸ Utkan Kocatürk; a.g.e., s. 477.

⁷⁶⁹ Samet Ağaoğlu; a.g.e., s. 52-53.

⁷⁷⁰ Afif Büyüktuğrul; a.g.e. s. 133.

⁷⁷¹ Samet Ağaoğlu; a.g.e., s. 52.

⁷⁷² Rasim Ünlü; Atatürk Dönemi'nde (1923-1938) Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşumu ve Gelişim Süreci, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 1996, s. 131.

⁷⁷³ Kemal Kayacan; Donanma Komutanlığı'nın Tarihçesi, Gölcük, 26 Kasım 1971, s. 3.

⁷⁷⁴ Kemal Kayacan; Donanma Komutanlığı'nın Tarihçesi, Gölcük, 26 Kasım 1971, s. 5.

⁷⁷⁵ Kemal Kayacan; a.g.e., IV.I, s. 2; Rasim Ünlü; a.g.e., s.132.

1. 1931 ve 1933 Yılı Manevrası

Yavuz’unda artık donanmaya katıldığı bu dönemde, Türk donanması 1931 yılında Ege ve Akdeniz’de manevralar yapılmıştır. Bu manevralara Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak’ta *Yavuz*’la katılmıştır.⁷⁷⁶ Cumhuriyet döneminin en fazla gemi ile iştirak edilen gezi ve tatbikatı 6 Eylül 1933’te icra edildi. bu seyre, Harp Filosu, İhtiyat Filosu, Denizaltı Filosu, Mayın Arama-Tarama Filosu ve Hücumbotları Filotillasına mensup toplam 19 gemi katıldı. Bu gemilerden 16 tanesi İzmir’i ziyaret etti.⁷⁷⁷ Antalya’ya kadar olan sahayı kapsayan bu manevraya Genelkurmay Başkanı ve Harp Akademisi üyeleri de katıldıkları⁷⁷⁸ donanmanın en çok gemiyle katıldığı bu manevraları çok başarılı geçmiştir.⁷⁷⁹

2. 1934 Manevrası

1934 yılında Deniz Manevraları Çanakkale açıklarında yapılmış ve havacılarda katılmıştır.⁷⁸⁰ 15 ocak 1935’de Karadeniz Boğazı civarında Mareşalin katılımıyla bir manevra yapılmıştır.⁷⁸¹ Denizciler 13 Eylül 1935’te ve 8/10 Ağustos 1936’da Ege’de, 3 Mart 1937’de Karadeniz’de kendi manevralarını yapmışlar ve 1938 ‘de de Türk Silahlı Kuvvetleri’nin ortak manevralarına katılmışlardır. Ayrıca geminin 1930’da “*Yavuz Selim*” olarak değiştirilen adı 1936 tarihinde “*Yavuz*” olmuştur.⁷⁸²

Bu manevraların bazılarında, daha sonraları başka ülkeler tarafından geliştirildiği söylenen usuller uygulanmıştır.⁷⁸³ Yine Mareşal Fevzi Çakmak, bu manevralarda zaman zaman denizcilerin savaş tekniğini, stratejisini ve taktik yönünü bilmemesine rağmen, kendi bilgileri dahilinde mantığını kabul ettirmeye gayret ediyordu.⁷⁸⁴

3. Protokol Olayı

⁷⁶ Celal Denizalp; “Unutulmayan Anılar”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı: 534, Ekim 1986, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 1986, s. 65-67.

⁷⁷ *Cumhuriyet*, 8 Eylül 1933.

⁷⁸ Kemal Kayacan; *a.g.e.*, IV.I. s. 2.

⁷⁹ *Cumhuriyet*, 30 Eylül 1933.

⁸⁰ Bu manevrada bir kaza olmuş ve iki uçak çarpışmıştır. Afif Büyüktuğrul; *a.g.e.*, s.65-66; Rasim Ünlü; *a.g.e.*, s. 132.

⁸¹ Afif Büyüktuğrul; *a.g.e.*, s. 67; Rasim Ünlü; *a.g.e.*, s. 132.

⁸² Sinan Avcı; *a.g.m.*, s.32; Bernd Langensiepen & Ahmet Gülceryüz; *a.g.e.*, s. 142.

⁸³ Afif Büyüktuğrul; *a.g.e.*, s. 189-190.

⁸⁴ Bkz. Afif Büyüktuğrul; *a.g.e.*, s. 96-97.

Manevradan dönüş seyri sırasında boğazdan geçerken bir protokol olayı meydana geldi; Dolmabahçe-Beşiktaş bölgesinde büyük mevcuduyla İngiltere'nin Akdeniz filosu yatıyor ve bu filonun buraya geleceği de Genelkurmay Başkanlığı ve Donanma Komutanlığı'nca da biliniyordu. Bundan ötürü boğazdan girer girmez gemiler, karşılıklı selam töreni için temizlenmeğe başlamış, askere temiz günlük elbise giydirilmiş, toplar da selamlık atışına hazırlanmıştı. Ortaköy önünde de asker ve silahlı kıta tören yerlerini almıştı. Dürbünle bakıldığı zaman İngiliz gemilerinde de aynı hazırlığın yapıldığı görülmüştü. Türk donanmasının anlayışına göre gemide genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın bulunduğu Yavuz'a Türk bayrağı çekilerek belli edildiğine göre İngiliz gemilerinin ilk selamı alması ve tören toplarını atması, Türklerin de buna karşılık vermesi gerekiyordu.

Halbuki İngilizler de ilk selamı Türklerden beklemişler ve selamlamayı yapmamışlardı. Böylece Türk donanması selam töreni olmadan İngiliz Akdeniz Filosunun önünden geçmiş ve Haydarpaşa önüne demirlemişti.

Demirledikten sonra yapılan incelemeden İngilizlerin kendi amirallerinin Türk donanma komutanından daha kıdemli olması ve gemi kataloğunda Türk başkomutanlık forsu bulunmamasından ötürü selam bekledikleri anlaşılmış ve hemen pruva direğine İngiliz amiral forsu çekilerek İngiliz Akdeniz Filosu Komutanı amiral topla selamlanmış, İngilizler bu selama aynen karşılık vermiş ve böylece protokol olayının çıkması önlenmişti.⁷⁸⁵

4. 1937 Yılı Manevrası

1936 yılında stratejik deniz manevrası yapılmadı. Zira donanma politik amaçla bu yıl Malta ve Pire ziyaretine gönderilmişti ve manevrasını da bu çerçevede yaptı. Ayrıca bir de Montreaux antlaşmasının imzalanması sırasında Çanakkale'de güvenlik tertibi almış ve Çanakkale'de icra edilen törene katılmıştır.⁷⁸⁶

1937 yılı manevrası ise şematik talimler yaparak Karadeniz Ereğlisine gidiş, buraya istinaden topçu atışları yapış ve bundan sonra da Boğaz'a taarruzu hedef alan bir manevra yapış şeklinde hazırlanmıştı.

⁸⁵ Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü, **Deniz Kuvvetleri Tarihçesi**, Cilt II, Dosya III, s. 429.

⁸⁶ Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü, **Deniz Kuvvetleri Tarihçesi**, Cilt II, Dosya III, s. 429-430.

Bu tatbikatta Harp Filosu; Yavuz muharebe kruvazörü ve *Zafer, Tınaztepe, Adatepe* ve *Kocatepe* muhripleri, İhtiyat filo *Hamidiye* ve *Mecidiye* kruvazörleriyle *Peyk* ve *Berk* torpido kruvazörleri, Denizaltı filosu *Dumlupınar, Sakarya* , *Gür* ve *Birinci İnönü* denizaltı gemileri ile katılacaklardı.

Dumlupınar, Sakarya, Gür ve *Birinci İnönü* denizaltı gemileri 3 Mart 1937 günü Karadeniz Boğazı'ndan çıkıp bu boğaz ile Karadeniz Ereğli arasında donanma komutanlığının kendilerine tahsis ettiği bekleme yerlerini aldılar.

Yavuz, Hamidiye, Mecidiye gemileriyle muhripler boğazdan 4 Mart 1937 günü saat 9.00 da hareket ettiler ve denizaltı emniyetinde olarak Karadeniz Ereğli'ye doğru zikzak rotalarla seyre başladılar. Hücumlarını yaptıktan sonra denizaltı gemileri toplanarak toplu halde K.Ereğlisine demirlediler. Muhripler ise gece hücum yapmak üzere donanmadan ayrılıp talim başlangıç noktasına gittiler. Böylece muhriplerin *Yavuz* muharebe kruvazörüyle *Hamidiye* ve *Mecidiye* kruvazörüne gece hücum yapmalarından sonra Harp ve ihtiyat filolarıyla K.Ereğlisine demirlediler. Donanma hafta sonu tatilini Karadeniz Ereğli'de geçirdi.

Daha sonra başarılı bir şekilde manevra tamamlandıktan sonra muhriplerin Köstence'den mazot ikmalini yaptıktan sonra 12 Mart günü İstanbul'a dönmüş ve donanma toplu olarak eğitim alanı olan Maltepe'ye intikal etmiştir.⁷⁸⁷

5. 1938 Yılıının Deniz-Hava Birleşik Eğitimi

Genelkurmay Başkanlığı'nca donanmanın hava kuvvetleriyle birlikte İzmir'de üç haftalık bir birleşik eğitim yapması emredilmişti. Donanma bu eğitim sırasında hafta sonu tatillerini İzmir'de geçirecek, birleşik çalışmasını da İzmir'in Mordoğan bölgesinde yapacaktı. Eğitim bir faraziyeyle dayanmıyor, hava kuvvetlerinin çeşitli zamanlarda Mordoğan'da demirli bulunan donanma gemilerine taarruz etmesini, donanma gemilerinin de bu taarruzlar karşısında alarm ederek mefruz olarak hücum eden uçaklara uçaksavar ateşi açmasını kapsıyordu. Bu eğitime donanma aşağıdaki gemilerle katılacaktı.

- Harp Filosu; *Yavuz, Zafer, Tınaztepe, Adatepe, Kocatepe* muhripleri,

⁷⁸⁷ Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü, *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*, Cilt II, Dosya III, s. 430-431..

- İhtiyat Filo; *Hamidiye*, *Mecidiye*, *Peyk* ve *Berk* ile,
- Denizaltı Filosu; *Erkin* ana gemisi ve *Dumlupınar*, *Sakarya*, *Gür*, *Birinci İnönü* ve *İkinci İnönü* denizaltıları.

Yukarıdaki gemilerden oluşan donanma bu eğitimi yapmak üzere 5 Eylül 1938 günü İstanbul'dan İzmir'e intikal etmiştir. Program tamamen tatbik edilmiş ve fakat ikinci hafta eğitiminden sonra İzmir'e dönülürken üzüntü verici bir olay ile karşılaşmıştır. *Yavuz* muharebe kruvazörü İzmir limanında girmek üzere sancakkale geçidinden geçerken haritada şaret edilmemiş olan bir batık gemi leşine çarpmış ve karinasını yırtmıştı. Bundan ötürü de donanmanın *Yavuz*'u havuza sokmak ve onarmak üzere Gölcük'e dönmesi gerekmiştir.

Bir uzman heyeti yerinde inceleme yaparak geminin haritada tespit edilmemiş olan bir batığa çarptığını tespit edilmiş olmasına rağmen Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak gemi komutanı Kurmay Albay Mithat Işın'ın kurmaylığının alınmasını emredecektir. Böylece gemi komutanı değiştirilmiş ve eski komutan da kara görevine alınmıştır.

1938 yılı Kara Kuvvetlerini temsilen, deniz birliklerine de "Alay Sancağı" verme yılı olmuştur. Deniz Kuvvetlerinde Alay itibar edilen birliklere birer Alay Sancağı verilecekti. Komutanlarının Albay olmasından ötürü, *Yavuz*, *Hamidiye* ve *Mecidiye* gemileriyle filotilla, denizaltı gemileri, Deniz Harp Okulu ve Lisesi, Gedikli Erbaş Hazırlama Okulu bir de Talim Alayı alay oluyordu.

İlk tören Silivri'de Donanma Komutanı Amiral Şükrü Okan tarafından *Yavuz* gemisi komutanı ve filotilla komodoruna alay sancağı verilmek suretiyle yapıldı. Bundan sonra da özel törenlerle *Hamidiye* ve *Mecidiye* kruvazörlerine, denizaltı filosuna ve okullara alay sancağı verildi.⁷⁸⁸ Gemiler alay sancaklarını komutan salonlarında, filotilla da komodor gemisinin komodor salonunda hazırladığı özel yerlere koymuşlardı. Bu sancakları karada yapılan resmi törenlerde kullanacaklardı.

İkinci Dünya Savaşı başlamış olmasına rağmen donanma 5 Kasım 1938 günü yalnız başına olarak, 4 Aralık 1938 gününde de Çanakkale Boğazı Müstahkem Mevkii Komutanlığı ile birleşik olarak iki manevra daha yapmıştır.⁷⁸⁹

⁷⁸⁸ Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü, **Deniz Kuvvetleri Tarihçesi**, Cilt II, Dosya III, s. 431.

⁷⁸⁹ Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü, **Deniz Kuvvetleri Tarihçesi**, Cilt II, Dosya III, s. 434.

6. 1939 Yılı Manevrası

Donanma 5-8 Temmuz 1939 günleri arasında, Genelkurmay Başkanı ve Yüksek Askeri Şura üyeleri huzurunda Çanakkale bölgesinde, Harp Filosu'ndan; *Yavuz* muharebe kruvazörü, *Zafer*, *Tınaztepe*, *Adatepe*, *Kocatepe* muhripleri; İhtiyat filosundan *Hamidiye*, *Mecidiye* kruvazörleri, *Peyk* ve *Berk* torpido kruvazörleri, denizaltı filosundan *Dumlupınar*, *Sakarya* ve *Gür* denizaltı gemileri; mayın arama tarama filotillasından *İsareis*, *Kemalreis*, *Hızırreis* gemileri; avcı botlardan *Doğan*, *Martı*, *Denizkuşu* ve hava kuvvetlerinden de avcı ve bombardıman birliklerinin katıldığı stratejik bir teftiş manevrası yapılmıştır.

Manevraya 6 Temmuz 1939 günü başlandı. Bu muharebe sırasında da *Sakarya* denizaltı gemisi *Yavuz*'a sualtı hücumu yapmak imkanını buldu.

Denizaltı gemilerinin, sualtı süratlerinin azlığından ötürü, her hangi bir deniz muharebesi sırasında hücum gerçekleştirmeleri mümkün olmadığı gibi tarihte de görülmüş bir olay değildi. Bölgenin özelliğinden ötürü *Sakarya* denizaltı gemisinin bu başarısı Genelkurmay Başkanı'nın çok hoşuna gitmiş ve yaptığı tenkit sırasında geminin komutanını takdir etmişti. Bu manevra sonunda Genelkurmay Başkanı'nın savunma stratejisi olarak denizaltı gemilerine karşı inancını kuvvetlendirmiş ve onların boğaz savunmasında çok önemli bir araç olarak görmesine neden olmuştur .⁷⁹⁰

7. İkinci Dünya Savaşı Yıllarındaki Manevralar

Yavuz'un kıç direği, düşmana gemi rotasının saptanmasında yardımcı olmaması için II. Dünya Savaşı'ndan önce çıkarılmış ve gemi tek direkli bırakılmıştır. Uçak sanayiindeki ilerleme ve havadan deniz hedeflerine karşı geliştirilen hücum taktiği karşısında *Yavuz* uçaksavar sistemi, 4 adet 7.6 cm.lik, 26 adet 40 mm.lik ve 24 adet 20 mm.lik otomatik uçaksavar topu ile takviye edilmişti.⁷⁹¹ II. Dünya Savaşı içinde *Yavuz* sürekli çalışır ve savaşa

⁷⁹⁰ Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü, **Deniz Kuvvetleri Tarihçesi**, Cilt II, Dosya III, s. 433.

⁷⁹¹ Erol Mütercimler, **Destanlaşan Gemiler**, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1987, s. 154.

hazır bir durumda bulundurulmuş, donanmanın yaptığı tüm tatbikat ve atış eğitimlerinde komutan gemisi olarak görevini yapmıştır.

İkinci Dünya Savaşı başladığı zaman, silahlı mücadelenin henüz Türk karasularına intikal etmemiş olması dolayısıyla donanma Çanakkale önlerindeki sularla Karadeniz’de gene tatbikat yapmak imkanını bulmuştu. Fakat bu imkanlardan yalnız denizaltı filosu istifade edebiliyordu.

Savaş Türk sınırlarına yakın bölgelere intikal edip savaşı devletlerin Çanakkale ve Karadeniz Boğazı dolaylarına mayın dökmeleriyle Türk donanmasının Ege ve Karadeniz’e çıkmasına imkan kalmayınca donanmamız manevralarını Marmara Denizi içinde yapmaya mecbur kalmıştı. Bu manevralardan birine Cumhurbaşkanı İsmet İnönü’de istemiş ve kendisine . 28 Ekim 1944 tarihinde bir tatbikat hazırlanmıştır. *Yavuz* muharebe kruvazörünü şereflendirecek olan Cumhurbaşkanı, muhriplerin denizaltı emniyetinde olarak Silivri’den Kartal Maltepesine doğru hareket edecek, *Saldıray* ve *Oruçreis* denizaltılarında *Yavuz*’a sualtından hücum edip talim torpidosu atılacaktı, fakat tatbikat sırasında çok kuvvetli bir sis çıktığı için torpido atılamamış, *Oruçreis*’de denizaltı dalış talimnamesindeki kayıtlara uyarak hücumu yapmamıştı. Tatbikattan sonra Cumhurbaşkanı huzurunda bir deniz geçit resmi yapılmış ondan sonra da gemiler Maltepe’ye demirlemişlerdi..⁷⁹²

Ayrıca II. Dünya Savaşı sırasında *Yavuz*, beklenmedik bir taarruza karşı, Gölcük Kavaklı iskelesinin hemen önünde kıç tarafı iskeleden 40-50 metre mesafede kalacak şekilde sahile dik durumda romorkörlerle yerleştirildi ve etrafı tel ağlarla örülerek emniyete alındı. Sıra sıra şamandıralara asılı olarak sarkıtılan bu ağların genişliği *Yavuz*’un çektiği 5 kulaç suya kadardı. Ağın ön perdesi gemi girmeden romorkörlerle açılır, gemi yerleşince tekrar kapanırdı. Bu tertibat uçakların atabileceği torpidolara karşı emniyet için yapılmıştı.⁷⁹³

8. 1946 Yılı Manevrası

İkinci Dünya Savaşı bittikten sonra, hükümetin savaşta savaşı devletlerin döktükleri canını taramak üzere toplanan uluslararası komisyon kararlarının onaylanması üzerine,

⁷⁹² Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü, *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*, Cilt II, Dosya III, s. 435.

⁷⁹³ Ayrıntılı bilgi ve *Yavuz*’un emniyete alınma şeklini gösteren kroki için bkz. Şerafettin Erdem; “Anılarda Gölcük”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı: 551, Kasım 1991, s. 35-37.

Donanma Komutanlığı'nda 1944 ve 1945 yıllarını Türk kara sularına (Çanakkale ve Karadeniz boğazları girişleri ile Çeşme dolayları) dökülen mayınları taramakla geçirmiştir.

Çanakkale önündeki mayınlar taranıp İstanbul-İzmir rotaları emniyetli hale gelince donanma 1946 yılında Harp Filosu *Yavuz* muharebe kruvazörü, *Sultanhisar*, *Demirhisar*, *Zafer*, *Tınaztepe*, *Adatepe*, *Kocatepe* muhripleri; İhtiyat Filosu *Hamidiye* ve *Mecidiye* kruvazörleri ile *Peyk* ve *Berk* torpido kruvazörleri; Denizaltı Filosu *Saldıray*, *Dumlupınar*, *Sakarya*, *Gür*, *Birinci İnönü*, *Muratreis*, *Oruçreis* denizaltıları; Mayın Arama-tarama Filotillası *Kemalreis*, *İsareis* gemileri, Hücumbot filotillası *Yıldırım*, *Şimşek*, *Bora*, *Kasırga* ve ayrıca *Ülkü* kömür gemisi ile *Pınar* su gemisinin katıldığı bir tatbikat yapılmıştır.

Donanma manevraya toplu olarak 6 Eylül 1946 günü Gölcük'ten hareket etti. İstanbul'a gelecek olan Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'yü Haydarpaşa önünde selamladı ve Çanakkale'ye yol verdi. Türkiye çok partili politik hayata girmek çabasında olduğu için bu hareketi muhalefet partisi tarafından şiddetle eleştirildi ve günlerce gazete sütunlarında polemik konusu yapıldı. Halbu ki donanmanın bu hareketi uluslar arası deniz seramonisine zayimiyetinde idi. Çünkü donanma yolu üzerinde rastladığı bir devlet başkanını selamlaması gerekiyordu.

Donanma 7 eylül sabahı başlayan tatbikat başarıyla icra edildikten sonra Donanma Komutanı'nın emri ile saat 09.00'da paydos edilmiş, Sancakkale'de İzmir Müstahkem Mevkii Komutanlığı'nın çıkardığı merasim kıtasının selamına karşılık verildikten sonra donanma saat 12.00 de çok muntazam şekilde İzmir'e demirledi. Kayık, motor ve liman işletmesinin gemilerine dolan İzmir halkı donanmayı çok coşkun tezahüratla karşılamıştı. Öğleden sonraki saatler de müteakbil protokol ziyaretleriyle geçti. Akşam İzmir Belediyesi donanma subayları şerefine şehir gazinosunda bir akşam yemeği verdi.

Donanma bir alay çıkararak İzmir'in 9 Eylül Kurtuluş Günü'ne katıldı. 13 Eylül 1946 gününe kadar da İzmir'de kaldı, sonra Bandırma'ya gelerek bu limana istinaden beş gün de manşa atış yaptı, ondan sonra Gölcük üssüne döndü.⁷⁹⁴

⁷⁹⁴ Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü, **Deniz Kuvvetleri Tarihçesi**, Cilt II, Dosya III, s. 436-437.

Donanmaya o zamana kadar pek çok gemilerin katılmış olması Donanma Komutanlığı'nın alt birlikleri kuruluşunda değişiklik yapılmasını gerektirmişti. Donanma kuruluşu 1946 yılında değiştirilmişti. Harp Filosu; "Yavuz Komutanlığı" ve "Muhrip Filotillaları Komutanlığı" diye iki birliğe komuta edecekti. Muhrip Filotillaları Komutanlığı'nda iki filotilladan kurulacak, ayrıca Akar yağ gemisinin filotillaların mazot ikmal ve komutanlık karargahı olarak emlece almıştır. Avcı ve hücumbotlardan bir "Hücum ve Emniyet Filosu" kurulmuştur. Daha sonra Amerikan Askeri Yardımı ile gelen mayın tarama gemilerde bu filoya dahil edilmişlerdir.⁷⁹⁵ Ayrıca aynı yıl içinde Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı ile Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı birleştirilerek İzmit tersanesinin içindeki tesisleri de kapsayan bir Ana Üs Komutanlığı teşkil edildi.⁷⁹⁶

9. 1947 Yılı Manevrası

Donanma 17 parça gemisiyle 1947 yılı gezisini İzmir, Kuşadası'na uğrayarak Çeşme'ye yapmıştı. Bu geziye Harp filosundan *Yavuz* muharebe kruvazörü ile *Gayret*, *Auavenet*, *Sultanhisar*, *Demirhisar*, *Zafer*, *Kocatepe* muhripleri, Denizaltı Filosundan *İaldıray* ve *Muratreis*, Hücum Emniyet Filosundan da *Alanya*, *Antalya*, *Ayancık*, *Amasra*, *İyvalık* gemileri ve *Ülkü* kömür gemisi katılmıştı. *Hamidiye* ve *Mecidiye* kruvazörleri adrodan çıkarıldığı ve *Berk* ile *Peyk* gemileri de karargah gemisi olarak Derince'ye çekildikleri için bu gemiler geziye katılmamışlardı. Bu amaçla İhtiyat Filosu kuruluştan alınmış, yerine "Hücum Emniyet Filosu" konulmuştu.⁷⁹⁷

Donanma geçen yıl yapılan manevrayı tekrarladıktan sonra 20 Eylül 1947 günü öğle vakti İzmir limanına demirlemişti. Dört gün bu limanda kaldıktan sonra ilk önce Kuşadası, sonra da Çeşme limanına uğramış, oradan da doğrudan Gölçük'e hareket ederek 30 Eylül günü buraya varmıştı.

Bu yıl donanma, Birinci Ordu Komutanlığı çerçevesinde manevra ordu komutanının aynı zamanda Genelkurmay Başkanlığı'na vekalet etmesinden dolayı ilk kez Birinci Ordu Komutanlığı çerçevesinde yapılacak olan Kara-Deniz-Hava birleşik manevrasına katılmış,

⁷⁹⁵ Afif Büyüktuğrul; *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, Cilt: 4, Deniz Basımevi, İstanbul, 1984, s. 658-659.

⁷⁹⁶ Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s.666.

⁷⁹⁷ Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü, *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*, Cilt II, Dosya III, s. 437.

ayrıca gene Birinci Ordu ile müşterek olarak donanmadan kara mevzilerini destekleme atışları yapmıştır.

Manevranın dördüncü günü Birinci Ordu karargahınca, Başbakan huzurunda manevra kritiği yapılacak ve Başbakan Hasan Saka donanma komutanının fikirlerini “*Çok istifade ettim. Fikirlerimde inkılap yaptınız. Duyduklarımı hemen şefime (cumhurbaşkanına) nakledeceğim*” şeklinde donanma komutanını takdir etmişti. Bu hal donanma komutanlık kadrosunun koramirallikten oramiralliğe çıkarılmasına neden olacaktı.⁷⁹⁸

Kritikten sonra ilk önce donanma Cumhurbaşkanı huzurunda bir geçit resmi yapmış, sonra da geçit resmini manevraya iştirak eden kara birlikleri Metris çiftliğinde yapmıştı. Bundan sonra donanma Gölcük üssüne geri döndü.

10. 1948 Yılı Manevrası

Donanma en çok mevcutlu gemisiyle ilk büyük Ege ve Akdeniz gezisini 7-25 Eylül 1948 günleri arasında yaptı. Bu geziye Harp Filosu’ndan; *Yavuz* muharebe kruvazörü ve *Gelibolu*, *Gaziantep*, *Giresun*, *Gemlik*, *Gayret*, *Muavenet*, *Sultanhisar* ve *Demirhisar* nuhrileriyle, Denizaltı filosu Amerikan yapısı *Birinci İnönü*, *İkinci İnönü*, *Sakarya* ve *Gürbenizaltı* gemileriyle; Hücum ve Emniyet Filosu *Ayvalık*, *Amasra*, *Alanya*, *Ayancık*, *Antalya*, *Çardak*, *Çeşme*, *Çandarlı*, *Çarşamba*, *Ereğli*, *Erdemli*, *Edincik*, *Edremit* ve sekiz tane avcı botu ile katılıyordu. Donanma ile bir de *Ülkü* kömür gemisi gelecekti.

Donanma 7 Eylül 1948 günü Gölcük’ten Çanakkale’ye hareket etmiş, avcı botları hariç 10 Eylül’de İzmir’de demirlemiştir.⁷⁹⁹ Daha sonra 1948 yılının Birinci Ordu çerçevesindeki birleşik manevrasına 10 Ekim 1948 tarihinde başlanmış ve bu manevranın planlanması daha önce Birinci Ordu Komutanlığı ile Donanma Komutanlığı tarafından birleşik olarak hazırlanmıştı.

Uygulanan manevraların çok başarılı geçmesi ve özellikle Türk personelinin yeteneğini ölçmek için iki denizaltı gemisine Amerikan subayların, diğer ikisine de Türk

⁹⁸ Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü, **Deniz Kuvvetleri Tarihçesi**, Cilt II, Dosya III, s. 439.

⁹⁹ Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü, **Deniz Kuvvetleri Tarihçesi**, Cilt II, Dosya III, s. 440.

subayların komuta ettiği manevrada Türk subaylarının komuta ettiği denizaltıların daha iyi hücum yapmaları Cumhurbaşkanı'nın çok hoşuna gitmiştir.

Bundan sonra Harp Filo 24 mil hızla Boğaz'dan Büyükdere'ye doğru çıkmış ve opluca bu limana demirlemişti. Fakat bu hızla özellikle *Yavuz*'un çıkardığı dalgalar boğaz kıyılarında bir çok kayığı batırmış, akıntı burnunda tramvayları da aşarak o devirde burada bulunan sahil gazino ve lokantalarının camlarını kırmış, içerlerinde de bir hayli tahribat yapmıştı. Önemli olan nokta çoğunluğunun sahibi Rum olan gazino sahipleri bu tahribata ağmen halka karışıp “Yaşasın Yavuz” diye bağırmaları idi. Donanmadan hiç bir talimat da stememişlerdi.⁸⁰⁰

Donanma çift partili deniz manevrasını gene Cumhurbaşkanı huzurunda olmak üzere 1 Ekim 1948 günü yaptı. Her iki parti emrinde avcı, keşif ve bombardıman olmak üzere hava kuvvetleri de vardı. Daha doğrusu hava kuvvetleri donanmanın kırmızı ve mavi birlikleriyle işbirliği yapıyorlardı. Sabahleyin düşmanı temsil eden birlik hareket etmiş ve Karadeniz Boğazı'nın 25 mil Kuzeydoğusunda başlangıç mevkiini almıştı. Donanma Karadeniz'e çıkarken görevini Şile kıyılarına takviye kuvveti götürmek olan bu kuvvetlerle karşılaşacak ve burada bir deniz muharebesi yapılacaktı. Manevra böyle planlanmıştı. Fakat Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün geç teşrif etmesinden doğan gecikme yüzünden bu muharebe yapılamamıştı. Daha sonra da ordu ve donanmaya mensup birlikler 10 Ekim Pazar günü parlak bir geçit esmi yapmışlardır.⁸⁰¹

11. Donanmanın 1949 ve 1950 Yılı Manevraları

Donanma 1949 ve 1950 yılı manevra gezilerini gene Akdeniz bölgesine yaptı. Bu gezinin özelliği, eski yıllardaki gezi ve manevraların Genelkurmay Başkanlığı'nca onaylanmasına karşılık, bu son iki yıldaki gezilerin Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından onaylanmış olmasında idi. Çünkü bu yıllarda dünyadaki önemli gelişmelere paralel olarak Türk Silahlı Kuvvetleri'nde önemli değişiklikler yaşıyordu. Şöyleki II.Dünya Savaşı'ndan sonra tüm dünya ülkeleri tarafından da istenilen fakat bir türlü gelmeyen barışın ve Dünya'nın Doğu-Batı ve Tarafsız Blok olarak üçe fakat temelde iki kutuplu bir dünyada oluşan “Soğuk

⁸⁰⁰ Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü, *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*, Cilt II, Dosya III, s. 443.

⁸⁰¹ *Hürriyet*, 11 Ekim 1948.

“Savaş” döneminde Türkiye Cumhuriyeti’ni de içinde bulunan şartlar yeniden silahlanmaya zorlamıştır.

İkinci Dünya Savaşı’nın hemen sonrasında Almanya’nın askeri güç ve etkinliğini artırması ile birlikte İngiltere ve Fransa’nın da bitkinliği, Avrupa’da kuvvetler dengesini tamamen değiştirmiştir. Bu durumu fırsat bilen Sovyetler Birliği ise, Boğaz savunmasına katılmak ve Doğu Anadolu’nun savunmasında hayati önemi olan Kars ve Ardahan vilayetlerini almak konusunda Türkiye’ye iki kez nota vererek Türkiye’nin egemenlik haklarını hiçe sayarak göstermiş olduğu hasmane tavırlar doğal olarak Türkiye’nin sert karşı tutumlarına neden olmuş ve Amerika Birleşik Devletleri ile Türkiye’nin stratejik yaklaşması ile sonuçlanmıştır. Böylece Türk ordu ve donanmasında Amerikan etkisi artarak kendini göstermeye başlamıştır.

1948 yılında başlayan Amerikan yardımı çerçevesinde Türk ve Amerikan general ve miralleri arasında yapılan çalışmalar, bu tarihe kadar genellikle Alman esaslarına göre eşkilatlandırılmış bulunan Türk Silahlı Kuvvetleri’nin geniş ve köklü bir reorganizasyona tabi tutulması gereğini doğurmuştur. Nitekim, bu durum Yüksek Askeri Şura ve Hükümette ile alınarak, 15 Ağustos 1949 tarihinde 5398 sayılı “**Kuvvet Komutanları Yasası**” çıkarılmış ve böylelikle yeni bir teşkilatın esasları kurulmuştur⁸⁰².

1949 yılında uygulamaya geçilen reorganizasyonun bir bölümü olarak, Kara ve Hava Kuvvetleri Komutanlığı ile birlikte teşkil edilen “**Deniz Kuvvetleri Komutanlığı**” karargahı Milli Savunma Bakanlığı binasının içinde kurulmuş, 1961 yılında halen kullanılmakta olan binasına taşınmıştır.

1949 yılı gezisine Harp Filosu *Yavuz* muharebe kruvazörü, *Gelibolu*, *Gaziantep*, *İziresun*, *Gemlik*, *Gayret*, *Muavenet*, *Sultanhisar*, *Demirhisar* muhripleri; Denizaltı Filosu *Birinci İnönü* ve *İkinci İnönü* denizaltı gemileri; Hücum Emniyet Filosu’da *Antalya*, *Ayvalık*, *İzmasra*, *Alanya*, *Ayancık*, *Çardak*, *Çeşme*, *Çarşamba*, *Çandaklı*, *Edremit*, *Ereğli*, *Edincik*, *Erdemli* gemileri ve sekiz avcı bot ile katılmıştı.

⁸⁰² Figen Atabey; **Cumhuriyet Öncesi Türk Deniz Kuvvetleri**, Dz.K.K.Basımevi, Ankara, 2002, s.41.

Donanma İstanbul'dan 8 Eylül 1949 günü hareket etmiş, 9 Eylül'de İzmir'e demirlemiş, 14 Eylül'de buradan kalkarak 16 Eylül'de Antalya, 19 Eylül'de İskenderun, 21 Eylül'de Mersin ve 24 Eylül'de Marmaris'e gelmiş, 26 Eylül'de buradan hareket ederek ilotillalarını ve *Yavuz*'u müstakil olarak Gölcük üssüne yollamıştı. İki denizaltı gemisi ilk önce Erdek'e uğrayarak buraya istinaden manşa karşı uçaksavar atışı yapacak ondan sonra üssüne gidecekti.

28 Mayıs 1950 günü *Muratreis* ve *Burakreis* denizaltı gemileri bir denizaltı komodoru emrinde olarak akümülatör bataryalarını değiştirmek üzere Malta Adası'na gönderilmiş ve gemileri buradaki İngiliz fabrikalarında akümülatör bataryaları değiştirildikten ve tekne vitinlerini onarttıktan sonra 25 Ağustos 1950 günü Gölcük'e dönmüştür.⁸⁰³

Donanma ise, 1949 gezisini yapan gemilerle 8 Haziran 1950 günü İzmir'e uğrayarak Marmaris'e gitmişti. Burada aynı limana gelecek olan İngiltere'nin Akdeniz Filosu'na ev sahipliği görevi yapacaktır.

Yavuz'un Marmaris'te İngiltere'nin Akdeniz Filosu'na ev sahipliği yapmaya azırlandığı sırada 14 Mayıs 1950 günü seçimleri kazanıp iktidara gelmiş olan Demokrat Parti, Genelkurmay Başkanı ile Hava ve Deniz Kuvvetleri komutanlarını da değiştirmeye karar verince deniz emir komuta makamlarında da değişiklik yapma zorunluluğu doğmuştu.⁸⁰⁴

Ziyaretçi filo 15 Haziran 1950'de Marmaris'e demirlemiş ve protokol ziyaretlerinden sonra iki donanma mensupları arasında çok samimi bir arkadaşlık başlamıştı. Bir taraftan esmi kokteyl ve ziyafetler veriliyor, bir taraftan da personel arasında kürek, yelken yarışmaları futbol ve sportif kara yarışmaları yapıyordu. İki amiral da kendi aralarında balık tutma ve piknik partileri yapıyorlardı.⁸⁰⁵

Bu ziyaret sırasında çeşitli sportif gösterilerin dışında ikinci önemli konu *Yavuz* muharebe kruvazörü üzerinede toplanıyordu. İngiliz amirali "*Bütün devletler Yavuz avarı gemileri kadrodan çıkardılar. Bu gemi dünyada tek muharebe gemisi olarak kaldı. Ben sizin yerinizde olsam Yavuz'a bir dünya turu yaptırıp itibar kazanırım...*" demiş, Donanma

⁸⁰³ Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü, **Deniz Kuvvetleri Tarihçesi**, Cilt II, Dosya III, s. 444.

⁸⁰⁴ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın 1950 kuruluşu için bkz. Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü, **Deniz Kuvvetleri Tarihçesi**, Cilt: II, Dosya: 1, s. 16.

⁸⁰⁵ Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü, **Deniz Kuvvetleri Tarihçesi**, Cilt II, Dosya III, s. 445.

Comutanı'da; “*Biz de Yavuz’u kadro dışı bırakacağız...*” diye karşılık vermişti. Gerçekte de *Yavuz* muharebe kruvazörü, bu geziyi tamamladıktan sonra Gölcük’e bağlamış, 1950’den sonra bir daha gezi, manevra ve eğitime katılmamıştı. İngiliz Akdeniz Filosu da 19 Haziran’da Marmaris’ten hareket edecek, donanmamız da 20 Haziran’da kalkıp Gölcük’e dönmüştür.⁸⁰⁶

E. DONANMA GÜNÜ KUTLAMASI KARARI VE TÖREN PROGRAMI

Donanmanın yukarıda icra ettiği tatbikatlar yaptığı günlerde bir donanma günü tespit etmek için donanma komutanı 1948 yılında *Yavuz* gemisinde filo komutan, kurmay başkanları, komodorlar ve gemi komutanlarından kurulu bir toplantı yapmış ve yılda bir kez ve halen “Preveze Deniz Zaferi ve Deniz Kuvvetleri Günü” olarak kutlanılmakta olan donanma günü yapılmasına bu toplantıda karar verilmişti. Bu günün Preveze Zaferi (27 Eylül 1538) gününe rastlatılması tespit edilmiştir. Kurul birleşik olarak şu kararları vermişti: öncelikle hatıra pulu bastırılması⁸⁰⁷, donanmanın tam mevcuduyla toplu olarak boğaza sefirlemesi, gündüz alay sancağı ile donatılması, gece tenvir fenerleriyle aydınlatılması ve her gemide suvare tertip edilecekti. *Yavuz*’daki suvareye kordiplomatik ve İstanbul sosyitesiyle, sivil ve askeri protokol kişileri eşleriyle davet edilecekti, gemiler halkın gezilmesine açılacak, gezen halka üzerinde gemi adları yazılı renkli kurdeleler dağıtılacaktı, gazete ve radyolarda deniz sorun ve tarihine ait propoganda yazıları yazılacaktı. Sonradan bu yazılar bir araya toplanacak ve özel bir dergi olarak yayınlanacaktı, gelecek donanma günlerinde donanma gemileri çeşitli limanlara dağıtılacak ve donanma günü çeşitli limanlarda tespit edilecekti, İstanbul’daki tören Taksim ve Barbaros Anıtı önünde yapılacak tören ve çeşit resmiyle başlanacaktı, gemiler tahsis edilerek okul öğrencilerine deniz manevraları ve top ve torpido atışları gösterilmesi .

Yapılan teklif Genelkurmay Başkanlığı’nca da onaylandığı için ilk kez bütün donanma gemileri 26 Eylül 1948 günü topluca Boğaz’da Ortaköy ile Kabataş arasındaki bölgeye

⁸⁰⁶ Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü, *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*, Cilt II, Dosya III, s. 445.

⁸⁰⁷ “Türk donanma gemilerinin pullarda işlenmesine 1949 yılında başlanmıştır. Donanma Günü nedeniyle çıkarılan bu ilk seri 6 puldan oluşmaktadır. Fotogravür tekniği ile İsviçre’nin Corvoisier Matbaası’nda bastırılan pulların tirajı 250.000 adettir. Pullar 5, 10, 15, 20, 30 ve 40 kuruş değerinde olup pul resimlerinde kronolojik olarak Türk donanma Tarihi işlenmiştir. Bunlar sırası ile Kadırga, Mahmudiye, TCG Hamidiye, TCG Sakarya, TCG Yavuz gemileri ile İstanbul Beşiktaş’ta bulunan Barbaros Anıtı’nın fotoğrafıdır.”Hazırlayan: Alaettin Ağcaer, “Türk Donanma Pullarında Donanma Gemileri”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı: 590, Dz.K.K. Basımevi, Ankara, Temmuz 2004, s.68; Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü, *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*, Cilt II, Dosya III, s. 442. Bkz. EKLER, Resim 7.

toplula demirlemişti. Böylece ilk donanma günü Preveze Zaferi'nin 410'ncü yıldönümünde parlak bir şekilde kutlanmıştır.⁸⁰⁸ Halk gemileri doya doya gezmiş, bütün gemilerde yapılan uvareler parlak sonuçlar vermişti. 27 Eylül 1948'da, Donanma Komutanı Mehmet Ali Ülgen'in ilk kez yaptırdığı bu törene 26 gemi katıldı.⁸⁰⁹ Donanma gemileri 28 Eylül sabahı İstanbul'dan topluca hareket etmiş ve Gölçük'e üssüne dönmüştür.⁸¹⁰

F. YAVUZ'UN ONURSAL GÖREVLERİ

1. Türk Donanması'nın Malta ve Pire Gezisi

Deniz subayları yabancı devlet limanlarını ziyaret edememek üzüntüsünü uzun süre ekmişlerdi. Fakat ülkenin mali durumu da donanmamızın böyle bir ziyaret yapmasına pek ıvermiyordu. 1936 senesinde Türk Donanmasının yabancı devlet limanlarını ziyaret etmesi ır zorunluluk oldu. Donanma şimdiye kadar birkaç kez İstanbul'a gelmiş olan İngiliz ve Yunan filolarının ziyaretlerini iade etmek üzere Malta ve Pire limanlarına gidecekti.

İngiltere Kralı VIII. Edward'ın Türkiye'yi ziyaretinde Atatürk ile çeşitli devlet orunlarını da görüşmüştü. Bu görüşmelerde Türk filosunun Akdeniz'deki İngiliz üssü olan Malta Adası'nı ziyaret planlanmıştır.

Donanmanın bu dış gezisi Türkiye Cumhuriyeti tarihinde toplu olarak ilk defa apılmaktaydı. Bu politik bir hareketti. Bu geziye Harp filosu, Denizaltı filosu katılacaktır, htiyat filosu İzmir'de konuşlanacak, mayın filosu ile hücumbotfilotillası da Çanakkale'de slenecektir.⁸¹¹ yaklaşık iki ay süren hazırlıklardan sonra *Yavuz* muharebe kruvazörleriyle nuhripler 17 Kasım 1936 tarihi hareket etmiştir, yolda filodan önce yola çıkan *Erkin* gemilerine rastlamaları ciddi bir sorundu, çünkü Malta'da verilecek yemek ve kokteyllerin ütün malzemesi ile hizmet edecek garsonları taşıyordu. Bundan ötürü Donanma Komutanı çık denizde filika ve sitimbotlarla garsonları ve malzemeyi Erkin'den *Yavuz*'a nakletmiş, milletvekillerini de *Yavuz*'a almış ve yola devam edilmiştir.⁸¹² Atatürk, bu geziyle bizzat gilenmiş ve yakını olan üç milletvekili Nuri Conker, Kılıç Ali ve Salih Bozok'u da bu eyahate iştirak ettirmiştir.⁸¹³

⁸⁰⁸ *Hürriyet*, 28 Eylül 1948.

⁸⁰⁹ İbrahim Akkaya; "Yavuz Geliyor Yavuz", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı: 535, Ocak 1987, s. 32.

⁸¹⁰ Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü, *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*, Cilt II, Dosya III, s. 441-442.

⁸¹¹ Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü, *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*, Cilt II, Dosya III, s. 451.

⁸¹² Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü, *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*, Cilt II, Dosya III, s. 452.

⁸¹³ Nejat Saner; *Atatürk Dönemi 19 altın Yılın Öyküsü*, İstanbul, 1975, s.69.

Türk Donanması 20 Kasım'da Malta yakınlarında iki İngiliz muhribi tarafından arşılanmıştır. Limanın dışında o dönemde dünyanın en büyük gemisi olan *Hood* zırhlısı miral gemisi olan *Yavuz*'u selamlar, o da karşılık verir. O sırada limanda İngilizlerin en etkin gemileri yer alıyordu. Donanma mendireğe yanaştığı zaman *Yavuz*, 21 pare topla şehri elamlamış ve buna İngilizler San Angelo Kalesi'nden cevap vermişlerdir.⁸¹⁴

Malta Adası'nın La Valetta limanında İngilizlerin *HMS Quenn Elizabeth* ve *Barham* muharebe gemileri ile *Glorius* uçak gemileri vardı. İngiliz muhrip ve denizaltı gemileri adanın aşka bir limanında bulunmaktaydılar. Gemiler İngilizlerin tertipledikleri demir yerlerine göre er almışlardı.⁸¹⁵ T.C.G. *Yavuz*, *HMS Quenn Elizabeth* ile *Barham* arasında şamandıraya ağlamış, muhripler *Barham*'ın bir bordasına denizaltı gemileri de öteki bordasına aborda lmuşlardı.⁸¹⁶

Karşılıklı törenler sonrası akşam Akdeniz Filosu Başkomutanı Amiral Sir Dudley, 'ound Sarayı'nda bir ziyafet vermiştir. Kral Türkiye'de gördüğü konukseverliğin karşılığını erilmesini istiyordu⁸¹⁷ ve Kral iyi bir konukseverlik göstermişlerdir. İngiltere Birinci Deniz ordu Amiral Sir Dudley, ziyafette sağına Donanma Komutanı Şükrü Okan'ı, soluna da Harp ilosu Komutanı Amiral Fahri Engin'i almıştı. Burada Birinci Dünya Savaşı ile ilgili hatıralar ad edilmiştir. Amiral Dudley, hatıra olarak bir mermiyi gösterecek ve Amiral Fahri Engin ile gili takdir mektubu yazacaktır. Bu ziyare sonrasında Türk denizcileri, Malta operasına da ötürülmüşlerdir.

21 Kasım Cumartesi günü subay, astsubay ve erlerden oluşan gruplar Malta ersanesini gezmişler, daha sonra Union Club Başkanı 50 subayın çağrılı olduğu bir kokteyl arti vermiştir, bunu Türk Donanma Komutanı Şükrü Okan'ın *Yavuz* gemisinde düzenlediği esmi öğle yemeği izlemiştir. Öğleden sonra "Malta Racing Club" un her birine Türk emilerinin adlarını verdiği at yarışları yapılmış, bunu Casino Maltese'daki resepsiyon zlemiştir. Akşam yemeği için White Ensign Club'da astsubaylar için düzen alınırken, ubaylar için İngiliz başkomutan yardımcısı amiralin *Barham* gemisinde Türk amiraller ve

¹⁴ Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü, **Deniz Kuvvetleri Tarihçesi**, Cilt II , Dosya III, s. 452.

¹⁵ Bkz. Ekler Resim II.

¹⁶ Lalahan Deniz Arşiv Genel Müdürlüğü, **Deniz Kuvvetleri Tarihçesi**, Cilt II , Dosya III, s. 452.

¹⁷ Nejat Saner; **a.g.e.**, s.70-71.

üstsubayları için akşam yemeği düzenlenmiştir. Türk subayları, ayrıca konuk ağırlayıcı gemilerde özel yemek ve eğlencelere davet edilmişlerdir.⁸¹⁸

26 Kasım 1936 Perşembe gününe kadar Malta'daki günler karşılıklı ziyafetler, kokteyller, geziler ve yarışlarla geçti. İngilizler resmi ziyafetlerden başka amiral ve gemi komutanlarının evlerinde özel davetler de yapıyor, Türk donanmasından davet edilmedik subay bırakmamışlardı.

Türk donanmasının *Erkin* ana gemisiyle denizaltı gemileri Malta'dan 25 Kasım akşamı ayrılmış, *Yavuz* ile diğer muhripler de 26 Kasım sabahı törenle uğurlanmıştır.⁸¹⁹ İki günlük deniz seyirinden sonra 28 Kasım 1936 günü Faleron Limanına gelir ve burada törenle karşılanmıştır.⁸²⁰ Yunan halkı da gelen donanmaya ilgi göstermiştir. Türkiye'den giden Yunanlılar bilhassa daha çok ilgileniyorlardı. 30 Kasım 1936 tarihinde Yunan Kralı II. Georgios ve veliaht Prens Paulos, karşılıklı tören atışlarından sonra protokol kurallarını özardı ederek *Yavuz*'a gelip, folklor oyunlarını izlemiş ve gemide iki saat kaldıktan sonra ayrılmıştır. Türk Donanması Yunanistan'dayken, Atina'da Başbakan General Metaksas'da ziyarete olağanüstü bir ilgi göstermiş, ilk gün *Yavuz* gemisine gelerek donanma komutanını ziyaret ettiği gibi, aynı akşam, Grand Bretagne Otelinde Türkiye'nin Büyükelçisi Ruşen Şeref, Yunan Donanma Komutanı Amiral Sakalarios ve Şükrü Okan ziyafetler vermişlerdir.⁸²¹ Bu ziyaretlerde Yunan Donanma Komutanı Amiral Sakalarios'un verdiği emekte söylediği resmi nutukta: "*Ben ve donanmam türk Donanma Komutanının emrindeyiz*" demesi olmuştu. Bu sözler Yunan Dışişleri Bakanının Türk dışişleri Bakanı Nevfrik Rüstü Aras'a "*Aman deniz kuvvetlerinden yana yarışa girmeyelim*" sözüyle irtileştirilince deniz kuvvetlerinin hükümet politikası üzerindeki etkisi kolaylıkla anlaşılacaktır.⁸²²

⁸¹⁸ Fahri Çoker; "VIII. Edward'ın Türkiye'yi Ziyareti ve Donanmanın Malta Seyahati", *Tarih ve Toplum*, Sayı: 10, Temmuz 1985, s. 19; "Donanmamızın Malta ve Faler'i Ziyaretleri İntibaları", *Deniz Mecmuası*, Sayı: 343, s. 64.

⁸¹⁹ Lalahan Deniz Arşiv Genel Müdürlüğü, *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*, Cilt II, Dosya III, s. 452; Nejat Saner; *Yabancı Sullarda Cumhuriyet Donanması*, *Radyo Dergisi*, Ankara, Şubat 1947, Sayı: 62, s. 8.; Afif Büyüktuğrul; *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, İstanbul, 1967, s. 76.

⁸²⁰ Lalahan Deniz Arşiv Genel Müdürlüğü, *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*, Cilt II, Dosya III, s. 453.

⁸²¹ Fahri Çoker; a.g.m., s. 21; "Donanmamızın Malta ve Faler'i Ziyaretleri İntibaları", *Deniz Mecmuası*, Sayı: 43, s. 81.

⁸²² Lalahan Deniz Arşiv Genel Müdürlüğü, *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*, Cilt II, Dosya III, s. 454.

Bu ziyaret sırasında iki milletin denizcilerinin birbirlerine yakınlıkları artmış, dostlukları pekişmiştir. Tüm bu olumlu gelişmeleri Atatürk'ün gönderdiği yakınları olan milletvekilleri de görmüştür. 3 aralık'ta donanma, Yunanistan'dan ayrılır. Averof zırhlı ruvazörü ve dört yunan muhribi Türk donanmasına 10 mil kadar şeref refakati yaptıktan sonra donanma komutanını selamlayarak üssüne dönmüştür. Sonuçta donanma milli görev olan hizmetini tamamlayıp Ege Denizi'ne girip, dönüşte yapacakları manevraya başladılar. İlk önce muhripler Yavuz'a gece hücumu yaptılar, ertesi günde Harp Filosu İzmir'den hareket etmiş olan İhtiyat Filosu ile buluştu ve karşılıklı gündüz manevra talimi yapıldıktan sonra ana üssüne dönmüştür.⁸²³ Böylece donanmanın Malta ve Yunanistan ziyareti başarı ile tamamlanmış, hem ziyaretler iade edilmiş, hem de Türk donanmasına topluca uzun bir arekat imkanı sağlanmış oldu ve kuvveti de bilhassa Yunanistan'a gösterilmiş oldu.

2. Yugoslavya Kral ve Kraliçesi'nin Ziyareti

4 Ekim 1933 günü Yugoslavya Kralı I.Alexandre ile kraliçe Mari ile Türkiye'ye ziyarete gelmişlerdir. Zafer ve Tınaztepe muhripleri Kral'ı getiren Dubrovnik muhribini Karadeniz Boğazı'nda Kavak önlerinde Cumhurbaşkanı Başkatibi Hikmet Bayur ve rotokoldeki zevat ile karşılamıştır. Ortaköy önlerine gelindiğinde de Dışişleri Bakanı ve İstanbul Valisi ve Belediye başkanı gemiye çıkıp karşılamışlardır. Gemi Dolmabahçe önlerine geldiği zaman askeri tören yapılmış, bu törenin kahramanı *Yavuz* olmuştur.⁸²⁴ Kral *İstanbul* motoru ile gemiden alınmış, sahile getirilmiş ve iskelede Atatürk, tarafından karşılanmış ve araya çıkmıştır.Böylece Kral Alexandre, Atatürk'ü burada ziyaret imkanı bulmuştur.⁸²⁵ Kral Dolmabahçe Sarayı'nda 25 dakika kalmış ve buradan Atatürk ve beraberindekilerle birlikte İstanbul motoru ile *Dubrovnik* Muhribine geçilmiştir. Atatürk burada Kraliçe Mari ile tanışmış, 15 dakika sonra iadei ziyareti tamamlayıp gemiden ayrılmıştır. Akşam Dolmabahçe Sarayı'nda Kral ve Kraliçenin onuruna yemek verilmiş ve daha sonra gece 00.30'da Atatürk konuklarını bizzat *Dubrovnik* Muhribine kadar uğurlamıştır. Kral ve Kraliçe gece Korfudası'na gitmek üzere yola çıkmış, onlara yine *Zafer* ve *Tınaztepe* muhripleri Çanakkale Boğazı'na kadar refakat etmiştir.⁸²⁶

⁸²³ Lalahan Deniz Arşiv Genel Müdürlüğü, *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*, Cilt II , Dosya III, s. 454.

⁸²⁴ *Cumhuriyet*, 5 Teşrinievvel (Ekim) 1933; Raşit Metel; *Atatürk ve Donanma*, İstanbul, 1966, s. 134.

⁸²⁵ Utkan Kocatürk; *a.g.e.*, s. 214.

⁸²⁶ Raşit Metel; *a.g.e.*, s. 134-135; Lalahan Deniz Arşiv Genel Müdürlüğü, *Deniz Kuvvetleri Tarihçesi*, Cilt: I, Cısım 2, s. 302-303.

3. Cumhuriyetin Onuncu Yıl Kutlamalarında Sovyet Askeri Heyeti'nin Yavuz'u Ziyareti

Türkiye Cumhuriyeti'nin Onuncu Yıl kutlamalarına, Sovyetler Birliği'nde Mareşal Vorosilof Başkanlığı'nda bir heyetle iştirak etmişlerdir. Rus filosu 18 Ekim'de İstanbul'a gelmişler⁸²⁷ ve Heyettekiler 27 Ekim 1932 günü Ankara'ya varmış Atatürk ile görüşmüşler⁸²⁸. 29 Ekim 1933 günü Onuncu Yıl törenlerini de izlemişler, sonra da İzmir'e gönderilmişlerdir⁸²⁹. Heyet Rusya'ya dönmeden önce İzmir'den *İzmir* Vapuru ile 5 Kasım 1933'te alınıp, İstanbul'a getirilmiş gerekli askeri tören ve ziyaretler de yaptırılmıştı. Heyet, programda olmamasına rağmen *Yavuz* gemisini gezmek istemişti. Bu belki de gemiyi akından görmek, tanımak ya da başka bir nedenden de kaynaklanmış olabilirdi. Oysa askeri enizcilik geleneğinde, manevralarda dahi yabancı personel gemiye davet edilmezdi. Heyetin bu talebini Dışişleri Bakanı Tevfik Rüşdü Aras, olumlu bulmuş, fakat denizciler bildikleri izlilik anlayışıyla hareket etmişlerdir. Rus askeri heyeti mensupları akademide konferans da izlemiş ve sorular sormuşlardır. Daha sonra da akşam yemeği yenmiş *İzmir* Vapuru ve Türk emilerinin uğurlamasıyla Türkiye'den 9 Kasım 1933 günü ayrılmışlardır.⁸³⁰

Dönemin Başbakanı İnönü bu konuyla bağlantılı olarak şöyle demiştir:

“ 1933'te Vorosilof'un Türkiye'yi ziyareti ile iki memleket arasındaki itimat havası uvvetlendi ve münasebet daha sağlam bir zemine oturdu”.⁸³¹

4. İran Şahı'nın Türkiye'yi Ziyareti

Ülkesi dışına ilk gezisini Türkiye'ye yapan İran Şahı Rıza Pehlevi'nin Türkiye'yi 17 günlük ziyareti, 10 Haziran 1934 günü Gürbulak sınır kapısında karşılanması ile başlar. Buradan Kars, Erzurum, Gümüşhane yolu üzerinden 14 Haziran'da Trabzon'a ulaşılmıştır. Şahı Trabzon'dan alacak olan Türk heyeti Dışişleri Bakanı Tevfik Rüşdü Aras, mihmandar Orgeneral Fahrettin Altay ile birlikte Türk Donanmasına mensup *Yavuz*, *Adatepe*, *Tınaztepe*,

²⁷ Cumhuriyet, 19 Teşrinievvel (Ekim) 1933.

²⁸ Cumhuriyet, 28 Teşrinievvel (Ekim) 1933.

²⁹ İsmet İnönü; *Hatıralar*, İstanbul, 1987, s.254.

³⁰ Afif Büyüktuğrul; *a.g.e.*, s.215-217.

³¹ İsmet İnönü; *a.g.e.*, s.254.

Kocatepe, Zafer, Hamidiye ve Mecidiye gemileriyle 11 Haziran'da hareket etmişler⁸³² ve 14 Haziran'da onlarda Trabzon'a olmuşlardır. Şah Trabzon'da kendisini bekleyen Yavuz ırhlısına binerek 15 Haziran tarihinde Samsun'a hareket edilmiştir. 16 Haziran'da Samsun'a gelinir ve burada devlet töreni yapılmış ve buradan da temasları için tren yolu ile Ankara'ya donanmaya mensup gemilerde İstanbul'a devam etmişlerdir.⁸³³

Atatürk'te Samsun'dan özel bir trenle Ankara'ya gelen Şah ve maiyetini Ankara Hacı'nda karşılamıştır. İran Şah'ı Ankara'daki üç gün süren resepsiyonların, ziyafet ve törenlerin ardından siyasi temaslarını da bitirdikten sonra 20 Haziran sabahı, Atatürk ile birlikte altı gün süren ve 7 ili kapsayan yurt gezisine çıkmış ve bu gezide Eskişehir, Kütahya, Afyon, Manisa, İzmir, Balıkesir ve Anadolu gezisini tamamladıktan sonra 25 Haziran 1934 günü Çanakkale ziyaret edilmiştir. Buradan *Adatepe* ve *Kocatepe* muhriplerinin şefakatinde *Gülcemal* Vapuru ile İstanbul'a hareket etmiştir. *Gülcemal* Vapuru'ndan *İnallıada* Vapuru ile Atatürk, Şah, İsmet İnönü, Tevfik Rüştü Aras ve diğer konuklar alınarak Erzurum'a çıkarılmış, akşamı Şah Dolmabahçe'de, Atatürk ise, Beylerbeyi Sarayı'nda geçirmiştir.⁸³⁴ 27 Haziran 1934 günü İran Şah'ı Heybeliada'ya Deniz Harp Okulu'nu ziyarete gitmiştir, burada açıkta bulunan *Birinci İnönü* denizaltısının dalışını izlemiştir.⁸³⁵ Bu geziler sırasında Atatürk, bir deniz subayına da Şah'ın huzurunda sınav yapmıştır.⁸³⁶ Şah *Sakarya* motoru ile Heybeliada'dan dönerken Harp Akademisini de ziyaret etmiştir. Şah, ziyaretini tamamladıktan sonra 2 Temmuz 1934 günü *Ege* Vapuru ile Trabzon'a gitmek üzere törenle uğurlanmıştır.⁸³⁷ Böylece Atatürk, oluşturduğu donanmayı komşu ülkelerin liderleriyle yaptığı gezilerde sembolik olarak kullanmış ve gelen liderleri etkilemeyi başarmıştı. İran Şahı ülkesine dönerken, Türk-İran ilişkilerinde yeni ve sıcak bir dönem başlıyordu.

5. Ürdün Emiri Abdullah'ın Türkiye'yi Ziyareti

Ürdün Emiri Abdullah, resmi temaslar için Türkiye'ye gelmiş ve 31 Mayıs 1937 günü Atatürk konuk Emiri kabul etmiştir. Konuk Emir daha sonra İstanbul'a geçmiş ve Beylerbeyi Sarayı'na yerleşmiştir. Başta *Yavuz* olmak üzere 4 Haziran 1937 tarihinde donanma gemileri

⁸³² *Cumhuriyet*, 10 Haziran 1934 ve 11 Haziran 1934.

⁸³³ Raşit Metel; a.g.e., s. 135.

⁸³⁴ 27 Haziran 1934 tarihli *Cumhuriyet*'te Türk ve İran bayraklarıyla çerçeveli süsleme içinde, Atatürk ile Şah'ın Heybeliada vapurundaki görüntülerinde yer alıyordu.

⁸³⁵ Raşit Metel; a.g.e., s.135-136.

⁸³⁶ Bkz. Raşit Metel; a.g.e., s.136.

⁸³⁷ Afif Büyüktuğrul; *Cumhuriyet Donanması 1923-1960*, İstanbul, 1967, s.68.

Haydarpaşa önünde Atatürk'ü selamlamak için pruva nizamında demirlemişlerdi.⁸³⁸ Emir 'akarya Motoru ile 5 Haziran 1937 günü saat 15.00'de trenle Haydarpaşa'ya intikal edecek lan Atatürk'ü karşılamak üzere gelmiş, Atatürk geldiğinde Emir ile birlikte *Ertuğrul* Yatına inmişlerdir. Donanma gemilerinin önünden geçerken denizci personel üç kere “Yaşasın Cumhuriyet” diye bağırmış ve atılan toplanla bütün gemilerin personeli tarafından krallara zel bir törenle selamlanmışlardı.⁸³⁹

Atatürk'ün kızkardeşi Makbule Hanım, İçişleri Bakanı Şükrü Kaya, Orgeneral ahrettin Altay, Ankara'dan itibaren beraberindeydiler. Vali ve Belediye Başkanı Muhittin İstündağ ile İstanbul Komutan Vekili Orgeneral Ali Fuat Erden'de İzmit'ten itibaren refakat tmişlerdir. Atatürk'ün yatı Dolmabahçe önüne gelir ve demirler, Ürdün Emir'i *Sakarya* Motoruna binip Beylerbeyi Sarayı'na, Atatürk ve beraberindekiler de *İstanbul* Motoruna binip olmabahçe Sarayı'na çıkmışlardır.⁸⁴⁰

Atatürk misafiri olan Emiri, Haziran 1937 Pazar günü ona tahsis edilen Beylerbeyi arayı'nda ziyaret etmiştir. Böylece bir devlet büyüğünün İstanbul'daki faaliyetlerinde onanma gösterileri ve diğer çabalar, Türkiye'ye ilk kez gelen Emir Abdullah'ı da çok tkilemiştir.⁸⁴¹

6, Türk-Bulgar İlişkilerinde Gerginlik ve Yavuz'un Varna'ya Gönderilmesi

17 Nisan 1933 günü Bulgaristan'ın Razgrat kasabasındaki Türk mezarlığı tahrip dılmıştır. Bunun üzerine 20 Nisan 1933 günü İstanbul'daki yüksek okul öğrencileri bulgaristan'ı protesto için miting yapılmıştı. Ayrıca, 19 Eylül 1933 günü Başbakan İsmet nönü ve Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras Bulgaristan'a gitmişlerdir. Giden Türk Heyeti 20 Eylül günü törenle Sofya'da karşılaşmışlar, 21 Eylül'de Bulgaristan kralı Boris, İnönü ve aras'ı kabul ederse de bu sırada anlaşma oluşmadığı için Ankara'nın tavrı sertleşti. Bunun zerine, Akdeniz'de Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak Paşa'nın huzurunda tatbikat yapan onanmaya hükümetten: “Yavuz ve iki muhrip süratle Varna limanına gidecek ve orada ulunun Başbakan ve Dışişleri Bakanını alacaktır” şeklinde acele bir telsiz emri gelmiş ve unun üzerine Yavuz ve iki muhrip Varna'ya gönderilir. Gemiler 23 Eylül 1933 günü

⁸³⁸ Raşit Metel; a.g.e., s. 146.

⁸³⁹ Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s.222.

⁸⁴⁰ Raşit Metel; a.g.e., s.145-146.

⁸⁴¹ Feridun Kandemir; *Yakın Tarihimiz* Cilt 4, s. 42.

/arna'ya demirlerler.⁸⁴² Türk heyetinin geri çağrılmasını Dışişleri Bakanı Tevfik Rüşdü Aras, daha sonra bir kuvvet gösterisi olarak açıklamış ve etkili de olduğunu vurgulamıştır. Sonuçta bu gelişmelerin etkisiyle 24 Eylül 1933 günü, 1929 tarihli Türk-Bulgar Dostluk ve Tarafsızlık Antlaşmasının 5 yıl daha uzatılması hakkındaki protokol kabul edilmiştir. 25 Eylül 1933 günü nönu ve Aras donanmaya mensup gemiler ile Türkiye'ye dönmüş ve Atatürk'e seyahatleri hakkında bilgi vermişlerdir.

Görüldüğü gibi bir kriz anında Atatürk, hemen kararlı bir politika izlemiş, gönderdiği evlet görevlilerini desteklemek için savaş gemilerini de yollamıştır. Olaylardan etkilenen Bulgar Kralı, bir süre sonra rastladığı Türkiye'nin Bükreş Elçisi kanalıyla bile Atatürk'e ve evlet büyüklerine karşı beslediği dostluk hissiyatını bildirmesini istemiştir

7. Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'ün Naaşının İstanbul'dan İzmit'e Nakil Töreni

Yirminci yüzyıla askeri ve siyasi alanında damgasını vuran insanların başında yer alan büyük Önder Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk 10 Kasım 1938 günü hayata gözlerini ummuştu. Bütün ülkeyi yasa boğan bu haber ^{erleşti} gün basında "**Babamızı Kaybettik Büyük 'efimiz Atatürk Dün Sabah Hayata Gözlerini Yumdu**" şeklinde yer alıyordu.⁸⁴³ Kendisine em İstanbul'da ve hem de Ankara'da cenaze törenleri yapılacaktı. Türk denizcileri İstanbul'daki törenlerde 19 Kasım 1938 günü korteje altıncı sırada, bandosu önde olmak üzere bir deniz taburuyla katılmışlardır.⁸⁴⁴ Denizde yapılacak bu tören için Donanma Komutanı Ükrü Okan tarafından "**Atatürk'e yapılacak Cenaze Töreninin Denize Ait Olan Kısmı İçin Program**" başlıklı bir emir yayınlamış ve program basında da yer almıştı. Yayınlanan bu mmin maddelerinden de anlaşılacağı üzere törenin odak noktası *Yavuz* muharebe kruvazörü li.⁸⁴⁵ Gerek selamlamalar ve saygı atışları ve denizdeki seyir düzeni hep *Yavuz*'a göre yarılanacaktı. Çünkü Atatürk'ün naaşı *Yavuz*'a getirilerek kıçgüvertede yer alan topların nüne katafalk ile yerleştirilecekti ve Dolmabahçe'den yola çıkarıldıktan *Yavuz*'a gelene adar *Yavuz* gemisi tarafından her beş dakikada bir top atışı yapılacak, naaş *Yavuz*'a ıkartılırken *Yavuz* tarafından 101 pare top atışı yapılacak, bu selama denizde bulunan her

⁸⁴² Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s.135-136.

⁸⁴³ TAN, 11 İkinci Teşrin 1938.

⁸⁴⁴ Raşit Metel; a.g.e., s. 181.

⁸⁴⁵ TAN, 15 İkinciteşrin (Kasım) 1938. Bkz. EKLER Resim 5.

irinde bir Türk irtibat subayının⁸⁴⁶ yer aldığı misafir yabancı gemiler de dahil 21 pare top tarak katılacaklardı.⁸⁴⁷ Donanma Komutanı ayrıca Atatürk'ün ebediyete intikali sebebiyle 'ürkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı'na bir taziye telgrafi çekmiştir.⁸⁴⁸

Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'ün aziz naaşı Dolmabahçe Sarayı'ndan arayburnu'na getirilmiş ve buradan *Zafer* muhribi ile *Yavuz* zırhlısına getirilmiş ve 13.40'da ıç güvertesindeki 28'lik topların önüne Atatürk'ün katafalkı yerleştirilmiştir. Saat 14.36'da 'avuz ve tüm gemiler demir alarak bir düzen halinde İzmit yönüne doğru harekete geçtiler. 5.42'den itibaren Adalar civarında törene katılan yabancı harp gemileri İngilizlerin *Malaya*, usların *Moskova*, Almanların *Emden*, Fransızların *Emile Bertin*, Yunanlıların *Hydra* ve .omenlerin *Regina Maria* adlı savaş gemileri *Yavuz*'un sancak bordasına gelerek tören eçişine başlamışlar daha sonra bu gemiler naaşı pruva nizamında selamlayıp ırılmışlardır.⁸⁴⁹ *Hamidiye* ve diğer gemilerde selam geçişini yerine getirdikten sonra enazeyi İzmit'te pruva nizamında *Yavuz*, *Zafer*, *Tınaztepe*, *Gür* ve iki avcı botu götürmüştür. zmit'e gelindiğinde *Zafer*, *Yavuz*'a yanaşıp katafalkı tekrar almış ve 19.51'de mayın kelesine çıkarmıştır.⁸⁵⁰ İzmit'ten naaş büyük bir merasimle trene konularak Ankara'ya areket edilmiştir.⁸⁵¹

G. YAVUZ'UN KADRODAN ÇIKARILMASI

İkinci Dünya Savaşı sona ermesiyle Türk Deniz Kuvvetlerini geliştirme ve modernizasyon çabaları hız kazanmış ve daha büyük atılımlarla yeni hedeflere yönelmiştir. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra başlayan Amerikan yardımıyla gelen yeni suüstü gemisi ve enizaltı sayısında önemli bir artış sağlanmış ve bunun yanı sıra özellikle, eğitim, personel ve jistik konularında reform niteliğindeki projeler hayata geçirilmiş ve gerçek anlamda köklü dımlar atılmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin 18 Şubat 1952 tarihinde Kuzey Atlantik Savunma 'aktı (NATO)'na üye olması ile birlikte, Türk Deniz Kuvvetleri de NATO'ya üye olan

⁸⁴⁶ Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s.79; Raşit Metel; a.g.e., 170-171, 289.

⁸⁴⁷ Hüseyin Yıldırım; *Atatürk ve Deniz*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Karargah Basımevi, Ankara, 2001, s. 14-117.

⁸⁴⁸ Bu gemilerden *Emden* kruvazörünün ki hariç irtibat subayları şu şekildedir; *Malaya*'da *Yavuz* zırhlısından 'üzbaşı Selim albatros, *Regina Marina* gemisine *Mecidiye*'den Yüzbaşı Arif Yaltkaya, *Emil Bertin* kruvazörüne enizaltılardan Yüzbaşı Ali Alpar, *Hydra*'ya *Adatepe*'den Yüzbaşı Nejat Koşal, *Moskova*'ya *Zafer* estroyerinden Yüzbaşı Zeki Arca. Bkz. Raşit Metel; a.g.e., s. 168-289-293.

⁸⁴⁹ Raşit Metel; a.g.e., s.182-187; Afif Büyüktuğrul; *Cumhuriyet Donanması 1923-1960*, İstanbul, 1967, s. 34.

⁸⁵⁰ Raşit Metel; a.g.e., s. 287; Ramiz Akdemir; "Denizcilik Tarihinin En Acı, En Önemli ve En Şerefli Görevi", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı: 542, Kasım 1988 Atatürk Özel Sayısı, Ankara, 1988, s. 47-49.

⁸⁵¹ TAN, 20 İkinci Teşrin(Kasım) 1938, Bkz. EKLER Resim 5-6.

İlkelerle ilişkilerini artırmış; kuvvet yapısını, eğitim doktrinini, imkan ve kabiliyetlerini geliştirmiş, Türk Donanmasına yeni gemiler gelmiş ve yeni tesisler inşa edilmiştir.⁸⁵² *Sonuç Türk Deniz Kuvvetleri* NATO standartlarında hareket icra edebilen bir nitelik kazanmıştır.

Türk Donanmasının kendini yeniden yapılanmaya tabi tuttuğu bu dönemde *Yavuz* sınıfı, son tatbikatını 1950 Eylülünde Akdeniz'deki tatbikata katılarak icra etmiş ve artık çok yorulmuştu. Türkiye Nato'ya girdiğinde, örgütün standartlarına uyularak diğer gemilere olduğu *Yavuz*'a da bir borda numarası verilerek borda numarası B 70 oldu. İçinde bulunulan dönemde *Yavuz* sınıfındaki gemileri diğer ülkeler çoktan envanterlerinden çıkarmışlardı. *Yavuz*'un yaşından başka bir sorunu daha vardı. Savaş kruvazörü yakıt olarak kömür kullanıyordu. 50'li yılların sonuna gelindiğinde ise, dünyada kömür yakan askeri gemi hemen hemen kalmamıştı..Oysa modernize edilerek mazota çevrilme imkanı vardı. Bir çok uzmana göreyse artık zırhlı gemi çağı, savaş kruvazörü ve savaş gemisi dönemi kapanmıştı.. Nihayet *Yavuz*'da 20 Aralık 1950 tarihinde aktif listelerden çıkartılarak kendi skur ve makineleri ile son kez, gemi komutanı Kurmay Albay Asım Şinik tarafından kölcük'ün Kavaklı önüne ağlar içindeki şamandıralara bağlanmıştır. Bu yorgun savaşçı artık itip tükenmişti. Burada dört yıl torpido mania ağları arkasında yattı durdu. Sonra 14 Ekim 1954 tarihinde Kavaklı'dan yedekte çekilerek Poyraz rıhtımında kıçtankara edilmiş ve kasım ayında donanma envanterinden çıkartılmıştır. Buralarda da, hizmetine, kara mahrutu gibi devam etti.

1. Şiirlerde ve Türkülerde Yavuz

Dönemin en ünlü savaş gemilerinden biri olan *Yavuz* 40 yıllık ömrüne iki dünya savaşını ve onun buhranlı yıllarını sığdırmıştır.

Türk donanmasına katıldığı andan itibaren bütün dikkatleri üzerine çekmiş hatta Türkiye'yi bir büyük savaşın içine doğru hızla çekmekte etkili olmuştu. Her şeye rağmen Türk ulusu onu çok sevmiş gelişini gösterilerle karşılamış, İstanbul'da halk sokaklara dökülmüştü. Hatta onarılmasını takiben sonuçsuz kalsa da, geminin bir ücret karşılığında çekilmesi ile birçok şehit yavrusuna yardım temini için başvurulara konu olmuştur.⁸⁵³ Çünkü

⁸⁵² Bu dönemde gelen gemiler ve kurulan tesisler için bkz. Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s. 691-697.

⁸⁵³ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Lalahan Deniz Genel Arşivi, Tasnif Edilmemiş Belgeler, Türkiye Himayei Vefat Cemiyeti Umumi Merkezi'nin Muhasebe Şubesinin 25 Şubat 1930 tarihli ve 710 sayılı yazısı. Bkz. KLER, Ek: 14.

› Türkiye'nin denizlerdeki gücü ve şahlanan gururu olmuştı. Almanya'da inşa edilmesini ve ilk ismi olan *GOEBEN*'i kimse anımsamıyor onu şanlı *YAVUZ* olarak biliyor ve adına şiirler yazılıyor, türküler söyleniyordu.

Acaba dünyada kaç gemi bir ulusu bu kadar duygulandırmış olabilirdi. Uğruna yazılan ve aşağıda belirtilen şiirler ve Türküler incelenecek olursa bu ilgi daha iyi anlaşılır.

TÜRKÜ

Yavuz geliyor Yavuz da
Denizi yara yara,
Siz seni alacağım da
Başına vura vura,
Gemim geliyor gemim de
Ona burnundan beri.
Siz Allahı seversen de
At başından çemberi ⁸⁵⁴

Anonim

TÜRKÜ

Yavuz geliyor Yavuz da denizi yara yara
Biz düşmanı yeneriz de başına vura vura

Yavuz geliyor Yavuz da denizi aşı aşı
Askerinle bin yaşa da Mustafa Kemal Paşa ⁸⁵⁵

Anonim

⁵⁴ Coşkun Güngen; *Şiirlerimiz ve Şarkılarımızda Deniz Antolojisi*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1998, s. 28.

⁵⁵ Coşkun Güngen; *a.g.e.*, s.32.

ELVEDA ŞANLI YAVUZ

Şanlı Yavuz ayrılıyor Gölcük'ten,
Evlatlarından ayrılıyor, keder içinde,
Mormorkörler refaketinde son seferini Seymen'e yapıyor.
Denizler yarıyor, dalgalar vecd içinde öpüyorlar Yavuz'u,
Ağlıyorlar tüm denizler, büyük acılar içinde
Şanlı Yavuz evlatlarından ayrılıyor,
Gölcük matem içinde,
Göpler şaha kalkmış,
Allahına son niyazda,
Al sancak da son niyazda.

Amiraller ağlıyor, erler ağlıyor,
Denizler yarıyor, dalgalar vecd içinde öpüyorlar Yavuz'u,
İdiyor Yavuz son yerine Seymen'e doğru keder içinde,
Özyaşları oluk oluk akıyor
Yavuz geliyor Yavuz denizi yara yara,
Göpler şaha kalkmış, salvo ateş yapıyor.

E diyor ki, amiraller, “Şanlı Yavuz
eni uğurluyoruz ama,
uyduğumuz teessürün tek tesellisi
adına layık bir gemiye
n kısa zamanda sahip olmaktır.”

Öz yaşları oluk oluk akıyor,
Yavuz geliyor Yavuz, denizi yara yara,
Göpler şaha kalkmış, salvo ateş yapıyor,
Al sancak Allaha son niyazda,
Terini tutacak şanlı Yavuz'u bekliyor...⁸⁵⁶

Basri Ahmet Ünal

YAVUZ MARŞI

Bürüldeyen topraklarla istiklalin sesiyiz,
Göprak bütünlüğünün sudaki gölgesiyiz,
Öpüren dalgaların şahlanan yelesiyiz,
Biz yurdun denizlerde dolaşan kalesiyiz.

Çaldıran arslarının ününü taşıyoruz,
BARBAROS HAYRETTİN'in kanını taşıyoruz.

Tarihi yazıyoruz denizi yara yara,
Evgilimiz su bizim, Anamız bizim Kara,

⁸⁶ Coşkun Güngen; a.g.e., s79.

eslensin Yavuz diye başı düştükçe dara,
atana yan bakamı gömeceğiz sulara.

Çaldıran arslanının ününü taşıyoruz,
BARBAROS HAYRETTİN'in kanını taşıyoruz.⁸⁵⁷

Behçet Kemal Çağlar
Müzik: Sadık Ergüd

YAVUZ

İski bir çağı aşıp yeni bir çağa girdi.
İler iki çağ içinde tam bir vazife gördü.
İlusuna sevdirdi, sembolik hale geldi.
İnfü cihanı sardı, şan verdi koca Yavuz.

İaradeniz sahili hergün bombalanmıştı,
İehir, kasaba, köyler alev alev yanmıştı,
İüşman donanmaları İstanbul'a varmıştı,
İu acıklı hallere geldi son verdi Yavuz.

İarım asırdan fazla bu ulusa hizmeti,
İşi yoktu dünyada, muazzamdı haşmeti,
İönüller huzur buldu, yurdun bütün serveti,
İler bakımdan halasa kavuşturmuştu Yavuz.

İembol olmuş milletin tam ruhuna yerleşmiş,
İahramanlık destanı işte buradan gelmiş,
İirçok evladın adı neden hep Yavuz denmiş
İünkü cesur, kahraman örnektir, bundan Yavuz.

İu şeref hazinesi sökülür, satılır mı?
İlem dolu hallere dönüp de bakılır mı?
İfilyarları harcasan böylesi alınır mı?
İrtım müze olarak gel kalsın şanlı Yavuz.

İehemahal satılsın, para gelsin bizleri,
İüşüncesi sabitse, keder verir yüzlere,
İanlı Yavuz tarihi atılır çöplüklere,
İıymayalım yazıktır, harp gemimizdi Yavuz.

İirkaç milyon paraya aldanıp satmayalım,
İeref abidesini kaldırıp atmayalım,
İek şanlı tarihini kadere katmayalım,
İibidevi bir tarih olarak kalsın Yavuz.

⁷ Coşkun Güngen; a.g.e., s83.

Bu içten isteğimiz üst makama duyulsun,
Ne satılsın, sökülsün, Yavuz yerinde dursun,
Milletin arzusuna uygun bir hale konsun,
Buncağımızı serende dalgalandırsın Yavuz.

Halim Koçyiğit

YAVUZ GİDİYOR YAVUZ⁸⁵⁸

Yavuz gidiyor Yavuz, suları yara yara,
Bu gidiş gönüllerde açtı bir derin yara !
Bu gidiş, bir çıkıştır dönülmeyen yollara,
O zafer kartalının bu son bahtı ne kara !

Yavuz'un tarihinde zafer dolu bir iz var,
Hanakkale, Akdeniz, koca Karadeniz var !
Batum, Sivastopol'dan taşan izlerimiz var,
Ona, gönül içinde en kutsal yerimiz var !

YAVUZ SELİM dünyalar fethetti kılıcıyla !
Dünya gurur duymuştu dünyalar alıcıyla !
Bu YAVUZ kükremişti dalgalanan hıncıyla,
Denizlerde nam verdi, akıncı sevinciyle !

Bir YAVUZ, karaların, toprakların Hakanı,
Bir YAVUZ, köpüklenen denizlerin Sultanı !
Birisini yenemedi bir küçücük çibanı,
Ökölüp can vermektir birisinin hicranı !

Koca dritnot YAVUZ ! Sökülse de adın var,
Deniz tarihimizde o kartal kanadın var !
Üçü TÜRK milletinin yüreğinde yadın var,
Arkanda seni anan milyon erkek, kadın var!

Tarihe ün salanlar gönülde böyle yaşar,
Gelecekte denizci oğullar senle coşar !
Yeni Sivastopollar, Odesalara koşar,
Afiras zaferlerinde daha öteye taşar.⁸⁵⁹

M.Faruk Görtunca

⁸ Coşkun Güngen; a.g.e., s183

⁹ Coşkun Güngen; a.g.e., s150

YAVUZ VE MIDİLLİ

Bugünkü ye's ve azabın nedir güzel millet?
İvet, niçin, bugün afak handezarında
Lavafa başladı bak bir sahabe-i zulmet,
Ki ye's ve matemî hep kalb nale-karında...

Bakat bu ye'sini terk eyle... :Bak "Reşadiye'yi
Ze "Sultan Osman"ı gasb eyleyen deni millet;
Düşün ki işte bugün ah o, İngiliz kavmi...
D) koca millet artık mü'ebbeden lanet...

İvet azabını ben şimdi anladım, lakin
Minder olma, ey Osmanlı sen bu hud'a için;
İvet o millete artık seza bugün tel'in.
Bakat azabını terk eyle... Çünkü, işte bugün.

Büyük ve muhterem, alicenab olan Alman
Zulub-i millet-i İslam'a, hiç unutamayacak
Rüzide hatıra nakş etti; Pür şeref, pür şan
İoben, Breslav'a artık çekilde al sancak.

Ühin emelleri mahv oldu şimdi İngiliz'in,
İyun-i kahiri bak işte korkarak nigeran,
İlkay-ı saf ve besiminde şimdi Akdeniz'in
İlemlî bir kemerin aksi muttasıl giryan...

Düşün ki ruhuna ilkay-ı ye's eden elemin,
D) eski hab-ı felaket, o hal-i pür-ehval;
Düşün ki şahid-i hüznü bu levha-ademin
İbed-i nişane-i la'net olan zeval-i hilal.

İoben, Breslav'ın ünvan-ı şan ve muhteşemi
Yavuz, Midilli'ye kalb oldu... Ey sevimli vatan !
İlkub selamla denizden o ruh-ı muhteremi,
Yavuz ki Türklüğü a'la iden büyük hakan.

Rözünde şule-i irfan ve ihtişam daha
Yarılıyordu mehabetle, her zaman niran,
İnun dimağ-ı güzinde mürtesemdi zeka,
Bütün tefekkürü, amali; İ'tilay-ı vatan...

İvet Yavuz o cihangir, o muhteşem sultan
İkınca taht-ı mu'allay-ı al-i Osman'a,
İaday-ı tünd ve mühibile titremişti cihan:
Düşürmemiş bizi asla haziz-i hüsrana...

7atan ve millete aid tasavvurate
filale düşman olanlar da vakf-ı hayret idi;
bülend emelleri, ulvî tahassüsatile,
bütün cihana ve'l-hiazy-ı sit ve şevket idi.

büyük donanmayı vaktile eyleyüb ihzar,
açıldı bahr-i Sefid'in cenah-ı şevketine;
İ düşman işte o yerlerde eyliyordu gûzar,
İrara başladı lakin bakınca heybetine...

Ö yıl gavurnları tehdid için bahara kadar
Yavuz da Rumeli sahillerinde dinlendi;
bahar gelince sükunetle cenge virdi karar,
İdüs'le, Mısır'ı ve Bağdad'ı feth için şendi.

Menab-i halik-i rahmane eyleyüb şükran,
İazanfer ordu ile bak cihamı zabt itdi;
İtıldı sahne-i hunrize her zaman şadan,
İdüs'le, Mısır'ı ve Bağdad'ı şanla feth itdi...

İlhayet işte o yerlerde muhteşem rayet,
İmevvüc eyledi renk-i mehabet-i alile;
İerver ve fahr ile Yavuz ki eyleyüb avdet,
İalıştı millet-i a'laya, ta'ab-ı halile.

İodos'da kan döken a'dayı mahv için her an
İavi-i donanmayı tarsine azim ve cehd itdi;
İakat Yavuz o cihangir, o muhteşem sultan,
İzab ve kahr ile bir günde bak vefat itdi.

İlayır o ölmedi, ey Türk ! Düşün ki ruh-ı selim
İarım-i Ka'be-i iclale irtika itdi...
İoğar nigahıma daldıkca bir hayal-i besim,
İi şanlı bayrağa bir gün bakub dua itdi:

Sen ey ilah-ı muazzam, sen ey ilan-ı kadir
İu gün bu millete sen rehber-i beka göster..."
İiyüb getirdi sahabetle bir büyük tekbir;
İitab-i izzet ve ulvisi kalbe vecd-aver...

İüşün ki ey ulu millet ! Bu, bir hitab-ı selim,
İu, bir hitab-ı mukaddes ki; Hep zafer-i meşhun.
İi şanlı, muhterem ecdada her zaman ta'zim;
İadem-i diyarına yükseldi çünkü bum-ı şu'un.

İvet o, ölmedi, bak şimdi Keşti-i Yavuz
İederli Akdeniz'in yaslanınca sineline
İulu'a başladı her yerde bir ziyay-ı şümus;
İeski devre-i haşmet gözüktü işte yine...

Üşade oldu bugün bak o eski bab-ı necat;
Bırak, o girye-i hicranı, ey sevimli vatan !
İşer, şebab-ı münevver iderse cenge sebat,
Fü'ebbeden yaşar, elbet büyür, güzel turan.

Fü'ebbeden yaşamak, işte en güzel düstur;
akat cerihanı artık düşünme ye'si bırak,
Çünkü düşman mel'unu ileyüb makhur
Bugün cezairi, "Yavuz ve Midilli" kurtaracak.

İ mai kubbe-i ulvide yükselince hilal,
Düvv-i zalimin elbette ser-nigun olacak,
amim-i ruhunu suzan iden o zehr ü melal
Ünud-ı zalim-i i'dadan intikal alacak.

enin hayatını elbet donanma kurtaracak,
elebed ona yardım, muavenet eyle;
üşün ki hasm-ı zebunun Yunan denen alçak,
İ kahbe düşmanı imhaya azm ü cehd eyle...

enin bu hizmet ve azminle bak cezirelerin
eyal-i tar ü melalinde bir sabah olacak;
enin hayatına düşman o kanlı didelerin
İaşın nazarları artık mü'ebbeden yanacak...

üşün ki işte bugün sen, cezireleri bikes,
Zab u kahr ile gözler livay-ı haşmetini;
ümum-ı ye's ve felaketle çırpınan herkes
enin de bekliyor artık cevap-ı dehşetini...

ugün Midilli, Sakız bak, Rodos'la kanlı Girid,
'azık ki pençe-i düşmanda bir mezar oldu;
'azık ki boşluğu dövmekte hande-i tehdid
İhayet işte bugün hepsi bir serab oldu !...

ugün Midilli'yi feth eyleyen Ebü'l-fatih,
fezar-ı lal ve sükununda her zaman giryan,
aday-ı pak ve necible eyleyüb takbih,
Donanma" istiyor, artık, uyan; Güzide vatan !

Donanma... çünkü bu yurdun nücum-ı satvetidir.
Donanma... İrzını, namusu, tahtı kurtaracak;
Donanma...Milletin iclal-i azv-ı şevketidir,
Donanma... Çünkü o düşmandan intikam alacak...!

860

Necmeddin Sahir

⁴⁰ Coşkun Güngen; a.g.e., s209-211.

ŞANLI BAHİRİYE

‘arihlere nam verdik, cihanda yarattık şan,
‘ahraman ulusuma feda olsun akan kan,
‘asırğa, boralarla boğuştuk deryalarda,
‘algalanan bayrağım, ummanlarda şahlanan.

‘tatürk meşalemiz, denizcilik ilkemiz,
‘arbaroslar, Turgutlar yetiştirdi ölkemiz,
‘denizler Türk’e vatan, düşmana mezar olur,
‘a istiklal ! ya ölüm, özgürlüktür gayemiz.

‘önülerde kalyonlar, kalplerde şehit erler,
‘anlı Yavuz yarattı, ölkü dolu seferler,
‘kdeniz, Karadeniz destan oldu millete,
‘erekirse yeniden yaratırız zaferler,
‘zgürlüğün uğruna, gönül verdin Ata’na,
‘nlü zaferlerinle örnek oldun cihana.
‘umhuriyet kuruldu, bağımsızlık aşkınla,
‘ucizeler yarattın, kan dökerek vatana.

‘lusum huzur duyar, çevresinde seninle,
‘urdumun sularında yaşıyorum güvenle,
‘ağdaş uygarlık yolun, ilkelerin sinende,
‘aşa şanlı Bahriye, kahraman milletinle. ⁸⁶¹

Nevzat Aydınalp

‘AVUZ SESLENİYOR

‘ıl 1914-1915

‘ürk Donanmasındayım, Sancağımla,
‘kdeniz, Ege ve Adalar denizi,
‘anıyor beni...
‘açıyor, savletimden Türk’Re yan bakan
‘özler
‘ütün haşmetimle, Karadeniz’e geçiyorum,
‘arlığımla mukayese edilmeyecek
‘ev zırlılırla güreşiyorum,
‘ere seriyorum hepsini.
‘ürk donanmasındayım.

⁸¹ Coşkun Güngen; a.g.e., s.213

Türk donanması için yapılmışım, yaratılmışım ben.
Birinci Dünya Savaşının,
Bütün çilelerini şerefle, şanla taşıyan
Ve Yavuz geliyor dedikleri zaman,
Düşmanları korkusundan titreten,
Kaçacak delik arattıran,
Yavuzum ben...
Stiklal Savaşı'ndayım,
Atan kurtuluşunda,
Şerefle, şanla çırpınan,
Anrının inayetiyle,
Türk kurtuluşunun,
Mutluluğuna eren Yavuz'um,
Aradan uzun yıllar geçti,
İmdi yaşlandım, ihtiyarladım,
İçmiş günlere ait şevket
Ve şanımın bahtiyarlığını yaşıyorum,
Bölcükteyim.
Dostlar düşmanlar ziyaretime gelir,
Yaşıyorum ama, öksüzüm...
Türk donanmasında,
Terimi tutacak,
Yavru Yavuz bırakamadım.
Bözlerim yaşlı,
Çim kan ağlıyor.
Düşmanlarım kol geziyor...
Ey Aziz vatanımın şahlanan Türk'ü.
İleredesin,
Benim yavrumu ne zaman kızağa koyacaksın,
Bekliyorum,
Bu bekleyiş uzun sürmeyecek
Birden silkindim
Ve gerçeğe uyan rüyalarımın
Mutluluğuna girdim uyandı vatan
Uyandı millet,
Atan semaları,
Türk Yapar) uğultuları içinde,
Vet, Türk yapar...
İyam gerçek oluyor,
Ükür Allaha, mutluluk içindeyim,
Anrım sana vecdederim.
Artık müsterihim,
Amirallerim, sanatkarlarım,
Murgaya konulsun
Kardeş Yavuzum,
Öksüzlükten kurtulayım,
Denizler, sancağımla,
Kardeş Yavuz geliyor,
Elama durun.
Ehitler, müsterih uyuyun,

Bayrakları, bayrak yapan üstündeki kandır,”
eryaları hakim Barbaroslar
iri Reisler, Denizleşen Vatandır... ⁸⁶²

Basri ÜNAL

1. Yavuz’un MKE Kurumuna Satılması

14 Kasım 1954 tarihinde donanma envanterinden çıkartılan ve Gölcük’ün Poyraz rıhtımına kıçtankara edilen koca *Yavuz*, 1960’lara kadar Harp Filosu Karargahı’nı ve bazen de Filayın Filosu’nun şubelerini barındırdı. 20 Aralık 1960’da hizmet dışı bırakıldı. *Yavuz*, bu rıhtımda tam 19 yıl yattı. Onun artık ne boyası boya ne de güvertesi güverteydi Hele son yıllarda, iyice dökünüp soyunmuştu, gemiyi bu dönemde ziyarete gelenler gemiyi 90 aşındaki bir kadına benzetiyorlardı.⁸⁶³ Bahriye, bu tarihi sancak gemisini müze olarak aşamasını istemiştir, fakat gemiyi idame ettirecek kaynaklar bulunmadığından dolayı bu gerçekleşmemiştir.

Bu dönemde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı büyüyen ve gelişen ihtiyaçlarını arşlamak amacıyla 1961 yılında yeniden teşkilatlanmaya giderek aşağıdaki gibi dört ana ast omutanlık olarak yeniden teşkilatlanmış ve aşağıdaki şekilde olmuştur.⁸⁶⁴



Yavuz, 1963’te Almanya’ya satılmaya çalışıldı. Almanya’dan müzeler, kuruluşlar ve zel şahıslar, eski muhripler nadir bir müze olarak ilk yurduna geri götürmek üzere çaba arcadılar. Hatta bu dönemde Hamburg Eyalet Hükümeti Landungsbrücken’de demirlemek için bir yer tahsis etmeye hazır olduğunu da açıklamıştır.⁸⁶⁵ Poyraz rıhtımında kıçtan kara

⁸⁶² Basri Ünal; “Yavuz Sesleniyor”, *Derya*, Sayı: 56, Mayıs 1972.

⁸⁶³ Matti E. Makela; *a.g.e.*, s.118.

⁸⁶⁴ Deniz Eğitim Komutanlığı’nın adı 1995 yılında “Deniz Eğitim ve Öğretim Komutanlığı” olarak eğiştirilmiştir.

⁸⁶⁵ Matti E. Makela; *a.g.e.*, s.118.

lan ve satışını bekleyen *Yavuz* gemisi 1964 yılında yine Almanya Teknik Daire Başkanlığı'ndan gelen uzmanlar ve gemi personeli ile birlikte günlerce baştan kışa kadar ntinelerde dolaşmak şartı ile tetkik edilerek değeri üzerinde kesin karara varılmaya alışıldı, fakat bazı mali formaliteler yüzünden gemi 1964 yılında satılamadı.

Geminin müze olması isteniyordu. Şanlı *Yavuz* ise, bünyesinde durmadan tahribat apan zamanın sessizliği içinde, bir an önce kaderinin belli olmasını bekliyordu. Bu bekleyiş sırasında güverteleri iyice çürümüş, namlusundan ölüm kusan topları karıncalanmıştı. 30 yıl 1965 tarihinde tekrar satış ihalesi yapılacağı kararı verilmişti⁸⁶⁶, fakat Türk Hükümeti e olan görüşmelerin olumsuz gelişmesi üzerine bu çabalarda sonuçsuz kalmıştır.

Yavuz'un Türk yetkililer tarafından bir hatıra ve müze olarak korunması dönemin aşbakanı Süleyman Demirel'in bir dergiye verdiği mülakatında;

“Yavuz, Gölçük Tersanesi'nde bağlı dururdu. Bizim hükümette olduğumuz dönemde artık Yavuz'un kullanılabilirliği tamamen gitmişti. Onun içindir ki hurdaya çıkarılmıştır. Keşke hurdaya çıkarılmasaydı da hatıra olarak muhafaza edilseydi diyebilirsiniz. Bu doğrudur, fakat bu tür şeyler biraz zamana bağlıdır. Bugün Yavuz'un değerini daha iyi anlıyoruz. Bundan 36 sene evvel hatıra olarak saklanması yerine hurda olarak kullanılması düşünülmüştür. Buna hükümetler karar vermez. Bunun kendi idaresi “Artık daha fazla Yavuz Zırhlısı'nı tutmakta mana yoktur; çünkü hiçbir fonksiyonu kalmamıştır” demiştir. Ve böylece de Yavuz Zırhlısı hakikaten jilet olmuştur. Yani bu doğrudur. İyi bir şey olmamıştır aslında; fakat işte hikaye budur. Eğer bugün hala görevde olsaydım bu geminin MKE'ye verilmesine ve jilet olmasına asla rıza göstermezdim. Bugün başka bir gündür. Bugün çok daha zengin Türkiye, Yani 1969'a nazaran çok daha zengin”⁸⁶⁷

Şeklinde belirttiği gibi tamamen mali yük getireceği endişesiyle böyle bir kararın alınarak geminin satılmasına karar verildiğini belirtmiştir. Hatta *Yavuz* daha tamirine aşlandığında da hükümetçe büyük mali külfetlere girilmesine sebep olmuştu. Genel

⁸⁶⁶ “ Hizmet Dışı Gemiler Hakkında Birkaç Söz”, *Donanma Dergisi*, Cilt: 79, Sayı: 453, s.63.

⁸⁶⁷ www.tempodergisi.com.tr/toplum-politika/00698/

Çürmay Başkanlığı, *Yavuz*'un tamir masrafının büyüklüğü ve geminin kömür harcamasının azla oluşu bakımından, *Yavuz*'un tamirini pek arzu etmemiştir.⁸⁶⁸

Artık tarihe mal olan *Yavuz* kruvazörü, basında çıkan yazılara göre 25 milyon liraya atın alan Makina Kimya Endüstrisi Kurumunun malı olmuştur.⁸⁶⁹ Bu arada Almanlar Deniz Kuvvetlerine gönderdikleri bir mektup ile tekrar gemiyle ilgilendiklerini bildirmiş olmalarına ağmen, Alman Mr. R.K. Lochner'in 21 Aralık 1972 mektubuna cevap olarak, Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Kemal Kayacan imzalı, 24 Ocak 1973 tarihli mektup ile *Yavuz*'un 26 Mayıs 1969 tarihinde MKE Kurumuna satılarak Deniz Kuvvetleri Komutanlığı e bir ilişkisinin kalmadığı bildirilmiş⁸⁷⁰, fakat konu kapanmamış bu sefer 27 Ocak 1973 tarihli bir evrakla Berlin Deniz Müzesi'nden Herrn G. Jochmann'ın geminin Federal Almanya'ya verilmesi hakkındaki mektubunun yer aldığı bir evrağı Bonn Kıdemli Ateşesi Artuğrul Üçler göndermiş⁸⁷¹, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı buna da, cevap olarak T.C. Bonn Büyükelçiliği Kıdemli Ateşeliğine 9 Şubat 1973 tarihli, 19 milyon Türk lirası karşılığı bu geminin MKE Kurumuna satıldığından dolayı *Yavuz* gemisinin bütün tasarrufunun MKE Kurumuna ait olduğunun ilgili kişilere bildirilmesini isteyen bir yazı ile konuyu kapatmıştır.⁸⁷²

Bir müddet sonra MKE Kurumu gemiyi sökmüş, demir, çelik, zırh ve diğer ksmından faydalanarak çeşitli başka imalatta bulunmuştur.

3.Yavuz İçin Son Tören

Başka alıcıların bulunamaması nedeniyle 19 milyon liraya MKE Kurumu'na satılan *T.C.G.Yavuz*, Cumhurbaşkanı ile birlikte yurt gezisine katılan Deniz Kuvvetleri Komutanı Kemal Kayacan'ın bulunamadığı, Donanma Komutanı Hilmi Fırat ve Alman Donanma Ateşesi Von Rodbertus'un katılımıyla ^{7 Haziran 1973 tarihinde} yapılan son ve törensel hizmetten ayrılış töreninden

⁸⁶⁸ Fahri Engin; "Büyük Atatürk ve Deniz Kuvvetleri", *Yakın Tarihimiz*, Cilt: 4, s.34.

⁸⁶⁹ *Hürriyet*, 8 Haziran 1973.

⁸⁷⁰ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Lalahan Deniz Genel Arşivi, Tasnif Edilmemiş Belgeler, 24 Ocak 1973 tarihli Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Kemal Kayacan imzalı mektup Bkz. EKLER, Ek: 15.

⁸⁷¹ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Lalahan Deniz Genel Arşivi, Tasnif Edilmemiş Belgeler, Bonn Büyükelçiliği Kıdemli Askeri Ataşeliği'nin 27 Ocak 1973 tarihli ve İSTH: 6048.2-39-73/Dz. Atş.(85) sayılı yazısı.Bkz. EKLER, Ek: 16.

⁸⁷² Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Lalahan Deniz Genel Arşivi, Tasnif Edilmemiş Belgeler, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın 9 Şubat 1973 gün LOG.PL.: 6077-17-73 MLZ.PL. sayılı yazısı. Bkz. EKLER, Ek: 17.

onra Gölcük'te Poyraz rıhtımından alınarak kıydan 2 km uzaklıktaki söküleceği Seymen'e ömorkörlerle götürülmüştür.⁸⁷³

Tören yeri olarak emektar *Yavuz*'un kıçtan kara olduğu Poyraz rıhtımı seçilmiş ve ürsü ile şeref masasının iki yanı kudretli geminin her biri şimdi tarihi hatıra olan harp nermisi ve hartuçları ile süslenmişti. Törene kendisi katılamayan Kuvvet Komutanı aşağıdaki mesajı yollamıştır:⁸⁷⁴

“ Sayın Cumhurbaşkanımızın Yurt gezisinde refakatlerinde bulunduğumdan bu önemli törene katılamadığımdan üzgünüm.

Türk donanmasında kırk yıllık hizmet hayatı bulunan Yavuz muharebe Kruvazörünün Donanma camiasından ayrılışı hepimizin kalplerinde büyük bir teessüre sebep olmaktadır.

Anadolunun en ücra köşelerinde dahi taş basması resimlerine rastlamak mümkün olan Yavuz, gönderine Türk sancağı çekildiği gün olan 16 Ağustos 1914 de devrin Başkomutan Vekili Enver paşa'dan ünlü Türk büyüğü Yavuz Sultan Selim'e izafeten bu ismi almıştı. Hizmet süresi içinde yaptıkları ile taşıdığı isme her zaman layık olan bu güzel geminin en kutsal görevi Ulu Önder Atatürk'ün aziz naaşını Haydarpaşa'dan İzmit'e kadar taşınması olm naştır.

Uzun yıllar donanmamıza ait gemilerin faaliyetini emektar ve iyi bir denizci edasıyla Gölcük'te seyreden Yavuz, bugün aramızdan ayrılacak ve bizlere sadece ismini bırakacaktır.

Tarihe mal olmuş kişilerin umutamadıkları gibi bizim denizcilik tarihimizde büyük yeri olan Yavuz gemisi de daima hatırlanacak. Bahriyemizin kalbindeki müstesna yerini her zasan muhafaza edecektir.

Bu güzel ve kudretli gemimizde şerefle görev yapan komutan, subay astsubay ve erlerden şehit olanları rahmetle anar, sağ olanlara en iyi dileklerimi ve saygılarımı sunarım.

Güle güle şanlı Yavuz... seni uğurlarken duyduğumuz teessürün tek tesellisi senin ismine layık bir gemiye en kısa bir zamanda sahip olma ümididir.

³ **Hürriyet**, 8 Haziran 1973; **Cumhuriyet**, 8 Haziran 1973, Bkz. EKLER Resim 8 ve 9.

⁴ “T.C.G. Yavuz'un Donanmadan Ayrılma Töreni 7 Haziran 1973”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi Eki**, Cilt 79, sayı: 483, Ekim 1973, s. 3; **Derya**, Sayı: 69, Haziran 1973. Deniz Kuvvetleri Komutanı Kemal Kayacan'ın son imlesinde belirtmiş olduğu adına layık yeni bir gemiye sahip olma ümidi 1987 yılında gerçekleşmiş yine İmanya'dan alınarak 1987 tarihinde Türk Donanmasında hizmete başlayan fırkateyne “Yavuz” adı verilmiştir. öylece bu gemi karşımıza ikinci Yavuz olarak çıkmaktadır.

Kemal KAYACAN

Oramiral

Deniz Kuvvetleri Komutanı

Töreni Kocaeli Valisi Ertuğrul Ünlüer, 15'nci Kolordu Komutanı Korgeneral İhsan Türkan, Türk Donanma Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Emekli Koramiral Refet Arnom, Üzey Deniz Saha Komutanı Tümamiral Rıza Akol, Gölcük Üs Komutanı Tümamiral Ahmet Bakır, diğer amiraller ve donanma mensupları, *Yavuz* gemisinin eski komutan⁸⁷⁵, subay, stsubay, erleri ile TRT ve Basın temsilcileri de takip etmiştir.⁸⁷⁶

İstiklal Marşı ile başlayan törende ilk konuşmacı Deniz Ordonat Merkezi Komutanı Güverte Albay Fahir Saydam, *T.C.G. Yavuz*'un tarihçesini okumasından⁸⁷⁷ sonra eski *Yavuz* komutanlarından Emekli Tümamiral Necati Özdeniz ile geminin faal durumdaki en son komutanı Emekli Tuğamiral Asım Şinik hatıralarını⁸⁷⁸ anlatmasından sonra Donanma Komutanı Koramiral Hilmi Fırat; *Yavuz*'un varlığı ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümetlerinin, özellikle 1930-1938 yılları arasındaki devrede dış siyasetinin gerçekleştirme vasıtalarından biri olduğunu vurgulayan konuşmasını yapmış⁸⁷⁹ ve daha sonra Deniz Kuvvetleri Komutanı'nın mesajı taktimci subay tarafından okunduktan sonra *Yavuz*'da görev alanlar şeref masasının yanında mevki almışlar ve Deniz Müzesi'nden getirilen Şeref Defteri tanzim edilmiştir. Artık törenin en hazin ve önemli noktasına gelinmişti.

Hizmet dışı gemiler komutanı Güverte Albay Gürbüz Kıvanç, Donanma Komutanı'nın emriyle *Yavuz* gemisinin sancağının arya edilmesi (indirilmesi) emrini verdi. Donanma Komutanı'nın emriyle *Yavuz*'un kış gönderindeki Türk Sancağı ağır ağır arya edilerek, katlanıp şeref masasına getirildi.

⁸⁷⁵ *Yavuz*'da komutanlık yapmış kişilerin listesi için bkz. EKLER Ek: 19.

⁸⁷⁶ Seyfeddin Orhan Çağdaş; "TCG. Yavuz Kruvazörümüz 7 Haziranda Donanmadan Ayrıldı", *Derya*, Sayı: 70, Donanma Cemiyeti Yayını, Temmuz 1973.

⁸⁷⁷ Bu konuşma metni için bkz. "T.C.G. Yavuz'un Donanmadan Ayrılma Töreni 7 Haziran 1973", *Deniz Kuvvetleri Dergisi Eki*, Cilt 79, Sayı: 483, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, Ekim 1973, s. 10-16..

⁸⁷⁸ Bkz. "T.C.G. Yavuz'un Donanmadan Ayrılma Töreni 7 Haziran 1973", *Deniz Kuvvetleri Dergisi Eki*, Cilt 79, Sayı: 483, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, Ekim 1973, s. 17-21.

⁸⁷⁹ "T.C.G. Yavuz'un Donanmadan Ayrılma Töreni 7 Haziran 1973", *Deniz Kuvvetleri Dergisi Eki*, Cilt 79, Sayı: 483, Ekim 1973, s. 21-22.

Çekici römorkörlerde son hazırlıklarını tamamlamıştı, artık *Yavuz*'un halatları donanma Bandosunun “*Yavuz geliyor, Yavuz Denizi Yara Yara*” türküsü ve “*Karadeniz ve ivastopol önünde yatan gemiler*” marşları eşliğinde en kıdemli komutanlar ve son personeli tarafından fora ediliyordu (çözülüyordu).⁸⁸⁰ Deniz araçları ve römorkörler tarafından yedeğe alınan *Yavuz*, Poyraz rıhtımından ayrılırken bütün gemiler düdüğü çalmaya başlamışlar, insanlarda rıhtımdaki ve açıktaki bütün gemilerde çınariva yerlerinde başlıbaşına bir tarih olan bu gemiyi selamlamışlardır.⁸⁸¹

Poyraz rıhtımındaki törenden sonra garnizon sineması sigara salonunda Tören Hazırlık Komitesince hazırlanan *Yavuz* fotoğraf sergisinin eski *Yavuz* komutanı Emekli Tümamiral Necati Özdeniz tarafından açılışı yapıldı. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Foto Film Arşivlerinden sağlanan elli adet büyük boyda *Yavuz* resmi sergilenmiştir. Bu serginin orijinali, sergilenen bu fotoğrafların çerçevelerinin *Yavuz* gemisinin güverte kaplamalarından alınmış olmasıydı. Sergi 15 gün boyunca bütün Gölcüklülerin ziyaretlerine açık tutulmuştur.⁸⁸²

Tören günü Gölcük subay ve astsubay orduvelerinde bütün davetlilerin ve eşlerin atıldığı öğle yemeği verilmiş ve bu sırada mihmandar subaylar tarafından *Yavuz* gemisine ait orijinal hatıra armağanları sunulmuştur.

Birkaç gün sonra Seymen'de, sökümü sağlamak amacıyla 6.5 milyon liraya yapılan tesislerde söküm işi başlamıştır.⁸⁸³ Tarihi *Yavuz* zırhlısının sökümüne önce güverte kısmında bulunan toplar, bacalar ve bayrak direkleri ile başlanmış, daha sonra da güverte kısmının ikinci katının sökümüne geçilmiştir.⁸⁸⁴

Kırk yıl Türk donanmasına hizmet ettikten sonra sökülecek olan *Yavuz*, sökülmeden önce 11.5 ton ağırlığındaki dört pervanesinden biri, 15'lik toplarına ait 2 namludan biri ile muharebe yedek idare bölümü de Beşiktaş Deniz Müzesi'ne getirilmiştir ve diğer

⁸⁸⁰ “T.C.G. *Yavuz*'un Donanmadan Ayrılma Töreni 7 Haziran 1973”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi Eki*, Cilt 79, sayı: 483, Ekim 1973, s. 6-8.

⁸⁸¹ Seyfettin Orhan Çağdaş; a.g.m., s.6.

⁸⁸² “T.C.G. *Yavuz*'un Donanmadan Ayrılma Töreni 7 Haziran 1973”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi Eki*, Cilt 79, sayı: 483, Ekim 1973, s. 3.

⁸⁸³ Seyfettin Orhan Çağdaş; a.g.m., s. 3.

⁸⁸⁴ “*Yavuz*'dan Birkaç Hatıra”, *Derya*, Sayı: 75, Donanma Cemiyeti Yayını, Aralık 1973, İstanbul, s.17; *Hürriyet Kelebek Özel İlavesi*, 24 Haziran 1973, Bkz. EKLER Resim 10-11

Objelerinin de sergilendiği “Yavuz Odası” açılmıştır.⁸⁸⁵ Direklerinden biri Heybeliada’daki Deniz Lisesi Komutanlığı’na dikilmiştir. Pervanelerinden 2 tanesi ile 15’lik toplarına ait 2 amlusundan biri de Gölcük’teki Deniz Üssü’ne konulmuştur.



⁵ Bir gemi söküme gitmeden önce gemilere ait objelerin bir kısmı Deniz Müzesi’ne alınmaktadır. *Yavuz* emsilde sökülmeden önce bu gemiye ait hatıra madalyonları, yağlıboya, suluboya ve karakalem tablolar, silah mühimmatları, fotoğraflar, şiltler, plaketler, maketler, modeller, mobilyalar, beratlar şahadetnameler ve rımanlar tekstil malzemeleri, sancak ve bayraklar, isim levhaları, kampana ve çanlar, tüfek ve tabancalar, gemi aherleri, fenerler, seyir aletleri pusulalar, makinalar*Yavuz*’a ait Deniz Müzesi’nde yer alan objelere ait isimlerin bir kısmı Deniz Müzesi’nde Yavuz Odası ve Bahçe’de teşhir edilmekte bir kısmı da depolarda muhafaza edilmektedir. *Yavuz*’a ait Deniz Müzesi’nde yer alan bazı objelere ait fotoğraflar için bkz. EKLER, esim: 12-17.

SONUÇ

Bu çalışmada İngiltere ile Almanya arasında başlayan ve sonradan da dünya geneline ayılan denizlerdeki silahlanma yarışının sonucu, Almanya'nın Hamburg Blohm and Voos arsanesinde imal edilip ünlü bir Prusyalı generalin adını alarak denize indirilen Birinci Sınıf fuharebe Kruvazörü *SMS Goeben*'in (*Yavuz Sultan Selim*) önce Alman donanmasındaki ve aha sonrada Türk donanmasındaki hareketi incelenmiş ve özellikle Türk tarihindeki etkileri orgulanmıştır.

Bu çalışmanın birinci bölümü, Türk-Alman İlişkilerini kapsamaktadır. Almanya'nın irligini kurduktan sonra özellikle İmparator I. Wilhelm ile birlikte doğu ile ilgilenmeye akladığı ve bu çerçevede kendini yalnızlıktan kurtarmak isteyen Osmanlı Devleti'nin lmanya ile başlattığı ilişkilerinin Birinci Dünya Savaşı sırasında doruk noktasına ulaşmıştır.

Osmanlı Devleti'nin savaş öncesinde müttefik devletlerle başlayan ikili örüşmelerinin bu dönemde müttefiklerin en etkin devleti olan İngiltere'ye sipariş edilmiş, önemin en gelişmiş savaş gemileri sınıfından olan Dretnot tipi iki gemiye İngilizlerce el onulması üzerine Osmanlı Devleti kamu oyunda İngiltere aleyhine bir durum yaratmıştır. Bu önemde Akdeniz'de Alman çıkar ve menfaatleri için görev alan Alman savaş kruvazörü *SMS Goeben*'in beraberindeki *SMS Breslau* ile birlikte Fransa kontrolündeki Cezayir kıyılarını ombalamaları üzerine .zor bir duruma düşmüştür. İngiliz ve Fransız gemileri arasında Akdeniz'de kapana kısılmış durumdaydı. Ya Cebelitarık'tan geçmeyi deneyecek, ya müttefiki lan Avusturya-Macaristan donanmasına sığınacaktı. Fakat *SMS Goeben*, filo komutanları lan Amiral Souchon'un amirlerinden aldığı direktifler doğrultusunda üçüncü bir yolu enemiş, Çanakkale Boğazı'ndan içeri girerek, zaten bu dönemde başlamış olan Türk-Alman işkilerinin doruk noktasına çıkmasına neden olmuştur. İşte bu Alman gemilerinin Türk ılarına gelmeleriyle, savaşan taraflardan olan Almanya ile olan ilişkilere kamu oyunda da estek bulabilmek amacıyla Türk Hükümeti tarafından önemli bir araç olarak kullanılmıştır. ünkü Osmanlı Hükümeti'nce İngiltere'den büyük ümitlerle beklenen ve hatta bu gemilerin elmesine çok güvenilerek, Balkan Savaşı'nda Başkomutanlık Vekaletince Ege Denizi'nin ontrolünün Yunanlılara terki gibi taktik bir hata ile başlanılmış, bu gemiler geldikten sonra asıl olsa Ege Denizi'ndeki kontrol tekrar ele geçirilebilir diye düşünülmüştür. İşte bu nedenle

öneminin teknolojik olarak en güçlü gemilerinden olan *SMS Goeben* Türk halkı arasında ve amu oyunda büyük bir sevinç ve destek görmüştür.

Zaten bu gemiler Osmanlı Hükümeti'nce göstermelik de olsa satın alındığı belirtilerek irine ünlü ve sert padişahlarından birinin adı olan *Yavuz Sultan Selim*, diğerine de adaları karar geri alabilmek ve diğer gemilerin gelmesinden sonra sağlanacağı arzulanan Ege Denizi akimiyeti niyetiyle olsa gerek *Midilli* adı verilmiştir.

Bu iki gemi gelmişti, fakat hem bu iki geminin kontrolü ve hatta donanmanın kontrolü e Alman Amiralî Souchon'a verilmişti. Türk-Alman ilişkilerinin doruk noktasına çıktığı bu da Türk ordusunda görev alan Alman subaylarının ve özellikle *Yavuz Sultan Selim* zırhlısının da bulunduğu Osmanlı donanmasına komuta eden Amiral Souchon'un, öncelikle lman Devleti'nin çıkarlarına hizmet edip Osmanlı Devleti'ni bir oldu bitti içerisinde rakarak Birinci Dünya Savaşı'nın içine sokmuştur. Belki bu iki gemi gelmese de Osmanlı evleti kendini savaşın dışında tutamayacaktı, fakat bu dönemde iktidarda bulunan Osmanlı evleti'nin ittifak ve terakkili yöneticileri bu iki geminin gelmesiyle artan Alman mpatizanlığının sonucu olarak Karadeniz'deki Rus sahillerini topa tutup bu genel savaşa azırlıklarını tamamlamadan, erken girmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde *Yavuz Sultan Selim* zırhlısının Alman subaylarının ontrolünde olsa bile bu savaş sırasında özellikle Karadeniz'de çok önemli ve etkin örevlerde bulunmuştur. Osmanlı Devleti'nin, Birinci Dünya Savaşı'nda birçok cephede ıvaşmış olmasına rağmen savaşılan cephelere baktığımızda kendi menfaatinin dışında daha ok Alman menfaatine yönelik olduğunu görüyoruz, tabî ki bunda da etkili olan yine Alman abayları idi.

Osmanlı Donanması, Birinci Dünya Savaşı'nda, Karadeniz ve Çanakkale Boğazı aklaşma sularında görev yapmıştır. Bu savaşta, Karadeniz filosu; *Yavuz Sultan Selim* zırhlısının önderliğinde; Karadeniz'de, Doğu Cephesi'ne yapılan personel ve malzeme akliyatını emniyete almış; Rusya'nın Karadeniz sahillerindeki bazı limanlarına baskın tipi ıarruzlar yapmış ve aynı zamanda İstanbul-Zonguldak arasındaki kömür nakliyatını emniyete lmiştir. *Yavuz Sultan Selim* zırhlısının sürat ve ateş gücü üstünlüğü Rus Donanmasının Karadeniz'deki faaliyetlerini önemli ölçüde baltalamıştır.

Ege'deki güçlü İngiliz ve Fransız donanmalarının varlığı nedeniyle, Osmanlı donanması Birinci Dünya Savaşı sırasında Ege'de sınırlı olarak faaliyet göstermiş, bu faaliyetlerden birinde 20 Ocak 1918 günü Çanakkale Boğazı'ndan Ege'ye çıkmıştır. İskenderiye'de (İmroz) yakınlarında *Yavuz Sultan Selim* zırhlısı mayına çarparak yara almış, kader arkadaşı *Midilli* zırhlısı ise mayınlı sahadan geçerken 5 mayın yarası alarak batmıştır.

Uzun ve kanlı bir savaş olan Birinci Dünya Savaşı'nda, zaten zayıf olan Osmanlı donanması büyük kayıplara uğramış ve savaşın sonuna doğru müttefiklerinin de kaybetmesi üzerine kendi de 30 Ekim 1918 Mondros Mütarekesi ile savaştan son derece yıpranmış olarak çıkmıştır. Elde kalan gemilerin kontrolü ise kocaman yarası ile *Yavuz Sultan Selim* zırhlısı da dahil mütareke hükümleri gereğince, İtilaf Devletleri'nce oluşturulan Kontrol Komisyonuna bırakılmıştır.

Fakat Mustafa Kemal Atatürk önderliğinde yürütülen Kurtuluş Savaşı'nda sonrasında şerefli bir zafer kazanılarak sonuçta köhnemiş Osmanlı Devleti'nin küllerinden yeni ve genç Türkiye Cumhuriyeti Devleti kurulmuştur. İşte bu genç devletin ilk Cumhurbaşkanı olan Gazi Mustafa Kemal Atatürk, ülkeyi çağdaş bir hale getirmek için her alanda olduğu gibi donanma açısından da geliştirmeye çalışmış yurt dışına birçok savaş gemisi sipariş edilmiş ve eldeki gemiler de zamanın teknolojisine uygun hale getirilmeye çalışılmıştır. .

Bu bağlamda; *Yavuz Sultan Selim* zırhlısının, Atatürk'ün gemiyi ziyareti sonrası kaderi değişmiştir. Atatürk, gemiyi ziyareti sonrası bu güçteki geminin atıl durmaması gerektiğini değerlendirerek onarılması gerektiğini belirtmiştir. Özellikle bölgede *Yavuz* zırhlısının varlığının olması çevre ülkeleri rahatsız ediyordu. .. Gerçekten de öncelikle Yunanlılar bu durumdan hep rahatsız olmuşlardı. Yunanistan Savunma Bakanı Kıryako; **Türkler *Yavuz*'u onarırlarsa bizim donanmamız kuvvetsiz kalır**" diyordu. İşte kocaman yarası ile Cumhuriyet Hükümeti'ne devredilen koca *Yavuz* zırhlısının kaderi Atatürk'ün onu ziyareti ile değişmiştir.

Yavuz, düşmana korku dosta da güven vermiştir. Böylece Türkiye'yi de gururlandırmıştır. 1930'lardan sonraki deniz manevralarının en güçlü silahı yine *Yavuz*'du. Türkiye'yi ziyaret eden yabancı devlet büyüklerinin karşılama ve uğurlama törenlerinde *Yavuz* hep ön planda olmuştur.

1936 yılında da Malta ve Yunanistan'ı ziyaret eden Türk donanmasının gözbebeği ine *Yavuz* olmuştur. Nihayet Atatürk'ün cenazesini İstanbul'dan İzmit'e son yolculuğunda taşıyan da *Yavuz*'du.

Türk donanmasındaki hizmetinde ismi *Yavuz Sultan Selim* iken, saltanat kaldırılıp umhuriyet ilan edilip onarıldıktan sonra “*Yavuz Selim*” olarak değiştirilmiş, 1936 senesinden sonra da mi “*Yavuz*” olmuştur.

Birinci Dünya Savaşı sonundaki yaralanma olayından sonra bir dönem atıl olarak alan zırhlının Türk donanmasındaki hizmetine başlaması için başlatılan tamir işi beş seneye akın sürmüş, tamiri de problemlili olmuş ve tarihimize *Yavuz-Havuz* davası diye geçen bir candala yol açmıştır. Bu dava sonucunda ilgili Bakanın tutuklanıp hüküm giydiği gibi ahriye Vekaleti de ortadan kaldırılmıştır. Sonra *Yavuz* onarılıp, bazı teçhizatı modernleştirilmiş ve 1930 yılında atıl durumdan kurtarılmıştır.

Yavuz Atatürk döneminde donanmanın en önemli parçası olmuştu. Adına “*Yavuz geliyor Yavuz, denizi yara yara*” diye türküler yakılmıştı; resimleri duvarları süslemiştir. İtatta onarıldıktan sonra sancak gemisi *Yavuz*'la birlikte kıyılarda dolaşan donanma gemileri milletinin denizcilik ruhunu büsbütün kamçılıyordu. İkinci Cumhurbaşkanı İsmet İnönü bile *Yavuz*'da donanma komutanı Mehmet Ali Ülgen'e “*Türkiye'nin her tarafında bana yaşasın 'umhurbaşkanı diye bağırırlar; burada ise kayboluyorum; halk yaşasın Yavuz diyor*” şeklinde belirttikleri gibi Kurtuluş Savaşı'nın kahramanlarından olan Cumhurbaşkanı bile ölgede bırakabiliyordu.

İşte döneminin en güçlü gemilerinden olan *Yavuz* zırhlısı yıllara ve teknolojiye yenik üşmüştür. Donanmanın özellikle Türkiye Cumhuriyeti'nin NATO'ya üye olmasından sonra eniden yapılanma ve modernleşme çalışmaları sonucunda Türk donanmasına onarımdan onra da uzun yıllar hizmet ettikten sonra 14 Kasım 1954 tarihinde Poyraz rıhtımına ıçtankara edilerek faal görevine son verilmiştir. Bu yaşlı ve yorgun efsanevi gemi burada 960'lara kadar Harp Filosu Karargahı'nı ve bazen de Mayın Filosu'nun şubelerini barındırdı. 0 Aralık 1960'da hizmet dışı bırakıldı. Bahriye, bu tarihi sancak gemisini müze olarak aşamasını istemiştir, fakat ekonomik kaynak yetersizliklerine yenik düşerek on dokuz yıl

urada yattıktan sonra ne yazık ki denizcilerin tüm çabalarına karşın sökülmekten kurtulamamıştır.

Bir toplumun tarihinde geçmişine bağlayan bağlar, şüphesiz ki, hatıralardır. Bazı atırlar şerefli bir yaşantının en kıymetli hazineleridir. Tarihsel süreçte çoğu zaman, buruk arip bir hüznün vardır tıpkı *Yavuz* zırhlısında olduğu gibi.

Yavuz'un sonunu düşündüğümüzde görürüz ki bu gemi ile bütünleşen personeli ayesinde üzerine düşen görevleri başarıyla tamamlayarak vatana borcunu ödemiştir. Ancak ünyadaki örnekleri gittikçe artan gemi müze olarak hizmetine devam edebilirdi, fakat bu onu kamuoyunda da çok destek bulmasına rağmen dönemin yöneticilerinin tercihi başka önde olmuş ve gemi MKE Kurumu'na satılmıştır.

Neyse ki Çeşitli objeleri sergilenmek ve hatırası yaşatılmak amacıyla pervanelerinden i tanesi Donanma Komutanlığı'na, direklerinden bir tanesi Deniz Lisesi Komutanlığı'na ve atıra madalyonları, silah mühimmatları, fotoğraflar, şiltler, sancak ve bayraklarından bazı ıalzemeleri bizlere bir derece olsun teselli vermek üzere Deniz Müzesi Komutanlığı'na aldırılmıştır. Geri kalanı halkın tabiriyle “jilet” olmuştur.

Türk Donanmasına 40 yıldan fazla hizmet eden, adına birçok türküler söylenen, şiirler azılan, hatıra pulları basılan, taş baskısı resimleri en uzak köy kahveleri ve odalarının uvarlarını süslemiş olan Şanlı *Yavuz* zırhlısı, üstlendiği tarihi misyonla birçok araştırmalara onu olacaktır.

KAYNAKÇA

ARŞİV BELGELERİ

BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVLERİ

Bahiliye Şifre (DH. ŞFR.) : Dosya No: 43, Bel. No: 141.

Bahiliye Siyasi (DH. SYS.): 39/65 1 ve 2.

radei Bahriye : 1330-L-23,

rade Taltifat : 1332-Z-14, 1333-S-36, 1334-M-4,

GENELKURMAY ATASE BAŞKANLIĞI ARŞİVİ

ATASE Başkanlığı Arşivi; Arşiv no: 1-1, Klasör no: 62, Dosya no: 315, Fihrist no: 26-1.

ATASE Başkanlığı Arşivi Arşiv no: 1-1, Klasör no: 62, Dosya no: 315, Fihrist No: 26.

ATASE Başkanlığı Arşivi, Arşiv no: 1/1, Klasör no: 121, Dosya no: 573, Fihrist no: 10-3.

ATASE Başkanlığı Arşivi; 1/1, Dolap: 125, Dosya: 502.536.

ATASE Başkanlığı Arşivi; No: 1/1, Klasör: 87, Dosya: 449, Fihrist 1.

ATASE Başkanlığı Arşivi; No: 1/1, Dolap: 125, Dosya: 824, Fihrist: 4-1.

ATASE Başkanlığı Arşivi, No: 1/1, Dolap: 9, Göz: 3, Dosya: 29, Fihrist: 1-1.

ATASE Başkanlığı Arşivi, No: 1/1, Dolap: 9, Göz: 3, Dosya: 29, Fihrist: 1-1.

ATASE Başkanlığı Arşivi No: 1/1, Klasör. 4, Dosya. H10, Fihrist 1.

ATASE Başkanlığı Arşivi; No: 1/1, Klasör. 4, Dosya H10, Fihrist 1.

ATASE Başkanlığı Arşivi; No: 1/1, Klasör. 4, Dosya H10, Fihrist 1/3.

ATASE Başkanlığı Arşivi, No: 1/1, Klasör: 87, Dosya: 449, Fihrist: 1-3;

ATASE Başkanlığı Arşivi; No: 1/1, Klasör. 4, Dosya H10, Fihrist 1/4.

ATASE Başkanlığı Arşivi; No: 1/1, Klasör. 4, Dosya H10, Fihrist 1/4.

ATASE Başkanlığı Arşivi; No: 1/1, Klasör. 4, Dosya H10, Fihrist 1/64, 1/20.

ATASE Başkanlığı Arşivi, No: 1/1 Klasör 14, Dosya 70, Fihrist 5/2.

ATASE Başkanlığı Arşivi, No: 1/1, Klasör 4, Dosya H10, Fihrist 1/64.

ATASE Başkanlığı Arşivi; Klasör no: 453, A.1.2.,D. 902, F. 12.-6.

ATASE Başkanlığı Arşivi; KOL.BDH.KLS.122 DOS: 522, FİH: 13.

ATASE Başkanlığı Arşivi; KOL. BDH.KLS.502, DOS: 935/1961, FİH. 24.

ATASE Başkanlığı Arşivi; KOL.BDH.KLS: 502, DOS: 935/1961, FİH: 63.

ATASE Başkanlığı Arşivi; 1/1, Dolap: 125, Dosya: 502.536.

ATASE Başkanlığı Arşivi; No: 1/1, Klasör: 87, Dosya: 449, Fihrist 1.

Harp Tarihi Arşivi, No: 1/1, Dolap No: 13, Göz No: 4, H: 8, 12520.

Harp Tarihi Arşivi, No: 1/1 Dolap no: 13, Göz no: 4 Harp Ceridesi No: 8, Şifreli Telsiz 2520.

Harp Tarihi Arşivi, No: 1/1, Dolap no: 874, Göz no: 3, Dosya no: 125.

DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI LALAHAN DENİZ GENEL ARŞİVİ

Deniz Kuvvetleri Tarihçesi, Cilt I, Kısım I-II.

Deniz Kuvvetleri Tarihçesi, Cilt II, Dosya I-II-III

Gölcük Tersanesi Komutanlığı; Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi, Gölcük, 1999.

ONANMA KOMUTANLIĞI TARİHİ DENİZ ARŞİVİ

Maşit Metel Arşivi : 3-3/85.

DENİZ MÜZESİ KOMUTANLIĞI TARİHİ DENİZ ARŞİVİ

Mülga Bahriye Nezareti : Defter no: 749, Sayfa no: 136; Defter no: 425, Sayfa no: 25-6; Defter no: 484, Sayfa no: 62, 153,210, 246; Defter no: 153/D, Sayfa no: 10; Defter no: 53/E, Sayfa no: 42.

Baireler Bölümü : No: 33/6-6A

KİTAPLAR

GAOĞLU, Süreyya; **Bir Ömür Böyle Geçti**, İstanbul, 1984.

KBAY, Cemal; **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi 1 nci Cilt Osmanlı İmparatorluğu'nun Siyasi ve Askeri Hazırlıkları ve Harbe Girişi**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1991.

KIN, Hikmet; **Aydinoğulları Tarihi hakkında Bir Araştırma**, Ankara , 1968.

KINCI, Gündüz; **Türk-Fransız Kültür İlişkileri (1071-1859)**, sevinç matbaası, Atatürk Üniversitesi Yayınları no: 276, Ankara, 1973.

LI, Kılıç; **İstiklal Mahkemesi Hatıraları**, İstanbul, 1955.

MAOĞLU, Fahir; **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1980**, İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1983.

MAOĞLU, Fahir; **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1980**, 4.Baskı, İş Bankası Yayını, Ankara, 1987.

TABEY, Figen; **Cumhuriyet Öncesi Türk Deniz Kuvvetleri**, Dz.K.K.lığı Basımevi, Ankara, 2002.

TATÜRK, M.Kemal; **Atatürk'ün Söylev ve Deneçleri I-III**, AKDİTYK Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara, 1997.

TATÜRK, Gazi Mustafa Kemal; **Nutuk-Söylev**, Cilt I (1919-1920), 3.Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1989.

TAY, Faliş Rıfki, **Zeytindağı**, (y.y.), İstanbul, 1992.

VCIOĞLU, Doğan; **Türkiye'nin Düzeni Dün-Bugün-Yarın**, Cilt I, Bilgi Yayınevi, 3.Baskı, İstanbul, 1973.

YBARS Ergün; **İstiklal Mahkemeleri (1920-1923)**, İstanbul, 1975.

YDEMİR, Şevket Süreyya; **İkinci Adam**, Cilt I, İstanbul, 1966

YAYUR, Yusuf Hikmet; **Türk İnkılabı Tarihi**, Cilt II, Kısım IV, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara, 1952

YAYUR, Yusuf Hikmet; **Türk İnkılabı Tarihi**, Cilt III, Kısım I, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1991.

YELLEN, Fahri; **20'nci Yüzyılda Osmanlı Devleti**, İstanbul, 1973.

YERKES, Niyazi; **Türkiye'de Çağdaşlaşma**, Ankara, 1973.

YEDİLLİ, Kemal; **1790 Osmanlı-Prusya İttifakı (meydana gelişi, tahlili, tatbiki)**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayını, İstanbul, 1984.

Birinci Dünya Harbi'nde Deniz Harekatı Cilt VIII, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976.

Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi Deniz Harekatı, Cilt VIII, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1976.

- LONDEL, Georges; **Bismarck'tan Sonra Almanya Siyaseti**, (Çeviren: Raşid Ethem), [y.y.], İstanbul, 1332.
- OGUŞLU, Mahmut; **Birinci Dünya Harbi**, Kastaş Yayınevi, İstanbul, 1997
- OZDAĞ, İsmet; **Sultan Abdulhamid'in Hatıra Defteri**, Pınar Yayınları, İstanbul, 1985.
- ÜYÜKTUĞRUL, Afif; **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması**, Cilt I, Deniz Basımevi, İstanbul, 1982.
- ÜYÜKTUĞRUL, Afif; **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, C III, Deniz Basımevi, İstanbul, 1973.
- ÜYÜKTUĞRUL, Afif; **Osmanlı Deniz Harp Tarihi** Cilt IV, Deniz Basımevi, İstanbul, 1974.
- ÜYÜKTUĞRUL, Afif; **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, Cilt V, Deniz Basımevi, İstanbul, 1977.
- ÜYÜKTUĞRUL, Afif; **Cumhuriyet Donanması**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1967.
- ÜYÜKTUĞRUL, Afif; **Büyük Atatürk ve Türk Denizciliği**, İş Bankası Yayını, Ankara, 1969.
- HANT, Christopher- BATCHELOR, John; **Twentieth Century War Machines-Sea**, Singapur, Chancellor Press, 1999.
- OMMAGER, Henry Steele; **Churchill's History of English Speaking Peoples**, New York, Dodd, Mead and Company, 1956.
- Chronik der Deutschen**.
- İRGO, Craig- Clive Cussler; **The Sea Hunters**, Glasgow, Caledonian International Book Manufacturing, 1997.
- UPPLER, Von Jörg; **Germania auf dem Meere, Bilder und Dokumente Zur Deutschen Marinegeschichte 1848-1998**, Verlag E.S. Mittler und Sohn GmbH, Hamburg, 1998.
- ÜRAN, Tülay; **Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları**, Vapur Donatanları ve Centeleri Derneği, İstanbul, 2002.
- ARLE, Edward Mead; **Bağdat Demiryolu Savaşı**, (Çev: Kasıp Yargıcı), Milliyet Yayınları, İstanbul, 1972.
- Encyclopedia Britanica** Volume 10, Encyclopedia Britanica, Inc, 1966.
- RER, Raşit; **Türklere Karşı Haçlı Seferleri**, [y.y.], İstanbul, 1993.
- SLEN, Nejat; **Tarih Boyu Savaş ve Strateji**, Q-Matris Yayınları, İstanbul, 2003.
- VANS, David- PEATTIE, Mart; **Kagun Strategy, Tactics and Technology in the Imperial Japanese Navy 1887-1941**, Annapolis Naval Institute Press, 1996.
- ENCER, Ali İhsan-ÖZEL, Sebahattin; **Türk İnkılap Tarihi**, 8. Basım, Der Yayınları, İstanbul, 2001.
- HOLDSTEIN, E. Goldstein- MAURER, J. ve MAY, E.(der.); **The Washington Conference 1921-1922: Naval Rivalry East Asian Stability and Road to Pearl Harbor**, Frank Cass, London, 1991.
- HÜNGEN, Coşkun; **Şiirlerimiz ve Şarkılarımızda Deniz Antolojisi**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1998.
- ACIPOĞLU, Doğan; **Osmanlı İmparatorluğu'nun Birinci Dünya Harbi'ne Girişi**, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı, İstanbul, 2000.
- ERGÜNER, Mustafa; **Kurtuluş Savaşı'nda Deniz Şehitlerimiz ve Karharamanlarımız (Aydınreis ve Preveze Gambotları)**, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 2000.
- OCAOĞLU, Mehmet; **Abdulhamit Han'ın muhtıraları**, Oymak Yayınevi, İstanbul, 1995.
- OPKİRK, Peter; **İstanbul'un Doğusunda Bitmeyen Oyun**, (Çev: Mehmet Harmancı), Yeni Yüzyıl Tarih Dizisi, İstanbul, 1995.
- LOUGH, Richard Hough; **A. History of Fighting Ships**, [y.y.], [t.y.]
- LOUGH, Richard Hough; **Death of the Battleship**, New York, MacMillan, 1963.

- LUMBLE, Richard; **Hitler'in Açık Deniz Filosu**, (çev: Tayfun Mater), Baskan Yayınları, İstanbul, 1976.
- LÜNER, Hans; **İki Bayrak Altında**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1976.
- NÖNÜ, İsmet; **Hatıralar**, İstanbul, 1987.
- nönü'nün **Söylev ve Demeçleri I (T.B.M.Meclisi'nde ve C.H.P kurultaylarında (1919-1946)**, M.E.B. Basımevi, İstanbul, 1946.
- RELAND, Bernard; **History of Ships**, Hong Kong, Octopus Publishing, 1999.
- RELAND, Bernard ; **Jane's Battleships of the 20th Century**, New York, Harper Collins Publishing, 1996.
- ŞLAM, Nadir Latif; **Türkiye'de Gensoru ve Meclis Tahkikatı**, [y.y.], Ankara, 1966.
- AESHKE, Gotthard; **Kurtuluş Savaşı Kronolojisi**, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara, 1970.
- ANE, Fred T.; **The British Battle Fleet**, 2.Basım, Londra Cornway Maritime Press, 1997.
- ANE, Fred T.; **Jane's Fighting Ships 1914**, David and Charles Reprints, London, 1914.
- CHNSTON, Ian- Mc AULEY, Rob; **The Battleships**, [y.y.], Channel 4 Books-Bath Press, 2000.
- ABACALI, Haz.Alpay; **Talat Paşa'nın Anıları**, İletişim Yayınları, 2.Baskı, İstanbul, 1990.
- AFESOĞLU, İbrahim; **Sultan Melikşah**, [y.y.], İstanbul, 1973.
- ARABEKİR, Kazım; **Birinci Cihan Harbine Nasıl Girdik**, Cilt :2, Emre yayınları, İstanbul, 1994.
- ARAL, Enver Ziya; **Osmanlı Tarihi**, Cilt V, 4. Baskı, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara, 1983.
- ARAL, Enver Ziya; **Osmanlı Tarihi Cilt VIII**, Türk Tarih Kurumu Basımı, Ankara, 1983.
- ARAL, Enver Ziya; **Osmanlı Devleti Tarihi Cilt VII Nizam-ı Cedid ve Tanzimat Devirleri 1789-1856**, T.T.K. Yayını, Ankara, 1994.
- AYACAN, Kemal; **Donanma Komutanlığı'nın Tarihçesi**, Gölcük, 26 Kasım 1971.
- EAGAN, John; **The Price of Admiralty**, New York, Penguin Books, 1988.
- ENNEDY, Paul; **Strategy and Diplomacy**, 2. Basım, Londra, Fontana Press, 1989.
- ENNEDY, Paul; **Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri 1500'den 2000'e Ekonomik Değişme ve Askeri Çatışmalar**, (Çeviren: Birtane Karanakçı), İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1990.
- İNROSS, Lord; **Atatürk Bir Milletten Yeniden Doğuşu**, [y.y.], İstanbul, 1983.
- OCABAŞ, Süleyman; **Tarihte Türkler ve Almanlar**, Vatan Yayınları, İstanbul, 1968.
- OCATÜRK, Utkan; **Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronolojisi (1918-1938)**, [y.y.], Ankara, 1983.
- OLOĞLU, Orhan; **Abdülhamit Gerçeği**, Gür Yayınları, İstanbul, 1987.
- URUMAHMUT, Ali; **Ege'de Temel Sorun Egemenliği Tartışmalı Adalar**, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara, 1998.
- UTAY, Cemal; **Rauf Orbay'ın Hatıraları**, Yakın Tarihimiz, Cilt 1., [y.y.], [t.y.]
- UTAY, Cemal; **Cumhuriyet Devrinde Saistimaller**, Meclis Tahkikatı, Divan-ı Aliler, [y.y.], İstanbul, 1958.
- ANGENSIEPEN-Bernd- GÜLERYÜZ, Ahmet; **The Ottoman Steam Navy 1828-1923**, Cornway Maritime Press, London, 1995.
- OREY, Amiral; **Türk Sularında Deniz Hareketleri**, (Çev: Tekirdağlı H.Samî), Deniz Tatbaası, İstanbul, 1936.
- UDWIG, Emil; **Yavuz ve Midilli'nin Yolculuğu**, Burçak Yayınları, İstanbul, 1968.
- UDWIG, Emil; **Die Fahrten der Goeben und Breslau**, Berlin, Gischer Verlag, 1916.
- UXEMBURG, Rosa; **Osmanlı Devleti ve Alman Emperyalizmi**, İstanbul, 1941.
- ACKSEY, Kennet; **Technology at War**, Londra, Guild Publishing 1986.

- MAKELA, Matti E.; **Goeben'in İzinde**, (Çev: Namık Kemal Ebiz), Deniz Eğitim ve Öğretim Komutanlığı, Yalova, 2003.
- MASSE, Robert K.; **Dreadnought Britain, Germany and the Coming of the War**, New York, Ballantine Books, 1991.
- Mc LAUGHLIN Redmond; **Yavuz'un Kaçışı**, (Çev: Nejat Dalay), Milliyet Yayınları Tarih Dizisi 44, Dilek Matbaası, İstanbul, 1978.
- Meclisi Mebusan Zabıt Cerideleri (M.M.Z.C.) 1.Devre,C.1, [y.y.], Ankara, 1982.
- MELEK, Kemal; **Doğu Sorunu ve Milli Mücadele'nin Dış Politikası**, [y.y.], İstanbul, 1985.
- MERAY, Seha L.- OLCAY, Osman; **Osmanlı İmparatorluğunun Çöküş Belgeleri (Mondros İmrakışması Sevr Antlaşmaları ile İlgili Belgeler)**, Ankara Üniversitesi S.B.F. Yayını no: 409, 977.
- MERÇİL, Erdoğan; **Müslüman Türk Devletleri Tarihi**, [y.y.], İstanbul, 1985.
- METEL, Raşit; **Atatürk ve Donanma**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1966.
- MÜTERCİMLER, Erol; **Destanlaşan Gemiler**, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1987.
- MÜTERCİMLER, Erol; **Kurtuluş Savaşı'na Denizden Gelen Destek ve Kuvayı Milliye Donanması**, Alfa Aktüel Kitabevi, İstanbul, 2004.
- Mahticus 1899 Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen; Ernst Siegfried Mittler und Sohn; öngliche Hofbuchlandlung, Berlin, 1899.
- Mahticus 1913. Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen; Ernst Siegfried Mittler und Sohn; öngliche Hofbuchlandlung, Berlin, 1913.
- Mahticus 1914, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen; Ernst Siegfried Mittler und Sohn; öngliche Hofbuchlandlung, Berlin, 1914.
- MLGAÇ, Necmettin; **Türk Deniz Tarihi Özeti**, [y.y.], İstanbul, 1952.
- MRTAYLI, İlber; **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, İletişim Yayınları, İstanbul, 003.
- MĞÜN, Tuncay; **Kafkas Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara, 1999.
- MKE, Mim Kemal- MÜTERCİMLER, Erol; **Sultan Osman**, İstanbul, E Yayınları, 1991.
- MNSOY, Rifat; **Türk Alman İktisadi Münasebetleri**, [y.y.], İstanbul, 1982.
- MZGÜLDÜR, Yavuz; **Türk-Alman İlişkileri (1923-1945)**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 993.
- MZYÜKSEL, Murat; **Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, İstanbul, Arba Yayınları, 1988.
- MZYÜKSEL, Murat; **Hicaz Demiryolu**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000.
- ALMER, Alan; **Osmanlı İmparatorluğu Son Üçyüz Yıl Bir Çöküşün Yeni Tarihi**, (Çev: Belkıs Çorakçı Dışbudak), Dördüncü Baskı, Sabah Yayıncılık, İstanbul, 1994.
- AŞA, Cemal; **Hatıralarım İttihat ve Terakki ve Birinci Dünya Harbi**, Sıralar Basımevi, İstanbul, 1959.
- İri Reis Haritası, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Basımı, İstanbul, 1966.
- LASONYI, Laszlo; **Tarihte Türklük**, [y.y.], Ankara, 1971.
- LATHMANN, Lothar; **Berlin-Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi**, Hazırlayan: Ragıp Zarakoğlu), Belge Yayınları, İstanbul, 1982.
- ROBERTS, John; **Battlecruisers**, Londra, Chatham Publishing, 1997
- LOPP, Theodore; **The Development of a Navy, French Naval Policy 1871-1904**, Annapolis, Javal Institute Press, 1987.
- ABİS, Ali İhsan; **Harp Hatıralarım**, Cilt II, Mayıs Güneş Basımevi, Ankara, 1951.
- ANDER, Oral; **Anka'nın Yükselişi ve Düşüşü**, Ankara, İmge Kitabevi, İstanbul, 2000.
- ANDERS, Liman von; **Türkiye'de 5 Yıl**, (Çev: M.Şevki Yazman), Burçak Yayınevi, İstanbul, 1968.

ANER, Nejat; **Atatürk Dönemi 19 altın Yılın Öyküsü**, [y.y.], İstanbul, 1975.

EVİMAY, Hayri R.; **Cumhuriyete Girerken Ekonomi**, Kazancı Kitap Tic.A.Ş., İstanbul, 995.

EVİN, Veli; **1'nci Dünya Harbi'nde Türk-Alman İttifakı ve Askeri Yardımlar**, [y.y.], İstanbul, 1993.

OYSAL, İsmail; **Türkiye'nin Siyasal Antlaşmaları I. Cilt (1920-1945)**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1989.

TUERMER, Harry; **Konstantinopol'da Savaşın İki Yılı**, Büke Yayınları, 2002..

'ANERİ, Aydın; **Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri**, Kültür Bakanlığı Yay., Ankara, 1999.

'ANSEL, Selahattin; **Mondros'tan Mudanya'ya Kadar**, Cilt I, M.E.B. Yayınları, İstanbul, 991.

'AYLOR, J.C.; **German Warships of World War I**, [y.y.], [t.y.].

'BMM Zabıt Ceridesi; Cilt XVIII, Devre: I, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1959.

'BMM Zabıt Ceridesi; Cilt XVIII, Devre: I, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1961.

'B.M.M. Zabıt Ceride Devre III, Cilt II, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, [t.y.]

'B.M.M.Zabıt Ceride Devre III, Cilt III, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, [t.y.]

ARRANT, V.E.; **The U-Boat Offensive 1914-1945**, Annapolis, Naval Institute Press, 1989.

EZEL, Hayati; **Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi**, İstanbul, Deniz Basımevi, 1966.

EOFANİDİS, Y., O.Ramis; **Türk-Yunan Deniz Harbi Hatıratı**, İstanbul, 1930.

HOMAS, Roger- PATTERSON, Brian; **Dreadnoughts in Camera 1905-1920**, Royal Naval Museum Publishing, London, 1998.

URAN, Osman Turan; **Selçuklular Zamanında Türkiye Siyasi Tarihi Alp Arslan'dan Osman Gazi'ye (1071-1318)**, [y.y.], İstanbul, 1993.

'ürk Silahlı Kuvvetler Tarihi, Osmanlı Devleti Dönemi 1877 - 78 Osmanlı - Rus Harbi, ilt .2, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1985.

'ürk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Cilt V, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1987.

'ÇAROL, Rifat; **Siyasi Tarih (1789-1999)**, Beşinci Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2000.

'ÇAROL, Rifat; **Siyasi Tarih**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1985.

'ZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı; **Osmanlı Tarihi (II.Selim'in Tahta Çıkışından 1699 Karlofça Antlaşmasına Kadar)**, , Cilt III, 1.Kısım ,Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara, 973.

'ZUNÇARŞILI, İ.Hakkı; **Osmanlı Tarihi (Karlofça Antlaşması'ndan XVIII.Yüzyılın onlarına Kadar)**, Cilt IV, I.Bölüm, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988.

'VALLACH, Jehuda; **Bir Askeri Yardımın Anatomisi (Türkiye'de Prusya-Alman Askeri İyeyetleri 1885-1919)**, (Çev: Em.Tuğg.Fahri Çeliker), Genelkurmay ATASE Yayını, inkur.Basımevi, Ankara, 1985.

'AVUZ, Celalettin Yavuz; **Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar**, Deniz İkmal Grup ılığ Basımevi, İstanbul, 2001.

'ILDIRIM, Hüseyin Yıldırım; **Atatürk ve Deniz**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Karargah asımevi, Ankara, 2001.

'ILDIZ, Hakkı Dursun Yıldız; **Türkiye Selçuklu Devleti'nin Kuruluşu (Müslüman Türk evletleri Tarihi)**, [y.y.], İstanbul, 1997.

'ILMAZ, Veli; **1 nci Dünya Harbi'nde Türk-Alman İttifakı ve Askeri Yardımlar**, [y.y.], İstanbul, 1993.

C.MAKALELER

- AKDEMİR, Ramiz; “Denizcilik Tarihinin En Acı, En Önemli ve En Şerefli Görevi”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 542, Kasım 1988 Atatürk Özel Sayısı, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 1988.
- AKKAYA, İbrahim; “Yavuz Geliyor Yavuz”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 535, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ocak 1987.
- AKTEPE, Münir; “Abdülhamit’in Coblenz Seyahati Anıları ve II.Wilhelm’in İstanbul ziyareti”, **Belgelerle Türk Tarihi**, Cilt I, sayı 6, İstanbul, 1968.
- ALTUN, Mehmet; “Havuz-Yavuz Olayı”, **Toplumsal Tarih**, Sayı: 110, Şubat 2003.
- Askeri Tarih Belgeleri Dergisi Yıl: 38, Sayı: 88, Ağustos 1989, Genelkurmay Yayınları, Ankara, 1989. Belge no: 2123, Arşiv no: 6/1666, Klasör no: 4611, Dosya no: 10, Fihrist no: -22.
- Askeri Tarih Belgeleri Dergisi, Yıl: 38, Sayı: 88, Genelkurmay Yayınları, Ağustos 1989. Belge No: 2125. Arşiv no: 1/1, Klasör no: 121, Dosya no: 573, Fihrist no: 10-3.
- ASLANAPA, Oktay; “Türk Denizciliği ve Selçuklu Tersaneleri”, **Türk Kültürü Dergisi**, 46, Ankara, 1974.
- AVCI, Sinan; “Goeben (Yavuz)”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 579, Kasım 2000, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 2000.
- AYDOĞAN, Osman; “Türk Alman İlişkileri Krizde mi?”, **Harp Akademileri Bülteni**, Kasım 1988, Sayı: 191, İstanbul, 1988.
- BALCIOĞLU, Mustafa; “Birinci Dünya Savaşı’na Girişimizle İlgili Tartışmalar ve Yeni Belgeler”, **Tarih ve Toplum**, Sayı: 114, Haziran 1993.
- BİŞ, Ersan; “İlk Türk Amirali Çaka Bey ve Türk Deniz Tarihindeki Yeri”, **Deniz Magazin**, sayı: 42, Eylül-Ekim 2000, İstanbul, 2000.
- BİŞ, Ersan; “Preveze Deniz Zaferi”, **Deniz Magazin**, sayı: 36, Eylül-Ekim 1999, İstanbul, 1999.
- BİŞ, Ersan; “Çeşme Faciası”, **Deniz Magazin**, sayı: 53, Temmuz-Ağustos 2003.
- BİŞ, Ersan; “Navarin Olayı 20 Ekim 1827”, **Deniz Magazin**, Eylül-Ekim 2002, İstanbul, 2002.
- BİŞ, Ersan; “Sinop Faciası ve Sonuçları”, **Deniz Magazin**, Sayı: 50, Ocak-Şubat 2002.
- BİŞ, Ersan; “Türk Donanmasında İlk Denizaltılar ve İlk Sualtı Torpido Atışı”, **Deniz Magazin**, Sayı: 63, Ekim 2003, İstanbul, 2003.
- ESBELLİ, Saim; “Reşadiye, 1. Sultan Osman, Fatih muharebe Gemileri”, **Derya**, Sayı: 52, Ocak 1972.
- ESBELLİ, Saim; “Yavuz’dan Birkaç Hatıra”, **Derya**, Sayı: 75, Aralık 1973.
- ESBELLİ, Saim; “İki Dost Bahriye”, **Donanma Dergisi**, İstanbul, Nisan 1957, Sayı: 417.
- ESBELLİ, Saim; “Atatürk ve Türk denizciliği”, **Atatürk Konferansları V**, 1971-1972, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara, 1975.
- GOSTAN, İdris; “Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde yabancı Uzmanların Rolü 1785-1819”, **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, Sayı: 35 (Prof.Dr.İ.Hakkı Hürsun Hatıra Sayısı), İ.Ü.Ede. Fak.Matbaası, İstanbul, 1994.
- ÖYÜKTUĞRUL, Afif; “Atatürk ve Türk Denizciliği”, **Atatürk Konferansları V (1971-1972)**, Ankara, 1975.
- ÖYÜKTUĞRUL, Afif; “Türkiye Cumhuriyeti Donanmasının Ellinci Yılı”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Cilt: 79, Sayı: 483, Ekim 1973.
- TAĞDAŞ, Seyfeddin Orhan; “TCG. Yavuz Kruvazörümüz 7 Haziranda Donanmadan ayrıldı”, **Derya**, Sayı: 70, Temmuz 1973.

ÇAM, Yusuf; "İzmit Tersanesi ve Marmara Üssi Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Kumandanlığı", **Yedinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2000, s. 441-456.

ÇAPANER, Nahid; "Alman ve Osmanlı Donanma Cemiyetleri", **Derya**, Donanma Vakfı Yayını, Yıl: 4, Sayı: 40, Ankara, Ocak 1971.

ÇOKER, Fahri; "Osmanlı Bahriyesinde İngiliz Islah Heyetleri", **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 541, Temmuz 1988, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 1988.

ÇOKER, Fahri; "VIII. Edward'ın Türkiye'yi Ziyareti ve Donanmanın Malta Seyahati", **Tarih ve Toplum**, Sayı: 10, Temmuz 1985.

DAVER, Abidin; "Birinci Dünya Harbi'nde Türk Donanması'nın Marmara ve Ege Denizi'ndeki Harekatı", **Resimli Tarih Mecmuası**, Cilt 4, Sayı: 42, Temmuz 1953.

DAVER, Abidin; "Birinci Dünya Harbinde Türk Donanmasının Karadeniz Harekatı", **Resimli Tarih Mecmuası**, Cilt 4, Sayı: 42, Haziran 1953.

DEMİREL, Nihat; "I. Dünya Harbi'nde Osmanlı Donanması (Rauf Orbay Arşivin'nden), **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, Sayı: 42, Temmuz 2000.

Deniz Kuvvetlerinde Tam Bir Kuşak" **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 470, Temmuz 1970, Ankara.

ENİZALP, Celal; "Unutulmayan Anılar", **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 534, Ekim 1986, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 1986.

Donanmamızın Malta ve Faler'i Ziyaretleri İntibaları", **Deniz Mecmuası**, Sayı: 343, (y.y.), t.y.).

Doğu Araştırma Merkezi-Stratejik Araştırma Grubu; "Türkiye'de Alman Askeri Misyonu Rubaylar-Generaller-Heyetler I-II", **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi Dün/Bugün/Yarın**, Sayı: 24, Şubat 1987.

Doğu Araştırma Merkezi-Stratejik Araştırma Grubu; "Türkiye'de Alman Askeri Misyonu Rubaylar-Generaller-Heyetler I-II", **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi Dün/Bugün/Yarın** Sayı: 5, Mart 1987.

0 Yıllık Yaşantımız 1923-1933, Cilt I, 1975, (y.y.), İstanbul, 1975.

ENGİN, Fahri; "Büyük Atamız ve Deniz Kuvvetleri", **Yakın Tarihimiz**, Cilt 4, Sayı: 41, İstanbul, 1962.

ERDEM, Şerafettin; "Birinci Cihan Harbi'ne Nasıl Girdik Yavuz ve Midilli'nin İmroz Harekatı", **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Kasım 1992 Eki, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara, 1992.

ERDEM, Şerafettin; "Anılarda Gölcük" ; **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 550, Kasım 1991, Dz. K.K. Basımevi, Ankara, 1991.

ERDEM, Şerafettin; "Anılarda Gölcük", **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 551, Ankara, 1991.

ERDEM, Şerafettin; "Anılarım II", **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 559, Mart 1994, Dz.K.K. Basımevi, Ankara, 1994.

ERSEL, Hasan; "Yavuz Geliyor Yavuz...", **Toplumsal Tarih Dergisi**, Sayı: 204, Nisan 2000, İstanbul, 2000.

YİCEOĞLU, Celal; "Geçmişte ve Şimdi Gölcük Deniz Fabrikaları", **Donanma Dergisi**, İstanbul, Ekim 1962.

FÜNGEN, Coşkun; "Bahriye Vekaleti", **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, sayı:531., Ekim 1985-Ocak 1986, Ankara.

FÜVENÇ, Serhat; "Yabancı Arşivlere Göre Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Türk Deniz Kuvvetleri", **I. Deniz Harp Tarihi Semineri 18-20 Şubat 2003**, Gölcük, 2003.

IATZIVASSİLIOU, Evanthis; "The 1930 Greek-Turkish Naval Protocol", **Diplomacy and Intercraft**, Cilt 9, No: 1, Mart 1998, 92-3.

İzmet Dışı Gemiler Hakkında Birkaç Söz", **Donanma Dergisi**, Cilt: 79, Sayı: 453.

NCİ, Tevfik; “Yavuz ile Midilli Kruvazörünü Nasıl Aldık ve Birinci Dünya Harbine Nasıl İrdik?”, **Resimli Tarih Mecmuası**, Cilt 3, Sayı: 35, Kasım 1952.

NCİ, Tevfik İnci; “Yavuz ile Midilli Kruvazörünü Nasıl Aldık ve Birinci Dünya Harbine Nasıl İrdik?”, **Resimli Tarih Mecmuası**, Sayı: 35, Kasım 1952

ANDEMİR, Feridun; “Yavuz Havuz Davası”, **Resimli Tarih Mecmuası**, İstanbul, Ekim 1954, Sayı: 58.

UTAY, Cemal; “Reis-i Cumhur Gazi Mustafa Kemal’in Arşiv ve Kitaplara Girmemiş Bir İstretinin Metni”, **Tarih Sohbetleri I**, İstanbul, 1966.

ESİN, Aziz; “Namık Kemal’in Siyasal Yazıları”, **Tarih ve Toplum**, 18 Haziran 1985.

UTKU, Emrullah; “Muaveneti Bahriye Grubu”, **Yakın Tarihimiz**, Cilt I.

İZDENİZ, Haluk; “Atatürk’ün Şereflendirdiği Gemiler”, **Sanat Dünyamız**, Özel Sayı, 22 Mayıs 1981, Yapı Kredi Bankası Yayını, İstanbul, 1981.

OPE, Stephen- WHEAL, Elizabeth; “Crusiers” maddesi, **The Mc Milan Distionary of World War 1**, Londra, Mc Millan, 1998.

ANER, Nejat; “Yabancı Sullarda Cumhuriyet Donanması”, **Radyo Dergisi**, Ankara, Şubat 1947, Sayı: 62.

ERTOĞLU, Mithat; “Birinci Cihan Savaşı’na Girişimizin Gerçek Sebepleri”, **Belgelerle Türk Tarih Dergisi**, Sayı: 15, İstanbul 1968.

AHİN, Sinan; “Kurtuluş Savaşı’nda Türk Bahriyesinin Deniz Harekat ve Faaliyetleri”, **V. Askeri Tarih Semineri Bildirileri I 23-25 Ekim 1995**, Genelkurmay Basemevi, Ankara, 1996.

AHSİN, Orhan; “75 Yılda Çelmeler, Darbeler”, **Ortadoğu Gazetesi**, 26.5.1996.

T.C.G. Yavuz’un Donanmadan Ayrılma Töreni 7 Haziran 1973”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Cilt 79, Sayı: 483, Ekim 1973.

UCHMAN, Barbara; “Yavuz ve Midilli’nin İstanbul’a Gelişi ve Bu Gelişin Doğurduğu sonuçlar”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 553, Ankara, 1992.

utanak Dergisi, Cilt: 3.

AVUZ, Celalettin; “Ahmet Cemal Paşa’nın Bahriye Nazırlığı Döneminde Osmanlı Türk Bahriyesinde Reform Arayışları”, **VII.Askerî Tarih Semineri Bildirileri II 25-27 Ekim 1999**, İstanbul, 2001.

TEZLER

AVCI, Alaeddin; **Osmanlı Askeri Teşkilatında İslahat Hareketleri 1700’den 1807’e kadar**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 1975.

İLBOY, Burak Samih; **I.Dünya Savaşı’nın Bir Nedeni Olarak Denizlerde Silahlanma**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler (İktisat) Anabilim Dalı, Basılmamış Doktora tezi, İstanbul, 2002.

ÜÇÜKOĞLU, Ahmet; **Türk Donanması’nda Hamidiye Zırhlısı**, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılapları Enstitüsü basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2003.

İNLÜ, Rasim; **Atatürk Dönemi’nde (1923-1938) Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşumu ve Gelişim Süreci**, İstanbul üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 1996.

GAZETELER

CUMHURİYET	: 24 Eylül 1925; 23 Kanunuevvel 1927 (23 Aralık 1927); 25 Kanunuevvel (Aralık) 1927; 30 Kanunuevvel (Aralık) 1927; 27 Kanuni sani (Ocak) 1928; 8 Eylül 1933; 30 Eylül 1933; 5 Teşrinievvel (Ekim) 1933; 10 Haziran 1934; 11 Haziran 1934; 19 Teşrinievvel (Ekim) 1933; 28 Teşrinievvel (Ekim) 1933.
HÜRRİYET	: 11 Ekim 1948; 8 Haziran 1973.
İKİDAM	: 4 Ağustos 1914; 11 Ağustos 1914; 14 Ağustos 1914.
TAN	: 11 İkinci Teşrin 1938 ; 15 İkinci Teşrin (Kasım) 1938; 20 İkinci Teşrin 1938.
TANİN	: 1-2 Teşrin-i sani 1914; 3 Teşrinsani 1915; 28 Mart 1946.
THE TIMES	: 26 Mayıs 1925.

İNTERNET SİTELERİ

‘Pre-Dreadnought Medium Armament’ <http://www.ukans.edu/kansite/ww.one/naval/pdredmdg.htm>

‘Onları Mülke Oldu Bizimki Jilet’, <http://www.tempodergisi.com.tr/toplum/politika/00698/>

‘SMS Goeben-Yavuz’, http://www.deutsche-schutzgebiete.de/sms_goeben.htm.

‘Battle Cruiser Yavuz’, (<http://www.battlecruiseryavuz.hypermart.net>)

‘Yavuz Kruvazörü’, (http://www.battlecruiseryavuz.hypermart.net/savas_kruvazörü_yavuz.htm)

‘Cape Sarych’, (<http://www.gwpha.orf/naval/csaryrch3.htm>)

‘Sarıç Burnu’, (www.geocities.com/turk_navy/150401/saric.htm)

‘Yavuz’un hikayesi’, (http://www.college.hmco.com/history/readerscomp/ships/html/sh_039400_sms_goeben.htm)

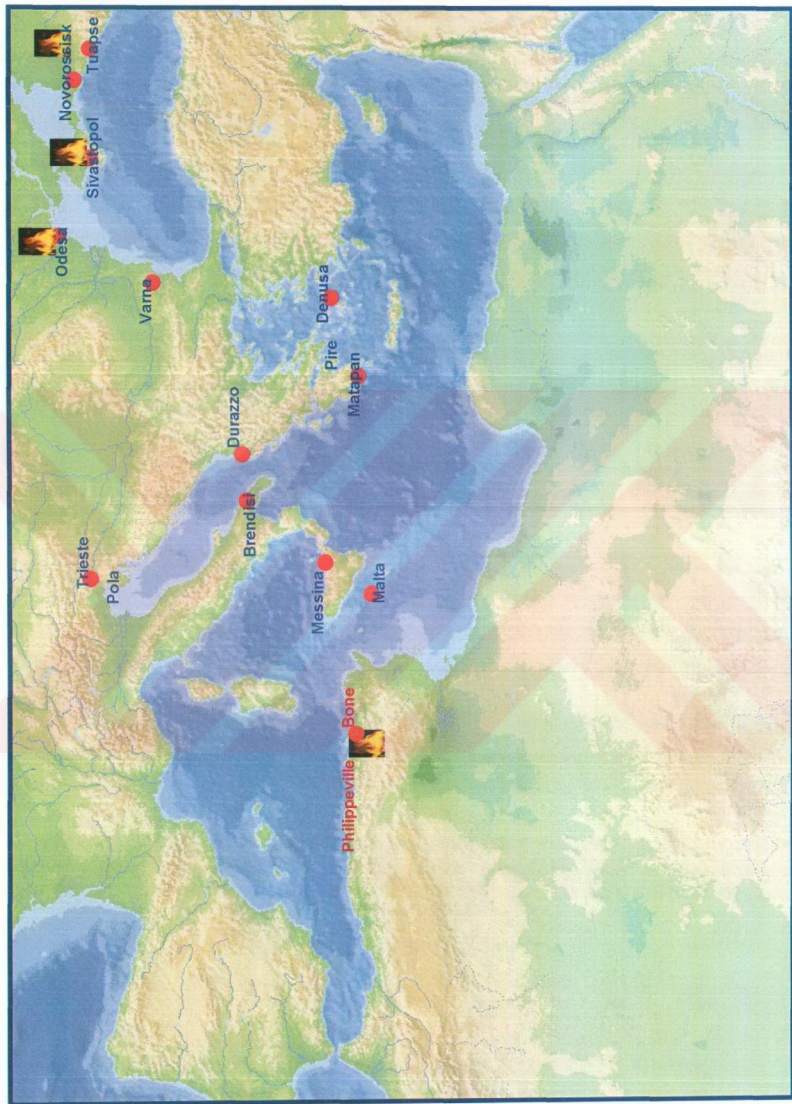
‘Yavuz’un özellikleri’, (www.lostbattalion.com/bb/yavuz.html)

‘Yavuz-Goeben’, (www.users.swing.be/naufr4/+navires4/5116.html)

A horizontal band of pink diagonal stripes, alternating between light pink and white, creating a textured background for the central text.

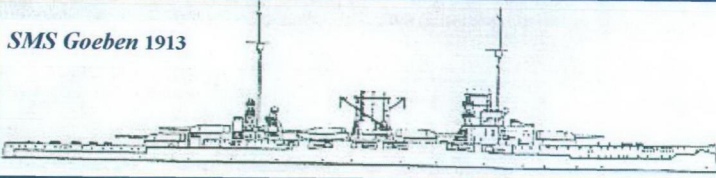
EKLER

HARITAI

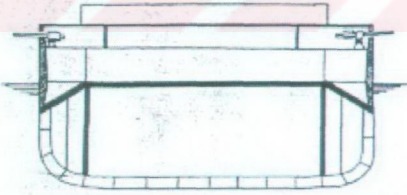
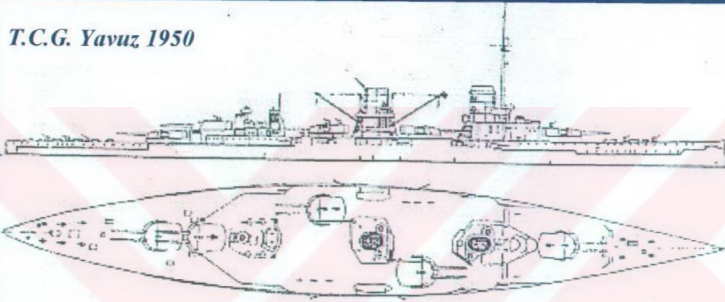


ŞEKİL-I

SMS Goeben 1913



T.C.G. Yavuz 1950



SMS Goeben (TCG Yavuz)in sağ ve solunda nikel çelikten dikey torpido geçirmez bölmesi

EK:1



Bahr-i Sefid (Çanakkale) Boğazı Mevki-i Müstahkem- Erkan-ı Harbiyesine Mahsus

Harb Dairesi: 1382

Şifre müstaceldir (aceledir), Harp telgrafı

Bahr-i Sefid Mevki-i Müstahkem Kumandanlığı'na

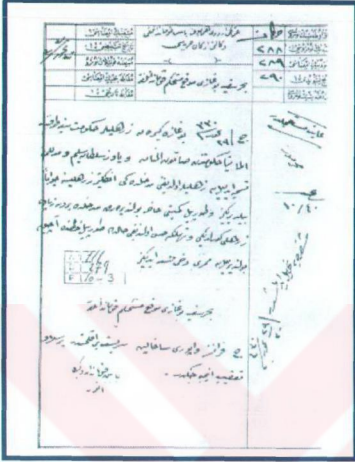
Almanya Hükümet'nin Goben ve Breslav isimdeki sefain-i harbiyesinin (harp gemilerinin düşmanla muharebeye tutuşmuş olmaları muhtemeldir. Sefain-i mezkure (adı geçen gemiler) boğaza iltica ederlerse duhüllerine (girişlerine) müsaade ve kabul ediniz

Başkumandan Vekili

Enver

25/26 Temmuz 330 (7/8 Ağustos 1914)

EK.3



Osmanlı Ordu-yu Hümayun
Başkumandanlığı
Vekaleti Erkan-ı Harbiyesi

Harekat: 288-289-290

30 Temmuz 330 (12 Ağustos 1914)

Bahr-i Sefid Boğazı (Çanakkale Boğazı) Mevki Müstahkem Kumandanlığı'na

C. (Cevap) 29 Temmuz 330 (11 Ağustos 1914). Boğaza giren zırhlılar Hükümet-i Seniyye (Yüce Hükümet) tarafından Almanya Hükümeti'nden satın alınan ve Yavuz Sultan Selim ve Midilli tesmiye edilen (adı verilen) zırhlılar olduğunu medhaldeki (Çanakkale Boğazı'nın girişindeki) İngiliz zırhlısına cevaben bildiriniz ve torpil gemisini hazır bulundurarak medhalde birden ziyade (fazla) zırhlı görüldüğü ve tehlike hissolunduğu halde torpil hattında açık bulundurulana memurri (geçidi) dahi sedd ediniz (kapayınız).

Gayet müstaceldir. (çok aceledir)

Mahremdir. (gizlidir)

Saat: 10.40

Şifreye tahvil edilmiştir (çevrilmiştir) 29/30 Temmuz 330 (11/12 Ağustos 1914)

Bahr-i Sefid Boğazı Mevki-i Müstahkem Kumandanlığı'na

C. Fransız vapuru Sahalin Serbest bırakılmıştır, Breslav takip etmeyecektir.

Başkumandan Vekili

Enver

EK. 4

Bab-ı Ali
Dahiliye Nezareti
Kalem-i Mahsus
102

Bahriye Nezareti Celilesine

Devletlü efendim hazretleri

Sultan Osman dretnotuna ta'lik idilmek üzere Kastamonu ahalisi tarafından Kız Sınayi Mektebi'nde sırf ipekten olarak tokutturulmuş olan cesim sancağın irsali der-dest iken mezkur dretnotun İngiltere Hükümeti tarafından zabt idilmesi üzerine bi'z-zarure te'hîr idildiği beyanıyla hükümet-i seniyyece Almanya'dan mübayaa olunub Yavuz Selim nam-ı mübeccelesi ile tevsim idilen dretnota ta'lik idilmek üzere irsali muvafık olub olmadığı Kastamonı Vilayeti'nden istifsar olundığından keyfiyetin inba buyurulması babında emr-ü ferman hazret-i men-hleh-ül emrindir fi 8 Şevaal 332 fi 17 Ağustos 330

Dahiliye Nazırı namına
Müsteşar

Muvafıkdır cevabı yazılması üzere Dördüncü Daire'ye
Fi 19 minh.

4a

Dördüncü Daire İkinci Şubesine Mahsus müsveddelikdir.

Tarih-i
Tesvidi
Fi 20
Ağustos 330

Hülasa-ı me'al
Sultan Osman-ı Evvel'e Kastamonu ahalisi
Tarafından yapılan sancağın Sultan Selim Zırhlısına
İrsali münasib olacağına dair

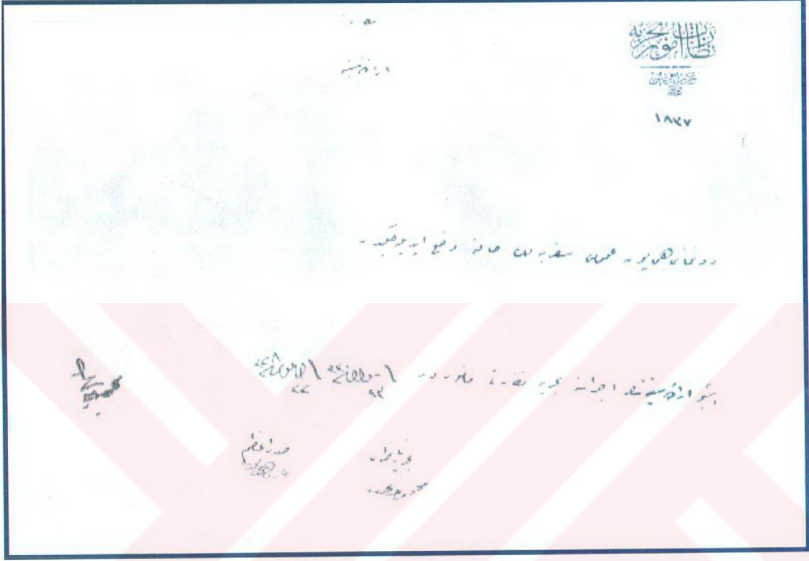
Dahiliye Nezareti-i Celilesine

Devletlü efendim hazretleri

17 Ağustos 330 tarihli ve 102 numaralı tezkire-i Aliyyeleri cevabıdır. Kastamonu ahalisi tarafından Kız Sınayi Mektebinde Sultan Osman dretnotu için ipekten olarak nesc ettirilmiş olan sancağın bu kere Almanya'dan mübayaa olunup Sultan Selim tesmiye olunan dretnot-i hümayununa ta'lik idilmek üzere irsali muvafık olacağına bahisle iş'arı ve inba buyurulmasını beyanıyla arz-ı ihtiram olunur ol-babda emr ü ferman hazret-i men-leh-ül-emrindir.

Yazıla fi 21 manh.

EK. 5



Nezaret-i Umur-ı Bahriyye

Tahrirat Kalemi

1873

Donanma-yı Hümayun umumi seferberlik haline vaz idilecektir.

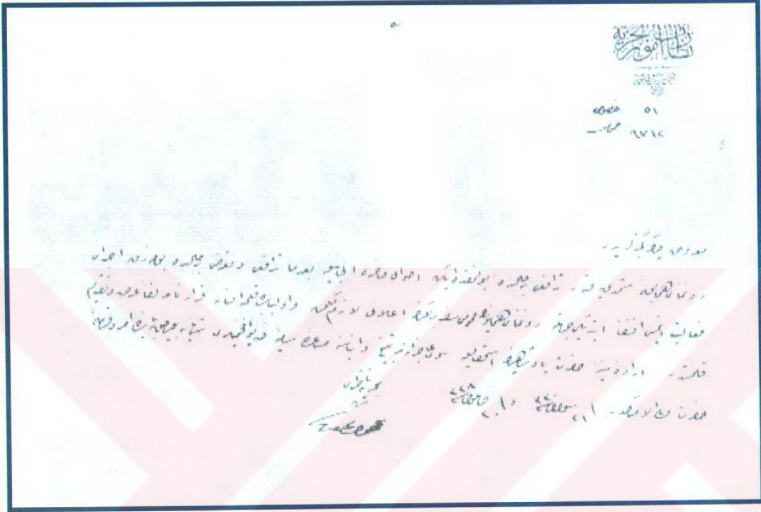
İrade-i Seniyye

İşbu irade-i Seniyyenin icrasına Bahriye Nezareti memurdur. 23 Şevval 1330 fi 22 Eylül 1873.

Bahriye Nazırı
Mahmud Esad

Sadrâzam
Gazi Ahmet Muhtar

EK. 5a



Nezaret-i Umur-ı Bahriyye

Tahrirat Kalemi

Hususi 51

Umumi 9712

Maruz-ı çaker-i kemineridir

Donanma-yı Hümayun şimdiye kadar tedafüi bir halde bulunmakta iken ahval-i hazıra ilcasıyla badema tedafüi ve taarruzi bir halde bulunarak icra-yı faaliyet itmesi iktiza itdiği cihetle Donanma-yı Hümayunun umumi seferberliğinin ilanı lazım gelmiş ve ol-babda kaleme alınan karar-name leffen arz ve takdim kılınmıştır. Irade-i seniyye-i hazret-i padişahinin istihsaliyle seviyy-i acizaneme tebliğ ve inbasına müsaade-i samiiyye-i hidiv-i efferhamileri şayan buyurılmak babında emr-ü ferman hazret-i veliyy-ül-emrindir. Fi 21 Şevval 330 ve fi 20 Eylül 328

Bahriye Nazırı

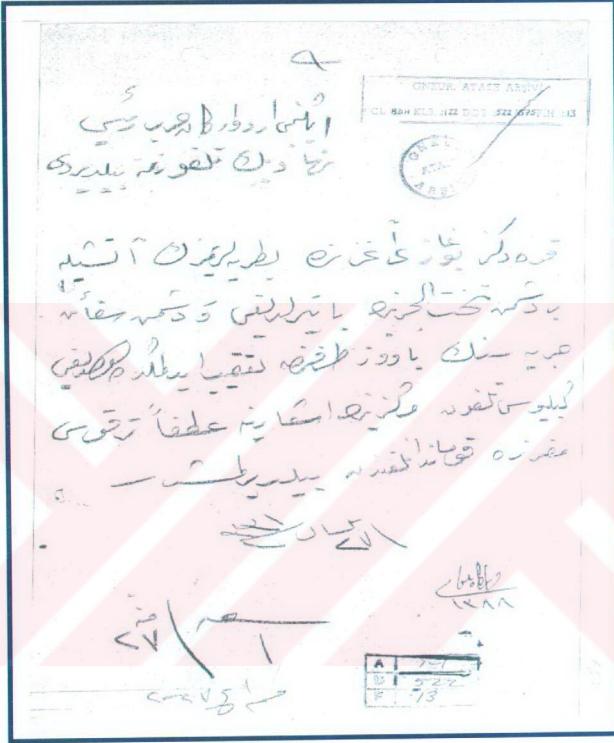
Bende

Mahmud Esad

[illegible]

Bugün Yavuz Sultan Selim Zırhlıyı Hümayunu iki nakliye postası ve Hamidiye zırhlısı birlikte bulunduğu halde limanımız açıklarında gün doğusuna poyraza geçtikleri maruzdur. (4 Kanun-ı Evvel 1330-17 Aralık 1914)

EK. 7



İkinci Kolordu Erkan-I Harp Reisi Nihad Bey telefonla bildirdi.

Karadeniz Boğazı ağzında bataryalarımızın ateşiyle bir düşman denizaltısının batırıldığı ve düşman savaş gemilerinin Yavuz tarafından takip edilmekte olduğu Kilyos Telefon Takımı'nın bildirmesine atfen Terkos Müfreze Kumandanlığı'ndan bildirilmiştir.

10 Mayıs 1915'te

Şube I 10 Mayısta.

[illegible]

Osmanlı Ordu-yu Hümayunu Başkumandanlığı Vekaleti

Rus Telgraf Ajansı tebligatı: 12/1/1916

Karadeniz'de 8 Ocak 16'da torpidolarımız kömür yüklenmek üzere İstanbul Boğazı'ndan gelen büyük bir vapuru batırdılar ve akabinde Goben'e tesadüf etmekle pek yakınlarında bulunmakta olan bir hatt gemisinin himayesi altına çekildiler. Bunun üzerine uzak mesafeden bir muharebe başladı. Goben ise kendi süratinden yararlanarak İstanbul Boğazı içinde gözden gizlendi.

Ne kayıp ne hasarımız olmamıştır.

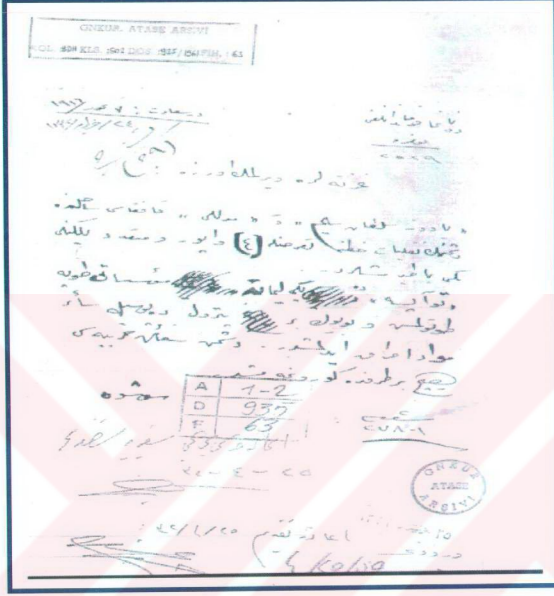
Deyli kronik Ajans Roytör telgrafi:

İstanbul'dan öğreniliyor ki bir İngiliz denizaltısı Marmara Denizi'ne ve sonra boğaza ve
Halici Dersaadet'e girmeye ve Tersane'ye taarruz ederek büyük hasarlar yapmaya ve
Tersane ameleleriyle Tersane'de oturanlar arasında panik doğurmaya muvaffak olmuştur.
..... alınmıştır 14 Ocak 1916

.....alınmıştır 14 Ocak 1916

T.M.
(19)

EK.9



Donanma Kumandanlığı

Dersaadet: 7 Temmuz 1916

Numara

T.M.

2529

59

Gazetelere verilmek üzere:

“Yavuz Sultan Selim” ve “Midilli” Kafkas sahilinde düşmanın nakliyat hattına taarruzla 4 vapur ve bir çok yelkenli gemi batırmışlardır.

“Tuapse”de yeni liman binaları topa tutulmuş ve büyük bir petrol deposuyla diğer maddeler yakılmıştır. Düşman harp gemileri hiç bir tarafta görünmemiştir.

Şube 2

Suşon

27801

İadesi Birinci Şube'ye takdim

8 Temmuz 1916

İade olarak takdim 8 Temmuz 1916

Ek.10

Stenia, den 2. November 1918

ite fand die Übergabe S.M.S. »Goe-
«an die kaiserliche osmanische Ma-
: statt. Eine detaillierte Aufstellung
Inventarien, die aus Mangel an Zeit
nt stattfinden konnte, wird später
olgen.

übergebende	Der übernehmende
nmandant	Kommandant
elzel	<i>Tewfik</i>
itän zur See	Kapitän zur See

[illegible]

İstinye, 02 Kasım 1918

Bugün S.M.S. "Goeben"ın Osmanlı İmparatorluğu Bahriyesine devir teslimi yapıldı. Zaman yetersizliği nedeniyle hazırlanamayan ayrıntılı demirbaş listesi daha sonra hazırlanacaktır.

Devreden Komutan

Stoelzel
Deniz Albay

Teslim alan Komutan

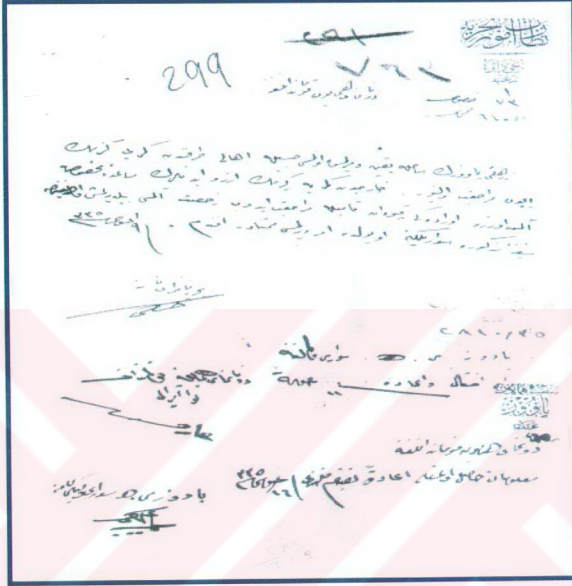
Tevfik
Deniz Albay

Ek.11

HALİÇ'TE ENTERNE EDİLEN OSMANLI GEMİLERİ

Geminin Adı	İnşa Tarihi	İnşa Yeri	Sürati (mil)	Tonajı (ton)
Turgutreis Zırhlısı	1891	Almanya	16	10.060
Hamidiye Kruvazörü	1903	İngiltere	22	3.850
Mecidiye Kruvazörü	1903	Amerika	22	3.250
Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet torpido kruvazörleri	1906	Almanya	22	740
Muavenet-i Miliye ve Numune-i Hamiyet muhripleri	1909	Almanya	34	616
Samsun, Basra ve Taşoz muhripleri	1906	Fransa	20	290
Berk-i Efşan torpidobotu	1891	İstanbul	18	270
Yunus torpidobotu	1901	İtalya	26	145
Akhisar, Musul ve Draç torpidobotları	1904	İtalya	20	160
Sultanhisar ve Sivrihisar torpidobotları	1906	Fransa	18	97
Aydınreis, Preveze, Sakız ve Burakreis gambotları	1912	Fransa	6-7	503
Kemalreis, Hızırreis ve İsareis gambotları	1912	Fransa	11	420
Malatya, Barika-i Zafer gambotları	1906	Fransa	12	213
İntibah (Uyanık) mayın gemisi	1886	İngiltere	14	616
Nusret mayın gemisi	1912	Almanya	15	365
Selanik mayın gemisi	1878	İngiltere	12	270
Muin-i Zafer korveti	1869	İngiltere	15	2.230
İclaliye korveti	1868	İngiltere	12	2.246
Necm-i Şevket korveti	1867	Fransa	12	2.050
Söğütlü yatı	1908	İngiltere	14	110
Ertuğrul yatı	1903	İngiltere	21	900
Tir-i Müjgan nakliye gemisi	1883	-	10	3.936

Ek.12



Nezaret-i Umur-ı Bahriyye
Birinci Daire
Şube
1

Donanmayı Hümayun Kumandanlığı

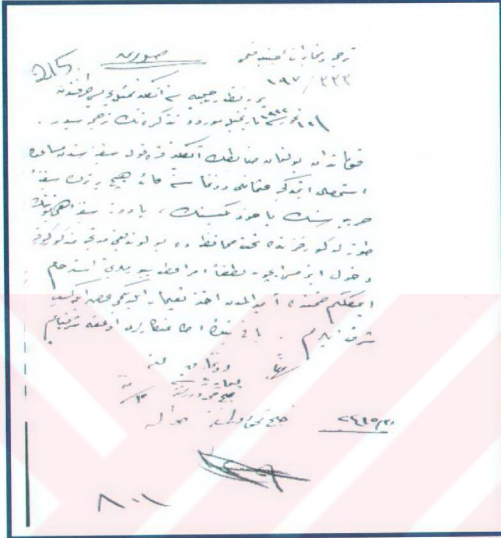
73 Hususi
64052

Zırlı Yavuz'un sahile yakın demirlemiş olması hasabiyle ahali tarafından gemiyi gezmek için müracat olunuyor. Haricten gemiye girmek arzu idenlerin müsaade-i mahsusa almak üzere oradaki kapudan Gambıl'a müracaat idüp ruhsat alması bildirilmiş olduğundan sefine-i mezkûre süvariliğine o yolda emir virilmesi (muhassestir) efendim.

Fi 9 Ağustos 335

Bahriye Nazırı namına
Hakkı

Ek.13



Tercüme ve Muhaberat-ı Ecnebiyye Kalemî
197/333

Suret

**Berriye Nezaret-i Celilesi İngiliz mümessil-i berrisi tarafından fi 12 Temmuz 1922
tarihiyle mevrüd tezkirenin tercümesidir.**

Kumandan bulunan zabitin İngiliz karakol sefinesinden müsaade istihsal itmedikçe Osmanlı Donanmasına aid hiç bir Türk sefine-i harbiyyesinin yahud gemisinin Yavuz sefine-i hümayununun Tuzla Körfezi'nde tahtt-ı muhafazada bulunduğu müddetçe mezkûr körfeze duhül itmemesi için lütfen emr ita buyurmaları istirham (itmekliğim) zımnında amiralden ahz-ı talimat eylediğimi arz ile kesb-i şeref eylerim Baki-i bende-i ita'atkarları olmakla şeref-yabım.

Serian

Donanma K. lığa

Liman reisine

Haliç Komodorluğuna

2415,38 Haliç Komodorluğuna havale

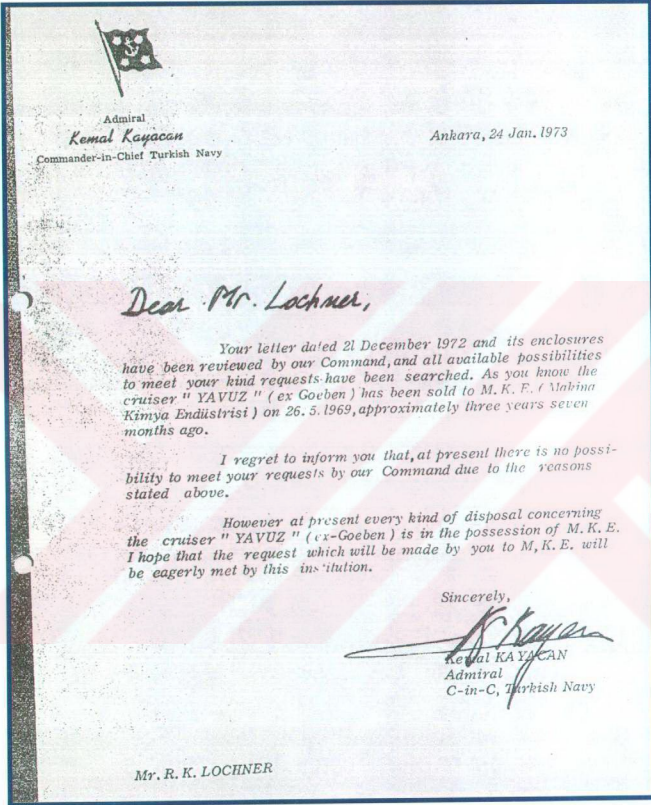
801

Ek.14

 TÜRKİYE HİMAYEİ ETFAL CEMİYETİ UMUMİ MERKEZİ MUHASEBE Sayı 710	 Çocuk Sarayı Ankara 25 2 / 19 30										
MİLLİ MUDAFAA VERGİLETİNE											
Ankara											
Tamiri biten "YAVUZ" zırhlımızın yakında İstanbul'a gideceğini haber aldık. İstanbul halkın mühim bir kısmının bu kıymetli gemimizi ziyarete koğsacaklarını tahmin ediyoruz. Ziyaretçilerden Cemiyetimiz namına ufak bir duhuliye alınması bu yüzden birçok gçhit yavrusuna yardım temin edilebilir. Tensip buyurulacak ücretin bir memurumuz vasıtasile tahsili mümkün olacaktır. Bu hususa muvafakat ve müsaade buyurulmasını istirham eder, hususatlarını bildirmeyi rica ederim. B.											
<table border="1" style="width: 100%;"><tr><td colspan="2">M. M. V.</td></tr><tr><td colspan="2">B. Y. 1883</td></tr><tr><td>As</td><td>1883</td></tr><tr><td>İz. n.</td><td>26-2-30</td></tr><tr><td>Lefti</td><td>7/4</td></tr></table>	M. M. V.		B. Y. 1883		As	1883	İz. n.	26-2-30	Lefti	7/4	1926 Reis <i>[Signature]</i> 17/4/30
M. M. V.											
B. Y. 1883											
As	1883										
İz. n.	26-2-30										
Lefti	7/4										
H. i.											

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Lalahan Deniz Genel Arşivi, Tasnif Edilmemiş Belgeler, Türkiye Himayeî Etfal Cemiyeti Umumi Merkezi'nin Muhasebe Şubesinin 25 Şubat 1930 tarihli ve 710 sayılı yazısı.

Ek.15



Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Lalahan Deniz Genel Arşivi, Tasnif Edilmemiş Belgeler, 24 Ocak 1973 tarihli Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Kemal Kayacan imzalı mektup.

Ek.16

TASNİF DİSİ

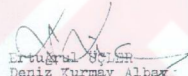
T. C.
BONN BÜYÜKELÇİLİĞİ
KIDEMLİ ASKERİ ATAŞELİĞİ
BAD GODESBERG

İSTH: 6048.2-39-73/Dz.Atş.(85)
KONU: Yavuz Zirhlisi Hk.mektup.

27 OCAK 1973

DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞINA
ANKARA

TCG YAVUZ'un F.Almanya'ya verilmesi hakkında Berlin
Deniz Müzesinden Bay G. Jochmann'ın mektup fotokopisi ekte ve
adresi aşağıdadır.
Gereğini emirlerine arz ederim.


Ertuğrul Güler
Deniz Kurmay Albay
Bonn Kd.Askeri Ataşesi

ADRES :

Herrn G.Jochmann
Berliner Meereskunde Museum
Insel am Westhafen
Seestr.121

1 BERLİN -WEST

Bundesrepublik Deutschland

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Lalahan Deniz Genel Arşivi, Tasnif Edilmemiş
Belgeler, Bonn Büyükelçiliği Kıdemli Askeri Ataşeliği'nin 27 Ocak 1973 tarihli ve
İSTH: 6048.2-39-73/Dz. Atş.(85) sayılı yazısı.

Ek.17

T. C.
GENKUR BŞK.
DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI
ANKARA

LOG.PL. : 6077-17-73 MLZ.PL.

9 Şubat 1973

K O N U : Hizmet dışı bırakılan
YAVUZ gemisi hk.

T.C. BONN BÜYÜKELÇİLİĞİ KIDEMLİ ASKERİ
ATEŞELİĞİNE

İLGİ: 27 Ocak 1973 gün ve İSTH: 6048,2-39-73/Ds.Atg.(85) sayılı yazınıza.

1. İlgî yazınıza ilişik olarak gönderilmiş bulunan Berlin Deniz Misesinde: Bay G.Jachmann'ın mektup fotokopisi Komutanlığımıza tetkik edilmiştir.

2. Ancak, evvelce bu konuda yapılan muhtelif müracaatlarda verilen cevaplar da belirtildiği üzere bahse konu Yavuz gemisi 19.000.000 Türk lirası karşılığı bir Devlet Kamu sektörü olan Makine Kimya Endüstrisi Kurumuna satılmış bulunmaktadır. Bu nedenle, Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığının münfesiş Yavuz gemisi ile hiç bir ilişkisinin kalmadığı, Gemi üzerindeki her türlü tasarruflar Makine Kimya Endüstrisi Kurumuna ait olduğu hususunun sektup sahibine duyurulmasını rica ederim.



Kemal KAYAÇAN
Oramiral
Deniz Kuvvetleri Komutanı

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Lalahan Deniz Genel Arşivi, Tasnif Edilmemiş
Belgeler, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın 9 Şubat 1973 gün LOG.PL.: 6077-17-73
MLZ.PL. sayılı yazısı.

Ek.18

SMS GOEBEN-TCG YAVUZ 'UN KOMUTANLARI

Deniz Albay PHİLİPP	1912-1914
Deniz Albay ACKERMANN	1914-1918
Deniz Albay STOELZEL	1918
Deniz Albay Fahri ENGİN	1930-1931
Deniz Albay Hüsni GÖKDENİZER	1931-1934
Deniz Albay Ertuğrul ERTUĞRUL	1934-1936
Deniz Albay İhsan ÖZEL	1936-1938
Deniz Kurmay Albay Mithat İŞİN	1938-1939
Deniz Albay Saffet DAĞADA	1939-1940
Deniz Kurmay Albay Necati ÖZDENİZ	1940-1942
Deniz Kurmay Albay Tacettin TALAYMAN	1942-1944
Deniz Albay Nedim ÜLSEVEN	1944-1945
Deniz Kurmay Albay Münci ÜLHAN	1945-1946
Deniz Kurmay Albay Kemalettin BOZKURT	1946-1947
Deniz Kurmay Albay Münci ÜLHAN	1947-1948
Deniz Albay Nedim ÜLSEVEN	1948-1949
Deniz Kurmay Albay Asım ŞİNİK	1949-1951
Deniz Kurmay Albay Sadık ÖZCEBE	1951-1952
Deniz Kurmay Albay Naci SEYHAN	1952-1953
Deniz Albay Hilmi OKÇUGİL	1953-1954
Deniz Albay Edip ŞEHİSUAROĞLU	1954-1955

Resim 1



**Yavuz'un Fes giymiş Alman Personeli (Deniz Müzesi Komutanlığı
Fotoğraf Arşivi; Kazan Onbaşı Bolhman'a ait fotoğraflar)**

Resim 2

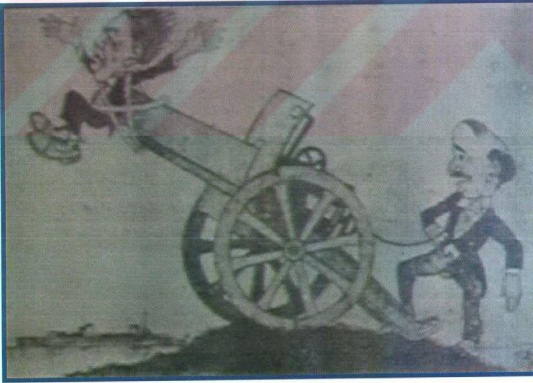


Yavuz Malta'da 1936 (Ersan Baş'ın Kişisel Arşivinden)

Resim 3-4



Cumhuriyet, 25 Kanunuevvel (Aralık); “ Sabık Bahriye Vekili Fırtınaya Yakalandı.”

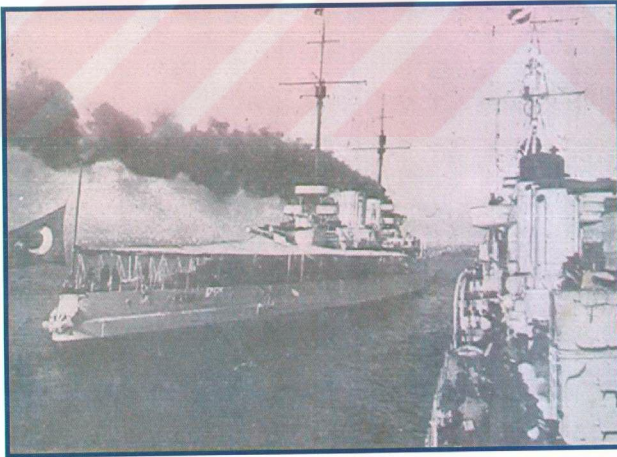


Cumhuriyet, 27 Kanunuevvel (Aralık); “ Topçu İhsan Bey Topun Ağzında”

Resim 5-6



TAN, 15 İkinci Teşrin(Kasım) 1938.



TAN, 20 İkinci Teşrin(Kasım) 1938.

Resim 7



İlk Donanma günü programı çerçevesinde hazırlanıp İsviçre'nin Corvoisier Matbaası'nda Fotogravür tekniği ile bastırılan, kronolojik olarak Türk donanma tarihinin işlendiği, Kadırga, Mahmudiye, TCG Hamidiye, TCG Sakarya, TCG Yavuz gemileri ile İstanbul Beşiktaş'ta bulunan Barbaros Anıtı'nın fotoğraflarının yer aldığı 6 adet puldan oluşan hatıra pulları.

Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü, Deniz Kuvvetleri Tarihçesi, Cilt II, Dosya III.

Resim 8-9

Hürriyet, 8 Haziran 1973



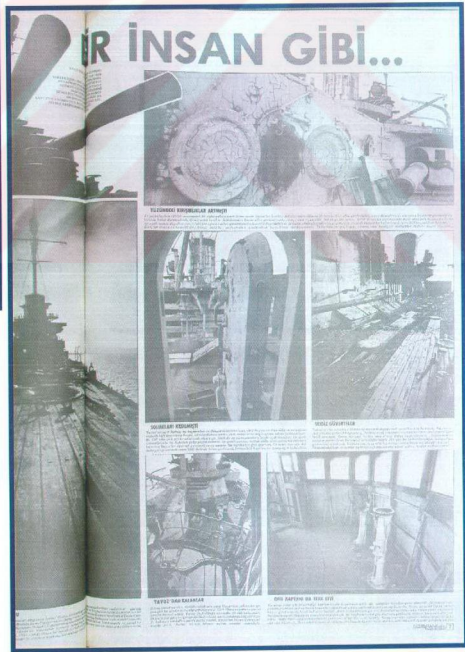
Cumhuriyet, 8 Haziran 1973

Resim 10-11



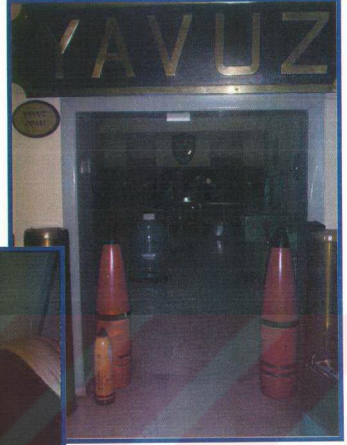
Hürriyet KELEBEK; İlavesi 24
Haziran 1973 Özel İlave, s.3.

Hürriyet KELEBEK; İlavesi 24
Haziran 1973 Özel İlave, s.5.



Resim 12-14

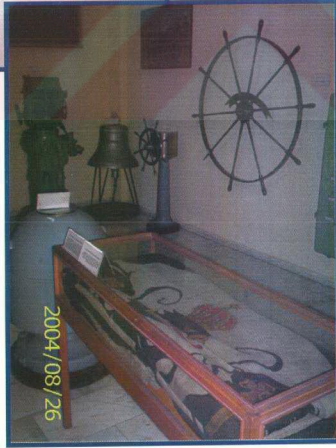
Yavuz Odası'ndan Görüntü



Yavuz'a Ait
Sancak



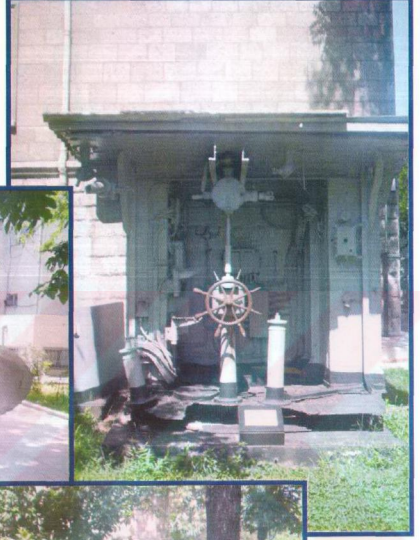
Yavuz Odası'ndan Görüntü



Resim 15-17

Yavuz Kruvazörü Yedek Savaş İdare
Merkezi Envanter no. 2986

Yavuz'a Ait Pervane



Envanter no: 3091

Yavuz'a Ait 15'lik Krupp Topu
Envanter no: 2987

